



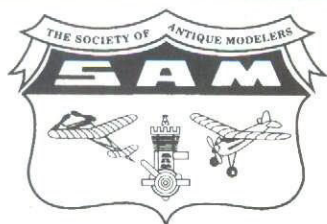
# OLDTIMER

SPECIALTIDSKRIFT  
FÖR MODELLFLYGARE

Nr: 4 2005



OT-SM 2005  
FRANK ZAIG IN MEMORIAM  
ROLF HAGEL BERÄTTAR





OLDTIMER  
ORGAN FÖR SVENSKA  
MODELLFLYGARES  
OLDTIMERSÄLLSKAP

Arg.34. Nr4/2005  
Red. av detta nummer  
Sten Persson  
sten.persson@mbox305.swipnet.se

Styrelse:  
Ordförande: Gunnar Wivardsson  
Smeagatan 4, 434 36 Kungälv  
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  
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 2006:  
Nummer 1: 1 feb.  
Nummer 2: 2 maj.



*Ordföranden har ordet*

*Så har ännu ett verksamhetsår förlupit och vi ser fram emot nästa. Vi hade ett lugnt och städat årsmöte men ändå frisk debatt och högt i taket. Detta visar att vi nu har en stabil förening som står på en solid värdegrund från vilken vi kan utvecklas. Det kanske viktigaste beslutet på årsmötet var tillsättandet av en framtidskommitté som skall se hur vi ska kunna fungera i framtiden – vilka förändringar vi måste vidta för att möta den framtida marknaden för en kulturhistorisk förening av vårt slag. Det är en grannliga uppgift för kommittén att identifiera de strategier som leder till framgångsrik överlevnad på sikt. Det enda som är säkert är att om vi inte gör något utan bara kör på i gamla invanda spår så kommer vi att dö ut. Jag hoppas att vi nu ska vaska fram idéer som kan skapa den nödvändiga debatten för att sedan kunna ta rätt beslut om framtida inriktning.*

*Vi kan iaktta ett ökande intresse utomlands för våra svenska, eller ska jag säga nordiska, gammelmotorer. Detta är ju roligt att konstatera, och kanske framförallt att man nu börjar få upp intresset för den nordiska segelmodelltraditionen. I England har det blivit ett sug efter nordiska segelmodeller från 1946-51 efter stora framgångar i tävlingar med Odenmann och Suomi. Även gummimotormodellerna börjar synas, och med byggsatsstillgång till Blomgrens VM-vinnare, Landegrens wake och Anders Håkanssons Tusse torde fler intressera sig för våra svenska modeller. Kull!*

*En förhoppning för de kommande åren är att vi ska få fler deltagare på våra tävlingar och meetings, framförallt inom RC. Det byggs och flygs antagligen rätt mycket lokalt, men varför inte känna stimulansen och glädjen av att komma tillsammans i stora skaror? Fler deltagare på våra träffar nästa år!*

*Gunnar Wivardsson*

**För bidrag till detta nummer tackar red.:**

Rolf Hagel, Kjell Wahlqvist, Anders Sellman, Sven-Olov Lindén,  
Lennart Flodström, Boris Borotinskij, Ronald Borg.

**Omslagsbilden.:**

*Kurt Sandberg, framgångsrik konstruktör och tävlingsflygare på 40 och 50-talen - nu en av våra mesta och bästa OT-flygare, tillika medarrangör av otaliga OT-SM. Här med sin SM-vinnande S2:a från 1946.*

# Tävlingsinbjudan Open Glider – Open Rubber

De senaste åren har AKM arrangerat tävlingar med både oldtimerflygplan och flygplan enligt nuvarande regler.

Nu blir det på nytt tillfälle till friflygtävling i sådan gemenskap, dock inte med klassindelning. Tävlingen kommer i stället att omfatta två kategorier, en med segelmodeller och en med gummimotormodeller.

Följande gäller för tävlingen:

**TÄVLINGSPLATS** - Är Rinkaby.

**DATUM FÖR TÄVLINGEN** - Är 22 oktober 2005 (lördag). Tävlingen börjar kl. 10.00 med genomgång och presentation och pågår till kl. 16.00. Den 23 oktober 2005 (söndag) är reservdag.

**OPEN GLIDER** - Linlängd 100 meter för nästan samtliga, undantag dock för F1A, som använder 50 meter lina. Alla typer av segelflygplan får delta.

**OPEN RUBBER** - Alla typer av gummimotorflygplan får delta. Handstart, ej markstart.

---

## NÅGRA ORD FRÅN RED.

Modellflyget som hobby har nu uppnått en sådan ålder att många av dess tidiga förgrundsgestalter obehagligt lämnar oss. Läsare av internationella modellflygtidskrifter kan konstatera att var och vartannat nummer innehåller minnesord och nekrologer över kända modellflygprofiler.

Alla kanske inte tycker om att påminnas om att vi en dag har byggt vår sista modell, men som red. tycker jag att det vore lika onaturligt att med tystnad förbigå att kända modellflygare, som är del av vår historia, för alltid lämnat oss.

Alla har naturligtvis inte avsatt lika stora spår i utvecklingen av vår hobby, men av dem, som gått bort i år, vill jag i det här numret av OLDTIMER lyfta fram vår egen Curry Melin samt Franc Zaic, Peter Chinn, Radovan Cizek och Harold deBolt.

Sten P

---

## NOTISER

### RITNINGSBANKEN

Sedan större delen av våra ritningar överförts till SMOS nya arkiv i Tibro, skall ritningar beställas genom Kjell-Åke Elofsson – ”Tjälle”, som på årsmötet utsågs till arkivansvarig.

Han låter kopiera den önskade ritningen och skickar sedan kopian till beställaren. Kopieringskostnad + emballage + porto debiteras till självkostnad.

### ALLMÄNNA REGLER

Deltagarna får starta med obegränsat antal flygplan, även med två eller fler av samma typ. Deltagande flygplan måste uppfylla de regler, som gällde vid tiden för konstruktion och tillblivelse. Tävlingen omfattar tre starter utan periodindelning. Maxtider bestäms vid tävlingens början av tävlingsledningen.

**STARTAVGIFT** - tillämpas ej.

**RESULTATLISTA** - kommer att publiceras med tävlarnas namn, flygplan (med konstruktionsår och klasstillhörighet) och resultat.

**ANMÄLAN** - med namn och telefonnummer och uppgifter om deltagande flygplan skall sändas till Thorvald Christensen, Killebacken 1, 277 31 KIVIK. Tel 0414/71506 eller 070 609 99 64 – före den 14 oktober 2005.

**Välkomna till en annorlunda tävling!  
AKMs modellflygare**

Avi för inbetalning till SMOS postgiro 88 66 95-6 bifogas ritningen för betalning snarast.

Under kopieringsfirmans sommarssemester kan visst dröjsmål förutses. Originalritningar lånas inte ut från arkivet.

### Adress till Tjälle är:

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

---

### FÖRTYDLIGANDE

I samband med regeldiskussionen på årsmötet i år nämndes av misstag att reglerna tillåter att tävlande får ställa upp med mer än en modell av samma typ i samma klass. Tyvärr förblev detta oemottaget och för ordningen skall påpekas att detta, sedan ett antal år tillbaka, inte är tillåtet. I våra regler står uttryckligen att man får starta med flera modeller i samma klass, bara de inte är av samma typ.

