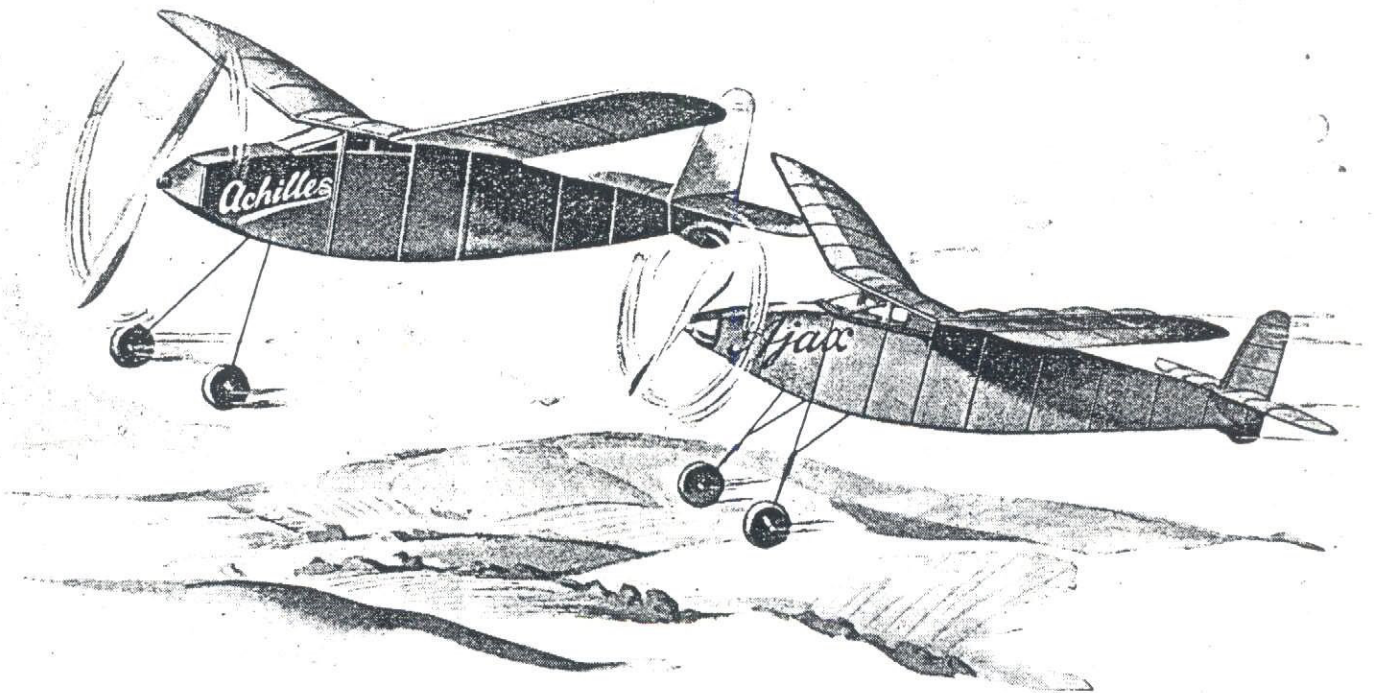


OLDTIMER

SPECIALTIDSKRIFT FÖR MODELLFLYGÅRE Nr 1.1987



INBJUDAN TILL 1987 ÅRS OLDTIMER SM
"GIPSY AJAX ACHILLES" – OLDTIMER I BYGGSATS
REPLIKA MOTORER MODELLFLYG ANNO DAZUMAL
REKONSTRUKTION AV OLDTIMERMODELL
S-ETTAN "SAPPO" M M M M

"Oldtimer"

Organ för Svenska Modellflygares Oldtimer Sällskap

Ordf. Sven-Olov Lindén, Hovstavägen 15, 703 63 Örebro.
Tel. 019/18 21 79

Postgiro 88 66 95 - 6 Svenska Modellflygares Oldtimer
Sällskap, c/o Hans Schmitterlöw.

Årg. 16 Nr 1/1987. Medlemsavgift 75:-/år.

Detta nummers red.: SHMFS, c/o Sten Persson,
Pålslycke. 26, 302 30 Halmstad, Tel. 035/10 49 43.

NÄR detta skrives ligger snön och isarna fortfarande och blänker under en molnfri vinterhimmel - även här nere på västkusten - men vi hoppas att utgivningen av detta nummer av Oldtimers "Hallandspost" (eller tvärtom) sammanfaller med de första riktiga vårtecknen. Bland dessa räknar vi givetvis alla de siden-och pappersklädda kreaturer, som allvarliga män i varierande ålder - mest äldre - skapat i sina källare och hobbyrum under den årstid, då dagsljuset har svårt att konkurrera t.o.m. med det svaga skenet från våra TV-apparater.

Det som sålunda ihopknåpats hoppas vi få ta del av på OT-SM i augusti och vi tackar Arne Andersson för att vi fått glädjen att meddela att arrangemangen kring årets höjdpunkt för oss OT-fantaster håller på att ta form!

Liksom Arne så hoppas vi att en del av ovannämnda kreaturer är F-modeller, inte tvunget för att besegra Rolf Astervik, utan främst för att hålla liv i denna trevliga klass så att vi alla kan få ta del av återskapandet av även dessa modellflyghistoriskt betydelsefulla modeller. Red. känner till åtminstone 4 "nya" F-modeller under byggnad och vi hoppas att de även kommer till start vid OT-SM i år! Förhoppningsvis kommer vi i år, liksom för två år sedan, att kunna erbjuda förste man i F-klassen ett extrapris i form av en finfin modellmotor....

Responser på de i förra numrets ledare framförda funderingarna kring utgivningen av OLDTIMER, samt materialanskaffning till densamma, har uteblivit nästan helt. Vi tackar dock för de tre bidrag från icke-red. medlemmar, som inluttit. Vi vill hoppas att de utgör början till något, som kan förhindra att OLDTIMER går en

för tidig död till mötes!

Nummer 2/87 av OLDTIMER kommer preliminärt att utgivas av Sven-Olov Lindén, varvid vi i Halmstad återkommer med 3/87, så please skicka era bidrag till respektive utgivare!

*

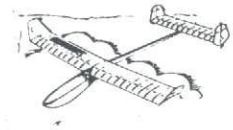
Aarne Ellilä, som numera är medlem av vårt Oldtimer Sällskap, skriver angående artikeln om Balsa i nr 3/86

"Skribenten har misstagit sig i siffror. Nederbörden i regnskogar varierar mellan 1500 - 7000 mm/år, i Nicaragua 2000 - 6600 mm. Balsa väger ej 6 - 25 kg/m³ utan 10 gånger mera, 60 - 250 g/dm³.

Forts. på sid. 19



"Someday, son, all this will be yours!"



INBJUDAN TILL 1987 ÅRS OLDTIMER-SM I FRIFLYG
OCH ÅRSMÖTE I NYKÖPING, 22-23 AUG.

I år träffas vi till Oldtimer SM med årsmöte på Nyköpings-Oxelösunds Trafikflygplats, dvs. gamla F11.

Nyköping fyller 800 år och tack vare detta, så får vi låna flygfältet, det är annars stängt för allt modellflyg.

Tävlingen kommer att pågå båda dagarna, lördagen samling före 12.30. Klockan 14.00 börjar vi i klasserna A2, B2 och S1. Vi håller på till 18.00. Dessa klasser flyger färdigt på lördagen.

Årsmötet börjar vid 20.00, sen har vi hela natten på oss!

Söndag 23 flyger vi övriga klasser, C2, D, S2/S3 och F, från 09.00-13.00.

Övernattning kan ordnas, det blir i F11 kasern, priset som vandrarhem.

Vi ändrar inte på de gamla reglerna, modellerna skall vara konstruerade före 1951, du får ha termikbroms, fuse eller timer och kurvroder, i övrigt inga ändringar.

Beträffande klass F, är det inte dags att ge Astervik lite konkurrens? Ang. tävlingsregler och startavgifter återkommer jag i juli, till samtliga OTmedlemmar.

Även de som inte är medlemmar är välkomna till tävlingen, ju fler vi blir ju roligare blir det!

Undertecknad fungerar som ansvarig för tävlingen, till hjälp har jag medlemmar från Oxelösunds Modellflygklubb.

Har du några synpunkter, så kontakta mig gärna.

ALLA ÄR VÄLKOMNA TILL OTSM!

Arne Andersson

Box 3028

611 03 Nyköping tel. 0155/868 62.

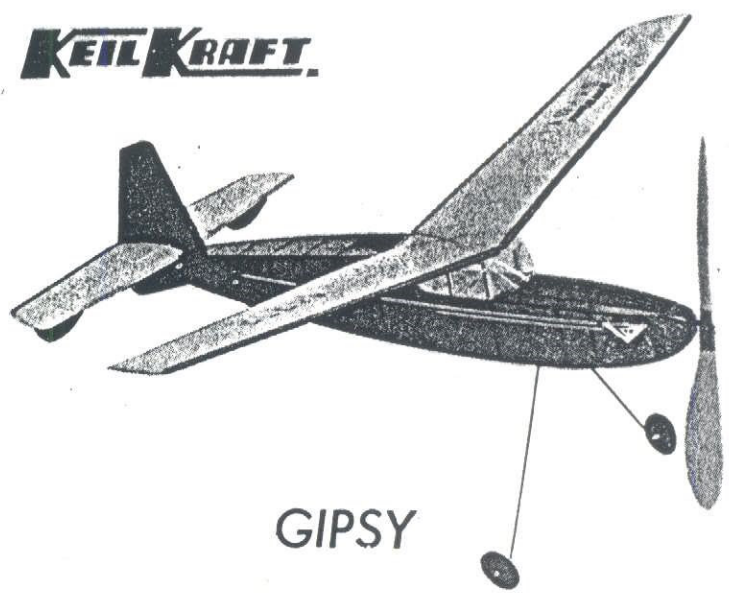
ÖVRIGA FLYGARRANGEMANG I NYKÖPING 1987.

23-24 Maj FLYGDAGAR, med bl.a. Ju52, DC3, Metropolitan, 4 Spitfire, Mustang SAABs 4 grupp, A37, J35, A32 och SK6011 P.S. CONCORDE kommer också!!!

19-26 Juli, EM i skala och linflyg. 300 tävlande från 20 länder.

Oldtimer i Byggsats!

KEIL KRAFT



GIPSY

Vi som sysslar med oldtimers klagar ibland kanske lite väl slentrianmässigt att det var bättre förr. Viss fanns det måhända ett stort utbud av sådant som vi nu värdesätter på ett helt annat sätt. Samtidigt måste vi erkänna att vi kanske är lite bortskämda och inte tar tillvara på det som trots allt finns.

KEIL KRAFT i England saluför sålunda fortfarande en Wakefieldmodell från 40-talet och det i en byggsats, som på det hela taget är identisk med den första serien som kom ut. Nu kan man förstås inte bara gå ner till hobbyaffären och hämta den, men är intresset stort kan man göra sig besväret att köpa den direkt från öriket. Det kostar några tiotus extra, men å andra sidan betalar man bara vad hobbyhandlaren måste lägga på - eller mindre - så det är verkligen överkomligt.

De som läst, eller läser, Aero Modeller eller liknande publikationer känner säkert igen utseendet på "Gipsy". Med en spv på 101,5 cm är det en typisk Dean-konstruktion, d.v.s. en enkel och genomtänkt konstruktion med obligatorisk kabin. Semi-skalutseendet förstärks av att vingen har enkel V-form och trapetskontur. Vikar man upp den välgjorda ritningen ökar intresset genom att det dyker upp fler detaljer, som bilden inte avslöjar. Ritningen är tryckt på papper av hög kvalitet, byggsatskartongen däremot är vek och min såg ut att ha använts som slagträ eller flugsmälla av post- och tullpersonal. Kartongen är utförd i flera färger och ser förmodligen bättre ut än originalet, utom för den mest inbitne kennaren.

Tittar vi vidare på ritningen ser vi att konstruktören valt en vingprofil med rak undersida, vilket sportflygaren kan utnyttja genom att utrusta modellen med en mindre tung gummimotor och ändå flyga över kritiskt med bra glid. Till satsen hör en halvarbetad propeller.

Dessutom finns en särskild propeller ritad, som är mer effektiv. Den vane propellertäljaren kan säkert lyckas mycket bra med att välja det halvarbetade ämnet, men att välja den alternativa propellern är nog att rekommendera i allmänhet. En viss lyx kan noteras i sådana saker som färdigbockat landningsställ och att bobin medföljer.

Den här byggsatsen är en fin genväg till deltagande i Oldtimertävlingen eller annat fritidsflygande.

K-J Eiroff



→ I anknytning till ovanstående vill red. erinra om att det finns fler KEIL KRAFT-byggsatser, som kan användas som "genvägar" till genuint oldtimerflyg.

