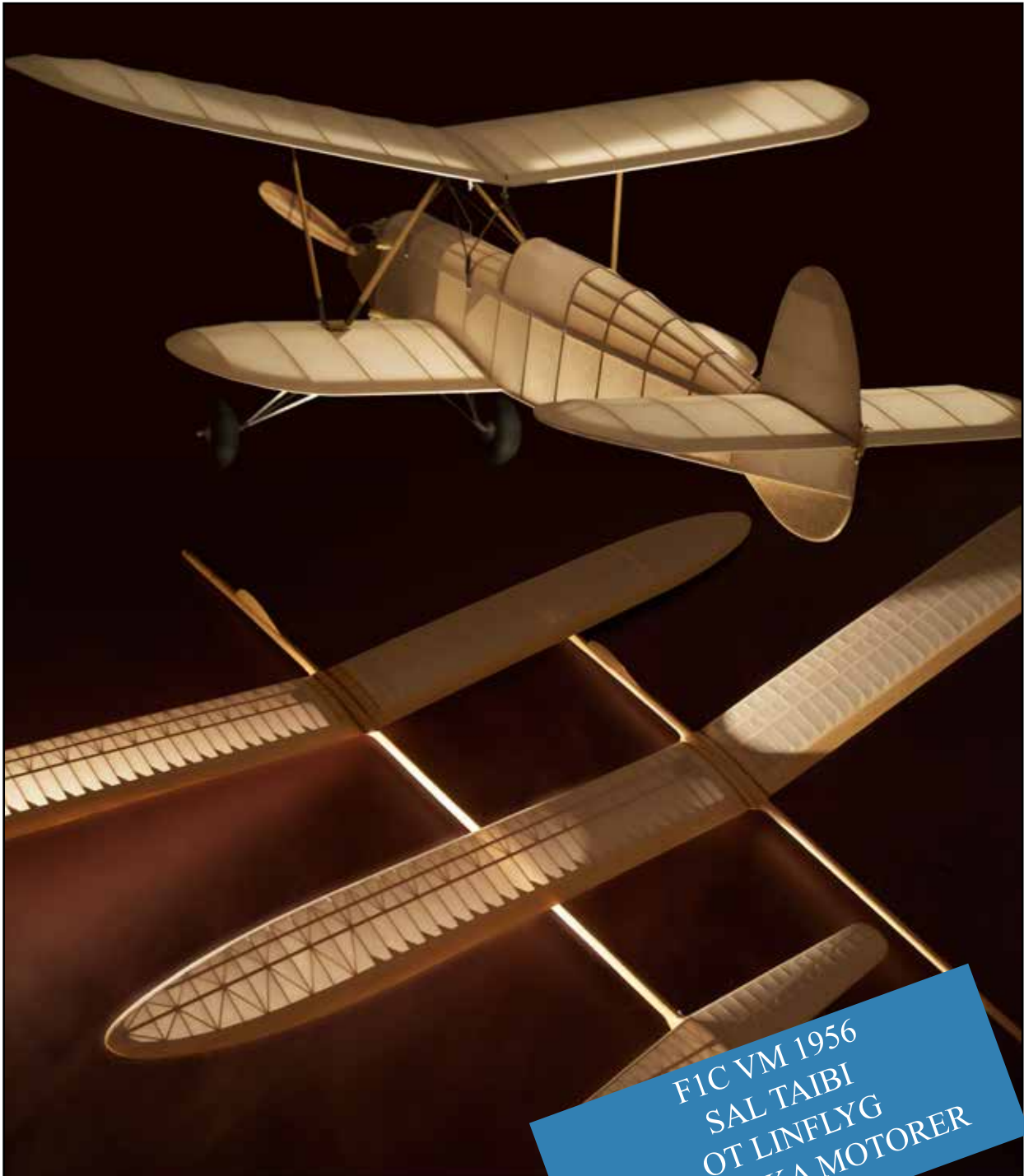


OLDTIMER

SPECIALTIDSKRIFT
FÖR MODELLFLYGARE

Nr: 2 2013



FIC VM 1956
SAL TAIBI
OT LINFLYG
UNGERSKA MOTORER



OLDTIMER
ORGAN FÖR SVENSKA
MODELLFLYGARES
OLDTIMERSÄLLSKAP

Arg.41. Nr 2/2013
Red. Sten Persson

Styrelse:
Ordförande:
Per Nilsson
Tfn 070-438 52 06
per.nilsson.microro@gmail.com

Sekreterare:
Pär Lundqvist
Tfn 076-810 03 05
lundqvist@veinge.nu

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

Bo-Eskil Nilsson
Tfn 0411-522 609
boeskil.nilsson@bollerup.se

Lars Tolkstam
lars.tolkstam@ericsson.com
Tfn 019-320 952

Ledamot RC:

Ledamot Linkontroll:
Alf Eskilsson
Tfn 0300-777 66

Sven Landervik
Tfn 0703 542 401

Suppleant:
Lars Karlsson
Tfn 0493-122 36

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

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

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

SAM Chapter 67 Sweden

Manusstopptid:
Nr.4 2013: 26 september.



Kära medlemmar och Oldtimervänner!

En eftermiddag i början av maj när det äntligen kommit vårvarme stämde Sten Persson, Kurt Sandberg och jag träff på Revingefältet. Vindriktning och kossornas läge fick bestämma startplats så vi lade vår depå i vindskydd av en gammal samlingslokal i västra delen av fältet. Nu gällde det att se om kärorna klarat flytt och lång vintervila och om de var mogna för Vårtävlingen nästföljande vecka.

Först ut var Sten, vars trogna Mjölner steg snyggt på linan. Men helt oväntat kom en kastby när kärnan var på toppen - vingen knäcktes på mitten. Ack ja. Hem och reparera...

Kurt startade sedan sin ännu trognare KS-46 och det gick bättre. Trim och fusning funkade bra. Kurts fantastiska evighetsmodell!

Sen var dags för min gamla Draken som steg med raketfart och kopplade ur redan på väg upp, men i övrigt flög rätt bra. Men varför kopplade den ur? Trots 1,5 mm startkrok från kassören.

Jag drog sedan min AH-20 Cumulus och det gick nog bra. Jag säger "nog" eftersom kärnan befann sig mitt i solen, så att jag inte kunde avgöra när jag skulle koppla. Sten såg sedan när den fusade i vild luftcirkus Varför så våldsam fusning? Får nog fråga vår teoretiker Kenneth Nilsson vid tillfälle. Kanske vid Teoriseminariet på Rinkaby fredag kväll 9 augusti.

Slutligen luftade jag min A1:a Gladan. samma problem här. Kärnan rätt upp i solen så jag såg den ej. Enligt Sten kopplade jag ur medan den steg. Stallade sedan ner utan att kurva. Why?

En del problem alltså. Kanske är det detta oförutsägbara som trots allt är en del av charmen med vår hobby? Lite trist när det inte funkar, men desto roligare när det går bra!

Halvannen vecka senare var det så dags för Vårtävlingen men vädret var oss ej nådigt. Efter omröstning bland närvarande friflygare beslöt tävlingsledareparet Thomas och Birgit att ställa in.

Men vi ses väl på Jubileumstävlingen och OT-SM med Årsmöte 8-11 augusti?

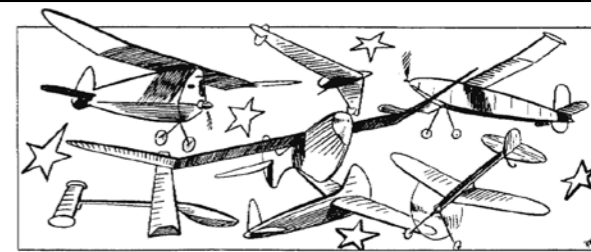
Per Nilsson
...som dock fann viss tröst i att han på grund av inställd tävling istället hann hem till allra sista föreställningen av den vackra filmen "Renoir" på Röda kvarn...

För bidrag till detta nummer tackar red.:
Kenneth Nilsson, Alf Eskilsson, Boris Borotinskij, Sven Landervik.

Omslagsbilden.:

Omslagsfotot fick Red för några år sedan av en tysk oldtimare, som tydligen kan både bygga och fotografera. Hans namn har tyvärr fallit bort, men fotot visar en fransk "Pinocchio II" och två exemplar av Lindners "Spinne". Se vidare sidan 6.

VÄLKOMNA TILL OT-SM OCH JUBILEUMSTÄVLINGAR på Rinkabyfältet den 8-11 Aug. 2013



Vägbeskrivning: I centrum av Rinkaby, väg 118 mellan Kristianstad och Åhus finns en vägs skylt "RINKABYFÄLTET". Följ den här vägen ca 1 km tills Du på höger sida ser den militära förläggningen. Tävlingsplatsen markeras på en tavla på höger sida av infarten till förläggningen.

Inbjudan gäller alla OT-flygare från hela Världen!

Tävlingsdagar och klasser:

Torsdag Jubileumstävlingar, klasser: Wakefield och S-int båda med senaste konstruktionsår 1953.

Samling kl. 14.00 vid mäss B.

Fredag Klass OT-RC III samling kl. 10.00 vid mäss B.

Fredag Klass A, A2 och F-Klassisk.

Samling kl. 13.00 vid Mäss B för information och utdelning av startkort.

Tävlingen genomföres utan periodindelning mellan kl. 13.30-18.30, med Fly-Off kl. 18.45.

Lördag Klass B, C, F-Nostalgi, S1 samt A:1.

Söndag Klass D, G:int, S2, S3 samt S:int.

OBS! Klass D: Modeller konstruerade före 1954. Fri motormängd och **markstart (bordsstart gäller)**. OBS! Klass G:int. Modeller konstruerade 1954-65. Modellerna 1954-57 med 80 gram motor och **handstart**. Modellerna 1958-65 med 50 gram motor och **handstart**.

För båda dagarna gäller följande:

Samling kl. 09.00 vid Mäss B för information och utdelning av startkort. Tävlingsarna genomföres utan periodindelning mellan kl. 09.30-16.00, med Fly-Off kl. 16.15. Efter varje flygning vänligen lämna Ditt

startkort omgående till sekreteriatet för registrering.

Utrustning/hjälpmiddel för termik-registrering är ej tillåten. Linlängd 50 eller 100 meter avgörs av tävlingsledningen. Kontroll av linlängd kan ske vid tävlingsplatsen. Tävlingsledningen har rätten att ändra tider och tävlingsklasser beroende på vädersituation eller andra omständigheter. Skriv gärna Ditt mobilnummer på modellerna. Lämna även mobilnumret till sekreteriatet.

Årsmötet blir Lördagen kl:18.00 i förläggningens matsal. Middag serveras i samma lokal strax efter mötets slut omkring kl:19.30. Frukost för lördag och söndag serveras också i samma lokal från kl: 07.45.

Logi mäss B och C har god standard med 1, 2 och 4-bäddrum. Pris per bädd och natt 150 :- inkl. sänglinne, handduk och städning.

Logi logementet i flerbäddrum. Pris per bädd och natt 100:- inkl. städning, men utan sänglinne och handduk.

Kostnad: Middag 200:-, Frukost 90:-, Startavgift 65:- för första modellen, därefter 35:- per modell.

Anmälan görs skriftligen på bifogad anmälningsblankett enligt anvisningar på blanketten. Blanketten är avsedd för endast en tävlande. Äkta par där båda tävlar skickar därför två blanketter, men med notering beträffande mat/logi endast på en blankett.

Våra nordiska deltagare betalar avgiften på tävlingsplatsen i sekreteriatet i SEK och helst i jämna pengar.

Information om tävlingen lämnas av: Thomas Johansson tfn 046-248 537 samt Sven Landervik tfn 0703 542 401

Hjärtligt välkomna! SMOS tävlingskommitté.

Kallelse till årsmöte

Medlemmarna i Sveriges Modellflygares Oldtimersällskap kallas härmed till årsmöte. Årsmötet hålles i Rinkaby-förläggningens matsal lördagen den 10 augusti 2013 kl. 18.00. Vid mötet avhandlas sedvanliga årsmötesförhandlingar.

Eventuella motioner skall vara styrelsen tillhanda senast den 15 juli för att kunna behandlas på mötet. Prisutdelning kommer att ske i samband med mid-dagen.

Styrelsen

Påminnelse om Riksmästerskap i Friflygande Skala den 6 juli!

Se inbjudan och närmare information om tävlingen i OLDTIMER nr 1/2013, men med följande ändring:

För anmälan och upplysningar v.g. kontakta endast Anders Sellman, tfn 042-995 65

E-postadress:
anders_sellman@yahoo.se eller inst.-finmekanik@telia.com.

Anders Sellman

HOBBYTRÄ I GNARP

Via hobby-pressen har vi under våren fått veta att ägaren till en av Sveriges sista källor till balsa av hög kvalitet ska sluta sin verksamhet. Stor oro över att vårt livselixir ska försvinna har bl.a. resulterat i rykten att den nye ägaren inte är intresserad av att fortsätta förse oss med balsa och andra livsförnödenheter.

För att ta reda på vad som gäller tog vår ordförande nyligen kontakt med ägaren Göran Lindqvist. Denne berättade då att han i samband med pensionering i juni säljer firman till en person, som från och med i höst kommer att fortsätta driva verksamheten – förhoppningsvis under samma firmanamn – i Älvdalen.

Nya tävlingsklasser inom Friflyg, F1A-2, F1B-2 och F1C-2

SMFF:s förbundsmöte 2013 instiftade tre nya tävlingsklasser inom friflyg. Anledningen är att FAI-klasserna, F1A, F1B och F1C har blivit alltmer högteknologiska och dyra. Sverige har ständigt framgångar i dessa klasser, men vi är för få och är måna om att få nya friflygare.

De nya klasserna F1A-2, F1B-2 och F1C-2 är enklare varianter av FAI-klasserna. Vissa tekniska konstruktioner saknas, men modellerna uppfyller kraven för att få tävla i alla FAI-tävlingar. Byggsatser finns att köpa på marknaden förutom C-klassen, till en bråkdel av vad ett färdigbyggt FAI-plan kostar.

De nya klasserna kommer att ha ett eget mästerskap i Sverige om intresset blir tillräckligt. Deltagarna i FAI-tävlingar kommer att ingå i den totala prislistan. Dessutom upprättas en separat prislista.

Information

Ytterligare information om vilka modeller som finns på marknaden och vilka tävlingar som planeras kommer att delges i vår tidning Modellflygnytt. (Se nummer 2 2013).

Det går även bra att kontakta Inge Sundstedt på följande e-postadress:

familjen.sundstedt@spray.se

Tfn 0241-108 31, mobil 076 1091 226

Webbtips: Att praktiskt taget allt går att söka upp på Internet vet vi, men snabbast går det om man redan har en adress. Tipsen denna gång riktar sig i första hand till skalabyggarna med några adresser till små firmor, som säljer bl.a. motorattrapper, motorkåpor, piloter, kabinhuvar etc., lämpliga för friflygande skalamodeller:

<http://stores.ebay.co.uk/Petes-Pilots>
www.TailSpinAviation.com/fm
www.parkflyerplastics.com
www.williamsbrothersmodelproducts.com
www.perfect-pilots.co.uk
www.shortysbasement.com

StenP.

