



OLDTIMER

SPECIALTIDSKRIFT
FÖR MODELLFLYGARE

Nr: 1 2010



NYA TÄVLINGAR
SILVER-MÅSEN
MERA COX

OLDTIMER
ORGAN FÖR SVENSKA
MODELLFLYGARES
OLDTIMERSÄLLSKAP

Arg.38. Nr 1/2010
Red. Sten Persson

Styrelse:
Ordförande: Gunnar Wivardsson
Box 10 212, 434 23 Kungsbacka
Tfn 0300-163 79
gunnar_wivard@hotmail.com

Sekreterare: Pär Lundqvist
Vasagatan 29
312 45 Veinge
Tfn 0340-18590
lundqvist@veinge.nu

Kassör: Ingvar L Nilsson
Källbäckstrydsg. 11B
507 31 Bråmhult
Tfn 033-23 04 05
arb. 031-77 61 663
ingvarl.nilsson@telia.com

Ledamot RC:
Anders Nilsson
Bjurbäck Berg Södergården
565 92 Mullsjö
Tfn 0392-240 09

Ledamot Linkontroll
Alf Eskilsson
Tfn 0300-777 66

Suppleant:
Sven Landervik
Rollos Väg 12
291 66 Kristianstad
Tfn 044-24 50 77

Suppleant:
Sigurd Isacson
Skallbergsv. 18, 310 42 Haverdal
Tfn 035-511 02

Hedersordförande:
Sven-Olov Lindén

Hedersmedlem:
Kurt Sandberg

Tidningskommitté:
Sten Persson - redaktör
Tfn 035-10 49 43
sten.persson@mbox305.swipnet.se

Pär Lundqvist - layout
lundqvist@veinge.nu

Kurt Sandberg - distribution

Postgiro för SMOS: 88 66 95-6
Medlemsavgift: 200 kr/år

Hemsida:
<http://www.smos.info/>

SAM Chapter 67 Sweden

Manusstopptid Nr: 2 2010:
16 maj.



En ny säsong!

Så har vi gått in i ett nytt år! Det är alltid spännande att se hur det blir. En sak vet vi i alla fall bestämt: Vi ska ha en stor manifestation av att det är 60 år sedan den första tävlingen om Swedish Glider Cup (VM för segelmodeller) hölls. Det är min förhoppning att detta ska bli en tillställning att minnas! Jag hoppas att många av Er bygger modeller och kommer till jubileumstävlingen i Rinkaby i sommar! Redan nu vet jag om att ett flertal byggen är klara eller på gång. Det finns många fina modeller att bygga.

Hur många Bernfest-modeller blir det? Den är en mycket bra flygare, det har vi sett genom åren. En annan suverän modell (och inte alltför svårbyggd!) är Odenmans modell som blev tvåa 1950. Får vi fler än 10 sådana modeller på startlinjen i sommar? Det vore fantastiskt. Andra bra alternativ är den engelska Satu, som flyger mycket bra, och den danska Suomi. Det finns flera andra att välja på som också kan vara med i toppen. Sätt igång och bygg och ställ upp den 2 juli! Vi vill ha över 25 startande! Det arrangeras en tävling med de moderna småklasserna F1H (f.d. A1), P-30, F1G, handkastglidare och katapultglidare samtidigt, så vi kan visa de moderna flygarna att gammelmmodellerna flyger lika bra!

Vårt museum går in på sin andra säsong. Vi har fått mycket positiva omdömen för detta museum och dess utformning från modellflygare men även från människor som besökt museet utan att ha haft någon kontakt med modellflyg tidigare. Det är min förhoppning att vi ska kunna utveckla museet med något nytt och att vi ska komplettera utställningen med mera teknikobjekt om vi kan lösa säkerhetsaspekterna.

Flygsäsongen kommer att innehålla flera tävlingar i friflyg med OT-SM 13-15 augusti som höjdpunkt, men även träffar och meetings inom radio och lina kommer förhoppningsvis att locka många av oss.

Det här ska bli ett roligt år!

Gunnar Wivardsson

För bidrag till detta nummer tackar red.:

Ingmar Knif, Anders Sellman, Bengt Åhman, Anita Gustavsson, Lennart Flodström, Sven-Olov Lindén, Jan-Henrik Torselius samt Gunnar Ågren.

Omslagsbilden.:

Med finsk sisu har Boris Borotinskij testflugit sin nya Wakefield "Colibri" mitt i smällkalla vintern. Dottern Serafima poserar här med modellen, som konstruerats av den norske nestorn Per Hoff. Foto: Boris B.

SWEDISH GLIDER CUP 60 ÅR JUBILEUMSTÄVLING



Stephan Bernfest, vinnaren av den första tävlingen, och SMOS ordförande Gunnar Wivardsson träffas vid 2009 års världsmästerskap i Kroatien.

Svenska Modellflygares Oldtimer Sällskap (SMOS) inbjuder härmed till en jubileumstävling med anledning av att det i år är 60 år sedan den första tävlingen om Swedish Glider Cup (VM för segelmodeller) hölls. Den första tävlingen gick i Trollhättan 1950 och nu arrangerar vi en tävling för att fira detta 60-års jubileum.

Jubileumstävlingen kommer att äga rum på Rinkabyfältet i Skåne den 2/7 på samma fält där det arrangeras två världscup tävlingar de två efterföljande dagarna. Tävlingen är öppen för alla modeller som skulle kunna ha deltagit i tävlingen 1950, dvs alla modeller som uppfyller de då gällande reglerna:

Total bäryta 32-34 dm², kroppssektion = bärytan/100, min vikt 410 gram.

Modellerna skall vara konstruerade senast 31/12 1950 och dokumentation som styrker modellens konstruktionsår och utförande skall kunna uppvisas vid anmodan. Konstruktionen får inte modifieras och utförandet ska vara i enlighet med originalet.

Genomgång kl 10.45 vid mäss B. Startavgift 70:- betalas vid genomgången. Tävlingen flygs i tre perioder följda av fly-off om så erfordras. Första perioden startar 11.30. Max linlängd 100m såvida inte annat meddelas vid genomgången. Max tid kommer att meddelas före varje periods start.

Anmälan före 20/6 med angivande av tävlande, adress, tel.nr, ev. e-post, modell, konstruktionsår till Åke Gustavsson, Broddarpsvägen 97, 269 95 BÅSTAD; e-post: torekov@swipnet.se

SOMMAR/VÅRTÄVLINGEN 2010

SMOS inbjuder härmed medlemmarna till den traditionella Vårtävlingen på Rinkabyfältet lördagen den 5 juni. Reservdag 6 juni.

Omstart vid flygtid under 30 sekunder, linlängd 100 meter om vädret tillåter. Samling 9.30. Tävlingstid 10.00 – 15.30 utan periodindelning, därefter fly-off.

Tävlingsklasser – alla! D.v.s. A, B, C, D, Gint, S1, S2/S3, Sint, A2 samt F-Klassisk/Nostalgi, med reservation för sammanslagning av klasser vid behov.

Startavgiften på 50 kr gäller för första modell och sedan tillkommer 25 kr för varje följande modell.

Avgiften betalas på tävlingsplatsen. Tävlingsanmälan med uppgift om modellens klass och namn samt den tävlandes namn och telefonnummer meddelas till Åke Gustavsson Broddarpsvägen 97, 269 95 Båstad Tfn 0431-363 807. E-post torekov@swipnet.se Anmälan senast den 26 maj.

För att underlätta hämtning rekommenderas alla tävlande att förse sina modeller med ägarens mobiltelefonnummer!

Åke Gustavsson

Lilla Majtävlingen/SM 2010

Uppsala Flygklubbs Modellflygare inbjuder Sveriges friflygare till Lilla Majtävlingen i småklasserna enligt nedan (ingår i lilla friflygcupen).

- Tävlingsplats: Wrå Säteri i Skogstibble en mil väst Uppsala.
- Tävlingsplatsen är på Olle Lundborgs odlade mark med växande gröda, enda restriktionen är att man är varsam när man hämtar modellerna, men skulle det inträffa att det blir blött i markerna kan vi inte genomföra tävlingen och därför är det viktigt att telefon och e:post finns med på anmälan.
- Samling: Vid Skogstibble Kyrka kl 0830 lördagen den 8 maj. Reservdag söndagen.

- Tävlingsklasser: F1G. F1H. F1J. 5 sek motortid. F1P. 7sek motortid. P30. HKG. KPG, samt alla Oldtimer-klasser.
 - Startavgifter: 120:- för seniorer flera klasser. 60:- för juniorer flera klasser. Betalning till UFK:s Bankgiro 289-9664. skriv Majtävlingen på talongen.
 - Alla Oldtimerflygare är välkomna att tävla om Gurras vandringspris för bästa prestation i Oldtimer.
 - Priser till alla juniordeltagare.
 - Senaste anmälningdag:3 maj.
 - Anmälan med SMFF:nr samt telefon och e:post till: Gurra Ågren Regngatan 13 754 31 Uppsala Tel:018-206710 e:post gurra.agren@telia.com.
- Gunnar Ågren

SKALAFRIFLYGTÄVLING I SKÅNES FAGERHULT

Skalafriflygkommittén och AKM har glädjen att inbjuda till skalafriflygtävling i Skånes Fagerhult lördagen 10/7 2010. Vi börjar kl 12 med skalabedömning, vi planerar grillfest c:a kl 14–16 och därefter flygning. Reservdag är 11/7, samma tider.

Det är två klasser med ev underklasser beroende på antal deltagare. Reglerna hittar Du som vanligt på www.smos.info. Tävlingen är öppen för alla SMOS och SMFF-medlemmar. Ett tips är att noggrant läsa

reglerna, så att Du inte tappar poäng i onödan. Vi vill, med tanke på grillfesten, ha anmälningar senast 7 /7. Anmälningar och upplysningar hos Anders Sellman, anders_sellman@yahoo.se tel 042-99565 ; Bengt Stibner, 040-163575 bengt.stibner@comhem.se eller Lars Tolkstam, 019-320952, lars.tolkstam@ericsson.com

Som vanligt blir det skala tävling vid OT-SM men detta år på fredagen!

Anders Sellman

ÖVRIGA SMOS-TÄVLINGAR 2010

- OT-SM: 13 – 15 augusti. Plats: Rinkaby. Inbjudan i nästa nummer av OLDTIMER.
- Hösttävling: 18 alt. 19 september. Plats: Rinkaby.

Kollektiv prenumeration på SAM Speaks eller enskilda medlemskap?

På årsmötet 2009 togs frågan upp hur vi ska göra med vår s.k. ”bulk-prenumeration” på SAM Speaks. Det har nämligen visat sig att vi är det enda SAM-Chapter, som har detta system – i andra länder har man enskilt medlemskap istället.

Om man ansluter sig som enskild medlem i SAM så äger man även rösträtt vid olika val och omröstningar, föra talan på SAMs årsmöte, rätt att delta i av SAM arrangerade tävlingar etc – man är alltså fullvärdig medlem. Är man däremot ”bulkprenumerant” har man alltså inte dessa demokratiska föreningsrättigheter, inte heller har man tillgång till de lösenordsskyddade sidorna på SAMs hemsida på Internet (som i dagsläget innehåller senaste numret av SAM Speaks samt åtskilliga ritningar i pdf-format). Kostnadmässigt är det något billigare för ”bulkprenumeranter” än för enskilt registrerade medlemmar.

I dagsläget är det c:a 40 SMOS-medlemmar, som har denna ”bulkprenumeration” och vi inom styrelsen gissar att de flesta är nöjda med nuvarande (bekväma)

upplägg och den som önskar enskilt medlemskap kan göra så genom att själv registrera sig hos SAM. Att frågan tagits upp beror på att alla måste ha helt klart för sig hur denna kollektiva prenumeration fungerar. Den som är nyfiken på vad som döljer sig på SAMs hemsidas lösenordsskyddade del bör i vilket fall som helst teckna ett fullvärdigt medlemskap.

