



OLDTIMER

SPECIALTIDSKRIFT FÖR MODELLFLYGARE Nr 1. 1994

Omslagspojken: Se sid 24



**Sven Östlund: Att förbättra.....
Uppdragningsvarv, Wakefields mm!**



SOCIETY OF ANTIQUE MODELERS



Organ för

Svenska Modellflygares Oldtimer Sällskap

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

Årsavgift: 75:-/år

Postgiro: 88 66 95 - 6

Svenska Modellflygares Oldtimer
Sällskap,

c/o Lars Ljungberg

Årg. 23 Nr 1/1994

Red. av detta nummer:

Sten Persson



RED:

ETT nytt Oldtimer-år har inletts och den viktigaste informationen red. kan förmedla är datum för planerade OT-tävlingar/träffar.

De danska Oldtimer-flygarna arrangerar sin första tävling i vår och hälsar även svenska deltagare välkomna. Tävlingen går av stapeln på det gamla anrika fältet i Hilleröd den 23-24 april. Mat, öl och logi kan ordnas, liksom mysig samvaro på lördagskvällen. Vidare information kan fås i april genom Kurt Sandberg, som också kan samordna tävlingsanmälningarna.

Kurt Sandberg & Co i SHMFS anordnar även i år en Oldtimer-Vårtävling utanför Halmstad den 7-8 maj - se inbjudan på annan plats i detta nummer!

OT-SM arrangeras i år av Gunnar Wivardsson och Lasse Larsson och går av stapeln den 6-7 augusti på Mönarps Mosse i Västergötland. Fler detaljer i nästa nummer av OLDTIMER!

Flera insändare/inlägg har inlutit, vilket red. tackar för! Varför inte låta medlemmarna komma till tals direkt?!

Vi låter Sigurd Isacson inleda med senaste inlägget i diskussionen om

UPPDRAGNING AV GUMMIMOTORN

- Det är utmärkt att Lennart Hansson "drog upp" denna fråga, som ju är helt avgörande för oss G-modellflygare! Och ännu bättre var det att vi fick se vad vår nye skattmästare går för - jag menar ju Lasse Ljungberg! Mannen, som är OT-mästarnas "byggmästare"! Det är

tydligt inte bara skalet, som är förnämligast av alla våra flygplan, utan han vet även hur man ska behandla gummimotorn inuti.

Min käre vän Lennarts olika inlägg är bra. Ett ev. fel skulle vara att han drar in tänkandet kring moderna Wakefields etc.; där får motorn väga högst 40 gram. Gör du den grövre = starkare, så blir den kortare och går kortare tid. Så kan vi OT-flygare inte kalkylera, då vi får ha fri gummimängd.

Det bästa har visat sig vara att räkna antal uppdragningsbara varv per cm gummimotorlängd. Bifogade tabell ur min gamla bok "Modellplankonstruktion" visar sig vara ganska perfekt än i dag. Självklart måste varven multipliceras just med Lasses koefficient K.

Jag har tagit mina SM-tecken varje år med precis dessa varv - utan korrigerig med K! Bakom ligger noggranna prov med de olika G-motorer jag använt. Rent praktiska. De utförs helt enkelt med en kort motor av dagens g-band med avsett antal strängar. Märk väl, att måtten på hittills tillgängliga "Tan" givit tvärsnittsytor på 3,5, 4,8 och 7 mm² för 3,2, 4,7 och 6,4 mm gummi.

Denna provmotor drar jag upp till 75% av fullvarv; vila minst en timme, sedan 90%; åter vila och slutligen 110%. Håller den då får den åter vila, därefter uppdragning till brottvarv.

Brottvarvet på 1992 års "Tan" (brun-gult från Anders Håkansson) ligger 40% över min tabell. Jag har provat dra 20% över den, men gummit blir då oerhört hårt och utsuget till nästa uppdragning. Enligt Anders är ju dessutom "Tan" ett "engångsgummi", när man drar detta varv, som de

Maximalt tillåtet antal UPPVRIDNINGSVARV

Tvårsnittsytan på motorn = antal strängar × tvårsnittsyta per sträng.
Antal varv per cm motorlängd × motorlängden i cm = maximalt tillåtet
antal uppvridningsvarv.
Eventuell korrektion enligt korrektionstabellen dras därefter ifrån.

Motorns totala tvårsnittsyta (Y) mm ²	Max. varv per cm motor- längd	Motorns totala tvårsnittsyta (Y) mm ²	Max varv per cm motor- längd
5,4	28	37,8	10,6
8	23	40	10,3
10,8	19,8	48	9,4
13,4	17,8	56	8,7
16	16,2	64	8,1
21,6	14	72	7,7
24	13,3	80	7,3
27	12,5	88	7,0
32	11,5	96	6,6

"moderna" flygarna nog gör. Även med min tabells varv fransas gummit efter ett par flygningar; går bra att använda, men är lite håglöst urlakat, hopp-löst efter kanske 5 tävlingsflygningar.

Så är det bara att välja varv. Själv drar jag sällan över bok-ens varv med "Tan" på tävling. Det smäller ju ofta ändå - en tragedi med ett fint trimmat tävlingsplan, där åtminstone jag har lite av min själ...

1993 års nya gummi, som väl kom till Anders i somras, kan enligt honom och toppexperten Bror Eimar ges ett mellanvärde: Du måste öka arean drygt 10% för att uppnå samma effekt som med 1992 års "Tan" - men då kan du också dra c:a 10% mer. Du vinner runt 10% energi, men gummit är nog lite lurigt annorlunda... Snart lär det komma ännu bättre...

Glöm inte trimma om planet, om Du ändrar vikten på gummit. Och om Du drar extra varv så kan Du få "knorr" kvar i aktern i glidet (kropparna är ju ofta trånga). Detta har hänt mej flera gånger...
Slutligen: I KYLA MINSKAR EFFEKTEN MÄRK-BART PÅ "TAN" - MEN ÖKAR UPP TILL 40° C.

Sigurd Isacson

APRIL 29, 1911.

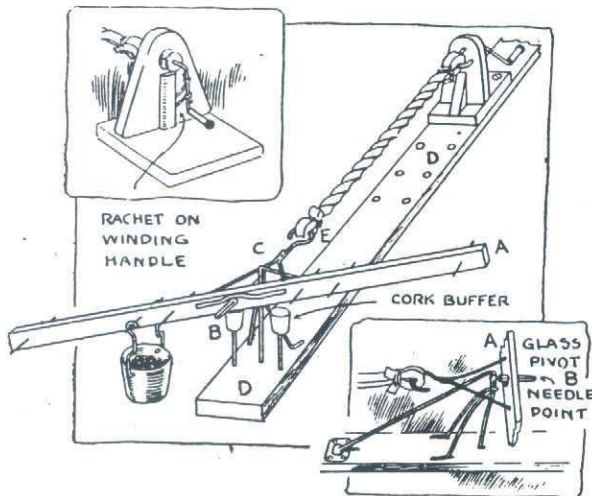
FLIGHT

TESTING ELASTIC MOTORS.

By W. LANGDON-DAVIES.

MANY readers of FLIGHT having asked for further particulars of the testing apparatus on which I obtained the data published in FLIGHT, No. 38, Vol. II, pages 750-1, I give the following brief description :-

A light wooden arm, A, some 14 ins. long, having a conical glass cap, B, passing through its centre, was mounted hori-



FÖR de medlemmar, som inte var med när seklet var ungt, vill red. gärna komma med ett bidrag i debatten, mest för att ingen ska tro att det här är ett modernt problem.

VÅREN 1911 fördes i modellflygspalten i tidningen FLIGHT en diskussion om just hur man får ut det mesta av gummimotorn; hur kraftig snodd man ska använda; hur mycket den ska dragas upp samt om man ska räkna varv eller mäta vridmoment... känns det igen?!
Som ett bevis på att inget är nytt under solen bifogas ett klipp från den 29 april 1911, som visar en anordning, med vilken en testsnodd successivt belastades (drogs upp) till sprängning, medan man via tyngder på bestämda avstånd från centrum på en arm beräknade vridmomentet. Ett splitterskydd över snodden rekommenderades!

Sigurd Isacson vill ävenså lovorda Sven Östlunds pågående serie i praktisk modellflyg-aerodynamik - se nästa sida!

EN STJÄRNA ATT VISA AERO-DYNAMIK!

Inte visste jag att vi hade en sån i Sven Östlund! Men det vet jag nu, ty han är inne just på min specialitet. Boken MODELLPLANKONSTRUKTION tillkom just för att visa min forskning i lågfartsaerodynamiken. Visst har allt utvecklats sedan 1947, men grunderna är desamma. Men mest har Sven utvecklat den enkla, lättförståeliga framställningen med kanonbra teckningar.

Synd bara att vi "oldtimers" inte har lov att utveckla våra "kärror" med turbulenstrådar och bättre profiler etc. Samtidigt är det ju förstås rätt skönt att kunna bygga allting själv, enkelt och utan ryska kolfiberkroppar och amerikanska super-fällmekanismer för propellern, för att inte tala om de fem olika tidsinställningarna, som ändrar olika roder och grejor... Inte undra på att OT går framåt mot detta - samtidigt som vi beundrar de moderna grejorna gläder vi oss åt att få flyga enkelt och känna hur själen lyfter mot molnen....

Till nyktra verkligheten: Sven har t. ex. på sidan 19 skrivit att den profilen har Re-tal 50.000 etc. Han menar rätt, men jag måste förtydliga för modellflygaren: överallt menar han "ett kritiskt Re-tal", d.v.s. att under det talet flyger modellen inte bra. Då krävs en profil, som är tunnare, mera välvd etc. Och vad menas med "under"? Jo, lägre fart eller mindre korda. Just här har vår stjärnreporter i fig. på sid. 19 glömt att ta med också kor-



dan: Re-talet består ju i princip av kordan x hastigheten. Det står mycket riktigt tidigare i texten.

Den här kordan är en viktig sak: därför har gamla modeller med vingprofiler med högt kritiskt RE-tal breda vingar, trots att inducerade motståndet eller tryckförlusten runt vingpetsarna kräver smalare vingar som på stora segelplan.

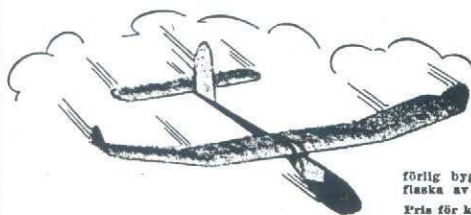
Jämför "Sunnanvind", som beskrivits i samma nummer: den har ovanligt bred vinge. Men för att hindra tryckutjämnningen över vingpetsen har jag använt behovet av V-form som 60' uppstående "vingöron". Samma förhållande råder på stabilisatorn: fenorna bromsar spetsöverströmningen totalt, utan att det "kostar" något. Resultat: stab. håller trycket (och suget) uppåt bättre vid överstegring. Den lyfter fortfarande och sänker nosen igen, d.v.s. "rätar upp". Och så är profilen resultatet av en lång forskning i det som "ingen" visste 1943: ljudvallens motsvarighet i "andra änden", som krävde helt andra, tunnare vingprofiler och breda vingar.

Det blev "SI-serien"-profiler, som faktiskt kom att dra igång den nya tidens modellflygplan i många länder.

Och nu har vingpetsens "öron" börjat komma på trafikflygplanen. Det tog sin tid...

Sigurd Isacson

Bygg segelmodellen Reynold V



— Sigurd Isaccsons verkligt förnåmna S1 konstruktion — med vår kvalitetsmaterialisats.
OBS! Reynold V är även lämplig för nybörjare med någon insikt i modellbygge. Materialisaten innehåller kontursågad kropp, färdiga spryglar, äkta japanspapper till beklädnad, startkrok, ritning och utförlig byggbeskrivning samt även en flaska av vårt omtänkta Speciallim.
Pris för komplett materialisats kr. 7: 25

STAG-MATERIAL ÄR KVALITETSMATERIAL

BALSA

till marknadens lägsta pris får Ni från oss — rekvirera vår nya prislista å balsaflak och lister etc., den erhålles gratis och portofritt.

Till Industrifirman Stag Bollnäs

Rekvirera i dag. Sändes mot postförskott + porto.

Namn

Bostadsadress

Postadress PT 6

VÄNNEN Markku Tähtkäpää från Åbo, som redan flera gånger tidigare via Kurt Sandberg försett oss med intressant OT-material - inte minst ritningar - har skickat oss ett jult-brev, som vi inte vill missunna våra medlemmar:

Hei Kurt!

Tack för ditt brev. Det är trevligt att få känne-dom om Er kraftig "Old-Timer" - verksamhet. Vi saknar ju sånt helt och hållet. Det är några in-divider, som sysslar med hobbyn, men det finns ej någon gemensam verksamhet. Låt oss önska att Er en-tusiasm väcker oss här så småningom! De originala glidarna är i sina göm-ställen, men ritningar tor-de finnas ännu.

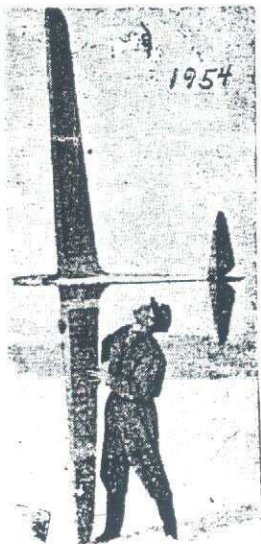
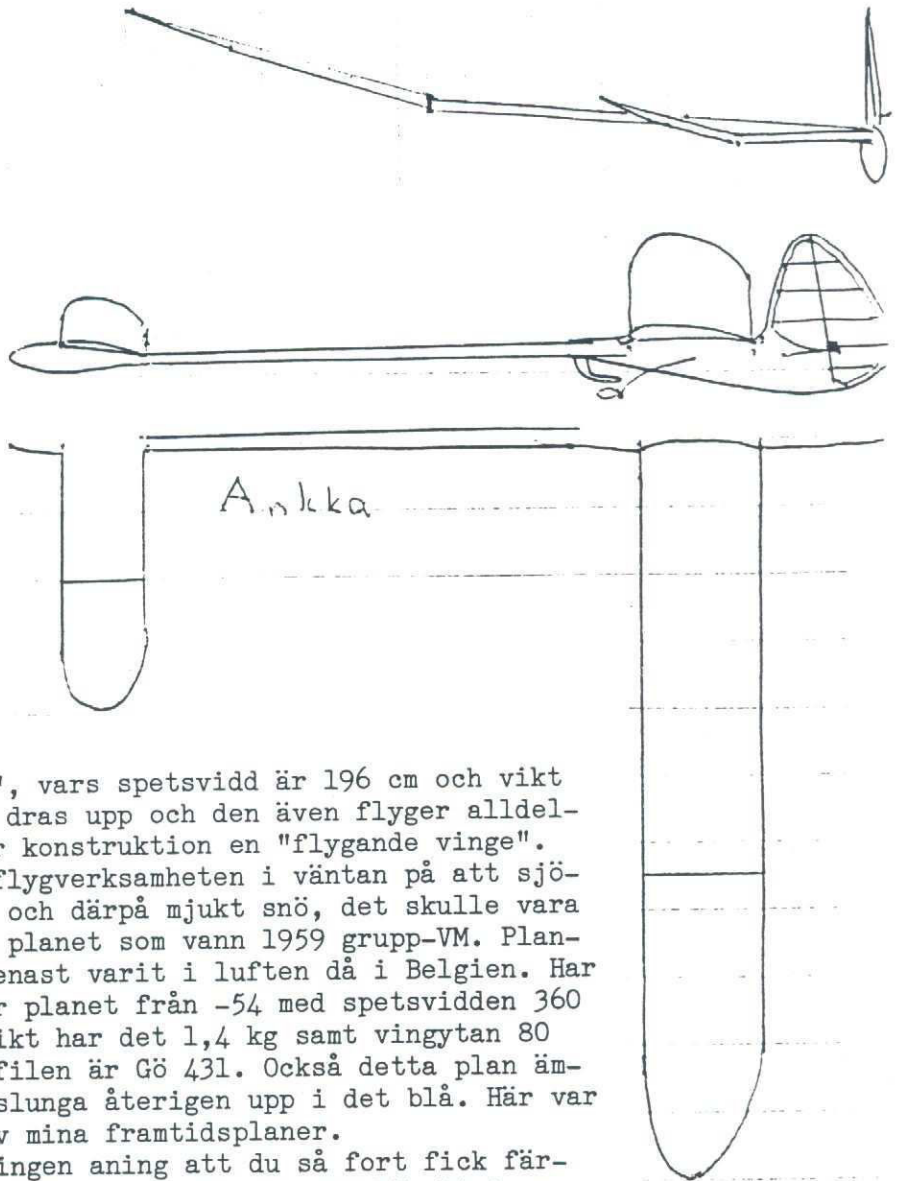
Jag byggde i våras en "anka", vars spetsvidd är 196 cm och vikt 480 g. Glidaren är lätt att dras upp och den även flyger alldel-es vackert. Nu har jag under konstruktion en "flygande vinge".