REGIONOMBUD !

I de byggsatser som kommer att finnas till försäljning på vårt museum i Simrishamn kommer vi att lägga in en lista över alla våra Regionombud.

Tanken är att den som köper en byggsats och är osäker på någon detalj i bygget, skall kunna kontakta

närmaste Regionombud för att be om hjälp med att tyda ritningen eller fråga om något byggtekniskt problem.

Vi vet förstås att ni kommer att göra ert bästa och med er långa erfarenhet ge de råd som behövs. Kanske kan ni också rekommendera dem att bli medlemmar i SMOS

Per Nilsson

REGIONOMBUD FÖR SMOS

För Skåne-Blekinge	Thomas Johansson.	Närke-Västmanland	Göran Larsson
Småland-Öland	Bengt Åhman	Uppland	Gunnar Ågren
Gotland	Evert Östermark Visby	Dalarna	Inge Sundstedt
Halland	Sten Persson	Gästrikland och	
Västra Götaland	Lennart Flodström	Hälsingland	Lars Eriksson, Sandviken
Storstockholm	Anders Sjöberg	Mellannorrland*	Sofia Holmbom
Östergötland och		Övriga Norrland	Torbjörn Ahlfort, Luleå
Södermanland	Kent Josefsson		
Värmland	Christer Jansson		

*Jämtland-Härjedalen-Medelpad-Ångermanland. V.G. se matrikeln för adress och telefonnummer.

Vårtävlingen som kom av sig

Årets OT-Vårtävling var planerad till Pingstafton den 18 maj, men då väderprognosen pekade på stark, byig vind beslöt tävlingskommittén att flytta tävlingen till den 19 maj.

Då söndagen grydde hade visserligen vinden avtagit, men i stället kom regnet. När nederbörden väl slutat var molnhöjden låg och fältet alldeles för blött för friflygarna.

Närvarande radioflygare beslöt dock att genomföra en tävling. I OT-RC gäller det att glidflyga i exakt 4 minuter efter högst 4 minuters motortid (kallas 4+4). Om man dessutom lyckas landa högst 15 meter från ett förutbestämt landningsmärke får man extra poäng. På grund av den låga molnhöjden beslöts att denna gång använda tävlingsformen 2+2.

Thomas Johanssons "Play-Boy" visade sig ha (alltför) goda glidflygegenskaper. Båda flygningarna resulterade i övertid, men hans skicklighet vid spakarna gav landningsbonus.

Owe Carlsson hade med sig en "Skyscooter" och en "Radio Queen", den senare flugen av Patrik Gertsson. Båda modellerna hade betydligt högre sjunkhastighet än "Play-Boy" och den låga molnhöjden gjorde att ingen av dem kunde komma högt tillräckligt för att få 2 minuters glidflykt.

Owes sista flygning blev dramatisk då modellen försvann i de grå molnen och såväl pilot som åskådare fick för en kort stund leta efter den på himlen. När den åter visade sig var den långt borta på låg höjd, så det blev ingen landningsbonus.

Tävlingen gav mersmak och vi hoppas därför på stora startfält i OT-RC och OT-RC III vid SM i augusti.

Sven Landervik

RESULTATLISTA Vårtävlingen 2013

Klass: OT-RC

1	Thomas Johansson	Play-Boy	122	139	261
2	Owe Carlsson	Sky-Scooter	79	59	138
3	Patrik Gertsson	Radio Queen	72	52	124



Ovan de tävlande med sina modeller: Patrik Gertsson (till vänster), Thomas Johansson och Owe Carlsson.



Till vänster, samlingen på pingstdagens morgon. Där finns främst Patrik Gertsson och Birgit Johansson som håller Thomas Play-Boy.

Övriga tar skydd för nederbörden under taket för försvarets informationstavla.

PINOCCHIO II

Modellen här nedan presenterades i Le Modèle Réduit D'Avion's februari-nummer 1949 som en robust friflygmodell för nybörjare. Med en spännvidd på strax under 60 cm är den avsedd för dieselmotorer på 0,5 – 0,8 cc och är konstruerad för att – isärtagen i alla sina beståndsdelar – kunna transporteras i en liten väska eller kartong, något som var en fördel under en tid, då allmänna transportmedel för de flesta var enda alternativet.

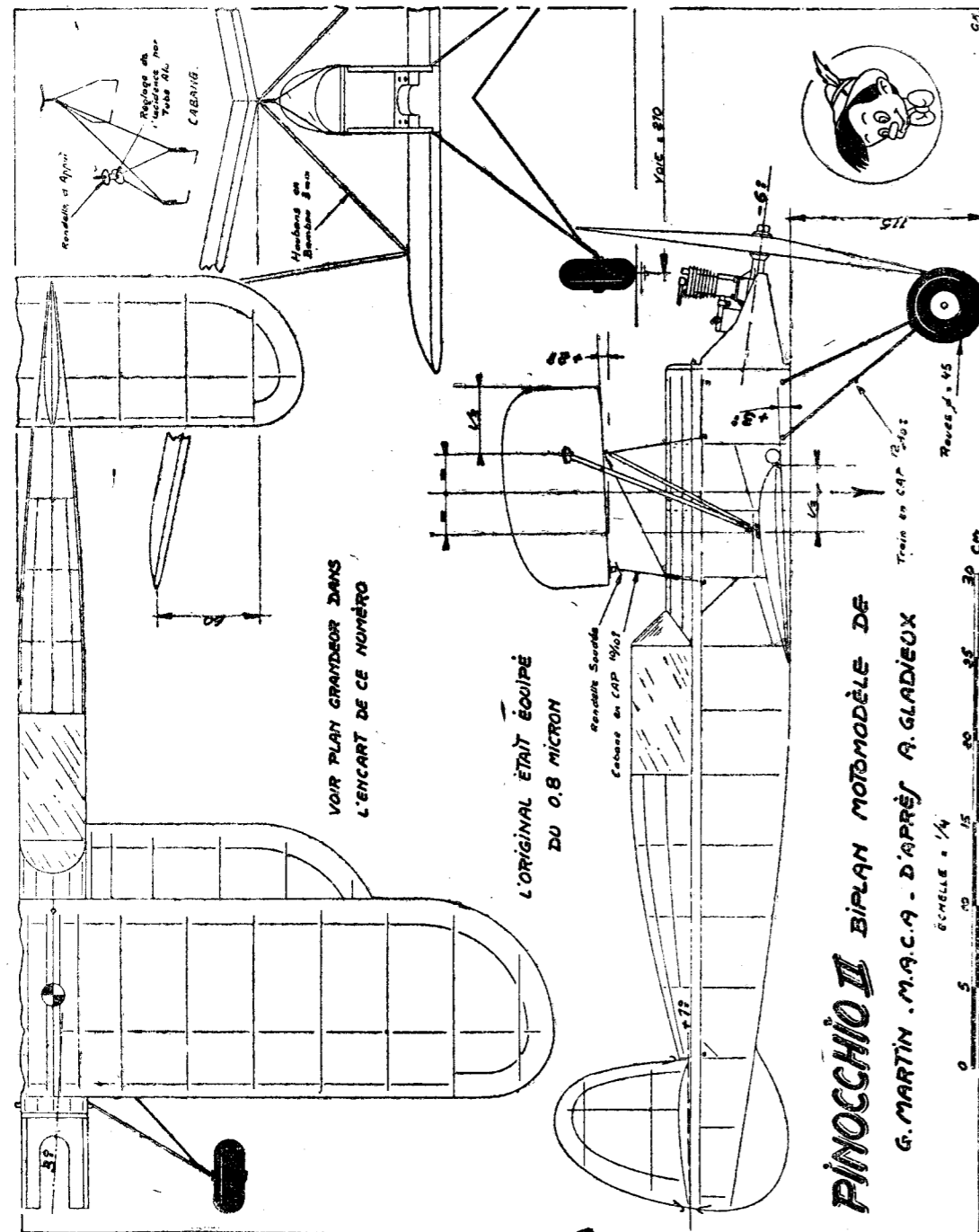
"Pinocchio II" föregicks 1940 av en endast något större "Pinocchio", konstruerad av A. Gladieux, en pionjär inom modellmotorområdet och grundare av anrika motortillverkaren Micron. Med en 1,5 cc bensinmotor var den tvungen att bära inte bara tändutrustning utan också batterier, med åtföljande

hög vingbelastning. Med dieslarnas ankomst öppnades nya perspektiv och Gladieux's lilla biplan (eller sesqui-plan?) omarbetades av kollegan G.Martin.

Med tanke på ursprungslandet är "Pinocchio II" ganska konventionellt uppbyggd, med undantag för konstruktörens aversion mot gummiband! Sålunda hålls samtliga vinghalvor, fena, landställ och baldakin på plats medelst små hakar av 0,8 mm pianotråd. Det demonterbara motorfästet hålls däremot på plats med ett par stadiga gummiband!

Ritning i skala 1:1 till denna lilla charmiga OT-modell medföljde ovan nämnda nummer av M.R.A. och för ev. intresserade byggare kan red. kopiera densamma.

Sten P.



F1C 60 år – Del 5



Med England som värdnation avhölls 1956 års VM i F-klassen för sista gången på årlig basis. Efter återbud från bl.a. Sovjet samlades 57 tävlanden och en mängd supporters på ett tidvis regnigt Cranfield. Arrangemanget lär ha varit utmärkt med bl.a. snabb avisering av flygresultaten.

Ett stort antal modeller sågs bita i gräset (och betongen), mest p.g.a. trimsvårigheter, men också p.g.a. vingfladder då vattendränkta vingar tappade stadgan. Som exempel hade det finska laget förlorat tre modeller redan vid tävlingens början och även svenskarna utmärkte sig härvidlag.

Markstart var fortfarande obligatorisk (för sista gången), vilket i de flesta fallen betydde vertikalstart med modellen stående på stjärten. Detta delikata förfarande kostade en del modeller, men också flera diskvalificerade starter då man tänjde alltför mycket på reglerna.

Vädret denna augustidag var ombytligt med mycket lite termikaktivitet. Avgörande var alltså modellernas verkliga prestanda och tillförlitlighet när det gällde trim, motorhantering och timerfunktion.

Samtida skribenter menade att många modeller var potentiella vinnare, men det engelska laget (Ron Draper, Dave Posner och Michael Gaster) med sina högtflygande modeller blev snart favoriter. Uppstickare var Silvio Lanfranchi (igen!), som proxyflög Larry Conovers "Lucky Lindy" från USA samt E. Fresl från Jugoslavien och C. Bergamaschi från Italien.

Liksom föregående år fick tävlingen avgöras i en fly-off. Innan dess hade fjolårsvinnaren M. Gaster missat en säker fly-off-plats då han i andra starten råkade slå till stabilisatorn med åtföljande stall till marken. Fresl och Bergamaschi sakande bara ett par sekunder från full tid, så det blev ej oväntat engelsmännen D. Posner och R. Draper, som skulle göra upp om tättplatserna med L. Conovers proxyflugna modell.

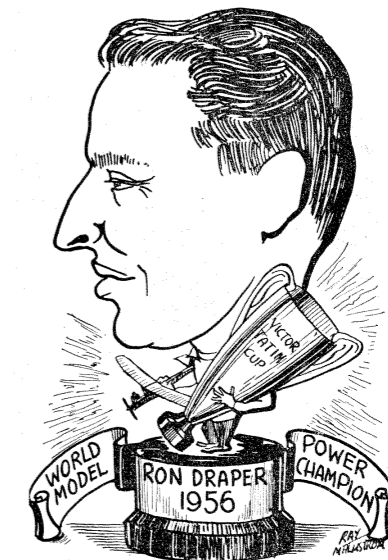
Alla tre startade nästan samtidigt och modellerna

kretsade tillsammans över fältet i nästan perfekt väder. Posners "Dream Weaver" hade högst utgångshöjd trots snålt tilltagen motortid och något lägre låg Drapers "Crescendo" och Conovers "Lucky Lindy". Den senare hade lägst utgångshöjd, men med sin större spännvidd det bästa glidet. Det blev Drapers "Crescendo", som efter 5 min. och 20 sek. landade sist och blev slutsegrare.

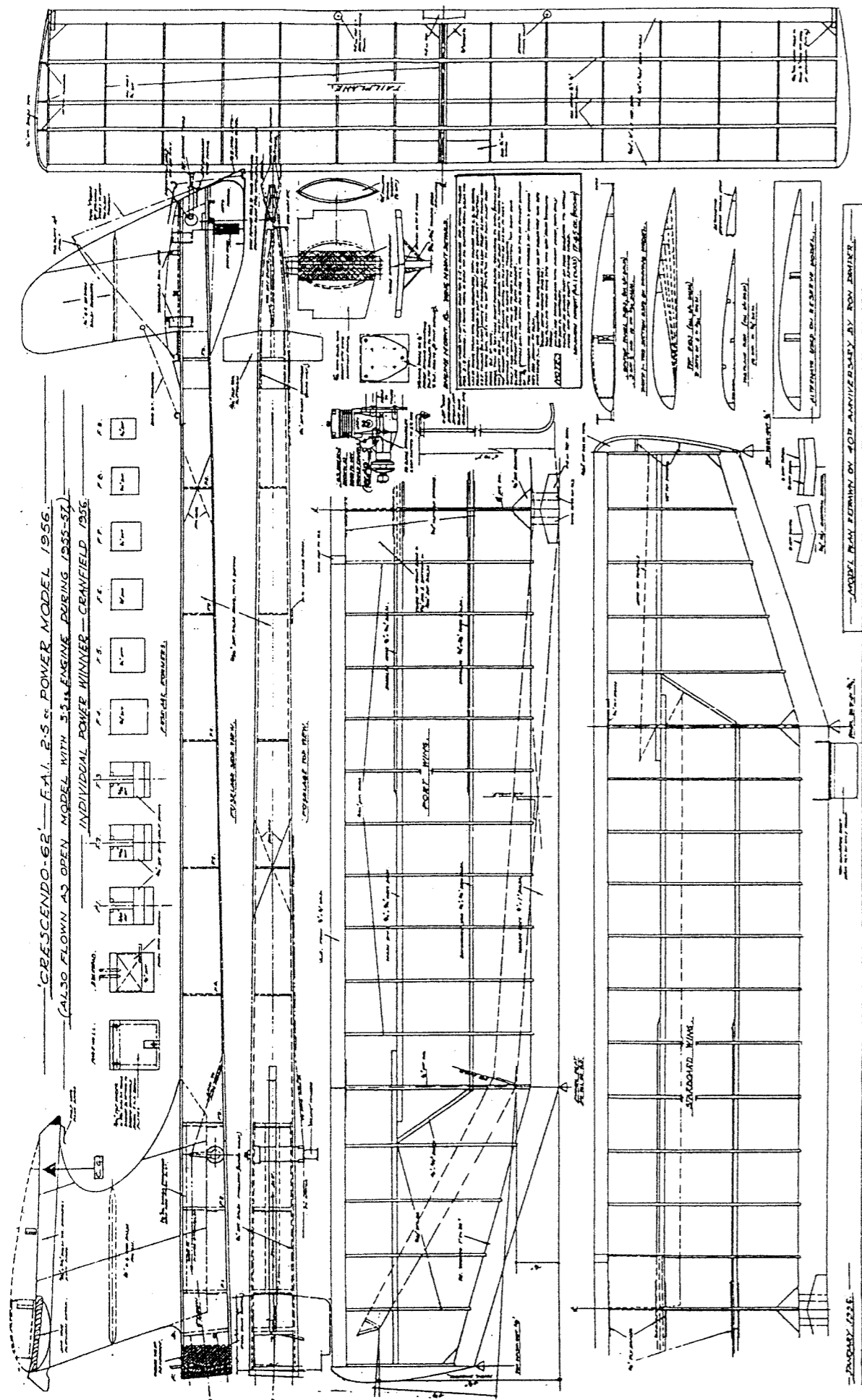
Med tre undantag var de deltagande modellerna av pylontyp och med betydligt smärtare kroppar, då kroppssektionsregeln nu var borttagen. En trend mot större modeller än tidigare vad dessutom märkbar, men även flera modeller med 1,5 cc-motorer var anmälda.

