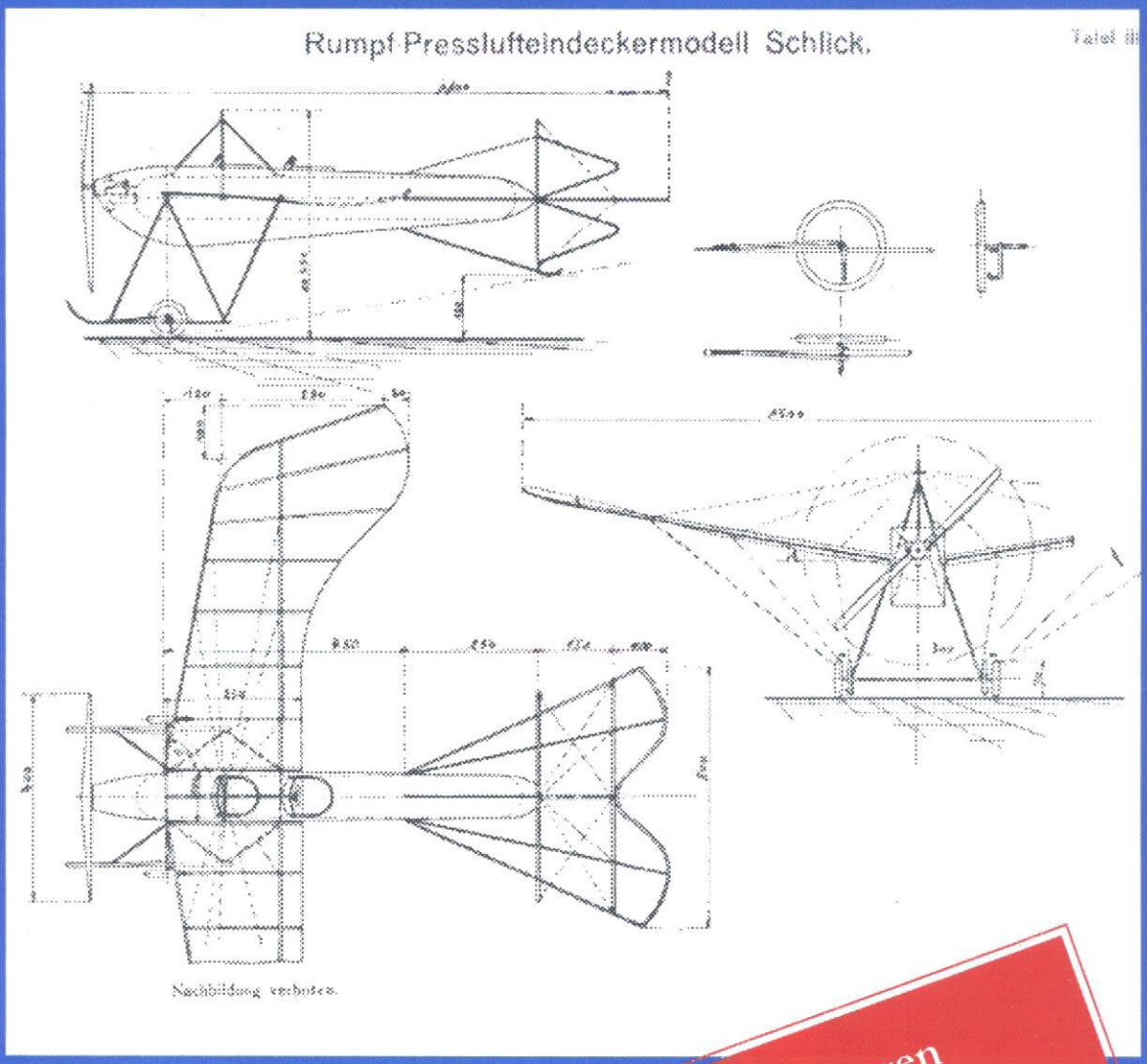
OLDTIMER

SPECIALTIDSKRIFT
FÖR MODELLFLYGARE

Nr: 2 2001



Örnungen
Dyno I 60 år
OT-linflyg
Tävlingsinbjudningar
RC-sidor

THE SOCIETY OF ANTIQUE MODELERS
SAM

OLDTIMER
ORGAN FÖR SVENSKA
MODELLFLYGARES
OLDTIMERSÄLLSKAP

Årg. 30 Nr 2/2001

Red. av detta nummer
Sten Persson

Styrelse:

Ordförande:
Gunnar Wivardsson
Smeagatan 4, 434 36 Kungsbacka
Tel: 0300-163 79
gunnar_wivard@hotmail.com

Sekreterare:
Sofia Wivardsson
Österlo 1328, 660 13 Stöde
Tel: 060-212 10
fiaw@hem.utfors.se

Kassör:
Per Nilsson
Linnégatan 23, 413 04 Göteborg
Tel: 031-42 24 02

Ledamot RC:
Kjell-Åke Elofsson
Gäregatan 10, 543 30 Tibro
Tel: 0504-145 10
fjolle.e@spray.se

Suppleant:
Sigurd Isacsson
Skallbergsvägen 18, 310 42 Haverdal
Tel: 035-511 02

Hedersordförande:
Sven-Olov Lindén

Hedersmedlem:
Bertil Dahlqvist

Postgiro för SMOS: 88 66 95-6
Medlemsavgift: 140 kr/år

Hemsida:
http://fly.to/smos

Tidningskommitté:
Sten Persson - redaktör
Sven-Olov Lindén - redaktör
Kurt Sandberg - distribution

För bidrag till detta nummer
tackar red.:
Arne Andersson, Kurt Sandberg och
OT-RC-redaktören Bo Lennartsson

Framtiden finns!

Det är lätt att i en historisk verksamhet bli introvert och enbart ägna sig åt navelskåderi. Att betrakta allt ur ett historiskt perspektiv och bedöma saker ur enbart sitt eget intresseperspektiv. Ett sådant förfaringssätt leder oftast till att man snart blir passé och långsamt kommer att tyna bort.

Se till oss inom SMOS! Den ursprungliga intresse- och målgruppen var ett antal människor som hade flugit friflyg på 30- och 40-talet. Det fanns givetvis mycket intressant för denna grupp att samlas kring, och genom att bygga repliker av gamla modeller kunde man börja bygga upp tävlingsverksamheten.

Men om det inte hade skett en breddning av målgruppsbasen och ett tydliggörande av syftet med SMOS, så hade föreningen aldrig kunnat fortleva. För att vi även framgent ska kunna ha en framtid så måste vi skapa förutsättningar för att attrahera nya medlemmar. Om en del av målgruppen är tidigare flygare så måste vi efterhand förändra och anpassa oss till de modelltyper och flygformer som gäller för framtidens rekryteringsbas. Detta betyder att vi måste vara vakna för att under kontrollerade former ta in nyare modelltyper och/eller tävlingsformer efterhand och också verka för att linflygets oldtimers får utrymme.

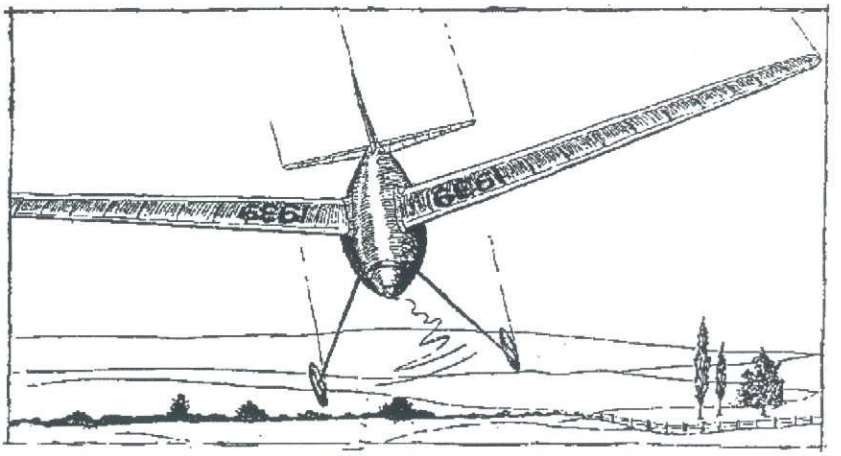
Vidare måste vi se till att vi ger den presumtiva målgruppen möjlighet att se och träffa oss. Vi måste bli bättre på att marknadsföra oss. Med glädje noterar vi initiativ av det slag som Arne Andersson tagit till utställning i Nyköping. Sådant är positivt! Vi borde kunna visa upp oss i samband med flygdagar och modellflygarrangemang, och det är styrelsens uppfattning att vi borde kunna hitta former för samverkan med SMFF till nytta för båda organisationerna.

En sak är i alla fall säker: Om vi inte gör något så kommer vi snart att med en nostalgisk suck kunna konstatera att framtiden var bättre förr i tiden!

Gunnar

Varför inte en antik modell på omslaget?! 1,5-meters tryckluftsdriven semiskalamodell, saxad ur tyska Flugsport **från september 1915. Vem bygger en replika med modern motor?**

Oldtimer-SM
2001
Rinkaby
17-19/8



FREDAG tävlar vi i klasserna F-Klassisk, F-Nostalgi, Twin Pusher
Samling 17.00 på tävlingsplatsen. Tre starter utan periodindelning 17.00-20.00. Prisutdelning i samband med middag och årsmöte på lördagen.

LÖRDAGEN tävlar vi i klasserna A, B, S1 och A2.
Samling 9.30 på tävlingsplatsen. Första start till kl. 12.00; andra och tredje start 12.00-16.00. Fly-off 16.15. Linlängd 50 meter. Prisutdelning i samband med middag och årsmöte.

SÖNDAGEN tävlar vi i klasserna C, D, Classic Wakefield, Gint, S2, S3 och Sint.
Samling 9.00 på tävlingsplatsen. Första start till kl. 11.30; andra och tredje start kl. 11.30 – 15.00. Fly-off 15.45. Linlängd 100 meter. Prisutdelning efter tävlingens slut.

Tävlingsledningen förbehåller sig rätten att ändra tider och tävlingsklasser beroende på vädersituation eller andra omständigheter. Maxtider bestäms på resp. tävlingsdag.
Obligatorisk mätning av linlängd vid förläggningen på fredag eller vid tävlingsplatsen på lördag mellan kl. 9.00 – 9.30.

Betr. Segelmodellerna så kan ritningsbankens tabeller vara till hjälp för att anmäla modellen i rätt klass!
I korthet ser klass-indelningen ut så här:

S1	spännvidd	- 100cm	- 1950
S2	spännvidd	100 – 150 cm	-1948
S3	spännvidd	över 150 cm	-1948
Sint			1946 – 1953
A2			1954 – 1968

MAT och LOGI kan vi erbjuda alldeles intill tävlingsplatsen. Det finns befälsförläggning (Mäss B och C) med mycket god standard samt flerbäddsrum (logement) att välja på. Mäss B och C kostar per natt och bädd 120:- och flerbäddsrum 50:- per natt och bädd. Till sistnämnda måste sänglinne och handduk medtagas. Övernattning kan ske från fredag till måndag.

Frukost kl. 8.00 på lördag och söndag à 50:-
Middag kl. 18.00 på lördag à 105:- inkl. dessert, dryck och kaffe.
Startavgiften är 60:- för första modellen, därefter 30:- per modell.
Anmälan görs på bifogat inbetalningskort, som insändes senast 3 augusti. Skriv **modellens namn och klass!** Skriv vad som önskas av **mat** och **logi.** Kostnader för detta och startavgift betalas in samtidigt. Ev. medföljandes namn bör också uppges för att underlätta rumsfördelningen.

Till den som inte tävlar i årets SM har vi även i år ett fint erbjudande: kom och hjälp oss med **tidtagningen** och du får som ersättning, utöver stora flygupplevelser, mat och logi samt 100:- om dagen (lördag och söndag). Tävlingsledningen avgör hur många som kan få denna förmån. Du som är intresserad ring Lennart eller Kurt!

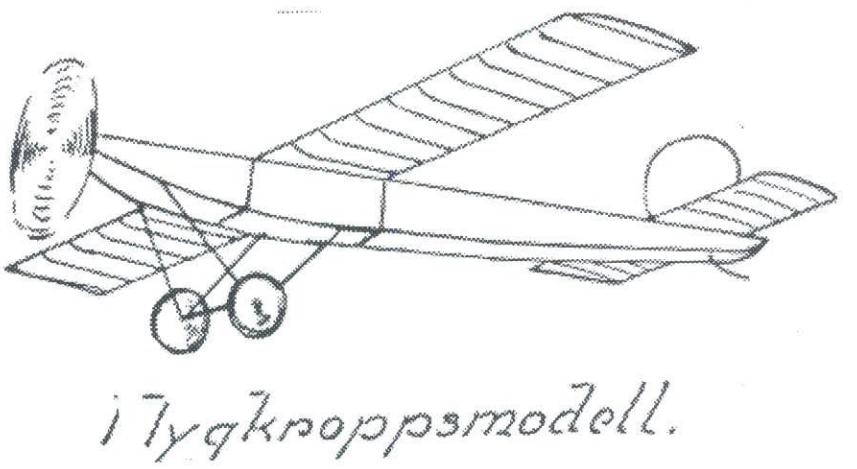
Mycket välkomna!

Aeroklubben i Malmö och
Södra Hallands Modellflygsällskap

FLYGNINGS MODELLPRISTÄVLAN

För cirka 70 år sedan började tidningen FLYGNING dra sitt strå till stacken för att inspirera blivande aviatörer genom att publicera en serie artiklar om modellflyg. Denna "drive" kulminerade i en modellpristävlan, där modeller i fyra väl definierade klasser skulle tävla om en imponerande uppsättning priser den 14 maj 1933. Undertecknad har inte lyckats hitta någon uppgift om att tävlingen verkligen ägde rum, endast att Stockholmsbyggarnas modeller ställdes ut i Nybropalatset. En bild därifrån publicerades i Flygnings maj-nummer 1933 och är återgiven i Sven-Olov Lindéns pågående artikel om modellflygets historia del 9 i Modellflygnytt 3/1996.

Som ett led i Flygnings brett upplagda kampanj publicerades i julnumret 1932 ritning till "flygkroppsmodellen" "ÖRNUNGEN". För dem, som inte tidigare kommit i kontakt med denna pionjärmodell, kan det vara av intresse att ta del av bifogade ritning. Förutom att konstruktionen är av modellflyghistoriskt intresse så kan u.t. tänka sig att det kan komma en tid, då en oldtimer-klass för dessa tidiga konstruktioner inrättas som en anpassning till våra krympande friflygfält!

