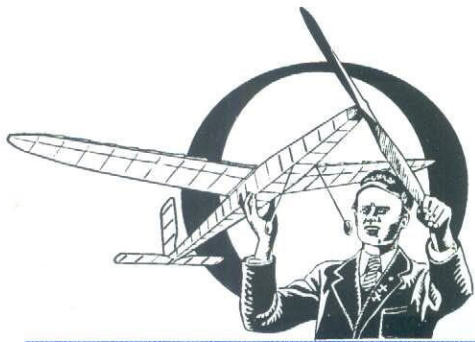




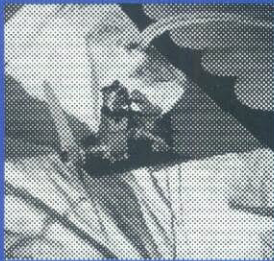
OLDTIMER

SPECIALTIDSKRIFT
FÖR MODELLFLYGARE

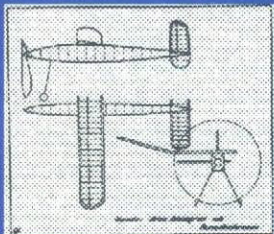
Nr: 3 2001



Sid. 3-7



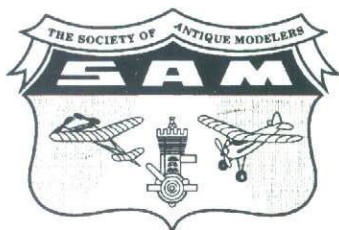
Sid. 3-7



Sid. 27-28



Sid. 16



OT-SM i Friflyg & RC
Ritningar
Modellflygmuseum i USA
Reportage & Referat

401 2851
7/10



OLDTIMER
ORGAN FÖR SVENSKA
MODELLFLYGARES
OLDTIMERSÄLLSKAP

Årg. 30 Nr 3/2001

Red. av detta nummer
Sven-Olov Lindén

Styrelse:

Ordförande:

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

Sekreterare:

Lennart Flodström
Björnbärsstigen 1, 444 45 Stenungsund
Tel. 0303-803 77
lennart.flodstroem@swipnet.se

Kassör:

Per Nilsson
Linnégatan 23, 413 04 Göteborg
Tel. 031-42 24 02

Ledamot RC:

Kjell-Åke Elofsson
Gäregatan 10, 543 30 Tibro
Tel. 0504-145 10
tjolle.e@spray.se

Suppleant:

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

Hedersordförande:

Sven-Olov Lindén

Hedersmedlem:

Bertil Dahlgqvist

Postgiro för SMOS: 88 66 95-6

Medlemsavgift: 140 kr/år
(familjemedlemmar 50:-)

Hemsida:

<http://fly.to/smos>

Tidningskommitte:

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

För bidrag till detta nummer
tackar red.

Bo Lennartsson, Kjell-Åke Elofsson,
Arne Nohlborg, Gösta Leijon, Markku
Tähkäpää, Anders Håkansson och
Anders Sjöberg



Ordföranden har ordet

Så har vi lagt ännu ett verksamhetsår till historien. Vi har en stabil ekonomi att stå på och medlemstillväxten är god. Vi har just passerat 300-gränsen! Det är glädjande att så många visar ett aktivt intresse för vår verksamhet. Ändå tror jag att vi är ganska okända! Vi har tagit fram en ny informationsfolder som ska användas vid mässor, utställningar, delas ut vid tävlingar mm. Vi tror att det finns en stor skara potentiella medlemmar runt om i landet. Vågar vi sikta på 350-strecket inom 2 år?

Det viktigaste är dock inte antalet medlemmar, utan att vi kan bedriva en positiv verksamhet. Vi vill att det ska flygas med oldtimermodeller! Det finns så många fina konstruktioner att bygga! Jag vill utmana er att leta upp något som inte tidigare har visats upp på våra tävlingar och att komma med en sådan modell till nästa års evenemang! Vi vill ha en stor bredd i modellutbudet. Det gör våra träffar ännu mera intressanta!

Gunnar Wivardsson

Omslagsbilderna:

Modellen på huvubilden är konstruerad av Gunnar Magnusson, Modellflygklubben Vingarna, Stockholm. Fotot är taget på Gustavsviks flygfält vid Örebro vid Nordiska Mästerskapen 1939. Örjan Gahm har mätt upp Gunnars bevarade originalmodell och gjort en ritning.

Till vänster (uppiifrån): Lön för mödan! Sten Persson tog sin första in-teckning i vandringspriset i klass D = Wakefield.

Sören Edströms "HU 10 c", med vilken han vann F-Klassisk. Motorn är en Arne Hende-kopia av "Dyno 1".

"Tempo" konstruerad av Arne Blomgren och Rune Andersson

Koncentration vid tävlingen i Bällefors.

OLDTIMER-SM 2001



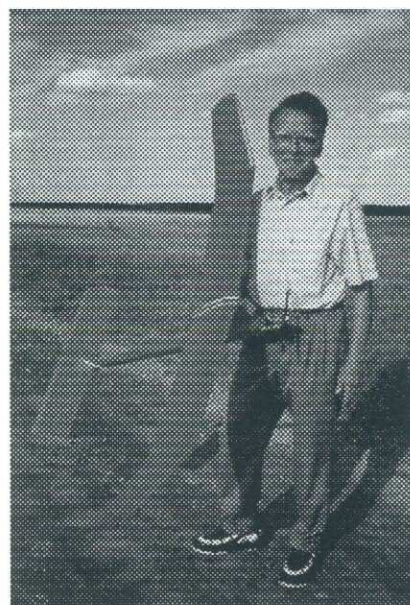
Ingvar Persson visade upp sitt senaste bygge - T.R. Quermans Wakefield. Obs! Spanten i kroppen går i spiralform, byggs på en "läst" och "klyvs" när alla longeronger utom de överst och underst är på plats. Sen limmas halvorna ihop och de två listerna limmas på! Se Fr.Zaics årsbok 1951-52!

Redan i juni fick vi en påminnelse om att nu är det dags att göra i ordning modellerna, då inbjudan kom från Kurt och Lennart. För många är ju OTSM årets höjdpunkt (sic) och ett års väntan och förberedelser skall äntligen få sitt utlopp!

Hur ska vädret bli i år? Ska jag hinna flyga alla modeller jag vill? Kommer han och han och hon? Lite koll per telefon åt olika håll. Jodå, visst kommer jag! Så kommer man till Rinkaby och finner att inkvartering är som vanligt i barack nr – och där finns han och han och hon, men inte han och inte han heller? Vad har hänt?

En hälsning från kamraterna på årsmötet riktades till de vänner som av olika orsaker inte kunde ställa upp; Sigurd, Arne Berglin, Sven Botström, Örjan Gahm (som ändå kom sista dagen för att hjälpa Markku), Carl-Johan, Bengt Rosengren, Arne Hansen och Fritz Neuman. - Vem har jag glömt av alla dem som var med förra året? - Givetvis tänkte vi också på Bertil Dahlqvist, Karl-Axel Pettersson, Johan Bagge, Gunnar Stedt, Uno Johansson - ja, alla våra vänner.

Fredagskvällen ingick med vackert väder. Samling skedde på den vanliga genomfartsvägen. Då vinden var svag och termiken i avtagande bestämdes maxtiden till 3 minuter. Snart hördes starkare och svagare motorljud. Provflygningar med F-kärror av varierande ålder och storlek tog sin början. Rolf Astervik hade redan "avverkat" sin nya "Amazoom" och koncentrerade sig på att hjälpa sonen Magnus. I år gick allt som på räls och Magnus presterade 3 x max till en förstaplats! Sten Persson fick finna sig i att bli detroniserad mästare! S.-O.Borg hade detta år turen med sig i så måtto att han fick sin modell - "Crescendo" med sig hem och turen gav honom också en bronspeng!



Sven-Olov Borg fick en bronsplakett med "Crescendo" i F-Nostalgi.

I F-Klassisk var Sören Edström ivrigt upptagen med att hinna flyga två modeller. Lilla "Brooklyn Dodger" med en "Mills .75" och en "HU 10c" -med en Arne Hendekopia av "Dyno 1"- uj,uj en dyrbar juvel sattes på spel, men det bar ända fram med goda flygningar. Det hade varit roligt att få se mer av Frank Dahllins "Wedgy", nåja, den är rolig att se på även då den inte flyger!

I Sigurds frånvaro blev striden inte lika hård som annars i klass "Twin pusher". Georg Törnkvst och Ove Larsson flög båda sina välkända "Manulkin" medan Gunnar Wivardsson "fyllde ut" prislistan med en liten "AM 41".



Magnus Astervik provkör motorn och pappa Rolf har koll på motortiden.

Klass F-klassisk (5 anmällda max.tid 180)						
Plac.	Namn	Modell	1:a	2:a	3:e	Total
1	Sören Edström	HU 10c	150	180	150	480
2	Gunnar Ågren	HU 10c	90	114	82	286
3	Sören Edström	Brooklyn Dodger	75	9	155	239
4	Frank Dahlin	Wedgy	25			25

Klass F-nostalgi (8 anmällda max.tid 180)						
1	Magnus Astervik	Creep	180	180	180	540
2	Sten Person	Hi-Fli	180	178	113	471
3	Sven-Olov Borg	Crescendo	139	180	151	470
4	Gunnar Ågren	Night Train	180	74	74	328
5	Tycho Andersson	Hail Shot	84	67	69	220
6	Hans Karlsson	Small Talk	46	55	56	157

Klass Twin Pusher (3 anmällda max.tid 180)						
1	Georg Törnkvist	Manulkin	79	116	109	304
2	Ove Larsson	Manulkin	68	76	56	200
3	Gunnar Wivardsson	AM -41	15	35	38	88



Bilder på denna sida:

Överst tb: "Gurra" Ågren med "HU 10c". Motor - "Komet" från Västerås.

Därunder: Hans Karlsson flög många klasser. Här i klass F-Nostalgi med "Small Talk".

Ovan: Sören Edström flög två F-kärror. Här lilla "Brooklyn Dodger" med en Mills .75.

På omslaget: Sörens andra modell "HU 10 c", med vilken han vann F-Klassisk.

Motorn är en Arne Hende-kopia av "Dyno 1".

Nedan: Ordföranden Gunnar Wivardsson startar sin lilla Twin Pusber "AM 41"



Lördag 18 aug.

Lördagen visade upp ett alldeles strålande väder, mycket lämpat för modellflygning!

Efter kort briefing då tävlingsledningen med Lennart Hansson och Kurt Sandberg gav oss de nödvändiga instruktionerna tog trimningar och så småningom tävlingsstarter vid.

Segelmodellerna startades denna dag med 50 m lina. Klasserna var S1 och A/2. Givetvis var det en fördel för de tävlande att slippa ändra linor eller byta vinsch för varje start.

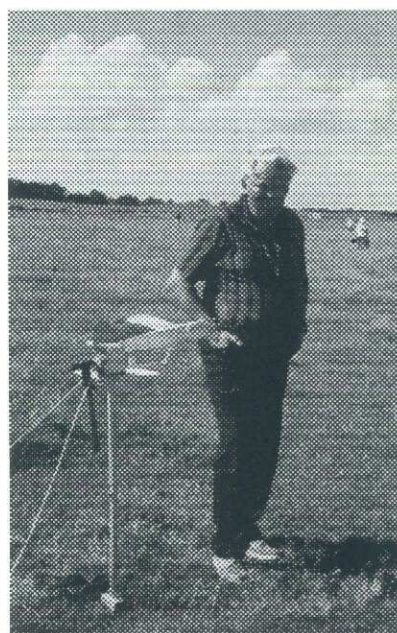
2 minuter kan ju tyckas lite för högvärdiga A/2or - men det blev bara två modeller i fly-off! Att Rolf Astervik kunde slå mästarebyggaren Markku Thäkäpää från Finland var en överraskning. Rolf visade nu att han kan hantera alla slag av friflygmodeller!

I B-klassen blev det fly-off mellan Anders Håkanson, Lennart Hansson och Anders Sjöberg. Givetvis blev det en modell med dubbla gummimotorer som vann.



Till vänster: Frank Dahlin, Danmark
med sin "Wedgy".

Nedan: Bengt Stübner väntar på assistans.
Visst är det bekvämt med ett stativ för
uppdragning!
Modellen är "Flying Aces Moth".



