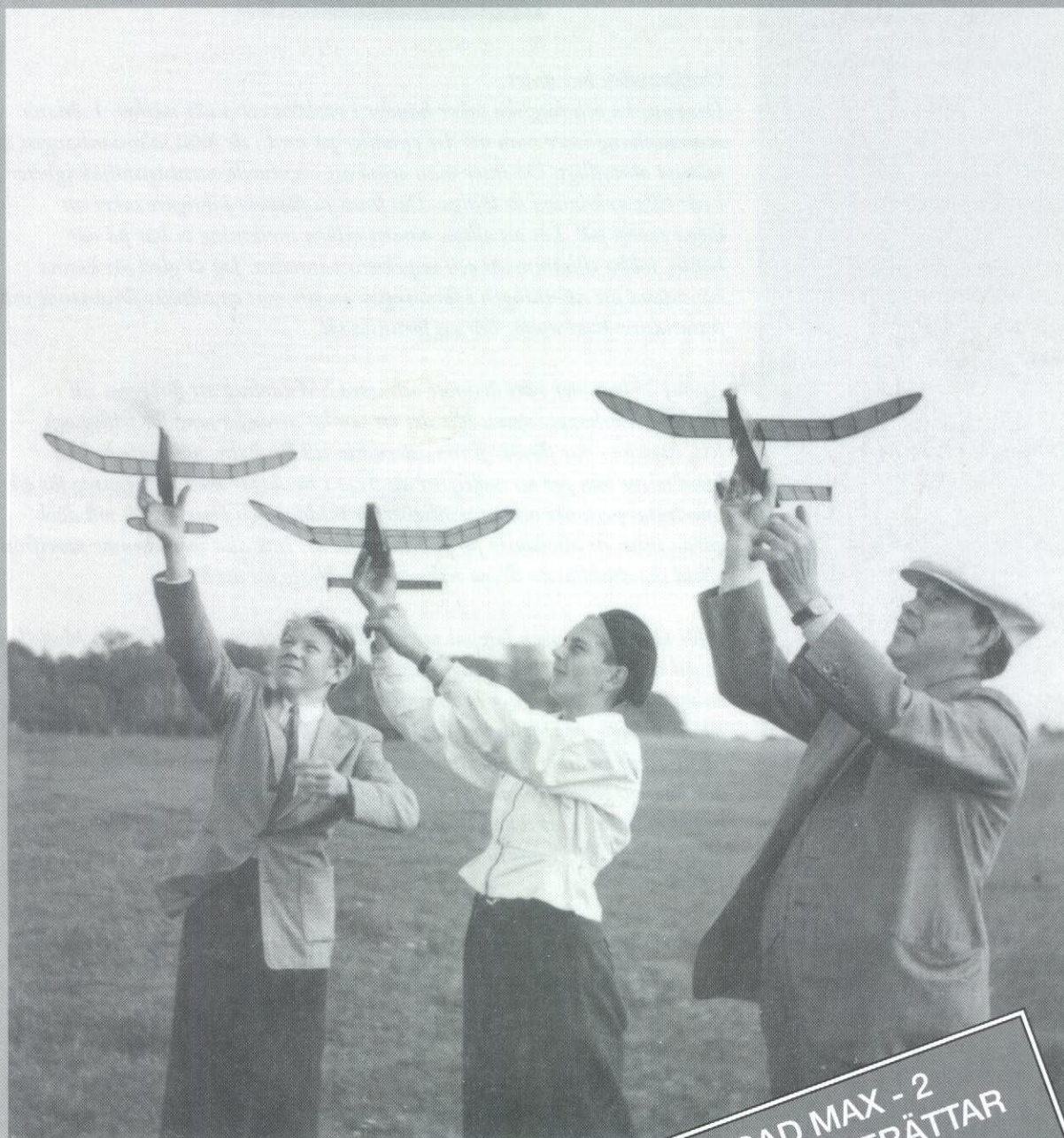




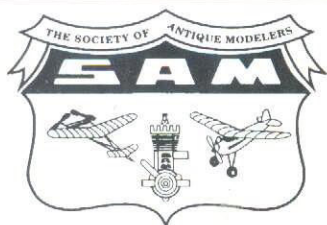
OLDTIMER

SPECIALTIDSKRIFT
FÖR MODELLFLYGARE

Nr: 1 2005



MISSAD MAX - 2
BO MODÉER BERÄTTAR
SPIN - 42
SENATOR





OLDTIMER
ORGAN FÖR SVENSKA
MODELLFLYGARES
OLDTIMERSÄLLSKAP

Arg.34. Nr1/2005
Red. av detta nummer
Sten Persson
sten.persson@mbox305.swipnet.se

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-Ake Elofsson
Skövdevägen 12, 543 35 Tibro
Tel: 0504-145 10
tjolle.e@spray.se

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

Hedersordförande:
Sven-Olov Lindén

Hedersmedlemmar:
Lennart Hansson
Kurt Sandberg

Tidningskommitté:
Sten Persson - redaktör
Pär Lundqvist - layout
Kurt Sandberg - distribution

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

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

SAM Chapter 67 Sweden

Manusstopptider 2005:
Nummer 2: 27 maj
Nummer 3: (info.- nummer)
Nummer 4: 23 september



Ordföranden har ordet

Dramatiska och tragiska saker händer i världen och i vår närhet. I sådana sammanhang inser man att det vi håller på med i de stora sammanhangen är relativt obetydligt. Då inser man också att eventuella meningsskiljaktigheter i vår lilla ankdamm är löjliga. Det finns ju faktiskt viktigare saker att lägga energi på! Låt oss alltså, oavsett vilken inriktning vi har på vår hobby, jobba tillsammans och respektera varandra. Jag är glad att kunna konstatera att stämningen i föreningen nu går mot en alltmer försonande och framtidsinriktad anda. Låt oss fortsätta så!

Även i år kommer vårt årsmöte och stora SM-tävling att förläggas till Rinkaby. Förhoppningsvis blir det ett samlat arrangemang för friflyg och RC. Styrelsen har försökt finna alternativ till Rinkaby, men inte lyckats hitta något som ger oss möjlighet att flyga i tre dagar med förläggning för ett hundratal personer och en möjlighet för middag och årsmöte. Vi vill dock gärna hitta ett alternativ för framtiden så att inte alla medlemmar norrifrån alltid ska drabbas av dryga reskostnader. Hjälp oss att leta!

Inför tävlingssäsongen hoppas jag att alla har reglerna klara för sig. Modellen byggd enligt ritningsunderlag, spännvidd mäts på färdig modell byggd enligt ritning, vikt enligt bestämmelser för klassen (vingbelastning). Tänk på att många wakefieldmodeller flögs med långt mer än 100 gram gummi. Minimivikten avser flygfärdig modell. Om man flyger med 70-80 gram som många gör idag, kan man behöva ballasta modellen för att nå upp till minimivikten. Kontrollera Era modellers tomvikt så att ni har koll på vad totalvikten blir! Vi vill ju ha rättvisa tävlingar – eller hur?

GeWe

För bidrag till detta nummer tackar red.:

Lennart Hansson, Bo Modéer, Bengt Åhman, Lennart Flodström
Rune Tedenryd, Lars Höwing samt Malte Blomqvist

Dragning bland dem som har betalat medlemsavgiften före 31/12 2004

En liten belöning kommer till följande:

Hans Nathorst Westfelt, Kjell Eriksson, Lars Söderlund, Germund Wardenius,
Frede Juhl, Arne Andersson, Birgit Törnqvist, Dick Wiklund, Anders Nilsson
samt Stig Gröning.

Omslagsbilden.:

Se artikel Spin - 42 sidan 11

VÅRTÄVLINGEN 2005

AKM och Södra Hallands Modellflyg Sällskap inbjuder än en gång till VÅRTÄVLING på Revingefältet, ~~söndagen~~ den 23 april (reservdag 24/4) kl. 10.00 – 16.30.
Två tävlingsstarter utan periodindelning ; omstart vid flygtid under 60 sek. Linlängd 100 m.
Tävlingsklasser – alla! D.v.s. A, B, C, D, Gint, TP, S1, S2/S3, Sint, A/2, F-Klassisk/Nostalgi.
Startavgiften på 50 kr gäller för max 5 modeller och betalas på tävlingsplatsen.
Tävlingsanmälan med uppgift om modellens klass och namn samt den tävlandes namn och telefonnummer meddelas till Kurt Sandberg, Vallgatan 23A, 302 42 Halmstad tfn 035/122846.
Senast den 15 april.

HJÄRTLIGT VÄLKOMNA!

INBJUDAN OT-RC-SPECIAL - MEETING I NYKÖPING

Modellflygklubben KONDOREN inbjuder dig till meeting och enkel tävling i klass OT-RC på Brandholmen i Nyköping. Datum : 10 september. Briefing kl 10.00. Första start 10.30.
Syftet är att i första hand träffas och flyga, ha kul med allmän social gemenskap.
Varierande tävlingsmoment utlovas – som vanligt!

Vägbeskrivning:

Från Stockholm: tag första avfarten (trafikplats Påljungs Hage). Fortsätt rakt fram 2,7 km. Följ skyltning "Modellflyg" och du är framme! Från Linköping – Norrköping: tag av vid trafikplats Påljungs Hage. Sväng höger efter avfarten. Fortsätt därefter 2,7 km enligt ovan! Från Eskilstuna: vid första rondellen, åk E4 mot Stockholm till trafikplats Påljungs Hage. Sväng höger efter avfarten. Fortsätt 2,7 km enligt ovan! Från Katri-
neholm: vid andra rondellen, åk E4 mot Stockholm till trafikplats Påljungs Hage. Sväng höger efter avfarten.
Fortsätt 2,7 km enl ovan. Mer information och anmälan senast den 6 sept till Ingvar Claesson tfn 0155-21 85
95 eller adress: Irisgången 15, 611 65 Nyköping. Även E-post: i.claesson@telia.com
Besök även Kondorens hemsida: <http://web1.vattnet.com/kondoren/>

VÄLKOMNA!

Inbjudan till OT RC och RC-3 tävling!

Karlskoga MFK inbjuder till tävling och trevlig samvaro vid klubbvägarna i Åbytorp den 4-5 Juni 2005.
Briefing kl 10.00 Lördagen 4/6. Startavgift 80kr/klass och modell. Anmälan till Börje Luthman 0586-44756
070-6352416 e-mail: lutman.b@telia.com Bengt Johnsson 0586-41667 Mob. 073-9903986.
Övernattningsmöjligheter finns i klubbhusen, medtag egen sovutrustning (liggunderlag m.m). Husvagns-
parkering finns med eluttag, ring för mer info. På Lördagskvällen är det möjligt att till självkostnadspris spisa
gemensam middag. Ring för intresseanmälan. Börje Luthman

S A M 78 Czech republic

3rd EUROCHAMP RC-OLD TIMER MODELS June 2005

Schedule of events:

Friday 10th: Model-registration and taking over. Testflying Saturday 11th: Competitions: 1/2A TEXACO,
1/2A TEXACO Electric, OTVR Gliders prior Dec 31 1950, OTMR Motor-models prior Dec 31 1950
Sunday 12th: Competitions: Oldtimer-Electric all models prior Dec 31 1950,
TEXACO, NMR Motormodels prior Dec 31 1956 A banquet in the evening
Monday 13th: Reserve day for the case of bad weather during 11th - 12th June
The entry fee for each model is Euros 10.00. The deadline for entries is May 23, 2005. Entries on the field
cannot be accepted. Each participant must show full insurance coverage. Radio Control Frequencies are: 35
and 40 Mhz. For additional information please contact: Ing. Petr Svoboda Taboritska 2289
544 01 Dvur Kralove nad Labem CZECH REPUBLIC Tel. Nr.: 420 499 620 064

FRIFLYGARE: Boka helgen 19-21/8 för Oldtimer-SM i Rinkaby.

Hur kunde det komma sig att jag fick bygga modellflygplan?

Bo Modéer berättar minnen.



Varför blev det flyg och modellflyg som ödet valde åt mig till att bli ett så efterhängset intresse? Det borde ha legat närmare till hands att satsa på fartyg efter de första åren alldeles intill hamnen i Lysekil.

Så här i efterhand har jag blivit lite fundersam över hur det hela började och fortsatte och hur tålmodiga de vuxna i min närmaste omgivning måste ha varit. Det hänger ihop med att jag aldrig byggde i en klubblokal eller annan för ändamålet lämplig plats. Familjesituationen medförde nämligen att jag från 1936 till 1962 kom att bo på 11 platser, mestadels i olika familjer. Bygglokaler fanns någon annan stans. Var någonstans flygintresset vaknade är jag lite osäker på, men tidigt var det. En liten gosse i flygvapenuniform finns det foto på.

