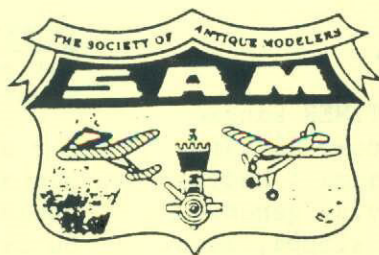


# OLDTIMER

SPECIALTIDSKRIFT FÖR MODELLFLYGARE Nr 1.1997

---



SOCIETY OF ANTIQUE MODELERS

OLDTIMER

Organ för Svenska Modellflygares  
Oldtimer Sällskap

Årg. 26 Nr 1/1997  
Red. av detta nummer: Sten Persson

Ordf.: Sven-Olov Lindén, Hovstav. 15,  
703 63 Örebro. Tel.019/182 179

Medlemsavgift: 100:-/år

Postgiro 88 66 95 - 6  
Svenska Modellflygares Oldtimer  
Sällskap, c/o Lars Ljungberg,  
Linneastigen 6, 149 31 Nynäshamn.  
Tel. 08/520 186 60



RED.' FUNDERINGAR:

Med våren inom synhåll hoppas red. att detta nummer av OLDTIMER kan bidra till att medlemmarnas livs- andar åter vaknar till liv - och kanske också kan inspirera till att påbörja en ny säsong med härligt OT-flyg!

För dem som vill tävla och komma ut och träffa likasinnade finns det som vanligt flera möjligheter:

Först ut brukar hallänningarna vara med sin "Vårtävling", men efter fem år måste den traditionen avbrytas (avslutas?), emedan markägaren utan föregående varning plöjt upp "vårt" fält i Harplinge!

Något alternativt fält inom räckhåll har ännu ej hittats, varför vi kanske måste ta avsked från denna träff, som inte bara brukat präglas av mer eller mindre kraftiga vårvindar, utan även av mycken gemyt och avstressande samvaro. T.o.m. ägaren av Steninge Vandrarhem beklagar att denna trevliga tradition brutits!

Som kompensation får vi flyga på Revinge övningsfält den 24 maj i stället - se separat inbjudan! Se även separat inbjudan till Wentzel-träffen!

OT-SM avhålls den 23-24 augusti i Rinkaby och den 13 september får vi åter flyga oldtimer på Revinge Möte i AKM's regi.

Samma helg, den 13-14 september, arrangerar danska DMV sin årliga OT-tävling!



Med detta nummer av OLDTIMER kanske vi också avslutar den epok, då vår tidning tillkommit på gammalt hederligt stenålderssätt, d.v.s. genom att skriva (på maskin), klippa, klisstra och gnugga (rubriker) - ett täm-

ligen tidskrävande förfarande, som dock skänkt många tillfredsställande stunder - åtminstone för detta nummers red.! Med benägen hjälp av Rolf Astervik i Gävle och därmed tillgång till modern datorutrustning, hoppas vi att redan med nästa nummer kunna presentera en proffsigare produkt! I samband med detta kan tidningskommittén framöver tänkas få en annan sammansättning, men mera därom i kommande nummer.

Sten P.



OMSLAGSBILDEN

Bertil Dahlqvist har bidragit med den vackra omslagsbilden från 1943. Den visar Stig Persson från Gislaved med sin "Pluto" på en torvmosse utanför Gislaved, där han och Bertil utförde silvermärkesprov inför anmälan till SM. "Pluto" flög bort, men först i sista starten, så han klarade proven! I SM 1943 tävlade Stig för Halmstads FK och vann S2 (förmodligen med en "Ikaros").

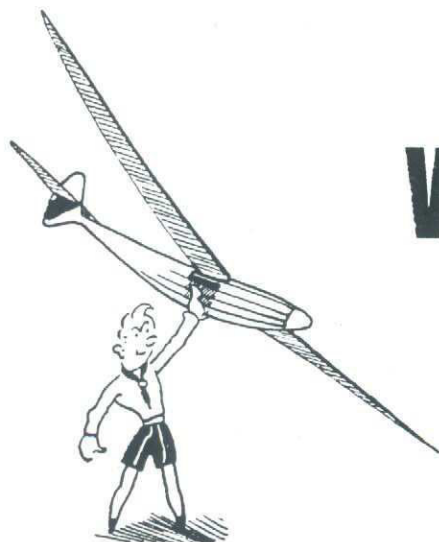
Red. vill tacka följande personer, som på ett eller annat sätt bidragit till detta nummer av OLDTIMER:

Bertil Dahlqvist; Pär Lundqvist; R.J. Mikkelson; Leif Sundvall; Markku Tähkäpää; Hans Westfelt; Sofia Wiwardsson; Gunnar Ågren; Sven Östlund; C-J Eiroff.



STYRELSEN meddelar: Till SMOS-medlemmar med intresse för Radiostyrda oldtimermodeller:

För att erhålla ett försäkringsskydd i samband med RC-flyg rekommenderas att du ansluter dig till en lokal SMFF-klubb. Du får då veta vilka krav och normer som gäller vid denna flygning.



# VÅRTÄVVLINGEN 1997

AKM och Södra Hallands Modellflygsällskap  
inbjuder härmed till årets upplaga av  
VÅRTÄVVLINGEN på REVIINGE övningsfält.

Lördagen den 24 maj kl 09.30 - 16.30

Två tävlingsstarter utan rondindelning ; omstart om flygtiden är mindre än 60 sek. ( 30 sek. för klass A ).

Tävlingsklasser A, B, C, D, TP, S1, S2, Sint och F.

Startavgiften på 50:- gäller för max fem modeller - betalas på tävlingsplatsen. Tävlingsanmälan med uppgift om modellens namn och klass samt namn, adress och tel.nr. för den tävlande skickas till Kurt Sandberg, Vallgatan 23A, 302 42 Halmstad senast den 10 maj.

HJÄRTLIGT VÄLKOMNA!!

## OLDTIMER-POST-TÄFLING

UNDER TIDEN 15 MAJ TILL 15 JULI KAN  
DU FLYGA MED DINA A-MODELLER OCH S1-  
OR I SMOS POSTTÄVVLING:

Tre flygningar i följd under samma dag noteras. (Om det innebär de 23:e, 24:e och 25:e starterna spelar ingen roll, bara att de är gjorda precis efter varandra!) Omstart tillåtes om flygningen är under 20 sek.

För klass A gummimotor gäller modellplan enkeldrivna utan utväxlingar.

I klass S1 gäller högstart med max 30 m linlängd. De tre kvalificeringstiderna ska vara minst 30 sek. Om du uppnått 3x30 sek sker omflygningar. Nästa start = 60 sek. (fortfarande omstart vid <20 sek.!), 5:e start = 90 sek, 6:e start = 120 sek o.s.v. Även omflygningarna skall göras vid samma flygtillfälle under en och samma dag. Om du inte är nöjd med vad du uppnådde vid ditt första flygtillfälle kan du givetvis pröva både en, två och flera gånger.

Sänd in dina resultat till S.-O. Lindén innan juli månad gått ut! Några enkla priser delas ut på årsmötet.

Årets OLDTIMER-SM hålles på Rinkaby den 23-24 augusti. Årsmöte hålles i samband därmed lördagen den 23 augusti.

Ett par inbjudningar till posttävlingar har inlutit från Canadensiska SAM CHAPTER 39. Det gäller SA TEXACO R/C POSTAL CHALLENGE och JASCO TOWLINE GLIDER RC. Kopior på tävlingsinbjudan och anmälningsblanketter kan rekvireras från red.

## WENTZELTÄVVLINGEN 1997.

Wentzeltävlingen på "Vingarnas Dag" hålles på Gärdet söndagen den 8 juni. Tävlingen omfattar de modeller, som det hittills har flugits med, d.v.s. A1 - "Tummeliten", A2 - "FIB" och "Trim II", B2 - "Tip Top", "Kungsörnen" och "Fröjds". C2 - "Gladan" och "Cirrus".

Kontakta Lasse Wentzel om du vill veta mera. Tel. 08-35 11 01 kvällstid.

# LÖWEN IGEN

LÖWEN-ÅBERG's 1948 Wakefield (beskriven i OT 3/1990) har vi ännu ej sett på våra tävlingar och därför kan det kanske vara av visst intresse att få höra några omdömen om denna modell, om så även från andra sidan Atlanten!

Den världskände friflygaren R.J. Mikkelson, Mik kallad, från soliga Kalifornien följde tidigt användandet av krax och växlar i svenska OT-modeller och skaffade för fyra år sedan ovannämnda ritning + en "Rimfaxe"-växel från Sigurdson för att själv utvärdera detta nygamla sätt att utnyttja "g-kraften".

Trots att han imponerades av den enorma motortiden var han långt ifrån nöjd med motorstiget och totalprestandan. På amerikanskt manér ville han betydligt snabbare få upp modellen till de höjder, där de största termikchanserna finns.

P.g.a. en viss besvikelse och det faktum att man i USA inte så ofta tävlar med 8 ox-Wakar lade Mik sin "Löwen-Åberg" på hyllan ett tag. Han släppte dock inte helt tanken på sin växlade Wake och vad han eventuellt skulle kunna åstadkomma med den och tog därför fram den ett eller två år senare. Han modifierade först växeln och minskade utväxlingen till 1:1,65. Modellen blev livligare och med en ny propeller med lägre stigning blev motorflykten mera i hans stil; lång men med bra stig.

Mik använder två motorer om 16 str. 3 mm TAN II, som han drar upp till 1200 varv per motor om inte modet sviker honom tidigare!

Modellen svarade direkt genom att vinna Vintage Wakefield-klassen vid the Free Flight Champs 1995 med tre 5-min.-maxar i rad.

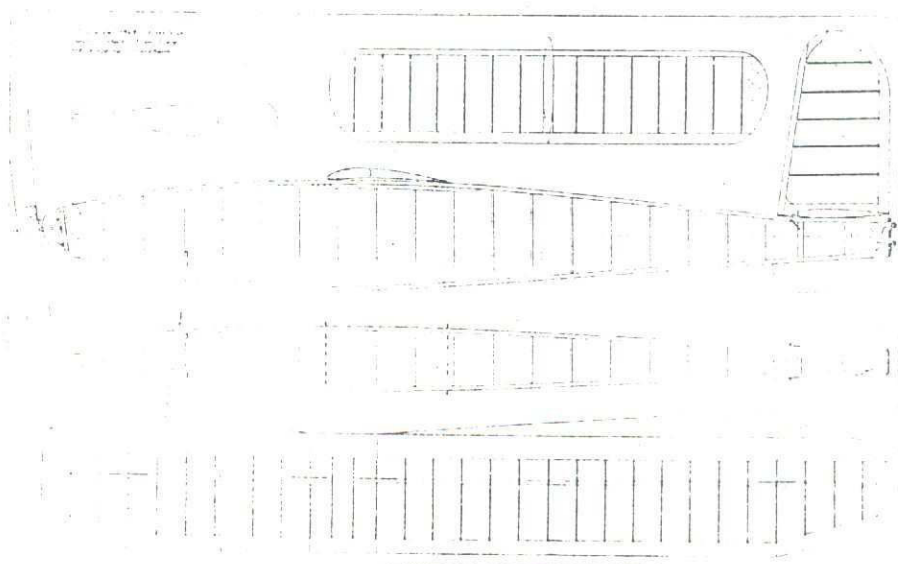
Efter andra framgångar på hemmaplan tog Mik med sin "Löwen-Åberg" till Europa förra året, först till Lorigia i Italien, sedan till Middle Wallop i England.

P.g.a. vädersituationen och försening p.g.a. byråkrat-

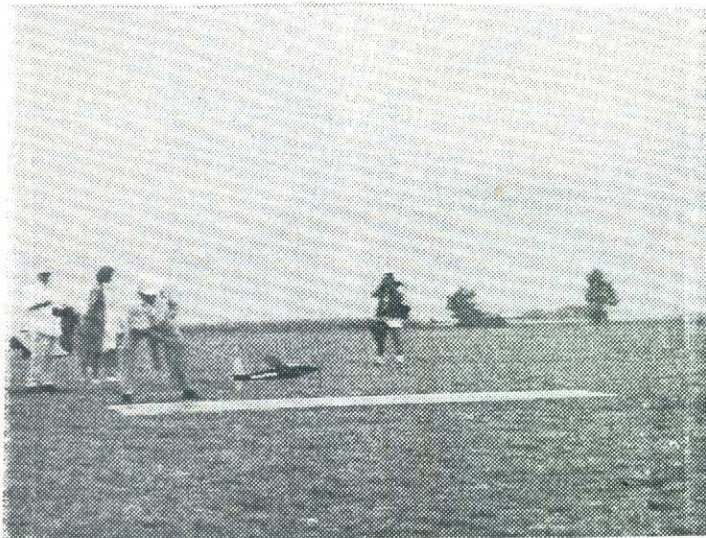


iskt krångel hann han aldrig flyga den i Italien. I England gick det bättre, och med hopp om en placering i Vintage Wakefield satsade han allt inför sista flygningen.

Forts. på sid.



# GLIMTAR FRÅN -96



Wakefieldvinnaren Anders Håkansson i full aktion i Gorizia. Vilket fält!

Foto: Gurra Ågren

Team Wivardsson koncentrerar sig på Sofias "Contestor" vid Gorizia-tävlingen i somras. Foto: Gurra Ågren



OT-SM-vinnaren -96, Leif Sundvalls "Rocketeer A" 1941 med Waf-diesel. Enligt Leif "... en jävel att bygga, men en ängel i flykten. Den mest lätt-trimmade friflygare jag flugit...."

Foto Leif Sundvall

# FLER SPÅNOR KRING JUHA JERNVALL OCH HANS METEORER

Del 2.

För en tid sedan spånade vi lite om Meteor 20 i Oldtimer nr1 1991. Vi uttryckte där en förhoppning om att få återkomma med fler uppgifter om Juha Jernvall som modellflygare och konstruktör. Vi sökte honom också flera gånger men breven kom tillbaka. Så träffade vi Markku Tähkäpää i Rinkaby 1996 och frågade honom om han visste något om Juha. Som vi redan gissat bekräftade han att Juha gått bort för en tid sedan. Och därmed verkade den tanken avslutad om att få teckna ett porträtt av Juha och hans modeller.

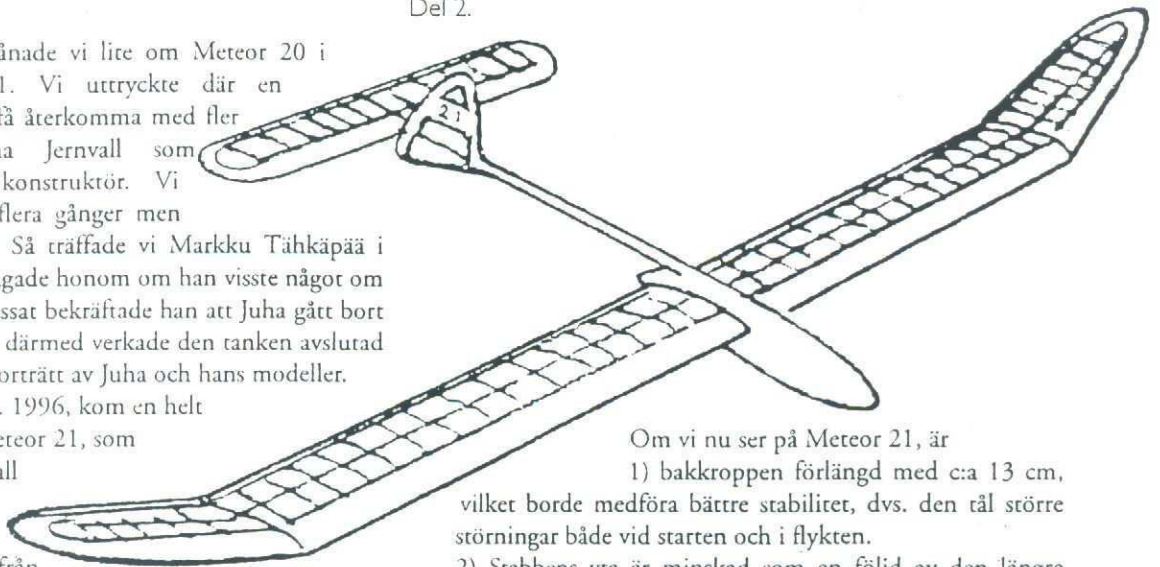
Men i slutet av sept. 1996, kom en helt nygjord ritning på Meteor 21, som konstruerades av Jervall 1946, på posten från Markku.