Motorvalet var fortfarande en öppen fråga och av 109 invägda modeller hade 80 stycken dieslar (Webra Mach I vanligast) och 29 stycken glödstiftmotorer.

Ron Drapers vinnarmodell var tämligen konventionell med hög pylon och flatbottnad vingprofil. Avgörande finesser var kanske autoroder, kopplat till motortimern, samt en vass O.S.-glödstiftmotor som kraftkälla.



...fortsättning
nästa uppslag.



Liksom K&B-motorns oväntade debut två år tidigare var uppdykandet av O.S.-fabrikens första 2,5 cc-motor en smärre sensation. Mr. Ogawa hade redan producerat flera sportmotorer av hög kvalitet, men detta var hans första motor med tävlingsprestanda, något som bekräftades av bl.a. R.H. Warrings test av en tidig O.S. Max-I .15 i Aeromodeller (se även OLDTIMER nr 1/2008)

Några andra, viktiga innovationer kunde inte 1956 års VM uppvisa, men samtida rapportörer noterade att de flesta gått över till radialmonterade motorer för att underlätta finjusteringar av motorriktningen samt att man nästan mangrant anammade användandet av urverkstimers. Drapers autoroder tillmättes stor betydelse, vilket ju också skulle visa sig bli standard inom kort.

Två tävlanden hade försett sina motorer med fällbara propellrar, något som också skulle bli standard – fast långt senare!

Från vårt land deltog Rolf Hagel och Hjalmar Fries. De placerade sig på 42:e resp. 24:e plats. Rolf hade flera nollor i protokollet efter spektakulära krascher, men Hjalmar hade kunnat få en bra placering om han inte hade misslyckats i sin första start.

Sten P.



Dramatisk Draper-start i regn.

NÄR, VAR, VEM? – Del 4

V.I.T.

V.I.T. står för 'Variable Incidence Tailplane' och är sedan länge i bruk på moderna friflygmodeller. Behovet uppstod först hos F-modellerna för att på ett säkert sätt kombinera ett snabbt, rakt motorstyg med optimal glidflykt. Till priset av ökad komplexitet kan således stig-och glidflykt trimmas in var för sig.

Pionjär på detta område var utan tvekan Hank Cole, som redan 1951 monterade en timer-reglerad flap på stabilisatorn (se Zaic 1955-56). Som redan beskrivits i OLDTIMER nr 2/2010 uppnådde han några år senare samma resultat med en rörlig ving-flap, men släppte sedan idén.

Den förste, som i större sammanhang använde V.I.T. som vi definierar det idag, var Vladimír Hájek från Tjeckoslovakien. Han kom på fjärde plats vid VM 1955 med sin "Raketa-5a", som fått sitt namn efter

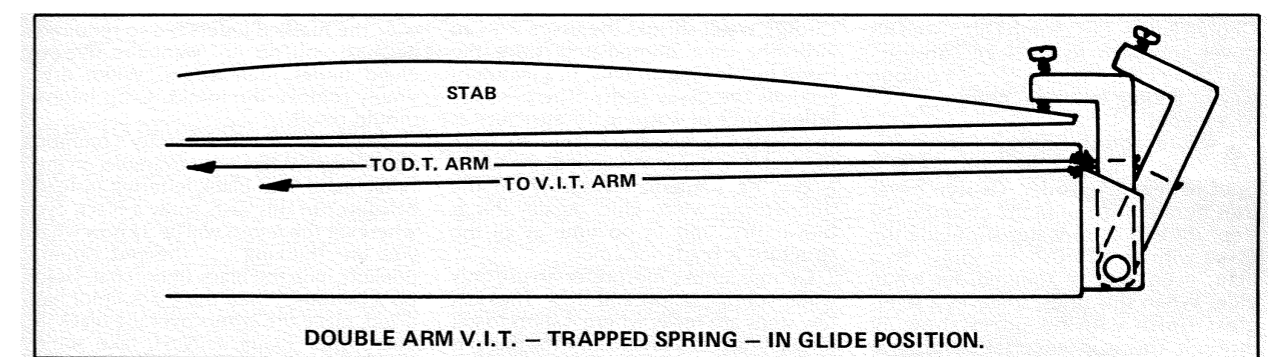
modellens snabba stig, förmodligen tack vare V.I.T. (ritn. Zaic 1955-56).

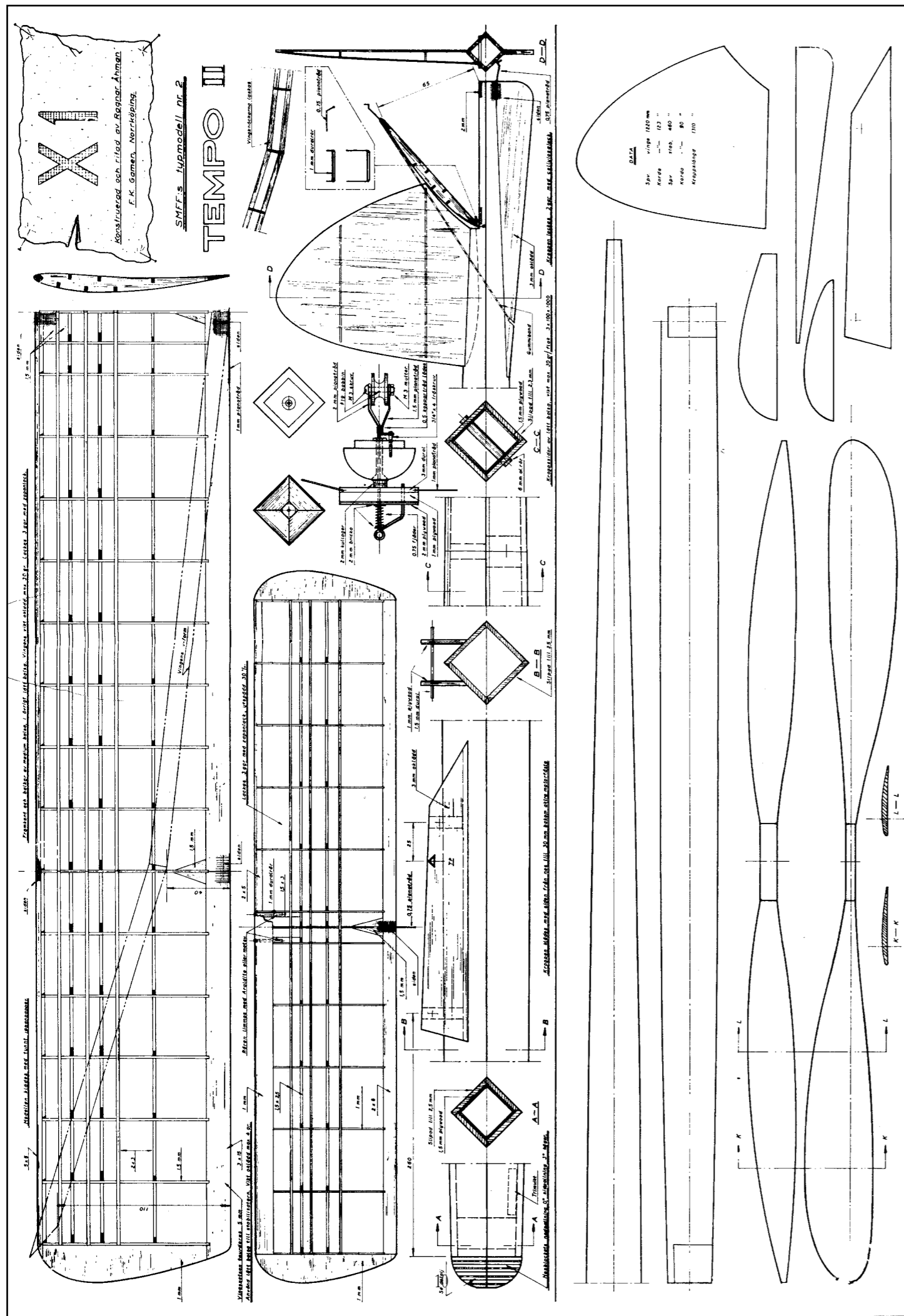
Med samma konstruktion avancerade han till andra plats vid VM 1958 (ritn. Aeromodeller 11/58).

Vid det laget hade en innovativ man på andra sidan klotet kommit till samma slutsats. Med sin "VH 704" belade Bond Baker från Australien tredjeplatsen vid samma VM. Stabilisatorn på hans modell (am 11/58) timerreglerades i två led; samtidigt som anfallsvinkeln ändrades tippades stabilisatorn för önskad kurva i glidflykten.

Att två av topplaceringarna vid VM 1958 utgjordes av V.I.T.-utrustade modeller noterades av bl.a. George French i England, som året därpå flög sin första V.I.T.-modell "Nightmare". 1960 följdes den av den sedermera mycket kända "Night Train", som han flög till en niondeplats på VM 1961.

Sten P.





Ragnar Åhman och "TEMPO II"

Då SMFF vid mitten av 60-talet önskade sig en lättbyggd men kapabel kursmodell i dåvarande klass C:2 (Wakefield) var det ingen tillfällighet att man vände sig till Ragnar Åhman, en av alla tiders främsta Wakefieldflygare i vårt land.

Ragnar började modellflyga redan på 30-talet och och så småningom blev Wakefield-klassen hans specialité. Han gjorde sin landslagsdebut 1955 och bidrog med sin 9:e-plats till svensk lagseger. Bästa tävlingsåret var 1955-56-57 med bl.a. SM-segrar samtliga dessa år och ny VM-lagseger 1956 i Höganäs med en 7:e-plats.

1964 blev ett topp-år för Ragnar och efter seger i Wakefieldklassen vid EM i SAAR samlade han tillräckligt med poäng för att bli den förste Wakefieldflygaren någonsin att erövra SMFF's elitmärke.

Före Wakefield-epoken bidrog Ragnar i början på 50-talet till att det spirande RC-intresset slog rot i vårt land och innan han gick bort 1992 hade han återvänt till RC-flyget och ägnade sig bl.a. åt sjöflyg inom Norrköpings RCK. Ragnar var en kunnig och lugn person och som expeditonsföreståndare i det tidiga SMFF anses han ha gjort en ovärderlig insats för SMFF's fortlevnad.

"Tempo II" är en typisk "Åhman-modell" såtillvida att den bär omisskännliga drag av Ragnars Wakefield-modeller både före och efter 1965. Redan 1955 hade han en grundtyp, som han sedan systematiskt utvecklade och förfinade. Eftersom våra G:nt-regler tillåter

modeller med 1965 som konstruktionsår så kan nog ingen gå fel om han/hon bygger "Tempo II"!

Fråga: någon som har en fullskalaritning att låna till Ritningsbanken för kopiering?

Sten P.



Matnyttigt om lim och färg

En förfrågan från vår kassör Ingvar Nilsson till Andrea Hartman om lämpliga färger för skalmodeller gav för en tid sedan upphov till en brevväxling, ur vilken vi kan bryta ut några intressanta synpunkter.

Som svar på Ingvars förfrågan berättar Andrea att hon med gott resultat använder Tamiyas vattenbaserade akryllack. Båda varnar dock för att använda alkohol typ T-Röd vid spädning, eftersom detta kan förstöra lackens egenskaper. I detta sammanhang avrådes också från spädning av PVA-lim med alkohol. PVA-lim (vitlim) i kraftigt utspätt skick är ju vanligt vid bygge och klädsel av skalmodeller, men försämras vid spädning med alkohol. Vår kemikunnige kassör kan för den intresserade förklara mekanismen bakom detta!

Pär Lundqvist har under 30 års skalmodellbyggande predikat värdet av lätta konstruktioner och påminner om att vitlim hör till de tyngsta typerna av lim, endast epoxi är tyngre.

Själv använder han vitlim endast som kontaktlim, då späder han med vatten till konsistens och utseende som fet mjölk. Härdning av den bestrukna ytan sker med

värme, t.ex. med ett strykjärn på 90 grader. Pär nämner att material, som strukits med förtunnat vitlim, får en häftyta, som knappast förändras med tiden och som kan "kontakthäftas" med värme efter flera år.

Som lim förespråkar Pär annars cyanoakrylat, helst den tunna varianten med sin unika, kapillära förmåga, som dock kräver noggrant hantverk.

Cyanoakrylat är tyvärr inte kompatibelt med balsalim, men kan göras kompatibelt om man väljer en tjock variant (t.ex. Biltomas billiga cyano) och späder detta med aceton. Man bör dock vara medveten om att det då mister sin kapillära förmåga...

Så länge modellerna inte ska utsättas för bränsle är vattenbaserade färger också Pär Lundqvists favoriter – de är lätta att blanda till önskad kulör, har utmärkt täckförmåga och kan därför spädas kraftigt.

Vid sprutning kan man med fördel blanda i "försumbart lite" diskmedel för att bryta ytspänningen. Färgen klarar i regel dieselbränsle, men måste lackas med klarlack för inomhusbruk för att stå emot glödstiftsbränsle.

Sammanfattade Sten P.

**Alf Eskilsson:
66 år som
modellflygare,
51 år som**

**STUNT-
FLYGARE**



Linflygare Alf Eskilsson berättar.

SMOS' ledamot för linkontrollgrenen är sedan länge en av eldsjälarna inom Kungsbacka MFK's linflygsektion och har stuntflygning som specialitet.

Han ombads för ett tiotal år sedan berätta lite om sitt flygande i linflygarnas tidskrift LINA, där vi saxat följande:

Modellbygge och modellflyg har alltid intresserat mig. Redan i sjuårsåldern satte jag igång. På den tiden var det modeller från Wentzels, Sigurd Isacsons och Clas Olsons kataloger som gällde. Det var skiktbyggda, icke flygande samt fackverks och spantmodeller. De som kunde flyga hade gummimotor. Många segelmodeller blev det också. Det enda lim som fanns på den tiden var Hobbylim och Karlssons klistor, båda cellulosalim. Jag minns att jag brukade blanda lim själv, celluloid och acetone.

