



OLDTIMER

SPECIALTIDSKRIFT
FÖR MODELLFLYGARE

Nr: 2 2000



Kordas Powerhouse
Bällefors RC-träff
Ritningsbanken





OLDTIMER
ORGAN FÖR SVENSKA
MODELLFLYGARES
OLDTIMERSÄLLSKAP

Årg. 29 Nr 2/2000

Red. av detta nummer
Sven-Olov Lindén
s.o.linden@mail.bip.net

Styrelse:

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

Sekreterare:
Sofia Wivardsson
Kvarnvägen 5, 864 32 Matfors
Tel: 060-212 10
fiaw@hem.uffors.se

Kassör:
Vakant

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

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

Hedersordförande:
Sven-Olov Lindén

Hedersmedlem:
Bertil Dahlqvist

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

Hemsida:
<http://fly.to/smos>

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

Medarbetare i detta nummer:
Kjell-Åke Elofsson, Örjan Gahm, Bo
Lennartsson, Jim Moseley, Hans
Karlsson, Sune Stark och Bo Modéer.

Ord från Ordföranden



Jag träffade en äldre man på en hobbymässa och vi kom att språka om gammalt modellflyg. Han hade byggt en modell som grabb, och nu hade han helt nyligen byggt en ny replika av denna modell. Modellen hette "Lyckofågeln" och hade presenterats i tidningen Lyckoslanten nr 2 1943. Han berättade lyckligt att den nya modellen hade provglidits och att den såg ut att flyga fint. Med ett halvt löfte från honom att komma till OT-SM så skildes vi efter att ha utbytt adresser.

Någon vecka senare kommer ett brev med en kopia av ritningen ur Lyckoslanten och även kopia av bygginstruktionen. Modellen är en liten nybörjarmodell i klass S1. Bygginstruktionen är mycket detaljerad med avseende på att bl.a. vända vingens ändskivor åt rätt håll, d.v.s. med framkanten framåt!

När det kommer till flyg- och triminstruktioner så är man desto mera rättfram: "Och nu kan "Lyckofågeln" provflygas. Första gången går det nog ej så bra. Iakttag då planet i luften och avhjälp felen!" Javisst! Så självklart! Och här har vi i alla år krånglat till det och gjort det svårt, när det är så enkelt och självklart: Iakttag planet i luften och rätta till felen!

Det är sådana här små glädjeämnen som stimulerar när det tar emot ibland. Vi har haft en svår tid inom styrelsen genom att en ledamot inte accepterat av årsmötet fattade beslut. Nu kan vi i fortsättningen se framåt igen med ambitionen att agera i enlighet med våra medlemmars vilja. Vi har dock fått onödigt mycket extra arbete, och många av våra nya medlemmar har inte fått den positiva första kontakt med vår förening som man skulle vilja önska. Jag ber er på styrelsens vägnar om ursäkt för detta och hoppas att det ska bli bättre framöver.

När det tar emot kan man numera bita ihop och tänka på att "Iakttag planet i luften och avhjälp felen! Det blir ganska enkelt då!

GeWe

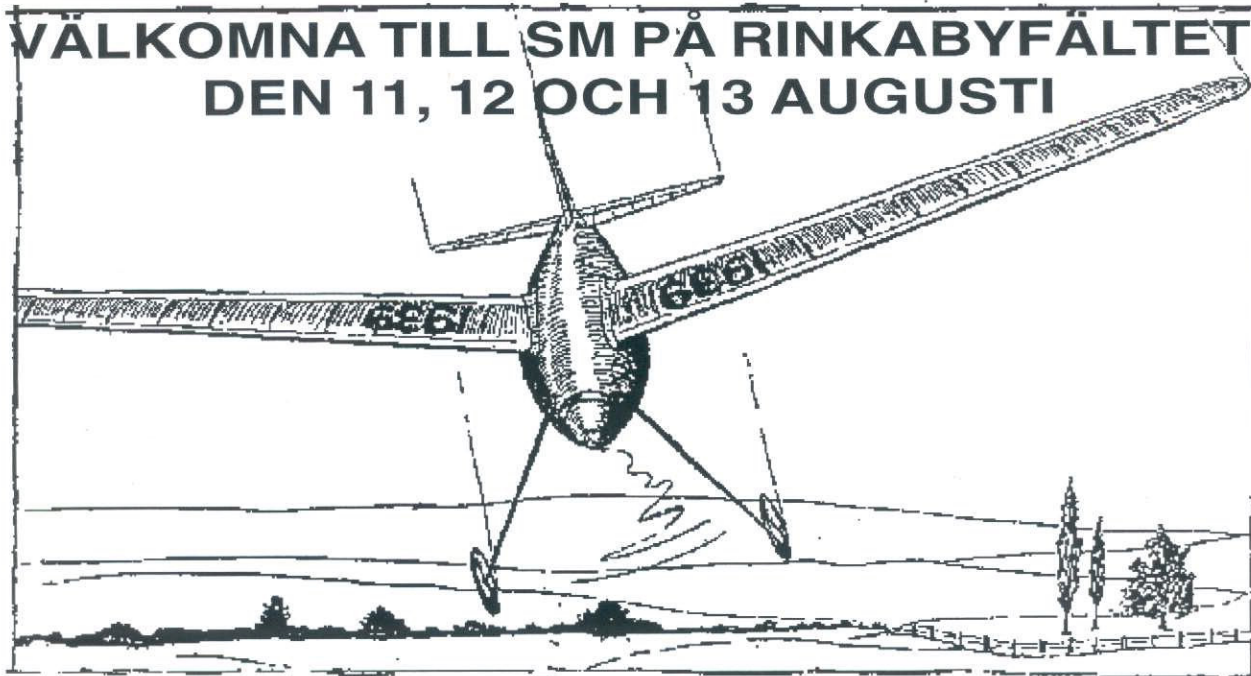
Omslagsbilden:

Baksidan av fotot har följande text.

"Contestants readying their planes for international model airplane meet.

Bendix, N.J.... These lads who will participate in the international model airplane meet against boys from England, France, South Africa and Canada are shown trying out their models at the Goodyear airship base at Bendix, N.J.. Left to right they are Ralph Baker, of Santa Anna, Cal; Jim Bohash, of Detroit; and Jack Thomes of Pittsburgh, PA. After Visiting the airship baase the boys were given a ride in the blimp over New York City. 8. 6. 39. 4.40."

VÄLKOMNA TILL SM PÅ RINKABYFÄLTET DEN 11, 12 OCH 13 AUGUSTI



FREDAG tävlar vi i klasserna

F-Klassisk, F-Nostalg, Twin Pusher

Samling 17.00 på tävlingsplatsen. Tre starter utan periodindelning 17.00-20.00. Prisutdelning i samband med middag och årsmöte på lördagen

LÖRDAGEN tävlar vi i klasserna

A, B, S1, Sint och A2.

Samling 9.30 på tävlingsplatsen. Första start till kl 12.00; andra och tredje start kl 12.00-16.00. Fly-off 16.15. Prisutdelning i samband med middag och årsmöte.

SÖNDAGEN tävlar vi i klasserna

C,D, Classic Wakefield, Gint och S2/S3.

Samling 9.00 på tävlingsplatsen. Första start till kl 11.30; andra och tredje start kl 11.30-15.00. Fly-off 15.45. Prisutdelning efter tävlingens slut.

Tävlingsledningen förbehåller sig rätten att ändra tider och tävlingsklasser beroende på vädersituation eller andra omständigheter.

Maxtider bestäms på resp.tävlingsdag. Linlängd är 50 m för S1, Sint och A2. samt 100 m för S2/S3.

Som försök har vi obligatorisk mätning av linlängd, vid förläggningen på fredag eller vid tävlingsplatsen på lördag mellan kl 9.00-9.30

Det blev en viss "turbulens" i samband med regeländringar för segelmodeller, men så här skall det vara!

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

Ritningsbankens tabeller kan vara till hjälp för att anmäla modellen i rätt klass!

Vid årets SM sammanslås S2/S3 till en klass.

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

Frukost kl 8.00 på lördag och söndag á 50:-

Middag kl 18.00 på lördag á 100:- inkl. dessert, dryck och kaffe.

Startavgiften är 60:- för första modell, därefter 30:- per modell.

Anmälan görs på bifogat inbetalningskort, som insändes senast 1 augusti. Skriv **modellens namn** och **klass**. Skriv vad som önskas av **mat** och **logi**. Kostnader för detta och startavgift betalas in samtidigt. Ev. medföljandes namn bör också uppges för att få god ordning på rumsfördelningen.

Tävling om Truedssonpokalen ingår i SM enligt följande:

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

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

Mycket välkomna!

Aeroklubben i Malmö och Södra Hallands Modellflygsällskap

Worldwide Postal Contest 2000.

Nu är det dags för nya tag! Från den 1 juni 2000 till och med den 14 januari 2001 kan du delta i någon eller alla av nedanstående posttävlingar.

- 1) 1933 Lanzo Cabin: 3 flygn. på 120 s. max.
- 2) 20" Vintage/OT (före 1951), spv 20"/51 cm max. 3 flygn á 60 s.
- 3) 30" Vintage/OT (före 1951), spv > 20"/51 cm < 30"/76 cm. 3 flygn. á 90 s.
- 4) 42" Vintage/OT (före 1951), spv > 30"/76 cm < 42"/102 cm 3 flygn. max 120 s.
- 5) Small Vintage Glider < 40"/102 cm. 3 flygn. 90 s max. Max linlängd 164 ft/ 50 m.
- 6) Large Vintage Glider. spv > 40"/102 cm. 3 flygn. max 120 s.
- 7) Vintage Catapult Glider. Bästa 6 av 9 försök max 90 s. Om 6 maxtider uppnås följer fly-off.
- 8) Stomper. konstr. av G.Fuller, UK i början av 50-talet. Ritning finns (PET 499) från Nexus, England. Motor - plain bearing max 1,5 cc diesel. 3 flygn. max 150 s med motortid max 10 s.

- 9) 1,5 cc Slow Power. Plain bearing motor, inga restriktioner ang. modell, men ej autoroder, rörliga bärytor eller motorbroms. 3 flygn. (10 s för glödstift, 12 s för diesel) max 150 s.
 - 10) P30-Rubber. P30-regler 3 flygn.
 - 11) Hand Launch Glider. Bästa 6 av 9 försök max 90 s. Om 6 maxtider uppnås följer fly-off. Fler än en modell tillåtet.
 - 12) catapult Glider - som HLG: Katapult får vara en max 9" eller mindre slinga av 1/4" flat gummisnodd fast på ett 6" handtag.
 - 13) Dawn Rubber & Dawn Slow Power. För dem år är morgonpigga, flyg inom en timma efter soluppgång i förhoppningvis lugnt och termikfritt väder. Vilken G-modell som helst och vilken F-modell som helst (utan rörliga bärytor, autoroder, och motorbroms - 10 s glödstift eller 12 s. diesel) Ingen maxtid!
- För klasser 1-12 gäller: Flyoff = ökning med 30 s per omflygning.
- Sänd ditt resultat till S.-O.Lindén så förmedlar han uppgifterna till Jim Moseley före 31 januari 2001. (en slant i dollar eller pund för portokostnader mottages tacksamt av organisatören. Foton är också välkomna!)

29:e juli kl.11.00 på Ölme MFK:s klubbfält

OT-RC på Ölme MFK:s klubbfält c:a 10 km väster om Kristinehamn 29:e juli kl.11.00. På kvällen tjuvstartar vi kräftsäsongen med en kräftska.

Vi kommer också att ha en domarkurs i OT-RC III på söndagen den 30/7, då det även kommer att finnas möjlighet till fri flygning i mer eller mindre organiserad form.

Uppställningsplats för husvagnar i anslutning till fältet, fr.o.m. fredagen den 28/7. Information och anmälan: Börje Luthman på tel. 0586-44756 eller Bengt Johnsson tel.0586-41667. Anmälan till domarkursen görs till Kjell-Åke Elofsson på tel. 0504-14510.

12-13/8 på fd F6 i Karlsborg

Klass OT-RC samt RM i klass OT-RC III.

Vi avser att tävla på lördagen och ha söndagen som reservdag /allmänt meeting. På lördag kväll blir det samkväm med buffé samt film. Vi har tillgång till 20 sängplatser till självkostnadspris i ett logement samt uppställningsplats för husvagnar i anslutning till denna. Först till kvarn får först mala!

Upplysningar lämnas av Torbjörn Fransson tel. 0506-20259 eller e-mail tb.fransson@swipnet.se och av Kjell-Åke tel. 0504-14510.

Anmälan samt bokning av sängplats: Kjell-Åke Elofsson, Gäregatan 10, 543 30 Tibro, tjolle.e@spray.se senast 7/8.

Välkomna till en lika trivsamt tävling som förra året!

Vadsbo MFK och Tibro MFK

9:e september på Nyköpings MK:s klubbfält.

RM i OT-RC på Nyköpings MK:s klubbfält Radiolanda i Stigtomta den 9:e september. (Reservdag den 10:e). Ytterligare upplysningar lämnas av Ingvar Claesson på tel. 0155-21 85 95, som även tar emot anmälningar.

8 juli 2000 västra Hoby utanför Lund.

OT-RC tävling lördagen den 8 juli 2000 på vårt fält i västra Hoby utanför Lund. Tävlingen kommer att var s.k. 4x4. Samling på fältet kl 9.30 Anmälan: Thomas Johansson, tel. 046-248537. Ytterligare information kan fås på ovanstående nummer alt. på adressen: e_agrell@yahoo.com

Lunds RFK

Hösttävlingen 2000.

Plats: F16 Uppsala. Samling norra grinden kl 00800.

Datum: Mitten av oktober.

Anmälan till: Gunnar

Ågren, Regngatan 13 75431 Uppsala.

Tel. 018-206710. Obs! Endast på

SMFF:s blankett med fullständigt person-nr och SMFF-nr 6 dagar före.

Startavgifter till UFK:s postgiro

645667-7. Skall vara betalda före

tävlingen.

Tävlingsklasser och avgifter:

F1A, F1B, F1C 160:-. A1/F1H jun 25:-

sen 60:-. Hkg jun 20:- sen 40:- Oldtimer

25:- F1G Coupe d' Hiver 60:-. 77cm 20:-

Uppsala Flygklubb Modellsektionen.



SAM WORLD Champs 2000.

25-28 augusti 2000 på Middle Wallop.

Från John Godden i England kom ett brev med tips om posttävlingar under år 2000.

1. Grant Mimloct 2000. Masstart av kopior av Charles H. Grants stavmodell den 12 augusti kl 18.00. Förra året deltog från Sverige Sten Bergwall, Karl-Axel Petersson och Georg Törnkvist. Bliv med du också i år! En Cloud Tramp website kan du finna på:

<http://website.lineone.net/~mike.denise.parker/index.htm>

2. Hilda Baker Cup. Tävling med den enkla F-modellen "Tomboy". Före 31 juli i år. Ritning finns att få från Nexus, England.

3. Electric Replica Postal. (Modeller före 1 jan.1951- max spv 36"- motor-drivet orig.- max 4x110 mah-celler).

4. SAM 35 "Lulu" millennium. John Bakers 502 "Lulu". 50 m lina.

5. Cleemac WW Postal. a) Gummimotormodell max 25". b) Gummimotor skala max 30". c) CO2/Elmotor. Oldtimer eller moderna. d) Odd Ball - fl.vinge,delta, biplan, tvåmor max 160 sq ins bäryta. Gummimotor, förbr.motor, Jetex, Co2, elmotor eller stratlina 50 m.

Vill du ha regler i detalj -sänd dubbelt brevporto till S.O.Lindén och begär den klass

SUNE STARK 80 ÅR

DEL 3



Sune Stark med Wakefieldpokalen

Yrkesliv.

Hösten 1943 antogs jag som teknolog vid KTH:s avdelning för skeppsbyggnadskonst och flygteknik och valde förstås den flygtekniska studieinriktningen. Under sommarferierna tjänstgjorde jag vid flygvapnet för att underhålla mina flygkunskaper. Under min teknistid hann jag också med att under tre år vara ordförande för Tekniska Högskolans Flygklubb, som bedrev en ganska omfattande motorflygverksamhet bl.a. målflygning åt Kustflottan.