Kassören önskar nu få dina synpunkter – ska vi fortsätta som tidigare i medvetande om att det endast gäller en prenumeration och inte ett fullvärdigt medlemskap – eller ska vi upphöra med detta så att de som önskar SAM Speaks registrerar sig som fullvärdiga medlemmar (man kan nu betala med internetbetalningssystemet PayPal)?

Skicka dina synpunkter till undertecknad via e-post eller gammal hederlig brevpост före maj månads utgång. Telefon går också bra : 031-7761663, men ring inte senare än 21.30!

Ingvar Nilsson/kassör

Wentzeltävlingen 2009

Sent på året kom tävlingen igång. Till slut träffades vi på Gärdet den 10 oktober. Att det kunde vara en så fin dag så sent på året blev vi överraskade av! Det var lugnt, det var sol och Gärdet var fullt av promenerande med hundar! (Hur kan detta få försiggå? Ska inte hundar vara kopplade?)

Nå, det blev visst inga stora skador denna gång. Klassindelningen var 1) Tummeliten, 2) Vingarnas modeller = Cirrus, Gladan, Kungsörnen, Tip-Top, Fröjds, FIB och Trim. 3) Segelmodeller Gladan och URA. Det goda vädret gjorde att även de små modellerna kunde hävda sig.

Med en maxtid på 45 sek för de små och 60 sek för de större blev resultatet efter tre starter att sex modeller fick göra upp två fly-offs!



Anders Sellman med ”Trim II”.

Där hade även Andrea Hartsteins ”Tummeliten” kvalificerat sig! Nu visade det sig att gammal är äldst! För det är han ”Jojje”! Hans vältrimmade ”FIB” flög bäst! Åsa Wentzel infann sig och representerade familjen och delade ut de trevliga ”Måsen”- tallrikarna till vinnarna! Lars Karlsson vann segelmodellklassen förra året. Under året som gått har han haft vandringspriset

hemma och passerat på att svarva en vacker fotplatta och där placerat namnskyltar på dem som vunnit på senare tid. Nisse Nässén som vann Wentzeltävlingen totalt 1954 ställde upp den magnifika glaspokalen för 5 år sedan. Nu fick Göran Larsson sitt namn där på nytt.

SOL



Den magnifika glaspokalen som skänkts av Nisse Nässén som vandringspris i Wentzeltävlingen.

Vingarnas modeller			
1. Georg Törnkvist	FIB	45 + 45 + 45 =	135 + 112 + 128
2. Anders Sjöberg	Fröjds	60 + 60 + 60 =	180 + 100 + 119
3. Lars Tolkstam	Kungsörnen	60 + 60 + 60 =	180 + 94
4. Lars Karlsson	Trim II	45 + 45 + 45 =	135 + 70 + 79
5. Göran Larsson	Trim II	45 + 45 + 45 =	135 + 62 + 71
6. Andrea Hartstein	Tummeliten	45 + 45 + 45 =	135 + 60 + 69
7. S-O Lindén	Gladan	57 + 60 + 60 =	177
8. Ginger Sjöberg	Gladan	60 + 55 + 60 =	175
9. Lars Lindén	Fröjds	29 + 37 + 60 =	126
10. Örjan Gahm	FIB	40 + 45 + 31 =	116
11 Anders Sellman	Trim II	45 + 39 + 29 =	113
12. Lars Karlsson	Kungsörnen	55 + 0 + 0 =	55
Segelmodeller			
1. Göran Larsson	Gladan	60 + 48 + 60 =	168
2. Lars Lindén	Gladan	27 + 37 + 44 =	108
3 S-O Lindén	Gladan	60 + 0 + 0 =	60
4 Lars Karlsson		24 + 0 + 0 =	24



FRIDELLI, nybörjar-modell för RC III och RC V - Del 2

Så några ord om radioanläggningen. Fridelli har flugits med allt från gyro till digital-proportional. För nybörjaren är det lämpligast att börja med sidoroder och motorkontroll, alltså fyra kanaler, eller Galloping Ghost. Motorkontrollen kan vara till stor hjälp, särskilt i kritiska situationer. Med dessa anläggningar får modellen flygas i klass RC V.

Enklast att sköta, dessutom godkända för bruk i RC III, är enkanals-anläggningarna. Vid val av enkanals-utrustning bör man ha klart för sig att störkänsligheten varierar mellan olika typer. De billigaste men också de mest bredbandiga sänder på 27,120 MHz. Superheterodyner, å andra sidan, har fördelen att sändare och mottagare är kalibrerade för ett visst frekvensområde (26,995, 27,045, 27,095, 27,145 eller 27,195 MHz) vilket dels minskar störkänsligheten och dels gör det möjligt med simultan flygning med flera modeller. Vid samtidig körning av flera anläggningar måste de givetvis vara inställda på olika våglängder.

Somliga mottagare är försedda med mekaniskt relä och har då fördelen att de kan anslutas till olika servotyper. Man måste alltså alltid veta vilken mottagare som skall användas för att kunna välja servo. Givetvis kan man koppla in ett relä på de typer av mottagare som saknar sådant.

OS- och MK-servona från Japan är driftsäkra, inte minst pga av sin enkla funktion. Sidoroderservona arbetar på följande sätt: En tryckning, dvs en signal, ger vänsterroder, två tryckningar ger högerroder och tre tryckningar ger motorkontroll. I tur och ordning: helfart, halvfart eller tomgång. Motorkontrollservot påverkas alltså endast av sidoroderservot vid tre tryckningar. När ingen tryckning görs, dvs ingen signal sänds, står rodret neutralt.

Mottagaren, batterier, sidoroderservo, motorkontrollservo och mottagar-antenn installeras i modellen. Servona kan fästas med plåtskruv på en plywoodplatta, som i sin tur limmas på Här är ”radiatorummet” utrustat



med en Controller Reed-anläggning för 10 kanaler. Servon för sidoroder och motorkontroll är inkopplade.

I radiatorummets botten lindas mottagare och batterier in i skumgummi för att minska vibrationer och skydda vid haverier. Innan det är dags för flygning måste du trimma din Fridelli. Börja inomhus med att montera motorn rätt. Rikta den 3 grader åt höger och 3 grader neråt. Nedriktningen får hellre vara för stor än för liten.

Tyngdpunkten måste också ligga rätt. Balansera modellen så att jämvikt erhålles när man håller ett pekfinger på var sida av kroppen och på en tredjedel av vingkordan från framkanten räknat. Fridelli blir lätt bak-tung. Detta kan du kompensera redan i bygget. Har detta ej skett så barlasta med bly under motor och bränsletank. Modellen får hellre vara framtung än baktung.

Därefter fortsätter trimningsarbetet utomhus. Se till att rodren står i neutralt läge. Fatta Fridelli bakom landningsstället, höj den över huvudet och kasta modellen horisontellt. Kastet ska ske i motvind. Rätt trimmad glider Fridelli 10-15 meter och landar på hjulen. Om modellen glider brant och når marken redan efter 5-7 meters glidflykt, lägger man en 2 mm tjock balsapallning på stabilisatorns framkant. Gör om trimkastet och pallningen tills modellen glidflyger på riktigt sätt. Om modellen stiger efter kastet och sedan slår i marken skall balsapallningen läggas på ”stabbens” bakkant, naturligtvis mellan stabbe och kropp.

Nu är det dags för den första flygningen. Om du har någon kamrat, som kan flyga radiostyrning så be honom följa med ut på fältet de första gångerna. Om du är ensam kan följande råd vara av intresse. Slå igång motorn och kontrollera med gående motor att servona fungerar tillfredsställande. Minska gas och öka igen, ge höger sidoroder och vänster. Om servokon-trollen gick bra så kasta modellen i motvind och hårdare än under trimkastet. Låt kastet ske ovanför gräs så blir haveriet inte så ödesdigert som vid nedslag i betong- eller asfaltbanor. Efter kastet går en rätt trimmad Fridelli in i en jämn stigning.

Inte bara under första flygningen utan för en lång tid framåt får du ägna dig åt att behålla kontrollen över din Fridelli och inte göra allt för avancerade manövrar.

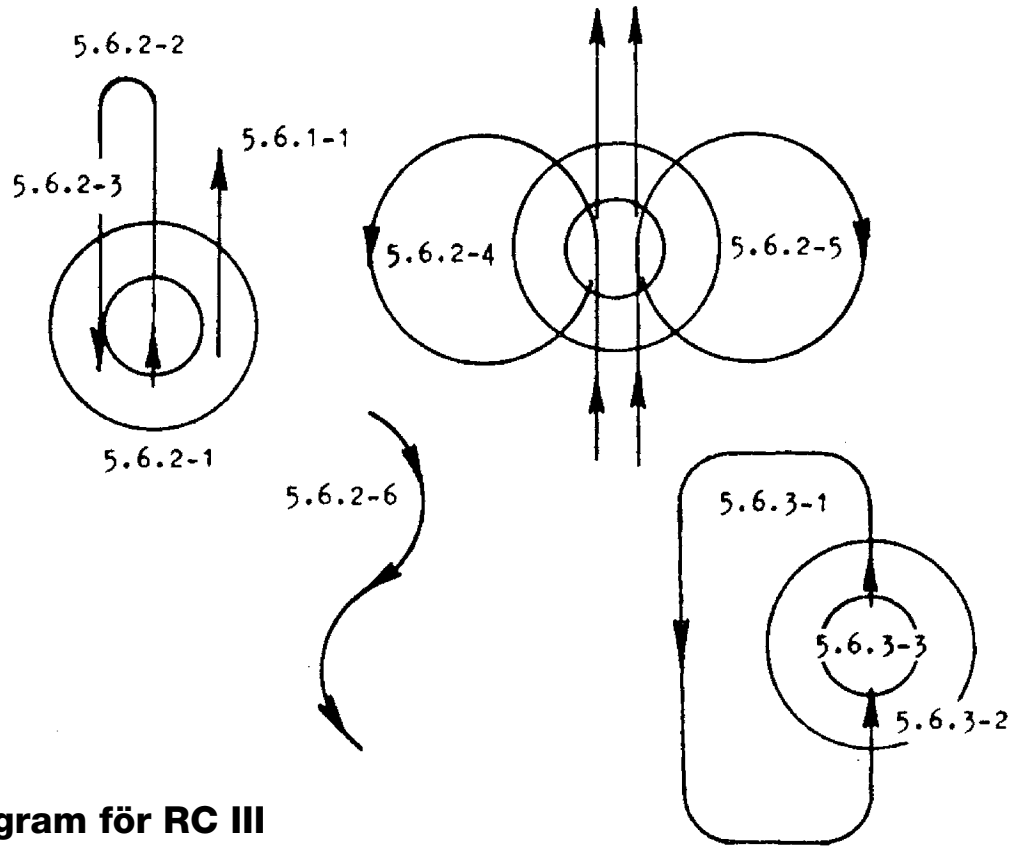
Håll modellen flygande på motvindsidan om dig själv. Då har du vinden till hjälp vid tillbakaflygning efter motorstopp.

Släpp inte över modellen på medvindsidan. I kraftig bläst passerar modellen snabbt förbi dig och det kan vara svårt att få den tillbaka även om motorn går bra.

