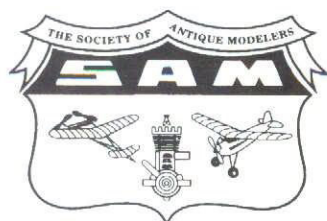


OLDTIMER

SPECIALTIDSKRIFT
FÖR MODELLFLYGARE

Nr: 2 2008



Museum Wasserkuppe
4 Ritningar!
Tävlingar/resultat

OLDTIMER
ORGAN FÖR SVENSKA
MODELLFLYGARES
OLDTIMERSÄLLSKAP

Arg. 37. Nr2/2008

Red. Sten Persson

Styrelse:

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

Sekreterare:

Lennart Flodström
Björnbärsstigen 1, 444 45
Stenungsund
Tfn 0303-803 77
flodaviator@telia.com

Kassör:

Per Nilsson
Linnégatan 23, 413 04 Göteborg
Tfn 031-42 24 02
miccroro@compaqnet.se

Ledamot RC:

Kjell-Åke Elofsson
Skövdevägen 12, 543 35 Tibro
Tfn 0504-145 10
tjolle.e@spray.se

Ledamot Linkontroll

Alf Eskilsson
Tfn 0300-777 66

Ledamot framtidskommittén

Ingvar Nilsson
Tfn 033-23 04 05

Suppleant:

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

Hedersordförande:

Sven-Olov Lindén

Hedersmedlemmar:

Lennart Hansson
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: 160 kr/år

Hemsida:

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

SAM Chapter 67 Sweden

Manusstopptid Nr: 4 2008:

30 september.



Ordföranden har ordet

Framtiden ligger i våra händer!

SMOS har utvecklats och vuxit och är idag en framgångsrik förening med omfattande och varierad verksamhet. Detta beror på många faktorer, men givetvis till mycket stor del på att vår grundare, Sven Olov Lindén, byggde den rätta och stabila grunden för verksamheten. Vi har byggt vidare och satsade under ett antal år på att konsolidera ekonomin för att skapa förutsättningar för att bygga vidare.

Till detta har vi lagt en breddning av verksamheten som initialt endast omfattade fristyg till att idag även omfatta radio och linflyg. Denna breddning har skett genom att med försiktighet finna de rätta formerna för de nya verksamhetsområdena för att långsiktigt få en stabil verksamhet. På samma sätt vidareutvecklar vi de befintliga områdena genom att med försiktighet introducera nya klasser och regler. Detta är mycket medvetna beslut och förslag från styrelsen som har ett ansvar för att vår fina verksamhet ska leva vidare. Hur ska vi då utvecklas framöver? Ja, vi har många intressanta utmaningar! Vi måste bl.a. attrahera nya medlemmar för att leva vidare. Här har det skett ett antal intressanta initiativ; Aeroklubben i Göteborg har genomfört veteranträffar med synnerligen goda närvarosiffror, och Vingarna och Skvadern har haft jubileumsträffar, linflygarna i Kungsbacka ordnade en veteranlinflygträff som blev en succé och har fått efterföljare. Sådana initiativ leder till att man träffas och pratar gammalt modellflyg och kan leda till att intresset för SMOS växer. Ett annat lysande initiativ tog Åke Gustavsson när han samlade ihop sina gamla modellflygkamrater från 50-talet i klubben Mfk Termik i Värnamo. Denna återträff ledde till flera nya medlemmar i SMOS och vi kommer att få se någon av dessa som aktiv tävlande i år! Det är nu min förhoppning att fler följer Åkes exempel och letar reda på sina gamla modellflygkamrater, ordnar en enkel träff med bläddrande i fotoalbum och snack om gamla minnen – och en enkel presentation av SMOS.

Tala om att vi finns och att man fortfarande kan träffas och flyga med de gamla modellerna i enkla former oavsett om det handlar om fristyg, radio eller lina. Det behöver inte vara komplicerat. En enkel förfrågan om vi inte skulle kunna träffas en kväll räcker. Gör ett försök!

Framtiden ligger i våra egna händer!

Gunnar Wivardsson

För bidrag till detta nummer tackar red.:

Rolf Astervik, Malte Blomqvist, Ronald Borg, Sigurd Hansson,
Jan Inge Kaafjeld, Ingmar Knif, Bertil Lindahl, Markku Tähkäpää,
Lars Tolkstam, Gunnar Ägren."

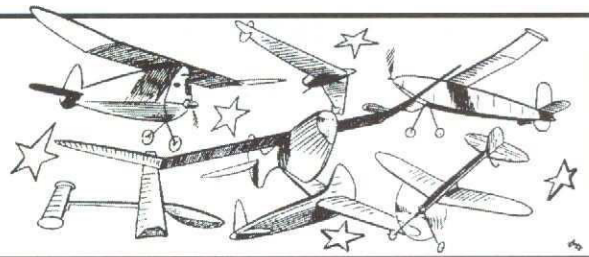
Omslagsbilden.:

*Vår ordföranden Gunnar Wivardsson är nöjd med sin välflygande "Amigos"!
Foto av hustrun Signe vid OT-SM 2007.*

VÄLKOMNA TILL OT - SM

På Rinkabyfältet

den 22 - 24 Aug. 2008



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.

På mångas begäran återgår vi i år till det gamla formatet och inbjuder OT-flygare från hela Norden till en 3-dagars tävling i Rinkaby.

Tävlingsdagar och klasser:

Fredag: klass A, A2 och F-Klassisk. Samling 14.00 vid Mäss C för utdelning av startkort och information om tävlingsplats samt maxtider. Första start pågår till 16.00 ; andra och tredje start 16.00 – 19.30. Fly-off 19.45.

Lördag: klass B, C, F-Nostalgi, SI, A:1 ("Gladan").

Söndag: klass D, Klassisk Wakefield, Gint, S2, S3 och Sint.

För lördag och söndag gäller följande:

Samling 9.00 vid Mäss C för utdelning av startkort och information om tävlingsplats samt maxtider. Första start pågår till 12.00 Andra och tredje start 11.00 - 16.00. Fly-off 16.15.

Utrustning/hjälpmiddel för termik-registrering ej tillåten. Linlängd 100 eller 50 meter avgörs av tävlingsledningen på tävlingsdagen. Kontroll av linlängd kan ske vid tävlingsplatsen. Tävlingsledningen har även rätt att ändra tider och tävlingsklasser beroende på vädersituationen eller andra omständigheter.

Skriv gärna ditt mobilnummer på dina modeller!

MAT serveras på Hotell Åhus Strand (ca 8 km från förläggningen). Frukost lördag och söndag 7.30.

Middag lördag 18.30.

ÅRSMÖTE och prisutdelning på hotellet direkt efter middagen.

LOGI: den militära förläggningen kan erbjuda Mäss B och C som har god standard (1,2 och 4-bäddsrum) och logement (Herbäddsrum). Till logementet måste sänglinne och handduk tas med.

Ett alternativ till boende är Cigarrkungens hus Åhus Bed & Breakfast. Bokning per tfn 070-606 77 10 vardagar 10-12.00, pris per person från 275 kr. per natt inkl. frukost.

KOSTNADER per bädd och natt är för Mäss B och C 120:- och för logement 60:-. Frukost 75:-.

Middag 145:- (inkl kaffe). Startavgift 65:- för första modell och därefter 35:- per följande modeller.

ANMÄLAN på bifogat inbetalningskort insändes senast 5 augusti. Skriv modellens namn och klass samt vad som önskas av mat och logi. Kostnader för detta betalas in samtidigt. Eventuell medföljandes namn uppges för att underlätta rumsfördelning.

INFORMATION om tävlingen lämnas av

Åke Gustavsson tfn 0431-36 38 07 och Kurt Sandberg tfn 035-12 28 46.

Tävling om Truedssonpokalen ingår i SM enligt följande:

MODELL	ÅR	KLASS	KOEFFICIENT
Nimbus	1937	B	2,2
Clipper	1946	B	1,7
Revolt	1938	B	2,0
Tern	1947	B	1,6
Laban	1938	C	1,1
Musketör	1949	B	2,2

MODELL	ÅR	KLASS	KOEFFICIENT
Mercury	1939	B	1,5
Balbo	1950	B	2,2
Matador	1939	D	1,3
Torpedo	1950	B	2,2
Clipper 1	1940	B	1,8
Huqin	1950	C	1,0

KALLELSE TILL ÅRSMÖTE

Medlemmarna i Svenska Modellflygares Oldtimer Sällskap kallas härmed till årsmöte. Mötet hålles på Åhusstrand den 23/8 2008 direkt efter middagen i samband med Oldtimer-SM. Vid mötet avhandlas sedvanliga årsmötesförhandlingar. Eventuella motioner skall vara styrelsen tillhanda senast 1/8 för att kunna behandlas på mötet. Välkomna!

Styrelsen

LINFLYG-OLDTIMERTRÄFF lördag 7:e juni kl 10-14 i Kungsbacka

Alla är välkomna till denna nostalgi/oldtimer träff på Inlagsfältet i södra Kungsbacka. Alltså även du som inte har någon anknytning till just linflyg!

Något särskilt program är inte fastställt, men givetvis kommer vi att försöka hålla något i luften hela tiden. Har du en gammal linkärra eller en motor du gärna vill ha igång så är detta rätta tillfället! Vi kommer att ha såväl Fox-soppa med 5% Nitrometan och 28% ricinolja som dieselsoppa för såväl kullagarade som glidlagrade motorer.

Förra året hade vi en förhoppning att kunna starta en PULSJET - men så blev det inte. Men tanken är fortfarande högaktuell! Vi har ju södra stambanan med X-2000-tåg precis vid fältets kant, och det vore intressant att höra vad som väsnas värst...

Givetvis kommer vi att berätta mustiga skrönor och osannolika händelser, men framför allt ha trevligt. Kaffe och bulle kommer att finnas. Har du frågor om var man köper lack, siden etc kan du få många fina tips på

träffen. Ta med dina gamla rariteter! Det finns planer på att på sikt få igång en enkel tävlingsverksamhet inom stunt med gamla reglerna, men vi vet inte riktigt ifall detta har "full bärkraft ännu".

Vad gör vi ifall det blir skitväder? Jo - om vi inte flyger ändå, så håller vi oss inomhus.

Vägbeskrivning, se denna sida där du även kan se aktuellt väder på vårt fält:

<http://uiviewweb.aprsfl.net/find.cgi?call=SM6PGP-2>, se även Kungsbacka MFKs hemsida <http://www.kungsbackamodellflygklubb.se>

Om du tittar efter den blå prickken märkt "WX" så har du också fått fältets position. Vi har vår klubblokal på baksidan av "Tragisk MC".

Hjärtligt välkomna!

Alf Eskilsson, SMOS linflyggren, tfn 0300-77766

PS. Linflygarna i Kungsbacka MFK träffas vid 16.30-tiden nästan alla tisdagar året om. DS

OT-mfk Kondoren anordnar klubbmästerskap...

OT-mfk Kondoren anordnar klubbmästerskap för sina medlemmar lördagen den 20 sept. 2008 på Nyköpings modellklubbs flygfält (f.d. Nyges fält på Brandholmen) med första start kl.11.00.

Tävlingsgrenarna är OT-RC + en enkel figurflygningsgren. Du är välkommen att delta som "gästflygare". Ingen startavgift. Vi bjuder på kaffe med dopp.

Om du önskar delta, kontakta Ingvar Claesson på e-post: i.claesson@telia.com eller tel. 0155-218595 senast den 8 sept. Ange din sändarkanal!

Färdvägen hittar du på Kondorens hemsida: <http://web1.vattnet.com/kondoren/> och där klickar du på länken Här flyger vi.

Hjärtligt välkommen!

Brattforsheden restaurerad! Solstatträffen återuppstår!

Dessa glädjande besked har just nått oss. EU-bidrag och mycket ideellt arbete av flygintresserade i Karlstadstrakten har lett till att det gamla krigsflygfältet nu återställts till sina ursprungliga dimensioner och kan användas för flygändamål och även räcker till för friflyg. Efter mer än 40 år återuppstår Solstatträffen. Det är Gagnefs mfk genom Inge Sundstedt som anordnar denna friflygtävling och som har frågat om inte SMOS

kunde vara med på ett hörn. Därför ordnar vi i samband med denna träff en oldtimertävling på Brattforsheden den 9/8. Det blir tävling i alla friflygklasser, men sannolikt slår vi ihop klasser på lämpligt sätt.

Anmälan till Christer Jansson tfn 054-54 22 18 eller Tommy Eriksson tfn 070-60 89 348 e-post: tommy.eriksson48@telia.com. Ange namn, modell och klass. Startavgift (som kommer att bli låg!) erlaggs på plats.

VÄLKOMNA !

säger vi till följande nya medlemmar vilka anslutit sedan senaste matrikel skrevs:

Sven-Olov Emilsson, Åsgatan 20, 776 32 Hedemora, 0225-12427

Erlend Pettersson, Lilla Rolstorp 2, 331 97 Värnamo

Göran Westerlund, Älvgatan 4, 862 31 Kvissleby

Bengt Sjöstedt, Granrisvägen 3, 664 91 Grums

Kurt ILAR, Strandvägen 54, 780 51 Dala-Järna

Svein Olstad, Skolevejen 13, N-2846 Böverbru, Norge

Jan Wold, Ödegårdsvejen 49, N-1911 Flateby, Norge

Thomas Dahlström, Klövjevägen 3, 703 58 Örebro, 019-188607

Lennart Brandt, Fjärås Eneväg 15, 430 33 Fjärås, 0300-540651

Hans Aili, Vintergatan 21 b.v., 172 69 Sundbyberg, 08-986785

Per-Ove Sondén, Vallmovägen 14, 194 68 Upplands Väsby, 08-59082767

Carl-Erik Skoglund, Karmgatan 81, 653 47 Karlstad, 054-566505

Göte Malm, Vallgatan 20, 334 32 Anderstorp

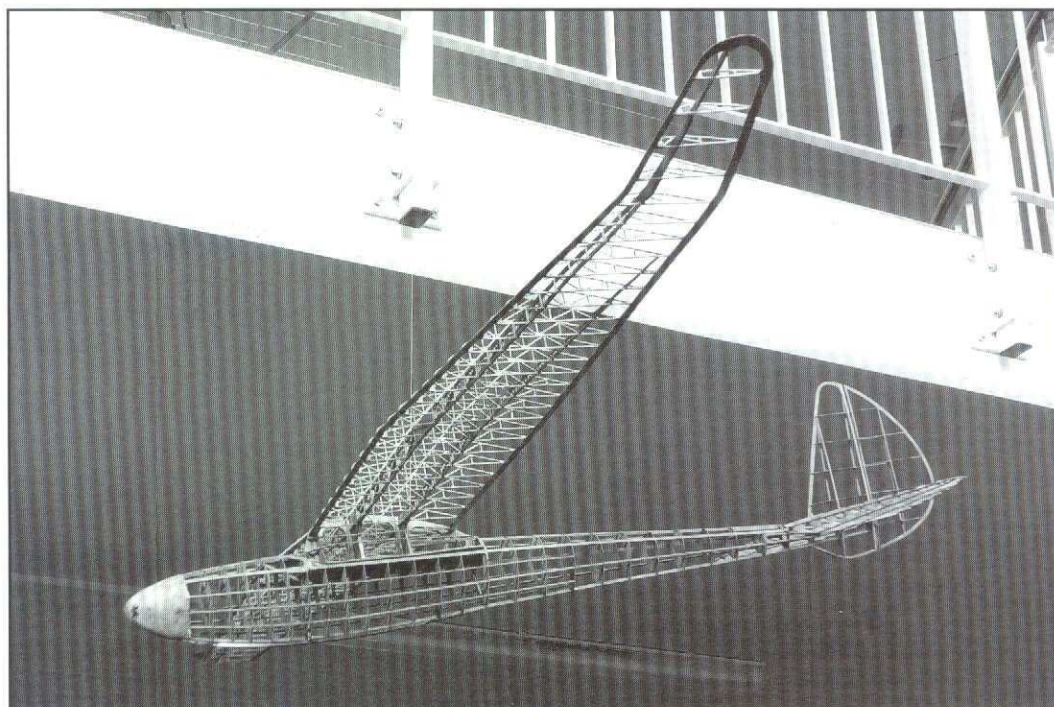
Karl-Gustav Hjertberg, Olovsgatan 14, 111 36 Stockholm