### NÅGRA ADRESSÄNDRINGAR...

När den senaste medlemsmatrikeln just hade distribuerats inkom följande tre adressändringar:

- Sune Stark, telefon ska vara 08-756 46 96
- Sven Botström, gatuadress skall vara Skärvägen 9
- Nils Saras nya adress är: Born Sarasgatan 10, 795 92 Rättvik.



## OT-SM Rinkaby 2005

Med 167 anmälda modeller intog ett stort antal tävlanden, många med familj och medhjälpare, det stora Rinkabyfältet för två dagars intensivt flygande i 2005 års OT-SM.

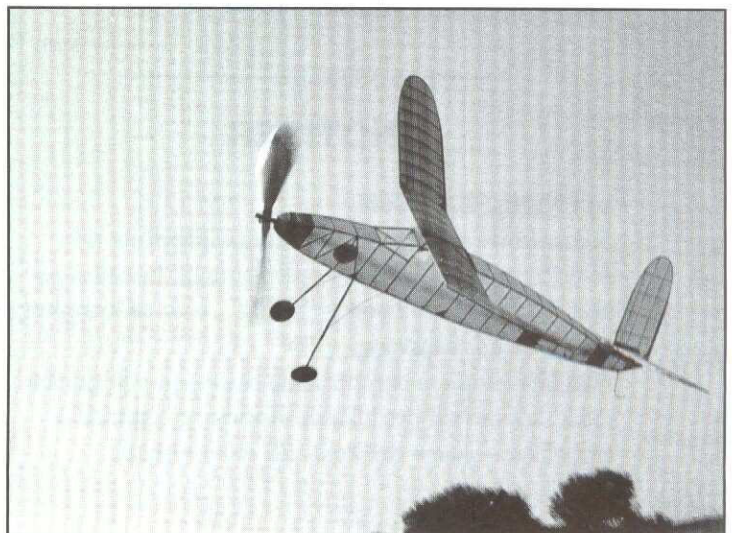
Det visade sig bli de två varmaste dagarna i augusti och med långa hämtningar i den tidvis friska vinden på lördagen blev resultaten inte bara ett mått på modellernas flygförmåga utan även på de tävlandes kondition och styrka!

Arrangörerna hade siktat in sig på fullmåne och därtill hörande högttryck, som de parkerat öster om fältet. Enda nackdelen med detta arrangemang var att den ostliga vinden tvingade oss att flyga från fältets ostsida. Det innebar flygningar i "uppförsläge" och i farlig närhet av den trädbevuxna sänkan, där mycket riktigt många modeller också hamnade – såväl i som bland träden! Startplatsen var förlagd till ett klöverfält i direkt anslutning till själva övningsfältet.



*Bildtexterna läses medsols och börjar med text för bilden i övre vänstra hörnet:*

- 1: Roland Frids stora "Korda Dethermalizer" påbörjar en maxflygning.
- 2: Rolf Hagel går till attack med sin "Myggen"!
- 3: Ingmar Knif söker skugga under "Kuha's" mäktiga vinge.
- 4: Poul Rasmussen med "ankan" "SP 84" i klass S3.
- 5: Poul med trilskande Viking-diesel i "TH-35".
- 6: Frank Dahlin poserar med "Diogenes", 2:a i S3.





7: Kurt Josefsson med Simmers' berömda "Jabberwock"

8: Anders Sellmans "Lanzo Duplex" i 'jaktkurva'!

9: Sven-Olov Borgs "Kapten Krok" på väg upp mot det blå.

10: Ingoar Persson kämpade med sin "Nimbus One", en "C"-modell av W. Schroeder från 1948 med mycket karaktär!

Den begränsade ytan medförde ett samlat startfält, vilket bidrog till intrycket av livlig aktivitet och gav osökt många tillfällen till kontakt och samvaro.

Vi saknade en del kända ansikten, men glädjande nog deltog flera nya medlemmar för första gången. Våra danska vänner hade mött upp i full styrka och från Finland kunde vi inte bara välkomna Markku Tähtkäpää utan även två nya entusiaster. Vem blir förste norrman på vårt OT-SM?!

I klasserna Twin Pusher och Gint fanns tyvärr inga deltagare och ej heller i F-Klassisk blev det något mästerskap, då endast två av tre anmälda modeller flög (bättre lycka med TH-35 nästa år, Poul!). Desto fler starter gjordes i F-Nostalgi; betydligt fler än vad resultatlistan visar, eftersom åtskilliga trimstarter utfördes. Flera deltagare kommenterade att bristen på lämpliga fält för stora F-modeller gör att de flygs för sällan, vilket kan bereda ovälkomna överraskningar när de plockas fram på tävlingsdagen. Detta fick bl.a. Magnus Astervik erfaras på fredagskvällen med sin "Amazoom", som vi gärna velat se i luften. Två andra nya F-modeller var Lars-Erik Fridströms tjugiga "Eastwind" (se OLDTIMER 2/1999!) och Göran Larssons hypersnabba "Dixielander", vilka gjorde omväxlande trim- och tävlingsstarter.





Ovan t. v. Ingvar Nilssons skalamodell extraknäckte i klass "B"

Ovan t. h. Per Nilsson med allas vår nybörjarmodell "Vargen"

T. v. Premiärflygning med Lars-Erik Fridströms "Eastwind"

Numerärt störst var även i år klass "B" med 33 modeller, men klass "C" och "D" samlade 27 resp. 26 modeller vardera (siffrorna avser antalet anmälda). Det har förvisso hänt en del sedan vi befarade att Wakefield-klassen skulle dö ut! Nu gäller det däremot att få igång klass Gint, vilket kanske underlättas av årets regeländring (se årsmötesprotokollet!).

Efter att ha vant oss vid att hitta kraxade/växlade gummimotormodeller högst upp på resultatlistorna kan vi notera något av ett trendbrott i år. I viss mån gäller detta fortfarande i klass "B", men i både klass "C" och "D" hittar vi mest enkeldrivna modeller i täten, även om Anders Sjöberg vann "C"-klassen med en "Landegren Special". Märkligt nog hade ingen full tid i klass "D", men en 'nygammal' tävlar, Jan-Erik

Andersson, tappade bara 5 sekunder och vann därmed både klassen och Classic Wakefield.

Bägge dagarna gynnades av lättfångad termik och många magnifika flygningar kunde bevittnas, alltifrån de små gummidrivna "A"-modellernas kamp mot lördagens vind till Markkus maxflygning med den mäktiga S3:an "Kuha 16" i näranog vindstilla på söndag efter-middag.

För alla S-modeller gällde 100 meters startlina, vilket gav en extra dimension åt högstarterna mot den intensivt blå himlen. Danskarna dominerade de stora segelklasserna och vann såväl Sint som S3, där Sven Rågwall blev 2:a i en ensidig fly-off.

I Sint blev det nordiskt värre då Hans Nilesen knep guldet, Markku Tähkäpää silver och Rune Tedenryd brons! Värt att notera är att Markku flög sammanlagt 6 segelmodeller!

Av de mycket omskrivna "Senator"-modellerna i klass "C" såg vi inte så många, med det vi såg imponerade desto mer. Här avses då Rolf Asterviks modell, som presterade ett snabbt, rollande stig, som lämnade det mesta bakom sig!