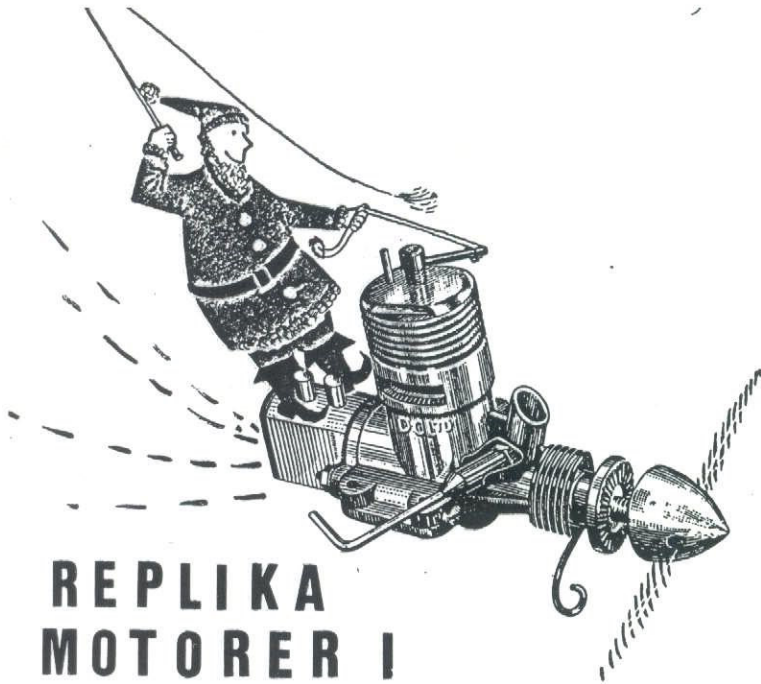
Två av de äldsta konstruktioner, som idag fortfarande tillverkas och säljs, är nämnda firmas 75 cm kabinmodell "AJAX" och dess mindre broder "ACHILLES" på 61 cm.

Båda konstruerades 1939 och fick namn efter två brittiska slagskepp, som deltog i ett slag vid River Plate utanför Sydamerika samma år.



AJAX

Forts. på sidan 6



REPLIKA MOTORER I

I OLDTIMER 2/86 nämndes "replikamotorer" som ett alternativ för oss att flyga F-modeller med tidstypiska motorer utan att riskera gamla originalmotorer med högt affektions- och samlarvärde. Lämpliga ersättningar för de "Komet" - och "Dyno"-dieslar, som ofta användes på skandinaviska F-kärror på 40-talet, är Dunham Engineering's Oliver "Battleax" och Gordon Burford's "Deezil", båda på c:a 2 cc.

Undertecknad har inköpt ett ex av vardera och avsåg att i en artikel jämföra sina intryck av dessa. Den "Battleax" jag köpte direkt från tillverkaren var emellertid behäftad med fel, bl.a. saknades en komponent i

cylindern! Motorn returnerades förstås och under den polemik med tillverkaren Alan Holmes, som sedan följde, fick jag bl.a. reda på att tillverkningen av denna motor förmodligen kommer att upphöra redan i vår. I jämförelse med "Deezil" är "Battleax" en mycket dyr och tung motor, varför vi inte behöver sörja!

Av olika skäl bad jag Mr. Holmes att återsända mina 70 pund i st.f. en ny motor och därför kommer här endast en presentation av "Deezil".

Det höga pris Alan Holmes åsatt sin Oliver "Battleax" försvarar han dels med att motorn är handgjord dels med att det inte är fråga om en s.k. replika och, med anledning av den dispyt jag hamnade i med Alan Holmes om detta, så kan det kanske vara av intresse, inte bara för dagens motorsamlare, utan även för våra F-flygare, att veta hur det världsomspännande Model Engine Collectors Association definierar begreppet replika-motor:

- En motor, vars delar - antingen i sin helhet eller delvis - tillverkats eller slutbehandlats av tillverkaren eller någon annan person vid en tidpunkt senare än den ursprungliga produktionsperioden.

Enl. samma organisation definieras då en originalmotor som:

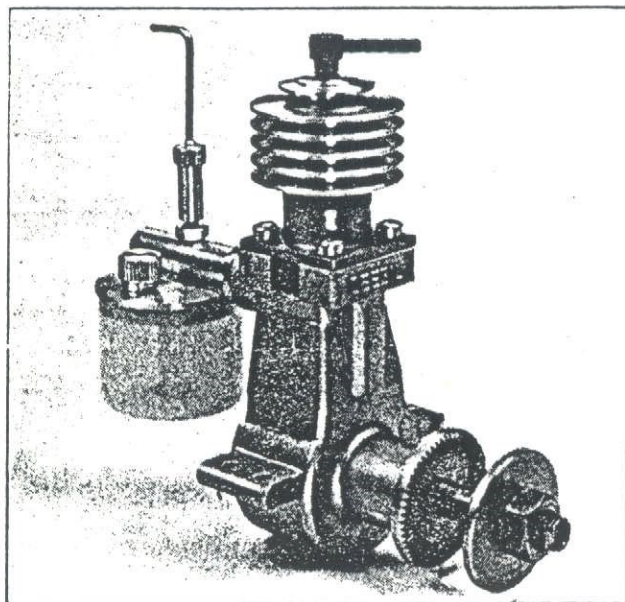
- En motor, vars delar i sin helhet tillverkats och slutbehandlats av ursprungstillverkaren under den ursprungliga produktionsperioden.

DEEZIL!

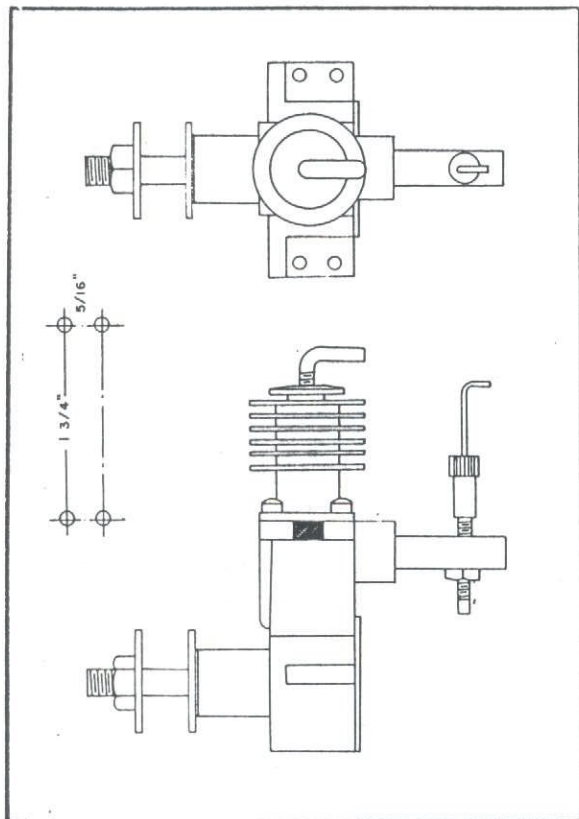
"DEEZIL" var ett försök att vänja amerikanska modellflygare vid dieselmotorn och tillverkades av Gotham Hobby Co. i New York i stort antal från jan. 1948. För det facila priset av 12.95 sålde den bra (den kulagrade versionen för 17.95 dollar kom aldrig i full produktion), men kvalitén försämrades snabbt och efter ett år var den ökänd bland hobbyfolk. Trots drastiska prissänkningar, först till \$ 2.95 och sedan till \$ 1.95, gick den en snabb död till mötes.

Många ex är fortfarande i cirkulation bland samlarna, men den betingar ett lågt pris och rankas bland andra "skrotmotorer" som "Thor", G.H.Q., "Genie", "Judco", Drome "Demon" etc.

Forts. på nästa sida!



DEEZIL - forts. från sid.5



För c:a ett år sedan började den för "Taipan"-motorerna kände tillverkaren Gordon Burford i Australien att producera en replika av "Deezil". Den följer helt originalets utseende, d.v.s. en korsning mellan italienska "Movo D 2" och "Dyno I", men är i vissa avseenden förstärkt (har bl. a. kraftigare fästören) och byggd i moderna legeringar av hög kvalitet. Med tank väger den därigenom 30 gr.

mer än originalets 150 gr., vilket kan jämföras med "Dynons" 200 gr. och "Kometens" 170 gr.

Före leverans handstartas och inställes varje motor av G. Burford själv. Det ex jag själv köpte förra hösten direkt från tillverkaren startade på första slaget med en T.F. 12x4 träpropeller. Under hela inkörningsperioden på 45 min. noterades samma startvillighet. Balanseringen är säkert bättre än hos originalet ty gången är mjuk och jämn. Bränsle-och kompressionsinställning är okritisk, men man hittar lätt ett optimalt läge och, om man vill, kan man glömma både nål och kompskruv så länge man inte byter propellerstorlek; kort sagt en motor, som man med gott samvete kan rekommendera till alla sport-och Oldtimer-friflygare!

Efter 45 minuters körning uppmättes följande varvtal:
Top Flite trä 12x4 : 5200 v/min.
Tornado nylon 11x4 : 6200 v/min.
Master Airscrew 10x6 : 6450 v/min.

"DEEZIL" får man genom att sända en check på 70 austral-dollar (i september 1986 = 301:00 kr.) till
Gordon Burford
86 Tierney Drive
CURRUMBIN, QLD, 4223
AUSTRALIA

Sten P.

P.S. Fotot visar G. Burfords replika "DEEZIL", medan ritningen visar originalet från 1948. Monteringsmått är desamma.

OLDTIMERS i byggsats - forts. från sid. 4

Deras upphovsman heter Louis Heath och han ritade dem enl. den kroppsformel, som gällde inom S.M.A.E. vid den tiden. Han kunde knappast ha förutsett vilken framgång och vilket långt liv dessa modeller skulle få, men en kombination av enkel, robust konstruktion och god flygförmåga har gjort att de produceras i s.g.s. oförändrat skick än idag - var och en med närmare 1 miljon föregångare bakom sig! Det är bara att byta ut plastpropellern så har man en "legal" OT-modell för tävlingsbruk såväl i England som i Sverige.

I nov.-1986-numret av SAM-35 Speaks



ACHILLES

finns en del tips om hur man förser dessa modeller med termikbroms (jo, den behövs!) samt en del bra trimningstips (fotokopia till självkostnadspris kan fås från Sten Persson).

Forts. på sidan 13

OLDTIMERTRÄFF I NYKÖPING



Deltagarna (med oldtimermodellerna angivna), stående fr.v.: Arne Andersson ("Klux"), Bengt Andersson, Per-Olof Rudolffsson, Ingvar Claesson ("Korda"), Anders Andersson, Sven Olsson ("Laban"), Per Nordström ("Tigern 2").
Främre raden: Gösta Leijon ("Trim II"), Tomas Leijon ("Sparvhöken" & "Tigern II")
Staffan Leijon. Längst fram "Senior Playboy" och ännu en "Tigern II". Oldtimerklädsel förekom som synes!

Den 28 februari träffades en skara oldtimerintresserade från Nyköping och Stockholm på Yngarens is till en tidig premiärluftning av vinterns byggen.

Det var bra väder, c:a tio minusgrader men soligt och ganska lugnt. Yngaren är en rejäl sjö, flera mil lång, så någon bortflygning eller trädklättring blev aldrig aktuellt.

Det byggs och pratas oldtimer flitigt i Nyköping. Ganska naturligt, eftersom Arne Andersson bor där och propagerar både för sina egna byggsatser i KSAK-serien och för oldtimer i allmänhet.

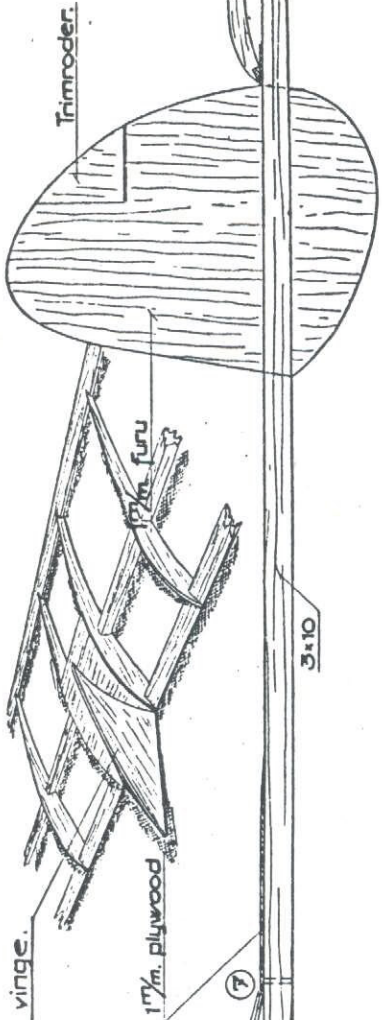
Dessutom var Tomas Leijon med Thomas Nathansson över i England i höstas och hämtade hem ett lass byggsatser

till motorkärror med "R/C-assist" från Ben Buckle. Det har resulterat i att åtminstone 5-6-sådana modeller nu tar form i de här trakterna.

Det här intresset växer fram lugnt och naturligt, utan att vi entusiastiskt propagerar särskilt hårt. Personligen tror jag att det är en reaktion hos modellflygare, som väsnats med radioflyg några år (eller decennier!) att återupptäcka det tysta - respektive långsamma - OT-flyget som något verkligt avkopplande, avstressande och i grunden trivsamt. Sådana reaktioner har jag noterat hos ganska unga modellflygare.