Det jag tidigare sett från Juha 1985 då vi talades vid på Gärdet, på Vingarnas Jubileumsträff, var bara några lösa blad med detaljer på Meteor 21. Men nu kom en komplett ny byggritning gjord av Markku Tähkäpää.

Jag höll på att göra en looping av överraskning. Vad hade han fått alla uppgifter från till den fina byggritningen?

De fanns ju förstås en del uppgifter i Hobbyboken 1949 om Meteor 21, men som nog många kan konstatera idag är en del uppgifter från Hobbyböckerna tveksamma och i en del fall direkt felaktiga, då man får jämföra dem med originalen från olika konstruktörer.

Vi återkommer till Markku och bakgrunden till byggritningen senare.

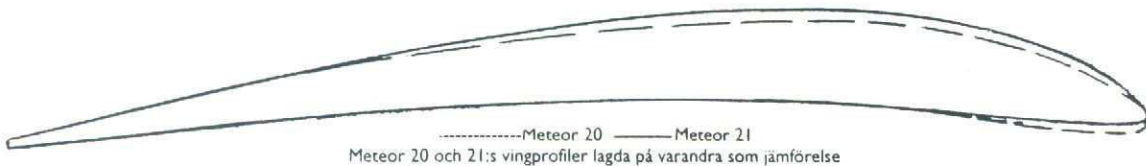


Om vi nu ser på Meteor 21, är

- 1) bakkroppen förlängd med ca 13 cm, vilket borde medföra bättre stabilitet, dvs. den tål större störningar både vid starten och i flykten.
- 2) Stabbens yta är minskad som en följd av den längre hävarmen, med mindre luftmotstånd som följd.
- 3) Vingspetsarna är förlängda med 4cm och är spetsigare. De är också höjda 4 cm. Det ger bättre stabilitet och minskad kraftförlust i spetsvirvlarna
- 4) Den mest markanta förändringen har skett med vingprofilen. Den har ökat något på höjden dvs. den är tjockare på den främre tredjedelen, från 7,3% på Meteor 20, till 8,6% på M 21. Och den har fått en mindre nosradie, dvs. en spetsigare nos.

Det betyder större lyftkraft eftersom det bildas ett snabbare luftflöde runt den mindre profilnosen. Den högre höjden bidrar till bättre prestanda i blåsigare och turbulenta väder, än Meteor 20:s profil..

Dvs. Meteor 21:s vingprofil tyder på att den fått ett



## En jämförelse mellan Meteor 20 och 21

Först några särdrag hos Meteor 20. Den har exceptionellt kort kroppslängd, bara 79 cm på en spännvidd av 180 cm. Men konstigt nog har starterna ändå varit felfria och raka, men inga skevheter i vingspetsarna får finnas. Den har drag av "landstrykare", dvs. den är inte så riktningstabilt för att lätt kunna svänga in i en termikblåsa. Något som var på modet på den tiden, eller termikvinglare som elaka tungor sa. Vidare har den sin bästa prestanda vid 3-7 sek/m, då den gör ca 120 sek medeltid i termikfritt väder med 50m lina.

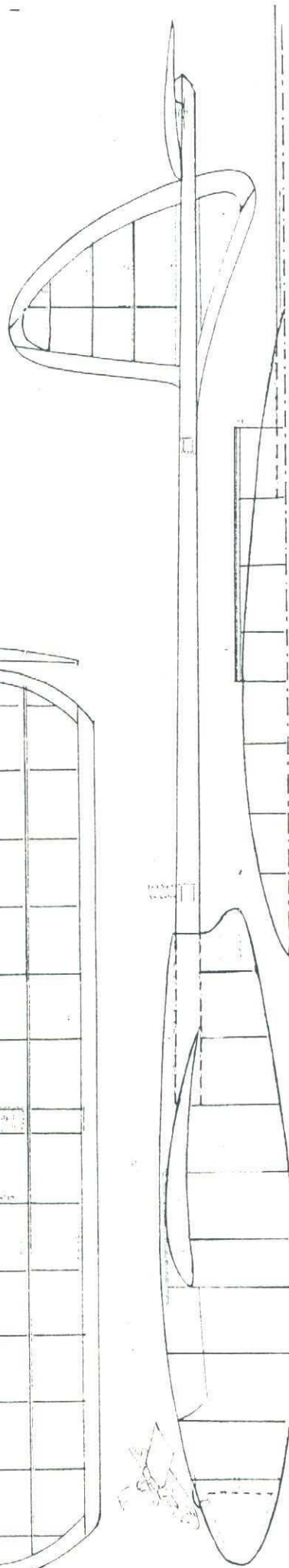
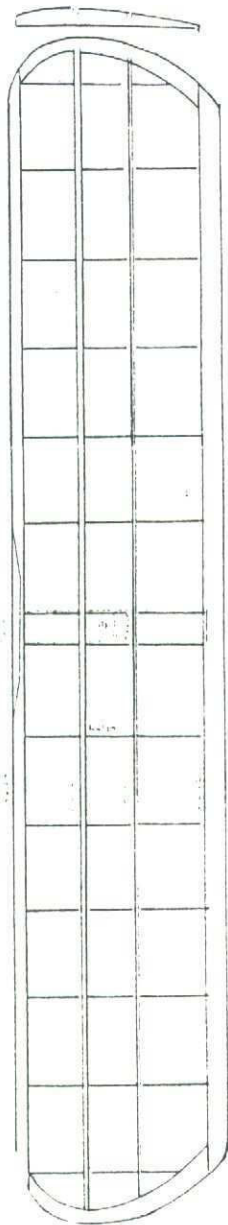
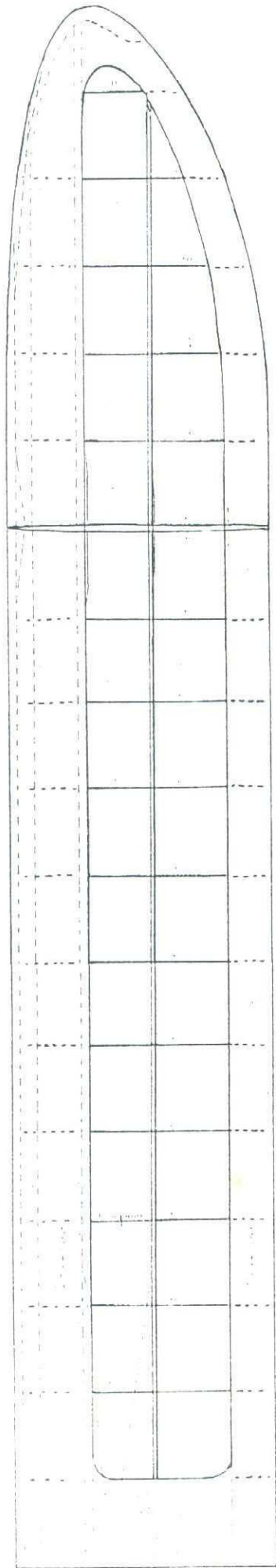
Vid hårdare blåst sjunker prestandan till ca 100 sek, beroende på högre sjunkhastighet hos den relativt tunna profilen.

bredare bästa-prestanda register, eftersom den också har en lämplig tjockleksfördelning och välvning. Den ökade höjden medjer också en starkare vingkonstruktion. Den är mycket lik Cikadans vingprofil som fick rykte om sig för mycket goda flygegenskaper, men den tillkom ju ca 20 år senare.

Man blir överraskad av en så avancerad profil redan 1946. Det var tydligen inte bara Isacson, Benedek och Ellilä som vid den här tiden hade god insikt i vingprofilernas värld.

5) Kroppen har fått en något högre sidoprofil vilket medför att startkroken kommer längre från tyngdpunktcentrum, som brukar betyda sämre startegenskaper. Men alla de andra fördelarna väger säkert upp detta. Man måste komma ihåg att det har gått 50 år sedan den här konstruktionen såg dagens ljus.

Så sammanfattningsvis kan man säga om Meteor 21 att



Ytor: Vinge: Korda 15 cm 25,90 dm  
Stabbe: Korda 9,5 cm 4,95 dm  
Vikt: 440gr

Spänvidd: 1840 mm  
Längd: 920 mm  
Stabbe: 540 mm

**METEOR 21**  
Juha Jernvall 1946

den troligtvis har 10-15 sek längre flygtid med 50 m lina, än Meteor 20. Men att den största vinsten nog ligger i att den fått bättre prestanda i ett bredare vindregister. Förmodligen flyger den omkring 120 sek också i vindar omkring 7 - 9 m/sek och i byigt turbulent väder.

Därmed har Juha Jernvalls sista konstruktion blivit en god all-round modell som väl kan hävda sig med många andra konstruktioner av senare datum.

### Hur en byggritning kan bli till

Då jag fått den nya byggritningen från Markku, på M 21, kontaktade jag honom och frågade hur han fått all information som låg till grund för ritningen. Den var ju så detaljerad och precis i sin utformning.

Ja han skrev och berättade att han tidigare ägt en bra ritning på M21, men att någon vänlig själ lånat den och inte sedan lämnat den tillbaka.

Men att han ändå hade en transportlåda, som han säger, en trunk, alltså, och på sidorna där hade han 1948 ritat av Meteor 21???

Dvs. han hade tydligen lagt de olika delarna av modellen mot trunkens sidor, och fört en penna runt kanterna, och också ritat bilder av detaljer där. Den trunken hade han nu kvar fortfarande.

Han hade även på baksidan av en ritning över en helt annan modell, med samma teknik ritat av ytterligare delar och detaljer på M 21. Dom skisserna på baksidan av en ritning sände han till mej tillsammans med sitt brev. Till de kan läggas att Markku tydligen har ett gott minne för detaljer, dessutom är han en rutinerad konstruktör, och har ett utsökt handlag att framställa ritningar, med god blick på helheten och skärpa i detaljerna. Därför kunde resultatet bli så bra som det blev.

Sen kan man naturligtvis fråga sig hur han kunnat ritat av stabbens profil så exakt. När jag jämför den med M 20:s stabbprofil, är den precis densamma. Men de går ju inte att rita av den som vingprofilen, då vingen är delbar, vilket stabben inte är. Ja de är Markkus hemlighet. De är bara att lyfta på hatten inför en kunnig yrkesman.

Håll med om att ett originellare sätt att skapa en ny arbetsritning till en oldtimermodell knappast finns.

### Några detaljer i konstruktionen

Vinginfästningen är av en typ man ofta använde i Finland vid den här tiden. Den består av två 5mm tjocka skivor av ply eller trä, som fästes i rotspryglarna och i huvudbalken. De sticks in i en ficka i kroppen, den ena över den andra. Eftersom skivan är rundad i sin yttre del släpper den i infästningen vid en hård stöt mot vingen, och undgår därmed en större skada vid ev. hård landning. En stark lätt och pålitlig detalj.

Termikbromsen är en specialitet för Meteor21. Den består av en kupad aluminium plåt på en hävarm av två pianotrådor som är lagrade bakom tyngdpunkten. Utfällt läge är 45° framåt från centrallinjen. I infällt läge sluter den an mot kroppens översida. Den urlöses genom en timer inne i kroppen.

De är en lite komplicerad detalj som Juha hade problem med i början. De kom ju fram olika typer av term.

bromsar innan den bästa lösningen med uppfällbar stabbe visade sig på 50-talet och som fortfarande är den enklaste och effektivaste.

Vinkelskillnaden bör ligga omkring 4° mellan vingen och stabben. På ritningen är vingens anfallsvinkel c.a 1°. Man kan naturligtvis öka den till 3-4° och på det sättet få kroppsstavens översida som utgångspunkt för stabbens inställning.

Vad som är viktigt är att göra bakkroppen, stabben och fenan så lätta som möjligt, de påverkar flygförmågan eftersom de har med tyngdp. och lateralc. att göra.

Mer om detta i trimningssynpunkterna. Startkroken bör placeras där du från tyngdp. drar en linje 30° framåt från en tänkt lodlinje. Den bör sedan kunna justeras någon cm åt båda hållen.

### Trimningsåtgärder

De är grundtrimmet vi tar upp lite av här, inte fintrimmet, de får göras på fältet efter de förhållanden som råder. Tex startkrokens läge som kan finjusteras efter vindstyrkan.

Skränkningen av vingarna bör göras i samband med att klädseln anbringas, då sitter de skevheter man vill ha. Men vingarna bör ändå vara fastspända mellan flygningarna för att behålla sina vinklar.

Juha använde något slag av kurvroder och de går ju att arrangera, kanske tillsammans med lite asymmetriska vingar, de brukar räcka för att få tillräckliga kurvegenskaper.

Förmodligen måste modellen barlastas för att komma upp till 410 gr. Lagg då huvudvikten i närheten av tyngdp. så att du nästan får rätt tyngdp.läge. De sista gr kan läggas i nosen.

Tyngdp. bör ligga c:a 55 mm från vingens framkant, dvs. på c:a 35% av kordan. Då får modellen också rätt avstånd till lateralc. och får samtidigt koncentrerad tyngdp. om större delen av barlasten ligger som vi nämnde nyss. Gör också vingpetsarna så lätta som möjligt av samm skäl.

Meteor 21 är mycket termikänslig så montera in en pålitlig timer från början och använd den också vid alla trimstarter även de korta, om du vill behålla modellen. Och glöm inte att sätta på adresslappen som också gärna kan omfatta konstruktör och konstruktionsår. Ja de här blev några spridda spänor kring Meteorerna 20 och 21. Mycket mer skulle naturligtvis kunna dryftas men lite av spänningen kring en modell består ju också i att själv utforska de möjligheter och begränsningar den har inom ramen för de regler vi flyger efter.

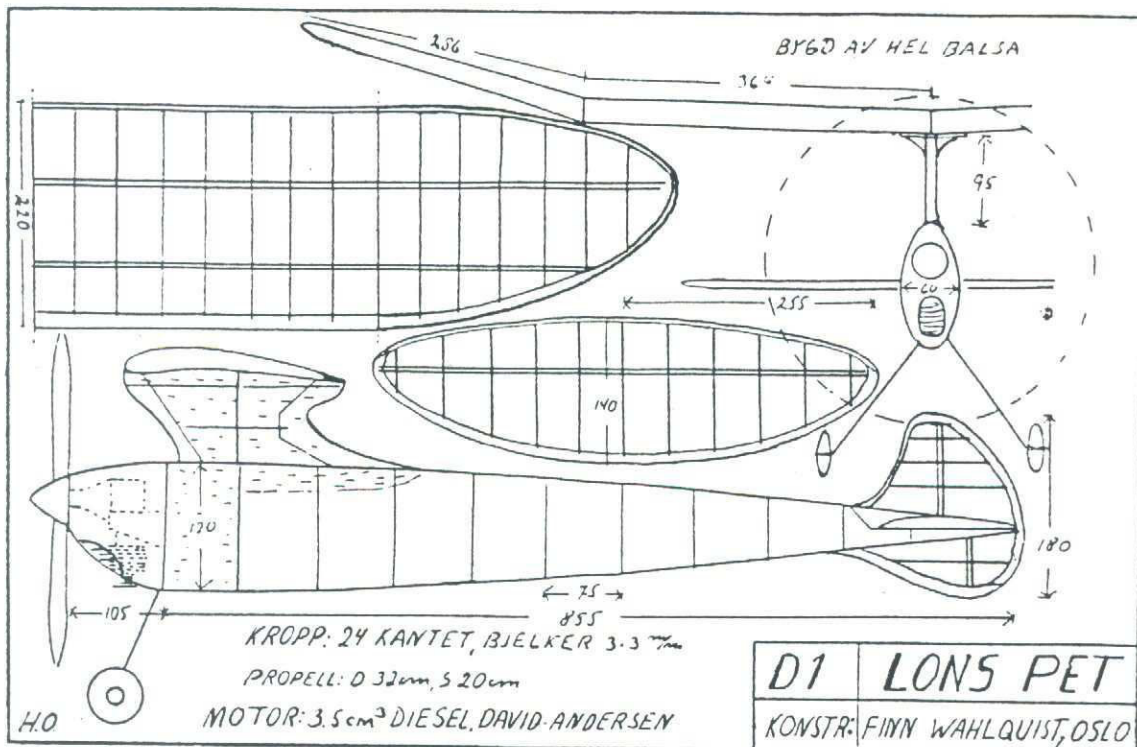
### Bygglust

Kommer ofta över en då en bra ritning och beskrivning dyker upp. God prestanda någorlunda lättbyggd och en intressant bakgrund kan också stimulera. Kan man sedan analysera modellens starka och svaga sidor är de ett extra plus i kanten, så att inte alltför stora negativa överraskningar dyker upp i efterhand.