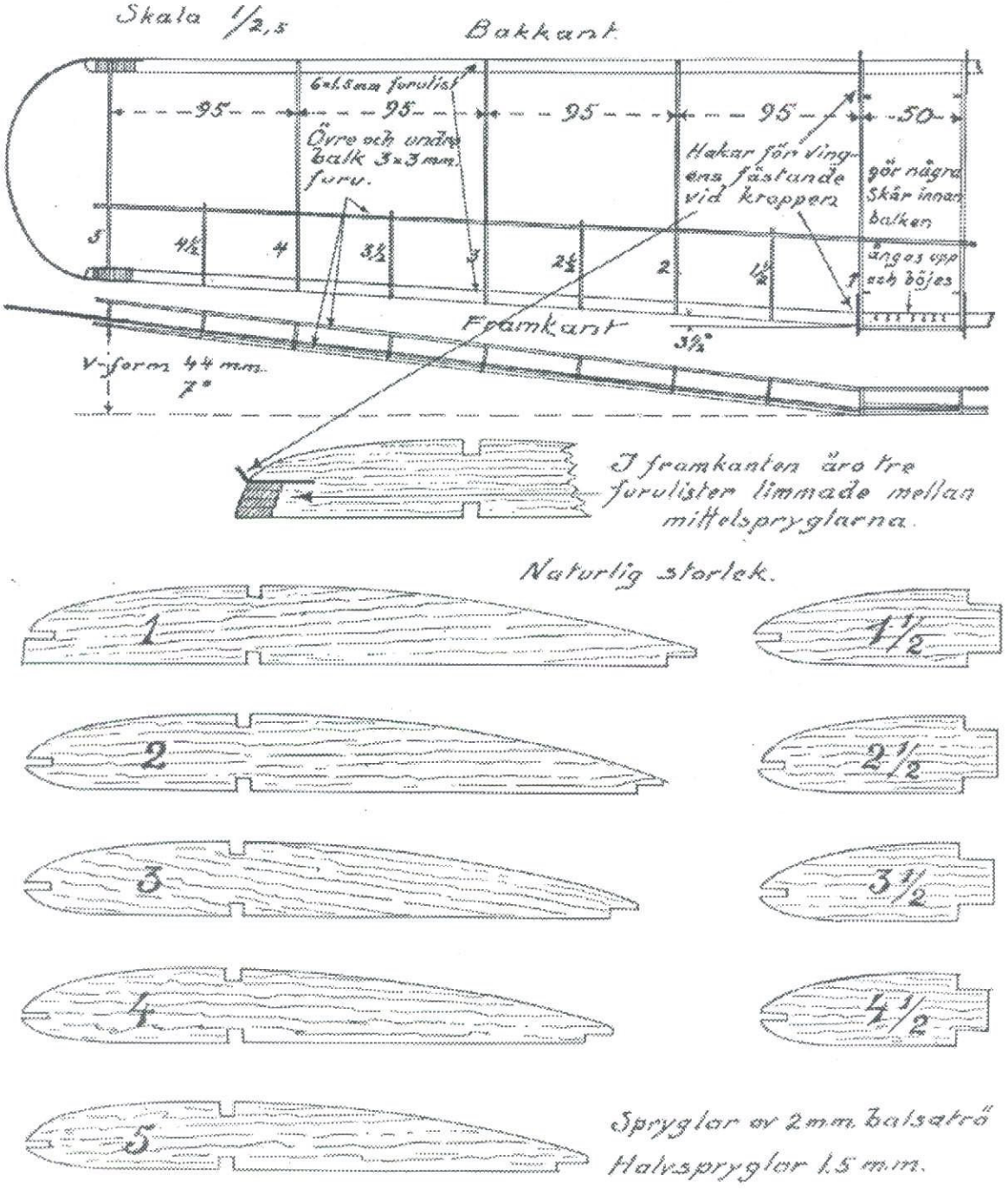


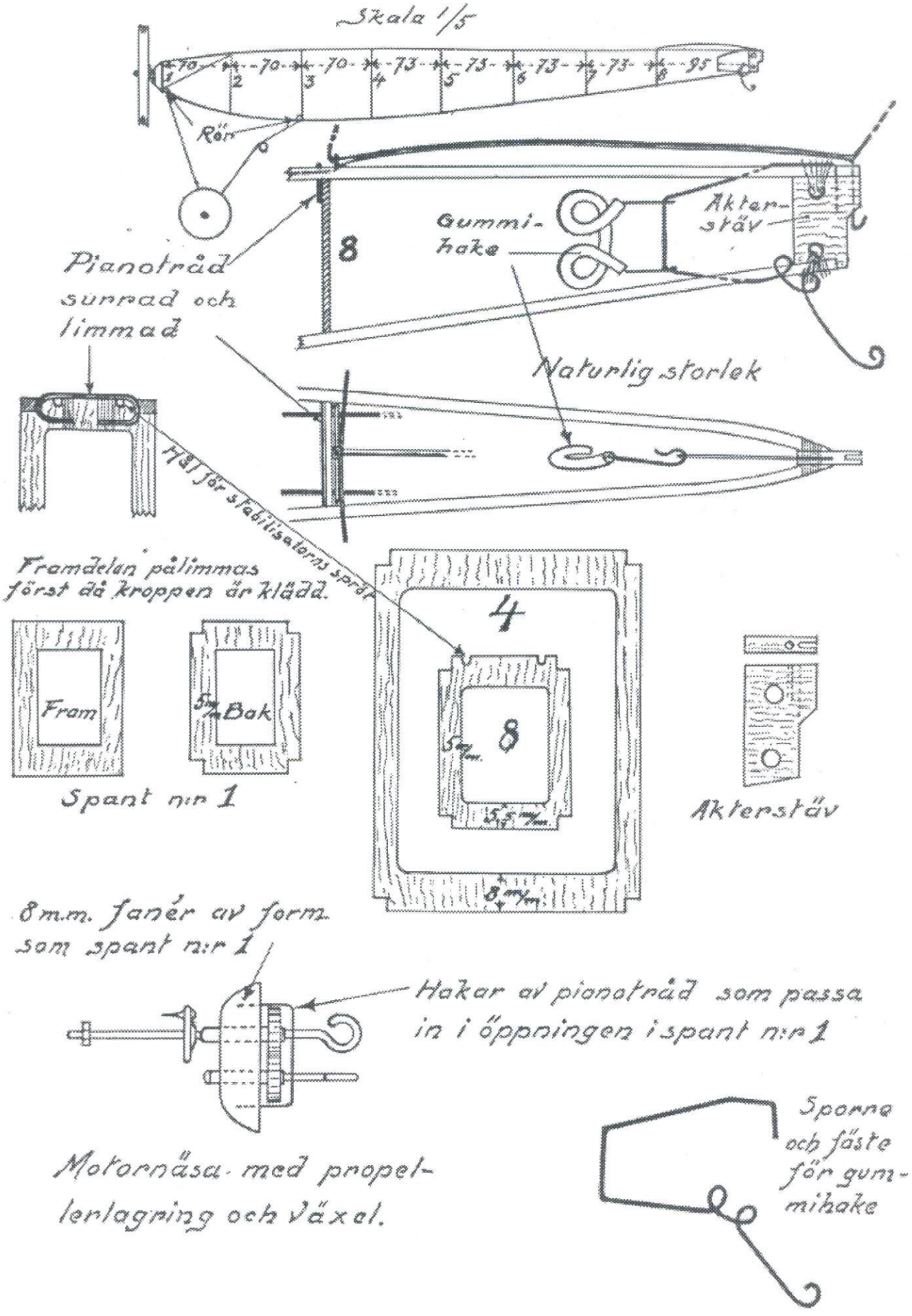
"Örnungen" (ritad av Harald Martin?) påminner om flera liknande engelska konstruktioner från samma tid. Den tillkom i en brytningstid mellan gammalt och nytt då det nya träslaget balsa användes för spryglar, medan i övrigt hårdträ och rikligt med pianoråd säkert borgade för begränsade luftskutt. Hela modellen, inkl. stjärtplanet, skulle kläs med siden och, som synes, drevs het hela av dubbla motorer om vardera 6 str. 2x8 mm gummi.

Ritningen är gjord för att uppförstoras direkt ur tidningen och material enligt följande kunde beställas från redaktionen: propeller kr. 6:- ; 1 sats gummi kr 1:50 ; 1 sats spryglar av balsaträ kr. 1:50 ; 1 sats spant kr. 1:- ; 1 sats lister kr. 0:75.
Om man betänker att en helårsprenumeration på den påkostade tidningen Flygning vid samma tid kostade kr. 5:- så inser man att materialsatsen till "Örnungen" i den tidens penningvärde säkert var utom räckhåll för en majoritet av ungdomarna!

Att det handlar om en annan tid framgår också tydligt av den mästrande ton, som red. anslår i sina artiklar om modellbyggandets konst. Ett tidsdokument så gott som något är i detta hänseende de "Råd från red.", som publicerades strax före den stora utställningen. Senare delen av den artikeln är väl värd att återge ordagrant:

"....Om det sålunda för en och annan skulle brådska nu för att få modellen färdig i tid till utställningen, så måste ni i alla fall först och främst tänka på det som är viktigare: terminsbetyget! Ingen får försumma sin läxläsning för modellplansbygget, ty detta senare skall endast förekomma på er lediga tid som ett angenämt och vederkvickande medel mot läx-plugget. Skulle anmärkningar förekomma från er målsmans sida över att ni försummat er skolgång genom modellplansbygge, kan tävlingskommittén utesluta anmälaren från tävlingen. Kom sålunda ihåg att skolstudierna komma i första hand och sedan ert flygintresse! Ni vinner även själv på denna föresats, ty därigenom kan ni kanske räkna med en uppmuntran i materialanslag eller dylikt från pappas eller mammas sida vid vårterminens slut. Å andra sidan får ni inte heller glömma, att vid modellplansbygget fastnar en hel del konstruktions-detaljer i hjärnan, som utöka edert vetande på aviatikens område, som ni kunna ha nytta av i en framtid. Förutom den glädje det bereder, ökas sålunda insikten om flygningens intressanta problem och om materialens användning och bearbetning. Ni ha nog lärt er åtskilligt redan nu på detta område, som ni inte hade någon vetskap om förrän modellbygget kom i gång. Detta har därför sitt berättigande vid sidan om skolstudierna, ty modellbyggandet uppfostrar till noggrannhet och händighet, som äro viktiga faktorer i livets skola. Red."



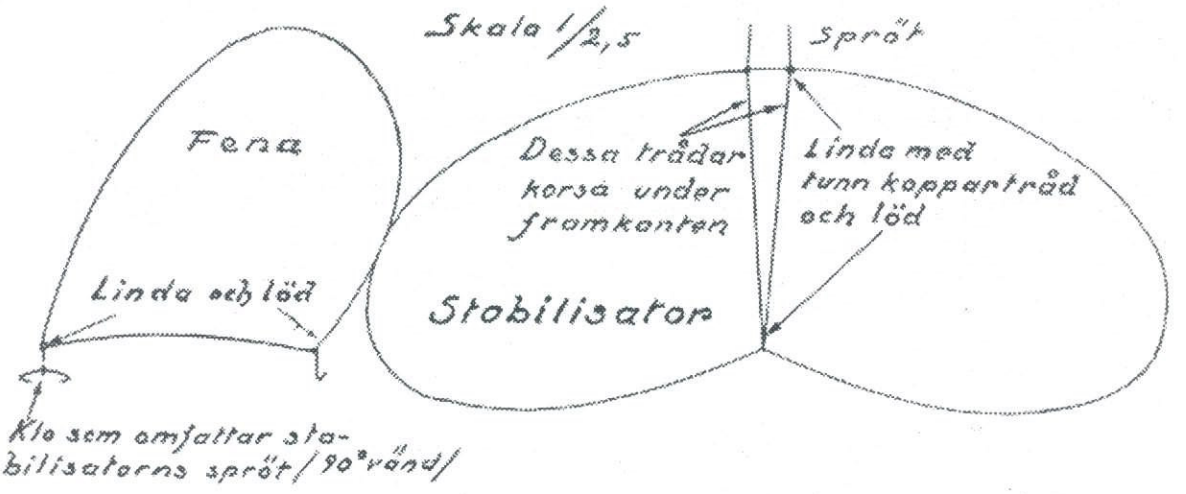

Skala 1/5
70
70
70
73
73
73
73
95
Rör
Gummi-
hake
Akter-
stäv
8
Pianotråd
surrad och
limmad
Naturlig storlek
Hål för stadilisatorns sprit
Framdelen pålimmas
först då kroppen är klädd.
4
Fram
Bak
8
Spant nr 1
Akterstäv
8 m.m. janér av form
som spant nr 1
Hakar av pianotråd som passa
in i öppningen i spant nr 1
Motornåsa med propel-
lerlagring och växel.
Sporre
och fäste
för gum-
mihake

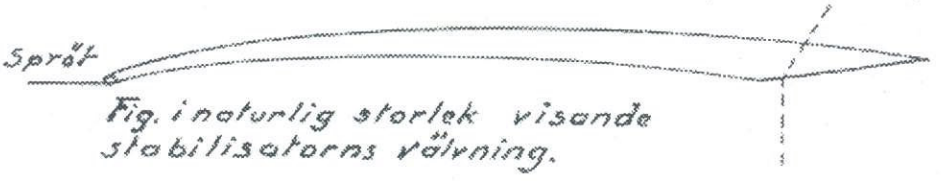
Förvisso får man nog tycka att vi rent mänskligt gjort vissa framsteg sedan detta skrevs! Om man däremot tittar på vad man i sista meningen hoppas att modellbyggandet ska kunna ge och leda till så kan man nog tycka att vår hobby spårat ur. Det räcker med att ta en titt på utbudet på årets stora hobbymässa i Nurnberg, där mer eller mindre färdigbyggda vidunder i plast, glasfiber och frigolit bekräftar att modell-bygge eliminerats från vår hobby. En skribent konstaterade inte utan stolthet att mindre än 10% av utbudet bestod av traditionellt balsabygge....

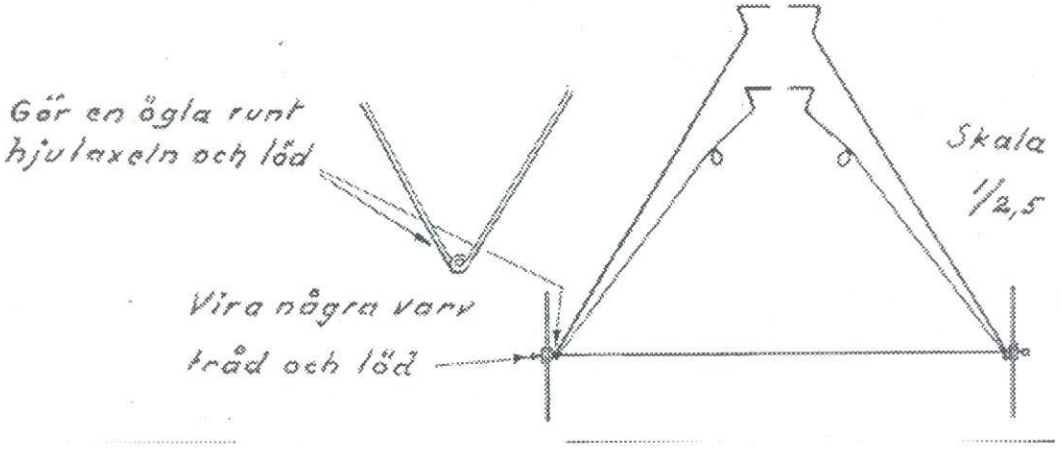
Uppgift å spanten i kroppen.

Spant nr	Bredd mm.	Höjd mm.	Material
1 framdel	22	32	1,5 mm. fanér
1 bakdel	22	32	
2	42	63	
3	52	75	
4	54	75	
5	54	68	
6	47	58	
7	38	46	
8	27	36	
Akterstäv	Enl. ritning		3 mm. fanér

Skrev och tyckte Sten P.



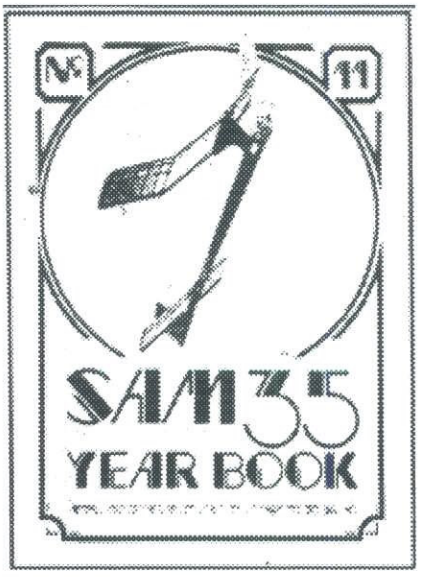




Vingarnas vårtävling på Gärdet flyttad till 16/9!

För information och anmälan kontakta Anders Sjöberg, tel.: 08-652 16 39

OLDTIMER-LÄSNING!