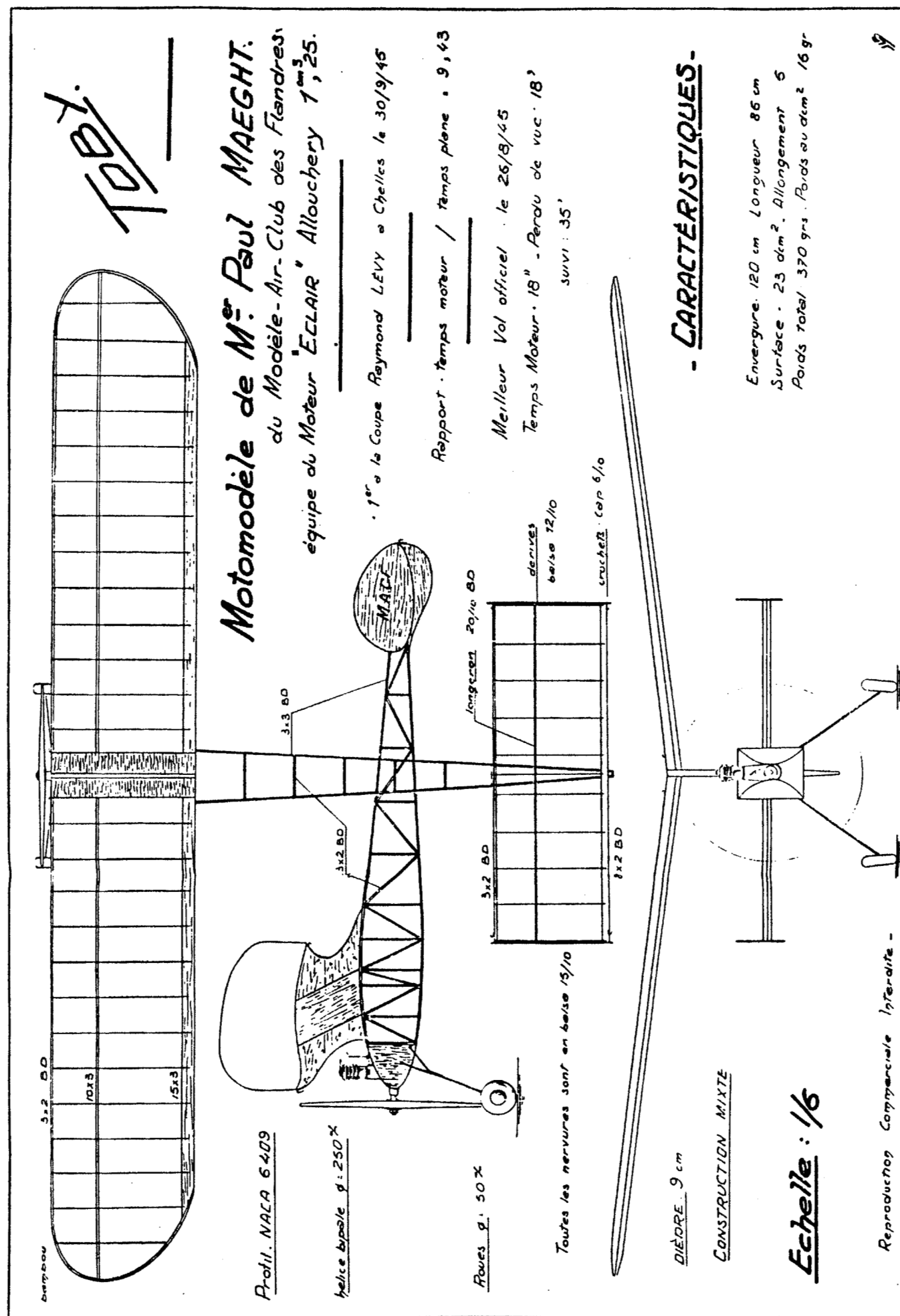
Håll sändarens antenn parallellt med Fridellis flygriktning så går signalerna lättare fram.

Manöverprogram för RC III		
Manöver nr	Beskrivning	Koeff
5.6.1—1	Start från marken är obligatorisk och skall följas av jämn rak flygning mot vinden	5
5.6.2—1	Rakflygning mot vinden påbörjas rakt över sändaren (minst 10 sekunder, min höjd 10 m)	5
5.6.2—2	Vänstersväng 180°	5
5.6.2—3	Återflygning i rak linje med vinden till rakt över sändaren	5
5.6.2—4	Vänstersväng 360° börjar rakt över sändaren diameter min 50 m, max 100 m	6
5.6.2—5	Högersväng som föregående.	6
5.6.2—6	Störtspiral, 2 varv	5
	D:o 3:e varv direkt på föregående	5
5.6.3—1	Landningsinflygning i rektangulär bana	10
5.6.3—2	Landningens beskaffenhet	5
5.6.3—3	Landningens precision (Poäng i 5.6.3—2Xkoeff.) (a) Sättning inom 25 m cirkelnX^ (b) Sättning inom 50 m cirkeln><2 (c) Sättning utanför 50 m cirkelnXO	90

Manöverprogram för RC V		
Nr	Beskrivning	Koeff
1.	Start från marken och rakflygning mot vinden	5
2.	Rakflygning mot vinden på minst 10 meters höjd med början över sändaren	5
3.	Vänstersväng 90° efterföljd av högersväng 270°	5
4.	Rakflygning med vinden över sändaren	5
5.	Wing-over med vinden över sändaren	5
6.	Looping direkt följd av en andra looping direkt följd av en tredje looping	4 6 8
7.	Inflygning för landning i rektangulär bana	10
8.	Touch and go	10
9.	Störtspiral, 3 varv	12
10.	Inflygning för landning i rektangulär bana	10
11.	Landning: Sättning inom 25 meterscirkeln. Sättning inom 50 meterscirkeln. Sättning utanför 50 meterscirkeln.	10 5 0



Manöverprogram för RC III



TOBY

Fransk toppmodell för klass F-Klassisk. "Toby" från 1945 är en blandad balsa-och-furu-konstruktion för 1 – 1,25 cc dieselmotor.

Ritningen är i skala 1:6 (spv. 120 cm) med materialstorlekar angivna; BD = hårdträ, 15/10 balsa = 1,5 mm balsa.

PROBLEM MED DOPE

SMOS' egen dope-guru Lennart Flodström har den gångna hösten varit aktiv för medlemmarnas räkning och vi ska naturligtvis redovisa resultatet för läsarna. Sedan R/C-doktorn himself i Modellflygnytt 4/2009 erkänt sin brist på kunskap inom en av modellflygets huvudtekniker, lackning ("dopning"), har Lennart benat upp begreppen i en artikel, som tar sin början i detta nummer. Först ska dock nämnas att Lennart i november hade kontakt med Wedevågs Maria Karlsson. Maria avisade först ryktet om Wedevågs snara nedläggning och meddelade sedan att hon gärna sålde spännlack och thinner i småförpackningar (0,5, 1 och 5 liters plåtburkar) till oss modellflygare. Priset är 85.00/liter för lacket och 55.00/liter för thinnern, som bör användas (Lennart har provat Benco 14 cellulosathinner med bedrövligt resultat och varnar för denna). När det gäller kostnaden så är det frakten, som är problemet och Lennart undrar om någon känner någon, som rör sig över hela Sverige från Falköpingstrakten? Eller stafett, med depåer i Göteborg, Halmstad, Malmö, Jönköping, Stockholm, Gagnef?

Red

Det är många, som har problem med dope, dvs lack för dukklädda flygande apparater. För modellflygare, som använder nitrerat metanolbränsle (med tillsats av nitrometan) är problemet att detta angriper vanliga cellulosalacker. Boten var lack baserat på cellulosacetatbutyrat. Det visste vi på 40- och 50-talen, men nu är det kanske dags att ta upp det igen.

DOPE i flygsammanhang är ett samlingsnamn för ett antal olika impregneringsmedel baserade på cellulosanitrat (nitrocellulosa) eller cellulosacetatbutyrat. De förstnämnda är framställda av lågnitrerad bomull ("nitrocellulosa"), som har behandlats med salpetersyra så att de har berikats med syre. Av högnitrerad bomull, som har fler syreatomer, tillverkas t ex celluloid och bomullskrut, det senare ett sprängämne, och därför kan man misstänka, att den lågnitrerade varianten också har mindre bra egenskaper. Jovars, det brinner utav bara den! Snudd på explosivt.

Celluloid har vi ju i den gamla sortens balsalim, i dag representerat av t ex UHU Hart och Karlssons Klister, som kan spädas med t ex aceton. Men det blir inte cellulosalack av detta. Du får ett utspätt lim, som ser ut som ett lack (och som kan användas som sådant, men som spänner alldeles för starkt).

I fullskala flygsammanhang kommer cellulosalackerna nu för tiden in i bilden då man restaurerar äldre flygplan med dukklädsel eller bygger nya sådana efter gamla ritningar, eller för hembyggen där dukklädsel förekommer. Det låter kanske konstigt, men en del kända flygplan från andra världskrigets slutskede var delvis dukade, t ex Vought Corsair (stora delar av vingarna) och många hade dukklädda roder, som Corsairen och Grumman Bearcat.

Modellflygarna är i stort sett plastfrälsta, men för många skalamodeller är dukklädsel ett nödvändigt inslag om det skall se riktigt ut, och inom SMOS (Svenska Modellflygares Oldtimer Sällskap) är siden eller andra textilier (moll, nylon) och papper det som gäller fullt ut.

Cellulosanitratlackerna ute i handeln innehåller lösningsmedel av olika slag, t. ex. aceton, etanol, etylacetat etc, som ger lacket önskade egenskaper. Den totala mängden lösningsmedel avgör lackets viskositet.

Spännlack är ett sådant lack som, vilket namnet antyder, krymper vid torkning och som därvid kan spänna duk och papper. Men det spänner kraftigt, och man kan knäcka en vek konstruktion med sådant lack. De mest kända användningsområdena var förr impregnering av dukade flygplan och duk som spändes över däck på vissa segelbåtstyper.

Polerlack är ett tjockt lack som inte spänner så hårt utan i stället har egenskaper, som gör att man kan polera upp en fin blank yta på t ex trämöbler och andra snickerier.

En tredje vanlig variant är Zaponlack, en ännu tunnare produkt, som också hade viss tendens till att spänna tunnare tyger, t ex siden, och papper, dock utan att anstränga själva underlaget i högre grad. Det användes flitigt som metallack, t ex. för lampskärmar, ibland färgat med spritlösliga färgpigment, som ger en genomskinlig röd, gul, grön etc yta. (Gissa vad jag fann i en låda i förrådet häromdagen! Grönt och violett zaponlack, felfritt, inköpt på 40-talet!).

Fortsättning i nästa nummer.

Modellflygminnen från Finland del 5

På den tiden tävlade man ännu inte i Peanut. För skalmodellsklassen gällde regeln: 3 gram per påbörjad 10 cm spänvidd och markstart. Skalapoäng fick jag rätt rikligt, men flygtiderna var det sämre ställt med. Praktisk nytta av modellbyggandet fick jag under studietiden. I ämnet formlära gällde uppgifterna även tredimensionellt byggande. Vår lärare noterade mina ”prydliga” konstruktioner och ordnade vävlönat modellbyggarbete på en arkitektbyrå.

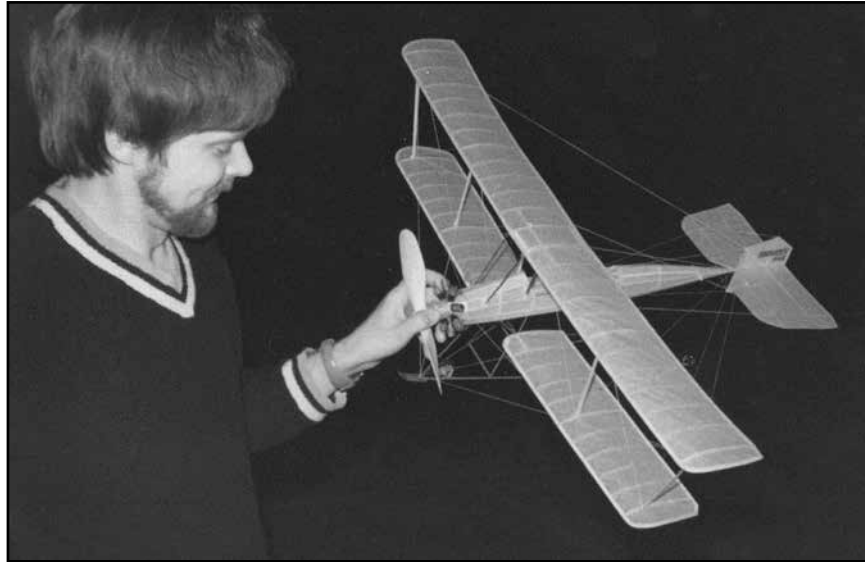
Min första teckningslärartjänst fick jag i Grankulla Samskola hösten 1968.

