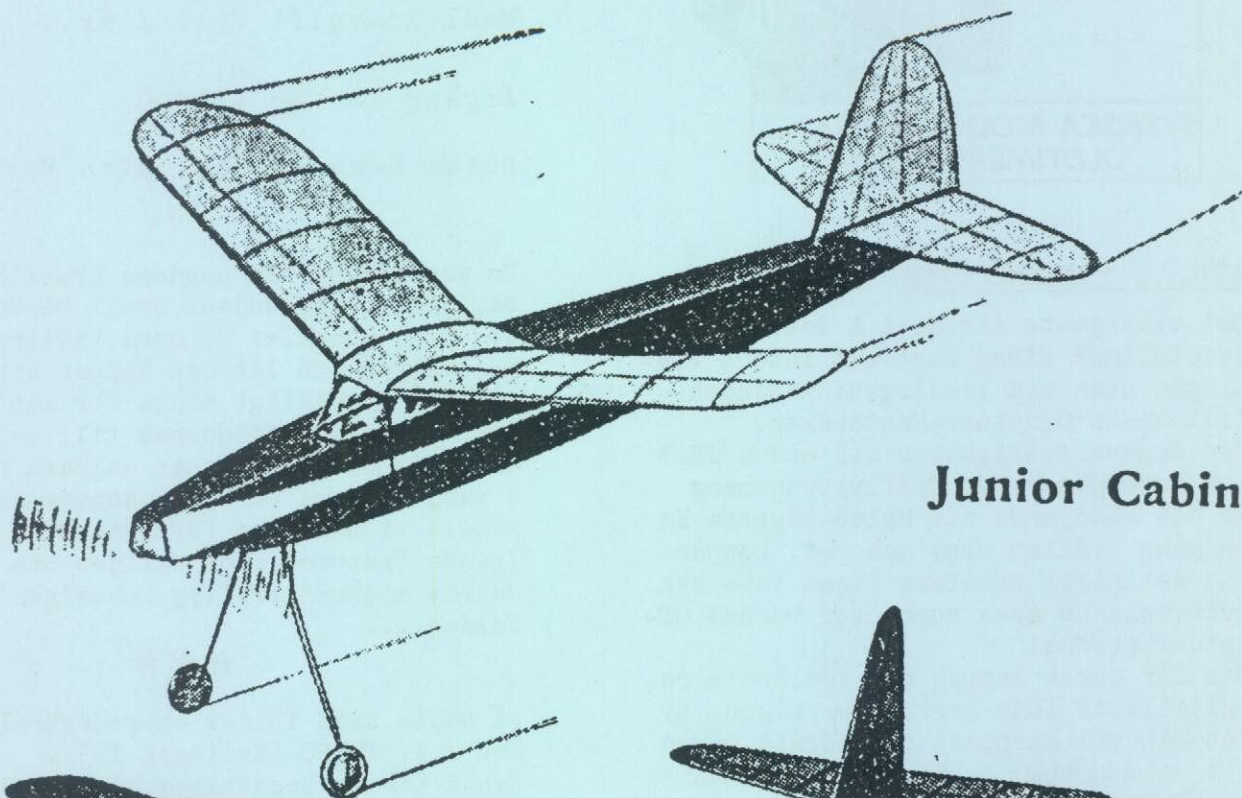
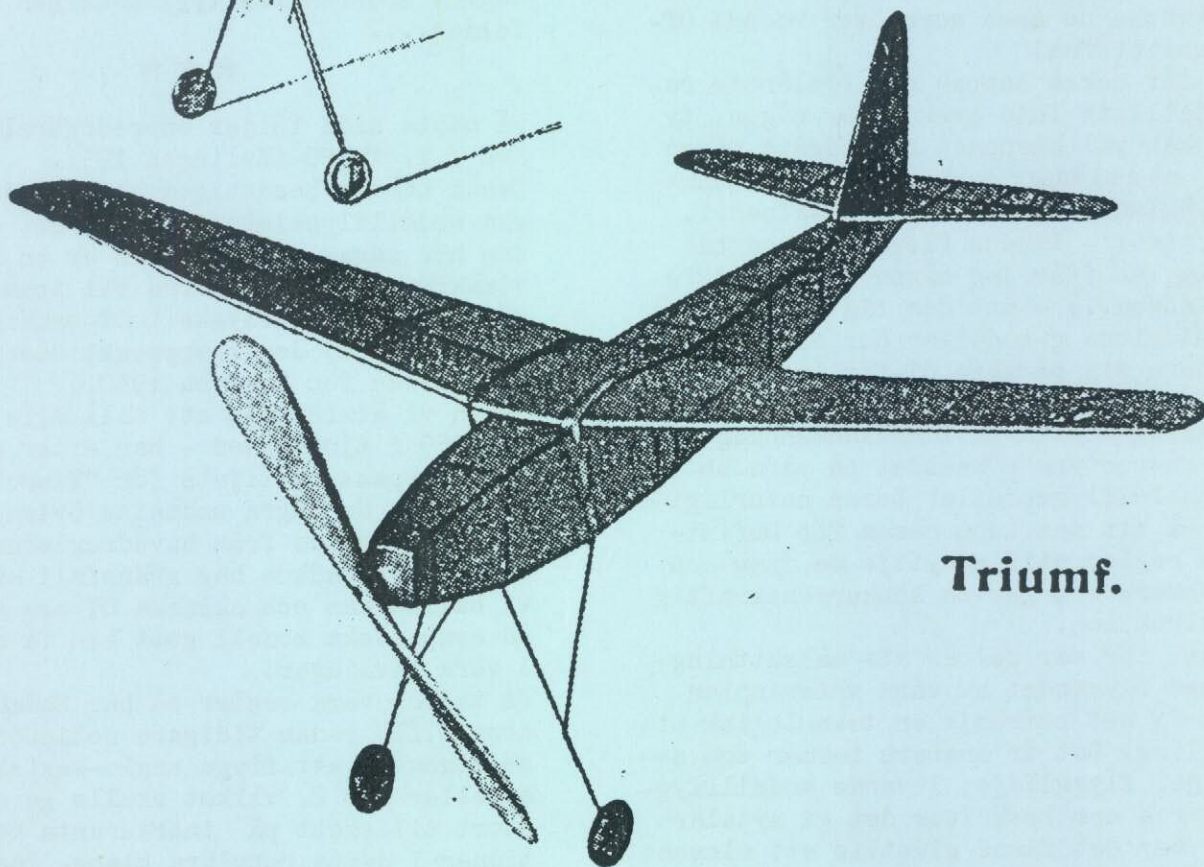


# GOLDTIMER

SPECIALTIDSKRIFT FÖR MODELLFLYGARE Nr 2.1990



Junior Cabin.



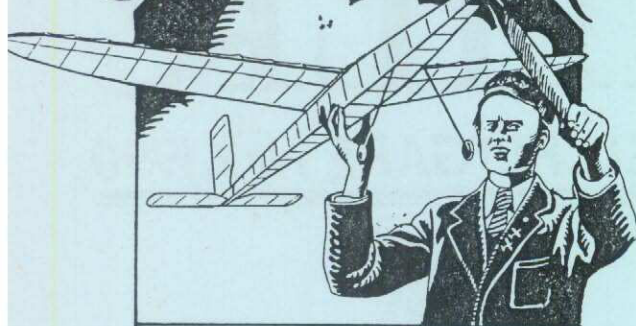
Triumpf.

32-SIDIGT

SOMMAR-NUMMER



# OLDTIMER



SVENSKA MODELLFLYGARES  
OLDTIMERSÄLLSKAP

Organ för Svenska Modellflygares  
Oldtimersällskap.

Ordf. Sven-Olov Lindén, Hovstav.15  
703 63 Örebro. Tel. 019/182179

Postgiro 88 66 95 - 6

Svenska Modellflygares Oldtimer-  
Sällskap, c/o Hans Schmitterlöw.  
Medlemsavgift 75:- / år.

Årgång 18 Nr 2/1990

Detta nummers red. Sten Persson

## RED.'S FUNDERINGAR

Det viktigaste inslaget i detta nummer av OLDTIMER finns faktiskt inte i tidningen utan med tidningen: inbjudan till årets Oldtimer-Mästerskap.

Med dagens svårigheter att ordna fält och arrangörer för friflygevenemang är det glädjande att Malmö-pågarna än en gång ställer upp, och red. hoppas att det något perifera läget inte ska avskräcka de mera norr-över boende OT-entusiasterna!

Man får också hoppas att fjolårets resultatlista inte avskräcker någon, ty det kan väl knappast ha undgått någon att samtliga g-klasser ifjol vanns av växlade eller kraxade maskiner... Red. tror - liksom flera prominenta g-flygare (får jag nämna t.ex. Anders Håkansson..) - att den tid är förbi, då enkeldrivna g-modeller har en chans att placera sig på våra OT-tävlingar.

Detta är i och för sig en naturlig utveckling i alla tävlingssammanhang - det stereotypa utseendet på våra moderna friflygmodeller beror naturligtvis på att man inom ramen för befintliga regler vill utnyttja de drag och finesser, som ger en konkurrenskraftig konstruktion.

Kruxet för vår del är att målsättningen med flygandet av våra veteranplan inte är att befrämja en teknologisk utveckling. Det är snarare termer som nostalg, flygglädje, levande modellflyghistoria som beskriver det vi sysslar med, men det finns givetvis ett element av tävling i vår verksamhet, annars skulle vi ju inte arrangera några mästerskap utan kunde nöja oss med s.k. "meetings"!

De som flyger sin ungdoms kreationer enbart för flygglädjens skull berörs inte av vilka modeller de mera tävlingsinriktade väljer och låt oss hoppas att de förärra är tillräckligt många för att g-klasserna inte ska reduceras till en liten elit med endast ett par valbara modeller i varje klass! Om detta senare händer skulle vi nämligen förlora en av de viktigaste faktorer, som skiljer oss från dagens moderna friflyg, nämligen mångfalden....

★★★

På nästa sida följer en redogörelse för den s.k. TEMPO-tävlingen 1951.

Denna har en berättigad plats i den svenska modellflyghistorien, men det ska redan här sägas att modellen är en klassisk slamkryp: konstruerad väl inom gränsen för vad som kan flygas i OT-sammanhang följer den ej den kroppssektionsregel, som gällde för Wakarna 1950...

Redan vi åtminstone ett tillfälle - OT DM 1989 i Ljungbyhed - har efter omröstning dispens beviljats för "Tempo" att delta. Om några undantag överhuvudtaget ska göras från huvudreglerna när det gäller sådana här gränsfall så tycker vi halländska och skånska OT-are att denna sympatiska modell gott kan få delta i våra tävlingar!

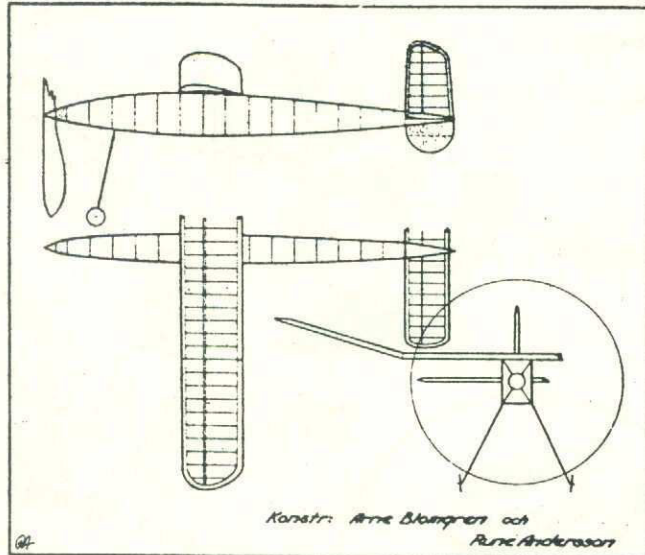
På tal om våra regler så har Malmö-flygarna m.fl. redan tidigare motionerat om möjligheten att flyga anglo-saxiska 30"-modeller i B 2, vilket skulle ge ett stort tillskott på intressanta konstruktioner i denna populära klass. Innan någon tar upp detta igen kan det vara värt att veta att man i alla fall på

Forts. på sid. 5!



# Tempo

## KSAK:s SENASTE G-MODELL



En riksomfattande stortävling kommer att ingå i den kampanj som KSAK sätter igång för att stimulera intresset för gummimotormodellerna. "Tempo"-modellen som just nu konstrueras av svenska mästarna Arne Blomgren och Rune Andersson kommer att ställas till de registrerade modellflygklubbarnas förfogande fö-

re jul. Under påskhelgen blir det lokala uttagnings tävlingar över hela landet och senare på våren 1951 kommer KSAK och Tempo AB, genom vars tillmötesgående hela denna viktiga del av G-kampanjen kommit till, att inbjuda till en stor två-dagars final efter helt nya linjer. - Mera i nästa nummer!

Syftet med TEMPO-tävlingen var att uppmuntra byggandet av Wakefieldmodeller. Det behövdes tillskott i elitleden, där det bara fanns en skara "gamlingar". Tillståndet var väl inte lika allvarligt som dagens dåliga tillströmning till friflygets motorklass, men likheter finns. Idén var att samla nya, ganska okända g-modell-byggarbegåvningar. Varje klubb fick anmäla en (1) kandidat till en Tempo-uttagnings. Kandidaten skulle ha byggt en Tempo-modell. En deltagare från varje län skulle sedan uttas genom lottning (vissa län kunde få mer än en deltagare om verksamheten var särskilt omfattande). För att få medel till denna satsning utanför den rena nybörjarverksamheten gick KSAK ihop med Tempo AB, som redan tidigare givit stöd till KSAK-klubbar. KSAK gav i uppdrag åt 1950 års svenska mästare Arne Blomgren (G) och Rune

Andersson (S) att tillsammans konstruera en Wakefield av hög klass för blivande Wakefieldbyggare. Konstruktionen kom att bli mycket lyckad. Enkel, robust, lätt-trimmad och välflygande. →

+++++  
Tempo -modellen  
+++++

Arne Blomgrens och Rune Anderssons i föregående nummer presenterade gummimotormodell är snart klar att distribueras. Nu kan vi ytterligare lätta en aning på slöjan och berätta att Tempo-modellen är konstruerad efter den nya Wakefield-regeln:

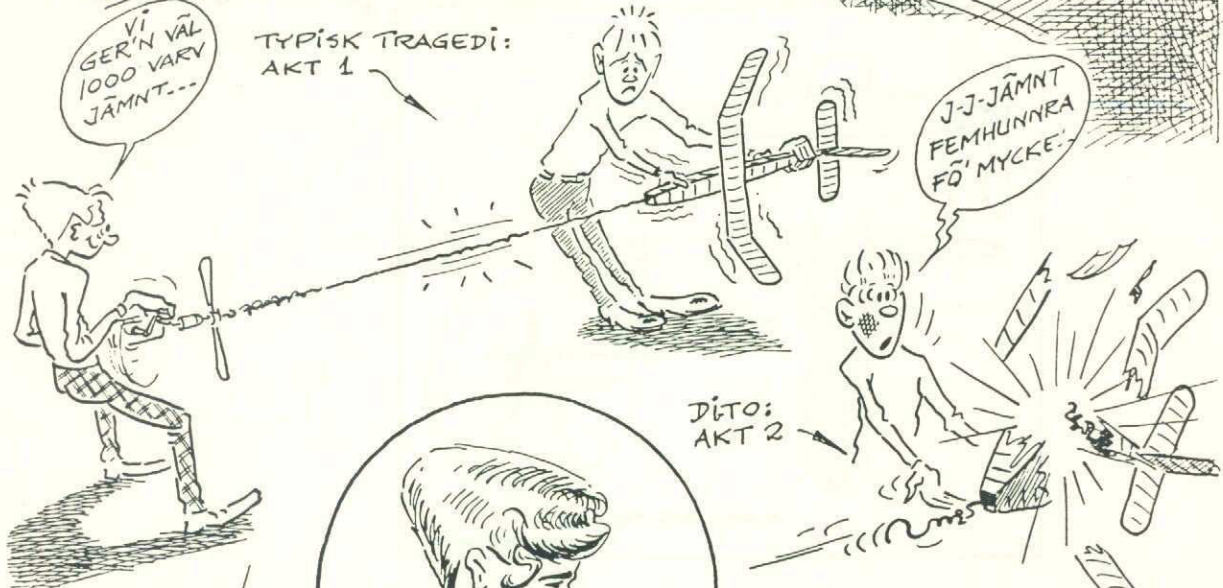
Total beryta: 17 - 19 dm<sup>2</sup>. Minimiyta av största kroppsektionen: 65 cm<sup>2</sup>. Minimiumvikt: 230 gram.



# GLIMTAR FRÅN Tempo-TÄVLINGEN



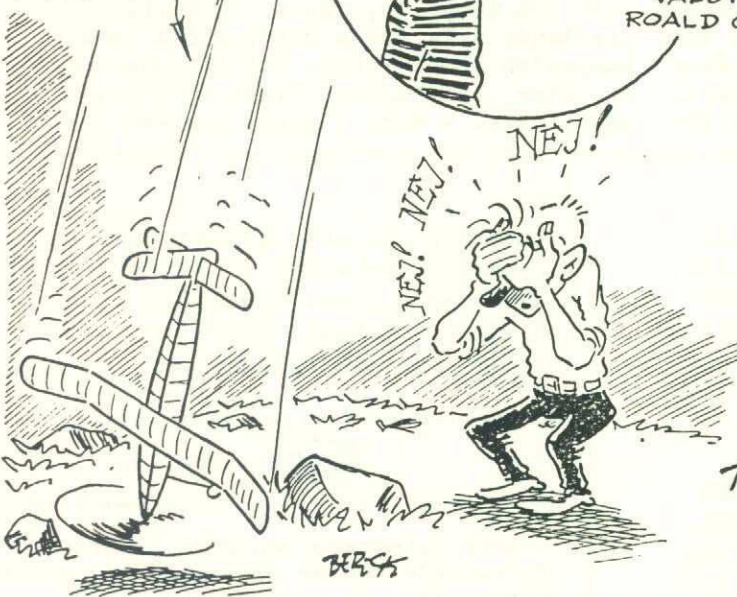
FÖRSTA DÄN "KAPPBYGGDES" VID LÅNGBORD MED NAMN-SKYLTAR & ALLT..



TYPISK TRAGEDI: AKT 1

DITO: AKT 2

NERA TRAGEDI:



POPULÄR "KÄLLE": 16-ÅRIGE OCH VÄLBYGGANDE ROALD OLSSON, GÖTET.

LYFT NU PÅUGA, SÅ BÄR VI HAN HAN TI' SKÅUNE...

Tempo-BUCKLAN RÄDDADES AV JAN NILBORN TILL MALMÖ, OCH VÅRT SKÅNSKA TUSCHSTIFT GRATULERAR EXTRA HJÄRTLIGT!

Man känner igen bekanta drag från andra "vingska" Wakefields och vingprofilen är av typiskt bananenutseende. Den neutrala icke-bärande stabilisatorn är kanske något man höjer ögonbrynen inför. Det var förmodligen en eftergift för att få en snäll modell. Flygförmågan blev tydligen inte försämrade av detta.

Försommaren 1951, 26-27 maj, gick den första tävlingen av stapeln. De inbjudna fick börja med att på Tekniska Museet delta i en byggtävling med Tempo-modellen. Juryn bestod av de båda konstruktörerna och elitflygaren Ragnar Odenman.

Forts. på nästa sida!