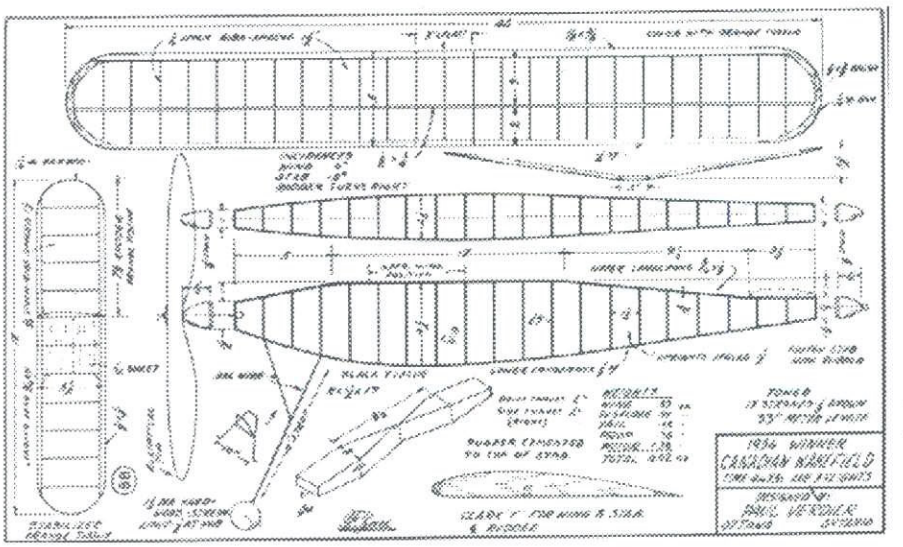


Det hör till sällsyntheterna att ny litteratur utkommer inom vår lilla nisch av modellflyghobbyn och desto intressantare är det då att inte mindre än tre volymer utgivits det senaste halvåret! Det handlar givetvis om utländsk litteratur, men eftersom oldtimer-flygandet verkligen är en internationell företeelse kan den ändå vara av intresse för den, som vill bredda sitt vetande inom vårt område.

Först handlar det om våra engelska OT-fränder, som utgivit sin elfte årsbok , SAM 35 YEAR BOOK No 11. Även om innehållet riktas till en anglo-saxisk publik är det mer internationellt än tidigare. Detta gäller såväl artiklarna som den 45-sidiga ritningssektionen.

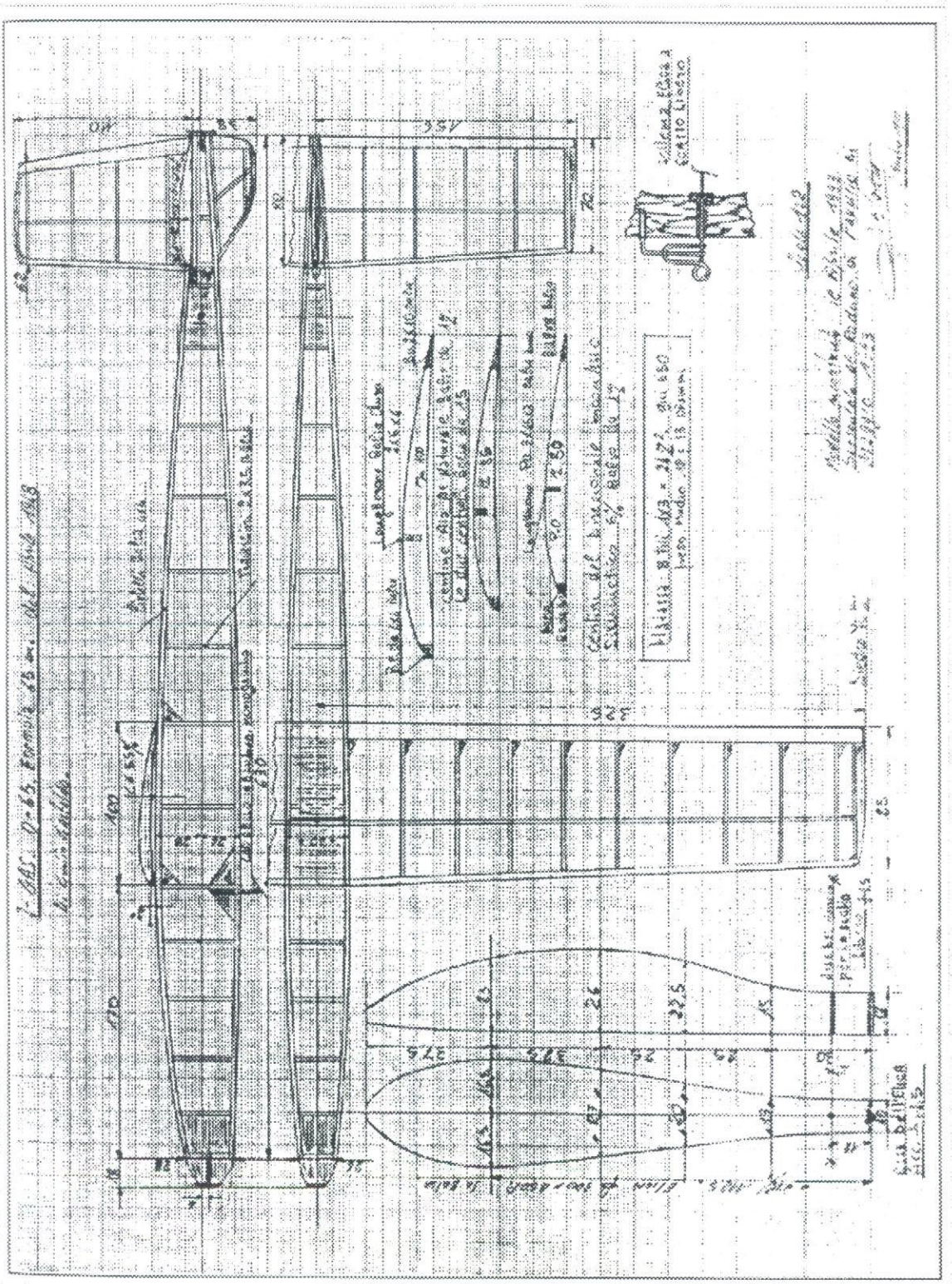
Mest intressant fann u.t. artikeln The Frank Holland Letters, som innehåller brev från Wakefield-storheter som Ron Warring, Ted Evans och Roy Chesterton till Frank mellan åren 1949-1954. Här beskriver var och en sina vedermödor i utvecklandet av den ultimata Wakefieldmodellen.

Fantastisk på ett annat sätt är historien om den kanadensiske Wake-flygaren Paul Verdier, som med sin 4-oz-modell kvalificerat sig för att deltaga i det kanadensiska landslaget vid de amerikanska mästerskapen i Detroit 1936. Modellerna skickades i förväg men Paul och hans bror cyklade de 720 km mellan Ottawa och Detroit och övernattade i det fria på vägen! Han kom endast på 19:e plats med sin ett år gamla modell, men tog senare samma år revansch med en ny modell, som han vann Wakefieldklassen med i de canadensiska mästerskapen i Toronto med en (bort-)flygning på 11 min. 13 sek. Hur han tog sig dit? Jo, cyklade, förstås!



Ritning ur Zaic's årsbok 1937 återges här.

Segelflygarna har tyvärr inte så mycket att hämta i denna årsbok, men i övrigt är det en väl blandad kompott, som man kan få för det facila priset £ 6.81 inkl. porto från Mr. Ron Knight, 14a Enmore Gardens, London SW14 8RF, England – eller (kanske) från Hobbybokhandeln i Stockholm.



Även Oldtimer-flygarna i Italien, SAM Italia, har utkommit med en andra årsbok, ANNUARIO 2 .Den är i stort format och tryckt på tjockt, glättat papper. De italienska modellflygarna gick ofta sin egen väg, vilket återspeglar sig i de ritningar, som upptar 21 sidor av bokens totalt 94 sidor (se t.ex. "Bolide" i Oldtimer 1/2001!) . Nämnas bör att texten tar en del plats, eftersom den (lyckligtvis!) återges även på engelska.

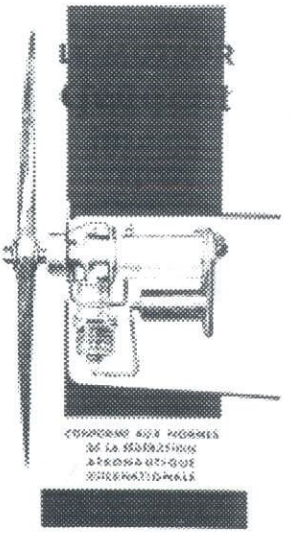
Innehåller återspeglar italienskt modellflyg från förr, där vi bl.a. finner flera ritningar till den "Formula 65" – klass, som skapades 1942,då gummi förmodligen var en bristvara. Reglerna stipulerade en modell med max spv. 65 cm, en motor med max.tvärsnittsarea 24 kvadrat-mm. samt markstart. Det är en klass, som för tankarna till den sentida P-77 –klassen och som förmodligen skulle kunna flygas med stor behållning på dagens små fält! Som illustration visas ritning till en dylik modell från 1948.

Nämna vill jag även den uppsluppna historien om hur några modellflygare 1946 byggde en 4-meters segelmodell (av enbart inhemskt material, klädd med gråpapper), som vinschades upp med katten "Flay" som barlast. Inte nöjda med detta placerades katten i en fallskärmsförsedd låda, som utlöstes via en vanlig fuse-tråd. Efter ett tiotal lyckade hopp uppges katten ha vant sig vid denna sport (den jamade inte längre under nedfärden!) och fortsatte, nu som medlem av flygklubben, att hoppa tills den växt ur lådan...Borde vara något för Guiness rekord-bok!

För den intresserade är det bara att skicka 35 000 lire (inkl. porto) till Giampaolo Luppi, Via del Domenichino 84/1 MODENA 41100, ITALIA.

Tredje boken är en påkostad volym, som avhandlar fransk modellmotorhistoria.Med titeln LES MOTEURS MODELES REDUITS FRANCAIS är den på 160 sidor i drygt A5-format. Även denna bok är tryckt på papper av hög kvalitet. Hög kvalitet är det även på de hundratals fotona av franska motorer, för att inte glömma de 20 sidorna med tjusiga banbilar! Den sparsamma texten är även här översatt till engelska, lyckligtvis får man säga, eftersom detta säkert kommer att bli en "bibel" inom sitt område!

Att gallerna oftast framför sina egna lösningar på det tekniska området känner vi till inte minst från bilindustrin och detta återspeglas förvisso även inom modellmotorområdet! Hur många vet förresten att biltillverkaren Peugeot 1937 även producerade en 9,8cc modellmotor (se illustration!) eller att det i Frankrike på 30-och 40-talet fanns inte mindre än 42 modellmotor-tillverkare! För 280F, inkl. porto, är boken mycket prisvärd och ett måste för motorentusiasten! Beställes enklast från förlaget: MAEGHT EDITEUR, 42, rue du Bac, 75007 Paris. France.



Peugeot Junior 1/5 CV

Läste och tyckte Sten P.

———ANNONS———

Siden, kinesiskt utan konstfiber, lämpligt till bl.a. större segelmodeller.
Bredd 90 cm, vikt 20 gram/meter.
Finns i färgerna vitt, gult och rött. Även andra färger kan anskaffas.
Flygböcker, ritningar, tidningar m.m. Lista sändes mot dubbelt porto.
Arne Andersson, Bagaregatan 24B, 611 31 Nyköping.
Tel. 0155/28 68 52 ; E-mail: arnea@ebrevet.nu

EFTERLYSNING 1.

Vem kan låna mej Blad 2 till **Sture Carlssons FF-modell Sk 11 D.H. Tiger Moth i skala 1:10** ur Flygrevyn 1956 för kopiering?! Belöning utlovas! Sten Persson, 035-104943.

EFTERLYSNING 2.

Du som lånade min **Playboy-ritning** vid RC-OT Riksmästerskapen i Nyköping 1998 : hör av dej – det är fler som vill låna den! Thomas Johansson, 046-248537.

ÅRSMÖTE

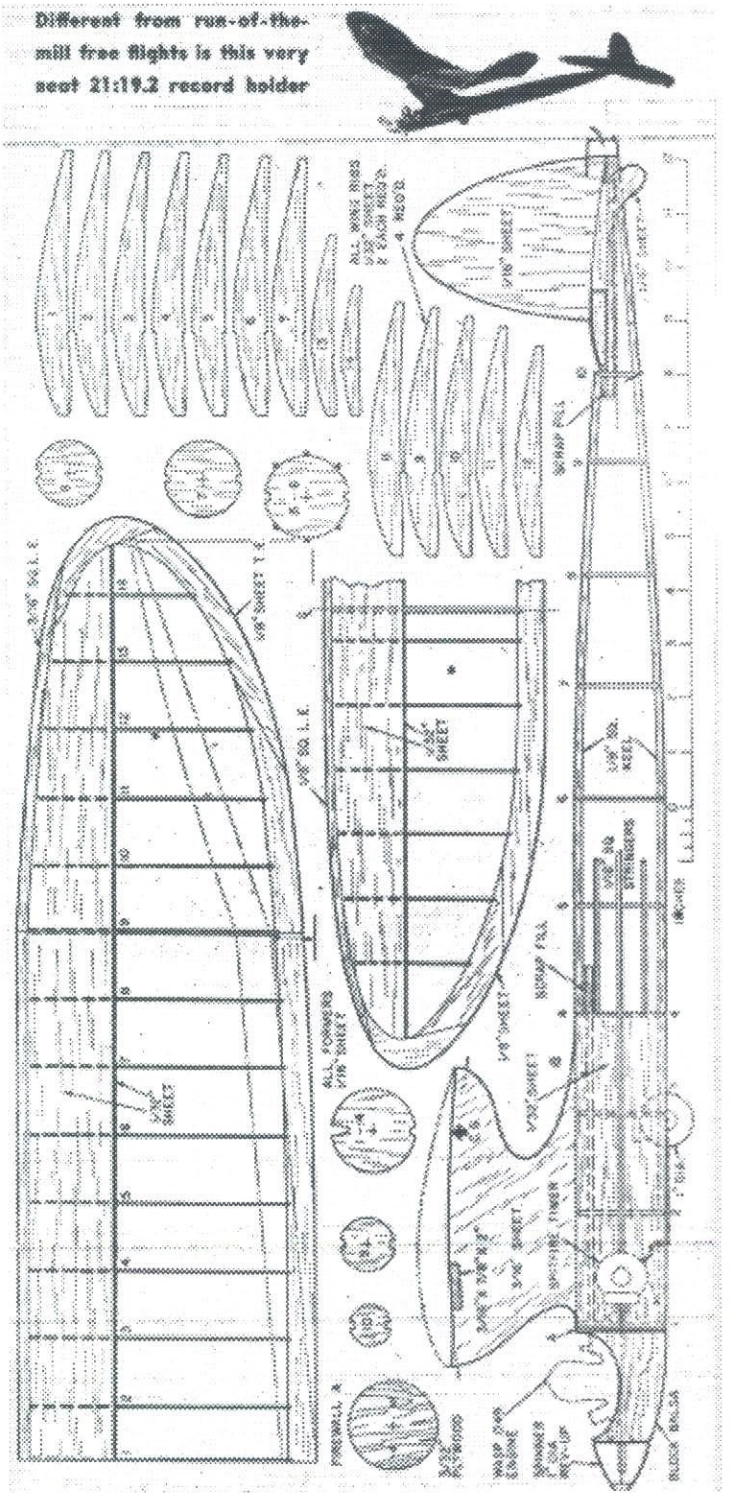
Medlemmarna i SMOS kallas härmed till årsmöteden 18/8 efter middagen i samband med Oldtimer-SM i Rinkaby.
Sedvanliga årsmötesförhandlingar. Eventuella motioner skall vara styrelsen tillhanda senast den 1/8.
Välkomna! Styrelsen

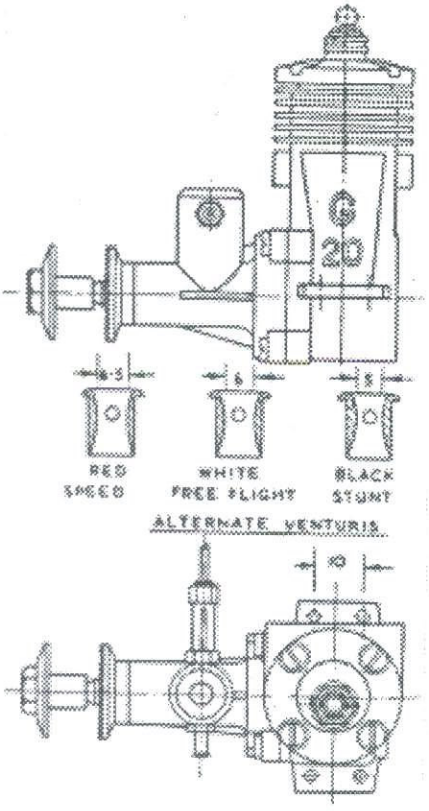
”OLLIE” – en liten skönhet!

