



OLDTIMER

**SPECIALTIDSKRIFT
FÖR MODELLFLYGARE**

Nr: 3 | 1999



OT-radioflyg

OT-SM 1999

Sune Stark berättar

Ny ordförande



**OLDTIMER
ORGAN FÖR SVENSKA
MODELLFLYGARES
OLDTIMERSÄLLSKAP**

Arg. 28 Nr 3/1999

Red. av detta nummer

Sven-Olov Lindén

E-postadress:

s.o.linden@mail.bip.net

Styrelse:

Ordförande:

Gunnar Wivardsson

Smeagatan 4, 434 36 Kungsbacka

tel. 0300-163 79

Sekreterare:

Sofia Wivardsson

Briljantvägen 9, 421 49 V. Frölunda

tel. 031-709 49 46

E-postadress:

fia@mailbox.calypso.net

Kassör:

Arne Andersson

Bagaregatan 24 B, 611 31 Nyköping

Tel. 0155-28 68 52

E-postadress:

arne.nyk@beta.telenordia.se

Postgiro för SMOS: 88 66 95-56

Medlemsavgift: 140,-/år

Ledamot:

Kjell-Ake Elofsson

Gäregatan 10, 543 30 Tibro

Tel. 0504-145 10

Suppleant:

Sigurd Isacson

Skallbergsvägen 18, 310 42 Haverdal

Tel. 035-511 02

Hedersordförande:

Sven-Olov Lindén

Hedersmedlem:

Bertil Dahlqvist

Laholm

Tidningskommitté:

Sture Tingwall - layout

Rolf Astervik - tryck

S.-O. Lindén - redaktör

Sten Persson - redaktör

Kurt Sandberg - distribution

Omslagsbilden:

Sune Stark i mitten med

modellplanet "Tip Top". Tv. Britta

Höglund, som då modellflög men

som senare blev Sveriges första

kvinnliga segelflygare. Th. Ingvar

Karlsson, Vingarna. Från en

tävling på Gärdet 1936.



Modellflygvänner!

Tack för Ert förtroende! Det är ett privilegium att få leda vår fina förening in i ett nytt århundrade. Att ta över efter Sven-Olov är ingen lätt uppgift. Hans kunskande är enormt. Han kommer dock att fortsätta sitt fina arbete med att dokumentera vår modellflyghistoria, och det är vi oerhört tacksamma för. Det är en fantastisk kultur-gärning han gör för oss.

Själv skall jag försöka verka för att vår förening får en kontinuitet framöver. Jag tycker att den modellflyghistoriska inriktningen samt den kollegialt sociala funktionen är viktigast. Naturligtvis är vår tävlingsverksamhet viktig, men då främst ur ovanstående perspektiv. Vi är inte primärt en tävlingorganisation. Vill man tävla på allvar så finns ju SMFF som tävlingsorganisation, och många av våra oldtimerentusiaster dubblar ju med att vara aktiva - och duktiga - i det moderna tävlingsflyget. Detta tror jag personligen är till gagn för båda organisationerna, och en utökad samverkan står på önskelistan.

Det är min förhoppning att oldtimerrörelsen ska fortsätta att vara stark i framtiden och alltså locka nya medlemmar och flygare. Detta ställer dock krav på oss som förening. Vad kan vi erbjuda som är attraktivt och unikt?

Vi har ju den unika fördelen att erbjuda en nostalgitripp för dem som har flugit förr. Men för att föreningen ska kunna överleva på den målgruppsbasen måste vi öppna upp och släppa in dem som var aktiva på 50-, 60- och 70-talet. Detta är en grannlaga process som måste skötas med fingertoppskänsla. Görs det fel så tappar vi vår profil som oldtimerorganisation och blir bara ytterligare en modellflygorganisation, och det vore inte bra. Om vi däremot tar vårt modellflyghistoriska ansvar, kan vi fylla en viktig funktion och berika vår verksamhet.

Ett gott exempel på hur det kan gå till tycker jag radioflygarnas utveckling är. Man har gått från idéer till meetings till tävlingar och nu till utvidgning till RC3. Bra jobbat! Och nu får vi en radioflygrepresentant i styrelsen genom entusiasten Tjälle. Det är utmärkt.

Ett annat bra exempel på utveckling genom integration framåt är F-klassens nya utformning som har breddat verksamheten och lockat fram nya (gamla?) flygare. Det har blivit lyckat, men så var det också väl förberett av Sten Persson och company. Men jag tror inte att vår framtid ligger endast i att erbjuda gamla modellflygare en plats att utöva sin gamla hobby. Det finns en stor möjlighet att locka nya flygare om vi exponerar oss mera. Jag tror att vi kan vara en av de bästa inkörsportarna till modellflygsporten, och därför kan en samverkan med SMFF gynna båda organisationerna.

Jag ser framåt med en tro på att vi även framgent kommer att vara starka, och att vi kan stimulera modellflygentusiaster genom en fortsatt fin aktiv verksamhet och inte minst genom att genom vår mycket fina medlemstidning skapa lust att bygga, flyga samt komma samman och träffa likasinnade.

Gunnar Wivardsson



En ny seger i klass C med "Prim" blev det för Sten Persson, som här får hjälp av sonen. Foto: RA



Oldtimer - Javisst! Arne Berglin visar sin T-shirt med 70-års-gratulation + segelmodellen "Master" från 1947. Foto: Vailet L

Oldtimer SM 1999

Fredag

Efter inkvartering och hälsande på gamla vänner och återknytande av kamratskapet med våra danska bröder och systrar - i många fall var det ett år sedan man sist sågs - så rullade bilarna ut på Rinkabyfältet. Aftonen var vikt för tävling med F-modeller, Twin-Pusher och den nya Gint-klassen, som nu blev en inbjudningsklass, då den ännu inte hade ställning som officiell OT-SM-klass.

Vinden var svag från NV. Längre fram på kvällen blev det nästan helt lugnt. I Gint startade endast Martti Bogdanoff med en "Tempo" -dock utrustad med krax, något som ej fanns på originalritningen.- Det blev ingen medaljutdelning, då det krävs minst tre deltagare för detta, varför Martti fick flyga utan krav på dokumentation. På lördagens årsmöte upptogs Gint-klassen som officiell SM-klass fr.o.m. år 2000.

Rolf Astervik tog sin första Guldmedalj i OT-SM. Han vann "F-klassisk" med "Silver Star",

Sigurd Bobergs konstruktion från 1947. Motorn är en "Deezil"-kopia på 2cc. "Gurra" Ågren flög sin "HU 10c", som puttrade och stretade uppåt medan Frank Dahlins lilla "Banshee" ökade farten och kurvningen till nära nog störtspiral innan hastigheten avtog och modellen började glida. Frank hade också en genuint dansk modell - Greigs dieselmodell från 1946. Det fanns några originalbyggsatser att få tag på för ett par år sedan. Han lyckades med konststycket att få samma totaltid med båda sina modeller.

Sten Perssons gamla (12 år) Jupiter flög som

vanligt i en snygg kurva uppåt och nådde 3:e plats. Sten vann emellertid med sin "Hi-Fli", som har en kraftfull motor och ett snabbt stig.

Sven-Olov Borg kom med "Kapten Krok 2" och knep en silvermedalj. C.-G. Ahremark kom till Rinkaby för att lämna en nygjord ritning till just den modellen. "Kapten Krok 2" finns nu i "Ritningsbanken" hos Arne Andersson.

"Gurra" flög sin "Night Train", som hade ett utomordentligt fint glid. Från låg utgångshöjd fixade den en max i sista starten. Gunnar Stedt hade inte riktigt bra trim på sina modeller. Den stora "San de Hogan" fick bara en kort flygtid.

Uppdelningen av F-klassen har varit stimulerande för intresset. I år fanns 14 modeller anmälda.

I det lugna vädret gick det fint att flyga "Twin Pusher". Dessa modeller har ju ofta mycket lång motortid och kommer bättre till sin rätt i lugnväder än i blåst. Sigurd Isacson tog ännu en seger i den här klassen, som han ivrat för att vi skall ha med på OT-SM.

Lördagen

Dagen grydde solig och vacker. Vinden kom nu från "fel håll" d.v.s. från SO. Den vanliga startplatsen var otänkbar. Tävlingsledningen för ut för rekognosering och återvändande med besked om förflyttning till sydöstra delen av fältet. En lång karavan av bilar drog iväg och kördes ut på en äng. Vägen var så smal att där kunde inga bilar stå. Här måste det kompromissas om vi



Gurra Ågren med "Night Train" - vilket glid den kärran har! Foto: SOL
Här kommer det en "Viking" och vikingen Lasse Larsson. Foto: RA

Sven-Olov Borg slår igång motorn på "Kapten Krok 2". Foto: RA
En riktigt stor maskin. "San de Hogan" Visst är den amerikansk! Gunnar Stedt jobbar med motorn medan hustrun ser lite undrande ut! Foto: SOL



skulle kunna flyga. Tävlingsledningen beslöt efter samråd med de tävlande att samtliga starter i årets OT-SM skulle genomföras på lördagen. Alltså skulle även de klasser som avsågs att flygas på söndagen avverkas på lördagen. Detta p.g.a. det väderläge, som förväntades och som kontakten med SMHI givit besked om. Under söndagen skulle ett lågtryck ge mycket stark vind och omfattande nederbörd.

Tyvärr drabbades tre tävlande av detta, då de ej var närvarande vid lördagens beslut. En skriftlig protest mot förfarandet inlämnades, men tävlingsledningen i samråd med styrelsen beslöt ändå att SM-tävlingen skulle anses fullbordad.

150 s sattes som max-gräns för klasserna C, D och Sint, medan övriga klasser hade 120 s.

Vindriktningen varierade och ett flertal modeller kom att ta vägen in över ett skogsparti. De riktigt högtflygande planen kom över, men många föll med termikbromsen tillslagen ner bland tallarna.

För de flesta betydde det komprimerade programmet att de ej kunde flyga med alla sina anmälda modeller. Det höga gräset, där modeller med kortare flygningar hamnade gav problem, då speciellt de mindre A-kärrorna blev svåra att upptäcka bland de långa stråna.

Startplatsen var ej den mest lämpliga. Direkt efter start flög modellerna över depåområdet och minst en segelmodell dök rakt ner i en bil. Kropp och stabbe slukades av bagagerummet, medan vingen splittrades. Säkerhetsaspekten påtalades vid årsmötet senare på kvällen. Tävlingsledningen kan ursäktas med att



tidspressen gav en olycklig kompromisslösning.

Av särskilt glädjande tilldragelser att nämna är Åsa Kivlings vinst (tillsammans med Anders Håkanson och Lars Ljungberg) i klass B. De tre medaljörerna kom överens om att dela segern. Alla får guldmedaljer! Åsa hann sköta om och mata sin och sambon Lars Tolkstams lilla baby - Emil 3 månader - mellan starterna!

Som alltid är det imponerande att se de stora S3:orna. Hans Nielsen och Frank Dahlin flög sina "Diogenes" till 1:a resp. 4:e plats. Markku Tähtkäpää var anmäld med sin enorma "Kuha 15", men han hann ej flyga den, utan startade med "Ölhunden". I depån låg också Arne Berglins nybyggda "Draken" kvar. Lasse Larsson lät även sin "Balder" ligga. På tal om "Balder", så kom Rune "Bananen" Andersson med hustru Kersin ut för att "kolla läget". Rune blev nog lite inspirerad ändå. "Jag skulle nog ta och bygga en så'n där riktigt stor S 3:a....."sa han.

Hur Kurt Sandberg hinner med att flyga - och det mycket bra - och med flera modeller samtidigt som han har ansvar för tävlingsledningen övergår referentens fattningsförmåga! Nu blev han 2:a och 3:a i klass S 2 samt 5:a i S 1.

En improviserad landskamp mellan Danmark och Sverige ordnades. Klasser och antal modeller bestämdes av det danska deltagandet. Lagen kom att bestå av:

Sveriges lag: Sven-Olov Borg klass S1; Tycho Andersson och Sven Landervik i Sint; Lasse Larsson i S2 och Sven Rågwall i S3.

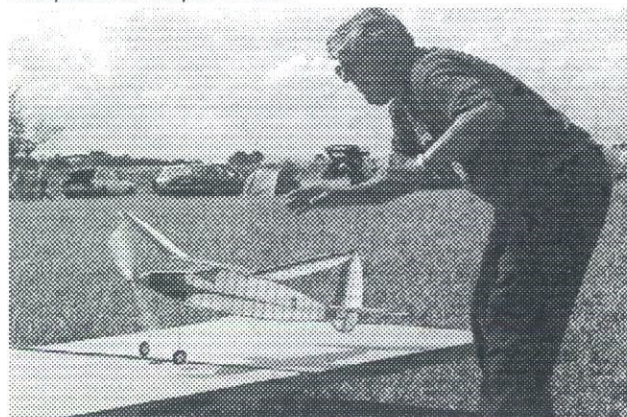
I det danska laget deltog i klass S1 Frank Dahlin, i

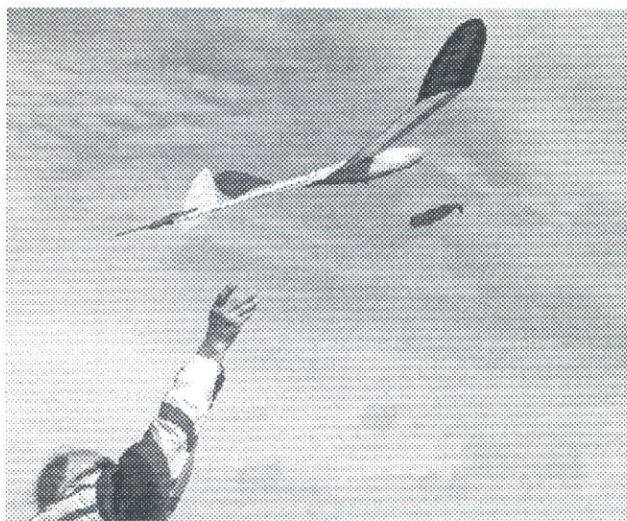
Two Twin-pusher - Georg Törnkvist laddar sin "Maulkin", medan Ove Larsson med samma konstruktion tittar på. Foto: SOL

Markku Tähtkäpää kommer varje år till OT-SM. S2:an "Pluto"klädd med gråpapper precis som de finska modellerna var under krigsåren. Foto: SOL

Hands off - No pushing!" Med sin "Korda-37" visar avgående ordföranden hur en äkta Wakefield-start går till! Foto: RA

Ännu en mästerskapstitel till Sigurd Isacson som här startar sin Wakefieldmodell "Rimfaxe". Foto RA





Sven Östlunds "Meteor 21" går tillväders. Foto: RA
 "Pinocchio" heter denna B-klassare. Georg Törnkvist har byggt denna Laurie Barr-konstruktion. Foto: RA
 Nederst segaren i klass F Klassisk - Rolf Astervik förbereder start med "Silver Star". Foto: SOL



Sint Hans Nielsen och Fritz Neumann, i S2 Erik Knudsen och i S3 Hans Nielsen.