TEMPO - forts:

Resultat i välbyggnadsmomentet:

- 1:a Roald Olsson , Göteborg
- 2:a Erik Ekberg, Stockholm
- 3:a Bengt Trygg, Orsa

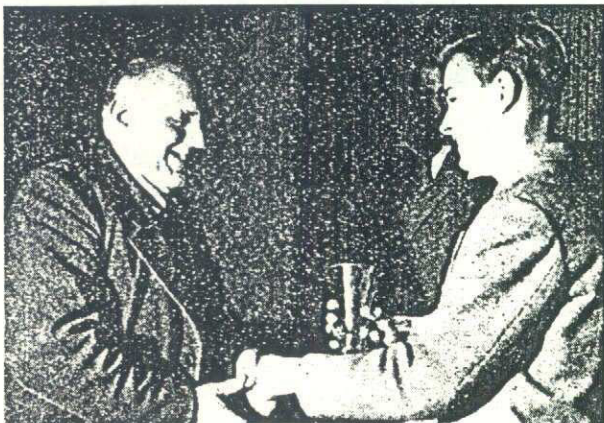
Snabb-byggnadsmomentet:

- 1:a Göran Karlsson, Kumla
- 2:a Kjell Sjöström, Umeå
- 3:a Charles Moberg, Göteborg

Flygtävlingen på söndagen gav fina resultat i bra termikväder på Gärdet. Flera flygningar var långt över maxtiden på 6 minuter. Rolf Hagel flög t.ex. 18½ minut i första starten och fick ingen tid noterad i den andra p.g.a. bortflygningen. Till slut kom han trea.

Resultat för de tre tävlingsmomenten (platssiffrorna inom parentes):

- 1:a Jan Nilborn, Malmö, 861 p.(7,8,1)
- 2:a Charles Moberg, Gbg., 787 p.(11,3,2)
- 3:a Roald Olsson, Gbg., 729 p.(1,6,4)
- 4:a Rolf Hagel, Malmö, 691 p. (8,8,3)
- 5:a Tage Andersson, Vederslöv, 635 p. (17,4,5)



Tyko Stark delar ut pris till vinnaren Jan Nilborn.

Visst blev det fina Wakefieldflygare av dessa grabbar. De kom att härja på SM - tävlingar, UT och världsmästerskap t.o.m. Deras namn bär för alltid en nimbus bland kalenderbitare.

# Tempo

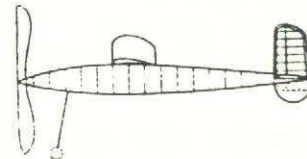
## FESTLIG FINAL INGICK I 700-ÅRSFIRANDET

I samband med Stockholms 700-årsjubileum arrangerades ånyo en TEMPO-tävling, denna gång med endast 9 deltagare av 18 anmälda. Detta senare föranledde MODELLFLYGSPORTS skribent att ge de försumliga länen en åthutning i aug.-september-

numret av tidningen! Konstruktionstävlingen vanns av Nisse Holmström med "en Mig-liknande" modell. Dessutom granskades de i förväg byggda Tempo-modellerna, "det s.k. byggnadsmomentet". Här placerade sig Martti Bogdanoff bland de bästa. Söndagens tävling bjöd på så blåsig väder att endast två modeller överlevde tre starter. Sålunda vann Martti med 185 sek. sammanlagt och Malte Blomqvist, Göteborg, kom tvåa med 105 sek. Resultatet blev en totalseger för nuvarande SMOS-medlemmen Martti Bogdanoff - kanske vi kan få veta mer om detta evenemang från honom..!

TEMPO-tävlingen visade vad man kunde åstadkomma med en god organisation och duktiga ledare. Skulle det gå idag...?

K-J Eiroff



Red.'s funderingar - forts. från sidan 2:

40-talet definierade spännvidden såsom "...det verkliga avståndet mellan det färdiga modellflygplanets vingspetsar." (se svenska modellflygregler 30/1 1947!) Beroende på använd V-form ryms alltså många amerikanska/engelska 30- (och även 31-)-tummare i vår B 2-klass! Eller....?

"... Att se ett modellplan flyga ger en lyckokänsla, som ligger den sexuella upphetsningen och utlösningen nära. Totalt koncentrerad och med hälften utbredda armar följer man varje rörelse planet gör där uppe i luften... Känslan är så överväldigande att den framkallar ett starkt beroende. Under en fyra, fem år gav dessa modellflygningar mig större sensuell tillfredsställelse än något annat."

Nej, det är inte exakt red.'s egna ord, utan ett citat ur den kände författaren P.C. Jersilds självbiografiska "Fem hjärtan i en tändsticksask". Men kan det beskrivas bättre?! Till sitt flyg- och modellflygintresse återkommer Jersild då och då och inte minst i sitt kåseri i Modellflygnytt 6/1983. Även i en intervju i Flygrevyn nr 6/1989 framträder det starkt. Här åter-

Forts. på sid. 25!



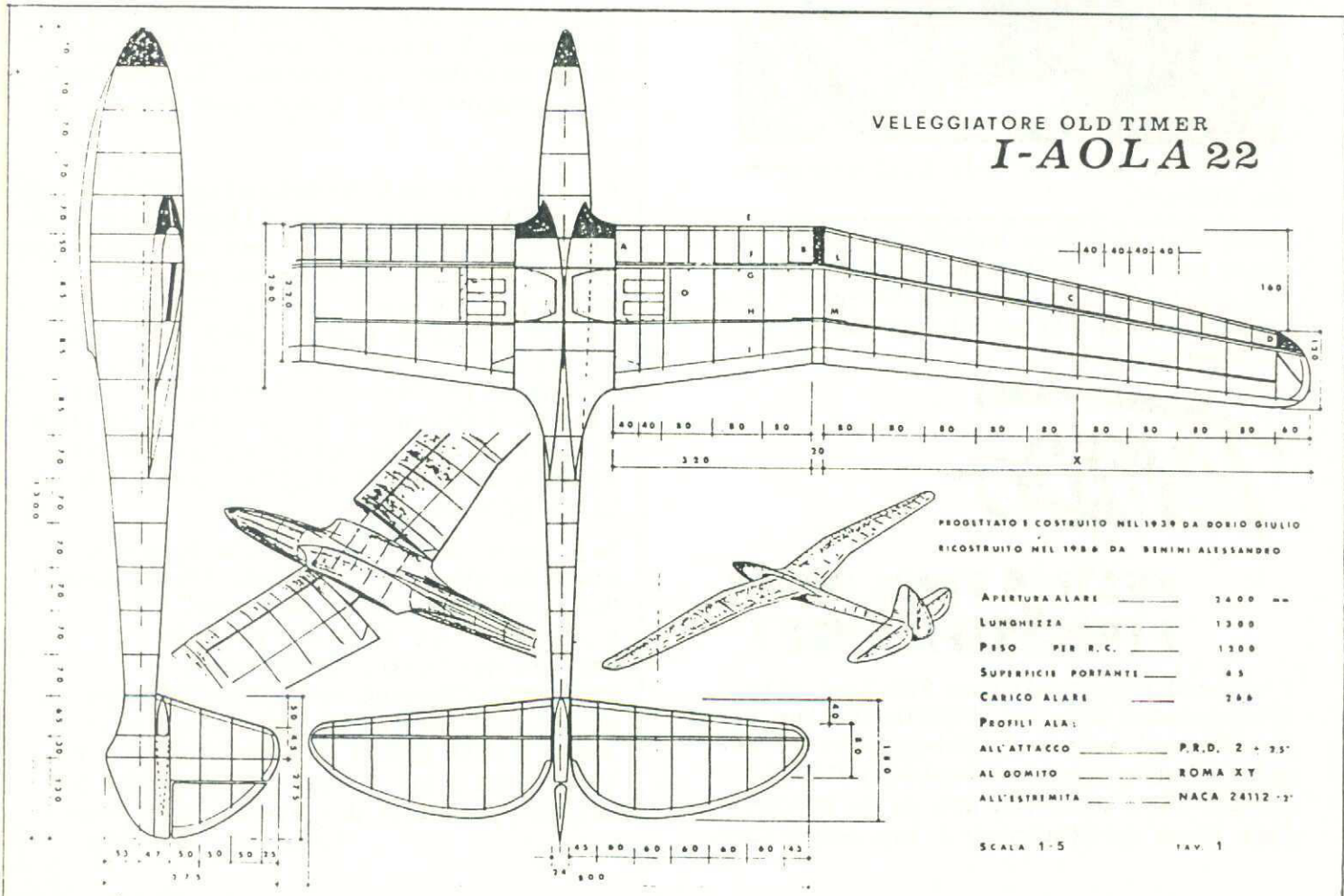
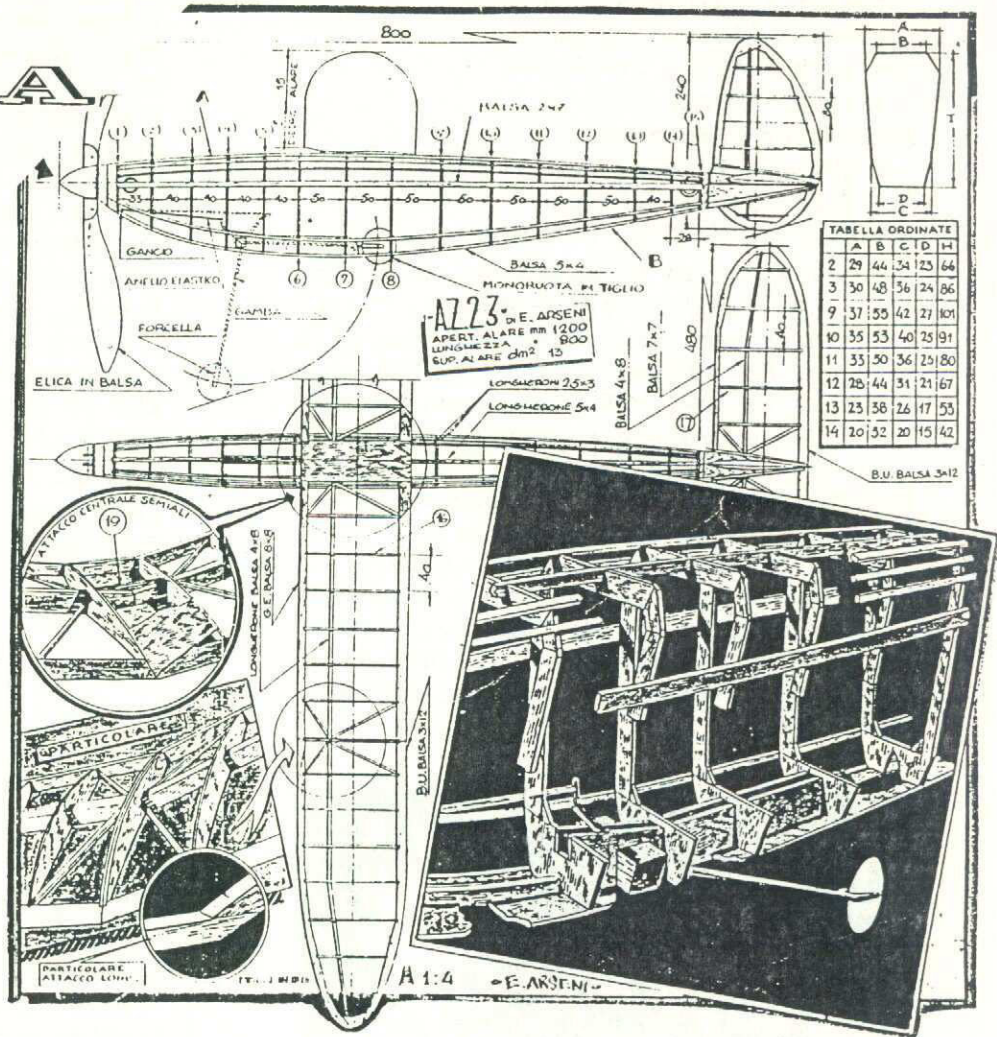
# TEMA ITALIA

Även SAM ITALIA håller oss väl informerade om aktiviteter av allmänt intresse. Att döma av innehållet i "L'Aquilone" är intresset för Old Timer stort i Italien och red vill gärna publicera ett knippe inslag, som är relaterade till denna verksamhet.

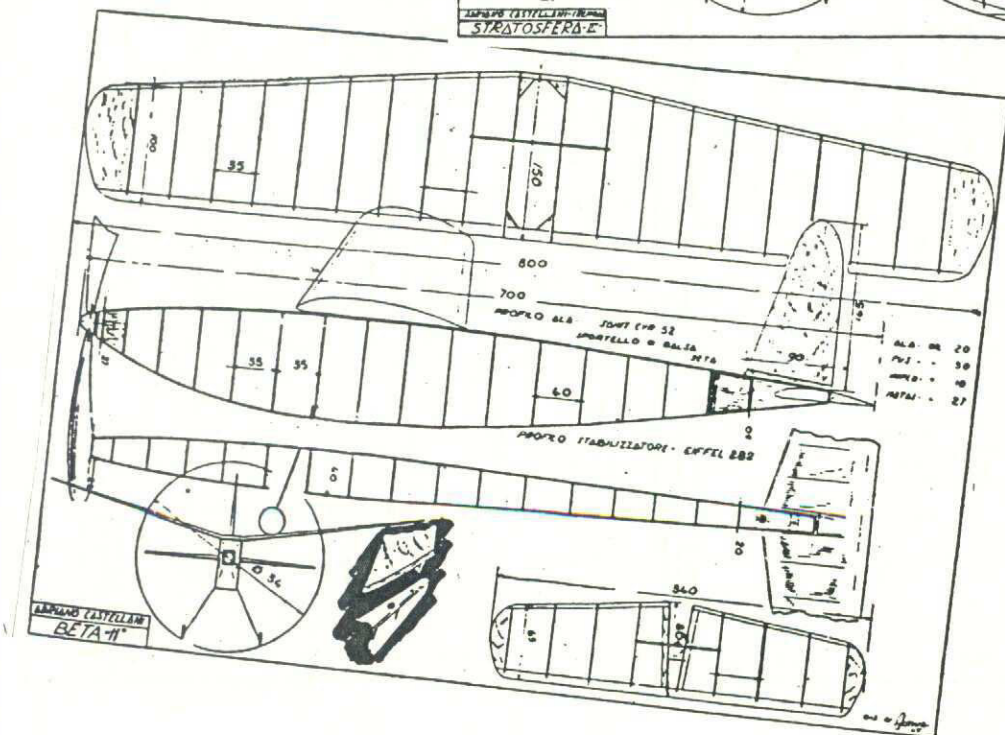
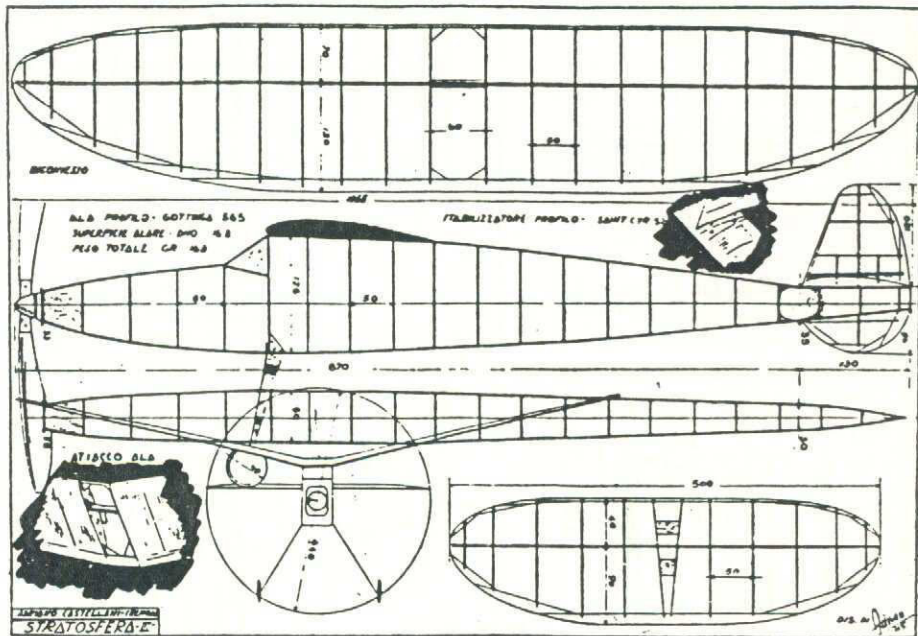
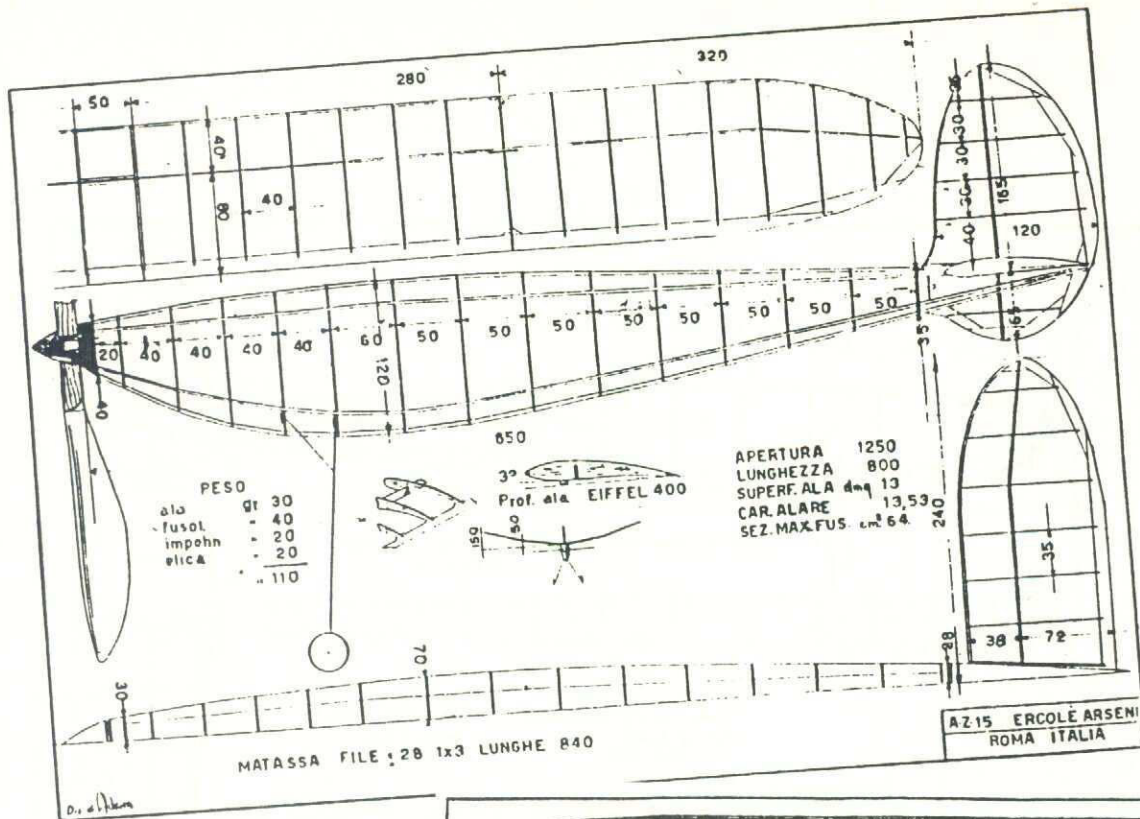
Den officiella SAM Italia-tävlingskalendern för 1990 upptar 6 större evenemang, två av dem omfattande två dagar. Två tävlingar är för OT-RC enbart, tre för båda kategorierna och en för F/F endast. Den senare går den 16/9 i Pisa. Någon som är intresserad?!

Även den italienska ritningsbanken växer och kanske kan följande ritnings-kollage inspirera OT-are även i höga Nord!