Att bygga hjälpligt verklighetstroga skalamodeller av diverse svenska krigsflygplan hängde förstas ihop med andra världskriget och utvecklingen därefter. Olivgrön ovansida, ljusblå undersida och smyckade med flygvapnets tre kronor som dekal. Allt material inhandlat i Wentzels butik på Apelbergsgatan i Stockholm. När var det balsa fanns att köpa igen? 1946 enligt Sven-Olov Lindéns historiebok. Wentzels balsalim och lacker spred lite dofter. Vid konfirmationsdags avslöjade en av flickorna att hon beundrat mig för de fina små modellerna. Men den perioden var ju historia då, så det så.

Tummeliten, det lilla gummimotordrivna nybörjarplanet, var det första flygbara som jag och några kompisar knåpade ihop var sitt av och kastade upp i lufthavet. Redan då kom erfarenheten att en del träd är svårklättrade och att skador kunde lagas. Med Wentzels balsalim. Sedan minns jag en segelmodell som hette Pantern och som måste ha påfrestat omgivningen lite mer. Den var ju betydligt större, hade vinge med spryglar och klädsel och följaktligen orsakade mera damm och dofter innan den var färdig. Att mitt exemplar flög som en kråka och ibland kom hem mer eller mindre som en hög pinnved knäckte mig egendomligt nog

inte. Jag limmade ihop bitarna och försökte få dem att flyga igen. Vad tänkte de vuxna?

Hur jag kunde få för mig att efter det satsa på en tysk segelmodell som hette Baby är gåtfullt. Men byggsatsen köptes hos Wentzels och sedan pågick knåpandet rätt länge har jag för mig. Det var ingen balsa utan allt var i Abacciträ (stavning?) som sprack. Lätthålen i alla spryglar var tålmodsprövande. Men vad gick inte att limma ihop med Wentzels balsalim? Damm, spånor och dofter bör med det här bygget ha påfrestat omgivningen ytterligare. Sigtunas alla kråkor var suveränt skickliga luftakrobater jämfört med det här Babymonstret. Jag är tveksam till att jag någonsin fick upp det med startlina. Till slut tände jag eld på det.

Med tiden blev jag medveten om Sigurd Isacssons bok "Modellplankonstruktion". Det medförde att jag började hitta på egna ideer. Under några praktikmånader på "Stora verkstaden" på F 18 i Tullinge bodde jag i ett furirrum där väggarna som var nymålade med oljefärg anlade plågsam motdoft, men det hindrade inte tillkomsten av en S-modell konstruerad enligt konstens alla Sigurdregler. Den flög i alla fall bättre än Babyn! Här hade omgivningen inga invändningar mot verksamheten och städningen var ju mitt eget problem.

När jag kom att bo på Lidingö tyckte jag att det var läge för att ta kontakt med den välkända klubben "Vingarna", men hur gör man då? Exempelvis cyklar iväg och ringer på hos Lidingöbon Sigurd Isacsson, som vänligen gav mig kompasskurs för fortsättningen. Nu handlar det ett ögonblick inte så mycket om damm, doft och tålmodig och förlåtande omgivning, snarare omvändningen.

De ståndsmässiga klubbmötena i KSAK:s förnämliga hus på Malmskillnadsgatan i Stockholm visade sig innehålla en begränsad del modellflyg, men desto mer om bostäder och familjer och barn. Det välkända Ving-gänget hade kommit upp i familjebildningsåldern och det fyllde av naturliga skäl deras sinnen. Någon klubblokal fanns inte längre. Men gänget var ju trevligt och hjälpsamt och kunnigt så man fick ha visst överseende med att mötena blev som de blev. Och så arrangerades det ju tävlingar.

Familjen jag bodde hos på Lidingö visade sig tillhöra de verkligt tåliga. Jag hade kommit till stadiet S-int och då var det ju fråga om dimensioner på både det ena och andra som kunde irritera omgivningen. Men icke där heller. Fast jag försökte nog också att begränsa spridningen av spånor och slipdamm. Svårare var det med den ljuva doften av zaponlack.

I den vevan ringde en vårdag Hans Schmitterlöv och frågade om jag skulle kunna tänka mig att vara lärare på KSAK:s instruktörskurs på Ålleberg. Så blev det och i denna trivsamma och inspirerande miljö ägnade jag också delvis lite tid åt att knäpa (enda tillfället då jag byggt i en bygglokal!) på den enda modell med vingens översida helplankad som jag någonsin gjort. Den fick av förklarliga skäl fick namnet Pain Riche och visade sig flyga ungefär som ett sådant också. Här var det definitivt ingen som ens tänkte en kritisk tanke med avseende på damm och dofter. Härligt.

Så småningom kom jag till Kungsholmstorg i Stockholm som blev bostad nr 11 i raden. Där blev det nytt personligt tidsrekord i boende och det löd på drygt 5 år. Under den tiden blev jag färdig med min yrkesutbildning och fick gott om fritid till att bygga och flyga. Den ena modellen efter den andra kom till och den enda gången jag hörde viss kritik var när familjens städant fröken Olsson tyckte att jag ställde till det lite väl mycket. Jag fick ta hand om det värsta själv. Men aldrig ett ljud om att det doftade zaponlack, vilket

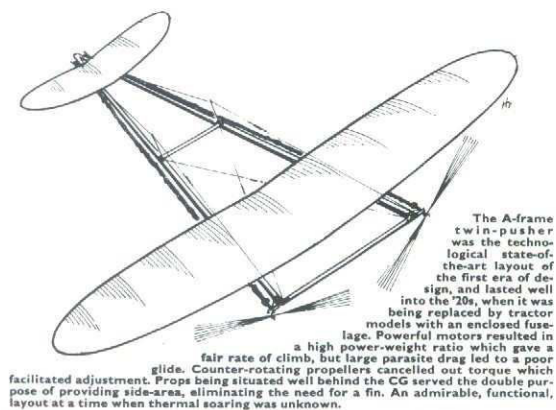
det naturligtvis gjorde särskilt under vintern. Mitt lilla rum kunde jag ju inte vädra hur mycket som helst.

Nr 12 blev min första egna bostad och därifrån fortsatte det att komma modeller som byggdes på det då nyinköpta skrivbordet (där datorn står idag) och där det bara var jag själv som hade synpunkter på dofter och städning. Jag hade då också kommit till att modellerna kunde liknas vid kvinnliga ädelstenar. Attraktiva men med begränsad flygförmåga. Därav namnen Spinella, Akvamarie (när jag var som nykärast), Esmaragda, Zirkonika, Agathe och Diamanda.

Vid ett tillfälle hälsade Sandy Pimenoff på och hans kommentar på lätt sjungande finlandssvenska kan jag fortfarande höra: "Det ska vara svenskar som bygger modeller på ett skrivbord av ek!"

Men hur kunde det komma sig att så många tolererade så mycket damm och dofter under så många år? De måste ha varit ett tåligt släkte och det finns det anledning att vara tacksam för.

TWIN PUSHERS!



Till stor del tack vare Sigurd Isacsons initiativ fick även vi i Sverige se dessa förvånansvärt välflygande aerodyner på ett antal OT-mästerskap under 90-talet. Tyvärr har intresset för dessa de allra ursprungligaste av modellflygplan avtagit så starkt att vi de senaste åren inte ens fått ihop ens de tre modeller, som behövs för en giltig SM-klass. Detta är tvärtemot trenden i andra OT-länder som England och USA, där just mass-startar med twin pushers hör till de mest publika inslagen – och kanske är det just i det här avseendet, som vi gjort ett taktiskt misstag.

Under ett antal år var dessa modeller, tillsammans med F-klasserna, "förvisade" till första tävlingsdagen, d.v.s. fred. em/kväll och exponerades därmed för ett relativt litet antal andra tävlanden.

Enligt undertecknad är dessa majestätiska "baklängs-flygare" ett historiskt alltför värdefullt inslag i vår

verksamhet för att helt tappas bort. Då vi kanske snart kommer att åter ha ett "samlat" OT-SM på lördag-söndag vore det ett tillfälle att åter introducera twin-pushers som klass. Säkert har tidigare T.P.-flygare kvar sina modeller, så varför inte ta med några sådana på OT-SM i år och visa vad de går för! Kanske kan det inspirera en och annan, så att vi kan tävla med dem igen t.ex. nästa år. Underlag till modeller finns det gott om, t.ex. i tidiga årgångar av Frank Zaic's årsböcker, av vilka en del har återgivits i OLDTIMER.

På Internet hittar man som bekant det mesta, så även flera hemsidor för just twin pushers! Prova t.ex. <http://home.att.net/~dannysoar2/Homepage2.htm> med historik, fotos, tips och ritningar!

För några år sedan gjordes en bra sammanställning av de bäst kända twin pusher konstruktionerna i en lokal klubb-tidning i Kalifornien. Författad av Mike Meyers har den nu nått en större publik genom att publiceras i oktober-numret av SAM Speaks. Det är mycket givande läsning, oavsett om man flyger T.P. eller ej och, för dem som vill göra det, kan Mike's "Twin Pusher Data Sheet" vara speciellt värdefullt.

En bra artikel om T.P. hittar man även i Aeromodeler Annual 1976-77, för att inte tala om Bert Pond's "Commemorative Book '76 U.S.A. Bicentennial" med massor med fina ritningar och byggtips! Båda är antikvariska, men kan hittas på nätet.

Sten P.

REVINGE MÖTE

Oktober 2004

Här vid sidan... Anders Håkansson med Jaguar Wakefield, flankerad av Kurt och Lennart.

Det sista, officiella flygtillfället för höstsäsongen fick de sydsvenska OT-flygarna den 10 oktober, då Lennart Hansson och Kurt Sandberg inbjöd till Revinge Möte 2004. De lyckades pricka in ett annalkande högttryck med ganska klart men, för årstiden, kallt väder. Vinden friskade i rejält under dagens lopp, vilket bidrog till att flera av de 18 anmälda modellerna fick ligga kvar i säkert förvar i bilarna.

Samtliga segelmodeller slogs ihop till en klass och gummimotormodellerna likaså för att förenkla arrangemanget och tona ner tävlingsmomentet. Detta lyckades väl och en gemytlig samvaro hanns med under dagens lopp.

Trots 2 min. maxtid resulterade en del flygningar i långa hämtningar, några gånger från trädskronorna! En del rejäla blåsor prickades in under eftermiddagen, värst var nog Kurts vinnande HW-43, som efter 100 meters höjdstart formligen sögs upp i det blå och sedan behövde 5 minuter för att fusa ner!

Två konstruktioner, som inte flugits tidigare i OT-sammanhang, debuterade denna lördag. Den ena var Åke Gustavsson italienska skönhet "GF 96-2", byggd efter ritning i OLDTIMER 2/03 och som lätt gjorde två maxflygningar. Den andra var undertecknads "Mjölner", Rune "Bananen" Anderssons eleganta S-Int:a från 1950.



Germund Wardenius kom med tre modeller, kämpade tappert och fick bl.a. till en bortflygning (senare hittad). Tyvärr syns det inte i resultatlistan, enligt Germund var det "bara en trimflygning utan fuse..."!

Sten P.



Åke Gustavsson:s GF 96 -2.

Resultat för de sammanslagna klasserna:

Gummimotor:

1.	Åke Gustavsson	GF-96-2	120+120	=240
1.	Sten Persson	Adams-3 7	120+120	=240
3.	Martti Bogdanoff	Laban	69+120	=189
4.	Ingvar Persson	Querman	120+O	=120
5.	Martti Bogdanoff	Tern	32+42	= 74

Segelmodeller:

1.	Kurt Sandberg	HW-43	120+120	=240
2.	Sten Persson	Mjölner	120+102	=222
3.	Martti Bogdanoff	Scrappy	57+58	=115
4.	Rune Tedenryd	HW-44	52+60	=112
5.	Hasse Bengtsson	Meteor 21	43+O	= 43

Meeting i Eksjö den 10/10 2004

Återigen arrangerade medlemmar ur Höglandets modellflygklubb ett meeting för RC-Oldtimerflygare. Detta meeting var det 4:e i ordningen. Morgonen började med mulet väder och en kall nordanvind men Ingvar Claesson och Christer Svensson från Nyköping meddelade att norr om Mjölby är det solsken och klart väder. Då förstod vi att det åtminstone skulle bli solsken frampå dagen. Solsken blev det men den mycket kalla nordanvinden höll i sig hela dagen.

Ett tiotal modellflygare mötte upp. Det var folk från Borås, Skillingaryd, Habo, Nyköping samt från vår egna klubb. Inga haverier inträffade. Frampå dagen fick vi besök av en motorseglare från Jönköpings segelflygklubb. Pilot var Stig Karlsson f.ö. medlem i Höglandets MFK. Kent Peterson från Vaggeryd hade också bjudit dit tre kompisar som flyger ultralätt, dessa kom också.

För övrigt flögs det varvat med fika och korvgrillning vid brasan. Någon tyckte att när man har åkt söderut borde det vara varmare eller hade man åkt för långt, då kanske det fanns pingviner här i Eksjö.