Efter middagen i matsalen på militärförläggningen hölls prisutdelning. Tävlingsledningen med Kurt Sandberg och Lennart Hansson, biträdda av Kurts sondotter Annie, som skötte tävlingsprotokollet snabbt och effektivt under dagen och Birgit Hansson såg till att plaketter kom i rätta händer och att vandringspokaler bytte ägare eller återlämnades till dem, som vann föregående år. För nte gången vann Lennart Hansson "Wakefield Classic" med sin "Lanzo Duplex". Enligt Lennart var det nu dags att pensionera det fina tävlingsplanet. I några fall delades prisplatsen av flera tävlande så t.ex. i klass B, där Åsa Kivling fick guldmedalj tillsammans med Anders Håkanson och Lars Ljungberg. Sven Landervik och Rune Tedenryd delade silverplatsen i Sint.

Sent omsider kom årsmötet igång. Här var många viktiga frågor att diskutera. Motionerna från medlemmarna antogs. Därigenom kommer OT/RC att ha en ledamot i styrelsen. Till den posten valdes Kjell-Åke Elovsson. RCIII antogs som officiell tävlingsklass och reglerna i OT-RC justerades enligt motionen. Längsta tiden tog behandlingen av styrelsens förslag om regeljusteringar. I detta innefattades motionen om utökning av tidsgränsen för klass Sint. Som beslutet nu togs delas klassen upp i A/2 omfattande modeller konstruerade åren 1947-54 och Sint med konstruktioner från åren 1955-68. Motionen om ny tävlingsklass Gint antogs även. I övrigt hänvisas till årsmötesprotokollet.

Efter många år i ledningen för SMOS ansåg ordföranden att det var dags för skifte på den posten. Till ny ledare för oldtimerverksamheten valdes Gunnar Wivardsson. Den nyvalde ordföranden överlämnade en oljemålning utförd av Rolf Astervik till föregångaren.

Vi var långt fram på nattkröken innan ordförandeklubban bytte ägare!

SOL



Anders Håkanson gratulerar Åsa Kivling till att vara lika bra som han själv.
 De delade på segern i klass B tillsammans med Lars Ljungberg. Foto: Lars T.

Oldtimer SM 1999



Resultat OT/SM 1999

Klass A

1. Sigurd Isacson	TI-39	120	120	120	360
2. Gunnar Wivardsson	Whipit Quick	106	79	83	268
3. Thomas Johansson	Whipit Quick	97	57	84	238
4. Helge Wannberg	Hewa MI	49	98	50	197
5. Thure Josefsson	TI-39	57	06	120	183
6. Kurt Strömdahl	Viking	45	46	74	165
7. Lars Tolkstam	Trim II	117	0	0	117
8. Sven-Olov Lindén	Trim II	45	24	47	116
9. Thure Josefsson	FIB	21	75	0	96
10. Gunnar Wivardsson	Volo Duplex	23	0	0	23

Klass B

1. Anders Håkanson	Västänvind	120	120	120	360
1. Åsa Kivling	Cleo	120	120	120	360
1. Lars Ljungberg	Postis G1	120	120	120	360
4. Sten Persson	Cleo	120	117	120	357
5. Lars Ljungberg	Tern	92	120	120	332
6. Ginger Sjöberg	Västänvind	120	120	90	330
7. Sten Persson	Clipper	72	120	120	312
8. Carl-Johan Eiroff	Tern	85	120	74	279
9. Georg Törnkvist	Pinocchio	70	120	84	274
10. Örjan Gahm	Meteor	90	80	93	263
11. Kurt Strömdahl	Torpedo	32	57	120	209
12. Arne Andersson	BB 12 special -47	48	56	73	177
13. Lennart Hansson	Clipper -39	72	100	0	172
14. Ingvar Claesson	Clipper I	48	42	41	171
15. Kurt Strömdahl	Clipper I	54	30	73	157
16. Thure Josefsson	Tern	48	55	52	155
17. Gunnar Wivardsson	Balbo	53	73	25	151
18. Gunnar Wivardsson	Trumfe	83	41	21	145
19. Martti Bogdanoff	Tern	18	28	92	138
20. Gunnar Stedt	Kitten	120	0	0	120
21. Sigurd Isacson	Västänvind	106	0	0	106
22. Gunnar Stedt	Hepcat	87	0	0	87
23. Birgit Törnkvist	Flying Aces Moth	59	0	0	59

Klass C

1. Sten Persson	Prim	150	150	135	435
2. Anders Håkanson	Landegren Spec	121	150	129	400
2. Anders Sjöberg	Landegren Spec	150	150	100	400
4. Martti Bogdanoff	Lanzo 30	120	91	117	328
5. Georg Törnkvist	Löwens G1-47	113	135	0	248
6. Ingvar Claesson	Prim	39	61	92	192
7. Bengt Åhman	Laban	68	56	57	181
8. Thure Josefsson	Löwens G1-47	64	92	0	156
9. Arne Andersson	Löwens G1-47	150	0	0	150
10. Martti Bogdanoff	Laban	137	0	0	137
11. Lars Ljungberg	Postis G2	123	0	0	123
12. Lennart Flodström	Laban	45	18	0	63
13. Thure Josefsson	Laban	8	6	5	19

Klass D

1. Sigurd Isacson	Rimfaxe	150	150	150	450
2. Lennart Flodström	Joseph	150	150	127	427
3. Lennart Hansson	Lanzo Duplex	128	97	150	375
4. Sven-Olov Lindén	Korda-37	150	86	75	311
5. Anders Håkanson	Landegren Wake	150	150	5	305
6. Sigurd Isacson	Lanzo Duplex	150	150	0	300
7. Sofia Wivardsson	Gipsy	62	61	88	201
8. Rolf Astervik	Postis -49	87	60	9	156
9. Ginger Sjöberg	Lanzo Duplex	150	0	0	150
10. Gunnar Wivardsson	Gipsy	67	18	0	85

Klass S1

1. Frank Dahlin	Fidusia	120	120	0 97	337
2. Markku Tähkäpää	Salmiak	120	71	120	311
3. Sven-Olov Borg	Novis	84	120	93	297
4. Tycho Andersson	Laruska	120	36	101	257
5. Kurt Sandberg	HW -44	68	120	60	248
6. Helge Wannberg	Hewa 3	110	56	75	241
7. Helge Wannberg	Sappo	85	41	107	233
8. Birgit Dahlin	Fidusia	82	76	37	195
9. Paul Sjöblom	Hector	72	55	44	191
10. Helge Wannberg	Novis	43	43	97	183
11. Arne Andersson	Dinah	33	54	49	136
12. Örjan Gahm	Pin Up -45	52	66	3	121

13. Rune Tedenryd	HW -44	58	60	0	118
14. Holger Sundberg	Flugan	44	41	28	113
15. Fritz Neumann	FJ-1a -40	21	44	36	101

Klass S2

1. Lars Larsson	Bernfest -50	120	120	120	360
2. Kurt Sandberg	Moazagotl	120	101	120	341
3. Kurt Sandberg	KS -46	113	57	120	290
4. Arne Berglin	kyway -47	66	120	103	289
5. Holger Sundberg	Bernfest	72	120	83	275
6. Sven Landervik	Taifun	120	34	120	274
7. Arne Berglin	Master -47	89	60	119	268
8. Carl-Johan Eiroff	Master	120	75	20	215
9. Markku Tähkäpää	Pluto III	120	53	38	211
10. Erik Knudsen	AH-24	47	73	59	179
11. Helge Wannberg	Peking	66	43	47	156
12. Rune Tedenryd	Peking -43	47	40	0	87
13. Helge Wannberg	Master	14	0	0	14

Klass S3

1. Hans Nielsen	Diogenes -46	120	120	120	360
2. Sven Rågwall	Meteor 21	98	78	120	296
3. Sven Östlund	Meteor 20	120	52	63	199
4. Frank Dahlin	Diogenes -46	64	44	89	197
5. Sven Östlund	Meteor 21	120	52	0	172
6. Markku Tähkäpää	Ölhunden	58	86	0	144

Klass Sint

1. Tycho Andersson	Skymaster	150	90	70	310
2. Sven Landervik	Bora Gunic	102	106	79	287
2. Rune Tedenryd	Skymaster	150	54	83	287
4. Lars Larsson	Viking -50	75	60	150	285
5. Sven Rågwall	Aurikel	129	150	0	279
6. Hans Nielsen	HN 20-53	61	150	42	253
7. Sven Landervik	Skymaster	51	53	143	247
8. Sven Rågwall	Nordic Winner -55	84	68	80	232
9. Rune Tedenryd	Aurikel	81	104	44	229
10. Fritz Neumann	FN-23 -53	51	48	115	214
11. Bengt Åman	Odenman	55	150	0	205
12. Tycho Andersson	Victory	150	0	0	150
13. Markku Tähkäpää	Hele	76	0	0	76
14. Ove Larsson	Termik	35	0	0	35

Klass F-klassisk

1. Rolf Astervik	Silver Star	168	158	112	438
2. Frank Dahlin	Banshee -40	52	127	138	317
2. Frank Dahlin	Grieg diesel -46	111	103	103	317
4. Gunnar Ågren	HU 10c	49	82	120	251
5. Gunnar Stedt	Garami -39	76	0	0	76

Klass F-nostalgi

1. Sten Person	Hi-Fli	180	168	180	528
2. Sven-Olov Borg	Kapten Krok 2	180	165	118	463
3. Sten Persson	Jupiter	159	123	132	414
4. Gunnar Ågren	Night Train	112	97	180	389
5. Gunnar Stedt	Half Wild Goose	127	122	95	344
6. Tycho Andersson	Hot Shot	52	51	88	191
7. Thomas Johansson	Wild Goose	48	54	30	132
8. Gunnar Stedt	San de Hogan	19	0	0	19

Klass Twin Pusher

1. Sigurd Isacson	Immers	180	150	150	480
2. Georg Törnkvist	Manulkin	101	138	155	394
3. Ove Larsson	Manulkin	66	38	76	180
4. Gunnar Wivardsson	AM -40	17	35	1	53

Klass Gint

Martti Bogdanoff	Tempo	78	180	139	397
------------------	-------	----	-----	-----	-----

Landskamp Sverige-Danmark

1. Sverige	1550 sek	2. Danmark	1343 sek
S1 S.-O.Borg		S1 Frank Dahlin	
Sint T.Andersson		Sint Hans Nielsen	
Sint Sven Landervik		Sint Fritz Neumann	
S2 Lars Larsson		S2 Erik Knudsen	
S3 Sven Rågwall		S3 Hans Nielsen	

Protokoll fört vid Svenska Modellflygares Oldtimer Sällskap 14 augusti 1999

1. Mötets öppnande

Ordföranden Sven-Olov Lindén förklarade mötet öppnat.

2. Val av ordförande, sekreterare och två justeringsmän för årsmötet

Till ordförande för mötet valdes Sven-Olov Lindén, till sekreterare valdes Sofia Wivardsson och till justeringsmän utsågs Åsa Kivling och Lars Tolkstam.

3. Godkännande av dagordningen

Dagordningen godkändes med följande ändringar:

11 Motioner Motion 2 Ändring av Sint-klassen behandlas i samband med 10. Regeljusteringar

11 Motioner Motion 1 Tillsättande av en styrelseledamot med ansvar för RC-klasser behandlas i samband med 8 val av SMOS funktionärer.

4. Styrelsens verksamhetsberättelse

Ordföranden läste rubrikerna i verksamhetsberättelsen och den godkändes av mötet.

5. Kassarapport

Arne Andersson läste kassarapporten

6. Revisionsberättelse

Arne Andersson läste revisionsberättelsen

7. Fråga om ansvarsfrihet för styrelsen

Styrelsen beviljades ansvarsfrihet.

8. Val av SMOS-funktionärer:

Motion 1 ang. RC-ledamot i styrelsen bifölls av mötet.

Funktionärerna valdes som följer:

Ordförande	Gunnar Wivardsson	2 år	nyval
Kassör	Arne Andersson	2år	omval
Revisor	Johan Bagge (ej tillfrågad)	1 år	omval
Revisorsuppleant	Karl-Axel Pettersson	1 år	omval
Ungdomskommitté	Lars Lindén, Tomas Leijon, Lars Tolkstam	2år	omval
RC-ledamot	Kjell-Åke Elofsson	2år	nyval
Tidningskommitté	Rolf Astervik, Sven-Olov Lindén, Sten Persson	t.v.	omval
Distributör	Kurt Sandberg	t.v.	omval
Valberedning	Sten Persson, Kurt Sandberg, Anders Sjöberg	1år	omval

9. Fastställande av årsavgift för a) SMOS b)SAM

Årsavgiften beslöts vara oförändrad. 140kr för SMOS, 10 kr för familjemedlem i SMOS och 200 kr för SAM. Ordföranden, sekreteraren, kassören samt tidningskommittén är befriade från medlemsavgift. Telefonersättningen på 100 kr utgår och ersätts istället av den faktiska kostnaden som skall redovisas till kassören.

10. Styrelsens förslag

Förslag 1: Tillägg i stadgarna. Förslaget bifölls av mötet.

Förslag 2: Regeljusteringar. Mötet beslöt att ta regeljusteringarna var för sig och inte hela förslaget på en gång. Efter en hel del diskussion beslöt mötet att godkänna följande text:

Gummimotormodeller

I samtliga klasser utom "Twin pusher" skall modellerna vara utrustade med landningsställ. Aktre gummimotorfästet får utformas av ett rör i st.f. pianotrådkrok under förutsättning att placeringen blir i stort sett oförändrad. Propeller av samma diam. och stign. som originalmodellen.

Segelmodeller.

Klass S2 spv 100-150 cm. Konstruktionsår före 1949

Klass S3 spv. 150-250 cm. Konstruktionsår före 1949.

I samtliga klasser skall modellerna ha fast startkrok – snurrekrok e.dyl. tillåts ej.

Allmänt om byggnation.

Med tidstypiskt utförd menas att material som var tillgängligt vid konstruktionstillfället ej får ersättas med annat. Förstärkningar får ej ändra modellens yttre former. Förstärkningar får ej heller innebära prestandahöjande ändringar.

Protokoll fört vid Svenska Modellflygares Oldtimer Sällskap 14 augusti 1999

Tävlingar.

Alla slag av reparationer tillåts, dock ej utbyte av skadade delar, förutom propeller, reservmodell får ej sättas in.

Vid linbrott eller linkorsning tillåts en omstart.

Motion 2 Ang. klass Sint behandlades och avslogs dock beslöts att en ny klass A2 med modeller konstruerade 1947-1954 inrättas samt att Sint innefattar modeller konstruerade 1955-1968. Kurt Sandberg skriver detaljer för klasserna

11. Motioner

Motion 3 Ny klass – Gint. Bifölls av mötet.

Motion 4 RCIII officiell SMOS-klass. Motionen bifölls av mötet.

Motion 5 Regeländringar OT-RC. Motionen bifölls av mötet.

Motion 4 och 5 innefattade bl.a. regeländringar/justeringar och mötet beslöt att dessa skulle ses över av RC-ledamoten.