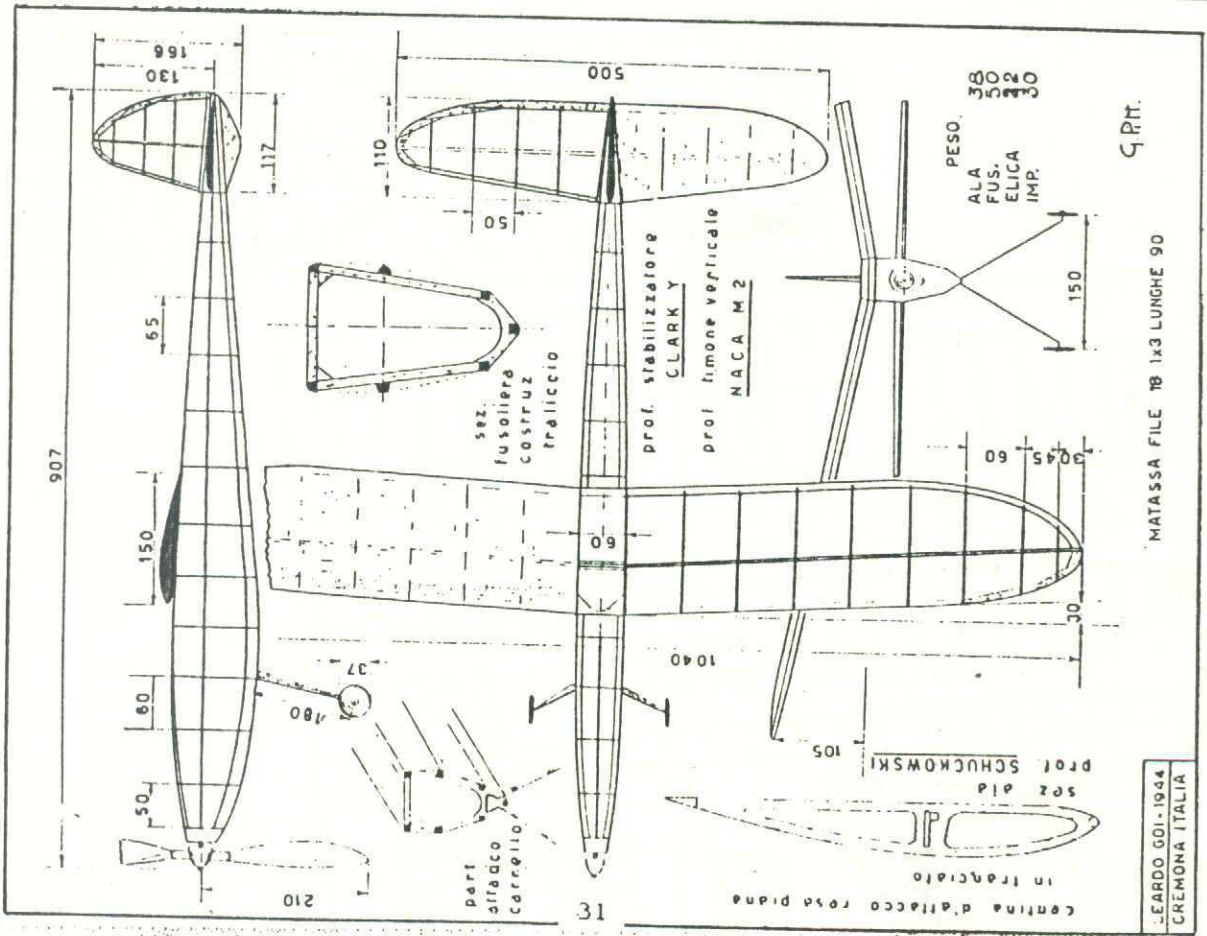
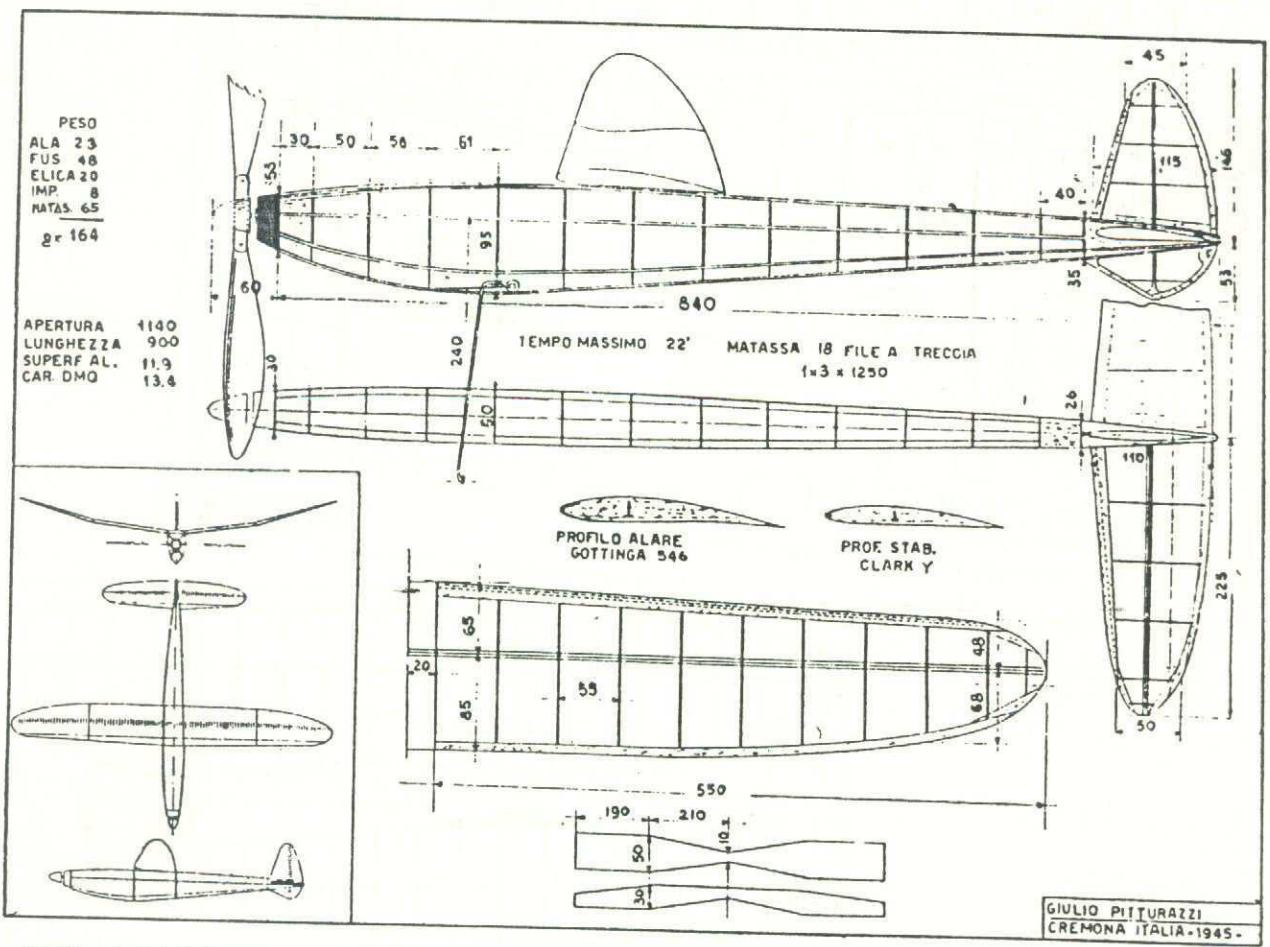
Forts. på sid 9!







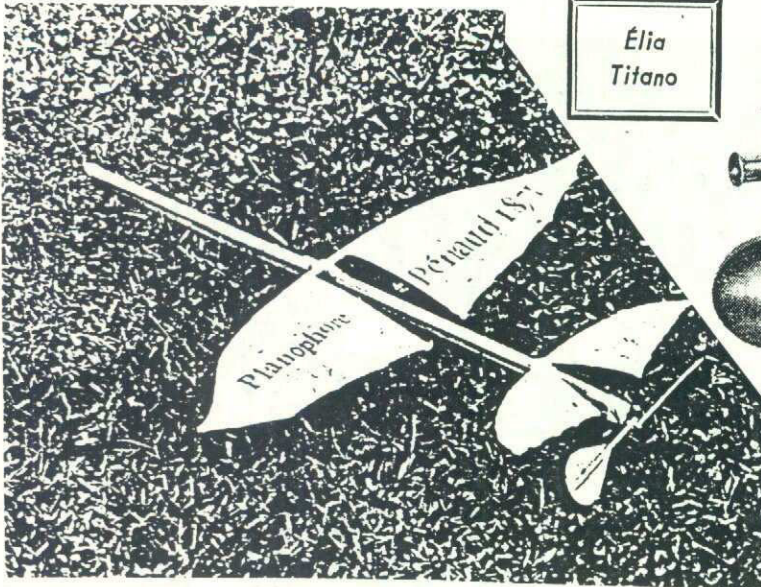




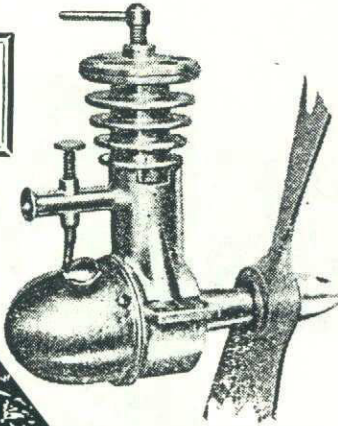


Forts. från sid 6:

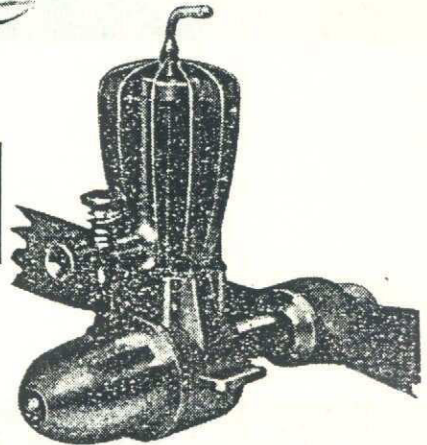
Från vår italienska OT-korrespondent Roberto Marzoli har inlutit en fullskalaritning på världens äldsta OT-modell, A. Penaud's gummimotordrivna "Planophore". Det är inte första gången replikor av denna historiska konstruktion dyker upp, men förmodligen den bästa hittills, både beträffande utseende och flygförmåga.



Élia Titano



Hélium 6 cc.



Ritningen är i något udda format, men kan puzzlas ihop av fotostatkopior för den som så önskar. Egentligen borde den väl ingå i ritningsbanken?!

Produktionen av den italienska 40-talsdieseln MOV0 D2 - omnämnd redan i OLDTIMER 1/89 - är nu igång i 3 versioner (beroende på tankarrangemang) och rekommenderas av SAM Italia. Den kostar 250.000 it. lire + porto (23.000 lire resp. 35.000 lire beroende på om man försäkrar paketet eller ej) och kan beställas direkt från GLOBAL TRADING Att. Mr. Saure Zanchi via C.Biffi, 14 20056 TREZZO, sull'ADDA (MI) ITALIA.

Nämnde Marzoli har även försett red. med ett ex av den utsökta tidningen AVIAZIONE, vilket innehöll historien om Wakefieldmodellen ZEFFIRO + fullskalaritning som bilaga! Detta Italien-

inslag avslutas med en A4-ritning på ZEFFIRO, som 1988 vann sin klass vid två OT-tävlingar. Originallet byggdes av Paulo Vitori 1949 och goda tävlingsresultat 1950 gjorde att den kom med som reservmodell vid Wakefieldtävlingen i Finland.

Konstruktionen synes enkel men genomtänkt - och borde prövas!

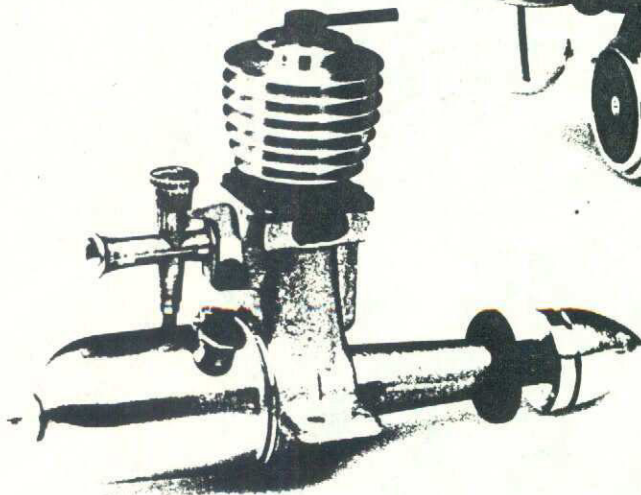
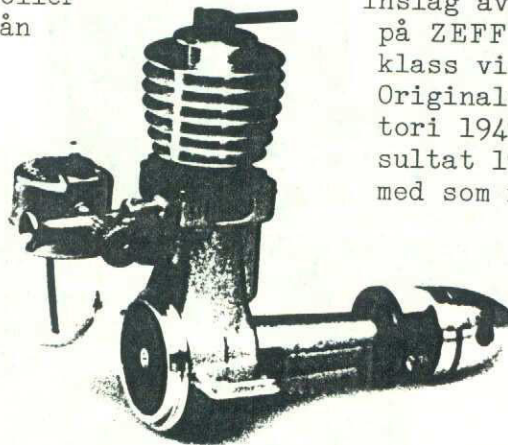
Modellen flyger höger-höger och med en 16-strängars flätad

snodd uppges den nå stor höjd på 40 sek. på

380-400 varv. Vingen är

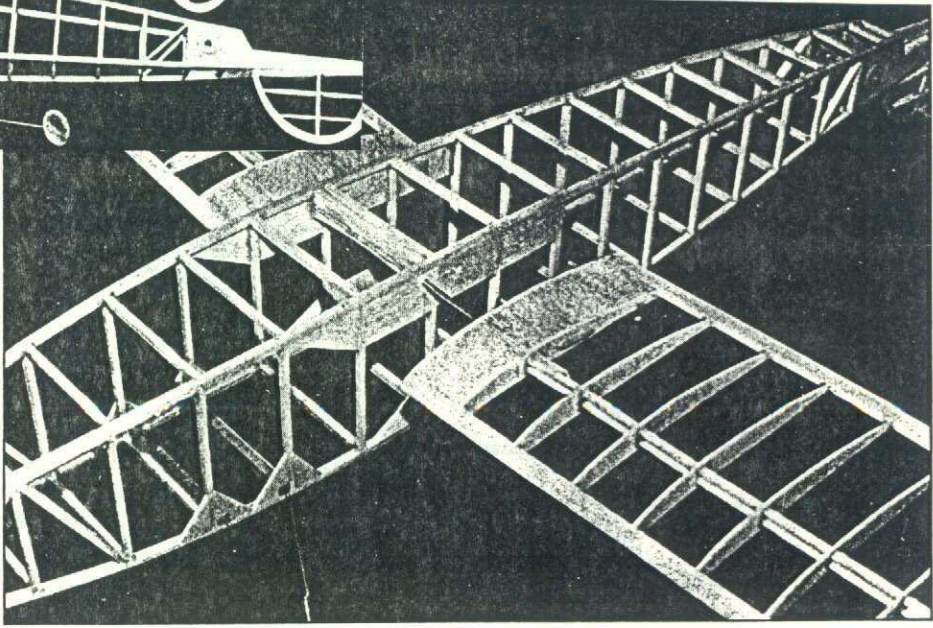
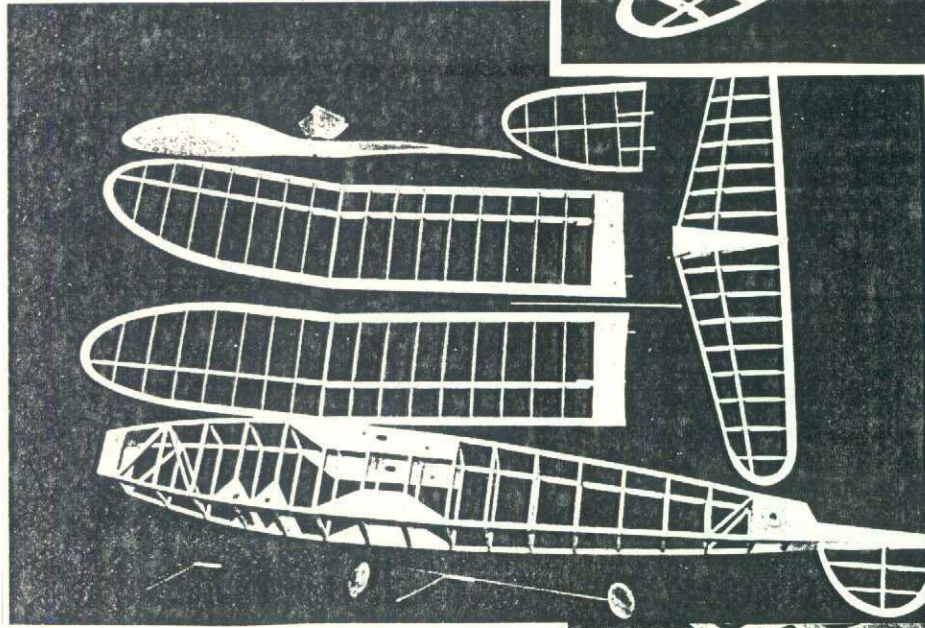
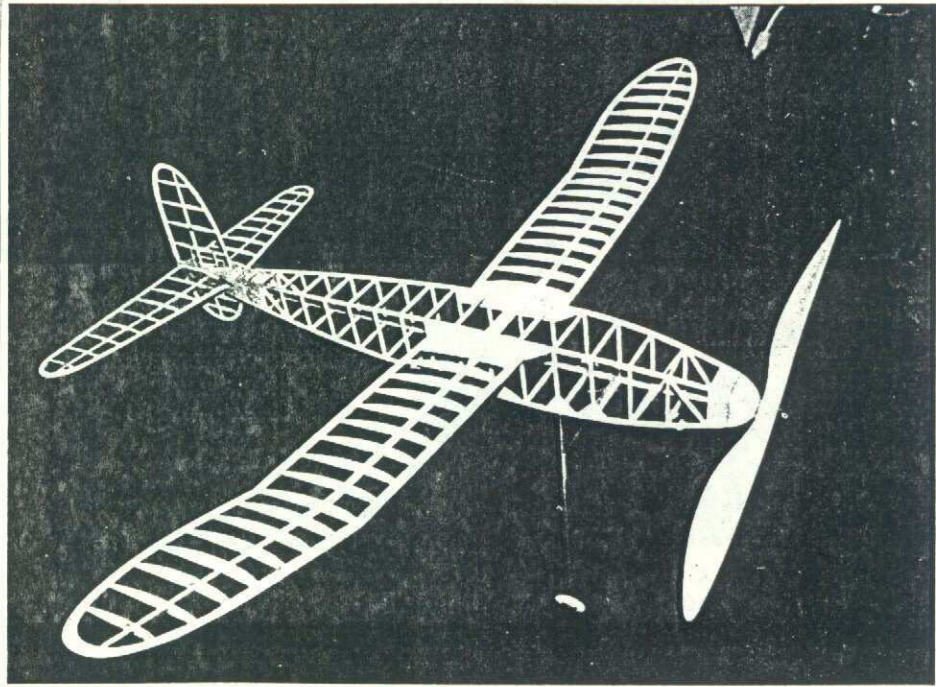
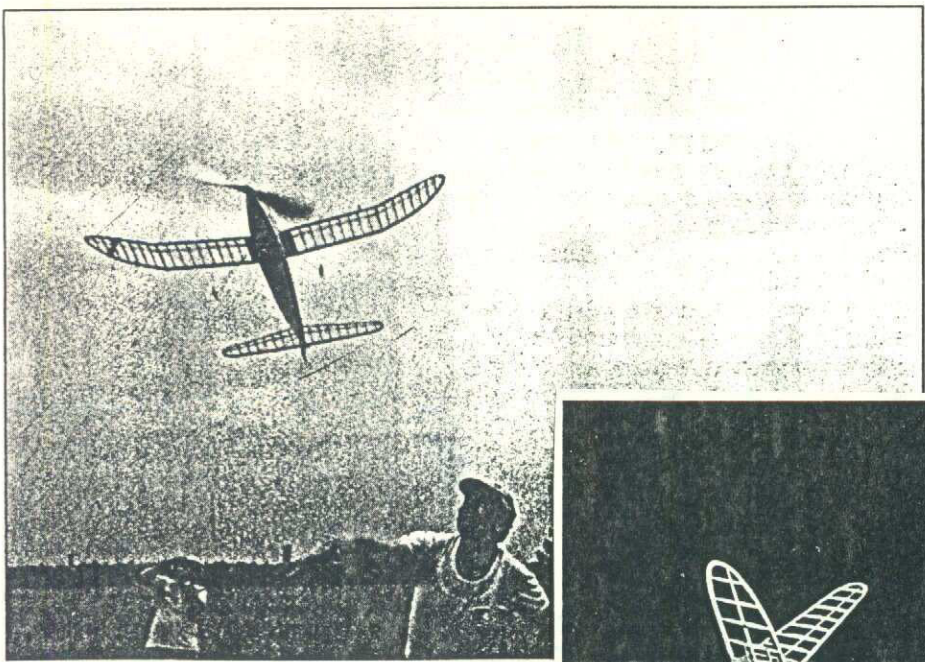
som synes delbar och har 2,5 graders anfallsvinkel. Stabben

har 0' medan fenan är riktad en halv grad åt höger.