Grankulla, ca 2 mil från Helsingfors, var på den tiden en idyllisk gammal villastad. Innan vi fick bostad där bodde vi ett år en bit utanför. Jag fortsatte modellbyggandet. En kväll såg jag en man ute på gården. Han satt och slipade en RC-kropp (Taxi?). Jag gick ut och presenterade mig. Sålunda blev jag bekant med Kalevi Koskinen. Kalevi blev genast intresserad av mitt wake-flygande. Redan samma vinter deltog han i en deltävling i H:fors. Sedermera blev Koskinen en av de ledande FIB-flygarna i Finland. Han tänkte också på inomhusflygandet, och blev en trogen Mässhallsdeltagare. Boris blev för övrigt senare en verklig mästare i gamet.

Nyårsdagen 1969 deltog jag med Bréguet U1, uppförstorad från en gammal ToH. Man får ju vara nöjd med att överhuvudtaget få en dylik ”höskrinda” att markstarta för en tiotusendrund! Vi fick bostad i Grankulla och tiden fram till 1974 blev aktiv i många avseenden. Jag hade också ett par veckotimmar slöjd-undervisning. Kryddhyllor, urgröpnings-arbeten och ”karvsnitt” tillfredställde inte alla, så det blev en Esamångång igen.

Jag var klassföreståndare för en trea (pojkar i 13-årsåldern). Några blev modellflygfrälsta, och för dem höll jag efter skoltid en liten privat klubb. Jag konstruerade en enkel modell, ”variabel” antingen som parasoll, skulder-eller lågvingad. Spännvidden kunde också varieras. Tyvärr finns ingen ritning i behåll. Allt detta resulterade i att Grankulla modellflygklubb (Kau-niaisten lennokkikerho) grundades.

”Bel Ami”, en egen nostalgikonstruktion i hårdträ 1994.



”Bréguet U1” i Mässhallen nyårsdagen 1969.

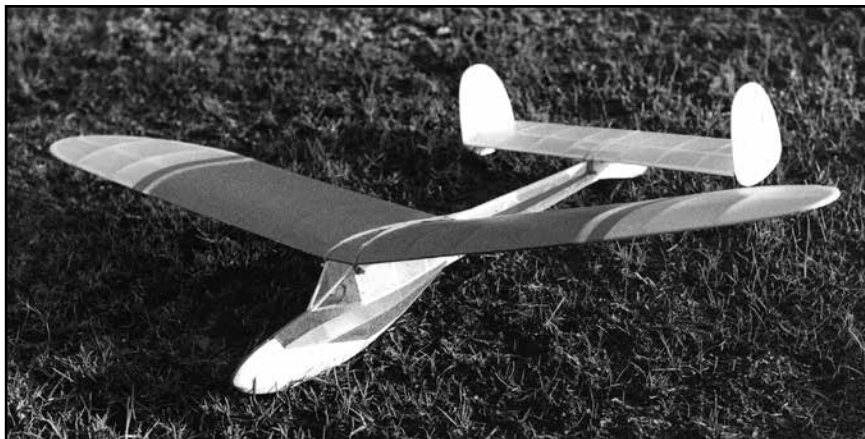
Olavi Lumes, modellflygets Grand Old Man i Finland, informerade och gav råd vid det konstituerande mötet. Det blev en synnerligen aktiv klubb. Jag ledde genast en ”Hyttynen”-kurs.

De flesta fortsatte sedan med A-I :n Kiuru. Klubb-tävlingar hölls både inom- och utomhus. Ända fram till tiden i Grankulla hade jag i tävlingar representerat Vasa-klubben. Den nya pigga klubben samlade massor av aktivitetspoäng. Jag genomgick FFF:s kontrollörs-kurs 1971. En mängd tävlingsmodeller registrerades under de av-slutande åren i Grankulla. En sommar var jag också kursledare i Jämijärvi. Jag hade hela familjen med. Vår pojkes (Helmut, då 12 år) Kiuru flög bort i avslutande tävling.

Min fru fördrev tiden med att bygga en liten kroppsmodell. Propellern kunde ha täljts tunnare...

Under dessa soliga dagar presenterade Olavi Lumes prototypen till de ”Styrox”-enhetsmodeller (vingmoduler i foam...), som sedan kom att dominera den inhem-ska byggsatsmarknaden. Skam till sägandes upplevde jag igen känslan av att något gick förlorat.

Under de sista åren i Grankulla var intresset för



klassen Coupe d’Hiver rätt stort. Mindre tävlingar i klassen förekom. Foambyggandet förstörde dock en del av glädjen.

I min sista mässhallstävling flög jag en Parnall Elf. Det var bara biplan som gällde för mig. En hårdvinds FIA-klassare deltog jag också med i någon mindre tävling.

Min sista FM-deltävling i F1B gick i mars 1971 i Helsingfors. I mindre sammanhang tävlade jag ännu året därpå. Vid den här tiden erbjöds jag också plats i ”landslagsringen”. Detta skulle förutsatt en ordentlig satsning med bl.a. flitigt byggande. Men då man kunde börja beställa kroppsror i glasfiber var måttet rågat för min del. Det sista av detta ”något” gick ur tiden. Fort-satta studier, förtroendeuppdrag och utmaningar inom yrkeslivet satte också delvis stopp för modellbyggande i större omfattning. Under dessa år i ”förskingringen” uppehölls kontakten med Boris – var vi än befann oss på olika håll. Inspirerande rapporter och rikliga ritnings-försändelser har sedan dess kommit mig till del.

Jag blev erbjuden tjänst som lektor i teckningens didaktik vid Pedagogiska fakulteten i Vasa.

Modellflyg i konsten

Modellflyg som motiv inom konsten torde vara en ganska så sällsynt företeelse, men några lysande undantag finns. Det mest kända i vårt land är nog David Wretlings skulptur ”Nya Vingar”.

David var elev till Carl Milles och har utfört ett antal skulpturer till kyrkor och parker över hela landet. Inspirerad av Calle Cederström, Blériot och alla de andra stora flygpionjärerna byggde han modellflygplan redan vid tiden för första världskriget.

Som etablerad konstnär fick han många år senare idén till denna skulptur och sedan dröjde det ytterligare ett antal år innan den 1950 fick sin slutgiltiga form; en pojke i naturlig storlek med ett modellplan på uppsträckta armar.

Skulpturen göts i tre exemplar, varav den första uppställdes våren 1951 i Salas stadspark, där den fortfarande kan beskådas. Ett annat exemplar har sedermera hamnat på Arlanda flygplats i avgångshallen i terminal fem.

”Nya Vingar” gjordes senare i statyettform och ett exemplar förvärvades av KSAK. Det uppsattes 1957 som individuellt vandringspris i segelflygets SM-tävlingar och avsågs bli ständigt vandrande.

Om så fortfarande är fallet är okänt för red. Den som vet mer får gärna höra av sig, likaså vill vi gärna ha tips om andra konstnärliga verk med modellflyganknytning!

Sten P.

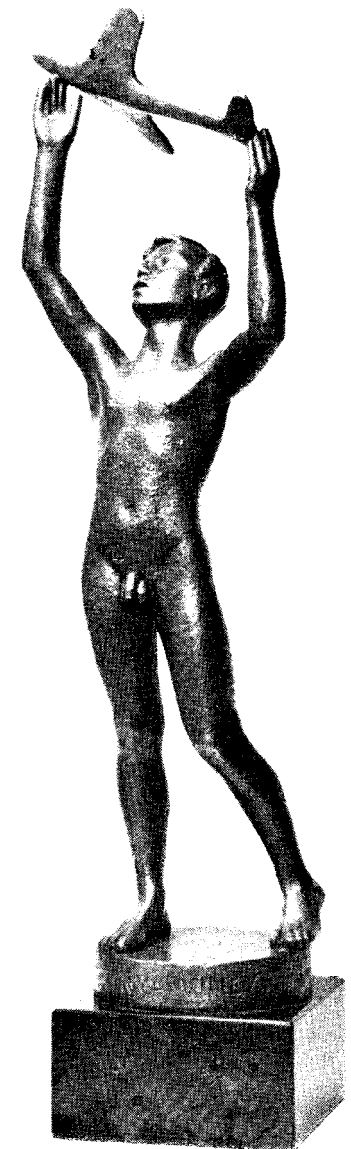
Vi flyttade tillbaka sommaren 1974. Kompetens för ordinarie tjänst innebar fortsatta studier.

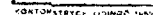
En mängd planeringsuppdrag, förtroendeuppdrag och kvällsjobb satte därtill sin prägel på tillvaron.

Ett avbrott i modellflygandet var oundvikligt. Vårt tredje barn och byggandet av eget hus gav också annat att tänka på. Några flygande skalamodeller blev det trots allt under dessa år som högskolelektor och utbildningsplanerare. Personlig kontakt med Boris etablerades igen. Boris auskulterade i högskolans övningsgymnasium och fick teckningslärartjänst i Vasa. Det blev många givande samtal och flygarträffar. Speciellt kommer jag ihåg sportlovsflygandet på åkrarna nedanför vårt hus i Gamla Vasa.

Där ”luftades” allt tänkbart i modellplanväg. Det var ”flying for fun” i ordets rätta bemärkelse! Det blev en nästan årlig tradition 1983-94 också under min tid som rektor för Svenska Konstskolan i Nykarleby. Under dessa stressande år hann jag dock prova på RC.

Avslutning i nästa nummer.





LeROY COX och hans motorer - del 3

Priset för effektiv bränsleinsprutning fick betalas i form av stor noggrannhet vid hantering av bränslet. En mikroskopisk förorening kunde vålla störningar eller totalt stopp hos såväl de billiga motorerna med "fladderventil" som hos T.D.-motorerna med sina tre små insprutningshål. En nackdel för användare utanför USA var också att bränsle utan en försvarlig mängd nitrometan hade en förödande inverkan både på effekt och handhavande av Cox-motorerna och ledde till att Cox's eget högnitrerade bränsle blev en försäljnings-succé i sig!

Ett antal försök att göra Cox-motorerna attraktiva för RC-flygarna gjordes under årens lopp – dock utan alltför lysande resultat. Alla tre Medallion-motorerna kunde förses med en RC-förgasare, som påverkade både bränsletillförsel och avgasdel. Den ansågs pålitlig, men kunde i bästa fall bara halvera varvtalet. Den största nackdelen var nog annars den kraftiga effektminskningen. För maximal förbränning tog de flesta Coxmotorer vid varje varv in extra luft under kolven ("sub-piston induction"), något som avgasreglaget effektivt förhindrade.

Av samma skäl fick man problem då krav började resas på att modellmotorer skulle förses med ljuddämpare – de mycket högljudna Cox-motorerna hade nog sin del i de krav på effektiv dämpning, som började framföras på 60-talet.