12. Övriga frågor

Kjell-Åke Elofsson undrade över förhållandet SMOS-SMFF. Sofia Wivardsson svarade att något officiellt förhållande finns inte men samarbete finns och båda parter jobbar för ökat samarbete. SMOS har ingen försäkring för sina medlemmar.

Gunnar Wivardsson framlade en önskan om att utse Sven-Olov Lindén till Hedersordförande i SMOS.

Mötet instämde och Sven-Olov utsågs till Hedersordförande och mottog en tavla gjord av Rolf Astervik.

13. Fastställande av nästa årsmöte

Mötet beslöt att hålla nästa årsmöte i samband med Oldtimer-SM 2000.

14. Mötets avslutning

Nyttillsatte ordföranden Gunnar Wivardsson förklarade mötet avslutat.

Sofia Wivardsson

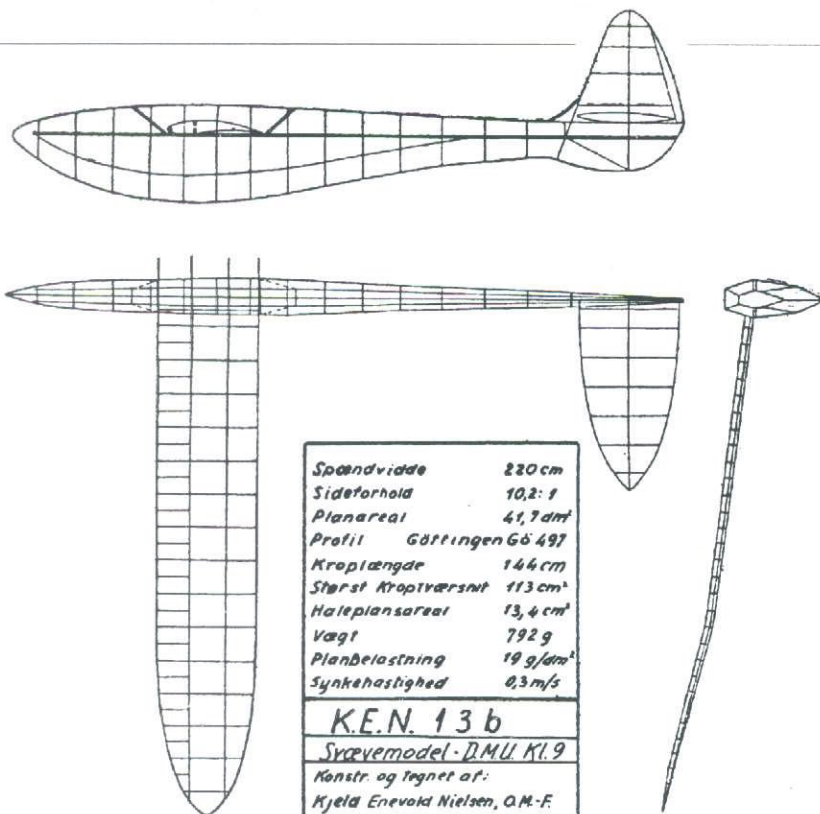
Sofia Wivardsson
Sekreterare

Åsa Kivling

Åsa Kivling
Justeringsman

Lars Tolkstam

Lars Tolkstam
Justeringsman



Elitemodellen

K.E.N. 13 b

Vi bringer her Tegningen til Kjeld Enevold Nielsens Kl. 9 Model, K.E.N. 13 b, der har opnaaet meget smukke Flyveresultater i 1944. Kjeld blev da B-Eliteflyver. Vinder i Kl. 9 i Skræntkonkurrencen i Bjergsted, og Nr. 2 i O.M.-F.s Fjernkonkurrence med Vingarna med K.E.N. 13. b. Kjeld har paa Basis af disse Erfaringer konstrueret K.E.N. 14, der bl. a. har mindre Sideforhold og mere moderne Profil (Göttingen 450). Den flyver endnu bedre end K.E.N. 13 b, bl. a. blev Kjeld Nr. 1 ved O.M.F.s Udtagelsesflyvning til Landskampen i Sverige med 3 50 m-Højstarter paa saa fine Tider som 2.41.4, 2.19.1 og 2.06.6.

Ord från den ordförande som gått!

Först av allt ett STORT TACK till er alla i SMOS! Den gåva jag fick efter årsmötet blev en total överraskning för mig. Den väckte känslor som är svåra att översätta i ord. Jag förflyttades en massa år bakåt i tiden vid åsynen av mig själv med segelmodellen "Siko". Då 1946 hade jag byggt två sådana modellplan. Det första var från en byggsats från en firma i Västerås. Kvaliteten på materialet var ej det bästa och diplompapperet var inte så starkt på den stora vingen - 180 cm i spv och 26 cm korda - men jag erövrade Guldmärket med den modellen på vintern. En våldsam kvadd efter en misslyckad högstarkt gjorde att jag byggde en ny och bättre modell. Siden fanns ej att tillgå men Sven-Åke Sjögren, som byggde en "Siko" samtidigt, fann ett material, "Crêpe de Chine", i en tygaffär i Västanfors. Det var tjockare än siden. Vi beströk klädseln med lim - avtvättad biofilm upplöst i aceton - och sedan ett par lager av något cellulosalack. Jag hade nog bättre lackat än Sven-Åke, för på en Aros-tävling i Västerås 1946 regnade det. Min modell klarade sig rätt bra, men Sven-Åkes blev genomsur och så tung att den inte gick att dra upp! Jag har ritningen kvar och kanske det vore värt ett försök att bygga en ny "Siko"!

Nå, de här åren med SMOS och åren innan, då vi bara var ett gäng som träffades en gång om året till "Oldtimertävlingen" har varit mycket inspirerande och givande för mig! En gång för länge sedan fick jag för mig att jag måste få veta hur det var med modellflygandet tidigare, hur det hela vuxit fram både utomlands och i Sverige.

De korta artiklarna i "Hobbyboken" 1943 av Börje Stark, i "Modell Teknik" 1945 av Ingvar Gustavsson och i "Teknik för alla" 1960 av Stig Sandelin gav mig lite ramar att hålla mig inom. Med tiden har mitt arkiv kompletterats med allt fler böcker och tidskrifter, så att jag för fem år sedan gav mig på att skriva en artikelserie för "Modellflygnytt" om "Modellflygets historia". Den pågår än och jag ser inget slut på historien...

När jag 1980 tyckte det blev alltför mycket med administration kring "Oldtimer"-tidningen och tävlingar var jag nära att ge upp. Det var då Bertil Dahlqvist grep in och gav nytt liv åt rörelsen.

Från 1986 när vi bildade SMOS uppe på Älleberg har allt gått så mycket lättare genom det samarbete som tillkom mellan mig och de styrelsemedlemmar som burit upp SMOS.

Den klippa jag lutade mig mot i många år var Örjan Gahm, lugn och saklig med ett mycket bättre minne än mitt gav han tips och idéer till mycket av vad som skedde. Med Hans Schmitterlöw fick vi en kassör som noggrant såg till att ekonomin fick en fast



Ordförandeskifte i SMOS. Från vänster Arne Andersson, Kassör, Rolf Astervik, konstnär, S-O Lindén avgående ordförande, Gunnar Wivardsson, ny ordförande överlämnar minnesgåva till SOL

grund. På samma sätt har Lars Ljungberg och nu Arne Andersson skött sina åligganden.

Våra sekreterare på senare år har inte ålagts så mycket arbete, som de säkerligen varit mäktiga att klara av. Thomas Hultgren gjorde ett kort gästspel innan han p.g.a. arbetsbelastning insåg, att han inte hann med det han ville göra. När Sofia Wivardsson efterträdde honom kände hon sig nog lite osäker - hur umgås man med "gamla gubbar", som tror sig veta allt? Men det har hon visat att hon kan och blir säkert ett mycket gott stöd åt pappa Gunnar, som nu beredvilligt åtagit sig att föra ordförandeklubban.

Ungdomsstyrelsen har varit plantskolan för uppdraget inom SMOS. Vi har hämtat två av ledamöterna därifrån. De nuvarande ledamöterna kan nog räkna med att bli påtänkta för kommande uppdrag.

Under hela tiden har Sigurd Isacson funnits i bakgrunden som suppleant och ibland tillkallats då ledamöter haft förhinder. Vi är glada att Sigurd varit med oss och eggat oss inte bara med skrivelser utan allra mest med sitt frejdiga tävlingshumör!

Under hela tiden har Kurt Sandberg fungerat som vår "grå eminens". Kurt har också varit den klippa jag lutat mig mot och som aldrig funnit någon uppgift för svår. Med sitt diplomatiska sätt har Kurt kunnat gjuta olja på de små stormar som blåst upp då och då.

Tack vare Lennart Hanssons goda förbindelser med militären och markägarna vid Rinkaby har vi kunnat återvända år efter år till Sveriges bästa modellflygfält.

Från att ha varit "ett stencilerat blad i träsnitt" - det var Ulf Marksten som karaktäriserade "Oldtimer"-tidningen i dess tidiga skepnad - så har på senare tid Rolf Astervik givit bladet ett modernt utseende som väckt uppmärksamhet såväl inom som utom landet.

Jag vill önska er alla fortsatt trevlig samvaro i SMOS och lycka till åt den nya styrelsen med ordförande Gunnar i spetsen! Tack alla vänner för alla åren!

SOL

Edward Thomas Packard -

Cleveland Model and Supply Company

Skrivet av Herm Schreiner, Palos Verdes. Översatt av S.-O.L.

Från sin födelse 1906, bara tre år efter det att bröderna Wright gjorde sin epokgörande flygning drogs Ed Packard till den dramatiska utvecklingen av amerikansk flygteknik, dess flygplan och dess hjältar - liksom en mal drags mot ljuset.

Utvecklingen av Cleveland's linje av realistiska skalamodeller påverkades av Eds anställning hos de två stora flygfabrikerna, Cleveland's Great Lakes Aircraft och Tony Fokkers Atlantic Aircraft i Hasbrouck Heights New Jersey. Som ett resultat påverkade Cleveland-modellerna i sin tur miljontals ungdomar till att söka sin karriär inom civilt eller militärt flyg.

1927 efter det att Lindbergh gjort sin fantastiska flygning fick Ed en order från Cleveland's Halle Bros. varuhus på 2+ gros "Wasp" stavmodeller vilka såldes för \$1.25 och som rivstartade affärsverksamheten.

1929 hade han revolutionerat modellflygindustrin genom att ersätta existerande konstruktioner av hårdträ, bambu, pianotråd och tyg, spikade och surrade fogar till enkla limmade helbalsakonstruktioner. Hans SF-1, 3/4 tum skala, (1/16) "Great Lakes Sport Trainer" (20") byggsats för \$4.95 uppvisade superdetaljerade 4-sidiga ritningar med foton steg-för-steg illustrationer.

1930 satte SF-1 ett rekord med markstart på 3.608 fot (3/5 mile) genom Joe Powalski. Eds annonser i Model Airplane News, Air Trails och Flying Aces fängslade modellflygarna och avundades av den övriga industrin. Cleveland var den enda fabrikanten, som kunde erbjuda en komplett serie av National Air Race Thompson Trophy vinnare. Ritningarna sammanställde han genom att mäta, fotografera och skissa de verkliga racerplanen i hangarerna vid Cleveland's flygplats. Fram till 1937, då försäljningsökningen krävde en flyttning, hade firman bestående av två föräldrar och fem bröder plus 15 anställda nått internationell ryktbarhet, trots att den arbetade i en utbyggd villa med garage - en verklig småindustri.

1937 introducerade han "Stinson SR-7", i 2-tumsskala (205 cm spv.) för bensinmotor till ett pris av \$8.50. Denna byggsats följdes sedan av ett antal icke skalenliga tävlingsmodeller:

1939 Cleveland Cloudster	50"	\$2.50
1939 Kordas Champion	48"	\$2.95
1939 Fleetster	41+"	\$2.50
1939 Playboy Jr.	46"	\$2.50
1940 Playboy Sr.	80"	\$3.95
1940 Baby Playboy	33"	\$1.00
1940 Itsy-Bitz	33"	\$1.00

Under andra världskriget erhöll Cleveland sin största order från krigsdepartementet på 30.000 byggsatser. De flögs till servicepersonal över hela världen. Packard mottog tusentals brev från Air Force personal som bekräftade hur byggandet av Clevelandmodellerna skyndat på deras militära karriär. På så vis blev Ed "flygets store värvare".

1996 övertogs företaget av John Jacox i Indianapolis och han fortsätter med samma namn och med traditionerna från Cleveland Model.

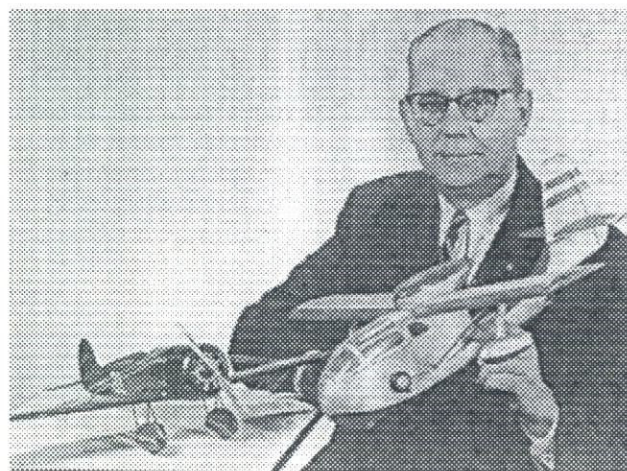
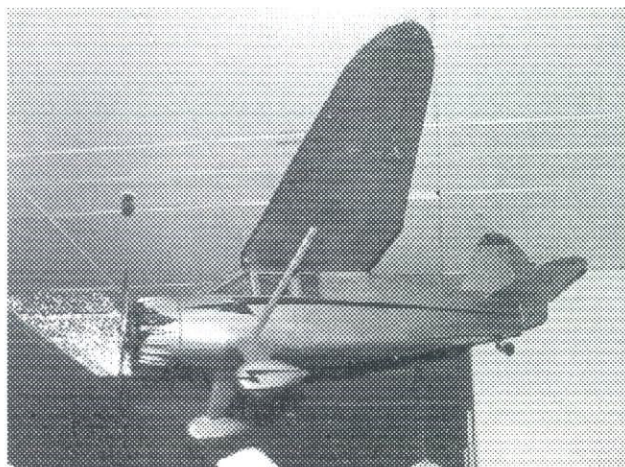
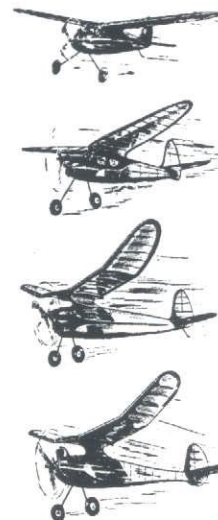
Ett av hans stora arv är den fortsatta populariteten av "Playboy S:r" och dess fortsatta utomordentliga framgångar i SAM-tävlingar.