Några sådana fjäderfä har vi ej ännu sett till. Hur som helst så voro alla rödkindade när de åkte hem.

Text och bilder från Bengt Åhman



Ulf Alsén visar upp sin Mamselle.



Ingvar Nilsson, Borås med Diamond.



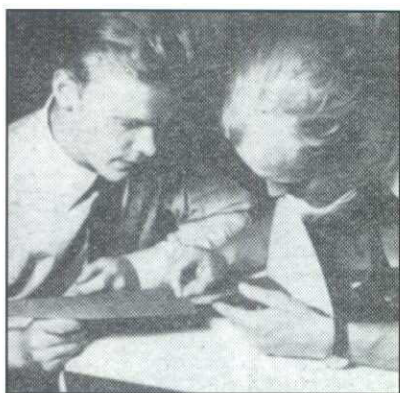
Bilder finns att beskåda på SMOS-medlemmen Ulf Alséns hemsida: <http://home>.

En ny symbol...

Det vore väl trevligt om OT-RC artiklar kunde ha en egen symbol, det behöver nödvändighetsvis inte vara den överst på denna sida, kom gärna med förslag...

PärL

Benny Båth med den mycket imponerande modellen Double Diamond.



Kurt Calås och Gunnar Ek började att bygga denna radiostyrda segelmodell i nr 16. 2:a och 3:e avsnitten var införda i resp. nr 17 och 19. Fortsättning följer i de närmast utkommande numren.

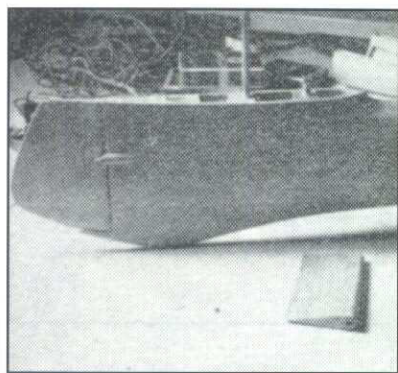
Anordningen medger en synnerligen lätt montering och har den fördelen att den fixerar stjärtpartiets läge. Det främre röret tjänar endast som styr stift. Varken stabilisator eller fena behöver vara rörliga då all fintrimning sker med hjälp av skruvinställning på de rörliga rodren. För att inte höjdroder ledningen ska slitas av vid en krasch har stabilisatorfästet inte gjorts lossnande.

Radiokontrollerad segelmodell — 4:e avsnittet —

De båda stöden som utgör vingbädden ska ha exakt samma lutning som på ritningen. Balsaträet på deras översidor profileras nu koncirkelformigt enl. fig. 7. Härefter bordläggs kroppens översida såväl den bakre delen, som stycket fram till kåpan. Obs! Först nu kan vingbäddens ytterkonturer bestämmas. Detta måste ske medelst finputsnings i kroppens längdriktning.

Kåpan byggs fristående. Märk att spant nr 1 och 4 måste passa perfekt i flygkroppen samt att bordläggningen fram till går 5 mm förbi det främre spantet. På kåpans insidor finns fästen för ett par klämmor av 0,5 mm mässingsplåt. Se fig. 11 och 12. Se till att de två bottenribborna (3X15 mm) förblir plana även sedan kåpan tagits loss. Kåpan efterputsas påsatt på flygkroppen.

Stabilisatorfästet utgörs av en profilerad balsaklots med urborrnings samt ett par aluminiumrör. Se fig. 13! Det längre aluminiumröret är upptill tude-lat och försett med en fjäderanordning av 0,5 mm pianotråd. Se fig. 14. Denna fjäder låser fast stjärtpartiet, då den når över en plywoodsprygel inuti fenan.



Stjärtpartiet utan påmonterad stabilisator. Fr. v. sidorodret, den lilla pianotråd som överför höjdroderstötstängens rörelser till höjdrodet, styrepinnar av al. rör för fastsättning av stabilisator. Nederst t. h. ett höjdroder.

Stjärtpartiet brukar ju som regel klara sig bäst vid en störtning, varför extra anordningar för en snabb lösgöring inte ansetts behövliga, då sådana skulle komplicera fästet avsevärt.

Stjärtparti

Stabilisatorn är, med undantag av höjdrodren, mycket enkelt uppbyggd. Balkarna består av dubbla 3X3 mm balsalist. Således 4 st. Spryglarna är av 2 mm balsa. Höjdroderlagren är förstärkta med 1,2 mm flygplywood. Axeln till höjdrodren består av en 5 mm rundstav av asp. I axelns ändar är plattor utskurna. Se skiss 15. Till dessa fyrkanter kopplas höjdrodren, som i sin andra ända är lagrade med knappnålar. Dessa nålar kan lossas eller låsas på samma sätt som slutstycket i ett mausegevär. I axelns mitt är fastlimmad en bit hårdträ för kopplingen till roderkontrollen. Detta trästycke är försett med ett 1,5 mm hål, som nedtill är upprymt till 6 mm. Detta senare för att underlätta monteringen.

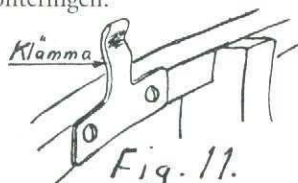


Fig. 11.

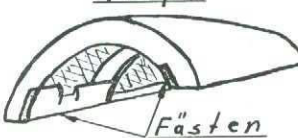


Fig. 12.



Fig. 13.

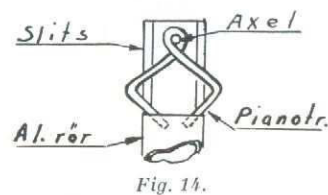


Fig. 14.

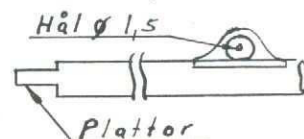


Fig. 15.

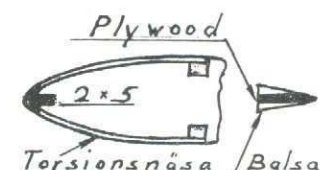


Fig. 16.

Obs! Glöm inte lägga ned axeln innan spryglarna fastlimmas. "Stabben" är också försedd med en torsionsnäsa av 1 mm balsaflak. Näsan görs i två halvor, se fig. 16. Bakkanten är av 1,2 mm flygplywood med 1 mm balsa på var sida. Balsan profileras. Se fig. 16. Till slut tillverkas stabilisatorspetsarna av hård balsa och limmas fast. Som styrning för aluminiumrören anbringas ett stycke profilerad 1,5 mm flygplywood med samma utseende som stabilisatorfästet under stabilisatorn. Hälén ska passa väl utan glapp. Klädseln utgörs av japanpapper.

Fenan är fastgjord på stabilisatorns översida. Obs! Monteringen görs innan stabilisatorn klätts! Balkarna är 4 st. 3X15 mm balsa. Detta för att bilda ett stadigt fäste för stjärtpartiet. De nedre spryglarna är försedda med urtag enl. ritn. Fenan kläs med 1 mm balsaflak, som skarvas där så behövs mitt för spryglarna. Ett stycke balsa i "hörnet" mellan stabilisator och fena strömlinjeformas och bildar en vacker övergång. Samma metod tillämpas på stabilisatorns undersida.

Vinge och vingfästen

Det har tidigare nämnts att vingbelastningen med full utrustning är ganska hög. Stor omsorg har därför lagts ned på vingens konstruktion och fastsättning. Vingen ritades för tre år sedan och trots det är den i år "modernare" än någonsin. Den har vid prov visat sig vara mycket effektiv och tycks kunna lyfta hur mycket radio som helst. Vid första påseendet verkar den väl smal för sin längd och, som följd därav, även bräcklig. Profilen är en modifierad R.A.F. 32 med utåt neutral form. Klädseln utgörs av tjockt japansiden och detta i förening med de två höga balkarna tryggar vingens hållfasthet under avancerad flygning. Balkarna är av furu och av dimensionen 3X15 mm. (Forts. på sid. 17)



Resultat från Radio-SM 2004.

I förra numret av Oldtimer hade en av deltagarna, Ingvar L. Nilsson, skrivit ett reportage med bilder från SM i radioklasserna 2004. Tyvärr bifogades ingen resultatlista, varför vi i stället publicerar den här.

En förklaring till de mycket låga poängen i OT-RC är att på grund av mycket kraftiga vindar beslöts att tiden i OT-RC reducerades till 3 minuter samt att endast flyga tre omgångar, varav två räknades.

Kjell-Åke Elofsson

K l a s s RC-III.	Namn	Modell	Poäng
1.	Kjell-Åke Elofsson	Radio-Cub	2065 p.
2.	Börje Luthman	Radio-Cub	1655 p.
3.	Bengt Johnson	RC-Viking	1405 p.
4.	Sandolf Blomgren	RC-Viking	1280 p.
5.	Lars Helmbro	Auster Aut.	1190 p.
6.	Bo Lennartsson	Elf	0 p.
7.	Bengt-Åke Johansson	RC-Viking	0 p.
K l a s s OT-RC.	Namn	Modell	Poäng
1.	Börje Luthman	Radio-Cub	418 p.
2.	Sandolf Blomgren	RC-Viking	413 p.
3.	Ingvar Claesson	Flyg-44	397 p.
4.	Kjell-Åke Elofsson	RC-Viking	389 p.
5.	Christer Sondell	Radio-Cub	385 p.
6.	Hans Nygren	Falcon 56	381 p.
7.	Torbjörn Fransson	RC-Viking	379 p.
8.	Bengt Johansson	Vagabond	360 p.
9.	Johan Bagge	Piper Cub	357 p.
10.	Bengt-Åke Johansson	RC-Viking	297 p.

SAM 35 YEAR BOOK no 13.

För 13:e gången har red. nöjet att avisera ännu en årsbok från SAM 35 i England.

Year Book no 13 följer samma uppläggning som tidigare årgångar, vilket fungerar väl och leder till att de flesta smakriktningar tillgodoses. Naturligtvis är den skriven utifrån engelsk horisont och för engelska läsare, men det internationella perspektivet finns med i artiklar om t.ex. Wakefield-modeller från Nya Zeeland, flygning på Wasserkuppe, modellmotorer i 20-talets Tyskland, linkontrollflyg i Australien på 50-talet samt presentation av två canadensiska Wakefieldflygare och deras modeller.

De flesta artiklarna handlar om OT-tävlingsflyg i en eller annan form, men även andra 'godbitar' är värda att läsa, t.ex. R. Simmonds redogörelse för Jetex "tailored kits", som nog var varje modellflygande grabbs (inklusive undertecknads!) dröm på 50-talet, trots priser, som höll dem utom räckhåll för många av oss (S. Isacson tog 25:00 för Hawker Hunter och Swift och 6:90 för den lilla Skyrocket – byggsatser som idag kan kosta över 2000 kronor stycket på nätauktioner...); M. Beach beskriver restaureringen av några av Rupert Moore's fantastiska semi-skalamodeller och i en nostalgisk artikel, benämnd "Dream Machines", får vi bl.a. oss till livs historien om Frogs semiskala- "Interceptor". Denna lilla modell med kropp i pressad duraluminium och växlad gummimotor var en sensation för sin tid, då den kunde köpas färdig i sin kartong, i vilken motorn även drog upp. Med uppehåll för krigsåren var den i sina olika versioner

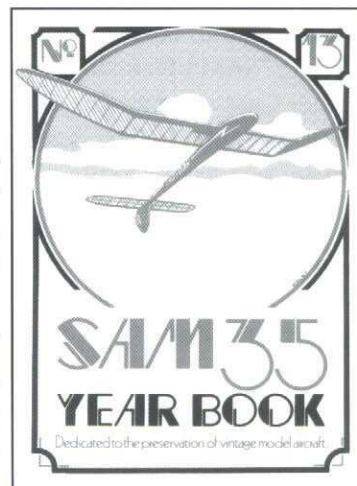
i produktion från 1932 till 1966 och tillverkades i upp till 1000 ex. om dagen när efterfrågan var som störst! Under denna tid såldes den i stort antal även här i Sverige.

Drygt 100 sidor text avslutas med 43 sidor ritningar på OT-modeller från världens alla hörn.

Några har (som vanligt!) "knyckts" från denna tidning, vilket väl får uppfattas som en komplimang!

Även om denna årgång av undertecknad upplevdes som något "tunnare" än föregående upplagor så är SAMs årsbok mycket väl värd sitt pris: boken kostar inte mycket mer än vad man får ge för ett ex av de kolorerade annons- och leksakstidningar, som idag utger sig för att handla om modellflyg. Enklast och billigast får man den hem i brevlådan genom att betala £9 via PayPal till alan.val.chatfield1@sagainternet.co.uk. Man kan också skicka en check eller sedlar (på egen risk) till Mr. Ron Knight, 14a Enmore Gardens, London SW14 8RF, England.

Sten P.



BYGGSATSER

forts. på "Flodas oldtimertips" från föregående nummer.