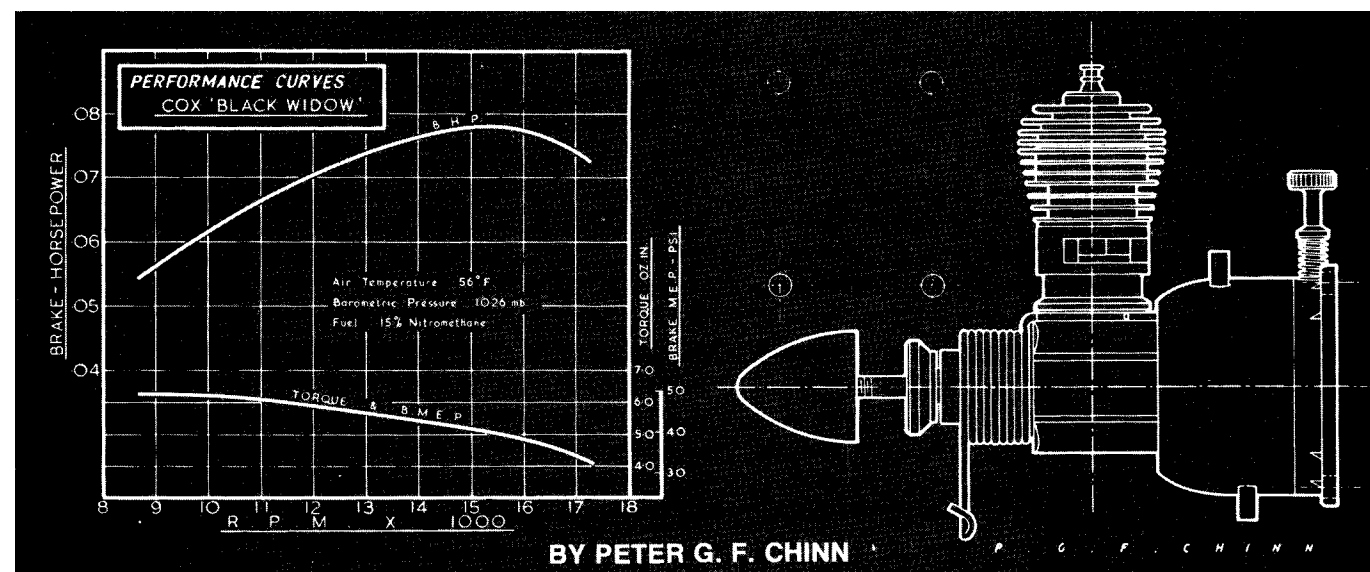
Mellan 1987 och 1996 producerades en motor, som i grundutförandet var försedd med såväl RC-förgasare som ljuddämpare, nämligen Cox "Queen Bee" på 1,2 cc. Den hade "fladderventil" och en del andra tydliga Cox-drag och var nog det bästa Cox åstadkommit ifråga om små RC-motorer. En nackdel var att den behövde varva ordentligt för bästa effekt, vilket förutsatte användning av en relativt liten propeller.

Året innan Estes tog över påbörjades tillverkningen

av ytterligare två "riktiga" RC-motorer, Cox Tee Dee R/C .05 och Tee Dee R/C .09. Baserade på T.D. 051 och T.D. 09 hade dessa en riktig RC-förgasare och ljuddämpare i standardutförande. Man hade lyckats behålla en del av den höga effekten och varvet kunde regleras i förhållandet 1:3. De var dyrare än övriga Cox-motorer och då Estes lade ner tillverkningen av dessa (och många andra) modeller vid övertagandet 1996 hann inte många komma ut på marknaden – vilket återspeglas i priserna på samlarmarknaden!

Leroy Cox var inte bara en man, som förstod sig på motorer, utan även på att presentera dem attraktivt. Förutom att förföras av motorernas utseende med deras höga finish och vackert eloxerade detaljer så drog säkert många unga modellbyggares blickar till de vackra förpackningarna; redan tidigt bestod de av tunn, färgad plast med en mångfärgad bädd för motor och tillbehör (i början även propeller), allt väl synligt genom ett plastlock. 1961-62 byttes denna platta förpackning ut mot det s.k. "juvelskrinet" för T.D. – och Medallion-motorerna. Det bestod av en rektangulär box i kraftig plast. I botten fanns ett fack för nycklar och instruktionspapper medan motorn var monterad på en snedställd pappskiva – som ett smycke! 1975 övergick man av kostnadsskäl till en enkel papp-ask och först under de sista åren såldes vissa modeller i en plastförpackning.

1969 offentliggjordes två nya Cox-motorer, som avvek helt från de tidigare. Det var prototyperna till Cox Concept II .35 FR och .35 RR, vilka hade tämligen konventionell uppbyggnad. Vid denna tid var Leroy Cox sjuklig och då han sålde sitt företag till Leisure Dynamics lades planerna på produktion av Concept-motorerna på hyllan.



Några överlevande prototyper har blivit samlarobjekt och skiftar ibland ägare för astronomiska belopp...

Genom att inkorporera Airtronics 1976 började RC-anläggningar och RC-byggsatser komma med i sortimentet, samtidigt som en rad nya varianter av 0,8 cc-grundmotorn med fladderventil började tillverkas, bl.a. "Black Widow", Cox QRC, "Dragonfly", "Texaco" och "Texaco Jr."

T.o.m. en konventionell, frontmatad racermotor med kullagrad axel och bakutblås togs fram och användes i såväl FAI-friflygmodeller som i Quarter Midget RC. Den såldes dock redan efter två år till K&B, som efter ett antal år överlät produktionen till RJL, som ända tills nyligen haft den i sitt sortiment.

1981 avled Leroy Cox och då Leisure Dynamics några år senare stod inför konkurs tog en av Leroy's tidiga medarbetare initiativ till att avknoppa Cox-sektionen och bilda Cox Hobbies Inc. Tillverkningen av bl.a. Medallion-serien upphörde en tid därefter, medan tillverkningen av de flesta andra motorerna fortsatte.

Strax innan Cox Hobbies såldes till modellrakettillverkaren Estes Industries 1996 kom de två sista Cox-motorerna i produktion, nämligen Cox "Killer Bee" och Cox "Venom", båda "upp-hottade" versioner av grundmotorn "Babe Bee". De tillverkades i knappt ett år och är idag svåra att få tag i för dem som så önskar.

Med Estes' inträde på scenen anses den riktiga Cox-eran vara till ända. Den ena motormodellen efter den andra lades ner och brister i kvalitetskontrollen åtgärdades inte. Av de miljontals delar man tagit över gjordes



COX .15 Conquest

ett antal hybrider, som antingen såldes för några \$\$ stycket eller sattes i färdiga leksaksflygplan.

För våra oldtimermodeller är kanske inte Cox-motorerna något förstahandsval. Även om de inte förekommit i FAI-sammanhang så är det dock inget som hindrar att man flyger en s.k. 1/2A-modell i F-Nostalgi med t.ex. en Cox Space Bug eller Thermal Hopper. Stigförmågan bör bli ypperlig med en modellvikt på 160 gram, men små modeller har ju ett inbyggt handikapp i tävlingssammanhang.

Eftersom FAI-motorn "Olympic" och dess mindre släkting "Space Hopper 049" började produceras före 1958 års utgång är även dessa "lagliga" i F-Nostalgi.

Att den förra fungerar alldeles utmärkt i detta sammanhang har Göran Larsson redan bevisat. "Olympic" har inte bara minst lika hög effekt som de bästa dieselarna från denna tid utan denna effekt är rent praktiskt lättare att utnyttja fullt ut än på motsvarande diesel. Detta förstår nog var och en som försökt handstarta t.ex. en

Webra "Mach I" på den 7-tumspropeller, som behövs för att motorn ska lämna optimal effekt...!

En nackdel med att använda glödstift-motorer är förstås att modellen måste bränsleskyddas och när det gäller Cox "Olympic" börjar passande glödtoppar att bli både svåra och dyra att anskaffa. En utbränd glödtopp kan borras upp och gängas för ett vanligt stift, vilket u.t. har provat. Det fungerar utmärkt – men till priset av något lägre varv.

För den som vill veta mera i detalj vilka Cox-motorer och modeller som tillverkats, när de tillverkats etc. rekommenderas ett besök på www.mh-aerotoools.de/airfoils/cox_frameset.htm.

Sten P.



COX Queen Bee

Skalasidan

Resultaten för Riksmästerskapet i Friflyg skala i augusti fanns inte tillgängliga till reportaget i föregående nummer men följer här.

Klass 1. Totalresultat			
1	Anders Sellman	Lacey M-10	195
2	Johan Wallin	ASJA Viking	192
3	Lars Tolkstam	Piper Cub	172
4	Anders Sellman	Dayton-Wright RB	142,5
5	Henrik Tisell	BA4B	135
6	Bengt Stibner	Mr Mulligan	114
7	Martti Bogdanoff	Nieuport 28	97
8	Sten Persson	Heinkel 100D	58
Klass 2. Totalresultat			
1	Gunnar Stedt	Blackburn 1912	151,5
2	Sten Persson	Hawker Hunter	139,5
3	Thomas Johansson	Thulin K	130
Klass 1. Skalapoäng x 1,5			
1	Johan Wallin	ASJA Viking	108
2	Bengt Stibner	Mr Mulliner	93
3	Lars Tolkstam	Piper Cub J3	84
4	Sten Persson	Desoutter MK-1	78
5	Anders Sellman	Lacey M-10	75
6	Martti Bogdanoff	Nieuport 28	69
7	Anders Sellman	Dayton-Wright RB	67,5
8	Henrik Tisell	BA4B	54
9	Sten Persson	Heinkel 100 D	48
Klass 2. Skalapoäng x 1,5			
1	Gunnar Stedt	Dront	132
2	Gunnar Stedt	D.H Sparrow	102
3	Gunnar Stedt	Blackburn 1912	91,5
4	Lars-Erik Fridström	Blackburn 1912	76,5
5	Sten Persson	Lansen	73,5



6	Sten Persson	Hawker Hunter	70,5
7	Anders Sellman	Thulin D	52,5
8	Thomas Johansson	Thulin K	42
Klass 1. Flygpoäng			
1	Anders Sellman	Lacey M-10	120
2	Lars tolkstam	Piper Cub J 3	88
3	Johan Wallin	ASJA Viking	84
4	Henrik Tisell	BA4B	81
5	Anders Sellman	Dayton Wright	75
6	Martti Bogdanoff	Nieuport 28	28
7	Bengt Stibner	Mr Mulliner	21
8	Sten Persson	Heinkel 100 D	10
Klass 2. Flygpoäng.			
1	Thomas Johansson	Thulin K	88
2	Sten Persson	Hawker Hunter	69
3	Gunnar Stedt	Blackburn 1912	60



Red. deltog med bl.a. (ovan) "Hawker Hunter" för Rapijdrift samt med (här intill) "Desoutter Monoplane" i gummimotorklassen.

Foto Pär Lundqvist.

OMKOPPLARE FÖR GUMMIMOTORMODELLER – en genialisk konstruktion

För att förlänga motortiden och kunna använda så stor gummimängd som möjligt har modellflygare sedan långt tillbaka försett sina modeller med en del mer eller mindre praktiska anordningar. Duplikator, växel, "krax" och tvinnad snodd är de mest använda metoderna, men i modellflyghistorien skymtar då och då även användandet av s.k. omkopplare i modeller med två motorer. Omkopplaren hade förstås till uppgift att låta motorerna löpa ut en och en för att fördubbla motortiden.

Bortsett från nackdelen att varje motor, förutom flygplanets egen vikt, även skulle transportera en icke arbetande motor, så kan arrangemanget rent teoretiskt verka lockande.

Varför omkopplare ändå inte kom i allmänt bruk kan man ana då man tittar på de lösningar, som faktiskt provats. En av dem visas på bifogade ritning och det är ej förvånande att vi hittar just en schweizisk konstruktör bakom denna intrikata mekanism, där precisionstillverkade komponenter ska sammanfogas med tillräcklig hållfasthet för att kunna fungera med två fullt uppdragna Wakefeldmotorer! Kanske en utmaning för Thomas Sigurdson i Umeå!

Funktionen beskrivs i sista stycket av en längre artikel i TjA nr 20/1943 och återges här:

"De två gummisnoddarna dras upp antingen var för sig eller båda på samma gång, varvid man med ett finger trycker omkopplaren 2 så att den häktas fast av griparmen 3 och hålles i detta läge.