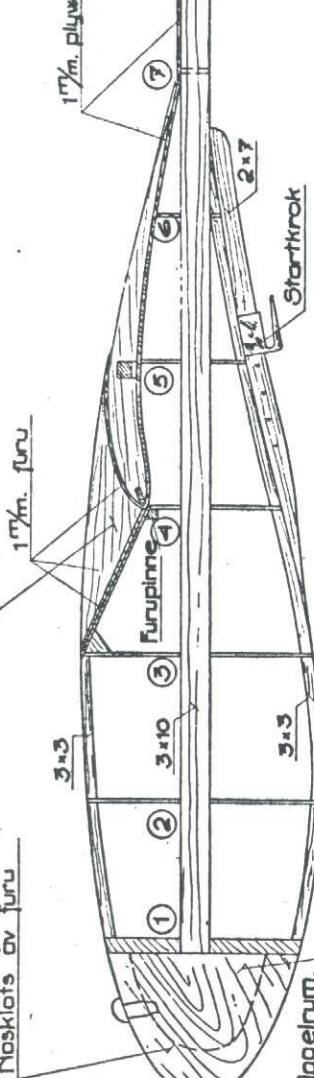
Förts. på sid. 19

Detalj av vinge.



Se detalj!

Nosklats av furu



Hogelrum.

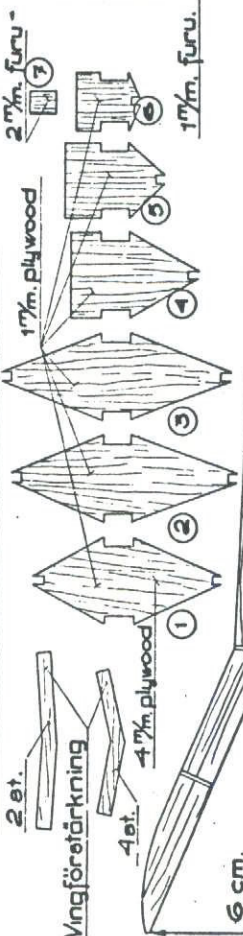
Startkrok

3x10

3x10

3x10

17mm plywood.



Vingföretärkning

2 17mm furu

17mm furu

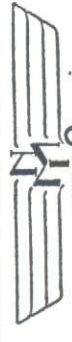
6 cm.

2 cm.

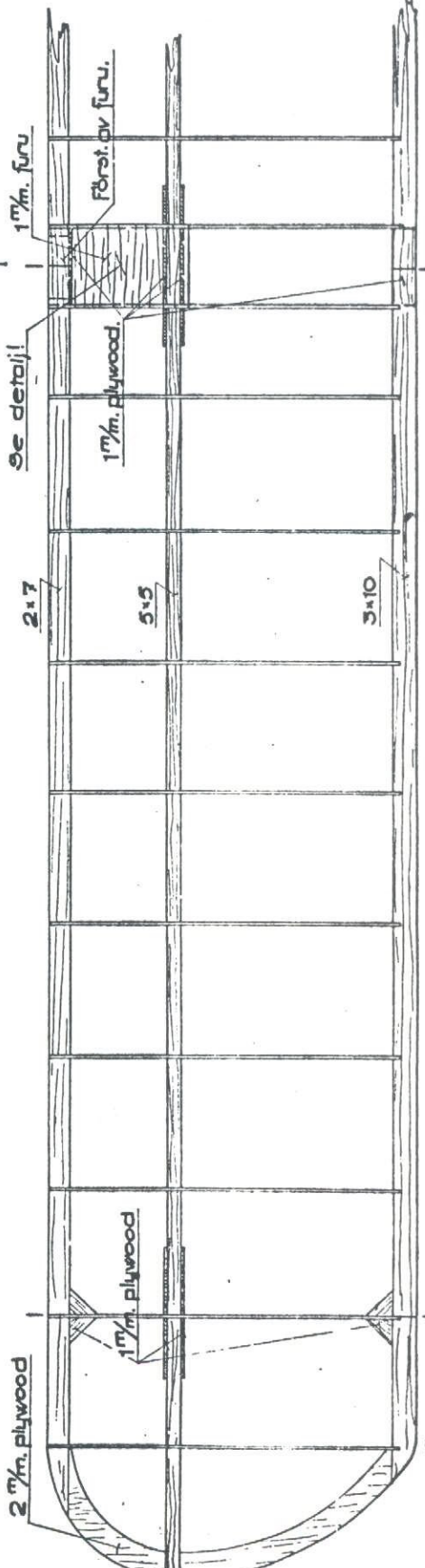
A-ETTAN

SAPPO

NORRLANDS MODELLFLYGINDUSTRİ



| | | | |
|----------------------|--------|----------|--------|
| Spå | 98 cm. | Längd. | 75 cm. |
| Vdjup. | 14 -- | St.spå. | 36 -- |
| Vform. | 6 -- | St.djup. | 9 -- |
| Konstr. S. Sanaberg. | | | |
| Rit. G. Lundberg. | | | |



Se detalj!

17mm furu

2x7

17mm plywood.

3x5

3x10

föret. av furu.

17mm plywood

2 17mm plywood

EN MODELLFLYGARES BARNDOMSMINNEN

DEL 2: - EGNA KONSTRUKTIONER OCH ANDRAS -

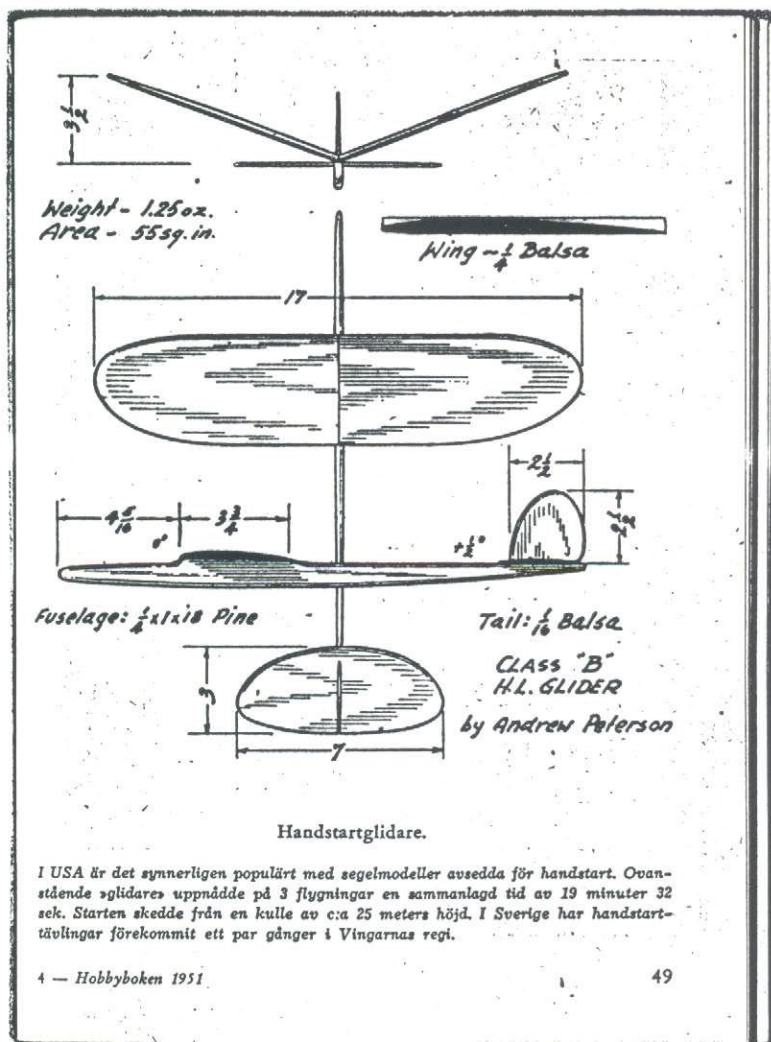
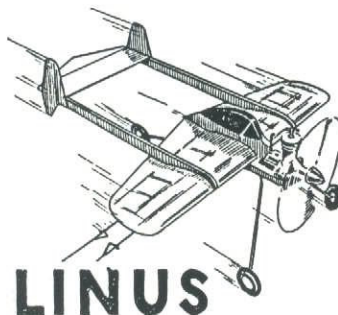
Forts. från OLDTIMER 2/85

Redan under åren före skolstarten hade jag inspirerats till att skapa flygplansmodeller efter eget huvud av de enkla material, som finns i alla hem. Papper, tändstickor, sytråd, kartonger o.s.v. var en bra början. Med undantag för den i det förra kapitlet beskrivna "streck-gubbe-modellen" brukade det röra sig om små modeller, som kunde läggas i askar och kartonger, ibland t.o.m. tändsticksaskar. Min mamma gömde undan en del av detta, men några år senare förstörde jag dem i ungdomligt oförstånd. Jag tyckte att det var genant att sådant skräp skulle visas upp då jag ju så småningom kunde åstadkomma mycket bättre.

Eftersom flera av mina lekkamrater skulle börja skolan till hösten kom jag också att såsom sexåring påbörja mina bokliga studier i ordnad form. Jag fick uppleva skolarbetet som nyttigt ibland. Räkna, läsa, väga och mäta var som klippt och skuret för ett fortsatt inträngande i modellflygningens mysterier. Genom biblioteket kom jag i kontakt med mycket som var av värde. Den hjälpsamma bibliotekarien plockade fram olika årgångar av Hobbyboken och andra publikationer (så blev han också chef i huvudstaden så småningom...). Somligt hade några år på nacken och vad som för mig var nytt och nyttigt var nog ibland redan mer eller mindre förlegad kunskap och teknik. Så blev jag alltså redan från början en Oldtimer!

Att det inte alltid var så lätt att på egen hand bygga och flyga vid så unga år kan förstås av följande exempel:

Jag gjorde en handglidare efter ritning i Hobbyboken (se ovan!). Pärtyorna klipptes ut i kartong i stället för balsa. Modellen flög utmärkt! Men senare upptäcktes att måtten

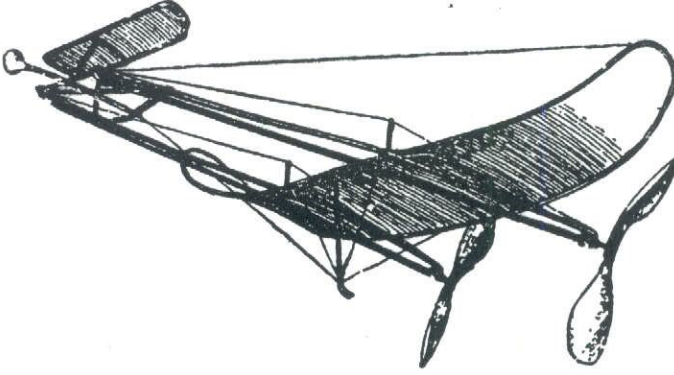


var i tum och inte i centimeter. Min modell blev ganska så liten!

En annan tidig modell saknade klädsel på vingens översida. Det var en J-21-liknande linmodell ("Linus"), som jag efter annonsen i en tidning eller bok som förebild byggde och flög som glidmodell! Den var inte helt omöjlig, men det berodde nog delvis på att startplatsen var så högt belägen vid sandtaget, dit vi hade tagit oss hela familjen. Jag minns hur jag hade skyndat mig på, men fördröjt söndagspromenaden i det vackra vädret för att få planet klart.

Forts. på sid. 23

Modellflyg Anno Dazumal 2



"Fleming Williams 27" Racing Monoplane

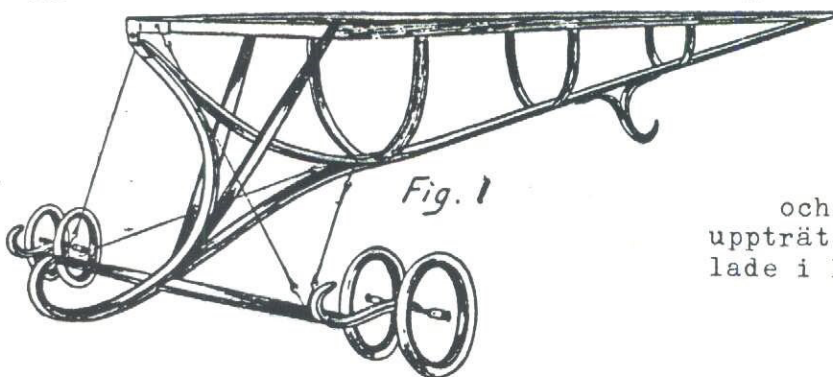
World's record flyer. This model has flown a quarter of a mile.

SPECIFICATION.—All framework made of the best hardened Magnalium. Planes covered with specially treated silk and scientifically curved. Ball-bearing propellers, with very low slip percentage. Adjustable elevating plane, movable two ways to control height and direction. Two efficient elastic sprung shock absorbers. Width of main plane, 36 inches. Total weight, 10 ounces. The Monoplane can be "taken down" and is packed in a narrow box, 40 in. by 10 in. by 8 in. Price 63/- complete.

I OLDTIMER 2/85 presenterades under ovanstående rubrik en ritning till en flygande skalamodell av Nie-uport IV, daterad 1913. I en bifogad artikel återgav undertecknad en del glimtar från mycket tidigt modellflyg och även en del reflexion-er, gjorda vid en genomgång av företrädesvis engelsk modellflyglit-teratur (tidskrifter, böcker och kataloger) från tiden före första världskriget.

Jag uttryckte då en viss häpnad över den livliga modellflygverksamhet, som redan då fanns, och över att det kommersiella utbudet var så stort som det var. Att en och annan redan 1912 flög "kvartskalamodeller" med 2-cyl. 4-taktsmotorer förvånade säkert en del av oss yngre modell-entusiaster, liksom det faktum att man verkligen använde termen "Quarter scale"!