Klädseln var som regel japanpapper, föga hållbart, som man klistrade fast och sedan spände med vatten. Modellerna kunde bli rätt så skeva ibland! Under en period i 15-20 årsåldern var intresset reducerat en del. Moppe, tjejer motorcyklar, ja ni vet. Under lumpartiden vaknade intresset till liv igen. Jag tjänstgjorde i flygvapnet, F 10 Ängelholm. Där mekade jag med J 29 Flygande Tunnan och SK 16.

LINFLYGET BÖRJAR

1962 kom jag i kontakt med Sven-Erik Martinsson som sysslade med linflyg, inga stora grejor, bara 1,5 cc. Jag hade köpt min första motor, en Cox Babe Bee 0.8 cc, den monterade jag i en "Biet" från Wentzels. 7 meters linor av svart björntråd och hemmagjort handtag. På en äng inte långt från vårt nuvarande fält i Kungsbacka skulle min allra första flygning ske! Sven-Erik provflög

och allt fungerade. Nu skulle jag prova. Upp kom den lilla maskinen, men lika fort ner! Efter några försök hade jag fått kläm på det hela och jag lyckades flyga några varv. Sedan blev jag för yr och tappade modellen med linor och handtag! Modellen efter Biet blev en Erik Björnwall-konstruerad "Bee-Bop" med en OS Pet 1,5 cc glödstiftare. Den drog lite mera i linorna, som nu bestod av tretrådig "Laystrate" wire. Men jag ville mer än bara flyga runt i planflykt.

Lindans på hög nivå:

Alf som instruktör i linflyg. Foto från Ingvar L. Nilsson



Förresten så är Eriks Bee-Bop ett utmärkt nybörjarplan, jag har genom åren lärt många flyga planflykt med den modellen.

AKG

Det fanns på den tiden ingen modellflygklubb i Kungsbacka, så vi tog kontakt med Aeroklubben i Göteborg, som höll till på F 9:s flygplats i Säve. Sven-Erik och jag packade in våra små kärror i min Volvo PV-57 och åkte iväg. Väl på Säve fick vi se något som vi aldrig sett förut. Där står en kille och flyger de mest halsbrytande manövrer med en STOR modell och över asfalten dessutom! Den mannen visade sig vara Sven Samuelsson, en av veteranerna inom linflyg i Göteborg. Planet han flög var en "Lark" med en Johnson 35 SS motor. Sven visade oss att det gick att flyga stunt med mindre maskiner också. Han hade en Wentzel "Fantom" med Webra "Rekord" 1,5 cc dieselmotor och en Aldrich "Peacemaker" med 2,5 cc Oliver Tiger diesel. Med på Säve var också Leif Kärrman som flög en Palmer "Thunder-bird" med Veco 35. Leif blev sedermera känd som motorguru och linbilsåkare.

Mitt nästa drag blev att genast köpa en Fantombyggsats och en Webra Rekord! Dessa tjänstgör fortfarande ibland. Med denna modell lärde jag mig flyga allt utom kantiga manövrer. Gick sedan över till Peacemaker med Webra "Mach 1" diesel. Vi byggde dem med hjälp av mallar som aeroklubben hade.

För närvarande finns just dom mallarna hos Lars Roos. De kommer förmodligen att hamna i Lina framöver.

FÖRSTA 35:an

Första "35-an" var en "Stuntmaster" (Scientific?) med McCoy 35, de motorerna kostade endast 35 spänn, vilket säkert många minns. De hade mycket fin stuntgång, men slets ut fort. Läste nyss en artikel om McCoy 35:an, där skriver man att oljeinblandningen skulle vara 27-29% vilket aldrig framgick av någon bruksanvisning. Vi körde med 80/20 blandning. Min första fullstunter blev en Mercury "Crusader". Byggde ett par sådana med Veco 35 motorer. Med dom lärde jag mig flyga kanter.

Sedan kom "Ares" som jag var frälst på i några år. Med Ares började jag tävla nationellt.

Ove Andersson och jag kom att mötas våren 1965 på en tävling i Motala. Ove flög också Ares den gången!

Dags att gå tillbaka några år i tiden igen! Inspirerade av att lära oss flyga stunt, reste så några medlemmar från Aeroklubben i Göteborg upp till Stockholm, närmare bestämt Bromma flygplats, för att där titta på Nordiska Mästerskapen. Året var 1963. Tävlingsplatsen var förlagd till en sidobana till stora stråket.

Jag minns att betongplattan lutade ganska mycket, något jag själv skulle få erfarenhet av ett par år senare! Där fick vi se dåtidens höjdare såsom Juhani Kari och bröderna Sundell, (Guy och Olof) från Finland, Eilif Madsen från Danmark och Ove Öster och Birger Quenild från Sverige.

Alla dessa piloter imponerade stort, särskilt Kari naturligtvis, med sina berömda fyrkantsmanövrer. Hans Veco-35:a hade en mycket bluddrig gång men vid varje hörn på manövrerna pep motorn till i rätt ögonblick. Efter att ha sett detta NM åkte vi hem med nya förutsättningar och vi visste vad som gällde; träning, träning och åter träning!

Året därpå, 1964, åkte AKG-stuntarna Clas-Olof Kall, Evert Heide, Leif Kärrman och jag själv till Danmark för att åse NM på Kastrup. Där kom jag i kontakt med Göran Aronsson och Peter Evers. Göran flög sin mycket udda men tuffa "U-Name-It"/Trident och Peter flög Ares. Albert Svensson från Danmark flög också Ares.

Väl hemkomna från Danmark, köpte Clas-Olof och jag varsin Ares-byggsats samt Veco och Johnson-motorer. Vid bygget upptäckte vi att det var mycket lätt att få vingen skev.

I övrigt var det en hyfsad byggsats. Planen blev ganska lätta, c:a 1150 gram. Linorna vi använde på den tiden var 3-trådiga "Laystrate". De var lödda och krävde noggrann rengöring mellan flygningarna. Det blev också lätt kinkar på dem. Dagens linor är ju otroligt mycket bättre.

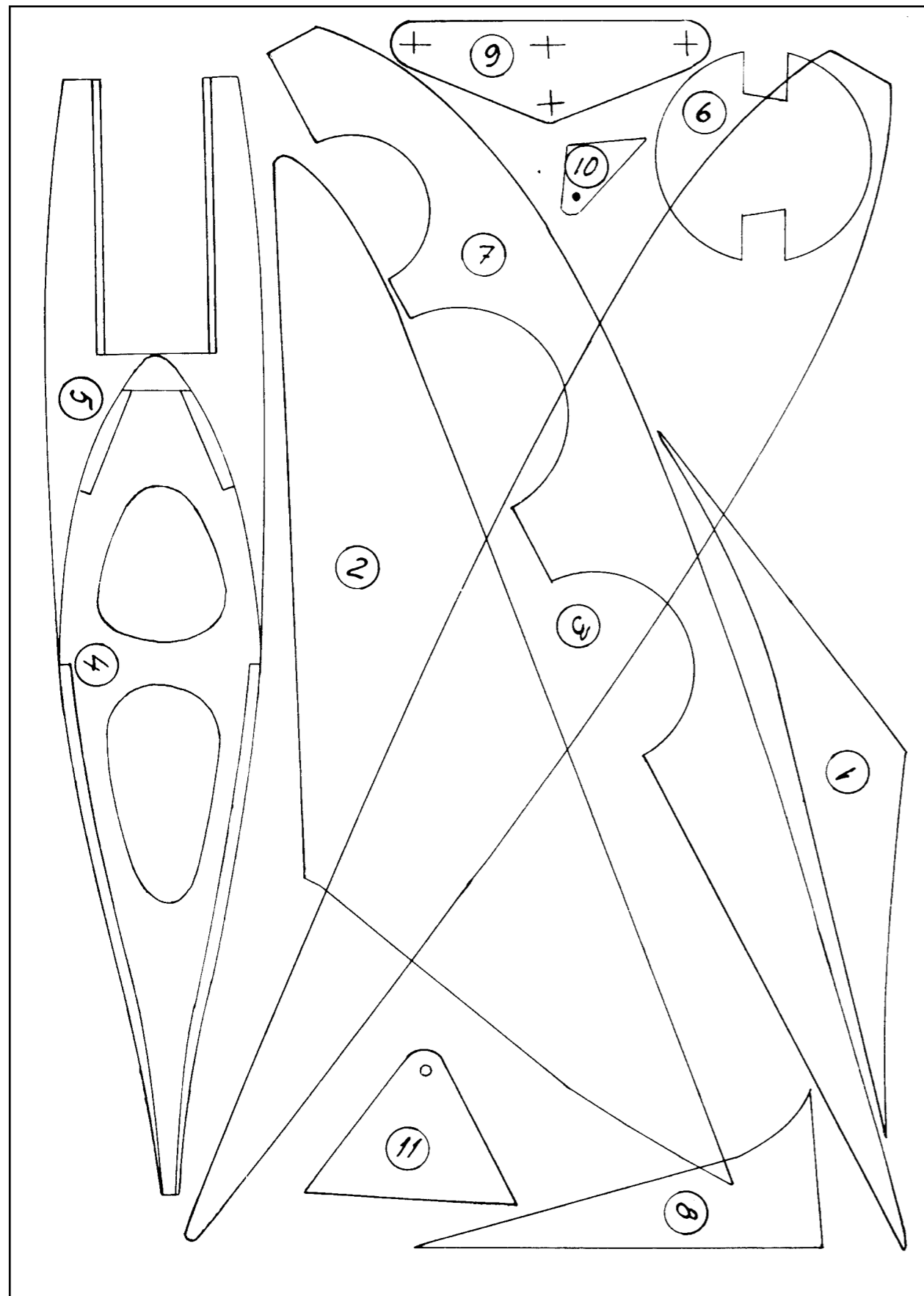
Handtagen som användes var för det mesta "Ez-Just", de fanns i två storlekar, 4 tum och 5 tum. Faktum är att jag fortfarande använder dem. Innan vi hade eget fält fick vi träna på olika fotbollsplaner i Kungsbacka. Dvs det gick ju bra tills vi blev störda av folk som tvunget skulle sparka boll där.

Vi åkte ibland in till Göteborg. AKG fick hålla till på Säve flygfält som tillhörde F9. Där fick man för det mesta träna ostört. Om det skulle starta eller landa någon Hawker Hunter eller liknande, så kom personalen ut till oss och bad oss pausa en stund!

Det blev mycket träning över asfalt på den tiden. Nu började vi känna oss mogna för att börja tävla!

Alf Eskilsson

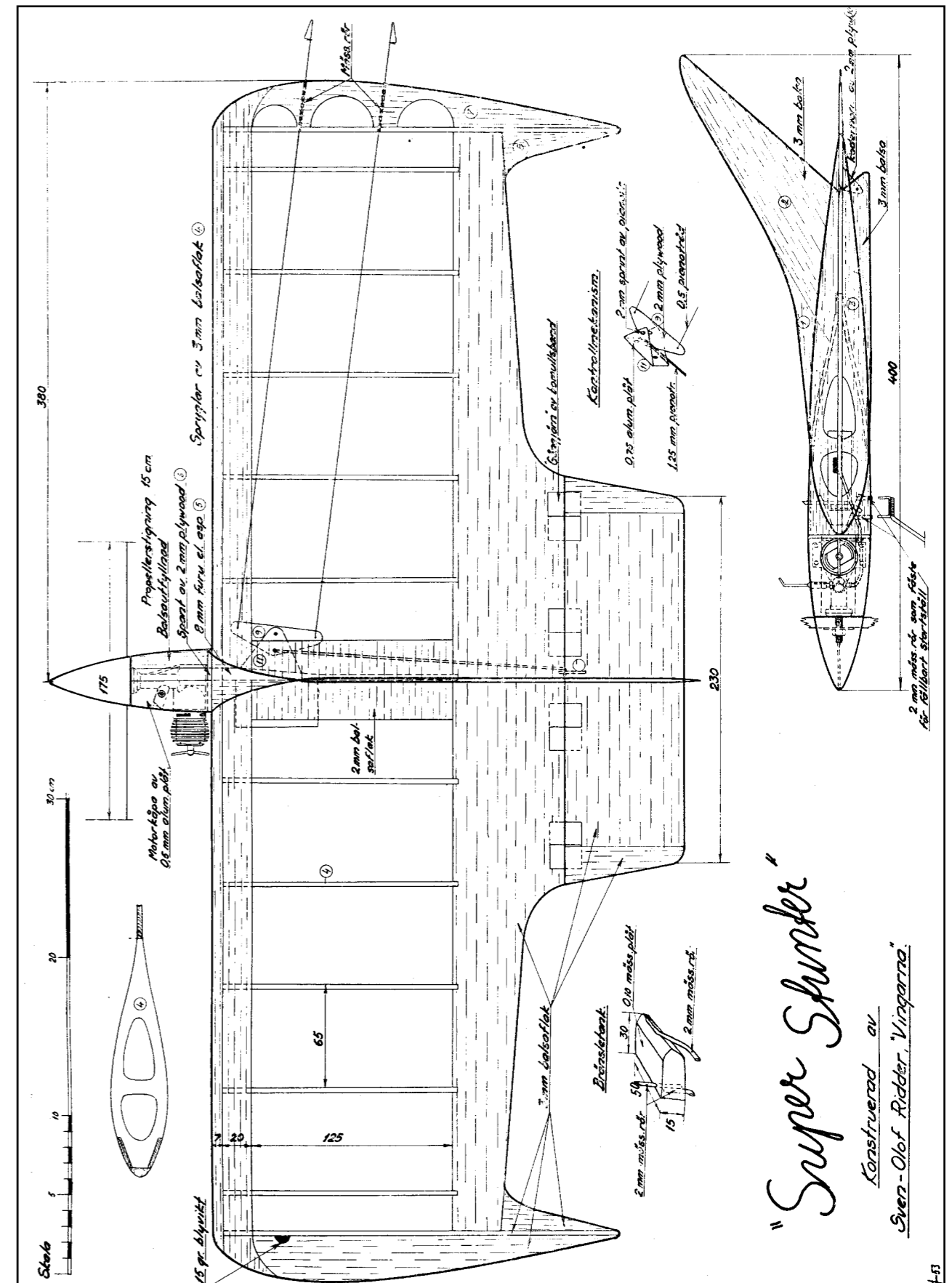




SUPER STUNTER konstruerades 1952 av nyss avlidne Sven-Olov Ridder, som då ansågs vara en av Sveriges främsta stuntflygare.

Vid presentationen i tidningen LOOPING uppgavs Super Stunter under 1952 ha vunnit samtliga de täv-

lingar, som den ställt upp i. Modellen är avsedd för en 1,5 cc-motor, men koefficienter för uppförstoring för att passa större motorer finns angivna. Modellens uppbyggnad är synnerligen enkel, men liksom när det gällde Sven-Olovs tidigare friflygmodeller så har han



"Super Stunter"
Konstruerad av
Sven-Olov Ridder "Virgarna"

inte gjort avkall på det estetiska – en svarvad spinner i lind och motorkåpa av 0,5 mm aluminiumplåt bidrar till en viss elegans!