Den gummisnodd som är direkt kopplad till propelleraxeln 4, kan löpa ut fritt, under det att den övre snodden ej kan träda i funktion på grund av att tanden 8 på omkopplaren 2 inte är rörlig och således spärrar gummisnodd 5 från kugghjulet 6 och därigenom även kugghjulet 7.

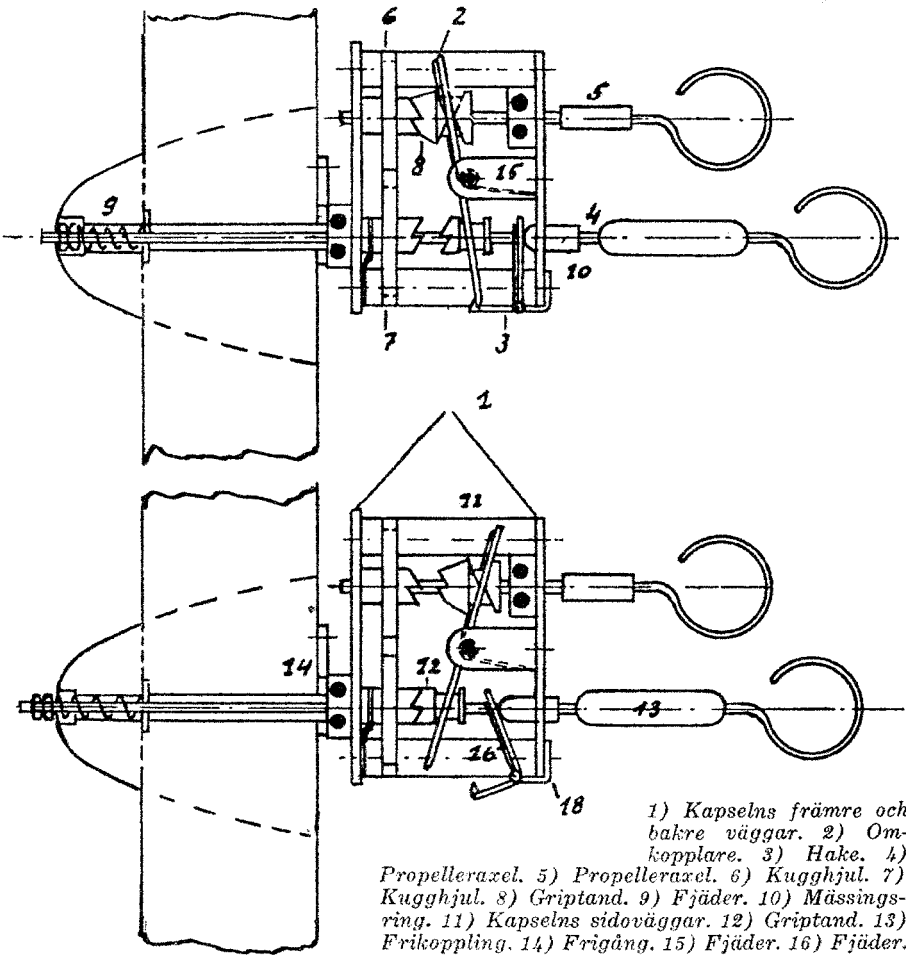
När den undre snodden löpt ut nästan helt, sker omkopplingen genom att en fjäder i spinnern 9 drar fram den första gummisnodd 10 varvid ringen 11 frigör spärrhaken 3 och på samma gång följaktligen även omkopplaren 2,

som genom en fjäder respektive för fram och tillbaka griptänderna 12 och 8.

Genom att omkopplaren 2 frigjorts, dras den ej rörliga tanden 8 tillbaka från kugghjulet 6 och motsvarande tand 12 griper in i kugghjulet 7 på propelleraxeln. Den övre snodden börjar överföras på propelleraxeln via de två kugghjulen under det att de varv, som återstår på den undre gummisnodd 10 kan löpa ut genom en frigångsanordning 13.

Fjädern 9 skall vara så stark att omkopplingen sker innan den undre snodden helt gått ut och helst när modellen befinner sig i horisontalflygning eller t. o. m. i stigning.

Frigångsanordningen 13 förhindrar att den undre snodden dras upp av den övre och en frikoppling 14 låter slutligen propellern rotera fritt sedan de båda gummimotorerna löpt ut".

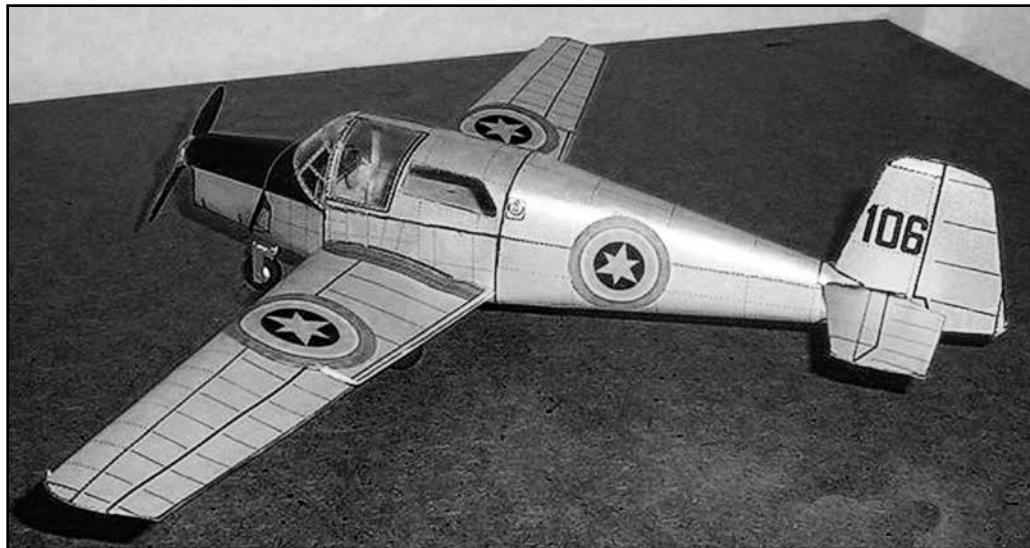


1) Kapselns främre och bakre väggar. 2) Omkopplare. 3) Hake. 4) Propelleraxel. 5) Propelleraxel. 6) Kugghjul. 7) Kugghjul. 8) Griptand. 9) Fjäder. 10) Mässingsring. 11) Kapselns sidovägg. 12) Griptand. 13) Frikoppling. 14) Frigång. 15) Fjäder. 16) Fjäder.

MEDLEMMARNA BYGGER

"Isacson-Safir", byggd av Millerd Järverud med Arne Anderssons nya semi-byggsats.

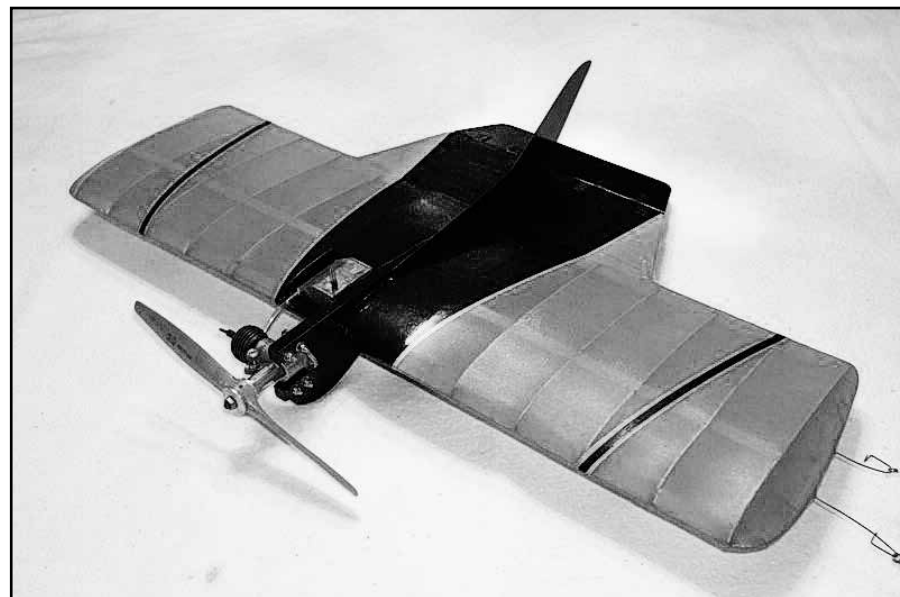
Stommen rekonstruerad, skal-plåtar kopierade enligt original.



Till höger Olle Erikssons nyrenoverade "Fantom" combat-modell från 1960-talet med gammal (men renoverad) Webra Rekord och äkta OT-linor och d:o handtag!

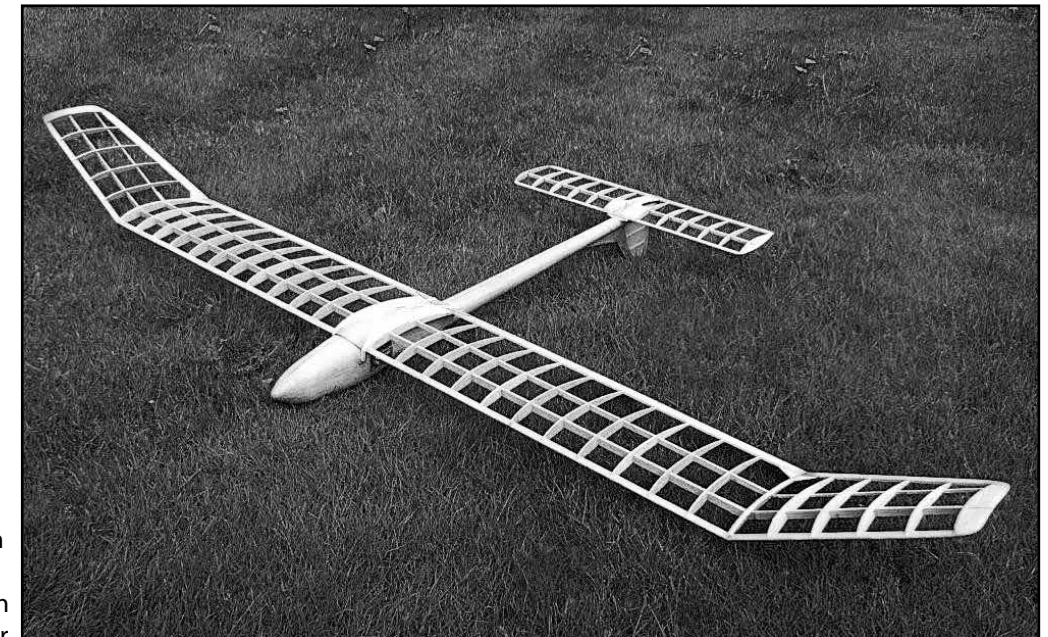
Här under våra finska medlemmar som flyger inomhusskala på vintern.

Från vänster Boris Borotinskij, Ingmar Knif och Sven Orre.