En fortsättning på artikeln ut-lovades, och här kommer alltså Del 2 med fler subjektivt valda intryck från tidigt anglo-saxiskt modell-flyg:



De flesta personer som figurerar i de engelska modellflygspalterna under denna epok är inte speciellt unga, utan (liksom idag) tämligen mogna män med (till skillnad från idag) mycket distingerad klädsel. Modellflyg var för många en vetenskap och minsta detalj och fenomen penetrerades med näranog tysk noggrannhet och den avancerade matematik och terminologi som användes utestängde säkert de yngsta.

Att teori och praktik kan peka åt olika håll erfor man då som nu och en besvärlig fråga från sommaren 1913 är värd att relatera. Vid den tidpunkten var skottarnas modellflygprestationer sämre än engelsmännens och skottarna ifrågasatte de senares tävlingsresultat och rekordsiffror. På hösten samma år åkte så två skottar ner för att delta i en engelsk stortävling och si! - deras modeller flög betydligt bättre än hemma! Naturligtvis uppstod en diskussion om detta märkliga förhållande, som man bl.a. försökte förklara med att breddgraden måhända påverkade flygförmågan eller att den engelska atmosfären hade en annan,

gynnsammare sammansättning! Skotska resp. engelska modeller transporterades sedan över gränsen för att testas i olika luft, något som även skedde mellan Holland och England, sedan samma fenomen uppträtt då holländska modeller tävlade i England...

Någon definitiv slutsats kom man efter dessa försök aldrig fram till, men de väckte intresse för hur klimatiska förhållanden faktiskt påverkar både stora och små flygetyg. Både prestanda och stabilitet var ju hos många av den tidens modeller marginella, vilket kanske bidrog till att även små skillnader i t.ex. luftfuktighet och lufttryck blev märkbara...

Ett stort diskussionsämne under många år var huruvida modeller med skjutande eller dragande propeller var effektivast ifråga om prestanda. Ett något annorlunda argument till fördel för de senare hittar man i 1914 års januari-nummer av "Junior Mechanics". Där presenteras ritning och utförlig bygganvisning på en gummimotordriven dubbeldäckare med propellern framtill (kroppskonstruktion på denna modell i Fig. 1) och man undrar om följande argument är en ursäkt för dålig prestanda:

"...En av de stora fördelarna med modeller med dragande propeller är den låga hastighet, med vilken de flyger. I stället för att ödsla sin tid på att springa efter modellen kan man därför ägna sig åt att betrakta hela dess flygning på nära håll. Var och en som provat på de vanliga modellerna med dubbla skjutande propellrar har utan tvivel fått erfara det obekväma i att behöva jaga modellen flera hundra meter efter varje flygning, för att sedan kanske bli av med den i en trädtopp eller något annat otillgängligt ställe. Dylika övningar kan kanske ge bra motion, men har ingenting med modellflyg att göra och man lär sig därför ingenting av det..." (Kanske ett bra argument för att få ägna sig åt RC-modeller?!).

Hur många parker, grönområden o.d. som modellflygarna världen över

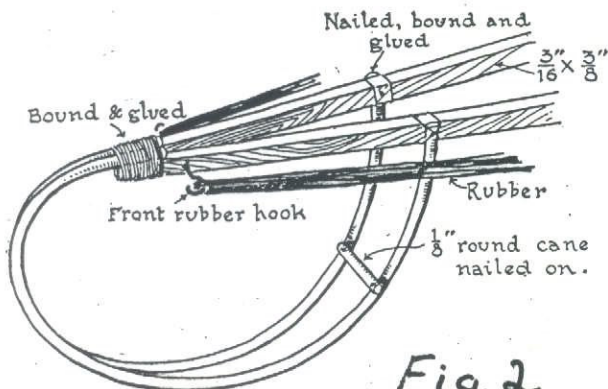




Fig. 2

Mr. H. F. Holman's sketch, showing model aeroplane protector.

GAMAGES

AERONAUTICAL EXPERTS.

MODEL AEROPLANE FITTINGS OF ALL KINDS KEPT IN STOCK.

| | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
|--|---|-------|---------|---------|-----|---------|-----|-----|-----|-----|-------|-----|-------|-----|-----|--|-----|---|---|---|---|---|---|---------|-----|-----|---------|---------|-----|-----|-----|---|---|---|----|--|--|---------|---------|-----|---------|-----|--|--|
| <p>Forks for Miniature Aeroplane Wheels.</p>  <p>Three Sizes. 5d. each. Postage 1d.</p> | <p>Rubber-tyred Wheels.</p> <p>For Model AEROPLANES.</p> <table border="0"> <tr> <td>Diam.</td> <td>Fach.</td> </tr> <tr> <td>1 in.</td> <td>5d.</td> </tr> <tr> <td>1 1/2 "</td> <td>7d.</td> </tr> <tr> <td>2 "</td> <td>9d.</td> </tr> <tr> <td>3 "</td> <td>1 1/2</td> </tr> <tr> <td>4 "</td> <td>1 7/8</td> </tr> <tr> <td>6 "</td> <td>2 6</td> </tr> </table> <p>Post extra.</p> | Diam. | Fach. | 1 in. | 5d. | 1 1/2 " | 7d. | 2 " | 9d. | 3 " | 1 1/2 | 4 " | 1 7/8 | 6 " | 2 6 | <p>Hard Aluminium Tubing.</p>  <p>Illustration Half Size.</p> <table border="0"> <tr> <td>No.</td> <td>1</td> <td>2</td> <td>3</td> <td>4</td> <td>5</td> <td>6</td> </tr> <tr> <td>Per ft.</td> <td>2d.</td> <td>2d.</td> <td>2 1/2d.</td> <td>2 1/2d.</td> <td>3d.</td> <td>3d.</td> </tr> <tr> <td>No.</td> <td>7</td> <td>8</td> <td>9</td> <td>10</td> <td></td> <td></td> </tr> <tr> <td>Per ft.</td> <td>3 1/2d.</td> <td>4d.</td> <td>4 1/2d.</td> <td>5d.</td> <td></td> <td></td> </tr> </table> | No. | 1 | 2 | 3 | 4 | 5 | 6 | Per ft. | 2d. | 2d. | 2 1/2d. | 2 1/2d. | 3d. | 3d. | No. | 7 | 8 | 9 | 10 | | | Per ft. | 3 1/2d. | 4d. | 4 1/2d. | 5d. | | |
| Diam. | Fach. | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| 1 in. | 5d. | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| 1 1/2 " | 7d. | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| 2 " | 9d. | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| 3 " | 1 1/2 | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| 4 " | 1 7/8 | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| 6 " | 2 6 | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| No. | 1 | 2 | 3 | 4 | 5 | 6 | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| Per ft. | 2d. | 2d. | 2 1/2d. | 2 1/2d. | 3d. | 3d. | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| No. | 7 | 8 | 9 | 10 | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| Per ft. | 3 1/2d. | 4d. | 4 1/2d. | 5d. | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |

PARA RUBBER STRIP.

| | | |
|--------------------|-----------------------|--------------------|
| 4 in. wide approx. | 3 16 in. wide approx. | 4 in. wide approx. |
| 1d. per yard. | Yards. Post. | Yards. Post. |
| 12 9d. | 12 10d. | 12 1 3/4 |
| 50 3 - 1/2d. | 50 3 3/4 | 50 5 - 1/2d. |

Brass Wire Strainers.

With Steel Screws, for Model Aeroplanes.
Breaking strain, 200 lbs.
Price 2 1/2 each, 1 6 dozen.

Propellers.

Right or Left Hand.
8 in. 10 in. 12 in. 14 in. 16 in. 18 in. 2 in.
Price 1 6 1 6 1 9 3 6 4 - 6 - 8 -
Post 2d. 2d. 2d. 2d. 2d. 2d. 2d.

Gamages are Wireless Instrument manufacturers, and have the largest collection in the United Kingdom. Prices suitable to every customer. Come and visit this Department, which is a Wireless Station under G.P.O. Licence. Enquiries welcome. No charge for information. Complete Wireless Catalogue post free on request.

A. W. GAMAGE, LTD., HOLBORN, LONDON, E.C.
BENETFINK & CO., LTD., CHEAPSIDE, LONDON, E.C.

Fig. 3

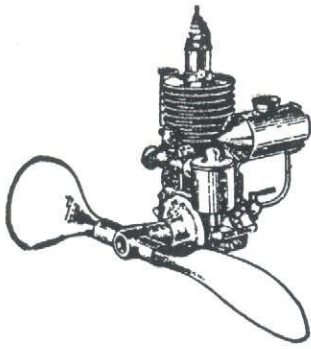
avstängts från de senaste 30 åren p.g.a. bullerproblem är det väl ingen som vet. Våren 1912 hade man ett snarlikt problem, enl. en artikel i FLIGHT som börjar sålunda:

"Ännu en offentlig modellflygplats i närheten av London har i dagarna stängts för modellflygarna p.g.a. att ett barn träffats i huvudet och skadats av en "oskyddad modell" ("unprotected model"). Få lämpliga platser finns nu kvar och, om inte kraftfulla åtgärder vidtages, kommer inga alls att bli kvar. Skulden för detta får läggas helt på modellflygarna själva. Plats efter plats har avstängts och anledningen är nästan alltid densamma."

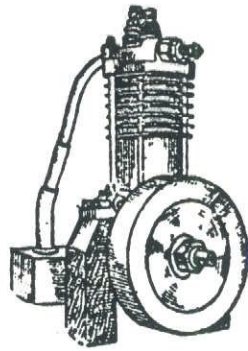
Detta hot mot modellflygandet handlar alltså inte om ljuddämpning, även om formuleringen känns igen. Nej, ett stort antal av den tidens ganska snabba och tunga g-modeller med skjutande motor(-er) hade alltså med sin mer eller mindre spetsiga front flugit på åskådare eller andra parkbesökare.

Av intresse även idag är att den diskussion, som sedan fördes i flera nummer, inte bara handlade om hur man praktiskt skulle förhindra skador på folk och få, utan vad som kunde hända med hela den unga modellflygrörelsen, om inte lämpliga åtgärder vidtogs.

Forts. på nästa sida!-

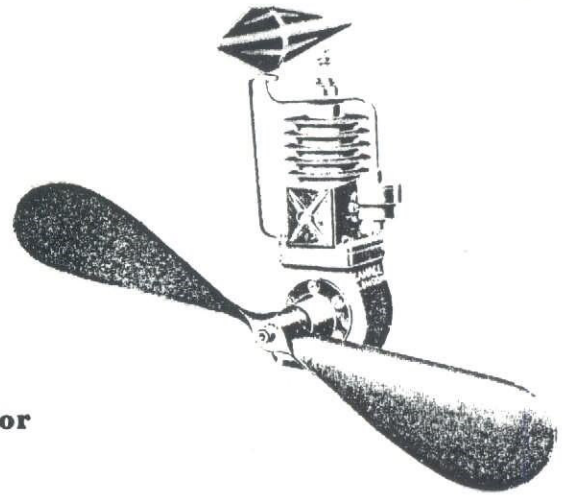


Gamage's New Aero Engine.



1/2 h.p. Petrol Motor for Aero Work.

Fig. 4



Redan då hade modellflyget sina be-
lackare och man såg här en chans att
bli av med det genom att betona dess
farlighet. I FLIGHT insåg man visser-
ligen att hobbyn skulle kunna överle-
va även om utövarna drog ut på landet,
men att dess utvecklingstakt och livs-
kraft kraftigt skulle reduceras om
den försvann ur den stora allmänhet-
ens åsyn - "Out of sight, out of mind!"
Behöver man påpeka parallellen med
dagens friflyg..?

På den tiden tillskrev man modell-
flyget en fostrande uppgift och en
mycket viktig tillgång för flygets
utveckling, varför man tog mycket all-
varligt på den negativa publicitet
dessa olyckor fått.

Och vad föreslog man att göra åt det
hela? Jo, man rekommenderade alla att
förse modellernas nos med en fjädrande
skyddsanordning av rotting eller piano-
tråd, en s.k. "protector" (se Fig 2).

Det gick aldrig så långt som till
lagstiftning, även om detta föreslogs,

men försäkringsbolagen ställde ett tag
användandet av "protector" som villkor
för att ersätta skador.

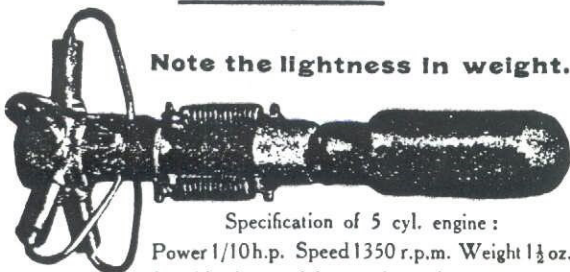
Innan vi lämnar FLIGHT för denna gång
vill jag betona dess mycket intressanta
modellflygannonser. Även om det engel-
ska utbudet inte kunde jämföras med det
amerikanska så fanns det 1912-13 mycket
att välja på, både ifråga om byggsatser
och tillbehör. Tävlingsmodeller av typ
"Fleming-Williams 27" i vinjetten fanns
i alla storlekar och utföranden, gum-
mimotorer av flera olika fabrikat etc.
Se Fig. 3 för en typisk annons.