Byggglusten beror naturligtvis på många andra personliga faktorer också.

Sven Östlund

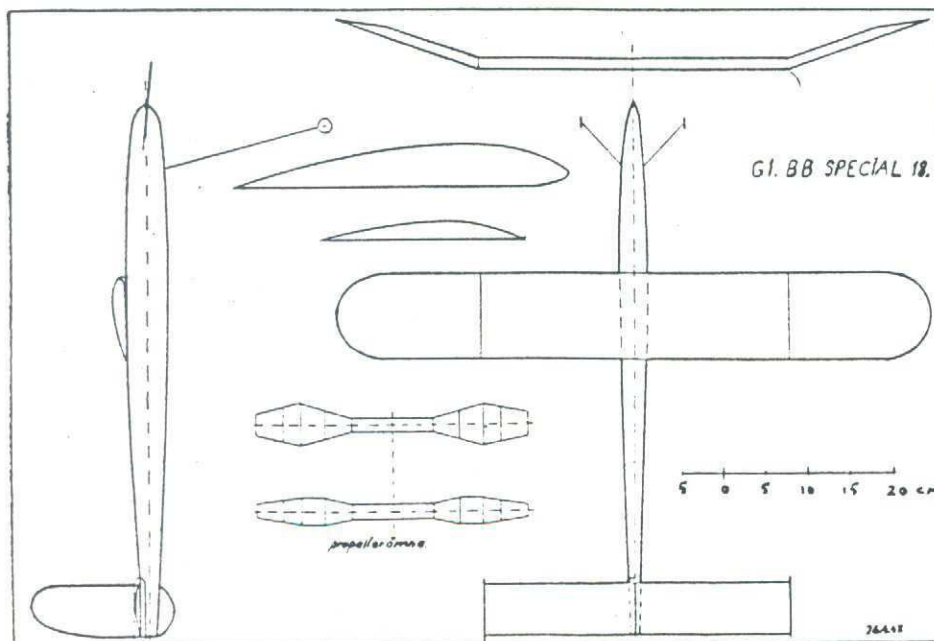




## Vem vet något om dessa modeller??

Norrmannen Finn Wahlquists strömlinje-F-knarr från 1946-47 och med tydliga drag av Goldbergs "Zipper" skulle bli en härlig modell för "F-Klassisk", försedd med t.ex. en Deezil-replika. Ritningen går att förstora - kanske någon redan har gjort det?!

Bengt Bergvalls smäckra, om än konventionella, G 1:a från 1946 borde finnas med i ritningsbanken! Vem känner till mer om Bengt Bergvall och/eller hans G 1:a...?



Många segelmodellflygare har gett sig i kast med G-modellerna utan att för den skull släppa segelmodellerna. En sådan man är Bengt Bergvall i Vingarna. Modellen som vi ser på sid. 14, är just hans första G-modell. Många kanske blir förvånade över, att han vågat sig på en så pass avancerad typ som förstamodell, enär det eljest är brukligt att börja med en enkel stavkropps konstruktion. G-flyget skiljer sig så pass från S-flyget, att man lämpligen bör börja från början, om man ger sig in på endera banan. Hans exempel är alltså inte efterföljansvärt, men han är så skicklig att han kan ta sig en sådan frihet.

Han har också lyckats bra med denna modell - i viss mån tursamt. Den har visat sig flyga utmärkt i blåst och är kapabel för tider omkring två minuter. Inte så illa med tanke på gummismodden, som inte är helt förstklassig. Konstruktionen är fullt konventionell med Clark Y liknande vingprofil och tunn stabilisatorprofil med plan undersida. Propellern är enkel- och direkt driven. Den är av skoveltyp med stor bredd på bladen, särskilt i spetsarna.

Här viktigaste data på "G 1 B. B. Special 18": Spännvidd 700 mm, vingdjup 100 mm, längd ö a 660 mm, vingyta 700 cm<sup>2</sup>, stab. spv 360 mm, stab. djup 60 mm, stab. yta 216 cm<sup>2</sup>, vikt 90 g, vingbelastning 12,9 g/dm<sup>2</sup>, motor 12 strängar 1x3 mm, motors vikt 26 g, motors vikt/ totalvikt 0,30, propellerdiameter 320 mm.

Bengt Bergvalls G 1 BB Special 18 - gummimotormodell i klass G 1.

# Ritningar..

Som vanligt vill red. bidra med inspirationsmaterial i form av ritningar.

I detta nummer presenteras följande:

## WASP III (sid. 11)

Fördelaktigt utseende och god prestanda går inte alltid hand i hand hos våra modeller, med denna lilla 50 cm-modell från 1938 får väl sägas ha bägge delarna. Originalritningen publicerades 1940 i skala 1:1 i AEROMODELLER tillsammans med en utförlig bygganvisning, där man rekommenderade en motor bestående av 6 - 8 strängar 3 mm-snodd, 40 cm lång.

Fullskalaritning får man lättast genom att förstora vidstående ritning, men kan även rekv. från red. mot dubbelt porto.

\*\*\*\*\*

## FIREBIRD (sid.12)

Ritning till denna fräsiga italienska F-modell med 115 cm spv publicerades i maj-numret 1946 av MODELLI VOLANTI. Modellen, vars linjer härstammar från en samtida amerikansk modell, förses med en 2 cc diesel. Byggbeskrivning (med listdimensioner etc.) på italienska finns. OM intresse finns kan red. försöka få den översatt till svenska.

\*\*\*\*\*

## CALLE 16 D ( sid.13)

Ritning till Calle 16 D har nyligen publicerats i danska OT-tidningen. Därifrån har vi helt sonika knyckt den, dels eftersom det är relativt tunnsätt med skandinaviska F-modeller från denna tidsperiod, dels eftersom Calle 16D onekligen är en välflygande modell, värd att återuppstå med en 2 - 2,5 cc sidportsdiesel i nosen! Byggbeskrivning (på danska!) kan rekv. från red., fullskalaritning från danska OT-ritningsbanken.

\*\*\*\*\*

## SALMIAK ( sid. 14-15 )

Via Markku Tähkäpää har vi fått ritning till denna smäckra S1:a från 1945. En flyger redan i Halmstad och fler är under bygge. Obs. möjligheten att välja olika stab-profiler med åtföljande olika TP-lägen! Kurt Sandberg har fullskalaritning, som väl bör införlivas i ritningsbanken!

\*\*\*\*\*

## BABY DURATION TRAINER ( sid. 16-17)

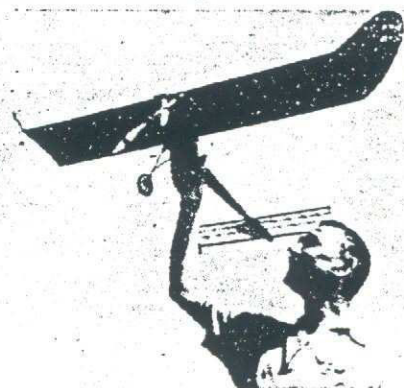
Denna "tuffa" 30-tumsmodell har många medlemmar redan sett i form av Sofia Wivardssons replika, som hon tävlat med i klass B2 på flera OT-SM.

Den publicerades i MODEL AIRPLANE NEWS Oktober 1939 och byggdes bl.a. av Bertil Dahlqvist, som på det unika fotot t.h. ses provflyga sin "Baby" på permis från militärtjänst i augusti 1940! En finess med denna konstruktion är att den kan byggas såväl i 30-tumsversion (76 cm), som i 32-tums (genom att lägga in en 5 cm vingsektion) och en 37½-tumsversion genom att förstora alla mått 25% (klass C2!).

\*\*\*\*\*

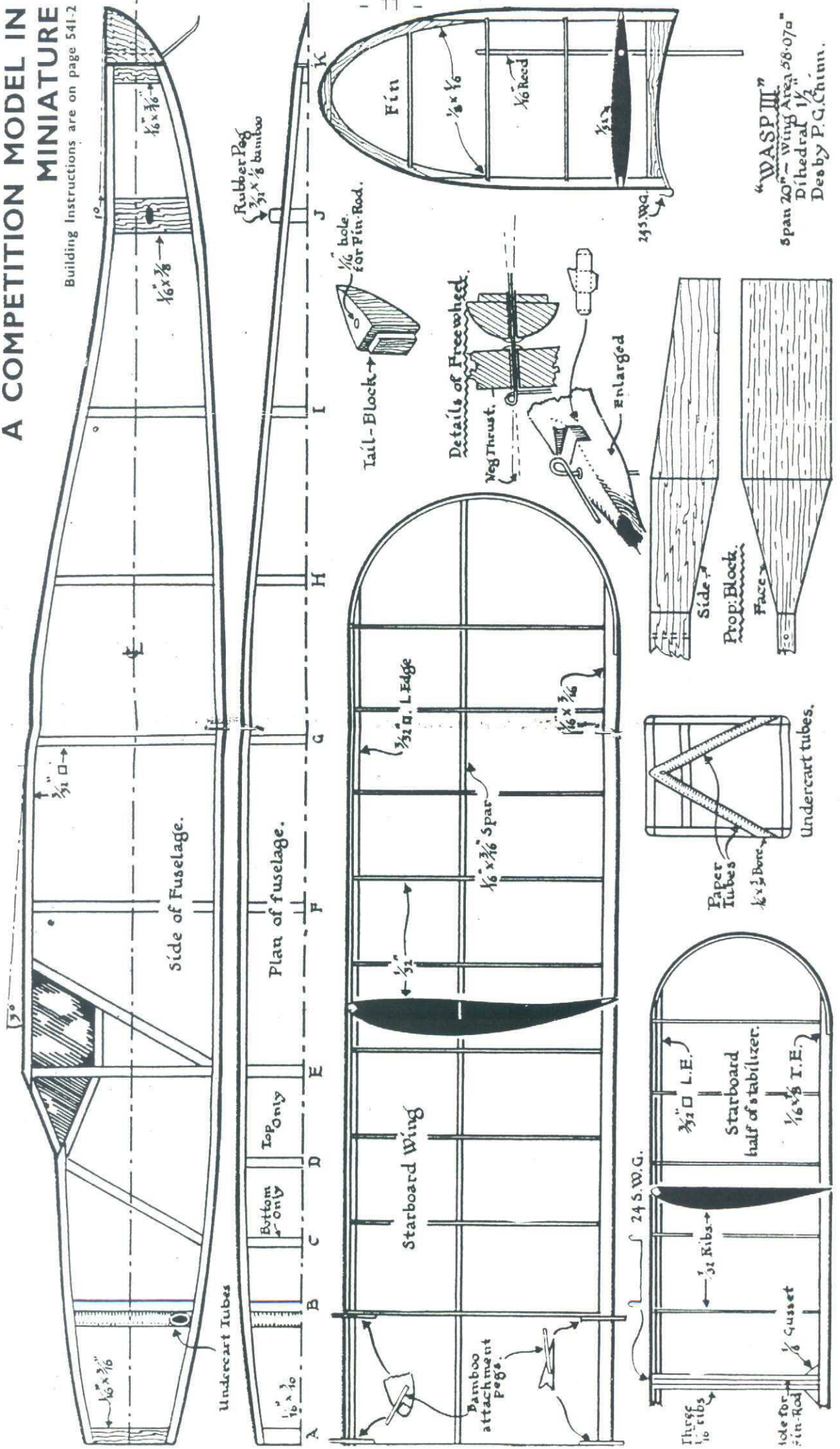
## SCRAPPY ( sid. 18)

Scrappy behöver som en av våra mest kända S1:or ej någon närmare presentation. Någon treplansritning har dock aldrig visats i OLDTIMER och det kompenseras vi genom att återge Löwens originalpresentation i TEKNIK OCH HOBBY från juni 1945.



# A COMPETITION MODEL IN MINIATURE

Building Instructions are on page 541-2.