Kjell Lindqvist, Annelundsvägen 10 B, 441 41 Alingsås,

0322-18929

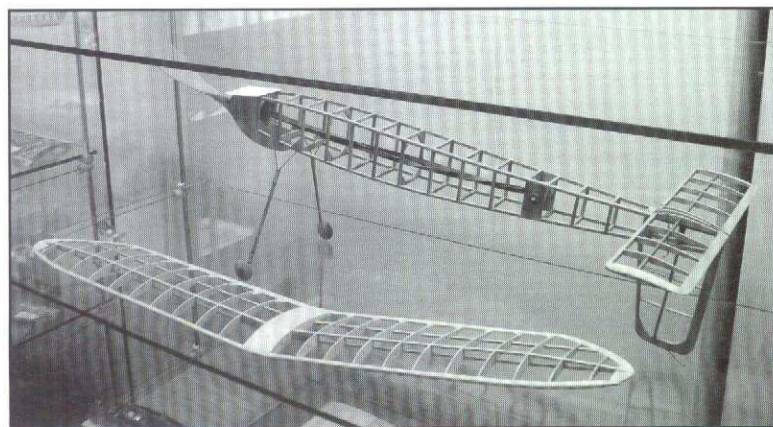
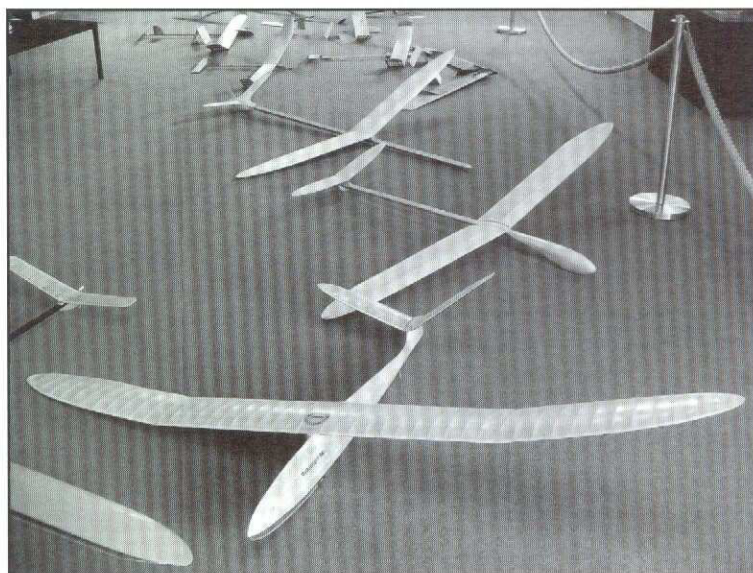
Kassören

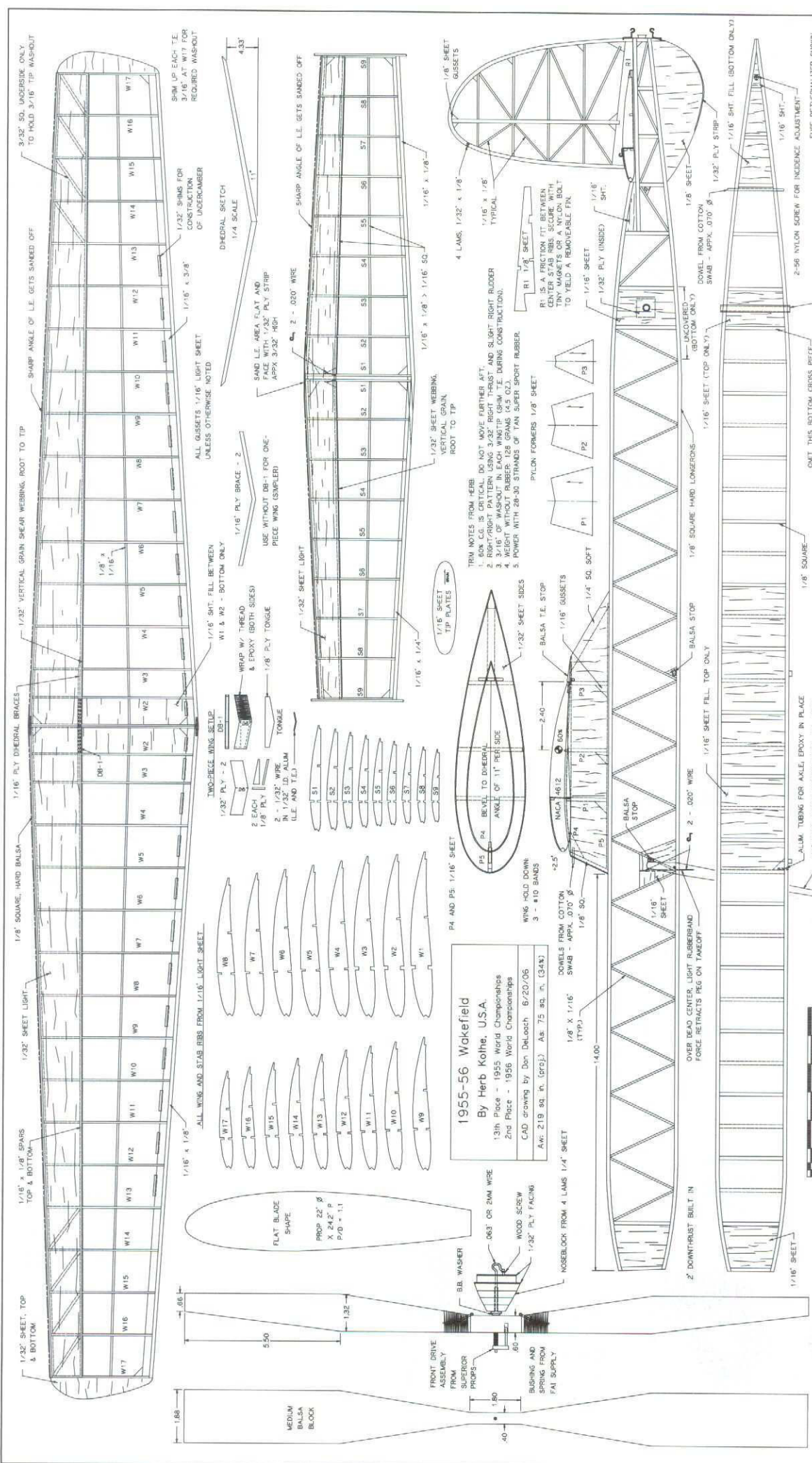
Modellflyghistoria på Wasserkuppe



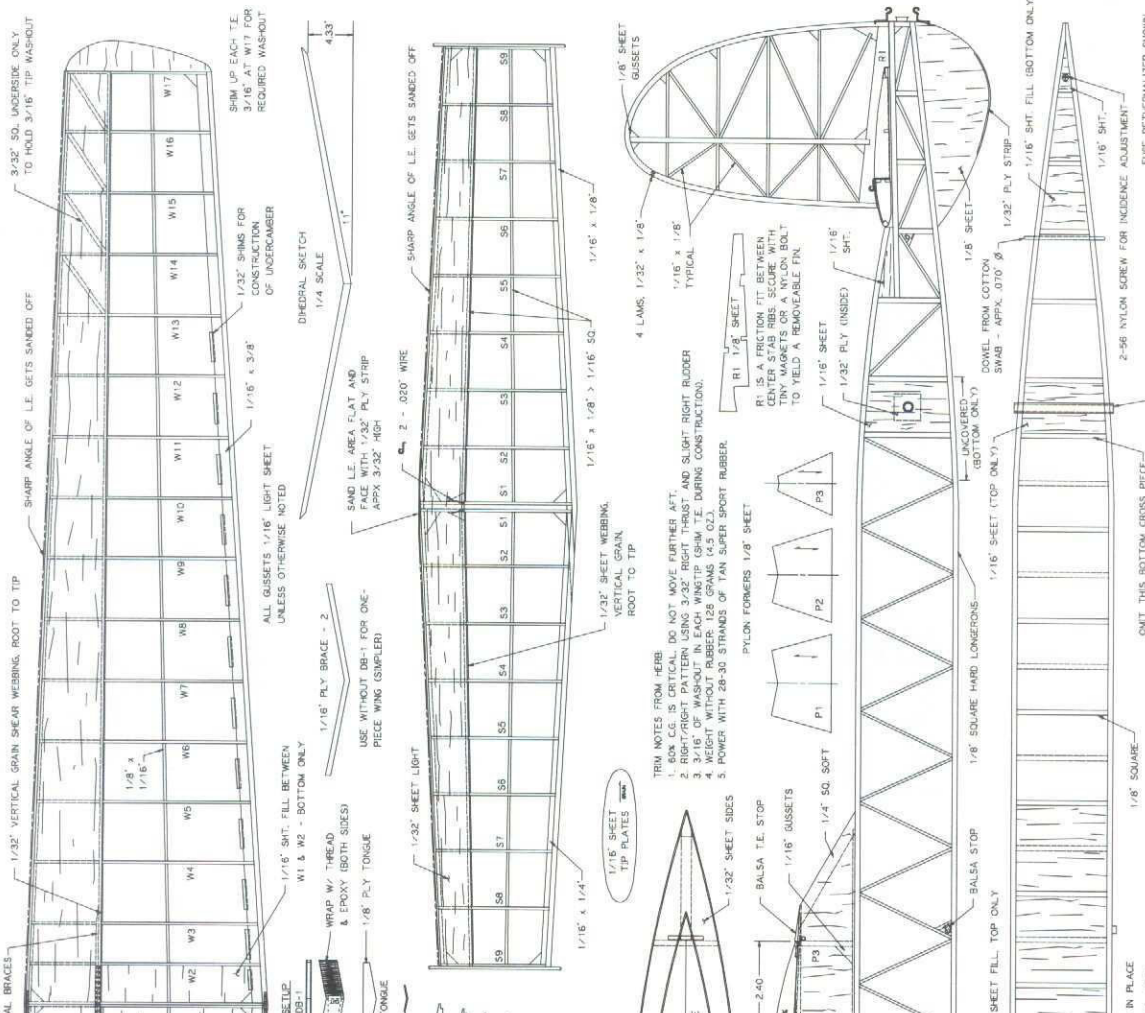
Lars Tolkstam har besökt segelflygmuséet på Wasserkuppe i Tyskland som är det tyska segelflygets vagna.

Han förmedlar med dessa bilder några glimtar från muséets modellflygsektion med dess fantastiska samling av äldre modeller och modellmotorer.





1955-56 Wakefield
By Herb Kolhe, USA
13th Place - 1955 World Championships
2nd Place - 1956 World Championships
CAD drawing by Don DeLoach 6/20/06
AW: 219 88 in. [67g]] AS: 75 88 in. (31k)



1/16" SHEET TIP PLATES

TRIM NOTES FROM HERB:

- 1. BOX C.G. IS CRITICAL. DO NOT MOVE FURTHER AFT.
- 2. RIGHT-RIGHT PATTERN USING 3/32" RIGHT THRUST AND SLIGHT RIGHT RUDDER
- 3. 3/16" OF WASHOUT IN EACH WING TIP (SHIM T.E. DURING CONSTRUCTION).
- 4. WING BRACE: 28 SHIMS (4.5 OZ. RUBBER) WITH 18 STRANDS OF TAN SUPER SPORT RUBBER.
- 5. POWER WITH 40-50 STRANDS OF TAN SUPER SPORT RUBBER.

1/16" SHEET TIP PLATES

TRIM NOTES FROM HERB:

- 1. BOX C.G. IS CRITICAL. DO NOT MOVE FURTHER AFT.
- 2. RIGHT-RIGHT PATTERN USING 3/32" RIGHT THRUST AND SLIGHT RIGHT RUDDER
- 3. 3/16" OF WASHOUT IN EACH WING TIP (SHIM T.E. DURING CONSTRUCTION).
- 4. WING BRACE: 28 SHIMS (4.5 OZ. RUBBER) WITH 18 STRANDS OF TAN SUPER SPORT RUBBER.
- 5. POWER WITH 40-50 STRANDS OF TAN SUPER SPORT RUBBER.

1/16" SHEET TIP PLATES

TRIM NOTES FROM HERB:

- 1. BOX C.G. IS CRITICAL. DO NOT MOVE FURTHER AFT.
- 2. RIGHT-RIGHT PATTERN USING 3/32" RIGHT THRUST AND SLIGHT RIGHT RUDDER
- 3. 3/16" OF WASHOUT IN EACH WING TIP (SHIM T.E. DURING CONSTRUCTION).
- 4. WING BRACE: 28 SHIMS (4.5 OZ. RUBBER) WITH 18 STRANDS OF TAN SUPER SPORT RUBBER.
- 5. POWER WITH 40-50 STRANDS OF TAN SUPER SPORT RUBBER.

1/16" SHEET TIP PLATES

TRIM NOTES FROM HERB:

- 1. BOX C.G. IS CRITICAL. DO NOT MOVE FURTHER AFT.
- 2. RIGHT-RIGHT PATTERN USING 3/32" RIGHT THRUST AND SLIGHT RIGHT RUDDER
- 3. 3/16" OF WASHOUT IN EACH WING TIP (SHIM T.E. DURING CONSTRUCTION).
- 4. WING BRACE: 28 SHIMS (4.5 OZ. RUBBER) WITH 18 STRANDS OF TAN SUPER SPORT RUBBER.
- 5. POWER WITH 40-50 STRANDS OF TAN SUPER SPORT RUBBER.

1/16" SHEET TIP PLATES

TRIM NOTES FROM HERB:

- 1. BOX C.G. IS CRITICAL. DO NOT MOVE FURTHER AFT.
- 2. RIGHT-RIGHT PATTERN USING 3/32" RIGHT THRUST AND SLIGHT RIGHT RUDDER
- 3. 3/16" OF WASHOUT IN EACH WING TIP (SHIM T.E. DURING CONSTRUCTION).
- 4. WING BRACE: 28 SHIMS (4.5 OZ. RUBBER) WITH 18 STRANDS OF TAN SUPER SPORT RUBBER.
- 5. POWER WITH 40-50 STRANDS OF TAN SUPER SPORT RUBBER.

1/16" SHEET TIP PLATES

TRIM NOTES FROM HERB:

- 1. BOX C.G. IS CRITICAL. DO NOT MOVE FURTHER AFT.
- 2. RIGHT-RIGHT PATTERN USING 3/32" RIGHT THRUST AND SLIGHT RIGHT RUDDER
- 3. 3/16" OF WASHOUT IN EACH WING TIP (SHIM T.E. DURING CONSTRUCTION).
- 4. WING BRACE: 28 SHIMS (4.5 OZ. RUBBER) WITH 18 STRANDS OF TAN SUPER SPORT RUBBER.
- 5. POWER WITH 40-50 STRANDS OF TAN SUPER SPORT RUBBER.

1/16" SHEET TIP PLATES

TRIM NOTES FROM HERB:

- 1. BOX C.G. IS CRITICAL. DO NOT MOVE FURTHER AFT.
- 2. RIGHT-RIGHT PATTERN USING 3/32" RIGHT THRUST AND SLIGHT RIGHT RUDDER
- 3. 3/16" OF WASHOUT IN EACH WING TIP (SHIM T.E. DURING CONSTRUCTION).
- 4. WING BRACE: 28 SHIMS (4.5 OZ. RUBBER) WITH 18 STRANDS OF TAN SUPER SPORT RUBBER.
- 5. POWER WITH 40-50 STRANDS OF TAN SUPER SPORT RUBBER.

1/16" SHEET TIP PLATES

TRIM NOTES FROM HERB:

- 1. BOX C.G. IS CRITICAL. DO NOT MOVE FURTHER AFT.
- 2. RIGHT-RIGHT PATTERN USING 3/32" RIGHT THRUST AND SLIGHT RIGHT RUDDER
- 3. 3/16" OF WASHOUT IN EACH WING TIP (SHIM T.E. DURING CONSTRUCTION).
- 4. WING BRACE: 28 SHIMS (4.5 OZ. RUBBER) WITH 18 STRANDS OF TAN SUPER SPORT RUBBER.
- 5. POWER WITH 40-50 STRANDS OF TAN SUPER SPORT RUBBER.

Herb Kothe's 1956 Wakefield.

Den modell, som kom tvåa vid Wakefieldmästerskapen i Höganäs 1956, tillhörde som bekant Herb Kothe och flögs proxy av Anders Håkansson i det rådande, miserabla vädret.

Som omnämndes redan i förra numret i samband med ritningen till "Sofi" så finns nu ritning i full skala även till Kothe's modell. Den säljs av Don DeLoach, som även tillhandahåller en s.k. 'short kit' med färdig sprygelsats m.m. Priset är detsamma som för "Sofi", d.v.s. endast ritning kostar \$8.00 + porto \$4.00 medan

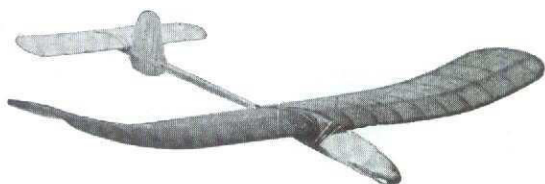
ritning + 'short kit' kostar \$28.00 + porto \$8.00.