Klass A2		12 anmälda	max.tid 120			Total	Fly-off
Plac.	Namn	Modell	1:a	2:a	3:e		
1	Rolf Astervik	Nebula	120	120	120	360	87
2	Markku Tähtkäpää	U 5	120	120	120	360	85
3	Sven Landervik	Skymaster	120	120	104	344	
4	Lars Larsson	Snäll 2 1968	120	94	120	334	
5	Sven-Olov Borg	Stratos	120	120	93	333	
5	Rune Tedenryd	Stratos	93	120	120	333	
7	Tycho Andersson	Stratos	67	120	120	307	
8	Hans Nielsen	HN 24 Chris-56	120	86	68	274	
9	Frede Juhl	FJ 63 -Ple 1963	107	94	62	263	
10	Rune Tedenryd	Skymaster	120	82	60	262	
11	Tycho Andersson	Skymaster	52	97	83	232	
12	Bengt Åman	Skymaster	80	60	57	197	

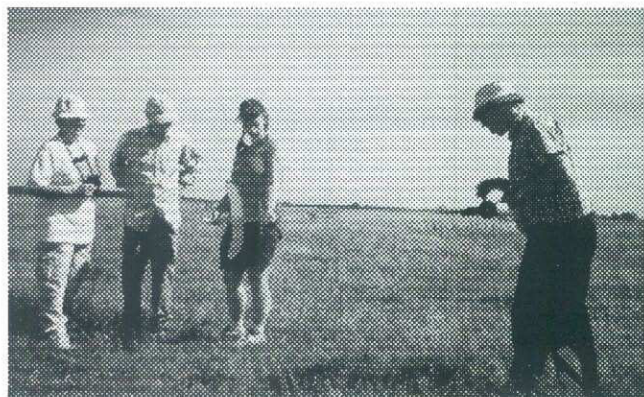
"Den Gamle" var givetvis värst med 200 sek i omflygningen - Anders sålde f.ö. gummiband av FAI:s senaste "batch" av TAN II. Han påstod sig ha använt samma snoddar i alla fyra starterna och det var bevis nog för att det var fin kvalitet på gummit! Lennarts "Clipper" kunde givetvis inte mäta sig med Landegren-modellerna, men han "roffade" åt sig Truedsson-pokalen genom de fina flygningarna!

Klass B hade det till antalet flest anmälda modeller -inte mindre än 27 stycken! Roligt var att se gamle mästaren Sune Stark köra iväg sin "Tip Top VI" med mängder av gummisnodd! Raketstart kan man kalla hans första flygning! Betydligt stillsammare flög Hans Karlssons stavmodell av Harald Martins konstruktion från boken "Modellplansflygning" år 1921. Här var det pianotrådar och stag åt alla håll! Roligt att Hans bygger modeller att flyga med utan att jaga förstaplaceringar!

Arne Andersson flög bort sin "B B 18 Spec." - en G1:a av "vingen" Bengt Bergvalls konstruktion från år 1947. Det var fler som satte bort sina modeller denna dag. Protokollets ensamma "120" berättar om att det nog var orsaken! Det är glädjande att yngre modellflygare kommer med och flyger "Oldtimer", t.ex. Nicklas Carlsson, som med sin "Victory" - en "Korda" i halv skala.

Åsa Tolkstam hann även i år med att flyga sin "Cleo" mellan matningarna av barn nr 2 - lilla Fanny fann sig väl tillrätta med att bli omhändertagen av "tant Vailet" medan far och mor sprang omkring på fältet! A-klassens små modeller är knepigare att trimma till goda och säkra flygningar. Ibland är det mindre än en minut i protokollet ibland blir det max! Nu kunde Lars Tolkstam visa att han är en mästare på småmodeller. En "oväxlad" "Trim" med en mängd snodd är hans recept. På det sättet satte han kugghjulade modeller på plats! Att även en liten "Tummeliten" går att flyga med visade André Danielsson som fick ihop över 3 min. Sammanlagd tid!

Prisutdelning skedde efter middagen i matsalen. Lennart och Kurt delade ut plaketter och vandringpriser - även till varandra! Hur hinner dom att både tävla och att vara tävlingsledare?



Klass A (19 anmälda)		max.tid 120)				
Plac.	Namn	Modell	1:a	2:a	3:e	Total
1	Lars Tolkstam	Trim II	94	108	117	319
2	Gunnar Wivardsson	Whipit Quick	72	81	112	265
3	Anders Sjöberg	FIB	61	80	120	261
4	Helge Wannberg	Hewa M1	85	85	78	248
5	Thomas Johansson	Whipit Quick	90	69	83	242
6	Thomas Johansson	Trumf	65	100	69	234
6	Germund Wardenius	TI-39	78	104	52	234
8	Thure Josefsson	TI-39	120	97	3	220
9	Hans Karlsson	Trim II	55	97	64	216
10	Georg Törnkvist	FIB	120	7	90	217
11	André Danielsson	Tummeliten	74	53	62	189
12	Arne Andersson	Whipit Quick	36	63	37	136
13	Lennart Hansson	Roggentin -39	40	86		126
14	Thure Josefsson	FIB	42	49		91
15	Sven-Olov Lindén	Trim II	50			50
16	Kent Josefsson	TI-39	36			36

Ovan t.v.: Lars Tolkstam laddar in alla varven på "Trim" medan Åsa håller i och Karin och Lars Ljungberg övervakar.

Ovan t.h.: Lön för mödan! Lars Tokstam tar emot guldplaketten av Kurt Sandberg. Lennart Hansson kollar protokollet. Vandringspriset i klass A väntar på den nye innehavaren!

Nedan: Hans Nielsen hjälper Frede Jubl med start av ankan.

Klass B. (27 anmälda)		max.tid 120)					
Plac.	Namn	Modell	1:a	2:a	3:e	Total	Fly off
1	Anders Håkansson	Landegren Krax	120	120	120	360	200
2	Anders Sjöberg	Landegren Krax	120	120	120	360	162
3	Lennart Hansson	Clipper	120	120	120	360	87
4	Sten Persson	Intern.75:a	119	120	120	359	
5	Anders Håkansson	Västanvind	113	120	120	353	
6	Thomas Johansson	High Climber	117	115	120	352	
7	Åsa Tolkstam	Cleo	107	120	120	347	
8	Ginger Sjöberg	Termik III	120	106	120	346	
9	Ginger Sjöberg	Västanvind	120	104	120	344	
10	Kurt Strömdahl	Clipper	120	120	81	321	
11	Lars Ljungberg	Postis G1	88	120	95	303	
12	Sten Persson	Clipper	93	120	89	302	
13	Birgit Törnkvist	Fl.Aces Moth	69	88	120	277	
14	Sune Stark	Tip Top VI	120	70	86	276	
15	Nicklas Carlsson	Victory	87	120	64	271	
16	Holger Sundberg	Lanzo Cabin	120	73	74	267	
17	Kent Josefsson	Meteor	71	52	56	179	
18	Anders Håkansson	Clipper I	84	81		165	
19	Arne Andersson	BB18 Special	42	120		162	
20	Thure Josefsson	Västanvind	120			120	
20	Hans Karlsson	Fl.Aces Moth	120			120	
22	Bengt Stibner	Fl.Aces Moth	29	46		75	
24	Georg Törnkvist	Pinocchio	22			22	



Klass S1 20 anmälda		max.tid 120				
Plac.	Namn	Modell	1:a	2:a	3:e	Total
1	Lars Larsson	SM-ettan -45	120	62	120	302
2	Sven Landervik	HW -43	86	71	120	277
3	Kurt Sandberg	HW -43	5	120	120	245
4	Birgit Dahlin	Fidusia	41	120	79	240
5	Kent Josefsson	Sunnanvind	120	79	40	239
6	Rune Tedenryd	HW -44	120	57	60	237
7	Frede Juhl	Grimponimus	120	41	62	223
8	Rune Tedenryd	Fidusia	42	120	60	222
9	Kurt Sandberg	HW -44	72	60	72	204
10	Sven-Olov Borg	Novis	65	64	74	203
11	Tycho Andersson	Laruska	73	73	39	185
12	Frank Dahlin	Fidusia	43	35	91	169
13	Markku Tähkäpää	PS -44	5	38	120	163
14	Arne Andersson	Sunnanvind	40	36	80	156
15	Markku Tähkäpää	TjaparoX 29	120		149	
16	Gunnar Wivardsson	Doofa 1950	44	41	50	135
17	Helge Wannberg	Novis	120			120
18	Markku Tähkäpää	Pluto IV 36	50		86	
19	Helge Wannberg	Sappo	51	26		77



Ovan: Lasse Larsson med famnen full av stora segelmodeller. Danska "Aurikel" i finska färger. Gamla "Balder" slet av startlinan i den hårda vinden.

Nedan: Mästare på knä! Lars Ljungberg Wakefieldvinnare år 2000 förbereder sin sista(?) start med Wakefielden från 1950. Hård markkänning förvandlade den till spillror i startförsöket andra omgången!

Söndag 19 aug

Söndagens väder var inte alls det vi hoppats på! Efter frukost samlades de tävlande vid mäss B och "överste" Hansson gav styrkan order om att dra i väg efter hans fordon längs "Tyska vägen". Det skulle kunna bli åska och regn och för att ej riskera liv och hälsa hos de tävlande beslöts att avkorta tävlingen till två starter att ske före kl 12.

Vinden ute på fältet var frisk men ej omöjlig att flyga i. Lasse Larssons "Balder" drog dock alldeles för mycket, så att linan brast, 18 kg var ej nog! Fältet räckte till för max.tiden 150 sek, men det var tyvärr flera modeller som försvann över skogsbarriären i slutet av det öppna fältet. En regnskur dämpade entusiasmen något men skam den som ger sig! De som hade mer än en modell att tävla med valde nog den, som de trodde skulle klara vindarna bäst! Det gällde att hinna med två starter, hade man gjort det, så var man med i tävlingen. Anders Håkanson körde hårt som alltid och hans modeller försvann över skogen. Som tur var återfanns de senare långt bort.

Tävlingen blåstes av kl 12. Prisutdelning skedde därefter i matsalen, sedan folket letat modeller och torkat av sig vätan. Sten Persson tog helt överraskande segern i Klass D. Hans "Löwens VT-vinnare" flög stabilt i blåsten, medan den andra överraskningen Ingvar Persson flög rätt våldsamt med sin "Korda-39". Ingvar tog även hem "Classic Wakefield" och får nu beundra vandringspokalen under ett år. Grattis till dem båda för en strålande insats! Titelförsvaren Lars Ljungberg kvaddade svårt sin "Wake 1950" då en vindby slet den ur händerna på honom i andra starten.

Markku Tähkäpää hade som alltid en mängd modeller att flyga med. Han var rätt bekymrad över hur han skulle hinna med dem alla. Men när så Örjan Gahm, trots ohälsa ändå dök upp som medhjälpare blev Markku lugnad. Nybygget för året var den stora S2:an (S3!) av Curt Jansson-Odelstads konstruktion från 1947. Det blev dock bara en start med modellerna, så Markku trodde aldrig att han hade något med prisutdelningen att göra! Kurt Sandberg fick arrangera en särskild ceremoni i baracken efter den egentliga prisutdelningen!

Sven Landervik blev sist att ta emot pris och då passade han på att tacka arrangörerna för de tre dagarnas tävlingar -samtidigt han som passade på att säga att han firat sin 60:e levnadsdag med att springa efter modeller ute på fältet! Grattis Sven! Fortsätt med det! 80 år är ingen gräns! Sune Stark var med oss alla dagarna och han har med viss marginal passerat det strecket!



Klass C (21 anmälda)		max.tid 150)			
Plac.	Namn	Modell	1:a	2:a	Total
1	Georg Törnkvist	Dynamoe	150	83	233
2	Anders Sjöberg	Landegren Spec.	102	103	205
3	Matti Bogdanoff	Gipsy	49	131	180
4	Bengt Stibner	Löwens G1 -47	103	69	168
5	Sten Persson	Prim	150		150
5	Anders Håkanson	Landegren Spec.	150		150
7	Lennart Hansson	One and a half	78	66	144
8	Lennart Flodström	Laban	140		140
9	Ingvar Claesson	Prim	78	43	121
10	Thure Josefsson	Gipsy	61	59	120
11	Bengt Ahman	Cirrus	53	45	98
12	Ove Carlsson	Laban	34	22	56

13	Arne Andersson	Löwens G1 -47	54		54
13	Holger Sundberg	Outdoor Tractor	54		54
15	Thure Josefsson	Löwens G1 -47	23	6	29



Söndagens flygning skedde i sydöstra delen av Rinkabyfältet. Skogen låg 150 sek bort! Martti Bogdanoff förbereder start av sin "Ellilä 1950" - det blev 150 sek i protokollet!

Klass D (25 anmälda)		max.tid 150)			
Plac.	Namn	Modell	1:a	2:a	Total
1	Sten Persson	Löwens VT-1:a	150	133	283
2	Ingvar Persson	Korda -39	150	104	254
3	Ginger Sjöberg	Lanzo Duplex	120	112	232
4	Lennart Flodström	Joseph	109	95	204
5	Sven-Olov Lindén	Korda -37	60	106	166
6	Matti Bogdanoff	Ellilä	150		150
6	Anders Håkanson	Tusse	150		150
8	Lars Ljungberg	Wake -50	115		115
9	Hans Karlsson	Lanzo Puss Moth	85		85
10	Holger Sundberg	Lanzo Duplex	84		84
11	Bengt Stibner	Lanzo Duplex	52		52

Classic Wakefield		Modell	
Plac.	Namn		
1	Ingvar Persson	Korda -39	325
2	Ginger Sjöberg	Lanzo Duplex	302
3	Sven-Olov Lindén	Korda -37	232
4	Lars Ljungberg	Wake -50	127
5	Holger Sundberg	Lanzo Duplex	113
6	Bengt Stibner	Lanzo Duplex	67



Hans Karlsson gillar udda modeller. Här visar han nybyggda "California Champ".