Så småningom började jag även återknyta kontakterna med modellflyget och 1945 efterträdde jag min far som ordförande för Vingarna.

Efter fyra års studier vid KTH stod jag 1947 vid målet med en examen som civilingenjör i flygteknik. Samtidigt fick jag anställning vid Kungl Flygförvaltningen (KFF) med placering vid KTH som provledare för vindtunnelprov.

1949 blev jag utnämnd till flygingenjör vid flygvapnet och placerad vid KFF flygplanbyrå som chef för aerodynamikdetaljen. Där hade jag bl.a. ansvar för kontakterna med SAAB:s aerodynamikavdelning under utvecklingen av flygplanen A32 Lansen och J35 Draken. 1953 flyttade jag till Linköping och Försökscentralen

(FC) på Malmslätt, där jag blev chef för flygplansektionen och sysslade med flygutprovning. 1958 flyttade jag tillbaka till Stockholm, den här gången till Robotavdelningen, där jag blev kvar till min pensionering 1984.

Som aktiv flygvapenpilot under 33 år och med c:a 2500 timmar motorflygtid har jag flugit en mängd olika typer av såväl propeller-som jetflygplan. Det finns åtskilligt mer att berätta om denna verksamhet men det ligger utanför ramen för denna artikel.

"Wakefield Cup" 1949-1952.

Jag jobbade som nybliven civilingenjör hos professor Sten Luthander vid Flygtekniska laboratoriet vid KTH 1947-1949. Som examensarbete hade jag (tillsammans med en studiekamrat) studerat dubbelsymmetriska vingprofiler för reversibla fläktar. Det för modellflyg intressanta i sammanhanget var att vi för att kunna lösa vår uppgift konstruerade och lät bygga en liten rak vindtunnel i vilken vi mätte tryckfördelningen och studerade strömningen medelst rökförsök för ett antal olika profiler.

I nästa årskurs hade två andra teknologer (Bertil Dillner och Per-Olov Norman) fått som examensarbete att studera modellflygplansprofiler. Arbetet omfattade dels teoretiska beräkningar på några valda profilvarianter dels prov med en av dessa profiler. För det senare ändamålet utnyttjade de samma vindtunnel för sina mätningar som vi hade gjort tidigare. Tunneln modifierades med ett nytt luftintag för att åstadkomma tillräckligt låg turbulens i mätsträckan.

Efter sin examen jobbade även Bertil Dillner hos Luthander och det låg därför nära till hands, att jag rådfrågade honom vad gällde vingprofil till mitt nya Wakefieldprojekt. Han trodde att han med ledning av sina nyvunna kunskaper skulle kunna rita upp en profil som var bättre än någon av dem som förekom i examensarbetet. Den sedermera bekanta Dillnerprofilen har alltså tillkommit på mitt initiativ och använts på mina tre sista Wakefield

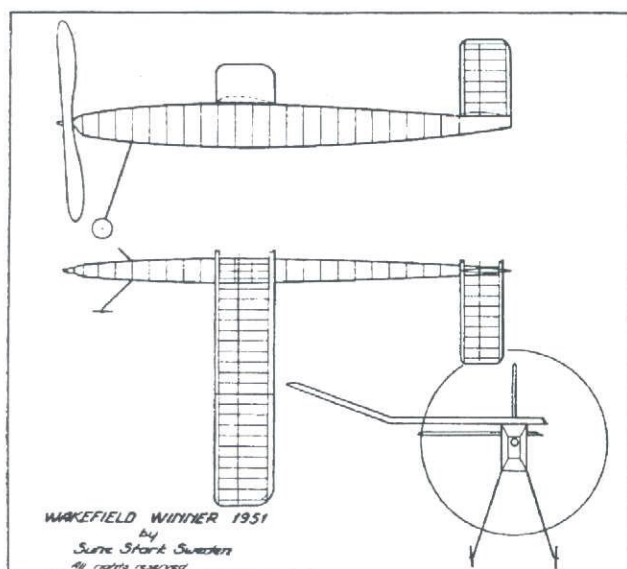
konstruktioner (1949, 1950 och 1951) och som bekant på alla de tre svenska segermodellerna 1951, 1952 och 1956. Profilen är således inte någon av dem som analyserades resp. provades i Dillner-Normans examenarbete. Några aerodynamiska profildata för aktuell profil existerar inte.

Min Wakefield 1949 visade sig ha goda prestanda och Dillnerprofilen fungerade utmärkt såväl i motor- som glidflykt och jag hade vissa förhoppningar till en god placering vid tävlingarna i Cranfield, England.

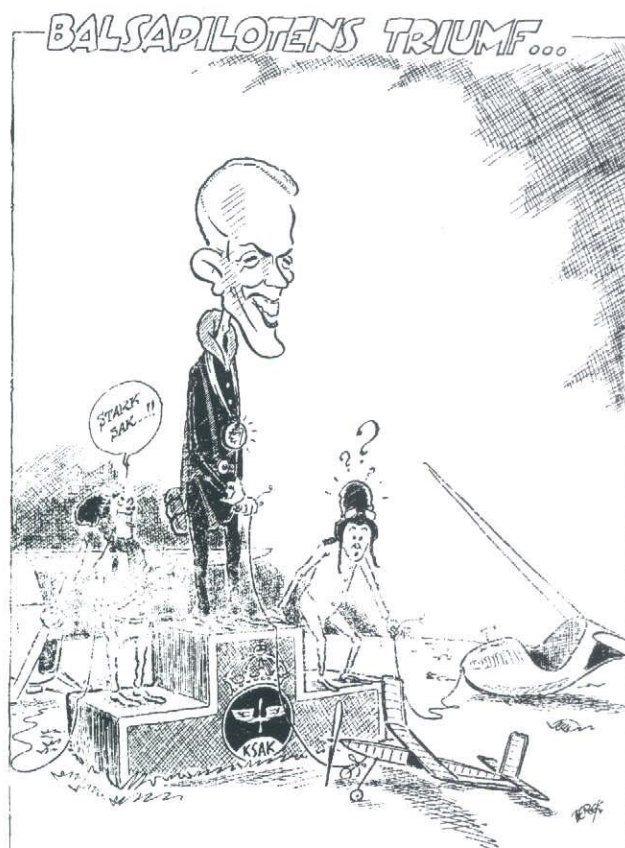
Ellilå vann med en 10 år gammal kraxutrustad modell. För min del så lossnade någonting i frigångsmekanismen under uppdragningen inför den sista starten, motorn rusade och kroppen blev ett minne blott. Vingen med den första Dillnerprofilen har jag fortfarande kvar. Jag hade nu övergivit torsionsnäsan (som inte passade ihop med en spetsig framkant) till förmån för en normal framkantlist. För att vingprofilen skall bli så riktig som möjligt även mellan spryglarna är vingens främre del på översidan klädd med ett c:a 3,5 cm brett 1 mm balsafлак.

Min 1950 års Wakefield har samma vingform och vingprofil som modell 1949, men nu har jag avstått från balsaklädseln på vingöversidan av viktsskäl. Det innebär att profilen mellan vingspryglarna inte blir lika riktig, men jag kan inte påstå att jag vet om det påverkar flygegenskaperna negativt. 1950 gick tävlingen vid Jämsjärvi i Finland. Det blev en termikfri nattävling och jag hamnade först på 15:e plats trots att min modell uppförde sig helt klanderfritt. Ellilå vann igen med en nybyggd kraxmodell med extremt lätt stomme och massor av gummimotor.

Det skulle tydligen bli ännu en nattävling i Finland 1951 och det stod nu fullt klart för mig, att skulle man kunna vinna (vilket förstås var min innersta förhoppning), så måste jag sluta med att envisas med enkelmotordrivna modeller och gå in för någon form av växelanordning. Arne Blomgren och jag slog våra kloka huvuden ihop och resonerade oss fram till de modeller som skulle bli Wakefieldsegrare 1951 och 1952. Vi var helt överens om att våra nya modeller skulle ha kraxväxlar, mycket gummimotor och Dillnerprofiler.



I och med min seger i Wakefieldtävlingen 1951 och som den förste officiella världsmästaren i modellflyg hade jag till slut lyckats uppnå mina drömmars mål som modellflygare.



Jag tyckte nu att det var dags att börja trappa ner modellflyget för att få mer tid till annat. För skams skull ställde jag förstas upp 1952 som försvarare av VM-titeln. Även denna tävling, som gick i Norrköping, skulle genomföras nattetid för att slippa termikinflytandet. Starten sköts dock upp pga regn och till sista flygperioden började det bli termik. Jag klantade mig i en start genom att glömma säkra nosblocket med därför avsedd gummisnodd. Nosblocket lossnade efter motortidens slut, propellern föll ur och förstörde glidflykten och så var den dagen förstörd. Arne vann som sagt och det tog jag som ett nytt bevis på ett framgångsrikt samarbete.

Sammanfattningsvis

är den väsentliga delen av min tävlingskarriär som modellflygare koncentrerad till två 4-års perioder nämligen 1935-1938 och 1949-1952. Jag har aldrig varit någon särskilt flitig byggare utan har slitit på mina modeller i det längsta. Det är själva flygandet som har fascinerat mig, byggandet har bara varit den nödvändiga förutsättningen härför.

Min aktiva tävlingsperiod avslutades 1952, men jag fortsatte på organisatorisk nivå som ordförande i KSAK modellflygkommitté tills den med tiden upphörde och SMFF övertog ledningen av modellflyget i Sverige.



Start på VM 1952.

Vingarna lever än.

Vingarna fungerade som en aktiv modellflygklubb i c:a 30 år. 1966 samlade vi oss till ett något försenat 30-årsjubileum men därefter låg klubben i ide tills Bo Modéer 1972 samlade de närmast sörjande till vad vi alla trodde skulle bli klubbens gravöl. Så blev det inte utan det beslöts att klubben skulle bestå men tillsvidare utan krav på någon verksamhet. En trio bestående av Sune Stark, Rune "Bananen" Andersson och Jörgen Gärdin utsågs att leda klubbens kommande öden och att förvalta dess kassa.

Därefter hände ingenting förrän det blev dags att fira klubbens

50-års jubileum 1985. Påhejad av Hans Schmitterlöw, Curry Melin m. fl. åtog jag mig att hålla i skäftet för att detta skulle bli av. Intresset var över förväntan och 33 st gamla Vingar plus ungefär lika många anhöriga samlades på Gärdet den 10:e augusti 1985. Curry Melin hade ju goda förbindelser med Sveriges Radio, så det gick att ordna både med middag och samkväm i deras lokaler.

Dagens Nyheter skickade ut en reporter och en fotograf vilket resulterade i ett 7-spaltigt foto av mig med min 1950 års Wakefield i Söndagsbilagan.

På grund av det visade intresset vid jubileet har vi sedan dess haft en årlig träff på Gärdet som så småningom i samarbete med Lasse Wentzel utvecklades till en tävling med 1930-talets Wentzel-modeller.

60-årsjubileum firades den 11 juni 1995 med en uppskattad utservering bestående av en "flygbricka à la trafikflyget".

70-årsjubileum stundar förhoppningsvis år 2005.

Livet som pensionär.

Jag pensionerades 1984 vid 65 års ålder från Försvarets materiel-verk och det

var dags att hitta på något nytt. Till att börja med bildade jag ett handelsbolag (med min son som partner). Min affärsidé var att skaffa mig tekniska konsultuppdrag från försvaret.



Sune med sin Wake från 1937 på OT-SM 1995

Det lyckades bra och jag är idag, 15 år senare, fortfarande aktiv som konsult. Mitt senaste och förmodligen sista uppdrag gäller en "Dynamisk flygsimulator" bl. a. avsedd för utbildning och träning av JAS-piloter vid höga G-belastningar. Vidare tog jag kontakt med Stockholms segelflygklubb. Jag hade redan 1941 under min flygvapentid provat på segelflygning litet smått, men inte engagerat mig på allvar. Nu anmälde jag mig till en certifikatkurs på klubbens flygfält vid Långtora norr om Enköping. Jag hade då inte suttit vid spakarna som pilot på 13 år eftersom jag föll för ålderstreckets i flygvapnet 1972. Segelflygning är på flera sätt en ny flygupplevelse för mig. Det är ju mest fråga om att jaga termik för att kunna hålla sig i luften utan motor. Vid 80 års ålder är jag nu inne på min 15:e säsong som segelflygare.

Modellflyget finns också med på ett hörn genom sporadiskt deltagande i Oldtimer-SM och genom tävlingar med 30-talets Wentzelmodeller under "Vingarnas dag" på Gärdet i Stockholm.

För det senare ändamålet har jag byggt en Cirrus och det är faktiskt mitt enda nybygge sedan 1951. I övrigt flyger jag (hittills) med gamla rester från fornstora dar. Ibland tror jag att jag skall bli något mer aktiv och bygga en ny Oldtimermodell. På grund av mina konsultengagemang och andra intressen har tiden inte velat räcka till detta. Men vem vet "det kan ju komma andra tider", som Martin Ljung uttryckte sig en gång i en känd sketch.



Sune vinner OT-SM 1992 med modellen från 1950.

Jag har lyckan att vara "pigg för min ålder" Jag tror på nyttan av regelbunden motion och jag har sedan ungdomen regelbundet hållit mig igång året runt med olika fysiska aktiviteter såsom terränglöpning och motsvarande vintersporter.

Mina hobbies vid sidan av modell- och segelflyg är musik (särskilt jazz) samt curling och fjällvandringar.

Arne slutar som kassör

Arne har på egen begäran slutat som kassör. Vi övriga i styrelsen har i samråd med revisorn kommit överrens om att vi sköter kassörens uppgifter fram till årsmötet.

Vi tackar Arne för det arbete han lagt ner genom åren.

Styrelsen



Sune Stark och Anders Håkansson med de kopior av Sunes och Arne Blomgrens Wakefieldvinnare från åren 1951 och 1952 för utställning i USA.

Nya ritningar från Örjan Gahm:

Segelmodeller:

"Hotspur"- semiskalamodell. Spv 1500 mm

Konstr. av Hans Nathorst-Westfelt, Borås. 1943

"Sint-modell" spv. 1600 mm
Konstr. Curt Odelstad, Vingarna 1950.

Gummimotormodeller:

Wakefieldmodell. Spv 1140 mm.

Konstr. Åke Roggentin, Vingarna. 1937.

Wakefieldmodell "Monsun". Spv 1040 mm

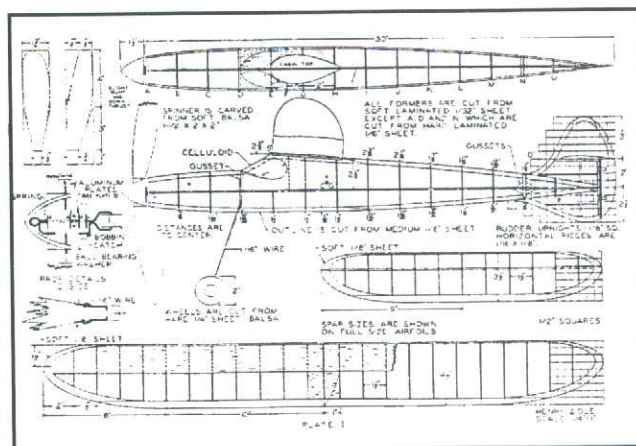
Konstr. Anders Deurell, Vingarna. 1946.

FANTOM

LONGER STRIPS

Evans' Vansteed

Evans' Vansteed



9



om klädsel

I den brokiga skaran av modellflygare frodas ett otal metoder när det gäller klädselpåläggningen, men nästan samtliga har det gemensamt att det är fråga om japanskt siden eller japanpapper. Det är de mest använda materialen.

Tabellen nedan ger exempel på de olika materialens vanligaste användning och några data om dem.

Den dominerande byggprincipen i vår hobby är att få delarna på en gång lätt och starka. Det utesluter vanligtvis alla möjligheter att dölja ett dåligt bygge med ett snyggt skal. Därför måste man lära sig att bygga ordentligt, om slutresultatet ska bli helt bra.

Hur ska man då göra för att lägga på en klädsel så att det verkligen ser snyggt ut? Som exempel kan vi ta en stabilisator med välvd (konkav) undersida på profilen, välbyggd och välputsad med fint sandpapper. Vi ska använda pappersklädsel. Gör det efter det här schemat, så bli det bra.