Den sedvanliga landskampen mellan Danmark och Sverige beräknades på placeringar i klass "A", "D", S2, S3, Sint och A2. Med ganska liten marginal vann Sverige med 2879 poäng mot Danmarks 2716 poäng.

Efter två dagars intensivt flygande kunde man vid prisutdelningen på söndagen sätta punkt för ännu ett föredömligt arrangerat och genomfört OT-SM med fortsatt stor uppslutning, nya tävlanden och modeller och ett fantastiskt väder. Med (för en del) värkande benmuskler och en markant förbättrad sensommar-solbränna skingrades "de sista entusiasterna", medan

*Sven Rågwall och Hans Nielsen inför fly-off i S3.*



*Boris Borotinskij provflög sin "Surprise" Wakefield.*

tankarna redan gled iväg mot nya byggprojekt och en genomgång av de två senaste dagarnas händelser, motgångar som framgångar...

På årsmötet dök frågan om alternativ till Rinkaby-fältet åter upp, men det är säkert ingen vild gissning att 2006 års OT-SM också kommer att förläggas till det skånska övningsfältet, speciellt om planerna på att förena det med ett "Euro-Champs" går i lås!

Sten P.

*Bilderna från OT-SM 2005 har fotograferats av Per Nilsson, Boris Borotinskij samt Pär Lundqvist.*

*En rörd Anders Håkansson mottager AMA's förtjänst-plakett för hans donationer till det amerikanska modellflygmuseet.*



# RESULTAT FRÅN OLDTIMER-SM RINKABY 20-21 augusti 2005

## Klass A (11 anmälda)

1. Lars Tolkstam	Trim II	150	98	142	390
2. Frank Dahlin	TI-39	117	114	115	346
3. Anders Sjögren	FIB	99	120	77	296
4. Thomas Johansson	Whipit Quick	115	71	69	255
5. Kent Josefsson	Trim II	58	59	16	133
6. Thure Josefsson	TI-39	37	22	42	101
6. Thure Josefsson	FIB	45	46	10	101
8. Ingvar Nilsson	Whipit Quick	30	28	32	98
9. Gunnar Wivardsson	Chad	45	32		77

## Klass B (33 anmälda)

1. Sigurd Isacson	Västanvind	147	150	133	430
2. Anders Sjöberg	Landegren Krax	150	136	124	410
3. Åke Gustavsson	Landegren Krax	150	110	127	387
4. Lars Ljungberg	Tern	150	100	110	360
5. Åsa Tolkstam	Cleo	114	119	126	359
6. Ginger Sjöberg	Kungören	119	138	100	357
7. Thomas Johansson	High Climber	150	89	93	332
8. Ginger Sjöberg	Termik	103	141	78	322
9. Roland Frid	Landegren Krax	137	77	91	305
10. Kurt Strömdahl	Clipper I	144	79	80	303
11. Bengt Stibner	Flying Aces Moth	56	150	79	285
12. Holger Sundberg	Landegren Krax	105	75	98	278
13. Martti Bogdanoff	Cleo	64	139	67	270
14. Lars Ljungberg	Postis G1:a	91	150	11	252
15. Georg Törnkvist	The Link	64	76	93	233
16. Sven-Olov Lindén	Tern	93	64	70	227
17. Birgit Törnkvist	Flying Aces Moth	101	109		210
18. Germund Wardenius	Kondor	27	120	42	189
19. Thure Josefsson	Tern	85	47	52	184
20. Thure Josefsson	Västanvind	27	63	76	166
20. Thure Josefsson	Tip-Top VI	50	65	51	166
22. Gunnar Wivardsson	Balbo	60	56	36	152
23. Martti Bogdanoff	Tern	71	55	21	147
24. Anders Sellman	Flying Aces Moth	111			111
25. Ingmar Knif	Lanzo Cabin 30"	35	37	26	98
26. Boris Borotinskij	Clipper 1 -40	28	32	30	90
27. Rune Tedenryd	Cleo	80			80
28. Ingmar Knif	Musketör	24	25	28	77
29. Thomas Johansson	Torpedo	35			35
30. Ingvar Claesson	Clipper 1	34			34

## Klass C (27 anmälda)

1. Anders Sjöberg	Landegren Special	150	150	150	450+18
2. Georg Törnkvist	Löwens G1:a	150	150	150	450
3. Rolf Astervik	Senator	150	105	150	405
4. Georg Törnkvist	Dynamoe	150	150	80	380
5. Rolf Astervik	Pacemaker	150	150	67	367
6. Kurt Strömdahl	Löwens G1:a	131	143	89	363
7. Martti Bogdanoff	Laban	138	107	115	360
8. Anders Håkansson	Landegren Special	56	114	150	320
9. Thorvald Christensen	Convertible	84	141	88	318
10. Kent Josefsson	Jabberwock	79	77	130	286
11. Örjan Gahm	Landegren Special	92	150	19	261
12. Bengt Stibner	Löwens G1:a	78	71	79	228
13. Ingvar Claesson	Prim	68	60	60	188
14. Bengt Höglund	Löwens G1:a	68	45	40	153
15. Thure Josefsson	Gipsy	31	61	45	137
16. Lars Ljungberg	Tallsman	134			134
17. Åke Gustavsson	Landegren Special	88	88		
18. Lennart Hansson	One-and-a-half	70	70		
19. Holger Sundberg	Senator	67			67
20. Ingvar Nilsson	Laban	20			20

## Klass D (26 anmälda)

1. Jan-Erik Andersson	Korda -39	150	150	145	445
2. Ginger Sjöberg	Lanzo Duplex	150	150	131	431
3. Einar Håkansson	Korda -39	107	148	150	405
4. Lennart Flodström	Blomgren -49	97	150	150	397
5. Poul Rasmussen	Korda -37	113	150	111	374
6. Germund Wardenius	Tusse	107	130	135	372
7. Åke Gustavsson	Monsun	99	84	144	327
8. Sten Persson	Adams -37	150	150		300
9. Roland Frid	Korda Detherm.	150	72	77	299
10. Anders Håkansson	Landegren	150	129		279
11. Anders Sellman	Lanzo Duplex	127	54	90	271
11. Sigurd Isacson	Lanzo Duplex	108	80	83	271
13. Martti Bogdanoff	Gipsy -39	124	108		232
14. Rune Tedenryd	Gypsy -49	119	45	54	218
15. Sven-Olov Lindén	Korda	69	72	13	154
16. Lars Ljungberg	Wake -50	150			150
16. Sigurd Isacson	Rimfaxe	150			150
16. Roland Frid	Landegren	150			150
19. Holger Sundberg	Landegren	57	91		148
20. Boris Borotinskij	Korda -37	28	29	40	97
20. Ingvar Persson	Krusader	93			93
22. Einar Håkansson	Erhardt -30	32			32
23. Anders Sjöberg	Landegren	23			23

## Klass Sint (9 anmälda)

1. Hans Nielsen	Sherif	138	150	150	438
2. Markku Tähkäpää	Hele	120	147	150	417
3. Rune Tedenryd	Aurikel	114	150	150	414
4. Tycho Andersson	Victory	150	150	101	401
5. Sten Persson	Mjölner	150	72	150	372
6. Pär Lundqvist	Odenman	87	87	150	324
7. Bengt Åhman	Kondor	149	149		298