7°

10°

1/16 x 3/16

1/16 x 3/16

1/16 x 3/16

1/16 x 3/16

1/16 x 3/16

1/16 x 3/16

1/16 x 3/16

1/16 x 3/16

1/16 x 3/16

1/16 x 3/16

1/16 x 3/16

1/16 x 3/16

1/16 x 3/16

1/16 x 3/16

1/16 x 3/16

1/16 x 3/16

1/16 x 3/16

1/16 x 3/16

1/16 x 3/16

1/16 x 3/16

1/16 x 3/16

1/16 x 3/16

1/16 x 3/16

1/16 x 3/16

1/16 x 3/16

1/16 x 3/16

1/16 x 3/16

1/16 x 3/16

1/16 x 3/16

1/16 x 3/16

1/16 x 3/16

1/16 x 3/16

1/16 x 3/16

1/16 x 3/16

1/16 x 3/16

1/16 x 3/16

1/16 x 3/16

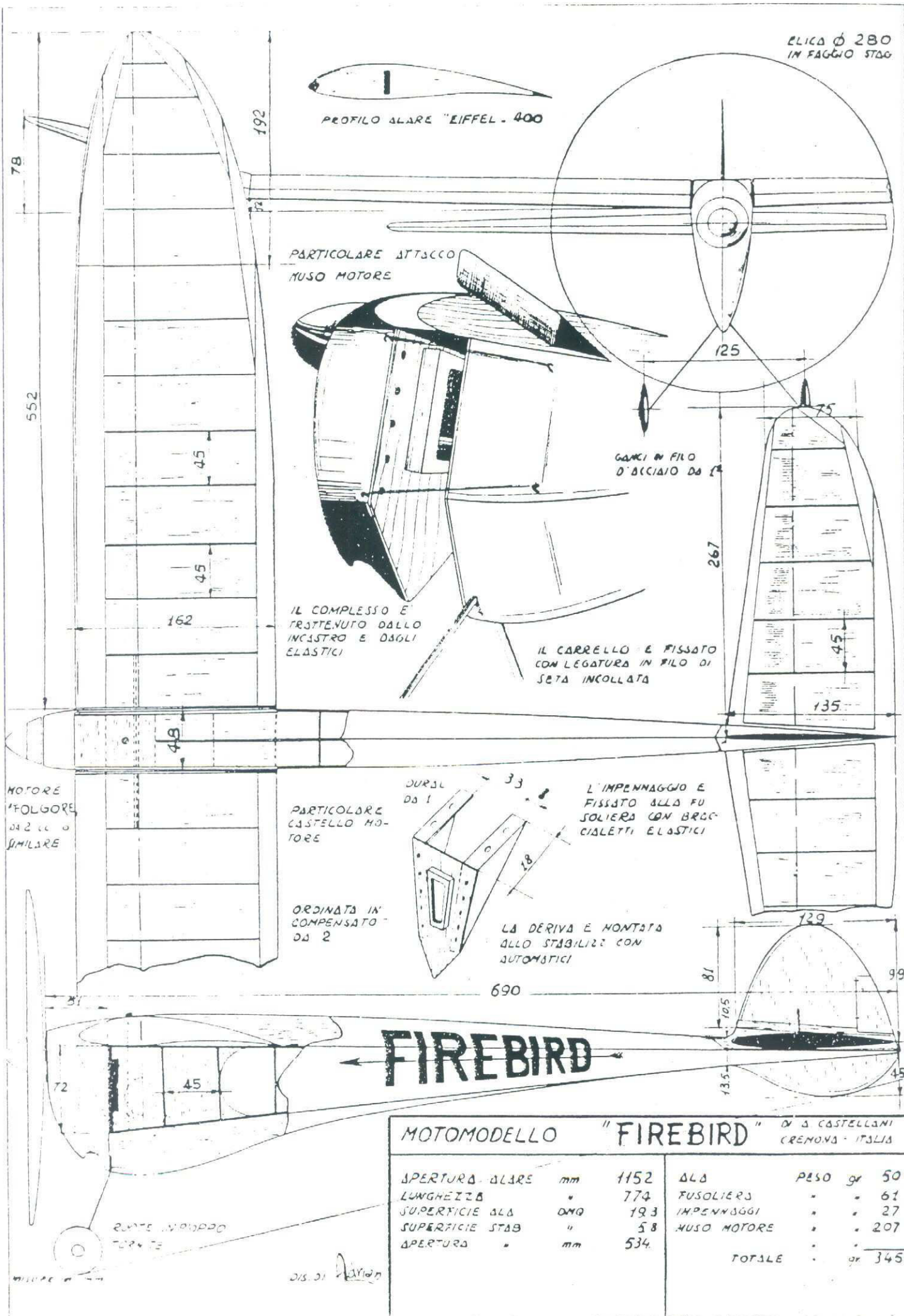
1/16 x 3/16

1/16 x 3/16

1/16 x 3/16

1/16 x 3/16

1/16 x 3/16



ELICA Ø 280  
IN FAGGIO STAG

PROFILO ALARE "EIFFEL - 400

PARTICOLARE ATTACCO  
MUSO MOTORE

GANCI IN FILO  
D'ACCIAIO DA 1

IL COMPLESSO È  
TRATTENUTO DALLA  
INCISTRO E DAGLI  
ELASTICI

IL CARRELLO È FISSATO  
CON LEGATURA IN FILO DI  
SETA INCOLLATA

PARTICOLARE  
CASTELLO MO-  
TORE

L'IMPELLAGGIO È  
FISSATO ALLA FU-  
SOLIERA CON BRUC-  
CIALETTI ELASTICI

ORDINATA IN  
COMPENSATO  
DA 2

LA DERIVA È MONTATA  
SULLO STABILIZZ. CON  
AUTOMSTICI

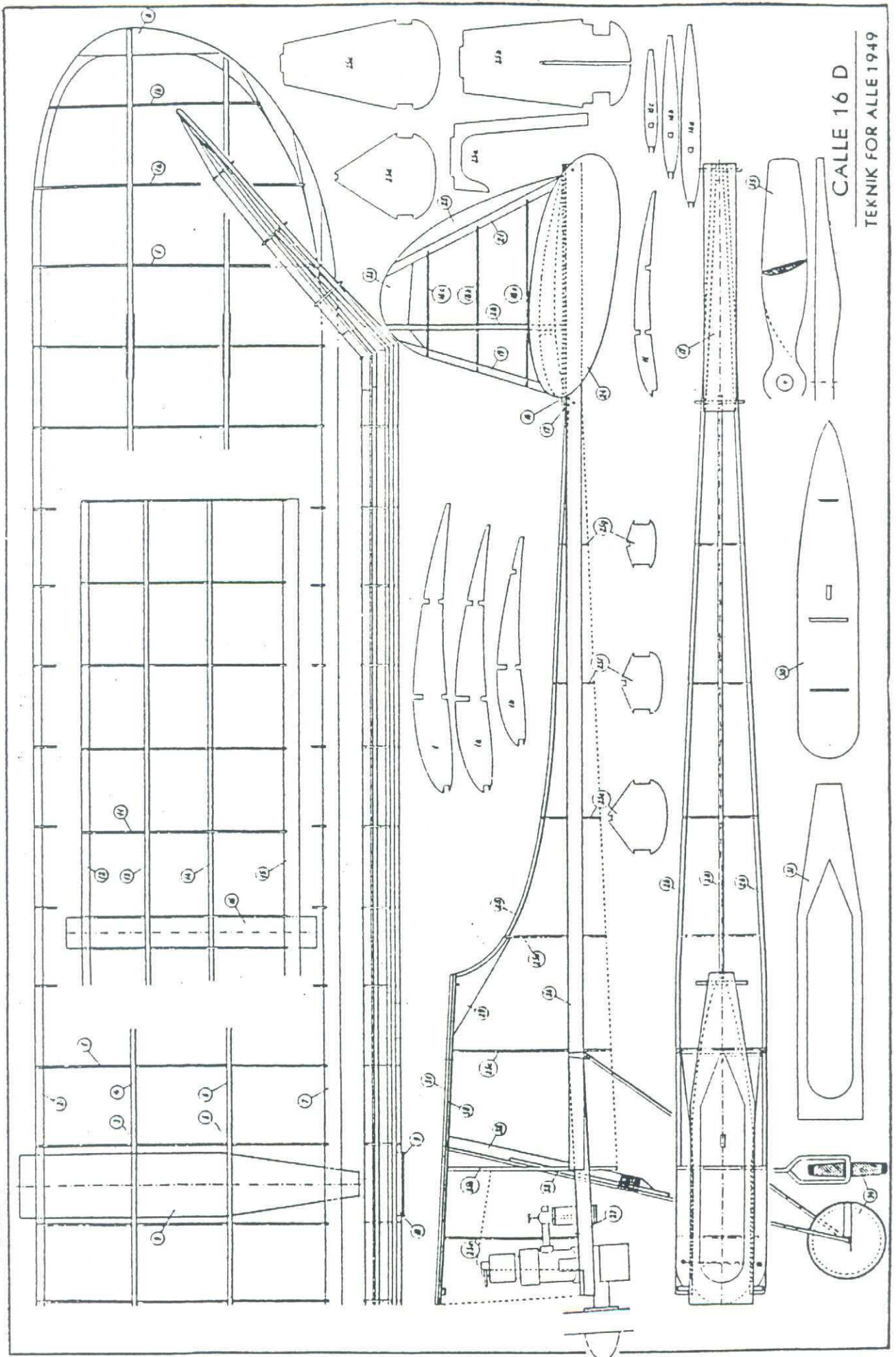
**FIREBIRD**

MOTOMODELLO "FIREBIRD" DI S. CASTELLANI CREMONA - ITALIA

APERTURA ALARE	mm	1152	ALA	PESO	gr	50
LUNGHEZZA	"	774	FUSOLIERA	"	"	61
SUPERFICIE ALA	DMQ	193	IMPELLAGGI	"	"	27
SUPERFICIE STAB	"	58	MUSO MOTORE	"	"	207
APERTURA	mm	534				
				TOTALE	gr	345

RUOTE IN COPPO  
TORRETE

DIS. DI [Signature]



CALLE 16 D

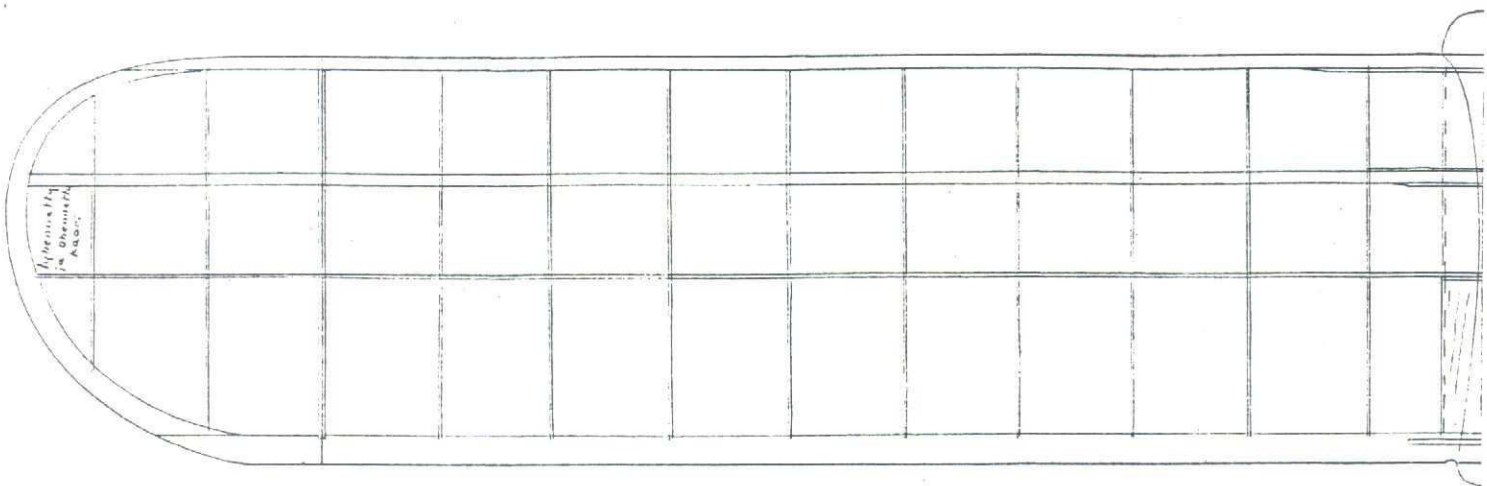
TEKNIK FOR ALLE 1949

Spv. 134 cm  
 Længd: 74 cm  
 Flygvikt: 550 gr.

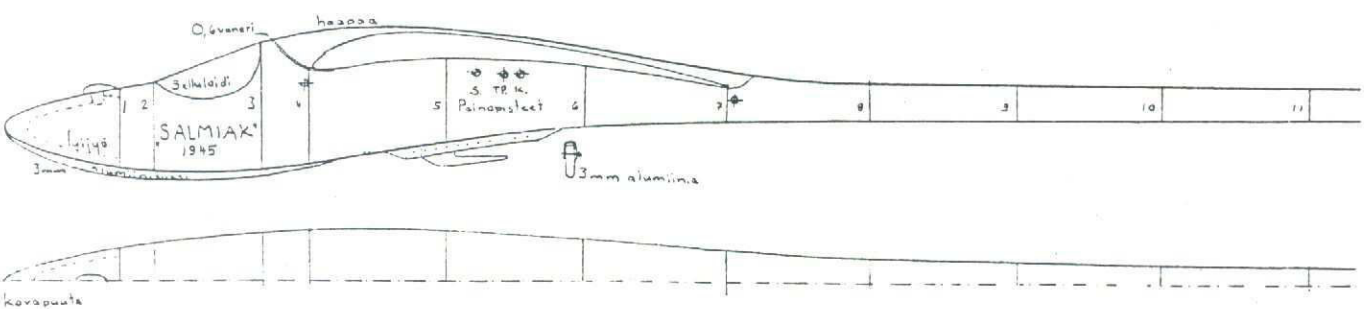
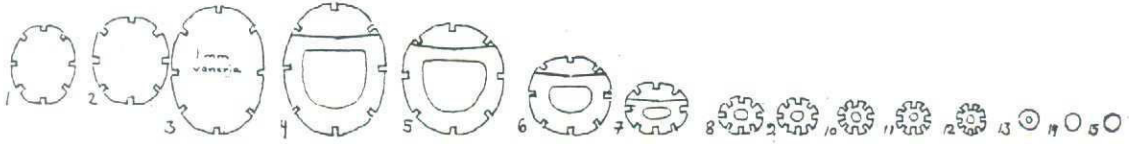
Tegning i fuld størrelse findes i kartoteket.

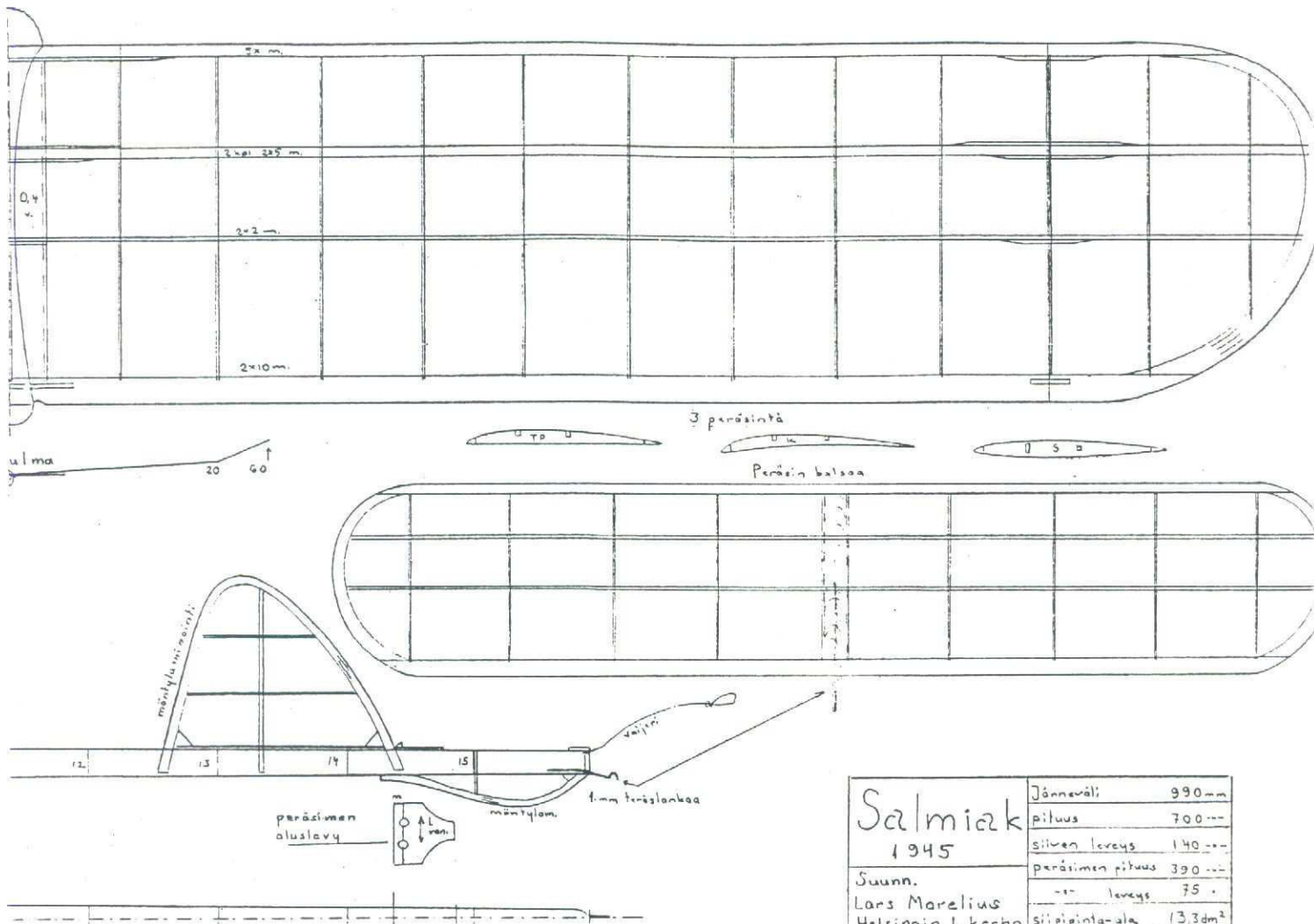
Obs! Modellen konstrueret 1948!

Se teksten inde i bladet.