Lacka spryglarnas undersida samt fram och bakkant med tjockt zaponlack eller limlösning.

När det torkat, putsa lätt med fint sandpapper (000), så att det blir en fin yta igen. Lacka två gånger till och låt det torka mellan gångerna.

Börja med att klä undersida. Klipp till ett stycke papper, med fiberriktningen i stabbens längdriktning, så stort att det räcker till både under- och översida. och lägg det på stabbens undersida med papperets blankaste sidan utåt.

Papperet fästes mot träet genom att man stryker ovanpå det med en mjuk pensel doppad i acetone (det löser limmet snabbare än thinner). Börja med ena ändsprygeln och fäst sedan i den andra. Se noga till att papperet ligger jämnt och fint sträckt mellan dem. Fäst sedan längs hela bakkanten och se till att det inte blir några blåsor. Fäst papperet *noga mot varje sprygel*. Det får inte släppa när du senare spänner det med vatten och lack!

Vik papperet överframkanten och fäst det ovanpå bakkanten på samma sätt. Sist fäster man det också på ändspryglarnas ovensida. Papperet ska inte fästas på de andra spryglarna, för där ligger det ändå på plats av sin egen spänning.

Det är svårt att direkt fästa klädseln helt perfekt. Om du ser några allvarliga skrynlor, så rätta till dem nu. Med acetone blöter du upp de ställen som behöver lossas. Lägg tillrätta klädseln på bästa sätt.

Fukta klädseln med vatten. Den skall inte dränkas. Det går bäst med en enkel spruta (finns i blomsterhandeln) Peta inte på papperet innan det torkat, det är mycket skört i blött tillstånd går det inte håll, så blir det i alla fall gropar efter fingrarna!

Nåla fast stabben på en plan byggbräda eller dylikt och låt den sitta där till den torkat. Om det fortfarande finns skrynlor efter det vattnet dunstat beror det på ojämn spänning från början och man får försöka rätt till det så gott det går. Lossa klädseln med acetone och lägg den tillrätta.

OBS! Det går bara att spänna med vatten EN gång! Som impregnerings och spännlack använder man lämpligen zaponlack (det var då det 1967! Nu tycks zaponlack vara vattenbaserad! Alltså zaponlack från färghandeln rekomenderas ej! SOL:s anm.) eller liknande - (Prova Modellack från Modellprodukter i Härnösand! SOL:s anm.) Börja med undersidan. Använd mjuk en pensel och tunnflytande lack, utspädd med thinner till nästan tunt som vatten! Första lagret måste läggas på mycket försiktigt. Ta lite lack i penseln och arbeta med lätt hand på ett litet område i taget. Försök inte täcka ytan, då rinner det bara och blir fult och dåligt.

Fr.o.m. andra lagret skall lacket däremot läggas på flödigt. Sträva efter att inte stryka ett område mer än en gång med penseln. Då flyter lacket ut bättre ovanpå klädseln och man får den fortare tät. Arbetar man ytan med penseln tränger lacken igenom och rinner på insidan.

Låt den klädda detaljen torka ordentligt mellan varje lackning (det går också att stryka på efter en halvtimme igen, men det bästa resultatet får man med långa torkperioder. Stabben skall sitta i spänn på byggbräda hela tiden mellan lackningarna annars blir den hur skev som helst!

ATT KLÄ MED SIDEN.

Om du i något sammanhang ska klä med siden så går det bra att göra på samma sätt, men du ska då tänka på att :

Till skillnad från papper går det att töja siden i olika riktningar och därför är det extra noga att man ger det en jämn spänning när man fäster det. Men dra inte för hårt i det. Då kan konstruktionen spännas sönder när krympningen börjar med vatten och lack. Sträva efter att få trådarna i tyget att korsa varandra vinkelrätt.

Siden ska läggas så att stadkanten ligger parallellt med bakkanten, annars kommer klädseln att sjunka ner för mycket mellan spryglarna på ovansidan.

Slutligen några allmänna råd:

Det går att klä dubbelkrökta ytor, t.ex. på kroppar, med siden. lacka träet flera gånger, fukta sidenet något med vatten så blir det mycket följsammare, lägg det på träytan och lacka fast det medan det ännu är fuktigt. det låter kanske tokigt att blanda lack och vatten, men det går faktiskt alldeles utmärkt.

Hål och revor i klädseln går bra att laga snabbt om man lägger kanterna mot varandra och försiktigt täcker revan med lättflytande lim. kanterna dras då ihop när limmet torkar. (Prova då på att lägga en remsa hushållsfolie över revan, så hålls delarna ner mot varandra. Folien går lätt att ta bort när limmet torkat! SOL:s anm.)

Zaponlack spänner måttligt och behöver lång tid för att spänna färdigt, särskilt på siden.

Särskilda spännlacker (t.ex. Fabi spännlack) spänner mycket kraftigt och torkar ur snabbt.

En liten inblandning av ricinolja (omkring 3 droppar till 10 g lack) i lack gör den smidigare och den spänner då inte så hårt. Många använder det i zaponlack för att få ett bättre skydd mot väta eller för att inte spänna sönder en extra lätt konstruktion.

Använd inte färgade lacker i onödan ovanpå klädseln. Det väger alldeles för mycket och spricker. Kläd i stället med papper och siden i den färg du önskar.

Bra japanpapper ska ha en tät struktur, vara glansigare på ena sidan och inte vara alltför hårt och prassligt. Tyvärr är många ersättningsmaterial olämpliga att klä vingar och stabilisatorer med.

På motormodell används ofta färgade lacker för att få önskat färgschema, fin yta och skydd för bränsle. I de sammanhangen tillgriper man speciellt lämpade lacker och det kan vara på sin plats att påpeka följande:

En modell med glödstiftsmotor måste målas med ytlack som tål bränsle och då duger vanligen bara tvåkomponentslacker. Degår att lägga ovanpå alla andra lacker.

Butyratlackerna tål i viss mån glödstiftsbränsle men först efter mycket lång torktid (veckor).

Måla inte omväxlande med cellulosalack och butyratlack på samma yta. De trivs definitivt inte tillsammans.

Material	Hållfasthet	Nödv.antal lackningar	Vikt m lack g/dm2	Anv.modelltyp		
				Kropp	Vinge	Stabbe
Siden tjockt	Mkt bra	4-6	0,4-0,5	C,RC	(A),C,RC,L	RC
Siden tunt	Bra	4-6	0,35-0,4	A,C,(B)	A,C,RC,L	(A),C,RC,L
Japanp.Tjockt (Modelspan)	Bra	2-4	ung. 0,4	A,B,C,	A,C,L	(A),C,L
Japanp.Tunt	Mindre bra	2-4	0,3-0,4	A,B,(C)	A,B,(C)	A,B,C

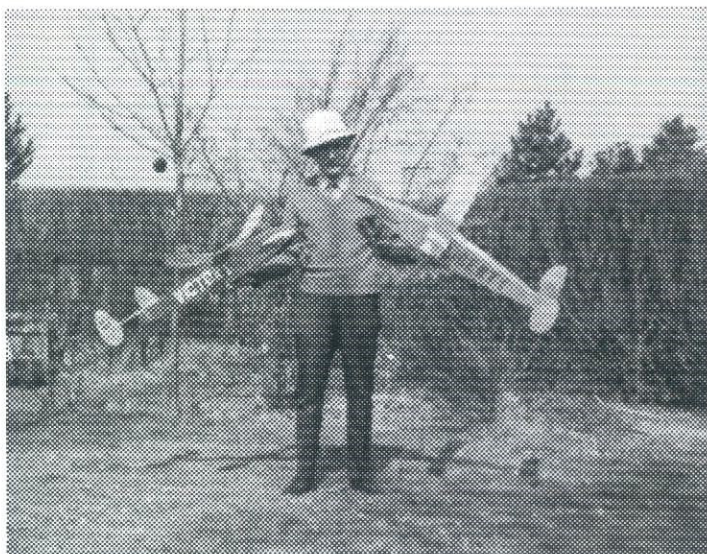
A=segel, B= gummi, C=förbr.motor RC=radiostyrda

L= Linstyrda

Jørgen M. Larsen 1923 - 2000.

I mitten av april nådde oss beskedet att Jørgen Larsen, Farum, Danmark hade avlidit. Vi är många här i Sverige som minns Jørgen från hans deltagande i Vingarnas Jubileumstävling på Skå 1945. Själv är jag glad att ha fått räkna mig som god vän till Jørgen och hans hustru Margrete. Vaillet och jag hälsade på dem under påsken 1976. Jag byggde en kopia av hans berömda "Victory". Modellplanet från 1940, som fick sitt namn med stora vita bokstäver på kroppen, som en protest mot dekretet från danska aeroklubben att modellerna inte fick märkas så att det kunde misshaga ockupationsmakten. När så Jørgen blev tagen till koncentrationsläger men kom hem, dock med hälsan delvis bruten, var det som en triumf för honom att bygga

ytterligare en Wakefield-modell av samma konstruktion. Den gav han namnet "Liberty"! / SOL



POWERHOUSE av Dick Korda

Hämtat ur "The Model Craftsman" - mars 1947.

Med denna konstruktion av Dick Korda satte under sin tävlingsaktiva tid ett flertal rekord. Förmäst är det som sattes i juli 1946 vid Battle Creek, Mich. Med en "Delong" 30" blev flygtiderna 35 min 44 sek. i första flygningen- landning 30 m från startpunkten! Andra flygningen klockades till 21 min 5 sek. Detta gav resultatet 56 min 49 sek.

Kroppen byggs upp på en "krycka" ("crutch-type"). Ramen är två kraftiga longeronger vilka fungerar som centrumlinje från vilken alla vinklar, motorriktning och stabilisatorinställning görs. Börja med att lägga ut longerongerna på ritningen limma in motorbockarna och några tvärpinnar (den amerikanska bygganvisningen nämner endast "crosspieces", men visar ej var). Ge motorbockarna fyra lackningar med lim. Skär till spanten och den kurvade övre longerongen. Alla spant och lister ska vara av ganska hård balsa, så att modellen motstår påfrestningarna i tävlingsflygningen. Limma fast brandskotten, spantet under vingens bakkant och spantet framför stabilisatorn. Lagg till den böjda övre longerongen och sätt in resterande spant. (Lämpligen tar man sen bort tvärpinnarna!)

Å R S M Ö T E !

MEDLEMMARNA I SMOS

KALLAS HÄRMED TILL

ÅRSMÖTE

LÖRDAGEN 12 AUGUSTI

KLOCKAN 19.00.

PLATS: MATSALEN PÅ

RINKABY

Sedvanliga årsmötesförhandlingar

Obs! Anmälan erfodras för deltagande i middagen, se SM inbjudan på sidan 3!

Montera in det infällbara landstället, limma in bottenlongerongen och underfenan. Stab.stödet skall fällas in i longerongen, så att stabben får 0° inställningsvinkel. Placera motorn på plats och borra hål för fästskruvarna. Löd fast fästmuttrarna på en 6 mm bred metallplatta och skruva fast motorn. Pensla på med lim. Fyll in balsabitar mellan bottenlongerongerna t.o.m. landningsställsbrunnen. Använd 6 mm balsa i nospartiet eftersom det tar de hårdaste törnarna.

Gör ett 6 mm dräneringshål i botten just framför brandskottet. Timer och el-system (vid tändstiftsmotor) installeras tätt in till huvudlongerongen för att hålla ner tyngdpunkten. Planka övre delen av kroppen under vingen med 2 mm balsa. På motsatt sida till utblåset, gör en dörr för tillträde till timer och batterier. Det är viktigt att lägga på flera lager med lim över skarvar för att kroppen skall bli stark nog. Kläd kroppen med papper med fibrerna längsgående.

Både vinge och stabbe skall tillverkas av relativt hård balsa för att motstå skevheter. Lagg ut alla lister och spetsar på stabilisatorritningen, limma in spryglar och var noga med att limma fast små trianglar vid bakkanten, dessa hjälper till att motverka skevheter. De två underfenorna limmas in sedan stabben har klätts. Fenan görs av ca 5 mm balsaflak, var nog med att göra ett trimroder innan fenan kläds. När stabbe och fenan klätts, gör ett snitt i stabbens mitt och limma fast fenan med mycket lim. Lagg ett lager lim längs fenan där den går ner i stabben.

Limma fast de halvrunda pinnarna på undersida i stabbens mitt vid fram-och bakkant. Gör likadant på stabbens undersida. För att rikta in stabben in rätt vinkel mot kroppen, sätt en nål i kroppen vid vingens bakkant, knyt en tråd i nålen och mät nu avståndet till stabbens båda spetsar. Olika profiler i stabbe och vinge har provats till dess den rätta kombinationen hittades. Med rätt vinkelinställning och lämplig nedåt- och sidoriktning på motorn kan denna modell stiga absolut rakt upp utan spinn eller looping.

Hela vingen läggs upp på byggbrädan med alla balkar på plats. Vingspetsarna läggs sedan upp med klotsar under och limmas. Lyft sedan upp mittenpanelerna och limma dem. Ge alla skarvar ett extra lager med lim, så bör vingen klara sig utan att vikas ihop!

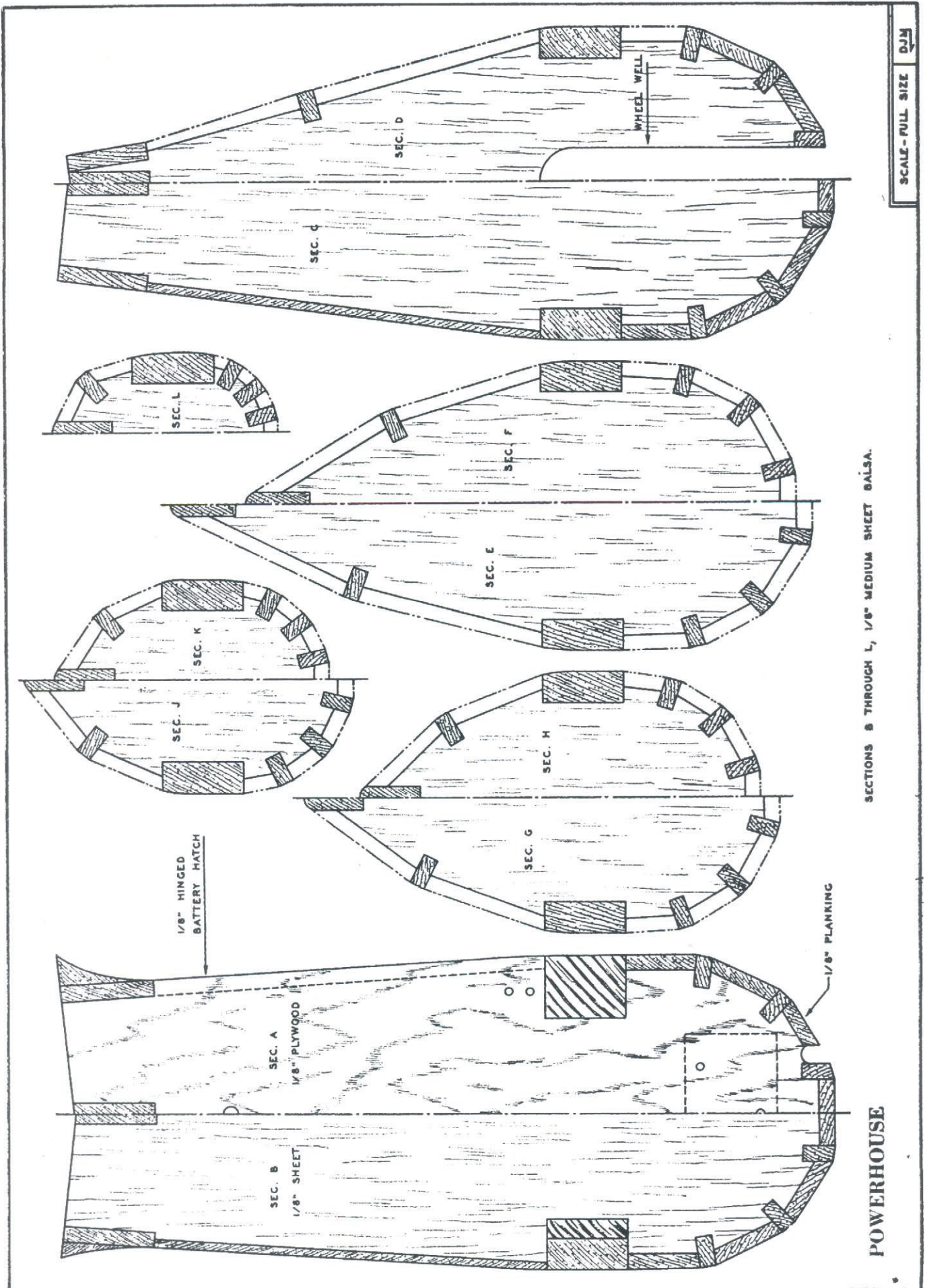
Vinge, stabbe och fena skall klädas med fibrerna längsgående. På över-och undersidan där vingen och stabben vilar mot kroppen bör klädseln göras i två eller tre lager. Dessa partier nöts särskilt mycket och bör därför förstärkas. Lacka planet med tre lager förtunnad lack och tre lager medeltjock lack, vilken förhindrar bränsle att läcka in.