Betalning vill han helst ha via PayPal till emailadressen ddeloach@comcast.net, men kan även skickas i sedlar (\$) på egen risk till Don DeLoach, Focus MarCom, 831 E. Willamette Ave., Colorado Springs, CO 80903. USA.

Detta gäller givetvis även för "Sofi".

Nämns kan att DeLoach's ritning till Kothe's modell publicerades i NFFS Free Flight Digest April 2007 med en intressant artikel om modellen och trimningstips.

Sten P.



"Nuppe" i USA.

Segelflyggrenen är långt ifrån den största bland USA's OT-flygare, men den har sina utövare. En av dem är vår amerikanske medlem Peter Wessel, som nyligen berättat om sina segrar med den svenska S1:an "Nuppe".

Denna konstruktion salufördes av Norrlands Modellflygindustri, Umeå, på 40-talet (se ill. ur katalog nr 5) och såvitt red. känner till har någon ritning till "Nuppe" aldrig funnits tillgänglig i vår ritningsbank.

Peter Wessel tävlar med förkärlek med skandinaviska modeller och har bl.a. nått framgångar med sin "Internationell 75:a". Var han hittat ritningen till "Nuppe" var ett litet mysterium ända tills SAM Speaks anlände i April. Där finns den presenterad med en liten ritning och vi får veta att den (och ritningar till många andra skandinaviska modeller!) finns att köpa för \$4.00 från firman AeroDyne (www.freeflightmodels.com)!

Nu är ett exemplar på väg från Peter Wessel till Ritningsbanken.

Sten P.

Finsk födelsedag...



Inför sin 85-årsdag i juni signerar Ellilä en ritning åt Boris Borotinskij (foto från Boris).

Lennart Petersson och "Sofi"

Lennart Petersson fick sig tillsänt ett exemplar av föregående nummer av OLDTIMER och svarade nyligen med ett trevligt brev och ett intressant foto.

Han var uppriktigt förvånad – och smickrad – över att hans gamla modell femtiotvå år senare är föremål för så mycken uppmärksamhet att t.o.m. en byggsats tagits fram. Han bekräftar att någon ritning till "Sofi" aldrig funnits utan att han byggde ett enda exemplar "på fri hand" efter några skisser. De ritningar, som sedan cirkulerat, är tydligen baserade på foton och mätningar, som gjordes på fältet efter segern.

Modellen är borta sedan länge och några egna foton

på den säger Lennart sig inte ha kvar. För några år sedan fick han en förfrågan från Charles Rushing om han kunde leverera en replika av "Sofi" till en Wakefield-utställning på AMAs museum i USA. Han byggde då en modell efter den italienska ritning, som även Don DeLoach haft tillgång till och som Lennart anser är originalet mest trogen.

Fotot visar den klassiska Wakefieldpokalen, omgiven av en del av vinnarmodellerna, inkl. Lennarts "Sofi". Slutligen nämner Lennart att han fortfarande modellflyger, men nu är det segelflyg i F3B som gäller.

Sten P.

Gurra ser tillbaka på sin modellflygbana - del 2



Hobbyboken var under dessa år en stor källa att hämta idéer ur, de första linkontrollmodellerna kom nog därifrån, och vi flög mycket linkontroll i mitten av 50 talet. Här i UFK flög vi klubbmästerskap i Team Racer. Jag byggde många linkontrollmodeller, en Fokker DR1 tredäckare samt SO Ridders flygande vinge med flera.

Jag byggde flera gummimotormodeller; där var Kordan, Laban Tempon, som jag flög bort från Sundbro 1952. Det sista jag såg av den var när den steg i termiken vid Bälinge kyrka tillsammans med två hökar!

Det blev även många segelmodeller, en Viking och två F1A modeller av Benedeks konstruktion med flera.

I början av 50 talet kom även de första radioprylarna, främst från den engelska fabriken ED, som även gjorde motorer mm. Men i början var det mest hemmabyggen, som man sysslade med, en ingenjör på Pharmacia som var radioamatör hjälpte oss. Men det stora lyftet kom när huvudstyrelseordf. Bertil Kilgren, som även var ägare till Jordbruksflyg, skänkte en komplett RC-styrningsanläggning plus byggsats på en Radio Queen, fabrikt ED, till modellsektionen. Jag bygger den första och några andra, under ledning av Ingemar Berglund och Lars-Erik Larsson, bygger nummer två. Jag flyger den första, som vid någon av de första flygningarna

flyger bort, men återfås i ett för modellen dåligt skick. Den andra modellen flygs en del.

På den tiden var sändare och mottagare försedda med rör och stora batterier och det behövdes lite tur för att allt skulle funka!

I friflyg var vi också rätt aktiva. 60 talet inleds med att klubben firar 25-årsjubileum och då ordnar vi i sektionen SM på F16 Ärna under ledning av undertecknad, Calle Sundstedt, Lars Erik Larsson, Leif Åberg m.fl. Det blev en lyckad tillställning med många deltagare och fint väder. SM:et filmades i 16mm svart/vit, som finnes bevarat i dag på DVD.



Något år senare var det dags för ett nytt SM på samma plats. Vi har ju gamla traditioner att se tillbaka på då Sveriges första SM gick här i Uppsala 1938 på Almlövs gårde, där jag nu bor.

1961 ordnade KSAK instruktörskurs här i Uppsala, som jag medverkade och fick diplom för. Ledare för den var KSAKs modellflyginstruktör Georg Derantz. Lokal var Medborgarskolan på S:t Larsgatan.

Vi var aktiva, tävlade mycket och reste i hyrd buss flera gånger till Norbergsträffen och till Gamens 7-manna lagtävling i Norrköping. Aktiviteten på klubblokalen vid S:t Persgatan 5 var stor.

Lokalen vid S:t Persgatan var samlingsplatsen för flera av UFK:s blivande toppar som Nils Erik Hollander, Bosse Wall, Ambjörn Wahlund (som blev nordisk mästare i segelklassen S:int), Lars Olof Larsson och Leif Åberg med flera.

Det var här jag började den byggverksamhet för ungdomar, som jag hade i mer än 50 år, tills för några år sedan då mina tidigare elever från 90 talet tagit över.

Då jag bildat familj så blev det inte så mycket tävlande av utan det blev mest som arrangör av våra tävlingar under tiden fram till c:a 1976, då jag mer aktivt började tävla igen och fortfarande gör.

Majtävlingen kom till vid denna tid. Den var tidvis så stor att vi vissa år var tvungna att utesluta en del av småklasserna! Den var under alla år den största friflygtävlingen, även större än SM en del år! Det tar ju en del tid att ordna till en tävling, men stor förmån jag haft är att så många klubbmedlemmar och bekanta alltid ställt upp och hjälpt till. Detta har inneburit att vi alltid haft tidtagare på våra tävlingar här i Uppsala!

En mycket stor hjälp under många år har varit Mats Rosling, gammal F1A-flygare och mycket uppskattad



tävlingsledare. Tack vare dessa har jag även på våra tävlingar kunnat tävla i min klass F1C.

Vi har haft flera Nordiska landskamper här i Uppsala, och när Majtävlingen 2001 firade 40 år flögs den som World Cup med deltagare från sex länder.

Jag tror det var 1979 då blev jag uttagen till NM i Finland, där jag blev 3:a efter Fly Off. Det var så det började och därefter blev jag uttagen till VM i Spanien 1981 och 1983 till VM i Australien, där jag blev 2:a efter Fly off. Och det var ju en höjdare! Sedan har det rullat på med VM Frankrike 1987, Argentina 1989 samt många World Cup-tävlingar här i Sverige och Europa, som jag per bil genomkorsat många gånger. Resorna i Sverige har varit många, speciellt de tider då mina tävlande juniorer ej hade körkort.

Speciellt stolt var jag 1990, då sex av mina juniorer utgjorde det Svenska juniorlandslaget i Mostar, Jugoslavien och där jag var med och hjälpte till.

Vinjettbilden visar Gunnar med RC Falcon och beundrande barnbarn (Bild från dottern Karin).

T. v. (föregående sida) den av Bertil Kilgren skänkta ED Radio Queen.

Överst på denna sida Gunnar i en typisk fly-off pose med modern F1C-modell.

T. h. Gunnar med en av sina RC-modeller i UFK:s klubblokal på

Rättelse: F-modellen HU10C, som nämndes i förra avsnittet, är konstruerad av Holger Uppgård och ingen annan!





Gunnar med RC-Sparky

Så var också fallet vid två senare junior-VM, där UFK var representerat. Det har även varit mycket stimulerande att se så många ungdomar växa upp i klubben och bli så duktiga modellflygare att dom nu tillhör världseliten!

Många har också genom hobbyn fått en bra inkörsport till bra yrken, flera har valt flyget i olika former.

När Sveriges Modellflygförbund bildades 1956 var jag en av representanterna från UFK. Det var ett något stormigt möte, där KSAK efter vad jag kommer ihåg var rätt hårda med att genomdriva KSAK:s synpunkter på hur vårt förbund skulle vara organiserat!

När man sitter så här och tänker tillbaka så vill man ju också minnas dom tillfällen man blivit ihågkommen och hedrad, som när jag 1975 blev hedersmedlem i klubben samt när jag fick utmärkelser som KSAK:s silverplakett 1965, dess Guldplakett 1970 och 2002 dess Guldmedalj. Samma år fick jag även Flygsportförbundets plakett.

Sedan var det roligt när jag i början av 80-talet genom mitt tävlande kvalat in till stora Grabbars märke med 35 poäng, och som jag genom åren bättrat på och som i dagsläget är 225 poäng, vilket ger mig en tredjeplats i denna lista. Jag har under de år jag tävlat i F1C klassen erövat c:a 10 SM-guld samt 6 silver.

Gunnar Ågren

Modellflygteori - del 2

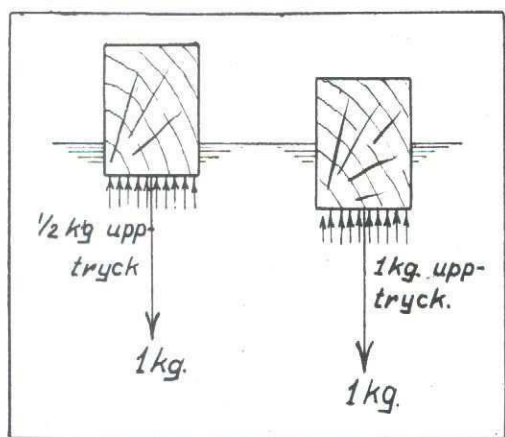


Fig. 4

Fig. 5

Om vi sakta trycka träbiten längre ned i vattnet, pressar den undan en motsvarande kvantitet vatten för att få plats. Vattnet motverkar emellertid träbitens nedtryckning genom sitt upptryck. Ju större del av träbiten som sänkes under vatten, desto större blir upptrycket hos detta. Från skolan känna vi nog litet var till, att detta tryck är lika med vikten av det vatten, som föremålet undantränger.

Vi hava antagit, att vattenkuben är dubbelt så tung som träkuben. Om träbiten till en fjärdedel sänkes ned i vatten, undantränger den en vattenmassa som

På initiativ av Thorvald Christensen påbörjades i föregående nummer av Oldtimer en artikelserie hämtad ur Wentzels egen tidskrift Hobby från 1943. Vi fortsätter här med del 2.

Red.

är lika med en fjärdedel av träkuben. En fjärdedel av denna väger ett fjärdedels kg. Då vattnet är dubbelt så tungt, blir vikten av den undanträngda vattenmassan lika med ett halvt kg. (Se fig. 4). Detta är detsamma som att vattnets motstånd mot träbiten eller upptryck är ett halvt kg.

Upptrycket är i detta fall icke tillräckligt att stå emot träkubens tyngd av 1 kg., utan denna sjunker därför djupare ned. När halva träbiten befinner sig i vatten, har den undanträngt en vätskemassa, som väger dubbelt mot halva träkubens vikt, alltså ett kg. och upptrycket är då också ett kg. eller tillräckligt för att motstå träets tyngd. Jämvikt uppstår, och biten sjunker icke längre. Den flyter. (Se fig. 5).

Vi göra nu samma experiment med järnkuben. När denna befinner sig till hälften i vatten, har den undanträngt vätska vägande 1 kg. (hälften av vattenkubens vikt, 2 kg.). (Se fig. 5.) Järnbitens vikt är emellertid 10 kg. varför vattnets upptryck inte kan förhindra järnbiten att sjunka ytterligare.

På fig. 6 är hela järnbiten under vattenytan. Den undanträngda vattenmängden väger nu 2 kg., och upptrycket är fortfarande otillräckligt att hindra järnbiten sjunka till botten. (Se fig. 7).

En ballong »flyter» i luften på samma sätt som träet i vattnet. Det vill med andra ord säga, att ballongen »flyter» eller svävar så länge den väger mindre än den undanträngda luftmängden.

Luften är emellertid besvärlig i det avseendet, att den i sig själv är mycket lätt. Det föremål, som skall »flyta» i luften, måste vara ännu lättare. Men om en ballong skall kunna vara till någon praktisk nytta, måste den icke endast kunna uppbära sin egen vikt utan även en vidhängande gondol för instrument och event. passagerare.

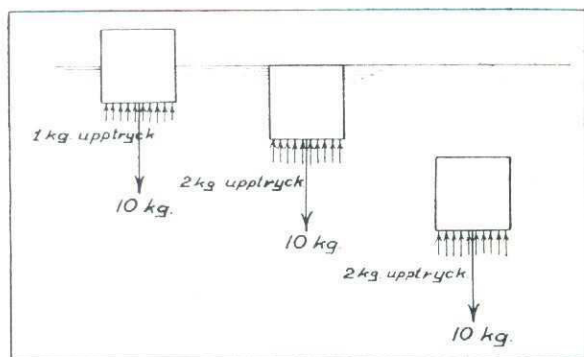


Fig. 6

Fig. 7

Fig. 8

Det finns i stort sett två sätt att få tag i eller framställa något, som är lättare än luft. Det ena sättet är att värma upp luften. Det synes egendomligt, men ju hetare luften är, desto lättare är den. En ballong fylld med varm luft är alltså betydligt lättare än motsvarande kvantitet kall luft utanför ballongen, och den »flyter» eller stiger till väders, till dess att den uppnått ett luftlager, som äger samma vikt som luften i ballongen eller till dess att denna senare svalnat, så att den håller samma temperatur som den omgivande luften.

Egentligen är det kanske icke fullt riktigt att säga, att varm luft är lättare än kall. Vad som inträffar vid uppvärmningen är att luften blir tunnare eller utvidgar sig. Om man upphetar luft, som är innesluten i en gummiblåsa, blir denna icke lättare men däremot större (se fig. 9). En viss rymd av luften ur den uppvärmda blåsan blir emellertid lättare än samma rymd ur den icke uppvärmda, så man kan nog utan vidare säga, att varm luft är lättare än kall. Av det som tidigare sagts torde framgå, att den varma luften »flyter» eller stiger uppåt till dess att den träffar på luft av samma vikt. Då ballonger och luftskepp numera ha mycket ringa praktisk betydelse och knappast förekomma som modellflyg, gå vi vidare in i studiet av systemet »lättare än luft».

Det tryck vi hittills talat om, d. v. s. det som lufthavet utövar på jordytan och föremålen därpå, kallas för det statiska trycket. Detta är icke beständigt utan varierar allt efter vind och värmeförhållanden. När jorden bli-

vit uppvärmd av solstrålarna, avger den en del av sin värme till närmast liggande luftlager, och när luften blir varm, stiger den uppåt. Samtidigt utvidgas den och blir lättare. Följaktligen blir också dess tryck på jord och omgivande luftlager mindre. Det har med andra ord uppstått ett s. k. lågtryck.

Högtryck och lågtryck.

När fullständig vindstilla råder, är det atmosfäriska trycket lika på alla platser, som ligga på samma höjd över havsytans nivå.

Om lufttrycket av en eller annan anledning blir mindre på någon plats, strömmar luften till denna från omgivningen med högre tryck. Det har uppstått en rörelse i luften — vind. Litet var av oss har väl varit

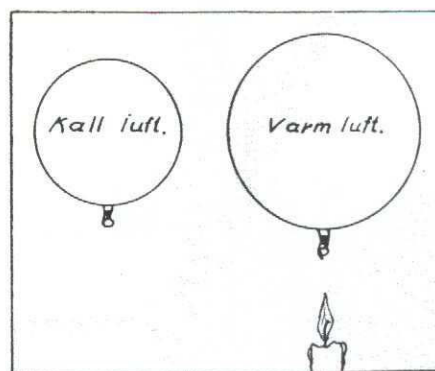


Fig. 9

utsatt för att få en spik eller ett annat vasst föremål i sin hårt pumpade cykelslang och hört det väsende ljud, som uppstår, när luften strömmar ut. Här hava vi två olika lufttryck: ett högt inuti slangen och ett lägre utanför. Det är en kraftig rörelse i luften, som uppstår, när luften från det högre lufttrycksområdet strömmar ut i det lägre.