I förra artikeln nämndes att det
inte bara i USA utan även i England
fanns serietillverkade modellmotorer
före första världskriget. Fig. 4 visar
tre sådana, som såldes via "Gamages
Ltd." redan 1909-1910. Den lättaste
väger c:a 1 kg komplett och den tyng-
sta 3 kg med tank, propeller och

Rotary Carbonic Acid Engine For propelling models of Aeroplanes.

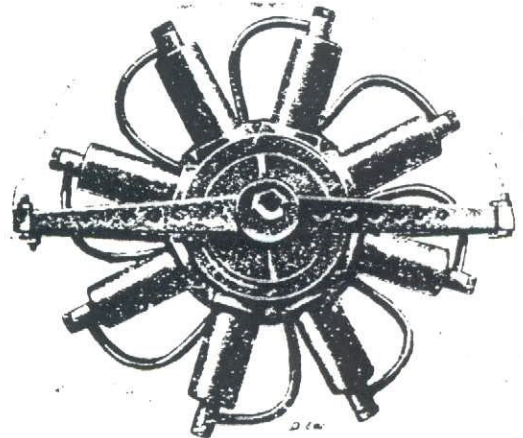
2, 3, and 5 CYLINDERS.

Note the lightness in weight.



Specification of 5 cyl. engine:
Power 1/10 h.p. Speed 1350 r.p.m. Weight 1 1/2 oz.
Suitable for models weighing about 7 ounces.

CETONIA



CARBONIC ACID GAS MOTOR FOR MODELS.
Can also be used with compressed air or steam. Invaluable for working
model aeroplanes, boats, fans, etc. Power, 1.03 h.p.; weight, 790 gr.

tändutrustning. Effekten låg mellan 0,25 och 0,75 hkr vid varvtal om max 2700 v/min.

Intressanta motoralternativ är kolsyremotorerna i Fig. 5 och 6. "Cetonia" är fransktillverkad. Den fanns i många storlekar och kunde även drivas av ånga eller tryckluft. Notera effekten: 1,03 hkr!

Den roterande 5-cyl.motorn tillverkades i London och tillskrevs den modestare effekten 0,10 hkr.

Någon kommersiellt tillverkad ångmaskin för modellflyg har jag ännu ej träffat på, men förvånansvärt många flygningar med hembyggda ångdrivna modellflygplan finns beskrivna. I FLIGHTS april-nummer 1912 beskrivs en dramatisk rekordflygning med en sådan modell, vägande endast 1600 g. "med vatten och bränske". Modellen, som illustreras i flykt, markstartade och flög c:a $\frac{1}{2}$ km på upp till 35 meters höjd. Man trodde då på en lysande framtid för ångdrivna modellplan, men därav blev ju intet.

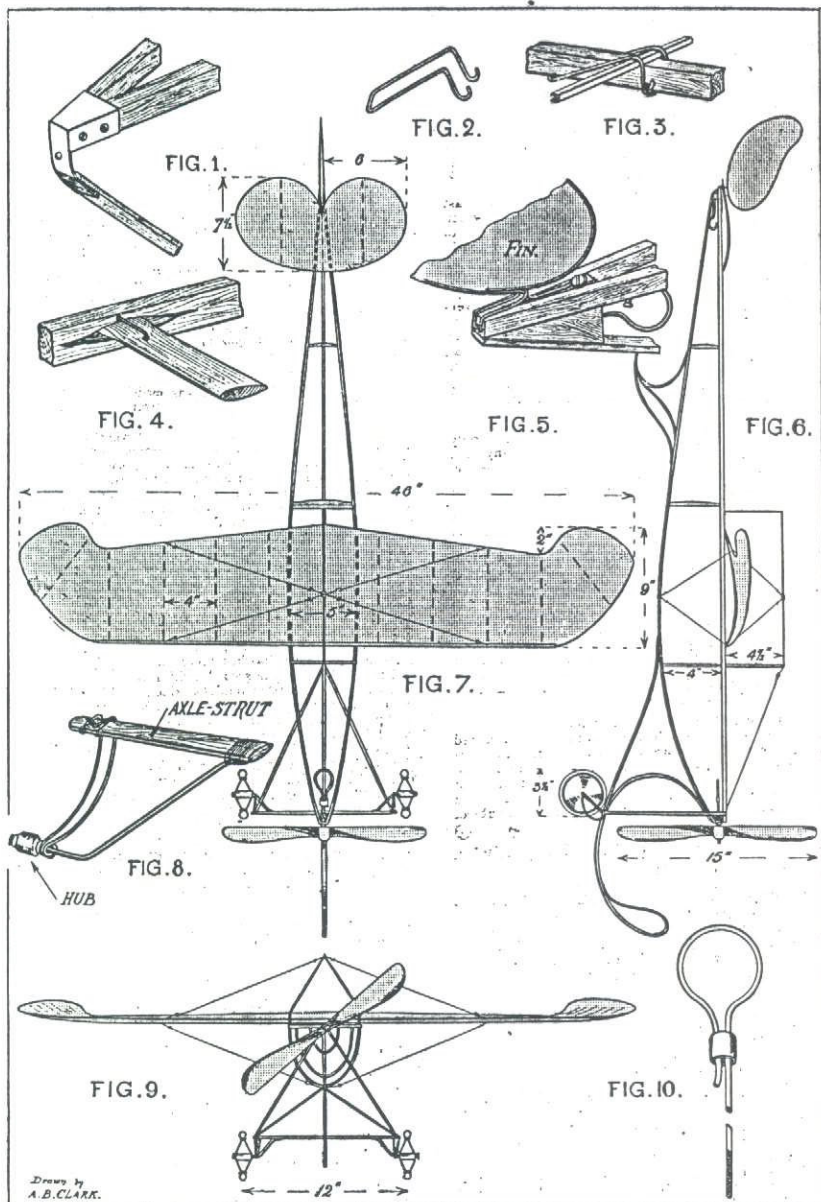
Trots att man redan 1910 åstadkommit korta flyghopp med elmotordrivna plan så fastslog FLIGHTS modellredaktör 1913 att man här hamnat i en återvändsgränd. Sett utifrån den tidens förutsättningar hade han naturligtvis rätt, men till skillnad från ångmaskinen så har ju elmotorn idag blivit ett praktiskt motoralternativt. Det är aldrig lätt att sia om sådana här saker!

Fortsättning på denna artikel om tidigt modellflyg följer i ett kommande nummer.

Sten P.

OLDTIMERS i byggsats - forts. från sidan 6

I England har man även inrättat en tävling enbart för "Achilles"-modeller. Kallad "Junior Achilles" syftar den inte minst till att väcka intresse för friflyg även hos de yngre.



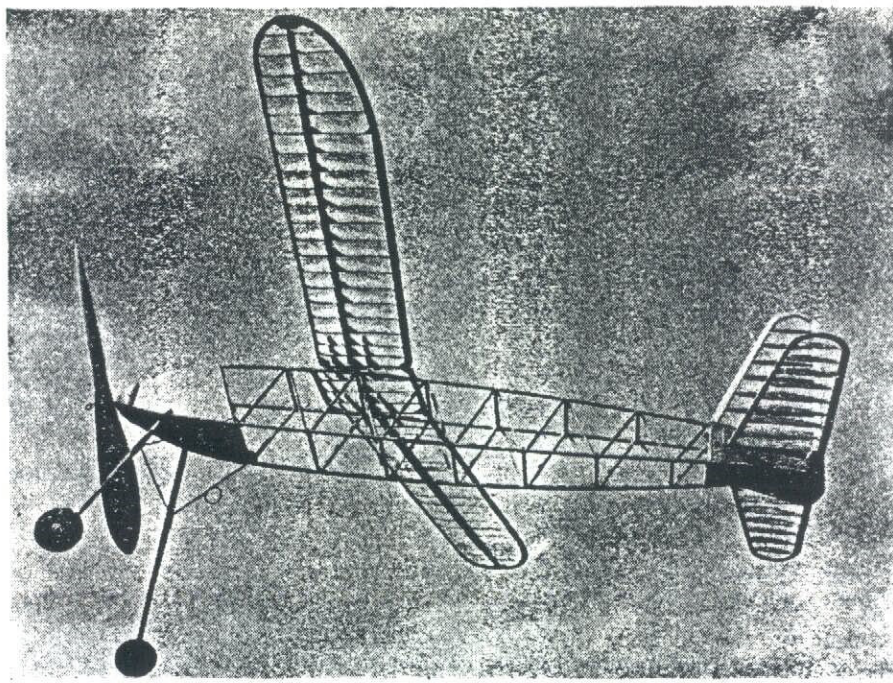
Mr. F. Plummer's model monoplane (to scale) which has been declared the winner in the second competition of the South Eastern Model Aero Club Trophy, the rules of which were published in FLIGHT of July 26th last. 1157.

Typiskt "tractor monoplane" med dragande propeller

Såvitt red. vet så importeras inte dessa KEIL KRAFT-modeller, men de flesta hobbyaffärer och postorderfirmor i England för dem. Exempel är MICHAEL'S MODELS och ADDLESTONE MODELS Ltd. (adress 63 Station Road, Addlestone, Surrey, England) m.fl., vars annonser regelbundet syns i AERO MODELLER och andra engelska publikationer. "Gipsy" kostar för tillfället 9.99 pund, "Ajax" 5.99 pund och "Achilles" strax under 5 pund.

Kanske någon vill åtaga sig att börja importera dessa "old-timare", för att inte nämna andra gamla KK-godingar såsom "Competitor", "Eaglet", "Gemini", "Ace" o.s.v.....

Sten P.



QUO VADIS ?

Nej, namnet på modellen ovan är ej "Quo Vadis" utan det är Houlbergs berömda "Isis" Wakefield (ritning kan fås från TERRY KING PLANS - se OLD-TIMER 2/85).

"Quo vadis" är latin och betyder "Vart tar du vägen?" och frågan gäller vad som håller på att hända med FAI-snodden och med den hela den gren av vår hobby, som är beroende av just gummisnodd som framdrivande kraft.

Red. planerar just en serie artiklar riktade speciellt till nyblivna "gummibandsflygare" - och kanske också till dem som hållit på ett tag - då vi nås av alarmerande rapporter om tillgången på vårt kära gummiband..

Alla rykten till trots så får vi utgå från att Pirelli-snodden nu har gått till historien och de flesta av oss har börjat vänja sig vid FAI-gummits något annorlunda - och i vissa avseenden underlägsna - egenskaper.

Att vi relativt få gummi-flygare överhuvud taget får vår snodd beror på att produktionen hålles lönsam genom att andra avnämare behöver stora kvantiteter för sina produkter. FAI-snodden (liksom SIG och CHAMPION) kommer från en fabrikant, som i första hand skurit 1 mm-snodd för golfbolls-tillverkning. Sedan något år tillbaka tillverkas dock de flesta golfbollar av massivt gummi, varvid gummisnodd av den typ vi använder håller på att bli olönsam att tillverka....det är Pirelli-historien i repris....

Tillverkningen av snodd är visserligen än så länge i gång, men p.g.a. den minskade efterfrågan görs den i mindre satser och med råmaterial från olika källor. Detta har medfört att FAI-gummits tidigare så jämna kvalitet nu är mycket ojämn från sats till sats. En del satser består av syntetiskt gummi av så annorlunda typ att energiåtergivningsförmågan minskat med upp till 35%, medan andra satser är jämförbara med den tidigare FAI-snodden.

Nämnas bör att en annan av bovorna i sammanhanget är förändrade tillverkningsmetoder med bl.a. mikrougnshårdning, som bidrar till den ojämna kvalitén, beroende på ojämn hårdning. Teoretiskt kan man avhjälpa detta genom att antingen själv fortsätta hårdningen i ugn (en delikat process!) eller genom att lagra snodden några år, men hur ska man veta om den dåliga kvalitén i en viss sats beror på otillräcklig hårdning eller dåligt råmaterial?

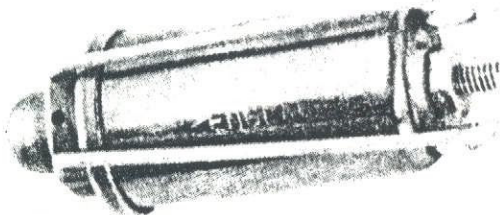
Ovanstående dystra nyheter kommer från AERO MODELLER's friflyg-korrespondent Dave Hipperson, som även nämner möjligheten att gummisnodd för modellbruk kan komma att helt försvinna från marknaden. Han tröstar oss dock med att FAI SUPPLY's Ed Dolby försöker förbättra situationen och vi kan bara hoppas att "lobbying" från inflytelserika wakefield-flygare i USA ger resultat.

Sten P.

POWERMAX



AT LAST!



THE FLIGHTS OF YESTERYEAR CAN BE FLOWN AGAIN! Remember the sound of the "hissing jet" powering those scale jet shapes across the sky and those incredible duration flights by experts all over the world? Now POWERMAX make it all possible again with their NEW FORMULA 50 size fuel and fusewick (that works first time!). It's suitable for 50 size motors (non-aluminium type) — 1 pellet for short runs, 2 for full runs!

Sedan förra JET-X-spalten har import och försäljning av JET-X kommit igång även i vårt land. Vi har inte hört av någon med praktiska erfarenheter, men vi förstår varför, eftersom väder och årstid varit ogyrnnsamma även för våra egna, planerade försök. Vi förväntar oss dock att aktiva JET-X-flygare delger oss sina erfarenheter för publicering i denna spalt!