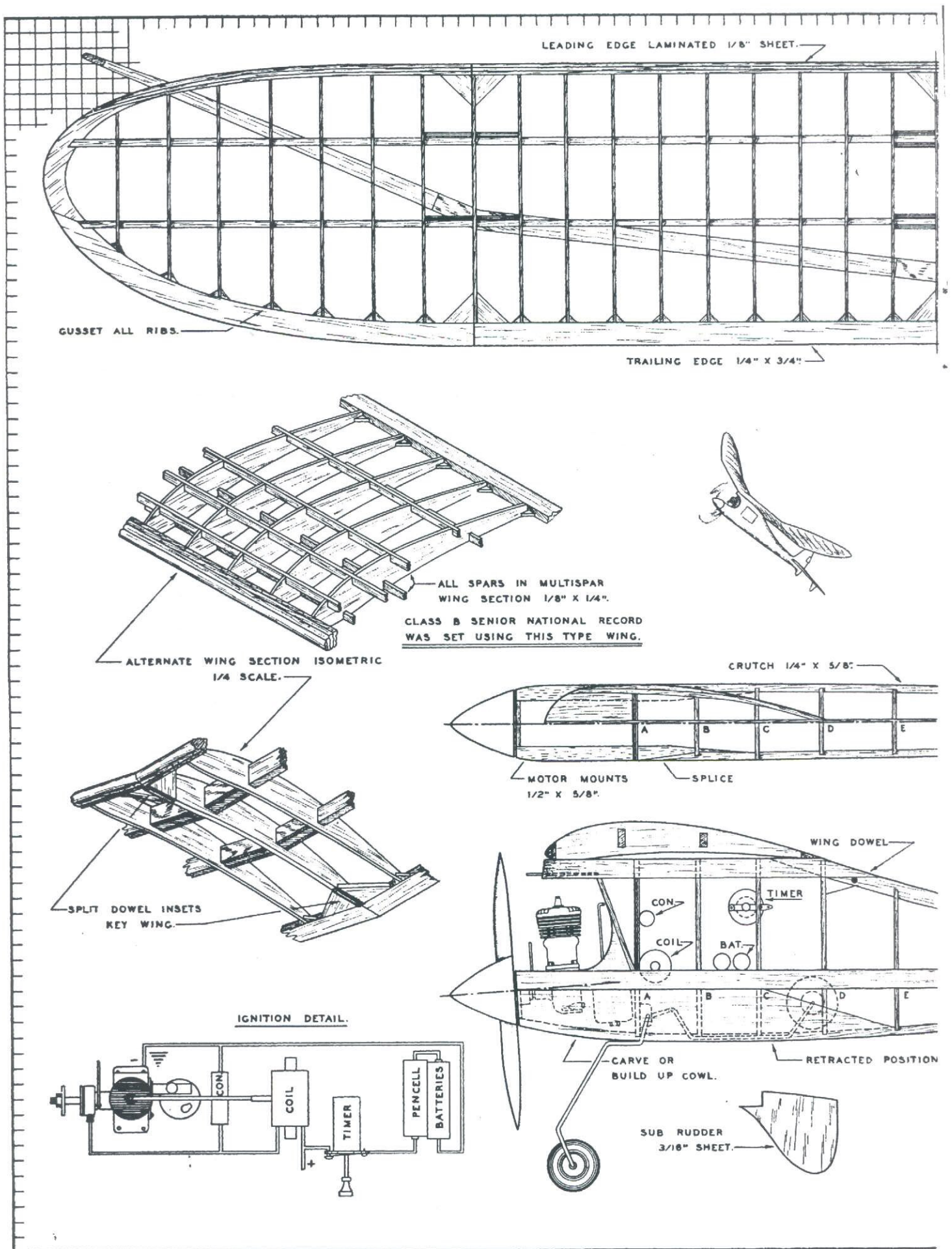
"Aritmetik är konsten att kunna räkna till 16 utan att ta av sig skorna."

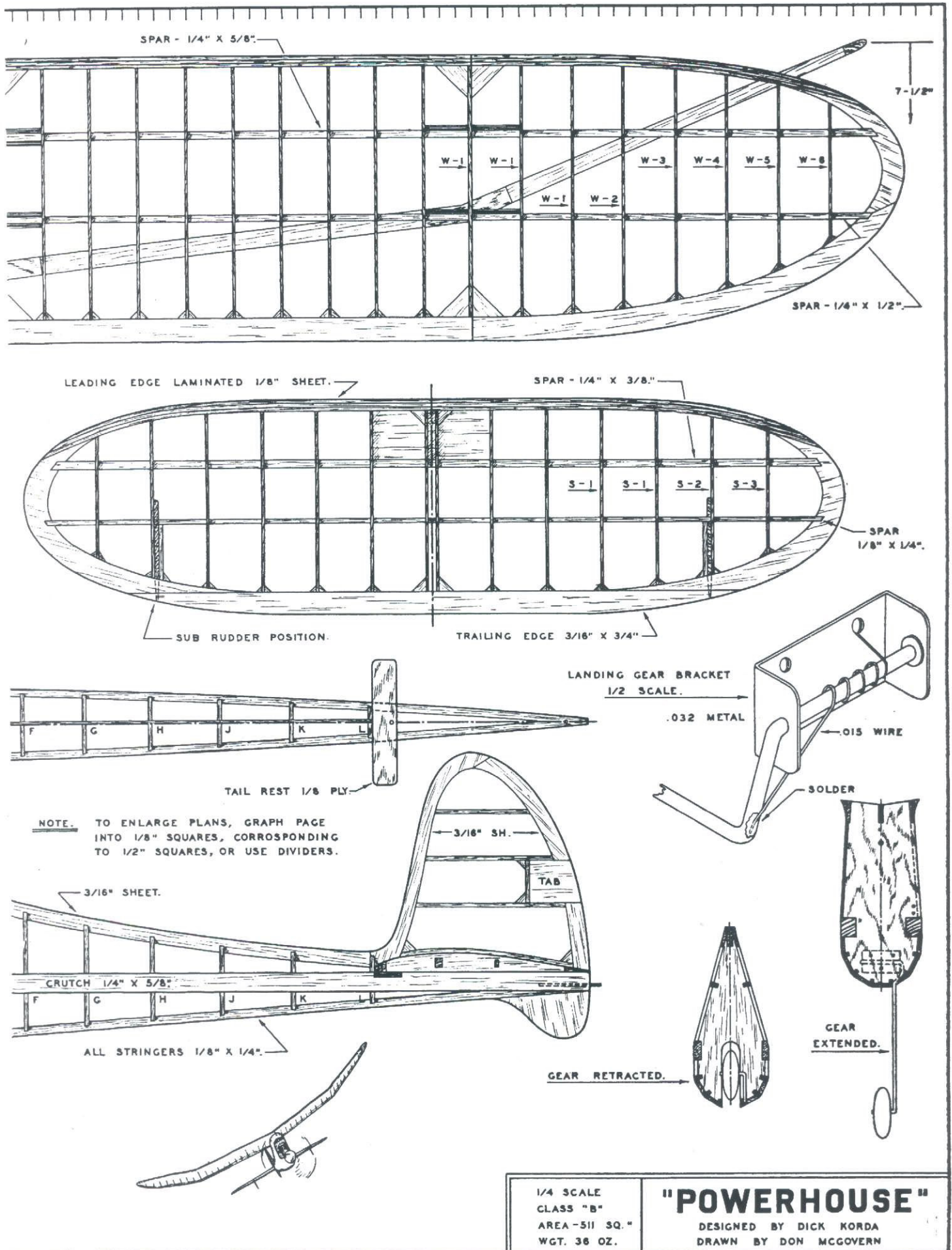
Musse Pigg

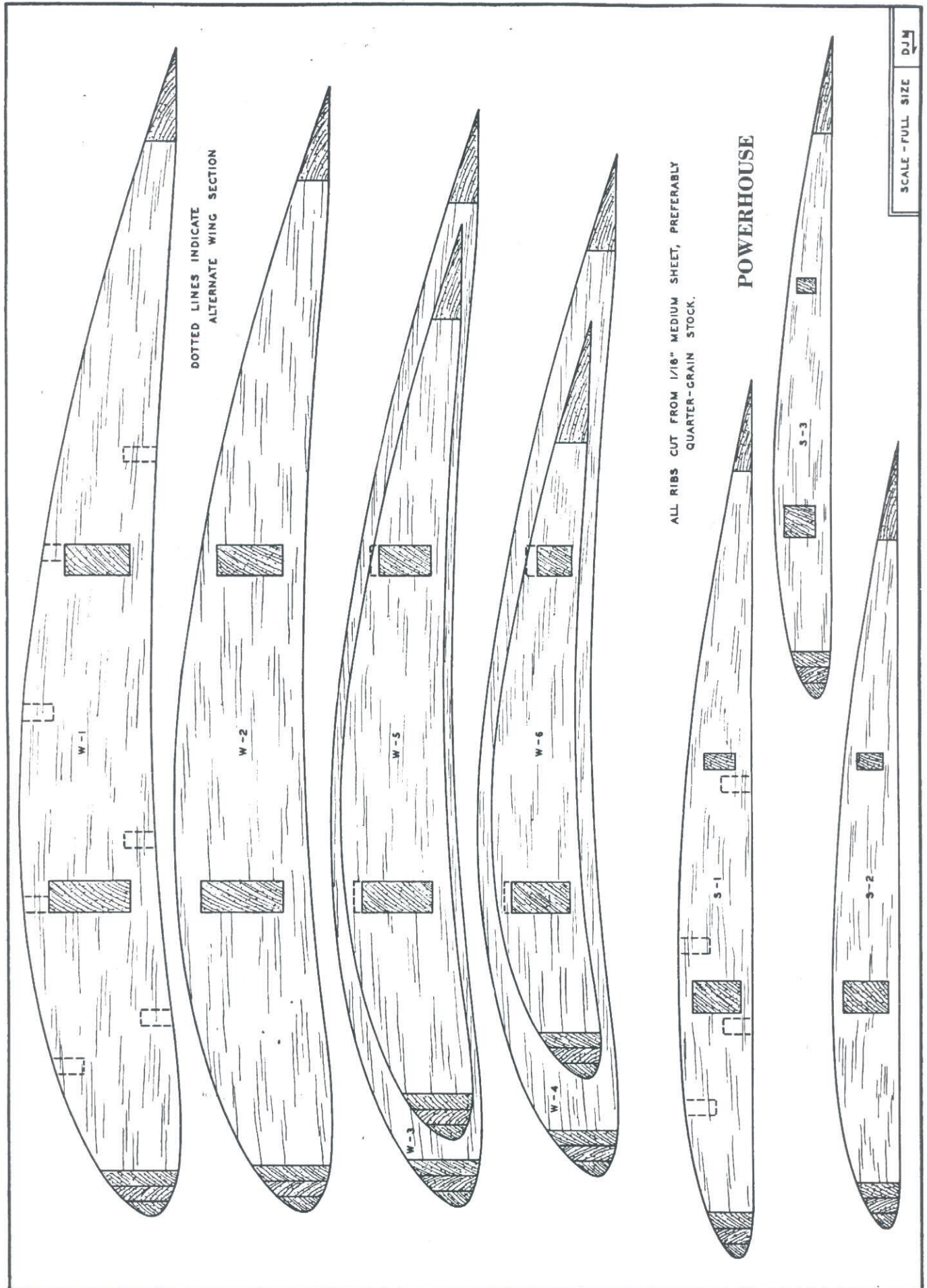
Några råd om försiktighet - hårt trä, mycket lim, se till att modellen ej blir skev och gör många provflygningar. Lär känna din motor grundligt! Resten kommer av sig själv!

Översatt av SOL.









HOTSPUR - Trevlig tävlingsmodell.

Wingström" alias Lennart Sundström presenterade denna modell konstruerad av Hans Nathorst-Westfelt i "Flyg" nr 13-1943

Att bygga skalamodeller med avsikt att använda dem tävlingsmodeller anses dömt att misslyckas. Några få modellflygare har dock klarat den bedriften. T.ex. Sven Hjelmerus, som byggde en skalamodell av "Kranich"; det tvåsitsiga segelflygplanet. Karl-Erik Landegren byggde en "Kranich" efter samma ritning och flög med den i Jämijärvi i Finland till ett svenskt rekord 1942.

En konstruktion som skulle kunna vara tävlingsmässig i oldtimersammanhang är hans Nathorst-Westfelts "Hotspur". Det fullstora segelflygplanet avsåg för utbildning av piloter i England under andra världskriget.

Örjan Gahm har nu ritat upp en fullskalaritning från den förminskade ritningen i "Flyg".

Kroppen, som är 1000 mm lång, 145 mm hög och 40 mm bred, är uppbyggd på 18 plywoodspant. Spant 1 t.o.m. 10 är av 1,5 mm:s plywood, resten av 1 mm dito.

Avståndet mellan spanten är 50 mm. De centrala longerongerna är 3x5 mm resp. 3x3 mm lister av furu. De förstnämnda är belägna på sidorna. Mellan longerongerna ligger sedan 20 st 2x2 mm lister, vilka ger kroppen erforderlig styrka och form. Största genomskärningsyta 51,6 cm² är vid spant nr 4 (O-spantet). Nosblocket är skuret ur en björklots och tränosens längd är 100 mm. Kabinen klädes med tjock celluloid. På grund av kabinens form tillskärns celluloiden i 6 "rutor".

Vingen har en spännvidd av 1500 mm och en kroda av 150 mm. Den är inte särskilt speciell i konstruktionen. Frambalken utgörs av en kantställd 5x5 mm furulist, mittbalken av en 4x12 mm likaså bakkanten. Dessutom är bakkanten förstärkt med 5x5 mm balsa mellan varje sprygel, varför infällningar för spryglarna är överflödiga.

Spryglarna är många och sitter rätt tätt. Där finns inte mindre än 50 hel- och 48 halvspryglar, som är placerade med 15 m:s mellanrum. Helspryglarna tillverkas av 0,8 mm plywood och halvspryglarna av 1 mm balsa. Båda sorters spryglar har lätthål. Vingens mitt har svag V-form. Längre ut är vingen försedd med knäck.

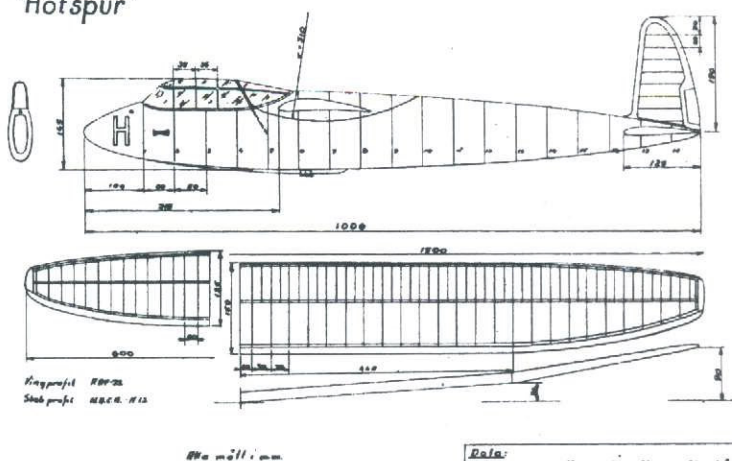
Fenan består av en central skiva 0,8 mm plywood, som på ömse sidor försetts med en beklädnad av 2 mm balsa. Spryglarna görs av balsa. Fenan är fast på kroppen.