Penn Valley Hobby Center, 837 West Main Street, Lansdale, PA 19446, USA är Mekka för den som söker byggsatser till Friflygskala. Dom har massor att välja mellan. Dessutom några friflygtävlings-modeller från Jasco och Jetco. Linstyrare finner byggsatser från RSM och Brodie. Vad sägs om Original Nobler, Thunderbird och Smoothie? <http://www.pennvalley-hobbycenter.com/oldsite/showme.htm>

****Victor Stanzel Co**, P O Box 28, Schulenberg TX 78956, USA, har enstaka byggsatser för klass F och linstyrning samt ett antal ritningar. [Http://www.stanzelflyingmodels.com](http://www.stanzelflyingmodels.com). E-mail: vstanzel@fais.net

++SAMS Models, The Chapel, Sandon, Buntingford, Herts SG9 0QJ, England, var åtminstone tidigare ett organ för SAM i England. Hur det är i dag vet vi inte, men alla friflygare kan finna massor av nyttigt här. Massor av byggsatser till gummimotor-CO2-skalakärror. Ett litet antal tävlingsmodeller (obs, somliga är inte i originalstorlek!!). Gasparin kolsyremotorer, elmotorer, Jetex, gummimotor. Ritningar, både skala (många) och tävlingsmodeller (inte så många). Artiklar om how-to-do. Det enklaste att börja med är att beställa deras katalog, "SAMS Handbook" som kostar £4.50. Visa, Master Card och American Express är gångbara. <http://www.samsmodels.demon.co.uk>
E-mail: aeroplanes@samsmodels.demon.co.uk

MOTORER

(tändstift, glödstift, diesel)

++Engines Unlimited, 14 Mountway, Potters Bar, Herts EN6 1IP, England, säljer Mills-kopior 0,75-3,4 cc, tillverkade i Indien och många andra motorer. E-mail: enginesunltd@aol.com

****Shilen Aerosports**, P O Box 1300, 205 Metro Park Blvd, Ennis, TX 75120, USA, tillverkar och säljer Torpedo- och Shilenmotorer (OT-fähiga) i olika storlekar plus en del andra typer.

++Woody Bartelt**, 3706 North 33rd Street, Galesburg, MI 49053, USA, tillverkar och säljer ett antal reproduktioner. E-mail: aero-electric@worldnet.att.net

++FAI Model Supply**, P O Box 366, Sayre PA 18840-0366, USA, säljer gummisnodd. Har också en del tillbehör som timers, beklädnadsmaterial m m. E-mail: faimodelsupply@cyber-quest.com. Obs! Anders Håkansson har varit svensk agent. Nuvarande situation oklar.

++SAMS (se ovan) gummimotorer m m.

BYGGMATERIAL, ALLMÄNT

Varje välsorterad hobbyaffär har ett basurval av balsaflak och -lister. Kanske inte alltid vad vi vill ha, men ibland går det att anpassa dimensionerna. Även papper, lim, pianotråd etc finns oftast på hyllan. Annars kan man vända sig till andra källor. Tyvärr minskar antalet hobbyhandlare då postorder tar allt fler kunder.

++SAMS Models. Se ovan under Byggsatser

++PeAs Rotorblad, Källarvägen 13, 813 40 Torsåker, säljer "modellträ och tillbehör". 0290-851 37. <http://www.PA-RCMODELS.com>

++Hobbyträ, Postlåda 1371, 820 77 Gnarp, tel 0652-241 46, sågar och säljer balsa i hundratals olika dimensioner. Man är dessutom grossist i begränsad utsträckning och säljer t ex. pianotråd, mässingrör, lim, papper och lack m.m. <http://www.glhobbytra.se>

Om möjligt, undvik att köpa balsaträ per postorder. R/C-flygarna dominerar kundunderlaget, och dom använder gärna balsa, som är något tyngre än den, som friflygarna vill ha. Sök upp en hobbyaffär och välj bland flak och lister.

Göran Lindqvist hos Hobbyträ är dock "uppfostrad" och har god koll på friflygsidan. Tala bara om vad Du skall ha materialet till, så brukar det bli ett rätt bra resultat.

ATT VÄLJA MATERIAL

Det är inte alltid nödvändigt att ha god materialkännedom, men det underlättar väsentligt bygget och har som regel god inverkan på flygegenskaperna.

Balsaträ kan väga från 60-70 upp till över 400 kg per kubikmeter. Balsan som säljs över disk brukar ligga i spannet 80-200 kg, och friflygare använder sällan högre än 150 kg vid materialvalet.

För flak till spryglar etc, 100 x 1000 mm är en vanlig storlek, kan vikten ligga på 8-15 gram per mm tjocklek, varvid modellens storlek och belastningen på sprygeln i fråga avgör vad man väljer. Det är svårt att ange generellt, men jag själv använder exempelvis dubbla spryglar i vingknäckarna och går gärna upp en dimension på mittspryglar och längst ut på en vinge. För listerna i kroppar på t ex gummimotormodeller skall man inte använda alltför lätta (och svaga) lister, men inte heller alltför tunga. En avvägningsfråga.

Vissa äldre gummimotormodeller har vingen ganska långt bak beroende på att gummimotorn når längst bak i kroppen (ex. Laban, Joseph m fl) och då gäller det att lägga så mycket modellvikt som möjligt i nosen. T ex kan man sätta ett finger under en list avsedd för en kroppslongerong och se vilken halva av listen som är tyngst.

Balsaflak kan vara sågade på olika sätt. Man brukar tala om "Quarter Grain", (C grain) som har en moaréliknande yta och som gör flaket styvt "på bredden", om "A Grain" som är sågade mer eller mindre längs årsringarna (som är svåra att se) och "intermediate cut" som är något mitt emellan de två förstnämnda.

"Quarter Grain" är det bästa för spryglar och andra delar, där styvhet är att föredra. "A Grain" är bäst för t ex torsionsnos och andra böjda applikationer. "Intermediate" används där de nämnda egenskaperna inte är särskilt viktiga.

I Modellflygnytt nr 4/2004 har Jonas Romblad en bra artikel om balsa. Läs den!

Furu används i lister som måste tåla större krafter, t ex som vingbalkar i segelmodeller och för alla lister i segel- och motormodeller konstruerade under andra världskrigets balsabrist.

Plywood i O/T-sammanhang är alltid björkplywood av flygkvalitet. Lättplywood är ett modernt påfund.

Pianotråd har varit en bristvara. Innan Du köper, gör ett böjprov. Går det lätt att böja tråden och om den är mörkgrå i färgen är det fel sort, och den måste som regel hårdlödhas. Säkraste källan är äldre leksaksaffärer, som har kvar ett litet lager sedan 10-20 år tillbaka, men det finns också ett antal "kuranta" hobbyaffärer, som har fått tag i rätt sort.

Japanpapper och liknande finns hos de flesta hobbyaffärer. Välj dock de rätta färgerna. Kombinationen vitt och rött syns bäst mot himlen och bra på marken. Gult kan verka lockande, men det är den färg, som ögat har svårast att se, och fungerar därför dåligt på avstånd. Papperet skall vattenspännas och torka före dopning.

Siden kan köpas från somliga hobbyaffärer, men även från väl sorterade tygaffärer. Fråga efter japon-(uttalas schapong) siden, Alla andra sorter är för tunga. Även siden skall vattenspännas, men pass på: Har Du otur är sidenet redan vattenbehandlat.

Nylon finns också i tunna kvaliteter, men vattenspänning fungerar inte, så klädseln måste vara perfekt innan man dopar. Nylonnet kräver dessutom ofta mer dope för att spännas ordentligt.

Modellack (zaponlack, specialimpregnering, dope m fl beteckningar) är i dag ett litet problem. Zaponlack från Alcro och andra färgfabrikanter är idag något annat än vad det var förr i tiden (bl a ersätter man delar av eller hela andelen nitrocellulosa med alkyder. Resultatet blir ett lack, som är idealiskt till att lacka balsa med, men som inte spänner pappers- eller sidenklädsel i nämnvärd utsträckning.

SMOS har skaffat 100 liter spännlack (snart går det inte att få när fabrikanternas lager av råvara är slut), som kan användas till japanpapper och siden om man späder med cellulosahtinner. Outspätt spännlack kan knäcka modellen!

OBS! Stryk-på plastklädsel och en del andra moderna beklädnadsmaterial är inte tidstypiska och får som regel inte användas. Regelkommitten arbetar på att förtydliga reglerna.

Verktyg är en viktig del. Köp bästa möjliga sidavbitare för pianotråd (t ex Bahco), dito filar och, om Du bygger gummimotormodeller, en vass Morakniv för propellertillverkningen. Prova eggen mot tumnageln. Som regel klarar den bara ett par större snurrar innan den blir slö (balsa innehåller små mineralkorn). I övrigt klarar man sig bra med billigare verktyg. Men räkna med att den personliga smaken ofta kräver allt bättre grejor med tiden.

Övriga verktyg: Lövsåg, papperssax, rundtång, plattång, handborrmaskin, nubbbammare, skalpell, brytkniv,

rakblad, balsahyvel, knappnålar med glashuvud. Andra verktyg efter egna önskemål.

"Flodas oldtimertips" fortsätter i nästa nummer.

SPIN 42

Minnesgoda läsare känner säkert igen omslagsfotot och "Spin 42", som fanns med redan i OLDTIMER 2/1984.

Red. ber dock inte om ursäkt för upprepningen, dels eftersom dåvarande skissen på modellen nu blivit en riktig ritning, dels eftersom ny digitalteknik och tryckning ger det lilla originalfotot mera rättvisa än 80-talets fotokopia.

För 21 år sedan berättar Lennart Hansson i OLDTIMER om hur bl.a. materialbristen under krigsåren bidrog till skapande av s.k. '60-modeller', som även passade i klass M1 med högst 70 cm spv och minsta kroppssektion längden x längden genom 200 (Jfr pa-

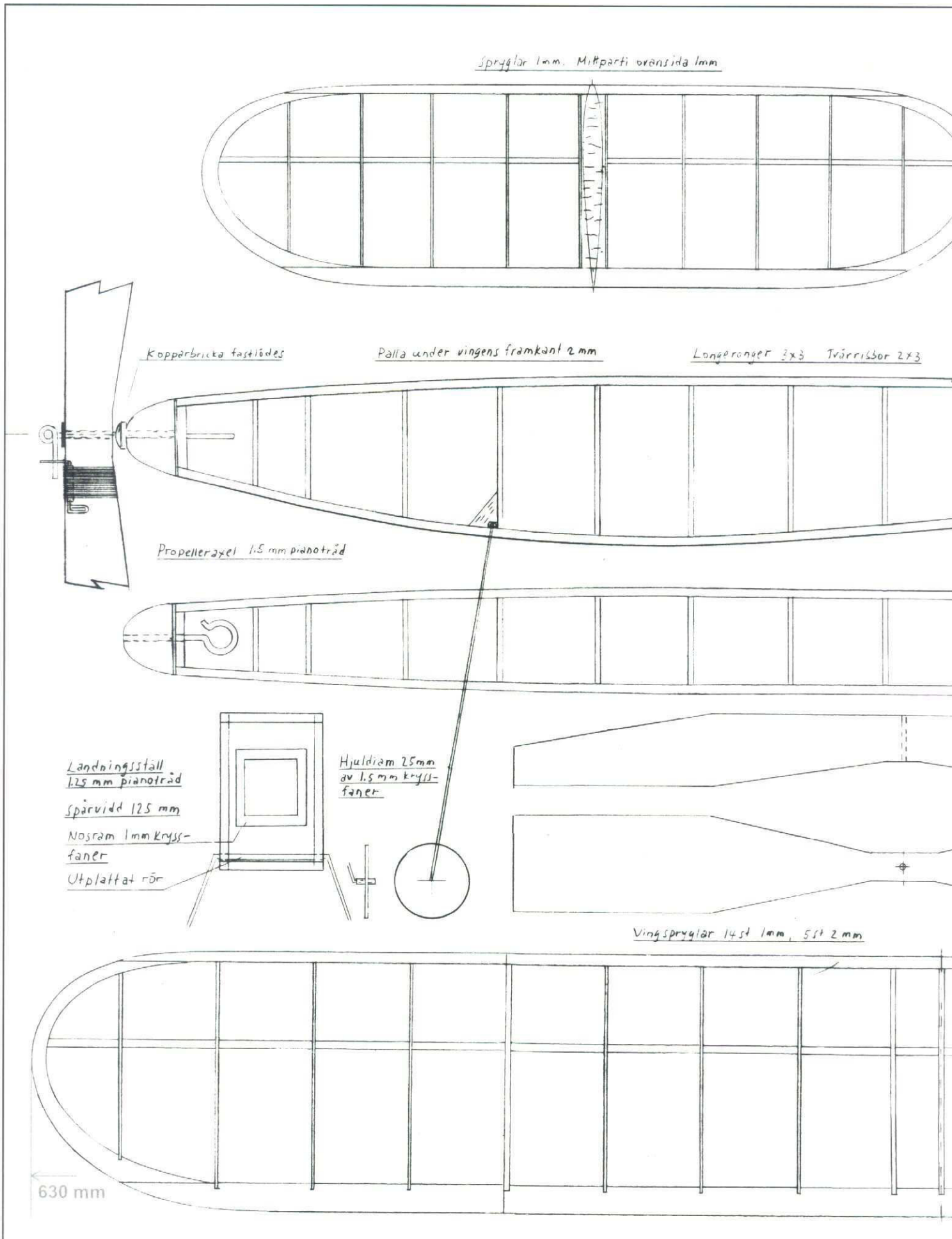
rallellen med italienska "Formula 65" från samma tid, beskriven i OLDTIMER 2/2001).