Vi har haft en paus med flygverksamheten i väntan på att sjö-arna får ordentligt istäcke och därpå mjukt snö, det skulle vara toppen. Tänker ännu prova planet som vann 1959 grupp-VM. Plan-et har senast varit i luften då i Belgien. Har även kvar planet från -54 med spetsvidden 360 cm och vikt har det 1,4 kg samt vingytan 80 dm². Profilen är Gö 431. Också detta plan äm-nar jag slunga återigen upp i det blå. Här var en del av mina framtidsplaner.

Hade ingen aning att du så fort fick fär-digt "MT-13". Roande är att den högaktnings-fullt åldriga Sigurd hämtade ner planet från trädet. Förvånande är dock; den ursprungliga "13"-stammen skulle ha stått ut för till och med bollspel, men din brast. Hoppas att Din "Diktator" ännu fly-ger i framtiden. Kom ihåg: RAKA VINGAR!

Skall kontakta igen när det förekommer något nytt. Medsamma önskar jag Dig och Er alla "Old Timers" där en God Jul och ett Gott Nytt År!

Markku



SLUTLIGEN en vädjan:

MÄRK MODELLERNA!

På oldtimertävlingarna har jag många gånger saknat lite information om resp. modell. För oss som inte var med "på den tiden" är det ganska svårt att kän-na igen och hålla isär eleganterna. Jag skulle därför vilja se en (väl synlig

men gärna diskret) etikett på modellen, som talar om historiken, t.ex. årtal, konstruktör, segrar o.s.v. Det är ju faktiskt museiföremål, som vi håller på med!

Johan Bagge
Norrköping

ETT PILOTPROV:

MODELL- FLYGPLANET

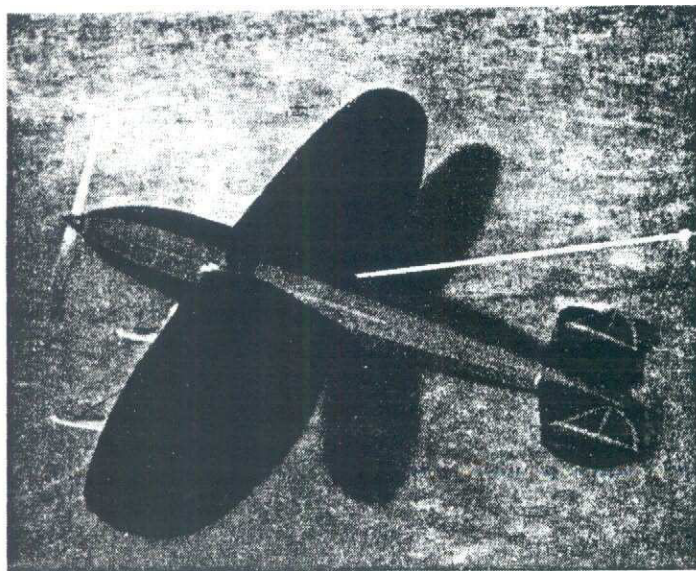
som manövreras
från luften

EN VÄRLDSNYHET



Den bryant-meissnerska modellen har startat.

I FLYGVAPNETS tidning "Flygpost" nr 3 1942 hittar vi ovanstående rubrik och artikel om ett märkligt modellplan, som red. - trots mycket letande - ej sett omnämnt i någon annan litteratur från krigsåren. Artikeln på två sidor handlar om en patentsökt uppfinning, som signaturen "Watson" benämner "det styrbara modellflygplanet". Upphovsmannen var en furir Rudolf Bryant-Meissner, som fick idén, när han en vinterdag 1939 skrinade på Värtans is med ett skridskosegel. Furir Bryant-Meissner, som var modellflygare och privatflygare, lät den kände modellbyggaren Gösta Hellström bygga en provmodell, som ett år senare testades just på Värtans is (se vin-



Modellflygplanet under full roderkontroll.

jettbilden!).

Så här beskriver uppfinnaren det hela: "...Principen i min idé var att låta ett flygplan med två meters spännvidd vara upphängt i en tre meter lång lättmetallstång, vars andra ände med en kulle var fäst i ett bälte, som spändes fast på "föraren". Det fann här också en liten spak, med vilken planet skulle manövreras. Rörelserna överfördes till flygplanets roder medelst linor - och alltsammans verkade exakt som i ett riktigt flygplan." "...Man spänner alltså fast bältet med stängen kring midjan och för planet framför sig. När starthastigheten är tillräckligt stor drar man - precis som på ett riktigt plan - spaken åt sig och flygplanet stiger då från marken och drar stängen med sig. Vill man sedan göra en sväng, manövrerar man spaken på exakt samma sätt som i en riktig maskin, och detsamma gör man om man t.ex. vill göra en roll. Landningen sker också genom att man minskar farten och sedan låter planet elegant ta mark...."

Konstruktionskostnaden för provplanet var mellan 2-och 300 kronor, vilket var på tok för dyrt för serieproduktion. Genom en omkonstruktion, varvid man bl.a. slopade skevrodren, räknade man med att kunna sälja planet för 20 kr./st., vilket skulle ge uppfinningen möjlighet att bli "...schlagern för dagen och alla ungdomars hobby.." Det betonades att planet inte bara var en leksak utan ett redskap, som "...kommer att lära ungdomen, hur man skall flyga ett plan - kommer att lära

Forts. på nästa sida!

NOVEMBER 1943

FENIX-förnämlig motormodell

Originalmodellen är försedd med en stoppanordning för gummimotorn, anbringad i nosblocket. För de modellbyggare, som önska förse sin modell med en spår har vi på ritningen medtagit en skiss av denna. Då det stora flertalet modellflygare ej på långt när känner till principen och utförandet på denna spärrmekanism, skall vi här säga några ord därom innan vi ger oss in på själva bygget av modellen.

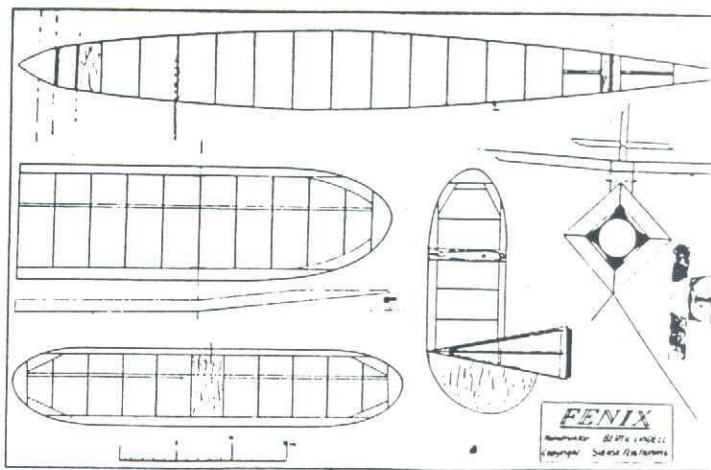
Spärren gör det möjligt att använda en gummimotor, som är en halv gång längre än hakavståndet i kroppen, i detta speciella fall 90 cm. Det enda man behöver gå i författning om är en liten spiralfjäder $20 \times 2,5$ mm samt 2 brickor med läl för propelleraxeln. Eventuellt kan man använda ett s. k. axialkullager mellan bakre bussningen och brickan. Principen är denna: spiralfjädern (a), som ligger an mot den på axeln (b) fastlödda brickan (c) skjuter ut propelleraxeln då fjäderns spänning mot slutet på motortiden blir större än gummimotorns, varvid den i rätt vinkel böjda delen av propellerkroken stoppas upp mot nabben (d), vilken består av en bit pianotråd, instucken i nosblocket och förskjutbar i sin längdriktning, enär denna bestämmer gummimotorns sträckning i samma ögonblick propellern slutat arbeta. Ju längre ut nabben förflyttas desto tidigare stoppas motorn. Normalt skall gummisnodden ligga i en svag båge i kroppen. Den får emellertid ej ligga mot spanten då gummioljan i så fall förstör klädseln.

Kroppen. Allt material bör helst vara av balsa, men även lind kan användas, varvid måtten på listerna väljs härefter. Kroppen är av s. k. diamondtyp, d. v. s. ställd på kant. Två sidor byggs och limmas tillsammans. Longeronerna är av 3×3 mm lister, tvärlisterna kan med fördel vara av en klenare dimension — t. ex. 2×3 mm på högkant. Den ganska långa "luftsläppen" kapas mellan de dubbla aktre tvärsparterna först sedan kroppen helt är färdigbyggd, då såväl nos- som akterspant förses med 2 mm plywoodramar. En plywoodbit, 34 mm i fyrkant, limmas fast vid luftsläppen som fäste för gummikroken. Stjärtpartiet görs löstagbart och fasthålls vid kroppen med gummiband, vilka häktas fast i små gummikrokar, limmade till de längsgående listerna i sista kroppsegmentet.

Vingbocken, som är 160 mm lång, 20 mm bred och 10 mm hög, skall limmas fast på kroppens översida mellan tredje och nionde segmenten. Sidornas balsaflak med tvärgående fibrer förbindes med en balsaskiva, på vilken vingen skall ligga. I bokens framkant och även i bakkanten limmas 2 pianotrådar, vid vilka de gummi-band, som skall hålla fast vingen, hakas fast.

Vingen är av en ganska vanlig typ med Clark Y-profil och vackra elliptiska spetsar. V-formen är 55 mm. Spryglarna skärs ur 1 mm bal-

Bertil
Lindell



presenterar en trevlig M. 1:a

saflak. Framkantlisten är av 8×8 mm lister och bakkanten 3×8 mm balsa, mittbalken 3×3 mm. Den går genom hål, som gjorts i spryglarna härför. De bägge vinghalvorna knäcks in vid spryglarna såsom ritningen visar det. Limfoget förstärks med en list av hårdträ. Mittsektionen är 20 mm bred och kläs på över- och undersidorna med balsafanér och även här skall limfoget förstärkas med tunn list. Spetsarna skär man ut 4 mm balsaflak eller 3 lamelllimmade 2 mm flak. Vid slipningen med fint sandpapper bör man ägna speciell omsorg åt dessa detaljer.

Stabilisatorn, vars profil är symmetrisk, byggs i ett enda stycke med en balsaklädd mittsektion, på vilken fenan limmas. Framkanten är av 4×5 mm lister, bakkanten av 3×8 mm och mittbalken slutligen 3×3 mm. Samma mått används även till fenan, som dock saknar mittbalk. Spryglarna görs av 11 mm och spetsarna av 2 mm balsaflak.

Fenan tillverkas i två delar, den undre, som skall limmas till luftsläppet, och den övre, som fästes vid stabilisatorns balsaklädda mittparti. Innan stjärtplanen anbringas på sin plats bör man tänka på att ge stabilisatorn en någorlunda riktig inställning i förhållande till vingen. Fenan bör snedställas en aning för att motverka propellerns vridmoment. Detta är betydligt svårare att göra senare, akterdelen måste ju "pallas" från två håll under trimningen. Underfenan är av 1 mm balsaflak och klädd med japanpapper.

Landningsstället bockas av 1,25 mm pianotråd och antingen fastlimmas direkt till kroppen eller görs löstagbart. Två 40 mm långa och 3 mm "grova" aluminiumrör kan i så fall lämpligen användas härtill. De tillplattas något så de passa till benens dubbelvikta ändar och fastlimmas vid tredje tvärlisterna framifrån räknat.

Hjulen är av 1 mm plywood och har en diameter på 25 mm.

Propellern med den pålimmade spinnern är gjord av balsa, men i brist på detta material kan man använda lind. Diametern är 350 mm och stigningen 465 mm. Bladen görs elliptiska med största bredd 36 mm på en tredjedels avstånd från spetsarna. Den dopas och slipas tills fullgod yta erhållits.

Nosblocket förfärdigas av en balsakloss, som borras ur så att spärranordningen kan få plats. Gör för övrigt gärna urborringen stor, ty ju lättare blocket är desto bättre. Framre plywoodplattan med dess lager pålimmas först. Propelleraxeln bockas som ritningen visar. På denna träas bakre plywoodskivan, spiralfjädern och brickan, som fastlödes, och därefter limmas alla delarna tillsammans. Blocket avrundas i kanterna så att det framtill blir cirkelrunt.

Motorn består av 9 m $\frac{1}{4}$ " brun snodd, fördelade på tio strängar.

Klädseln. Modellen kläs helt med japanpapper, som sträcks väl och dopas 2-3 gånger med zaponlack. Då avståndet mellan spryglarna i vinge och stjärtparti är ganska stort, bör man klä dessa delar med fibrerna längs med spryglarna.

Viktigare data: Modellen flyger i klass M. 1 och har en spännvidd på 70 cm. Totala längden är 70 cm, vingytan 6,54 kvdm och största kordan 10 cm. Genomsnittssektionen är på 49 kvcm enligt de internationella bestämmelserna. Stabilisatorytan är 33 % av vingytan.

Forts. från föregående sida:

...dem, hur spakarna skola skötas och hur rodren reagera. Med större färdighet följer också, att "eleverna" - liksom de blivande motorflygarna - kunna fortsätta vidare med mera avancerad flygning..."

Något som inte framgår av artikeln är hur planet i fråga framdrives. Det borde vara försett med en förbränningsmotor, men någon sådan varken nämns i artikeln eller syns på fotona...

VEM VET MERA OM DETTA PROJEKT?

Sten P.

→ **ANNONS** ←

KLASSISKT "SKALAPAKET"

5 förnämliga volymer för skalaentusiasten:
 R.Moulton: Flying Scale Models (1956)
 W.O. Doylend: Aircraft in Miniature (1957)
 J.H. Stevens: Scale Model Aircraft (1933)
 -inbunden antikvarisk raritet!
 W.F. Combs: Making Scale Model Airplanes fly. -modern, oumbärlig bok för friflyg-skalamodellbyggaren!
 Sundström-Krause-Valenti: Skalamodellbygge - svensk klassiker från 1946!
 Allt för 400:- ! Ring Sten Persson, tel. 035/104943

Att förbättra sitt modellflygande

Del 2.

Hur kan vi praktiskt tillämpa sammanhanget runt modellflygaren och hans redskap?

Det vi berört i första avsnittet var en snabbgenomgång av de huvudsakliga orsakerna till en modells flygförmåga. När ett så här vidsträckt ämne som lågfartsaerodynamik behandlas så kortfattat som vi gjort i den översikten, blir det med nödvändighet på en ganska elementär nivå. En grundtanke har ju också varit att innehållet i första hand vänder sig till dem som kanske tycker sig behöva ytterligare påbyggnad av sina grundinsikter i ämnet.

I den här avdelningen är målsättningen att ge en över blick på några av de viktigaste faktorerna som gör att vi kan modellflyga med rimliga möjligheter till framgång. I det första avsnittet tog vi inte med tex. tröghetsmomentet och koncentrerad tyngdpunkt. Detta kan vi återkomma till här nedan.

Oldtimerflygaren

Modellflygaren själv är den viktigaste komponenten och bildar tillsammans med modellen ett system.

Andra viktiga delar i detta system är: Målsättningar, bygget, trimmning och flygträning, förmågan att flyga i olika vädertyper, tävlingstaktik, fysisk träning, olika hjälpmedel osv.

Modellflygaren ska kunna flyga sin modell i olika vädertyper och kunna välja en taktik som är anpassad till rådande förhållanden.

Som vi ser är vägen till rimlig framgång, en produkt av många viktiga delar, som alla måste fungera någorlunda för att det hela ska lyckas, och det vill vi ju att de ska göra.

Målsättningar

Gör allra först klart för dig vad den övergripande målsättningen är med din verksamhet. På vilken nivå vill du lägga dig? Är det på hobby-nivån eller sport-nivån, och var där? Se vidare under rubriken: "Några avslutande reflektioner".

Gör sedan upp en lista på underordnade målsättningar som passar in under din huvudmålsättning.

Tex. målsättningen med din modell:

1. Att den ska flyga stabilt.

2. Vara relativt lättbyggd. Då är den troligtvis också lätt att reparera på fältet, om något skulle inträffa.

Vidare: Vad är din målsättning med flygträningen?

1. Det kan tex. vara att träna på de olika moment som ingår i tävlingssammanhanget. Dela upp det i

stegvisa moment och sök förbättra varje del något vid varje träningsstillfälle.

2. Din modell har säkert speciella fördelar som få andra har. Analysera vilka de är och träna dig utnyttja den insikten på bästa sätt efter dina förutsättningar.

3. Träna upp din omdömesförmåga i olika sammanhang. Tex. att se och bedöma vädret och termikens utveckling. Och bedöma modellens uppträdande, så att du kan vidta rätta trimmningsåtgärder.