Originalen gjorde c:a 90 km/tim och vägde endast 240 gram. Tyngdpunkten angavs ligga i ett område 38 – 42

mm från framkanten. Sven-Olov var förmodligen vänsterhänt, men givetvis kan ok och linor lika bra monteras i vänster vinghalva!

Sten P.

Modellflygande i eftertankens kranka blekhet del 2

Av Kenneth Nilsson, mars 2012

Ryggflygning

Under åren har den nu äldre och något visare ynglingen av och till funderat på vad som hände, samt sent omsider analyserat detta. Det visar sig då att förlusten av stabilisatorn flyttar fram tyngdpunkten till ca 30 procent amk. Vingen har för positiva anfallsvinklar ett nosermoment, som inte kan balanseras. Av vindtunneldata (Schmitz, se t.ex. figur 2) framgår dock att det finns en tippstabil trimpunkt för en negativ anfallsvinkel med en negativ lyftkraftskoefficient, som resulterar i betydligt ökad fart (beräkningar pekar på ca 70 procent högre än normal, vilket stämmer med dimmig minnesbild) och sjunkhastighet. Så jo, ynglingen såg rätt, kärran flög på rygg!

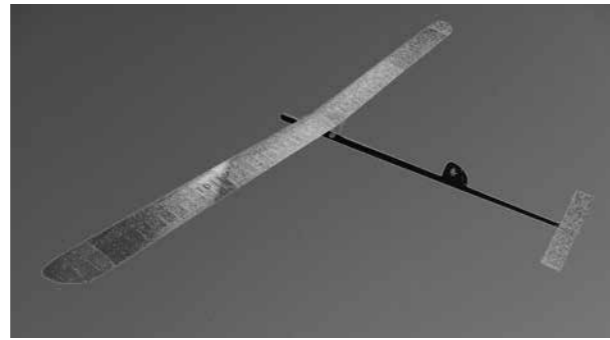
Men hur i all världen kunde modellen vara spiralstabil på rygg? För spiralstabilitet krävs att: $(\text{lateralstabilitet}) \cdot (\text{girdämpning}) - (\text{rollmoment p.g.a. girvinkelhastighet}) \cdot (\text{girstabilitet}) > 0$

Lateralstabiliteten ($C_{l\beta}$) via positiv V-form, beror huvudsakligen av vingens lyftkraftsderivata. Den byter förstås tecken vid ryggflygning så den andra termen måste vara tillräckligt negativ för att det inte skall gå illa. Girdämpning (C_{nr}) fås från fenan, där lång hävarm är bra, samt från vingen. Rollmoment p.g.a. girvinkelhastighet (C_{lr}) står vingen för via lyftkraften. Girstabiliteten ($C_{n\beta}$) står fena för, men positiv V-form minskar den i hög grad. Dessa fyra så kallade "stabilitetsderivator" låter sig ogärna fångas på bild. De beror av geometrin men också av bl.a. av anfallsvinkeln och (lokala) Reynoldseffekter och kan knappast bestämmas teoretiskt med någon precision i detta (något) sammanhang. Oftast måste de tas fram via vindtunnelprov.

Utöver en stabil spiralrörelse måste rollrörelsen och "Dutch rollen" naturligtvis också vara stabila. En analys av rättvänd flygning tyder på att (den statiska) girstabiliteten är (måttligt) negativ och att den andra termen ovan därmed också är negativ och faktiskt nästan lika stor som den första.

Detta gynnar spiralstabiliteten och Dutch-rollsvängningen kan fortfarande vara stabil eftersom girdämpningen är god. Vid små anfallsvinklar blir den statiska girstabiliteten positiv.

Stabilitet vid ryggflygning visade sig vara en hård nöt att knäcka – om den nu är knäckt! Vid ryggflygning byter lateralstabiliteten tecken och den första termen blir negativ. Dessutom förbättrar (den negativa) V-formen girstabiliteten, som blir positiv, så bägge termerna har nu fel tecken!



Och därtill ökar girdämpningen. Inom ramen för variationer i de "traditionella" aerodynamiska parametrarna finns ingen stabil lösning. Resonemangsmässigt skulle lateralinstabiliteten kunna minskas om lyftkraftsderivatan minskar men eftersom girdämpningen lär kvarstå så förblir den första termen negativ. Allt tyder på att (den statiska) girstabiliteten vid ryggflygning är positiv, varpå endast rollmomentet p.g.a. girvinkelhastighet (C_{lr}) återstår. Detta har minskat eftersom lyftkraftskoefficienten är betydligt lägre vid ryggflygningen än rättvänt, men momentet är ändå positivt, dvs. andra termen är negativ den också.

En flygmekanisk modell av det hela visar att samspelet vid ryggflygning är ytterst komplicerat men antyder att om lateralstabiliteten är liten (liten lyftkraftsderivata) och (noll) motståndet ökar med anfallsvinkeln (vilket är normalt) samt att lyftkraften dessutom minskar med ökande Reynolds tal (!), så kan ekipaget bli stabilt. Liten lateralstabilitet betyder att första termen i uttrycket ovan blir liten.

Om girstabiliteten är positiv, samt rollmomentet p.g.a. gir byter tecken och blir negativt, vilket sker om lyftkraftsminskningen p.g.a. ökat Re-tal är tillräckligt stor, så kan uttrycket ovan bli positivt (andra termen blir negativ). Detta är ett nödvändigt, men inte tillräckligt, krav för stabilitet runt roll- och giraxlarna. Vindtunneldata finns på profiler med just dessa egenskaper, se t.ex. figur 2. Beräkningarna, med "sannolika" ingångsdata, visar stabilitet och antyder att detta skulle kunna vara en möjlig förklaring.

Lateralrörelserna är vid rättvänd flygning en starkt dämpad rollrörelse plus en stabil spiralrörelse plus en väl dämpad Dutch-roll. På rygg har vi nu fått en väl dämpad Dutch-roll plus en kopplad stabil roll-gir (spiral) rörelse med låg dämpning och en rätt låg frekvens.

Troligen har modellen flugit nära (den negativa) stallgränsen, vilket ju ger liten lyftkraftsderivata och omständigheterna i övrigt varit gynnsamma, vilket gav ett lyckligt slut.

Kuriöst nog går det också att få stabil ryggflygning om lyftkraftsderivatan i det aktuella området är mycket brant.

Det finns vindtunnelprov (bl.a. Schmitz), som visar också dessa egenskaper! Mekanismen här är rätt invecklad men innebär att girdämpningen byter tecken och därmed blir första termen i uttrycket ovan positiv. Såväl statiska girstabiliteten, $C_{n\beta}$, som C_{lr} blir negativa, dvs. den andra termen är positiv, men mindre än den första så uttrycket är positivt. Och trots den ovanliga kombinationen statisk instabilitet i gir tillsammans med negativ girdämpning ($C_{nr} > 0$) så blir farkosten stabil. Rollrörelsen är mycket kraftigt dämpad, spiralrörelsen svagt stabil och Dutch-rollen har degenererat till en aperiodisk svängning.

Inte lätt att veta vad man skall tro! Antingen mycket liten eller mycket stor lyftkraftsderivata, något däremellan verkar inte fungera. Men, som sagt, samspelet är mycket komplicerat och lika mycket tro som vetande är inblandade i analysen, så författaren vill inte ta gift på att ovanstående är rätt!

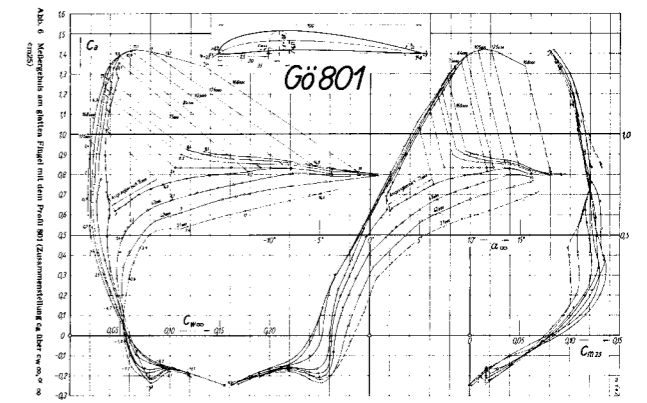
Det har försports att andra modellflygare har upplevt stabil ryggflygning, dock med stabben kvar, och den idag vanliga "bunt-manövern" är ju ryggflygning så kanske är dessa (vilka?) egenskaper trots allt "normala"?

Tippstabilitet och trim

Det finns all anledning att ta en titt på modellflygplanens tippstabilitet, inte minst beträffande bärande stabilisator eller ej. Handfasta data finns säkert någonstans, men den grånande ynglingen har återigen bara Schmitz att luta sig mot. Visserligen innehåller "Profilpolaren för den Modellflug" en hel del, men tippmomenten saknas. Man ser i dessa publikationer vad varje modellflygare vet; de aerodynamiska egenskaperna är extremt Reynoldstal-beroende.

Den följande analysen vill illustrera vingprofilens och tyngdpunktens (stabilisatorytans) inverkan på modellens tippstabilitet. Värderna på lyftkraft, motstånd och tippmoment tas från Schmitz för välvd platta, Gö 417a, samt för profilen Gö 801 i olika utföranden, vid $Re=42000$, vilket är nära flygning med typiska kordor på F1A-modeller. Ingen profil är tyvärr särskilt lik vare sig de igår eller idag använda. Möjligen är Gö 417a hyfsat representativ. Data för Gö 801 i "naturell" form visas i Figur 2. Som synes är den helt hopplös vid låga Re-tal.

I diagrammen har stabilisatorns inställningsvinkel (i_s) för trim med de olika profilerna plottats som funktion av vingens lyftkraftskoefficient (C_L) för en konventionell modell med bärande stabilisator, $tp=55$ procent, Figur 3, respektive för en "avancerad", med



Figur 2. Gö 801, "naturell".

halverad stabilisatoryta och tp på 35 procent, samt något större stjärtlängd, Figur 4.

Större negativ lutning på kurvorna betyder större stabilitet. Man ser att den bärande stabilisatorn uppvisar oroligare "trimkurvor" än den icke bärande. Och då har hänsyn ändå inte kunnat tas till vingvakens inverkan på stabiliteten. För normala utföranden ligger stabilisatorn nära eller i vingvaken.

På en bärande stabilisator ändras lyftkraften, och därmed tippmomentet, om det dynamiska trycket och/eller nedsvepet vid stabilisatorn ändras på grund av vingvaken.

Detta kan få stora konsekvenser för stabiliteten. En icke bärande stabilisator reagerar endast på nedsvepningsändringar. För profilen med turbulenstråd, Gö 801Td, syns tydligt instabiliteten när strömningen blir anliggande. Notera att modellen med den bärande stabilisatorn reagerar kraftigare när strömningen blir anliggande än den med liten obelastad. För lyftkraftskoefficienter, C_L , nära stall har alla modellerna god stabilitet. För lägre C_L skiftar egenskaperna kraftigt. Diagrammen visar att det inte är lätt att veta vad man skall tro på!

Fortsättning i nästa nummer

Inbjudan till seminarium

Fredagen den 9 augusti leder Kenneth Nilsson ett seminarium om modellflygets teori kl. 20.00 i matsalen. Kenneth har varit modellflygare och har ett förflutet bl. a. som chef för tillämpad aerodynamikavdelningen på Saab. Om någon vill förbereda och/eller skicka in frågeställningar så vore det bra. Frågor/förslag skickas med e-post till kenni@telia.com.

Drömplanet från England

Världsrekordplanet
HAWKER HUNTER
 med **JETEX JETMASTER REAMOTOR!**



Det engelska reoplanet Hawker Hunter har just slagit nytt världsrekord med 1.171 km/tim. Sigurd Isacson presenterar nu världens erkänt förnämsta reamodell. Hunter är häpnadsväckande flott, stiger snabbt med sin Jetmaster reamotor och glidflyger långa sträckor. Du kan själv bygga Hawker Hunter eller Örn-seriens skalenliga reoplan och flyga dem med Jetex reamotor. Med en enda Jetex reamotor kan Du flyga alla världens ljudsnabba jaktplan.

FRÅGA EFTER DEM I DIN AFFÄR!

Örn-seriens reoplan för Jetex MiniJet reamotor:



SABRE MIG-15 DRAKEN

Byggsats med FORMPRESSAD BALSÄKROPP, plastcabin och hjul, färdigstansade spant och spryglar, emblem m. m. i finaste dekal samt jätteritning. Spv. 500 mm, längd 600.

INGENJÖR SIGURD ISACSON, LIDINGÖ 5
 Sänd mot postförskott + porto:

..... Hawker Hunter, byggsats	19: 50
..... Högeffektör till Hawker Hunter	5: 90
..... Sabre, byggsats	4: 85
..... Mig-15, byggsats	4: 85
..... Draken, byggsats	4: 85
..... STOR tub Örn-cement	0: 90
..... Jetmaster reamotor komplett	29: —
..... MiniJet reamotor komplett	12: 50
..... Katalog gratis.	

Namn:
 Adress: TFA 9

Som för de flesta likasinnade ynglingar blev "Lill-Klas" och "Örnungen" min första kontakt med flygande modeller. Även om jag i tidiga tonåren fått både nämnda stavmodeller och "Vargen" m.fl. enkla skapelser att höja sig några meter över gårdens ägor så var det dock modeller av "riktiga" flygplan som hägrade.

Efter mycket sommarlovsslit kunde brevbäraren efter hand leverera byggsatser ur såväl Truedssons Semo Speed Serie som några av Sigurd Isacsons modeller med "riktiga plan" som förebilder. Ingen av dem liknade dock de lockande illustrationerna i katalogerna och inte flög de bättre än stavmodellerna!

Besvikelsen resulterade i ett förnyat intresse av modellbåtar i stället, med en detaljerad fullriggare som kulmen. Emellertid fanns i Sigurds kataloger vid den här tiden också några byggsatser till skalamodeller, som verkade kunna hålla vad de lovade och detta höll drömmen om ett naturtroget modellplan levande. Dessa byggsatser kom från Jetex i England och att förebilderna var "rea-plan" gjorde dem inte mindre åtråvärda; för oss, som var unga då, hade rea-åldern just gjort sitt inträde med dunder och brak!

Den stora haken med Sebels byggsatser till Hawker Hunter och Supermarine Swift var priset, kr 24:50. För en yngling, som inte ens hade hört talas om fenomenet veckopeng, var en sådan modell utom räckhåll, inte minst om man betänker att en relativt dyr Jetex-motor också erfordrades! Det fanns en hake till, men den var jag lyckligt ovetande om medan andra, enklare modeller efter hand lämnade min byggbräda.

Drömmen om en skalmodell av ett hypersnabbt reoplan hölls dock levande, inte minst tack vare annonser och notiser i Teknik för Alla och tidningen Looping om vilka sensationella flygtider dessa skalamodeller uppnått.