Ritningen till vidstående rekordmodell i mini-format är saxad ur AIR TRAILS sept. 1951 och finns att köpa i full storlek från John Pond för c:a $4.00.

Spännvidden är endast 89 cm och med en tidstypisk 0,8 cc-motor i nosen behöver vikten bara vara 180 gr. En av de billiga OK .049-glödarna från 50-talet, som nu åter översvämmat marknaden, passar i den här modellen. Ännu bättre är dock en snarlik version av den Wasp .049, som satt i nosen på originalet. Kallad Atwood Shriek .049 finns även denna klassiker nu att köpa! För $39.99 utan tank och $44.99 med radialtank kan den beställas från RJL Industries, P.O. Box 5, Sierra Madre, CA 91025 USA. Extra glödstift finns för $3.99/st. Porto tillkommer! 64-sidig katalog får man för några $$.

Sten P.



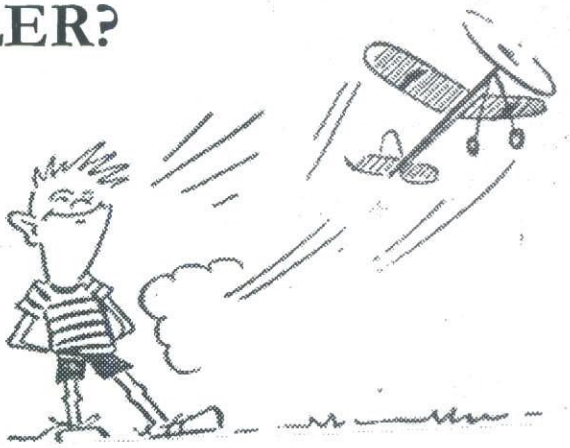


NYGAMMAL SUPER TIGRE!

Nu kan du köpa en högvarvig glödstiftare till din OT-modell! Välkände tillverkaren av racermotorer för F1C och F1J, Alberto Dall'Oglio, gör just nu en liten serie utsökta replikor av den allra första G.20-motorn från 1950. Kvalitet rakt igenom, men smakar det så kostar det: US$ 200 inkl. porto direkt från konstruktören på adressen

Via G. Matteotti, 11
36042 Breganze (VI), ITALIA

VÄSTFICKSMODELLER?



Eftersom vår verksamhet avspeglar en period, då tävlingsflyget dominerade svenskt modellflyg, är det inte förvånande att våra aktiviteter – och vår tidnings innehåll – också är starkt tävlingsinriktat. Bläddrar man i gamla hobbytidningar hittar man dock en och annan modell, som inte passar in i någon tävlingsklass utan avsågs att byggas och flygas enbart för nöjet att göra det. En speciell kategori sådana var små gummimotormodeller med en spv. på 30 – 60 cm, ofta i helbalsa och inte sällan med vackra proportioner.

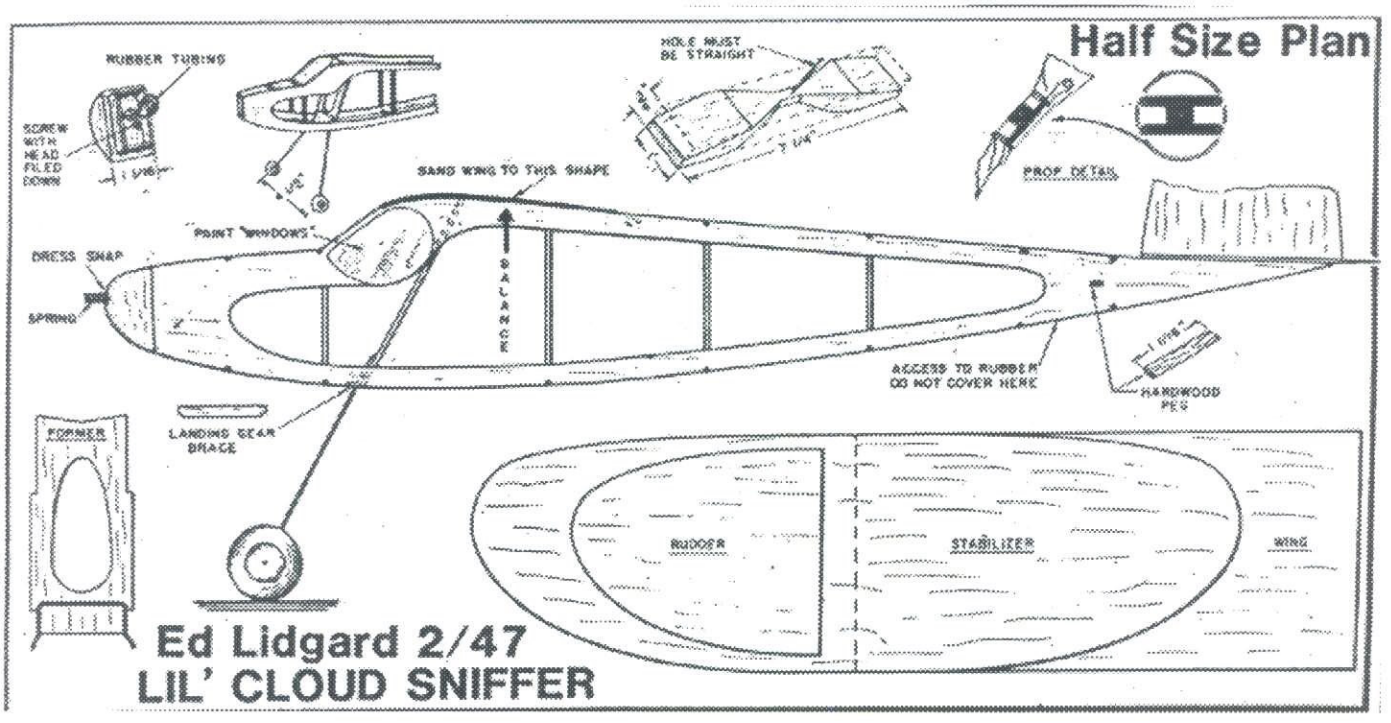
För att använda modellbilsjargong från 40-talet skulle man kunna benämna dem "västficksmodeller". Förmodligen gick ingen omkring med vare sig modellbilar eller modellflygplan i västfickan, men med dagens kunskaper i lättviktsbygge och trimning skulle man med stor behållning kunna ha en sådan modell i bilen att plockas fram för "sportflygning" på utflykten, på stranden o.s.v.

Om tävlingsflygarna inte protesterar alltför högljutt skulle detta nummers red. vilja publicera en sådan annorlunda "oldtimer" då och då och börjar här med en läcker sak av en av de stora bland gummibandsflygarna, Ed Lidgard. Hans "Lil' Cloud Sniffer" från 1947 återges här i halv skala. Originalet byggdes av ett flak 1,5 mm lätt balsa och några bitar 1,5x1,5 mm balsalist och även med en fällbar snurra bör den lätt kunna byggas på en helg

.

Det lönar sig nog att slipa vingen till visad profil – eller varför inte använda 1 mm-flak och en Sleet Streak plastpropeller?! Till denna 53,5 cm-modell använde Lidgard i sann amerikansk tradition inte mindre än 14 gram snodd, d.v.s. mer än till en Coupe d'Hiver!

Lycka till! Sten P.



Ovanstående ritning har av radaktionella skäl förminskats något för att passa vårt moderna tidningsformat. Vill Du bygga modellen så ska Du förstora ritningen till 114%. så att spännvidden blir 268 mm. (Red:s anm.)

Arne och Kent i utställartagen. Bra initiativ!

Modell-utställning i Nyköping

Vi, några medlemmar i Oldtimerklubben Kondoren fick ett erbjudande om att få vara med på Pelle Nilssons Hobby och Leksaksmässa, som gick av stapeln här i Nyköping helgen 24-25 mars. Vi, det är några SMOS-medlemmar, som för några år sedan bildade en modellklubb. Vi tog då namnet Kondoren efter den klubb med samma namn, som fanns här i Nyköping på 30-och 40-talen.

Det kom bortåt 2000 personer med varierande intressen och en hel del blev intresserade av våra modeller. Modellerna, som ställdes ut, var Kent Josefssons "Ikaros", "Tummeliten" och "Trim 2" samt mina "Hugin", Auster och Piper Super Cruiser. Dessutom hade jag med en egen konstruktion, en A1 som jag kallar för "Pauline". Ingvar Claesson ställde ut en modell som heter "Diamond Demon".

På mässan träffade Kent och jag en massa trevliga människor, som visade stort intresse, bl.a. två förhoppningsvis "nya" medlemmar från den gamla klubben. Från SMOS fick vi lite sponsring med bl.a. tidningar och vi hoppas att vårt "äventyr" resulterar i åtminstone någon ny medlem i Sällskapet.

Arne Andersson

Godsak för modellflygarna:

Odenmans VM-modell

Ragnar Odenman skall tillsammans med två andra svenskar delta i VM för segelflygmodeller i Jugoslavien nu i augusti. Den modell Odenman använder vid detta VM återfinns i fullständig ritning på de två följande sidorna i detta nr. Byggbeskrivningen finns här nedan.

Innan bygget kan påbörjas måste kroppritningen förstoras upp till hel skala. Börja sedan med att ångå de fyra 3×5-listerna och spika upp dem på ritningen. Under tiden dessa torkar såga ut samtliga spant samt de båda plywoodkölarna. Kroppen byggs sedan lämpligen upp på en 5×15 furulist (ell. liknande dim.) Gör urtag för listen i spant 1—8 och träd på spanten. Sedan pålimmas de basade listerna, de fyra longerongerna (endast raka lister bör användas) samt plywoodkölarna. Observera att den undre longerongen slutar i spant 4. När limmet torkat ordentligt utdrages 5×15-listen och nosblock och övriga spant fastlimmas. Med denna byggmetod erhålles en kropp, som är absolut rak. Vingbryggan tillverkas av 1 mm plywood. Nospartiet bör förstärkas med klädsel av balsa eller plywood.

Om kurvroder skall användas borra ett hål i mitten på spanten 6—13. Genom dessa hål dragas en 0,75 mm pianotråd, som kopplas till rodret. Hävarmen till startkroken göres av 1,25 mm pianotråd. Mellan spant 5 och 6 förstärkes plywoodsålen på båda sidor med 1,5 mm plywood och hål borras för startkroken.

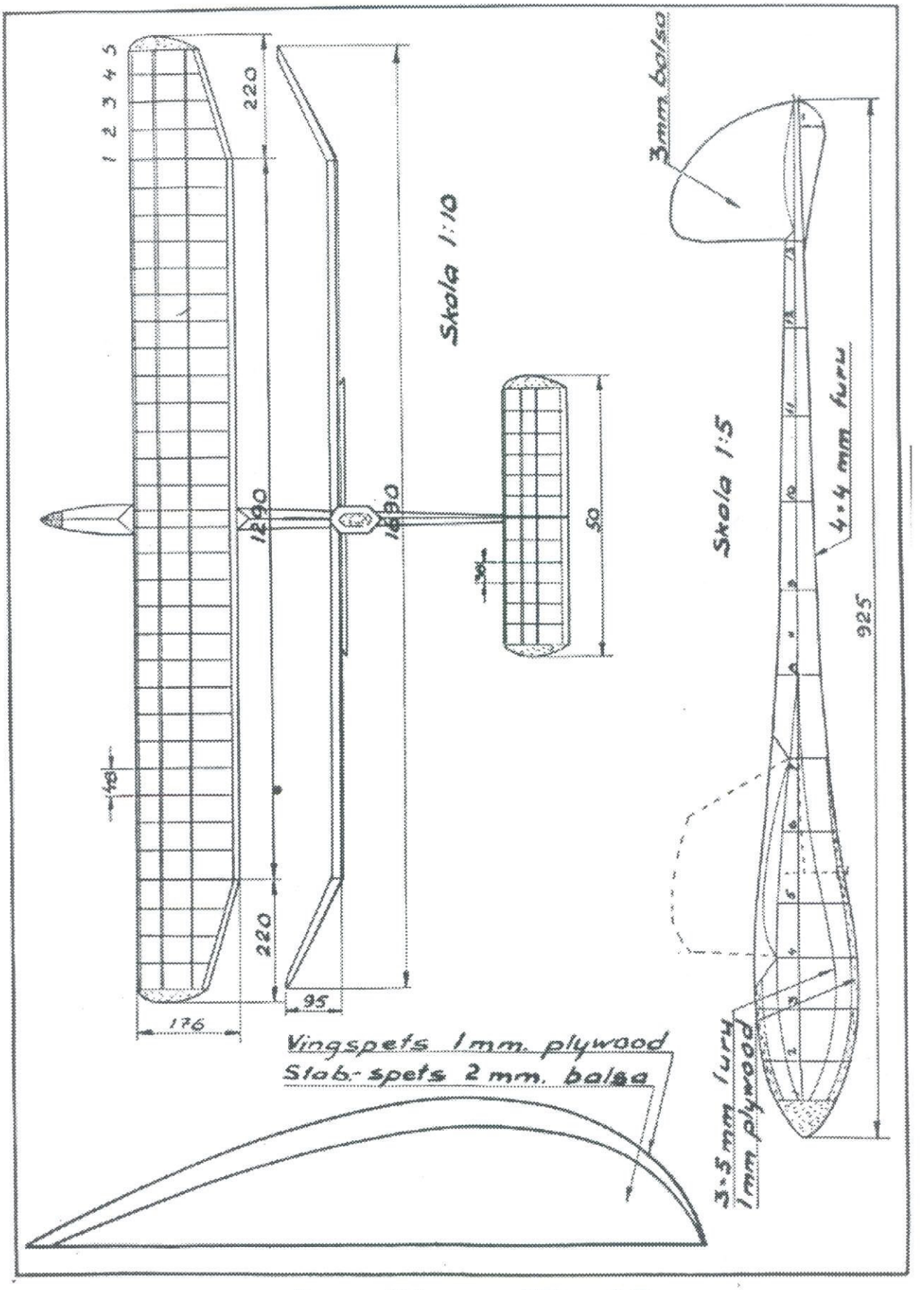
Vingen är uppbyggd på konventionellt sätt. Listerna skall vara av furu eller asp och bör vara raka. Spryglarna är insänkta i bakkanten ca 2 mm. Förstärkningarna vid vingknäckarna göres av 1,5 mm plywood vid huvudbalk och 1 mm plywood vid övriga balkar. Utfyllnaden i mitten på vingen kan göras av balsa.

Till stabilisatorn användes lämpligen balsalister (medelhårda) utom bakkanten, som bör vara av furu. Fenan limmas fast mellan mittspryglarna och putsas noga samt klädes med japanpapper.