All framgång bygger på rätt upplagd träning, och det finns inga genvägar här. När du genomfört din träning på det sätt du anser passar dig, ska du se att då tävlingen startar, ger den vetskapen ett ökat självförtroende, rimliga framsteg och större glädje.

Bygget

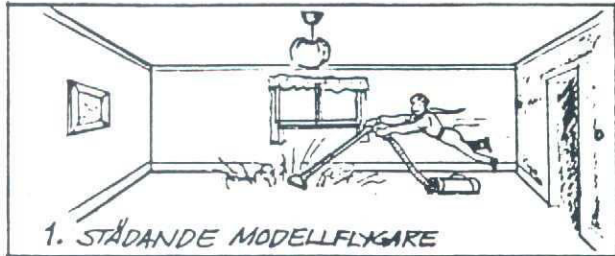
En effektiv konstruktion är nödvändig för framgångsrika flygningar. Alla kan bygga starkt och tungt, eller lätt och svagt.

Men det handlar om att kunna bygga *lätt* och *starkt*. Varje byggdel ska bara vara så stark som den behöver vara, inte mer. Analysera varje del ur den synvinkeln. En bra våg öppnar ofta ögonen för hur man bygger. Speciellt stabben, fenan och vingpetsarna måste vara lätta eftersom de ligger längst bort från tyngdpunkten. Du får då så lågt *tröghetsmoment* som möjligt. Spara på material, lim och lack på dom delarna.

Koncentrerad tyngdpunkt arbetar åt samma håll. Om du behöver barlasta din modell för att komma

upp till minimivikten, ska du lägga barlasten så nära tyngdpunkten, att du får någorlunda rätt tyngdpunkt. Lägg inte barlasten långt från tyngdpunkten och inte heller i tyngdpunkten. Trimbarlasten bör vara liten och kan ligga i nosen.

Ett bra byggtips: I pauserna av ditt bygge, koppla gärna av med något annat tex. dammsuga, torka golv,



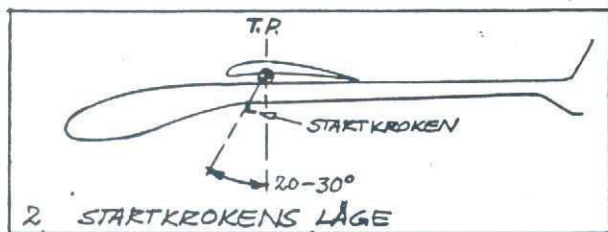
diska, bädda. Varför???

Ja kvinnorna i familjen accepterar bättre ens vistelse i byggrummet eller i nerdammade lägenheter om vi hjälper till lite.

Trimning av en segelmodell, flygträning.

Välj en lugn dag och handglid modellen så att den varken stallar eller trycker. Palla under stabbens fram eller bakkant. Kolla att tyngdpunkten ligger på rätt ställe, och att den flyger rakt fram.

Nu är det dags att ta till linan, kanske 20-25 m först. 20-30 sek. på timern. Startkroken bör ligga ca 20-30° framför TP. fig 2.



Skär modellen ut åt någon sida, flytta startkroken en aning framåt. Jazzar den, eller inte vill stiga riktigt, flyttar du kroken bakåt. Kolla också kurvningen. Om du inte har kurvrodret eller som ett komplement till kurvrodret kan man använda lite asymmetriska vingar.

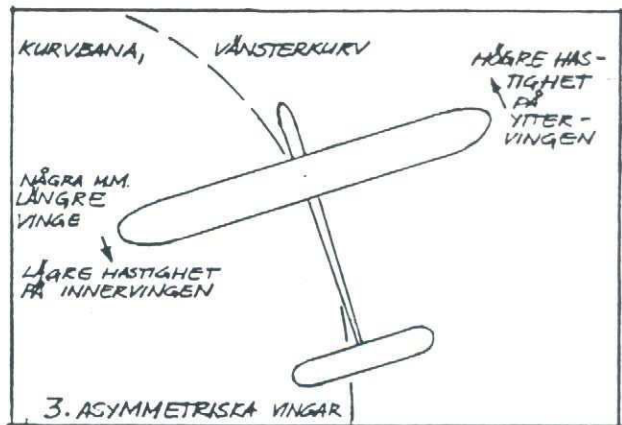
Dvs. den vingen som gör innersvingen, tex. vänster vinge, ska då vara några mm längre än yttervingen.

Yttervingens högre hastighet gör att om modellen inte vore stabil i roll och girplanet, skulle modellen nu gå i störtspiral.

Men det som nu sker är i stället att modellen vrider fram innersvingen något och får jämnvikt genom en något högre anfallsvinkel, och kurvar elegant. fig 3.

Man kan också göra innersvingens anfallsvinkel något större, och på det sättet få modellen att kurva.

När du är nöjd med kurvningen, palla då upp stabben till stallgränsen och ta bort 0,5 mm.



Flyg sedan så mycket som möjligt i olika vädertyper också i sämre väder. Det finns ingen ersättning för detta. Du måste öva upp känslan i armen vid starten, så att du och modellen på linan fungerar automatiskt tillsammans för att nå högsta höjd under olika yttre omständigheter.

I många fall startar en oldtimermodell säkrare och får bättre höjd om man flyttar fram tyngdpunkten en del. 30-35% av kordan är inte ovanligt. Det gäller segelmodeller, med korta kroppslängder där avståndet mellan vingens bakkant och stabbens framkant är under 2,5 ggr vingkordan.

Naturligtvis måste man samtidigt hålla ett öga på avståndet till laterakcentrumet, (se fig 20 i del 1), och också öka vinkelskillnaden mellan vingen och stabben. Varje modell har här en viss marginal som man kan röra sig inom.

På inte alltför breda vingar är det en fördel att skränka vingarna, dvs. minska anfallsvinkeln ut mot spetsarna något. Du får då bättre stabilitet, och mindre kraftförluster i spetsvirvlarna.

Var uppmärksam på att vid stark vind kan du behöva flytta startkroken något framåt. Vid mycket svag vind något bakåt, för att få modellen att stiga utan att du behöver springa benen av dig.

Trimning av en gummimotormodell

Du bör redan på byggstadiet ha beslutat om modellen ska flyga höger-höger eller höger-vänster, och tex. sidoriktat fenan och nosblocket efter detta beslut.

Första steget i trimning av en motormodell är i stort sett detsamma som för en segelkärria. När tyngdpunkten ligger där den ska enligt ritningen, kanske omkring 50% av vinkordan, handglider du modellen så att den varken stallar eller trycker, genom att öka eller minska vinkelskillnaden mellan vingen och stabben.

Stabben bör som regel ligga i centrumlinjen på modellen, så det är vingens anfallsvinkel du får öka eller minska.

När du är nöjd med glidet kan du dra upp gummi-motorn 50-100 varv och se hur den uppför sig.

Koncentrera dig först på att få en god glidfukt. Är den för brant kan du antingen flytta vingen något framåt, eller lätta modellen i nosen. Hackflyger den gör du tvärt om.

När glidet är tillfredsställande ägnar du dig åt stiget. Stiger den för brant pallar du upp till mellan nos och nosblock, är det för flackt stig pallar du ned till.

Propelleraxeln bör alltid ha någon grads riktning åt höger för att motverka propellervridningen. Den och sidoriktningen av fenan använder du för att få kärran att kurva, både i stiget och glidet.

Det är ofta fördelaktigare att trimma in ett höger-höger flygmönster än ett höger-vänster, det brukar visa sig speciellt i samband med termikanslutning. Om nu inte ritningen säger något annat förstås.

Öka sedan varvtalet långsamt stegvis, upp till ca 70% av max. varvtal, så att du i tid kan upptäcka felaktigheter, som du då kan rätta till utan att efteråt behöva sopa ihop kärran som en vedhög.

Mycket av modellens prestanda beror på propellerns utformning och effektivitet, därför ska vi nu ägna oss något åt detta.

Tillverkning av en propeller

Propellerämnet bör vara av relativt hård balsa och kan vara något större än yttermåttarna på den färdiga propellern.

De viktigaste verktygen är en vass kniv (en ny morakniv tex.) och en vinkel.

Det är praktiskt att först göra mallar av front och sido-projektionen av tunn kartong och rita av dem på balsaämnet.

Rita då först upp den sett framifrån och skär ut den. Det är viktigt att kolla att alla sidor därefter är vinkelräta från ett plant underlag.

Nu ser ämnet ut som fig 4 a. visar och här borrar du nu centrumhålet absolut vinkelrätt, och exakt i centrum.

Därefter ritas sidoprojektionen upp, fig b. och tillskäres.

Nu kan du börja att snedskära ämnet enligt fig c. Skär du som fig. visar blir propellern högergående vilket är det vanligaste.

Tänk nu också på bladets profil och skär som fig d. visar.

Nästa steg blir att forma bladen med fil och sandpapper till en vingprofil enligt fig e.

Propellern putsas nu med fint sandpapper på en slip kloss, så att den blir jämn och att båda bladen blir lika tjocka på motsvarande ställen. Känn efter med fingertopparna så att resultatet blir perfekt.

Slutputsningen till rätt form är ett viktigt moment

för propellerns effektivitet.

Använd de sektionmallar din propellerritning ev. innehåller för att kolla att bladens vinklar är lika på motsvarande ställen.

När slutputsningen är klar ska propellern balanseras. En rak axel träas genom centrumhålet, som får vila på tex. två rakbladsegg, som man monterat i absolut våg. fig f. g.

Om nu ena bladet visar sig vara tyngre kan det bero på att det är något tjockare, vilket du först måste konstatera genom mätningar på olika ställen.

Är de båda bladen lika tjocka kan ändå ena bladet vara tyngre därför att träet är något hårdare på ena sidan.

Putsa inte mer på det tyngre bladet utan den fortsatta utbalanseringen får göras vid lackningen.

Hela propellern lackas nu med Zaponlack några gånger med putsning mellan varje gång.

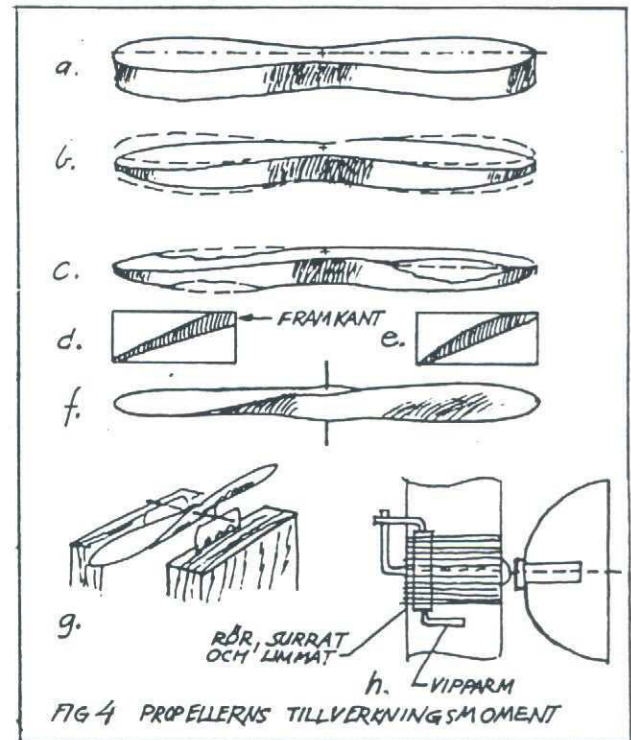


FIG 4 PROPELLERNS TILLVERKNINGSMOMENT

pellern väger jämt.

Därefter fortsättes lackningen av hela propellern tills en blank yta uppstår, det kan behövas 10-15 lackningar för att klara det.

Så kan axelhålet lagras antingen med brickor eller rör. En enkel och tillförlitlig frikopplingsanordning monteras också. Fig h.

Nu har du en färdig oldtimerpropeller gjord efter en 40-tals beskrivning. Kontrollera nu en sista gång att den är rätt utbalanserad och montera den sedan på din kärra. Happy landings!!

Innehållet under rubriken "Trimning av en gummi-motormodell", baserar sig också på beskrivningar från 1930- 40-talet. Det finns naturligtvis modernare syn-

punkter på detta ämne, men är vi oldtimare så är vi.

Vädertyper.

Din modell ska fungera också under dåliga yttre omständigheter. Vad är dåligt väder?

Vind upp till 8-10m/sek, regn, kyla, dimma, turbulens osv. Träna att flyga också under sådana omständigheter.

Träna mycket på att hitta bra "luft", dvs. lär dig känna när termiken lyfter, och skillnader mellan en vindby och lyft.

Det är viktigt att öva upp den egna känslan för små temperaturförändringar och luftrörelser. Var också vaken för väderreporter och utveckling av nya vädertyper, så att du kan anpassa dina flygningar efter detta. Lysna på sjörapporten den är ofta utförligare. Ge också akt på naturens egna termikjägare, glador, måsar och andra segelflygare.

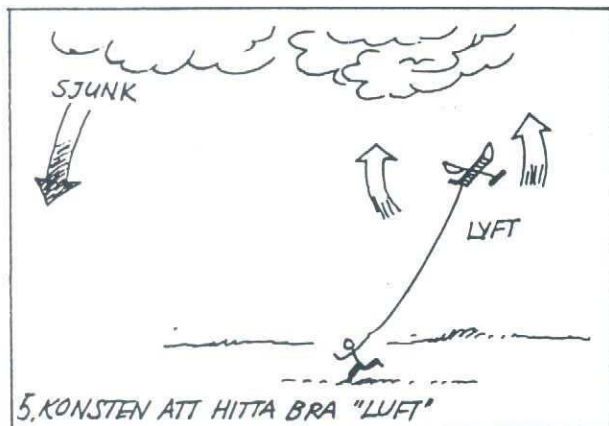
Någon kunskap om metrologi på micronivå, dvs. den som gäller nära markytan, är avgjort till fördel för att kunna bedömma varför, var, när och hur en termikblåsa skapas och utvecklas. Se "Nya radioflyg-boken" av Per Lundqvist och "Små flygplan" av Bo Gårdstad

Tävlingstaktik

Den är i stor utsträckning baserad på rådande och kommande flygväder.

Det finns ingen fullgod ersättning för bra "luft". Hur bra en modell flyger av andra skäl, så uppvägs detta mer än väl av om du kan hitta termiken och placera kärnan i den. Det är en taktik som är svår, men om den fungerar ger bäst utdelning.

Om väderprognosen talar om ökad vind, överväg då att lägga dina starter så tidigt som möjligt. Eller om vädret ser ut att stabilisera sig, är det då tänkbart att senarelägga dina starter?



Det finns också något som heter piggybacking, dvs. man väntar tills andra som kanske är bättre på att hitta bra luft, startar och försöker att göra på samma sätt. Det är en taktik som tillämpas ibland.

Men var försiktig, då och då utvecklas också ett sjunkområde där termikblåsan lämnat markskiktet.

Tänk också på att den som gör minst antal misstag på en tävling oftast blir den framgångsrikaste. Så eliminera därför dina och din modells svaga punkter så långt det går under din flygträning.

Skriv gärna ned dina erfarenheter från varje tävling. Det som gått bra och varför. Och det som inte gått som du tänkt och hur du kan förbättra detta. Det är ofta till stor hjälp inför nästa tävlingstillfälle.

Fysisk träning

Tillsammans med flygträning är det en stor fördel att regelbundet utöva någon form av kroppsrörelser, utöver själva flygträningen. Det är bra för både hälsan och psyket. Fysisk träning höjer också din psykiska styrka. Tankeverksamheten stimuleras och blir bättre.

Jogging, tennis, simning och liknande aktiviteter är lämpliga att komplettera din flygträning med.

Om du flyger tre starter med två modeller och dom hamnar c:a 1 km bort, får du gå över 1 mil bara för att hämta kärorna, kanske detta program två dagar i följd.

Sen ska du dessutom vara koncentrerad i starterna, tänka klart, göra en rätt taktisk bedömning och åstadkomma en fullgod start.



Därför behöver du vara i god form både fysiskt och psykiskt. Det ökar också ens självförtroende, och man får då ofta större framgång och behållning av sin hobby.

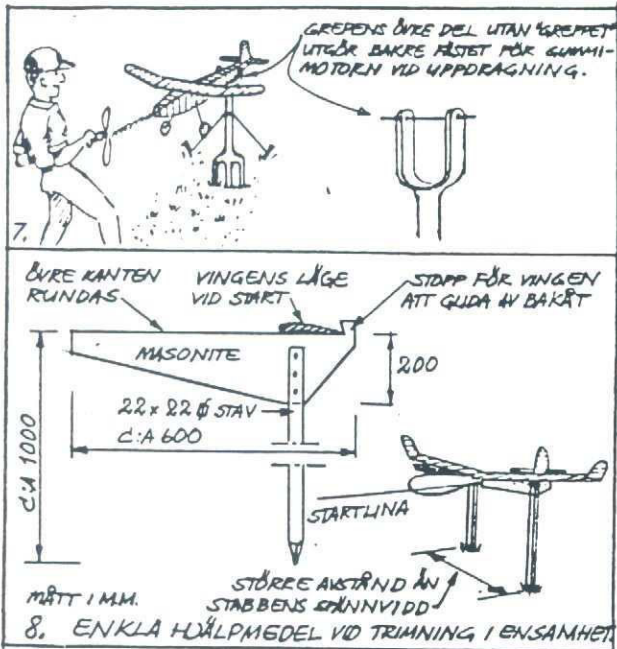
Olika hjälpmedel

Startlinan får inte vara av en kvalité som töjer sig vid olika temperaturer och får inte vara för tjock. En 0,5 mm dacronlina, 100m lång, och som håller för c:a 13 kg minst, är bra, tunnare linor trasslar sig gärna.