Temperaturskillnader.

Liksom vatten flyter från en större höjd till en lägre, så flyter också luften "från områden med högre lufttryck till lägre sådana. Varpå bero då dessa lufttrycksvariationer? På temperaturskillnader. Luftens värmegrad ändrar sig i huvudsak på grund av markbeskaffenheten. Vi behöva bara tänka på hur stor temperaturskillnaden kan vara en vinterdag på två mycket närbelägna platser för att förstå detta. Solen uppvärmer icke luften direkt. Solstrålarna avge ungefär 60 % av sin värme direkt till luften genom återspeglning. Med resten värmer den upp jordytan, och den härifrån utstrålade värmen avges i sin tur till närmast befintliga luftlager. Jordytan absorberar emellertid värmen mycket olika. En del av den uppvärms snabbt, och hit höra sädesfält, sandområden och städer. Sjöar, vattensjuk mark och skogar uppvärmas däremot långsammare. Det måste alltså uppstå temperaturskillnader i den närmast jordytan befintliga luften.

Fortsättning följer i nästa nummer av OLDTIMER.

Fler foton ur Malte Blomqwists arkiv...



F1C) av "Pladuska"-typ; motor Super Tigre G.20D. Ulf är ej längre aktiv, men medlem i SMOS.

Bengt Lundström, en annan SMOS-medlem, är fångad med sin Wakefieldmodell på fotot på nästa sida, tidpunkt okänd, men enligt Malte "före radiodegenereringen"...

Bengt har en lång modellflygkarriär bakom sig och är fortfarande aktiv. Han tävlade framgångsrikt i klasserna F och G, var stuntmästare på 50-talet och svensk RC-pionjär. Hans mest kända konstruktion är förmodligen RC-modellen "Den flygande Hyvelbänken", som (trots sitt långa namn!) publicerats även i internationell press.

Malte avslutar på nästa sida t. h. med ett foto på vår kassör Per Nilsson med en egen konstruktion i klass A2, kallad "Nell". Rester av modellen med sin unika "flamingo-profil" finns kvar och kommer ev. att återuppstå. Översiktsritning publicerades i Modellflygnytt 6/1962.

Sten P.

Förra numrets artikel om bl.a. Roald Olsson illustrerades med foton, som vi fått från såväl Roald som Malte. Namnet på fotografen var okänt för red., men Per Nilsson vet berätta att fotona från SM 1952 togs av en klubbkamrat vid namn Leif Andersson (sedermera Axstål).

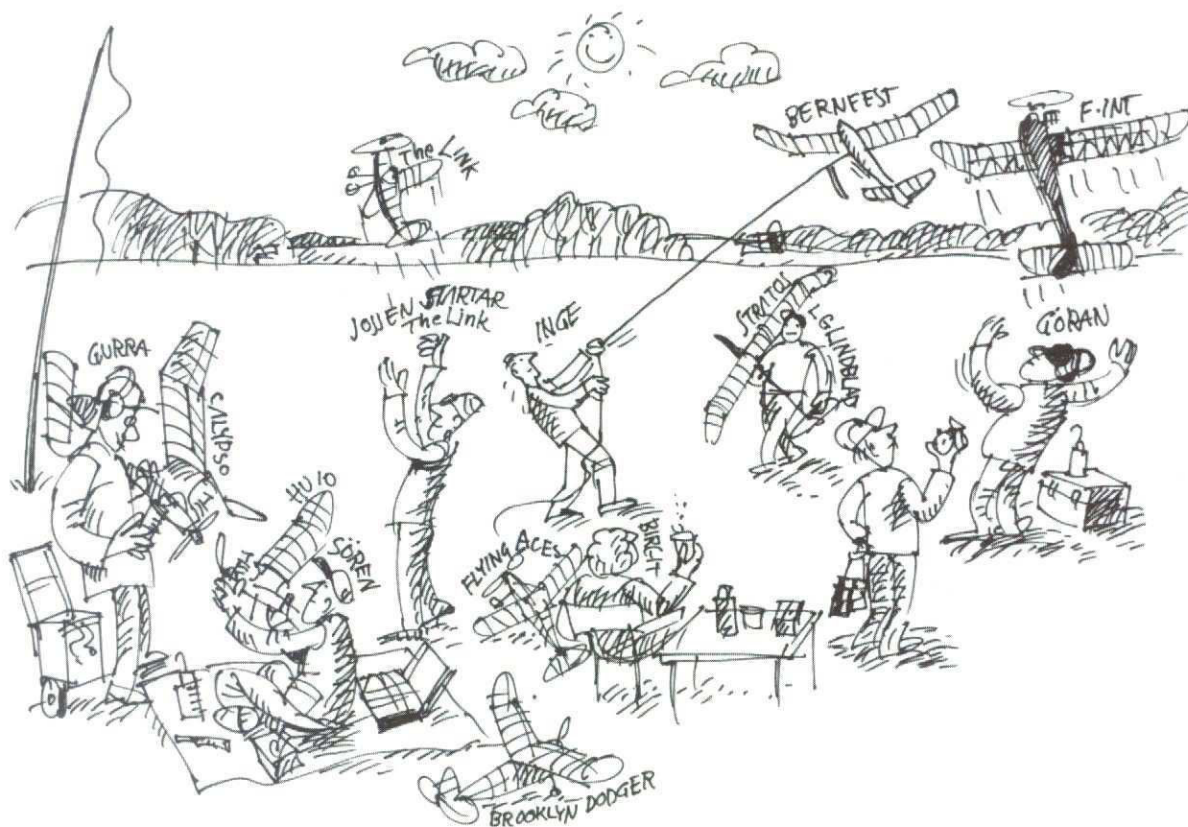
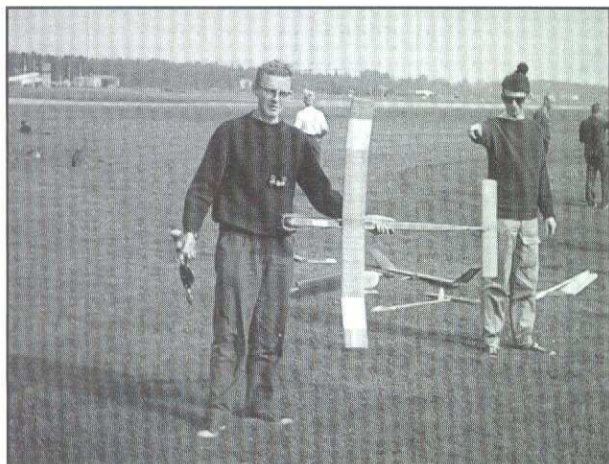
Förmodligen är han upphovsman även till ovanstående bild på Börje Börjesson, när han låter en av sina tre F-modeller gå till väders vid nämnda SM i Halmstad.

Hur det gick för Börje vid detta SM blev ganska omtalat, då han med sina tre modeller fick endast en flygning registrerad. Redan vid en trimflygning försvann första modellen och då modell nummer två användes vid den första tävlingsstarten behagade motortimern haka upp sig. Det blev rekordhöjd och ännu en förlorad modell...

Enligt reglerna tilläts han omstart, varför modell nummer tre fick rycka in. Denna gjorde en perfekt flygning, fränsett att den försvann ur sikte efter 715 sekunder och ej återfanns. Facit för den tippade segraren blev en femte-placering! Förmodligen var det si och så med den tidens timers och fuse-arrangemang!

T.h.: Ulf Carlsson är flerfaldig SM-vinnare i motor-klassen, bl.a. 1962 med sin pylonlösa D:2-modell (nu





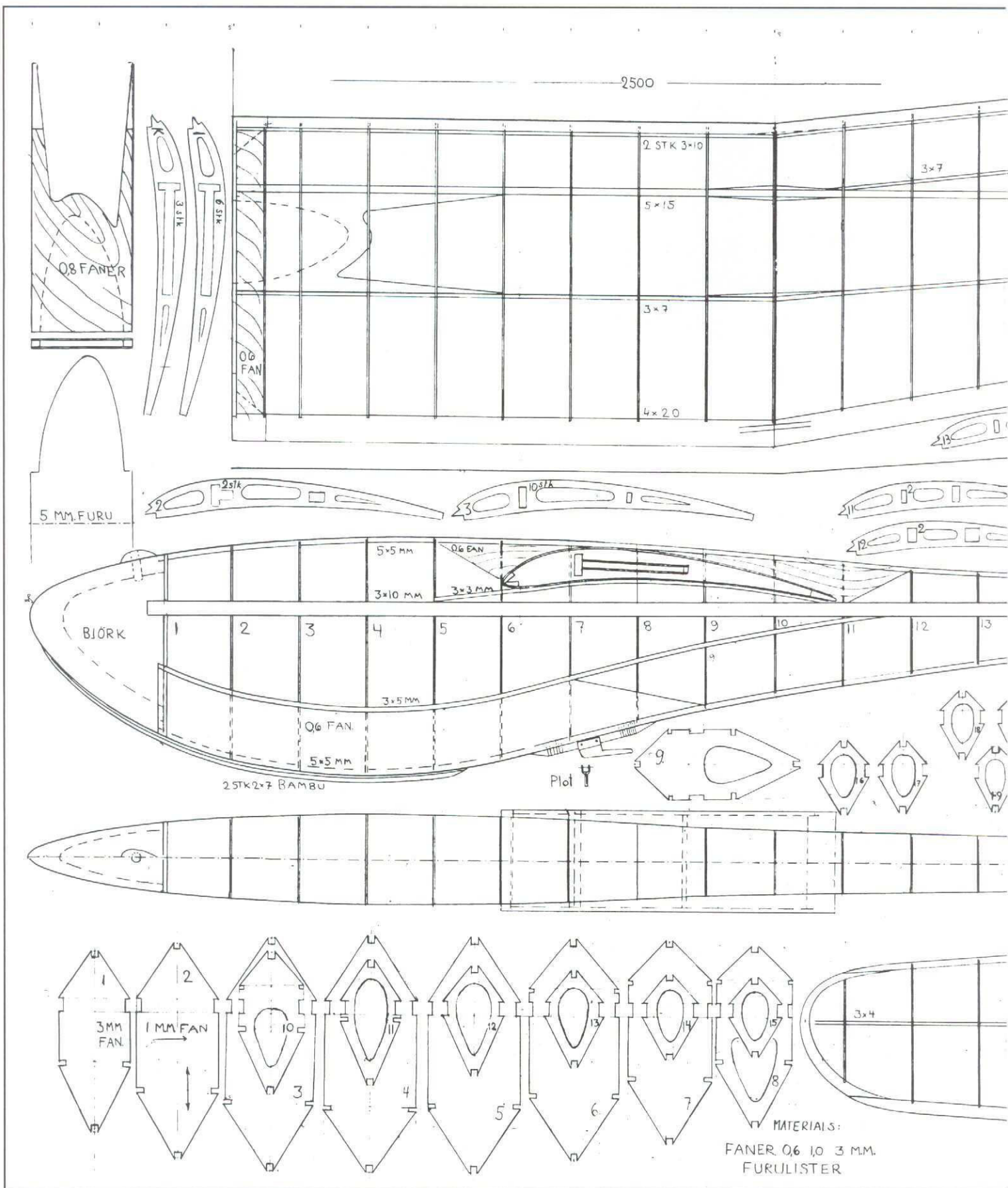
Oldtimer i Skogstibble

Sköna Majflygningar utanför Uppsala den 3 maj, platsen var Skogstibble. Oldtimerflygarna fick här lufta sig för årets första tävling. Oldtimer samsades om luften med de moderna småklasserna i Lilla friflygscupen. Åtta stycken tog sig dit för att både trimma och göra tre starter. Mycket snack och fika men också många fina flygningar i det fina vädret, 0-1 m/s. Jojjen flög en liten trevlig gummikärra, klass B, "The Link" konstruerad av Ted Evans 1945.

Modell har enormt fint stig och bra glid. I F-klassiskt har både Sören, Gurra och Johan väl beprövade kärror som gör fina resultat. I nostalgiklassen flög Göran Larsson sin egna konstruktion "F-int" från slutet av 50-talet. I nosen sitter en Cox Olympic 2.5. Gurra flög "Calypso" med en ED 2.5. Lars Gunnar Lindblad kom med en Hagel modell "Stratos" och Inge Sundstedt flög med Sunbergs fint byggda Bernfest. Ett varmt tack till Gurra Ågren som höll i det mesta och markägaren Olle Lundborg. Statoil i Gränby, Rynos Hobby och Leffes Cykel sponsrade med priser.

Segel			
1	Inge Sundstedt	Bernfest	342
2	Lars Gunnar Lindblad	Stratos	294
Gummimotor			
1	Georg Törnkvist	The Link	266
2	Birgit Törnkvist	Flings Aces	26
F-klassen			
1	Sören Edström	HU 10	360
2	Johan Edström	Brooklyn Dodger	355
3	Gunnar Ågren	HU 10	339
4	Göran Larsson	F-int	337
5	Gunna Ågren	Calypso	324

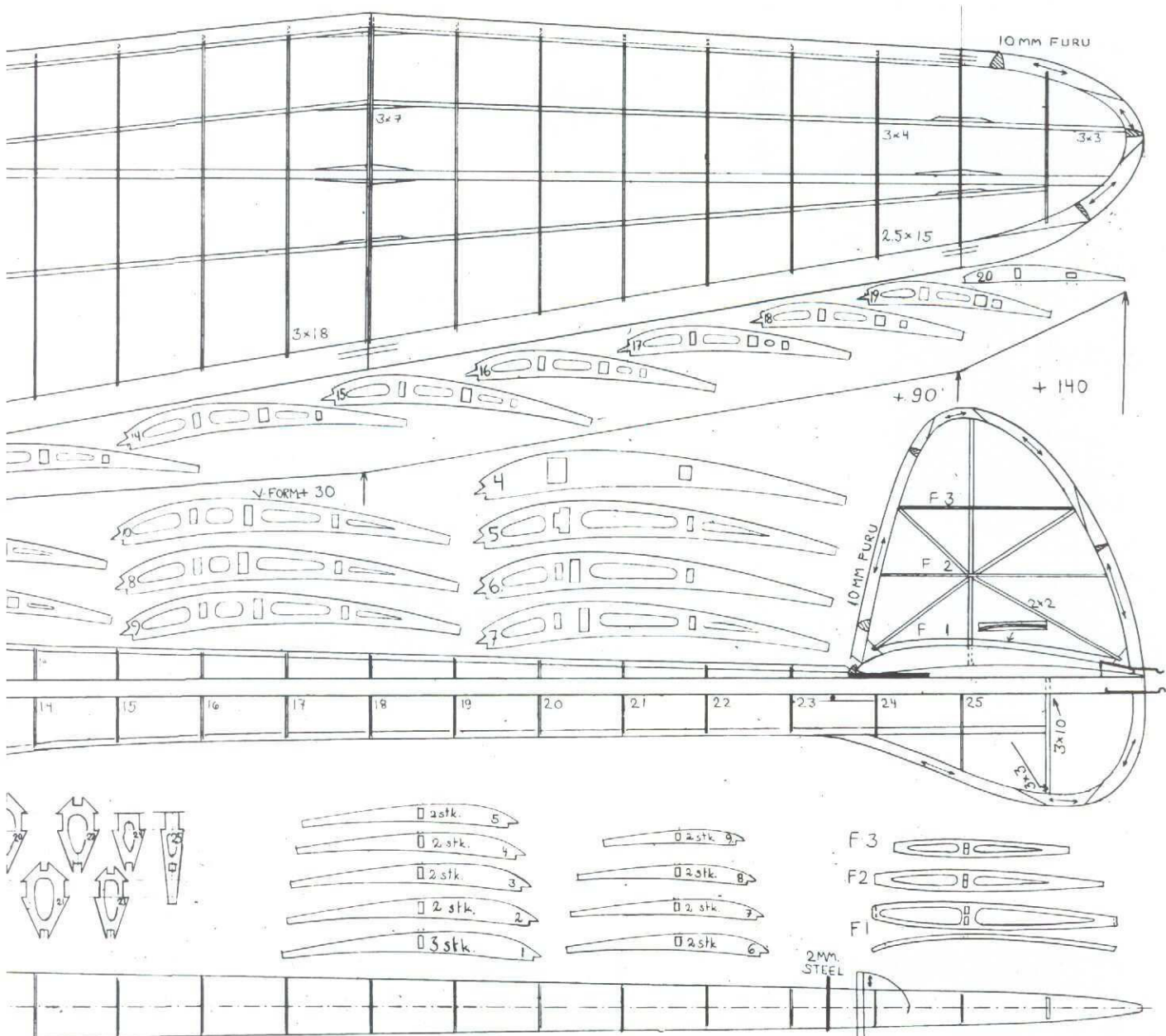
Rolf Astervik



Ännu en finsk segelmodell av gammalt gott märke breder denna gång ut sig på mittuppslaget och som vanligt är det tack vare Markku Tähkäpää och Ronald Borg, som ritningen kommer SMOS's medlemmar till del. I sitt jublev till Ronald berättar Markku att hans eget bygge av "Lokki" (Måsen) tagit sin rundliga tid,