1:1

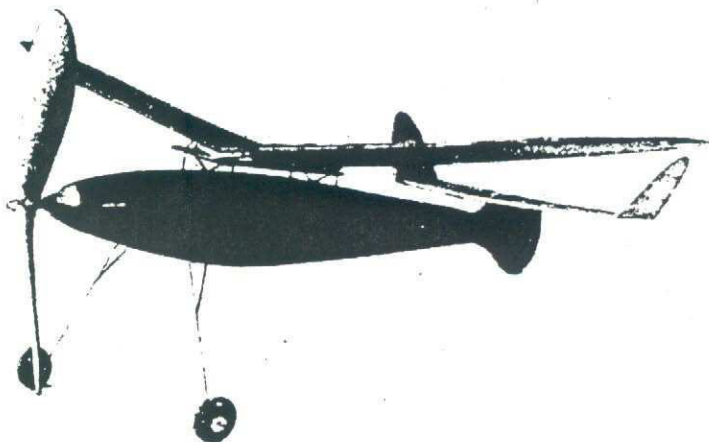




<b>Salmiak</b> 1945 Suunn. Lars Marelius Helsingin I. kerho 252-06 Pöytänohut II. Tehtävä	Jänneväli	990 mm
	Pituus	700 mm
	Sivun leveys	140 mm
	peräsimen pituus	390 mm
	peräsimen leveys	75 mm
	Siiipinta-ala	13,3 dm <sup>2</sup>
	Paino	n. 200 gr

# The Baby Duration Trainer

By FELIX GILBERT



Som redan nämnts flög den första svenska "Baby" redan 1940 av B. Dahlqvist och den senaste flygs av Sofia Wivardsson.

"Baby" konstruerades som en sportmodell av amerikanen Felix Gilbert, men med 800 varv på en 14 strängars 3 mm-snodd uppgavs den kunna flyga "out-of-sight", och alltså kunna användas även för tävlingsbruk. Detta kan Sofia intyga efter att bl.a. ha flugit sin "Baby" till en 6:e plats i OT-SM 1995.

Säkert har fler än undertecknad märkt att Sofia har ett speciellt förhållande till sin "Baby" vilket bekräftades då red. bad henne skriva några rader om sin modell! Det är en kärleksförklaring, som vi gärna återger i sin helhet!

Sten P.

## "PAPPA, BABYN OCH JAG"

"Här kommer min historia om Babyn. Av mina modeller är Babyn den modell, som betyder mest för mej, och det är svårt att få ner på papperet varför, men jag ska försöka.

Det hela började med att pappa byggde en Baby. Jag gillade den modellen och eftersom det verkade kul att flyga Oldtimer så ville jag också göra det. Då valde pappa ut en liten lättbyggd B-modell åt mig. Det var en stavmodell och den hette Cloudchaser. Men det var inte riktigt vad jag ville bygga! Jag ville ha en sådan modell som pappa: en Baby. En sådan skulle jag bygga! Men det fick jag inte, utan istället fick jag höra att den var för svårbyggd för en liten flicka på 7 år. Nu i efterhand inser jag att pappa hade rätt - som vanligt!

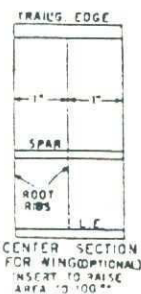
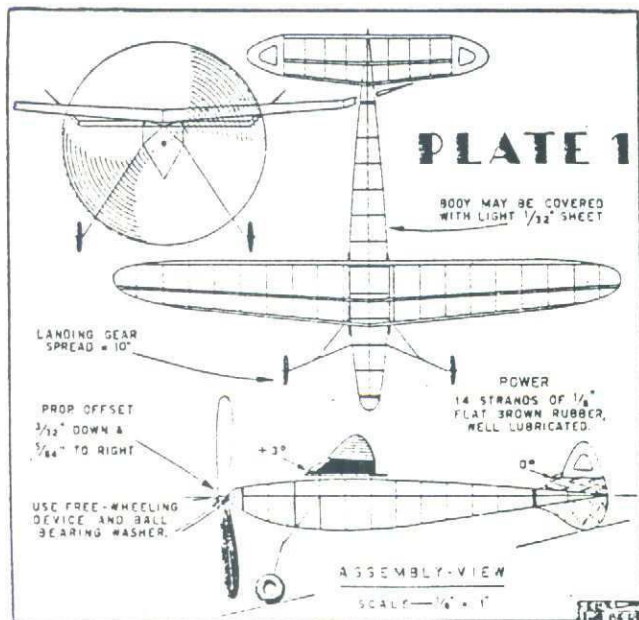
Jag byggde i alla fall min Cloudchaser och flög med den i ett par år. Men jag sneglade allt åt pappas håll och hans modell. Jag tyckte att Babyn var den vackraste modell jag någonsin sett och den flög så lugnt och härligt.

Pappa hade klätt sin modell i svart och orange och det var så fint. Min modell var enfärgad och hade inte ens en riktig kropp! Att stava Avundsjuke med stort A räcker nog inte för att visa vad jag kände för pappa och hans modell! Men den som väntar på något gott...

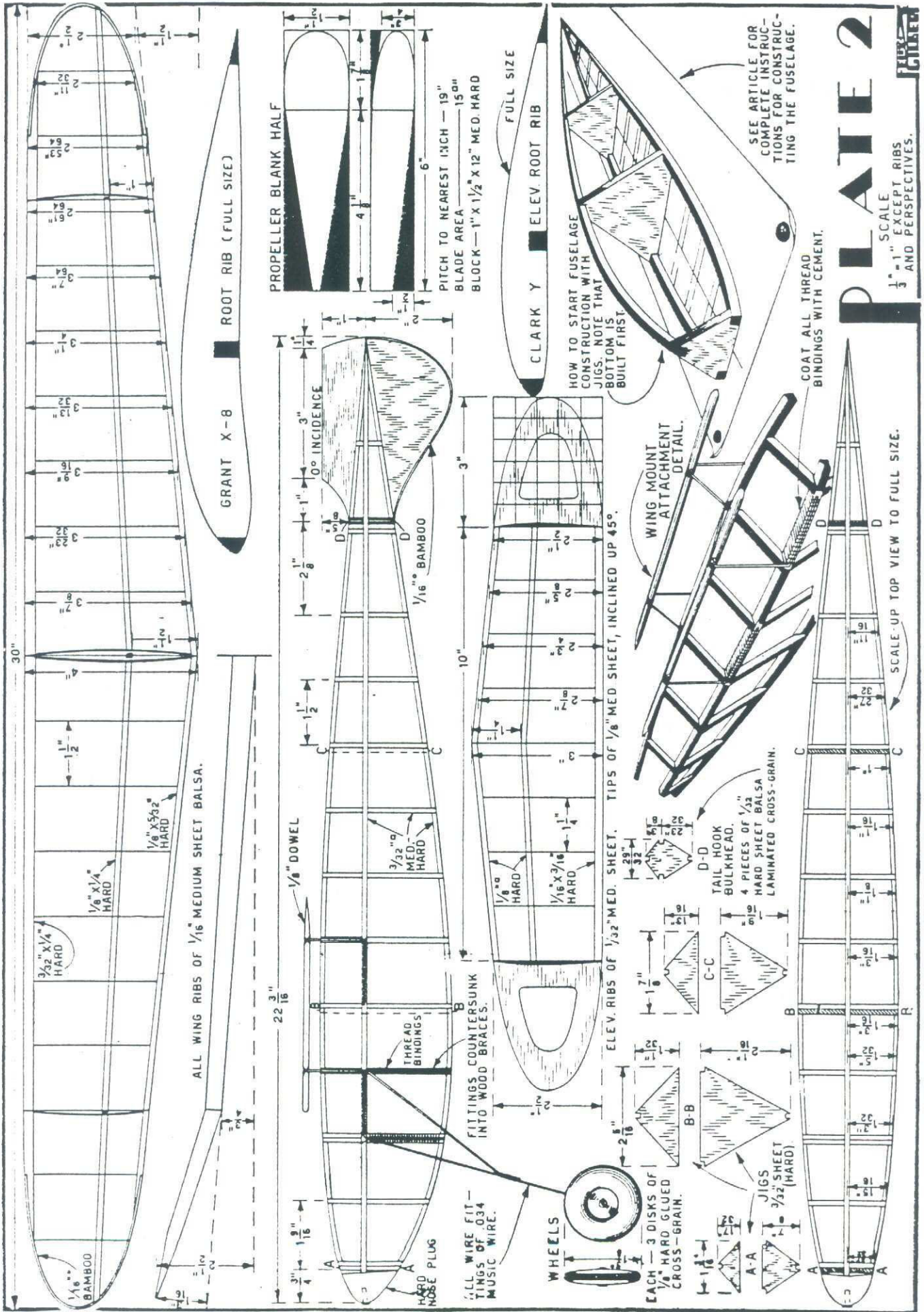
Sommaren -84 sprängde pappa tampen i Babyn och kroppen blev småflis. Jag blev jätteglad - inte för att han sprängde sönder modellen utan för att jag fick resterna, som blev kvar. Nu hade jag äntligen fått en Baby! Jag lagade upp henne och vi började flyga ihop.

På något sätt kom det att bli en grej det här med pappa, Babyn och mig: jag fick inte bygga någon Baby medan han flög den. Visserligen var jag för liten, men det spelade ingen roll. I rättvisans namn skulle han inte få bygga någon Baby så länge jag flög med min.

Forts. på sid. 26!







SEE ARTICLE FOR COMPLETE INSTRUCTIONS FOR CONSTRUCTING THE FUSELAGE.

# PLATE 2

SCALE  
1" = 1" EXCEPT RIBS  
AND PERSPECTIVES.

Spryglar i skala 1:1 resten i skala 1:2

# Bygg "Scrappy" efter "Löwens" egna anvisningar

Det torde finnas gott om nybörjarmodeller för närvarande, men det har visat sig, att nybörjarna har haft ganska svårt att reda sig med dem — själva bygget klarar de av som regel, men trimningen går de bet på. En nybörjarkärra måste vara absolut idiotsäker. Den skall med andra ord kunna starta säkert oberoende, hur den släpps, hur den bogseras och hur det blåser. Dessutom skall den vara stallsäker, dvs den skall inte kunna gå in i hackflykt. Här har vi modellen — »Scrappy»! Den har nämligen visat sig besitta en alldeles enormt god flygförmåga trots den enkla konstruktionen. Den har ett glid jämbördigt med den bästa tävlingsmodell, och säkert går den i starten som man vet inte vad. Den är enkel att bygga — konstruktören byggde sin på en enda kväll, ungefär 8 timmar.

## Bygget

Låt oss ta en titt på bygget. Eftersom kroppen är tråkigast att »spika» ihop börjar vi väl med den. Kalkera av kroppsplattan på en bit 4 mm plywood, asp eller furu och såga ut den med urtag för ballastrum och bom. Fäst sedan kroppsplattan på byggbrädet och skjut in bommen i urtaget och limma. Lagg märke till, att bommen måste snedfasas, där den sticks in i urtaget. Var inte rädd om limmet — kärnan blir nog lätt ändå! Medan nu kroppen ligger där på brädet passar vi på att fylla *litet mer än halva* ballastrummet med smält bly och limmar över den ena täckbiten av plywood. Sedan allt limmet torkat, lossar vi på kroppen och fäster den andra täckplattan, och sedan är kroppen praktiskt taget klar. Det är bara stöden för vingen och stabilisatorn, som skall limmas och så putsningen förstås! *Dräll på lim i alla vinklar och vrår*, så att allting sitter ordentligt, när vi sen skall börja flyga!

Vi passar på att klippa ut fenan ur en bit 1 mm plywood och limmar fast den direkt på kroppsbommen framför det främre stabilisatorstödet. Se bara till att fenan kommer rakt!

## Vingen

Att bygga en vinge nu för tiden är rena rama semestern. Man skickar bara in en mall av vingsprygeln till någon modellfirma, och så sitter man och väntar ett par dagar tills de färdiga spryglarna kommer. Då tar vi bara och fäster fram- och bakkantlisterna på ritningen — urtagen för spryglarna i bakkanten måste göras först — och limmar spryglarna till sina platser. Vingspetsarna klipper vi ut ur plywood och limmar i samma momang. Vräk på med lim! Se ritningen. Sedan allt limmet är torrt tar vi bort den från byggbrädet och gör ett jack på undersidan av listerna, där vingknäckarna skall vara. *Nu först lägger vi in mittbalken*, som måste förstärkas ordentligt just i skarven. Mycket lim i skarvarna! För att kunna fästa vingen till kroppen, limmar vi fast »gummipinnarna» på deras respektive platser och surrar dem med sytråd. Och så återstår bara putsningen!

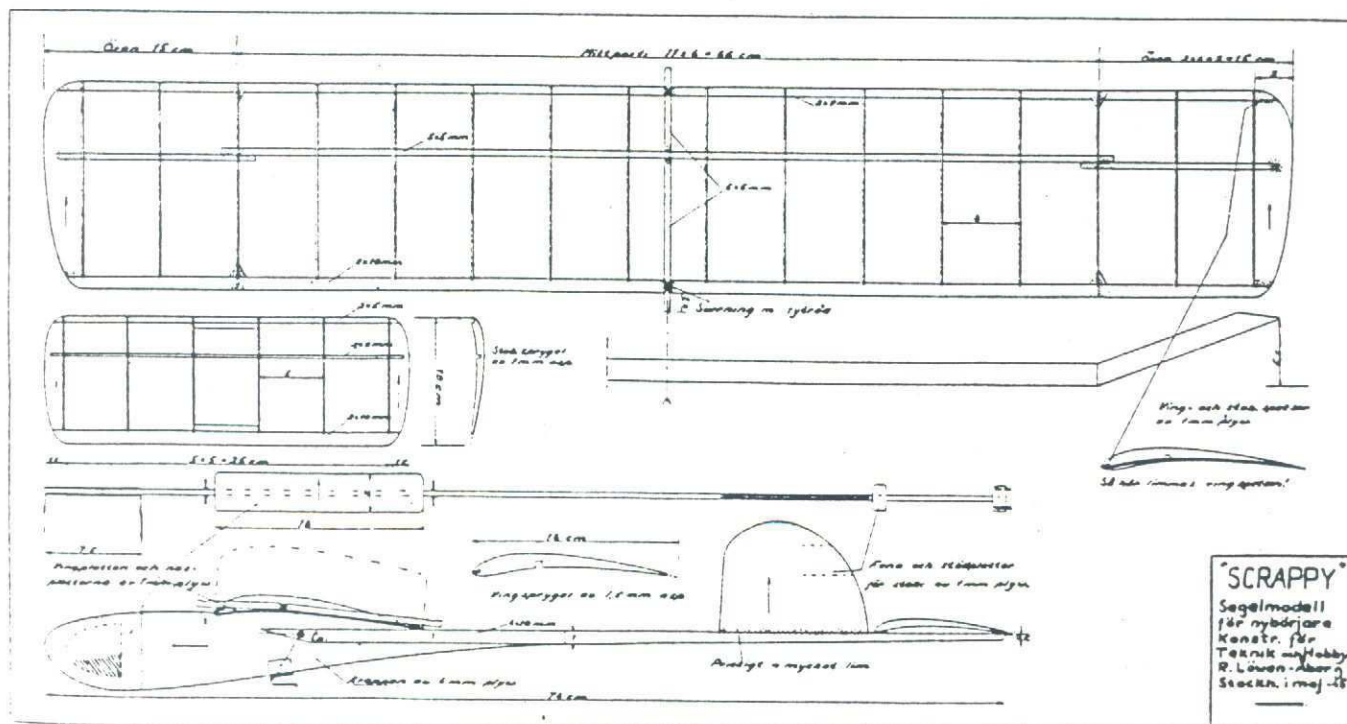
## Stabilisator och klädsel

Stabilisatorn byggs precis likadant som vingen. Den är bara enklare emedan vi slipper V-formen att bråka med. När vi bygger stabben måste vi emellertid vara litet sparsammare med limmet, för den måste vara så lätt som möjligt.

Lämpligaste klädsel för modellen torde väl vara siden, men papper går också bra. Om modellen kläs med papper, bör dock mittpartiet med »gummipinnarna» kläs med siden. Sätt stabben och vingen i spänn under impregneringen så att de inte blir skeva.

Startkroken löder vi av en bit pianotråd och mäsingplåt, så att den blir flyttbar. Den fästes lämpligen med ett häftstift eller dylikt.

Ja, så är kärnan klar för sitt luftdop och inte bör vi få någon anledning till missnöje. Vi återkommer med litet trimningsråd nästa gång vi träffas! Till dess happy building!  
»Löwens».