En del använder sig av termiksökare av olika sorter. Det bästa hjälpmedlet i det fallet är att uppöva den egna känslan för små luftrörelser och termik, och också känslan i handen och armen då modellen stiger på linan.

Ett tidtagarur och en kikare 7x50 är redskap som kan vara till god hjälp.

En enkel innovation när det gäller uppvridning av en gummimotor då man är ensam, är en vanlig grep nedkörd i marken. Den övre horisontella delen, själva greppet, är borttaget. Där placeras nu det bakre fästet för gummimotorn. Två staglinor fästes i marken och utgör mothåll. Fig 7.



En bra växelhandbort med räkneverk, hör också till utrustningen.

En enkel starthjälp för segelmodeller är två masoniteskivor fästade på var sin fyrkantstav, 22x22mm, som drivs ner i marken. Avståndet mellan skivorna bör vara något större än stabbens spännvidd.

Vingarna, som i starten vilar på masoniteskivornas övre kant, glider över dessa när du löpstartar så snabbt som möjligt. Modellens stiger då lätt därifrån utan att du har behov av någon medhjälpare.

Masoniteskivornas övre kant, där vingen placeras, bör lutats några grader så att vingen får en positiv anfalls-vinkel. Fig 8. Ide' givare till de här två redskapen är C-J Eiroff.

Ovanstående snabbgenomgång av orsakerna till en modells flygförmåga och sammanhangen som gör att modellflygaren kan få rimlig framgång med sin sport, får inte fattas som eviga "sanningar". Forskningen går hela tiden framåt och olika synpunkter på dessa detaljer finns förvisso.

Om du vill fördjupa dig mer i detta intressanta ämne, om modellflyg och aerodynamik, finns en del speciell litteratur att tillgå. Det är lite tunt på svenska, men på engelska finns mer att välja på.

Bland böcker på svenska finns "Hur man konstruerar modellflygplan" av Sigurd Isacson, från 1947, och "Hobbyboken", 1944-1969, men dessa är svåra att få tag på numera. I "Modellflygning" av J.O Molin och C.G.Sundstedt, från 1978, finns också en del att

hämta. "Flyglära och aerodynamik" av Bengt Söderholm är mycket värdefull.

Tidskrifter: I "Modellflygnytt", finns några artiklar från 70-talet som är intressanta om "aerodynamik och modellflyg" av Hansheiri Thomann och Peter Wanngård.

Bland engelsk litteratur finns Martin Simmons: "Model Aircraft Aerodynamics" från 1978. Från USA, Frank Zaic, "Model Aeronatics Year Book, från 1935-1965, också "Rubber Powered Model Airplanes av Don Ross, är fylld av intressant material.

"Aeromodeller Annual" vars olika årgångar ofta har värdefulla artiklar.

Bland alla tidskrifter vill jag bara nämna "Aeromodeller", "Model Builder", "Model Aviation", och "Model Airplane News" som särskilt intressanta.

När det gäller inköpskällor för flyglitteratur kan vi nämna Stig Kernell, Södergatan 4, 573 00 Tranås, som ofta har eller kan skaffa fram äldre svensk och utländsk flyglitteratur.

Hobbybokhandeln, Box 8153, 104 20, Stockholm kan ha en del, och där kan du också beställa utländsk flyglitteratur på ett bekvämt sätt.

Några avslutande reflektioner

De flesta medlemmar som är anslutna till oldtimerrörelsen i Sverige har nog ingen anknytning till en lokal klubb för oldtimerverksamhet. Och det är en stor nackdel ur den enskildes perspektiv för utveckling. Det kan vara svårt att bedriva en hobby ensam på en ort, utan att ha någon likasinnad att kommunicera med.

Det finns egentligen ingen ersättning för en sådan klubbverksamhet. Men den här lilla miniserien om aerodynamik och praktisk utövning av oldtimeraktiviteter, är därför ett försök att i någon mån fylla detta behov.

Ett behov av fortbildning för de enskilda medlemmar som kanske känner sig sakna kontakter och impulser i sin närmaste omgivning för vidare framsteg i sin hobbyverksamhet.

Innehållet kan också ge perspektiv från nutid till oldtimertid på vår hobby som kanske kan vara berikande.

Men det är inte något försök att tänja på de regler och principer vi flyger efter i oldtimersammanhang.

Vi både bygger och flyger så tidstypiskt som det praktiskt är möjligt, men det hindrar ju inte att vi även skaffar oss modern kunskap om vår hobby, det är bara stimulerande.

Att gränsdragningen för trimning av oldtimermodeller ofta går från oldtimertid till nutid i olika banor visar tex. artikeln om hur man behandlar gummimotorn, i "Oldtimer" nr 1, 1976.

Där redovisar skribenten först äldre tillvägagångsätt, och sedan de fullt moderna principerna för hur

man trimmar en gummimotor, och hur man lagrar den mellan tävlingarna.

Det berättas om hur moderna modellflygare sköter snodden, och olika experiment gjorda 1971 i USA, redovisade i "Modellflygnytt" nr 5, 1971.

Det är ju så det i praktiken går till i samband med oldtimertävlingarna, där många på modernt sätt, maximalt utnyttjar gummimotorns möjligheter för att få goda flygningar.

Det är också glädjande med de senaste artiklarna om gummimotorns utnyttjande. De sägs ju vara världens starkaste motor i förhållande till vikten? Men hur hanterar man den för att få ut max. av kraft nu 1994?

Ja med tanke på dom som inte har antalet varv på



tampen i ryggmärgen, och att vi nu har rätt många gummimotorklasser med olika längder och dimensioner på gummimotorn.

Så vad vad gör vi?

Med utgångspunkt från den nya snodden "FAI Tan2" som verkar vara bättre än tidigare gummimaterial och alltså mycket lämplig för oss, så föreslår vi att någon får i uppdrag att göra praktiska prov med de olika dimensionerna som är passande för Oldtimerklasserna A, B, C, TP, och D.

Hur många varv i praktiken får man in maximalt, givetvis med en marginal på säg 10-12%? En tabell över detta skulle vara mycket angeläget så snart som möjligt.

Hur många varv bör jag minska med om det är +20° och solsken? Inne i flygkroppen kanske det då är uppåt +40°. Hur är förhållandet vid yttre temperatur på -10°?

Om jag nu inte hittar bra "luft" när jag laddat färdigt, hur mycket effekt går då bort per min. med uppdragen motor?

Hur länge ska jag sträcka en snodd vid inkörning? Hur många gånger och hur lång tid mellan sträckningarna?

Hur många gånger kan jag använda en snodd i tävlingssammanhang som varit fullt uppdragen? Hur lång vila mellan toppbelastningarna bör man ge motorn?

Hur ser en bra och praktisk krok ut för propelleraxeln, hur tillverkar man den bäst?

Ja det är många fler frågor som skulle behöva besvaras, i en lite mer uttömmande artikel om *Rubber Power* tillsammans med en tillförlitlig och praktisk tabell för uppvidningsvarv på våra olika Oldtimerklasser.

Den bör inte vara riktad till de redan kunniga utan till oss andra som inte kan, men som vill lära oss.

Vem ätar sig denna mycket angelägna uppgift?

Välkommen också med beskrivningar av något av dina byggen. Gärna detaljerat och med bakgrund till varför du byggde just den modellen.

Vad som var problem och hur du löste de, och vad som gick bra. Hur du byggde kroppen, vingarna, stabben osv.

Hur trimmade du sedan modellen, steg för steg. Här är detaljerna också mycket värdefulla. Därigenom blir det inte bara spännande och underhållande för oss oldtimare utan framförallt, vi delar med oss av ett *kunande* som är ovärderligt, sett ur de synpunkter vi här tidigare framhållit angående personlig utveckling och impulser inom vår fina sport.

De här två artiklarna har varit mer inställda på bredden, att få med hela bilden, när det gäller lågfarts-aerodynamik och modellflyg, då detta saknats i de flesta tidigare framställningar i ämnet.

En förhoppning nu är att i kommande artiklar kunna gå mer på *djupet* i olika ämnen som här bara behandlats summariskt. Om du tycker att det finns ett sådant behov, hör gärna av dig om vilket eller vilka ämnen som det kan vara angeläget att ta upp i gen på ett grundligare sätt.

Detta också för att de mer avancerade modellflygarna skall få något att bita i, och för en förståelse och fördjupning i olika detaljområden.

Det kan tex. vara en närmare studie om meteorologi på micronivå, där vi i modellflyget har möjlighet att utnyttja luftströmmar och termikrörelser, eller något annat ämne som du anser intressant. Hör av dig!

Att flyga oldtimer har många fina sidor. En är att man kan lägga sig på den nivå som passar bäst för ens egna förhållanden och ändå få ut mycket glädje och trivsel av sin hobby.

När övergår hobbyn till sport? Ja en syn på detta är att om tävlingsmomentet inte är det övervägande i din verksamhet, är det nog en hobby. Men då tävlingsmomentet är mest framträdande blir också din hobby en sport. Andra kanske ser det på ett annorlunda sätt och det vore intressant att få ta del av detta.

Här slutar den andra delen av artikelserien som är menat som några tankar gripna ur luften om vår intressanta och givande hobby-sport

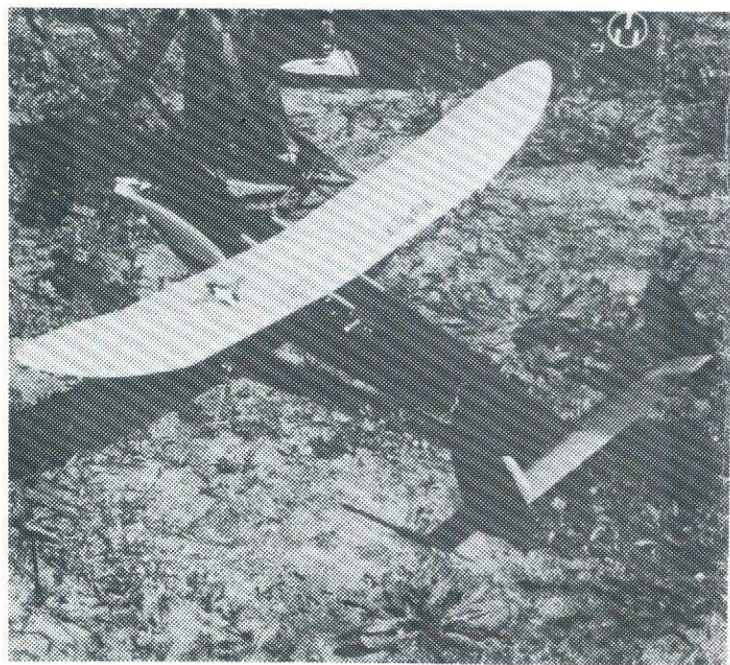
SVEN ÖSTLUND

FÄRGAT "japan-papper" är givetvis inget nytt, men den nya serie färgat papper, som JCI International säljer, slår det mesta, både beträffande antalet färger och kvalitet. Red., som fått ett komplett sortiment provbitar, är speciellt imponerad av det förnämliga silverfärgade pappert, som är ett långt steg från det andra USA-tillverkade pappert, som jag med viss möda klätt vinge och stabbe med på min "Adams -37" Wakefield.

17 olika nyanser finns, varje ark väger 3,25 g och har måtten 59 x 43 cm. Det här sortimentet är nog främst av intresse för byggare av friflygskalamodeller och de kan välja bland följande kulör-

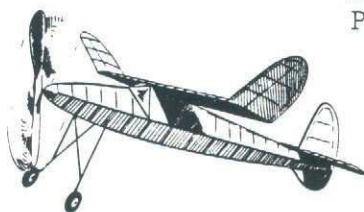
er: SVART, MARINBLÅ, MEDIUM BLÅTT, LJUS-BLÅTT, OLIVGRÖNT, GRÖNT, MÖRK-GRÅTT, LJUS-GRÅTT, VITT, SILVER, KRÅM, ANTIK (LINNE), ORANGE, RÖTT, GULT, SANDGULT (TAN), BRUNT.

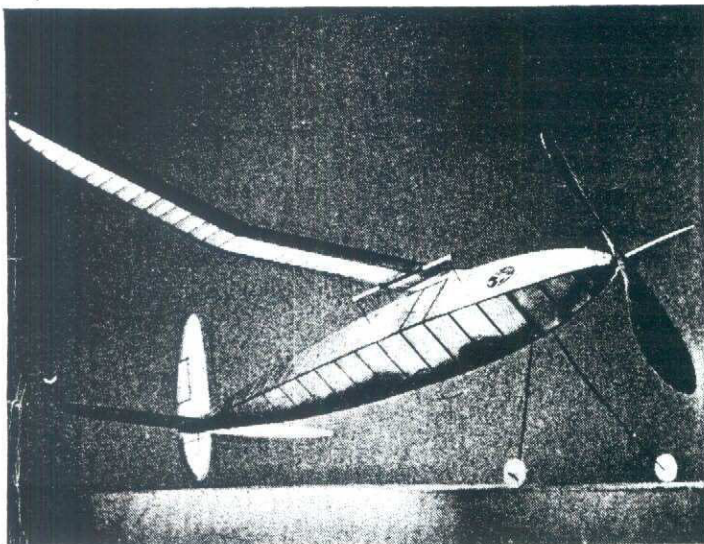
Arken kostar \$2.00/st + porto (skickas ovikta i rulle) och återförsäljes i Europa av SAMS MODELS i England. Red. föreslår att ev. intresserade hör av sig (035-104943) för att slå ihop sig till en större order, för att minska kringkostnaderna så gott det går.



Apropå den stundande, första OT-tävlingen (se sid. 2) vill vi visa vidstående bild på Dansk Modelflyve Veteranklubs "formand" (ordförande) Erik Knudsen med en vacker "Prima" 76 cm B:1:a.

Ovan en annan bild från Rinkaby, förmodligen Frank Dahlins version av Peter Christiansens 1940 Wakefield.





Most unusual feature of the proven design is the 18—1 aspect ratio.

WAKEFIELD CONTENDER

by **LOCKTON PARK**

HEWA berättar

FRÅN Helge Wannberg har just före "pressläggningen" influerat ett långt brev med bl.a. härliga glimtar från den gamla goda tiden...

Helge tittar även på OT-rekryteringen i vårt land och blir bekymrad, dels över det lilla antalet OT-flygare i Norrland och dels över "förgubningen" såväl i våra led som i modellflygarleden i största allmänhet. Tar vi för lätt på vårt ansvar för att vår hobby ska bestå?

Helge lovar att återkomma senare med material om hans 40-talsmodeller, men ett par aptitretare i form av 3-plansskisser tar vi med redan nu!

FÖR den, som vill prova något anorlunda, är säkert följande ritning på Lockton Parks Wakefield från 1938 en lockande utmaning. Med sitt moderna ving-sidoförhållande på 1:18 liknar den ingen annan modell från denna tidsperiod.

Tack vare den extrema vingen (spv. 151 cm!) uppges modellen ha enastående glideegenskaper och de två exemplar, som konstruktören byggde, flög bort efter flera flygningar om 20 - 35 minuter.

Red. kan - mot porto - förse hugade byggare med kopia på den bygginstruktion, som medföljde ritningen i det gamla numret av AIR TRAILS från 1939.

Bortsett från den smala vingen med sin slutna torsionsbox får modellen anses konventionell och borde inte bereda någon byggare svårigheter. Stjärtkonen är avtagbar och motorn kan dras upp framifrån eller bakifrån. Originalen flög höger-höger med tyngdpunkten på bakkanten ; vingen ska ha 0° anfallsvinkel medan stabben ligger på -3°. Varken sido- eller nedåtriaktning av propellern uppges behövas. Rekommenderad motor (1939!) var 30 strängar 1/8" x 1/30" "brown", 91 cm lång. På 500 varv (av 650 möjliga) beräknade konstruktören att modellen nådde 120 meters höjd.

Det kan slutligen nämnas att ritningen utförts av en annan Wakefieldkändis: Gordon S. Light!