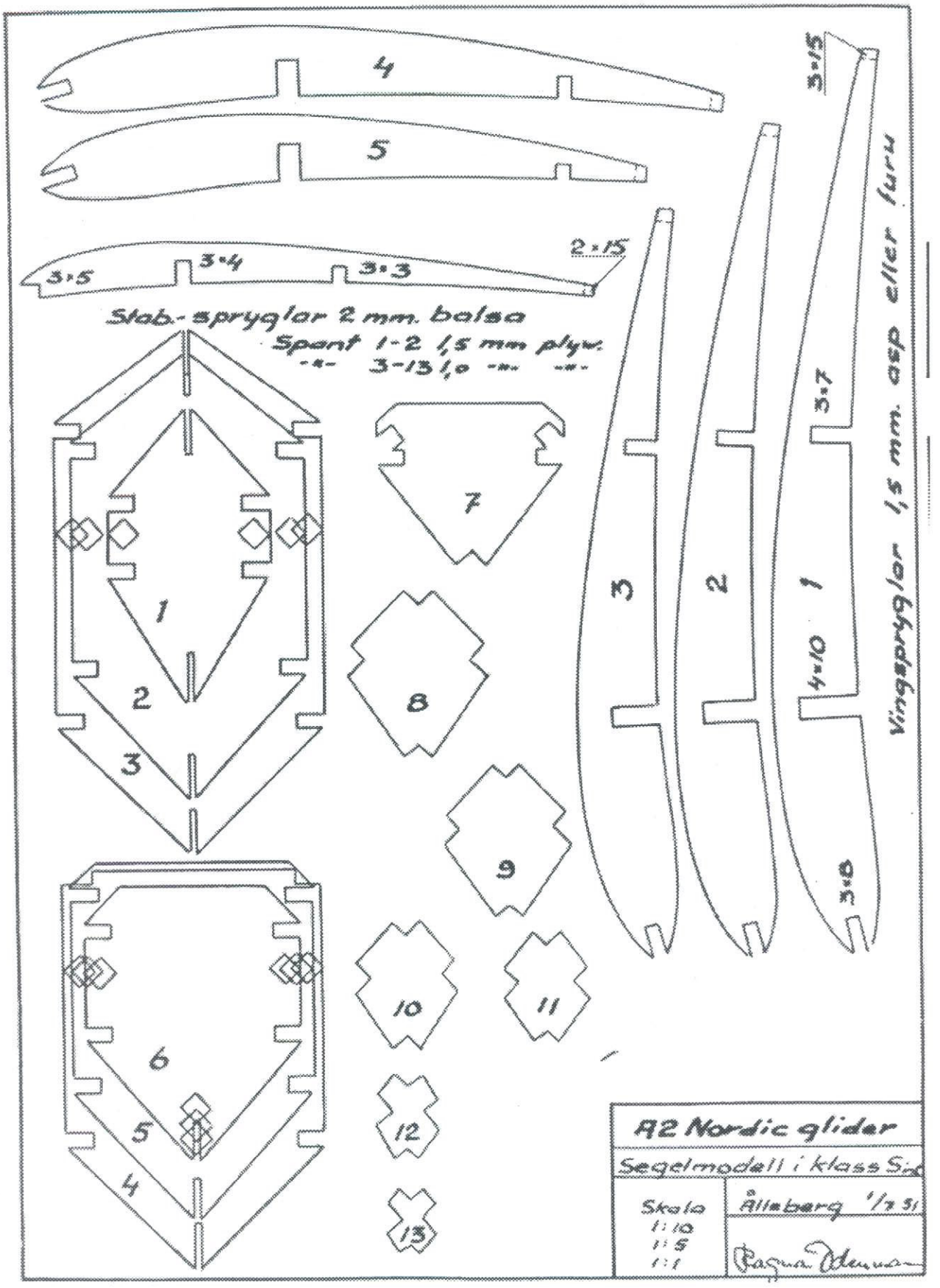
Till klädsel på vinge och kropp bör siden användas. Vingtipparna ges en aning skränkning i samband med impregneringen. Stabilisatorn klädes med japanpapper e. dyl.

Lycka till med bygge och flygning!

Ragnar Odenman.



Ragnar Odenmans VM-modell


4
5
3·5
3·4
3·3
2·15
3·15
Stab.-spryglar 2 mm. balsa
Spant 1-2 1,5 mm plyw.
-"- 3-13 1,0 -"- -"-
Vingspryglar 1,5 mm. asp eller furu
3·7
4·10
3·0
1
2
3
4
5
6
7
8
9
10
11
12
13
A2 Nordic glider
Segelmodell i klass S
Skala
1:10
1:5
1:1
Ållaberg 1/7 81

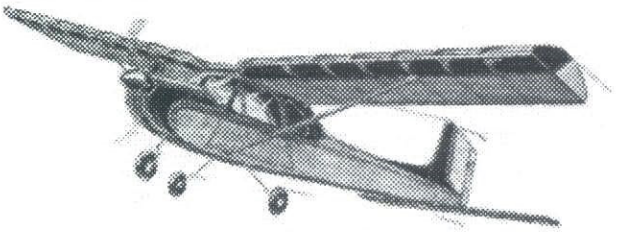
Från Radiofältet

Hej alla gamla och nya radioflygare!
Jag hoppas att du har samlat inspiration och erfarenheter från fjolårets säsong och har något intressant nybygge på gång. Själv har jag ett avtal med mig själv att bygga minst en ny oldtimermodell varje år vid sidan av skalabyggandet. Den gångna säsongen har ju präglats av fortsatt ökat intresse från radioflygarnas sida, och vi har fått många nya medlemmar och en utökning av modellfloran. Vi får också kontinuerligt in nya ritningar till vår ritningsbank, och en sammanställning av dessa hittar du på annan plats i denna tidning. Den kommer även att införas på vår hemsida. I takt med att vi får nya medlemmar har vi ju också möjlighet att få in nya ritningar. Med andra ord, fortsätt att skicka in uppgifter om ritningar!

Mera plats i tidningen.
I takt med att det blir fler och fler radioflygare i SMOS är det både rimligt och önskvärt med mera utrymme för radioflyget. Vi har därför för avsikt att införa två mer eller mindre fasta spalter, nämligen "Rapport från byggbrädan" och "Från radioflygets barndom". Förutsättningen för att detta skall fungera är att du som har något intressant att berätta fattar pennan och skriver. Vi vet att det finns många intressanta historier från radioflygets barndom samt många udda och trevliga modeller att berätta om. Det gäller bara att plita ner dom och låta oss andra få ta del av dom.

Fackredaktör.
För att avlasta huvudredaktören en del arbete, beslöts på det senaste styrelsemötet att inrätta en ny befattning, nämligen en Fackredaktör för radioflygartiklar. Bo Lennartsson är tillfrågad och har accepterat detta arbete. Du som vill ha in artiklar som rör radioflyget skall alltså skicka dom under adress: Bo Lennartsson, Sjömansgatan 3, 413 15 Göteborg eller E-mail: bosteve@telia.com. Vi kan också se fram emot Pastorns Betraktelser från ovan så småningom.

Smålänningarna har vaknat.
När jag började tävla i början av 60-talet var det flera återkommande tävlingar i Småland, och en av de piloter som jag tävlade mot då var bl.a. Kent Petersson. Så småningom gick han förlorad från radioflyget till förmån för fullskalabyggande, men för en tid sedan fick jag ett telefonsamtal från honom. Han meddelade då att delar av det gamla gänget samt en del nya är på gång tillbaks till OT-klasserna. Vi kan därför se fram emot tävlingar även i Småland framöver med många gamla välkända ansikten.



Domarkurs i RC-III.
Förra året hölls det en domarkurs i Brännebrona. Den andra planerade i Ölme fick ställas in p.g.a. regn. Eftersom förutsättningarna för att kunna flyga RC-III är tillgång på domare, har vi planer på att genomföra minst en kurs under våren. Denna kommer troligen att hällas på Ränneslätt i trakten av Eksjö. Du som är intresserad av att delta skall meddela detta till mig med uppgift om lämplig tid för dig samt när du inte kan. Ju förr du gör detta desto bättre! Min vårsäsong har nämligen få luckor!

Ändring av tidsgräns?
Med erfarenheter från den gångna tävlingssäsongen har det framkommit ett förslag att ändra tidsgränsen i OT-RC. Den nuvarande gränsen vid 1960 har ju ingen naturlig förankring. Det vore därför naturligare att ha samma gräns för både OT-RC och RC-III. Detta skulle ha den fördelen att många äldre piloter som har en gammal modell från början av 60-talet som nu bara ligger och "skräpar" kunde delta. Flera har sagt till mig: Jag skulle gärna vilja vara med och tävla, men jag har ju ingen modell. Min gamla Falcon 56 är ju inte tillåten! Det är lite makabert att radiomodeller som är konstruerade enbart för sidoroder diskvalificeras medan friflygmodeller tillåts i en radioklass. Friflygmodellerna skulle knappast ha något att frukta av en modell typ Falcon 56, så ur konkurrenssynpunkt finns det ingen anledning att inte ändra tidsgränsen. Kom med synpunkter!

Det var allt för den här gången. Hoppas vi ses på Radiofälten kommande säsong! Vi drar igång redan Annandag påsk på Bällefors.

Kjell-Åke Elofsson

Från ovan...

Året var 1956. Jag hade köpt och byggt en Viking. Större än alla andra. Tuff och med gott rykte. Vi, morsan och jag, var på väg till "Sidenlagret" i Örebro. För morsan var det obegripligt: "Måste det vara äkta siden, det ju så dyrt." - "Det stod så på ritningen." Argumentet var förödande: vem kan stå emot argumentet: Det står på ritningen. Eller som Biggles skulle ha uttryckt det: "Är du dum i huve´t, det står ju för fan på ritningen." Argumentet var definitivt: siden, inget annat kunde duga.

Vi cyklade som alla gjorde vi denna tid – morsan på sin fina gröna Crescent och jag på min HPD. Min var köpt av en cykelhandlare som gick under namnet "cykelmojen" beroende på att han var känd för att fixa allt med cyklar. Han hade specialiserat sig på att sätta ihop cyklar av skiftande sort och kvalitet så att det blev en hel cykel. Sedan målade han dem i fantasifulla färger i eget sprutmåleri utan något som helst skydd mot färgdimman. Det var kanske därför som min HPD var en 27" fram och en 26" bak. Har någon lagt märke till hur lätt det är att komma snett och in i helt ovidkommande ämnen då man talar om hur det var förr. Det är naturligtvis en konsekvens av att vad som var förr, utgör en helhet av prylar, relationer, upplevelser och sinnesstämningar som inte går att hålla isär. Nå, åter då till Vikingen.

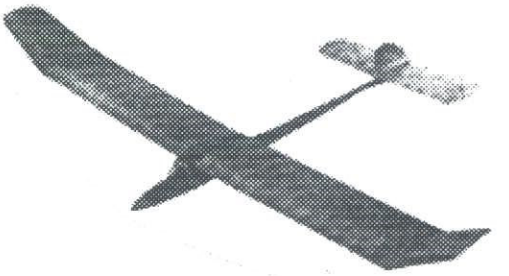
Denna Viking, som för mig var både ett oerhört avancerat bygge och därtill mycket dyrt med siden och "krutzapp", kom att göra en enda flygning. En vacker morgon i maj steg jag upp på en kulle och skickade iväg skapelsen efter att ha fyllt blytanken med behövligt hagel. Jag hade aldrig flugit något så stort och liknande förut. Aldrig hade något av mina tidigare flygplan kommit ens i närheten av den ovissa och farliga ytterkanten av området. Vikingen sänkte sig bara nästan omärkligt sakta och for in i första bästa träd i ytterkanten av området vilket förorsakade att framkant och bakkant blev ett. Det blev aldrig tid att reparera: tjejer och mopeder blev allt intressantare.

En vacker vinterdag var Fransson och jag ute på fältet och flög tillsammans med Biggles. Biggles hade bråttom hem till intendentsysslorna i bygglokalen, eller var det tanken på att ta hem linan efter flygningen som åstadkom brådskan, så plötsligt var Fransson och jag ensamma på fältet. Vi flög och flög och flög. Vi flög "följa John" i sakta mak mot en gnistrande vit snö och en marsblå himmel och plötsligt såg jag i våra Blå Fenixar två Vikingar som återuppstått och nu äntligen fick luft under vingarna under full RC-kontroll. En revanscherande och nästan religiös upplevelse. Amen.

Bo von Oben

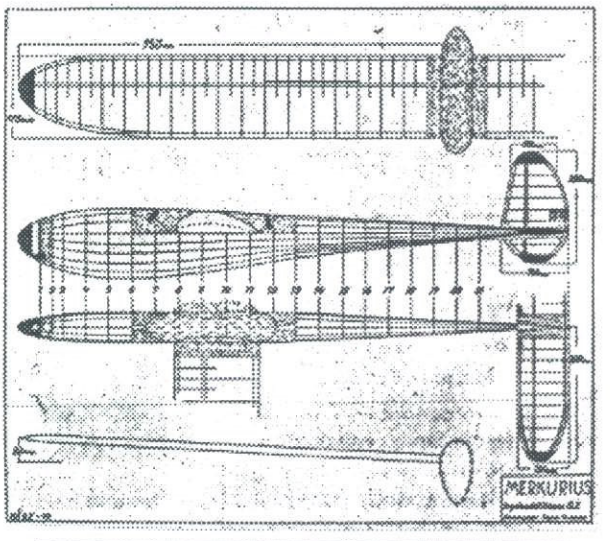
Kanske något för OT-RC-segel - Ingvar Gunnarssons Merkurius II från 1943?

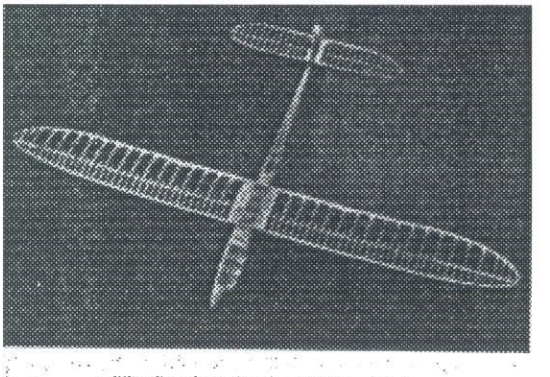
Ett förslag: OT-RC – Segel!



Det finns många gamla seglande pärlor som aldrig återbyggs därför att de förmodligen inte kan göra sig gällande inom tävlingsverksamheten inom SMOS för friflygande modeller. Jag tänker på sådana modeller som "Viking" och "Bantam" och bl. a. tyska modeller som "Der grosse Winkler" och "Hast". Det finns naturligtvis många, många fler. Jag har bara nämnt några av mina favoriter. Skulle man inte inom OT-RC flyget kunna tänka sig att bilda en ny klass för seglare. Gamla fina seglare utrustas med RC-kontrollerat sidroder (eventuellt höjdroder) med modern lättvikts RC-teknik. Reglerna skulle kunna vara som OT-RC med motor, men med vissa naturliga förändringar. Man skall ha en modell byggd före 1960. Modellerna når himlen via en 100 meters lina med 30 meter gummi. Idealtiden är 4 minuter. Landningen sker inom en 30 meters cirkel. Ungefär så. Förslaget skickas vidare till de som är satta att bestämma.

Pastorn





Merkurius II i oklätt skick.

Rapport från byggbrädan.

Från vanligtvis välunderättat håll går det rykte om att de pågår en del nybyggen i stugorna runt om i landet. Vi kan därför se fram emot några mer eller mindre välkända modeller till årets tävlingar.

I de båda samarbetande klubbarna i Tibro och Vadsbo pågår det bygge av de välkända gamla klassikerna Radio-Cub och Rudder Bug samt den kanske inte lika välkända Petronca 3, för en del känd som "Den slanka skånskan". Rudder Bug är ju lika välkänd i USA som Sky-Skooter är för engelsmännen, och konstruerades redan i slutet av 40-talet. Man kan tydligt se att Eric-G. Berglund hade sneglat en hel del på den konstruktionen när han ritade sin Robot. Eftersom dessutom Radio-Cub är en direkt utveckling av Robot, kan man med fog påstå att alla tre modellerna kommer från samma familj. Det kan alltså bli rena släktträffen vid kommande tävlingar, för vi får ju även räkna in RC-Viking i familjen

I tidigare nummer har jag berättat hur Arne Lindbergs påbörjade Robot hamnade på min byggbräda. Den hade ju i många år hängt i Arnes tak tillsammans med en likaledes träfärdig Rudder Bug och samlat damm. Antingen var det Robotens framgångar på fjolårets tävlingar som fick Arne att förbarma sig över sin gamla Rudder Bug, eller också tyckte han att den såg ut att känna sig ensam sedan Roboten försvann. Hur som helst, det skall bli intressant att se de båda modellerna tillsammans i lufthavet och jämföras deras egenskaper.