Stabilisatorn bygges principiellt på samma sätt som vingen. Framkanten är en kantställd 3x3 mm furulist. Mittbalken är 3x7 mm vid basen och 3x3 mm vid spetsarna. Bakkanten tillverkas av 4 st 3x3 mm furulister.

Som klädsel användes lämpligast japansiden. Originalmodellen hade röd vingen, gul kropp och rött stjärtparti.

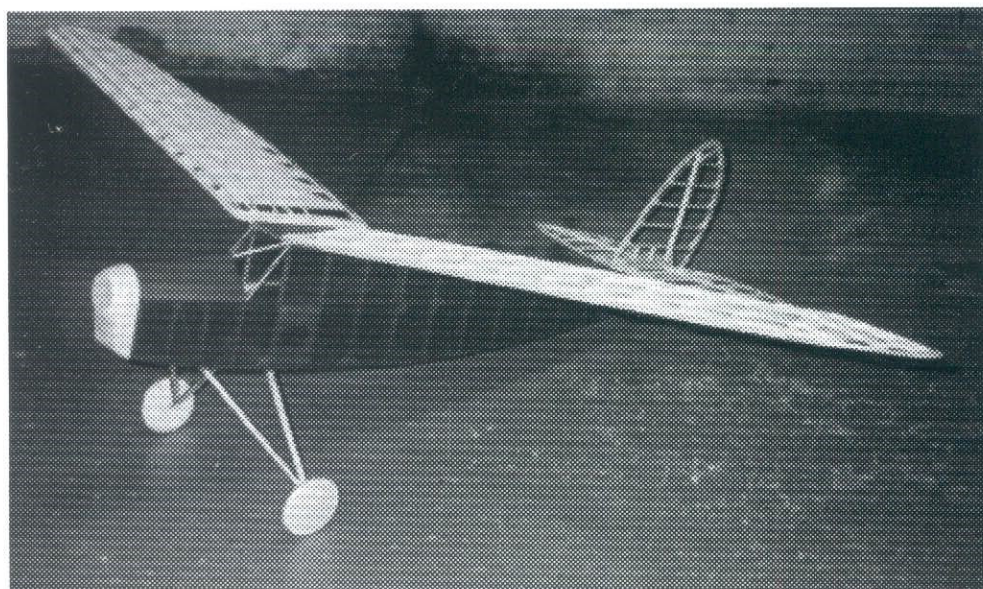
"Hotspur" visade goda flygegenskaper och på ca 5 min uppnåddes. /SOL

'Hotspur'



88a mät i mm.

Data:
Spännvidd 1500 mm Kroda 150 mm Vingyta 20,5 dm²
Längd 1000 mm Största tvärsnitt (sp. 4) 51,6 cm²
Stabilitet 5,9 dm²
Vikt ca 600 g. Vingbelastning ca 25 g/dm²
Tavla: Hans Nathorst-Westfelt Barro's



Från Hans Karlsson i Linköping kom för en tid sedan ett par foton på hans (Hans) nybygge av en "Chester Lanzo Puss Moth". Det är en semi-skalamodell som flyger lika bra som en gammal Wakefield.

Får vi se den på OT/SM i år?

FRÅN RADIOFÄLTET

Hej alla radioflygare!

Det är några månader sedan vi hördes av senast, och under den tiden har det hänt en hel del. Normalt sett brukar det ju vara ganska dålig aktivitet under årets första månader, men det här året verkar att vara ett undantag, i alla fall vad beträffar mina egna aktiviteter. Det har ju varit kanonväder så gott som hela våren, och vi har startat tävlingsverksamheten ovanligt tidigt. Redan den 24:e april var vi igång med den första tävlingen i Bällefors.

Många nya medlemmar.

Det mest glädjande är alla nya medlemmar som har strömmat till. Den riktade medlemsvärningen, som gjordes i januari, gav direkt 35 ny radioflygare till SMOS. Det har dessutom tillkommit några eftersläntrare, varför jag får hälsa c:a 40 nya medlemmar hjärtligt välkomna i gänget! Inte illa på några månader! Tyvärr blev det en del strul med utskicket av första numret av Oldtimer, så ni som fortfarande inte har fått den får höra av er.

Ritningsbanken.

Många har hörsammat uppmaningen att kolla igenom sina gamla ritningar och göra en sammanställning på vad som finns, men det måste finnas mycket mera som ligger och skräpar i hyllorna. Till er som ännu inte har gjort detta, gör en inventering och se efter vad ni har av värde. Även om du själv inte är intresserad av modellen, kan det finnas andra som är det! Hittills har vi fått in Radio-Cub (A.G Berglund), Piper Cub (Sterling), Piper Tri-Pacer (Sterling), Radio-Queen (J.A Taplin). Alla dessa passar in i både OT-

Domarkort radiostyrda modeller kategori OT-RC III

Tävlande nr:....

Kanal nr :.....

Flygomgång.....

Namn :.....

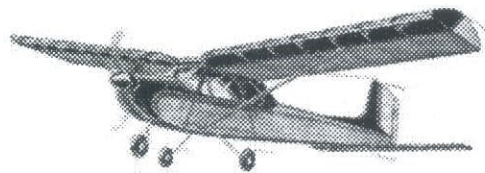
Klubb :.....

Modell :.....

Bonus : Ja Nej

Manöver nr	Benämning	Betyg	Koeff	Poäng
1	Start från marken		5	
2	Rakflygning mot vinden (borrar i höjd med landningscirkeln)		5	
3	180-sväng		5	
4	Rakflygning med vinden		5	
5	360-sväng mot vinden		5	
6	360-sväng med vinden		5	
7a	Störtspiral 2 varv		5	
7b	Störtspiral 3 varv (alternativ till 7a)		10	
	Motoravstängning			
8	Rektangulär landningsinflygning		10	
9a	Landning utanför 50 m cirkeln		5	
9b	Landning innanför 50 m cirkeln		10	
9c	Landning innanför 25 m cirkeln		15	
	Summa flygpoäng		S:a	
	Om bonus skall erhållas skall det läggas till här		+10%	
	Totalpoäng (summa flygpoäng + ev. bonus)		Totalt	

I betygskolumnen skall endast hela tal mellan 0-10 skrivas.
Bonus skall avrundas till närmast hela tal.



RC och OT-RC III. Av modeller som går in under RC-III reglerna har vi noteringar om Falcon 56 (Goldberg), Piper Tri-Pacer (Graupner), Petronca (Kjell-Åke Pettersson?). Till RC-I finns ritningar till Orion och Taurus (Ed Kazimirski/Top Flite), Kwick-Fly (Phil Kraft/Graupner), Sr. Falcon (Goldberg), Crusader (Ralf Brooke/MAN), Candy (Cliff Weirick). Dessutom finns ritning till Astro Hog, en modell som platsar i alla nämnda klasser. En enda segelmodell har kommit in, nämligen Bergfalke (Hegi). Ritningarna kommer så småningom in i ritningsbanken, men om någon vill veta vem som har vad redan nu, så kan ni höra av er!

Domarkurs i OT-RC III.

Den första domarkursen var avsedd att hållas i samband med vår första tävling i Bällefors, men av praktiska skäl fick vi flytta denna till Brännebrona. Fyra tappra kandidater, Agne Engman, Olof Hjerpe, Gunnar Sköld och Bo Nylund, drillades i både teori och praktik en eftermiddag med undertecknad som instruktör. Meningen är att alla presumtiva arrangörer skall kunna hämta domare från de egna leden, så passa på och anmäl er till den andra kursen i Ölme i samband med tävlingen där i slutet av juli!

Nya tävlingsklasser?

Ingvar Claesson har hämtat hem regler från vår broderorganisation i USA, SAM, och skall även göra detsamma från Englands motsvarighet. Meningen är att se om det finns någon klass som kan appliceras på vår verksamhet. Arbetsgruppen för RC-I, bestående av Lars Olsson och Alf Höglind, har tagit fram ett regelförslag, som är ute på remiss. Vi hoppas att kunna köra några provtävlingar i klassen redan i år. Lennart Andersson, känd segelflygare från Hammar, har åtagit sig att se om det går att tävla efter de gamla reglerna för segelmodeller, RC II och RC IV. Tänk att få se de gamla klassiska segelkärorna Graunau Baby, Kranich, Slingsby m.fl. i ädel tävlan! För övrigt så har det mesta av den upprättade handlingsplanen betats av, men meningen är att den skall hållas levande med Er hjälp. Jag har fått in några intressanta idéer, bl.a. att inte bara modellerna, utan även piloterna, skall ha autentisk klädsel (se separat artikel). Allt som gör att våra tävlingar får en extra kick är välkommet. Hör av Er!

Kjell-Åke Elofsson

PRESS-STOPP! PRESS-STOPP!

OT-RC tävlingen den 26-27/5 regnade bort och den kommer i stället att gå 1-2/7! Se SMOS hemsida för inbjudan. Kontakta Tjälle vid ev. frågor.

Robot - del 2

I förra numret av Oldtimer utnämnde jag "min" ROBOT till Sveriges äldsta nybyggda RC-modell. Efter som ingen har hört av sig om något annat, så får det epitetet kvarstå tills vidare. Jag lovade också att återkomma med bilder och en provflygningsrapport.

Modellen väger fullt flygklar 1250g, alltså något lättare än jag trodde från början. Någon tillsatsvikt för balansering behövdes inte. I nosen sitter (i avvaktan på att få ihop min Super Tigre G20S) en HGK 15. Den motorn hade jag ursprungligen i en Quarter Midget Miss Dara, och är därför ganska högvarvig och inte speciellt lämpad för oldtimermodeller. Men man tager vad man haver! Den enda tank som jag kunde få in i det avsedda utrymmet, var en filmburk.



Tjälles nybyggda "Robot"

Provflygningen gick utan problem, men jag konstaterade att det behövdes justering av stabbens anfallsvinkel. Motorn var också överstark. På fullgas stiger modellen nästan rakt upp, och strax över tomgång räcker för planflykt. De skulle säkert räcka med en ordinär 1,5 cc motor. För att få rätt utgångshöjd för 4 min glidflygt räcker tanken mer än väl, men den räcker inte till RC-III programmet. Det visade sig att modellen var en utmärkt glidare men något sämre att flyga RC-III med.

Modellen fick sitt elldop vid årets första OT-RC tävling på Bällefors, där den kom 2:a efter sin släkting RC-Viking. Att flyga maxtid var inget problem, utan det var att få ner modellen i tid. Vid senare flygningar har jag glidflugit 11 min med 1 min motortid, så modellen är utan tvekan en toppmodell för den som vill ha en modell för båda klasserna.

Jag har noterat ett stort fel på modellen, nämligen en alldeles för vek vingkonstruktion. Min kompis Gunnar Petterson konstaterade detta redan på 50-talet, då han fick vingbrott redan vid provflygningen. (Den ena vinghalvan saknas fortfarande, och resterna bör ligga någonstans vid Ruder söder om Tibro). Jag byggde därför in fästen för vingstöttor innan jag klädde vingen.

För er som tänker bygga en ROBOT har jag därför några tips:

Förstärk vingbalken om du skall flyga RC-III

Gör utrymme för en större tank än ritningen visar (om du inte flyger diesel).

Öka stabbens anfallsvinkel.

Den ursprunglige byggaren av Roboten, Arne Lindberg, blev mycket nöjd när han fick se slutresultatet. Han talade också om att han hade hittat en del av de delar som fattades, bl.a. fenan. Det hela har också resulterat i att han har blivit SMOS-medlem, och jag gör allt för att peppa honom så att han bygger färdigt den andra modellen, som hängde i taket tillsammans med Roboten, nämligen en Rudder Bug (också från 50-talet). Det vore trevligt att få se dessa båda modeller i ädel tävlan så småningom!

Kjell-Åke Elofsson

Pris för mest tidstypiska ekipage.



Vid årsmötet i Vadsbro Mfk tillfrågades jag av en namnkunnig medlem om jag inte ville vara med i SMOS. Sagt och gjort, som nybliven medlem rekvirerades några OT-byggsatser. Ett par veckor före tävlingarna i OT-RC på Bällefors flygplats under påskhelgen blev den första färdig. Eftersom jag är nybörjare (lärde mig flyga i somras) väntade jag med spänning på de stundande tävlingarna. resultatet blev halvbra med en så duktig modell som "Playboy S:r". Efter att ha deltagit i denna lyckade och roliga tävling har jag fått en idé.

Läser man S.-O.Lindéns fina artiklar om modellflygets historia i "Modellflygnytt" och särskilt tittar på de illustrerande bilderna finner man en viss atmosfär kring dåtidens modellflyg. denna åter-skapas till en viss del vid de olika OT-RC meetings som anordnas. men något saknas. Man saknar förstås fler modeller av olika snitt och fason (Thomas Nathansson saluför ett rikt sortiment). Men framför allt tycker jag att det kunde göras en hel del på pilotsidan. Titta på bilderna i Sven-Olovs artiklar! var har ni skjortan och slipsen (flugan), slipovern, tweedkavajen och äppelknuckar-



Bo Lennartsson med sin nybyggda. "Playboy S:r".

brallorna? Var är hatten, kepsen och baskern? Jag tror att lite mer show och spex skapar good-will och PR för modellflyget överhuvud taget och inte minst för OT. För att inte tala om det publika värdet av lite mer show och fest..... varje arrangör föreslås inrätta ett särskilt pris för bästa tidstypiska "ekipage", dvs pilot och maskin!

Bo Lennartsson, nybliven OT-entusiast

Årets första OT-RC tävling



Fyra "Vikings" med modeller. Frv. Arne Nohlberg, Torbjörn Fransson, Folke Johansson och Tjälle.

Tävlingssäsongen började ovanligt tidigt i år. Redan Annandag Påsk drog vi igång på Bällefors flygplats. Av 15 anmälda kom det 12 tappra, som hade åkt genom regn och rusk för att mötas av uppehåll men relativt lågt i tak. Av de 3 som inte kom var det 2 som uteblev pga. att det regnade ihållande på resp. hemort. Ett antal åskådare och presumtiva tävlanden hade också mött upp för att se och lära. Vi kan därför räkna med att en del av dessa kommer att ha modeller klara till nästa tävling.

Det var ganska lågt i tak, och innan briefing gjordes därför en provstart, som resulterade i att tiderna sänktes till 3 min. Efterhand höjdes taket, och de flesta hade därför problem med att inte flyga över tiden.

Vi kunde konstatera att det var 6 nya ansikten mot tidigare tävlingar. Av dessa gjorde en, Bo Lennartsson, tävlingsdebut överhuvudtaget med en helt nybyggd Sr. Playboy, provflugen veckan före tävlingen. En 4:e plats tyder på att vi här har en kommande vinnare! Veckan efter tävlingen provflög han en Quaker Flash, så till nästa tävling kommer han rustad till tänderna. Det fanns också ett par nya modelltyper mot tidigare tävlingar, nämnda Sr. Playboy samt en Robot. Det var bara en som hade utnyttjat möjligheten att ställa upp med två modeller, nämligen undertecknad, som flög med fjolårets suverän RC-Viking och nämnda Robot.

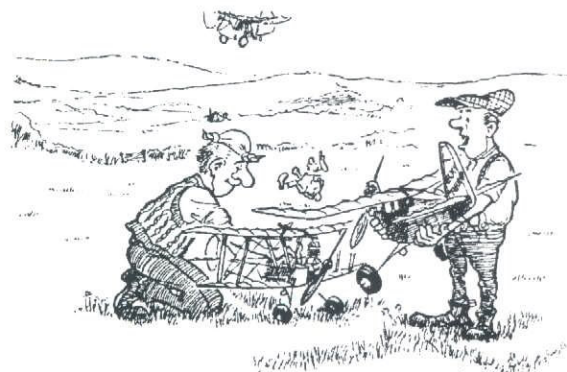
Tack vare fältets generösa utrymmen flögs det från 2 banor. De tävlande hade därför delats upp i 2 grupper, och alla fick därför möjlighet att göra 2 flygningar från resp. bana. Det hände inget dramatiskt under de fyra flygomgångarna, om man undantar Sandolf Blomgrens första start med sin Vagabond. Direkt efter start gjorde han en halvroll på ett par meters höjd (bara med sidoroder) innan han påbörjade sin stigning mot himmelska höjder. Allt för publiken!