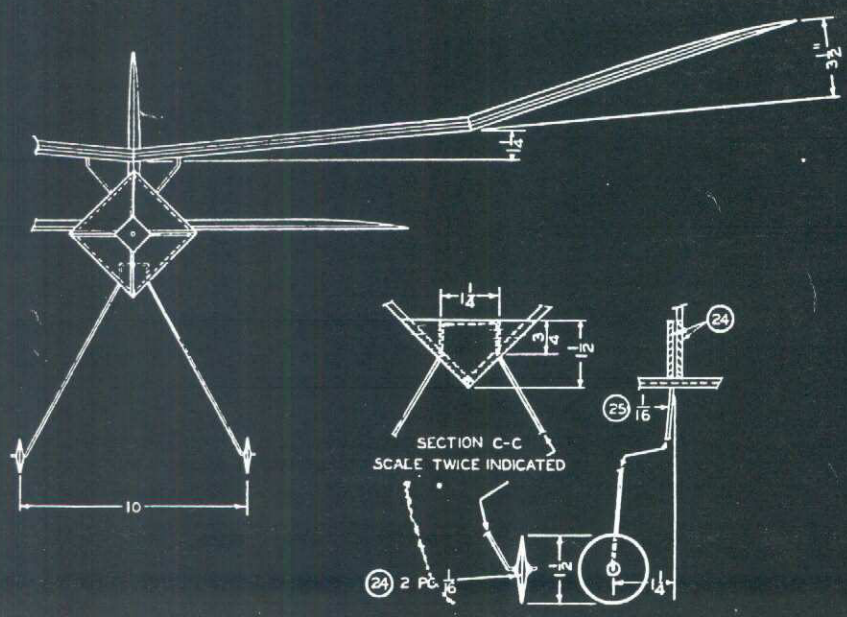
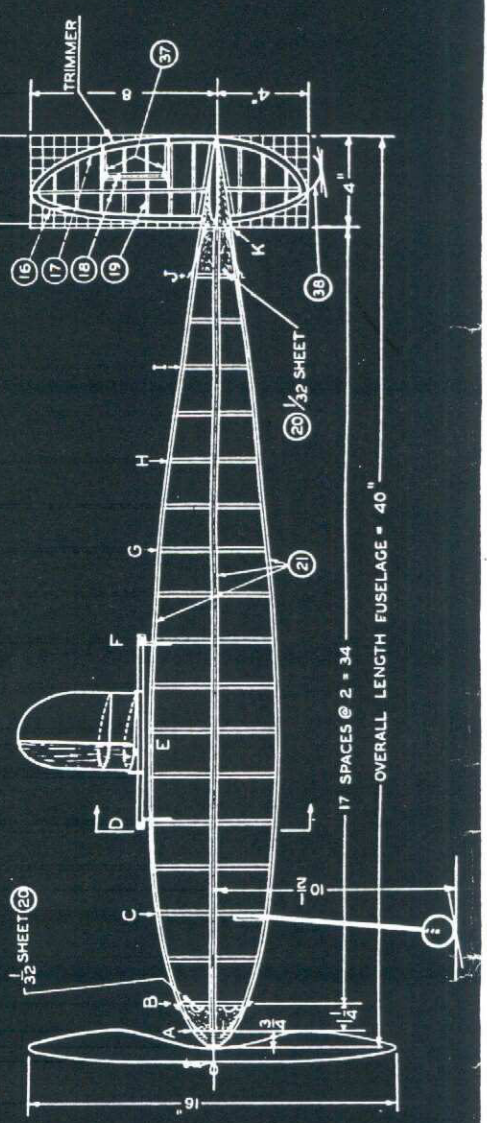
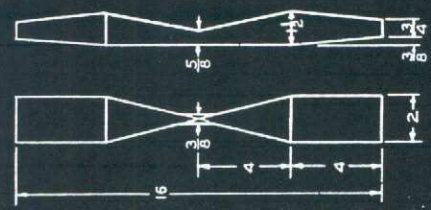
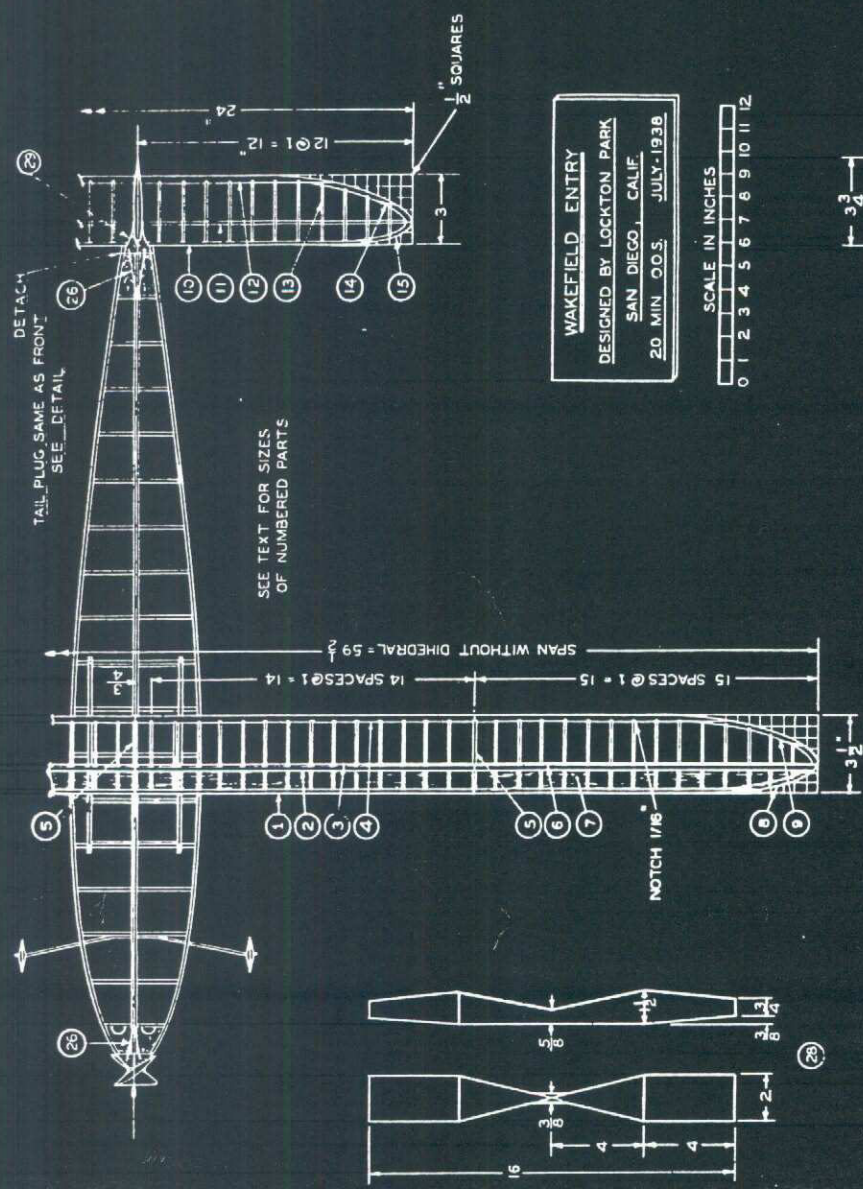
Sten P.

Likaså återges här den senare delen av hans brev: njut av det tidstypiska, svulstiga språket i citaten!

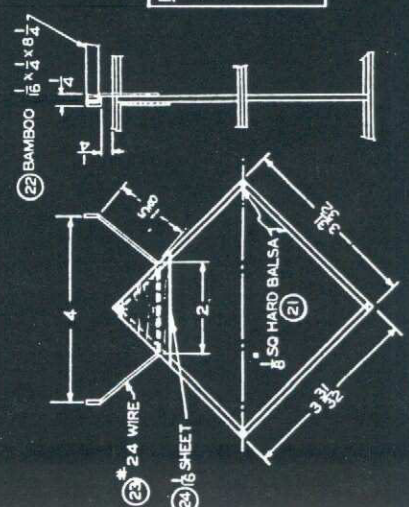
Helge: För några år sedan berättade jag i vår tidning om mina första 10 år som modellflygare från slutet av 30- och 40-talet. I modellflygets barndom var sporten, åtminstone här uppe, storslagen för många. NÅFK (Norra Ångermanlands Flygklubb) modellflygsektionen bestod då av en styrelse av stans prominenta personer. Denna styrelse hade stor pondus, som kom klubben till stor nytta vid olika arrangemang såsom tävlingar, utställningar, prisanskaffning och, inte minst, när det gällde

Forts. på sid. 22!

WAKEFIELD ENTRY
 DESIGNED BY LOCKTON PARK
 SAN DIEGO, CALIF.
 20 MIN. O.O.S. JULY, 1938



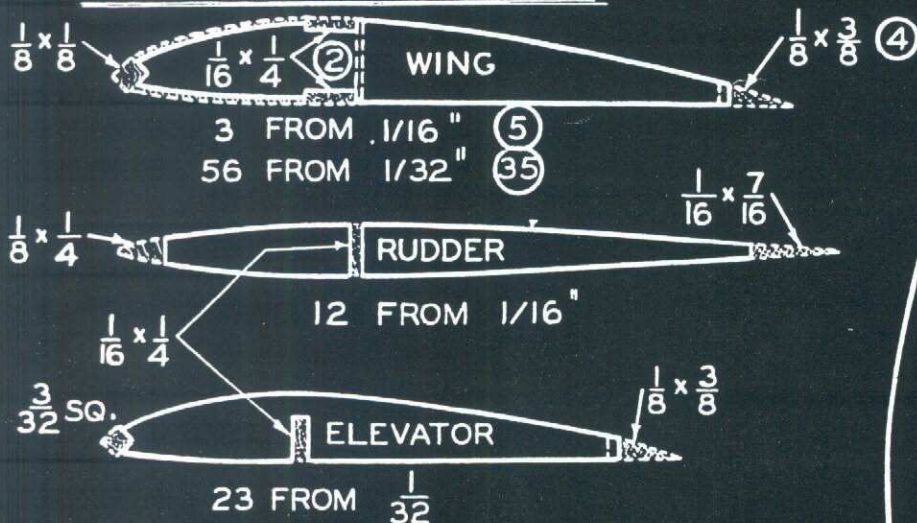
FUSELAGE WIDTHS	
A - 1 3/16	F - 3 7/16
B - 2 1/32	G - 3 9/16
C - 3 7/16	H - 3 1/32
D - 3 3/32	I - 2 5/16
E - 4	J - 1 1/16
K - 1	



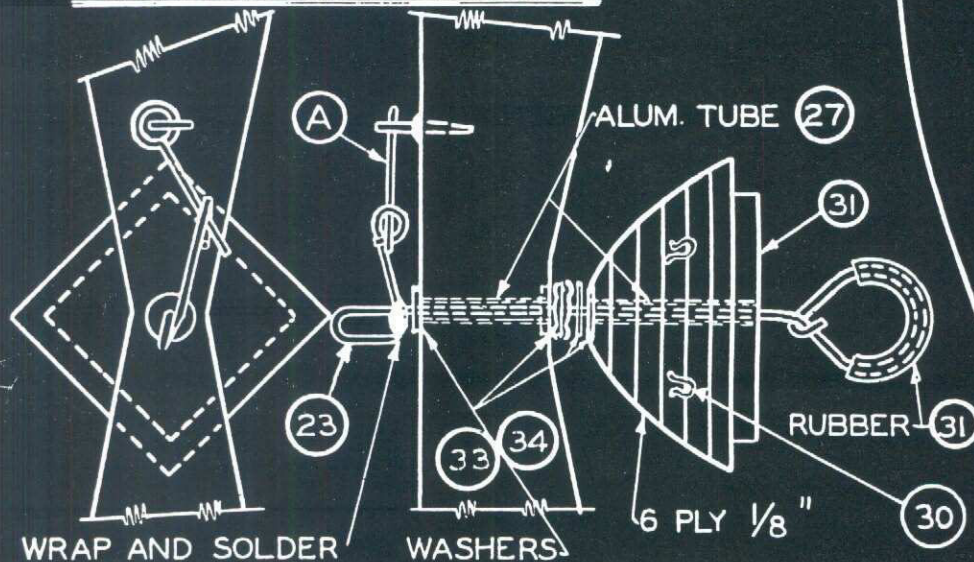
TYPICAL SECTION AT D-D
 SCALE TWICE INDICATED

WAKEFIELD CONTENDER

FULL SIZE RIB SHAPES



PROP AND PLUG DETAIL

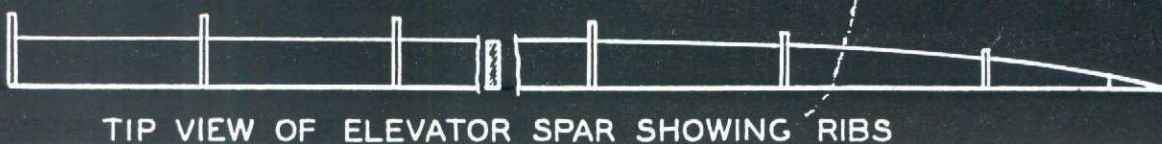
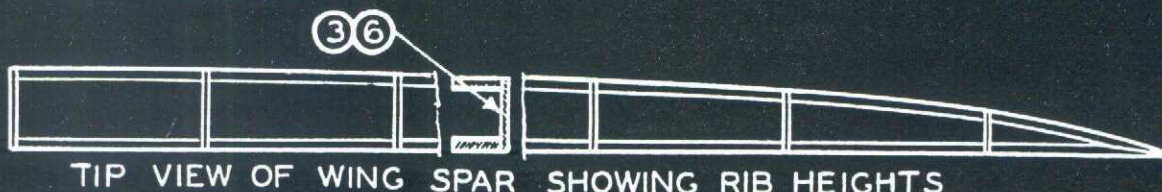


FREE WHEELING SHOWN ENGAGED - PC. A FALLS FREE OF SHAFT-END WHEN FREE WHEELING

DIHEDRAL ANGLE PLUGS $\frac{1}{8}$ SHEET (36)



INSERT BETWEEN UPPER AND LOWER SPARS



FULL SIZE PROPELLER BLADE
 COVER PROP WITH SILK AND 10 COATS
 OF DOPE - SAND BETWEEN COATS.

IDEALMODELLEN

En novell av Gunnar Wivardsson.

HAN gick långsamt tillbaka till startplatsen. Nu började tävlingen. Hur hade det blivit så här? Hangick igenom det hela i sina tankar.

Det var för två år sedan, som han hade åkt för att titta på OLDTIMER-SM. Han hade blivit imponerad. Att de var så många! Och vilka vackra modeller! Den glada stämningen! Men mest hade han blivit imponerad av flygningarna. Vilka fantastiska flygningar! När han åkte därifrån hade bilden av modeller, som solgenomlysta steg mot en klarblå himmel, etsat sig fast på hans närhinna. Här ville han vara med!

Han blev medlem i Oldtimersällskapet. Varje nytt nummer av "Oldtimer" lästes med välbehag. Han köpte ritningar och studerade dem ingående gång på gång. Han letade i gamla modellflygtidningar. Han visste att han skulle känna igen den om han såg den. I bakhuvudet hade han en vag bild av sin idealmodell. Han hade sett den någonstans - men var?

Till nästa Oldtimer-tävling hade han byggt en "Fimbul". Den flög inget vidare och han blev sist, men det gjorde inte så mycket, för det var ju egentligen inte den han skulle ha. Men där, på oldtimer-tävlingen förra året, fick han se den. Hans modell! Vad vacker den var - och som den flög! Han pratade med ägaren, som glatt och villigt lät honom detaljstudera modellen. Det var en "Svennis-42". Oerhört välbyggd. Han fick låna ritningen, så nu skulle han äntligen bygga sin idealmodell.

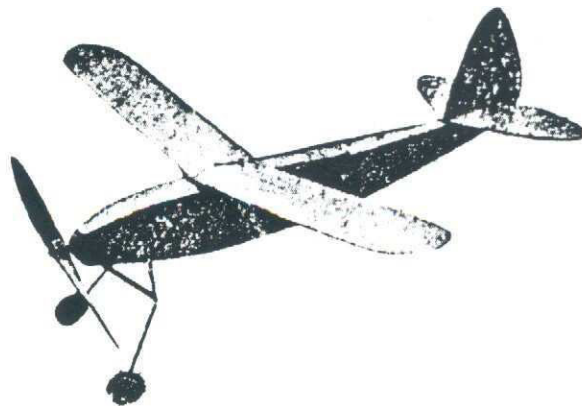
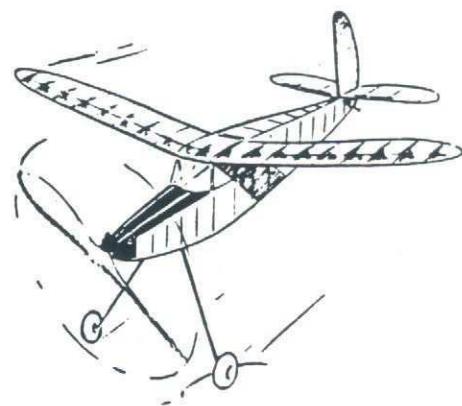
Många kvällar satt han och granskade ritningen och såg för sitt inre, hur hans modell steg mot himlen. "Svennis-42"! Vilken fin kärra!