1978 invaldes Ed Packard i AMA "Hall of Fame" och 1990 blev han hedrad med Cleveland's Western Hall of Fame.

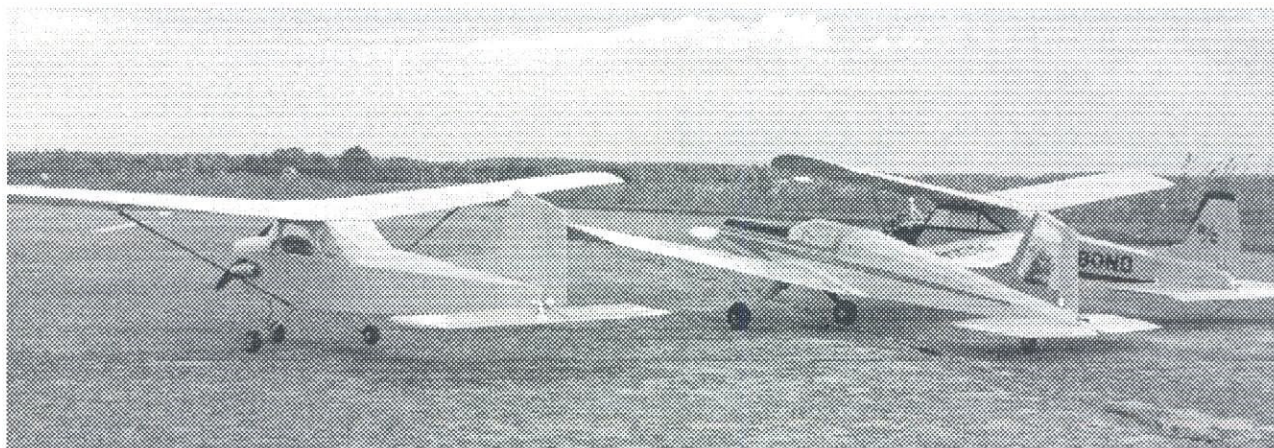
Den 20 februari detta år i en ålder av 93 släppte Edward Thomas Packard sina jordiska band med Cleveland Ohio, där han grundade Cleveland Model and Supply Company för mer än sju årtionden sedan.

Ovan Viléns katalog visar Clevelandmodeller.

Nedan t v Cleveland "Stinson SR-7", som hängt i Wentzels butik i alla år. Lasse Wentzel säger att den "Brown Jr" som sitter nosen aldrig blivit körd! Th Ed Packard från den amerikanska tidningen SAM Speaks.



RCIII – en come back med medsmak



Helgen 29-30/5 samlades ett 20-tal "oldtimers" på före detta F6 i Karlsborg för att för första gången sedan mitten av 60-talet genomföra en RCIII-tävling. Parallellt skulle en OT-RC tävling genomföras. Avsikten var att i första hand samla gamla RCIII-piloter från 50-och 60-talet till social samvaro med flyginslag, och många hade på ett tidigt stadium hört av sig och meddelat sitt intresse.

Arrangörerna blev därför något besvikna när en del av "di gamle" RC-piloterna på nära håll uteblev. Desto större entusiasm visade de som hade kommit, från Malmö i syd till Stockholm i norr. Men var fanns alla dalkarar och smålänningar som en gång utgjorde kärnan i svenskt RC-flyg? Det finns ett ordspråk som heter "man kan leda hästen till vatten, men man kan inte tvinga den att dricka."

RC-III hade fått 15 anmälningar och OT-RC 18 st. Av olika anledningar var det 5 resp. 4 som inte kom till start, främst pga den hårda vinden. Vid briefing rådde det stor tveksamhet om det skulle gå att flyga. Som en av arrangörerna tog jag därför på mig att göra en referensflygning, dels för att kolla vädret,

men också för att domarna skulle få en uppfattning om det något modifierade programmet. Jag hade provflygit min VIKING i lugnt väder dagen innan, så det var inte utan att det pirrade lite i magen när jag släppte upp 1200g i 12 m/sek. Till allas förvåning visade det sig flygbart, och båda klasserna startade upp parallellt.

Eftersom de flesta flög i båda klasserna krävdes det en viss disciplin av de tävlande för att det hela skulle flyta. Vid 16-tiden hade vi genomfört två omgångar i varje klass, och eftersom de flesta skulle stanna till söndagens fly-in, beslöts att flytta de resterande omgångarna till nästa dag, då det hade lovats bättre väder.

Tack vare att flygningarna avbröts tidigare än beräknat, hade vi mer tid över till social samvaro. Vid 18-tiden samlades de tävlande samt övriga entusiaster på F6 kamratförenings lokal. Vi började med en rundvandring i det fina flottilmuseet. Under tiden dukade Jonny och Tanja upp en superb buffé, som ett 30-tal hungriga oldtimers högg tänderna i och lät sig väl smaka. Därefter visades några filmer från den



Thomas Nathansson assisterar Ingvar Claesson. Modellen en tysk konstruktion "HS 100" från 30-talet. Foto:Tjälle



Agne Engman med "Vagabond". Foto:Tjälle



gamla goda tiden, vilket satte fart på alla gamla minnen. Under kvällens diskussioner var alla rörande överens om att göra den här tävlingen till en årlig tradition.

Söndagen bjöd på bättre väder, och den tredje omgången kunde genomföras utan några problem. Vi hade för avsikt att flyga ytterligare en omgång i OT-RC, men då kom regnet och vi beslöt att nöja oss med 3 omgångar. När vi hade summerat ihop resultaten visade det sig att gammal är äldst. I RCIII stod nämligen Lars Olsson från Malmö med en deBolt Champion som segrare. Lars var med och flög i klassen redan i mitten av 50-talet och visade att de gamla takterna sitter i. I OT-RC hade jag själv samlat ihop flest poäng. Den nybyggda Berglunds-Vikingen visade sig vara en alldeles utmärkt "glidare".

En av intentionerna med tävlingen var att få se de gamla goda modellerna med vidhängande piloter. De båda verkliga veteranerna var Smog Hog. Ingvar Claesson hade en från 1956 och Bertil Carlssons var två år yngre. Tyvärr fick vi inte se dyrgriparna i luften pga vädret. Vi får hoppas på nästa år i stället! Den mest förekommande modellen var annars Sky Skooter med 4 ex följd av Truedsson-modellerna Vagabond och Viking med vardera 3 ex. Bland övriga intressanta modeller kan nämnas Bo Nylunds Super Scorpion, en Spitfireinspirerad skapelse från England. Nästa år hoppas vi få se en och annan RC Cub, Robot, J3 Cub m.fl. av de gamla klassikerna.

Efter prisutdelningen diskuterades RCIII-klassens fortsatta utveckling samt ev. ändringar i OT-RC. Jag fick i uppdrag att dra upp riktlinjerna för att få RCIII som officiell klass inom SMOS ramar. Vad beträffar OT-RC fanns förslag på att sänka motortiden samt att stryka den sämsta flygningen. Vi får se vad som händer på SMOS årsmöte!

Till sist får vi tacka Karlsborgs RC-klub och F6 Kamratförening, som välvilligt ställde sina lokaler till förfogande samt de som skänkt priser: Söders RC-

Tre verkliga oldtimers, Bertil Carlsson och Ingvar Claesson med Bertils 41 år gamla "Smog Hog". Modellen har legat i malpåse 39 år och "provflögs" dagarna före tävlingen med originalmotor "Merco 35" men med lånad radio. Till höger tre arrangerande "Vikings": Torbjörn Fransson och Kjell-Åke Elofsson samt Arne Nohlberg (knästående). Foto: Tjälle

Hobby, Natans Hobby, HAB, Lennart Hansson, S-O Linden och Sivert Björk.

Väl mött nästa år önskar Torbjörn, Arne och Tjälle med tillhörande klubbar från Vadsbo, Skövde resp. Tibro.

Tjälle höll i pennan.

PS. Till alla soffliggare: nästa år har ni inga ursäkter att inte komma med. Vik sista helgen i maj för RCIII & OT-RC! DS.

RCIII • 15 anmälda, 10 genomförde tävlingen.

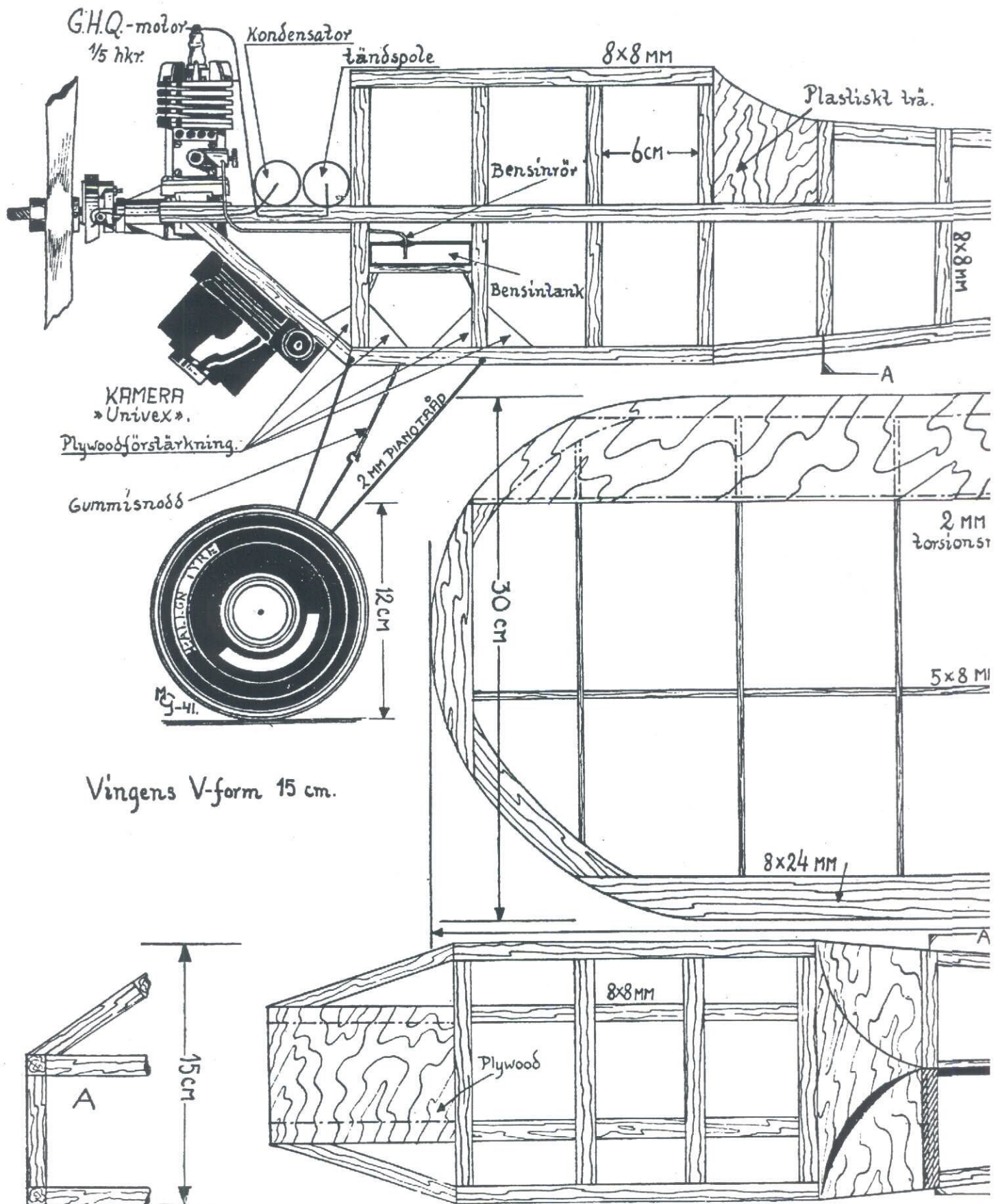
1. Lars Olsson	deBolt Champion	917 p
2. Stefan Sundström	Vagabond	884 p
3. Kjell-Åke Elofsson	RC-Viking	875 p
4. Lennart Sundström	Sky Skooter	868 p
5. Torbjörn Fransson	Sky Skooter	756 p
6. Erik Wallberg	RC-Viking	678 p
7. Arne Nohlberg	RC-Viking	606 p
8. Ove Karlsson	Sky Skooter	597 p
9. Agne Engman	Vagabond	460 p
10. Bo Nylund	Vagabond	291 p

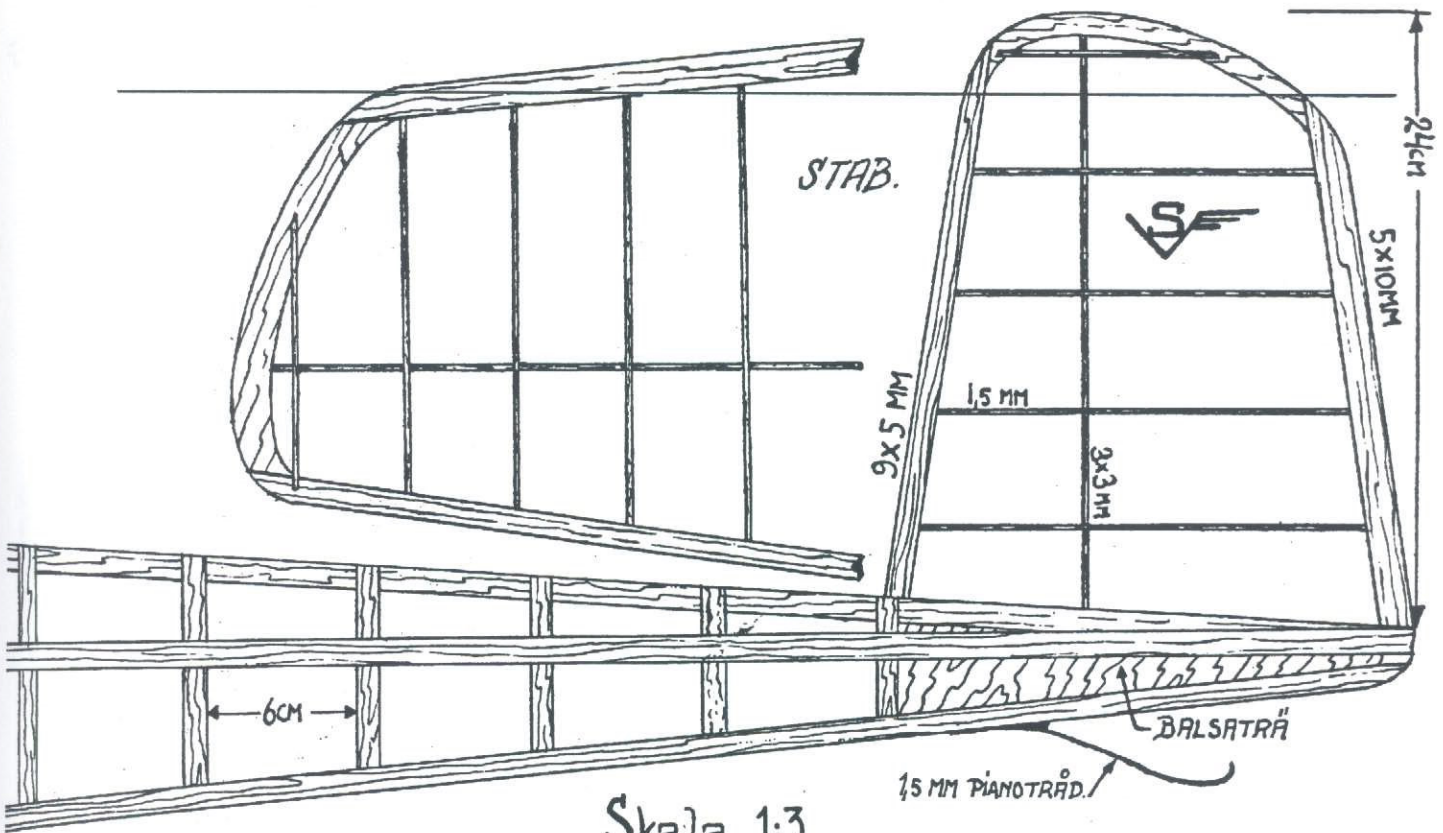
OT-RC • 18 anmälda, 14 genomförde tävlingen.