Sten P.











# JUBILAR NO 1

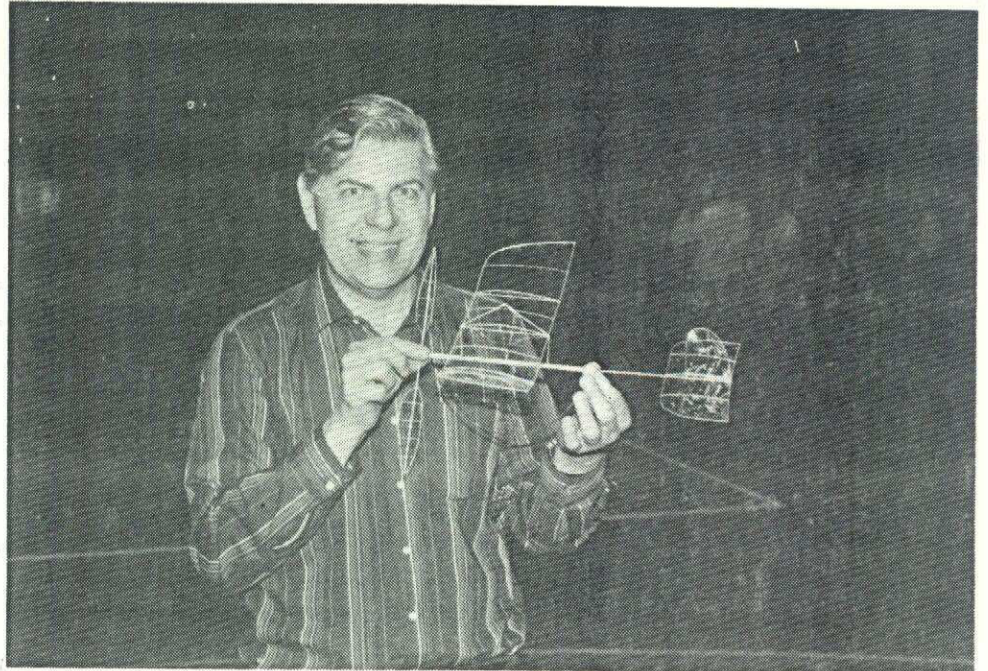
Den 31/3 fyllde allas vår ordförande Sven-Olov Lindén 60 år! Utan honom hade vi kanske inget organiserat oldtimerflyg och ingen medlemstidning - så hyllas den som hyllas bör!

Alla vet säkert att Sven-Olov är en mångsysslare, men kanske inte alla vet hur många järn han har i elden!

Då red. kände sig osäker ombads Örjan Gahm att plita ner några "stolpar", att användas i ett sammandrag om Sven-Olovs modellflygkarriär.

Vad vi fick var en redogörelse, som tog andan ur oss, och det finns all anledning att återge Örjans brev direkt - bättre kan det ändå inte göras!

"...Vad jag minns började S-O sin modellflygbana 1943 i Fagersta tillsammans med bl.a. Sven-Åke Sjögren (nybliven OT-medlem). 1949 blev premiär för VT-och SM-tävlandet. 1952 tog sig S-O, trots att han var inlagd på sjukhus under pågående militärtjänst, till Norrköping för att bese Wakefieldtäv-



lingen, som det året vanns av Arne Blomgren.

Efter avlagd lärarexamen bodde S-O i Kolbäck och hade kontakt med Karl-Erik Landegren, en av Sveriges bästa gummisnodsvridare på 40-talet.

S-O provade tidigt på radiokontroll och byggde redan på 50-talet en "Rudder Bug". Signaturen SOL dök upp i mitten på 60-talet i Modellflygtidningen i ett antal artiklar om modellflyget i Sverige under 30-och 40-talet.

SOL hade nu hunnit flytta till Örebro och tillsammans med kamrater från Nimbus startades det som idag är Oldtimersällskapet med Oldtimer-Mästerskapen.

När 60-talet övergick i 70-talet var det dags att dra igång inomhusflyget på allvar, då tillsammans med Ove Pettersson från Göteborg. Det blev både Peanut, Mikrofilmare och s.k. 25-öres och även "Flugan"-modeller för att värva intressenter till inomhusflyget.

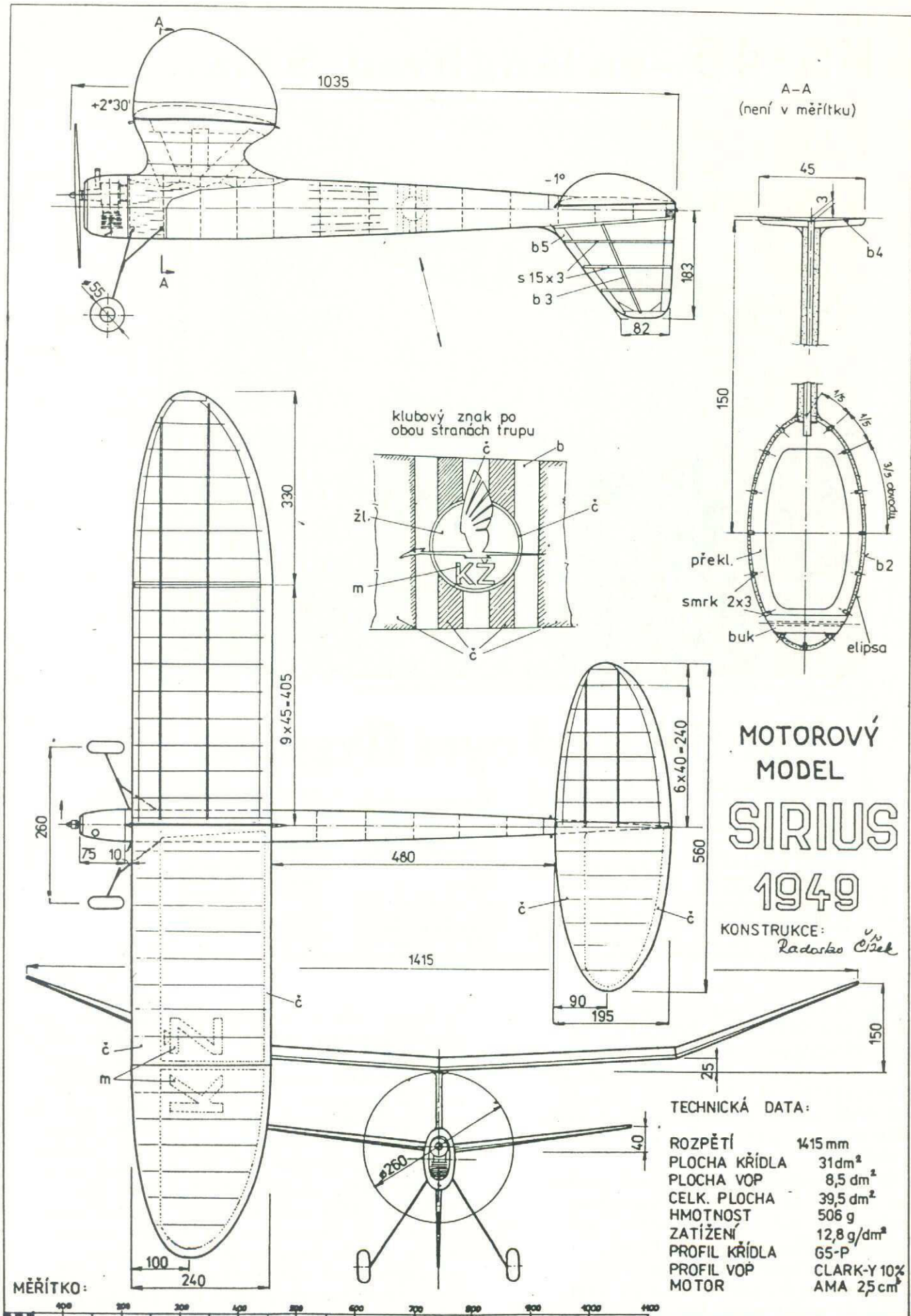
Eftersom det ändå blev tid över satte SOL igång med att skriva, framställa och distribuera Oldtimertidningen med hjälp av förstående hustrun Vailet.

1976 var det dags att delta i inomhus-VM i Cardington, England och 1978 upprepades den resan. SOLs ansträngningar med 65 cm-mikrofilmare resulterade i ett Nordiskt rekord på över 30 min. Även utomhusflygning med gummimotormodeller pågick för fullt och resulterade bl.a. i en plats i Wakefieldlaget 1977 med resa

Forts. på sid. 17!







MOTOROVÝ  
MODEL  
**SIRIUS**  
1949

KONSTRUKCE:  
*Radosko Čížek*

TECHNICKÁ DATA:

ROZPĚTÍ	1415 mm
PLOCHA KŘÍDLA	31 dm <sup>2</sup>
PLOCHA VOP	8,5 dm <sup>2</sup>
CELK. PLOCHA	39,5 dm <sup>2</sup>
HMOTNOST	506 g
ZATÍŽENÍ	12,8 g/dm <sup>2</sup>
PROFIL KŘÍDLA	G5-P
PROFIL VOP	CLARK-Y 10%
MOTOR	AMA 25 cm <sup>3</sup>

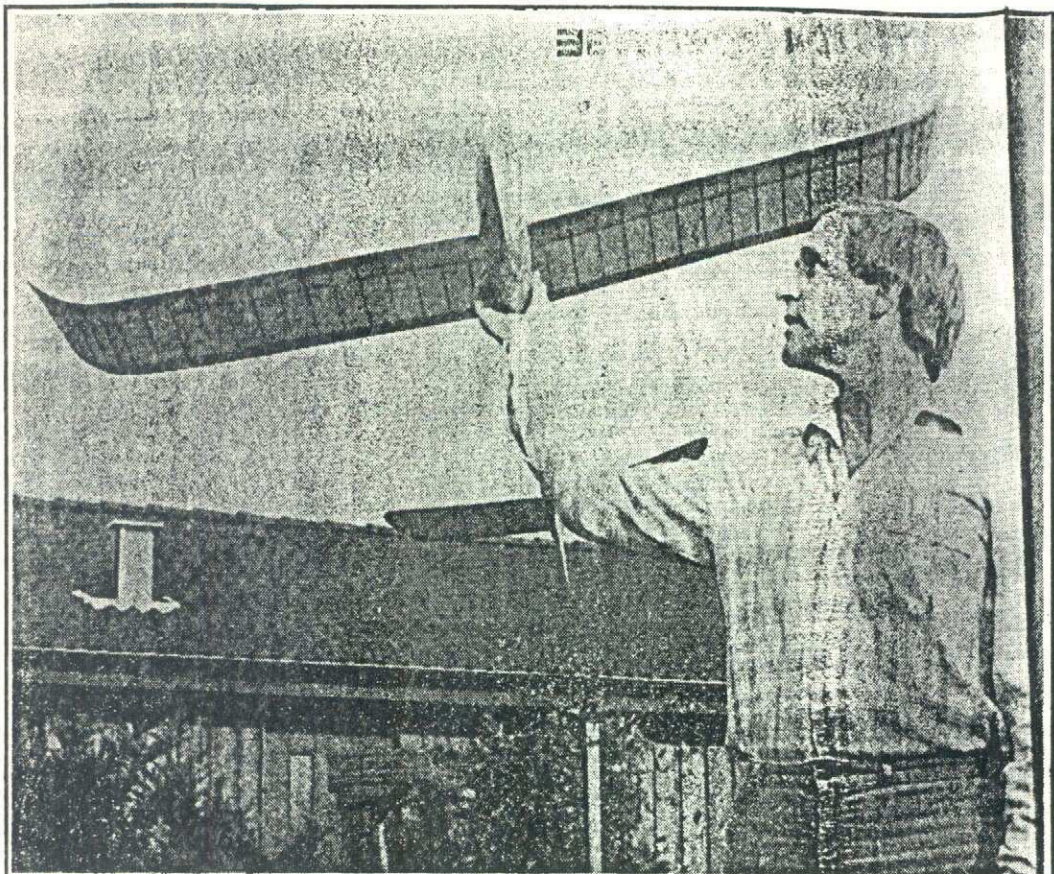
MĚŘÍTKO:



Ovanstående, smäckra F-kärra har vi saxat ur MODELÄR  
- byggbeskrivning finns - men vem översätter den ?



# KS-46 - en långlivad S2:a..



Kurt Sandberg, Steninge, med sitt framgångsrika modellplan som han själv konstruerat och byggt.

## Tar SM med eget flygplan

STENINGE: Kurt Sandberg, numera steningebo, var under 40 och 50-talen en mycket framgångsrik tävlingsdeltagare inom modellflygsporten. Efter debuten i SM 1944 där det blev en andraplats har han under årens lopp samlat på sig åtskilliga SM-plaketter av olika valörer. Nu senaste ett oldboys-SM.

Med ett plan som han

själv konstruerade och byggde tog han sitt första svenska mästerskap 1945. Och det var ingen tillfällighet då planet visade sig ha så goda egenskaper att det blev framskjutna placeringar även under de närmast följande åren.

1948 segrade Kurt i Svenska Modellflygförbundets vintertävling och året efter var det dags för en ny SM-

seger.

Efter dessa framgångar fick han också förtroendet att bli uttagen till de svenska lag som deltog i världsmästerskapen i såväl Jugoslavien 1951 och i Österrike 1952.

Därefter blev det sparsamt med tävlandet fram till 1978 då ett nyvaknat intresse gjorde att Kurt plöckade fram ritningarna till

det gamla planet och byggde ett nytt. Med nytt tävlingsdeltagande och nya segrar som följd.

De senaste tre åren har det således blivit första-placeringar i SM för oldboys och det lär väl bli fler då planen som får delta i denna klass måste vara konstruerade senast 1946. Årets tävling gick nyligen i Ängelholm.

När Sten ville att jag skulle skriva något om min S2:a från 1946, den med rundade vingtippar, kände jag mig lite ställd. Visserligen finns en nerskalad originalritning att gå efter, men det kändes ändå som att famla bakåt i tiden. När och var och varför blev den just sådan?

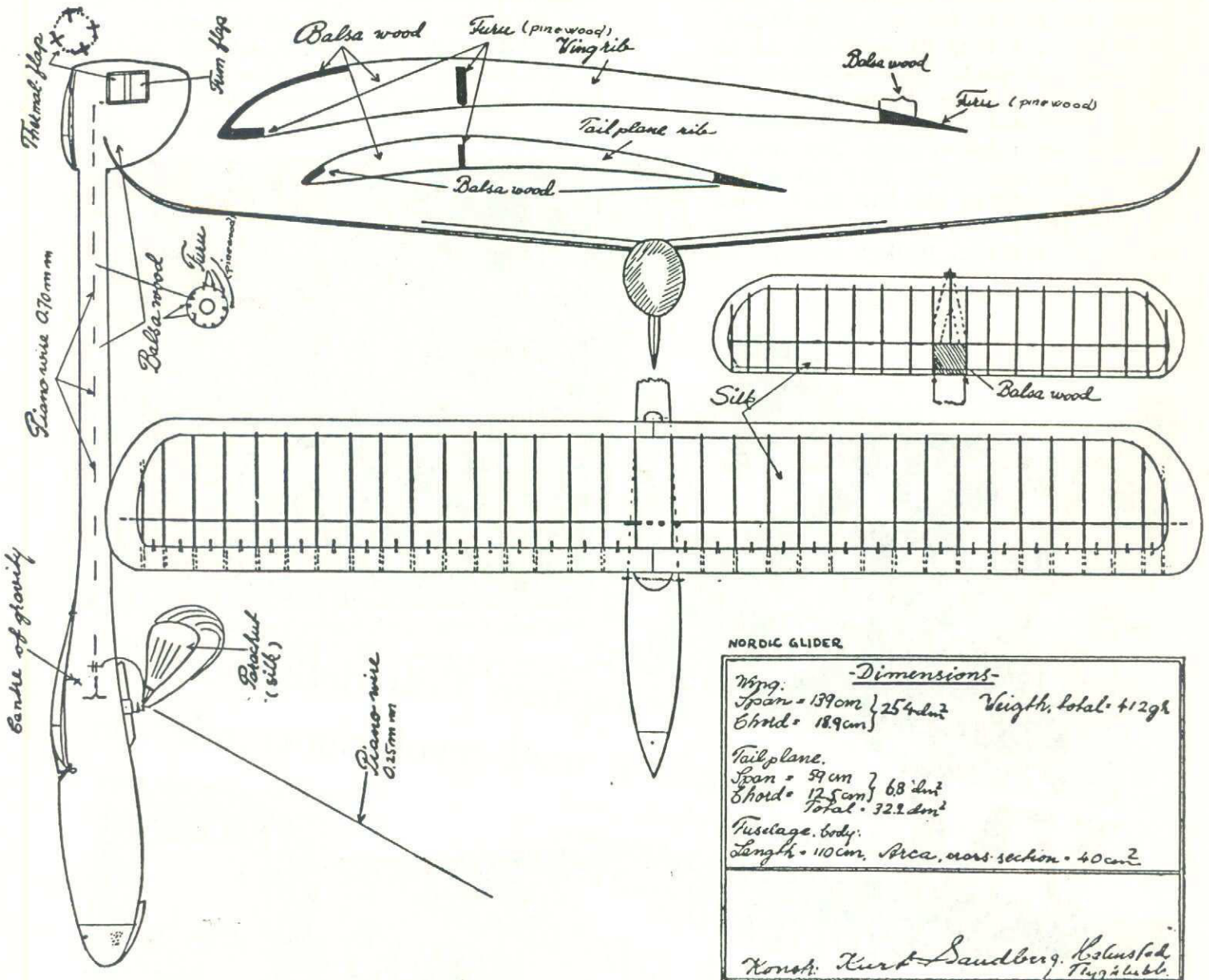
1946 är ett sannolikt årtal och platsen var Borås. Klubblokal i hyreshus, en trappa ner och källarfönster, som flyglokaler ofta var på 40-talet. Modellen har ingen riktig teoretisk grund utan mer en känslomässig, fast påverkad av erfarenhet och hur jag tyckte det skulle se ut.