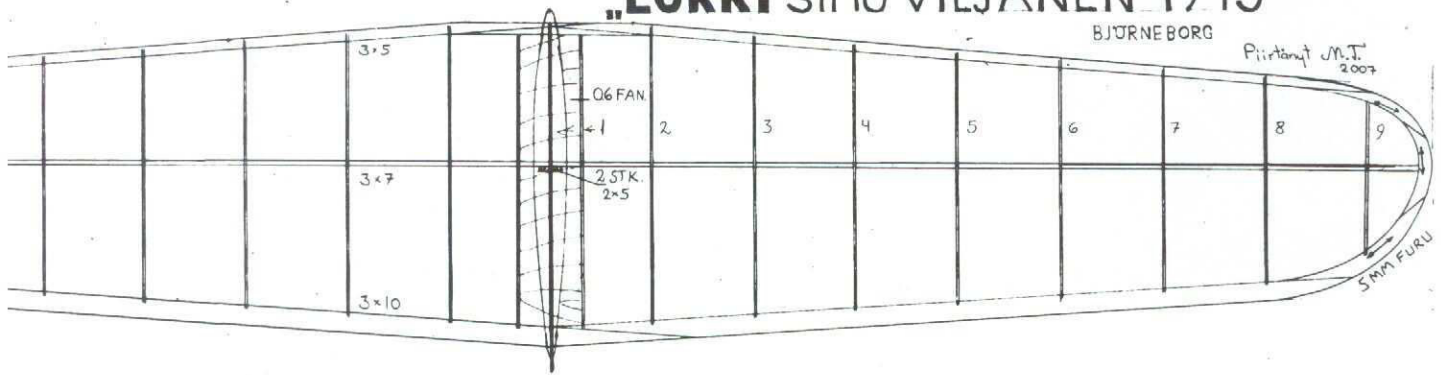
bl.a. eftersom "...vingens struktur inte är av det enklaste slaget och hopsättningen måste ske i en viss ordning."

Vad det betyder i praktiken kan man bara ana om en byggare av Markkus kaliber säger det! Han fortsätter dock med att berätta om provflygningarna, som avlöpte väl. Markku nämner också att det på tidigare ritningar



"LOKKI" SIMO VILJANEN 1943

BJÖRNEBORG Piirtämä J.M.T. 2007

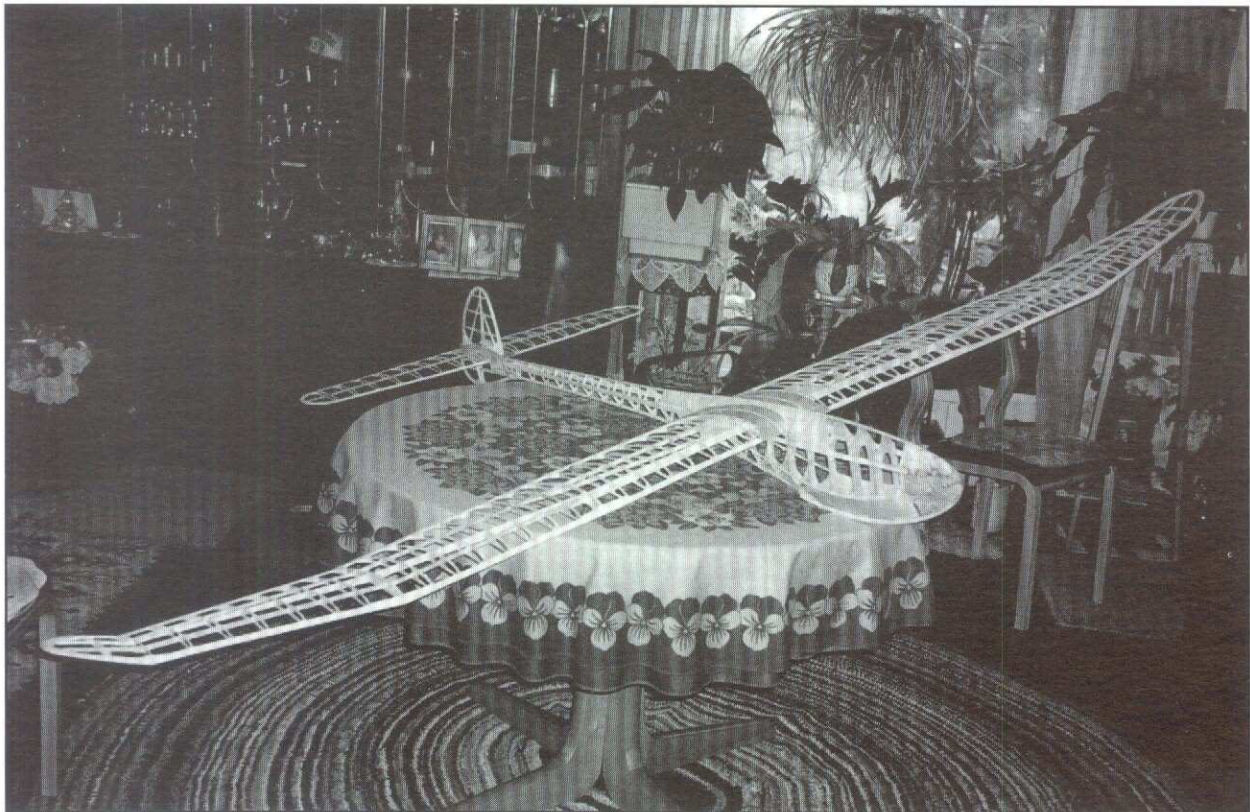


av "Lokki" varit oklarheter avseende modellens längd och kan berätta vad detta berodde på:

"Året var 1944 och det var landskamp Sverige-Finland på Jämijärvi. Silmunen och Viljanen deltog (med var sin "Lokki"). På flygfältet var en teknisk byggnad under uppförande och bådas modeller hamnade bland

bräderna. Vingen på Silmunens modell skadades och kroppen på Viljanens gick av. Han reparerade den, med resultat att kroppen blev kortare. Han använde sedan en större stabilisator, men på den ritning med den kortare kroppen, som sedan publicerades, visas den mindre, ursprungliga stabilisatorn. → nästa sida...

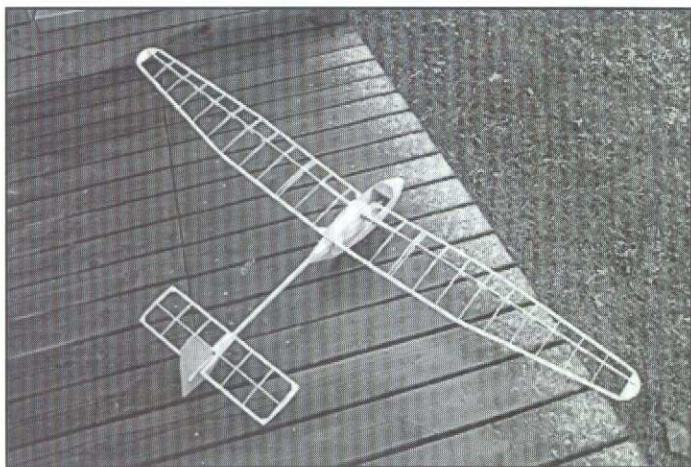
Medlemmarna bygger



Tävlingen vanns av Raimo Antikainen före "Bananen" Andersson. Kurt Jansson blev trea. Linlängden var då 200 meter, något som jag också har provat. Det är så festligt när den långa linan viner och den stora modellen ser ut som en fisktärna..."

Red. utgår från att den här publicerade ritningen, som f.ö. kommer att ingå i vår ritningsbank, har den ursprungliga modellens dimensioner.

Sten P.

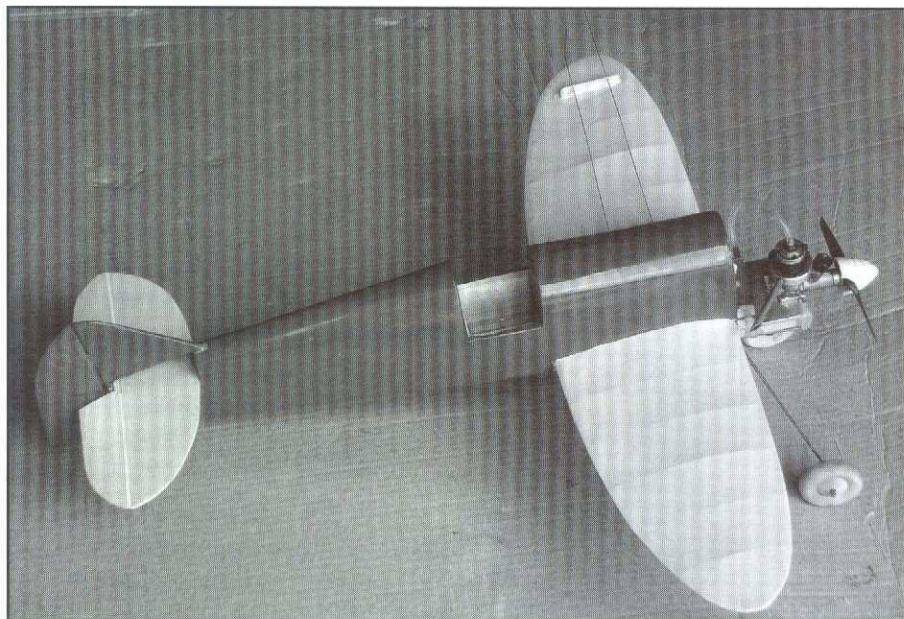


Sven Orre har i vinter byggt såväl ovanstående version av det finska segelflygplanet PIK-5C som gummimotormodellen "Chieftan" (se OT 2/2004) längst ner på nästa sida.

T.v. Fritz Neumann sänder en hälsning från Danmark med sin FJ-1a från 1940.



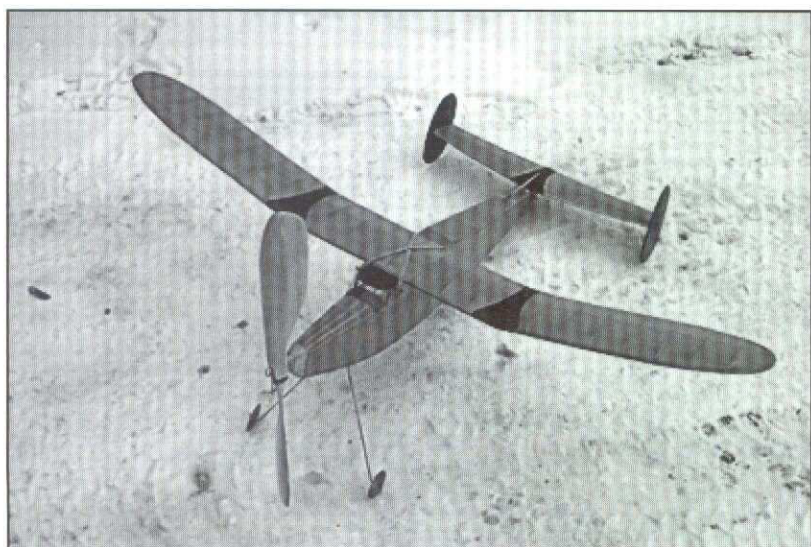
När förra numret av
 OLDTIMER utkom hade
 Bo Lennartsson just byggt
 en egen "Geting" med en
 italiensk Cipolla 1,5 cc diesel
 i nosen ; ävenså nedanstående
 "Thunderbird" med en PAW
 Progress 2,5 cc diesel. Får vi
 se dem på linflygträffen?



Lennart Hansson har åter byggt sin ungdoms "Spin 42" (se Oldtimer 2/1984 och 1/2005! Ritning till "Spin" kommer att ingå i Ritningsbanken).

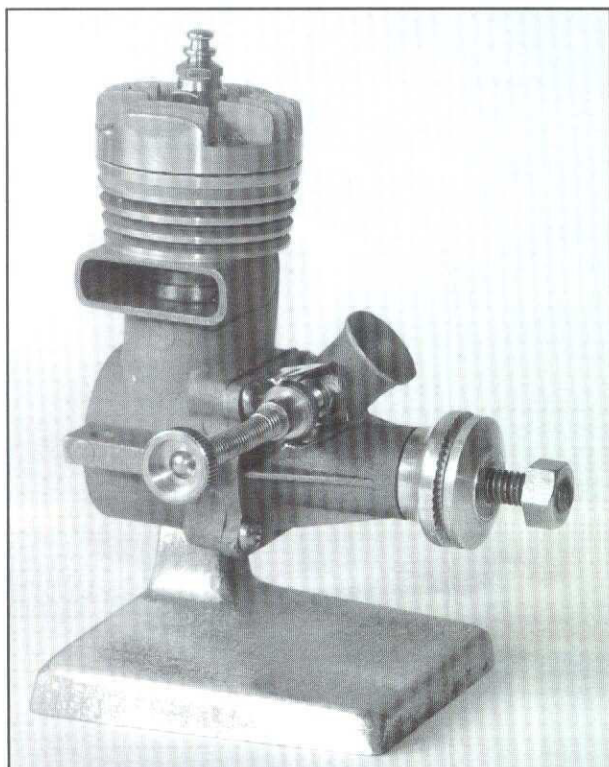
SMOS passar på att gratulera Lennart, som i år blivit tilldelad Svenska Flygsportförbundets guldmedalj för ett livslångt engagemang, inte bara som en av våra mest framstående friflygare och tävlingsarrangörer, utan även för internt och externt organisationsarbete.

Lennart har lagt ner mycket tid och arbete som medlem i Förbundsstyrelsen, deltagit i Stadgekommittéer, varit (är) friflygskribent i Modellflygnytt och är en av dem, som vi har att tacka för att modellflyget blivit en fullvärdig gren inom Flygsportförbundet.



GLÖDSTIFTSMOTORER FÖR OLDTIMER Del 4

ENYA .15



Saburo Enya började tillverka modellmotorer 1948 och Enya Metal Products Co Ltd kan i år fira ett unikt jubileum som världens näst äldsta modellmotortillverkare.

De första Enya-motorerna var 5 och 10 cc glöd-stiftmotorer med något rustikt utseende. De hade sandgjutna vevhus, som dolde ett inre maskineri av hög kvalitet, som borgade för lång livslängd. Även om kvaliteten även på det yttre steg vid mitten av 50-talet då Enyas typiska grå, sandblästrade gjutdetaljer infördes så har Enya-motorerna in i våra dagar hållit en låg profil vad gäller det yttre.

Med undantag för "Red Head"-versionerna av 3,2 och 5 cc-motorerna omkring 1950 har eloxerade komponenter eller annan "onödig" utsmyckning lyst med sin frånvaro på Mr. Saburo's produkter.

Det är utan tvivel så att Enya-motorerna i huvudsak tillverkats för den vanlige modellflygaren, som sätter ekonomi och lång livslängd framför racerprestanda. Trots detta, och till motortestarnas förvåning, har testade Enya-motorer gång på gång visat sig ha prestanda långt utöver vad man skulle förvänta sig av en bruksmotor i det lägre prisskiktet.

Första gången detta hände var då Saburo Enya gjorde en motor, anpassad för

den då nyetablerade 2,5 cc FAI-klassen. Denna Enya 15 Model 3101 kom på marknaden våren 1955 och tillverkades i relativ tysthet under två år innan den 1957 ersattes av den förbättrade Enya 15-I B.