## Klass S1 (15 anmälda)

1. Kurt Sandberg	HW-43	150	150	150	450
2. Markku Tähkäpää	Pluto IV	150	150	89	389
3. Sven Landervik	HW-43	150	150	86	386
4. Kurt Sandberg	HW-44	150	128	95	373
5. Rolf Hagel	Myggen	145	43	131	303
6. Rune Tedenryd	HW-44	150	72	86	308
7. Göran Larsson	Sunnanvind	61	150	92	303
8. Markku Tähkäpää	PS-44	34	150	74	258
9. Tycho Andersson	Laruska	79	42	47	168
10. Bengts Stibner	Flygfisken	150			150
11. Per Nilsson	Vargen		25	81	106
12. Sven Rågwall	Pinocchio	66			66
13. Sten Persson	Kalle Glader	59			59

## Klass S2 (6 anmälda)

1. Sven-Olov Borg	Skyway	148	150	150	448
2. Kurt Sandberg	KS-46	150	109	150	409
3. Markku Tähkäpää	Moasagotl	122	118	150	390
4. Sven Landervik	Taufun	52	112	125	289
5. Bent Schmidt	Suomi	61	97	62	220

## Klass S3 (14 anmälda)

1. Hans Nielsen	Holger Danske	150	150	150	450+109
2. Sven Rågwall	Meteor 20	150	150	150	450
3. Frank Dahlin	Diogenes	148	150	84	382
4. Per Nilsson	Draken	91	150	139	380
5. Frede Juhl	Ölhunden	117	92	150	359
6. Markku Tähkäpää	Kuha 16	68	110	150	328
7. Hasse Bengtsson	Meteor 21	136	150		286
8. Kent Josefsson	AM-9	91	119	63	273
9. Hans Nielse	Diogenes	150			150
10. Sven Rågwall	Meteor 21	88			88
11. Bent Schmidt	Diogenes	65			65

## Klass A2 (14 anmälda)

1. Markku Tähkäpää	Anorexia Nervosa	144	150	150	444
2. Bo Modéer	Agathe 2	150	117	150	417
3. Rolf Astervik	Abtula	70	150	150	370
4. Sven Rågwall	K-30-61	150	107	61	318
5. Hans Nielsen	HN 27 Chris	71	116	126	313
6. Fritz Neuman	FN 23	57	150	65	272
7. Tycho Andersson	Skymaster	127	59	61	247
8. Frede Juhl	F3 21 Ple	37	55	71	163
9. Sven Landervik	Skymaster	150			150
10. Sven-Olov Borg	Stratos	107			107
11. Sven Rågwall	Cherokee	48			48

## F-Nostalgi (8 anmälda)

1. Sten Persson	Hi-Fli	150	150	126	426
2. Sven-Olov Borg	Heatwave	114	150	145	409
3. Rolf Astervik	Dream Weaver	150	101	150	401
4. Sven-Olov Borg	Kapten Krok	150	84	150	384
5. Göran Larsson	Dixielander	106	110	90	306
6. Lars-Erik Fridström	East Wind	150	45		195

## F-Klassisk (3 anmälda)

1. Sören Edström	HU 10 C	140	150	150	440
2. Sten Persson	SE-52	90	80		170

## Tuedsson-pokalen

1. Kurt Strömdahl	Clipper 1 -40	120	120	120	360	1,8
2. Lars Ljungberg	Tern	120	120	120	360	1,6
3. Sven-Olov Lindén	Tern	120	120	112	360	1,6
4. Thure Josefsson	Tern	120	75	83	360	1,6
5. Martti Bogdanoff	Tern	114	88	83	360	1,6
6. Martti Bogdanoff	Laban	120	118	120	358	1,1
7. Ingmar Knif	Musketör	53	55	62	170	2,2
8. Boris Borotinskij	Clipper 1 -40	50	58	48	156	1,8
9. Thomas Johansson	Torpedo	77			77	2,2
10. Ingvar Claesson	Clipper 1 -40	61			61	1,8
11. Ingvar Nilsson	Laban	22			22	1,1

## Classic Wakefield

1. Jan-Erik Andersson	Korda -39	180	180	180	540	1,6
2. Einar Håkansson	Korda -39	171	180	180	531	1,6
3. Ginger Sjöberg	Lanzo Duplex	180	180	170	530	1,3
4. Poul Rasmussen	Korda -37	158	180	155	493	1,4
5. Lennart Flodström	Blomgren -49	107	165	165	437	1,1
6. Sten Persson	Adams -37	180	180		360	1,3
6. Sigurd Isacson	Lanzo Duplex	140	104	116	360	1,3
8. Anders Sellman	Lanzo Duplex	165	70	117	352	1,3
9. Martti Bogdanoff	Gipsy -39	173	151		324	1,4
10. Anders Håkansson	Landegren	150	129		279	1,0
11. Lars Ljungberg	Wake -50	165			165	1,1
12. Roland Frid	Landegren	150			150	1,0
13. Holger Sundberg	Landegren	57	91		148	1,0
14. Boris Borotinskij	Korda -37	31	32	44	107	1,4
15. Einar Håkansson	Erhardt -30	80			80	2,5
16. Anders Sjöberg	Landegren	23			23	1,1



# Bortflugna FAI Power modeller under 30 år.

Av Rolf Hagel.



Enda fotot av min första F-modell.

Under min långa tid som tävlingsmodellflygare hände det flera gånger att planen ej återfanns. Första gången detta inträffade hade fusestubin eller timer ej börjat brukas allmänt av modellflygare.

Våren 1949 hade jag byggt min första friflygande motormodell till min nyköpta kometdiesel. Byggsatsen köptes på PUB vid Hötorget i Stockholm. En Pylonmodell som nog troligen hette RANGER. Av Amerikansk tillverkning, ingen nybörjarmodell just, men snygg med elliptiska former överallt. Lamellimade fram o bakkantslister. Lite av expertbygge således.

Med denna Maskin cyklade jag till Tullinge flottiljen för att delta i mitt första Stockholmsmästerskap. Vid Mitt första trimkast fångade den starka vinden planet som gjorde ett präktigt stall. Som resultat knäcktes motorfästet och dagens flygförsök fick inställas. Med lite "humor" kan det ju kallas bortflygning också! Dock nya rejäla boklister monterades och på sommaren när jag provflög på Årstafältet beläget nära Mfk Sprygeln klubblokal fick planet termikanslutning direkt när motorn stannat. Efter elva minuter försvann planet in i cumulusmolnet i en stighastighet som såg ut att vara snabbare än när motorn drog. Tiden tog jag på ett rejält väckarur med sekund-visning — detta var min första bortflygning som emellertid slutade lyckligt då planet hittats redan samma dag i Björkhagen någon mil från startplatsen. Glatt cyklade jag dit och återfick min dyrgrip!

Våren 1950 hade jag byggt en modernare modell konstruerad av Hädar Roland Schedvin från Mfk. Cumulus. Denne gymnasist som bodde i Årsta också blev min mentor han flög själv med framgång både S-int och F-knarrar av egen konstruktion. Cumulusklubben hade ju flera goda friflygare som t. ex Ragnar Odenman och Rune Andersson "dubbelbananen" i den samlingen fanns dåtidens bästa aktörer i Stockholmsområdet.

Min nya F-knarr blev färdig en kväll och suget att prova nyheten blev övermäktigt men min motor fick brott på vevaxelgången så en klubbkamrat lånade ut sin Komet så vi sprang ner till Årstafältet. Gjorde några trimkast OK. Tankade den lilla tanken. Snaps och ett par snärtar motorn snurrade igång den hemkarvade träbiten (propellern) släppte iväg planet direkt som steg närmast perfekt med FULL TANK !!!