Profilen skulle förstås vara Sigurd Isaksson-inspirerad, gärna med lite extra knorr i form av större välvning - modernt just då - och att stabben skulle vara bärande var liksom givet. V-formad stabbe och underfena tyckte jag var i min smak, dessutom praktiskt vid landning. Helt balsaklädd kropp gjorde att jag fick med lite fin-snickeri, vilket också kändes bra. Kan gott tänka mig att Hans Westfelt, som tävlat i Finland och sett en del sådana saker, får ta åt sig en del av äran... Ja, ungefär så här gick det till när den namnlösa S2:an blev till och kanske andra oldtimare minns på liknande sätt. Vi byggde våra skapelser med en väldig inlevelse



# NORDIC GLIDER

Denna modell är konstruerad av Kurt Sandberg i Halmstad och det första exemplaret har flugit ända sedan 1946. Med denna modell vann Sandberg SM 1948 och deltog med den i VM både 1950 och 1951.



och det är ju något av den känslan vi försöker få tillbaka idag.

En av de få modeller jag gav namn fick heta "Jekel". Den byggdes runt 50-talet och såg för jäklig ut. I en flygtidning, som Sten köpt någonstans ifrån, hittade vi mellan bladen mirakulöst nog den originalritning, som "jekel" är byggd efter och för några år sedan byggde jag den på nytt. I samband med den nya S-int-klas-sen för oldtimers kanske den dyker upp på nästa mästerskap!

För att återgå till S2:an från -46, som numera heter KS-46, så gav den mycket flygglädje. Suverän i starten och stabilt glid. Vann SM 1951 och Vintertävlingen 1948 och rätt många andra framgångar hade den också. Modellen fick faktiskt ett hedersnämmande. Det var under SM 1949 som "Bananen" tyckte till: "den enda riktiga modell du gjort..!" Det var ju en del fajter på den tiden också, och då ofta med stockholmare. Att få

Forts. på nästa sida!



Kurt Sandberg och "Bananen" med den förras modell.



Forts. från föreg. sida:

"toffla" till den framgångsrike "Bananen" var särskilt uppskattat...

Från SM 1949 i Eslöv har jag ett gott minne av följande: Segrare Kurt Sandberg, 2:a Ragnar Odenman, 3:a Sture Sandberg, 4:a Stig Nilsson och på en hedrande 5:e-plats Rune Andersson "Bananen"! Ja, det var då det!

Tycks förresten vara väldigt svårt att få Rune med i leken igen. Jag vet att han har god kondition (har han själv sagt), men kärran han har kvar sedan VM i början på 50-talet vill han sannolikt ej riskera. Mycket tråkigt för oss alla..

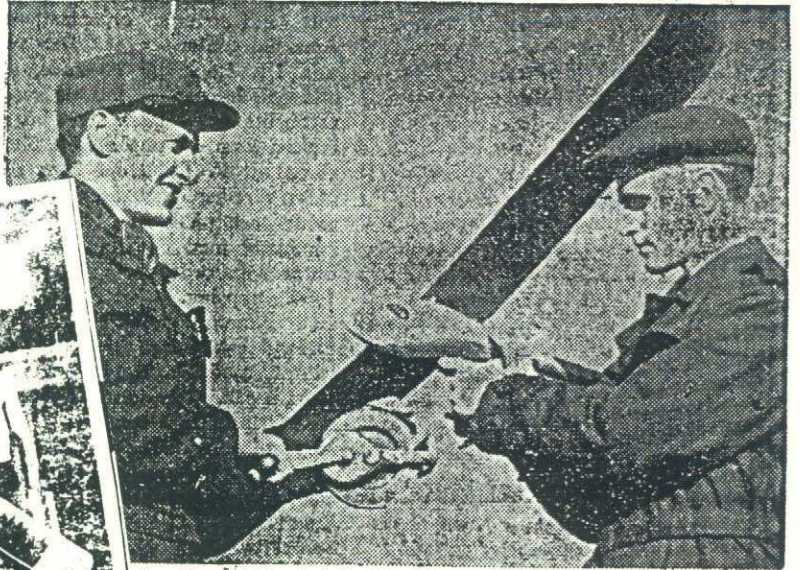
Kurt Sandberg

Red.'s kommentar:

Kurt gör inget större väsen av sina framgångar med KS-46, men en titt i hans klippbok avslöjar snabbt att han var en mycket framträdande S2 - flygare - ett litet urval av dessa klipp återges härnedan.

Som OT-flygare har Kurt byggt två replikor av sin KS-46; den första flög bort och var ganska medfaren (men reparerbar) då den

Forts. på sid. 26 !



Sandberg, Borås, (t. h.), segrare i segelklassen,

### Deltagarna i modellflyg-VM

# VM för segelplan hem med revolutionerande rön i Jugoslavien ---

## Björns modellflygklubb skötte sig bra i Eslöv



Fr. v. segraren i klass S int. Curt Sandberg och tvåan i samma klass R. Odenman samt segraren i klass F Börje Börjesson och tvåan i samma klass Curt Persson.



Eriksson demonstrerande och K. Sandberg.



Kurt Sandberg, Halmstads Flygklubb. Svensk VM-representant i Graz.

### Boråsare vann segelklass vid modellflyg-SM

GÖTEBORG den 29 febr. (TT) På F 9:s



Forts. från sid. 12 - SOL:

till Plovdiv i Bulgarien samt SM-tecken 1979.

På 80-talet var det så dags att prova på magnetstyrda segelmodeller och 1982 blev det resa till Wasserkuppe i Tyskland och Europa-mästerskapstävling och 1984 gick färden till Österrike i samma ärende.

SOLs energi räckte till för att arrangera tävlingar, referera tävlingar och skriva artiklar i Modellflygtidningen, Allt om Hobby och, då och då, även i Aero Modeller och Model Airplane News



Så som vi ofta ser SOL - som prisutdelare i OT-sammanhang; här med K-E Landegren i Nyköping 1987.

Det har skrivits så många artiklar och böcker om hur man konstruerar och bygger modeller, men den angelägnaste, och för modellflygaren värdefullaste, har ännu inte synts till. Förmodligen kan ingen vara mer lämpad än SOL att skriva den, nämligen: "Vad en modellflygare ska iakttaga vid val av hustru".

I valet av Vailet har SOL funnit en fru, som verkar trivas med att stå ute på flygfältet i regn och rusk, blåst och kyla eller ökenheta när det inte ingick i uppgiften att ta tid, skriva protokoll och förrätta prisutdelning och hjälpa maken och sonen Lasse.

Att inga protester hördes när lägenheten dagen före julafton såg ut som ett tryckeri för att Oldtimertidningen skulle ut är bara naturligt....."

Örjan Gahm

**DON'T LOSE ANOTHER PLANE  
INSTALL THE SCREAMER-BEEPER**

Super loud audio Beeper, 96 dB at 3kHz where the ear is most sensitive. Audible to 2500 feet airborne or 400 feet on the ground. The sound will direct you immediately to the lost model in tall grass, brush, corn, etc. ....

The Screamer-Beeper is ready to mount in your plane and comes complete with 16 Hr. battery and DT trigger switch. Total installed weight 19 Grams. Great for Wakefield size rubber or any power ship.

\$19.95 P.P. (U.S.) CA resident add \$1.35 Sales Tax  
Bill Turner, 3027 Rutgers Ave., Long Beach, CA 90808

Ovanstående "modell-finnare" har i ett antal inköpts och provats av OT-are i Halmstad och befunnits svara mot reklamen.

Kan köpas direkt från USA, men Sigurd Isakson ( Skallbergsv. 18, 310 42 Haverdal) har två extra till salu för 100:00/st.

samt upprätthålla korrespondens med modellflygare inom och utom landet. Ändå blev det tid över att använda till frimärkssamlande, modelljärnvägar, tennsoldatmålning och en s.k. flygjunta, som träffas och pratar riktigt flyg och åker på flyguppvisningar.

Några dagar efter sin 60-årsdag fick SOL och Vailet en sonson, så återväxten är tryggad!



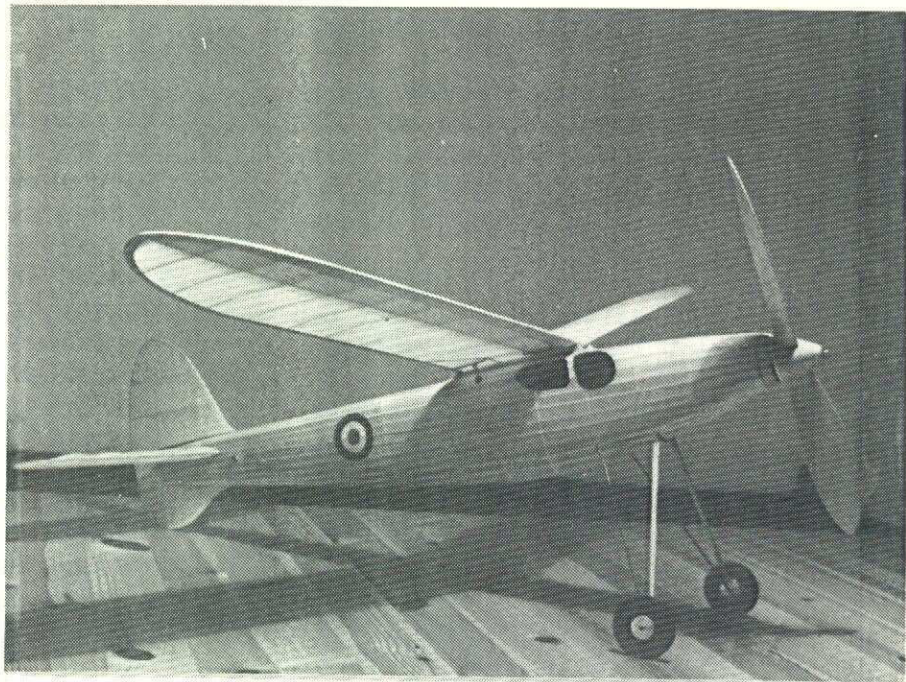
Vailet med "Postis" G1 från 1946



# KARL JOHAN EIROFF

...är trogen medarbetare i OLDTIMER-numren från Halmstad och dessutom kanske Sveriges meste OT-byggare.

Ett besök i hans byggkällare tar andan ur vem som helst.. Väggarna är behängda med kroppar, vingar etc. till friflygmodeller av alla tänkbara slag från handlunsare och Jetex till 2,5 cc-motormodeller - fast mest OT-Wakefields! Utan att direkt gå in för det har Karl-Johan snart byggt sig igenom Ted Evans produktion och en bild på senaste tillskottet (fast han har en "Victrace" på gång..) bifogas. Det är en elegant "Rocket"



Ted Evans' "Rocket" från 1938.

## FLYGDAGBOK över det gamla året.

Tabell I.	jan I	feb I	mar 7	apr 2	maj 7	jun 5
	jul 8	aug 4	sep -	okt I	nov 5	dec -

Tabellen visar antalet flygtillfällen för resp. månad. Medräknade är två tävlingar, Ljungbyhed och Nyköping. Hälften av tillfällena har skett vid strandängarna 2 km hemifrån. En stor del vid "jordgubbslandet" halvannan mil norr om Halmstad, annars 5 km S Halmstad (2 gr).

Det blir sammanlagt 4I flygdagar fördelade på 22 modeller. Antalet modeller förvånade mig vid sammanräkningen. Ordentliga regelbundna anteckningar gör jag för första gången. (Närminnet börjar svikta). "Flygdagar" låter lite anspråksfullt. Ibland har det varit ett par flygningar på kvällskvisten, sällan mer än halvannan timme.

Så till modellerna:

### Tabell 2. (namn och flygtillfällen)

Orlik <u>5 gr</u>	Zombie 4	Jaguar 3	Uppvind 2	Fillon 37 I
G. Knight m.	Suomi	Scrappy	Skymaster	Hail Shot
Clipper(Evans)	Super Scout	Rocket	Wizard II	
Blomgren 54	Master		Wake 40 g	
			Vansteed	
			Blomgren 49	
			Lolita II	
			Tern	
			Korda 37	

Ytterligare halvdussinet tillfällen har funnits, dvs väderleken har stämt men arbete och familj och hus måste ju ha sin tid.

Medan jag sammanställer detta ringer en harjägare och berättar att han funnit min Hail Shot denna nyårsafton. Att den försvann berodde på flera orsaker. Jag hade inte flugit på två månader och ville göra en ordentlig start, fusen tändes inte och tyvärr var kikaren hemma. Resterna ser hemska ut men propellern går runt på min barndomsdiesel.

Under året har två på började modeller blivit klara, Suomi (S2) och the "Rocket" (wake). "Gipsy" har byggts under hösten och ska just utrustas med snodd. Några enkla byggsatser sattes ihop tidigt på året: Auster, Viking, Svalan. Svalan stavmodell, Viking 50 cm, kroppsmo-



med strömlinjekropp och frigångsanordning väl dold bakom propellernavet. Även om Karl-Johan troget bevisar våra OT-tävlingar är han inte speciellt tävlingsinriktad - han skulle annars med lätthet kunna få ihop modeller i samtliga klasser till ett medelstort DM!

Trots fältbrist hinmer han "sportflyga" en hel del och ur hans "flygdagbok" från förra året kan det vara av intresse att saxa ett blad, som återges på föreg. sida.

Karl-Johan har nu byggt och provflugit den i en tidigare OLDTIMER beskrivna byggsatsen till OT-Wakefielden "Gipsy" och så här säger han:

### GIPSY IGEN

Här kommer en fortsättning på beskrivningen av byggsatsmodellen "Gipsy", som påbörjades i OLDTIMER nr 1/1987. Sedan byggsatsen fått ligga till sig några år, liksom ett bättre vin, var tiden till sist mogen att ta itu med det trevliga arbetet. Jag ville bygga något, som inte krävde för mycket koncentration, tid och åter koncentration. Mitt förra bygge, Evans' "Rocket", hade blivit utdraget och tidvis lite påfrestande.

Gipsy's konstruktion är enkel och väl genomtänkt. Under bygget uppstod inga egentliga svårigheter. Endast några få förändringar gjordes. Det gällde V-formens förstärkning, celluloidens läge och fastsättning framför vingen, frihjulsanordningen (lödning), utrymme för fenans framkant genom kroppens översida vid fusning samt, slutligen, övergången mellan kroppens och vingens bakkant.

Av byggsatsens material användes nästan 100%. P.g.a. stab.spryglarnas hårdhet valdes att ersätta spetsarnas balsautfyllnad med lättare kvalitet. Till kroppens klädsel gick mitt sista svarta Modelspan (och Sten Perssons!).

Att tälja till det förarbetade propellerämnet gick mycket bra och snabbt. Träet var dock något mjukt i det ena bladets framkant.

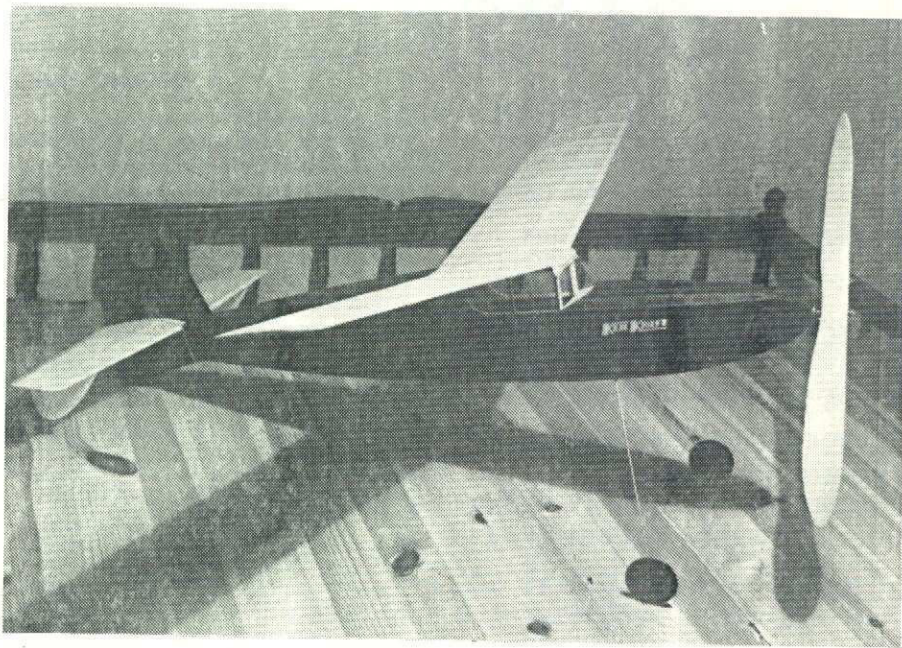
Till min förvåning blev modellen betydligt lättare än man kunnat tro under bygget. Delvis beror det säkert på den funktionella konstruktionen utan

"onödiga" aerodynamiska finesser.

Med 16 strängar (c:a 90 g.) 3/16" gummi behövdes 1 à 2 g. bly i nosen, mest p.g. a. den lätta balsan i propellern, för att få ett fint glid. Vid högre uppdragning ökades propellerns höger-riktning med 0,4 mm plywood.

Modellen flög direkt från första trimstart utan andraändringar senare än ovanstående nämnda. "Gipsy's" korta momentarm hade annars ingett mig vissa farhågor inför trimningen.

Eftersom modellens spännvidd är under 100 cm föreställer jag mig att "Gipsy" kan tävla antingen i klass C 2 eller D



med viss framgång. Jag är åtminstone nöjd med mitt bygge och tänker inte på modellen som en katt bland hermelineer!

K-J Eiroff

Red.'s kommentar:

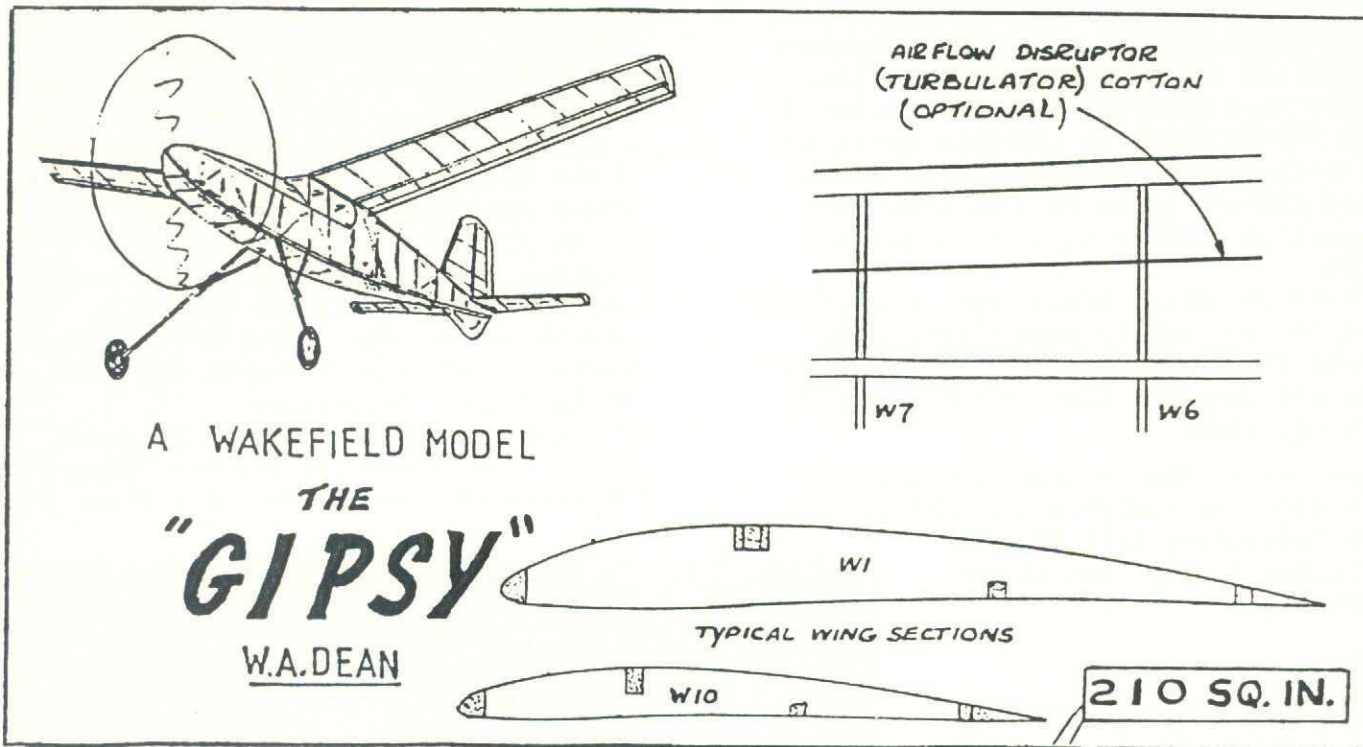
Eftersom "Gipsy" (eller "Gipsy"! ) mig veterligen är den enda OT-Wakefieldbyggsatsen på denna sidan Atlanten ( i USA finns fler - se längre fram!) tycker jag att den är väl värd uppmärksamheten ovan. Du kan köpa den för £ 9.95 om Du passerar England i sommar, annars kan säkert Nathansson ordna hem byggsatser.