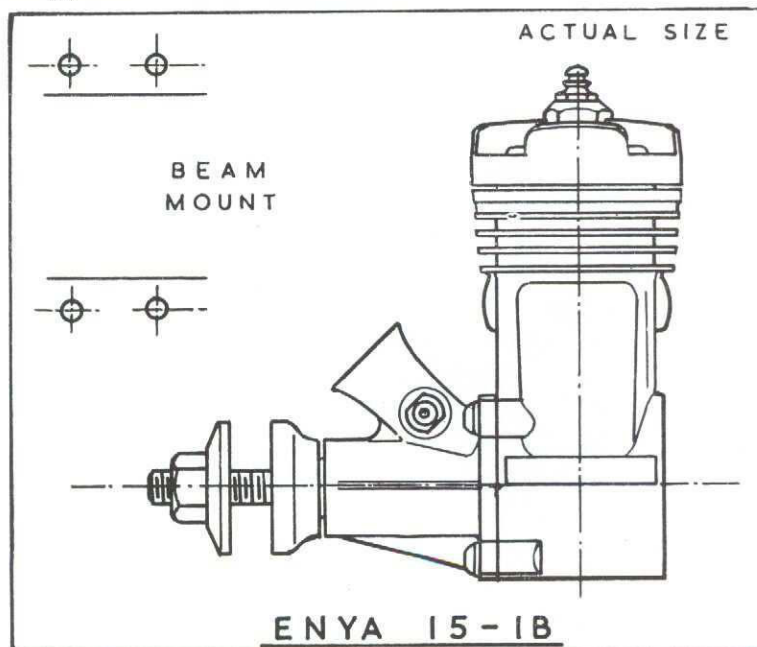
1955 kunde dock en förvånad Peter Chinn konstatera att redan den första versionen hade prestanda, som placerade den i toppskiktet bland de bästa 2,5 cc-glöd-stiftmotorerna.

1957 hade 2,5 cc-motorernas prestanda ökat över lag, men "sportmotorn" Enya 15-I B hängde med och visade sig ge 0,28 hk vid 15000 v/min på 25 % nitrobränsle – helt omodifierad och med stryphylsan kvar i luftintaget!

Liksom de samtida OS Max-I och Max-II är Enya 15-I B en lätt och robust motor med vevaxelinsug och bronslagrad vevaxel. Även Enyan har påkostade finesser på de rätta ställena, såsom bronsbussningar i vevstake och cyl.topp och är gjord med så hög precision att packningar ej behövs.

Trots ovanstående figurerade Enya 15-I B sällan i tävlingssammanhang utanför Japan. Den överskuggades av samtida Super Tigre och O.S.-motorer och senare även av Enyas första dieselmotor, Enya 15-D. Dieseln var visserligen 20% tyngre, men var redan i sin första version något vassare. Med sina 0,34 hk var Enya 15-DII 1960 en av främsta tävlingsdieslarna i FAI-storlek.

Saburo Enya fortsatte att tillverka sin 2,5 cc-glöd-stiftmotor som en bra sportmotor och har gjort så in i våra dagar. 1959/60 kom Enya 15-II, 1967 Enya 15-III och 1977 Enya 15-IV – alla efter samma koncept och sedan 1967 huvudsakligen i RC-utförande.



Enya 15-I B, som i första hand är av intresse för oss, såldes i Sverige av bl.a. Hobbytjänst, Hobby-Borgen och Modelcraft.

På nätauktioner dyker den upp då och då. Den är dock inte alls så vanlig som motsvarande O.S.-motorer och av priserna att döma är efterfrågan inte så stor. Som exempel kostade red.'s exemplar för ett par år sedan \$110.00 fabriksny i kartong med alla tillbehör.

Saburo Enya's 15-motor är definitivt en underskat-

tad tävlingsmotor; den har hög effekt, är billig och lättskött och borde vara idealisk att sätta i nosen på en F-Nostalgi-modell!

Enya 15-II skiljer sig mycket lite från föregående version både avseende utförande och effekt. Då den förmodligen är något lättare att hitta anser jag inte att det möter något hinder att även denna kan användas i klass F-Nostalgi.

Sten P.

Ny ritning för F-Klassisk

Klass F-Klassisk för en något tynande tillvaro och en av anledningarna kan vara bristen på lämpliga modeller att bygga. Förvisso byggdes och flögs det en mängd "F-knarrar" på 40-talet, men ganska få dokumenterades till eftervärldens fromma.

Red. kan nu utlova tillskott i form av några ritningar från andra sidan Kölen, där Einar Brending är namnet på en känd pionjär i bl.a. F-klassen. Han är förmodligen mindre känd här, men kanske har någon noterat att han är en av de få skandinaver, som fått en ritning publicerad i ärevärdiga Aeromodeller – och t.o.m. i deras årsbok ("Iota" i Annual 1951).

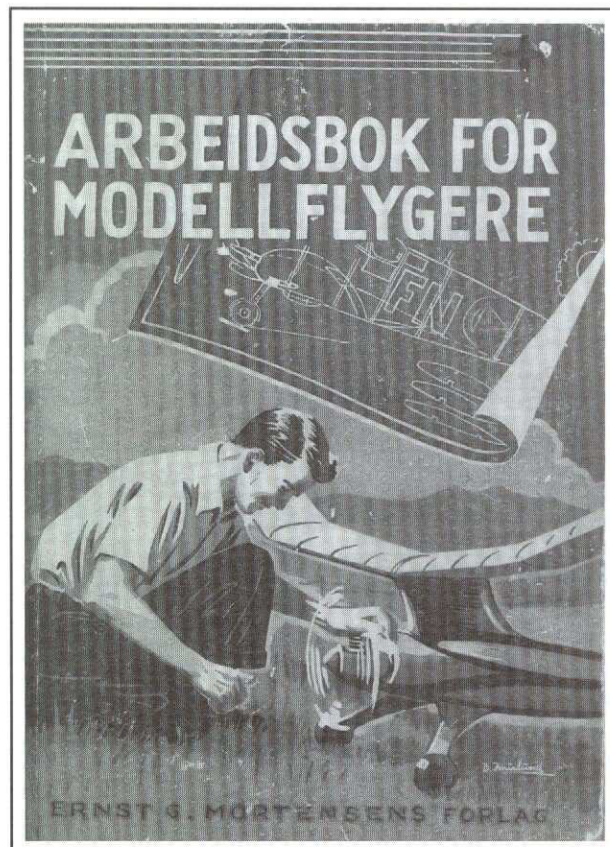
Redan 1946 hade Einar tillgång till en av David-Andersens första dieselmotorer på 2,4 cc (se OLDTIMER 1/2006!) och byggde till denna en för sin tid avancerad F-modell, som ser ut att ha stått modell för de svenska "Pladuskorna"! Modellen döptes till "Zeta" och utmärkte sig för mycket goda prestanda.

"Zetas" spännvidd är 130 cm, originalets vikt 390 gram och vingbelastningen 15 g/dm².

Ritning till "Zeta" publicerades sedermera i "Teknik for Alle" och återges på nästa sida.

I hopp om att få veta mer om denna konstruktion kontaktade red. vår medlem i Notodden, Jan Inge Kaafjeld. Denne svarade omgående med att skicka bl.a. en till naturlig storlek uppförstorad version av "Zeta"-ritningen samt ett häfte på drygt 50 sidor med omslag från en norsk modellflygbok. Innehållet är en riklig samling ritningar (med artiklar) till norska oldtimer-konstruktioner från sent 40-tal och framåt, förmodligen kopierade ur TFA och liknande publikationer och utgivet i behändig bokform 2007. Här återfinns vi såväl ritning som en utförlig bygganvisning till "Zeta", med viktig information som t.ex. tyngdpunktsläge!

Detta häfte (se ill.!) kan beställas från Jan Inge Kaafjeld för SEK 100.00, inkl. porto, liksom ett nytryck av en norsk "Hobby Katalog 1963-64", som också bjuder på en riktig nostalgitripp. Priset för denna är också SEK 100.00.

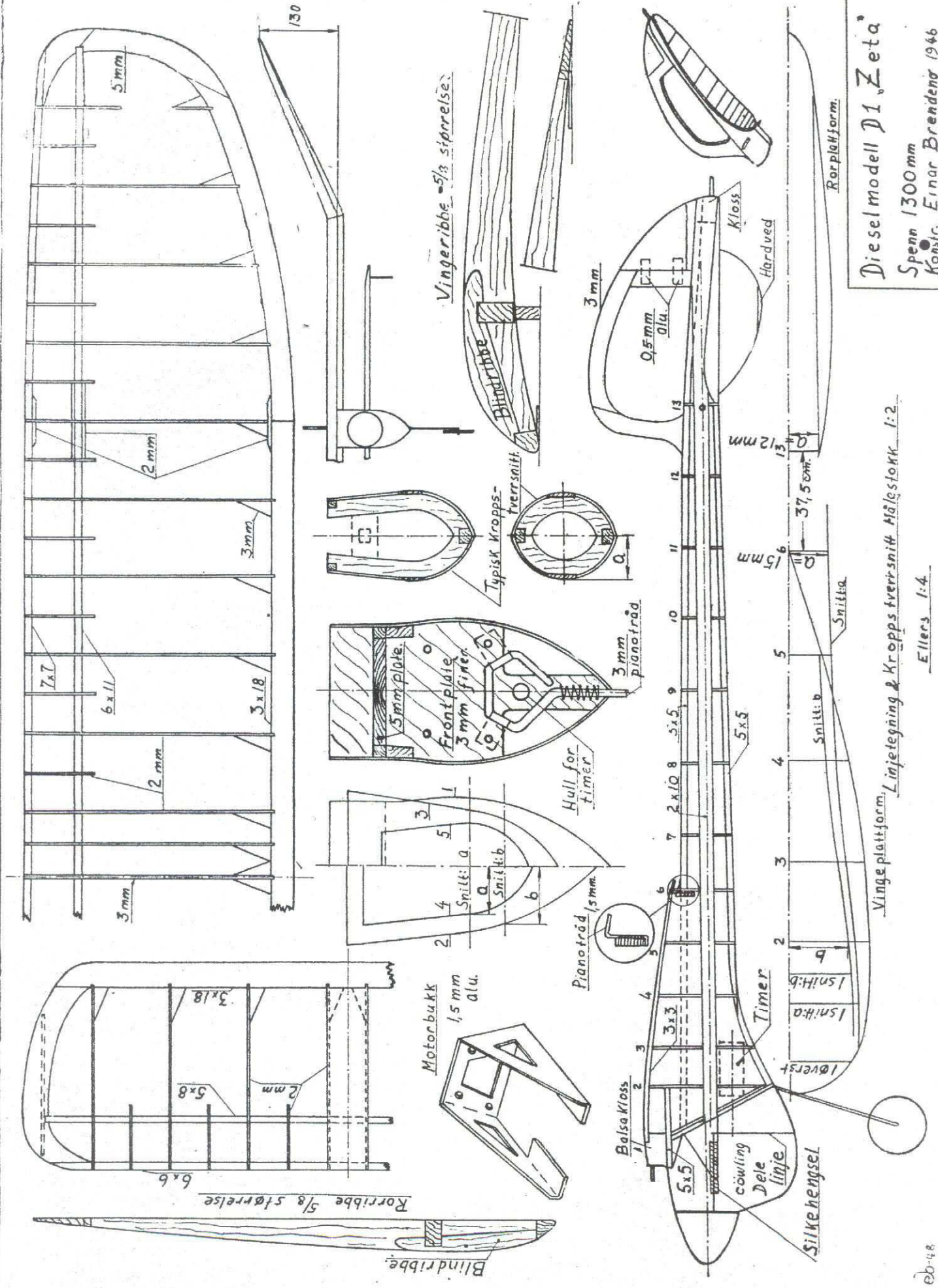


"Zeta" skulle förmodligen bli oslagbar i F-Klassisk och u.t. lånar gärna ut ritningen till hugade byggare. Den kan annars beställas från en annan norsk medlem, nämligen Ole Torgersen. (För adresser se medlemsmatricken!).

Förslag till lämplig, tidsenlig motor för "Zeta" är Mills 1,3 cc, Elfin 2,49 Mk I (med radialfäste), Movo D2, Atom 1,8 cc – samtliga finns som nytillverkade replikamotorer.

Personligen skulle jag nog använda en genuin ED Comp. Special på 2 cc. En begagnad sådan i bra skick kan inhandlas på nätet till drygt halva kostnaden för en av ovannämnda replikor!

Sten P.



Dieselmodell D1 'Zeta'
Spenn 1300mm
Konsic Einar Brendeng 1966

Vinge plattform, Linjetegning & Kropps tverrsnitt Målestokk 1:2

Ellers 1:4

eb-7-8

Karl-Axel Jansson återfunnen!

Förra numrets artikel om OT-reaflyg avslutades med en förhoppning om att någon kunde berätta mer om K-A Janssons vidare öden.

Det dröjde inte länge förrän Sigurd Hansson i Vreta Kloster hörde av sig och meddelade att han fortfarande hade kontakt med Karl-Axel. I ett långt brev berättar Sigvard bl.a. att båda började sina resp. karriärer på Flygförvaltningens Lärlingsskola i Västerås. Karl-Axel utmärkte sig som en synnerligen humorfrisk och kreativ elev med en aldrig sinande idérikedom. Hans uppfinningsförmåga tycktes inte ha några gränser. Det mesta rönt stor uppskattning, om än inte riktigt allt. Han kunde ge sig på upptåg, som ibland inte riktigt låg på samma våglängd som de allvarsamma lärarna arbetade på. Han fick därför på ett tidigt skede namnet TOKER av de övriga kamraterna, ett namn som han med synbart nöje lystrar till än idag.

Efter två år i Västerås följde två års praktikantutbildning vid CVM i Malmslätt, varefter han övergick till SAAB i Linköping. Som framgick av förra artikeln arbetade han där på experimentverkstaden, där han avancerade till arbetsledare.

Efter SAAB-epoken kom han att arbeta på ett företaget i Skåne, som hette GERMA. Där tillverkades säkerhetsmateriel till bl.a. flyget och bland Karl-Axels många innovationer finns även en typ av skottsäker väst för polis m.m.

Red. kontaktade Karl-Axel, numera bosatt i Malmö, och fick ett långt samtal med en mycket aktiv 81-åring, som formligen sprutade idéer! Modellbygge står fortfarande på schemat och här är det inte fråga om OT-modeller av balsa utan eldrivna fläktmodeller och radiostyrda ornithoptrar ("slagvingeflygare"), byggda av kevlar och andra rymdåldersmaterial.

Han berättade gärna om sina experiment med stötmotorer, som är det egentliga namnet på dessa enkla jetmotorer, och en speciell sådan episod ska vi återkomma till en annan gång.

Vi ska här avsluta med delar av en annan episod, som Sigvard Hansson nedtecknade för några år sedan i Lärlingsskolans kamrattidning PROPELLERBLADET. Sigvard inleder med att presentera Karl-Axel och beskriva vad en stötmotor är och hur den fungerar och fortsätter sedan:

"En sådan motor byggde TOKER in i en grovt tillxad linstyrd flygplansmodell vars aerodynamiska utformning måhända kunde lämna en del övrigt att önska. Han ville alltid att allting skulle gå fort! Modellens flygegenskaper verkade i hög grad leva på reamotorns stora dragkraft som var bortåt 5 kg, plus linkontrollen på höjdrodret. Jag hade nöjet att vara

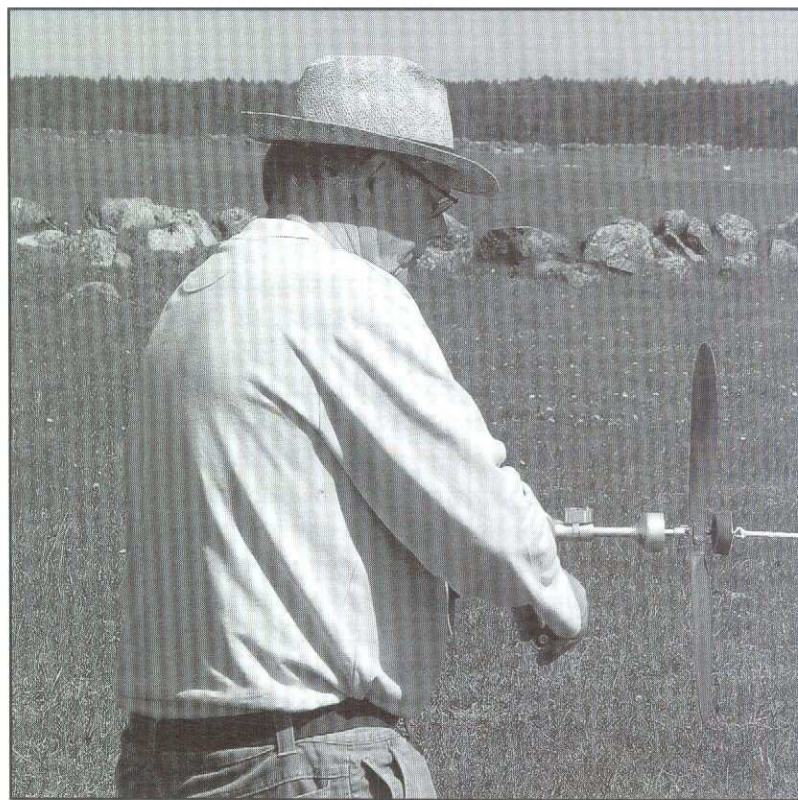
med vid några av dessa smått äventyrliga flygtillfällen med nämnda modell. Flygningarna ägde rum utanför muren till dåvarande Linköpingsfängelset. F.ö. just vid den murdel som fortfarande står kvar som kulturminnesmärke. TOKER bodde i ett hus intill och hans far arbetade som fängsvaktare på fängelset.