## FÖR 50 ÅR SEDAN..



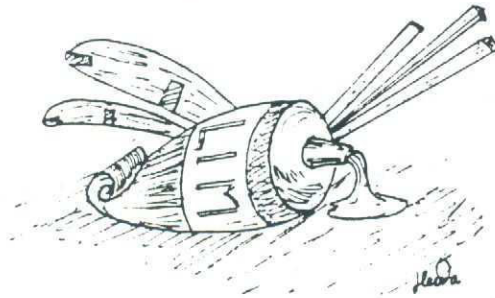
Ur bröderna Hans och Jan Westfelts fotoalbum från 40-talet har vi denna gång valt två bilder på dem själva:

Övre bilden visar Hans med en egenkonstruerad S:2a, medan den välklädde mannen till vänster föreställer en ung Jan Westfelt med en likaså egenkonstruerad S:2a, som han hade med på ett SM-läger på Alleberg - är okänt!

KONSTEN ATT KNYTA  
EN SNODD...

# DT-tips

Med introduktionen av FAI-gummi ( först det svarta sedan TAN I & II ) har nog mer än en gummiflygare märkt att denna "släta" typ av gummi kan vara betydligt svårare att knyta än gamla hederliga Pirelli med dess grova, nästan räfflade yta. Största problemet är naturligtvis att knyta ihop redan smort gummi, som av någon anledning brustit. Ett hjälpmedel, som använts några år, är talk, vilket fäster i smörjmedlet och ökar friktionen i knuten. Specialgjorda talksorter för gummisnodd finns nu att köpa i handeln. Mest problematiskt att knyta är TAN II. Trots dess höga kvalité och energiåtergivning är det relativt skört och kan lätt dras sönder i osmort skick. En del användare tycker att talkmetoden är bra vid knytning av smort gummi men har problem vid torr snodd. Vissa tävlingsflygare går därför så långt att de smörjer och talkar ny snodd (snoddändarna) innan de knyter. Detta kan kombineras med det gamla beprövade sättet att knyta ullgarn om snoddändarna. Vill man knyta torr snodd återstår bara att som tidigare "smörja" med saliv, dra ihop knuten försiktigt och be en bön..



Vad beträffar själva knytningen så finns olika varianter, som går ut på att förse snoddändarna med stoppknopar innan man slår huvudknuten. Den förra kan i sin enklaste form se ut som i FIG. 1, eller en mera avancerad  $1\frac{1}{2}$ -tumknop som i FIG. 4. Huvudknuten är vanligen en råbandsknop (FIG. 4), men FF-auktoriteten Trevor Grey använder lika gärna en s.k. kärningknop (FIG. 2), eftersom han vid knytning av redan smord snodd har ett moment till: han börjar med stoppknutar, men undviker att dra dem för hårt, eftersom de då bara glider upp. Han slår sedan en råbands- eller kärningknop och låser sedan det hela med en överhandsknop (FIG. 3)"bakom" råbands- eller kärningknopen.

Vad beträffar själva knytningen så finns olika varianter, som går ut på att förse snoddändarna med stoppknopar innan man slår huvudknuten. Den förra kan i sin enklaste form se ut som i FIG. 1, eller en mera avancerad  $1\frac{1}{2}$ -tumknop som i FIG. 4. Huvudknuten är vanligen en råbandsknop (FIG. 4), men FF-auktoriteten Trevor Grey använder lika gärna en s.k. kärningknop (FIG. 2), eftersom han vid knytning av redan smord snodd har ett moment till: han börjar med stoppknutar, men undviker att dra dem för hårt, eftersom de då bara glider upp. Han slår sedan en råbands- eller kärningknop och låser sedan det hela med en överhandsknop (FIG. 3)"bakom" råbands- eller kärningknopen.

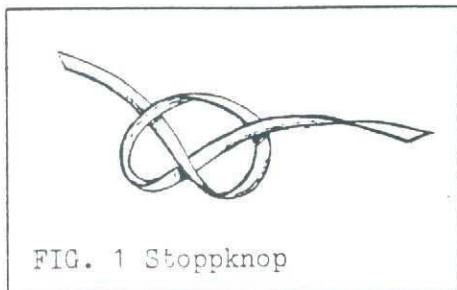


FIG. 1 Stoppknop

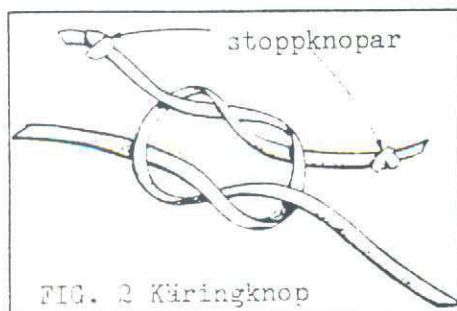


FIG. 2 Kärningknop



FIG. 3 Överhandsknop

Vid smord snodd gäller det här att sluta dra till den senare när stoppknutarna hotar att dras igenom och då snabbt göra överhandsknopen.

Förfarandet kan verka omständligt, men resultatet är en knut, som håller.

Den färdiga knuten kan "slimmas" genom att man pillar upp de två stoppknutarna, som först gjordes. De behövs inte sedan man låst huvudknopen med överhandsknopen. Trimmar man av ändarna så att knappt 5 mm återstår har man en hållbar, smidig knut, som går fortare att göra än att beskriva! En mera konventionell kombination, som säkert räcker i de flesta fall, är den som visas i FIG. 4.

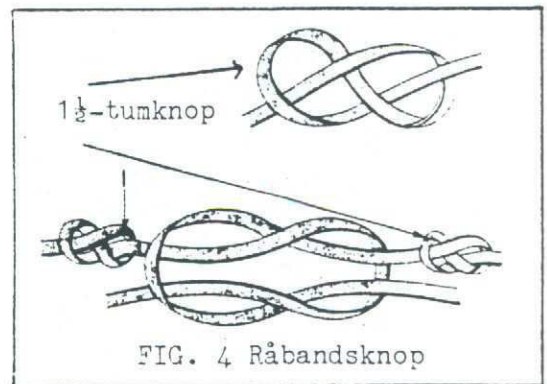


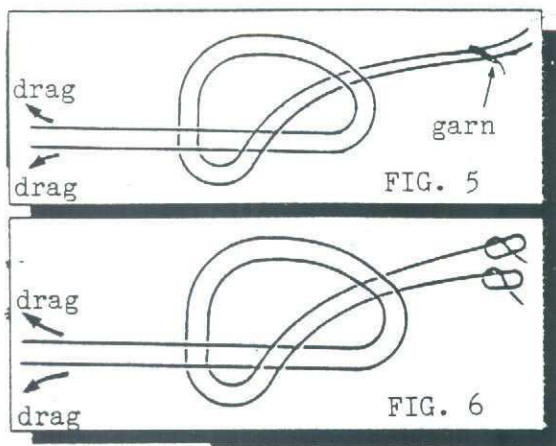
FIG. 4 Råbandsknop

Forts. på nästa sida!

Forts. från föreg. sida:

Mike Woodhouse har i Aeromodeller beskrivit hur han ömsom använder någon av de ovan redan beskrivna metoderna, ömsom de i FIG 5 och 6 visade knutarna - om det gäller smord eller icke smord snodd framgår inte.

Mikes variant är att lägga gummi-strängarnas ändrar parallellt och knyta en vanlig "fingerknut" sedan han först antingen knutit ihop de båda ändarna med yllegarn (FIG. 5) eller försett dem med var sin stoppknut (FIG. 6).



\*\*\*\*\*

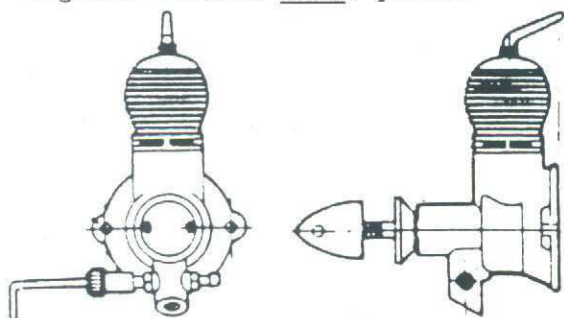
AEROMODELLING DIGEST 1996. Best. från Samaria Concepts, RMB 1798, Samaria Road, Benalla, Vic., 3673 Australia. Pris: \$A24.00 inkl. porto.

Denna modellflyg-årsbok från andra sidan klotet har nu nått fram till nr 7 och täcker som vanligt allt modellflyg, inte minst Oldtimer, vilket renderar den en rekommendation i denna tidning. Årets upplaga är på 208 sidor, inkl. ett antal ritningar.

\*\*\*\*\*

Red. vill inte undanhålla medlemmarna denna nya pärla på motorfronten: en 1/5 miniatyrreplika av Elfins 1,8 cc diesel från 1948. Går som en klocka, kan red. intyga!

Köps direkt från David Banks, 46 Queensbury Rd., Kingsbury, London, England för £56 inkl. porto.



ELFIN 0,36 cc



SAM 35 YEAR BOOK. Best. från Ron Knight, 14A Enmore Gardens, London SW14 8RF, England. £ 5.50 + porto.

De engelska OT-flygarnas årsbok utkommer med ojämna intervaller, men när den väl är ute brukar vi göra PR för denna guldgruva för alla OT-entusiaster! Detta gäller även No 9 i ordningen. För en ringa peng får man 150 sidor modellflyghistoria, varav 50 sidor är enbart ritningar, även några svenska. Naturligtvis är fokus på engelskt modellflyg med godbitar som artiklar om Ted Evans' och Ron Warrings förnämsta Wakar, men med finns även historien om bröderna Starks "Prim" och översikt över danska OT-segelmodeller.

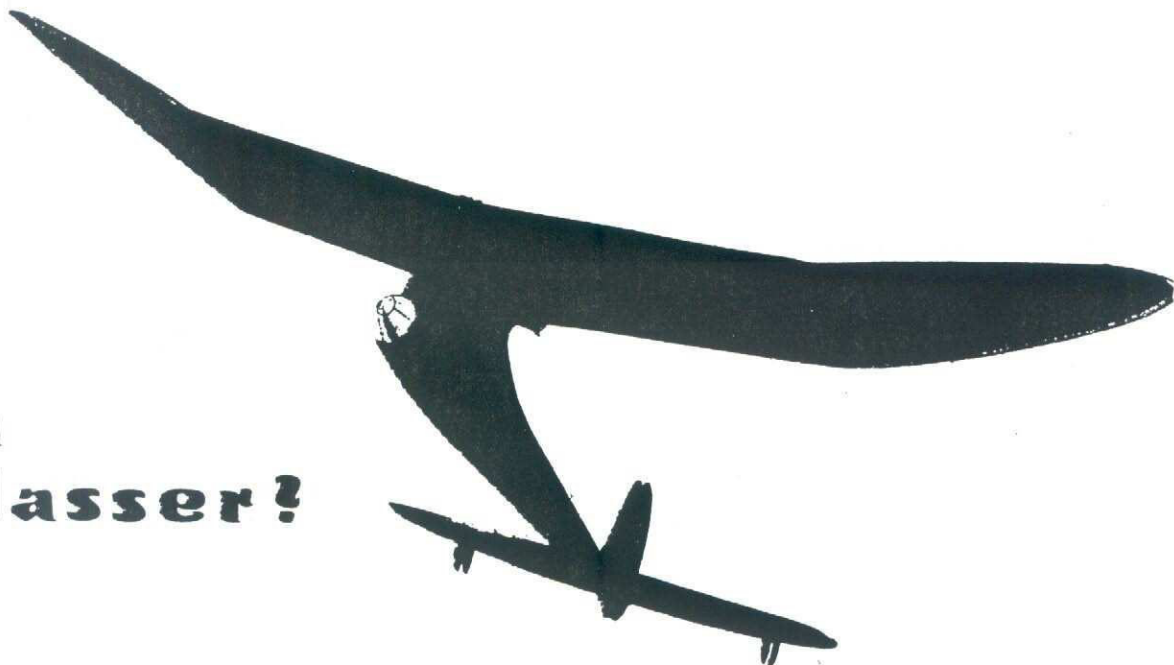
\*\*\*\*\*



"It's a new idea - you build it yourself."

"En helt ny idé - man bygger den själv!"

## Nya F-klasser?



Undertecknad fick vid SMOS's årsmöte 1995 i uppdrag att "titta över" gällande regler för vår F-klass, som inte minst jag själv tyckte börjat bli lite väl vildvuxen (se inlägg i OT 2/1995).

I vår enda motorklass tävlas det med en blandad flora konstruktioner från sent 30-tal till tidigt 50-tal, försedda med gamla originalmotorer, nytillverkade replikamotorer samt moderna dieslar.

Prestandamässigt leder ovanstående till stora skillnader ("orättvisor") och en tydlig trend har varit att de gamla 40-tals-"knarrarna" med långslagiga motorer, som väl klassen ursprungligen avsågs för, kommit i skymundan; de kan naturligtvis inte hävda sig mot konstruktioner från åren kring 1950, försedda med relativt högvarviga 50-talsdieslar - för att inte tala om 90-talsmotorer!

Som flygare av OT-F-modeller är det lätt att se charmen i båda dessa varianter av OT-F-flyg och även om den ursprungliga avsikten med översynen av F-reglerna var att s.a.s. restaurera den ursprungliga "knarrklassen", så stod det klart att de fanns både önskemål och utrymme även för de senare modellerna - fast i en separat klass.

Ett utkast till hur dessa två F-klasser skulle kunna tänkas se ut tillställdes alla aktiva F-flygare för

drygt ett år sedan. De enskilda detaljerna i de båda klassförslagen hade inte tillkommit av en slump utan var väl genomtänkta. Vissa ändringar gjordes dock på basis av de synpunkter, som sedan inflöt och det måste betonas att förslaget fortfarande är just ett förslag, som kan ändras och revideras. Förslaget har tillställts SMOS's styrelse för kännedom och kommer som en motion till SMOS's årsmöte i sommar.

SYFTE 1: att (åter-)upprätta en "knarrklass", så utformad att den passar för - och inbjuder till - de skandinaviska\* F-modeller, som flögs på våra tävlingar under senare delen av 40-talet; att flygas med den storlek och den typ av lågvarviga dieselmotorer, som då stod till buds.

\* utesluter naturligtvis inte utländska "knarrar"!

SYFTE 2: att även ge våra grånande F-veteraner en möjlighet att flyga sina egna, eller andras, 50-talskonstruktioner med större frihet beträffande motorvalet.

Vi vet redan att det är motorerna, som bestämmer en F-modells prestanda, oavsett modellens ursprungsår ( se t.ex. hur våra amerikanska OT-bröder flyger pylonmodeller från 1940 med 2 hk-Nelson .40 glödare med pipa och 50% nitro...) och jag tror att de nya F-klasserna står och faller med hur villiga vi är att använda motorer, som rimmar med syftet med

Forts. på nästa sida!

Forts. från föreg. sida:

regeländringen. I praktiken blir det motorvalet, som i första hand avgör klasstillhörigheten, d.v.s. om man av

Förslag:

någon anledning så önskar så kan man flyga en "F-Klassisk" modell med 50-talsmotor men deltar då i "F-Nostalgi"-klassen. Någon bakre gräns för "F-Nostalgi" behöver alltså ej finnas.

**"F-KLASSISK"** : F-modeller med senaste konstruktionsdatum 48 12 31.

Motorstorlek: max 2,5 cc

Motortid: max 30 sek.

Motortyp: originalmotor konstruerad före 1950 eller modern replika därav.

Modellen försedd med av konstruktören föreslagen motorstorlek.

Slutdatum för "F-KLASSISK" ligger alltså mellan nuvarande F-klassens 1950 och den tidigare F-klassens 1945. Avsikten är att fånga in just de tidiga "F-knarrar" och de lågvarviga sidportsmotorer, som redan 1949 - 1950 började ersättas med snabbare motorer med vevaxelinsug.