Enligt vad jag långt senare fått veta var försäljningen av de här byggsatserna mycket blygsam (priset kanske avskräckte fler än undertecknad?) och efter några år aviserade Sigurd Isacson att han sålde ut kvarvarande byggsatser för kr. 8.75 stycket och samtidigt sänkte priset på Jetex Jetmaster (som då hade kommit i en nyare version). Då detta sammanföll med en stundande födelsedag lyckades jag få mina föräldrar att via postförskott beställa en stycken Supermarine Swift och en Jetex Jetmaster med 10 bränsletabletter.

Efter olidlig väntan anlände så paketet två dagar före högtidsdagen, men jag såg direkt att något inte stämde; det lilla paketet innehöll endast Jetex-motorn samt en handskrivna lapp med beskedet att byggsatserna var slut...

Det blev en födelsedag i moll, men eftersom jag nu hade motorn och innestående medel inköptes så småningom en "Jetex-Måsen" (även den prissänkt) i stället. Tyvärr spände jag klädseln för hårt på den kläna vingkonstruktionen och flygförmågan blev därefter. Kraften i den lilla motorn gjorde dock ett djupt intryck på mig och många år senare byggde jag en ny "Jetex-Måsen". Den gjorde många flygningar, ofta till stor höjd, och överlevde flera bortflygningar. Modellen finns kvar och hänger f.n. på vårt museum i Simrishamn.



SWIFT
 "världens bästa byggsats!"

NYHET! Det engelska reoplanet SWIFT presenteras nu som flygande modell. SWIFT är häpnadsväckande flott, stiger snabbt med sin Jetmaster reamotor och glidflyger långa sträckor. Du kan själv bygga SWIFT snabbt och vackert — den har FORMPRESSAD BALSÄKROPP,

plastcabin och hjul, färdigstansade spant och spryglar, emblem m.m. i finaste dekal samt jätteritning och lim. Spv. 500 mm. Längd 600 mm. Kr 24:50.

Katalog över nya Jetex- och Jetexplan GRATIS!

SIGURD ISACSON

Modellflyg i alla dess former fyllde min fritid under hela tonårstiden och även sedan jag "stadgat" mig, fått familj och yrke. Drömmen om det fantastiska planet från Jetex blekade förstas, men det intryck, som det en gång åstadkommit hos den unge, frustrerade pojken, gick att framkalla när som helst.

Så står jag en dag i början på 80-talet på vinden till en villa utanför Göteborg. Jag hade tipsats om att en f.d. modellflygare ville bli av med lite "skräp" innan han sålde sitt hus och eftersom en del av skräpet bestod av rester från hans hobby så kunde jag för en billig peng få ta hand om det.

Bland drivorna av gamla Aeromodeller och Model Airplane News fanns bl.a. flera halvfärdiga modeller och en trave orörda byggsatser. Längst ner i den senare står jag så öga mot öga med två ganska stora kartonger, innehållande Hawker Hunter och Supermarine Swift för Jetex Jetmaster! Som i en "time-warp" upplöstes trettio år i intet och sedan länge undanstopgade känslor från ungdomsåren vällde fram!

Först vid hemkomsten öppnade jag kartongerna och bland lister, stansade flak, dekaler, plasthuv, högeffektör till motorn m.m. låg de "bakade" kroppsskalen i all sin prakt!

Hunter'n lät jag en Jetex-entusiast i klubben ta hand om, men nu skulle Swift'en, som gäckt mig så länge,

äntligen byggas! Det var nu, som jag upptäckte tidigare nämnda hake nummer två: endast erfarna byggare göres sig besvär! En senkommen tröst för den ungdomliga besvikelsen var att jag ändå aldrig hade klarat av att bygga den här modellen — och det gjorde jag inte trettio år senare heller!

Den här gången berodde det dock mest på att byggsatsen också var trettio år äldre. Balsan i de formade kroppshalvorna var spröd, den sprack och lamineringen med det inre lagret kartong gick upp då spanten limmades på.

De delvis färdiga komponenterna ligger fortfarande i mitt hobbyrum och kartongen ligger till beskådande i "Svennes Hobby" på modellflygmuséet. Ännu en orörd byggsats till Swift har jag nyligen hittat på Tradera och eftersom jag har både Jetexmotorer och gott om bränsle kvar så har kanske sista kapitlet i den här berättelsen om drömplanet från Sebel ännu inte skrivits...

(En närmare beskrivning av "Jetex Tailored Kits" och deras historia följer i ett kommande avsnitt).

Sten P.



"THE BARDON" – EN KANADENSISK WAKE

I Red.'s julpost från Finland fanns bl.a. bifogade foto från Sven Orre på Boris Borotinskij med en nybyggd "Bardon" Wakefieldmodell i höger hand.

Enligt texten byggde Boris den på rekordtiden 5-6 veckor, varefter han provflög den på en isbelagd sjö med gott resultat.

"The Bardon" var på 50-talet en framgångsrik modell, som för sin konstruktör Don Mackenzie flög hem ett antal segrar i nationella tävlingar i både Canada och USA. Proxyflugen deltog hans "Bardon" även i 1956 års VM i Höganäs, men det gick inte så bra.

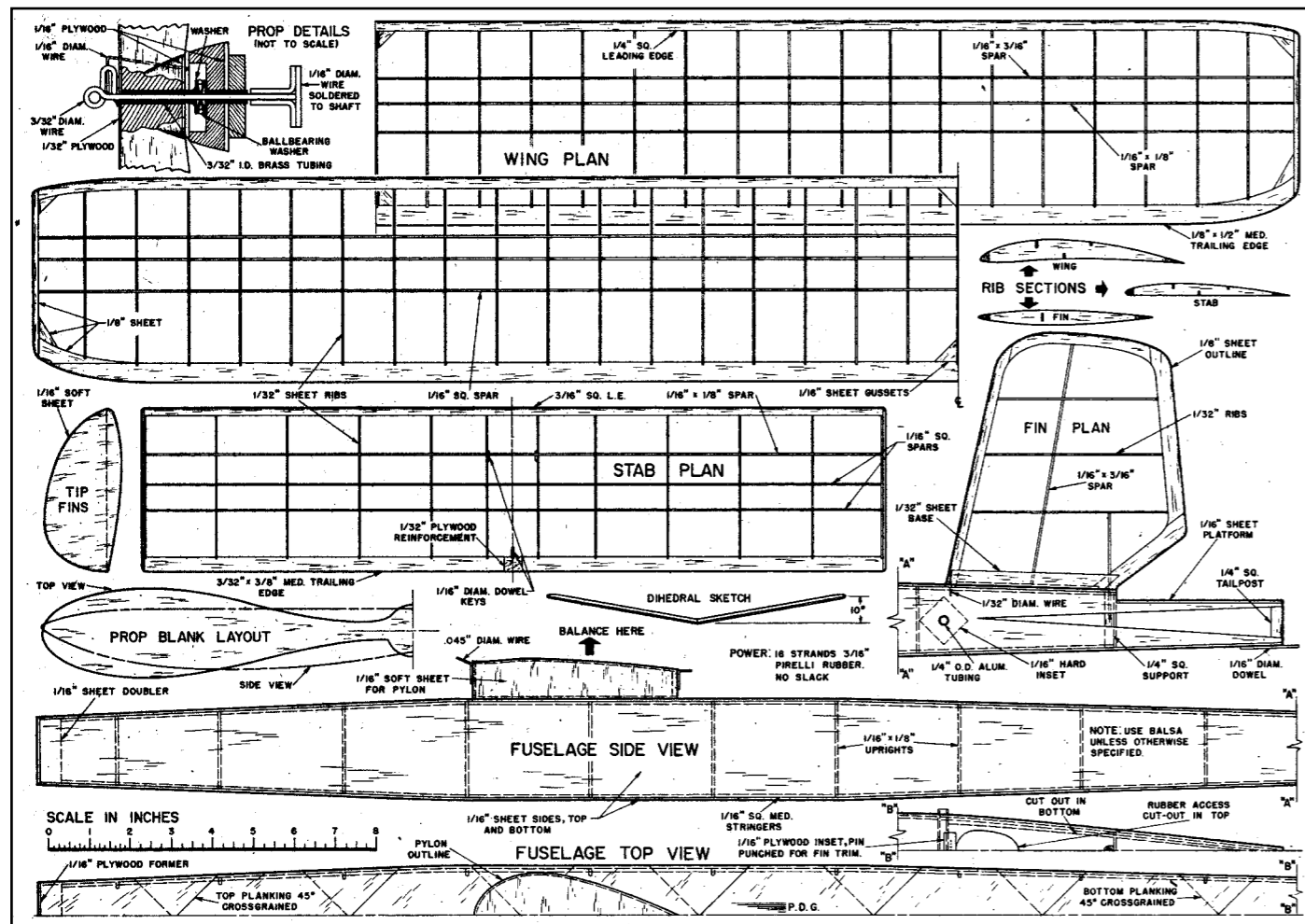
Konstruktionsmässigt är nog "The Bardon" så enkel som en Wakefieldmodell kan bli med balsaklädd kropp, vinge med enkel V-form och frihjulpropeller. Tillsammans med Anders Håkansson torde Don Mackenzie höra till de sista Wakefieldflygarna av världsklass att anamma den fällbara propellern. Han argumenterar i byggartikeln för frihjulpropellerns fördelar och menar, efter prov med flera andra propellertyper, att den vinner i längden!



"The Bardon" konstruerades ursprungligen för 80 gramsmotor, men då den publicerades i Model Airplane News 1959 angavs en 50 gramsmotor om 12 strängar 6,4 mm Pirelli ge fullgod prestanda.

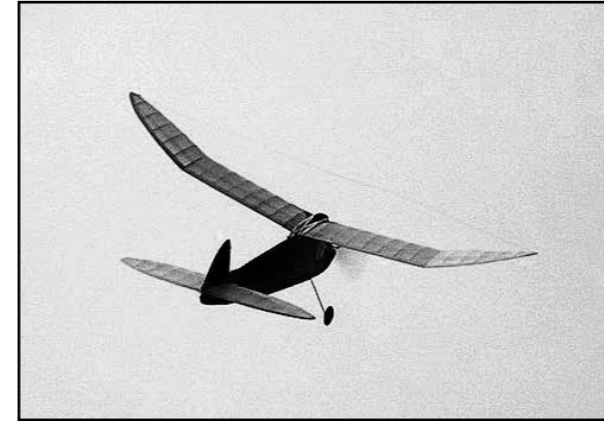
Fullskalaritning kan för \$7.00 + porto beställas från AMA's ritningsbank (www.modelaircraft.org)

Sten P.



Uppsalas majtävling 2013

Skogstibble, den 4:e maj



Värvindar friska leka och viska, ja så kunde man kanske sammanfatta årets majtävling. Det blåste alltså en del, om än inte lika mycket som förra året. Till att börja med var det faktiskt ganska hyggligt väder, där till och med solen tittade fram genom ett disigt molntäcke, men på eftermiddagen tog blåsten definitivt kommandot. Oflygbart var det ändå inte, men Aeolus tog sin tribut i form av kraschade och bortflugna modeller.

Vad gäller oldtimer så fanns det en 5-6 modeller på plats, och både gummi-, motor- och segelklasserna var representerade. Minst av alla var Georgs lilla nybyggda TI-39, en konstruktion med vilken Torbjörn Isacson vann SM i stavmodellklassen 1939. "Vänn av oldtimerordning" kanske reagerar på att det sitter en plastpropeller i nosen, men se, det behöver han inte göra, det gjorde det nämligen på originalet från 1939 också! Tyvärr var vädret inte så tolerant mot trimflygningar, så några tävlingsstarter blev det aldrig för denna modell.

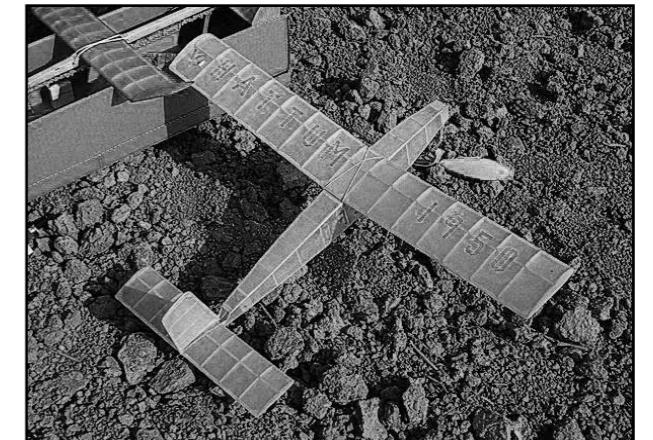
Den andra representanten för gummimotorflygarnas skara var Johan Wallin med "Van Hattum"; en modell

om vilken varken jag eller Johan känner till något, förutom att det gissningvis är en konstruktion av den holländske modellflygpionjären Just van Hattum. Okänd eller inte, flygförmågan var det i vart fall inget fel på, och modellen flög raskt in på en förstaplacering.

En annan modell med flygförmåga var Johan Edströms Brooklyn Dodger. Det stora modellen hade inga problem med vinden, förutom att den ibland kanske hade en lite egensinnig uppfattning om lämplig färdriktning. Under en flygning flög den iväg sidledes mot vindenriktningen utan att kurva och försvann bak en skogsdunge, men det gick tydligen bra ändå. Minde bra gick det för min S-int Viking, där en försent utlöst termikbroms i kombination med kraftig termik ledde till bortflygning i första starten. Modellen hamnade någonstans i skogen, och trots att vi kunde följa den med kikare stod den inte att återfinna.

Så till slut ett stort tack till arrangerande Uppsala Flygklubb och Gurra Ågren, som har kämpat på med majtävlingen i ett imponerande antal år!

Andrea Hartstein



Majtävlingen, Oldtimer

Plac.	Tävlande	Modell	1:a	2:a	3:e	Totalt
1	Johan Wallin	van Hattum (G)	58	120	42	220
2	Johan Edström	Brooklyn Dodger (F)	72	35	67	174
3	Andrea Hartstein	Viking (S)	120	-	-	120

SAXAT:

Från Stuttgarter Nachrichten:

Den gamla, ärevärdiga modellflygfirman GRAUPNER har efter flera års ekonomiska problem sålts till SJ Incorporated i Syd-Korea, där fortsatt produktion är planerad.

För distribution m.m. har i Kirchheim ett nyetablerat dotterföretag med namnet GRAUPNER/SJ GmbH registrerats.

Från Thermik Sense 1/2013:

Den tyske friflygaren Thomas Urban har tröttnat på svindyrt modellflyg och skriver, fritt översatt, följande:

Jag har numera börjat spela poker på det nyöppnade kasinot i Zürich. När jag vinner ska jag köpa en modell - nej, nej, inte en F1B-modell av Andrukov, jag har inte drabbats av storhetsvansinne! – utan bara en liten enkel FIG-modell av Gorban för ynkliga \$1095.

Leve friflyget!

UNGERSKA MODELLMOTORER – Del 1



Aquila Baby ur Red:s motorsamling.
Foto Pär Lundqvist.