När sekretariatet hade räknat ihop resultatet av de fyra omgångarna, visade det sig att de båda huvudarrangörerna av tävlingen, Torbjörn Fransson och undertecknad, varit oförsämda nog att belägga de 2 första platserna! Ingvar Claesson påtalade detta i ett efterföljande telefonsamtal, och vi har lovat att beakta detta till nästa tävling.

Kjell-Åke Elofsson

Resultat:

1. Torbjörn Fransson	RC-Viking	625p
2. Kjell-Åke Elofsson	Robot	614p
3. Bo Nylund	Super Scorpion	595p
4. Bo Lennartsson	Senior Playboy	590p
5. Arne Nohlberg	RC-Viking	563p
6. Folke Johansson	RC-Viking	556p
7. Stefan Sundström	Vagabond	542p
8. Lennart Sundström	Sky-Skooter	515p
9. Stig Jansson	Sky-Skooter	507p
10. Bengt Johnsson	Vagabond	462p
11. Sandolf Blomgren	Vagabond	328p
12. Lennart Sköld	Vagabond	159p
xx. Kjell-Åke Elofsson	RC-Viking(mod. 2)	573p



"I don't understand all this talk about us British being backward in model design, do you?"

Modellflygtidningar till salu hos:

Sven-Olov Lindén, Hovstav.15, 703 63 Örebro
tel 019/182179, el. e-mail: s.o.linden@mail.bip.net
leverans kan ske vid OT/SM 2000 el. enl överensk.
(Med ^ markering betyder urklipp)

Radiostyrning:

Radio Contr.Models & Electr. 1970: aug. 10:-

1972: maj, jul. 15:- 1989: jan 15:-

Radio Modeller: 1991: jan 20:-

Aviation Modeller: 1997: jun,jul,sep,okt,dec.

1998: jan, okt. 30:-/st

RCM: 1974: nov. 10:- 1991: jan. 15:- dec. 15:-

1989: jul. 15:- 1992: feb. 15:-

Radio Control Mod.Annual 1966: 15:-

The Challenge of Radio Control Scale

(list of scale plans 1940- 1966) 20:-

American Modeller: = á 20:- med ^ = 10:-

1957: dec.

1959: feb.

1960: mar,may,jul,aug,nov.

1961: jan,apr^,may,jun,jul,aug,sep,nov.

1962: jan,aug.

1966: jul^,sep^,nov.

Svenskt Miniflyg: á 20:-

1967: 1, 2

1968: 1, samt hösten -68

Model Airplane News:

1938: jan^, mar^, jun,jul,aug,nov. á 45:-/st ^ = 30:-/st

1939: feb, aug,oct^,dec^ á 45:-/st. ^ = 30:-/st

1940: feb = 45:-

1942: apr^ = 35:-

1945: nov^ = 35:-

1946: may,jun, á 30:-/st

1947: jan. färgkop. omsl. feb. 30:- á 30:-/st

1949: mar, oct á 30:- /st

1953: may, oct, nov, dec. á 25:-/st

1954: jan^, feb^,mar^,apr^,may^,aug = 20:-

sep^, nov^,dec. ^ = 15:-

1955: Kompl.årg 150:-+ sep. 20:-

1956: kompl.årg. 150:-

1957: alla utom sep. 120:-

1958: kompl.årg = 150:-+jan,feb,mar,may,jul,aug,sep,oct.á 20:-

1959: kompl.årg = 150:-+ jan,mar,apr,jun,jul^,nov,dec. á 20:-/st

1960: jan,feb,mar,apr,may,jul,aug,sep,oct. á 20:-/st

1961: kompl.årg 150:-+ feb,mar,apr,may,jun,jul,

aug,sep,nov,dec. á 15:-/st

fr.o.m 1962 = 15:-/st (med * = 10:-/st)

1962: jan,feb,mar,mar,apr,maj,maj*,jun,jun*,jul,jul*,

aug,aug*,sep,sep*,oct,nov,nov,dec.

1972: jan,feb,mar,apr,maj,jun,jul,aug,sept,nov,dec.

1957: maj,jun,oct,dec.

1963: aug,sep,oct,nov,dec.

1964: jan,aug,nov,dec*.

1971: jan,feb,mar,maj,jun,jul,aug,aug,sep,nov,dec.

1973: jan,maj.

Air Trails:

1954: jan^,feb^,mar^,á 15:-may,jul,nov á 25:-

1955: apr,may, á 25:-

1956: apr.á 20:-

Modellflygbladet: á 20:-

1958: 1, 2, 3 1959: 2, 3, 4

1960: 1, 2, 3, 4 1961: 1, 2, 3

Aeromodeller:

kompl. årg. 1972, 1973, 1974, 1975, 1976, 1980, 1982 per årg =

100:- kompl. årg. 1983, 1984, 1988, 1989 per årg = 120:-

1966: sep*. = 5:-

1969: sep,okt,nov,dec. = 10:-/st

1971: mar,apr,maj,jun,jul,aug,sep,okt,nov,dec. = 10:-/st

1977: jan,feb,mar,apr,jun,jul,aug,sep,okt,nov,dec. = 10:-/st

1978: jan,feb,mar,apr,maj,jun,jul,sep,okt,nov,dec = 10:-/st

1979: feb,apr,maj,jun,jun,jul,aug,sep, oct,nov,dec. 10:-/st

1980: jan. = 10:-/st

1981: jan,feb,mar,apr,may,jul,aug,nov,dec. 10:-/st

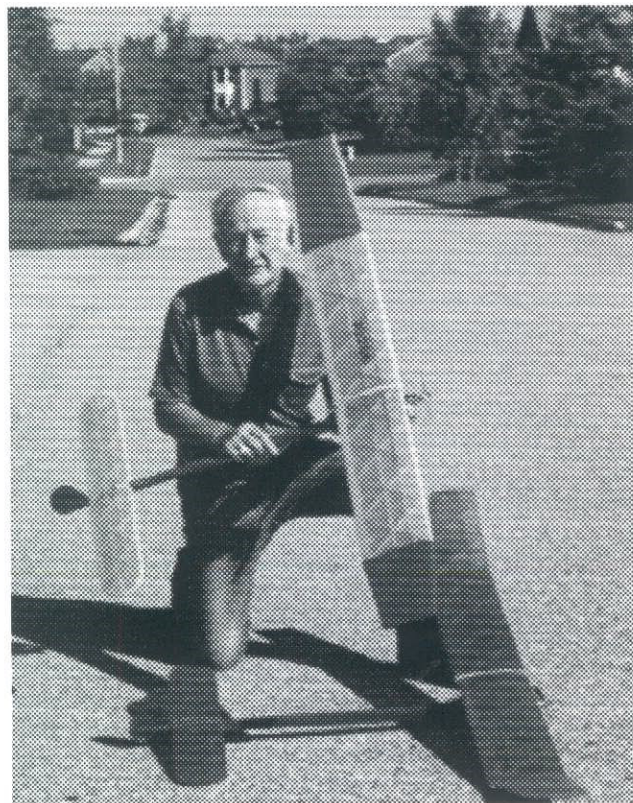
1985: jan,feb,mar,apr,may aug,sept,oct,nov,dec. 15 :-/ st

1986: jan,feb,mar,apr,maj,jun,aug,sept,oct,nov,dec. = 15:-/st

1987: feb,maj,okt,nov. 15:-/st

1990: jan,feb,apr,maj,jun,jul,aug,sep,okt,nov,dec. = 15:-/ st

Worldwide Postal Contest 1999



Jim Moseley med modeller

Jim Moseley i Canada under flera år hållit trådarna i denna internationella posttävling.

1999 deltog Kurt Sandberg och Sten Persson tillsammans med tävlande från hela världen.

Klasserna hgar blivit fler och fler med åren.

Förra året vann Mike Thomas, Canada 20" Vintage/OT med en "Strato Baby" sammanlagd tid blev 1085 sek.

30" Vintage/OT med 27 deltagare vanns likaledes av Mike Thomas med modellen "Skokie" med slutresultatet 1638 sek, i denna klass deltog Sten Persson med sin "Cleo" och blev 4:a på tiden 720 sek.

Den största gummimotorklassen var 42" Vintage/OT (men med få deltagare!). Roy Tiller från UK vann med en Senator på sammanlagda tiden 1140 sek.

P30 Rubber hade 16 deltagare, där vann Dave Sechrist, USA på tiden 1688 sek.

1933 Lanzo Cabin hade 7 deltagare och vanns - javisst! av Mike Thomas på 843 sek.

Small Vintage Glider innebar en seger för Kurt Sandberg som med sin "HW-44" flög 3x 90 sek + 120+150+180+210 totalt 930. Fyra amn deltog.

Large Vintage Glider hade 13 deltagare och där segrade Dave Dent från UK med en "Lulu".

Catapult Glider - Open vanns av en "kändis" i HKG-klassen - Lee Hines. Modell "Coppercat".

Catapult Glider - Vintage vanns med en känd modell "Polly B" segrade Dick Peterson, USA.

SÖ = Sven Östlund, N.Järvstavägen 104
804 29 Gävle.

22

OLDTIMER

1944	Optimal	Olle Bergendahl	1380	SOL
1944	Optimus	Malte Mårtensson	1440	SOL
1939	Record Glider	K.L.Stotter	1440	SOL
1947	Segel-Scout	Sigurd Isacson	1450	AA
1944	Sincadus II	R.Löwen-Åberg	1500	SOL
1947	Skyway	I.Sjöberg	1470	SOL
1942	Strato	Gunnar Persson	1500	GW
1946	Suomi	Mogens Erdrup	1400	AA
1947	SV-H1	Sv.Herborg-Grig	1500	AA
1945	Taifun	S.E.Truedsson	1360	GW
1945	Uppåt	R.Löwen Åberg	1500	SOL

S3

1944	Balder	R.BananenAndersson	1800	SOL
1943	Caesar	Sture Kirchhoff	2100	SOL
1942	Camilla	Arne Blomgren	2180	SOL
1945	Carloca	Sven-Olov Sundberg	1630	SOL
1946	Charlie	Sven Olov Sundberg	1700	SOL
1947	Condor 72	Cleveland	1800	SOL
1930	Der Grosse Winkler	Horst Winkler	1696	SOL
1948	Diktator	Markku Tähkäpää	2600	AA
1946	Diogenes	Kurt Rechnagel	2250	SOL
1945	Donald Duck	Oscar Vang	1540	AA
1944	Draken	Curt Jansson Odelstad	1800	ÖG
1941	Enten-Segelflug, anka	O.Michalicka	1950	SOL
1935	Erwa 8, fl.vinge	H.Kirschke	2000	SOL
1943	ESSO	Arnold Degen	1900	SOL
1937	Falke R-5	Beerlage-Michalik	1750	SOL
1946	Fillons Glider	Emanuel Fillon	2800	SOL
1944	Finnkamp-44	Ove Meissner	1900	SOL
1948	F.J.-2a	Sven Wiel Bang	1713	SOL
1940	F-J-6	Sven Wiel Bang	2330	SOL
1943	Flamingo	Jfr Condor 72	2100	SOL
1941	Geakt 5	(Övarforst)	1650	SOL
1935	Grunau II	K.Müller	1600	SOL
1935	Hast	Harald Störbeck	2100	SOL
1945	Holger Danske	Hans Klöve- Lassen	1850	SOL
1939	I-APE-2	Arturo Pelloni	1700	SOL
1944	Jelmoll	J.Meier	1780	SOL
1941	Kranich	Sven Hjælmerus	1800	AA
1947	Master (1)	Sture Sandberg	1680	SOL
1945	Meteor	Juha Jernwall	1800	SOL
1945	Meteor 20	Juha Jernwall	1800	SÖ
1946	Meteor 21	Juha Jernwall	1840	SÖ
1943	Milki	Pentti Alanne	1800	AA
1945	Monira	Stig Lewin	1800	SOL
1942	Monsun	Ch.Birch-Jensen	1730	GW
1948	MT 13	Markku Tähkäpää	2060	AA
1945	Oden	R.Bananen Andersson	1550	AA
1947	Peking	Rune Termik-Johan	1750	SOL
1946	Peking 43	Rune Termik-Johan	1750	ÖG
1940	Pilot 4"	Arnold Degen	2250	SOL
1935	Pluto	K.Fiensted-Jensen	1860	GW
1937	S.F. 19	Knud Fl.Jensen	1950	SOL
1946	S2:a	Curt Odelstad	2045	SOL
1937	Schwanzlos, fl. vinge	Polzin	1600	SOL
1935	Segelflug KS-S3, fl.v.	K.Schmidtberg	1840	SOL
1942	SHELL 3	Arnold Degen	1636	SOL
1944	Siko	Ulf Christersson	1800	SOL
1943	Silbermöwe, fl.v.	H.Wechler	1510	SOL
1947	Sirocco	Haglund	1660	SOL
1937	Strolch	H.Kirschke	1840	SOL
1948	Super Condor 84	Cleveland	2100	SOL
1945	Termik	Olesen	1645	GW
1945	Tico-Tico	Sture Sandberg	1800	SOL
1945	Tranan	Lars Olof Bergendahl	1520	SOL
1947	Vasama 7	Erkki Toropainen	1800	ÖG
1945	Vråken	(Clas Ohlson)	1720	SOL
1944	Ölhunden	J.S.Petersen	2000	SOL

Sint

xxx = modellen även kan tävla i klass S2

xx = modellen även kan tävla i klass S3

1950	AKM II Stratos	AKM-medlemmar	1500	GW
1952	AKM-3 Stratos	Rolf Hagel	1605	GW
1953	Aurikel	Hans Hansen	1650	LLN
1950	Balder	R.BananenAndersson	1670	AA
1950	Bejo	Bengt Johansson	1580	SOL
1950	Chief	Bill Dean	1620	SOL
1948	Diktatorxx	Markku Tähkäpää	2600	AA
1948	F.J.-2ax	Sven Wiel Bang	1713	SOL
1953	Graz	R.BananenAndersson	1630	AA
1950	Ingegerd	Gunnar Kalén	1650	AA
1950	Kondor	Ragnar Odenman	1610	SOL
1949	Kubiken	Lennart Andersson	2000	AA
1948	M T 13x	Markku Tähkäpää	2060	AA
1947	Master (1)xx	Sture Sandberg	1680	SOL
1950	Master (2)	Sture Sandberg	1620	SOL
1951	Mjölnir	R.BananenAndersson	1620	AA
1950	MT 13	Markku Tähkäpää	2060	AA
1947	Pekingx	Rune Termik Johan	1750	SOL
1952	Schwalbe	K.-D.Horn	1554	SOL
1953	Segel-Scout	Sigurd Isacson	1450	AA
1953	Seraph	D.C.Butler		SOL
1950	Sint-modell	Curt Odelstad	1600	ÖG
1953	Sint-Special	R.BananenAndersson	1700	AA
1947	Skywayxxx	I.Sjöberg	1470	SOL
1953	Spjutet	Yngve Ekberg	1800	SOL
1949	Sunnanvind 6 ft	Wisbey	1800	SOL
1953	Superb	R.BananenAndersson	1630	AA
1953	Suomi	Mogen Erdrup	1400	AA
1953	Termik	Jørgensen/Olesen	1645	GW
1950	Toothpick	Oskar Czepa	1700	SOL
1952	Urubu	Max Hacklingen	1780	AA
1950	V.M.2:an	Ragnar Odenman	1620	SOL
1947	Vasama 7x	Erkki Toropainen	1800	ÖG
1953	Victory	Hans Hansen	1680	SOL
1950	Viking	Ragnar Odenman	1610	AA
1952	VM-vinnaren	Bora Gunic	1680	LLN
1950	VM-vinnaren	Stjepan Bernfest	1540	LLN

A2

1968	68-M-2	Harald Andersen	1830	SOL
1958	Aquila	H.Thomann	2000	SOL
1963	Ce Ce III	Coofey-Campos	2145	SOL
1959	Continental	G.Ritz	2120	SOL
1968	Harbinger	N.Ingersoll	2060	SOL
1955	Int.segelmodell	Örjan Gahrn	2020	SOL
1969	Kuha	Seppo Niemelä	1760	SOL
1969	Lively Lady	Elton Drew	2080	SOL
1960	Nimbus	Bror Elmar		SOL
1955	Nordic	Terje Larsson	1880	GW
	Nova	Jim Baguley	78"	SOL
1960	Pjerrri 83	Borge Hansen	1800	SOL
1956	Rekorder	Janes Zoran		LLN
1957	Sint	Jan Hafström		SOL
1955	Skymaster	Hans Hansen	1700	GW
1960	Skymaster 2	Hansen/Åkesson	1690	GW
1969	Sniff-Sniff	E.Scotts	2025	SOL
1954	Spinne	Rudolf Lindner	1900	LLN
1960	Stratos	Rolf Hagel	1913	GW
1960	Svarta Malin	Ingvar Sares	1940	SOL
1963	Teolinda	Sven-Olov Linden	1900	SOL
1965	Unic	(DMI)	1480	SOL
1968	Zamba III	Emilio Romero		SOL

Modellflygmuseum på Wasserkuppe

Då Vailet och jag i slutet av mars reste till Tyskland och Schweiz passade vi på att besöka Wasserkuppe, berget mitt i Tyskland där segelflyget har sin vagg. På 950 m höjd ligger Deutsche Segelflugschule och Deutsche Segelflugmuseum. Snön låg ännu i höga drivor på skuggsidorna, men det gick lätt att vandra runt höjden till "Flieger Denkmal" och tillbaka till parkeringen, där museet ligger.