Det blev många vändor till hobbyaffären. Att det behövdes så många olika dimensioner av balsa och pianotråd! Och vad dyr balsan hade blivit! Japanpapper fanns inte längre, utan han hade fått ett annat papper. Det är samma sak, hade pojken i affären sagt, fast det här är bättre. Annars säljer vi bara plastfilm nu. Skulle han inte ha det? Den behövde ju inte lackas. Så dumt! Blotta tanken på en "Svennis-42" inslagen i plastfolie fick honom att rysa.

Bygget tog sin tid. Det var svårare än han hade tänkt sig. Många detaljer var komplicerade och ritningen var inte helt tydlig. Det var svårt att se hur vingfästsättningen skulle göras. Och hur stabbe och fena skulle fästas. Landningsstället tog också en hel del tid att få bra. Propellern fick han skära om ett par gånger, innan han tyckte att den blev bra nog. Frigångsmekanismen krävde en hel del pillande innan den fungerade bra.

Till sist stod den där färdig - "Svennis-42"! Gul och röd! Ja, klädseln var väl inte spänd

Forts. på nästa sida!



Forts. från föreg. sida:

some ett trumskinn direkt. Det hade varit betydligt svårare att klä än han hade trott. Men hyfsat bra hade det blivit, och klädseln dolde en del smärre byggska-vanker. För sanning till sägandes så glipade väl en del skarvar i träkonstruktion-en lite grann. Men det syntes ju inte under klädseln. Han var nöjd med vingen och stabben. De var nästan raka. Att fenan vridit sig lite gjorde inget eftersom model-len ju skulle flyga i cirklar. Han var stolt. Nu skulle han vara med! Hans gul-röda "Svennis-42" skulle granskas och beundras, och den skulle flyga högt mot skyn.



Hans gul-röda "Svennis-42" skulle granskas och beundras, och den skulle flyga högt mot skyn.

Kvällen innan han åkte till tävlingen hade han testat modellen. Först några handkast för att justera glidflykten. Modellen hade ställt våldsamt, men när han hade pallat upp stabben 6 mm gled den hyggligt. Han handvevade 50 varv på propellern, och "Svennis-42" steg svagt högerkurv innan den landade efter en halvcirkel. Han drog upp 100 varv och då steg modellen kraftigt och flög ett fullt varv. Det skulle nog bli bra.

Full av tillförsikt åkte han till tävlingen. Han såg redan sin "Svennis-42" högt mot en blå himmel. Det här skulle bli skoj. Det var som vanligt mycket folk på Oldtimer-SM. Det blåste en frisk, byig vind och var nästan helmulet, men att det gick att flyga såg han på alla de modeller, som fintrimmades inför tävlingen. Det flögs både högt och länge. Han gick runt och pratade med några andra tävlanden och tittade på modeller och tänkte att snart ska ni få se...

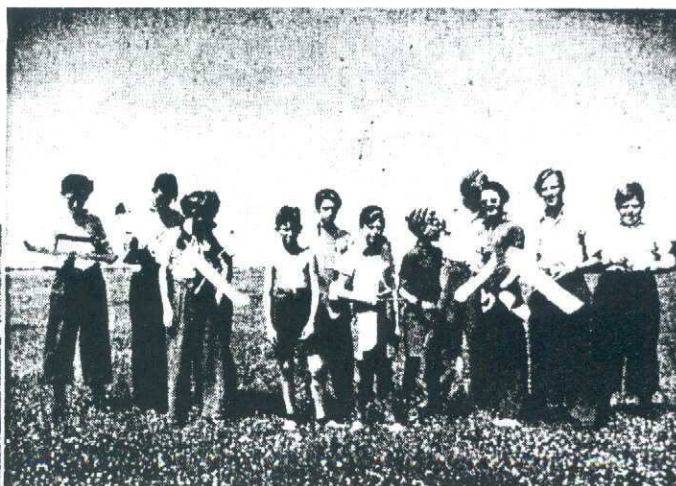
Före första tävlingsstarten ville han start med nästan fullt varv. 500 varv. Modellen, och den steg brant mot vinden, och gick över på rygg i medvinden. Något föran och förtvivlan såg han hur "Svennis-42" med accelererande fart gick mot sin undergång i balsasplitter.



göra en trim-
Han släppte mo-vände brant åt höger
brast, och med för-42" med accelererande

Han ville inte, men måste gå fram och samla ihop resterna av en dröm. Totalt förviden, bruten och splittrad låg hans "Svennis-42". Inte en del var hel och användbar. Han samlade ihop resterna.

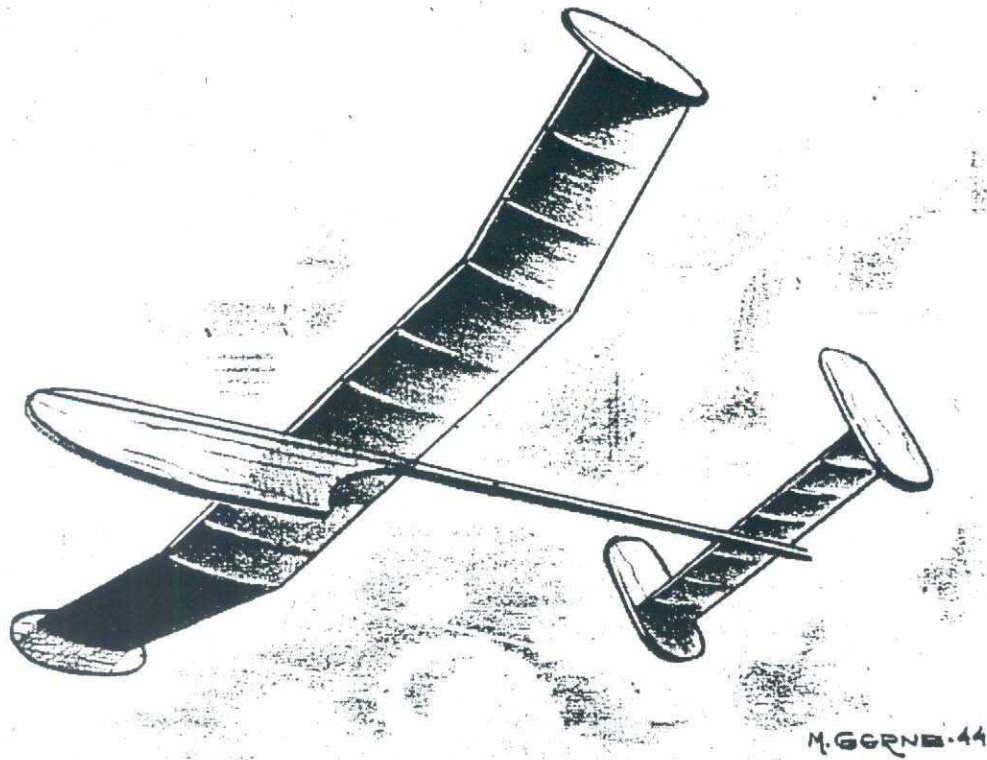
Han gick långsamt tillbaka till startplatsen. Nu började tävlingen.



VÄND!



Tonnys pappa Anders Håkansson sköter vinschen och modellflygarintresset i Malmö. Från vänster på gruppkortet: Karl-Erik Bergström, Nisse Karlsson, Gert Andersson, (skymd), Bertil Andersson, Hagge Håkansson, Arne Persson, Leif Bergqvist, okänd, Kjell Åke Pettersson, Anders Håkansson, Lindeberg och Inge Olsson.



Tonny

— populär skänmodell.

En bra och segerrik konstruktion för nybörjare och mindre avancerade modellflygare är Tonny, konstruerad av Anders Håkansson, framgångsrik tävlingsflygare, skåning och flygentusiast. Dessutom är han en god vän till redaktionen av Modellteknik.

Tonny kommer inte att erbjuda herrar modellflygare några svårare problem. Staven (1) är en fururibba $10 \times 5 \times 530$ mm. och flygkroppen (2) sågas ur 5 mm. furuflak. Staven filas på översidan, så att nosen får det utseende som ritningen på sid. 8 visar. Från bakre vingfästet och bakåt, slipas staven på undersidan så att sista sektionen blir kvadratisk, 5×5 mm. Ett urtag i flygkroppen

få fram knäcken. Avståndet från vingens mittpunkt till knäcken = avståndet från knäcken till vingpetsen. Vingbalken är 3×7 mm., bakkanten 3×10 mm. och framkanten 3×3 mm. fururibba. Vingbalken nålas fast på Eder ritning så att dess mittlinje ligger 35 mm. bakom vingens framkant och de hela spryglarna limmas fast med c:a 60 mm. avstånd och mellan dem de kortare spryglarna. Vingpetsarna höjas 50 mm. för att få in stärkas med 2 el. 4 förstärkningar av 1,2 mm. fanér och lindas efter limning. Under vingens mitt limmas stödplattan (4) som sågas ur 1,2 mm. fanér. Vingens ändskivor sågas av 1 mm. furu och limmas fast först sedan vingens klätts med japanpapper.

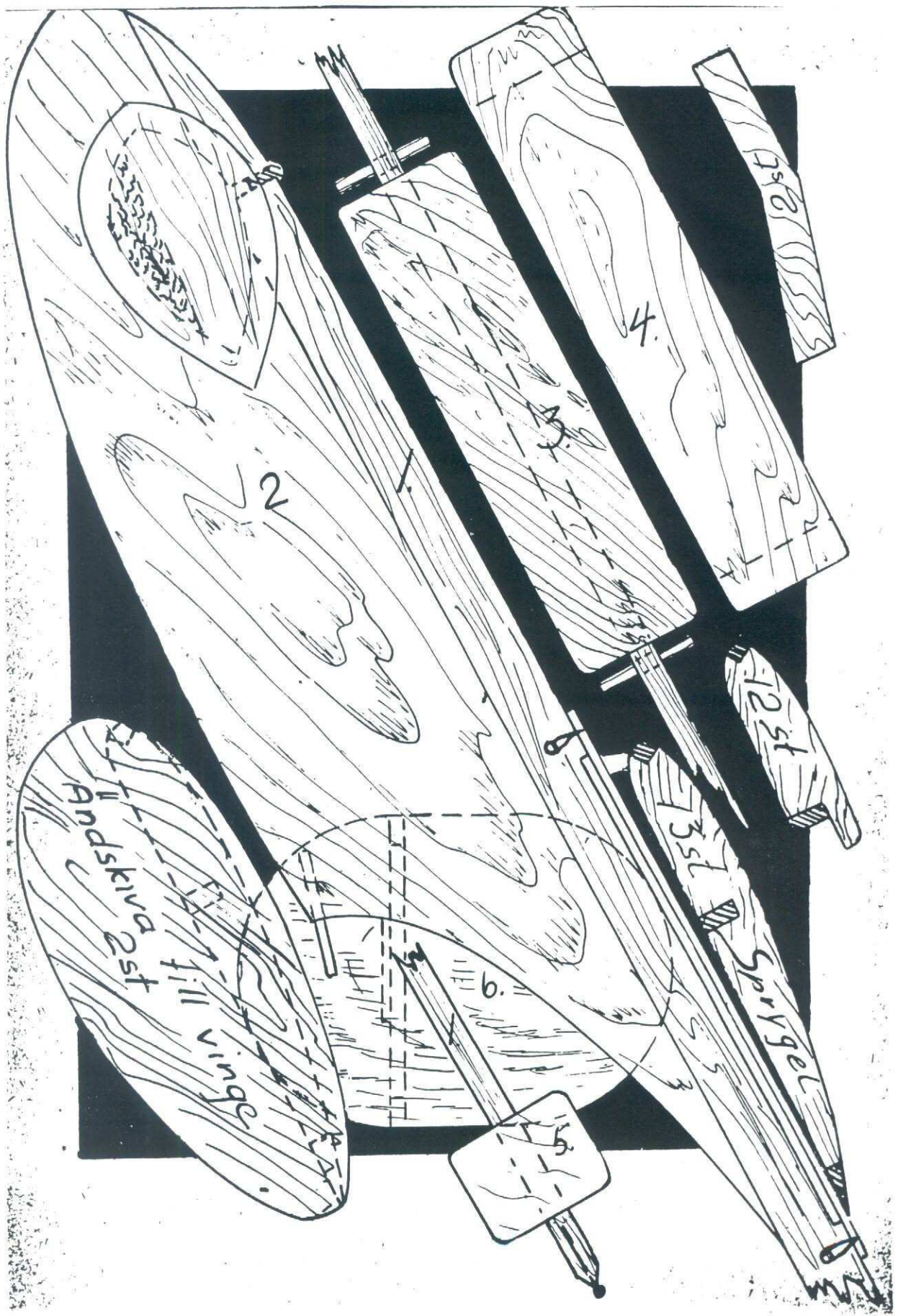
Stabilisatorn, som vilar mot den i bommen försänkta stödplattan 5 (1,2 mm. fanér), är

göres enl. ritn. och täckes med sidor av kartong eller papp. Genom bommen borrar ett hål rätt över urtaget, så att man kan stoppa ner blyhagel för trimning. En platta av 1,2 mm. fanér (3) nedfälldes i bommen och limmas fast för att utgöra stöd för ringen. Hål borrar i bommen för två c:a 20 mm. diam. fästen för gummisnoddar, som håller vingen. Plattan (5) ger stöd åt stabilisatorn.

Vingen är rektangulär med två knäckar och ändskivor. Såga ut $13 + 12$ st. spryglar av 1 mm. furuflak enl. ritn. Rita på ett papper upp en rektangel 710×100 = vingens konturer. Dela rektangeln på mitten genom vickning och vik ytterligare en gång för att

liksom vingen rektangulär. Rita på pappret upp en rektangel 295×60 mm. = stabilisatorns konturer. Vik Eder ritning eller m ä t ut stabilisatorns mittlinje. Bygg efter konturerna en ram av 3×5 mm. ribbor och passa i mittlinjen in en ribba 3×7 mm. Ytterligare sex ribbor 3×3 mm. ge stadga åt konstruktionen. Fenan (6) sågas ut (2 st.) av 1 mm. flak och limmas fast sedan stabilisatorn klätts. Se teckningen.

Denna ritning utgör ett led i vår strävan att få in större ritningar trots tidskriftens lilla format. Om Ni anser att ritningen med textanvisningarna är otillräcklig eller om Ni har någon egen idé om hur problemet skall lösas så tala om det för red. Lycka till med bygget!



HEWA - forts. från sid. 15

...det ekonomiska, resor m.m.
Här i Ö-vik (stan fyller 100 år i år) hade vi då tre dagstidningar. Man nästan tävlade för att få nyheter införda. När man tittar på de gamla tidningsurklippen ser man att det spekulerades mycket före tävlingarna: "...Modellflygtävlingen i morgon lovar att bli knivskarp..", "...Rekord väntas vid modellflyg i Örnsköldsvik..", "...Rekordförsök vid modellflygtävlingarna i Umeå på söndag..", "...Ö-vikarna fruktansvärda motståndare..", "...Alice Babs-skiva efterlyses för flygdagen i Holmen..".

Ur en propagandaskrift, "Norrländskt flyg", utgiven till Norrlandsmästerskapen i modellflyg i Örnsköldsvik 1941 har jag saxat följande:

Ordf. i NÅFK: "Så kan modellflygaren också med berättigad stolthet och tillförsikt släppa upp sitt plan. Hans om-döme är vaksamt, när förutsättningarna för uppstigningen bedömas, och han följer med spänning flykten. Det goda resultatet roar honom storartat, det mindre goda sporrar till fortsatta ansträng-ningar och nya lösningar av problemen, ofta tillsammans med kamraterna, ty modellflygaren vet vad samarbete betyder."

Sigurd Isacson: "Dock, modellflyget är mer än en sport eller hobby. Det fostrar ungdomen till plikttrohet och förstånd, och bidrager genom alla sina arbetsfält till en harmonisk, fysisk och psykisk utveckling. Samtidigt med denna utveckling bibringas ungdomen något, som för vårt lands framtid har den allra största betydelse: flygintresse och flygsakkunnighet; eller vad man brukar säga, den gör det växande släktet "airminded". Vår paroll skall vara: Modellflyget åt Sverige!"

Tyko Stark:"1941 ser ut att bli ett mera verksamt år för modellflygarna, och få vi hoppas att det snart skall bli fred i Europa så att de internationella tävlingarna kunna återupptagas. Jag får till sist gratulera Norrland till att äga en så livaktigt klubb som Norra Ångermanlands Flygklubb, och önskar jag att Eder tävling måtte få stor anslutning och bli en god propaganda för Norrlands modellflyg."