Efter två minuter hördes inte motorn ännu mindre såg vi av modellen i den mörknande kvällen. Fasan blev inte mindre av att jag just kom på att inget namn och adress fanns på modellen som hade lånad motor. Gissa om två bedrövade gossar återvände tomhänta till bygglokalen. Svag vind rådde riktning mot Älvsjö-Huddinge. Varje möjlig stund i en månads tid sökte jag i skogen i den riktningen. Naturligtvis hittade jag ingen modell.

Eftersom jag jobbade som springschas efter skolan så kunde jag efter tre månader betala kompiserna 62 kronor så en ny motor kunde beställas från Västerås. Då inträffade undret. Ett brev från KSAK damp ner hos STHLMs modellflygklubbar. I brevet efterfrågades om någon kände till en ägare till en motormodell som hittats i Tullinge Cirka 2 mil från Årsta. Jag erhöll adressen och cyklade dit till ett sommarstugeområde där ett äldre par tidvis bodde. Jag knackade på och när dörren öppnades såg jag min modell hänga i taket.

De hade hittat planet redan dan efter flygningen vid en utflykt med sin hund men inte Kommit sig för att vända sig till polisen. Men en dag hade några pojkar lekt på ängen utanför med ett modellplan. Då hade paret frågat vad de kunde göra med den upphittade modellen. Tipset de fick var att kontakta KSAK. Det blev den för mig lyckliga upplösningen efter nästan fyra månaders förlorat hopp! Efter den malören har jag alltid koll på namnlapparna.

*Fortsättning följer i nästa nummer.*



Ingen FAI-modell, men väl min "Tempo" från 1951.

## FRANK ZAIC 1913 - 2005

*För de flesta framstår förhoppningsvis minnet av barndomens jular i ett visst skimmer. Så och för denna tidnings red., fast julaftonen 1956 blev alldeles speciell.*

*Från en välsituerad morbror fick jag ett paket, vars innehåll skulle bidra till att påverka resten av mitt liv. Det innehöll en bok med orange pärmar, text på engelska och med titeln MODEL AERONAUTIC YEAR BOOK 1955-1956.*

*För den redan flyg-och modellflygbitne tonåringen öppnades en värld av förhoppningar, drömmar och oförlöst kreativitet och denna bok, liksom sedermera alla Zaic's övriga böcker, har blivit en livslång följeslagare och källa, som jag fortfarande återvänder till och öser ur.*

*Övriga hågkomster från den julaftonen har förblekat, men natten minns jag kristallklart. Med en skål apelsiner som färdkost tog jag mig igenom boken, sida för sida. Med 14-åringens knappa språkkunskaper försökta jag ta till mig innehållet i de många artiklarna och varenda ritning fingraskades.*

*Apelsiner var en delikatess, som på den tiden fanns endast under en period vid juletid, och doften av nyskalad apelsin i kombination med mötet med Zaic's årsbok ristade för alltid nya associationsspår i min hjärna. När jag idag bläddrar i min slitna Year Book 1956 kommer apelsindoftan som ett brev på posten. Likaledes associerar jag blixtnabbt till den förunderliga julnatten varje gång jag idag skalar en apelsin!*

*Att det här återgivna inte bara var en dröm kan jag (till min lättnad!) konstatera när jag fortfarande kan se spåren av bleknade apelsinfläckor på Muzny's och Hugh O'Donnell's Wakefieldritningar....*

*Även om vägen skulle bli lång och knagglig och fylld av dyrköpta erfarenheter blev julaftonen 1956 med Frank Zaic för mig det egentliga startskottet till en livslång hobby, som medfört oräkneliga glädjestunder och många gånger hjälpt mig vidare när yttre händelser fått mig att tvivla på livets mening.*

*Red.*

Ovanstående får utgöra en personlig ingress till det sorgliga, men väntade, beskedet att Frank Zaic lämnat oss, 92 år gammal.

Frank var en typisk representant för ett utdöende släkte, ibland kallat "a self-made man", som endast Alzheimers sjukdom i kombination med cancer kunde stoppa efter en livslång modellflygkarriär som författare,



förläggare, ritare, byggare och tävlingsflygare; för att inte nämna hans forskningsinsatser inom aerodynamik och som tillverkare av miljontals modellbyggsatser.

Som tioåring kom han själv till USA för att förenas med sin redan ditflyttade familj. I skolan presterande han långt över genomsnittet; han kunde hoppa över flera klasser och rotade sig snabbt i sitt nya hemland. Han och brodern vägrade senare att följa med föräldrarna tillbaka till Europa och Frank drog sig fram, inte utan umbäranden, som underbetald ritarpraktikant på ett patentkontor, samtidigt som han läste in högskolekompetens på kvällstid. För att överleva tog han tillfälliga jobb när tiden tillät och som medhjälpare på en liten modellflygfirma föddes han fascination för modellflyget.

Förutom att själv bygga och flyga blev hans främsta ambition att sprida budskapet om denna fantastiska hobby och på detta område är han nog oöverträffad.

1934 stod han som redaktör för det allra första numret av Model Aviation och blev samtidigt en av grundarna för det anrika AMA. Samma år publicerade han första årgången av den berömda årsboken, som skulle följas av ytterligare 9 st fram till 1965\*. För de flesta av oss är det nog dessa, som vi främst förknippar Frank Zaic med. Med sina artiklar och myriad av detaljerade treplansritningar utgör de en guldgruva, inte minst för dagens OT-flygare, men är även ett historiskt dokument från en tid då kreativitet var ett honnörssord och framgångar på tävlingsfältet fick stor publicitet. Som 'resande reporter' samlade han in all information, som behövdes för böckerna; han intervjuade, fotograferade, framkallade, mätte, ritade, publicerade och distribuerade - ett enormt enmansjobb!

Ytterligare nio titlar hann han med, alltifrån den lite filosofiska självbiografin "Frankly Speaking" till den (då) epokgörande "Circular Airflow" i teoretisk aerodynamik. Distributionen sköttes via den modellflygfirma, som han redan i mitten av 30-talet grundade tillsammans med sin bror och syster under namnet "Jasco".

Wakefeldtklassen var hans speciella skötebarn och 1956 tilldelade F.A.I. honom det prestigefyllda 'Paul Tissander Diploma' för hans insatser för att befrämja klassen. Själv deltog han i Wakefeldtävlingarna 1934, 1935 och 1937,

Så sent som 2003 fick han dessutom F.A.I.'s högsta utmärkelse, en guldmedalj, för hans livslånga gärning inom modellflyget.

Nära vänner till Frank betonar att han, trots sin utåtriktade verksamhet, var en ganska tillbakadragen person, som inte gjorde mycket väsen av sig - med sin Leica i en rem runt halsen och med penna och block

i handen fanns han bara där! De tror att han fick sin optimistiska och ödmjuka inställning till livet och medmänniskorna under depressionstidens hårda och ensamma år och att man inte ens senare, när han blev modellflygets mest inflytelserika 'guru', kunde spåra något som tydde på att framgången förändrat hans sinnelag.