Om man vill "hotta upp" "Gipsyn" kan man bygga den i enlighet med Dean's original från 1947, d.v.s. innan den modifierades/anpassades för byggsatsbruk. Skillnader i korthet:

Kropp: Fler tvärribbor vid nos och bakre gummifäste. Avtagbart landställ, instucket i aluminiumrör. Extra landställs-

Forts. på nästa sida!





Forts. från föreg. sida:

stag enl. bilden ovan.

Skjärtparti: Inga hjälpfenor. Fenan c:a 12 mm högre och 25 mm bredare upptill, med mera rundad form.

Vinge: Större spännvidd: 106,5 cm, 23 spryglar i st.f. 21. V-form 6 mm mera. Vingprofil med konkav undersida (se ovan) med turbulenstråd!!

Propeller: Prop.block 18 x 2 x 2 1/8 tum. 4 graders nedåtriktning och 2 åt höger.

Kanske en katt förvandlad till en hermelin... Vem vill prova?

Sten P.

Saxad ur TfA 6/6 1947 är denna Löwenska F-modell - ett lämpligt bygge för dem, som funderar på att inhandla den förnämliga Movo-replika, som omnämnes på sidan 9....

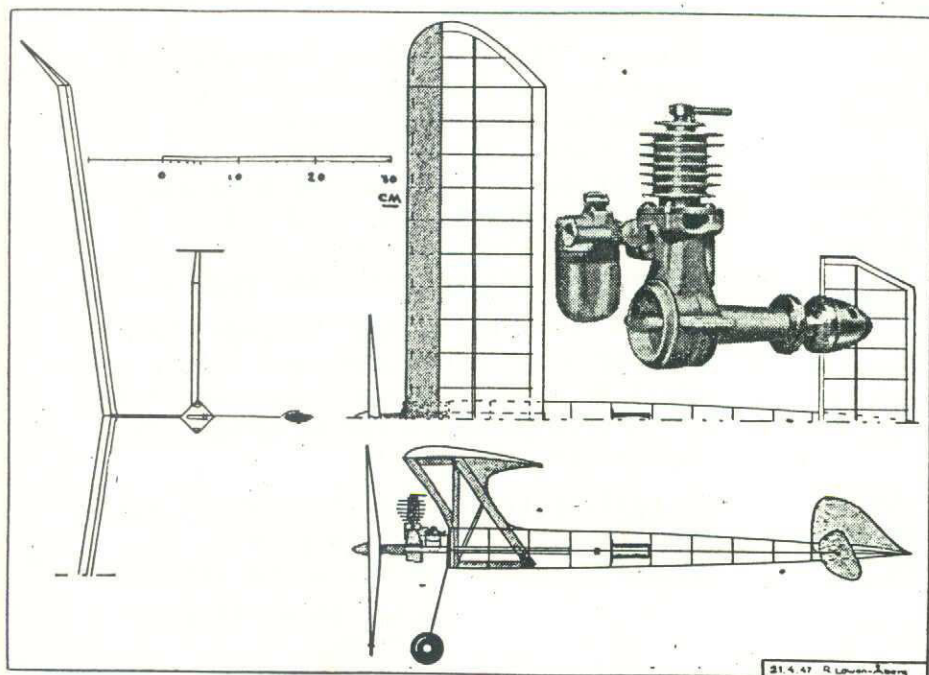
Bland F-modellerna noteras en konstruktion av Löwen. Den drivs av den nya sensationen på dieselmotorfronten, den italienska Movo D 2. En förstklassig produkt med god effekt och ringa vikt. Dessutom ser motorn "bra ut"! För begränsning av motortiden är modellen försedd med en timer av den amerikanska typen Austin.

Vad utseendet beträffar är modellen strängt taget konventionell. Bärplanens profiler skiljer sig dock från flertalet brukliga. Både vingens och stabilisatorns profiler är typiskt segelflygbetonade, tunna och välvda alltså.

Det finns många som kritiserar användandet av den höga baldakinen. En sådan medför instabilitet, anses det. Denna fruktan får dock anses betydligt överdriven. Konstruktivt sett bevisar den höga baldakinen faktiskt motsatsen, det är bara det, att många inkompetenta modellflygare har misslyckats med den i praktiken.

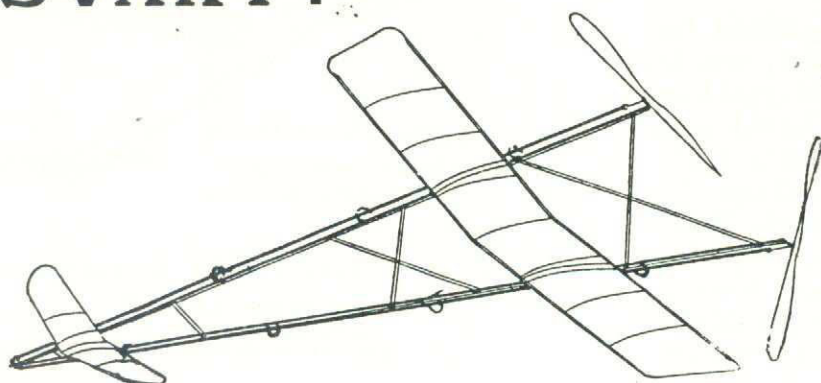
Landningsstället är enbent för att nedbringa onödig vikt - vikten är just det värsta krusket, när det gäller F-modeller, som gärna blir för tunga! Markstart underlättas av ett par stödfenor i stabilisatorspetsarna. Modellen är helt byggd i balsa och klädd med japanpapper. Maximum vikt beräknas till omkring 350 g, vilket ger en vingbelastning av ungefär 18 g/dm<sup>2</sup> - ett lågt värde för F-modeller!

-bert.





# LÄSVÄRT!



Alla utom de mest garvade tävlingsflygarna bör kunna läsa denna bok med god behållning!

En förnämlig kursbok - tänk om den fanns på svenska ute på biblioteken och i skolorna!

Kan beställas direkt från amerikanska bokförlag för \$13.95 + \$3.95 porto eller, enklast, från Hobbybokhandeln, Box 8153, 104 20 Stockholm.

## MODEL AVIATION COMMEMORATIVE BOOK

av Bert Pond - är en 40-sidig, äkta OT-bok, skriven av en av modellflygets verkliga pionjärer, som vi haft anledning att omnämna tidigare i just den här spalten. Boken utgavs redan 1976 och är egentligen utgången. Bill Hannan har dock fått in en restupplaga, som nu säljs för \$7.95 + porto (Hannan's Runway, P.O.Box 860, Magalia, CA 95954, USA).

Boken, i stort format, innehåller en kort-historia om tidiga US-Nationals, men är framför allt en rik källa på tips om hur man konstruerar, bygger och flyger riktigt gamla modeller, främst av den s.k. "A-frame-typen", som Sigurd Isacson försöker popularisera nu. Massor med teckningar illustrerar dessa tips och råd. Den verkliga bonusen är dock den lösa bilagan (blue prints) med ritningar på 16 gummi-kärror från perioden 1915 - 1928, icke minst på långtflygande "A-frame pushers"! Mycket prisvärd!

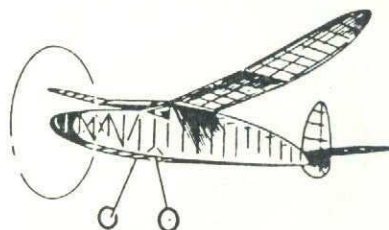
## RUBBER POWERED MODEL AIRPLANES

av Don Ross har stått oläst på min hylla i nästan två år. Uppmuntrad av positiva recensioner i såväl svenska som utländska hobbytidningar har jag nu plöjt igenom den och håller med bl.a. den ansedda friflygtidningen NFFS Digest, att detta är friflygboken med stort F!

Till skillnad från vissa, tidigare alster i den här branchen märks det att författaren är en erfaren friflygare och dessutom god pedagog. Från en början med enklast tänkbara nybörjarprojekt avancerar han genom 17 kapitel från "wood selection" till "flight trimming" och "designing your own", inkl. kapitel om friflyg-skala.

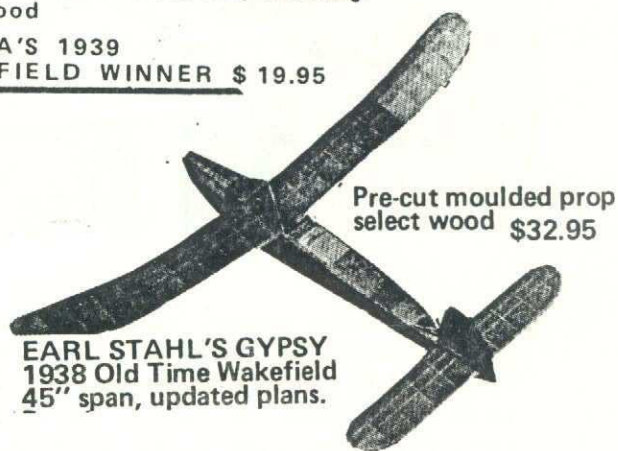
Nästa skrift är en KATALOG, som många redan har eller känner till: F.A.I.

Forts. på nästa sida!



Complete kit with all hardware  
Prop blank marked for easy working.  
Printwood

**KORDA'S 1939  
WAKEFIELD WINNER \$ 19.95**



Pre-cut moulded prop  
select wood \$32.95

**EARL STAHL'S GYPSY  
1938 Old Time Wakefield  
45" span, updated plans.**

## FYND!

Av en slump har red. fått tag i ett par av nedstående hjul och kan intyga att de verkligen ser ut som äkta 30-talshjul med tunna gummiringar och blanka, konvexa nav! End. diam. 65 mm, superlätta. Pris \$5.00/par + \$2.00 porto.

## MURPHY LITES

Light weight fabricated aluminum wheels for Old Timer gas models

**MURPHY MODELS**

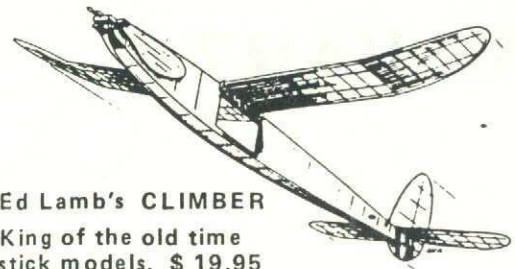
3824 Oakwood Blvd. Anderson, IN 46011



Forts. från föreg. sida:

MODEL SUPPLY katalog nr 18 får man för \$2.00 , adress P.O.Box 3957, Torrance, CA 90510, USA.

Naturligtvis mest kända som källa för gummi (den långsmala sorten), men även många andra outhärliga friflygtillbehör. FAI för dessutom ett antal byggsatser, alltifrån friflygskala till moderna modeller typ P-30, Coupe d' Hiver, handluns och Mulvihill. Bäst av allt: ett antal OT-modeller, såväl för motor som för gummi, bland dem några av de få Wakefieldbyggsatser, som finns - se illustrationerna!

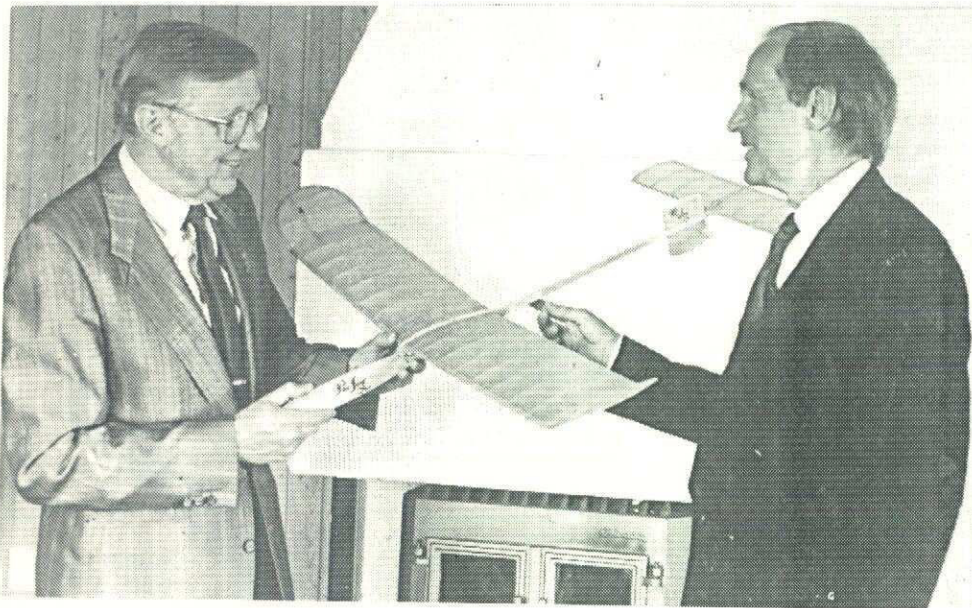


Ed Lamb's CLIMBER  
King of the old time  
stick models. \$ 19.95

1939 KORDA WINNER

P & W Deluxe Kit  
Ribs & Tips Precut \$ 23.95

## JUBILAR 2



stad och delade med sig av sina kunskaper inom lågfartaerodynamik. Ett påtagligt resultat var S1:an "Reynold" och ett antal snarlika konstruktioner med de nya profilerna. Bertil konstruerade själv bl.a. S2:an "Quax" (se OLDTIMER 2/86) och S1:an "Phu Hing" (se OLDTIMER 2/83), som bl.a. kom två i SM 1944. En replika av den senare hade byggts av Kurt Sandberg inför högtidsdagen den 13 maj och fotot t.v. visar överlämnandet av densamma! I början på 50-talet fångade modellmotorerna

Redan i förra numret uppmärksammades vi på att medlemmen BERTIL DAHLQVIST fyllt 70 år och red. hoppas att läsarna inte misstycer om Bertil ägnas ytterligare något utrymme i vår tidning. Bertil är nämligen inte bara en 70-åring och modellflygare utan en mycket aktiv 70-årig modellbyggare/flygare, som på senare år hävdats sig mycket väl, inte bara inom oldtimer-flyget utan även inom modernt friflyg - och det tror vi inte många 70-åringar gör idag! Redan som tonåring var Bertil med om att såsom styrelseledamot bygga upp Halmstad Flygklubb och var länge en drivande kraft inom segelflyg- och modellflygsektionerna.

Kanske var aktiviteten som störst under krigsåren, inte minst beträffande modellflyget - och kanske mest under de månader 1943, då Sigurd Isacson gästade Halm-

Bertils intresse och han nådde en del framgångar med F-modeller, bl.a. med den engelska "Li'l Aud" (se Aero Modellers "vintage-lista"! ) och en egen konstruktion med en ED Racer 2,46 cc.

Forts. på nästa sida!



Bertil väger in sin modell på Cranfield 1953.



DM 1952

# Två modellflyg-DM till Laholm, ett till Varberg



Halländskt modellflygs "nestor" Bertil Dahlqvist Laholm, t. v., och "halmstadbasen" Kurt Sandberg.

DM i modellflyg för Halland avgjordes på söndagen på F 14 under de allra bästa väderleksförhållanden. Varbergs modellflygklubb stod för värdskapet och man hade valt F 14:s fält som den mest idealiska tävlingsplatsen.

Stig Lindhov tog hem ett mästerskap till Varberg och Bertil Dahlqvist i Laholm försåg sig med titlarna i såväl gummimotor- som dieselmotorklassen.  
Prislistan fick följande utseende:  
Sint: Stig Lindehov, Varberg, 895 sek., Bertil Dahlqvist, Laholm, 694, Tommy Carlsson, Varberg, 557, Kurt Sandberg, Halmstad, 532, Karl Lindehov, Varberg, 418,

Eskil Carlsson, Varberg, 224, Rune Persson, Laholm, 149, S. E. Peterson, Varberg, 128.  
Klass G: Bertil Dahlqvist, Laholm, 423, Eskil Olsson, Varberg.  
Klass F: Bertil Dahlqvist, Laholm, 289, Stig Lindehov, Varberg.  
S 1 (nybörjare, ej mästerskap): Keith Orbjörn, Laholm, 475, Pelle Velin, Varberg, 330, Rune Särnblom, Varberg.

händigt tre klasser i Uppsala! Bertils källare innehåller ett antal Oldtimer-Wakar, som aldrig luftats på någon tävling, något som vi hoppas snart ska ändras på! Bertil håller inte med om att man måste ha krax eller växel för att hävda sig i OT-Wakefield och i klubben hoppas vi även att han snart får tillfälle att visa detta!

Största framgången med moderna modeller hade Bertil då han vann Coupe d' Hiver vid SM 1989. Vid en intervju av en lokalreporter efter denna händelse blev Bertil närmast lyrisk då han beskrev känslan av att se planet stiga mot skyn:

"...Det är så oerhört vackert. Stunden har nästan något överjordiskt i sig. Där flyger ens skapelse lätt som en fågel, rör sig graciöst i termiken..." Och för att riktigt beskriva skillnaden mellan friflygning och modellflygning med radio använder han litterära begrepp:

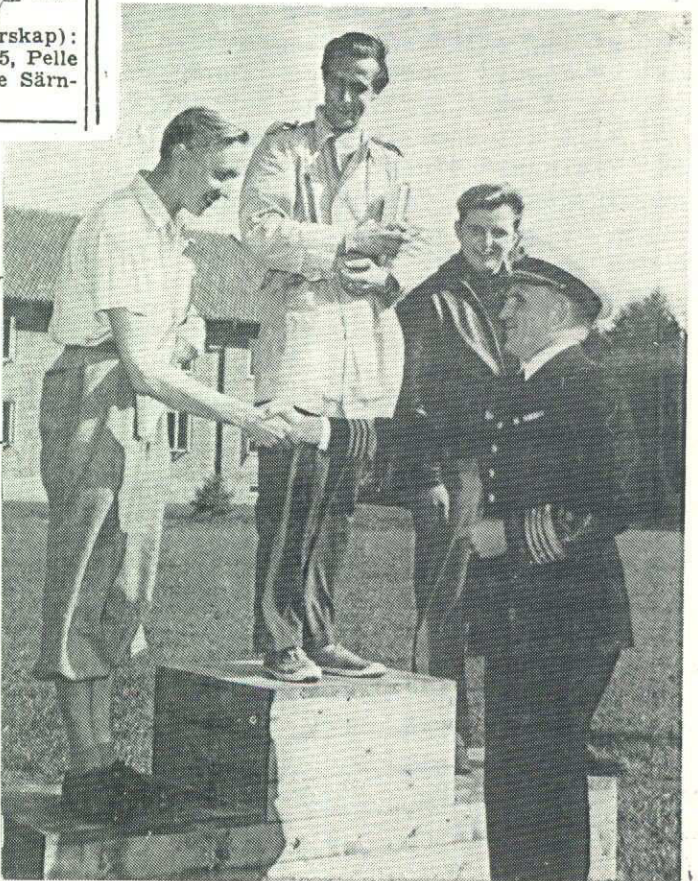
"...Friflygning, det är som lyrik. Radioflygning, det är facklitteratur..." säger denne entusiast, som vintertid skapar sina farkoster av balsasträ och japanpapper i ett rum med en betagande vy över Lagadalen och Gamleby i Laholm. Slut på citat ur Halmstadposten 891019!