Klass S2 10 anmälda		max.tid 150			
Plac.	Namn	Modell	1:a	2:a	Total
1	Sven Landervik	Taifun	75	97	172
2	Kurt Sandberg	Moazagotl	41	95	136
3	Kurt Sandberg	KS -46	109		109
4	Markku Tähkää	Moazagotl	95		95

Klass S3 10 anmälda		max.tid 150			
Plac.	Namn	Modell	1:a	2:a	Total
1	Per Nilsson	Draken	117	150	267
2	Sven Rågwall	Meteor 21	62	119	181
3	Markku Tähkää	CJ -46	133		133
4	Lars Larsson	Balder -44	30		30
5	Frank Dahlin	Diogenes -46	17		17
6	Markku Tähkää	Carmelita	5		5



Nybygget för året - Markku Tähkää visar upp sin Curt Jansson-koipa. Markku fick en bronsplakett.

Klass Sint		12 anmälda	max.tid 150		
Plac.	Namn	Modell	1:a	2:a	Total
1	Hans Nielsen	Sheriff 1953	150	96	246
2	Lars Larsson	Aurikel	117	109	226
3	Erik Knudsen	AH -24	80	95	175
4	Sven Landervik	Bora Gunic	92	21	113
5	Markku Tähkäpää	Hele	105		105
6	Ronald Borg	Bora Gunic	36	45	81
7	Frede Juhl	The Dückess	48		48

Truedsson-pokalen		
Plac.	Namn	Modell
1	Lennart Hansson	Clipper 360
2	Kurt Strömdahl	Clipper 360
3	Sten Persson	Clipper 360
4	Anders Håkanson	Clipper 240
5	Lennart Flodström	Laban 120
6	Owe Carlsson	Laban 61

Landskamp - Lagtävling Danmark

Sverige

S1 Birgit Dahlin Fidusia 240	S1 Rune Tedenryd Fidusia 222
Frank Dahlin Fidusia 169	Kurt Sandberg HW-44 204
A2 Hans Nielsen NH-24 274	A2 Lars Larsson Snäll -68 334
Frede Juhl PLE-63 263	Tycho Andersson Skymaster 232
S3 Hans Nielsen Diogenes --	S3 Sven Rågwall Meteor 21 181
Frede Juhl Ölhunden --	Helge Wannberg Peking --
Sint Hans Nielsen Sherif 246	Sint Sven Landervik Bora Gunic 113
Erik Knudsen AH-24 175	Roald Borg Bora Gunic 81
Sammanlagt 1367	1367



Sven Landervik firade sin 60-årsdag med att vinna segelmodellklassen S2 med "Taifun".

*SM-reportage: Sven Olov Lindén.
Samtliga SM-foton: Sven Olov Lindén.*

Brev från Markku Tähkäpää till Kurt Sandberg.

Åbo 19.9.2001.

Fint gick vägen hemåt. Vi tog det som en semesterresa. När vi var på väg till Rinkaby övernattade vi i Karlskrona. På hemresan hade vi nattkvarter i Vittsjö, Falköping och Hallsberg. Regnvädret gjorde inget besvär. Trafiken i Stockholm är alltid en upplevelse åt en småstadskille, men det klarades rätt hyggligt utan hornvissel. Vill igen tacka Dig och alla andra som varit sysselsatta med att ordna Rinkabys stortävling. Jag har härhemma ordnat tävlingar i 30 år och vet nog hur mycket arbete det kräver.

Lördagens väderlek var strålande. Jag hade dock igen för bråttom, då jag lyckades så många gånger förlora mina glidare. "Tjaparox" blev kvar någonstans, då jag inte tordes gå in på gårdsplaner.

Några av de gamla mästarna var inte närvarande. Även om jag inte skulle ha kunnat kommunicera med dem, skulle det ändå ha varit trevligt att träffas. Säkert hade de orsak till det och utan hinder skulle de säkert ha varit närvarande.

Söndagsvädret retade säkert envar. Åtminstone ni arrangörer skulle ha varit värda ett få bättre väderlek. Jag förlorade tidvis mina bruna glidare i den bruna terrängen och tid förstördes rejält mycket.

Är fortfarande ovetande - Var det meningen att flyga mer än en omgång? Fick avgörande hjälp av Örjan, så att jag kunde få ens något till stånd. Männe han kom ändå från Järfälla bara för att hjälpa mig? Han hade ju inga egna glidare, som han skulle ha tävlat med. Jag skall tacka honom.

Mina plan "Moazagot", "Hele" och "CJ-46" fungerade bra, men "Carmelitas" vinklar var för små i dåvarande bläst och kroken var för långt bak. Alltid något nytt att läras!

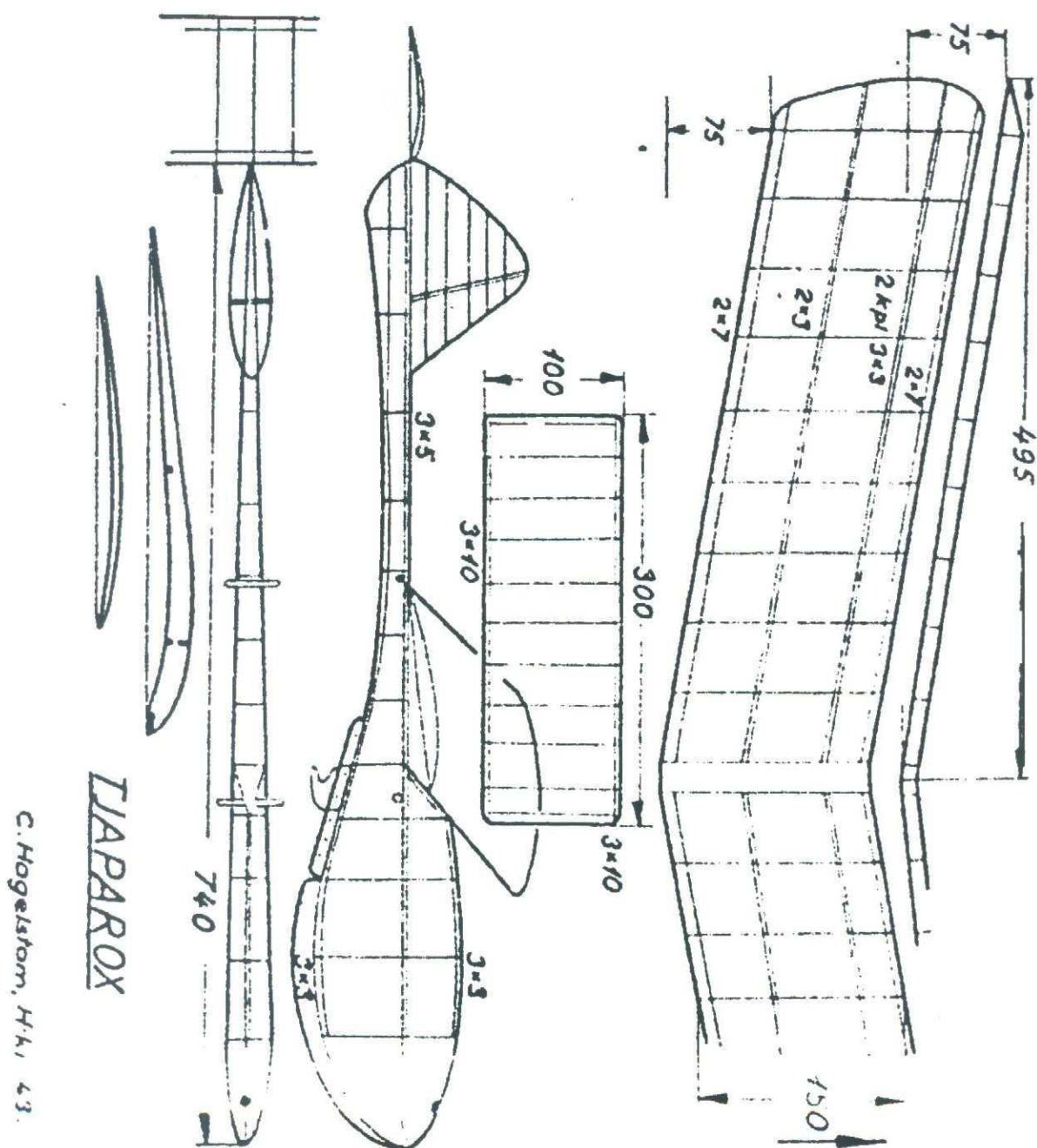
En överraskning ändå, då här hemma allt hade fungerat bra. Men så är det ofta, då man går ut på fältet vid vackert väder.

Skall inom kort börja med byggandet av en ny "TjaparoX", som är kanske en av de fulaste jag någonsin byggt! Det skall vara spännande att se om den blir lika bra, som den som försvann. Att tillverka en bra glidare behövs också en liten smula god tur. En som jag byggde -77 trimmade jag i 12 år. Nu tillfredsställer den mig. Ett neutralt roder och tyngdpunkten 2 cm framåt var den slutliga lösningen. Nu får man kasta loss vertikalt och den svänger omedelbart.

Allt för denna gång med önskan om en vacker höst och tillönskan om bra hälsa.

Nu skall Nordens pojkar orka ända tills våren!

Önskar Markku



Nya - (gamla) - ritningar.

(Vi kommer att under hösten/vintern sammanställa en ny samlad förteckning över tillgängliga ritningar, "Ritningsbanken". Har Du ritningar som Du kan ställa till förfogande för kopiering så skicka förteckning till Gunnar Wivardsson för friflygande modeller och till Kjell-Åke Elofsson för RC-modeller. Adresserna finns på sidan 2.)

Från Arne Andersson, Bagaregatan 24 B, 611 31 Nyköping. Tel 0155/286852.

"Cleo" klass B spv 74 cm Jörgen S.Petersen

"Prima" klass C spv 76 cm även kallad "Kadet". Konstruktör Arne Hansen. Diamondkropp.
Siden, 90 cm brett vikt 20 g/m - i flera färger.

Lista mot dubbelt porto.

Lennart Flodström, Björnbärsstigen 1, 444 45 Stenungsund. Tel 0303-803 77, kan leverera några norska-ritningar.:

"Wakefield 1950" konstr. Harald Orvin 60:-

"Albatross" 1947 S3 Odd Gulbrandsen 60:-

"Vingtor" 1946 F-modell Hans Peter Aasen 2-blad 70:-

Samtliga priser inkl porto (vikt ritning).

Finsk ritning. "Tjaparox" Klass S1. (Seföregående sida)

Markku Tähkäpää flög med denna modell på OT/SM 2001. (Den fulaste modell han byggt!) Han lämnade mig en fullskalaritning, som jag kan ordna kopior av. S.-O.Lindén.

"CUMULUS" (Se sidan26)

Ritningen till Carl Goldbergs Cumulus fanns i "model Aviation" 1950 redigerad av Bill Dean och Ron Waring utgiven av Ian Allan. I tidningen fanns några blad med fullskaladetaljer och byggskisser.

Om du vill ha kopior skicka 30:- på postgiro 55 09 16-1 S.-O.Lindén eller en 20-kronorssedel och två 5-kronors frimärken till Sven-Olov Lindén, Hovstavägen 15, 703 63 Örebro.



KASSÖREN HAR ORDET

NU är det dags att betala medlemsavgiften för 2002. På årsmötet beslöts att den behålls oförändrad, dvs 140 kr. Inbetalningskort till vårt postgiro 88 66 95-6 bifogas detta nummer av Oldtimer (nr 3/2001)

Familjeavgiften höjdes däremot till 50 kr. Familjeavgift avser familjemedlem som också vill vara med och tävla på SMOS tävlingar. Glöm inte att på inbetalningskortet sätt ut namnet på den familjemedlem som avgiften avser!

Skriv tydlig adress på inbetalningskortet och ange gärna ifall denna adress ändrats under det gångna året.

Vi vill också att du noterar ditt telefonnummer på inbetalningskortet. (Om du har E-mail, så kan du även ange detta.)

Utöver den ordinarie årsavgiften, skall de som önskar prenumerera på den suveräna tidningen SAM Speaks, även betala 300 kr. Den höga dollarkursen har tyvärr medfört att priset höjts. SAM-avgiften måste betalas före 31 januari 2002.

Utländska medlemmar ombedes betala genom att skicka i kuvert till mig, detta eftersom bankernas avgifter numera är så höga. Helst svenska sedlar, men även DDK, NOK, DEM, FRF, EUR och USD accepteras.

(Foreign members are requested to pay the annual subscription fee by sending paper-money in an envelope to the treasurer Per Nilsson.)

Bästa hälsningar från kassören!"

Per Nilsson,

Linnégatan 23, SE-41 04 Göteborg, Sweden. Tel 031 -42 24 02.

PS Sekreterare och kassör är väldigt tacksamma om du betalar under november eller december! Ge dig själv medlemskapet i julklapp! Bland dem som betalat före 31 december kommer vi att lotta ut ett antal premie-ringar! DS

Från ovan...

- Doffe verkade mest trött denna tidiga morgon. Det artar sig bra, sa Biggles. Precis, sa Fransson. Pastorn visste ju redan från början att denna söndag skulle bli en minnesvärd upplevelse och koncentrerade sig på bilkörningen. Han tänkte på sin värdefulla last. Dagen till ära hade han bytt ut de till slicks förvandlade däcken till nya fräscha höstdäck. Fyra riktiga modellflygare på väg mot ett flyg-meeting med flygplan i takbox och alla upptänkliga utrymmen. Så hade också Pastorn tagit med sig sin allra största kärra – en nybyggd Record Breaker konstruerad av Chet Lanzo 1939. Självklart var denna kärra utrustad med en diesel – på 10 cc. Lukten var bedövande.