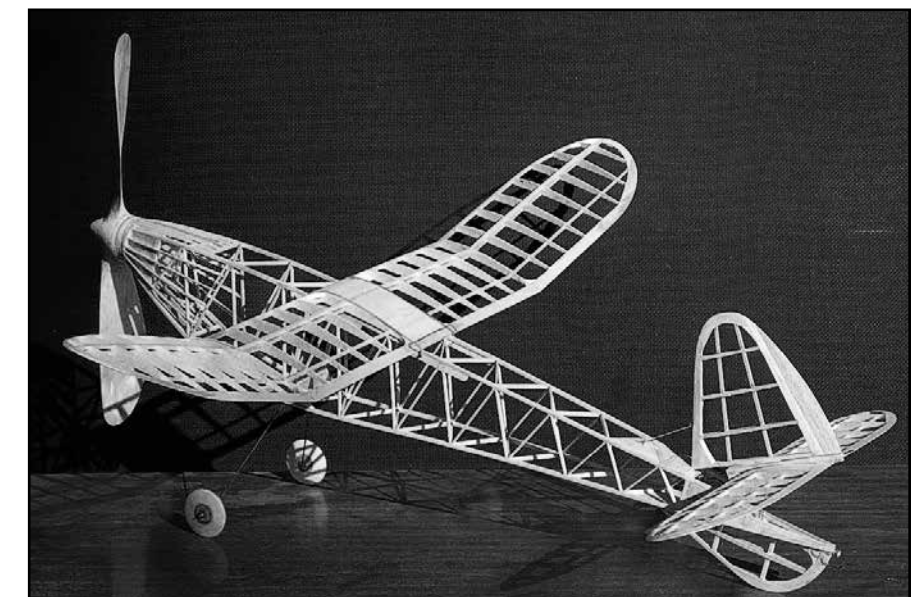


På denna sida tre oklädda skönheter...

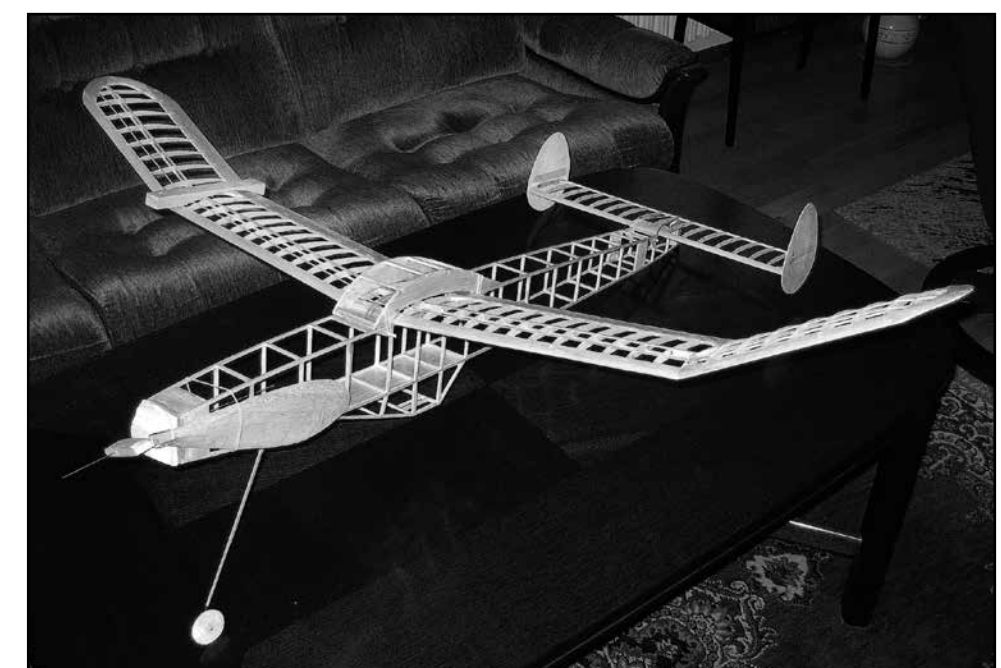
Stephan Bernfests S:Int-modell från 1951, byggd och flugen av Lasse Larsson. Underlaget fick Lasse av en vän i Zagreb, där Stephan också bor.



Här intill omslagets modell i oklätt skick. Boris Borotinskij's tjusiga bygge av Per Hoffs "Colibri" från 1949.



Sven-Olov Lindéns "NRG" Wakefield. Den flög utmärkt på OT-SM.



Fortsättning på "medlemmarna bygger"



Ovan till vänster har Jan-Erik Andersson byggt denna sällan sedda modell från Truedsson-stallet, Wakefield'en "Matador".

Motorn ovan är ännu ett alster från vår flitige motorbyggare i Alingsås, Kjell Lindqvist. Detta är en replik av första versionen av Mills 1,3 cc och går naturligtvis som en (dala-)klocka!

Åke Gustavsson har i vinter byggt den eleganta G:nt-modellen här till vänster. Den heter "Ostravan" och var Lad Muzny's VM-modell 1955.

Modellflyg på frimärken – del 12

För samlare av frimärken med flygmotiv är Ungern ett Eldorado och som visats i den här spalten tidigare har även modellflyget fått sin beskärda del.

Här kommer ytterligare tre märken med modellflyganknytning från Ungern.

De två första märkena går i grönt och utgavs inför Internationella Barndagen 1950 resp. 1951 medan märket till höger utgavs 1941 till förmån för Horthys Flygfond (se även del 9!). Det går i rödlila och visar en scout med en segelmodell.

Sten P.



Modellflygplan återfunnet efter 60 år.



Nu kommer den fantastiska historien om hur jag nu åter har planet i min ägo. På den andra bilden håller jag upp samma plan fast 62 år senare. Jag tror ägaren har åldrats mer än modellflygplanet som faktiskt är i ganska gott skick fastän med en del repor och lagningar.

Så här gick det till. För något år sedan efterlyste man på en modellflygblogg ägaren till ett modellflygplan som var märkt med mitt namn och telefonnumret hem till min mamma där jag bodde som pojke. Jag anmälde mig som ägare och kontaktades av Ola Nygårds i Vikarbyn som hade planet hemma hos sig. Det hade legat på vinden i en sommarstuga i Stockholmstrakten och man hade frågat Ola om han ville ta hand om det. Jag var uppe och hämtade det i somras och kontaktade sedan upphittaren som på 40-talet hade bott med sin pappa i trakten av Gustavsberg på Värmdön. Det hade hängt högt uppe i ett träd men senare blåst ner och därefter legat på vinden i alla år.

Jag har inget minne av att planet flög bort för mig. Sannolikt fick vänner i Cumulus överta mina modellflygplan när jag började i Flygvapnet. Vid någon flygning på Skarpnäck fick planet termik och försvann ur sikte. Det hände oss ibland. Hade man tur kunde man få det tillbaka. Det hade jag också kunnat få. Man ringde telefonnumret på planet och min mamma eller yngre bror svarade, men de hade ingen möjlighet att hämta planet. Nu tog det i stället mer än 60 år.

Jan-Henrik Torselius

Jag var under 1940-talet aktiv modellflygare i MFK Cumulus. Jag har skrivit om detta i Svensk Flyghistorisk Tidskrift 3/08. Jag var väl ganska framgångsrik, tvåa i Vintertävlingen 1947 och Stockholmsmästare samma år. Jag blev uttagen till landslaget men antagning till Flygvapnet satte stopp för detta.

Jag tävlade i S2, upp till 180 cm spännvidd. Mina modellflygplan konstruerade jag själv men jag var nog inspirerad av Rune "Bananen" Andersson, som var den stora stjärnan vid den här tiden. Planet på bilderna har 160 cm spännvidd och är klart Bananeninspirerad med sin fyrkantiga kropp med cockpit. Bilden är tagen på Skarpnäck i maj 1947. Jag hade just tagit studenten i Södra Latin och har studentmössan på mig.

I början av juni ryckte jag in till Ljungbyhed och stannade sedan hela min aktiva tid i Flygvapnet.

Jag finner nu till min förvåning att mitt modellflygplan är identiskt med Ragnar Odenmans världsmästarmodell från 1950. Den finns ju i ritning både i Sven-Olof Lindéns Modellflygets Historia och nu senast i Oldtimer nr 3/09. Ritningen säljs tydligen också på hobbymässor. Ragnar var min närmaste vän och vi både byggde och flög ihop. Har han kopierat min modell eller har jag kopierat hans? Sannolikt har vi väl byggt dem ihop. Ragnar var duktig på spryglar och jag var duktig på kroppar.



SAM 1066 EURO CHAMPS 29-31 Augusti

Vi, Kurt Sandberg och Erika samt Åke Gustavsson och Anita, "gjorde" England en vecka i slutet av augusti. Syftet var givetvis att få uppleva såväl mordiska Midsomer-trakter som att få modellflyga.

Bil över hela Danmark och båt mellan Esbjerg och Harwich och så äntligen, engelsk mark under fötterna. Färden gick vidare ca 10 mil SV om London, King's Somborne, där vi hade vårt B&B under hela vistelsen. En plats vi varmt kan rekommendera för de som vill göra om denna upplevelse.

Dagen före tävlingarnas början, inspekterade vi fälten, enormt stora och delvis klippta gräsytor. MIDDLE WALLOP ARMY AIRFIELD är ett arméflygfält från 40-talet. Idag bedriver Engelska Armén helikopterskola där.



Ett besök på ARMY FLYING MUSEUM satte verkligen knorr på tillvaron!!! Det mest otroliga att få se, var trupptransport-gliders från andra världskriget. Man kunde även i flertalet dioraman följa händelser från första världskriget fram till dags dato, stor filmsal med visning av den idag verksamma helikopterskolan, simulator och mycket annat.

På väg in till området, vilket var avgiftsbelagt, dock endast för modellflygarna, passerade vi den gräsbevuxna plats som uppläts för tävlanden att ha tält och husbilar på. Nu var stunden kommen, lördagen – the D-Day, hela vårens planering skulle nu få bära frukt!

Man krävde ingen föranmälan, så det blev inskrivning på plats, vi betalade och fick våra startkort i sekretariatet, snabbt och lätt, trots att vi var väldigt många tävlande. Något som vi gärna skulle vilja se i vårt sekretariat var, att man här såg till återväxten, här fanns modell-flygarhustrur med sina tonåriga barn, arbetande side by side.

Det bjöds på lite för kraftig vind på lördagen, så maxtiderna bestämdes till 120 sek. Kurt tävlade i Vintage Glider, up to 50 inch.

Här var det 11 startande, där Kurt kom på en 7:e plats med sin HW-44, på totalt 319 sek.

I klassen Small Vintage Rubber ställde Åke upp med sin Postis Krax. Av 27 startande, blev det en 16:e plats med tiden 278 sek.

Söndagens väder var definitivt inte bättre, fortsatt samma vind och lätt duggregn, varför maxtiden kvarstod – 120 sek. Åke tävlade här i 8 oz Wakefieldklassen. Av de 22 startande blev det en 14:e plats för Landegren

Utsikt över fältet med en välbyggd RC-assist-modell i förgrunden. Foto: Anita Gustavsson

Wake med 272 sek. För denna klass hade man tagit bort markstarten.

Hela tävlingen genomfördes utan periodindelning, vilket kändes skönt, då det ofta blev lång väg för hämtning av modellerna.

Ett trevligt avbrott vid lunchtid på söndagen var, att man bjöd alla på helstekt gris i pita-bröd och med typisk engelsk äppelchutney samt dricka därtill. Detta gjorde att man alla samlades kring utskänkningsältet för såväl mat som prat. Kanske något för SMOS att tänka på, vi har ju alltid gott om "kött" kring oss vid våra tävlingar, men att det skulle hamna på SMOS-grillen ingår kanske inte i avtalet!

Det fanns även ett stort tält med ALLT vad modell-flygaren kunde tänka sig, Flitehook's från Hampshire (www.flitehook.net) Det blev lite ny gummimotor, en byggsats (Jabberwork) åt undertecknad att lära på, timer och lite annat smått och gott.

Att bara flanera mellan tälten, lyssna till de olika dialekterna, de senaste rönen, de olika "hemmatipsen", studera klädedräkterna var en sann njutning. Góa gubbar, i äppelknyckarbyxor och rutiga strumpor, med en spjuveraktig blick som sa att de precis varit uppe i grannens träd och pallat frukt. Säkert hade dessa skapelser hängt med under alla deras tävlingsår. Lite som Anders Håkansson's basker.

Resan hade även ett annat utbud, ett hökreservat, Stonehenge, Winchester Cathedral, Salisbury och

Wherwell – en by med enbart valmade halmtak vid floden Test.