Materialbrist lär inte driva oss till att bygga mindre modeller, men dagens brist på stora fält borde göra denna "klass" mycket attraktiv!

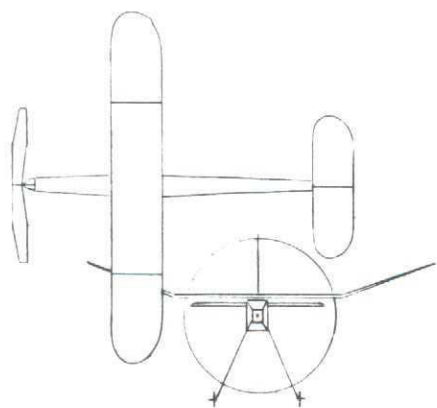
Lennart döpte alltså sin modell till "Spin 42" och han tillhandahåller nu ritning i full skala. Ett antal exemplar lär redan vara under bygge i sydsverige och hur modellen ser ut framgår av nästa uppslag.

Omslagsbilden visar Lennart Hansson, Anders Håkansson och John Hansson då de startar sina 60-modeller på Sibbarp en höstdag 1943.

Sten P.



Ritningen SPIN-42 är ritad av Lennart Hansson och har förminskats genom inläsning i dator. Därmed kan det förekomma mindre felaktigheter - en ritning i full skala kan beställas från Lennart.



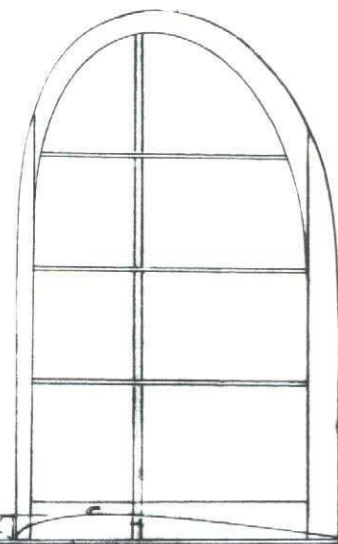
SPIN-42

Gummimotormodell

Klass M1

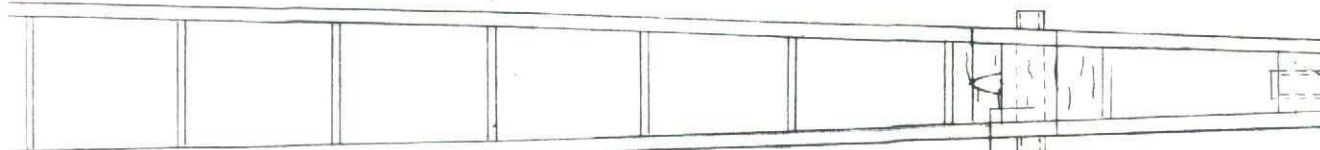
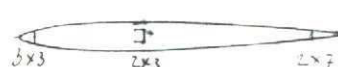
Konstruerad 1942

av Lennart Hansson



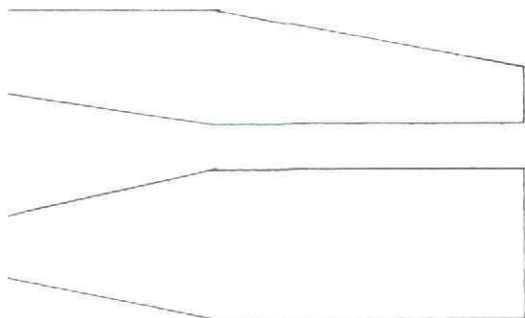
Bottenspryge 6mm lätt balsa

6mm aluminium-
rör för fusetråd 3mm

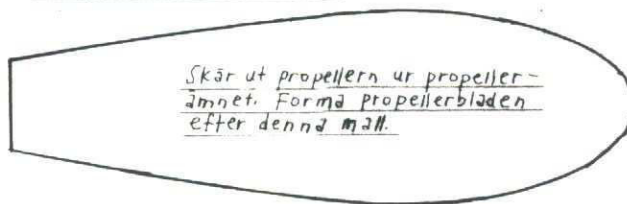


1mm kryssfäner

Akterblock
L=12mm

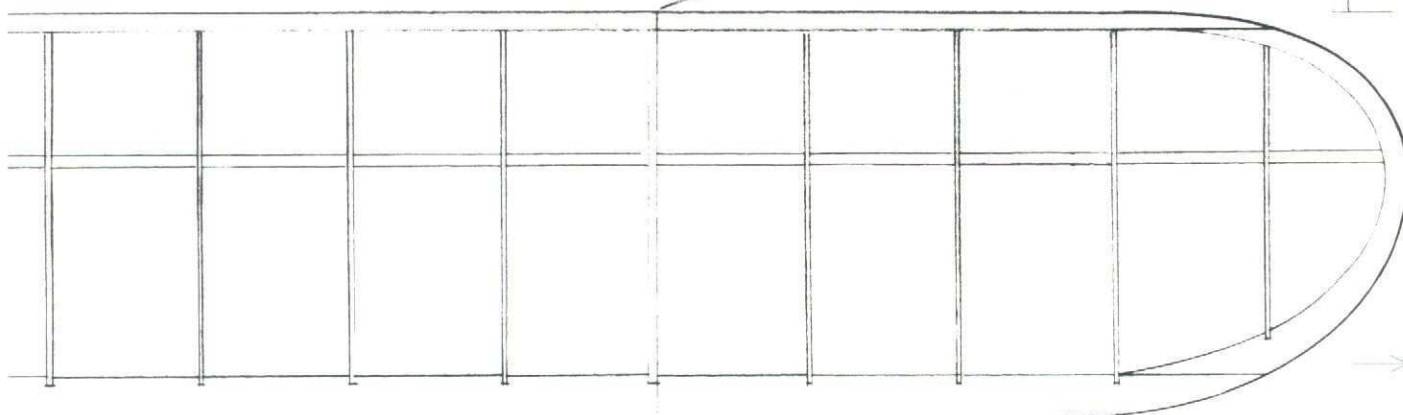


Bladprofil vid radi 85mm

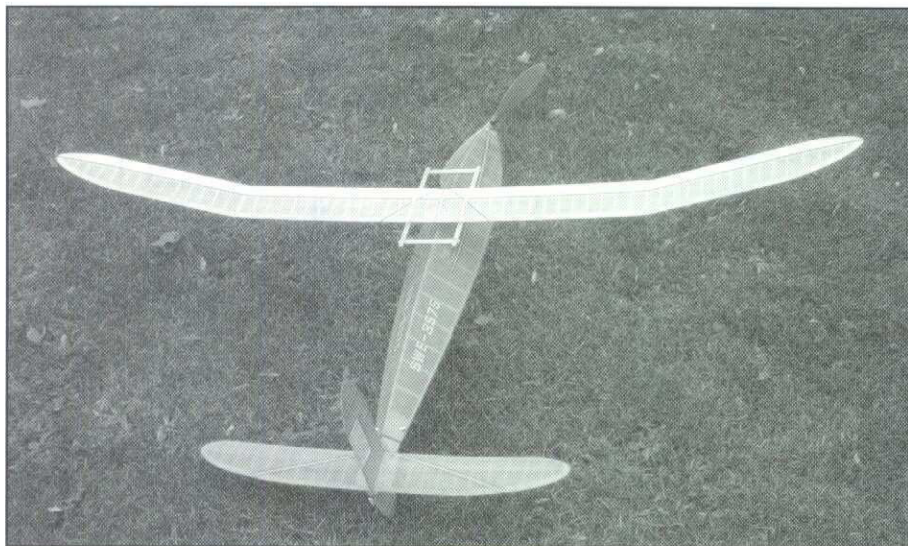


Skär ut propellern ur propeller-
ämnet. Formä propellerbladen
efter denna mall.

60 mm



Medlemmarna bygger...



Till klädsel använde jag det papper jag hade, enligt Martti "den tunna sorten" i negativ bemärkelse! "

Rune Tedenryd

Red. tackar för ovanstående och inväntar med spänning vidare rapporter om Runes och Marttis försök att tämja dessa kolosser! Kan vi hoppas få se dem på Vårtävlingen?!

Sten P.

Contender Wakefield

En av de mest extrema Wakefield-konstruktionerna någonsin är utan tvivel Lockton Park's "Contender" från 1938. Den har tidigare presenterats i OLDTIMER 1/1994 och vi har även återgivit Phil Smith's fantastiska historia om hans "Contender". Med en vinge med sidoförhållandet 1:18 och spännvidden 151 cm utgör modellen en utmaning, som få vågat antaga! Rykten berättar att enstaka exemplar av denna majestätiska maskin har byggts i England och USA av dagens OT-flygare, men nu har vi plötsligt två svenska "Contender", som väntar på lämpligt flygväder! För den bedriften står Rune Tedenryd och Martti Bogdanoff i Skåne och foto på Runes modell bifogas. Rune skriver bl.a.:

"....Här en bild av min Contender – ej gummiladdad, ej provflugen. Vi tänker vänta till våren med mildare väder och lugnt – mycket lugnt!"

"....Vikten har varit ett problem; på min fördelar den sig sålunda: Kropp 93 gr., Vinge 60 gr., Stb/fena 31 gr., Prop 21 gr. Summa 205 gr. utan gummi.

Enligt Martti, som vägt min modell, är hans nära 20 gr. tyngre!"

"....Kroppen skulle kunnat bli lättare med 3,2x3,2 mm. Hade ej tillgång till den dimensionen, utan använde 3x4 mm lister, som jag fann att Anders använt i min "Gypsy" 49. Överbyggnaden blev rätt tung, liksom de extremt långa landställsbenen. Kroppen är otroligt stor och bullig! Kanske var jag också för frikostig med balsalimmet, men stor kropp = stor vikt!

Vingen tycker jag blev "lätt" med torsionsnäsa, webbar och "sant". Till spryglar (1 mm) och webbar använde jag cyanolim och vanligt balsalim till att fästa torsionsnäsorna av 1 mm balsa. Torsionsnäsorna slipade jag ner till c:a 0,5 mm - svårt!

Propellern, som är relativt liten, klädde jag med siden som bygganvisningen säger.



Åke Gustavsson har byggt Kordas "Open Road" (Se oldtimer 2/2003).



Sten Persson:s "Mjölner" av Rune "Bananen" (Ritning i Oldtimer 3/1985).

AMIGO



DIESELPLAN OCH MOTORER

Sveriges flottaste och snabbaste dieselpplan
Svenskt rekord A 128,6 kmh

AMIGO

Linkontrollflygarens drömplan som flyger snabbt och kan göra loopings och ryggflygning. För 1-25 cc. Spv. 57 cm. Förmålig byggsats med alla delar färdiga i balsa, plast-spinner, färdiga beslag och mtrlsats till tank. Fullskaleringning. Byggsats 15:95.

Från Lars Höwing i Floda anlände oväntat en ritning till en modell, som vi redan beskrivit närmare i OLDTIMER 1/1989, nämligen Sven-Olov Ridders läckra lilla linkontrollmodell "Amigo" från 1950.

Till skillnad från de flesta tidiga linmodeller hade "Amigo" ett elegant semi-skala utseende med racerlinjer, som antydde goda fartresurser. Och det är just detta, som Lars, via ett diplom från KSAK, förmedlar. Trots att "Amigo" inte på något sätt var en speed-modell så kunde den flyga snabbt, åtminstone efter svenska förhållanden. Nämda diplom visar nämligen att Lars Höwing den 29/5 1951 slog svenskt hastighetsrekord med 123,3 km/tim.

Tidningen Modellflygsport skrev:

"...Så har vi ett intressant linstyrningsrekord, eller rättare sagt två stycken, eftersom Lars Höwing från Raketerna i Lidingö med sitt nya hastighetsrekord i Gasmotormodeller klass A inte bara slog Lennart Forsbergs rekord på 98,6 km/tim utan också Anders Håkanssons rekord för Gasmotormodeller på 119,2 km/tim. Lars Höwings nya notering lyder på 123,3 km/tim.