1. Kjell-Åke Elofsson	RC-Viking	533 p
2. Stefan Sundström	Vagabond	503 p
3. Bo Nylund	Super Scorpion	482 p
4. Lennart Sundström	Sky Skooter	476 p
5. Arne Nohlberg	RC-Viking	476 p
6. Gösta Lejon	Flyg 44	475 p
7. Lars Olsson	deBolt Champion	472 p
8. Ingvar Claesson	Quaker Flash	467 p
9. Torbjörn Fransson	Sky Skooter	392 p
10. Agne Engman	Vagabond	385 p
11. Ove Karlsson	Sky Skooter	351 p
12. Thomas Natansson	Stick	318 p
13. Evert Hejde	Junior Cabin	85 p
14. Gunnar Åkesson	Sky Skooter	82 p

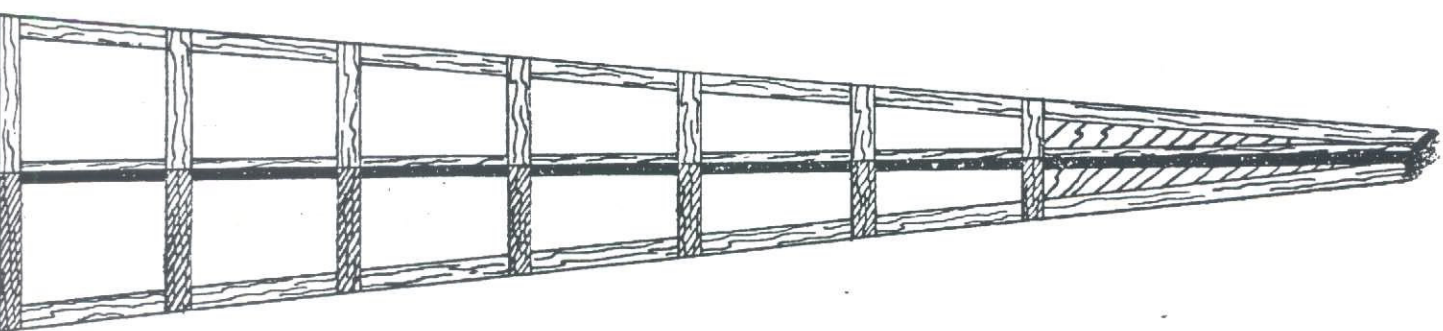
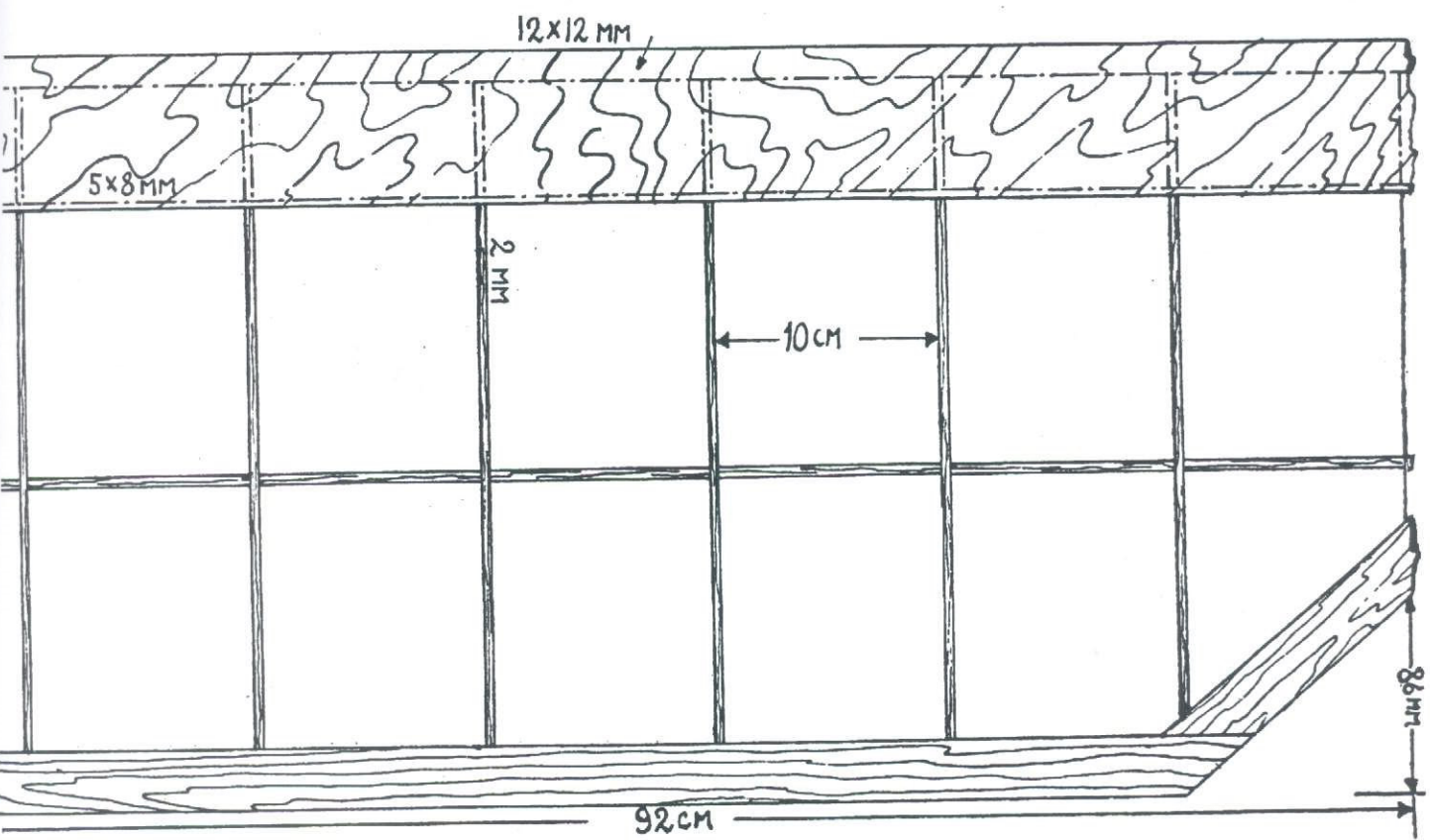
TfA-BENSINMODELL

Konstr. StriboVolo.





Skala 1:3.



Sune Stark 80 år



T v uppfifrån Björn Andersson (Flodén), Sune Stark, "Pappa" Stark 1938. Ovan Sune Stark och Björn Andersson med "Cirrus" 1936.

Inspirerad av artikelserien "Anders Håkansson 70 år" har jag tagit mig före att skriva ner några minnen från mitt eget 80-åriga liv i förhoppning om att det skulle kunna intressera "Oldtimers" läsekrets. Jag har ju ägnat mitt liv åt flyg i olika former med modell- och segelflyg, som hobbies och militärflyg och flygteknik som yrke. I den följande berättelsen har jag i första hand försökt beskriva mitt modellflygarliv, medan jag varit mer summarisk i övriga sammanhang.

En smula familjehistoria

Jag föddes i ett litet hus vid stranden av Ulvsundasjön nära Ulvsunda slott i Bromma den 28 juni 1919. Min farfar var maskinist vid Kungsholmens lådfabrik. Fabriken flyttade till Ulvsunda år 1902 och farfar flyttade med till Ulvsunda med hustru och barn. I avvaktan på att bostäder för de anställda skulle bli klara (det dröjde till 1904) fick de bo på slottet, som stod tomt vid den här tiden. Min far, Tyko Stark, (senare känd som hela modellflygets "Pappa Stark") blev kvar i Ulvsunda hela sitt återstående liv. Han drev "Eriksson och Starks Mekanisk verkstad" i Ulvsunda industriområde (nära Bromma flygplats) från 1914 till 1961, då han drog sig tillbaka som pensionär. "Pappa Stark" dog 1981 vid 90 års ålder.

Den här berättelsen börjar 1925 då jag blev 6 år och vi flyttade till en villa vid Lillsjönsvägen 15 i Ulvsunda. Det var då jag träffade Björn Andersson (som senare bytte namn till Flodén). Björn var lite äldre (3 år) så till att börja med lekte jag mest med hans kusiner som var mer jämnåriga. I huset bredvid vårt bodde ett litet flickebarn, Mona Ekman, på två år som var jämnårig med och lekte med min lillebror Börje. Att hon och jag med tiden skulle gifta oss och få fyra barn hade jag förstås ingen aning om.

De första stegen som modellflygare

Modellflygeriet började så smått 1933 med att Björn byggde en glidmodell med pianotrådsstomme som

kläddes med vanligt tyg. Denna kastade han ute på gatan (det fanns knappast någon trafik på den tiden) och fick den att flyga kanske några 10-tal meter. Därefter byggde Björn en tvåmotorig modell "Kweiracern", som bestod av en lång balsastav, en triangelformad vinge och två skjutande propellrar. Intresserade åskådare till Björns flygförsök var bland andra Björns yngre bror Tord och jag med min yngre bror Börje. Vi blev alla fyra ganska snart flygbitna och började i samarbete fuska i modellbyggandets och modellflygandets svåra konst. Ibland kallade vi oss själva för "Ulvsundagänget". Björn började i samma veva köpa flygtidskrifter och vi fick upp ögonen för att det fanns andra som sysslade med modellflyg.

"Höken" och "Lincol"

Ett avgörande steg i vår flygkarriär blev kontakten med Sven Wentzel och hans modellflygfirma, som då var inhytt i en laddningsstation på Sveavägen i Stockholm. Det bör ha varit någon gång på hösten 1934. Wentzel sålde vid den tiden bl. a. byggsatser till kroppsmodellen "Höken". Björn och jag köpte varsin byggsats och satte igång att bygga. "Höken" var ett åbåke byggd av furulister och plywood. Den blev tung och svårflug. Jag tycker mig minnas, att den havererade vid varje flygförsök.

"Höken" tog så när knäcken på mitt flygintresse, men räddningen blev ett nytt besök av Björn och mig hos Sven Wentzel. Han hade fått in en stadig packning med modellplansritningar från England, som han bad



Överst "Pappa" Stark hjälper Björn Andersson vid uppdragningen av på "Cirrus". Gärdet 1937. Åke "Postis" Larsson hjälper Börje Stark med "Tip Top" Gärdet 1936. Stora bilden: Bertil Florman delar ut pris på ILIS 1936 (Internationella Luftfartsutställningen i Stockholm). Björn Andersson i mitten, Sune Stark t.h.

oss bläddra igenom. Efter ivrigt sökande fann vi till slut en ritning, som visade sig vara ett fynd. Modellen hette "Lincol". Vi köpte ritningen och erforderligt material och skyndade hem för att bygga. Det var en kroppsmodell med en knapp meters spännvidd, en mycket lätt fackverkskonstruktion helt i balsa och klädd med japanpapper. Vi hade av en slump snubblat in i en för oss helt ny modellflygvärld. I ett slag steg våra flygtider från så där 10 sekunder med "Höken" till dryga minuten med "Lincol".

Vi i "Ulv sundagänget" höll till för oss själva med våra flygövningar på ett fält vid "Gliä lada", som snart skulle bli Bromma flygplats. Vi hade ingen aning om, hur bra våra modeller i själva verket var, förrän Sven Wentzel fick oss att börja flyga på Gärdet tillsammans med ett antal andra flygintresserade gossar, som också var kunder hos Wentzels modellflygfirma. Här mötte vi bröderna Åke och Rune Roggentin, Åke Lundmark, Nisse Pettersson "Osis", Olle Lindh och många andra, som snart skulle bilda stommen i Modellflygklubben Vingarna. Våra "Lincol"-modellers flygförmåga imponerade och Sven Wentzel var inte sen att konstruera en egen variant, som han med framgång marknadsförde som "Gladan" i sin firma.

"Cirrus"

Björn och jag kände oss nu mogna att med erfarenheterna från "Lincol" försöka oss på vår första egna balsakonstruktion som blev "Cirrus". Själva byggtekniken var densamma som för "Lincol" med en vingstomme byggd som en steg med vingspryglar på stegen som formades till vingprofilform på känn med ett sandpapper. Det blev en tunn vinge med plan undersida och spetsig framkant. Kroppen var en fackverkskonstruktion av samma slag som för "Lincol".

Det unika med "Cirrus" var vingörönen, som därefter blev ett kännetecken för många av "Ulv sundagängets" konstruktioner.

Den indelning i tävlingsklasser, som fanns vid den här tiden, baserades enbart på spännvidd. "Lincol", "Gladan" och "Cirrus" tillhörde klassen 75-100 cm spännvidd. Det fanns inga viktskrav så en annan idé med "Cirrus" var låg vingbelastning (c:a 6 g/dm²) vilket åstadkoms med en större vingyta än för "Lincol" och "Gladan". Wentzel köpte rättigheterna till "Cirrus" och den kom ut på marknaden.

Modellflygklubben Vingarna

Den 17 juli 1935 bildades Modellflygklubben Vingarna på initiativ av Sven Wentzel. Vingarna blev direkt Sveriges ledande modellflygklubb, som under åtminstone en 10-årsperiod toppade prislistora vid alla de modellflygrävlingar, som anordnades runt om i landet.



Från "Vingarnas" 50-årsjubileum 1985. Åke Lundmark med "Gladan". Åke gjorde sensation genom att mitt i vintern i mars 1936 flyga över 4 min. vid en tävling i Norrköping.



En trimningskväll på Gärden 1936. Fru Lilly Stark serverar kaffe. Längst t.v. Börje Stark. Den lille modellflygaren stående i mitten är Nils Curry Melin. Rakt nedanför honom sitter Sune Stark och t.h. om honom Björn Andersson. Rune Roggentin står t.h. med en stavmodell.