Forts. från föreg. sida:

Med den senare modellen kvalificerade han sig till VM i England 1953, varifrån en av bilderna är hämtad. En systemmodell, med den gamla ED-dieseln fortfarande i nosen, hittar man i den digra högen av modeller i Bertils källare!

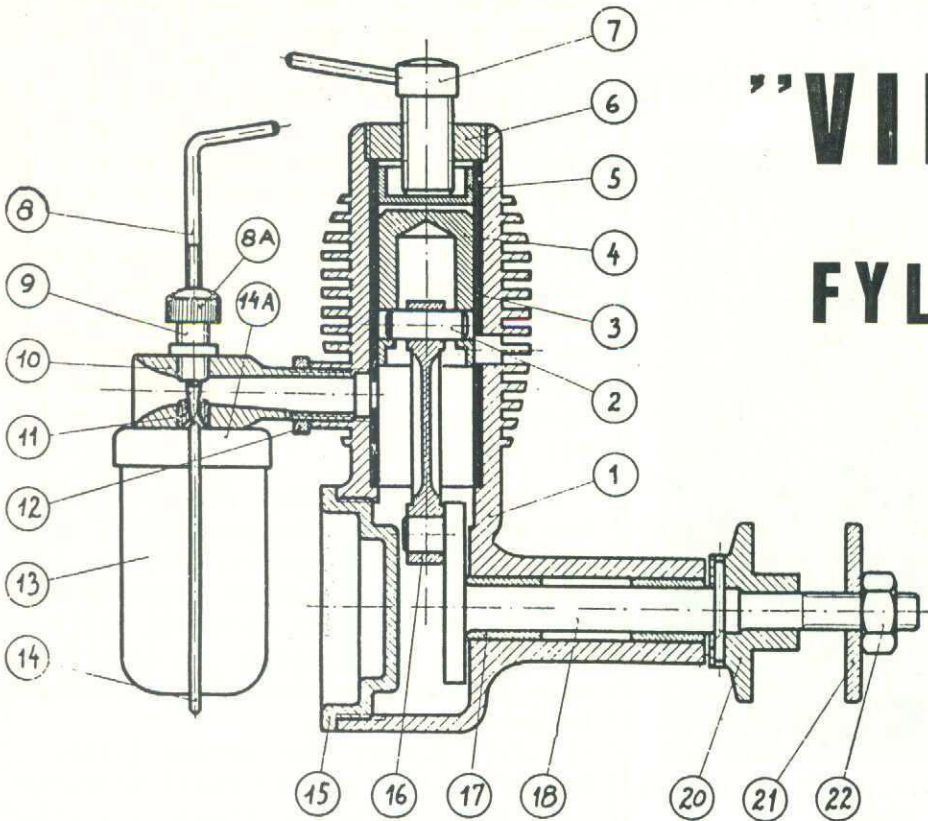
Vid sidan av en intensiv karriär som fotograf behöll Bertil sitt intresse för friflygmodeller, men flög under 60-och 70-talen huvudsakligen RC-segelmodeller. 1979 var han tillbaka bland friflygarna, nu med OT-modeller, men senare även med moderna Wakefield-och Coupe d'Hiver-konstruktioner. Samtliga OT-tävlingar han deltagit i har resulterat i framskjutna placeringar - 1985 vann han t.ex. egen-



Överste C. Nilsson delar ut andrapriset i klass F till Bertil Dahlqvist vid SM 1952.



# "VIKING" FYLLER 40!



verkades för hand, under ledning av Christian Tommerup Clausen ( CTC ). Vevhusen gjöts först på annat håll, men även detta klarade man så småningom av. För 27 Dkr/st. levererade man under c:a 20 år c:a 25 "Viking" 2,5 cc per vecka till DMI i Odense - varje motor provkörd

och godkänd...

Förra året uppmärksammade vi i OLDTIMER en pigg 40-åring i form av den klassiska modellmotorn ED Bee. Uppmuntrad av elogerna för det inslaget ägnar vi denna gång utrymme åt en annan 40-årig modellmotor, som mera lokalt blivit en klassiker: den danska VIKING 2,5. I Sverige importerades Viking-motorn främst av Sigurd Isacson, men kunde även köpas över disk i sydsvenska hobbyaffärer. Av allt att döma importerades inte så få "Vikings" direkt av pendlare Öresundsresenärer. Sålunda inköptes reds första "Viking" i samband med en resa till Zoo i Köpenhamn..

I nästan oförändrat skick tillverkades c:a 20 000 "Viking" 2,5 fram till 1969, då produktionen uppenbarligen lades ner. Bland de ändringar, som dock gjordes, kan nämnas att förgasare och tanklock under de första tre åren var gjutna (se ill. nedan, tagen ur Sigurd Isaccsons katalog 1954-55), medan de därefter svarvades resp. stansades (se ill. i den danska annonsen). 1954 ändrades färgen på plasttanken från blå till röd. Tidiga motorer

Forts. på sid. 25!

I reklamen tryckte man på att "Vikin" var "världens mest start-säkra, driftsäkra och robusta motor", vilket torde vara förklaringen till att denna redan vid tillkomsten alderdomliga konstruktion med kolvstyrts insug och utblås framåt, över huvudtaget serietillverkades. Så skedde i en liten all-round-verkstad på ön Fyn, där allt till-

## VIKING

*en motor som verkligen går!*

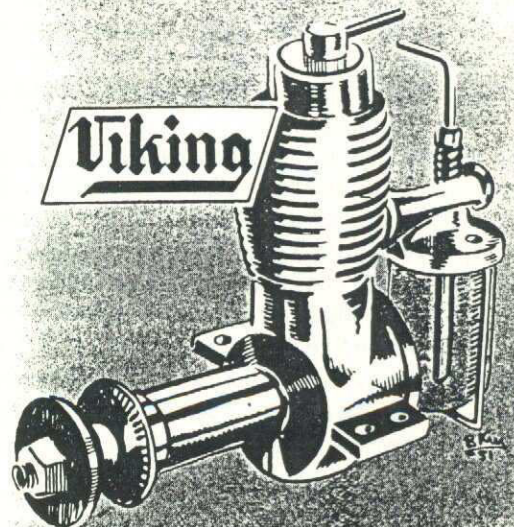
En stark diesel på 2,5 cc (stora klassen) och framförallt lättskött! Viking är det nya danska trumfasset, provkörd av Danmarks Teknologiska Institut med ett fastställt varvtal av hela 6 000-12 000 varv/minut. Det ger verkligt "krut" i den eleganta propellern.

Denna STORA motor får Du för endast ..... 59:—

Propeller för friflygning .... 4:75  
för linkontroll ..... 4:75

Reservdelar alltid i lager.

## DIESELMOTORER



## TILLBEHÖR



Forts. VIKING:

"Viking" 2,5 cc är nu ett samlarobjekt, men av ett visst intresse för oss OT-flygare. Den ser ut -och fungerar som - en långslagig 40-talsmotor, men har tillverkats i modern tid och torde ej vara alltför svår att få tag i.

I danska leksaks-och hobbyaffärer kunde man långt in på 70-talet köpa den för 87 Dkr och vissa reservdelar fanns kvar för några år sedan. Red. har som motorsamlare haft hand om ett dussintal exemplar (köpta i Danmark och "hittrade" hos skånska modellflygare) och kan bekräfta att "Vikingen" är en otroligt lättskött motor med en effekt, som


väl räcker till en tidstypisk oldtimer-F-modell. Vissa detaljer, t.ex. förgasaren, är inte precis robusta, men desto enklare att ersätta eller ev. nytillverka vid behov.

P.S. Förutom "Viking" 2,5 tillverkades fyra andra motorer, nämligen en uppborrad 3,2 cc version ( c:a 300 ex 1950-51) ; "Viking 2,48 Super" ( c:a 3000 ex 1956-1963 ) samt den lilla "Viking Red Helm" på 0,75 cc ( c:a 2000 ex 1955 - 1963). En mindre lyckad konstruktion var "Viking" 3,2 cc glöd, en bronslagrad "racer-motor" med dåliga prestanda. Den tillverkades i blott 100 ex 1952-53.

I MODELFLYVE NYT 1/90 finns mer att läsa om dessa och dessutom ett meddelande från en Köpenhamnsklubb som tänker ordna en OT-tävling med modeller, försedda endast med "Viking"-motorer!


Sten P.

**Modeldieselmotorer**



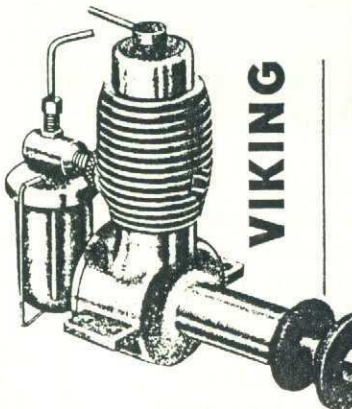
**VIKING**

**Viking 0,75 ccm Red Helm**  
VIKING 0,75 RED HELM er anvendelig til mange formål. På grund af dens lille størrelse er den særlig anvendelig til indbygning i skalamodeller. — VIKING 0,75 RED HELM er en motor for viderekomne og kan ikke anbefales for begyndere.  
Vægt 42 gram.  
Omdr./min. 15.000.  
**Kr. 59,-**



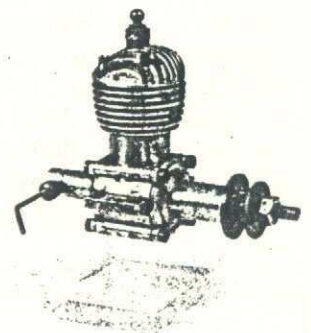
**VIKING**

**Viking 2,48 ccm Super**  
En splinterny motor af mest moderne konstruktion. VIKING 2,48 ccm SUPER er let og kraftig og derfor den helt rigtige motor til konkurrencebrug for fritflyvende dieselmotoder, linestyrede kunstflyvningsmodeller, radiostyrede modeller m. v.  
Vægt 118 gram.  
Effekt 0,24 HK v. 14.000 omdr./min.  
**Kr. 69,-**



**VIKING**

**Viking 2,5 ccm**  
Verdens mest startsikre, driftsikre og robuste motor!  
Står De over for for første gang at skulle købe en modeldieselmotor, er der overhovedet ingen tvivl om, at De skal købe VIKING 2,5, som over 15.000 hobbyfolk har gjort det for Dem.  
Vægt 148 gram.  
Omdr./min. 7-10.000.  
**Kr. 59,-**



Viking 3,2 glöd.

Red.'s funderingar - forts. från sidan 5:

kommer han till den sorglustiga historien om hur han under "firmanamnet" "N&J Aviation Co." byggde modellplan för försäljning i en cykelaffär. "J" stod för Jersild och "N" för kompanjonen Nordfors. Denne existerade visserligen, men visste ingenting om "firman". Han var flygstyrman i ABA och den unge Jersilds idol..!

Till konstruktörens stora besvikelse såldes aldrig någon av hans modeller.. Idag är P.C. Jersild en av våra populäraste författare (vem har inte läst "Babels hus", "Efter floden", "En levande själ" m.fl.?), en tekniker/humanist, som gärna uttalar sig i existensiella frågor, men som suckande medger att han ofta är trött på sin nuvarande

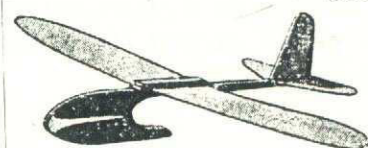
vardag. Apropå detta så avslutar han Flygrevyn-intervjun sålunda:

"-Då längtar jag till doften av balsadamm. Doften av limmet man blandade ihop av aceton och celluloid. Doften av glycerin och ricinolja man smorde gummimotorerna med. Svaveloset när en Jetex-motor tändes. Känslan av en balsakloss mellan fingrarna.

- Det är nästan som en erotisk trängtan att få uppleva det igen".

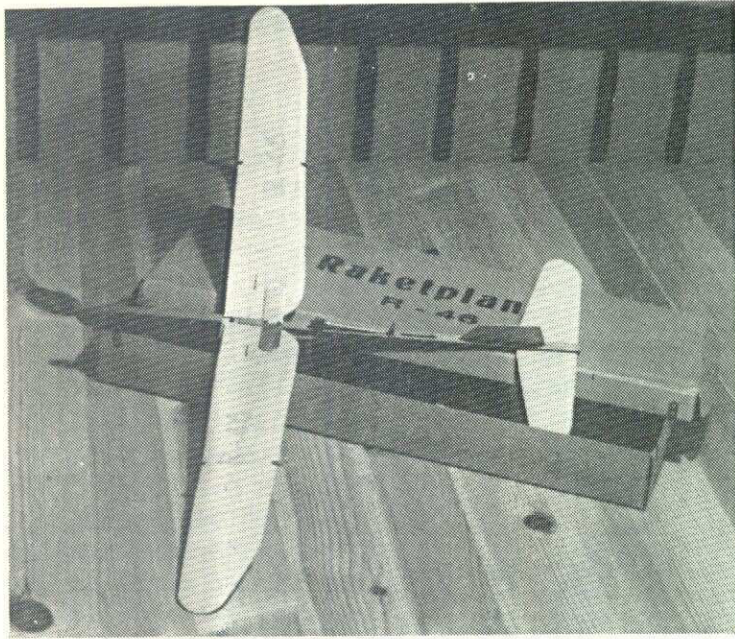
Visst kan man få göra det - det är bara att börja bygga oldtimermodeller!!

Sten P.





# EFTERLYSNING 1



Bilden ovan visar "RAKETPLANET R 46" av svensk tillverkning, förmodligen på 40-talet. Denna modell "hittades" i ny-skick i sin kartong i Stockholm förra hösten och kan sägas vara en inhemsk hårdträversion av Jim Walkers "404 Interceptor" från 40-talet (nyttillverkas nu!). Båda skjutes upp med gummi- katapult med bakåtsvepta vingar, som vid topphöjd fälles ut för glidflykten.



R 46's metallspryglar är förlängda till krokar, som hakas fast i kroppen och där låses med en utlösningarm, som förblir i läge så länge modellen är riktad uppåt. Då modellen nått topphöjd och börjar luta nedåt faller armen fram, delvis med hjälp av en blytyngd längst upp, och frigör vingarna, som av egen tyngd ska falla fram i glidläge.

Om de verkligen gör det utan hjälp av gummiband eller fjäder betvivlas, men jag tänker inte testa denna raritet, som ger ett mycket nostalgiskt intryck med sin rödbetsade kropp och naturfärgade vinge, för att inte tala om den gammaldags avfattade flygbeskrivningen! Med en spv. på 57 cm och 40 cm längd är modellen lagom robust.

Om denna gamla pjäs skulle jag gärna vilja veta lite mer, t.ex. vem som designat/tillverkat den, hur den distribuerades, hur mycket den kostade och när...? Någon som vet?!

Sten P.

Forts. från sid 16; KS-46:

långt senare återfanns. KS-46 är utan tvivel en mycket potent OT-seglare, som dock inte alltid kommit till sin rätt vid de tävlingar den deltagit i. Vid våra mästerskap har den dock kammat hem två förstapris och två andrapris under sitt "andra liv" och Kurt, som högt värderar även det sociala elementet i våra OT-tävlingar, är fullt nöjd med detta. Och än flyger den...

## → ANNONS ←

ARNE ANDERSSON i Nyköping meddelar att han nu har ytterligare ritningar till Ritningsbanken:

NORDANVIND av Sigurd Isacson	S1
SEGEL SCOUT	- " - S2
SILVER-MÅSEN	- " - G1
AKM-1 CUMULUS	S1
AKM-2 STRATOS	(Sint) S2



Arne kan även förse oss med det nya supergummit FAI'Tan':

3,2 mm	3:50/meter	- min. 5 meter
4,7 mm	4:50/meter	- " -
6,4 mm	5:50/meter	- " -

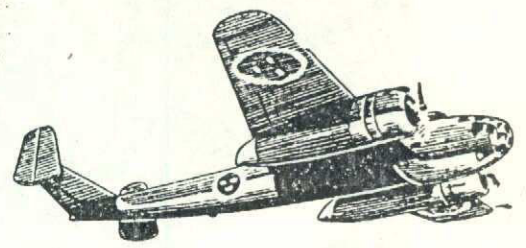
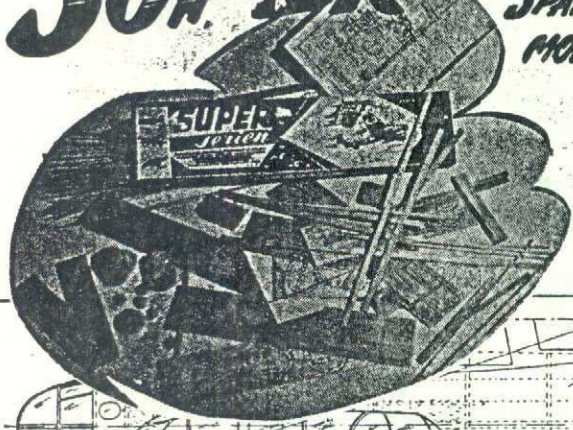
Hel kartong 454 gr. 225:00

**ARNE ANDERSSON**  
Erikslundsvägen 4  
Box 3028  
61103 NYKÖPING  
Tel. 0155-868 52



# SUPER serien

SPANTBYGGDA  
MODELLER 1/25



**NX-211**

SAAB 18 (B 18)

Modell	SAAB 18 (B 18)	Skala	1:25
Material	Spantbyggda	Pris	12,-
Beställningsnummer	SAAB 18 (B 18)	Beställningsdatum	

I DESSA DAGAR av renässans för fri-flygskala (utomlands i alla fall!) har ett otal större och mindre firmor tagit fram ett enormt urval av ritningar till dylika modeller. De riktiga entusiasterna gör dock sina ritningar själv från 3-plansritningar, exvis typ B. Karlström

Här i Sverige har vi även en annan rik källa att ösa ur, nämligen Truedsons och Wentzels spantbyggda replikamodeller i skala 1:25. De senare kan vara svåra att hitta, men Truedson säljer fortfarande ritningar till de flesta modellerna i den  
Forts. på nästa sida!





Det Isacsonska skala-stallet ; sedan ifjol har tillkommit den ännu ej klädda Fokker DVII, som syns i förgrunden.

Forts. från föreg. sida:

s.k. Super-serien - se annonser i modellflygpressen! Med dagens Xerox-maskiner kan vem som helst förstora till önskad storlek. Papperet med spant och sryglar lägger man sedan med trycket nedåt på ett balsafiak, kör över med ett varmt strykjärn - och presto! : färdiga tryckta flak!

Det här är naturligtvis ingenting för nybörjare, men friflygskala har alltid hört till det mest krävande man kan ge sig på inom modellflygeriet!

I vilken mån man vill modifiera ovan nämnda ritningar beror inte minst på hur skicklig flygare man är, men vissa detaljer måste man ändra på:

**Vingprofil:** vilken originalprofil som helst kan användas, men för bästa prestanda måste den tunnas. En flatbottnad profil, 7-9% tjock och med liten framkantsradie duger gott. Biplan kan behålla sin tunna, konkava vingprofil.

**Stab-storlek:** beror på den s.k. stjärtvolymen, d.v.s. vingytan i relation till stabytan och momentarmens längd i för-

hållande till vingkordan. För godtagbar stabilitet måste friflygskalamodeller ha en stabyta på 20-30% av vingytan.