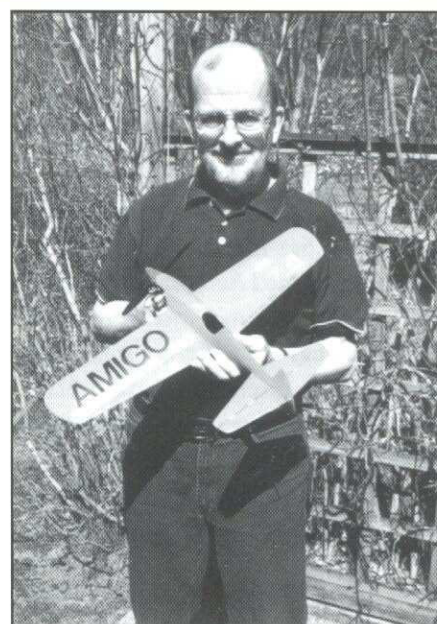
Höwings rekord har satts med en vanlig byggsatsmodell, nämligen S.O. Ridders "AMIGO", som sedan i höstas tillverkas av modellflygartrion Arne Widén, S.O. Ridder och B. Thelander...."

Rekordet höjdes något senare av konstruktören själv, som skymtar på ett gammalt foto med originalmodellen.

Som framgår av bilderna ovan har Lars nyligen byggt en replika av rekordmodellen från 1951, nu försedd med en PAW-diesel.

"Amigo" borde utgöra en idealisk startmodell för alla, som vill ta del i vad vi hoppas blir en livaktig sektion för OT-linkontrollflyg. Ritning, uppförstorad ur Modellsport på 6 A4-ark, kan beställas från Lars eller undertecknad. Utöver artikel och ritning i OLDTIMER 1/1989 kan man också läsa om "Amigo" i Hobbyboken 1952.

Sten P.



Ovan och t. h.:
Lars Höwing
med nybyggd
"Amigo".

Sven-Olov Ridder med originalmodellen.



SVENSKA MODELLFLYGARES OLDTIMER SÄLLSKAP

Protokoll fört vid SMOS årsmöte lördag 2004 08 14 i
pansarövningsfältets matsal i Rinkaby

- § 1 Gunnar Wivardsson förklarade mötet öppnat.
- § 2 Till ordförande för mötet valdes Gunnar Wivardsson. Till sekreterare för mötet valdes Lennart Flodström.
- § 3 Till justeringsmän för mötet utsågs Ingvar Claesson och Einar Håkansson.
- § 4 Styrelsens förslag till dagordning upplästes och godkändes.
- § 5 Beslöts att mötet var behörigt utlyst.
- § 6 Rapporter:
- Lennart Flodström rapporterade om museifrågan. Det enda som hänt under det gångna året var Flodströms möte med Aeroseums projektledare Roger Eliasson och tre av dennes medhjälpare den 12 augusti i år. Aeroseum har därvid erbjudit museets projektgrupp att utnyttja fyra nischer i bergrummet (vardera ca 2x4-5 meter) för att presentera modellflygets historia. Detta skall göras periodvis varför SMOS bör ha tillgång av ca 60-65% av utrymmet. Det hela förutsätter, att museets ledning anser att vårt material visar något av värde för besökare.
- Flodström rapporterade också om en kommande skrivelse, "Oldtimerhjälp", som skall distribueras till alla medlemmar. Den innehåller information om var man kan få tag i ritningar, byggsatser, material etc.
- Wivardsson rapporterade om ungdomskommitténs slutrapport, som förelåg i skriftlig form vid mötet. Den innehåller en analys av nuläget plus rekommendationer för den fortsatta rekryteringen.
- Styrelsen anser, att kommittén därmed har slutfört sitt uppdrag och bör upplösas.
- Mötet godkände samtliga rapporter.
- § 7 Wivardsson läste upp verksamhetsberättelsen. Per Nilsson förtydligade: Boken "Modellflygets Historia" utges på eget förlag.
- § 8 Per Nilsson avlade kassarapport. Ordet bokslut skall ej användas i ideella föreningar, I stället användes ordet "årssammandrag". Detta för att vi skall slippa onödiga inkomstdeklarationer. Revisorn Johan Bagges rapport innehållande förslag om ansvarsfrihet för styrelsen lästes upp. Mötet beviljade ansvarsfrihet för styrelsen.

- § 9 Val av styrelse Ordförande: Gunnar Wivardsson kvarstår ytterligare 1 år. Sekreterare: Lennart Flodström omvaldes för en tid av 2 år. Kassör: Per Nilsson kvarstår, 1 år. Ordinarie Ledamot: Kjell-Åke Elofsson omvaldes för en tid av 2 år. Suppleant: Sigurd Isacson omvaldes för en tid av 1 år.

- § 10 Val av övriga funktionärer (alla på 1 år)
Revisor: Johan Bagge, omval
Revisorsuppleant: K A Pettersson, omval
Distributör: Kurt Sandberg, omval
Tidningskommitté: Pär Lundqvist.

Här skall tillfogas, att Sten Persson har valt att ta en "time out" och att styrelsen skall bedöma hur hans (ev) återkomst skall påverka situationen.

Ungdomskommittén: Upplöses, se § 6. Framtidskommitté: Ett ej helt färdigt förslag. Styrelsen behöver arbeta på att ge förslaget en funktionsduglig konstruktion. Bordlägges. Regelkommitté: Sten Persson, Sigurd Isacson, Kurt Sandberg, Kjell-Åke Elofsson (alla omval). Hemsida: Bengt Åhman (omval)

- § 11 Val av valberedning: Anders Sjöberg, Ginger Sjöberg, Kurt Sandberg (alla omval).

- § 12 Tecknande av firma: Beslöts att Kassör och Ordförande tecknar firma var för sig (oförändrat). Mötet beslöt även att denna punkt var omedelbart justerad.

- § 13 Förslag från styrelsen: Beslöts att avsätta kr 8000:-till museifonden. Beslöts att Oldtimer skall utges med 4 nr/år, vardera med 24 sidor och i samma tekniska utförande som nr 2/04.

Beslöts att priset för boken "Modellflygets Historia" skall vara för medlemmar: kr 100:-/ex nkl frakt och emballage. För utomstående: 195:-/ex plus porto och frakt.

Regelkommitténs förslag om ändringar och tillägg (re Rune Tedenryds motion till årsmötet 2003):

Konstruktion: Inlägg från Einar Håkansson, Sven Rågwall, Pär Lundqvist, Rune Tedenryd. Förslaget godkändes av mötet

Tävlingar: Förslaget godkändes med tillägg: Vid skiljeflygning tillätes endast ett startförsök.

Självbyggarregeln: Här förelåg endast ett diskussionsförslag från såväl regelkommittén som styrelsen. Inlägg från Gunnar Ågren, Einar Håkansson, Sven Rågwall, Sten Persson Bo Modéer, Bengt Stibner, Sigurd Isacson, Rune Tedenryd och Pär Lundqvist visade på stor splittring i åsikterna.

Beslöts att bordlägga frågan till nästa årsmöte och upplåta plats i "Oldtimer" för en bredare diskussion. Nytt förslag från styrelsen nästa år.

- § 14 Beslöts att godta kassörens förslag till budget för nästa år.

Årsavgiften sattes oförändrat till kr 140 för fullbetalande medlem (ett förslag om ökning med kr 10 röstades ner). För SAM Speaks beslöts att självkostnadsprincipen skall gälla, som tidigare.

- § 15 Motioner: Ingen formell motion förelåg.

Ett sent förslag via e-post från Ronald Borg och Lasse Larsson om utsträckt årsintervall för G-int diskuterades. Einar Håkansson klarade vad som hänt under de aktuella åren. Bo Modéer ansåg, att inga dramatiska skillnader förelåg. Beslöts bordlägga ärendet till nästa årsmöte i väntan på formell motion och ev diskussion.

- § 16 Övriga frågor.

Arne Berglin efterlyste ordförandeklubban. Ordföranden medgav glömska (klubban kvar hemma).

Gunnar Ågren frågade om samarbetet med SMFF. Wivardsson svarade, att visst samarbete kommit i gång, men att det komplicerats av att SMFF har svårt att få fram en tävlingskalender för friflyget i god tid.

Ågren med flera ville gärna att OT-SM avgöres på två i stället för tre dagar. Ärendet hänsköts till tävlingsledarna, och Wivardsson efterlyste som vanligt fler tävlingar på nordligare breddgrader.

Nästa OT-SM: Flodström påpekade de ständigt återkommande kollisionerna med

andra tävlingar/uppvisningar då OT-SM förläggs till mitten av augusti. Wivardsson hänvisade till tillgången på flygfält, som (Rinkaby) måste vara bokat halvårsvis eller mer i förväg. Uppsala har tävling 9 oktober. OT-tävlande är välkomna.

- § 17 Kent Josefsson framförde ett tack till styrelsen och övriga funktionärer för deras arbete.

- § 18 Mötet avslutades.

Mötesordförande: Gunnar Wivardsson
Mötessekreterare: Lennart Flodström

Justeringsman Justeringsman
Ingvar Claesson Einar Håkansson

CLASSIC WAKEFIELD

Inför OT-SM 2005 har listan över flygplan i tävlingen om CLASSIC WAKEFIELD-pokalen utökats med tre konstruktioner av modellflygare, som inte tidigare förekommit i denna tävling.

Sven Wentzel och Robert-Löwen Åberg, Sverige, samt Earl Stahl, USA, behöver knappast någon närmare presentation; flygplanen är goda representanter för det, som gav framgång på tävlingsplatserna på 30-och 40-talen i såväl Sverige som i USA. Samtliga modeller finns i SMOS ritningsbank.

Flygplan och poängkoefficienter:

Wakefield, Robert-Löwen Åberg 1948	1,8
SW-39, Sven Wentzel 1939	2,0
Gypsy, Earl Stahl 1939	1,4

Lennart Hansson & Einar Håkansson

Radiokontrollerad segelmodell

— (Forts. fr. sid. 8.) —

Spryglar och torsionsnäsa är av balsa medan framkanten är profilerad av furulis 5X10 mm. Alla skarvar på vingbalkarm är utförda med förstärkning av två 1,2 mm plywoodstycken. Vingen är ovanligt nog för större modeller försedd med "öron". Dessa syftar till att lägga planet i rätt lutning i svängarna. Denna metod med s. k. automatisk stabilisering kan med fördel användas, då planet saknar skevningsroder. Detta kan synas som en brist, men det förenklar både konstruktion och manövrering oerhört varför dessa roder utesluts. (Om någon nödvändigt vill lägga ned energi på ett extra roderorgan, kan han ägna sina krafter åt att framställa ett par låta och effektiva landningsklaffar, vilket i längden betalar sig bättre!)

MODELLMOTORER PÅ AUKTION!

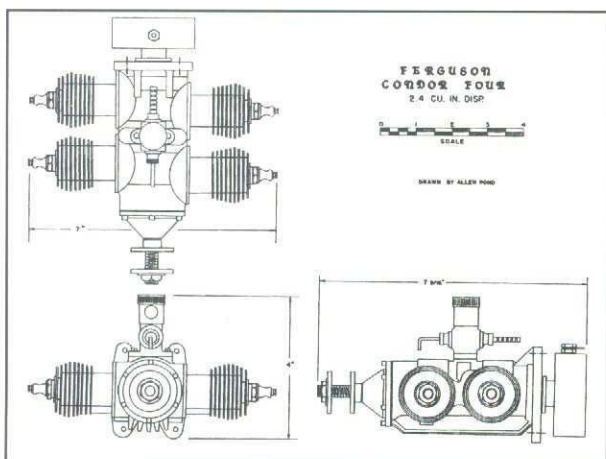
Modellmotorer på auktion är idag inte helt ovanligt – flera motorauktioner har hållits på Gildings' i London de senaste åren, senast i dec. 2004. Utbudet har huvudsakligen bestått av vanliga, masstillverkade motorer till "normala", t.o.m. låga priser.

Ett notabelt undantag på december-auktionen 2003 var dock den klassiska, 4-cyl. Ferguson Condor från 1936, som förekommer på en del ofta publicerade bilder av D.A. Russel's magnifika 1/4-skala Lysander. Trots mycken publicitet lär den aldrig ha kommit i luften, men för modellflygarna i ett krigstrött England hade den nog ett stort symbolvärde för vad som komma skulle när kriget var slut. Motorn "försvann", men dök upp i en engelsk hobbyaffär i mitten av 50-talet och såldes för £22.00. På Gildings' auktion såldes den nu för £1700 – billigare än förmodat, men onekligen en bra förräntning på 22 pund....!