Jag tycker mej ännu i minnet kunna höra tjutet från den reamotordrivna modellen och se TOKER snurrande varv efter varv hållande i linstyrningshandtaget, bakåtlutad i säkert 40 graders vinkel som motvikt till den starka centrifugalkraft som flygplansmodellen åstadkom på grund av den höga hastigheten. Vid denna tid utgjordes markområdet bakom fängelset av ett grön- och kolonistugeområde och jag minns hur några av dessa miniatyrjordbruksrepresentanter slängde ifrån sej sina redskap och höll för öronen. Det var inte svårt att förstå deras reaktion. Detta var något helt nytt och okänt för dem.

Toker insisterade på att även jag måste prova på hur det kändes att flyga med den readrivna linstyrda modellen. Men trots att jag var mycket intresserad var det med viss tvekan erbjudandet emottogs. Jag hade visserligen provat tidigare att flyga med en bensinmotor driven linstyrd modell, men detta var ju någonting helt annat. På denna modellen fanns ingen form av timerkontroll som reglerade motorns gångtid. Detta fick bestämmas av mängden bränsle som man hällde i tanken. En ganska grov form av tidskontroll med andra ord. Jag nämnde mina farhågor för TOKER beträffande detta, men han avfärdade det hela på sitt som alltid sorgfria sätt med ett: "Dä ordnar sej alltid, men va du än gör så släpp för Helvete inte handtaget, vad som än händer!" Nej, det var ju just det, tänkte jag!

Motorn startades och därmed var cirkusen igång. Modellen lättade och första intrycket blev som väntats och befarats: Oh Gud vilket drag! Redan efter några snabba varv började känslan att komma, att det här får inte hålla på någon längre stund. I allt snabbare takt såg jag domkyrkotornet, fängelsemuren och kolonistugeområdet virvla förbi och farten verkade bara att öka. Den enda organiserade tanken som jag kan minnas var om hur mycket bränsle det kunde finnas kvar? Nu måste det snart ta slut! TOKERS ord fanns kvar i tankedimman: "Va du än gör, så släpp för Helvete inte handtaget!" Till sist kom befrielsen i form av att reamotorn tvärstannade. Jag fick ned flygplansmodellen i något som påminde om en landning. Denna blev mycket brant och jag fick en känsla av att modellens glidtal var någonstans i närheten av 1 till 1. Jag fick sätta mej i gräset en stund och invänta att horisonten skulle återgå till sitt vanliga läge och att domkyrkotornet skulle ställa sej där det stod innan! TOKER skrattade lika obekymrat som vanligt".

Sten.P



VÅRTÄVLING I SOMMARVÄDER.

Den traditionella Vårtävlingen i OT-flyg arrangerades i år suveränt av Åke Gustavsson och Kurt Sandberg. Den hade förlagts senare än vanligt och eftersom vädrets makter var synnerligen nådiga blev det snarare en

”sommartävling”! Med Rinkabyfältet badande i sol från en molnfri himmel och nära nog vindstilla kan man bara beklaga att inte fler tagit chansen att än en gång få lufta sina modeller på ett ’riktigt’ fält! Eftersom det var Pingstafton var kanske någon tvungen att avstå av familjeskäl, men nära 40 modeller kom i alla fall till start.

Med enbart två perioder kunde flygningarna utföras i lugnt tempo och gott om tid blev över för social samvaro, ett viktigt moment som annars kommer i kläm.

Den förväntade havsbriserna infann sig aldrig och den mycket svaga vinden från NV var snarare en lisa i den drygt 25-gradiga värmen. Långa perioder av vindstilla bröts regelbundet av inrusande luft då enorma ”blåsor” släppte. Mot förmodan blev det därför en del långa hämtningar när termiken bar iväg med ’fusade’ modeller. Värst drabbades Martti när en av hans modeller tog 10 minuter på sig att komma ner!

F.f.g. tävlades det även med F-modeller på Vårtävlingen. Det var Gunnar Stedt och Lasse Fridström, (se bild t. v. och ovan t. v.) som duellerade i den sammanslagna klassen. Gunnar gjorde dessutom en trimstart med sin lovande, nygamla ”Nimrod”; en egen konstruktion från 50-talet, som han återuppbyggt efter bevarade komponenter. Även klasserna D och G-Int slogs samman, liksom A-2, S-2 och S-3.

Även om termiken tidvis var stark fanns det förstås motsvarande nedsvep. Dessa var också kraftiga och orsakade en del överraskningar. Utan dessa hade vi nog fått fly-off i fler klasser, men nu skedde så endast i S-Int och den kombinerade D + G-Int-klassen. I den förra hade två modeller full tid och i den senare tre. P.g.a. vingbrott fick undertecknad dock stå över i





denna fly-off och det blev Martti Bogdanoffs "Nilborn 52" och Åke Gustavssons "Blomgren 54" som utkämpade en spektakulär match, där Åkes modell gjorde dagens längsta klockade flygning. Utom tävlan gjorde Åke dessutom en demoflygning med sin vackra "Aristocrat", se bild ovan.

I S-Int fick Sven Landerviks "AKM III Stratos" se sig besegrad av undertecknads "Mjölner", som också tog chansen att avsluta

dagen med en lång termikflygning med dagens första molntussar som fond.

Det var en något trött och solsvedd skara som så småningom lämnade Rinkaby i den ljumma kvällen, sedan man vederbörligen avtackat arrangörerna och, icke att förglömma, Åke Gustavsson fru Anita, som med säker hand skött sekretariatet hela dagen.

Sten P.

Resultat Vårtävlingen 2008.

Klass A:						
1	Thomas Johansson	Whipit Quick	90	70	160	
2	Thure Josefsson	T.39	117	39	156	
3	Thure Josefsson	FIB	84	70	154	
4	Bengt Åhman	Torpedo				
Klass B:						
1	Thomas Johansson	High Climber	114	74	188	
2	Åke Gustavsson	Postis -46	68	91	159	
3	Thure Josefsson	Tern	80	73	153	
4	Thure Josefsson	Västanvind	41	13	54	
Klass C:						
1	Bengt Åhman	Laban	120	85	205	
2	Thure Josefsson	Löwen G1	89	106	195	
3	Kurt Strömdal	Laban	107	71	178	
4	Gunnar Stedt	Chop-Stick	75	83	158	
5	Thure Gustavsson	Gipsy	56	56	112	
6	Gunnar Stedt	Flip-Flop	107		107	
Klass D + S-Int:						
1	Åke Gustavsson	Blomgren -54	120	120	240	+345
2	Martti Bogdanoff	Nilborn -52	120	120	240	+98
3	Sten Persson	Löwen-Åberg 48	120	120	240	
4	Martti Bogdanoff	Ellilä -50	106	96	202	
5	Åke Gustavsson	Landegren 46	69	55	124	
6	Sigurd Isacson	Lanzo Duplex				

Klass S-1:						
1	Rune Tedenryd	HW-44	120	120	240	+57
2	Sven Rågwall	Sunnanvind	120	120	240	
2	Kurt Sandberg	HW-44	120	120	240	
4	Kurt Sandberg	HW-43	117	120	237	
5	Sten Persson	Kalle Glader	91	120	211	
Klass A-2 + S-2 + S-3:						
1	Sven Landervik	Stratos	95	120	215	
2	Sven Rågwall	K.S.46	120	84	204	
2	Kurt Sandberg	K.S.46	120	84	204	
4	Sven Rågwall	Meteor 20	117	83	200	
5	Sven Rågwall	Meteor 21	78	120	198	
6	Hasse Bengtsson	Meteor	60	81	141	
Klass S-Int:						
1	Sten Persson	Mjölner	120	120	240	+225
2	Sven Landervik	AKM III Stratos	120	120	240	+46
3	Tycho Andersson	Victory	120	108	228	
4	Rune Tedenryd	Pierri 69	53	120	173	
Klass F-Klassisk + F-Nostalgi						
1	Lars-Erik Fridström	Slicker	120	96	214	
2	Gunnar Stedt	Strato-Streak	120	66	186	
2	Lars-Erik Fridström	Eastwind	66	120	186	
4	Gunnar Stedt	Nimrod				

Modellflygminnen från Finland

Ingmar Knif är en av våra finska medlemmar, som tidigt fascinerades av modellflyg och sedan låtit modellflyget bli en livslång följeslagare. Vid något tillfälle bad red. honom att skriva lite om sig själv som modellflygare och nyligen anlände resultatet i form av en välfyllt diskett samt en knippa foton.

Som redaktör kan jag inte garantera alla att få se sina alster av detta slag i pränt, speciellt om de är så här omfattningsrika. I det här fallet tror jag dock att de flesta kommer att få stor behållning av att läsa om en modellflygares vedermodor och glädjeämnen i ett grannland, som både är så likt och så olik vårt eget i fråga om geografi, kultur och historia.

Vi bjuder här på första avsnittet i Ingmars självbiografiska berättelse.

Red.

Storebror Hans steg in från farstun och ställde sig i dörröppningen till köket; höll något framför sig i ögonhöjd. Några ögonblick senare släppte han iväg tingesten - en liten gummimotormodell. Den flög genom köket, blev först hängande i gardinen, sprattlade till, föll ner i en krukväxt och lade sig till ro där.

Detta är mitt första modellflygminne. Året var 1937. Hans var nio år, jag var tre. Vi bodde då i Gamlakarleby (numera Karleby), en liten kuststad i höjd med Umeå. Ytterligare flygningar med min brors första modellplan - ett färdigbyggt inköp - har jag inget minne av.

Följande år flyttade vi till Vasa, en större kuststad 13 mil söderut. Nu vidtog storebrors första egna bygge. Jag fick följa med på inköpspromenaden till en välförsedd bok och pappershandel. Utan sakkunnig hjälp - så har det berättats - kämpade Hans med byggandet. Mor var sömmerska, och händig som hon var, bistod hon så gott hon kunde! Far, en något mindre händig kontorist, hjälpte också till. Med husets enda tång, en jättelik hovtång, lyckades han bocka till ståltråden. Jag har ett vagt minne av motigheter, förtvivlan och gemensam kamp. Modellvalet var säkert inte heller det lämpligaste.

Den andra minnesbilden av något flygande var en dubbeldäckare, osäkert skakande sig fram mellan buskarna på gården en regntung höstdag. Alltnog hade jag förmånen att få följa med min brors experimenterande, försök och misstag, motgångar och lyckliga ögonblick av framsteg. Tidigt grundlades mitt livslånga intresse.

Ett år senare, i november 1939, bröt vinterkriget ut. Jag hade fyllt fem år i september skolorna stängdes och hamstrandet började. Civildbefolkningen uppmanades, att i mån av möjlighet, söka skydd på landsbygden.

Mor, Hans och jag "evakuerades" till Terjärv, en liten by något över tio mil in i landet. Där bodde mormor och faster i en liten stuga - min mors barndomshem. Det blev snart trångt i stugan och verkstadskammaren (morfar hade varit byskomakare) då släktingar från Helsingfors också sökte skydd i skogens hägn. Alla bekvämligheter sänkades. Till jul kom far och morbror. Där, i trängseln, stöket och mörkret lyckades storebror bygga segelmodellen "Flygande hajen", (en inhemsk, nedbantad version av "Shark" (Worlds record glider, 1934), ni vet dendär med kort och mullig kropp, hög fena och en ynkelig "upp och nervänd" stabbe. Byggsatsen hade i all hast inköpts före avfärden till Terjärv. Under rådande förhållanden var det säkert ett vettigt val. Kanske Hans rent av hade tänkt på sluttningarna ner mot ån och anspråklös hangflygning. Jag såg aldrig modellen flyga, låg mest sjuk den vintern.

I mars 1940 kom fredsslutet. Vi reste hem till Vasa. Skomakarortet i Terjärv har sedermera blivit vårt sommarställe. Rester av "Hajen" jämte byggsatskartong fanns ännu i slutet på 40-talet kvar på mormors vind. Och då jag senaste sommar röjde på vinden fann jag en sista rest - en liten ljusblå vingstump. Vemodigt gick tankarna till "krigsintern". Hans tog vara på ritningen. I början på 40-talet återuppstod "Hajen" i en uppförstorad hårdträversion. Den såg jag sväva ut från den branta stranden vid Brandö sund i Vasa en solig vinterdag. Min skolgång började hösten 1941. Fortsättningskriget hade brutit ut. Hans fortsatte med modellbyggandet. Allt i balsabyggsatsväg var ännu inte slutsålt. Sju år gammal fick jag mitt första modellplan - en liten röd kroppsmodell; en juklapp av storebror.

Han skötte också i stort sett flygandet, men jag fick också lära mig hur det går till. Modellen blev inte långlivad. Vi bodde rätt trångt. Uppe på linneskåpet förvarades min brors materialrester. Minnesbilden av en byggsatskartong är etsad på nähinnan. Jag vet inte när det gick upp för mig att bilden på kartongen föreställde Vickers Jockey... Mina första egna "hopkok" kom till. Det var "materialexperiment" baserade på iakttagelser; närvaro i storebrors och hans kamraters modellflygvärld. Småningom tog balsaepokens material slut i affärerna - hårdträsegelmodellernas glansperiod inleddes.

Hans byggde först "Haka" i den första versionen med plan stabbe, senare "Haka-44" med bärande dito. Han byggde också en "egen" version i halvformat. Den blev omtyckt och många byggdes i kamratkretsen. Nybörjarmodellen "Esa" ("Vargen") brydde sig Hans inte om, men mitt första bygge blev den - som för så mången annan under årtionden. Tryckta eller stansade flak fanns

inte i 40-talsbyggsatserna, utan det gällde att kalkera, lövsåga eller klippta (!) ut fanerdelarna.

Mina ynkligt klena fingrar klarade dock av det – men lite hjälp behövde jag nog. Jag var nio år och gick i folkskolan. Vid denna tid byggde Hans den uppförstorade "Hajen". Sedan följde Baby, Pinocchio, och som kronan på verket FAI-modellen "Viiri". Högstarterna ute på Stadsfjärden blev en oförglömlig upplevelse. Hans hade blivit medlem i den svenskspråkiga modellflygklubben Vasa Vingarna, och den sista segelmodellen, den eleganta egna konstruktionen "Måsen", byggdes där. Efter min första Esa följde en tid av fortsatta "experiment"; små hopkok totades ihop av de sista balsaresterna (lådan uppe på linneskåpet tömdes småningom), hårdträ och kartong.