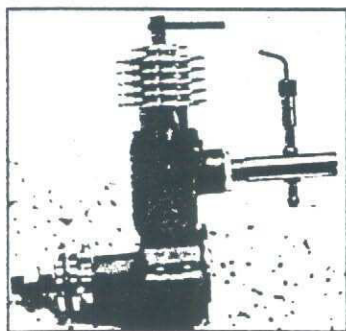
Ett rejält utbud av s.k. replikamotorer av god kvalitet gör en sådan klass fullt möjlig idag utan att man behöver vara motorsamlare. En typisk replikamotor kostar ungefär hälften av vad en RC-flygare betalar för en modern glödstiftsmotor, men man ska också veta att många begagnade originalmotorer från denna tidsperiod är till salu till priser, som ibland är lägre än priset på en replikamotor.

Exempel på lämpliga originalmotorer, som många säkert har en och annan av i byrålådan eller som regelbundet finns till salu hos motorhandlare är:

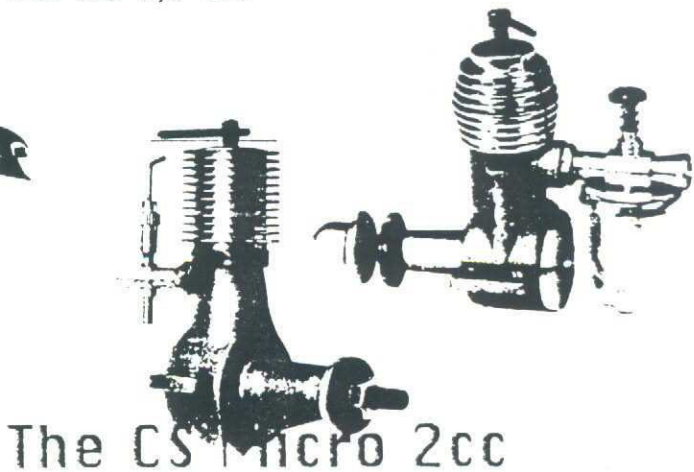
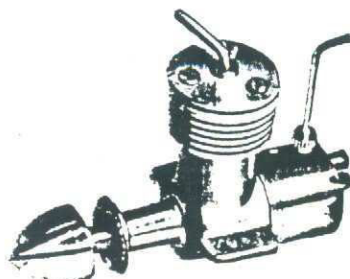
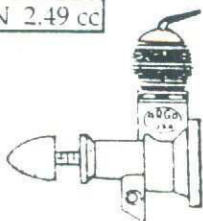
AMCO 0,87 cc  
 E.D. Bee Mk I ; E.D. Comp. Special 2 cc  
 Elfin 1,8 cc ; Elfin 2,49 cc (radial)  
 Frog 100 1 cc  
 Komet 2,46 cc  
 Mills P.75 ; Mills 1,3 cc ; Mills 2,4 cc  
 + alla andra liknande (företrädesvis) sidportsmotorer.

REPLIKAMOTORER FÖR "F-KLASSISK" :

Atom 1,8 cc (tjeckisk)  
 Elfin 2,49 cc ( såväl amerikanska som kinesiska CS)  
 EPC Moth 0,75 cc (svensk-tjeckisk)  
 Deezil 2 cc ( såväl australiensisk som kinesisk CS)  
 Mills P.75 ( finns engelska, ryska, indiska & australiensiska)  
 Mills 1,3 cc ( engelska och indiska)  
 Mikro 2 cc (kinesisk CS)  
 Movo D2 2 cc (italiensk)  
 Letmo 0,6 cc (tjeckisk)  
 + diverse indiska Kumar-tillverkade replikor av engelska "K"-dieslar samt svensk-tjeckiska kopior av DYNO och Rogstadius-dieslar.  
 Ej att förglömma: svenska replikor av de tidiga tyska dieslarna Eisfeld DV1 1 cc och DV2 2,5 cc.



ARGO  
ELFIN 2.49 cc



The CS Mikro 2cc

"F-NOSTALGI" : F-modeller med senaste konstruktionsdatum 58 12 31

Motorstorlek: max 2,5 cc

Motortid: max 15 sek. (handstart)

Motortyp: originalmotor konstruerad före 1959  
eller modern replika därav.

Bärytebelastning enl. för modellens konstruktions-  
år gällande regler.

Motorvalet borde här vara betydligt  
enkla. Ex. på originalmotorer, som  
red. sett till försäljning i begagnat  
skick på senare tid är:

A.M. 1 cc, 1,5 cc, 2,5 cc

Allbon (D-C) Dart, Merlin, Bantam,  
Spitfire, Javelin, Sabre,  
Rapier.

E.D. Baby, Bee Ser.II, Hornet, Fury,  
Super Fury, Racer (1951-57),

Elfin 1,49 cc, 2,49 cc

Frog 50, 80D, 100 Mk II, 150-D, 150  
Mk II, Vibramatic, 249BB

Oliver Tiger Cub 1,5, Tiger 2,5 cc  
Mk II och Mk III

PAW 1,5 cc och 2,5 cc (första vers.)

Super Tigre G.32, G.31, G.30, G.20  
glow, G.20V glow

O.S. Pet 099 glow, OS Max-I och Max-  
II 2,5 cc glow

Enya 15 Mk I glow

Komet 2,46 cc

D.A. 1 cc och alla 2,5 cc

Jaguar 1,5 cc och 2,5 cc

Taifun Hobby, Hurrikan, Rasant, Tor-  
nado, Blizzard

Webra Pikkolo, Rekord, Winner, Mach I

Alag 1 cc, 1,5 cc, 2,5 cc

OK 049, 074, 099, 14 glow  
K&B 15 Torpedo Green Head  
McCoy 049, 09 glow & diesel

En tanke är att även tillåta glidlagrade  
sportmotorer av senare datum än 1958 med  
dokumenterad max-prestanda ej överstig-  
ande 0,30 hk. Eller...?

Även här finns ett antal välgjorda re-  
plikamotorer i handeln:

Oliver Tiger Mk III ( både ryska och  
kinesiska CS)

Rivers Silver Streak 2,5 (CS)

Elfin 1,49 cc ( finns både ryska och  
australiensiska)

Webra Rekord Mk 1 och 2, Winner, Mach I  
(alla versioner)

Taifun 2,5 diesel

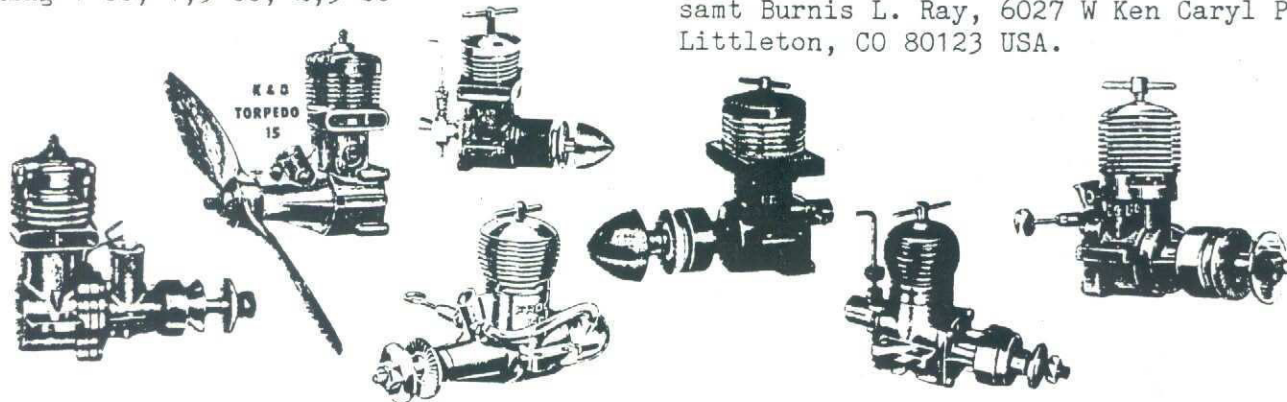
Jaguar 2,5 cc diesel

Star 2,5 cc diesel

-----  
För inköp av beg., äldre motorer kan red.  
rekommendera

BARTON MODEL PRODUCTS, 34 Barton Gate,  
Barton under Needwood, Staffs DE13 8AG,  
England.....

samt Burnis L. Ray, 6027 W Ken Caryl Pl,  
Littleton, CO 80123 USA.

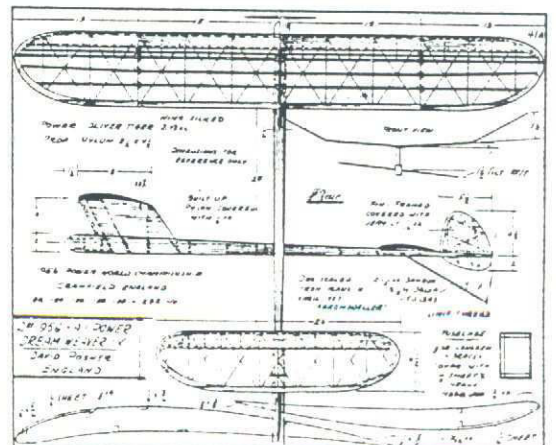
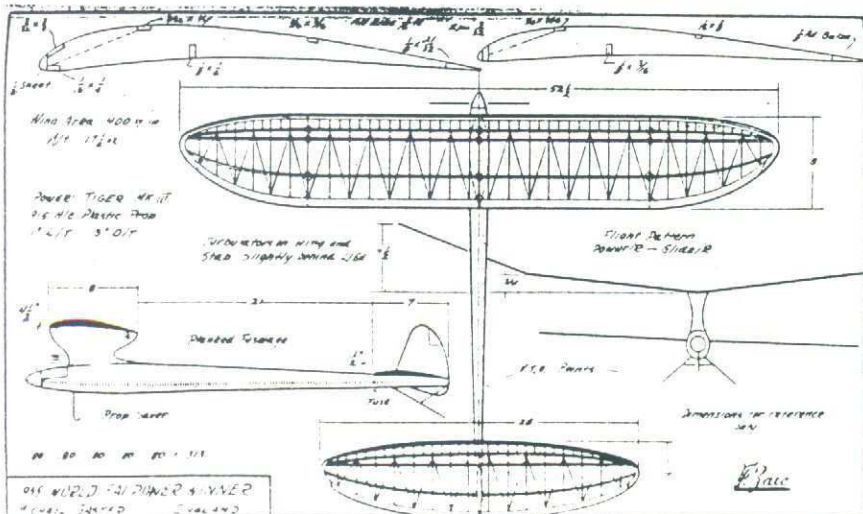
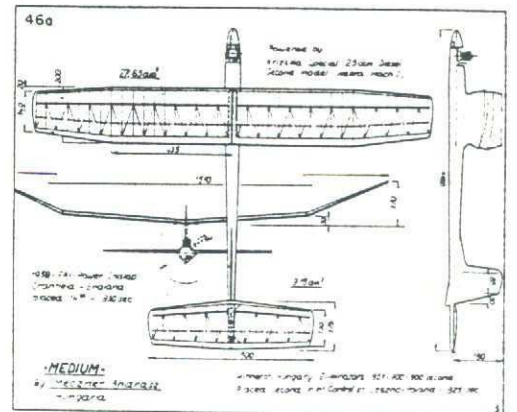
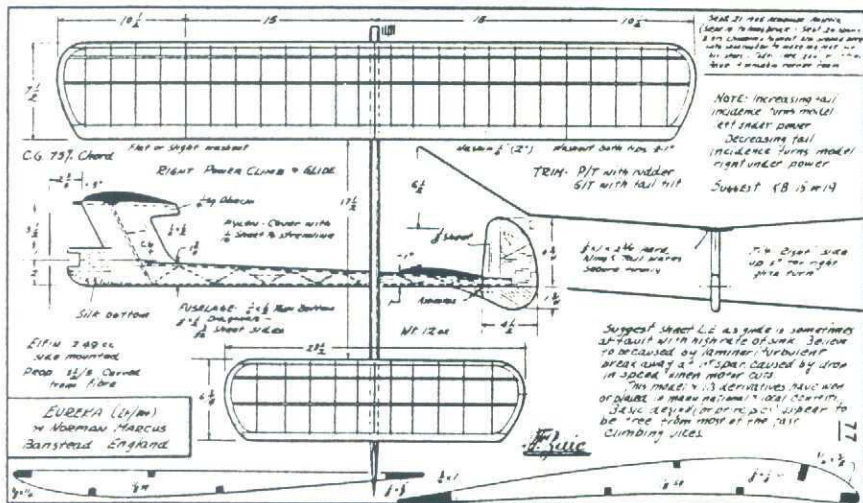
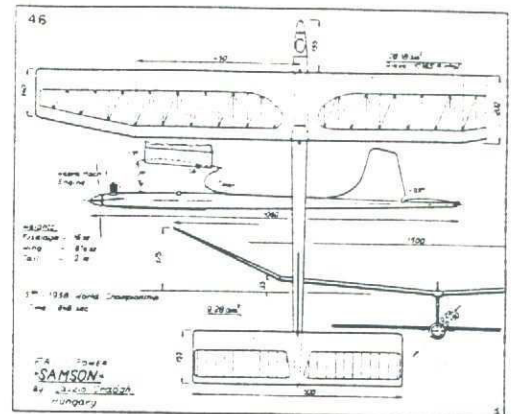
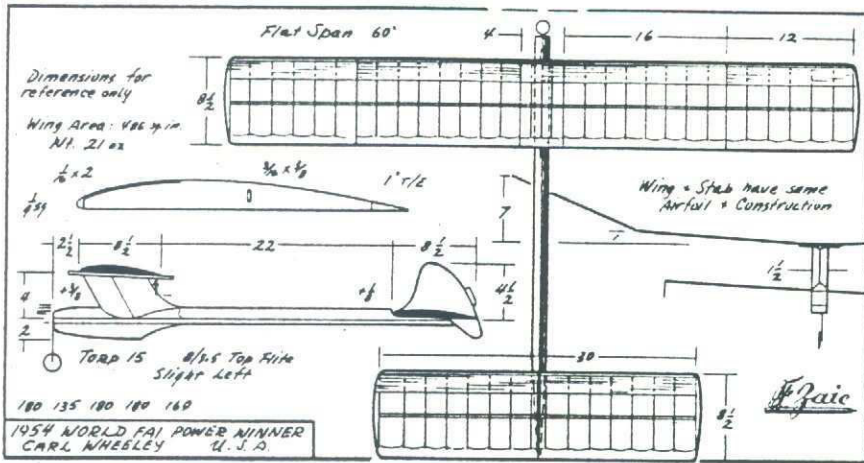
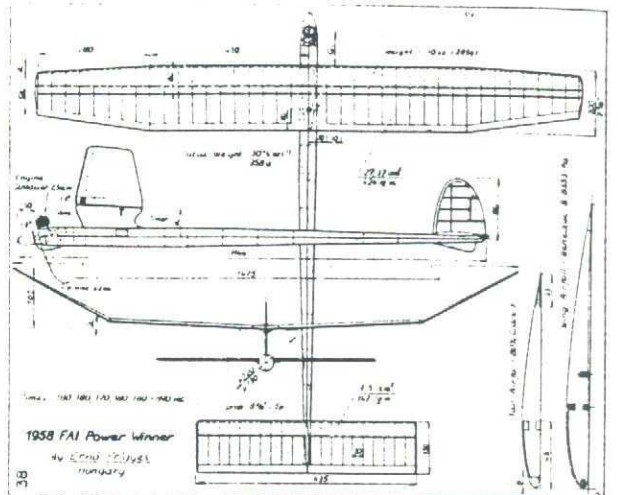
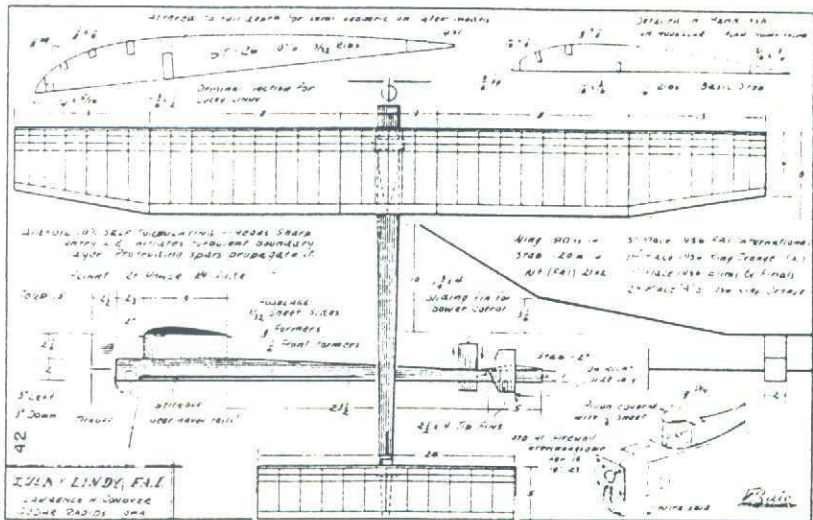


Urvalet möjliga modeller för den föreslagna klassen "F-Nostalgi" är mycket stort.  
På nästa sida presenteras ett knippe 3-plansritningar ur FRANK ZAIC'S årsböcker  
från perioden i fråga. Dessa, och många andra, har under årens lopp publicerats  
i tidskrifter som Aeromodeller, American Modeler, Flying Models, Model Airplane  
News m.fl.