Snart blandade min pappa Tyko sig i leken som supporter till sina söner och han blev 1937 invald i Vingarnas styrelse. Ganska snart blev han känd som "Pappa Stark" för hela det svenska modellflyget. Mamma Lilly var också med och servade med mackor och tidtagning."

TipTop

Efter "Cirrus" började jag liksom flera andra t.ex. Tord och Börje intressera mig för "75-klassen" (tävlingsklassen 50-75 cm spännvidd). Björn däremot höll sig kvar i "100-klassen".

Han hade börjat att på kvällarna studera flygteknik vid Stockholms Tekniska Institut och fick mindre tid med modellbygge och modellflygtävlingar, men han påverkade oss andra genom sina successivt inhämtade kunskaper om flygteknik. Han lanserade en ny vingkonstruktion med en "torsionsnäsa" (1 mm balsa böjd runt vingspryglarnas nos) och en från det "stora flyget" hämtad profil nämligen "Clark Y". Vi kände inte till skala-effekterna på grund av "Reynolds tal" och kunde inte inse, att detta var ett dåligt profilval för modellflygplan. Vi var ingalunda ensamma om detta misstag vilket kan kännas som en tröst.

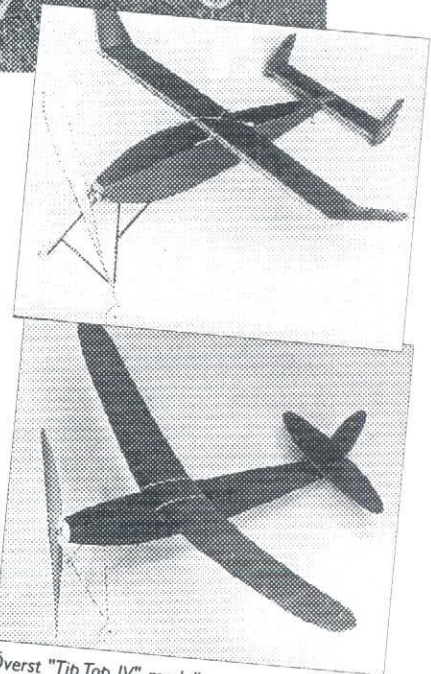
I "75-klassen" debuterade jag med en förminskning av "Gladan" som jag kallade "Tärnan". Därefter blev det tillsammans med min bror Börje en serie "TipTop"-konstruktioner. "TipTop" I hade en vinge med rakt mittparti och pilformade ytterdelar med vingöron, byggd i stegteknik som "Lincol". Vad tanken var bakom pilformen minns jag inte. "TipTop" I övergavs i alla händelser snart till förmån för "TipTop" II.

Hos "TipTop" II introducerades en vinge byggd

med "torsionsnäsa" och "Clark Y"-profil. Kroppen avslutades med en fastbyggd stabilisator. Snedstöttorna i kroppsidorna enligt modell "Lincol" hade vi nu slopat. Torsionsnäsan kom vi att använda under flera år på våra modellflygplanskonstruktioner. Profilen fungerade bra i motorflykten dvs modellerna fick bra höjd men gled ganska dåligt. Anledningen förstod vi först långt senare när Schmitzs bok om inverkan av låga

Reynolds tal kom ut 1942. Jag tävlade ganska framgångsrikt med "TipTop" II, i första hand mot min värsta konkurrent i denna klass, nämligen Åke Roggentin med sin Kungsörnen.

"TipTop" III skilde sig från "TipTop" II endast genom att stabilisatorn var löstagbar och fäst med gummiband ovanpå bakkroppen. "TipTop" IV hade kroppen på högkant. På "TipTop" V prövade jag en 6-kantig helbalsakropp. Det var ingen bra idé, för det blev förstås en tyngre modell med sämre flygegenskaper än de tidigare versionerna. "TipTop" VI konstruerade jag på uppdrag av Sven Wentzel, som ville lansera en modell som uppfyllde internationella tävlingsregler. Det innebar krav på större kroppssektion och högre vikt. Viktskravet utnyttjades till en större propeller och mer gummimotor. Jag byggde själv aldrig någon "TipTop" VI.



Överst "TipTop IV", modellen som Sune Stark konstruerade åt Wentzels. "Tärnan" en förminskad "Gladan" konstr. av Sune Stark 1936. Katalogbild från Wentzels.

Gubbarna gasar på!



Stående kämpar: Holger Uppgård, Enköping; Bengt Thelander, Åkersberga; Esbjörn Forslund, Södertälje; Bengt Höglund, Nyköping; Bengt Åhman, Eksjö. Knästående hjältar: Gösta Leijon, Stockholm/Nyköping; Arne Fridén, Nyköping och Ingvar Claesson, Nyköping. Foto: G. Leijon

Den 19 juni möttes de igen i ädel tävlan, männen som tycker det var bättre förr, som hellre flyger högt än fort, som tycker en flack glidflykt är vackrare än en dubbel Lomcevak. Platsen var Nyköpings MK:s fina fält i Radiolanda i Stigtomta och det hela var en träningstävling inför millenniets sista stora kraftmätning - Riksmästerskapet för radiostyrda (störda, sa en del) oldtimerplan i Nyköping den 11 september.

Tävlingsformen var den nu etablerade Four-Plus-Four: Stig med motor i max fyra minuter, stäng av motorn, glid ned i prick fyra minuter och landa inom en cirkel med 30 meters diameter. Tiden ger max 240 poäng, landningen ytterligare 30. Fyra flygningar gjordes, varav en fick strykas.

Som vanligt kunde konstateras att alla utom tre landningar gjordes "minus", vi orkade inte fram till cirkeln; lär vi oss ALDRIG?

Stigtomtafältet är fritt och bra beläget. men har en

fälla: På två sidor utgörs gränsen av ett flera meter djupt och brett dike, med vatten längst ned. Där lyckades jag plantera min "Flyg 44" med motorn helt dränkt. Kul! Men med hjälp av skickliga kamrater fick jag fart på besten igen. Hjälpksamhet och skämtsamhet är något som präglar OT/RC-tävlandet i hög grad. Prova du också, du som tycker om att bygga vackert, flyga stillsamt och tävla avspänt!

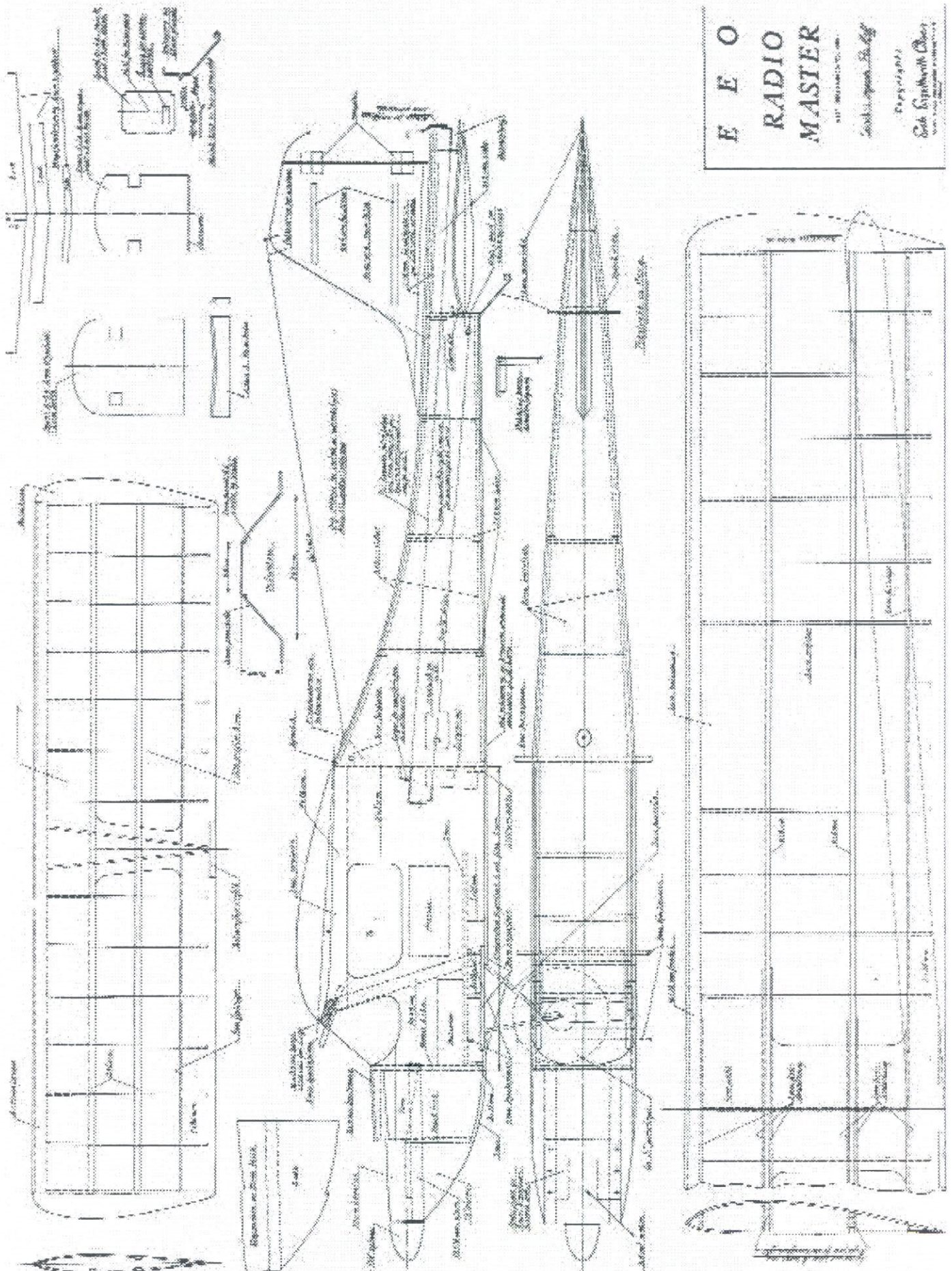
Gösta Leijon.

Resultat

1. Bengt Thelander	Astro Viking	704
2. Holger Uppgård	Porterfield	701
3. Gösta Leijon	Flyg 44	695
4. Ingvar Claesson	Quaker Flash	643
5. Esbjörn Forslund	Astro Viking	628
6. Bengt Åhman	GP Special	542
7. Bengt Höglund	Astro Viking	536
8. Arne Fridén	Skyscooter	510



Tvåan Holger Uppgård med sin eleganta "Porterfield" med elmotor. Foto: G. Leijon





Tilrettelagt av Kjell Masch

For over 40 år siden konstruerte Per Hoff 'Radio-Master' en meget populær modell -også i Sverige

*Per Hoff med sin P.H.-188
på Rygge flyplass
10. september 1961*

I Oldtimer nr. 3/1998, side 13, skrev Kjell-Åke Elofsson en artikkel hvor han forteller litt om hvordan han begynte å fly RC-modeller i slutten av 50- og 60-årene. Han nevner i den forbindelse en rekke modeller som var populære den gang og som vi kunne se annonsert i utenlandske tidsskrifter.

De fleste av tegningene som fulgte med i disse byggesettene vil man fortsatt kunne få fra oldtimer-klubbene i Sverige, Danmark, England eller USA, hvor John Pond Old Time Plan Service er en ledende leverandør av byggetegninger.

De av oss som har vært interessert i modellfly en stund, kjenner igjen de fleste av navnene han nevner – selv om ikke alle lenger fremstår like klart i minnet.

Navnet "Vagabond" er derimot et velkjent navn også her i landet - og for de som ikke husker kan det være greit å slå opp på siste side av Oldtimer nr. 2/1998.

En annen modell som på denne tiden også opparbeidet seg stor popularitet i våre to land var Per Hoff's "Radio-Master" som faktisk ble konstruert i 1959 på oppfordring fra en annen kjent modellflyger, Erik Engelhardt-Olsen. Han hadde startet sitt eget firma for produksjon av modellfly-byggesett og ville gjerne ha et RC-kontrollert motorfly i kolleksjonen. Man måtte jo følge med i tidens trender og resultatet ble Per's "Radio-Master". Etter hvert ble det produsert og solgt et stort antall byggesett i Norge, og i Sverige gjennom Hobbytjänst i Stockholm.

Med bakgrunn i Kjell-Åke's tidligere nevnte artikkel og hans "funderinger" om OT-RC III i nr. 1/1999, side 16, ba vi Per skrive noen ord om hvordan "Radio-Master" ble til. Etter vår mening vil modellen passe rett inn i de synspunkter Kjell-Åke har og de reglene han skriver om.

Vi har også med velvillig tillatelse fått utlånt originaltegningene til "Radio-Master" av Erik Engelhardt-Olsen som i en årrekke produserte byggesettene. Dessverre lages de ikke lenger, men med originaltegningene tilgjengelig skulle det ikke være noe problem å bygge en nøyaktig kopi av originalen fra 1959.

Som en liten kuriositet blir det fortalt at "Radio-Master" og "Vagabond" i all vennskapelighet konkurrerte om å være den beste modellen. Kanskje vi snart kan få en avgjørelse etter alle disse årene?