I den vackra byggnaden, med ett välvt tak å la Törebodabågar finns många historiska segelflygplan bl.a. mitt favoritplan "Minimoa". Just i år pågår en specialutställning till 100 års-minnet av Wolf Hirth. I foajén har man nu inrett början till det modellflygmuseum som skall byggas i en särskild byggnad intill segelflygmuseet. Just nu kan man se en hel mängd klassiska modeller från 30-talet i klätt eller oklätt tillstånd. T.ex. segelmodellerna

"Der Grosse Winkler", "Baby", "Hast", motor-modeller som "Hummel" och "Miss America".

En mycket stor modellmotorsamling finns utställda bl.a. "Eisfeld" och "Felgiebel"-motorer från 1940-talet.

/SOL



"Der Grosse Winkler" (Obs! modellen är utrustad med radio-styrning!)



Gustav Eisfeld på bild och motorer av hans konstruktion.



ANDERSON'S BLUE BOOK

Här är en bok som modellmotorsamlaren måste ha! Frank Anderson i USA har utgivit sin andra upplaga av katalogen över modellmotorer.

På 202 sidor beskrivs 1400 amerikanska och canadensiska modellmotorer. 670 motorer är avbildade, mer än 540 korsreferenser gives. 1350 motorer är prissatta. Två prisklasser angives: 1) Very Good och 2) Excellent. Motorer i sämre kondition får man själv sätta sitt pris på!

Brown J:r anses av många vara "Motor Nr 1". Den började tillverkas och säljas 1932 och gick ut i stor mängd. Just tillgången på denna motor gör att priset inte är så högt (\$200). Dessutom har viss nytillverkning skett av denna och flera andra motorer vilket påverkat priserna. De mer sällsynta motorerna springer däremot upp i priser på ett eller flera tusen dollars! En 4-cyl. "Elf Four" värderas till \$3200. Loutrelmotorer från 1931

och 1933 är så sällsynta att katalogen ej anger något pris. En Dooling 61 från 1947 betingar \$900 medan en McCoy "Red Head" 0.607 från samma år kostar \$325.

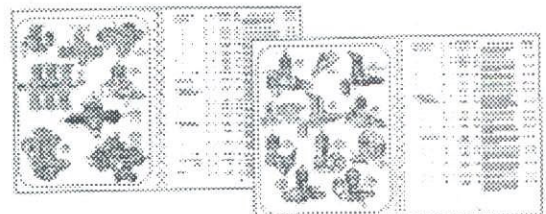
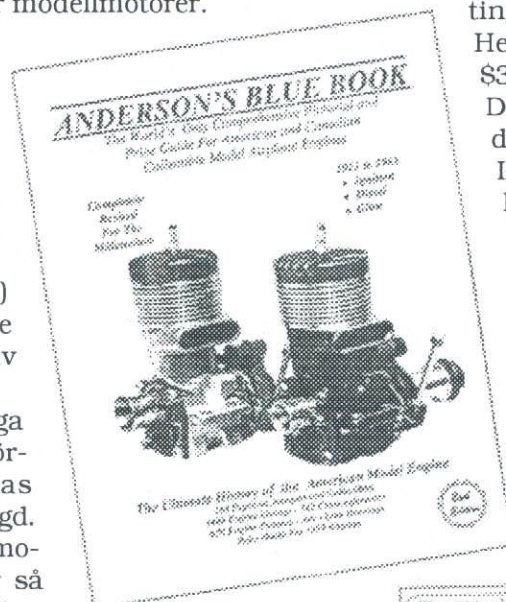
De mindre motorerna 1/8A och mindre har en egen avdelning. (Kors! Inte visste jag att min lilla Cox Tee Dee .010 var värd \$90!).

"Anderson's Blue Book" kan beställas direkt från Frank Anderson, 753 Hunan St. N.E., Palm Bay, FL 32907-1604.

Priset är just nu \$36.95 + \$10.00 för porto och exp. Sänd check utställd på Frank Anderson.

(Kontanter i rekbrev blir billigare än bankens postcheck-120 kr!)

/ SOL



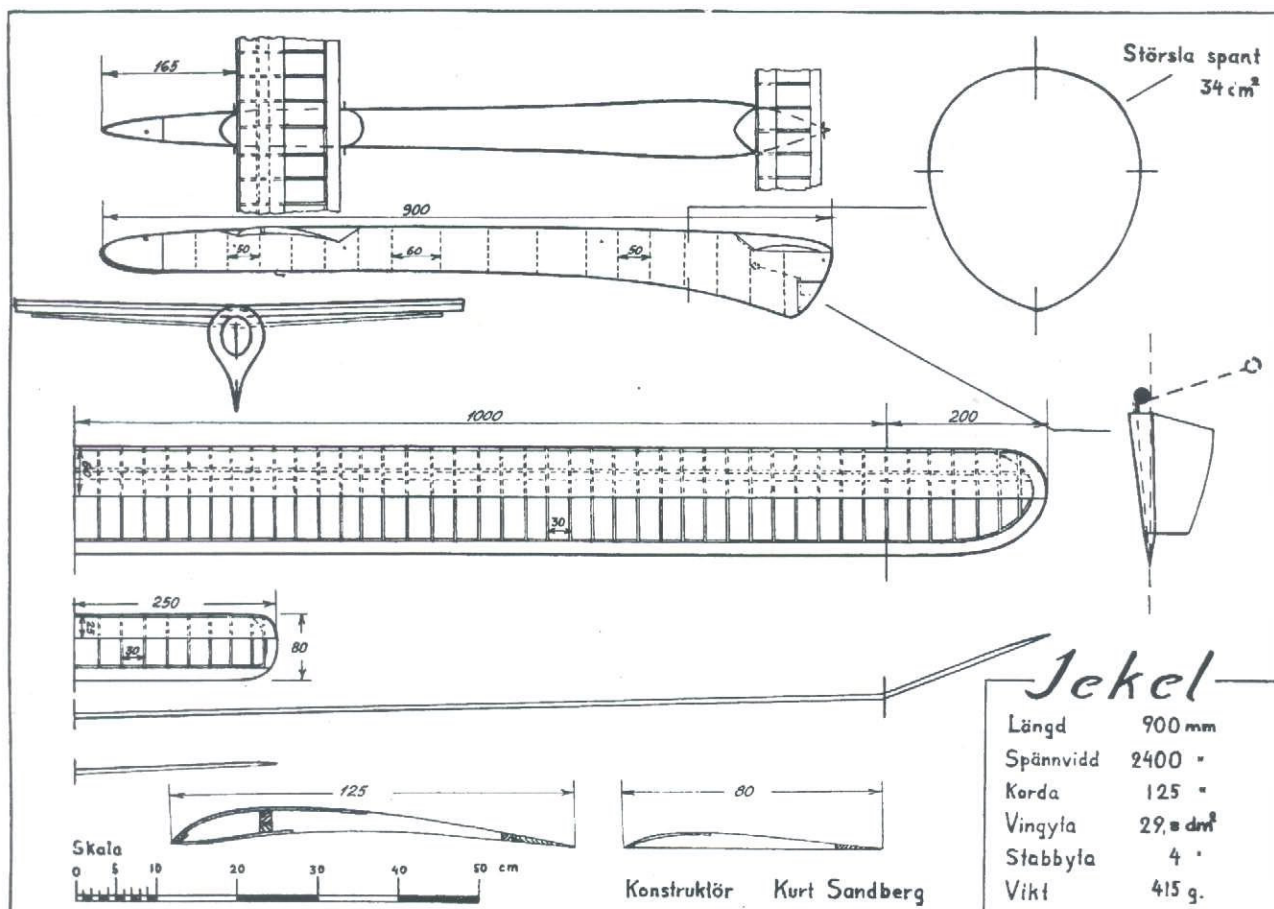
Medlemsmatrikel

Nedanstående medlemsmatrikel kan innehålla några felaktigheter. Detta beror på att SMOS medlemsmatrikel raderades av kassören, och nu har SOL och Sofia gjort ett fantastiskt arbete att försöka rekonstruera den manuellt. Eftersom vi inte har haft tillgång till några inbetalningsaviser som kan styrka riktigheten, så är vi tacksamma om ni som har betalt medlemsavgift men inte finns upptagna i listan hör av er till Sofia så att vi kan rätta till och komplettera matrikeln.

Det är beklagligt att detta har inträffat, men vi i styrelsen ska göra vad vi kan för att bringa klarhet i medlemssituationen, så att alla medlemmar kan få den service de har rätt till.

Gunnar Wivardsson

Ahlin, Inge	Swederusgatan 11	733 33 Sala	0224-135 20
Ahlman, Bengt	Kolhingsvägen 3	620 23 Bergvik	0270-42 40 30
Ahremark, Carl-Gustav	Box 30	260 83 Vejbystrand	0431-564 76
Andersson, Carl-Eric	Skogsvägen 26	531 55 Lidköping	
Andersson, Jan-Erik	Hjälmgatan 25	260 70 Ljungbyhed	0435-411 88
Andersson, Kerstin	Svedjevägen 45	181 47 Lidköping	08-765 87 05
Andersson, Lennart	Hästhagevägen 6	696 74 Hammar	
Andersson, Arne	Bagaregatan 24 B	611 31 Nyköping	0155-28 68 52
Andersson, Bertil	Kavlegränd 3D	16341 Spånga	08-760 23 60
Andersson, Bertil	Ranbergsgatan 49	212 30 Malmö	040-49 97 90
Andersson, Lennart	Bragevägen 5	136 46 Haringe	08-777 09 10
Andersson, Rune	Svedjevägen 45	181 47 Lidköping	08-765 87 05
Andersson, Tycho	Karlfeldts väg 6	245 32 Staffanstorp	046-25 31 66
Andreasson, Lars	Bentzels väg 38	443 51 Lerum	0302-711 59
André, Folke	Skonertgatan 6 A	426 74 V:a Frölunda	031-29 39 08
Antonsen, Svein	Isgrenavägen 10 C	740 22 Bällinge	018-35 59 44
Aronson, Göran	Finnströms väg 8	548 32 Hova	
Astervik, Magnus	Södermannagatan 42	116 40 Stockholm	
Astervik, Rolf	N.Kungsgatan 39	803 23 Gävle	026-18 64 27



Aurér, Gösta	Allégatan 27 D	247 31 Södra Sandby	046-586 97	Ekeröth, Börje	Box 173	575 22 Eksjö	0381-139 41
Axelsson, Lennart	Mörbyhöjden 20. 4 tr	182 32 Danderyd	08-755 48 79	Ekström, Karl-Erik	Flöjtvägen 16 A	224 68 Lund	046-11 57 73
Bagge, Johan	Lokegatan 24	602 36 Norrköping	011-36 52 49	Elofsson, Kjell Åke	Gäregatan 10	543 30 Tibro	0504- 145 10
Barré, Roger	Tennisvägen 36	192 77 Sollentuna		Emilsson, Olle	Tjällmora	703 76 Örebro	019-22 75 57
Beckman, Bertil	Asker Terrasse 69	N-1384 Asker, Norge		Engman, Arne	Lunneldsvägen 29	531 53 Linköping	
Bengtsson, Sven	Bokgatan 9	385 32 Torsås	048-64 84 92	Ericsson, Karl-Anders	Box 2060	871 02 Härnösand	0611-165 00
Bengtsson, Lars	Pl 6205 Östadkulle	441 92 Alingsås		Eriksson, Olle	Gullängsvägen 54	122 45 Enskede	
Berglin, Arne	Kronikesvägen 46 A	831 47 Östersund	063-51 39 06	Eriksson, Bo	Box 178	466 22 Sollebrunn	
Bergwall, Sten	Kittelvägen 12	811 38 Sandviken	026-25 77 53	Eriksson, Lars	Hantverkbacken 18A	811 61 Sandviken	026-27 00 26
Bertilsson, Bill	Torsbovägen 18	567 32 Vaggeryd		Eriksson, Leif	Salvik 1843	870 10 Ålandsbro	
Bertilsson, Seth	Boerydsgatan 16	567 33 Vaggeryd		Eriksson, Stig	V.Jössefors/Lissmyr 14	671 93 Arvika	0570-214 38
Björklund, Per	Fenixvägen 20	182 48 Enebyberg	08-758 14 75	Farm, Jörgen	Polhemsgatan 5	224 60 Lund	046-12 83 02
Blomberg, Olle	Bo	697 91 Pålssboda	0582-440 03	Flodström, Louise	Björnbärstigen 1	444 45 Stenungsund	0303-880302
Blomgren, Sandolf	Holmstigen 9	546 32 Karlsborg		Flodström, Lennart	Björnbärstigen 1	444 45 Stenungsund	0303-880302
Boberg, Jan	Sandby 1194	380 74 Lötorp	0485-233 18	Forsell, Lars Albert	Knut Håkanssons väg 3	515 70 Rydboholm	033-935 93
Bogdanoff, Martti	Rabygatan 70 C	216 13 Malmö	040-16 05 69	Forslund, Esbjörn	Liljalsvägen 36	144 61 Rönninge	08-53251084
Borg, Marja	Bergkullevägen 41	461 55 Trollhättan		Forman, Janne	Gravryvägen 19	791 44 Falun	
Borg, Ronald	Bergkullevägen 41	461 55 Trollhättan	0520-705 30	Fransson, Torbjörn	Box 153	549 04 Moholm	
Borg, Sven-Olov	Fornvägen 16	589 51 Linköping	013-15 30 94	Fredriksson, Lars	Aprikosvägen 18	741 30 Knivsta	
Bostrom, Rut	Berg 1476	870 33 Docksta		Friberg, Arne	Algatan 69	231 42 Trelleborg	0410-132 23
Botström, Sven	Skärvägen 9	685 33 Torsby	0560-133 25	Friberg, Lennart	Nils Holgerssons väg 7	231 38 Trelleborg	
Bovik, Torsten	Varpagan 31	461 53 Trollhättan	0520-742 16	Fridén, Arne	Solbergavägen 19	611 37 Nyköping	
Buö, Finn Olav	Krillsävejen 42	N-1392 Vettre		Gahrn, Örjan	Andebodavägen 367	175 43 Järfälla	08-580 141 42
Börjesson, Ernst	Hovsta, Kårsta ö	705 91 Örebro	019-22 70 22	Gerd, Sven E.	Kapellgatan 12	280 63 Sibohult	044-485 03
Carlén, Bengt-Olof	Gråspannvägen 6	724 70 Västerås		Granberg, Rune	Rödstrugvägen 40B	181 30 Lidköping	
Carlsson, Bertil	Skattegården, Borgunda	520 50 Stenstorp		Gröning, Stig	Harbovägen 14	738 50 Norberg	0223-212 06
Carlsson, Evert	Örtavägen 117	554 58 Jönköping		Gunnarsson, Gerhard	Sjösgräde 1, Pl 2542	310 58 Vessigebo	
Carlsson, Owe	S. Gulsparvsgatan 26 C 6 tr	215 61 Malmö	063-11 59 31	Gustafsson, Lars E.	Damemoragatan 20 III	113 44 Stockholm	08-33 03 32
Carlsson, Carl-Eric	Box 34	831 21 Östersund		Gårdrin, Jörgen	Fullblodsvägen 7	177 59 Järfälla	08-580 330 99
Christensen, Thorvald	Östra Rönneholmsvägen 9A	211 47 Malmö		Hallgren, Bo	Box 30	618 21 Kolmården	
Claesson, Ingvar	Irisgården 15	611 65 Nyköping	0155-21 85 95	Hansen, Arne	Amagerbrogade 295 3 tv	DK-2300 København S	31-511 322
Dahlin, Frank	Gjerager 7	DK-6880 Tårn		Hansén, Ulf	Borganäsvägen 16	784 33 Borlänge	
Dahlqvist, Bertil	Box 122	312 22 Laholm	0430-714 31	Hansson, Lennart	Sigurdsgatan 15	215 66 Malmö	040-19 37 90
Dahlstrand, Freddy	6282 Östadkulle	441 92 Alingsås		Hassing, Niels	Toftegaardsvaenget 316	DK-3480 Fredensborg	48481535
Danielsson, Andrée	Johan Möllares väg 6	238 33 Oxie		Hellström, Kjell	Silvågen 26	135 41 Tyresö	
Daun, Jörgen	Tornstebogatan 24	113 38 Stockholm		Helmbro, Lars	Castorvägen 3	461 59 Trollhättan	
Dillner, Bertil	13410 SE, 43 rd, Pl	Bellevue, WA, 98006 USA		Helmerson, Sverker	Sörgårdsvägen 51	549 31 Tidån	
Edström, Johan	Tegnérsgatan 21	752 26 Uppsala	018-52 14 58	Henriksson, Bengt	Mångatan 27	733 40 Sala	
Edström, Sören	Tegnérsgatan 21	752 26 Uppsala	018-52 14 58	Henriksson, Bertil	Vegagatan 10	733 33 Sala	
Einarsson, Rune	Östermovägen 34	854 62 Sundsvall	060-15 14 25	Herlitz, Peter	Morabergsvägen 12	133 33 Saltsjöbaden	
Eiroff, Carl-Johan	Hamiltons väg 29	302 41 Halmstad	035-369 59	Herlufsen, Frank	Bastugatan 8	693 34 Degerfors	
Ek, Einar	Brännarevägen 5	238 31 Oxie		Hemgren, Göran	Öckerögatan 6A	414 52 Göteborg	031-24 36 72