Man kan direkt från dessa tidningar förstora upp ritningar, men många kan fort-  
farande köpas direkt från resp. tidnings ritningsservice eller från enskilda rit-  
ningsförsäljare, som t.ex. John Pond i USA.

Sten P.





Forts. från sid. 16:

Detta hade pappa lite svårt att acceptera, eftersom han ju gillar Babyn lika mycket som jag och gärna ville bygga en ny. Men det fick han inte.. Då kom han på den briljanta idén att han kunde bygga en 100 cm Baby, för då tävlar vi inte i samma klass. Det kunde jag gå med på. Men åren gick och pappa byggde inte någon stor Baby.

Hösten -95 tyckte jag att han hade haft tillräckligt med tid på sig att bygga en och jag sade till honom att han nu sumpat sin chans att få en stor Baby eftersom jag nu tänkte bygga en.

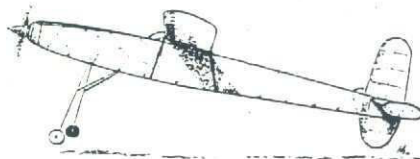
Jag satte igång genast. När modellen var nästan klar fick pappa för sig att fylla 50 och då vill man ju ge något speciellt. På tio-i-topp-list-

an över "speciellt" mellan pappa och mej står det "Baby" på de fem första platserna. Det var inget svårt att välja kläder - svart och orange, förstås. Så nu flyger både pappa och jag Baby, fast i olika klasser.

Jag har haft många fina och lyckliga stunder under mina år som modellflygare, men den finaste och lyckligaste är helt klart när jag och Babyn flög första maxen ihop. Jag var så glad att tårarna rann utför mina kinder när jag gick för att hämta henne. Sedan satt vi i gräset en lång stund och pratade innan vi gick tillbaka till startplatsen.

Jag älskar min Baby. Det är en helt underbar modell och jag önskar att fler byggde den!

Sofia W.



#### MODELLFLYG ÄR KULTUR

Oldtimer har tidigare citerat poeter och lyriker som med innerlig känsla klätt i ord det djupa intryck modellbyggandet gett dem.

Signaturen har händelsevis hittat ytterligare ett par exempel väl värda att här återge.

Konstnären, författaren och ornitologen LARS JONSSON har lyckats med konststycket att höja linflygningen till Parnassens topp. Det gör han i praktverket *Ön - Bilder från en sandrevell*: "En förbipasserande fåggel ( kustsnäppa; sign anm ) har upptäckt artfränden på ön och vinglar ned från skyn . Flyger i avvaktande liksom nerpressad fart i en snäv cirkel runt ön, som ett modellflygplan tillbakahållet av ett snöre från mitten men pressad utåt av centrifugalkraften. Resultatet låter inte vänta på sig, den rastande fågeln lyfter och med snabba vingslag går den upp jämsides och ansluter sig i cirkelns bana.

På öns utsida släpps banden till ön och som ett upplopp efter sista kurvan tar de fart, våldsamt fart. Tätt över vattnet, hela tiden accelererande och i kanske åttio km i timmen försvinner de ut mot sydost."

Har en vackrare association till linflyg gjorts?

Akademimedlemmen och konstprofessorn ULF LINDE gör intressanta bekännelser om sin bakgrund som konstälskare i tidskriften *Sköna Hem* nr 1-83. Under rubriken *En Försinnligad Dröm* får vi följa den nioårige modellflygbyggaren som i Svenskt Tenns skyltfönster på vägen till skolan finner samma "skulpturala finish" som man kan finna hos ett välbyggt modellflygplan. "Det fanns detaljer i möblerna som påminde om flygplansdetaljer, underbara föredömen, oändligt skönt slipade och skinande i polityren. ... Den finishen är ett slags dröm. Ni andra som byggde modellflygplan före plaståldern vet vad jag menar. ..."mitt väl och ve vingde på om jag lyckades få ett par vingar att sluta vackert in till en flygplanskropp.

För 40-talets modellbyggare var en "gör-det-själv" - motor många gånger det enda alternativet till de få och mycket dyra motorer, som fanns att köpa.

Längst ner på nästa sida visas en av de senare, som dock lanserades som ett trendbrott med sitt "låga" pris: GP 1001. Den var bröderna Pinottis sista modellmotorkonstruktion och tillverkades i ansevärt antal från 1949 och några år framåt. Var finns alla dessa idag??

\*\*\*\*\*

Överst på nästa sida illustreras tre kända hembyggen från tidningen Teknik För Alla:

Ill. 1: ROGSTADIUS 2 cc - förmodligen Sveriges första modelldieselmotor, snarlikt den schweiziska DYNO 1. Ritning i full skala presenterades i TFA kring årsskiftet 1943-44.

Ill. 2: Två år senare presenterades ritning till Bruno Erikssons version av Rogstadiusdieseln i halv skala. Med en vikt på 40 gr lanserades den som "Norra Europas minsta dieselmotor"!

Ill. 3: Rudolph Tegströms "METEOR"



Forts. från sid.

Dessvärre lånade han ett uppdragningsstativ, vars förankring lossnade och skadade modellens nosparti. Med fullt uppdragna motorer gjorde han en snabblagning med cyanolim och startade sedan. Att infästningen till ena landställsbenet också skadats märkte han inte förrän det benet föll till marken efter endast några sekunders stigning! Den flygningen var därmed diskvalificerad, men det visste inte modellen, som gjorde en lång, vacker flygning på 7 minuter..! Mik nämner inte något om en omstart utan konstaterar bara att hans chans till placering därmed försvann! Mik anser "Löwen-Åberg"-Waken vara en potent kärra, som han efter viss "inkörning" och modifiering trivs med. Att den dessutom väcker uppmärksamhet med sin surrande växel minskar inte upplevelsen att flyga den!

Sten P.

på 10 cc gick som konstruktionsserie i ett antal nummer av TFA 1947 och kunde utföras antingen som diesel eller bensinmotor. Det är en formkön skapelse, som dock krävde en viss arbetsinsats. Dagens modellflygare har det förvisso enklare: ingen behöver idag karva till en vevhusgjutmodell "av en kvistfri och torr träbit" eller i kristid leta upp kasserade bilmotorkolvar att gjuta vevhus och andra delar av...

\*\*\*\*\*

Nämnas bör att den kände motorsamlaren/handlaren Arne Hende under senare år låtit tillverka tjeckiska replikor av Rogstadiusdieseln i såväl full storlek som i 0,6 och 0,2 cc-versioner.

\*\*\*\*

För den som är intresserad i ämnet kan rekommendera 4 volymer i A-4-format, som presenterar "self construction engines" från hela världen. Sverige finns med i Band IV. Pris per volym (Tyskland, England, USA, Övriga länder) är DM42.00 från Holger Menrad, Haldensleber Str. 5, D-38442 Wolfsburg, Tyskland.



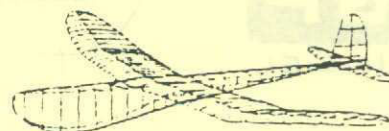
### - ANNONNS -

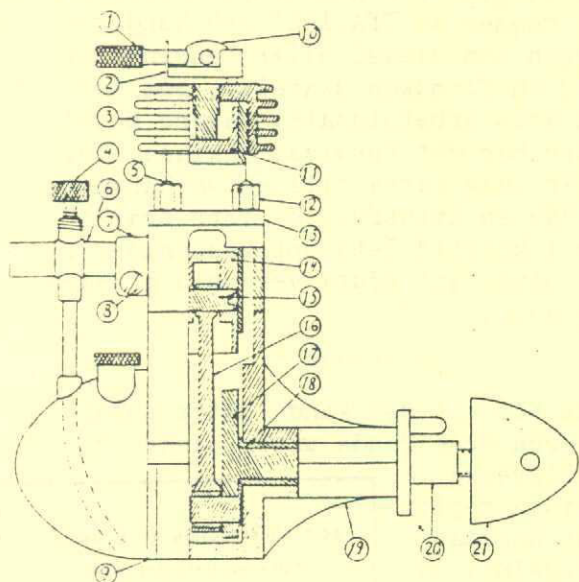
Paket omfattande 31 svenska, antikvariska hobbytidningar. Innehåller:

- HOBBYFOLK 3 ex 1950 - 1951
- HOBBY 4 ex 1941 - 1946
- MODELLFLYGTIDNINGEN 1 ex 1946
- TEKNIK OCH HOBBY 2 ex 1944
- POPULÄR TEKNIK 6 ex 1946 - 1947 (4 med fotocopy-omslag)
- MODELL-TEKNIK 12 ex 1944 - 1945
- MODELLFLYGSPORT 3 ex 1953 - 1956

Tillsammans kr. 450:00 + porto.

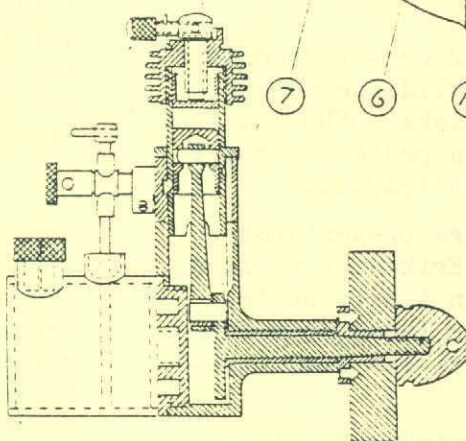
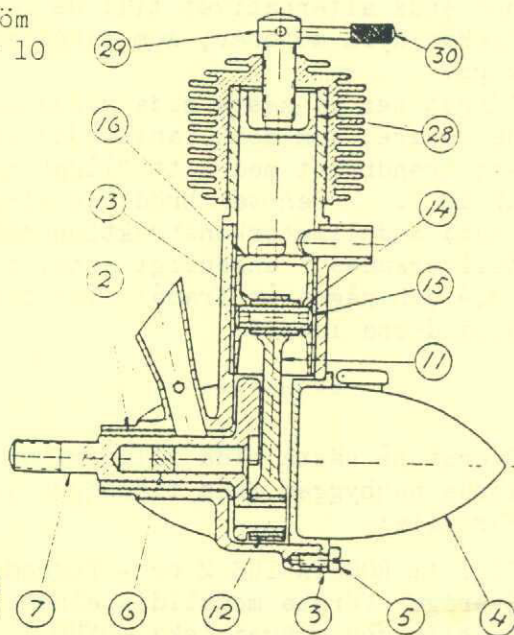
Sten Persson, Pålslyckegatan 26, 302 30 Halmstad.





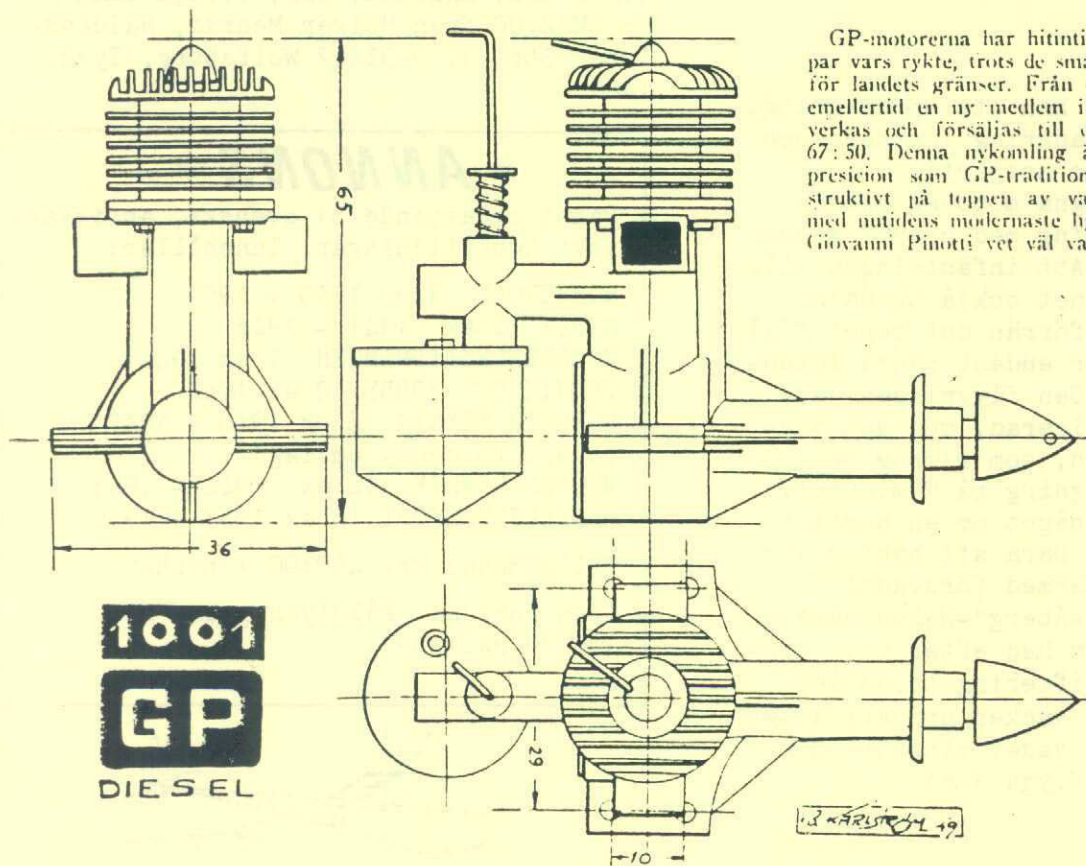
Ill. 1: Rogstadius 2 cc  
1943.  
Skala 1:2

Ill. 3: Tegström  
Meteor 10  
1947



Ill. 2: Bruno Erikssons  
diesel 1946.  
Skala 1:1

## SVENSK SERIEDIESEL FÖR MODELLFLYG



GP-motorerna har hitintills varit exklusiva dyrgräpar vars rykte, trots de små serierna, nått långt utanför landets gränser. Från och med år 1949 kommer emellertid en ny medlem i GP-familjen att serietillverkas och försäljas till det överkomliga priset av 67:50. Denna nykomling är tillverkad med all den precision som GP-traditionen kräver och står konstruktivt på toppen av vad som kan åstadkommas med nutidens modernaste hjälpmedel. Att GP betyder Giovanni Pinotti vet väl varje modellflygare.

**DATA:**

- Effekt: 1/12 hk.
- Cylinderdiam.: 11 mm.
- Slaglängd: 11 mm.
- Varv/min.: 14.000 (med svänghjul).
- 7.000 (med GP propeller).
- Vikt: 90 gr.
- Cylindervolym: 1 cm<sup>3</sup>
- Tänkrumd: 6,5 cm<sup>3</sup>
- Cylinder och kolv: Hårdt stål.
- Vevstake: fosforbrons.
- Kolvbult: härdad stål.
- Vevaxel: kromnickelstål svarvad ur ett stycke, härdad och specialpassad.
- Vevhus: kökillingjutet av lättmetall.
- Bränsletank: sprutgjutet, genom kylig med specialbuck av självsträngande 1 p.
- Förgasare: centratyp, gjuten i ett stycke med vevhuset.
- Vevaxelhoger: lagerbrons. Kompressionsförhållande variabelt med regelge på cylindertopp.



13 KARLSTAD 49