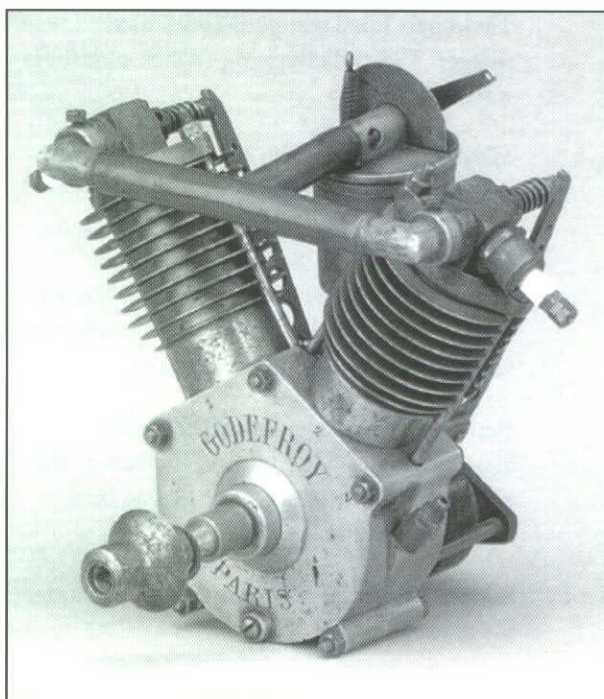
På två auktioner ifjol skingrades vad som ansetts vara världens förnämsta samling av modellmotorer och modellracerbilar, då ärevärdiga Christie's ropade ut den nyligen bortgångne Miguel de Rancougne's livsverk. Över 1000 motorer och 120 banbilar (med bensinmotorer) hade denne ägare till ett europeiskt glasimperium samlat på sig under sina resor världen över och här handlade det inte om dussinvaror!

Hans specialité var 10 cc bensin-och glödstifts-racermotorer samt flercylindriga motorer, vilket en stor del av samlingen bestod av, de flesta tillverkade i enstaka exemplar. Här fanns luft-och vattenkylda radmotorer upp till en V-12:a i miniatyr och alla tänkbara varianter av stjärnmotorer från roterande LeRhône-replikor till en dubbelradig 18-cylindrig 4-taktare.

Bland de serietillverkade motorerna fanns såväl en rad tidiga dieslar från Frankrike och Schweiz som en sortering av de senaste turbinmotorerna.



Ferguson Condor från 1936

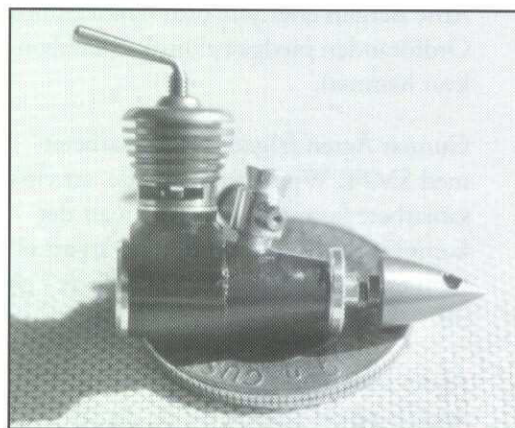


Godefroy V-motor på 21 cc från 1910

Den historiskt sett största rariteten var utan tvivel den 2-cyl. Godefroy V-motor på 21 cc från 1910, med vilken den första europeiska flygningen med ett modellplan med förbränningsmotor utfördes. Den var långt före sin tid och man kan bara hoppas att det var ett tekniskt museum, som hade de £4200, som behövdes för att ropa in den.

På första auktionen räknade man med att få in åtminstone £150000 – i själva verket inbringade försäljningen £400000 (ca 5,4 miljoner kronor...), Christie's provision ej inräknad!

Sten P.



Världens minsta?

Dieselmotor för Peanut, ROVA 0,05 cc, vikt: 6 gram! Obs se enkronan som underlag...

Friflygande Skala

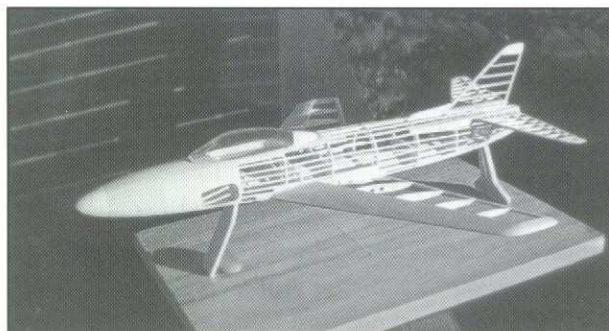
Även i år kommer vi att tävla med friflygande skalamodeler i samband med våra friflygtävlingar. Friflygskalakommittén träffades den 6 februari på flygmuseet i Malmslätt och beslutade om vissa smärre justeringar i reglerna. De kompletta reglerna finns att se på SMOS hemsida fr.o.m. slutet på februari.

De tävlingar som planeras är i samband med Vårtävlingen, Wentzelpoklen och Oldtimer-SM.

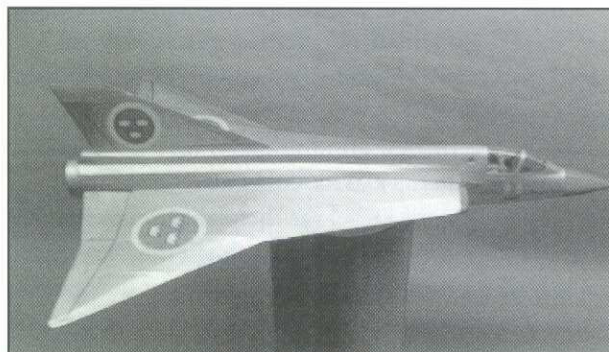
Anmälan sker till Anders Sellman, tfn 042-995 65 för tävlingarna i Skåne, och till Lars Tolkstam, tfn 019-32 09 52, för Wentzeltävlingen.

Vi vet att det finns många trevliga skalamodeller hos medlemmarna. Kom och flyg med dem!

För friflygskalakommittén
Gunnar Wivardsson



Lansen i skala 1:25 för Rapier L.3. Byggt av Sten Persson.



Björn Karlströms J-35 Draken, byggd och flugen med Rapier L2 av Chris Strachan sommaren 2004.

NORSK OLDTIMER

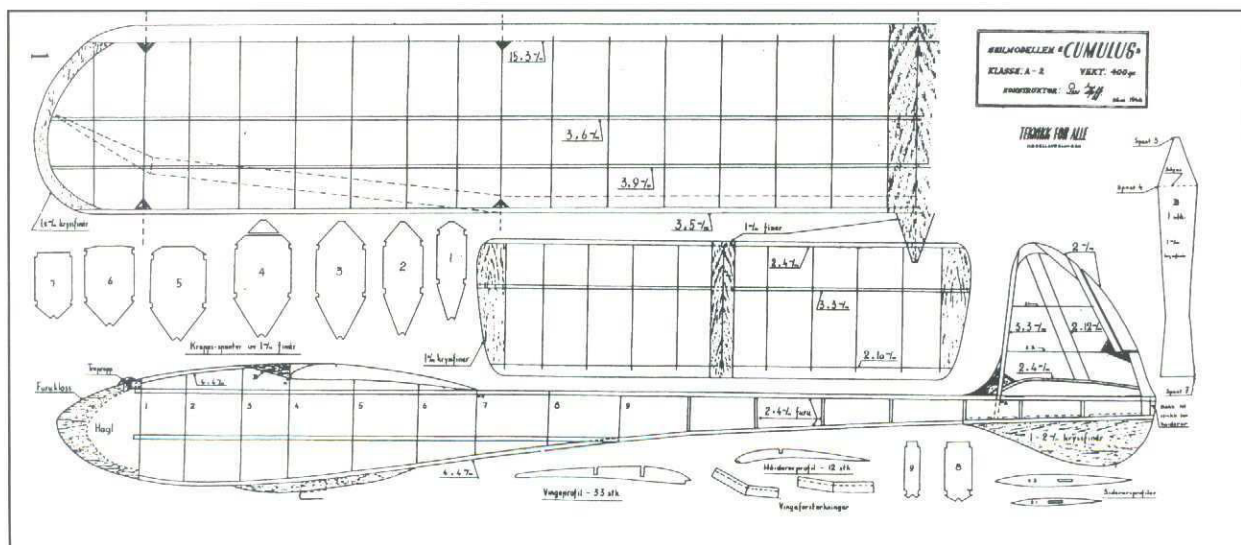
Norska old-timer-modeller har vi inte sett så många i vår tidning, men här kommer ett smakprov på Per Hoffs konstruktioner. Det är hans P.H.143 "Cumulus" från 1946.

"Cumulus" är helt byggd i hårdträ med kroppsbeklädnad av 0,5 mm fanér. Den slog ett norskt rekord i sin första tävling och kom sedermera ut i byggsatsform.

Med en spv om 157 cm hör "Cumulus" idag hemma i klass S3 – även om den nog var konstruerad som en typisk S2:a (A2 på ritningen..)!

Enligt SAM 35 Speaks, där vi lånat vidstående översiktsritning, hade Per Hoff tillgång till fullskalaritning för några år sedan. Kanske någon av våra norska medlemmar skulle kunna förse red. med upplysningar om detta fortfarande gäller, och gärna lite mer material om Per Hoff och hans modeller!

Sten P.



MISSAD MAX I WIESBADEN – 2

Läste i OLDTIMER 2/2004 om Rolf Hagels missade max p.g.a. för kort fuse i VM 1955. Jag, Malte Blomqwist, Aeroklubben Göteborg, deltog också, men i klass G:int och hade förvisso värre otur än Rolf! Mer om detta längre fram.

Först lite bakgrund. Jag hade flugit klass G 1 i några år och även fuskat lite med inomhusflyg; jag tror faktiskt att jag var först med mikrofilmare i Sverige. Slog förresten svenskt rekord med tiden 2 min 21 sek i en vanlig gymnastiksal, men gick sedan över till Wakefield. Jag deltog med viss framgång i Tempo-tävlingen (2:a tror jag) och hade även byggt några modeller efter den regeln, som tillät obegränsad gummimängd, en hiskelig och ytterst kvaddningsbenägen klass! Förvisso spännande, men "too much". När så regeln ändrades till 80 g max tillåten gummimängd blev det mycket roligare. Modellerna klarade enklare marksyningar och eftersom kropparna i regel var "helplankade" överlevde de även tåmpbrott. De av er, som dragit maxvarv (plus lite till) på gummimotorn i ett plan enligt den gamla regeln (c:a 150 g gummi i en 20 g kropp...) vet vad som kunde återstå av den kroppen – för att inte tala om vad "hållpojken" sade (svor) när tampen gick av! Den nya regeln med fem treminuters starter istället för tre femminutars bidrog även till det ökade intresset.

Uttagningsstävlingarna 1954 gick i Norrköping och där deltog jag och kvalificerade mig för en plats i fyrmannalaget, i vilket även ingick Anders Håkansson, Rune Johansson (Termik-Johan) samt Ragnar Åhman.

Segrande Wakefield-lag 1955: Anders Håkansson, Malte Blomqwist och Ragnar Åhman.



VM avhölls det året i Wiesbaden, Västtyskland, i alla tre klasserna, G:int, F:int och S:int. Jag minns tyvärr inte namnen på alla de svenska deltagarna, men vet att Hjalmar Fries, Gunnar Kalén m.fl. deltog. Som lagledare fungerade G. Deranz och Bertil Beckman.

Det var ett verkligt mastodont-VM med deltagare från över 20 länder, totalt c:a 220 personer. Förläggningen var på den amerikanska flygbasen i Wiesbaden.

Tävlingarna hölls i utmärkt väder, praktiskt taget vindstilla. Starterna skedde mitt på fältet och inga problem med bortflygningar var aktuella. Förhållandena påminde mycket om de jag hade på hemmaplan, d.v.s. Säve militärflygplats, med lätt "flytermik" fram mot kvällen. Det var alltså upplagt för goda resultat! För mig som debutant i de stora sammanhangen var det väldigt fascinerande att på nära håll studera de personer och modeller, som man så ivrigt läst om i den tidens facklitteratur, Aeromodeller, Model Airplane News m.fl.

Före tävlingen dök Per Nilsson (numera oldtimer-kasör) upp på sin minst sagt otroliga NV 20 (motorcykel?). Vad jag minns var att man och maskin var i ett minst sagt matchande skick, Per förstår mig säkert! Det kändes i alla fall väldigt trevligt att få assistans från en gammal god vän från AKG.

Kontrollmätningen av modellerna gick utan problem. Min modell mättes av en av legenderna, Joe Bilgri från USA, pappa till konstruktioner som "Drifter" och "Duster". En poäng i sammanhanget var att jag kunde påpeka för Joe att modellens bärytor knappast behövde mätas, eftersom de egentligen var oblyga kopior av hans egen konstruktion "Duster"! Han skrattade och utförde en summarisk mätning och önskade mig lycka till!