Under lång tid var modellmotorer en lyxartikel, som för de flesta låg långt ner på prioriteringslistan, speciellt i efterkrigstidens Europa. Vid 50-talets början ändrades detta, främst tack vare begynnande massstillverkning av små glödstiftsmotorer i USA, men länge fick man vara beredd att skiljas från en 50-kronors-sedel för att bli ägare till en dieselmotor av hyfsad kvalitet.

Desto överkligare var det då undertecknad – liksom många andra ynglingar – öppnade Hobby-Förlagets katalog nr 17, våren 1956, och fann att man kunde bli ägare till en dieselmotor för kr 11:50! Som alla mogna modellflygare nog vet så handlade det om den lilla enkubikaren "Aquila Baby" från Ungern. Visserligen såg den något antikverad ut, men det hindrade inte att tre av oss slog ihop våra tillgångar och inhandlade en dylik motor. Vi fick aldrig igång den, men det ska nog mera skyllas på vår oerfarenhet än på den lilla "Aquilan".

"Aquila Baby" och den första Alag-dieseln var de första modellmotorerna, som exporterades från det s.k. Östblocket. "Aquila" konstruerades och tillverkades av bröderna Vella ("Vella Testverek", d.v.s. V.T.) från 1955 och

framåt. Som ett led i exportdriven fick Peter Chinn tre exemplar att testa, vilket han gjorde i Model Aircraft 1956. Han var oväntat imponerad av kvaliteten på dessa billiga motorer och man kan misstänka att han fått sig tillsänt några utvalda exemplar!

Peter fann "Aquila Baby" lättstartad och med hyfsad prestanda (0,082 hk/13100 v/min.) Han kommenterade finesser som hårdkromad vevaxel och kolv, men fann den svårinställd p.g.a. att motkolven av aluminium expanderade och fastnade då motorn blev varm.

"Aquila Baby" tillverkades i serier om några hundra stycken åt gången i c:a fem år. Vevhuset modifierades efter hand (förstärktes), men alla hade beteckningen V.T.8 ingjuten på vänster sida. De flesta hade röd-eloxerad cylindertopp, men varianter förekom. V.T.8a var t.ex. guldfärgad, och en variant med beteckningen V.T.12 var blå. Den senare gjordes även i en vattenkyld marinversion med en nedväxlad drivaxel, som löpte parallellt med – och under – vevhuset. Den såldes under namnet "Seal Baby".

Även om bröderna Vella också var engagerade i produktionen av Alag-motorer på uppdrag av ungerska staten så stack de emellan med egna konstruktioner. I Hobby-Förlagets katalog nr 23 (våren 1959) hittar vi sålunda en liten diesel på 0,25 cc för endast kr 24:50. Det är Vella-brödernas V.T. 0,25, som ungefär samtidigt uppmärksammades i Aeromodeller som en av världens minsta serietillverkade modellmotorer. Trots dess diminutiva dimensioner (vikt 18 gram!) och låga pris fann Peter Chinn inget billigt över motorns utförande. Han fann den t.ex. mera lättstartad än Allbon Bambi, vilket undertecknad också kan intyga!

Illustration ur Hobby-Förlagets katalog nr 23 1959.
Observera att priset stigit med 1krona!

EXTRA REKLAMERBJUDANDE



A 1103 Aquila Baby, är en välgjord och prestationsstark 1 cc. diesel, som trots sitt låga pris fyller alla anspråk på driftsäkerhet och tålighet. Motorn är precisionstillverkad, lättstartad och enkel att sköta och lämpar sig väl för nybörjare vid träningsflygning med mindre skalamodeller, friflykts- och linkontrollmodeller. Kan köras upprätt, sidmonterad eller inverterad. Data: motoreffekt 0,12 hkr., cylindervolym 1 cc., varvtal 10.000 varv/min. och vikt 57 gram.
Pris pr styck **12.50**

1959 började bröderna tillverka en "sportmotor" i tre storlekar, V.T.12 på 1 cc, V.T.9 på 1,5 cc och V.T.25 på 2,5 cc. Motorerna var konventionellt utförda med vevaxelinsug, glidlagrad vevaxel och med relativt lång slaglängd. Bortsett från storleken kunde de särskiljas via olika färger på de eloxerade delarna; blå, röd respektive grön.

Dessa motorer utmärktes av betydligt jämnare kvalitet än både de tidigare V.T.-dieslarna och de parallellt tillverkade Alag-motorerna.

De först tillverkade V.T.-motorerna importerades och såldes i Tyskland av firman Engel, som fr.o.m. februari 1960 började marknadsföra även de sistnämnda V.T.-motorerna, nu under namnet Engel "Rebell". V.T.-beteckningen på vevhuset var borttagen och färgen ändrad på eloxerade delar – 1 cc-motorn var t.ex. guldfärgad.

Bröderna Vellas motortillverkning upphörde under 1961, men innan dess lämnade ytterligare en variant av ovan nämnda serie motorer deras verkstad. Det var i stort sett samma motor, men utan eloxerade delar eller märkesnamn på vevhuset. De såldes förpackade i samma kartonger som tidigare V.T.-motorer, men nu under namnet B.X. Märkligt nog exporterades de endast till Sverige och såldes av Bäckmans hobbyfirma i Stockholm som BX10, BX15 och BX25. Dessa anonyma motorer syns då och då på svenska Traderas auktioner, vilket alltså inte är någon tillfällighet!

Bröderna Vellas sex år långa inbrott i motorbranschen får väl anses utgöra en unik passus i modellmotorhistorien. Behovet av västvaluta bakom "järnridån" var enormt och under ett ekonomiskt system, där det inte tvunget behövde finnas någon korrelation mellan en produkts tillverkningskostnad och

dess försäljningspris, kunde sålunda modellmotorer exporteras för en US-dollar stycket!

Exporten av ungerska, superbilliga motorer – inte bara av märket V.T. – kunde fått allvarliga konsekvenser för etablerade tillverkare i väst om det inte varit för två viktiga faktorer: jämfört med produktionen i väst tillverkades de ungerska motorerna i relativt litet antal och till detta kom att kvaliteten var mycket ojämn samt att ingen service fanns att få. Även om priserna var låga så valdes de bort av seriösa modellflygare i väst, som vid det här laget vant sig vid garanterad kvalitet och prestanda, oavsett när, var eller hur man köpt en väst-tillverkad motor.

Sten P.



V.T. 9 1,5 cc diesel från 1959.
Här nedan V.T. 0,25cc i två olika utföranden.
Som jämförelse - till vänster - en Allbon Bambi.



IN MEMORIAM

Under 2012 drabbades modellflygvärlden av osedvanligt stora förluster, då modellflygprofiler med framgångsrika, livslånga karriärer inom vår hobby lämnades oss för alltid.

Kanske har inte så många av oss fått träffa storheter som Sal Taibi, Earl Stahl, George Fuller och Bill Northrop, men de av oss, som också har ett långt hobbyliv bakom oss, har under ett halvt sekel "mött" dessa personer otaliga gånger i såväl svensk som internationell press, där deras aktiviteter som sportmän, skribenter, konstruktörer och innovatörer skildrats.

En av de verkligt stora är (var) Sal Taibi. Även om han i hela sitt liv verkade i USA så har hans konstruktioner byggts och flugit i hela världen. Flera av hans 30-talskonstruktioner hör faktiskt till de modeller, som världen över flygs mest i RC-OT-sammanhang.

Sal Taibis familj var av italiensk härkomst och hade det oerhört tufft i den stora depressionens skugga. Som 13-åring "upptäckte" den unge Sal modellflyget genom en tillfällighet, då modern till en modellflygande kompis råkade sätta sig på sonens modellflygplan. I förtvivlan överlätt han resterna till Sal och redan året därpå (1934) deltog han i sin första tävling.

Upplärd av bl.a. Frank Zaic konstruerade han sina egna modeller och de, som har tillgång till modellflygtidskrifter från den tiden, kan se hur Sal Taibi figurerar i vart och vartannat nummer, antingen som modellkonstruktör, tävlingsvinnare eller rekordsättare. Om man betänker att (friflyg-)tävlingar i 30-talets USA kunde samla upp emot 1200 deltagare så inser man att det krävdes något speciellt för att hålla sig på toppen!

Det var under förkrigsperioden, som Sal Taibi skrev in sig i historien med konstruktioner som "Brooklyn Dodger", "Powerhouse", "Hornet", "Pacer", "Meteor" m.fl. Vid krigsutbrottet blev Sal – och 400 andra framstående modellflygare – uttagna att tjänstgöra vid NACA i Langley, där de också erbjöds maskinteknisk utbildning. Tack vare sin hobby slapp han sålunda att bli kanonmat och kunde i stället utbilda sig och även påbörja ett livslångt, lyckligt äktenskap!

Efter kriget kom han i kontakt med en blivande tillverkare av modellbyggsatser och 1953 konstruerade han klassikern "Spacer", som efter ett tag hade inbringat över \$1000.00 i royalty – en enorm summa för Sal, som prompt köpte bl.a. en pälskappa åt sin unga hustru!

En av alla tiders klassiker blev efterföljaren "Starduster". Den konstruerades 1958 och såldes i 40 år i byggsatsform i olika storlekar för de amerikanska tävlingsklasserna. Enbart i 1/2A-storlek såldes över 30 000 byggsatser! "Starduster" har förblivit en seriös tävlingsmodell in i våra dagar, speciellt i sin minsta (1/2A)

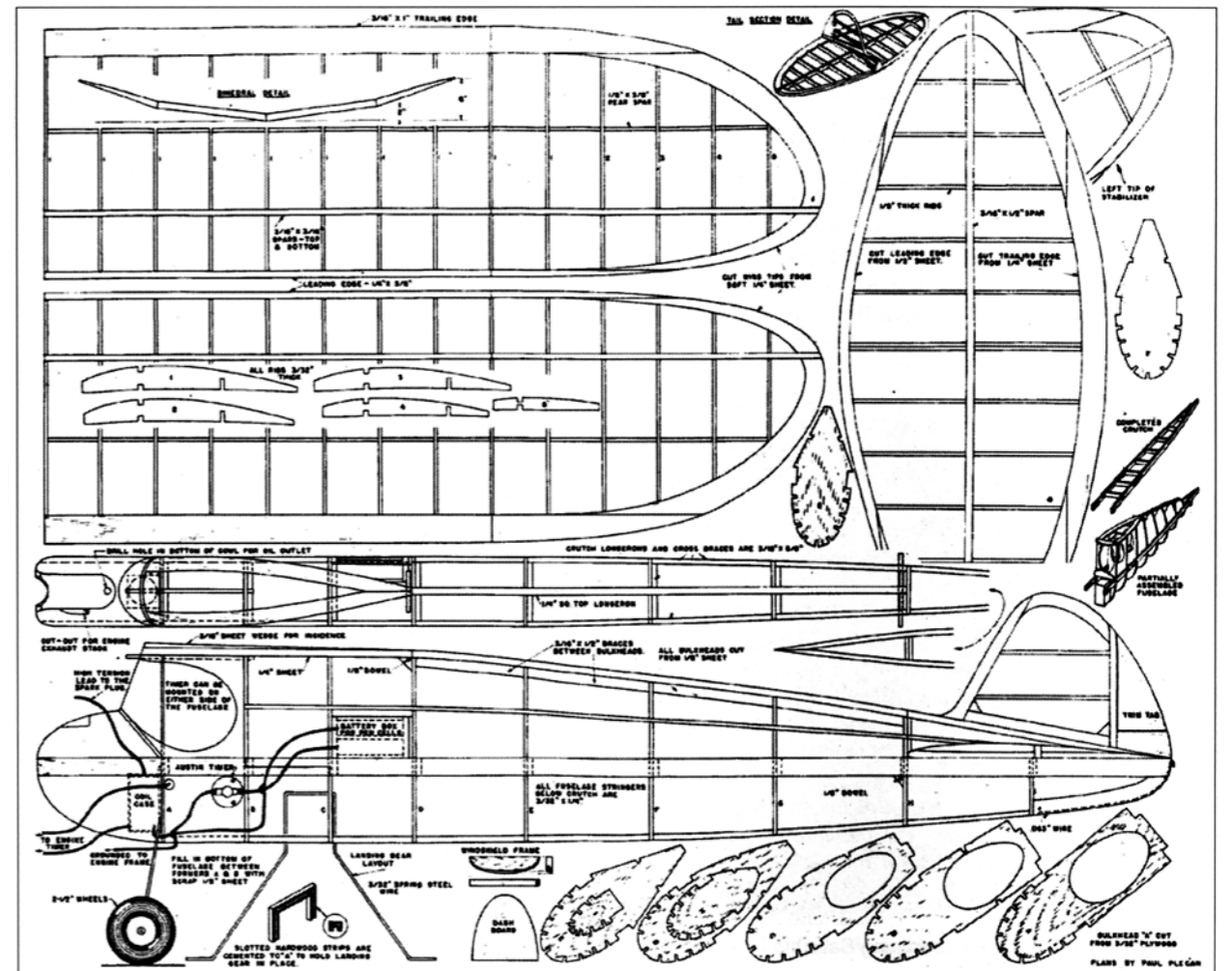
och största (klass 'B' och 'C') form. Redan några år efter dess introduktion vann varianter av "Starduster" 14 av 15 F/F-klasser vid ett och samma "Nationals" och mellan 1962 och 1967 belade "Stardusters" 80 % av första-, andra- och tredjeplatserna vid nationella tävlingar i USA!

Sin yrkeskarriär gjorde Sal inom det vapentekniska området och han var mycket eftersökt när det gällde extrema precisionsarbeten. Parallellt med karriären grundade han en liten firma med namnet "Competition Models", som utgav hans konstruktioner i byggsatsform. Efter pensionering 1970 ägnade sig Sal åt modellflyg på heltid, inte minst som leverantör av precisionssägad balsa till såväl enskilda som till byggsatstillverkare (bl.a. Peck Polymer). Under firmanamnen "Superior Balsa" och senare "Superior Aircraft Materials" levererade Sal tillsammans med sin son Mike balsa, som sågats med Sals egenkonstruerade verktyg, som kunde skära hundratusentals lister med toleranser ner till två tusendels tum!