Hjältarna var på väg till en oldtimer-meeting i Ränneslätt utanför Eksjö. Där fanns en stor publik och många klubbmedlemmar med allsköns modeller. En del fantastiskt fina och andra som såg ut som om de inte kunde flyga, vilket de heller inte gjorde. Detta var modellflygpropaganda i den bättre skolan. Tack, alla ränneslättflygare för det fina initiativet och arrangemanget!

Detta nummer kommer att innehålla mycket material från tävlingsverksamheten. Det gör att mycket av det material som redan finns inte kommer att kunna komma med i detta nummer. Jag kan därför lova att nummer 1/2002 kommer att innehålla en hel del om modeller och funderingar kring dessa. Bl.a. kommer en rapport om en av Pastorn byggd "Der Grosse Winkler" och jag hoppas läsekretsen bidrar med än mer material om modeller, flygare, flygarrangemang och särskilt med material om radioutrustningen i radioflygets ungdom.

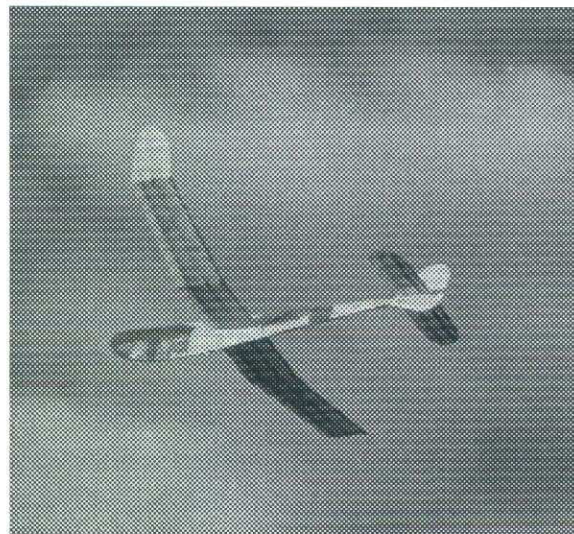


Ovan: "Der Grosse Winkler" i luften:

T.v.: OS K6 i orört originalskick!

T.h.: Komet-diesel.

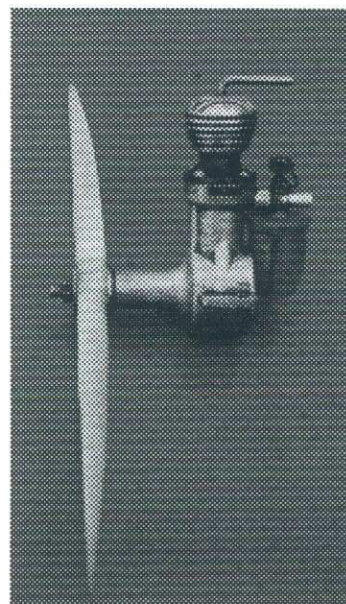
Foton: Bo Lennartsson



Som fackredaktör i denna tidning kommer man i kontakt med många trevliga personer som har ett modellflygsförflutet. Häromdagen ringde en och talade om att han hade en orörd kopia från 70-talet av en OS K6, ursprungligen från 1939, inhandlad av Börjesson i Örebro. Eftersom jag tillfälligt skulle lämna brovaktstugan för en färd till Eskilstuna kom vi överens om att träffas på motorvägen för att jag skulle få se den. Vi svängde av vid avtalat ställe och där stod Bengt med K 6:an och en liten Komet diesel. Vi la motorerna på koffertluckan, och jag fotograferade dem i regnet. K6:an är till salu och de som vill vårda denna klenod till överenskommet pris kan kontakta Bengt på 070-2279496.

- På vägen hem från Ränneslätt diskuterades allsköns problem med flygning, modeller och trevliga meetings. Pastorn som har pippi på Spitfire har skaffat sig ett projekt i den större skalan. Jag undrar var jag skall få tag i tyska beteckningar till min nya Spit, sa pastorn i ett försök att skaka liv i den trötta passagerartrion. Å du dum i hövet, det är ju för fan en engelsk kärra, skrek Biggles alldeles klarvaken.

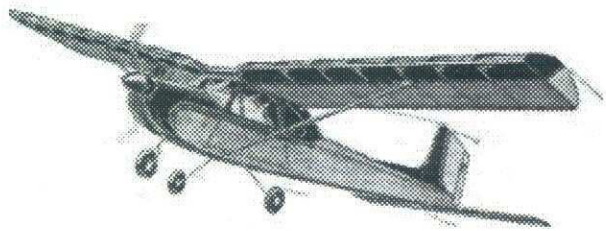
Amen
Bo von oben



Från Radiofältet

Nya tävlingsarrangörer.

Den nyss avslutade tävlingssäsongen har varit ovanligt intensiv, och glädjande nog är det tre nya klubbar som har arrangerat tävlingar/meeting. Det är Trollhättans MFK, Ölme MFK och Höglandets MFK i Eksjö, som sällat sig till de redan etablerade. Ölme MFK skulle ju haft en tävling redan förra året, men vädrets makter satte käppar i hjulet. Årets försök gick betydligt bättre, vilket ni kan läsa om på annan plats i tidningen. Trollhättans tävling blev tyvärr inställd pga för lågt deltagarantal, men vi får hoppas att Lars Helmbro och grabbarna gör ett nytt försök nästa år. Höglandets MFK ordnade årets sista aktivitet med ett meeting i ett ljuvligt oktoberväder på klassiska Ränneslätt. Mer om detta i kommande nummer. Plats för tävling nästa år?



Domarutbildning.

Under säsongen har det utbildats domare vid två tillfällen, dels i samband med RC-III SM och dels vid det nyss nämnda meetinget på Ränneslätt. Kompletta domarlista kommer att publiceras i nästa nummer. Det finns plats och önskemål om flera domare!

Ny tidsgräns i OT-RC.

Efter mitt förslag i förra numret av denna spalt om att ändra tidsgränsen i OT-RC från 1960 till 1965 var det många som hörde av sig, alla positiva till förslaget. Vi lade därför in det som förslag till årets årsmöte, där det klubbades igenom. Byggsäsongen har väl så smått börjat, och vi har därmed ett betydligt större urval av modeller till nästa års tävlingar i denna klass. Sätt igång och bygg!

2002 års tävlingssäsong.

I år fick vi tyvärr en olycklig kollision mellan två arrangemang, något som är både olyckligt och framförallt onödigt. Det berodde i detta fallet på bristande kommunikation, och det är därför viktigt att alla oldtimerarrangemang annonseras i Oldtimer och inte bara i andra tidningar. Det vore bra att ha en preliminär tävlingskalender klar för publicering i 1-2002 av Oldtimer. Vi har hittills två arrangemang på listan, SM/RM den 10-11/8 och ett meeting i samband med friflyg-SM/SMOS:s årsmöte den 24-25/8. Båda datumen är preliminära.

Vi har passerat 300 medlemmar.

Vid denna tidnings manusstopp hade medlemstalet för SMFF passerat 300. Vid en snabb kontroll av de kända namnen visar det sig att antalet radioflygare fn är c:a 90 och ständigt stigande. En glädjande utveckling som vi hoppas håller i sig! Vi hörs igen i februari-mars 2002.

Kjell-Åke Elofsson

Blåsig oldtimertävling på F6

Den 26 maj arrangerade Tibro MFK och Vadsbo MFK för tredje året en oldtimertävling för radiostyrda modeller på den numera nedlagda flotttiljen F6 i Karlsborg. Tyvärr har det varit ganska blåsigt på de tidigare tävlingarna, och årets upplaga var inget undantag. Trots den hårda vinden genomfördes tävlingen utan större missöden.

Det flögs i två klasser, OT-RC och RC-III. I den första klassen tävlar man med både gamla radiostyrda modeller och konverterade friflygmodeller, och RC-III är den äldsta radioflygklassen i Sverige. När det begav sig i slutet av 50- och början av 60-talet var det ju endast 1-kanalare som gällde, och konstruktionerna var därför både robusta och mer eller mindre självstabila. På tävlingen kunde man se de gamla välkända märkena Sky-Skooter, Robot, Radio-Cub, RC-Viking och Vagabond. Dessa modeller har

RC-fackredaktören med sin nybyggda "Petronca 3" ("Den slanka skånskan" som den presenterades som på sin tid.)



blivit mer eller mindre standard i oldtimerklasserna och representerar 50-talet. För första gången tävlade också den modellen som stod som förebild för många senare konstruktioner, Rudder Bug från 1949. Det var Arne Lindberg, som efter snart 45 år äntligen hade färdigställt sin modell och gjorde debut i oldtimerklassen.



Gamla minnen i gröngräset.

Oldtimertävlingarna är inte bara tävling, utan mera ett sätt att träffas och ha kul. Det är många gamla minnen som kommer fram när piloterna ligger i gröngräset mellan flygningarna. På 50-talet var det tre ynglingar vid namn Gunnar Pettersson, Carl-Eric Andersson och Bertil Carlsson som härjade i prislistorna. (se "Från radioflygets barndom" i Oldtimer 2001-1) Efter c:a 40-års fullskaleflygande har alla tre återigen sökt sina rötter och återgått till radioflygandet. Gunnar tävlade med en Radio-Queen, en modell han hade redan i början av 50-talet men byggde igen för några år sedan. Carl-Eric och Bertil hade var sin Smog Hog. Carl-Erics är nybyggd, medan Bertil har kvar sin från 1958! (Den hårda vinden i kombination med oträning gjorde att Bertil inte ställde upp i tävlingen.)

Bengt och Tjälle vann.

Tävlingen vanns av Bengt Johnson i OT-RC med en Vagabond och av Kjell-Åke Elofsson i RC-III med RC-Viking. (Bengt och Kjell-Åke tävlade mot varandra redan på 60- och 70-talet i RC-I, sedermera F3A) Både Vagabond och Viking gavs ju ut som byggsats av Truedssons i början av 60-talet, och det är otaliga radioflygare som har tagit sina första stapplande steg på sin radioflygkarriär med någon av dessa modeller.

Tjälle

Resultatlista OT-RC

1. Bengt Johnson	Vagabond	778
2. Kjell-Åke Elofsson	Radio-Cub	771
3. Arne Nohlberg	RC-Viking	736
4. Bo Lennartsson	Playboy Sr	727
5. Folke Johansson	RC-Viking	724
6. Bengt Höglund	Astro Viking	710
7. Carl-Eric Andersson	Smog Hog	681
8. Ingvar Claesson	Quaker Flash	679
9. Arvid Holmbom	Radio-Cub	646
10. Gunnar Pettersson	Radio Queen	613
11. Frank Herlufsén	Sky-Skooter	568
12. Sandolf Blomgren	Radio-Cub	497
13. Arne Lindberg	Rudder Bug	115
Kjell-Åke Elofsson	RC-Viking	738

(2:a modell, räknas inte i listan)

Resultatlista RC-III

1. Kjell-Åke Elofsson	RC-Viking	1010
2. Bengt Johnson	Vagabond	945
3. Sandolf Blomgren	Radio-Cub	740
4. Arne Nohlberg	RC-Viking	610
5. Arvid Holmbom	Radio-Cub	565
6. Carl-Eric Andersson	Smog Hog	390
7. Bo Lennartsson	Petronca 3	565
8. Gunnar Pettersson	Radio Queen	205
Kjell-Åke Elofsson	Radio-Cub	985

(2:a modell, räknas inte i listan)

Lite "faktakuriosa": Vi hade 3 debutanter, Gunnar Pettersson, Arne Lindberg och Arvid Holmbom. Arvid kom ändå från Matfors, en tripp på c:a 65 mil. 4 nya modelltyper gjorde debut: Radio-Cub, Petronca 3, Radio Queen och Rudder Bug.



ÖLME – 28 juli

En helg i slutet av sommarens soliga julimånad anordnades en oldtimertävling som ett tvådagarsarrangemang, med kräftskiva, i Ölme. Ölme är ett fantastiskt beläget fält på kringelikrokvägar en bit utanför Kristinehamn. Där hade eliten av OT-RC flygarna mött upp. Då de första flygarna konsekvent landade i medvind, tänkte jag att detta kanske är en särskild kultur här i Värmland som jag inte träffat på tidigare. Det brukar ju vara tvärtom som min gode vän Biggles brukar hävda: landa skall man göra i motvind. Då bromsas kärran upp på ett kontrollerat sätt. Starta skall man däremot göra i medvind då man snabbt vill ha så hög fart som möjligt för att komma i luften.



Tävlingarna avlöpte med sedvanlig koncentration och spänning och resultatet kan ni se nedan. Åtskilliga tykningar utväxlades de tävlande emellan särskilt mellan de ditresta skaraborgarna, kända från Guillous romaner om medeltidens hjältar för sitt belevade och ridderliga betecende. Övriga deltagare verkade ha roligt åt tävlandet medan det varade, och ville ha tävlingarna överstökade så fort man kunde, för att sedan kunna ägna sig åt kräftorna. Då jag tyvärr var tvungen att lämna Ölme redan efter tävlingens slut har jag frågat både den ene och den andre om hur kräftkalaset var och om alla uttalade hotelser hade lett till handling. Ingen visste något. Jag kunde varken få något berättat om kalaset eller flygningarna på söndagen efteråt. Det verkade som om ingen mindes något.