Sandolf Blomgren och jag själv håller på med varsin Radio-Cub som "onsdagsprojekt" i vår klubblokal. Det är faktiskt ganska trevligt att se de båda modellerna växa fram parallellt på det gemensamma byggbordet, samtidigt som vi får ta emot en hel del spydiga kommentarer från övriga klubbmedlemmar. En tredje Radio-Cub är också under byggnation. Det är min gamle antagonist inom skala, Arvid Holmbom, som förhoppningsvis kommer att blanda sig i leken. Om jag känner Arvid rätt, kommer han nog att montera en fyrtaktare av egen konstruktion i nosen.

I sin gamla slussvaktarstuga intill Göta Kanal vid Vassbacken (inte långt från Bällefors flygfält) håller Bo "Pastorn" Lennartsson på att ta sina första steg in i RC-III. När detta skrivs (12:e feb.) har han just spänt upp sin ritning av Petronca 3 på byggbrädan. Eftersom han har inhämtat mer eller mindre goda råd från sina dåliga kamrater ang. bygget, kan vi räkna med en provflygning av en konkurrenskraftig modell någon gång under mars. "Pastorn" har en enorm byggkapacitet, men så hämtar han ju också kraften från ovan!

Ytterligare en Petronca är på G. Det är Arne Nohlberg i Skövde som har fattat tycke för denna vackra modell. Senast jag såg den var den träfärdig, så vi kan kanske se fram emot två provflygningar i mars. Petroncan har ingen datering på ritningen, men alla gamla minnen av dess publicering leder till 1962-63. Är det någon som vet mera om detta eller har kvar en tidning där den var publicerad, så hör gärna av er!

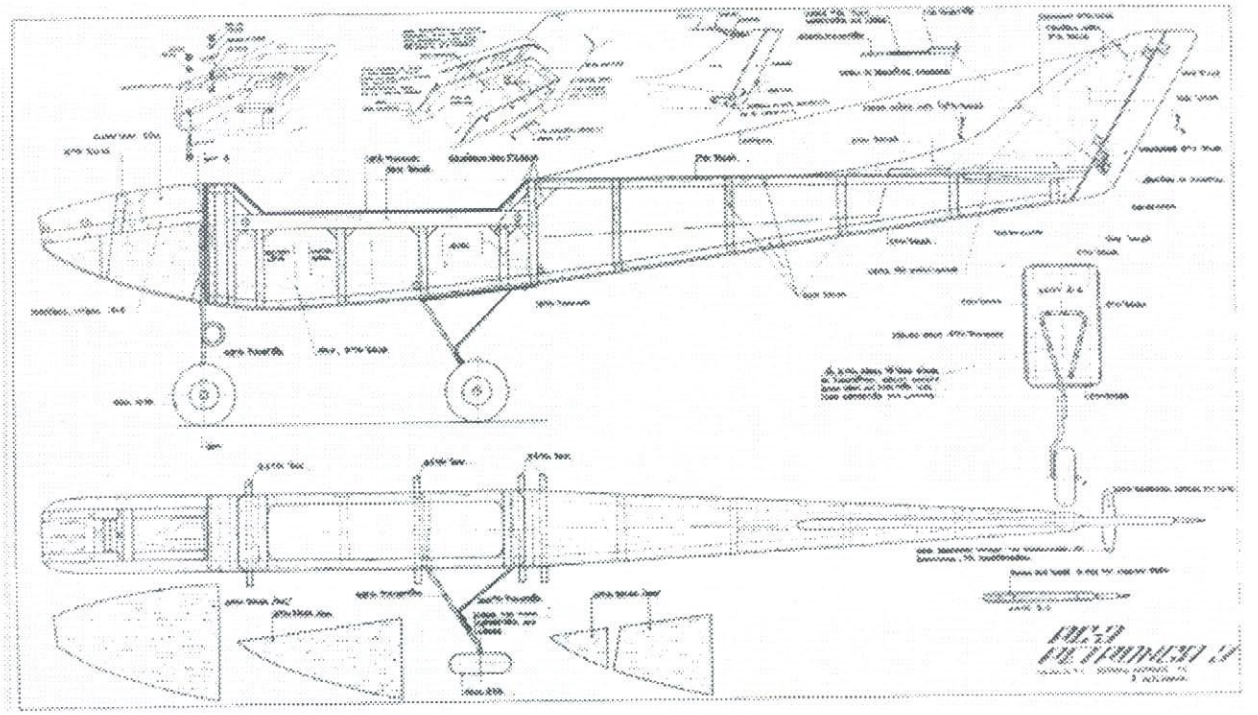
Arne Lindberg har efter c:a 45 års byggtid fått färdig sin Rudder Bug. Vi har här en ny innehavareav titeln "Sveriges äldsta nybyggda radiomodell" Foto: Tjälle

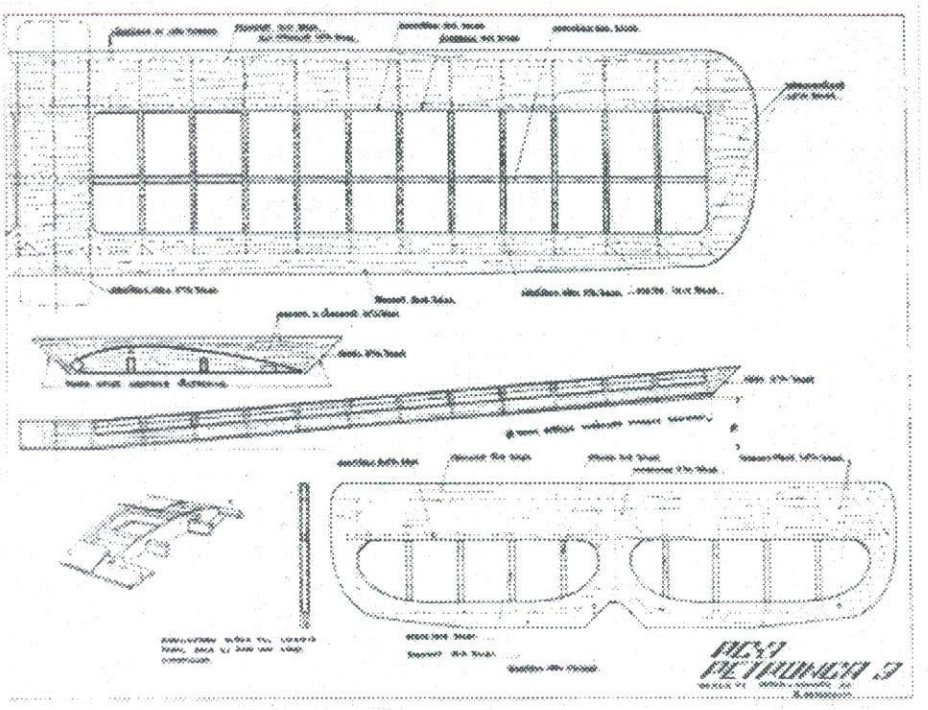
I nästa nummer hoppas vi på rapport från provflygningarna samt en första utvärdering hur modellerna har klarat sig i sina förste tävlingar. Vi förväntar oss också att flera skriver i denna spalt om kommande eller pågående projekt.

Kjell-Åke Elofsson

Tillägg: I pastorns brovaktsstuga har ritningen på en Elf Biplane, spännvidd 1500 mm, ursprungligen från 1936 just spänts upp på byggbrädan. Den kommer att utrustas med en PAW diesel 0.35. Provflygning under sommaren.

Bo Lennartsson





"Petronca 3" från Modell-Hobby maj 1964 (ur red's arkiv). Se även bild på si-

Meeting Oldtimer RC Rinkaby 17-19/8

I samband med Oldtimer-SM 2001 i friflyg kommer vi att ha ett meeting för OT-RC. Om du vill delta i meetinget hör av dig med din anmälan till Ingvar Claesson, Irisgången 15, 611 65 Nyköping, tel. 0155-21 85 95. Senast den **10 aug!**

SMOS har årsmöte i anslutning till denna träff!

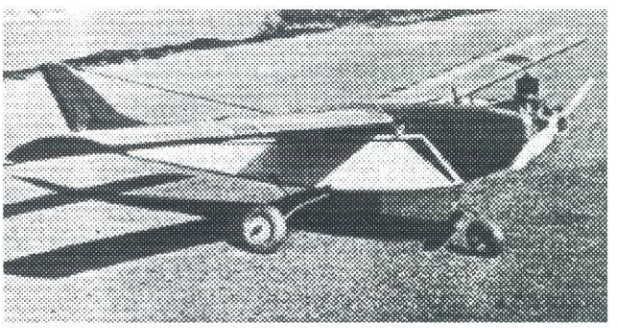
För information och anmälan om logi och mat se inbjudan till OT-SM sidan 3!

Bällefors den 16 april

Tydligen hade inte alla OT-RC flygare vaknat från vinteridet eller kunnat slita sig från ett allt intensivare arbete vid byggbrädan. Den utlysta tävlingen på Bällefors blev istället ett meeting med ett antal oldtimers som ställde upp. På fältet fanns även andra modellflygare så dagen artade sig till en mycket fin flygdag med både segel och motor.

Där kunde man bland annat se Sandolfs mycket fint byggda Radio-Cub elegant röra sig i det himmelsblå, tills det small till och motorn tvärdog. Bekymmerslöst konstaterade Sandolf sakligt: Det var nog vevstaken. Sedan var det färdigfluget för hans del. Där fanns Arne med sin nybyggda Petronca som for som ett skott genom luften med någon sorts pylonmotor eller vad det kunde vara. Han är ju branschen så han har ju tillgång till det mesta. Arne fick problem med det elektroniska (?!) och fick i stället nöja sig med att flyga Viking. Fransson var där med sin fina omklädda Sky Scooter inslagen i rött siden. Pastorn var där och provflög sin nybyggda blåvita Petronca. Sin vana trogen hade han rekryterat Fransson som testpilot. Pastorn säger att han aldrig kraschat någon kärra. Så fort det händer något säger han till Fransson: Det är något konstigt med planet, kan du ta över. Beträffande Petroncan återstår en hel del dokumentation: är det någon som vet vem konstuktören Å. Petterson är eller var? Många har undrat över kärrans namn. En del frågar om den är rysk. En sak är säker – den är svår på marken. Den vill gärna tippa över på ena eller andra sidan. Några välvilliga kamrater gissade vad Petronca kan betyda. Betyder det att man gör en take off med ena vingen i marken och med propellern farligt nära marken, eller ett det ett slags segerrop över att ha kommit i luften? Man talade om en "petronca-start". Då pastorn tröttnat på denna egenhet hos Petroncan och den omöjliga Enyan i nosen (numera är kärran dieselkonverterad) övergick han till att i tur och ordning flyga Quaker Flash (mycket stiligt målad – var får han tag i färgen?), Playboy och Powerhouse. Efter en fullmatad flygdag skildes man åt glada till sinnes över att det är vår med siktet inställt på tävlingarna på Karlsborg 26-27 maj.

Bo Lennartsson



Tävlingskalendarium 2001

16 juni	*OT-RC*	*Trollhättan*
28-29 juli	*OT-RC*	*Ölme*
17-19 aug	*Meeting*	*Rinkaby*
	I samband med friflyg SM	
25 aug	*OT-RC och SM i RC III*	*Bällefors*
8 sept	*RM i OT-RC*	*Nyköping*
okänt datum	*OT-RC och RC III*	*Eksjö/Ränneslätt*

Elf biplane

Världsrekord i idioti eller bara ett aprilskämt?

De oldtimers, som även är medlemmar av SMFF, kunde höja på ögonbryna då de såg årsmöteshandlingarna. Förslag nr 1 kom från SLM. Jag citerar från det medskickade förslaget:

"I distrikten har det flygits en tävlingsform för Old Timer. Denna tävlings form lockar allt fler deltagare och har visat sig att folk som inte tävlar har börjat utöva denna tävlingsform." Man har arbetat fram ett regelförslag.

"Förslag

- Att nedanstående regelförslag skall vara lika i olika delar av landet och för att locka nya tävlande sa måste ett fastställt regelverk finnas. På tidigare Grenkonferenser har det klagats på att regler fastställs 'uti busken'".

I förslaget följer sedan en kopia på regler för OT-RC såsom de utarbetats av Tjålle. Vad skall man säga, "att på nytt uppfinna hjulet", "stöld", "idioti", "kul aprilskämt", "äkta buskflyg", "SMOS:s styrelse är bara en vildvuxen buskverksamhet", eller?

Förslaget som kom från ett av länsförbunden till Grenkonferensen 2001 besvarades av grenstyrelsen med: "Grenstyrelsen yrkar på bifall till förslaget, och finner det lämpligt att klassen inledningsvis handläggs inom genen av AU-skala."

Som Biggles skulle ha sagt: "Det var det dummaste jag har hört - är de dumma i huvet"

Pastorn

Rapport från Macclesfield

Under en tidig vårresa på motorcykel i England kom jag till Macclesfield. Vad är nu detta för en underlig ort – vem hart hört talas om den tidigare? Så vitt jag vet så är, eller var Macclesfield något av ett centrum för the silk industry i England, och det är ju en naturlig anledning till att en oldtimerflygare skall uppmärksamma denna ort. Men – i Macclesfield finns Progress Aero Works, förkortat till PAW. Då kanske en och annan drar på munnen. Jo, det är riktigt. Detta är en av de få kvarvarande fabriker som fortfarande tillverkar dieselmotorer för modellflyg. Eftersom jag förvarnat om min ankomst till Paul Eifflaender att vi skulle dyka upp sent på fredagen möttes vi av Pauls bror Tony som välvilligt visade oss runt i fabriken. Fabrik kanske är väl mycket sagt, snarare en verkstad med åtta svarvar och olika bearbetningsmaskiner runt om. Även ett litet elektro-gjuteri och provningsrum fanns tillsammans med mer eller mindre färdiga motorer och dito kasserade, allt i en salig blandning. I denna miljö tillverkar bröderna Eifflaender sina små juveler.

I lagerhyllan låg en 0.60 motor färdig för leverans. Då jag bad att få titta närmare på den frågade Tony om jag ville se den i provbänken. Efter att ha kopplat bränsle, chokat och ställt kompressionen fick han igång den med ett enda snärtigt slag och motorn som knappast kan ha varit inkörd gick i gång med ett underbart puttrande. Motorn hade en tomgång så man kunde räkna varven på propellern och trottlade mycket fint med ett förvånansvärt toppvarv med en 14x7´´ propeller. All right, sa Tony nu är det din tur. Lite överraskad hasade jag mig fram och mindes min trilskandes Frog 1,5 cc från mitten på 50-talet. Men snärten hade jag väl tydligen kvar. Mycket riktigt, motorn startade snällt och Tony log och sa: Now you have started a 60´ and you´re still alive.

Att starta en dielsel är inte svårt, det är bara att läsa innantill i medföljande instruktion: You just give a good flick as you bring your right hand from right to left smartly, touching the propeller as near to the hub as possible, to get maximum impetus. Your finger passes over the crankshaft. A very smart flick is essential for good starting, achieved by a very loose wrested "whiplash" action, not a stiff movement from the shoulder. You are now stating the engine and it will be achieved with two or three correctly and smartly executed flicks. Det ni, alla gamla oldtimers med erfarenhet av vrånga dieselmotorer förr i tiden, så skall det gå till, två eller möjligen tre snärtiga slag. Så enkelt är det. Jag vet, för jag kunde inte motstå charmen hos dessa små handgjorda underverk. Jag har nu slängt glödstiftsnyckeln och glödstiftsdrivaren från Transfunk som ändå efter alla år gett upp, och elstartern är till salu. Nu återstår bara frågan var man får tag i eter och någorlunda billigt. Någon som vet? Nu kommer det i fortsättningen att sprida sig väldoft från gamla tider över fältet.