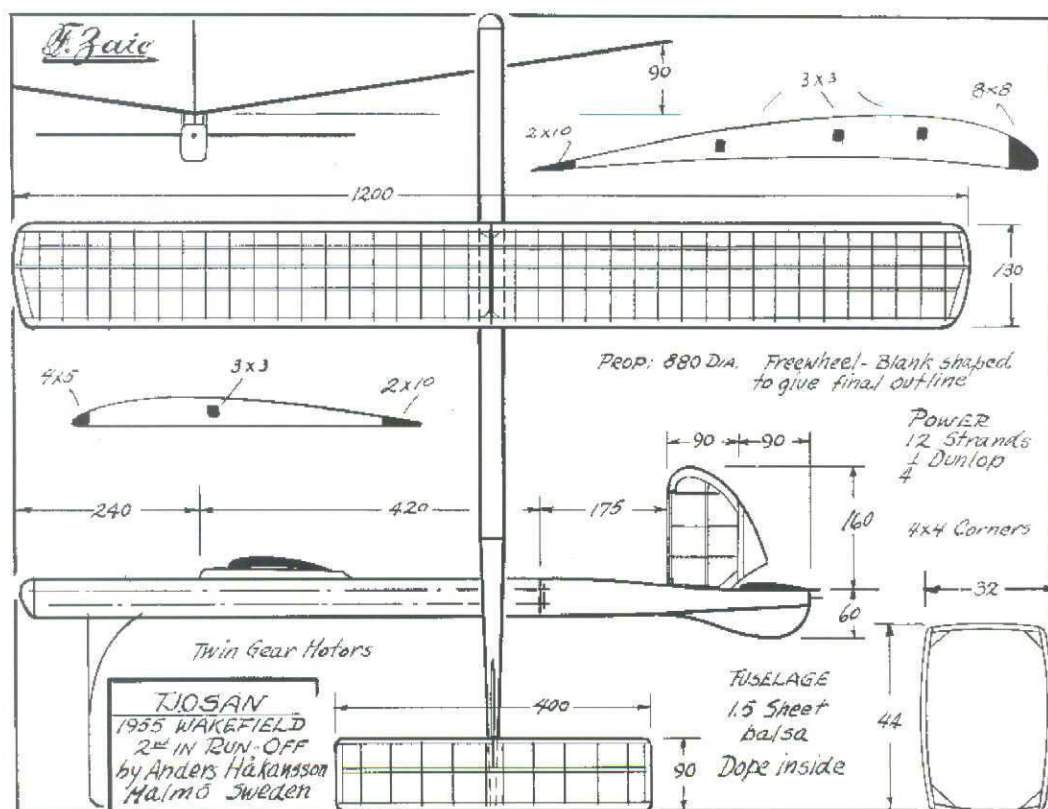
Tävlingarna inleddes med ett enkelt maxande för de Svenske, men i andra perioden missade Ragnar 10 sekunder. För mig såg det dock mycket lovande ut, jag kunde flyga på säkerhet och ändå veta att modellen flög mer än 4 minuter i detta väder. Men efter fjärde perioden insåg jag att man inte ska ropa hej innan Björnen är skjuten... Eftersom jag låg bra till hade jag assistans av den svenska lagledningen; inga problem, snygg start, god höjd, bara lugn. Men så, på några hundra meters avstånd, stod ett större träd och planet skulle runda detta. Då knäppte tidtagarna av tiden! Vilda protester från mig och lagledningen – vi kunde lätt följa planet när det rundade trädet och landade

med mycket god "maxmarginal"! OK max i nästa start, men jag var borta från fly-off'en p.g.a. denna miss på 8 sekunder. Jag gjorde sedan en trimstart i samband med fly-off'en och fick en tid, som minst hade räckt till en pall-plats.

Visst blev det en VM-plakett för lagseger, men det var onekligen läge för mer. Denna plakett hängde

sedan under många år ovanför min säng och jag hoppades hela tiden att någon tillfällig dambekant skulle bli imponerad; världsmästare i sängen – men ack, nej! Undrar om en individuell medalj hade imponerat mer?

Malte Blomqwist



Anders Håkansson's andraplatsmodell "Tjosan"

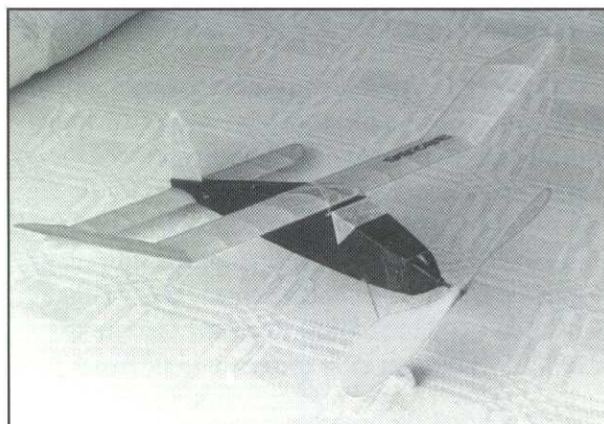
Inbjudan till GLOBAL POSTTÄVLING MED "SENATOR"

Konstruerad av Albert Hatful på 40-talet blev 32"-modellen "Senator" en Keil Kraft-byggsats 1950 och har producerats ända tills nyligen. Trots sin kabin har den inte utseendet för sig, men är ytterst välflygande och skulle kunna göra lika bra ifrån sig i vår klass "C" som t.ex. den lika stora "Hugin". Givetvis har den genom sin storlek ett inbyggt handikapp gentemot våra större "C"-modeller och har väl därför inte varit aktuell på våra tävlingar.

Kanske kan det ändra sig i år, då den energiske Jim Moseley i Canada utlyst en världsomspännande posttävling med just "Senator"! Tävlingstiden omfattar hela år 2005 och reglerna känner vi igen: 3 flygningar med 120 sek. max är grunden; vid full tid fortsätter man med 60 sek. ökning av maxtiden så långt man kan. Vad som är officiell tävlingsflygning måste bestämmas innan man släpper modellen. De första tre flygningarna måste göras på samma dag, medan efterföljande "fly-off"-starter kan göras när man vill.

Modellen måste byggas efter KeilKrafts ritning (se nästa sida!), men får förses med valfri 13 tums propeller med frihjul samt lämpligt fuse-arrangemang. Gum-mimängd fri.

"Senator" lär vara god för drygt 120 sek. i hyfsat



väder om vikten hålls till 60-70 gram, men svårtämjd i turbulent väder.

Resultaten skickas till Jim Moseley, 19 Banner Crescent, Ajax, Ontario L1S3S8, CANADA. Förutom ära och global publicitet finns penningpriser att inhämta för de bäst placerade modellerna!

Mycket har skrivits om "Senator" i modellpressen under årens lopp, inte minst i SAM 35 Speaks.

En omfattande artikel om bygge och flygning av "Senator" hittar man även i Aeromodellers septem-bernummer 1996 samt i senaste numret av Free Flight Quarterly (Jan. 2005).

Se även <http://members.rogers.com/hunter8477/>.

Sten P.

ANNONSER

Ny ritning Senator spv 32 tum

Tidningar

Min Hobby, 1940 nr 3,5, 7 och 8,
Hobbyfolk, 1949, hela årgången
Hobbyfolk, 1950 nr 1, 2, 3, 5, 6, och 7.
Hobbyfolk, 1951 nr 1, 2, 3, 5, 6 och 7.
Old Timer, Passa på att komplettera din sam-
ling, Jag har OT hela årgångar från 1980 + en
del äldre ex! Lista på mina ritningar i Ritnings-
banken mot dubbelt porto. Ring gärna kvällstid.
Arne Andersson, Bagaregatan 24b, 611 31 Ny-
köping tfn 0155 28 68 52

Önskas köpa:

Färdigbyggd "Junior 60"-modell av Ben Buckle;
även liknande kan vara av intresse.
Även intresserad av "Barnstormer", en modell
av fabrikat Aircore. Det är visserligen ingen
oldtimer, men i alla fall en dubbeldäckare, som
liknar ett riktigt, gammalt flygplan. Om någon
har någon av dessa till salu är mina telefonnum-
mer:
0372-80804 (bostad, fram till 24.00)
0433-72059 (arbete) 070-716 41 34 (mobil – ej
så ofta på!)

SÄLJES:

Cox Golden Bee 049 med throttle-sleeve,
utmärkt skick, 250:00
Enya 29-III från 1957, fint skick men kortad
nål, 400:00
Cipolla Tiger Wasp 1 cc glow, ny i obruten
förp. 400:00
SAM35 Year Book nr. 6, 125:00
Hobbyboken 1959,1960,1961 130:00 tillsam-
mans.
132 ex av Model Airplane News 1951-1982,
enstaka nummer eller alla, billigt!
Sten Persson, tfn 035-104943.
Email arnea@ebrevet.nu

Säljes eller bytes:

1 st McCoy 35 Red Head Stunt från 50-talet
1 st OS Pet .099 från 60-talet
1 st Enya .09-IV RC från 70-talet.

Säljes eller lämnas som dellikvid mot någon
ED dieselmotor, t.ex. Bee, Hornet, Comp.
Spec.

Lars-Erik Fridström, tfn 0371-17352

Byggsatser till svenska oldtimermodeller!

Entusiasten Germund Wardenius har tagit initiativ till att intressera amerikanska leverantörer av ritningar och byggsatser för svenska modeller. Först ut är Anders Håkanssons "Tusse" som nu finns tillgänglig som ritning och byggsats. Det är Jim O'Reilly som gjort en CAD-ritning och byggsatsanpassningen. Byggsatser tillverkas av Bob Holman, Box 741 San Bernadino CA 92402 USA. Kontakta Germund (0303-22 73 09) om ni är intresserade av Tusse!

På gång är härnäst Landegren Krax och så småningom även Blomgrens VM-vinnare!

Förhoppningsvis leder detta till att svenska modeller kommer att få en allt större uppmärksamhet internationellt, och även att fler av oss i Sverige byg-



ger och flyger med dessa högpresterande modeller! Vi tackar Germund för detta initiativ!

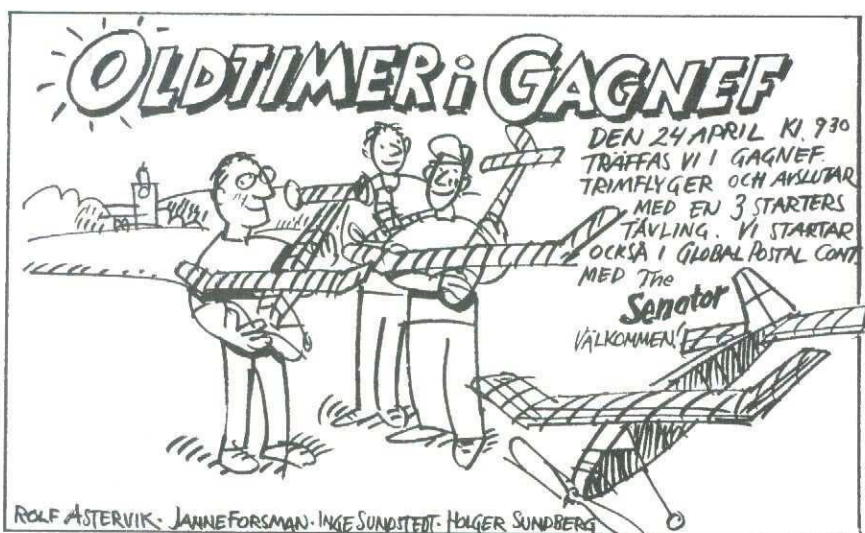
Gunnar Wivardsson

WENTZELTÄVLINGEN 2005

Årets Wentzeltävling kommer att avhållas på eftermiddagen den 12 juni. Tävlingsplats som vanligt Gärdet i Stockholm. Samling vid Borgen från kl. 16.00; tävlingsstart 18.00. Olika handikapptal, kvalgränser, linlängd och maxtid meddelas vid tävlingens början. Klasser: 1) Tummeliten 2) Följande modeller, konstruerade av "Vingarnas" medlemmar och saluförda av Wentzels: F1B, Trim, Tip-Top, Kungsörnen, Fröjds och Cirrus. 3) S1:an Gladan. Upplysningar lämnas av Anders Sjöberg, tel. 08-652 16 39.

FÖRSOMMARTRÄFF FÖR OLDTIMERFLYGARE

Kristianstads Modellflygklubb inbjuder till Försommarträff på Rinkabyfältet lördagen den 4 juni kl. 10.00 – 16.00. Reservdag söndagen den 5 juni. Tävlingen anordnas parallellt med en deltävling i Lilla Friflygcupen. Två starter. Tre sammanslagna klasser: S, G och F med ett enkelt faktorsystem. Startavgiften 60:- erlägges på tävlingsplatsen. Anmälan senast en vecka före tävlingen till Sven Landervik, Rollos väg 12, 291 66 Kristianstad. Tel. 044-245077. Kjell Nielsen, Ljungby.



Nr: 1 2005

SPECIALTIDSKRIFT FÖR MODELLFLYGARE

Nästa nummer beräknas utkomma i juni 2005.