Pastorn



Namn	Modell	1	2	3	4	Totalt	Placering
Kjell-Åke Elofsson	R-C Viking	102	239	268	266	773	3
Frank Herlufsen	Sky Scooter	232	210	259	180	701	6
Bo Nylund	Super Scorpion	192	143			335	9
Bengt Johnsson	Vagabond	261	236	270	267	798	2
Bo Lennartsson	Powerhouse	200	258	236	264	758	4
Stig Jansson	Sky Scooter	40	122	211	268	601	8
Börje Luthman	Piper Super Cruiser	163	225	139	225	613	7
Lennart Sköld	Super Scorpion	253	229	209	235	717	5
Torbjörn Fransson	R-C Viking	266	270	264	240	800	1
Kjell-Åke Elofsson	Roddbåt (?)	267	220	268	235	770	

Arrangörerna tog storslam vid oldtimer-SM.

Det blev stora framgångar för arrangerande Tibro MFK och Vadsbo MFK vid oldtimertävlingarna på Bällefors flygfält den 25:e aug. Det tävlades i två klasser, varav den ena, RC-III, efter 35 års uppehåll åter gäller som SM-klass.

Tävlingarna gynnades av ett osedvanligt bra väder, något som vi inte har varit bortskämda med vid tidigare arrangemang. Ca 85 flygningar genomfördes utan missöden med undantag för ett reparerbart landningshaveri. Oldtimertävlingarna läggs upp så att man skall ha tid mellan flygningarna att umgås, och det var trevligt att se de gamla kompisarna Gunnar Pettersson och Carl-Eric Andersson prata gamla minnen från radioflygets barndom. Redan i mitten av 50-talet började Gunnar och Carl-Eric att tävla tillsammans i RC-III, och 45 år senare är dom fortfarande still going strong, även om det numera är mera för att delta än för att vinna som gäller.



Tjälle vann dubbelt.

Vann gjorde däremot Kjell-Åke Elofsson, som hade oförsämdheten att lägga beslag på förstaplatserna i både klasserna. I RC-III kom Torbjörn Fransson tvåa och Sandolf Blomgren följde upp med en tredje plats. Tjälles seger i RC-III var poängmässigt ganska stor, men i OT-RC blev det en betydligt hårdare strid om platserna. Även här var det en av arrangörerna som kom tvåa efter Tjälle, nämligen Bo "Pastorn" Lennartsson.

Efter väl förrättat värv tog deltagarna för sig av ett fint prisbord, till största delen sponsrat av Puttes Skogsavverkning samt Hobbyborgen och Natans Hobby. En stor del av deltagarna stannade kvar och deltog i en trevlig grillfest på kvällen, och på söndagen var det fri flygning med alla typer av modeller. Arrangörerna kunde därefter se tillbaka på en osedvanligt framgångsrik helg, både sportsligt och arrangörmässigt.

Klass RC-III, SM-klass.

1.	Kjell-Åke Elofsson	Radio-Cub	1925
2.	Torbjörn Fransson	Sky-Skooter	1765
3.	Sandolf Blomgren	Radio-Cub	1630
4.	Bengt Johnson	Vagabond	1450
5.	Arne Nohlberg	RC-Viking	1385
6.	Agne Engman	Vagabond	1265
7.	Carl-Erik Andersson	Smog Hog	875
8.	Bo Lennartsson	Petronca 3	590

Klass OT-RC

1.	Kjell-Åke Elofsson	Radio-Cub	807
2.	Bo Lennartsson	Playboy Sr.	801
3.	Bengt Johnson	Vagabond	789
4.	Torbjörn Fransson	Sky-Skooter	782
5.	Arne Nohlberg	RC-Viking	770
6.	Gunnar Pettersson	Radio Queen	770
7.	Frank Herlufsén	Sky-Skooter	769
8.	Sandolf Blomgren	Radio-Cub	760
9.	Arne Lindberg	Rudder Bug	735
10.	Carl-Eric Andersson	Smog Hog	717
11.	Ingvar Claesson	Flyg 44	697
12.	Bo Nylund	S. Scorpion	695
13.	Agne Engman	Vagabond	644
14.	Bengt Höglund	Astro Viking	598



Dalahästen 1966

En betraktelse över hur det var att flyga modellflyg på vintern 1966

Redan dagen före avresan till RC III tävlingen "Dalahästen" på Molnbygdens is i Dalarna träffades jag och Tjälle för en riktigt ordentligt briefing hemma hos mig, på den tiden boende på Östermalm i Skövde. Sent på kvällen tog Tjälle kontakt med väderlekstjänsten för att få del av väderprognosen inför den stundade tävlingen. Snacka om förberedelser.

Mycket tidigt på morgonen möter Ingemar Hedergård upp. Modeller stuvas in i bilen och i takboxen. Bilen var redan på den tiden gammal VW 1200. Utrustningen var imponerande: dåliga sommardäck, värme som fungerande på en sida och senaste service utförd 6 år tidigare. Det var nästan ett villkor att vara minst tre i bilen. Framsätesspassageraren skrapade framrutan och sidorutorna i fram; baksätesspassageraren skrapade bakrutorna. Föraren kunde så helt ägna sig åt att köra bilen och med jämna mellanrum styra skrapningen av rutorna.

Dalarna var på den tiden, speciellt vintertid, ett nästan exotiskt resmål åtminstone med den tidens bilar. Väl instuvade i bilen med modellerna på taket i en hemmagjord takbox och med utstakat resmål, påbörjades färden i ett kallt och vintrigt landskap.

Första anhalt gjordes någonstans i trakten av Lindesberg för intag av frukost. Denna frukost urartade till en mycket munter tillställning. Trots Ingemars vädjande, ekade skratten tidigt på morgonen. Vad vi skrattade åt? Detta kommer en annan gång i en ny berättelse - kanske. Vi rusade snabbt in i bilen igen för fortsatt resa mot Dalarna och den hägrande flygningen.

Väl på plats, började flygningen på en så gott som handplogad is på sjön Molnbyggen utanför Leksand.

På kvällen var vi inbjudna att delta i ett samkväm med mat och dans. En fantastisk orkester med lokal anknytning spelade typisk dalmusik. Jag och Tjälle fick tag i en stockholmare som inte riktigt delade våra åsikter om aerodynamikens regler och grunder. Vi skildes dock utan slagsmål. Våra placeringar har jag för länge sedan glömt och de är kanske inte så viktiga. Viktigare var att träffa andra lika intresserade modellflygare och naturligtvis att få flyga.

Sent på söndagen var vi alla nöjda med helgens flygningar och återigen ställdes färden mot Västergötland och Skaraborg. Redan i Dalarna tilltog vinden och ett kraftigt snöoväder gjorde oss sällskap hela resan hem. Mängder av bilar kanade av vägen och låg i diken. Strax före Örebro passerade vi en ruskig trafikolycka med flera skadade personer. Det var också där som laddningslampan på min gamla VW började lysa. Strålkastarbelysningen blev också efterhand allt svagare. Även på ett så pass allvarligt problem fanns lösningar. Med hjälp av ett par kraftiga slag med en skruvmejsel på generatorn fungerade belysningen en stund igen. Ett antal stopp med ett ökande antal slag på generatorn förde oss allt närmare Skaraborg. Sent på natten släppte vi av Tjälle i Tibro och nästan mitt i natten var Ingemar och jag framme i Skövde. Med slitna sommardäck och en generator som behövde nya kol, och med minnen för livet.

Arne Nohlberg 35 år senare

Årsmötet

Vid vårt årsmöte i samband med tävlingarna på Rinkaby valdes Lennart Flodström till ny sekreterare efter Sofia Wivardsson som avsagt sig pga hög arbetsbelastning i sitt ordinarie jobb. Vi tackar Sofia för det fina jobb hon lagt ner för föreningen och hoppas att hon ska få tid att ägna sig åt oldtimerflyget framöver.

Vid mötet beslutades även om en ändring av tidsgränsen för OT-RC. Protokollet kommer att distribueras till samtliga medlemmar tillsammans med en komplett och uppdaterad regelsamling. Även Ritningsbanken kommer att distribueras separat under hösten/vintern.

Gunnar W.

Ljuset kommer från Tibro!

Mästerskapstävlingen i motordrivet, radiostyrt oldtimerflyg hölls den 8 september 2001 på gamla Nygefältet på Brandholmen i Nyköping. Arrangör var SMOS, som sig bör, exekutör var Nyköpings Modellklubb och rutinerad tävlingsledare Ingvar Claesson.

Proceduren var den vanliga: Stig för motor till önskad höjd i högst fyra minuter. Dra sedan vänsterspaken i botten så att motorn stängs av. Glid sedan ned och sätt hjulen i backen exakt fyra minuter efter motoravstängningen. Helst ska planet stanna inom en cirkel med 30 meters diameter; då får du 30 poäng extra, att lägga till de 240 som den perfekta nedstigningen renderade dig. Låter det enkelt? Till detta svarar jag HA! Det är svårt! Trots att tidgivningen är öppen, man får alltså hela tiden veta vad klockan är slagen.

Desto mer imponerade blev vi vanliga klantskallar av de flygningar som de två tillresta tibroborna presterade. Dessa två skaraborgare (denne referent godkänner inte påhittet "Västra Götalands län") sopade rent på prisbordet. Se själv de glidtider som segraren och mästaren Kjell-Åke Elofsson hade på sina fyra flygningar (den sämsta fick strykas i sammandraget): 4.00 – 4.03 – 4.02 – 4.02. Att åstadkomma något sådant är SVÅRT! Tvåan Sandolf Blomgren var en ynka sekund sämre: 4.08 – 4.03 – 4.00 – 4.02. Och full landningspoäng i samtliga flygningar förstås.

Så synd att det inte finns världsmästerskap i den här grenen. Då vore de här två pojkarna något att skicka dit. Man grips nästan av misstanken att de här båda tränar den här grenen. Får gentlemän göra det? (Något att skylla på måste man ju dra till med...)

Tävlingen präglades av hjälpsamhet och gemyt. Bland annat tog vi tid åt varandra, omutligt, strikt och korrekt. Moralen bland oldtimerflygarna når ibland oanade höjder. Inga kvaddar förekom. Det ska bra mycket till innan man mosar de här lättflugna, självstabila modellerna. Lite regn fick vi i ansiktet ibland, men det piggade bara upp. Blåste i gjorde det på slutet, men so what, det var lika för alla.

Sedan vi rensat prisbordet för vi var och en till sitt, ett högtflygande minne rikare.

Gösta Leijon



Ännu uppräta: Christer Svensson, Nyköping, Lasse Eriksson, Sandviken, Per Larsson, Norrköping, Kjell-Åke Elofsson, Tibro, Sandolf Blomgren, Tibro, Arne Fridén, Nyköping. Gått ned på knä: Ingvar Claesson, Nyköping, Gösta Leijon, Nyköping, Hasse Karlsson, Oxelösund (632 poäng, utom tävlan på grund av tveksam oldtimerstatus).

RESULTAT

1. Kjell-Åke Elofsson	806 p	RC Viking
2. Sandolf Blomgren.	805 p	Radio Cub
3. Ingvar Claesson	788 p	Flyg 44
4. Gösta Leijon	769 p	Flyg 44
5. Lars Eriksson	717 p	Diamond Demon
6. Christer Svensson	661 p	Astro Hog
7. Arne Fridén	645 p	Sky Scooter (enkanalare!)
8. Per Larsson	644 p	Sky Scooter

Adressändring:

Inge Ahlin, Fredenvägen 4, 184 33 Åkersberga, tel 08 -540 86 454.

BERGSJÖ - EN VIT FLÄCK?

För rätt många år sedan diskuterade Tore Nilsson (i Sundsvall) och jag (f d Sundsvall) modellmotorer. Vi kom underfund med, att just Mellannorrland hade haft en del på området. Centramotorerna byggdes i Svenstavik, i södra Jämtland. Tillverkningen lades ner i början av 40-talet då alla motorlegeringar skulle gå till Wedaverken i Södertälje för att ingå i STWC-3-motorer för B-17 och B-18. Visste ni förresten, att Flygmotor i Trollhättan förbättrade dessa till den grad att Pratt&Whitney avstod från att kräva royalty efter kriget?

I Haverö i västra Medelpad fanns en man, som annonserade i TfA att han gjorde och sålde motorer. Jag fick kontakt med en f d brevbärare, som kände till honom. Han hade flyttat "neröver".

I Bergsjö fanns bröderna Högdahl, som var unika på flera sätt.

Vi beslöt att gräva litet. Resultatet blev en berättelse, som jag skrev ner på den dator, som jag då hade på mitt jobb, ett reportage som, var det meningen, skulle komma in i Oldtimer-tidningen. Men jag hade fått smak för undersökande journalism, så jag beslöt vänta någon tid för att kunna få fram ytterligare några godbitar. När allt kommer omkring är en datorutskrift lätt att komplettera.