I senaste numret av AEROMODELLER finns en fullskala-ritning till en enkel jet-modell, inte mycket att orda om här, men den första jet-ritningen på många år och förhoppningsvis en vink om vad som komma

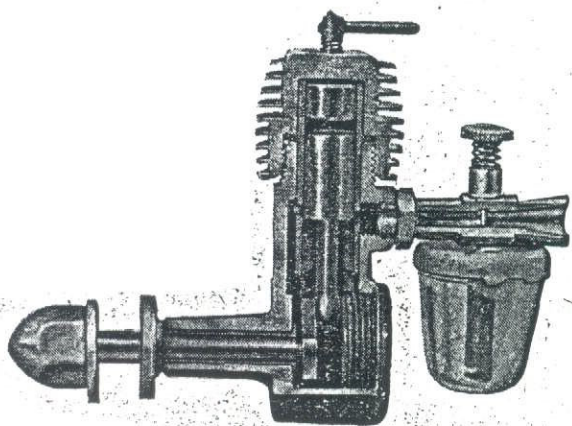
skall!

Vi har nu hört av MODEL-CRAFT i Malmö men deras prislista ska vi förbigå med tystnad. JET-X säljes också av Lars Bengtsson i Alingsås, tel. 0322/31113 (dagtid) samt (billigast) från medlemmen Thomas Natansson, adress Box 47, 430 24 Väröbacka. Aktuella priser:

| | |
|--------------------|-------|
| JET-X motor | 60:- |
| JET-X tändtråd | 28:- |
| JET-X bränsle-pack | 65:- |
| JET-X "kit" | 100:- |

Sten P.

REPLIKAMOTORER II



Mills P.75



Vid mitt senaste besök i England var jag hos Irvine Engines för att titta på deras motortillverkning. Där fick jag tillfälle att se och provköra deras testexemplar av den gamla välkända MILLS P.75.

Denna motor har tillverkats i flera länder ända sedan sin tillkomst för 38 år sedan. Irvine kommer nu att tillverka en liten förstaserie av modellen i c:a 600 ex. Vid mitt besök passade jag på att köpa in mig i första serien. Motorerna kommer preliminärt att levereras i mars-87. Ett fåtal ex i sändningen finns kvar.

När det gäller andra gamla motorer kan jag meddela att jag även är återförsäljare av Dunhams motorer. I den serien finns tändstiftsmotorer av märke Orwick från 5 cc till 15 cc med och utan RC-trottlar och ljuddämpare. Dessutom finns en del äldre dieslar från 2 cc och upp till 5 cc. Alla Dunham-motorer är replikamotorer med mycket hög kvalitet. (Se annons å sista sidan av OLDTIMER 2/86 - red.'s kommentar).

Ett antal Dunham-motorer kommer att finnas för provkörning vid ett Flygmeeting vid Tostareds sommarland den 13-14 juni. Där kommer en Oldtimer-tävling för RC-assisterade oldtimers att genomföras. Alla intresserade är välkomna med frågor till

Thomas Nathanson

Historien kring ett modellfotografi

Som visats i Oldtimer nr 1, 1985, har jag lyckats att under mer än 40 år bevara en hel del data om mina modeller och modellkombinationer. De finns i de allra flesta fall dokumenterade på ritningar och foton från och med 1939. Men av min första egna konstruktion från vintern 1938 finns bara bevarat 3 vinterfoton, där modellen står på en tillplattad startbana av snö. Från tävlingen på Gärdet den 9 Okt 1938, då jag vann C2-klassen med denna modell med medeltiden 1.51.1 min, fanns i reportaget i D.N. nästa dag också en bild där en del av vingen syns.

Skulle en rekonstruktion vara möjlig? Skulle modellen kunna återuppstå som Oldtimer? Ja, jag har i alla fall gjort ett försök på följande sätt. Ett av vinterfotona, taget rakt från sidan, uppförstorades starkt och ritningen på föregångaren KNOCK-OUT från Viléns (lika Gladan-Lincol) skaffades fram. Dessutom finns landningsställshjulen kvar och minnet av att kroppen var 84 cm plockades ut. Med något litet stöd av ritningen på efterföljaren C2 nr III från vintern 1939, så har jag nu nyritat 1938-an och döpt den till HOPUS-ONE. Och så här har jag gått tillväga för att få fram alla erforderliga mått.

Först gällde det att få grepp om skalan på det uppförstorade fotot. På en halv mm när mättes följande mått upp på fotot:

| | | | |
|------------------|-------------|---------|--------------------|
| Kroppens längd | c:a 9,85 cm | 84,0 cm | } verkliga mått |
| " största höjd | c:a 1,10 | 9,0 | |
| " höjd bak | " 0,45 | 4,0 | |
| Hjuldiameter | " 0,45 | 4,0 | |
| Vingens rotkorda | 1,45-1,50 | 12,5 | |
| " spetskorda | " 0,95 | 8,0 | |
| Fenans rotkorda | " 1,15 | 10,0 | |
| " höjd | " 1,70 | 15,0 | |

Med kännedom om den verkliga hjuldiameteren på 40 mm, den sannolika kroppslängden 84 cm och att övriga mått lika sannolikt var jämna hel- och halvcentimetrar fick jag fram en skala på 1:8,45-8,55. På ett foto kan ju ej skalan vara exakt densamma över bildens hela yta, allrahelst som kameran var en mycket liten och enkel lådkamera med bildformatet 3x4 cm. Med denna skala får vi fram de mått som angivits i tabellen till höger.

Kroppens övriga mått: Nosblockets höjd togs också från fotot och blev 30 mm, nedböjningen mot nosen blev 15 mm. Kroppsarean skall uppfylla formeln $L^2:200$ och med en totallängd på 90 cm inberäknat propeller och nosblock blir minsta arean 40,5 cm². Då höjden redan förut var

bestämd till 9 cm så blir bredden rimligen 5 cm. Denna den största kroppssektionens läge från nosblocket mättes fram på fotot till c:a 27,6 cm och landställets infästningspunkter till c:a 14,3 resp 21,4 cm. Härav följer att spantdelningen sannolikt varit jämn, dvs 7 cm, som ju också kroppslängden 84 cm är jämnt delbart med. Liksom på KN-0 har jag säkert använt snedsträvor i kroppssidornas spantrutor. På nästa C2 nr III hade jag övergått till enbart snedsträvor.

Vingens övriga mått: Att döma av fotot synes vingen ha varit trapetsformad liksom på KN-0, och troligen med samma pilform på både fram- och bakkant. Vingens mittparti blir 5 cm brett för att passa till kroppen och därmed kan varje vinghalva bli max 47,5 cm. Med lite god vilja kan man på fotot räkna till 9 eller 10 spryglar och utgår man från rotkordan 12,5 cm och spetskordan 8 och lägger in spryglar på varje halvcentimeter däremellan, så blir det 10 spryglar. Sprygelavståndet på KN-0 var c:a 4,6 cm, men med 5 cm på denna vinge och en kort spetsavrundning på 2 cm så blir varje vinghalva 47 cm. V-formen kan efter fotot uppmätas till 6 cm.

Vingprofilen är svår att rätt bestämma. Några sprygelmallar från 1938 finns inte kvar och har kanske aldrig funnits för någon särskild profil fanns ju ej heller på KNOCK-OUT. Vidare är det tveksamt om jag visste något om Clark Y vid den tiden. Den första gång jag läste om denna vingprofil tror jag var i Vingarnas medlemsblad "Spännvidden", men när? Troligen först hösten 1938 kom Franc Zaic's Yearbook i mina händer. Det måste därför vara mest rätt att bara forma profilens översida med en kurvmall med 12% maxhöjd förlagd c:a 35% från framkanten.

Fenans mått mm låter sig mycket noggrant beräknas från fotot och lite stöd får man också av KN-0-ritningen. Baskordan är på den 4" och här 10 cm. Höjden är på KN-0 5 3/8" och här 15 cm. Särskilt noterbart är att framkantens bakåtlutning ökar närmare spetsen.

Stabilisatorns storlek och form ger inget av fotona något besked om. Varken spännvidd eller yta kan dock ha varit mindre än på KN-0, dvs 13 1/4" resp c:a 284 cm². Utgår man från detta och förutsätter samma baskorda och pilform som på fenan blir spännvidden 36 cm och ytan c:a 290 cm². På 1939 års C2 nr III har också både fena och stabilisator denna "brutna" pilform närmare spetsen. Symmetrisk profil med c:a 10 % tjocklek var på den tiden vanligast.

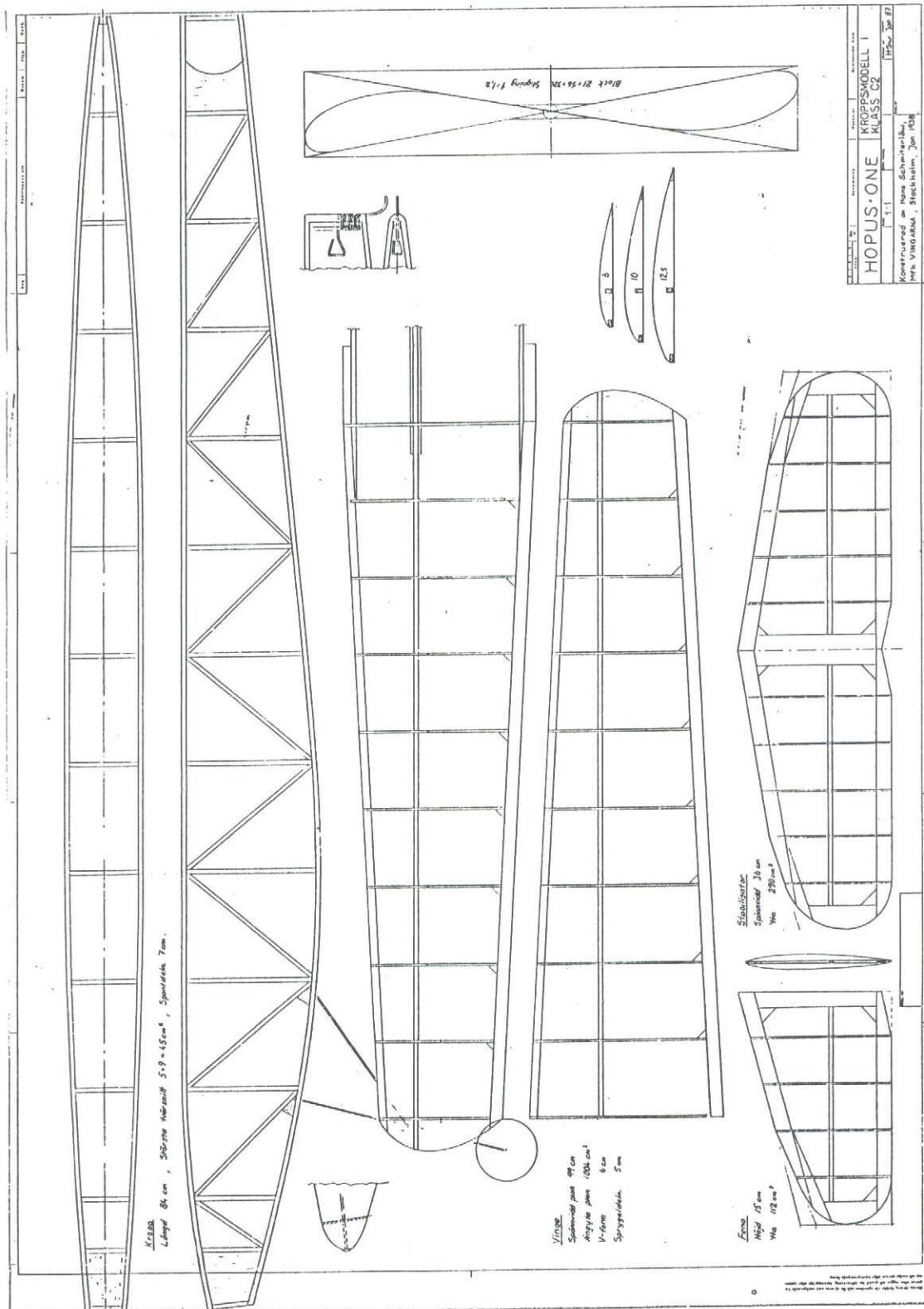
Propellern. KNOCK-OUT-ritningen anger diametern 30,5 cm, men mitt minne säger mig att modellen fick en något större propeller, kanske 32 cm och att jag själv skar till den i balsa. Någon riktig stigning

hade den säkert inte, men jag minns att varvtalet var högt och därmed stigningen låg för modellen steg brant. Fotot visar till synes en jämn bladbredd och jag har en gammal propeller kvar, som skulle kunna vara originalet. Nu anser jag det skäligt att göra propellern med stigningen 1:1,2.

Landningsstället: Fotot visar tydligt att detta varit fastsatt via instickning i rör i kroppen, d.v.s. sammanhållet med gummiband under kroppen. Mellan landställsbena har givetvis också funnits ett tvärstag så som var vanligt på den tiden.

Ja, då är det väl bara för mig att sätta igång och bygga! Kanske visar vi oss tillsammans på en Oldtimertävling?