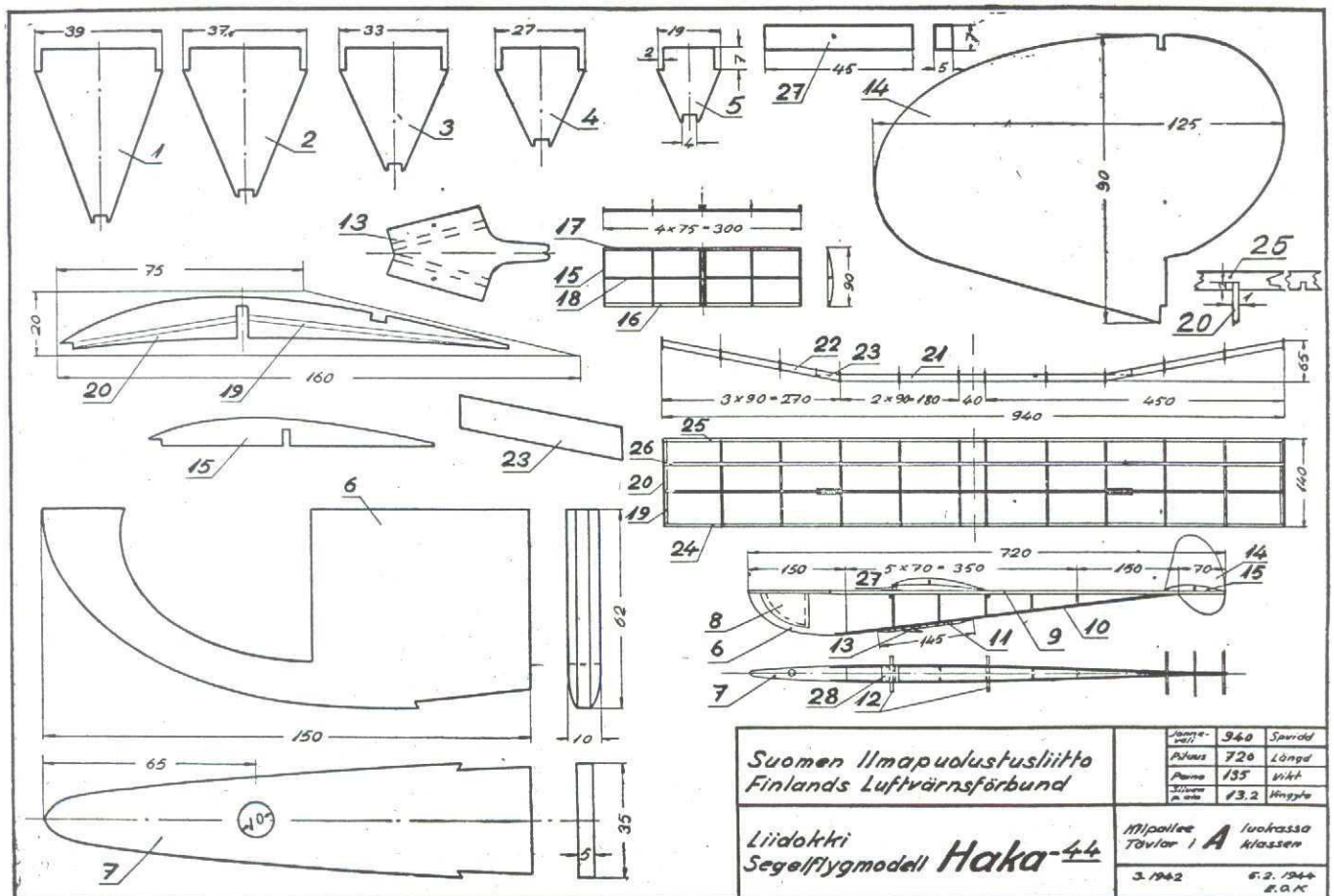
Redan i unga år hade jag förkärlek för egna konstruktioner. Den trevliga lilla Hakan byggde jag också. Enkla stavmodeller försökte jag mig envist på - utan balsa, trots storebrors klara besked: "Det blir för tungt!" De tunna strängarna ur strumpeband gav inte heller tillräcklig kraft. Propellar till mina alster täljde han emellertid nog. Steg för steg lärde jag mig hur det går till. Resultatet blev något annat än skolslödens vindflöjelsnurror! Vid den här tiden byggde Hans och en likasinnad kamrat små spantbyggda skalamodeller i hårdträ. Mister Mulligan och Curtiss Robin kommer jag åtminstone ihåg. Pojkarna fäste en lina i ena vingpetsen

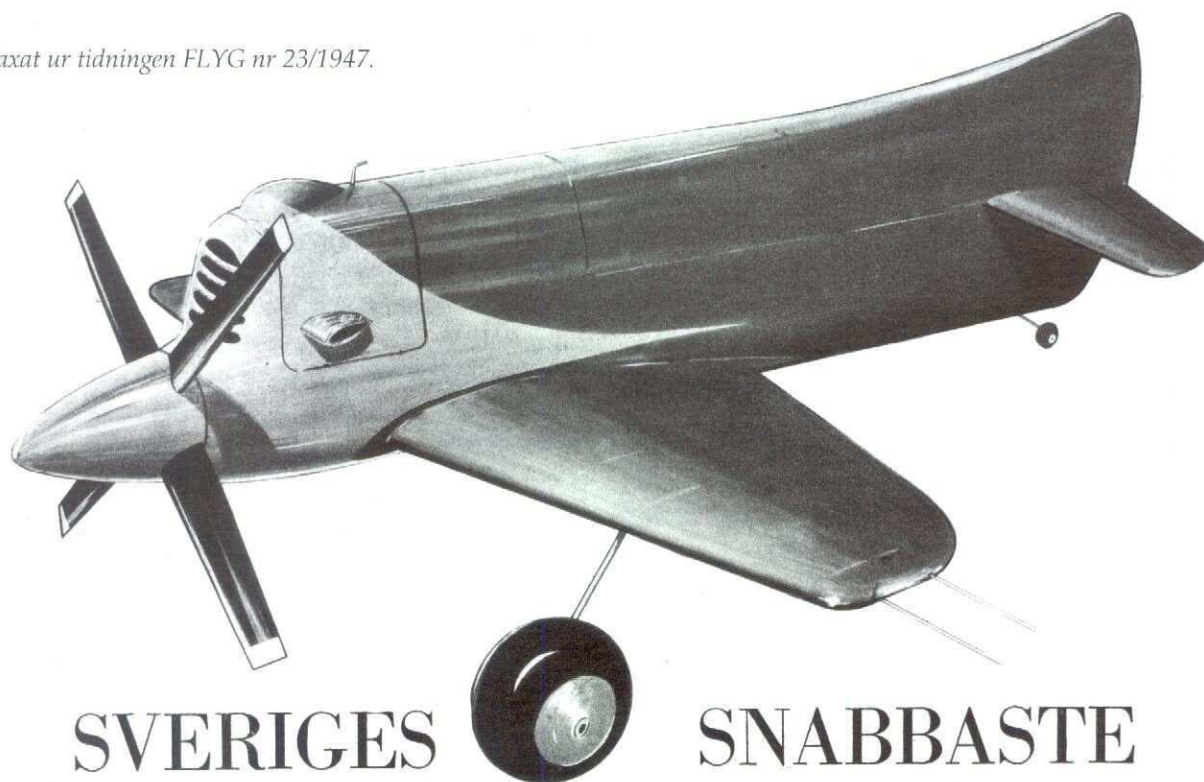
och linans andra ända i ett kort spö. Sedan snurrade man runt och utförde avancerad flygning i den mån den enkla tekniken medgav. Med två flygare i ringen blev det lite "combat". Det hela var en enkel form av RTP och swing-line. Jag njöt som åskådare. Mitt intresse för skalamodeller stärktes ytterligare.

Som sed var tillbringade jag också en del av sommaren 1945 hos mormor och faster i Terjärv. Med mig i bagaget hade jag en Esa-byggsats. Jag reparerade också min brors Baby, som blivit kvar där. Tillsammans med granngårdens Per hade vi sköna flygdagar på ängarna och sluttningarna ner mot ån. Pers äldre bror hade byggt gummimotormodellen "Patsy P-2 Baby", en ca 60 cm:s "cabin". Modellen fanns inte kvar, men jag fick kopiera ritningen för senare bruk.

På hösten började jag i Vasa Svenska Samskola inne i staden. Vasa Vingarna startade en nybörjarkurs. Jag anmälde mig och blev medlem. Esa var kursmodell. Lydigt följde jag programmet och byggde min tredje Esa. Vasa Vingarna hade bildats redan före kriget. Klubblokalen fanns i Wasa Yllevarufabriks gamla tegelbyggnad. Det var högt i tak. Uppe i dunklet hängde segelmodeller av alla de slag. En karaktäristisk doft av modellflyg blandades med lukten av textildamm och olja. Till modellflygminnena hör också denna förtäta atmosfär.

Fortsättning följer i nästa nummer av OLDTIMER.





SVERIGES SNABBASTE *u-kontrollracer*

Den senaste amerikanska »modellflygflugan», u-kontrollflygningen, har sakta men säkert börjat sprida sig även i Sverige och nu under mörka höstkvällar är man inom klubbarna på olika håll i landet ivrigt sysselsatt med att snickra ihop det ena vråläket efter det andra. Man konstruerar i regel efter amerikanskt mönster och gör så gott man kan med de små erfarenheter man har.

Den klubb som först började syssla med den nya modellflygsporten var Cumulus i Stockholm och sedan dröjde det inte länge förrän även de första norrländska och skånska u-kontrollmodellerna såg dagens ljus. Resultaten har hittills varit ganska blygsamma, sporten trampar fortfarande i sina barnskor, men intresset är det inget fel på. Bristen på motorer och material är för närvarande det svåraste kruset för u-kontrollflygarna. För att uppnå de verkliga hastigheterna måste man ha amerikanska tändstiftsmotorer med höga varvtal och sådana finns inte att uppbringa sedan importspärren trädde i kraft. Det går givetvis att flyga även med dieselmotorer men då kan man knappast räkna med några svindlande farter.

De hastigheter som hittills uppnåtts rör sig omkring 70-80 km/t, några exakta noteringar eller rekord finns inte, men nu rapporteras från Malmö att man där satt ett inofficiellt rekord med 120 km/t. För resultatet svarar stud. Karl Erik Rosenqvist som är en av våra äldsta u-kontroll-flygare. Han har hållit på med sina modeller redan i två år men tillhör åtminstone än så länge ingen

klubb. Rekordmodellen har en Ohlsson 23-motor och fyrbladig propeller med en stor spinner och jämntjocka, »klippta» blad. Någon egentlig fena har planet inte utan kroppen är utformad som en hög och smal »planka» vilken ger en fullt tillräcklig kursstabilitet. Det breda landstället är monterat i vingen och försett med stora fjädrande hjul. Redan planets yttre utformning ger ett intryck av fart och till detta bidrar ytterligare den eleganta målningen i vitt och rött.

Men Rosenqvist är inte den ende i Malmö som sysslar med denna sorts modellflyg. I Aeroklubben i Malmö har man redan över tioalet modeller klara eller under byggnad och fler blir det. En av de mest ivriga ukontrollflygarna är skomakarmästare John Hansson som trots sina 58 år är med och bygger den ena snygga motormodellen efter den andra. När han i somras provflög sin första modell kantades »flygplatsen» snart av ett par hundra entusiastiska åskådare så publikintresset för sporten tycks vara garanterat. U-kontrollmodellerna är också precis vad modellflyget just nu behöver. Det är en verklig injektion som kan rycka upp sporten ur sin för närvarande ganska undanskymda tillvaro.

Det gamla modellflyget saknade det viktigaste för en sport, tävlingsmomentet och därmed publikintresset. Nu väntar vi alltså bara att det till nästa vår skall finnas tillräckligt många modeller och framför allt tillräckligt med initiativ för att organisera en tävling för u-kontrollmodeller, Sveriges första modellflygracertävling. Vem skall få äran av att bli arrangör för evenemanget?

Salle.

MODELLFLYG PÅ FRIMÄRKEN – Del 7

Vi har i den här serien kommit fram till de förmodligen mest kända frimärkena med modellflygmotiv. De ingår i en serie, som celebrerar en nationell flygdag i Ungern och utgavs i juni 1954.

Motivet är bygge och flygning av äldre typ av segelmodell och med färger i dragning åt sepia ger de ett äkta oldtimerintryck!

Övriga sex märken i denna serie, som enl. red. hör till de vackrare bland märken med flygmotiv, visar andra flygsporter, men gör även ”reklam” för det då fruktade jaktplanet MIG-15. Serien trycktes i stora upplagor och kan än idag inköpas för en billig peng.

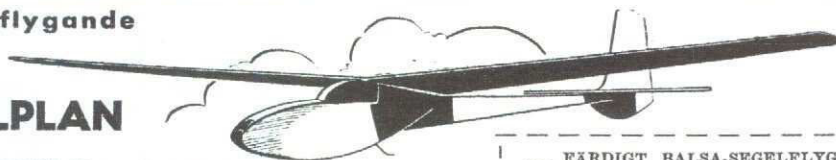
Sten P.



EFTERLYSNINGAR OCH ANNONSER

EFTERLYSNING: Foton på Börjessons ”Pladuska”/”Neo” sökes av sekr. Lennart Flodström!

Äntligen ett långflygande FÄRDIGT BALSA-SEGELPLAN



Fi-1 är en STOR, stark balsamodell av Flygväpnets högvärdiga segelplan. Fi-1 ligger flygklar i elegant kartong med stilig färger på de långa vingarna (spv. c:a 60 cm).
Fi-1 utför katapultstart till stora höjder.

konstflygning, högststart i lina och swing-flygning (även inomhus).
Köp den i dag eller sänd in kupongen!
THI INGENJÖR SIGURD ISACSON, Lidingsö
Sänd mot postförskott + porto:

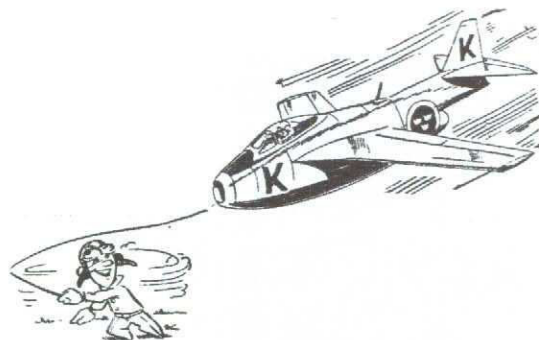
.... FÄRDIGT BALSA-SEGELFLYGPLAN 4: 85
.... MODELLFLYGBOK (med katalog)
- (40 öre i frimärken bifogas.)
Namn:
Adress: Tfa 20

EFTERLYSNING:

Jag vore tacksam om någon har byggsats, ritning/byggbeskrivning till Sigurd Isacson's FI-1, som jag kan få köpa eller låna för avritning. FI-1 var en segelmodell, som kom ut omkring 1950-51 – se ill.! Söker även motsvarande material för Sigurds Örnungen.

SÄLJES

Jag har kvar några satser av gummimotormodellerna SAAB Safir och Mustang (se OT nr 1/2008!) och kan nu även leverera ritning och väsentliga detaljer för att bygga Sigurds swing-linmodell SAAB J-29. Kontakta Arne Andersson, Bagaregatan 24b, 611 31 Nyköping. Tfn. 0155-286852. E-postadress arnea@ebrevet.nu. Ring gärna kvällstid!



SÄLJES

”Flygunderrättelseboken – inblickar i flygteknik och underrättelsetjänst” (312 textsidor och 46 bildsidor), av Jerk Fehling, eget förlag, 250 kr + porto. Författaren, medlem i SMOS, började 1943 som juniorflygare i Trelleborgs Modellflygklubb. Via segelflyg, motorflyg och KTHs flyglinje blev det KFF, flygplanbyråns projektsektion. Därefter innehade författaren en chefsbefattning inom den tekniska underrättelsetjänsten under 35 år fram till pensionen 1997.

Boken innehåller mycket tidigare opublicerat material, bl a gjordes vindtunnelprov vid KTH med en MiG-29-modell under ledning av den välkände Sven-Olof Ridder. Boken beställs via e-post jerk.fehling@home.se eller telefon 08-714 99 55. Om du anger att du är SMOS-medlem får du 50 kr rabatt.



Från Bertil Lindahls album del 2

Man flög inte bara friflyg vid den här tiden i Småland utan även RC.

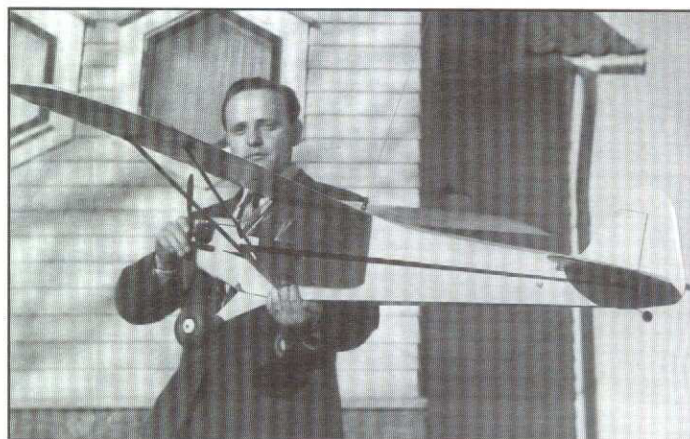
Exempel på detta är Stig Karlsson från Nässjö med sin (Berkeley?) Piper Cub (bilden i mitten till höger).

På fotot till höger poserar vinnarlaget vid SM 1954 med "Termik"-medlemmarna K-G Adolfsson (klass F), Bertil Lindahl (Wakefield) och Lennart Edborg (S-Int).

Längs ner till höger visas två glada gossar med sina F-modeller. Det är Stanley Hillevärn och Göran Larsson som visar upp sina versioner av Rolf Hagels populära "Hail-Shot".

Nederst avslutar vi med en vacker bild på Bertil Lindahls "Zephyr" på flottörer, en Nordwaeger-konstruktion, såld i byggsatsform av Aeromodel A-B från 1937.

Sten P.



 **OLDTIMER**

Nr:2 2008

SPECIALTIDSKRIFT FÖR MODELLFLYGARE

Nästa nummer (3) beräknas utkomma i augusti 2008.