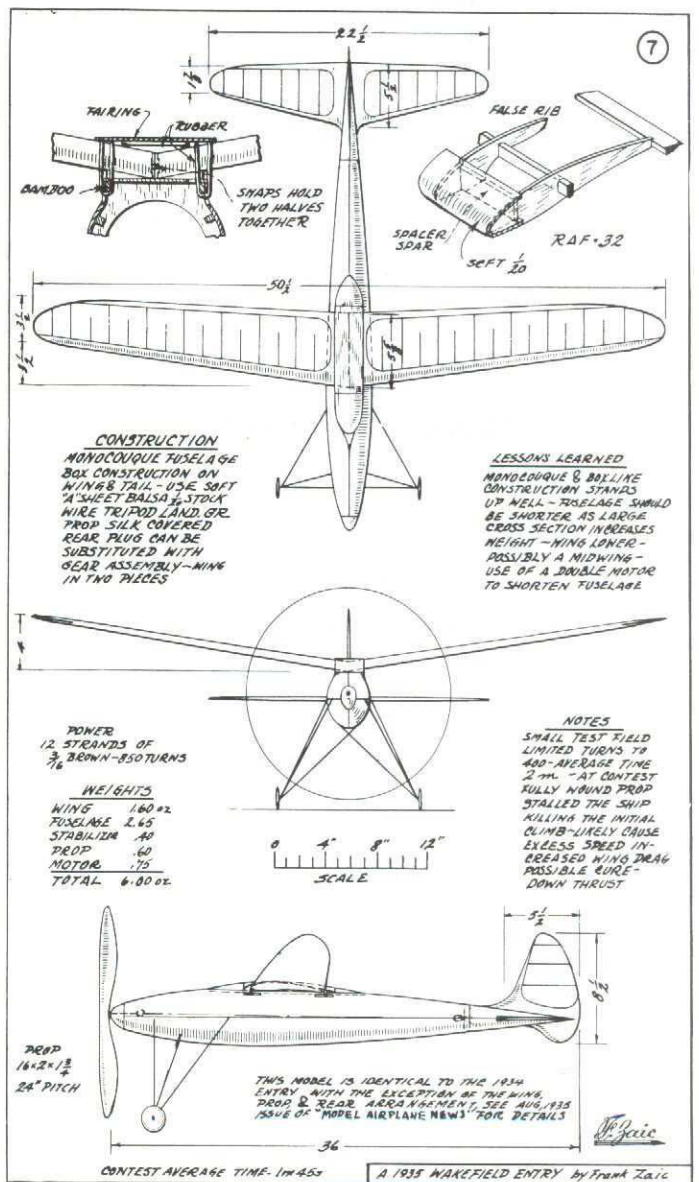
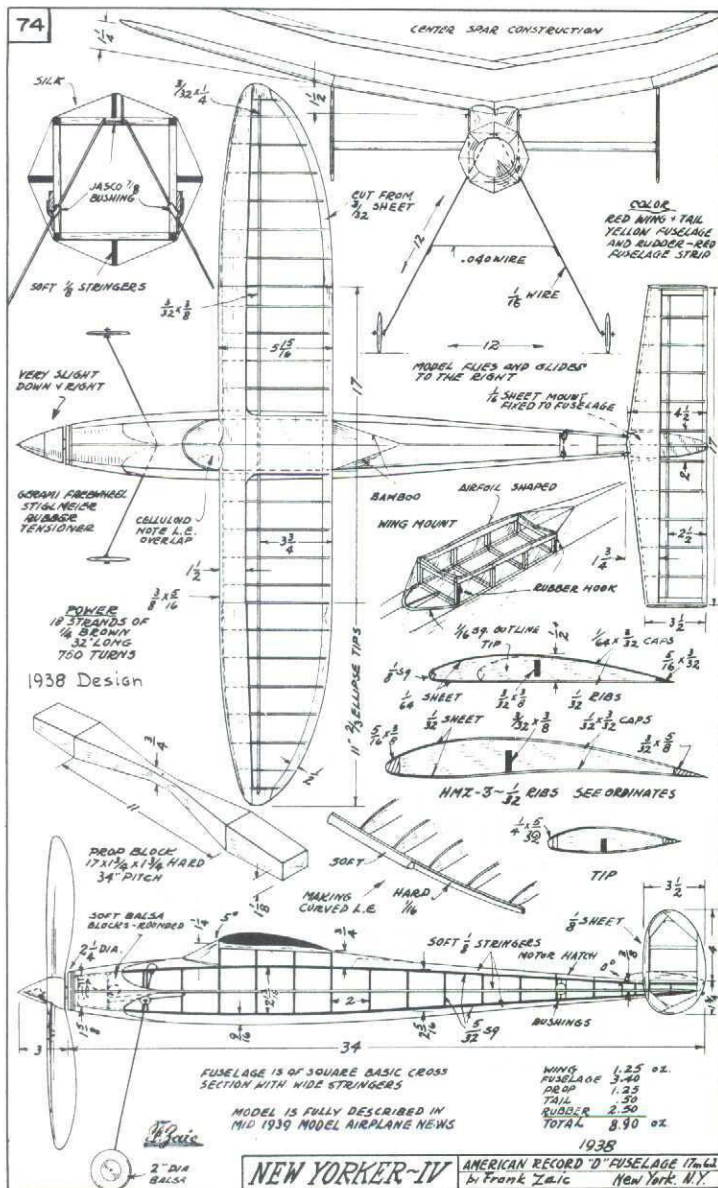
Hur han själv såg på livet uttrycker han tydligt i en mening i sin självbiografi:

"När du ser tillbaka och inser att du inte skulle vilja ändra på något av det som varit, ja, då har du verkligen levat!"

Frank Zaic avled den 26 maj i sin hustrus hemstad Guatemala City, dit de flyttade 2003.

Sten P

\*De flesta av Zaics böcker kan köpas från t.ex. Aerodyne i USA. Se [www.freeflightmodels.com](http://www.freeflightmodels.com)



## Peter G. Chinn 1921 - 2005

Med namnet Peter Chinn förknippas de flesta av oss de oräkneliga motorartiklar och motortester, som engelska och amerikanska modellflygtidskrifter regelbundet publicerade under andra halvan av förra seklet och som, enligt gjorda enkäter, var det som en majoritet av läsarna först bläddrade fram till!

Hans medverkan i Aeromodeller började redan 1939 med en serie artiklar i olika ämnen, illustrerade med egenhändigt gjorda teckningar och sprängskisser av hög kvalitet. Han hade innan dess skrivit en serie artiklar om modellflyg för en ungdomstidning och dessa publicerades i en mycket populär bok med den enkla titeln "Aeromodelling" Särskilt många egna konstruktioner hann han inte publicera före krigsutbrottet, men två av dessa har OLDTIMERS läsare redan stiftat bekantskap med: "Challenger" i OT 2/1993 och "Wasp III" i OT 1/1997.

Som soldat i kriget kom han i Italien i kontakt med modellflygare, som använde några av de första modellmotorerna med kompressionständning ("dieslar"), vilka också rände hans livslånga passion för modellmotorer.

De flesta av hans modellmotorartiklar och tester producerades för Model Aircraft 1947-1965 och Model Airplane News 1954-1988, men från 1966 i flera andra tidningar. Någon har räknat ut att han under denna tid utförde, skrev och illustrerade 688 motortester!

Sten P

## Curry Melin in memoriam.

Det var modellflyget, som gav Curry Melin inriktningen att bli meteorolog. Redan 1938 blev han Svensk Mästare i klass A1 vid den första SM-tävlingen, som hölls i Uppsala. Han var då känd som Nils C. Melin och det är med det namnet han förknippas bland modellflygarna.