Hans Schniterlöw



Forts. från sid. 2

....Specifika vikten hos de tyngsta träslagen är närmare 1,5, d.v.s. nästan 1.500 kg/m³. De kan ej flyta i vatten."

*

Mfk SLÄNDAN ordnar en pingsstävling på F7. Såtenäs. Parallellt med de moderna tävlingsklasserna låter man också en tävling gå i klasserna S:2 och Wakefield klass D. Upplysningar från Lars Larsson, Pl 4342, 466 00 Sollebrunn, Tel. 0322/421 17.

*

Vi vill också påminna om SKALATÄVLINGEN på Malmen den 6 sept. för fri-flygande skalamodeller - se OLDTIMER Nr 3/86! Upplysningar lämnas av Carl Gustav Ahremark, Valkebovägen 18 B, 582 47 Linköping, tel. 013/14 03 54.

Observera att "Pea-nut-modeller" också kan flygas utomhus!

Ritningar på lämpliga skalamodeller finns bl.a. i "Ritningsbanken".

*

Observera att vi nu fått ett nytt postgironummer - se överst på sid. 2.

*

Det har förvånat red. att så få tar chansen att annonsera i OLDTIMER. Vi vet att många medlemmar söker olika OT-prylar och misstänker att de flesta också har intressant bytesmaterial hemma i sina gömmor!

Det är inte alltid man genast får tag i det man söker, men trägen vinner: Karl-Johan Eiroffs stående efterlysning av ritning till ungdomskärleken "Silvermåsen" har t.ex. äntligen gett resultat tack vare nye medlemmen Börje Ekeröth. Nya efterlysningar är dock på gång!

*

Oldtimerträff i Nyköping - forts. från sid. 7

Bland entusiasterna på Yngarens is fanns Per Nordström, som ingick i landslaget för modellhelikoptrar i fjol. Han dök upp med en nybyggd "Tigern 2" och var påtagligt förtjust! En annan ung man, Staffan Leijon, sprang och drog upp segelmodeller av hjärtans lust och flåsade mellan varven: - Det är ju fantastiskt kul att dra upp såna här små pappersplan med snöre..! - Och då ska man veta att han är en modellflygare, som älskar att trimma sina RC-kärror så att de går fortare och fortare...

Nåja, alldeles tyst var det inte heller den här gången, eftersom ett par motorplan också luftades. Det var ett blandat meeting det här, inom vida ramar och utan restriktioner. Det gäller att vara generös i sin attityd när man låter ungtupparna smaka på charmen i det nygamla modellflyget!!

Gösta Leijon

ANNONS



Rubber motor winding stirrup, \$3.95 ea., or 3 for \$ 10.95. Weight 2 grams, will take up to 14 strands of 1/4 rubber. Mik's Models P.O. Box 1373 Hollister, CA 95028

POSTTÄFLING!

Än en gång försöker vi med en posttävling:

Tävlingsklasserna är S1, A2 och B2 (enl. samma regler som OT-SM). För G-modellerna gäller handstart, för S1 max 50 m lina. 3 starter med max. 2 min. En omstart vid försök under 20 sek. Vid 3 x 2 min. göres en utslagsflygning med obegränsad tid. Meddela datum, plats, resultat, modell och klass samt tidtagarens namn och adress. Sänd gärna ett foto från tillfället eller av modellen! Tävlingstiden utgår den 1 juli. Resultatet bör sändas före den 10 juli till S.O. Lindén, Hovstavägen 15, 703 63 Örebro. Märk kuvertet "POSTTÄFLING".

1. KONSTRUKTION OCH BYGGANDE.

Vid allt byggande av oldtimermodeller skall alltid en publicerad eller på annat sätt tillgänglig ritning och/eller tidsdokumenterat foto utgöra underlag. Ritningen måste följas i alla väsentligheter, d.v.s. följande får ej frångås:

- samtliga delars yttre form (jfr mom.2)
- materialslag och materialdimensioner (i möjligaste mån). Trämateriäl i propellrar får ej ersättas med plast; avser gummimotorklasserna.
- kroppsspants och spryglars placering och antal
- landställets placering och infästning (i görligaste mån)
- drivanordning och antal gummimotorer
- propellerdiameter, stigning och bladform om dessa finns angivna
- startkroks- och kurvroderanordning
- motortyp i klasserna E och F
- vikt och vingbelastning enl. gällande regel

Följande får ändras eller tilläggas:

- erfarenhetsmässigt svaga punkter i konstruktion, t.ex. vingknäckar
- termikbroms, (fuse eller timer) och konstruktionsändring för dess användning

2. DRIVNING OCH TRIMNING.

Det får anses självklart att var och en skall ha rätt att söka få ut högsta möjliga prestanda ur en gammal konstruktion inom ramen för i dessa regler angivna gränser.

Följande är fritt att trimma med:

- gummimotormängden
- ballast i S-modeller
- anfallsvinklar för vinge och stabilisator
- underfenors och sidoroders storlek; avser särskilt S-klasserna
- propellrar i gasmotorklasserna

3. TÄVLINGSFLYGNING

I huvudsak gäller de tidiga tävlingsreglerna från 1943 - 1945.

För att gälla som mästerskapstävling skall minst tre deltagare starta i resp. klass.

Klassindelning:

GUMMIMOTORMODELLER:

| | | | | | |
|-----|--|-------------|---------------------------|----------------|---------------------------|
| M 1 | spv. | 0 - 70 cm | konstr. senast 31/12 1950 | Vingbelastning | 10 - 30 g/dm ² |
| M 2 | | 70 - 100 cm | "- | "- | 15 - 30 g/dm ² |
| M3 | Wakefieldmodeller enligt regler gällande t.o.m. 31/12 1950 | | | | |

SEGELMODELLER:

| | | | | | |
|-----|------|--------------|---------------------------|----------------|---------------------------|
| S 1 | spv. | 0 - 100 cm | konstr. senast 31/12 1950 | Vingbelastning | 10 - 35 g/dm ² |
| S 2 | | 100 - 250 cm | "- | "- | 15 - 35 g/dm ² |

GASMOTORMODELLER:

| | | | | | |
|---|-------------------|-------------------------|----------------------------|----------------|-------------------------|
| E | tändstiftsmotorer | max 10 cm ³ | konstr. senast 31/12 1942. | Vingbelastning | 15-40 g/dm ² |
| F | dieselmotorer | max 2,5 cm ³ | "- 31/12 1950 | "- | 15-40 g/dm ² |

alt. 1 - En modell i var klass, reservmodell tillåten.

alt. 2 - Två modeller av olika konstruktion i varje klass, ej reservmodell.

Tre starter. Max tid 180 sek. Delar av sekunder räknas ej. Tidtagningen fortsättes om max tiden överskrids till dess modellen landar eller försvinner ur åsyn. En tidtagare och en medhjälpare får finnas vid startplatsen.

Motortiden i gasmotorklasserna är 20 sek.

Kikare får användas.

Startmetoder: Handstart används i klasserna M 1, M 2 och F.
Markstart tillämpas i klasserna M 3 och E. (Tävlingsledningen kan frånga denna regel om förhållande är olämpliga.)
Högstart i S-klasserna. Vinsch- eller löpstart med max 100 m lina. Linan skall vara försedd med tydlig vimpel eller flagga.

Omstarter: En omstart tillåts då flygningen varat mindre än 20 sek eller om gasmotormodell överskrider 20 sek motortid.
Två omstarter tillåts om flygningen hindrats av person eller föremål i omedelbar närhet av startplatsen.
Om startande erhåller sämre tid i omstart skall det bästa resultatet dock räknas.
Resultat vid för lång motortid noteras som 0 sek.
Om segelmodell dras ner utan att linan kopplas ur räknas detta inte som fullbordad start. Linbrott eller vinschfel berättigar inte till omstart, såvida inte flygtiden understiger 20 sek.

S.H.M.F.S.:s KOMMENTAR TILL REGELFÖRSLAGET

Enl. uppdrag från årsmötet 1986 har styrelsen sammanställt ovanstående regelförslag. Det är av största vikt att alla aktiva OT-flygare noga granskar detsamma och inlämnar synpunkter, råd, förslag och kritik till Sven-Olov Lindén innan nästa nummer av OLDTIMER utkommer i sommar. Där kommer förslaget att diskuteras vidare, för att sedan tagas upp på årsmötet och ev. stadfästas.

Eftersom detta nummer utges av oss OT-are i södra Halland har vi haft möjlighet att ta en snabb titt på förslaget - två dagar före "pressläggning"! Därför en kort kommentar:

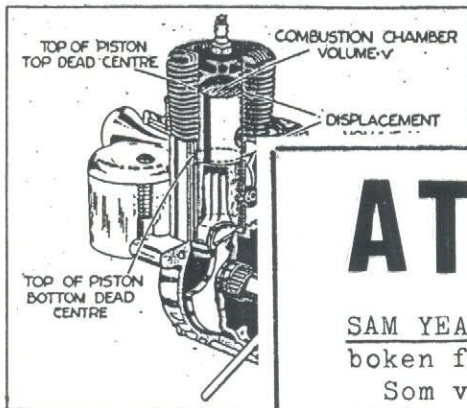
- "materialslog och materialdimensioner" har vi redan tidigare diskuterat. Vi tycker det är bra med brasklappen "i görligaste mån". Hur många 40-talskärnor, byggda av lind, furu och plywood p.g.a. importrestriktioner under kriget, skulle annars riskera bli obbyggda om vi slaviskt skulle följa huvudformuleringen?!

- Att vi med dagens små flygfält och brist på tid att bygga modeller på löpande band tillåts använda lämplig termikbroms tycker vi är rätt och riktigt. Analogt med detta tycker vi också att det är lika naturligt att vi ska få använda kurvroder på S-modeller, oavsett om originalet hade det eller ej. Det bör dock anbringas med minimalt ingrepp i konstruktionen, helst inom ramen för redan befintligt trimroder.

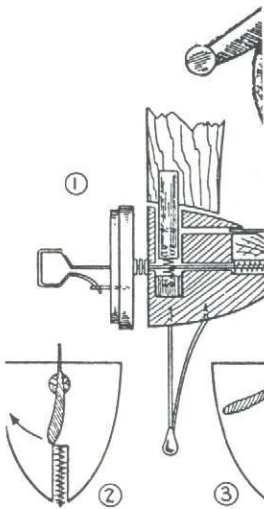
- Betr. "Drivning och trimning" tycker vi att den allmänna formuleringen är bra - och att den i sig själv räcker. Vad vi är helt oförstående inför är förslaget att man skulle få göra så stora ingrepp i grundkonstruktionen som att ändra på fenstorleken!! Till skillnad från flera "förbjudna" ändringar så skulle ett sådant ingrepp förändra såväl originalets utseende som dess flygegenskaper...

- När det gäller tävlingsflygning så har vi alltid tyckt att våra OT-modeller är "individer" snarare än enbart tävlingsredskap och föredrar därför alt. 2, d.v.s. två modeller av olika konstruktion i varje klass.

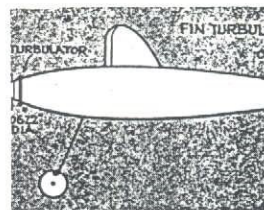
- Vad vi slutligen är mycket tveksamma till är införandet av M-klasserna för gummi-flygarna. I praktiken kommer det förmodligen att innebära att den nu populäraste gummiklassen, B 2, elimineras, kanske också 50 cm-modellerna. Våra 75-centimetersmodeller kommer att reduceras till söndagsmodeller, ty vem känner för att ställa upp med våra vanliga B 2:or mot potenta C 2:or (M 2:or?!) som "Laban", "Landegren", "Prim", "One-and-a-half" o.s.v. Var hittar man förresten bra 70-cm-modeller? I ritningsbanken finns inte många, men det finns massor av 75-cm'are!



1942 saw Bill Dean and R staff, the former applying and producing numerous *Wasp* (below), the *WAD-2* favourite, the *AM Cabin D* was typical of the very best duration models and his analyses of design features and developments were outstanding.

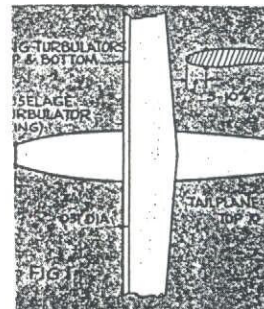


A FEATHERING
by P. O'KEEFE



"TURBULATORS"

A suggested method of Drag Reduc as given by R. H. Worring in a ra lecture on "Improving Model Efficiency"



ATT LÄSA:

SAM YEAR BOOK No 4 - Senaste upplagan av OT-boken från vår engelska syster-organisation.

Som vanligt ett högentressant innehåll allt ifrån artikel nr ett om brittiska Wakefield-flygaren Ted Evans karriär som modellflygare till den digra ritningsbilagan, som avslutar bokens c:a 165 sidor. Däremellan hittar man t.ex. historien om den förste Wakefield Cup-vinnaren E.W. Twining (jodå, det var 1911!); en matnyttig artikel om hur man bygger lätta RC oldtimers; E.S. Wisbeys redogörelse för hur han byggt "Sunnanvind" i alla storlekar från 97 cm till 365 cm!; en artikel om OT-stuntmodeller - en populär OT-gren i England; en bra artikel om hur man trimmar en typisk F-modell från sent 40-tal, samt mycket mera.