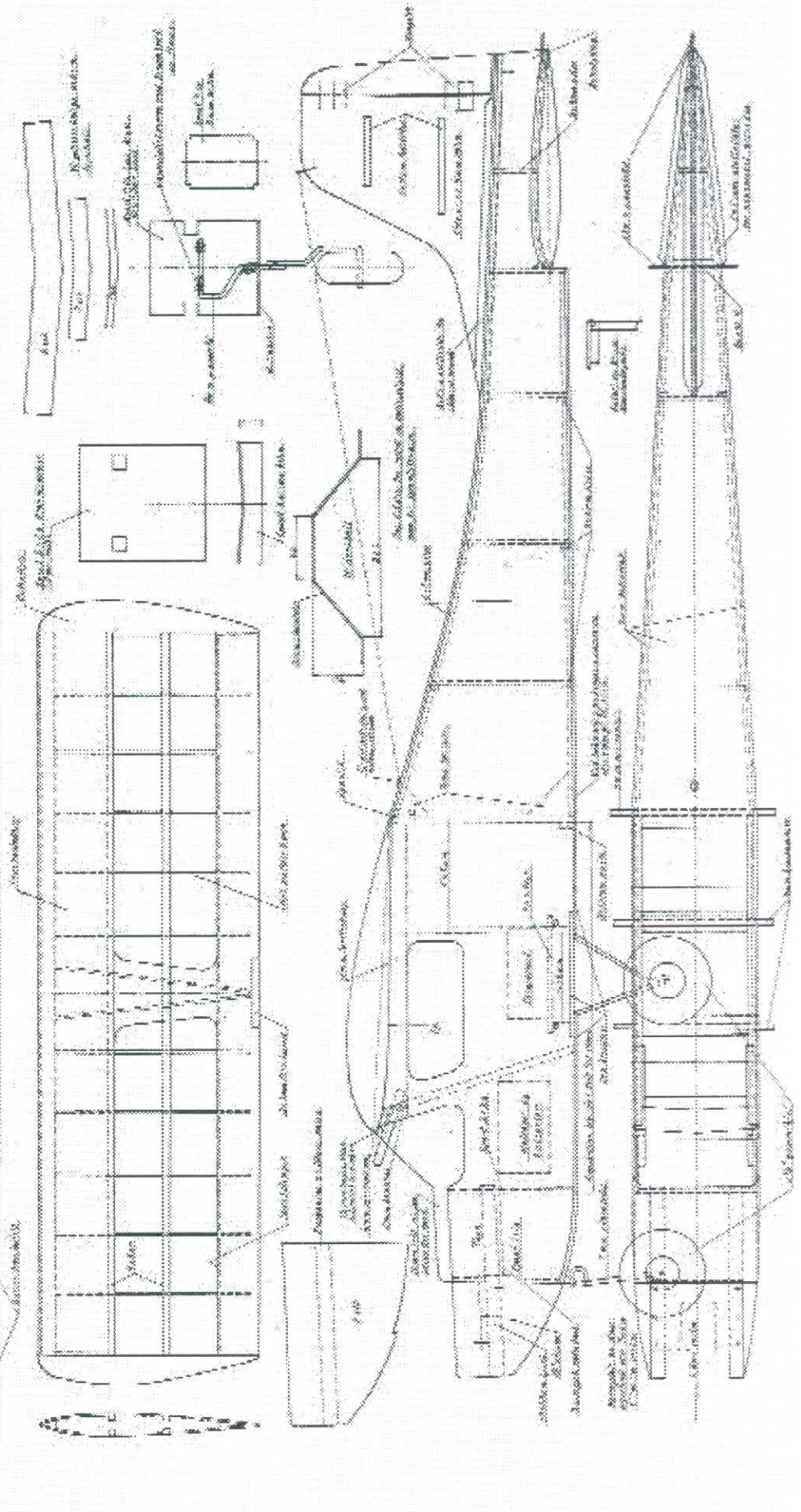
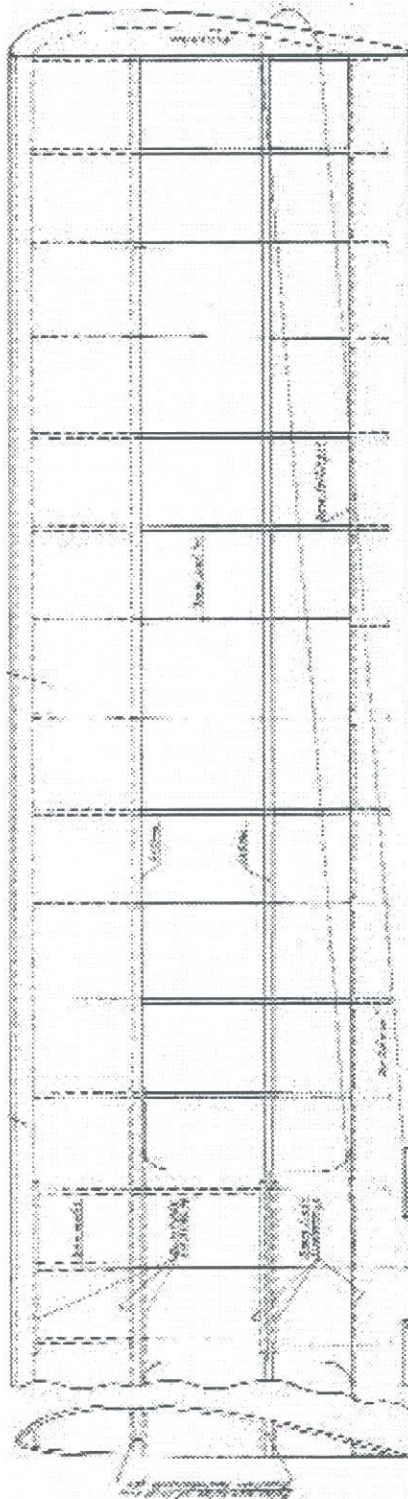
Historien om "Radio-Master" - fortalt av Per Hoff.

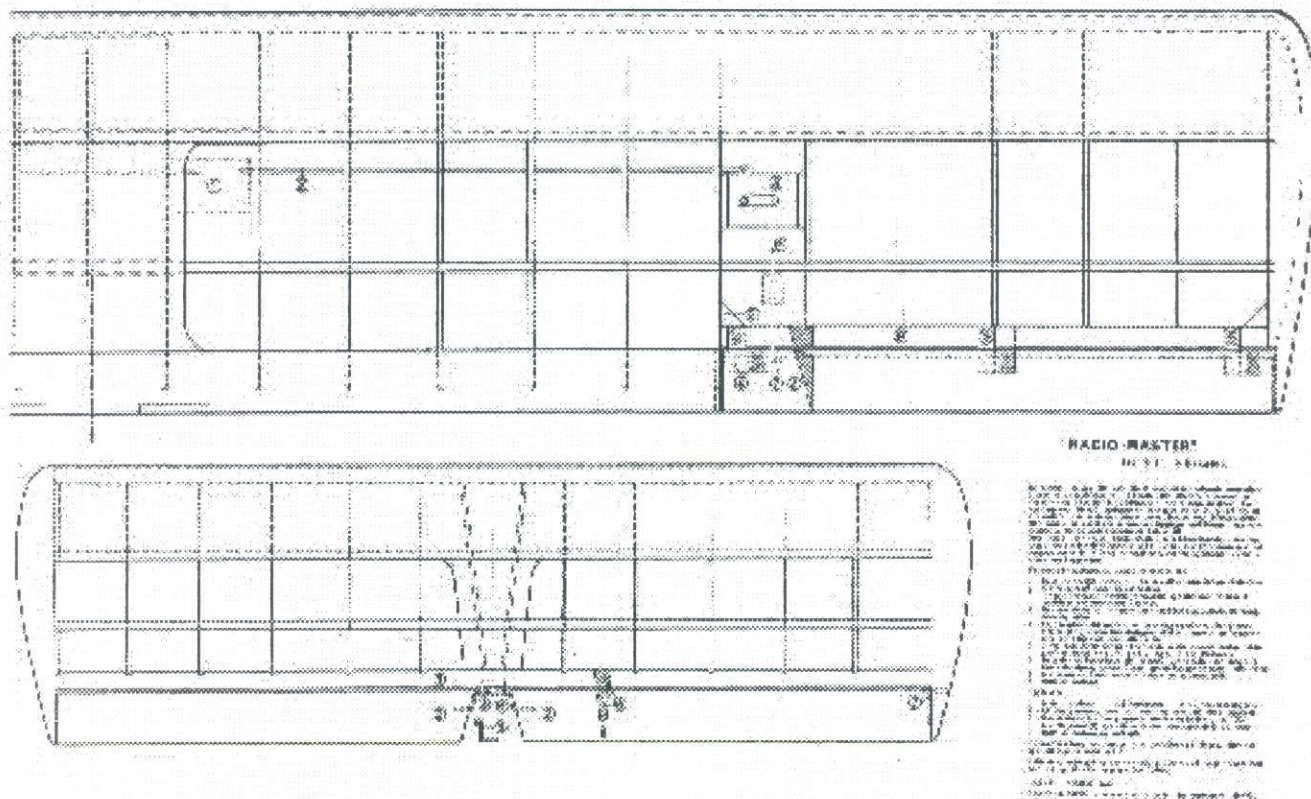
Noen få år etter siste krig økte interessen for radiostyrte flymodeller, særlig i USA og England. Det ble produsert radioanlegg for styring av sideroret i de første årene. Anleggene var store og tunge og ofte med dårlig virkning. Vi hadde her i landet mange importrestriksjoner, så noen forsøkte å lage sine egne anlegg. I begynnelsen av 1950 så jeg det første seilfly styrt med radio, - det var flott å se på! Anlegget var laget her hjemme og virket meget bra. Senere samme år ble det fløyet en motormodell med radio hvor modellen var bygget etter amerikanske tegninger.

Min første RC-modell var bygget av et engelsk byggesett og utstyrt med et engelsk E.D.Mk III radioanlegg i 1957. Anlegget virket best så lenge det var hjemme, så det ble ikke mye flyging med dette.

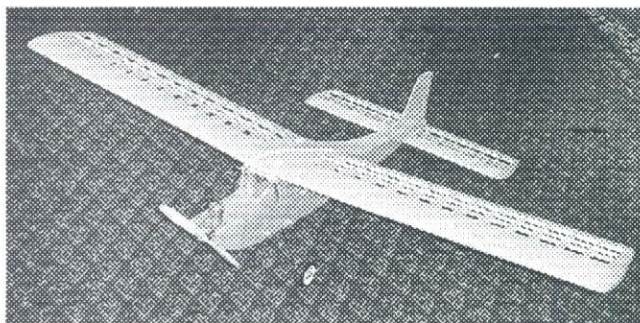
Erik Engelhardt-Olsen Modell- og seilflyindustri var interessert i en norskkonstruert modell, som kunne produseres i byggesett. Jeg ble forespurt og tegningen til "Radio-Master" ble påbegynt. Modellen skulle tilpasses den norskproduserte og meget pålitelige Drabant 2.5 cm² dieselmotor, konstruert av Jan-David Andersen og med styring på sideroret. Det var etter hvert blitt litt import av modellflymaterialer, og blant dette kom det også inn tyske og svenske radioer som virket utmerket.

Tegningen til "Radio-Master" ble ferdig i februar 1959 og produksjon av byggesett ble startet. Modell-Hobby A/S ville i begynnelsen ikke selge byggesettet da modellen ennå ikke var bygget og prøvfløyet. De forærte et byggesett til en kjent modellflyger som fløy modellen med utmerket resultat, og salget kunne starte. Erik Engelhardt-Olsen fikk forbindelse med en stor svensk hobbyforretning, Hobbytjänst i Stockholm.





Her ble "Radio-Master" en populær modell og solgt i 320 eksemplarer.
Her i landet ble det solgt ca. 510, tilsammen ca. 830 eksemplarer. "Radio-Master" er eneste RC-modell som er produsert som byggesett her i landet.



Per's utstillingsmodell tatt hjemme i mars 1999.

Så litt om min egen modell.

"Radio-Master'en" ble mitt byggenummer 188. Den ble påbegynt 1.mars og ferdig 23.april 1959. Vingspennet var på 157 cm (62"), motoren var som nevnt en Drabant 2.5 cm² og vekten ble 1.5 kg. Modellen fikk en svensk Beckman sender, tysk Mikroton mottaker og tysk Telematic Beta mormaskin. Dette anlegget fungerte perfekt og den første flygingen foregikk 7.mai på Fetsund ved produksjonslokalene til Erik Engelhardt-Olsen.

Det ble senere mange flyginger, både på 10 og 15 minutter og på slutten av 1959 hadde jeg allerede 150 flukter. Senere fikk jeg en fulltransistor-mottaker og fikk bygget på en motorkontroll.

Vi begynte å holde enkle konkurranser og Norgesmesterskap. Med "Radio-Master" vant jeg både lokale stevner og ble Norgesmester i 1962. Modellen var med på flere utstillinger og oppvisninger og modellen ble fløyet jevnt og trutt helt til mars 1966, da den ble solgt.

Senere kom radioer med flere funksjoner, så det ble laget tegninger og deler til en ny vinge m. balanseror og bevegelig høyderor, sideror og motorkontroll. Husk at til nå hadde vi bare fløyet med sideror. Jeg har hørt at man har fløyet en 4-kanals "Radio-Master" med en .49 glow-motor!

Etter som importen ble frigitt og det kom mange utenlandske flybyggesett, motorer og radioer til landet ble "Radio-Master" etter hvert borte fra hobbybutikkene. Men, - den ble ikke glemt og det er ofte spørsmål etter tegninger eller byggesett. Av og til kan man også høre om folk som har et byggesett eller en påbegynt modell liggende.

En meget god venn av meg i Tønsberg fikk et delvis byggesett av meg i 1990. Han bygget modellen, utstyrt med fire-kanaler, ferdig i 1992. Så 12. august 1992 fløy "Radio-Master" igjen på Jarlsberg Flyplass. Modellen hadde en Super Tigre .29 i nesen. Det var virkelig gøy å få fly en "Radio-Master" igjen, - 33 år etter at originalen fløy for første gang på Fetsund.

Det er utrolig hva modellen kan greie av øvelser - rene F3A programmet. Det er gjort noen forandringer på denne modellen som ikke er tegnet inn på de originale tegningene. Bl.a. er vingens V-form gjort mindre, vingens innfallsvinkel er redusert til null grader og høyderorets forkant er hevet litt. Dette er gjort da større og kraftigere motorer brukes.

Senest, mens dette skrives, har jeg igjen fått spørsmål etter en tegning hvor vedkommende ønsket bygge den originale modellen fra 1959.

Jeg har sendt tegninger til veteranklubbene i Sverige, Danmark og England slik at de skal være tilgjengelige for medlemmene.

Tegningen til "Radio-Master" kan også kjøpes fra John Pond, Old Time Plan Service i USA for US\$ 7.-.

Vad hände 1899-1999?

Axplock ur flyghistorien.