1943 - Företag sponsrade modellflyget:
NÅFK har av Mo och Domsjö AB samt Hägglund och söner erhållit anslag till modellbygge. Anslaget var avsett för kursverksamhet. Nybörjarplanet var KSAK 1.

1939 - På klockpelaren på torget i Örnsköldsvik finner man en modellflygare inhuggen i sten.

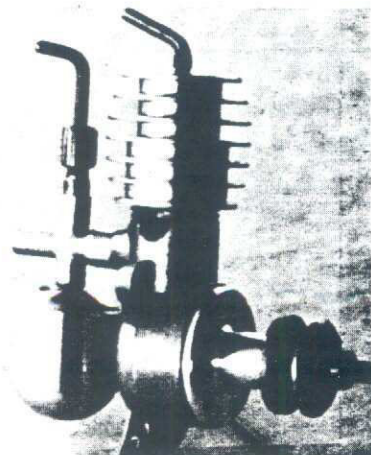
Helge: När man ser tillbaka på åren slutet på 30-talet och början på 40-talet får man komma ihåg att det var krig runt våra gränser. "Vi hoppades på fred" som Tyko Stark skrev i vår skrift 1941. Det var svårt att få tag i en del material, såsom balsa och japanpapper. Själv blev jag inkallad till F 21 från 1943. Slutar för denna gång med denna Norrlandskrönika och jag hoppas att få återkomma med mera "matnyttiga" saker som mina modeller på 40-talet. Många vinterflyghälsningar från en 100-årig stad men ej fullt så gammal

Helge

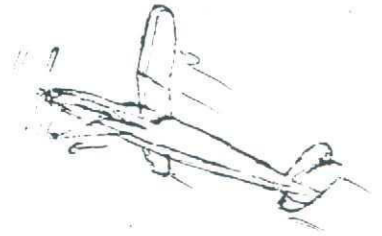
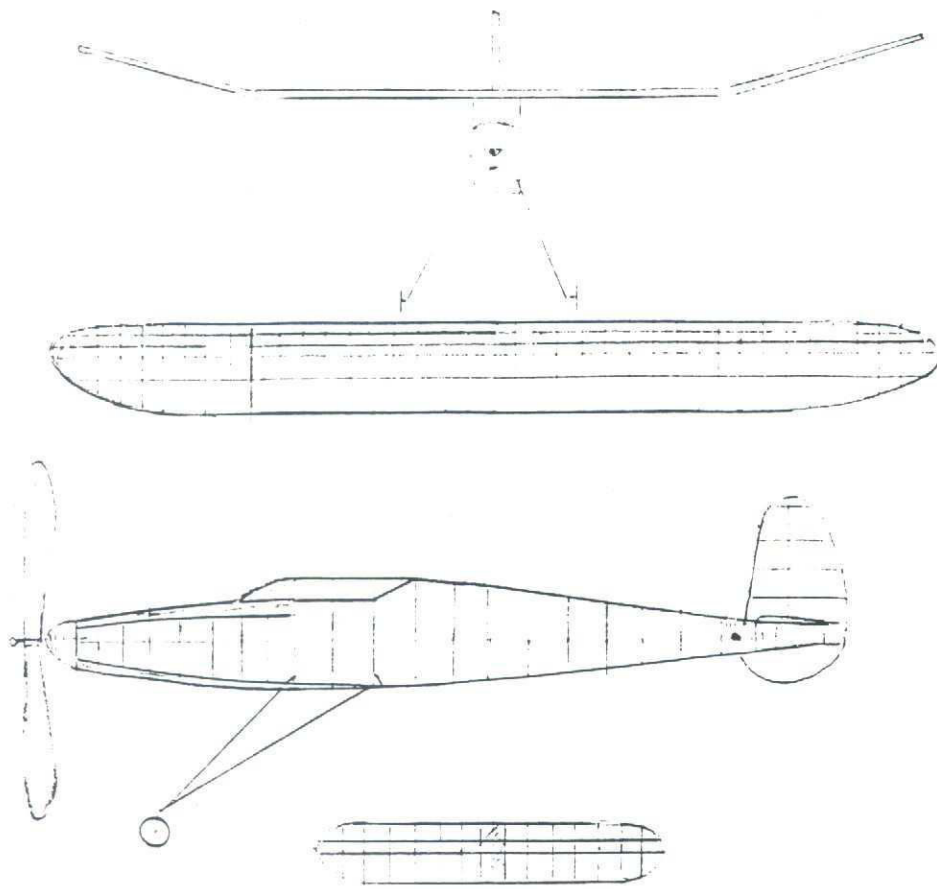
Red.: Till ovanstående bifogas alltså ett par treplansskisser



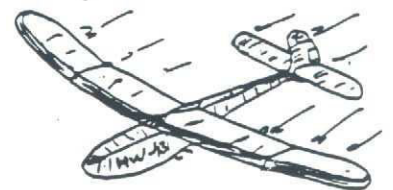
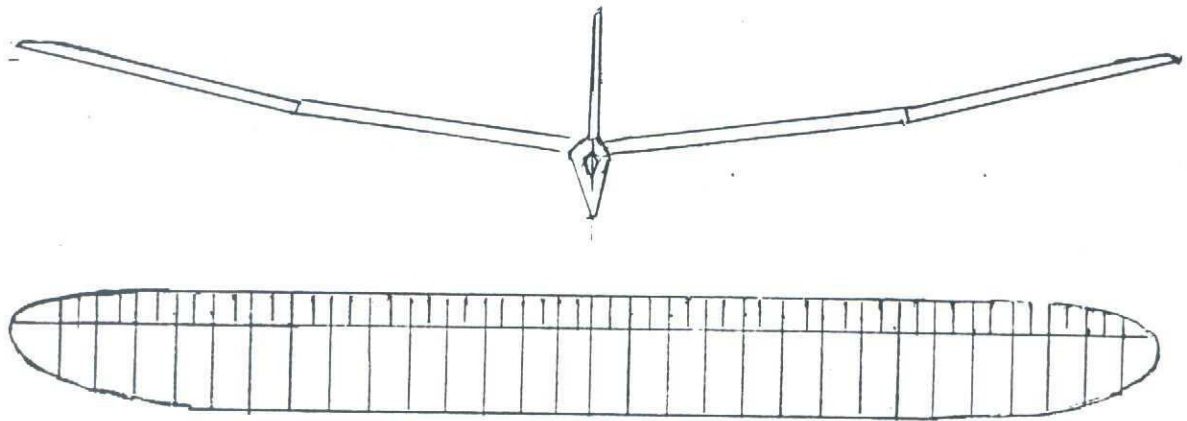
LETMO MD-0,6



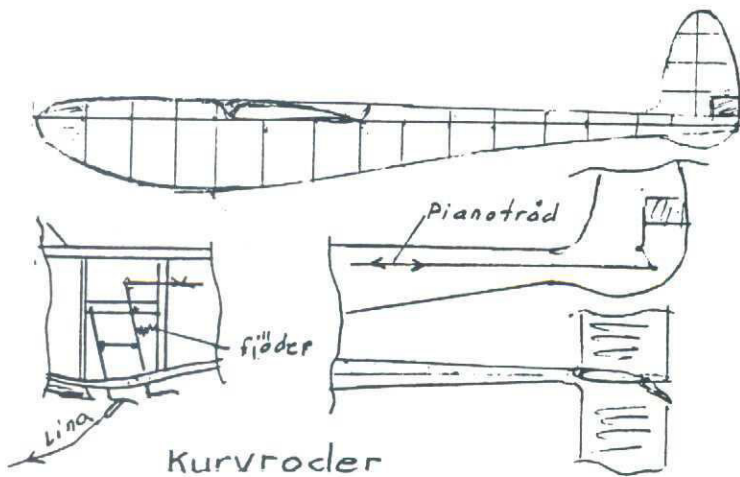
Denna lilla läckra 0,6 cc diesel, ursprungligen tillverkad 1949-1950 i Tjeckoslovakien, finns nu att köpa som replikamotor. Förmodligen finns den här i Europa, men red. tog bilden ur en amerikansk annons i fjol. Där säljs den för \$50.00 + porto av Edward R. Carlson, 814 E.Marconi Ave., Phoenix, AZ 85022 USA. 45 gram med tank väger den och lär gå som en klocka med en 7x4 eller t.o.m. en 8x4" propeller.



1941
 Wakefield (Mod. Nordic)
 Konstr. Helge Wamberg
 Spännvidd: 118 cm
 Längd: 107 cm



1943
 Klass: S2 (HW-43)
 Konstr. Helge Wamberg
 Spännvidd 158 cm
 Längd: 93 cm



Den skönlockige yngling som bilden föreställer hette Kurt Nilsson och han kom till Halmstads Flygklubbs byggkväll på Engelbrektsskolan någon gång 1942. Han visade sig vara en handskicklig kille som alltid ville gå sina egna vägar och bygga efter sitt eget huvud. Redan vid SM i Västerås 1943 där HFK betecknades som "Kometklubben" och knep två guld och ett brons var det Kutte som lade beslag på den senare i S3 med en egenhändigt konstruerad modell.

Sommaren 1944 byggde han en enkel Sl:a med en minimal kropp, en vinge med en osedvanligt stark V-form från knäckarna och en plan stabbe. Provet visade sig flyga bra men döptes av klubbhumorn till "Vaggan" på grund av sitt, till följd av den stora V-formen, vaggande sätt i lufthavet. Den blev fö inte gammal utan försvann ganska snart upp i det blå.

Kurt satte igång på en serie med 3 plan inför SM som det året gick i Stockholm på Skarpnäck. Ett ex av dessa luftade sin frihetslängtan redan i hemstaden och lämnade Kurt med två kvarvarande modeller. På förmiddagen första SM-dagen (en start gick på lördagen, de två återstående på söndagen) passade halmstadgänget på att trimma på klassiska Gärdet. Kurt var nu en försiktig general och drog upp sin andra Vagga med en 6-7 meters lina. Detta hindrade naturligtvis inte en sådan frihetslängtande fågel att sniffa reda på en utomordentlig blåsa och försvinna åt Djurgårdsbrunnsviken till eller vad nu allt vatten heter i huvudstaden. Till SM återstod nu ett plan och detta visade nu sin goda vilja genom att landa lugnt och sedesamt vid kvällstävlingen. Vid första starten på söndagen var det emellertid slut med tävlandet för Kurts del och Vaggorna voro slut. Så var det före fusens tid!

Kurt som numera heter Lennå fick syn på en schweitzisk dieselmotor i Hobbyboken och tillverkade en sådan och konstruerade och byggde planet som syns på bilden - allt till största belåtenhet. Så blev det 1945 dags för SM på hemmaplan på F 14:s fina, nya fält. Det blev maxtid konstaterade Kurt efter sin första start men tidtagarna, som var värnpliktiga från F 14, hade inte varit med. Då gör jag väl om det kommenterade Kurt som visste att modellen var god för sådana tider. Nu var det bara det att planet hade landat i en grushög och motorn var full av sand och gick inte att få igång igen. Dagen var förstörd. Tiden i Kurts start hade räckt till seger! F-modellerna i Sverige var inte bättre på den tiden.

Kurt Lennå tycks vara modellbyggare av födsel och ohejdad vana. I mer än tjugofem år

förestod han verkstaden på Miniland i Halmstad och hade sin hand med i alla slott och herresäten i detta Sverige i miniatyr. Hans mästarprov är dock den 20 kvadratmeter stora modellen av Halmstad omkring 1900 som finns på museet i hemstaden. Den är utförd i keramik och på uppdrag av föreningen Gamla Halmstad och rörer en oerhörd uppskattning. Otaliga forskningsbesök i olika arkiv föregick färdigställandet. Gå och se den om Du har tillfälle!

Tyvärr ägnar sig Kurt inte åt vår form av OT-flygning. Han är en av vårt lands förnämsta RC-skala byggare och flygare och aspirerar på en plats i Sveriges kommande VM-lag. Favoritmodeller är 20- och 30-talens biplan och hans senaste skapelse är en magnifik sak av det engelska bombplanet Handley Page Heyford, en gång påtänkt för Sveriges flygvapen. Just nu sitter en rak vätskekyld sexa i hans svarv för inkörning. Motorn är avsedd för en planerad modell av det franska WW-1 planet SPAD XIII.

Vi önskar honom lycka till!!

(Foto och text: Bertil Dahlgvist)

■■■

Flying Aces "Moth"



För Din räkning har jag nu tagit hem ett antal av **1937 Old Timer Flying Ace "MOTH"** 24 tums spännvidd, gummimotor-, CO2 eller elektriskt... en Peck-Polymers byggsats av högsta kvalitet
Pris 180 kronor + frakt 20 kr. Ring eller skriv:
Rune Johansson (ACKUS) Åkersliden 3,
446 41 ÄLVÄNGEN, tel 0303-33 84 81
Postgironr till ACKUS 32 76 90 - 4

ANNONS:

Sökes: ED Baby 0,5 cc, ED Cadet 1 cc, ED Bee och /eller förgasarnål till Bee; även 4-taktsmotorer storlek .20 - .50.

Lars Andreasson, Benzels väg 38,
443 51 LERUM.



Södra Hallands Modellflygsällskap inbjuder härmed till
VÅRTÄVLINGEN den 7 och 8 maj.

Mycket välkomna till Vårtävlingen 1994 som i år pågår i två dagar och är öppen för alla oldtimer-klasser, inkl. Classic Wakefield.

Att modellflyga är en stor upplevelse och att få "pröva sina vingar" i full frihet gör den ännu större. I den andan har vi beslutat att deltagarna själva får bestämma när de vill göra sina tävlingsstarter. Antingen båda starterna på lördag mellan kl 15-19 eller på söndag mellan kl 9-15 eller en start vardera dagen.

Två tävlingsstarter. Ev. finalflygningar blir på söndag efter kl 15.

Prisutdelning sker direkt efter tävlingens slut på söndag. De tre bästa i varje klass, med minst tre deltagare, erhåller plaketter.

Maxtiden beräknas bli 2-2½ minut och linlängden 50 meter.

Anmälan till tävlingen vill vi ha på bif. inbetalningskort senast 18 april. Startavgiften är 60:- och gäller för max fem modeller.

Övernattning kan ske på Steninge Vandrarhem för 110:-, kvällsmål lördag 50:- och frukost söndag 40:-. Betalning för detta sker direkt till vandrarhemmet vid besöket där.

Skriv på inbetalningskortet vad som önskas och hur många personer som kommer. Beställningen är bindande. Tag med lakan etc.

Efter kvällsmålet på lördag serveras kaffe och kaka. Sedan kan vi sitta och småprata och ha det trevligt så länge vi orkar och har lust. Våra danska vänner är på gång igen. Hur det blir i år med det danska goda (och starka) ölet vet vi inte...

VÄLKOMNA !

Kontaktman är Kurt Sandberg Vallgatan 23 A 302 42 Halmstad
 postgiro 499 10 61 -5

Vandrarhemmet vill gärna ha inbokningen snarast var därför vänliga att skicka inbetalningskortet så fort det är möjligt.

Wakefield

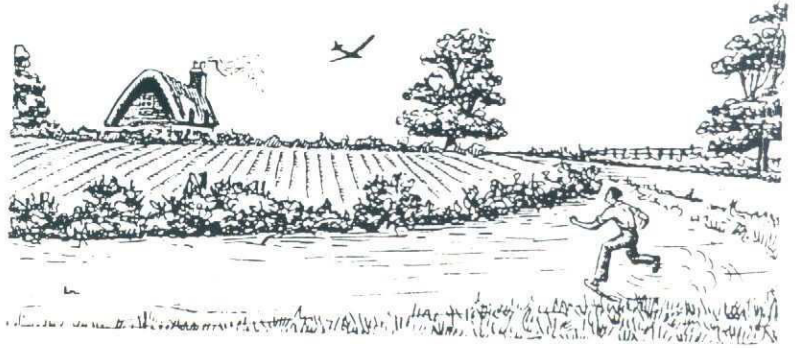
visst är det något speciellt med gummi-motormodeller. Först själva bygget där det gäller att åstadkomma något som är framförallt så lätt som möjligt men samtidigt tillräckligt starkt för att tåla ordentliga uppdragningar. Helst ska det också gå att reparera resterna efter en motorexpllosion.

Bygger man efter ritning som vi oldtimers är det ju egentligen bara hårdheten i balsan som man behöver tänka på. Som regel undviker man den allra lösaste balsan men använder ändå lätt kvalitet nästan överallt. Longerongerna ska vara lite hårdare liksom balkar i vinge och möjligen stabbe. Detsamma gäller detaljer kring tex landställ, propeller och motorfäste.

När man så småningom äntligen håller i den monterade, motorförsedda wakefielden med sin pamsiga pappersklädda kropp kan man undra om den verkligen ska tåla en trimflygning om än aldrig så kort.