För bra tvärstabilitet behöver man ofta öka V-formen:

2-3' för högvingade plan

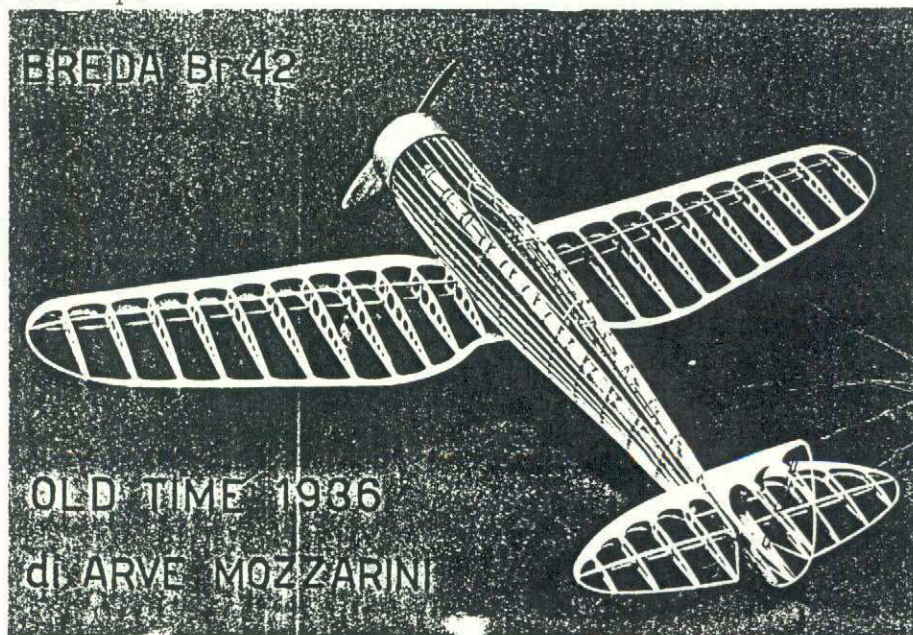
3-5' för midvingade plan och biplan

6-8' för lågvingade plan

Övre värden om man vill vara på den säkra sidan, undre om man har rejäl erfarenhet samt 2-3' skränkning av vingspetsarna.

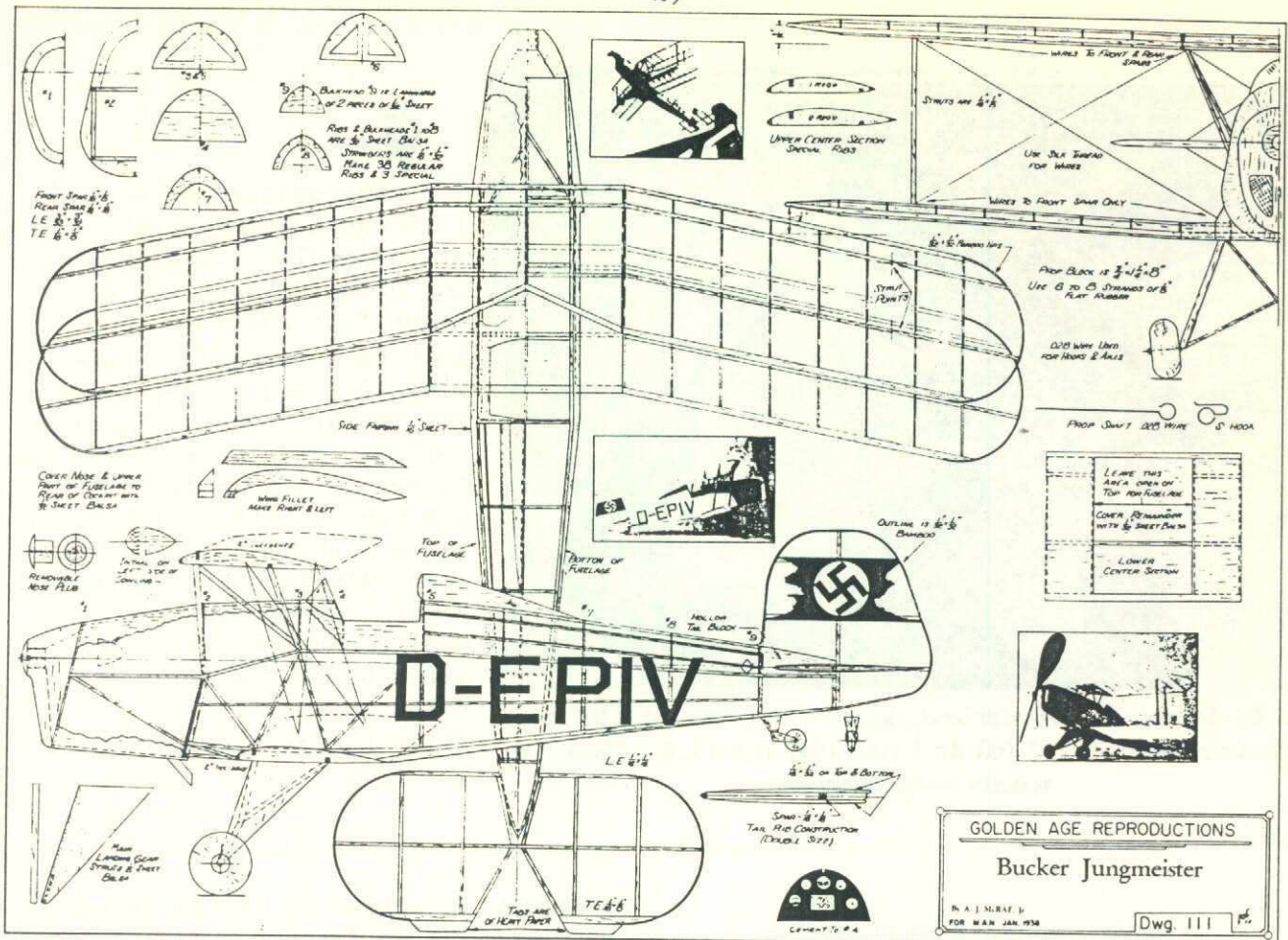
Propellerstorlek är en kompromiss

Forts. på sidan 30!

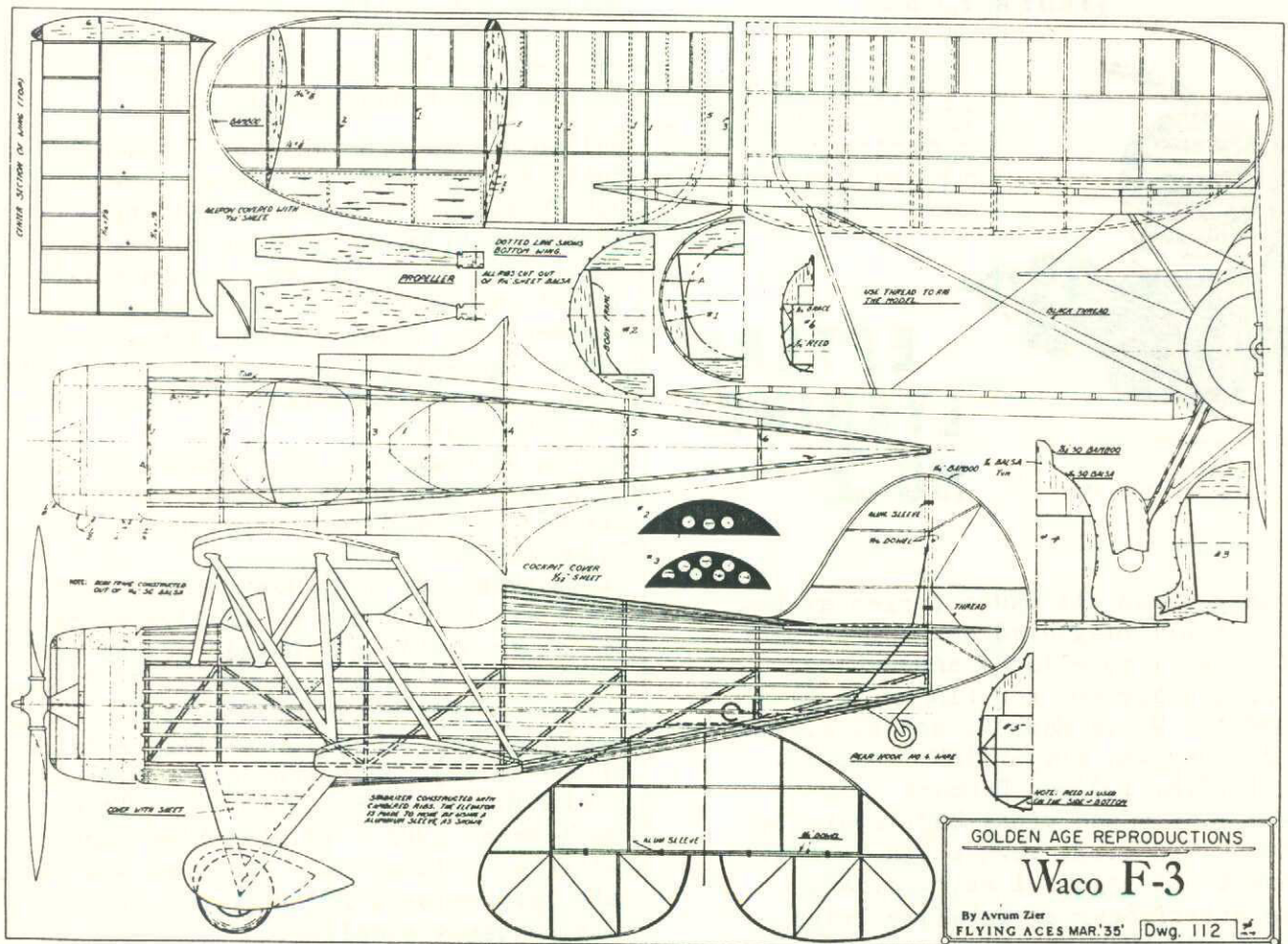


Redan 1936 kunde en del det där med gummi-skala....





GOLDEN AGE REPRODUCTIONS  
 Bucker Jungmeister  
 IN A 1 N.B.A.F. 1  
 FOR M.A.N. JAN. 1938  
 Dwg. 111



GOLDEN AGE REPRODUCTIONS  
 Waco F-3  
 By Avrum Zier  
 FLYING ACES MAR '35'  
 Dwg. 112

Detta är en sida ur den 80-sidiga ritningskatalogen (gummi-skala) The Best of the GOLDEN AGE of Flying Models från GOLDEN AGE REPRODUCTIONS, Box 13, Braintree, Mass. 02184, USA. Kostade för några år sedan \$5.50 + porto. Firman, som nu även börjat göra byggsatser för de här gamla godingarna, har även en mindre katalog med enbart bilder på i sortimentet ingående ritningar.





F. d. boråsaren Åke Westerlund, numera anställd på ABA, som hemförde segern vid SM två år i-rad, 1941 och 1942, i klass M-1, minsta motorklassen.

T.v. Åke Westerlund med sin knubbiga M 1:a "Terry", tidigare behandlad i OLDTIMER 2/85 och 2/86 - här på ett gulnat klipp från 1944.

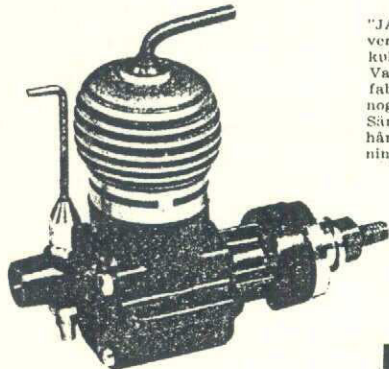
1940 vann samme Åke Westerlund klass C 2 med sin "Pricken" vid SM-tävlingarna. Denna modell har aldrig tidigare publicerats, men ur Åkes eget arkiv har vi fått vidstående A4-kopia - ensamrätt OLDTIMER! Virkesdimensioner och ving-V-form saknas, men kan förmodligen extrapoleras fram - eller också frågar vi Åke Westerlund!

Något för ritningsbanken?

NY FÖRNÄMLIG MOTOR AV DANSK TILLVERKNING

## "JAGUAR 2,5 B-B"

2½ cc Diesel



Varvtal: C:a 16.000 v/min.  
Effekt: " 0,31 hkr.  
Höjd: 60 mm (exkl. kompr. skruv)  
Längd: 85 "

"JAGUAR 2,5 B-B" är en precisionstillverkad högeffektmotor med dubbla kullager och roterande insugning. Varje motor levereras provkörd från fabriken och har dessutom genomgått en noggrann felsökningskontroll. Särskilt kan framhållas att motorn är härdfömkromad och har förstärkt bussning för kompressionskruven.

Pris Kr. 69:--

## EFTER- LYSNING NO 2

Det brukar sägas att bästa formen av beröm är att bli plagierad och det stämmer säkert också i modellmotorsammanhang. Bland plagierade motorer finner vi bl.a. kraftpaketet Webra Mach I, som bl.a. dykt upp i Sydamerika, Sovjet (MK 12B), Rumänien (I.O.R. 15) och Danmark (Jaguar 2,5 B-B) - alla med vissa ändringar. Den sistnämnda har t.ex. vevhus och främre lagerhus i ett stycke i st.f. delat. Vad jag efterfrågar är detaljer kring den danska "Jaguaren", t.ex. vem som tillverkade den och i hur stor serie..? Ill. ovan är hämtad ur Truedsons katalog nr 12/1956 och en motor av denna typ hittades nyligen av Gunnar Stedt i

Höganäs. Undertecknad skulle gärna vilja införliva en "Jaguar 2,5 B-B" i sin samling oxå, så.....!

Sten P.

Forts. från sidan 28 -skala...:

mellan önskad prestanda och skalariktighet! På modeller som Bücker Jungmann och Focke-Wulf Stösser är det inget större problem, men med de flesta andra förebilder är det värre. I sådana fall är det väl värt att fundera på att investera i en växel för att kunna använda nästan skalapropeller och dito landställshöjd - och på köpet få längre och jämnare motorflykt!

Aldrig så noggranna beräkningar är dock av 0 och intet värde om man inte följer skalamodell-byggarens regel nr 1: Bygg lätt!!

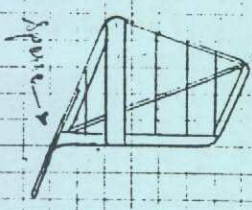
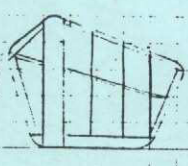
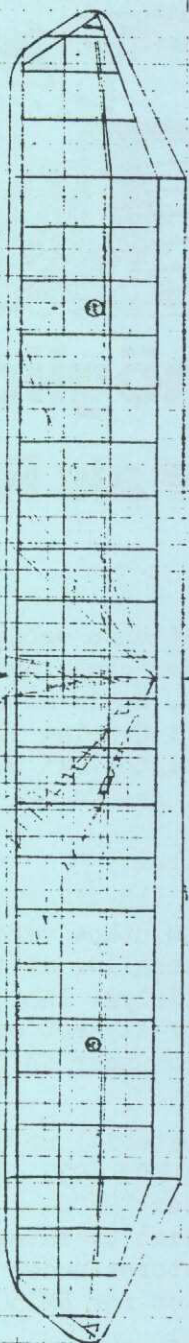
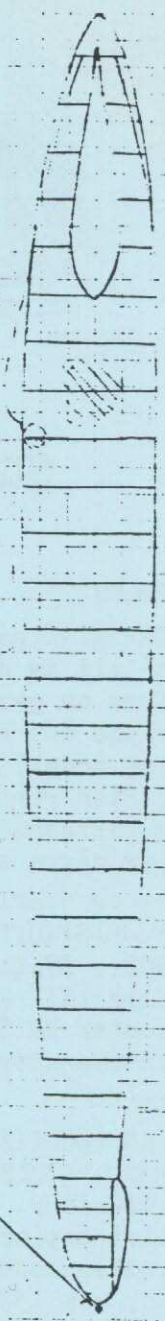
Sista rådet för dem, som verkligen vill kasta sig in i bygge av friflygskalamodeller är samtidigt obetald reklam för en viss Mr. William F. McCombs. 1977 publicerades hans "Flying and Improving Scale Model Airplanes" (Air Age, Inc. 1977 - \$6.95) och uppföljaren "Making Scale Model Airplanes Fly" (Air-craft Data, 1981 - \$7.95), båda lågbudgetböcker i A4-format, späckade med text, tabeller, skisser för allt som finns att veta om dessa modeller! Båda är förmodligen utgångna från förlagen, men värda nästan vilket pris som helst i beg. skick!

Sten P.



Körplanmodell i skala C 2.

1 ruta = 5 mm



off. yta 300 sm<sup>2</sup>  
Skala 1:10

Norm Rudek

Skapa med hjälp av papper  
och skära i bitar med skalpell.

Skapa med hjälp av papper

Skapa med hjälp av papper

Skapa med hjälp av papper

Skapa med hjälp av papper

Skapa med hjälp av papper

Skapa med hjälp av papper

Skapa med hjälp av papper

Skapa med hjälp av papper

Skapa med hjälp av papper

Skapa med hjälp av papper

Skapa med hjälp av papper

Skapa med hjälp av papper

SM 111111



52

Det var den tre första som blev byggd!



# FlugSport



möglich ab April 1989

FlugSport als Reprint im *aero*verlag

## SAM GERMANY

Från tyska OT-organisationen erbjuds red. då och då att ta del av "gamla nyheter", ofta i form av gammalt, kopierat material. Kanske finns det även i Sverige intresse för sådant modellflyghistoriskt material - undrar Sten Persson, som Du ska kontakta om Du är intresserad!

Här följer några smakprov:

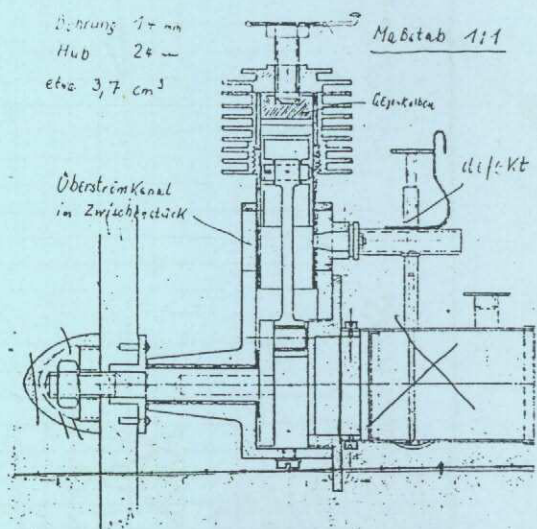
- Nytryck av "världens största flygtidning", FLUGSPORT, som utkom varannan vecka 1908 - 1944. Innehåller allt från militärflyg till modellflyg. Inb. årgångar kostar US \$ 200/ stycket och hela serien ska nytryckas under en 6-årsperiod....

- Kopierat modellflygmateriel ur "DER DEUTSCHE SPORTFLIEGER" 1933 - 1944, c:a 500 A4-sidor. Kostar DM500. Alternativt kopior endast på material, som behandlar modellmotorer under nämnda period, c:a 150 sidor för DM150.

- Gerhard Everwyn har forskat i gamla patenthandlingar och därvid kopierat en mängd detaljerade patentansökningar för modellmotorer från anno dazumal till våra dagar, huvudsakligen på tyska och franska. Hela samlingen erbjuds för DM120...

- Kopierade ex av klassiska, tyska modellflygböcker från 1930 - 1945 finns att få till relativt låga priser. Kontakta Sten Persson!

- En tysk OT-medlem byggde en MANCINI M20E 3,68 cc diesel från originalritningen från 1944 (publicerad i tyska & franska publikationer under kriget) - och upptäckte att den var okörbar! En av honom modifierad version fungerar utmärkt och ritning till denna har han ställt gratis till förfogande för hugade hemmabyggare. Kopia kan beställas hos Sten Persson för 5:- i frim.



Slutligen vill vi nämna att AMZ - Antik- und Fesselflugzentrum u. - versand har en ny 64-sidig katalog ute, innehållande massor med ritningar och byggsatser till tyska OT-modeller; över 100 dieselmotorer m.m. Fås mot DM5,-, adress Im Strasser Feld 29, 5120 Herzogenrath.