Hessler, Owe	Vickenvägen 10	175 50 Järfälla	Larsson, Lars	Gendalen 57	466 94 Sollebrunn	0322-421 17
Hildingsson, Kurt	Tallvägen 8	572 33 Oskarshamn	Larsson, Ove	Åkershus 13A	245 37 Staffanstorp	046-23 36 27
Hjerpe, Olof	Bergsvägen 9	543 94 Tibro	Leijon, Gösta	Cypressvägen 54	182 45 Enebyberg	08-768 11 91
Holmberg, Per-Anders	Ombunksvägen 60	139 56 Värmdö	Lennartsson, Bo	Sjömansgatan 3	413 15 Göteborg	0506-520 75
Holmbom, Arvid	Vattjom 2175	864 91 Maffors	Lindén, Lars	Plåtslaganvägen 74	146 36 Tullinge	08-778 39 34
Holmér, Bengt	Villavägen 21	178 33 Ekerö	Lindén, Sven-Olov	Hovstadvägen 15	703 63 Örebro	019-18 21 79
Holmström, Nisse	Kungssportsvägen 14	461 39 Trollhättan	Lindén, Vallet	Hovstadvägen 15	703 63 Örebro	019-18 21 79
Hultgren, Tomas	Svarthangatan 11, 4 tr.	111 29 Stockholm	Lindh, Ove	Båtsmansgatan 6	385 41 Bergkvara	0486-202 21
Håkanson, Siv	Goodtemplarvägen 7	238 41 Oxie	Lindqvist, Bert	Dolomithvägen 46	703 74 Örebro	019-20 20 08
Håkanson, Anders	Goodtemplarvägen 7	238 41 Oxie	Lindqvist, Bengt	Hällsbovägen 57	193 32 Sigtuna	08-592 508 55
Håkansson, Einar	Världensvägen 24	240 36 Stehag	Lindström, Anders	Phragmensvägen 12	703 68 Örebro	
Höglind, Alf	Källarekroken 19	226 47 Lund	Linström, Urban	V.Nobelgatan 8	703 55 Örebro	019-10 40 23
Höglund, Lars-Erik	Floravägen 16	691 36 Karlsoga	Ljunberg, Lars	Linneastigen 6	149 31 Nynäshamn	08-520 186 60
Höglund, Bengt	Ejervägen 36	611 62 Nyköping	Lund, Anna-Lena	Vintergatan 3 B	441 36 Alingsås	
Höglman, Nils	Pl 2266, Höghult 2	451 93 Uddevalla	Lundemo, Carl-Eric	Villagatan 7	731 60 Valskog	
Isacson, Sigurd	Skallbergsvägen 18	310 42 Haverdal	Lutman, Börje	Bragegatan 9	693 34 Degerfors	08-89 88 99
Jagesten, Ingemar	Ekvägen 3	518 42 Sjömarken	Magnusson, Gunnar	Viveka Trollen gränd 8	165 54 Hässelby	519-822-9582
Johansson, Bengt-Åke	Sofagatan 12	662 37 Åmål	Mann, Peter M.	36 Sydenham Str. Guelph	Ontario N1H 2W4, Can	0411-470 70
Johansson, Folke	Västergatan 22	544 31 Hjo	Marksten, Ulf	St. Stenshult 1	274 92 Skurup	22105367
Johansson, Lars	Vekagatan 54	544 32 Hjo	Masch, Kjell	Hagaveien 10 C	N-0980 Oslo, Norge	0435-306 26
Johansson, Rune	Källtorpsvägen 13	522 35 Tidholm	Meissner, I.	Lilarydsvägen 6	284 33 Perstorp	0435-306 26
Johansson, Björn	Ankaregränden 1	226 51 Lund	Meissner, Brita	Lilarydsvägen 6	284 33 Perstorp	0435-306 26
Johansson, Nils	Starvägen 14	824 33 Hudiksvall	Meissner, Ove	Lilarydsvägen 6	284 33 Perstorp	0435-306 26
Johansson, Peter	Skogsbacken 12	172 41 Sundbyberg	Möltgen, Peter	Parkvägen 9	777 32 Smedjebacken	
Johansson, Thomas	Ankaregränden 1	226 51 Lund	Nathanson, Thomas	Box 101	430 20 Veddige	0340-600 66
Johansson, Uno	Broddesgatan 5	285 33 Markaryd	Neumann, Fritz	Kjaersvej 73	DK-4220 Korsör	53-572376
Johnson, Bengt	Garagegatan 32	693 35 Degerfors	Nielsen, Hans Fr.	Klemivej 4	DK-8355 Solbjerg	
Jonsson, Evert	Timmermansgatan 29	392 36 Kalmar	Nilsson, Kent	Långgårdsvägen 35	260 91 Förslov	031-42 24 02
Josefsson, Kent	Fyrbyvägen 17	611 94 Nyköping	Nilsson, Per	Linnégatan 23	413 04 Göteborg	060-15 79 36
Josefsson, Thure	Box 126	570 31 Ingatorp	Nilsson, Tore	Vikingavägen 41 C	857 41 Sundsvall	08-754 25 78
Juhl, Frede	Gl.Faergevej 22	DK-6300, Graasten	Nilsson, Åke	Holmbodavägen 59	192 77 Sollentuna	
Järverud, Rolf Millerd	Stora Jonsgatan 1B	827 32 Ljusdal	Nisser, Bo	Slängselvägen 36	811 35 Sandviken	
Jönsson, Kurt	Splutvägen 11	232 51 Akarp	Nothberg, Arne	Blåbärstigen 54	541 33 Skövde	
Kaafeld, Inge	Hellebrekkevejen 1	N-3670 Notodden	Nordlund, Åke	Myrvägen 27	184 38 Åkersberga	
Karlsson, Hans	Västanågatan 38	582 35 Linköping	Nylund, Bo	Harvägen 6	531 57 Lidköping	
Karlsten, Ame	Torkels väg 9	193 40 Sigtuna	Ohlsson, Sven	Nypongången 9	611 57 Nyköping	
Kernell, Stig	Södergatan 4	573 39 Tranås	Olofsson, Lars	Tvärvägen 13 Jung	53592 Kvännum	
Kivling, Åsa	Sidvallsigatan 7	702 16 Örebro	Olsson, Arne	Baskemöllegatan 4 C	214 40 Malmö	
Knudsen, Erik	Amagenvej 66	DK-6900 Skjern	Olsson, L.-G.	Lönngatan 46 A	214 49 Malmö	
Landervik, Sven	Rollos väg 12	291 66 Kristianstad	Olsson, Ejvind	Industrivägen 15 I	135 40 Tyresö	08-712 65 03
Lannérus, Lars	Almgatan 5B	666 31 Bengtsfors	Olsson, Rune	Korsfaranvägen 22	181 40 Lidköping	08-765 77 36
Larsson, Lars-Erik	Ängsvägen 14	826 35 Söderhamm	Palm, Henry	Vårhulta, Åltorp 72 94	732 93 Arboga	

Perdhe, Guy	Giavagatan 7	123 71 Farsta	Sundberg, Holger	Trappstigen 27	79137 Falun	
Peronne, Mario	Via Vai Di Lanzo, 107	00141 - Roma, Italien	Sundin, Rolf	Thulegatan 35 C	852 35 Sundsvall	060-11 51 64
Persson, Göte	Förmansgatan 3B	601 33 Karlskoga	Sundqvist, Roland	Norr Mälarstrand 60	112 35 Stockholm	
Persson, Ingvar	Åspinge, Råset 631	242 95 Hörby	Sundström, Lennart	Kvarttettvägen 10	245 42 Staffanstorps	
Persson, Allan	Box 51	894 03 Moliden	Sundström, Stefan	Villagatan 25	543 33 Tibro	
Persson, Bror	Västra vägen 6A	826 62 Norralla	Sundström, Berth	Ljungvägen 16	791 45 Falun	023-332 70
Persson, Kurt	Soldatvägen 22	291 35 Kristianstad	Sundvall, Leif	Odenvägen 1 B	181 32 Lidingö	08-767 55 73
Persson, Sten	Pålsjökegatan 26	302 30 Halmstad	Sutcliffe, Devon	11 Canterbury St. Karori	Wellington, N.Z.	
Pettersson, Christer	Ådelfors Gård	570 15 Holsbybrunn	Svanestrand, Johan	Högländstorgst 8	161 71 Bromma	08-26 19 41
Pettersson, Kaj	Planetvägen 65	761 64 Norrtälje	Svensson, Christer	Höders väg 4	611 50 Nyköping	
Pettersson, Gunnar	Industrigatan 5	543 31 Tibro	Tedenryd, Rune	Ringbergsgatan 91	212 30 Malmö	040-49 32 16
Pettersson, Karl-Axel	Diskusgatan 72	722 40 Västerås	Thelander, Bengt	Skogssläjrnvägen 19	184 35 Åkersberga	08-540 227 51
Pettersson, Ove	Gångvägen 59	421 46 V.Frölunda	Thulin, Philip	Skogsklockevägen 64	181 57 Lidingö	08-767 78 24
Pettersson, Per-Olof	Box 209	247 25 Södra Sandby	Tolkstam, Lars	Sidvallsgratan 7	702 16 Örebro	019-32 09 52
Pinotti, G.	Idrottsgatan 54	216 16 Malmö	Torgersen, Ole	Lyngvejen 9	N-2830 Raufoss, Norge	
Randsted, Grim	Vebeekvejen 6A	N-1346 Gjetlum, Norge	Tänkäpää, Markku	Isotantie 4	20320 Turku, Finland	
Rasmussen, Poul	Nyvangsvej 25 2 th	DK-4400 Kalundborg	Törnkvist, Birgit	Norrängsvägen 4 B	191 46 Sollentuna	08-35 57 75
Reineck, Roland	Box 132	793 23 Leksand	Törnkvist, Georg	Norrängsvägen 4 B	191 46 Sollentuna	08-35 57 75
Renhorn, Gunnar	Myrstigen 13	910 60 Åsle	Upling, Arne	Klunkhyttan	719 93 Vintrosa	
Roggentin, Åke	Lillåvägen 59 II	128 45 Bagarmossen	Uppgård, Holger	Västerleden 66	745 62 Enköping	
Rosengren, Bengt	Chalet Sonnegg, Dorfmatte	CH-3702 Hondrich, Sch	Wahlqvist, Lennart	Rydsvägen 38 A nb	584 31 Linköping	013-26 14 56
Rågwall, Sven	Uranusgränd 7	302 35 Halmstad	Wallerstedt, Karl-Erik	Björklundsgatan 7	584 22 Linköping	
Salenmark, Ola	Västervindsvägen 4	582 72 Linköping	Vang, Oscar	Fyrreholmen 9	DK-2630 Taastrup	
Sandberg, Kurt	Valigatan 23 A	302 42 Halmstad	Wamberg, Helge	Berg 1476	870 33 Docksta	0660-543 73
Saras, Nils	Burens 3107	771 92 Ludvika	Ward, Sivert	Box 19	590 79 Vreta Kloster	
Schmiterlöw, Hans	Smedstorpssvägen 6, Mogata	614 90 Söderköping	Wendel, Lars	Hedemoravägen 1	738 35 Norberg	
Schröder, Börje	Skarköpsvägen, Marieholm	330 33 Hillerstorp	Wentzel, B.-M.	Baronvägen 8	192 51 Sollentuna	08-35 11 01
Sellman, Anders	Blomsterstigen 25	260 30 Vallåkra	Wentzel, Lars	Baronvägen 8	192 51 Sollentuna	08-35 11 01
Sigurdson, Thomas	Myrvägen 12	903 46 Umeå	Wessel, Peter	1350 Reynolds Ave.,	Suite 114, Irvine	California 92614
Sjöberg, Anders	Kronobergsgatan 18 II	112 33 Stockholm	Wesslén, Gunnar	Söbackevägen 18	444 42 Stenungsund	
Sjöberg, Ginger	Kronobergsgatan 18 II	112 33 Stockholm	Westerblad, Karl-Axel	Alfred Bälgrampares gränd 1	239 35 Skanör	
Sjöblom, Paul	Dragonvägen 8	291 35 Kristianstad	Westfelt, Jan N.	Hägnevägen 13	561 35 Huskvarna	
Skogh, Jörgen	Skogvaktarevägen 12	597 41 Ätridaberg	Westfelt, Hans	Skogsdala 2747	277 31 Kivik	
Spens, Björn	Engelholm	615 93 Valdemarsvik	Widqvist, Ollie	Sadelvägen 11	806 31 Gävle	
Stark, Börje	Ängsholmen	178 93 Drothningholm	Wivardsson, Gunnar	Smeagatan 4	434 36 Kungsbacka	0300-163 79
Stark, Sune	Vallarevägen 15	183 51 Täby	Wivardsson, Sofia	Kvarnvägen 5	864 32 Maffors	060-212 10
Stark, Mona	Vallarevägen 15	183 51 Täby	Åberg, Göran	Lilaleden 107	603 81 Norrköping	011-10 58 49
Stedt, Gunnar	Klovergatan 16	263 36 Högnäs	Ågren, Gunnar	Regngatan 13	754 31 Uppsala	
Stibner, Bengt	Viderupsgatan 29	216 22 Limhamn	Åhman, Bengt	Granvägen 4	570 32 Hältevad	0381-231 15
Strand, Lennart	Välundarundan 17	137 93 Västerhaninge	Åman, Hans	Älgå	671 93 Arvika	0570-250 80
Strömdal, Gisela	Stångby 553	225 93 Lund	Ögren, Torbjörn	Gitarvägen 38	893 30 Blästa	0660-306 13
Strömdal, Kurt	Stångby 553	225 93 Lund	Östlund, Sven	Norra Järstavägen 104	804 29 Gävle	