Red. värdesätter nog mest den långa, väl-illustrerade Ted Evans-artikeln och efterlyser någon som har tid att översätta den för publicering i vårt blad!

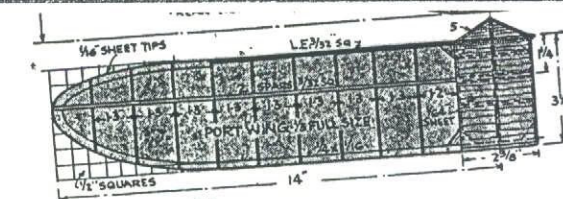
YEAR BOOK No 4 kan alltså köpas från Mr. Ron Knight, 14a, Enmore Gardens, London SW14 8RF England för 4 pund - inkl. frakt!



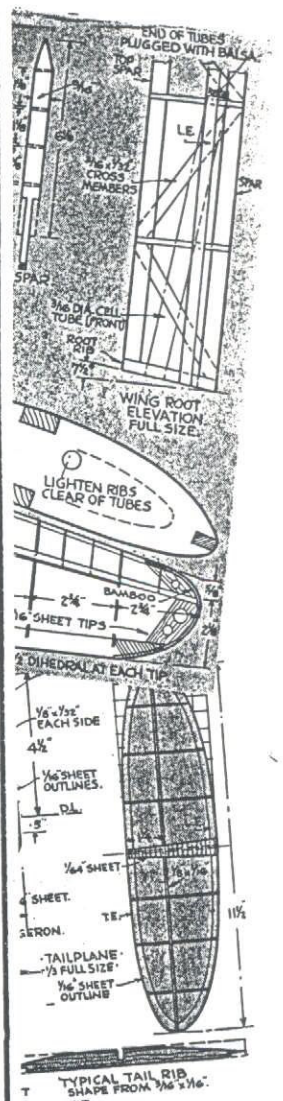
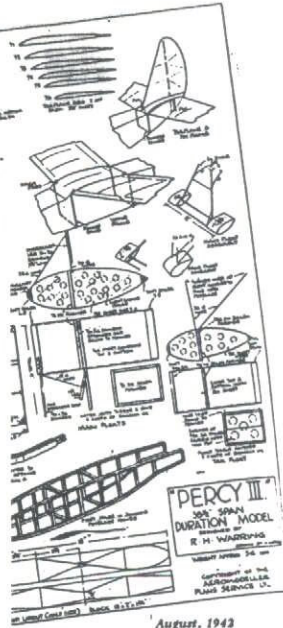
FIFTY YEARS OF AERO MODELLER av Vic Smeed - är Aero Modeller's 50-års-jubileumsbok i storformat (bakgrunden till denna sida är kopierad ur boken) med ett välbalanserat urval av de bästa artiklarna och ritningarna - många i full skala - ur AERO MODELLER från november 1935 till 1985.

Blandat med ett otal annonser har man här på 96 sidor ett nostalgiskt kaleidoskop, som täcker utvecklingen av alla slags icke-RC-modeller under ovannämnda period. Detta är en "måste-bok" för alla riktiga OT-flygares bokhylla, speciellt för dem som ej redan har en komplett samling av AERO MODELLER.

Boken kan beställas direkt från Argus Specialist Publications Ltd. för 5 pund, men enklast är att köpa den från Hobbybokhandeln, Box 42006, 126 12 Stockholm, för 80:- plus porto.



- WEIGHTS:
 - FUSELAGE 50 oz.
 - UNDERCART 24
 - NOSE BLOCK & PROP. 41
 - WING 48
 - TAIL UNIT 14
 - RUBBER & BOBBINS 50
 - TOTAL 227 ozs
- PROP ASSEMBLY - 1/2 FULL SIZE
POWER: 8-10 STRANDS PRETENSIONED
WING SECTION - FULL SIZE - 1/32 SHEET

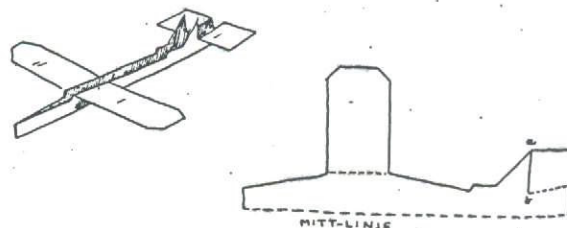


...Barndomsminnen - forts. fr. sid. 9

Under min säng förvarade jag ibland stora kartonger, som man brukade få då man köpte kostymer eller andra större plagg på den tiden. Då jag fick lust kunde jag snabbt göra en stor glidmodell medan en kamrat väntade och sedan tågade vi iväg till sandtaget, där särskilt fina flygningar kunde göras.

I läseboken i skolan fanns en glidmodell, som man kunde kalkera och klippa ut (se ill.), liksom beskrivning till en drake. Glidmodellen fick vi göra och nästan alla fick sina plan att flyga, även flickorna. En gång blev jag tillsagd av slöjdläraren att hjälpa en pojke i en högre klass, som hade gjort ett modellplan i slöjden. Det var en kastglidare i furu. Vi kastade modellen över skolgården, men den var helt död och ville inte vara med...

Under tysta , dåsiga eftermiddagslektioner kunde jag ibland långtansfullt blicka ut mot en blå himmel,



GÖR EN FLYG-MASKIN!

En sådan här fin flyg-maskin kan du göra av papper. Vik först ett lagom stort styvt papper dubbelt. Rita sedan upp den högra figuren och klipp ut den. (Klipp inte, där linjerna är streckade!) Då får du två likadana delar, som hänger ihop längs den långa streckade linjen. Fram-vingarna och de små bakre vingarna ska du bara vika utåt. Till sist måste du sätta en pappers-klämmare framtill på flyg-maskinen, för där bör den vara tyngst. Kasta flyg-maskinen snett upp i luften, så blir det fin glid-flykt ner!

där drömbilder från annonser och kataloger lade sig som en dubbelexponering av nuet och framtida spännande byggen.
K-J Eiroff

ANNONSER

SÖKES: Ritning till RC-modellen "Piper Tri-Pacer" av Sterling, spv. 149 cm. Börje Ekeroth, Box 173, 575 00 Eksjö. Tel. 0381/13941 efter 17.00.

SÖKES: Ritning till "LA PALOMA", förmodl. tillverkad av Norrlands Modellflygindustri. Karl-Johan Eiroff, Hamiltens väg 29, Halmstad. Tel. 035/369 59.

SÖKES FORTFARANDE:

Fotokopior av tryckta flak för spant och spryglar till Sigurd Isaacsons Jetex-50-modeller SAAB 210, J-35 DRAKEN samt A-32 LANSEN. Köpes eller bytes mot motordelar, äldre modellflygtidskrifter eller likn. av Sten Persson, Halmstad. Tel. 035/104943. Mot dubbelt porto skickas min 5-sidiga lista på motordelar och motorer till salu/byte, och/eller 3-sidig lista på svensk och utländsk modellflyglitteratur (böcker och tidskrifter), som jag söker resp. säljer/byter.



This set-up is being used successfully by West Coast fliers, O.T. and modern.

Labels in diagram: Bend over to prevent reengaging during freewheel, 1/16" i.d. alum tube epoxied to prop, silk patch over, Washer soldered to shaft, prevents "load" on prop, Ball Race, 1/16" prop shaft, MAXWELL Rubber Motor Winding Stirrup, Braided Motor, Nose Block, Ply facings, Wood screw adjusts tension of motor, Tension spring, Prop, "Belt Buckle" clutch, .047"

SIDE VIEW (Not to Scale) Se även annons sid.19.

MIK'S MODELS
P.O. BOX 1373
HOLLYWOOD • CA
9 0 0 7 8

HÄRNÖSAND

Betala med Ditt SPARBANKSKORT vid köp hos oss. Uppge ditt kontonummer vid beställning.

| | | |
|-----------------------|-----------------------|--|
| BALSA FURU LIND | RÖDBOK FLYGPLYWOOD | I alla dimensioner och bästa kvalitet till låga priser |
|-----------------------|-----------------------|--|

BYGGSATSER Från SIG, Goldberg, Top Flite, Marutale Pilot, Precendt m. fl. tillverkare.
MOTORER från OS, Cox, Fuji, Enya, PAW, Fox.
DETALJER från Kavan, Sullivan, Du-Bro, Ishipla, Ripmax, Micro-Mold, Williams, Goldberg

Fråga efter dessa produkter hos Din hobbyhandlare. Saknas sådant på Din ort eller om han inte har vad Du behöver ring eller skriv till oss direkt

MODELL Produkter

SKANDINAVIENS LEDANDE INDUSTRI FÖR MODELLFLYG
Vardagar 8-17.00
Box 2060, 87102 Härnösand, Sverige, Tel. 0611-16500



BYGGSATSER

Oldtimermodell

ARNE ANDERSSON
Erikslundsvägen 4
Box 3028
611 03 NYKÖPING

KSAK-1

Nr KSAK - 1. Spårvidd 70 cm.
Konstruerad av den blanda modellflygare
ren Björje Stark är denna modell flygare
lämplig för alla typer av flygfält
lys bra för alla som vill ha en
billig modell med utmärkt flygför-
mogenhet. Den är byggbar i 1/16
skala. 28 maskiner på en lösnings ritning.

Byggsatsen består av lister
och tryckta flak av lind.
Nybesattad ritning, med
originaltext.
Lim och lack ingår ej.

1942

Pris, 57.50

Oldtimermodell

KSAK-2 "Tigern II"

Spårvidd 815 mm
Längd ö. s. 720 "
Vingyta 11,2 dm²
Vikt ca. 120 g
Vingbelastning ca. 11 g/dm²

ARNE ANDERSSON
Erikslundsvägen 4
Box 3028
611 03 NYKÖPING

KONSTRUERAD 1946 AV SJÖURD ISACSSON

I byggsatsen ingår, ritning,
konkursägt nosblock, färdiga
spränglar av fanér, fucullister,
Jouanrepper m. m.

Pris 97.50.



Uppdragare för gummimotor

Utväxling 1:6 57.50
" 1:16 130.00

Dessa uppdragare skall endast användas till inomhusmodeller typ Flugan och liknande!

PRISLISTA

ARNE ANDERSSON
Erikslundsvägen 4
Box 3028
611 03 NYKÖPING
Tel. 0155-868 52

RITNINGAR

| | | | | |
|------|-------------------|----------------------------------|-------|--------------------------|
| 1942 | KSAK-1 | Börje Stark | 70cm | "Bums", |
| 1942 | KSAK-2 | Mfk Vingarna | 81" | Byggbeskrivn.ingår. |
| 1942 | KSAK-3 | Sven Witt | 100" | S1 |
| 1944 | KSAK-1 Vargen | S. Isacson | 65" | S1 Denna ritning saknas. |
| 1943 | KSAK-2 Tigern | " | 81" | S1 Byggbeskrivn.ingår. |
| 1946 | KSAK-2 Tigern II | " | 81,5" | S1 |
| 1944 | KSAK-3 Sunnanvind | " | 98" | S1 |
| 1948 | Rödluvan | Terje Larsson | 100" | S1 |
| 1949 | Bums | B Haraldsson | 96 " | S1 |
| 1949 | Spiggen 5 | Rune Andersson | 95" | S1 |
| 1950 | Balder | " | 167" | S1 |
| 1950 | Tempo | Arne Blomgren/ Rune Andersson | 100" | Sint |
| 1951 | Mjölner | Rune Andersson | 162" | Wakefield." |
| 1951 | Tempo | Terje Larsson | 98" | Sint. F. |

Övriga Ritningar.

| | | | | |
|---------------------|---------|---------------|--------|------------|
| 1934 | Baby | Kirschke | 120 cm | S2 |
| 1940 | Klux | Sven Witt | 98 " | S1 |
| 1941 | Nimbus | S. Isacson | 98 " | S1 |
| 1941 | Kranich | S. Hjelmmerus | 180 " | Sint |
| 1942 | Hobby 2 | " | 98 " | S1 |
| Rysk Nybörjarmodell | | " | 95 " | Rysk text. |

Segelmodeller.

| | | | | |
|------|------------|--------------|-------|-----------|
| 1952 | Bezoeka | R. Rorg | 75 cm | G1 |
| 1950 | Sleipner | R. Andersson | 103 " | Wakefield |
| 1936 | Sparvhöken | Vilén modell | 48 " | |

Ritningspriser, 25 kronor och uppåt beroende på ritningsstorlek.

Kan du hjälpa mig med ritningen till Sven Witt, s KSAK-3?

Har du gamla modellritningar som du tänker kasta, kasta dom på mig!!!!
Vill du bli medlem i Oldtimer, skriv eller ring till SO Lindeh, Hovstävågen 15
703 63 Örebro.

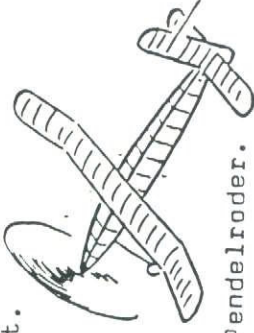


"Bums",

S1
S1 Byggbeskrivn.ingår.
S1 Denna ritning saknas.
S1 Byggbeskrivn.ingår.

S1
S1 81,5"
S1 98"
S1 100"
S1 96 "
S1 95"
S1 167"

Wakefield."
Sint.
F.



Pendelroder.

S2
S1
S1
Sint
S1

Rysk text.

G1
Wakefield

NIMBUS