Om man tänker sig för och inte stressar brukar det gå bra. Jämfört med segelmodeller som är mycket starkare byggda har gummi-motorn en effektiv inbyggd stötdämpare, nämligen själva motorn, som kompenserar den större skörheten. Är modellen försedd med frihjulpropeller får man också ett långsammare flygande, speciellt i glidet förstås. Det beror på, enkelt uttryckt, att propellerns motstånd gör att modellen måste flyga med högre anfallsvinkel för att kompensera detta ökade motstånd med mera lyftkraft.

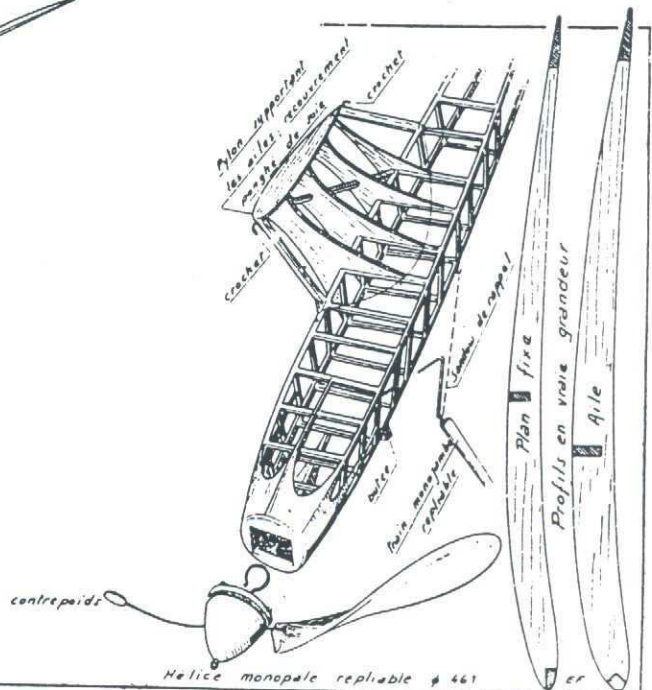
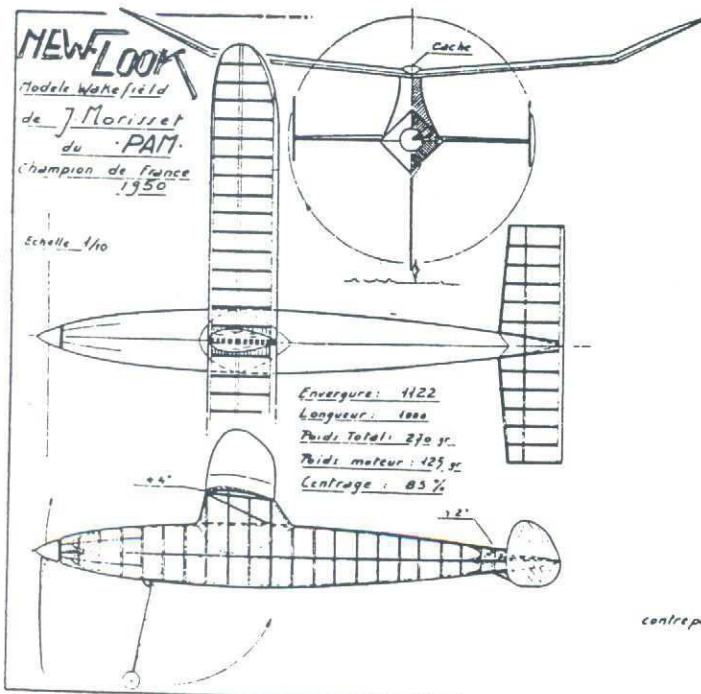
Första flygförsöket görs med ca 75 varvs handuppdragning. Modellen riktas mot vinden, som måste vara mycket svag, rakt framåt (inte uppåt). Det gäller att undvika en ställning. En lätt tryckning är att föredra för att slippa onödiga reparationer. Høgt gräs bör man också ha tillgång till vid de allra första försöken.



För att något snär veta hur modellen ska ställas in och förberedas för flygning måste man ta tillvara alla upplysningar som eventuellt finns på ritningen eller annan tillhörande flyginstruktion. Tyngdpunkt, anfallsvinklar och föreslagna skevheter bör följas liksom riktning av propellern. En vinge utan skevheter är ofarlig i detta skede men undvik naturligtvis skevhet åt fel håll.

Om första försöket var en lätt tryckning kan man öka uppdragningen 25 varv och se vad som händer. Ännu en start kanske visar att stabilisatorn måste höjas i bakkanten (0,5 - 1mm provas). Måste man höja mer efter hand får det till följd att propellern mister mer och mer av sin nedåtriktning som för det mesta är nödvändig. Då måste nosblocket också riktas (nedåt).

Ifall första försöket gav en lätt stall i stället för tryckning kan bakkanten sänkas (0,5 - 1mm) eller framkanten höjas. Väljer man att trimma med pallningar under vingen, gäller det omvända. Trycker modellen pallas framkanten upp (1 - 1,5mm), ställer den höjs bakkanten eller sänks framkanten. Om framkanten höjs mycket kanske propellerns nedåtriktning måste minskas något.



CLASSIC WAKEFIELD

Inför 1994 års OLDTIMER-SM har förteckningen över godkända modeller utökats med två, nämligen Chester Lanzo's Classic Wake från 1938/1939 och Peder Christensens X $\frac{3}{4}$ P18 från 1940. Båda har fått kodsiffran 1,4.

CLASSIC WAKEFIELD modellförteckning 1994

År	Flygplan	Konstruktör	Kodsiffran	Ritning hos
1930	Wakefield Winner	Joe Erhardt	2,5	Lennart Hansson
1933	Miss America	Gordon Light	2,5	Aeromodeller
1934	Grasshopper	J B Allman	2,5	Aeromodeller
1935	Wakefield winner	Gordon Light	1,9	Aeromodeller
1936	Wakefield winner	Albert Judge	1,6	Aeromodeller
1936	Duplex	Chester Lanzo	1,5	Lennart Hansson
1936	Wakefield	R N Bullock	1,8	Lennart Hansson
1937	Wakefield	Sune Stark	1,6	Ritningsbanken
1937	G.B. 3	Robert Copland	1,8	Ritningsbanken
1937	World Record	Dick Korda	1,4	Ritningsbanken
1937	Wakefield winner	Emmanuel Fillon	1,8	Aeromodeller
1937	Wakefield	E Chasteneuf	1,8	Zaic Year Book 34/80
1937	Dyn V	Björn Andersson	1,6	Ritningsbanken
1937	Wakefield	Arvid Palmgren	1,8	Ritningsbanken
1938	Matador	Sven Truedsson	1,6	Lennart Hansson
1938	Flying Minutes	Stott	1,5	S-O Lindén
1938	Clodhopper	Jim Cahill	1,8	John Pond
1938	Clodhopper	Jim Cahill	1,8	Aeromodeller
1938	Wakefield	Björn Andersson	1,5	Ritningsbanken
1938	Wakefield	Gunnar Magnusson	1,6	Ritningsbanken
1938	New Yorker	Frank Zaic	1,5	John Pond
1938	Classic Wake 38/39	Chester Lanzo	1,4	Lennart Hansson
1939	Wakefield winner	Aarne Ellilä	1,1	Ritningsbanken
1939	Wakefield winner	Dick Korda	1,4	Ritningsbanken
1940	X $\frac{3}{4}$ P18	Peder Christensen	1,4	Erik Knudsen (DK)
1943	Wakefield	Sverker Blom	1,1	Ritningsbanken
1946	Contestor	W Dean	1,3	Ritningsbanken
1946	Jaguar (W.win 1948)	Ted Evans	1,4	Ritningsbanken
1947	Wakefield	K-E Landegren	1,0	Ritningsbanken
1947	Cumulus	Rolf Holm	1,2	Ritningsbanken
1948	Clipper	Ted Evans	1,3	Ritningsbanken
1949	Wakefield	Börje Börjesson	1,1	Ritningsbanken
1949	Yankee IV	Charles Wood	1,1	Ritningsbanken
1949	Wakefield	Anders Deurell	1,3	Ritningsbanken
1949	Wakefield	Arne Blomgren	1,1	Ritningsbanken
1949	Wakefield	Åke Postis Larsson	1,1	Ritningsbanken
1949	Surprise	Warren Fletcher	1,1	Ritningsbanken
1949	Wakefield winner	Aarne Ellilä	1,0	Ritningsbanken
1950	Wakefield	Sune Stark	1,1	Ritningsbanken
1950	Wakefield	Anders Deurell	1,0	Ritningsbanken
1950	Vansteed	Ted Evans	1,2	Ritningsbanken
1950	Wakefield	Lars Ljungberg	1,1	Ritningsbanken
1937	Wakefield	J E Adams	1,3	Zaic Yearbook 1938

Sammanlagt 43 Wakefield-flygplan är nu godkända för CLASSIC WAKEFIELD. Listan kan komma att utökas, inte minst genom att OLDTIMER-sällskapets medlemmar har möjlighet att bidra med ytterligare förslag, hittills okända. Våra kolleger i Danmark kommer säkerligen att bidra, åren omkring 1940 såg många danska "motorflygare", som det hette på den tiden. Flygtidningarna under 1940-talet gav många exempel på detta. Tillbaka till framtiden, alltså!

PS FRÅN RED.

Sven-Olov meddelar att de funderingar, som funnits på att förlägga årsmötet på fredagskvällen före OT-SM, nu skrinlagts med tanke på bl.a. extra kostnader för dem, som i så fall behövt ytterligare en övernattnig.

Motioner till årsmötet den 6/8 1994 ska vara styrelsen tillhanda senast den 1/6 så att de kan komma med i nr 2/94 av OLDTIMER.

Till årets tävlingslista (se sid. 2!) kan läggas följande två internationella tävlingar:

The Second European SAM CHAMPS, Featuring the 11th Anniversary Wakefield Events 19 - 21 augusti 1994 i England.

samt SAM 35 R/C POSTAL CONTEST 1994 för modeller konstruerade före 1 jan. 1951. Flygtider ska noteras den 18-19/6 1994.

Kopior på informationsmaterial om dessa två tävlingar kan eftersändas från Sven-Olov eller Sten Persson.

KL 53

MOTOMODELLO F.A.I. DI LORIS KANNEWORFF



För F-flygarna presenterar vi denna gång en italiensk pylonmodell, som hade en del framgångar i slutet på 40-talet. Ritningen är kopierad från en italiensk flygtidning från 1948, där även en utförlig bygginstruktion finns.

Med knaggliga kunskaper i italienska läser vi att modellens framgångar berott inte minst på vingprofilen, som "...ger bra fart i stiget utan looping-tendenser och samtidigt ett fint glid med snabb reaktion på minsta termikkänning..."

Profilen benämnes Saint Cyr 34 och var ovanligt modern för sin tid. Den är tydlig av italienskt ursprung med svagt konkav undersida och 8% tjocklek (påminner en del om Benedek 8353B72 eller en välvd variant av Olofssons "Uncle Remus"..).

Ritningen är faktiskt "self-explanatory". Den visar den uppbyggda vingbalken och den delbara vingen. Framkant och i balken ingående lister är 3x3 mm hårdträ (poppel?) med 3x12 mm balsabakkant. Vingen har +2' anfallsvinkel.

Stabben har hårdträframkant men, liksom fenan, resten av konturen i balsa. Den är som gjord för ett vanligt fuse-arrangemang.

Kroppen är byggd i 4x4 mm hårdträ och 3x3 mm balsa med motorkåpa och främre beklädnad i balsa. Motorn, en 4 cc "Elia", har 4-5' nedåtriktning.

Effektmassigt motsvarar den använda "Elia" en bra 2,5 cc diesel från tidigt 50-tal (d.v.s. 0,20 hk), men dess höga vikt om 230 g måste tas i beaktande om man använder en lättare motor.

Avslutningsvis anges originalmodellen stiga i svagt vänsterkurv, ha tyngdpunkten på 65% samt ha blått papper på kroppen och rött d:o på vingen. Säkert en ståtlig modell!!

Sten P.

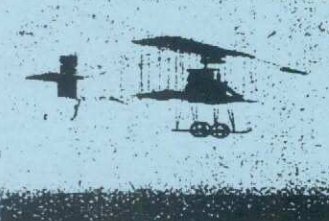
EFTERLYSNING

VEM kan sälja några ark rött japanpapper av gamla typen, med tydliga fibrer, till Sigurd Isacson, tel. 035-156309

A TWO-FOOT MODEL AEROPLANE 4s. 2d.

Upon receipt of 4s. 2d. we will mail you post paid a model of any of the following types of aeroplane:

Bleriot, Antoinette, Santos-Dumont, or Demoiselle



Curtiss Wright, Farman, } 8s.

All parts are furnished with simple instructions and plan with every model.

Your money returned if not satisfactory.

NATIONAL AEROPLANE MFG. CO., Dept. W.,
385, E. Fourth St., New York City, U.S.A.

ENGINES and PROPELLERS
for MODELS at reduced prices

AIR-COOLED ENGINES.

No. 1.	No. 2.	No. 3.
Finished £3 3s.	£5 5s.	£7 7s.
Castings 12/6	19/6	28/0
H.P. 1	1	1 1/2 (twin)
Weight 4lb. 8oz.	6lb. 8oz.	9lb. 8oz. with flywheel

Right or Left-handed PROPELLERS, in Walnut or Mahogany.

8 in., 1/2 each. 10 in., 1/6 each. 12 in., 1/9 each. Post Free.

The above are genuine model "Integral" Propellers—made by Chauviere, of Paris.

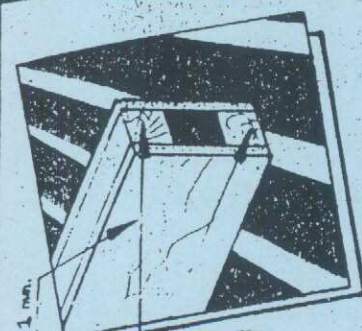
F. C. LONGFORD, 29, Bridge Rd., Stratford, E.

Modellflygannons ur "Flight" april 1911.

PART. COSTRUZIONE DEL LONGHERONE

LE CENTINE SONO IN BALSÀ DA 2 mm, TIDANNE LA PRIMA CHE È IN COMPENSATO DA mm. 1

LISTELLI PIOPPO 3x3

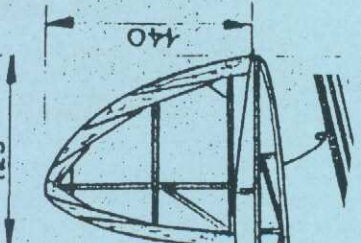


125

BORDO D'USCITA IN BALSÀ 3x12 Δ

RICOPERTURA DELLA FUSOLIERA CON "DIPLOM PAPIER" 40, ALI E IMPENNAGGI IN PERGAMINA

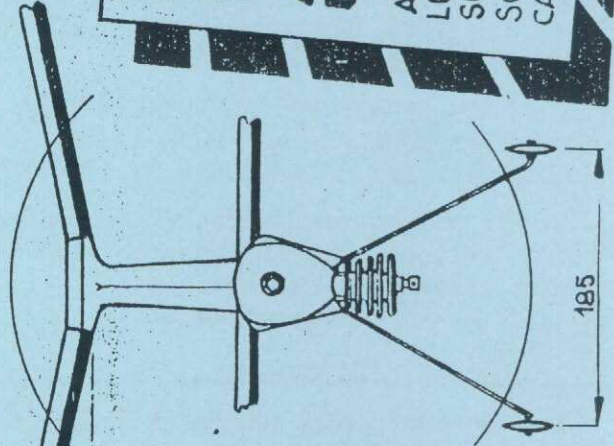
I LONGHERONI DELLA FUSOLIERA SONO IN PIOPPO 4x4, I TRAVERSINI BALSÀ 3x3



130
100

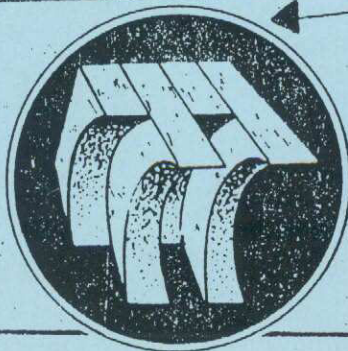
340

845



185

IL MOTORE È UN "ELIA" DA 4 cc.



PART. COSTRUZ. CARÈNA-TURA TESTATA-SERBATOIO, IN TAVOLETTE DI BALSÀ SOVRAPPORTE.

3° CLASS. "TROFEO VEJUVIO 1948"
1° CLASS. "GARA DI PRIMAVERA"

KL 53

**MOTOMODELLO F.A.I.
DI LORIS KANNEWORFF**

AP. ALARE	M.M.	1.600
LUNGHEZZA	M.M.	845
SUPERF. ALARE	DMQ.	27
SUPERF. TOTALE	DMQ.	38
CARICO ALARE	GR/DMQ.	22

345

SCALA 1:5

RT