Han är upphovsman till den lilla fina modellen "Trim", som fanns både som stavmodell – det var med den han vann SM – och som kroppsmodell. I Wentzelkatalogen fanns den i båda versionerna med namnet "Trim II".

Vid "Vingarnas" 50-årsjubileum höll Curry ett inspirerat och roande föredrag efter den middag, som han ordnade på TV-huset i Stockholm. Han berättade då om sig själv att han som pojke valde att kallas Nils, då Curry var lite udda.

"Det fanns på den tiden bara 14 individer i Sverige med det namnet", sa han, "och det var en gammal sjöman, jag själv och 12 hundar!"

Efter tiden på SMHI ägnade sig Curry åt att måla och blev en känd konstnär.

Han avled den 22 augusti och blev 82 år.

## Radoslav Cizek

1921 - 2005

Radoslav är en av de få tjeckiska modellflygare, som, förutom att ha varit förgrundsgestalt inom tjeckiskt modellflyg i många år, även blivit internationellt känd. De av oss, som mött Radovan, har förmodligen gjort det på tävlingsfältet, där han var aktiv i alla FAI-klasserna, inte minst Wakefield, där han deltog i landslaget sista gången 1979. På hemmaplan gjorde han sig dessutom bemärkt som skribent, konstruktör, instruktör och tävlingsledare.

Inte mindre än 126 av hans egna konstruktioner har publicerats, många internationellt (se bl. a. Zaic's årsböcker!) och i den nyligen publicerade samlingsvolymen (se OLDTIMER 1/2002) får man en uppfattning om bredden på hans kunskande. Under många år ledde han tjeckernas OT-sällskap (SAM 95) och utgav deras motsvarighet till OLDTIMER. Under senare år tävlade han själv med OT-modeller och deltog flera gånger i amerikanska OT-mästerskapen.

OLDTIMERS läsare har tidigare sett smakprov på Radovans konstruktioner och på annan plats i detta nummer kommer ytterligare ett. Det är ritningen till en Wakefieldmodell, som kanske kan tjäna som inspiration nu när SMOS flyttat fram tidsgränsen för de Wakefieldmodeller, som ingår i klass Gint. Utan att göra avkall på prestanda och effektiv utformning är denna modell estetiskt mycket tilltalande, något som var gemensamt för alla de modeller, som skapades på Radovans ritbord.

Sten P

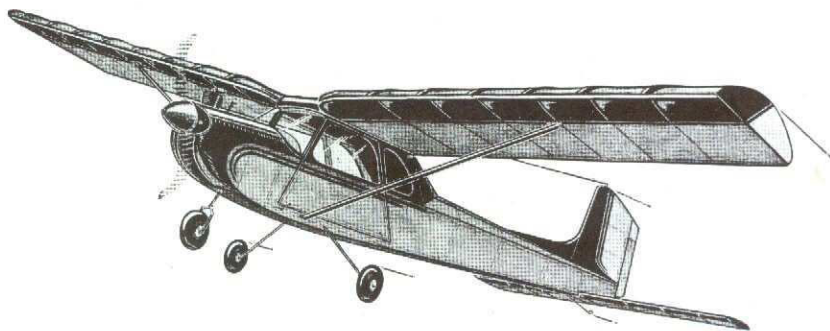


Fotot visar Curry Melin på Gärdet vid "Vingarnas" 50-årsjubileum. I handen håller han en kopia av "Trim II". Ritning till denna finns i OLDTIMER 1/1996 samt – givetvis – i Ritningbanken.



# MODELLFLYG PÅ DEN GAMLA GODA TIDEN

## - del 2 -



Den här gången vill jag berätta lite om mina erfarenheter som radioflygare på 50-och 60-talet. 1959 byggde jag en enkel enkanalsändare efter en ritning i Teknik för Alla. Sändar- byggsatsen kostade mig 32 kronor att bygga plus kostnaden för en matlåda i aluminium. När sändaren var klar fick den skickas till Stockholm för trimning. Avstämning var en mycket viktig sak, då redan ett halvt varv för mycket på trimkondensatorn gjorde att man kom upp till 28 mhz.

Det är onekligen en viss skillnad jämfört med dagens radioanläggningar! Min första RC-modell var en "Vagabond" och motorn var en Super Tigre G 30 diesel. Mottagaren var en OMU 115 E av tysk tillverkning och rodermotorn, som drev sidorodret, var av typ 'hickhack', vilken i sin tur var gummimotordriven och gav tre olika lägen: vänster eller högerroder varannan gång vid signal och däremellan självneutraliserande då signal inte gavs. Som ni förstår var det inte lätt att flyga RC på den tiden och det blev mest en massa mekande, såsom framgår av fotot på nästa sida, där min klubbkompis Arne Wendt assisterar mig före en flygning.

När motorn startades blev vibrationerna ofta så starka i radioanläggningen att sidorodret fladdrade som en lärkvinge. För att kunna flyga något den dagen var man ibland tvungen att bryta strömmen till mottagaren i modellen.

På den tiden fick man mycket motion av att jaga sina RC-modeller över halva stan; en gång bar det sig inte bättre än att jag fick cykla iväg och hämta min "Vagabond" i Sofieros fruktträdgård... Tyvärr finns varken modell eller radio kvar. Båda blev stulna i vår hobbylokal, men jag fick en del försäkringspengar av min klubb. De räckte till en ny radio och till halva bygget av en ny modell. Det fanns nu en ny radio, som sades vara helt fantastisk. Märket var Metz. Mottagaren var av en helt ny konstruktion med transistorer och tålde därmed vibrationer och hårda landningar bättre. Vid en hård landning med den gamla modellen så gick radiatoröret i mottagaren nästan alltid sönder. Mina pengar räckte inte till för att byta rör efter varje hård landning, så det fick räcka med ett rör per sommar..

Eftersom RC-flyget tenderade att bli för dyrt var det inte konstigt att friflyget tog över! Apropos radioflyg skulle jag gärna vilja berätta en dråplig flyghistoria, som en av våra medlemmar var upphovet till. Året var 1956 och min kamrat sade något i stil med att "om Charles Lindberg kunde flyga över Atlanten så skulle väl han kunna flyga över Öresund med sin radiostyrda modell..."

Det var friskt vågat och en omöjlig uppgift, ansåg jag. Hans modell var av semiskala-typ och hette "Skyscooter". Spännvidden var 122 cm och den var försedd med en Frog 249 2,5 cc dieselmotor. Radioutrustningen var en ED Boomerang av engelsk tillverkning, som kostat 190 kronor. Det var en hel del, som måste ändras på hans modell. Vingen fick förlängas för att få plats med allt bränsle, som krävdes för en Öresundsflygning. Jag var hemma hos honom en gång för att se när han byggde sin modell och det var en syn, som jag aldrig glömmer. Han byggde på köksbordet och köket var fullt av balsa och modellflygtillbehör - ja, det liknade inget kök!

Det fanns byggda delar till hans modell på alla tänkbara ställen i lägenheten och man måste röra sig försiktigt för att inte stöta emot någonstans. Bygget var snart klart och det återstod endast att inhandla zaponlack och kolloidum. Naturligtvis var det inte lätt att använda dessa två kemikalier i en liten lägenhet och den starka lukten gjorde att vi inte kunde vistas i rummet någon längre stund.