Bo von Oben

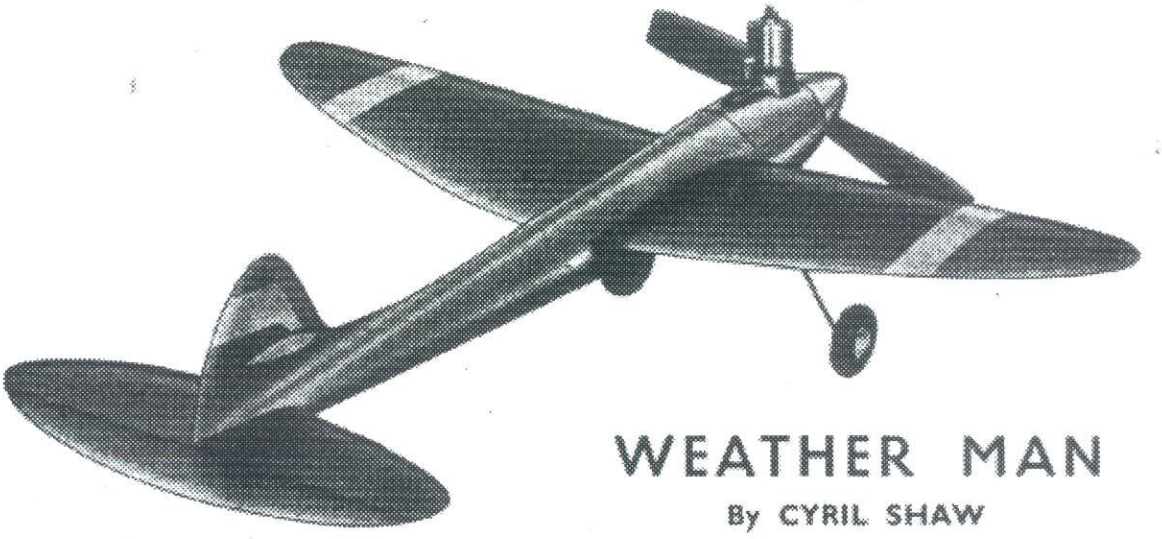
Riksmästerskap i OT-RC den 8 september

Riksmästerskapet i Oldtimer RC går i år på gamla "NYGE"-fältet som ligger på Brandholmen i Nyköping. Vi startar kl 1000 med briefing. Tävlingen sker enligt OT-reglerna från 99.08.14 och organiseras inom SMOS. För deltagande fordras att Du är medlem i SMOS. Anmälningsavgift 80:- per modell. Anmälan senast den **1 sept!** Efteranmälan mot dubbel avgift.

Information och anmälan till Ingvar Claesson tel: 0155-2185 95 eller adress Irisgången 15, 611 65 Nyköping.

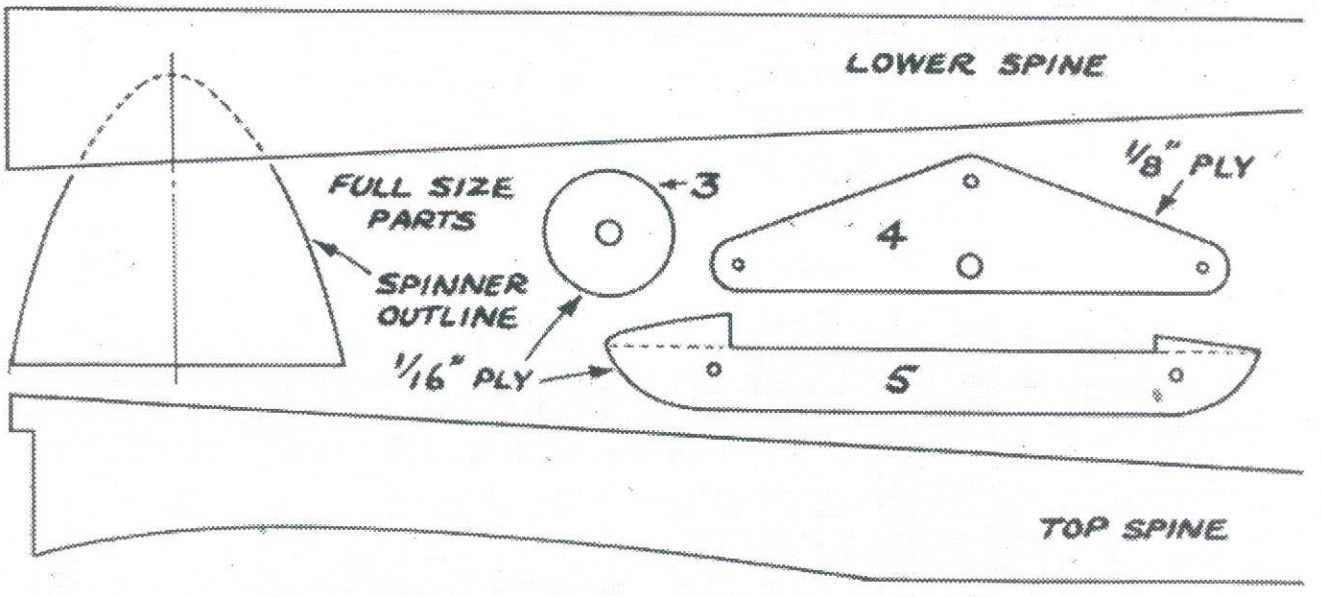
Vägbeskrivning: Om du kommer från Stockholmshållet: Tag av vid första avfarten (trafikplats Påljungs Hage). Fortsätt rakt fram 2,7 km där skyltning "Modellflyg" finns. Följ skyltningen och du är framme! Om du kommer från Linköping-Norrköping: Tag av vid trafikplats Påljungs Hage. Sväng höger efter avfarten. Fortsätt sedan 2,7 km enligt ovan! Om du kommer från Eskilstuna eller Katrineholmshållet: Vid första rondellen, åk E4 mot Stockholm till trafikplats Påljungs Hage. Sväng höger efter avfarten. Fortsätt sedan 2,7 km enligt ovan!

Välkommen!



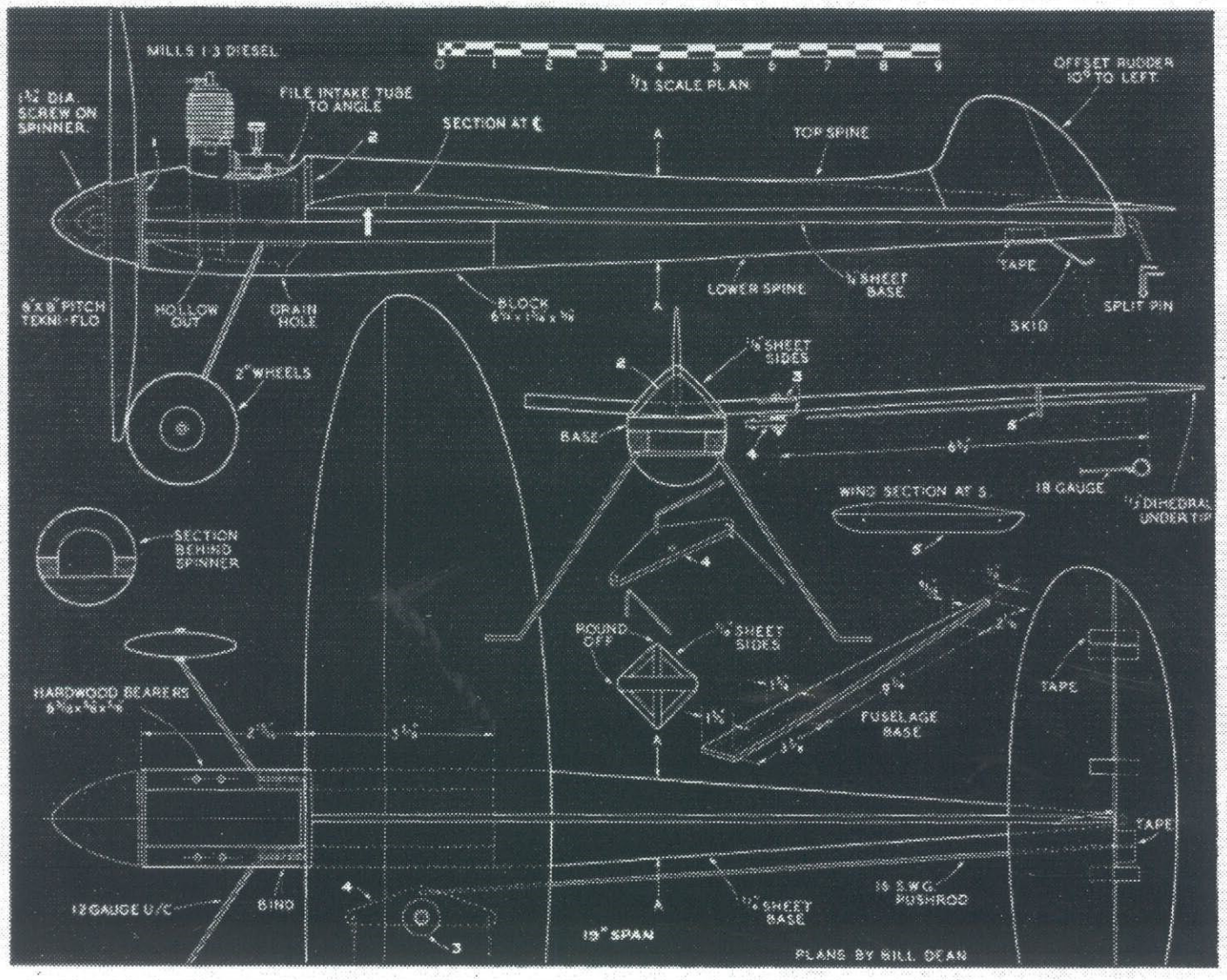
Trots att så många av oss inledde modellflygkarriären med linkontrollflyg är det förvånansvärt få, som ger sig på att återuppleva " direktstyrning" av modeller! Kanske balansen inte är vad den en gång var?!
Som inspiration visas här "Weatherman" ur Ian Allens Model Aviation 1948; en för perioden typisk strömlinje-modell i helbalsa. Den är populär i England, där OT-linflyget har en utbredning som vi inte kan drömma om! På sin tid hade den bäst prestanda med en Arden .099 eller .199, men flygs nu vanligen med en Mills 1,3 cc i nosen, vilken också visas på originalritningen. Ritningen med vissa fullskaladetaljer är lätt att följa, men byggbeskrivning (på engelska) samt ving-och stabb-ritning i full skala kan rekvireras mot dubbelt porto från undertecknad, som nyligen byggt en "Weatherman" med en replika-Mills från Irvine och gärna vill höra av medlemmar, som har något intresse av OT-linflyg.

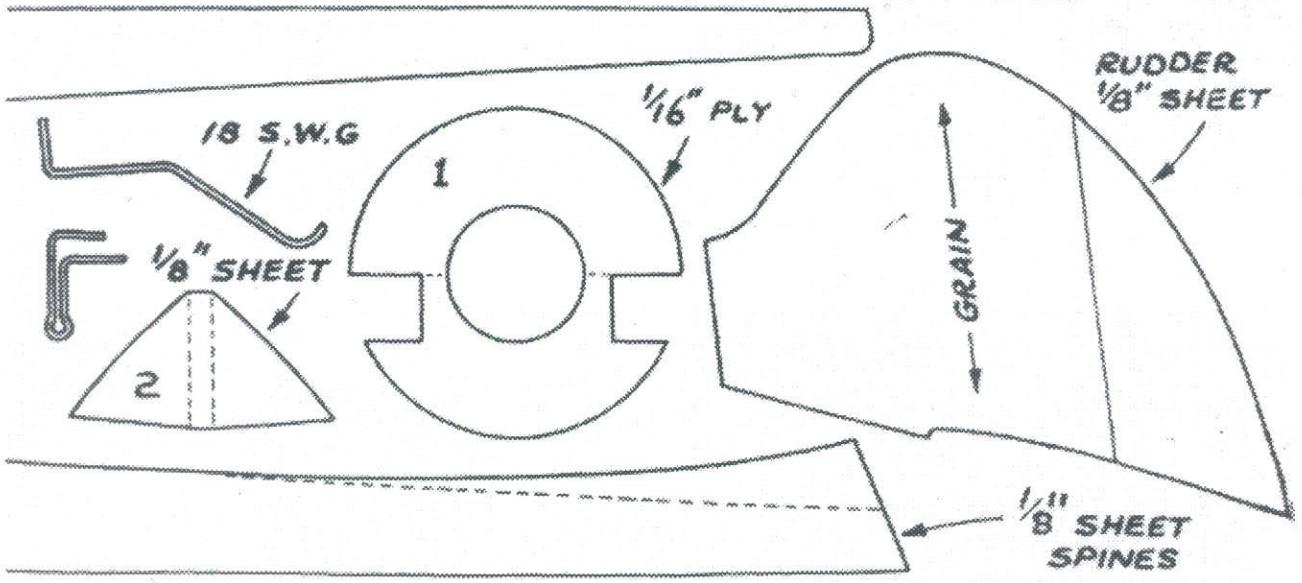
Sten P.



Uppmaning till alla OT-RC flygare

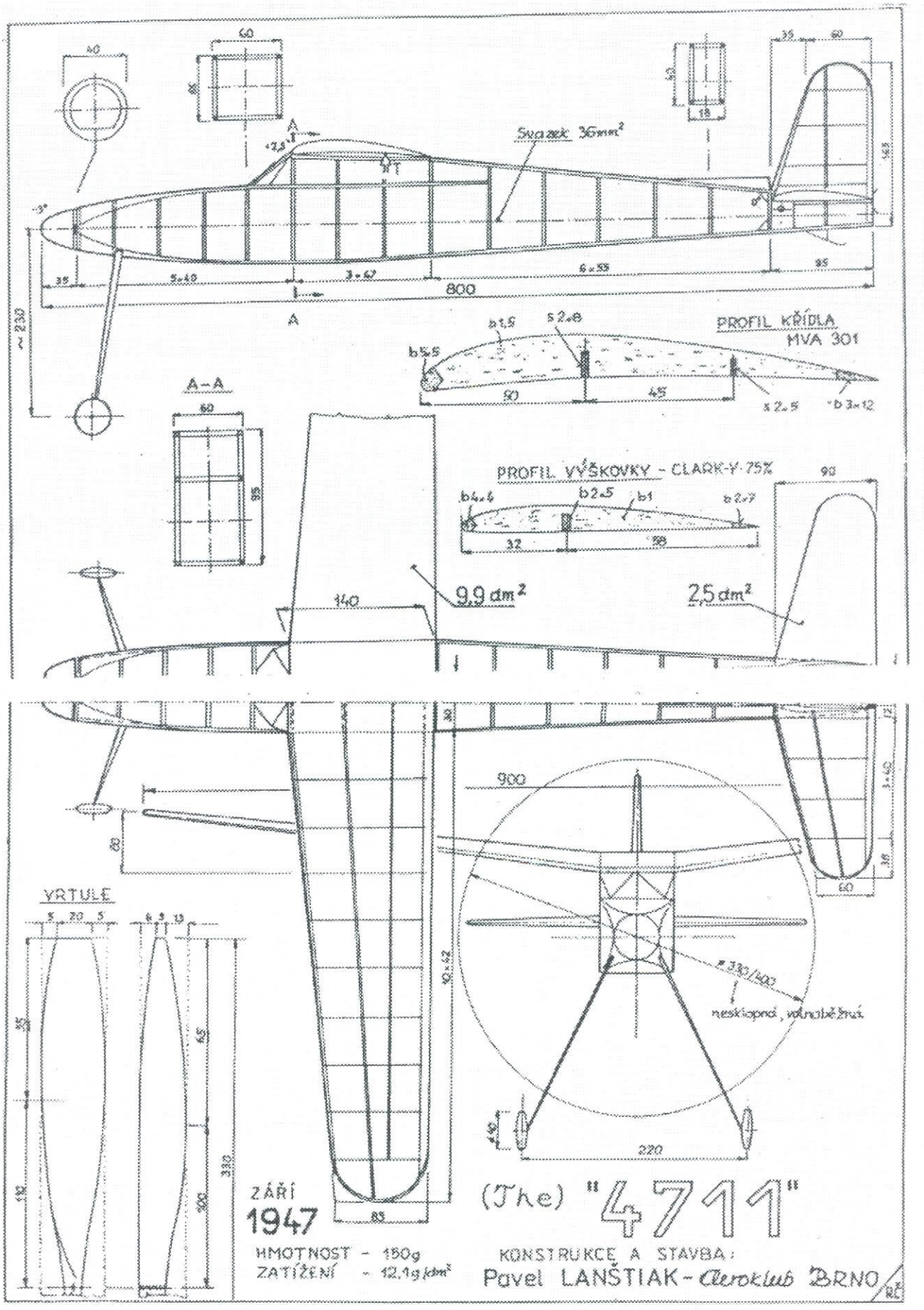
Jag tackar för hedersuppdraget att vara fackredaktör för OT-RC. En redaktör är beroende av sina bidragsgivare och en tidning blir inte bättre eller sämre än de bidrag som införs. Allra sämst blir den om redaktören erhåller få bidrag, eller inga bidrag alls kommer till redaktören. Härmed uppmanas alla oldtimers inom OT-RC att fatta pennan och skriva av sig sina minnen och erfarenheter från förr. Det kan vara om motorer, kärror, radioutrustning, händelser, miljöer och personer ute på fältet, i bygglokalen eller runt omkring modellflyget förr, gärna med