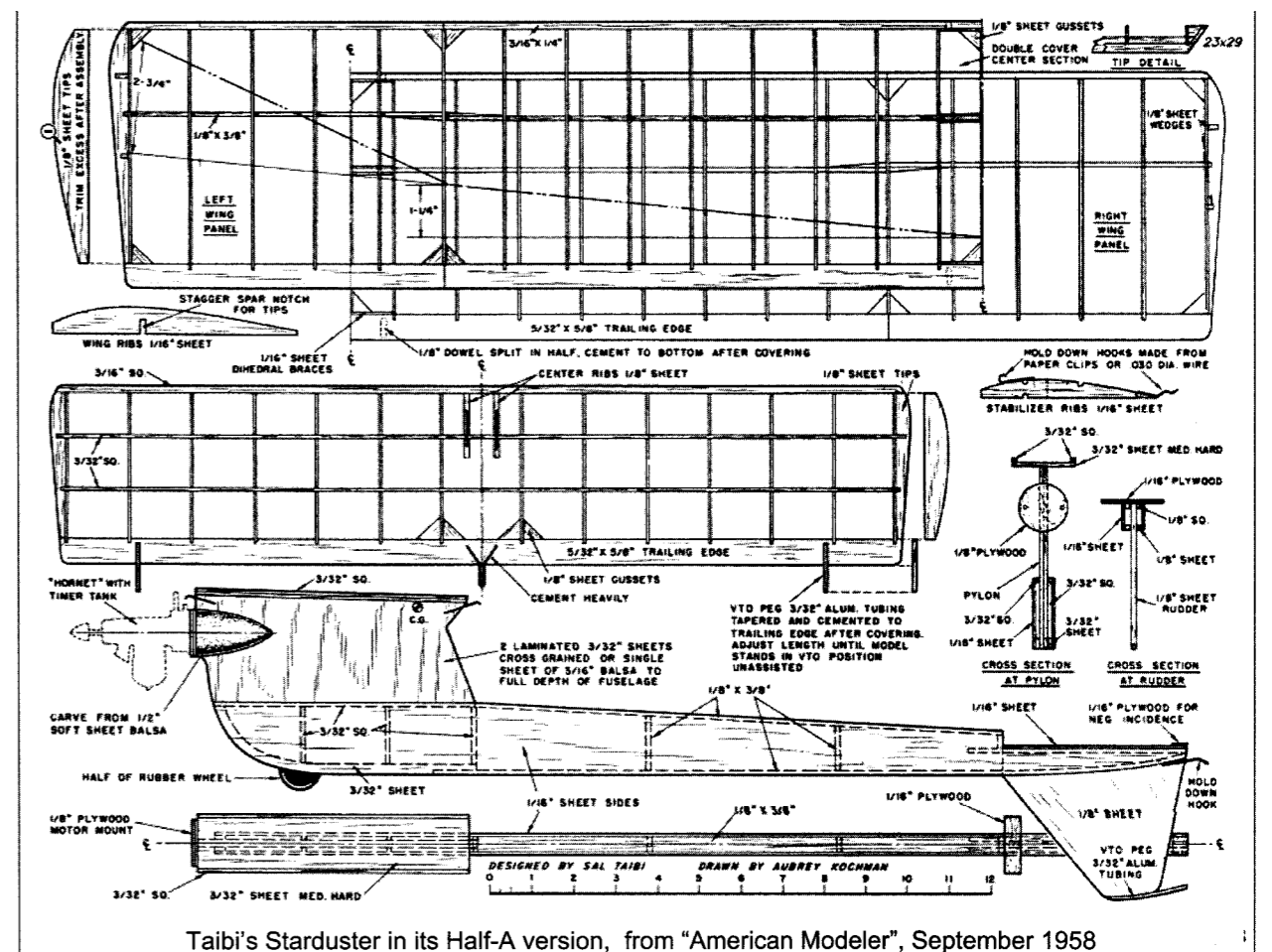
Sal växte upp i Brooklyn, N.Y., men bosatte sig efter kriget i Kalifornien, där han under många år var den ledande personligheten i flygklubben SCAMPS. Han var mycket tongivande och historierna och legenderna om honom lär vara många.

Efter 60 års äktenskap avled hans hustru 2004. Själv tacklade han också av och 2007 flög han sin nyligen konstruerade "Perris Special" för sista gången (se bilden nedan). Sal Taibi hade då deltagit i varje OT-Nationals sedan 1966 och p.g.a. militärtjänst missat endast ett National Championship mellan 1939 och 1994! Naturligtvis blev Sal hedrad i USA's fyra stora "Halls of Fame" för modellflygare och hann även vara SAM-rörelsens president i fyra år under 80-talet.

Sten P.



Ovan: Taibi's berömda "Brooklyn Dodger".



Taibi's Starduster in its Half-A version, from "American Modeler", September 1958

Medlemmarna skriver

Anders Håkansson landar i komposten

Mina föräldrar köpte 1960 Solviks gård på Klågerupsvägen i Malmö, strax sydost om Bulltofta. Från och med 1970 bodde min far kvar där som änkeman, fram till sin död 1990. Det fanns mycket att göra med den stora trädgården, äppelträd, rosenrabatter och annat.

Gården bestod av två huskroppar, dels huvudbyggnaden som var bostad, dels en mindre byggnad i 90 graders vinkel mot huvudbyggnaden. Detta var en tidigare svinstia, som renoverats och byggts om till dubbelgarage. Hela anläggningen omgärdades av en stenmur och ett trästaket. Mellan garaget och staketet fanns ett utrymme som min far använde som kompost. Detta utrymme var nästan omöjligt att se från utsidan.

En dag i början av 1970-talet ringer min far upp mig på jobbet i FMV och meddelar att han hittat ett modellflygplan på komposthögen. Enligt uppgift är planet propellerdrivet, oskadat men lite blött på grund av regn. Inga påklitrade namnappar eller telefonnummer finns.

Flygplanet måste ju tillbaka till sin ägare, och jag

börjar leta efter Stellan Knöös, yngrekursare till mig från KTH och tidigare aktiv modellflygare i AKM. Det är inte lätt, Stellan var ju geni på många områden och eftersökt av industri och forskningsorganisationer. Ett tag var han även verksam i USA. Slutligen får jag tag på Stellan och får ett telefonnummer. Detta går till Anders Håkansson, som brukar övningsflyga sina modeller i området. Visst har han saknat sitt flygplan, och har sökt efter det i flera dagar. Min far återlämnar flygplanet och Anders blir bjuden på en kopp kaffe.

När jag som 12-åring modellflög i TMFK stötte vi ofta på Anders Håkansson i de tävlingar som förekom. Vi smågrabbar hade stor respekt för honom. Han var alltid iklädd basker och hade flera flygplan med sig och tävlade i flera klasser. Han vann ofta de klasser han ställde upp i. Men det måste ha funnits ett koleriskt drag hos honom också. Vid något tillfälle tuttade han eld på ett av sina flygplan som inte hade flugit så bra som han hade önskat. Vi smågrabbar tyckte det var konstigt att han gjorde så, flygplanet var ju väldigt välbyggt.

Med vänlig hälsning Jerk

Modellflyg på frimärken – del 23

Den här spalten för modellflygfilatelisterna har denna gång inget tema – den visar enbart den stora bredden på detta ämnesområde!

Modellrakethobbyn är stor på flera håll i världen, men om den utövas på Maldiverna är väl tveksamt. I en serie inför barn-världsåret 1979 hittar vi i alla fall pojken på märket t.v.. Då man i Argentina firade ett civilflygjubileum 1955 illustrerades detta bl.a. med ett märke, där en pojke i stiliserad form släpper ett mo-

dellplan mot en bakgrund av ett stort trafikplan. Det kubanska märket från 1962 har ett vackert, men något trycksvagt, motiv med en startande F-modell. Det är ett av 6 märken i en serie, som uppmärksammar olika grenar inom "Nationalsportinstitutet".

Från Nord-Vietnam kommer märket längst t.h. Det visar än en gång vilken uppmärksamhet man ägnade åt modellflyg och liknande sporter i socialistländer världen över. Utgivningsår 1970.

Sten P.



Bildtext till Mille Järveruds foton på sidan 28.

Jag hade länge haft funderingar på att bygga någon udda modell till Flyg och Lottamuseet. Valet föll på "Salanganen" då jag hade lämpliga lister, 1,5x1,5 liggandes. Dessa limmades ihop till 1,5x3 till kroppen och till vingbalkar i L-profil. Modellen är konstruerad av Tor Wiedling och ritning publicerad i Flygning nr 4 1942. Det som ändrats är ving- och stabfästningen då den ju är avsedd hänga som oklädd utställningsmodell.

De två Pedro 1-modellerna är en eloge till mina snälla morföräldrar hos vilka jag växte upp på 30-40-talet. Halva köksbordet kunde bli okuperat av pappmodeller. Limmades med mjölklistor eller Syndetikon. Flygförmågan var väl ungefär från bordskanten till vedlådan. Men det var början till flygintresset som aldrig försvunnit.

Flyg och Lotta öppnar den 18 juni i samarbete med nya Tekniklands hemsida: www.flygolotta.se

Hälsningar "Mille"

Cox revival

Eftersom den officiella tillverkningen av Cox-motorer upphörde år 2000 (se OLDTIMER 2/2009) kan man som "surfare" på eBay och Internet i största allmänhet inte låta bli att förvånas över att det nu finns mångdubbelt fler typer av Cox-motorer än någonsin på marknaden. Det handlar huvudsakligen om .049-motorer i alla upptänkliga utföranden med en flora av namn, som vi aldrig sett på modellmotorer förut!

Eftersom det fanns många tiotusentals motorer kvar av de kända varianterna (Babe Bee, Golden Bee, Killer Bee, Texaco, Black Widow) är det inte så konstigt att de fortfarande finns till salu, men alla de nya varianterna har flera olika ursprung. Man kan utgå från att det också fanns otroliga mängder specialmotorer för alla "Ready-to-fly" plastmodeller och miljontals delar till såväl dessa som tidigare nämnda motortyper.

Den första vågen special-Coxmotorer bestod av kombinationer av dessa, som såldes till mycket förmånliga priser. En av dem, som sysslar med detta, är Bernie Eisele i Canada.

Efterfrågan har varit (och är) så stor att han nyligen började nytillverka vissa delar för att kunna fortsätta

montera ihop nya motorer. Andra steget i den här historien är tillverkning och försäljning av helt nya varianter, något som inte minst en viss RonaldValentine i USA står för se:

www.ronald-valentine-engines.com

Den som vill veta mer om detta kan läsa en intervju i Aeromodellers mars/april-nummer och gå in på www.stores.ebay.ca/xenolook

för att titta på Bernies enorma sortiment, inte bara av färdiga motorer utan också reservdelar, som kommer att göra det möjligt för oss att hålla liv i våra gamla Cox'ar i decennier framöver! Den som vill ha t.ex. en "Black Lynx .049", "Taipan Serpent .049" "RC Eagle .049" eller "RC Phoenix .049" hittar dessa och flera andra på www.EXModelEngines.com.

För den som vill köpa Cox-motorer från närmare håll kan tyska

<http://modellflugwelt.de/motoren?p=1&s=122>

vara en källa med den fördelen att man slipper betala tull och moms på varorna.

För den Cox-intresserade ska slutligen nämnas:

www.mh-aerotoools.de/airfoils/cox_frameset.htm,

där mycket finns att beskåda!

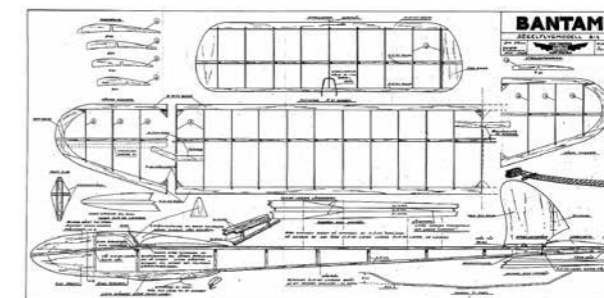
Sten P.

Annonser

Nya byggsatser till Truedssons "Bantam '53" finns nu till salu (se foto sid. 28!).

På min hemsida www.byggmo.se hittar du också ett stort antal andra byggsatser och ritningar till Oldtimer-modeller av alla slag, friflyg-tillbehör m.m.

Lasse Larsson, Sågvägen 1, Gendalen, 466 94 Sollebrunn. Tfn 0322-42117. E-post ffservice@swipnet.se



Säljes:

Skalamodeller, Oldtimermodeller.
Dieselmotorer.
www.halrcskalamodeller.se.
Hans Lundberg



Säljes:

Komplett set vingar till Elf Biplane, spv. 1545 mm + ritning. Pris kr. 500:00. Bilder kan skickas på begäran.
Gunnar Sköld. Tfn 0761075498.
Epost: gunnar.skold@comhem.se

Köpes:

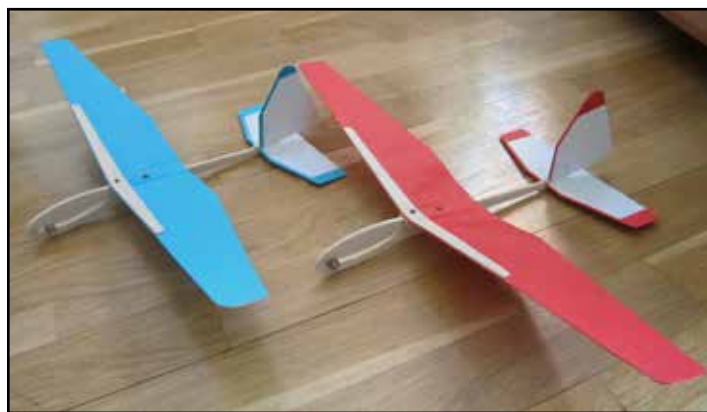
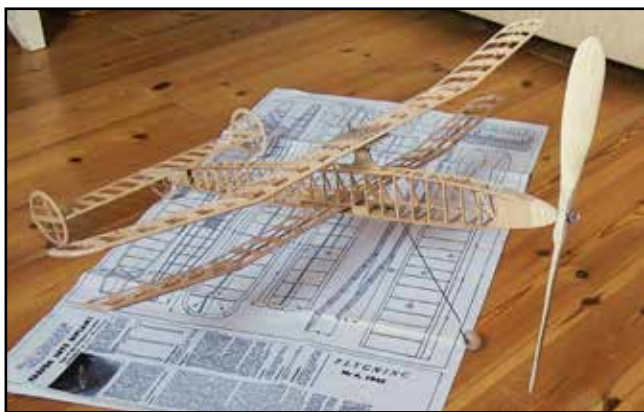
3,5 cc RC-motor, ev. byte mot STUNTY-byggsats från SEMO Hobby. Behöver även en cylindertopp till Webra Glo-Star 3,5 cc.
Bo Samuelsson, Siljansnäs,
tfn 0247-23 055.

Medlemmarna bygger

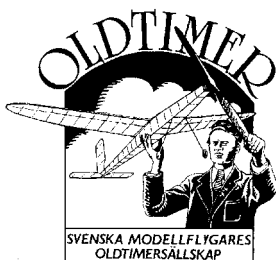
Till höger Johan Edströms "Brooklyn" Dodger som gjorde bra ifrån sig på Majtävlingen (se sidan 21).

Från nyblivne medlemmen Jim Lindqvist kommer fotot i mitten till höger, en nybyggd RC-Viking, försedd med en Webra Glo-Star.

Här under Lasse Larssons "Bantam '53" för A1-klassen. Se vidare Annonser sidan 27!



Här ovan Mille Järveruds senaste byggen, t. v. "Salanganen" och t. h. två exemplar av "Pedro", som presenterades i Oldtimer nr 1/2012. Läs vidare på sidan 26.



Nr:2 2013

SPECIALTIDSKRIFT FÖR MODELLFLYGARE

Nästa nummer (3/2013) beräknas utkomma i juli.