På min arbetsplats var man framåt. Ordbehandlingsprogrammet Display Write 4, som bara jag och sekreterarna använde (det var bara vi, som skrev brev), var otidsenligt. Vi skulle byta till Word Perfect. Snabbt gick det, och jag hann nått och jämnt föra över ett dussintal privata essäer till diskett, innan WP var installerat. Lika snabbt tog vår datachef installations-programmet till DW 4 och slängde alltsammans i soporna.

Vilken tur trots allt, jag hade ju fört över på disketten.

Ve och fasa! I WP fanns inget översättningsprogram för DW 4! Men jag tog det lugnt. Någonstans fanns det. DW 4 finns kvar i USA:s försvar. Jag vet inte, om det styr kärnvapenbestyckade raketer, men dom kan tydligen inte göra sig av med det. Faktum är, att jag såg en TV-film, där man påvisade, att man fortfarande använder grundprogrammet från Saturn-projektet som bas för Fly-By-Wire-system för flygplan i USA. DW 4??? I övrigt är det tydligen dött. Min diskett ligger framför mig, oanvändbar. Men artikeln måste skrivas. Med Tores hjälp har jag försökt knäpa ihop minnesbilderna, men minnet är dåligt, och de flesta namnen är väck. Här kommer de sorgliga resterna:

Motorbyggare och modellflygare i Bergsjö

Måndagen den 4 november 1991 fanns en artikel, som handlade om en modellmotorbyggare, i Sundsvalls Tidning. Det var en i en brödrakvartett från Bergsjö i norra Hälsingland, vars liv skulle kunna ge uppslag till en film. Då jag blev intresserad, ringde jag först till ordföranden i Bergsjö Hembygdsförening, som gav mig mer information om bröderna plus några namn. Jag nystade vidare, och på väg "hem" till Sundsvall för några dagars avkoppling tittade jag in hos en av de nämnda, en systerdotter till en f d modellflygare. Hon gav mig mer.

Bröderna Högdahl.

Svartvik i Knoppe, en avkrok med några hemman ungefär en mil från Bergsjö, var de fyra bröderna Högdahls hem. Det fanns tre systrar också, men deras historia har vi inte.

Bröderna förblev ungarlar och bodde kvar till slutet i föräldrahemmet. Gården hade ingen elektricitet, men det hindrade inte, att bröderna, och speciellt Albert och August, blev tekniska snillen.

Åtminstone de två nämnda hade arbeten nere i Bergsjö, bland annat på Bergsjöverken och Rambergs vapenverkstad.

Men det som intresserar oss är i första hand Alberts modellmotorer. Dessa (jag har hört olika uppgifter från tre till åtta stycken) tillverkades i hemmet. För detta ändamål behövdes en svarv, trampdriven, eftersom det inte fanns elektricitet. En svarv behöver en stabil bädd, helst av gjutjärn. Detta löste Albert genom att vända en vedspis upp och ner, skruva dit spindeldocka och andra tillbehör, och så tramporna från en symaskin. Med denna underliga maskin tillverkade han så under 30- och 40-talet sina motorer ute i vedboden, vintertid, med endast stearinljus och oljelampor för belysningen! Gjutformarna och gjutningarna gjorde han själv. Och motorerna fungerade!

Förmodligen förblev också systrarna ogifta, för när den siste av bröderna dog (sannolikt Albert), gick hela kvarlåtenskapen till Allmänna Arvsfonden. Dock lyckades man från hembygdsföreningens sida "rädda kvar" en del av kvarlåtenskapen som varande av historisk anknytning till bygden.

Till sådana klenoder räknades en del av Högdahlarnas "hemsnickrier". I Bergsjö hembygdsgård finns dom kvar; två motorer, en luftkyld och en vattenkyld, båda tvåaktare, samt den märkliga svarven.

Men Albert byggde också en dieselmotor, som lär ha varit ett mästerverk. Då han låg på sitt yttersta stod dieseln på sitt lilla fundament överst på ett skåp i hans sovrum. När det var dags att ta hand om kvarlåtenskapen var motorn försvunnen. Någon hade varit framme!

Wentzel-tävlingen 2001.

Kan man i nutid konstruera en ny "Oldtimer-modell"?

Frågan ställdes av Lasse Wentzel förra året. Jo, tyckte den lilla hjärntrust han samlade kring sig. Lasse hade redan tänkt ut vissa regler och vi gav oss i kast med att formulera ett litet regelpaket för intresserade modellbyggare. Huvudtanken var att ge ganska mycket frihet i utformningen, men man skulle hålla sig till former som gav ett typiskt "Oldtimer-utseende".

En kabinmodell med landningsställ och frihjulspjeller var grundprincipen. Mått och vikter diskuterades och här gällde att få ett modellplan med "lagom" prestanda för Gärdet i Stockholm.

Ordinarie tävlingstillfälle var utsatt till 20 maj. En skara förhoppningsfulla modellflygare samlades vid Borgen på Gärdet på eftermiddagen. Tyvärr var vinden alltför hård för att någon flygning skulle bli möjlig, men vi kunde ju ta fram våra nybyggen och låta andra titta på dem! På parkeringsplatsen vid Borgen ställde vi upp våra "808"-or till allmänt beskådande och bedömande. En enkel omröstning bland de närvarande skedde. Man skrev en siffra på på den modell man tyckte såg bäst ut och så var "Concours d'Elegance" avgjord!

Flest röster fick Holger Sundberg för sin Lanzo-liknande modell. Välbyggd och snyggt dekorerad med japanpapper i matchande färger. - Holgers modell var snäppet - för att inte säga steget bättre utförd än de övriga. Mest överraskande lösning på regelverket stod Georg Törnkvist för. Han hade byggt en skalamodell av en Cessna Bird Dog - högvingade enmotorig spaningskärra från 2:a vkr. Någon flygning blev det dock inte, utan vi beslöt att skjuta på den övningen till september.

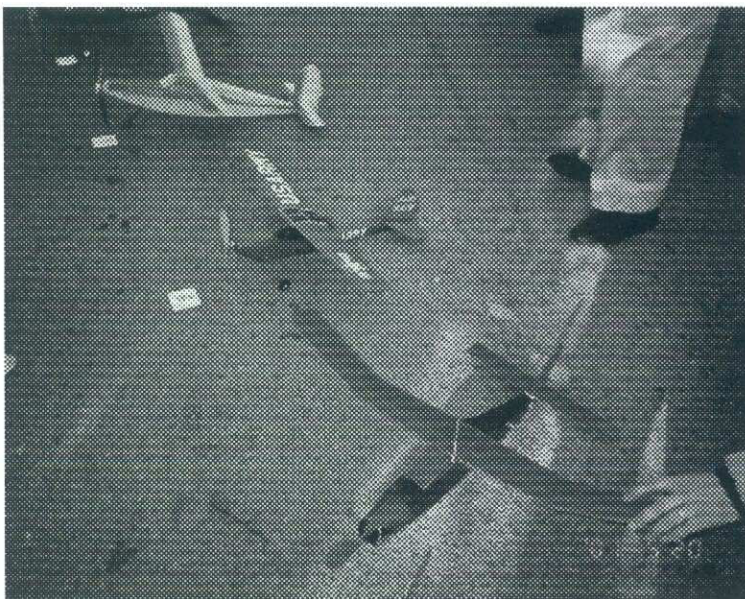
Andra försöket.

Till flygningen den 16:e september kom tyvärr inte alla, som ställde upp i juni. Helge Wannberg har ju lång resa. Lasse Wentzel var där men hade så många andra kärror att flyga med att "808"-an blev oflugen. Jojje fanns också på plats men flög ej sin Cessna.

Förutom "Classic 808" tävlades med "Tummeliten", klass "A" = "Trim II" och "FIB", klass B = "Fröjds", Tip Top VI" och "Kungörnen" och klass C = "Cirrus" och "Gladan".

Vädret på söndagskvällen blev riktigt flygbart. Vinden kom från öster och vid startplatsen utanför Tekniska Museet rådde febril aktivitet. Många tävlande försöker hinna flyga både två eller fler modeller och då får man en något stressig situation.

Gladaste segraren var utan tvekan Lasse Wentzel! Nu vann han i sin egen tävling och det var han väl värd! En hård uppgörelse - hårt uppvidna gummimotorer - ägde rum i klass A, där Lars Tolkstam visade att hans SM-titel i Oldtimerflyg inte var ren tur. Nu vann han med lilla "Trim II" på nytt. Unga My Schaffer väl assisterad av Anders Sjöberg hade till en början en fin flygning, som dock stördes av stall i glidet. Ännu hårdare spända snoddar gällde i omflygningen med "808"-orna. Anders och Ginger Sjöberg gjorde finalen till en familjeuppgörelse. Gingers modell fick lite större utgångshöjd och kom i "bättre luft" än Anders modell. Det var nätt och jämt att Gärdet räckte för omflygningen.



Uppställda "808:or" vid majträffen. Närmast Ginger Sjöbergs modell som senare vann flygmomentet.

Resultat:

"Tummeliten"

1. Ove Kjellberg	30	30	30	= 90
2. Georg Törnkvist	30	30	25	= 85
3. Lasse Wentzel	24	23	28	= 75
4. Lars Lindén	24	26	13	= 63

KlassA (Trim II och FIB)

1. Lars Tolkstam	Trim	45	45	45	= 135+ 85
2. My Schaffer	Trim	45	45	45	= 135+ 82
3. Lars Lindén	Trim	44	42	45	= 131
4. Georg Törnkvist	FIB	40	45	45	= 130
5. Lasse Wentzel	FIB	29	30	32	= 91

Klass B/C (Kungsörnen, Tip Top VI, Cirrus, Gladan)

1. Lasse Wentzel, Gladan	60	60	47	= 167
2. Sune Stark, Tip Top	49	51	60	= 160
3. Georg Törnkvist, K-ö	39	60	60	= 159
4. Ylva Wentzel, Cirrus	45	45	44	= 134
5. Kalle Qvarfordt, Ci.	60	44	9	= 113

Klass Classic 808

1. Ginger Sjöberg	60	60	60	= 180 + 92
2. Anders Sjöberg	60	60	60	= 180 + 80
3. Holger Sundberg	60	48	60	= 168
4. S.-O.Lindén	50	60	38	= 148



Från flygtävlingen i september. Lasse Wentzel, initiativtagare till Gärdestävlingarna hjälper dottern Ylva att dra upp gummimotorn i "Cirrus".

Modellflyg i Bergsjö (Forts. från sidan 19.)

Vid mina efterforskningar fick jag veta en del om modellflyget i Bergsjö på 40-talet. Den drivande kraften var en person, som flyttade till Vancouver i Canada, och som jag sökte på telefon för några år sedan, dock utan att få svar. Han heter (hette?) Erik (?) (Ernst?, Einar?, - jag har glömt) Jonasson. Det var hans systerdotter, som stod för uppgifterna. Enligt henne fanns en klubb i byn Åkern, norr om Bergsjö, och den var ganska aktiv. Jonasson var själen och hjärtat i klubben. Han hade en annons i TfA, som förbryllat Tore och mig.

Ville han sälja Brom-motorer (ständigt gäckande för oss oldtimerforskare), som det stod i annonsen, eller var det en Brown?

Klubben byggde många friflygkärror, och Jonasson lyckades vid ett flertal tillfällen flyga bort dem. Vid ett tillfälle anskaffade han en jetmotor från USA och byggde en linkärra till den. För att kunna provköra motorn lade man planet mitt på byvägen, tyngde ned den med ett par tegelstenar och började startproceduren. Motorn startade, vrålet skingrade klubbmedlemmarna, och plötsligt gick kärran upp i atomer, på några sekunder. En glödhet Dynajet, en cellulosa-lackad kärra och en (möjligen) läckande bensintank ger lätt en mindre atoms-bombssvamp.

Klubbens verksamhet var som störst omkring 1949. Det smärtar mig att jag och mina modellflygkamrater i Sundsvall och Njurunda då var totalt omedvetna om klubbens existens. Trots allt ligger Bergsjö bara fem mil från Sundsvall. Däremot hade vi en hel del utbyte med Härnösand och de 15-20 mil avlägsna Örnsköldsvik och Östersund.

Floda

Association of Vintage Aeromodellers - AVA - = SAM ZERO.

C/o Keith J.Harris, 21, Burns Lane, Market Warsop, Mansfield, Notts, NG20 0PA,England.

My collection of currently contains over 10.000 full size plans, mainly from the pre-1970 era, and a further 6.000 can be accessed from magazine collection and from other sources. In addition to the above, I can operate officially authorised agencies for Neaxus Media and John Pond Old Time Plan Service (USA) together with other sources. If I can be of further assistance to you in your quest for model aeroplane plans and information do not hesitate to contact me.

Kindly bear in mind, however, that this is a service to my aeromodelling friends and NOT a business.

Printing and delivery dates can therefore vary from ex-stock to approx 14 days.

Written enquiries should be accompanied by a self-addressed and stamped envelope.

(Nordiska modellflygare skall lämpligen bifoga en internationell svarskupong - om nu Posten ännu sysslar med sån't.)