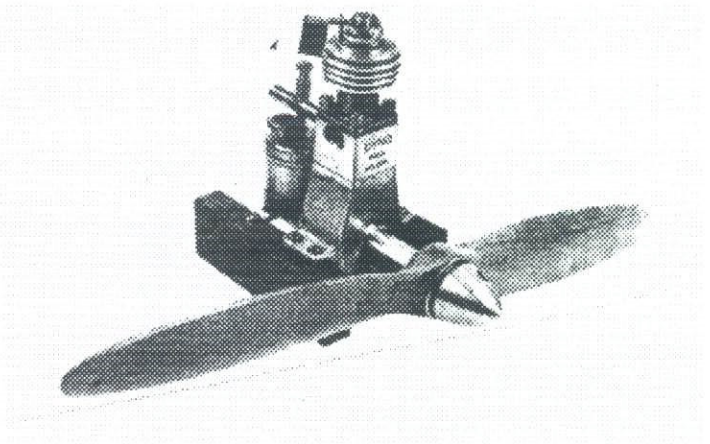


RC-anknytning. Särskilt angeläget är att Inge Ahlin och Bertil Bäckman förmedlar sina erfarenheter av Radioflygskolan på Ålleberg i RC-flygets barndom. Det finns inga krav på att man skall vara någon Strindberg för att ett bidrag skall vara välkommet. Skriv gärna en "slarvtext" så ordnar vi till den så den blir läsbar.

Bo Lennartsson
Fackredaktör Oldtimer OT-RC



Den välformulerade artikeln i förra numret av Oldtimer om "Några osorterade tankar kring ett modellflygmuseum" var skriven av C G Ahremark. Vi beklagar att namnet bortfallit. Red.



DYNO I HAR FYLLT 60!

I juni 1941 gjorde dieselmotorn DYNO I sin debut och första spiken i kistan för bensinmotorn var därmed slagen. DYNO I betraktas som den första serietillverkade modellmotorn med kompressionständning och redan före andra världskrigets slut hade mer eller mindre snarlika kopior dykt upp i de flesta europeiska länder.

Konstruktionen bygger på ett patent från 1927, där en schweizare vid namn Ernst Thalheim beskriver principen för kompressionständning och möjligheten att reglera densamma med en rörlig motkolv. Under 30-talet lär Thalheim ha byggt ett antal större bruksmotorer enligt denna princip och de lärda har tvistat om det bland dessa funnits någon motor för renodlat modellbruk. En sådan på 2,5 cc finns i alla fall på ett schweiziskt modellmotormuseum; denna dock avsedd för stationärt bruk.

DYNO I konstruerades av Jakob Klemenz och en herr Schenk, vilka även experimenterade fram lämplig bränsleblandning. Första motorn hade fast kompression för att inte komma i konflikt med Thalheims ursprungliga patent, men fungerade dåligt. Då det visade sig att patentet löpt ut gjordes en andra prototyp (som fortfarande existerar) med rörlig motkolv och som lök på laxen slog Ernst Thalheim sig nu ihop med Klemenz och Schenk. Och si, nu hade man en produkt som var "rätt" från början och kunde tillverkas i flera år utan ändringar.

Som en fotnot kan nämnas att Thalheim vid det här laget också gjorde små serier av sina ETHA-motorer. Dessa var nu nere i modellstorlek (bl.a. 2,5 och 8 cc), men tunga och opraktiska ratades de till förmån för DYNOn.

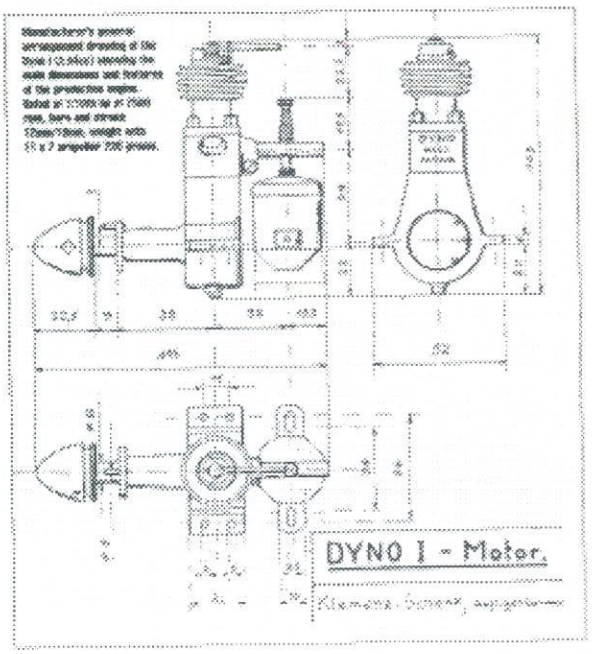
I juni 1941 testades DYNO I vid ett statligt institut och fr.o.m. augusti samma år kunde den för SF 80 köpas via den schweiziska aeroklubben. Redan drygt en månad senare kom 11 DYNO-försedda modeller till start i schweiziska mästerskapen. Alla placerade sig väl och dagens längsta flygning – 11 min.42 sek. – gjordes av Alwin Kuhn, en modellflygare, som just hade knutits till Klemenz-Schenk-teamet.

DYNO I är en robust och slitstark 2 cc motor med kolvstyrt insug. Den såldes komplett med en 12x7" propeller (högergående!) och mässingstank. Så utrustad vägde den 220 gr. Effekten uppgavs till 0,10 hk vid 7500 v/min, men den nådde endast 5000 v/min på den medföljande propellern.

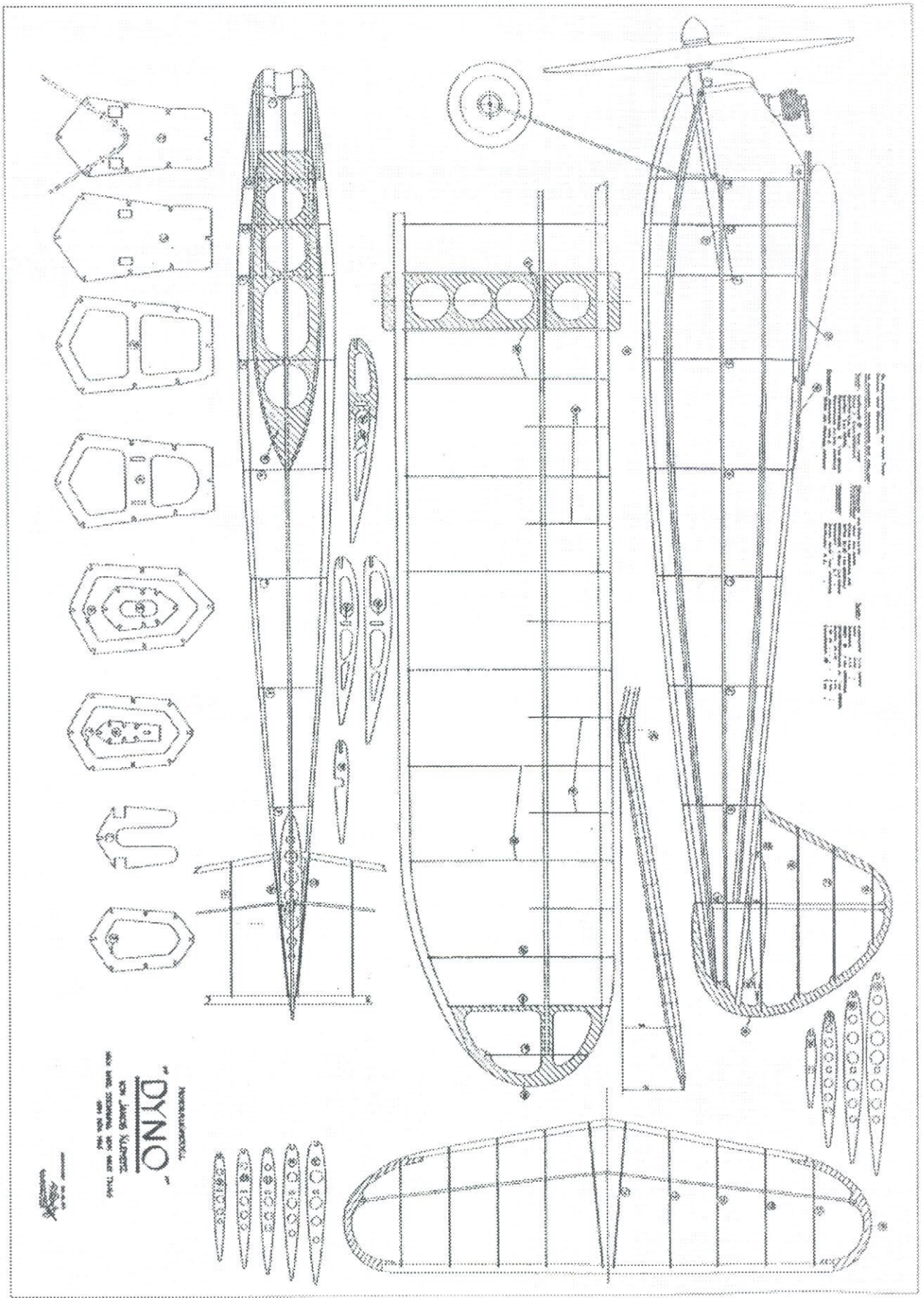
Ett okänt antal DYNO-motorer tillverkades de följande åren. En 2,5 cc DYNO II prototyp gjordes, men kom ej i produktion. Kort därefter var Klemenz och Schenks motorkapital slut och man återgick till att tillverka cykeltillbehör!

Att äga ett exemplar av modelldieselns anfader torde vara varje motorentusiasts dröm, men för många blir det bara en dröm. DYNO I är naturligtvis mycket sällsynt idag och de som överlevt byter sällan ägare.

Att flyga en nästan autentisk Dyno-modell idag är dock fullt möjligt! Jakob Klemenz ritade själv en av de DYNO-försedda modeller, som deltog i ovannämnda mästerskap 1941. Denna döpte han helt enkelt till "DYNO".



Forts. på nästa sida.



Det handlar om en skuldervingad modell helt i hårdträ (virkesdimensioner kan fås på begäran från undertecknad). Den var byggd enligt Bern-skolan, d.v.s. utan pylon. Ritningen återges här i A4-storlek, som kan uppförstoras till en modell med spv. 130 cm och kroppslängden 83 cm. Tyska OT-banken har förmodligen fullskalaritning.

Och vad ska man sätta i nosen, om inte en DYNO-replika! Ett antal sådana är made-in-Sweden av Arne Hende och har huvudsakligen sålts av John Goodall (se tidigare motorartiklar!) för £110. Schweiziska och tjeckiska replikor har också gjorts; den senare kan anskaffas för £95 + porto £5 direkt från Jiri Kalina, Tasovská 365, 15521 Praha 5, Czech Republic.

Sten P

VÅRTÄVLINGEN 1 maj 2001

Här poserar de glada deltagarna i vårtävlingen. Hur många tävlande och modeller kan Du identifiera?
Foto:Thomas Johansson

Årets OT-Vårtävling på Revinge, arrangerad av AKM och SHMFS, var avsedd att gå av stapeln redan den 7 april. Dåligt väder plus sjukdom hos tävlingsledarna bidrog till att den flyttades fram till den 1 maj, då våren på dessa breddgrader brukar visa sig från sin bästa sida. Så blev dock inte fallet i år. Dis och dimma, plus en besvärande vindstyrka, rådde i stort sett hela dagen.

2 min maxtid i alla klasser fungerade trots allt väl; enda undantaget var då Sigurds lilla TI-39 i första start försvann för alltid i dimman! Under rådande förhållanden avstod också Sigurd och Martti från en fly-off i klass D.

Några föranmälda tävlanden uteblev, men 16 flygare med 37 flygplan genomförde tävlingen med följande resultat:

Kurt Sandberg

Klass A

1. Thomas Johansson	Trumf	106	103 = 209
2. Andrée Danielsson	Trim II	60	78 = 138
3. Thomas Johansson	Whipit Quick	40	91 = 131
4. Sigurd Isacson	TI 39	120	- = 120
5. Thure Josefsson	TI 39	52	4 = 56

Klass B

1. Anders Håkansson	Landegren	120	120 = 240
2. Kurt Strömdahl	Clipper	120	96 = 216
3. Thure Josefsson	Västanvind	92	120 = 212
4. Gunnar Stedt	Hepcat	101	82 = 183
5. Thomas Johansson	High Climber	83	78 = 161
6. Sigurd Isacson	Västanvind	105	- = 105
7. Gunnar Stedt	Kitten	88	- = 88

Resultat från Vårtävlingen (forts.)

Till höger: Det finns återväxt! Två glada ynglingar har upptäckt glädjen och tjusningen med oldtimerflyg. ***Framtiden finns!***

Under: Två veteraner, Laban och Hep Cat, med sina byggare, Bengt Åhman och Gunnar Stedt.

Foton: Thomas Johansson

Klass C

1. Anders Håkansson	Gladan	120	120 = 240
2. Gunnar Stedt	Chopstick	110	120 = 230
3. Ingvar Persson	Rascal	104	120 = 224
4. Martti Bogdanoff	Laban	103	69 = 172
5. Bengt Åman	Laban	90	78 = 168
6. Martti Bogdanoff	Gipsy	82	80 = 162
7. Bengt Stibner	Löwens G1:a	83	68 = 151
8. Thure Josefsson	Gipsy	71	70 = 141
9. Gunnar Stedt	Flipflop	120	- = 120
10. Thure Josefsson	Löwens G1:a	35	38 = 73

Klass D

1. Martti Bogdanoff	Ellillä	100	120 = 220
1. Sigurd Isacson	Lanzo Duplex	120	100 = 220
3. Anders Håkansson	Copland	87	120 = 207
4. Bengt Stibner	Lanzo Duplex	90	- = 90

Klass S1

1. Tycho Andersson	Laruska	78	90 = 168
2. Kurt Sandberg	HW 43	59	- = 59

Klass S2

1. Kurt Sandberg	KS 46	113	100 = 213
2. Per Nilsson	Draken	83	93 = 176
3. Sven Rågwall	Meteor 21	63	- = 63
4. Sven Rågwall	Orion	53	- = 53

Klass Sint

1. Sven Rågwall	Aurikel	120	120 = 240
2. Bengt Åhman	Kondor	78	120 = 198
3. Tycho Andersson	Victory	66	86 = 152

Klass A2

1. Tycho Andersson	Skymaster	113	120 = 233
2. Sven Landervik	Skymaster	120	67 = 187