1899. Fabrikören, ingenjören Carl Richard Nyberg, blåslampans uppfinnare, bygger ett flygplan utrustat med en ångmaskin om 40 ånghästkrafter.
1909. "Flygbaronen", friherre Carl Cederström, beställer sitt första flygplan, ett franskt monoplan av typen Blériot försett med roterande stjärnmotor.
1909. 29 juli. Fransmannen Léon Legagneux provflyger på Ladugårdsgården i Stockholm med sitt flygplan, ett biplan av Voisin tillverkning, inför den officiella uppvisningen 2 augusti.
1909. Boken "Model Flying Machines" av W.G.Ashton utkommer i London.
1919. Ett övningsflygplan, Ö 1, Tummeliten (Tummelisa), konstruerat av Gösta von Porat och Henry Kjellson, påbörjas vid flygverkstäderna på Malmen. Första leveransen av Tummeliten skedde 1919.
1919. 12-26 april. I samband med flygutställningen i Köpenhamn bedriver Thulinverken passagerarflygningar Malmö – Köpenhamn med en tvåsitsig Thulin LA på flottörer.
1929. 9 juni. Albin Ahrenberg gör ett försök att flyga över Atlanten i en Junkers W 33.
1929. Pingssthelgen. Första Rikstävlingen för segelmodeller på Wasserkuppe i Tyskland.
1929. Wakefieldtävlingen vinnas av R.N.Bullock.
1929. 12 september. Gösta Andrée startar med en de Havilland Cirrus Moth, SE-ABS, med destination Kapstaden, dit han anlände 24 oktober 1929 efter 133 timmar i luften.
1939. Störtdombombplanet B5 Northrop 8A-1 börjar byggas, vingarna i Trollhättan, kropparna i Linköping, där också flygplanet monteras. Den första av 102 st. levererades i april 1940.
1939. Kanotfabriken AB Svenska Kanoverken i Halmstad startar sin verksamhet i Halmstad och börjar bygga segel- och glidflygplan.
1939. Nordiska Mästerskapen i modellflyg i Örebro. Arne Blomgren nordisk mästare.
1939. Första beställningen av J 9 Seversky EP1 görs av FFV. Ytterligare 105 beställdes, 60 levererades. Första exemplaren började tjänst i FV i december 1939.
1939. 26 augusti. FIB:s Rikstävling. Börje Stark vinner.
1939. 1 september. Tyskland anfaller Polen.
1939. 15 oktober. Modellflyg SM hålls i Eskilstuna.
1949. Jaktflygplanet J 28B de Havilland DH 100 Mk 50 Vampire, en detaljförbättrad version av J 28A, levereras till FV i sammanlagt 280 exemplar.
1949. 31 juli. Wakefieldtävlingen hålls på Cranfield, England Aarne Ellilä, Finland segrar.
1949. 21 augusti. Modellflyg SM hålls i Eslöv. Kurt Sandberg Svensk Mästare i Sint.
1949. 11 oktober. En Sk 25 från F 8 kan inte tas ur spinn under avancerad flygning. Claes Barre och meteorolog Curry Melin räddade sig med fallskärm.
1959. Saab J 35A Draken börjar levereras till FV. Flera versioner kom att följa och flygplanet blev ett av FV mest mångsidiga flygplan.
1959. SM i modellflyg i Jönköping.
1959. Modellflyg VM i Belgien. Finland med Markku Tähtäpää blir lagvärldsmästare i A/2.
1959. 14 december. Första flygplanet landar på Arlanda flygplats i samband med invigningen.
1969. Första tillverkade Saab MFI 15 provflygs.
1969. Modellflyg VM i Österrike. Hans Friis blir 4:e man i motorklassen FAI.
1969. SM i modellflyg i Uppsala.
1969. NM i modellflyg i Norrköping. NE.Hollander mästare i klass FAI-motor.
1979. 31 mars. Linjeflyg gör sin sista flygning med Convair 440 Metropolitan.
1979. 10 september. En Saab B 18B, 18.172, som i februari 1946 hade nödländat på isen utanför Härnösand, bärgas. Den tillfördes flygvapenmuseum.
1979. Modellflyg SM i friflyg i Uppsala S.O.Lindén mästare i F1Boch i inomhusflyg i Norrköping S.O.Lindén mästare i F1D
1989. 31 januari. Mikael Carlssons "Tummelisa" provflygs.
1989. 25 februari. Den restaurerade Breguet B1 överlämnas till Flygvapenmuseum.
1989. Oldtimer Mästerskap i friflyg i Nyköping. Modellflyg SM- friflyg i Norrköping och SM inomhus i Örebro.
1999. Friflyg SM och Oldtimer SM i Rinkaby, Skåne.

Meddelande från kassören.

Nu är det dags igen! Det blev ingen ändring av medlemsavgiften. Vi fick faktiskt några kronor över i år också. Det kostar 140:- för helbetalande medlem och 10:- för familjemedlem. (Det måste finnas en helbetalande för familjemedlem skall registreras). Skicka även namnet på familjemedlemmen. "SAM Speaks" kostar 200:- och omfattar 6 nummer av tidningen. Endast om du är medlem i SMOS kan du prenumerera på "SAM Speaks". Avgiften för den måste vara betald före 15 januari 2000. Jag betalar in pengar till USA då och efter det datumet är det för sent.

Det är till kassören du ska meddela om du inte fått tidningen, inte fått inbetalningskort etc.

Om du ändrat adress, telefonnummer eller skaffat E-post, ring eller skriv till mig, inte till någon annan eftersom det är jag som sköter medlemsmatrikeln.

Hälsningar - Kassören

Japansk F-modell från 1942

Kommentar till ritningen "J-1", 1942.

Jörgen Farm sände ett par japanska ritningar av vilka denna gick bäst att reproducera. I nr 147 May-June 1999 av SAM Speaks finns en artikel med bilder av japanska modeller, bl.a. denna "J-1". På fotografiet är modellen försedd med en "Forster 29".

5:e "Charles Hampton Grant Memorial"

Redaktören veterligt flög två svenskar denna speciella dag med sin "Cloud Tramp".

Karl-Axel Pettersson berättade att han trimmade utan problem och nådde ett par flygningar kring minuten, men så strax för kl 18 den 7:e augusti, då skulle det kränga med brusten gummimotor. Det blev ingen lång flygning kl 18, men han var med ialla fall!

Jojje Törnkvist hade också byggt sig en "Cloud Tramp" och var redo att starta på utsatt klockslag. Det gjorde han också! Jojje säger att det var med en speciell känsla han släppte iväg modellen. Han riktigt kände i sina händer och i sitt sinne: "Nu flyger vi alla jorden runt och jag är en i sällskapet!"

Tack till Markku Tähkäpää!

De senaste åren har vi haft glädjen att se Markku och hans fru komma till Oldtimer SM i Rinkaby.

Förutom den vackra skulpterade tavlan, som Markku skänkte som vandringspris, så har han givit oss en hel mängd ritningar av finska modeller. Bakom varje ritning ligger stor möda att finna dokumentation och i många fall har Markku besökt de finska modellflygarna, som konstruerade de segelmodeller vi nu kan bygga kopior av.

Alla vi som fått ritningar tackar så mycket. Hos Arne Andersson kan du som tänker bygga något nytt få tag på kopior av de ritningar Markku skänkt oss.

Kommentar till mittuppslagets ritning.

Ur en gammal "Teknik för alla" 4 april 1941 har Inge Ahlin i Sala kopierat ritningen till "TfA-Bensinmodell". Konstruktörerna är Ulf Hallvig och Magnus Gerne. I nosen sitter en GHQ-motor, en s.k. "slagmotor" (skrotmotor så vi i Sverige!) De som fick denna motor att fungera måste ha haft kontakter (!) med de under-eller överjordiska makterna.

Hallvig-Gerne satte också en kamera i nosen för att utföra flygspaning - även om de inte tillrådde detta "under rådande förhållanden". De rekommenderade också att flygningarna skulle företagas i glest befolkade trakter. Skulle en olycka inträffa "kunde detta hämma bensinflygets utveckling i vårt land."

De rekommenderade byggaren att använd balsa, men då brist på detta träslag rådde föreslog de att man använde poppel eller furu. Då ingen import fanns av amerikanska motorer kunde man ju tillverka sin egen motor!

SMOS Posttäfling 1999.

Att komma sig för att gå ut på närmaste åker för att flyga lite lågt och sakta tycks vara svårt! Jag säger det av egen erfarenhet! Mitt eget deltagande i Posttäflingen blev ej av förrän allra sista dagen, den 30 juli, så dé så!

Från Thomas Johansson kom ett brev:

Hej Sven-Olov!

Sänder här tiderna för Posttävlingen, som Tycho och jag flög den 30 juli kl 11.00-14.00 på Revingefältet i 29 graders värme.

Resultat: Tycho Andersson flög "Laruska", klass S1: 3 x 30 s., 1 x 60 s. Tyvärr fick kärran vråltermik. Vi följde den med kikare i 6 minuter, fusen var tänd.

Thomas Johansson flög "Whipit Quick", klass A: 3 x 30 s., 1 x 60 s. 1 x 94 s.

Mitt eget flygande ägde rum på RFK Ikaros radiofält vid Örebro med "Trim" som nådde följande tider: 3 x 30 s., 1 x 47 s. Tycho och Thomas fick var sin SMOS-plakett för sina 1:a placeringar vid prisutdelningen i samband med OT-SM. SOL

Vi flyger OT/SM år 2000 också

Kurt Sandberg meddelar att Rinkabyfältet är bokat.

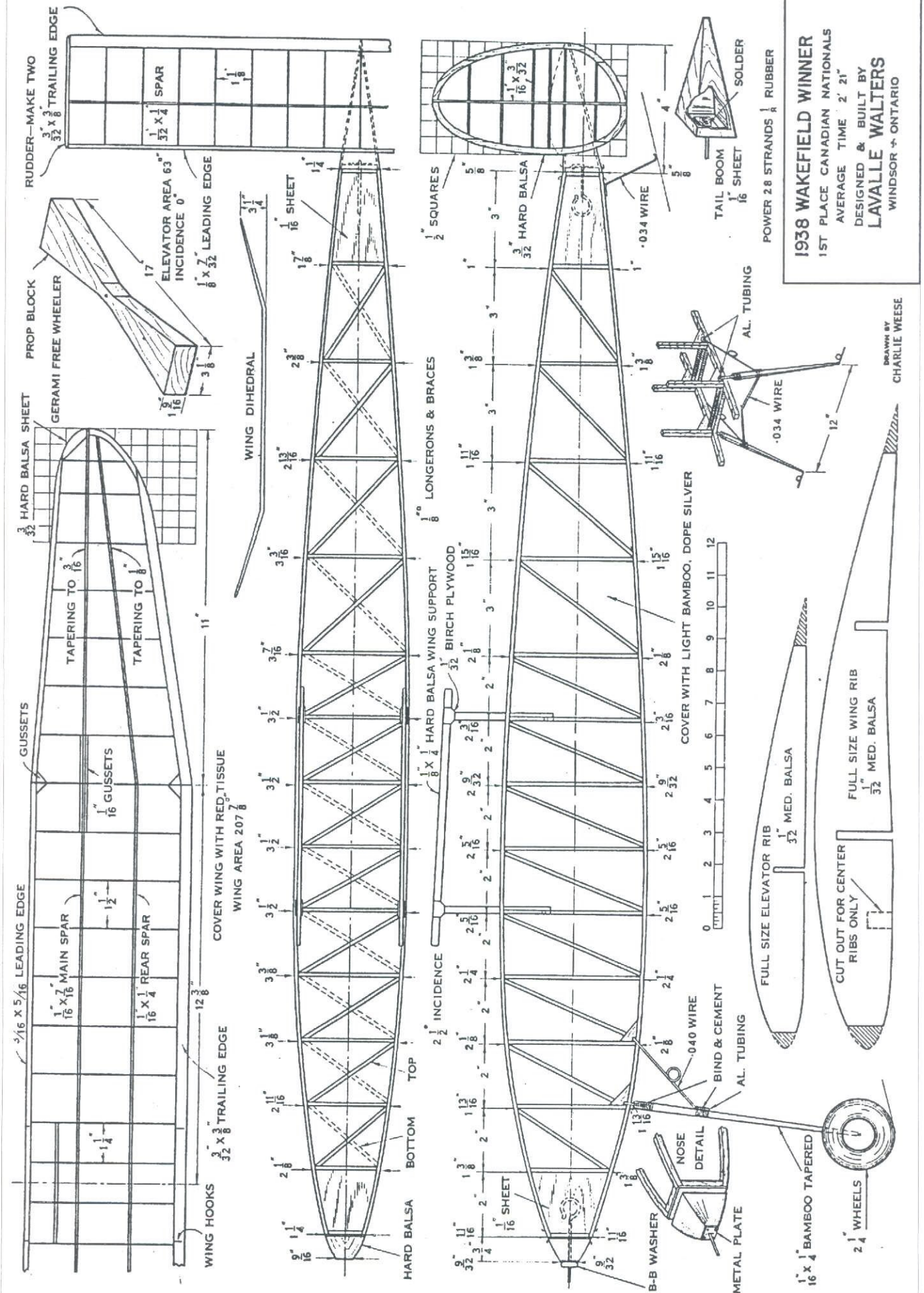
11-13 augusti år 2000 blir datum för 2000-talets första OT/SM.

Annons

Nya ritningar från Arne Andersson

1957 klass F, "Kapten Krok", spännvidd 115 cm, konstr. Sven-Olov Borg

1948 klass F, "Lolita 2", spännvidd 98 cm, en Haglund-modell.



1938 WAKEFIELD WINNER
 1ST PLACE CANADIAN NATIONALS
 DESIGNED & BUILT BY
LAVALLE WALTERS
 WINDSOR - ONTARIO

DRAWN BY
 CHARLIE WEESE



Upp- & ned-gängen har slagit till igen!



Bakre raden: Gunnar Åkesson, Arne Fridén, Ingvar Claesson, Bengt Höglund, Bengt Thelander, Torbjörn Fransson. Främre raden: Tomas Leijon, Gösta Leijon, Holger Uppgård, Kjell-Åke Elofsson.

De stiger upp så högt de kan/vill/får/ i högst tre minuter. De glider ner allt vad de orkar i prick tre minuter.

Så gick det till när RC-oldtimermotorflygarna möttes i Nyköping den 11 september för att göra upp om titeln "Riksmästare".

Sakta men säkert tillförs grenen nya deltagare. En av dessa passade till och med på att lägga beslag på titeln. Det var Kjell-Åke Elofsson, under flera decennier känd som en av Sveriges bästa skalamodellflygare. Det är bra; vi behöver personer med lyskraft och idéer i oldtimerflyget.

Reglerna känner du nog till: Modellen skall vara konstruerad före 1960. Ofta då som friflygande, men inte alltid; Elofssons "RC-Viking" konstruerades direkt för radio. Motorvalet är fritt. I Nyköping förekom glödstifts-, diesel och el-motorer. Antalet radiokanaler är också fritt. De flesta flög med tre; Sida, höjd och motor. Holger Uppgård hade dessutom skevroder. Arne Fridén flög med bara motorkontroll och sidoroder och belönades med 50 extra poäng för det.

Tävlingsformen: Stig för motor i max 3 minuter. Stäng av motorn, glid ned och sätt hjulen i backen efter exakt 3 minuter - förhoppningsvis. Stannar modellen inom en landningscirkel med 30 meters diameter får du 30 poäng extra, utöver de 180 poäng som glidflykten kan ge.

Att vi den här gången flög 3+3 minuter istället för 4+4 berodde på att vi ville begränsa maxhöjden något, eftersom Skavsta flyget hade in-och utflygning rakt över vårt modellflygfält. Samordningen med trafiken från Skavsta skedde smidigt via mobiltelefon och i bästa sämja. Erfarenheterna av ändringen var nog att det går lika bra att flyga 3+3 som 4+4. Man kan ju anpassa flygtiden/höjden efter omständigheterna; molnbas, övrig trafik osv.

En sak som dock bör införas är en klart utmärkt pilotruta, där alla står så snart de startat (vi flög upp till tre man samtidigt). Nu hände det att piloterna drällde omkring lite varstans, stundtals i vägen för den som skulle landa.

RC/OT finner sakta men säkert sin form som avstressad, trivsam och modellskonande tävlingsform. Ingen kvadd så långt ögat kunde nå den här dagen!

Gösta Leijon

Resultat

	Modell	Landn	Total
1. Kjell-Åke Elofsson	RC-Viking	90	616
2. Bengt Höglund	Viking	90	610
3. Bengt Thelander	Viking	60	592
4. Tomas Leijon	Gladiator	60	584
5. Torbjörn Fransson	RC-Viking	30	563
6. Gunnar Åkesson	Skyscooter	60	552
7. Arne Fridén (2-kan)	Skyscooter	60	549
8. Holger Uppgård	Piper Cub J3	60	542
9. Gösta Leijon	Flyg 44	0	526
10. Ingvar Claesson	Quaker Flash	0	520



Tävlingsledare Ingvar Claesson varvar upp sin "Quaker Flash" före start.