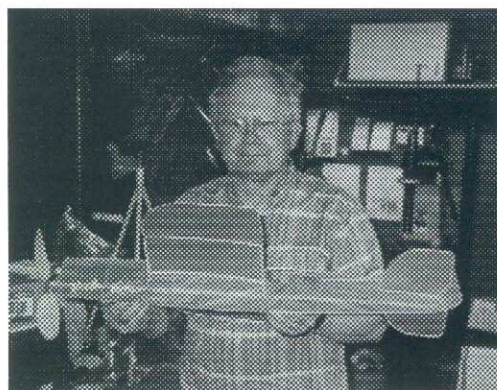
ANDERS HÅKANSON berättar om besöket på AMA:s modellflygmuseum.

Jag har byggt en del modeller till AMA:s museum i USA. Jag hade redan byggt wakefieldvinnarna från 1935, 1936 och 1937.

Vår dotter Anki som bor i Boston har byggt en ny villa och vi måste ju åka dit! Och då visste jag ju vad som gällde! Det ska vara en skruv här och en där och det ska hängas upp en tavla här och en där! Och sådan har jag alltid fått lov att göra åt henne.

Det började med att jag hade världens ryggskott när vi skulle åka. Jag provade alla möjliga preparat för att kunna klara av att åka. Att sitta 8 timmar trångt i ett flygplan skulle jag bara inte klara av utan jag fick lov att ta 1:a klass. -Siv hon fick sitta där bak bland boskapen!! - det var ju inte så roligt! Men det var ju en chans för mig att komma över till Amerika!

Inte långt från där Anki bor finns en man som heter Ray Harlan -världens finaste inomhusflygare - jag har besökt honom tidigare. Han har verkligen fin ordning på både modeller och verkstad. Jag hade gjort en beställning på en gummiskärare. - Vi flyger ju rätt så mycket inomhus i Malmö - Anki ringde upp honom och jag var välkommen dit. Han skulle visa det senaste han hade gjort och det gjorde han och vi "snackade" - jag på skånska och vi var helt överens om vad det gällde. Han visade en dubbeldäckare som han gjort en egen el-motor till 1 cm lång, ett litet batteri att flyga så länge det var ström i batteriet och de hade varit en 20 m hall och där hade han flugit ca 20 minuter med den. Han hade också konstruerat en nybörjarmodell för användning i skolorna och skrivit ut en byggbeskrivning till den. Jag fick en ritning med mej hem och den verkar mycket intressant. Den har en plastpropeller på 12" och den är lätt och fin. Vår gummileverantör hade såna till salu.

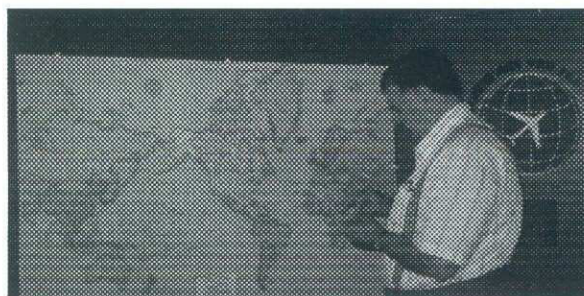


Ray Harlan med en "NoCal" racer.

Så var det fråga om att åka till AMA-museet. Mina beställningar hade gått via en man som heter Charles Rushing och han bor i Los Angeles. Han vill ha ett helt Wakefield-museum ända från början. Han har gjort bok om Wakefield-vinnare från 1911 till dags datum. Museet saknade 1935, 1936 och 1937. Han hade skickat ritningar till mej och jag byggde dem, snabbyggare som jag är, förra vintern. Jag var på väg till museet redan förra året men det blev inte av.

När det nu var dags, så måste jag ha Anki med mej för min engelska är det inte mycket med! Förra gången skulle det kosta oss 12.000 kr att åka till det här museet. Men hon kollade upp på data vad det kunde kosta och det låg på allt mellan 1200 dollar och 450 dollar. Vi tog det billigaste men då utgick det inte från flygplatsen i Boston, utan det var ett annat litet flygfält. Som låg någon timmas bilfärd från platsen där Anki bor. Vi gav oss iväg 11-tiden och fick checkat in och så flög man ett par timmar till en annan flygplats där man fick byta och så till nästa flygplats och sen efter många om och men så kom vi till en plats som heter Indianapolis

Det skulle inte vara så långt därifrån till det här museet. Det regnade och var mörkt, men vi hyrde en bil och gav oss iväg och vi hittade det här stället. Vi kom dit vid 12-tiden på natten men museet låg inte i den lilla staden så vi tog in på ett litet motell. Vi ville ha ett familjerum med dörr emellan, för jag snarkar. Det rum vi fick saknade dörr så vi måste gå ner igen i receptionen. Så vi fick ta var sitt enkelrum och det kostade 100 dollar per rum. Så gick vi ut på en McDonaldsbar och fick i oss lite mat, det var ju mitt i natten! Vi hade inte fått i oss något ordentligt på hela dagen! Sen sov vi och gick upp kl 7, för de öppnade museet kl 8. Vi kom dit vid 1/29-tiden. Vi möttes av en kille som vi hade kontaktat på telefon. Han heter Michael Smith och är curator. Han stod där och hälsade oss välkomna och sade nåt alldagligt. Jag stod där med min låda med modellerna väl inpackade. Jag hade



Anders placerar Toarp på världskartan!

inte kunnat frakta modellerna med fenor fastsatta utan jag måste göra det efter framkomsten. De hade en verkstad där de monterade och lagade modeller. Jag drog fast vingarna med gummisnoddar, men det gillade inte han, Smith. Det måste vara med koppartråd när de ska hänga i taket och hade han ju rätt il! Så hade vi monterat modellerna och de stod där på ett bord. Då kom det in en kompis till honom och tittade på dem och tog några bilder med videokamera. Så överlämnade jag modellerna ett handslag till den där Smith. Så stack han fram ett papper, som jag skulle skriva på, för nu var modellerna museets egendom. Så jag kunde inte få dem tillbaka.

Museet heter Munci och det ligger en styv timmes färd från Indiana. Sen visade de oss in i museet. Han visade oss in i museet. Det var ju fullt av modeller av alla de slag. När det gäller Wakefieldmodeller som Charles Rushing ville ha, så var det högst 10 stycken.

Av dem var det Sune Starks och Arne Blomgrens, som jag hade byggt, Lennart Peterssons, som vann i Höganäs. Min "Tjosa" hängde där-. Bob Whites hängde där, Kordas bägge modeller var där, men de var i en särskild monter, som också visade massor av hans priser. Sen var det skalamodeller, radiostyrda och linstyrda. Där fanns montrar med motorer ifrån början och med olika timrar, som de första pneumatiska, som användes för automatisk släckning av trappljus. En sån hade jag på 50-talet innan de verkliga timrarna kom. Det var så mycket av allt. Smith var inget vidare på att visa, men hans kompis var bättre. Vi där ett par-tre timmar och klockan passerade tolv och vi hade räknat med att bli bjudna på lunch eller åtminstone en kopp kaffe eller någonting,

men det blev inget alls! De var helt ointresserade av allt sådant.



Wakefieldmodeller i museet. I mitten syns Lennart Peterssons vinnare från 1956. Bakom den Bob Whites "No 22" vinnare 1987. T.b. Georges Reichs vinnarmodell 1961. T.v. skymtar Bob Coplands streamline Wake och i bakgrunden stjärtpartiet till Arne Blomgrens 1952 års segermodell.

hedersmedlem i museet. Jag hade med mig brevet och jag bad han, Smith att läsa det, men han bara skakade på huvudet, precis som att det var väl ingenting! Så sa jag till Anki att dom kan väl åtminstone ge mig något, som visade att jag besökt museet. Ja, efter många om och men så gick han över till huvudkontoret och kom med en liten lapp där det står att jag varit på museet och den är underskriven av någon av de höga gubbarna.

De hade en liten shop där de sålde leksaksbyggsatser T-shirts, mössor med AMA i, lite allt möjligt. "Flugan" (AMA-Cub) sålde dom. Det jag ville ha t.ex., det där som man kan spraya på limmen så att de det biter direkt, hade dom ju så klart inte! Jag tänkte att jag ska åtminstone ha en mössa som det står AMA på med mej hem! Men jag fick ta mej fan betala den dyrt! De kunde inte skänka mig den! Och jag som hade lagt ut många tusen spänn på det här museet!

Det fanns en liten modellflygaffär ute på bondlandet. Det fanns inte något annat hus där. De hade tusen tunnland mark med bara gräs runt sig! Och rätt plant så det gick mycket fint att flyga där av alla de sorter. Av kartan som jag hade fått innan så var där olika celler. där de flög radio, lina och allt vad det nu kunde vara.



Anders, monterar Fillons Wakefield vinnare 1937. T.b. Michael Smith, curator vid AMA:s museum.

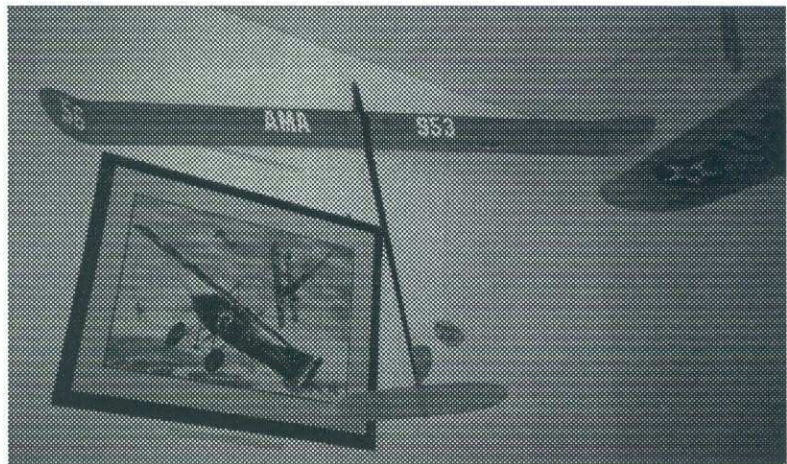
Jag hade ju väntat mig att presidenten för AMA eller någon av de höga bossen skulle komma - de satt i en byggnad vid sida om - och sagt "Goddag Håkanson! Det var ju roligt att du tagit dig hit ända från Sweden och lämnat modeller!" men inte då - det kom ingen! Jag hade ju skrivit i brev till dom i brev för flera år sedan vem jag var. Vem är Anders Håkanson? Jag hade skrivit ända från botten att jag började när jag var 7 år och deltagit i 14 VM och allt vad jag nu varit med om. Så skrev jag lite försynt i slutet av brevet att om jag nu kommer till museet, så kunde det vara roligt att jag blev

Vi körde in till den där modellflygaffären och där fanns ett stort sortiment med fina grejer. Där fanns en del som jag kunde köpa på mig. Bl.a. det där att spraya på när jag bygger med Ufo-lim. De hade tunn slang, som man kan koppla på flaskorna. Jag köpte lite balsa för inomhusflyg. Japanpapper hade de. Sen försökte vi komma iväg hem

Vid 1-tiden kom vi iväg, för vi skulle ju hem. När vi kom till flygplatsen i Indianapolis ett par timmar innan planet skulle gå och då fick vi veta att flyget var försenat två timmar. Så det var bara att vänta och vänta! Men Anki är suverän när det gäller att vara ute och flyga. På vart ställe vi hade varit och landat och skulle gå på igen fixade hon ett boardingpass, där vi fick gå ombord först, "för pappa hade svårt för att gå!" Så vi kunde ju välja att sitta bra. Konstigt var det att de bara flög med Boeing 757. Alla kärror på inrikesflyget var samma sort! Det är tre platser på var sida om mittgången ingen 1:a klass. Dålig service - ett glas vatten, det var allt! Så kom vi till slut tillbaka och kunde sätta oss i Ankis bil och då hade det gått två hela dygn!

Vi hade förlorat två hela dygn för det här jävla museet, som jag blir mer och mer besviken på ju mer jag tänker på det! Sen är det ju så att när jag kommer till Anki i Boston är det en gammal modellflygare som heter Stan Carlsson. Jag har nu träffat honom de sista 20 åren och varit med honom på tävlingar - amerikanska mästerskap och allt möjligt. Anki behövde bara ringa upp honom och säga "Anders är här nu!" - "O ja! Då kommer jag med detsamma!" Han kom ju med detsamma på kvällen och hade med sig sin fru, som bakar världens underbaraste butterkakor, som hon gav mig i present! Carlsson hade ett par handkastare i kofferten och jag hade byggt "Flugor" till mina barnbarn. Inte så långt ifrån där han bor är rätt så bra fält och vi gick ut där på kvällen och flög en del.

Det hade spritt sig i villaområdet, att jag var där och hade byggt modeller. Det kom sex- sju - åtta familjer ut på ängen där och skulle titta på när vi flög. Carlsson sköt upp sina handkastare med gummiband, det gör dom i Amerika - jag vet inte varför dom inte gör det här i Sverige? Det kunde dom väl göra istället för att kasta armarna av sig! Så vi hade riktigt roligt där ute på fältet och jag fick fin snurr på de där "Flugorna". Det var nästan vindstilla. Jag hade tagit med mig en liten uppdragare så vi drog ut snodden. Jag hade med mig riktigt gummiband, som var dubbelt så långt som i en "Fluga" och drog upp nåt 1000-tal varv, och de flög hur högt och fint som helst! Men när barnen själva skulle ta i dem, så gick ju planen sönder, de är ju lite hårdhänta. När de blir en 7 -10 år kanske de kan klara av det bättre! Men då är väl jag för gammal att hänga med dom!