Efter en intensiv vecka, kände vi oss väldigt nöjda när vi åter var på svensk mark, men ett stort minne rikare!

Anita Gustavsson Sekretariats-lady

På bilden här under, klanen Georg Fuller poserar med nybyggd "Dixielander", som firade 50 år och flögs i en separat klass. "Dixielander" är en lättviktsmodell för engelska "Open"-klassen, men har även funnits i en FAI-version. Den har byggts i ett stort antal och även förekommit i byggsatsform (Yeoman). Foto Erika Strawn-Sjöstrand



Är det verkligen så här det hänger ihop?

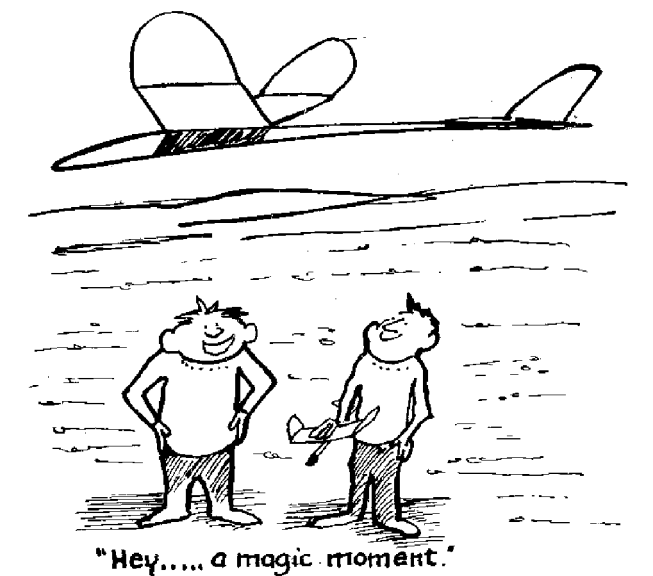
Var och en som läser de här raderna vet vilket livslångt beroende modellflyg kan framkalla och vilken oöverträffad upplevelse en lyckad flygning kan vara.

Vilka drivkrafter det egentligen är som får sitt utlopp på det här sättet kanske inte alla har funderat på, men en av dem, som har egna teorier, är författaren och läkaren P C Jersild.

Han har figurerat tidigare i vår tidning i samband med utgivningen av den självbiografiska "Fem hjärtan och en tändsticksask", där han bl.a. uppehåller sig vid sin ungdoms fascination för att allt som flyger, inte minst modellflyg. Är det manne någon, som känner igen sig i följande lyriska utgjutning, hämtad ur nämnda bok:

"Att se ett modellplan flyga ger en lyckokänsla som ligger den sexuella upphetsningen och utlösningen nära. Totalt koncentrerad och med till hälften utbredda armar följer man varje rörelse planet gör däruppe i luften...

Känslan är så överväldigande att den framkallar ett



starkt beroende. Under en fyra, fem år gav dessa modellflygningar mig större sensuell tillfredsställelse än något annat."

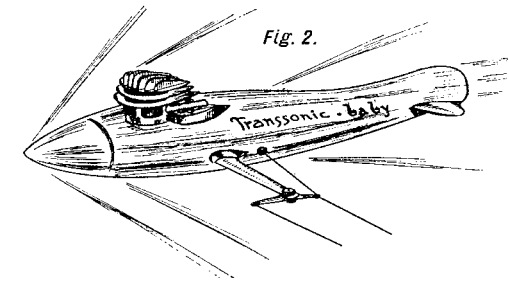
Sten P.

Linflyg, rc- & motor-oldtimerträff i Kungsbacka.

Lördagen den 5 juni inbjuds OT-linflygare m.fl. till traditionell träff i Kungsbacka.

Se OLDTIMER 1/2009 för information eller gå in på <http://www.kungsbackamodellflygklubb.se>.

Alf Eskilsson tfn 0300-77766, SMOS linflyggren & Kungsbacka MFK linsektion.



Swingline, firma "Speed hobbies" och industrifirman "Stag".

Jag är intresserad av allehanda upplysningar om dessa firmor som båda finns i Bollnäs. Jag vet att Mille Järvrud och Arne Andersson tidigare gjort efterforskningar betr. SPEED HOBBIES utan att fått reda på vad som hände på 1940-talet då firman var aktiv, inte heller något personnamn.

Från Speed Hobbies känner jag till Douglas D-558 "Skystreak" Swing Control modell i furu och papper, Speedmodellen "Arrow" för U-kontroll samt inomhushandlunsen "Myggan" (tack för denna rara modell Mille!).

Från STAG har jag sett en del träklotsar som skall filas till så de blir icke flygande skalamodeller, men har även sett enkla gummimotormodeller liknande Tummeliten. Har en byggsatskartong o ritning till "Segelmodell PINOCCIO" som "Passar de allra yngsta modellbyggarna".



Hör av dig om du vet något! Jag gillar att lägga pussel!

Ingvar Nilsson, tfn 031-7761663

Notiser från styrelsen

Det nya arkivet i Halmstad är under uppbyggnad och har under tiden tillförts två nya samlingar tidskrifter. En inventarielista kommer så småningom att färdigställas och finnas tillgänglig för medlemmarna, liksom själva arkivet.

Ritningsbanken är fortfarande nedpackad och under transport till Gamleby för digitalisering. Beställningar kan för tillfället ej expedieras.

Regelhäftet är under omarbetning och kommer att finnas tillgängligt senare i vår.

Regelkommitténs medlemmar tar gärna emot medlemmarnas frågor om t.ex. regeltolkningar och vilka modeller som är giltiga. Förslag till ändringar av gällande regler ska däremot tillställas styrelsen eller årsmötet i form av motioner, varvid synpunkter från regelkommittén kan inhämtas.

Styrelsen

REGIONOMBUD FÖR SMOS

För Skåne-Blekinge	Thomas Johansson.	Närke-Västmanland	Göran Larsson
Småland-Öland	Bengt Åhman	Uppland	Gunnar Ågren
Gotland	Vakant	Dalarna	Inge Sundstedt
Halland	Sten Persson	Gästrikland och	
Västra Götaland	Lennart Flodström	Hälsingland	Rolf Astervik
Storstockholm	Anders Sjöberg	Mellannorrland*	Sofia Holmbom
Östergötland och		Övriga Norrland	Vakant
Södermanland	Kent Josefsson	*Jämtland-Härjedalen-Medelpad-Ångermanland.	
Värmland	Christer Jansson	V.G. se matrikeln för adress och telefonnummer.	

Annonser Säljes

Vill meddela att Hobbyträ i Gnarp nu kan leverera en färdig sats delar till VIKING, bestående av spryglar till vingen i 2 mm hård balsa och 1,5 mm balsa till stabben, utskurna med datafräs utan svarta kanter som man får vid laserskärning. Dessutom balsa-och furulister till vingen som på originalet, till mittvingen i hel längd på 1,30 meter; allt detta till ett pris av 600:-.

Jag föreslår att ni samtidigt beställer resten av delar såsom plywood till spant samt spännlack och klädsel. Ritning kan beställas hos mig för 80:- inkl. porto. Förslag till godkänd klädsel på dessa gamla modeller är siden, polyester och papper av tjock kvalitet. Problemet med papper är att det är skört och inte åldersbeständigt, och enligt min erfarenhet är det bäst att klä med polyester, som inte slakar vid fukt och är mycket starkt och lätt med fiberriktning längst med vingen.

Siden i god kvalitet kan beställas från Skrädderi Margareta i Halmstad (www.margaretassyatelse.se).

Beställning av material görs direkt från Hobbyträ och priset är inte mycket att kommentera eftersom jag tidigare beställt till mina egna konstruktioner och vet vad det kostar.

Jag hoppas att detta kan öka intresset att bygga denna mycket fina gamla modell samt att flyga den på jubi-

leumstävlingen i sommar! Jag vill slutligen passa på att tacka Martin Larsson, som gjort datafilen för spryglarna till Hobbyträ. Klart att beställa!

Lasse Larsson



Gurra Ågren med nybyggd "Viking" enligt ovan.

Motorer till salu

13 äldre glödstiftsmotorer ur medlems samling, alla nya eller i nyskick, men kan behöva rengöras:

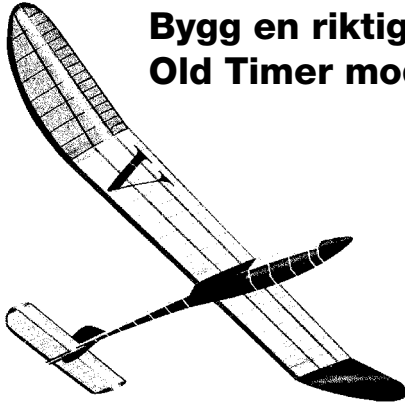
Webra Black Head 10 cc ; O.S. Max-6 1 cc ; O.S. Max-III .15 ; O.S. .15FP ; O.S. Max .25 BB R/C ; O.S. Max-I .35 R/C ; O.S. Max .49 R/C ; O.S. Max .50 R/C ; O.S. Max-H .60 ;

Super Tigre .29S ny i kartong) ; Super Tigre G.21 .40 R/C ; G.20 .19 R/C (i kartong) ; G.20 .23 R/C ; G.21 .40RV. Samtliga 400:00/st.

14 Samlarmotorer nya eller i nyskick:

Frog 150 Mk III (1965) 400:00 ; Webra Rekord II (1964) 425:00 ; D.C. 35 Glo (1951) 790:00 ; E.D. Super Racer (1969)(i kartong) 875:00 ; D.A. Satel-litt 1 cc (1958) 990:00 ; OK .074 (1950) 280:00 ; OK CO2 (1947) 310:00 ; H.P. 40R-PR Pylon (1971) 500:00 : E.D. Racer Mk V (ny i kartong) 990:00 ; USTCAM 1,5 cc KP-AC (ny i kartong med "pipa") 350:00 ; Super Tigre G.21 .40 RV R/C (ny i kartong) 690:00 ; MVVS 6,5 FR Pylon (ny i kartong) 625:00 ; Kosmic Komet K.15 Glow (1966) 990:00.

Taplin Tempest 3,46 cc R/C, 800:00. Ulla-Britt Bengtsson, tfn 0322-635078, e-post ubbe45@telia.com



Bygg en riktig Old Timer modell !

Victory, segelmodell i klass A2.Sp.v.167 cm. konstruerad av Hans Hansen 1953. Tillverkad av DMI.

Böcker.

Hobbyboken 1949, med bl.a Björn Karlströms K Jagare med g motordrift eller kolsyremotor. Modellplansflygning av Harald Martin från 1934! innehåller bl.a c:a 90 bilder och illustrationer. Vill du ha min lista över ritningssortimentet, skicka 2 st 6 kronors frimärken.

Arne Andersson, Bagaregatan 24 B, S- 611 31 Nyköping. tfn 0155 28 68 52. 073 904 42 15 e-post arnea@ebrevet.nu

Foton ur medlemmarnas album.

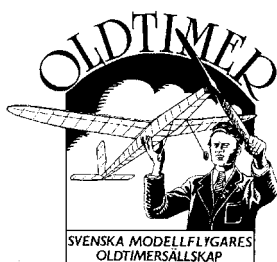
Bidrag från Inge Ahlin och Gunnar Ågren.



Tre unga Sala-pojkar med mycket olika modeller. Från vänster Stig Åström med Isacsons J 29:a, Inge Ahlin med "Billy Boy" och Ove Martinsson med "Diesel-Scout". Fotot taget 1948.



En ung Gunnar Ågren tävlade med den här Komet-försedda modellen på Skarpnäck 1951. Ritningen är eventuellt hämtad ur Air Trails och Gunnar undrar om någon känner igen den?



Nr:1 2010

SPECIALTIDSKRIFT FÖR MODELLFLYGARE

Nästa nummer (2/2010) beräknas utkomma i juni 2010