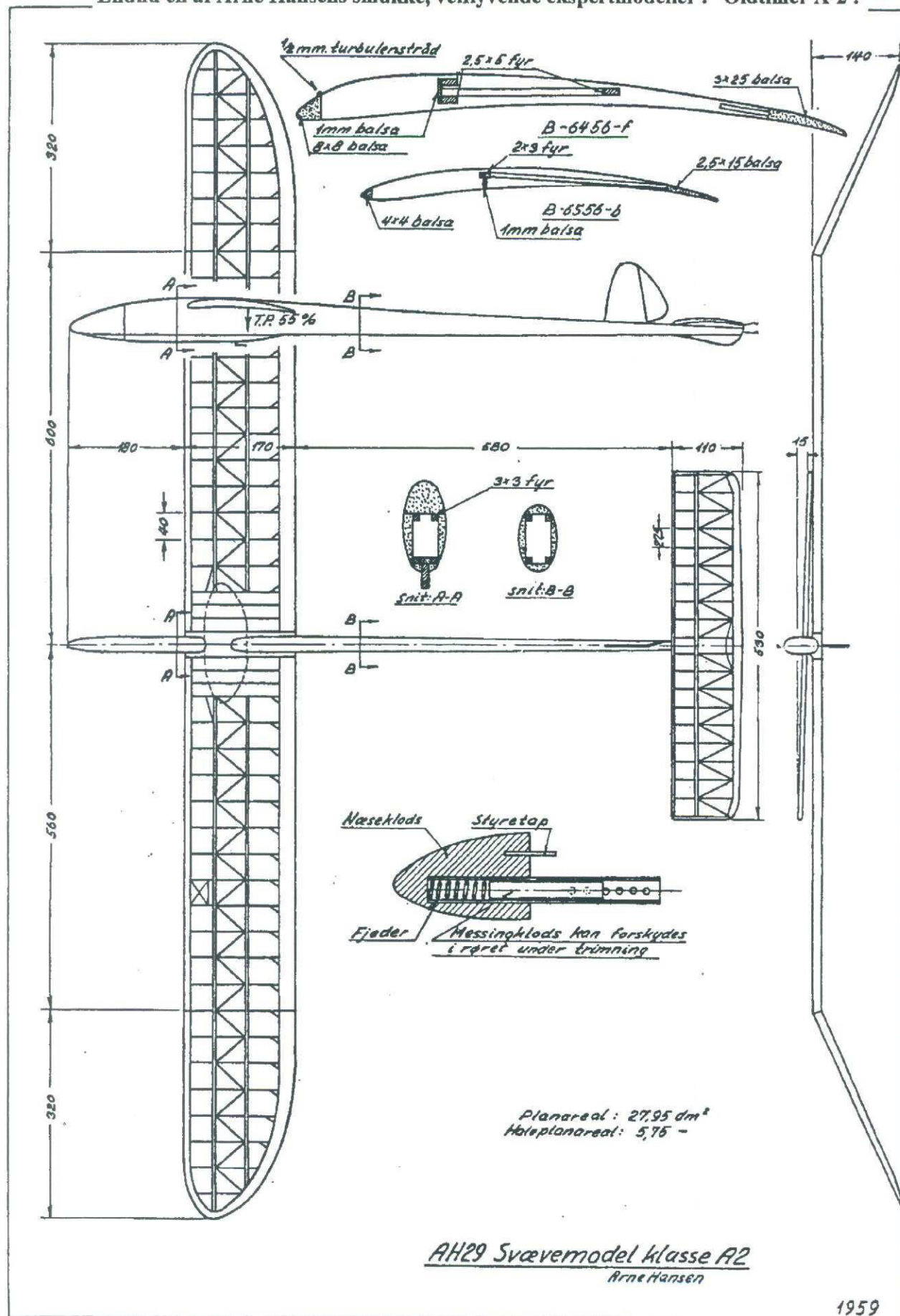
Enda segelmodellen i museet! Detta är Gerry Ritz, A2-vinnare 1959

När jag nu har många kontakter i Amerika hade jag beställningar på uppdragare till inomhusmodeller med räkneverk. Jag hade köpt tre- fyra stycken tidigare i Amerika, så vi har haft såna här i Malmö, men det var fortfarande någon som ville ha, men han som hade tillverkat dem hade slutat. Vi försökte att få kontakt med honom, men via andra kontakter genom Ray Harlan, så fick vi en adress och ett telefonnummer, som Anki slog in på datorn. Det var en man i Ohio, som hade satt upp tillverkning på de här grejerna, men han hade ingen färdig. Han hade höjt priset till \$95 och \$5 i frakt och man fick lov att deponera \$20 först och skicka till honom innan han tillverkade, så vi fick ingen med oss. När Anki kom hem i slutet av juni hade hon med sig en sådan och de är mycket fint gjorda. Nu har jag adressen till honom om det är någon mer som är intresserad.

Vädret i Boston var rätt så bra. Det regnade nån dag och det var inte så hett, som det brukar vara. Vi körde runt och tittade på varuhus. Vi fann ett ställe där de hade sådana där mottagare till piparna vi har på våra modeller. Jag hade frekvensnummer med mej, men han som demonstrerade kunde inte klara ut det, så jag vågade inte köpa med mig någon. Den kostade \$126. Det är ju rätt så många pengar idag.

Anders Håkansson

Endnu en af Arne Hansens smukke, velflyvende ekspertmodeller . Oldtimer A-2 !



Ovanstående ritning har tagits ur vår danska systerorganisations, Dansk Modelflyve Veteranklub, medlemsblad "Oldtimer Modelflyverne"

JOHN POND.

Det är med sorg vi måste rapportera att John Pond från San Jose i California har lämnat oss.

Han föddes 20 mars 1917 i Pierre, South Dakota men flyttade som 6-åring med familjen till San Fransisco.

Givetvis påverkades han liksom de flesta pojkar av Cahrles Lindberghs flygning över Atlanten 1927.

Under depressionsåren på 30-talet var det inte lätt att få pengar till material för modellplansbygge. Han fick lite ströjobb och kunde köpa balsaträ. På två år byggde han ett 70-tal skalamodeller som en bank gärna skyltade med. Vid 14 års ålder byggde han sin första gummi-motordrivna modell - Howard Pete.

1933 anslöt han sig till San Fransico Chapter of Junior Birdmen of America. Vid den tiden grundade han också tillsammans med ett 10-tal pojkar "Ace-Hi Squadron #153" Denna klubb kom sedan at ombildas till "The San Fransico Vultures" och den existerar än i dag! Med tiden övergick han till att bygga tävlingsmodeller och blev den ledande organisatören i klubben och den hjälpande handen för alla som ville pröva på hobbyen.

1936 satte han ett världsrekord för gummimotor-modeller. 1937 började han flyga F-modeller eller gas models, som de säger där över! Hans första motor blev en "Baby Cyclone" san Franciscos största tidning var då "San Francisco Examiner" och de sökte en kolumnist, som skulle bevaka flygning och särskilt modell-flygning.

John Pond var engagerad i mycket som hade med modellflyg att göra både lokalt och nationellt. Det som vi känner honom mest för är hans grundande av S.A.M. Till en början ägades mest tid åt motomodeller, men från 1966 kom både G-modeller och segelmodeller in i oldtimersammanhang. Johns "Old Time Plans Service" innehåller 1000-tals modeller av alla sorter. Sonen Al driver ritningsservicen vidare.

Från 80-talet och framåt under åren till dess att "Model Builder" lades ner hade jag personlig kontakt med John och rapporterade till hans artikelserie "Plug Sparks" om vårt oldtimerflygande i Sverige. Sten Persson var också rapportör till Johns spalter. SMOS/SAM 67 vill framföra våra kondoleanser till Al, Gary och alla i Pond-familjen.

SOL

Vem vill flyga med gummimotor skalamodeller?

Anders Sellberg och jag vill prova på "Dubbel.Peanut" nästa år. Är ni intresserade så ordnar vi en liten tävling i samband med någon av oldtimertävlingarna. Hör gärna av er till mig eller Anders! Gunnar W.

Apropå baksidan.

TEMPO - TÄVLINGEN

Det var Tempo AB som betalade för denna originella tävling genom dess mycket flygintresserade och generöse chef direktör Gösta Åhlén.

Redan i början av året fick modellflygarna besked om den kommande tävlingen. Varje registrerad klubb fick en ritning med arbetsbeskrivning och kunde beställa ytterligare ett antal. Varje klubb fick anmäla en kandidat till Tempo-tävlingen.

Den 26 - 27 maj bjöds de uttagna modellflygarna på en stockholmsresa. 28 modellflygare från så gott som hela landet ställde upp, utom en - Sven-Åke Sjögren från Fagersta - han fick inte permission från sin militärtjänstgöring på F 16. (flygsinnad chef? Red:s anm.). Den första finaldagen samlades man på Tekniska Muséet. Medan snabbyggnadsmomentet pågick i ena halvan av minneshallen, höll juryn bestående av Rune Andersson, Arne Blomgren och Ragnar Odenman på med bedömningen av de modeller, som ställts ut i välbyggnadstävlingen i den andra halvan av hallen. Välbyggnadstävlingen vanns av Roald Olsson från Göteborg. Då han blev tillfrågad om han kunde flyga också, svarade han på blygsam göteborgska: "Inte ja', men modellen kan!"

Snabbyggnadsmomentet vanns av Göran Karlsson, Kumla, kanske mest beroende på att han kom på att snabbtorka sin vattenbesprutade pappersklädsel vid en varmluftsfläkt i muséets källare!

Flygtävlingen gick på Gärdet på söndagen i nästan alltför bra termikväder. Det visade sig att bland de tävlande fanns en mycket bra topp, men det var sämre beställt med jämnheten. Nio av de tävlande fick inga tider alls noterade. Jan Nilborn från Malmö vann flygmomentet med sammanlagt 658 sek. Tvåa blev Charles Moberg, Göteborg och trea Roald Olsson. På 4:e plats totalt kom Rolf Hagel, Malmö. Några andra deltagare som med tiden gjorde sig kända i modellflygvärlden var Lars Andersson, Limhamn; Nils-Erik Hollander, Karlstad och Lennart Flodström, Sundsvall.

TEMPO-modellen är ju nu aktuell igen i oldtimersammanhang, då vi infört klass Gint. Visserligen konstruerades TEMPO år 1950, men den anpassades till Gint-regeln från 1951. Ritning kan du i dag erhålla från Arne Andersson i Nyköping.

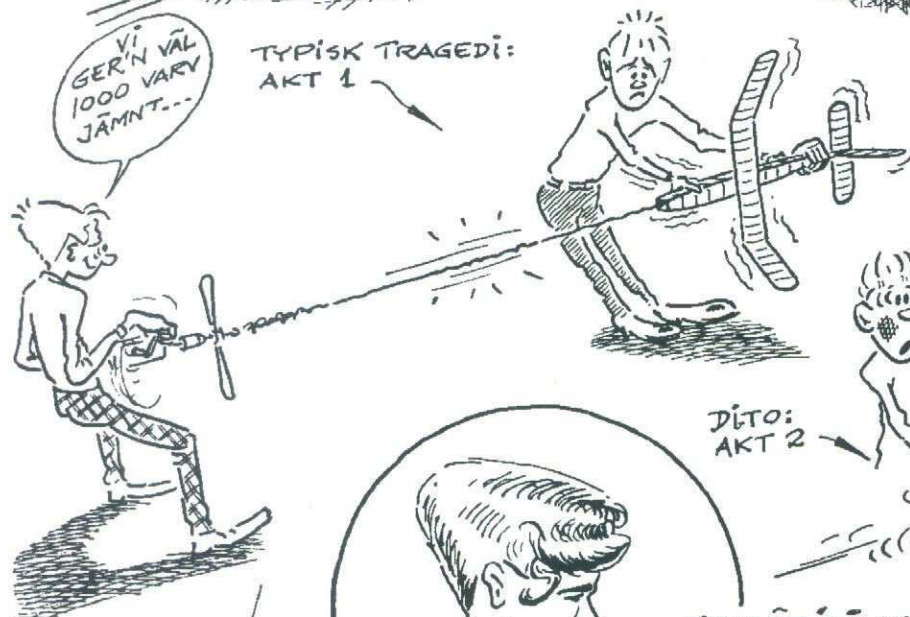
GLIMTAR FRÅN *Tempo*-TÄVLINGEN

FÖRSTA DÅN "KAPPBYGGDES"
VID LÅNGBORD
MED
NAMN-
SKYLtar
Å ALLT...



VI
GER'N VÄL
1000 VÄRV
JÄMNT...

TYPISK TRAGEDI:
AKT 1



J-J-JÄMNT
FEMHUNDRA
FÖ' MYCKE

DITO:
AKT 2



MERA
TRAGEDI:



POPULÄR "KÄLLE":
16-ÅRIGE OCH
VÄLBYGGANDE
ROALD OLSSON, GÖTET.

NEJ!



BERCK

LYFT NU
PÄUGA, SÅ
BÄR VI HIN
HAN TI'
SKÄLNE...



Tempo-BUCKLAN
RÄDDADES AV JAN NILBORN
TILL MALMÖ, OCH VÅRT
SKÅNSKA TUSCHSTIFT
GRATULERAR EXTRA HJÄRTLIGT!