En dag fram på värkanten var modellen klar för provflygning på Bergafältet. Till följd av allt bränsle i vingarna blev modellen mycket tung. När jag påpekade detta svarade min vän, som förresten kallades för Pippi-Stork eller 'den flygande professorn', att det minsann varit lika svårt för Charles Lindberg, när han flög över Atlanten 1927...

Inte förrän i början av november var "Skyscootern" redo för det stora lyftet till andra sidan Sundet. Starten skulle ske på Strandvägen och Pippi-Stork är nog den ende, som fått stopp på all trafik där!

Jag önskar ibland att jag kunde vrida tiden tillbaka så att fler hade fatt vara med om stämningen denna flyghistoriska dag, då ett litet modellplan skulle försöka flyga över till Danmark! Starten var utsatt till kl. 10:30 en söndagsmorgon. Pippi-Stork var på plats en timme före start och jag minns att en del journalister hade kommit dit också. Det var inget vidare flygväder och det låg ett lätt dimbälte mitt ute i sundet.

Detta bekymrade inte min vän, som svarade med att ”..det var likadant för Charles Lindberg”, så fort någon pekade på eventuella hinder.

Själv minns jag att jag frågade om han verkligen trodde att den skulle lyfta med full bränslelast, något som han besvarade med ”...det är klart att den gör!”

Dimman brukade lätta framåt förmiddagen och det gjorde den även den här gången. Många flygintresserade åskådare hade nu samlats vid startplatsen när Pippi-Stork gjorde modellen redo för lyftet till Helsingör. Spänningen var på topp när motorn startades av en medhjälpare från Ängelholm, vilken hade hjälpt honom hela sommaren med att trimma in modellen och göra den klar för Öresundsflygningen. Han var den ende, som hade en likadan radioutrustning som Pippi-Stork, och denna hade nu en medhjälpare i en liten motorbåt 300 meter ut i sundet. Han var beredd att ta över radiokontakten och följa modellen över sundet.

Modellen lyfte till allmänt jubel, men väl ute över vattnet var det något, som inte stämde. De många

åskådarna kunde höra hur motorn plötsligt började gå ojämnt och tappa varvet. Vi förstod att det inte handlade om bränslebrist, men insåg att en nödlandning kunde bli följden om inte motorn började gå som den skulle.

Vid det här laget var modellen för långt ute över sundet för att vända tillbaka och då hände det, som inte fick hända: motorn stannade på 200 meters höjd! Att glida tillbaka till land med en så tung modell var det inte tal om utan det enda han kunde göra var att nödlanda på vattnet. Visserligen var det så här de flesta Atlant-flygarna slutade sina dagar innan Charles Lindberg dök upp, men det var ändå en mycket tråkig avslutning att se hans modell ligga i vattnet.

Vi hoppades att den skulle kunna hålla sig flytande på vingen tills följbåten hann fram. Det såg oroväckande ut, men modellen hade nu snabbt drivit närmare land. Vattnet är inte så varmt i november, bara c:a 8 grader, men Pippi-Stork gav sig iväg ut i vattnet för att bärga sin ”Skyscooter” och blev den ende, som badade med kläderna på den dagen!

Varför motorn stannade minns jag inte, men något nytt försök att besegra Sundet blev det inte för Pippi-Stork!

Kjell Wahlqvist

*En typisk radioflygbild för 50 år sedan - 3 minuter i luften, 3 timmars mekande på marken!*



# Harold (Hal) deBolt

## 1918 – 2005

Hal deBolt måste räknas till modellflygets mest produktiva och innovativa förgrundsgestalter. Han deltog i sin första tävling redan omkring 1930 och sysslade kontinuerligt med modellflyg i 75 år, de senaste 8 åren bl.a. med eldrivna autogyros!

Under sitt liv hann han tävla i alla tänkbara former av friflyg, linkontroll och RC, samtidigt som han grundade och drev sitt modellflygföretag DMECO. Under årens lopp tillverkades där 400 000 byggsatser, huvudsakligen till lin- och RC-modeller av hans egen konstruktion; därjämte en mängd tillbehör av eget patent, av vilka många än idag är en oundgänglig del av modellflygbygge. Harold är uppfinnare av bl.a. tryckmatade bränslesystem för linflygmotorer, dural-landningsställ för lin- och RC-modeller, den s.k. "klunktanken" för RC-modeller, elektriska RC-servon m.m.. Han var även den förste att använda indragbara ställ och s.k. strip-skevroder på RC-modeller.

Harold fascinerades tidigt av eldrift och flög redan 1955 en eldriven linkontrollmodell. Just eldrivna modeller var han fullt sysselsatt med vid sin bortgång.

Av naturliga skäl fanns det bara friflygmodeller på Harold's ritbord de första 15 åren, men under kriget började han rita och flyga linkontrollmodeller och det var mest byggsatser till sådana, som han sålde i enorma mängder i det sedermera grundade DMECO (bara "All American Senior" sålde i 91 000 exemplar!).

Han drogs till snabba modeller och slog flera världsrekord med såväl lin- som RC-modeller. Redan 1952 introducerade DMECO sin första RC-byggsats, den



nu legendariska "Livewire". Snart tävlade han själv på internationell nivå i RC 'pattern' och RC pylon racing, där han fem år i rad var oslagbar USA-mästare.

Harold's konstruktioner publicerades flitigt i internationella hobbytidningar och artiklar signerade Hal deBolt hittar man i alla de stora modellflygtidskrifterna från tidigt 40-tal till nutid. I Model Airplane News hade han t.ex. en stående spalt i över 40 år – också ett oslagbart rekord!

Harold hann med att grunda ett antal klubbar och föreningar och, som marinofficer, fick han till stånd ett samarbete med amerikanska marinen, som under många år betydde så mycket för amerikansk tävlingsflygverksamhet. Under de sista 20 åren fick han de flesta nationella och internationella utmärkelser och hedersbetygelser en modellflygare kan få, men för de flesta av oss lever hans minne kvar i de deBolt-konstruktioner, som nu ingår i oldtimerflyget samt i alla de väsentliga tillbehör, som dagligen användes av linflygare och RC-flygare i hela världen.

Sten P

## Historien om Karlssons Klister...

Axel Karlsson, emigrant, började tillverka Karlssons Klister i Rockford, Illinois. Det gick dock inte ihop helt, så han sålde sin uppfinning och flyttade hem till Sverige. Köparen var en annan immigrant, från Dalarna, Nils Testor. Därmed kom denne in i "klisterbranschen" och befrämjade lagning av kvinnors silkesstrumpor och diverse skor.

Det var omkring 1935 som Testor kom på, att modellhobby var något att satsa på, och hans hobbylim blev en storsäljare, först i USA, senare även i andra delar av världen (även Sverige). Han utvidgade med butyrat-dope, sedan sågades balsa och gjordes byggsatser, och så småningom köpte han rätten till McCoy's motorer.

Axel Karlsson återupptog sin limtillverkning, med samma produktnamn (det var ingen internationell kontroll på den tiden), nu med större framgång.

En mansålder senare är Testors fortfarande i modell-

branschen, men nu i huvudsak pysslande med plastmodeller och färger för dessa. Karlssons Klister ägs av UHU, och som vi har läst på annat håll har limmet fått en ny, "miljövänligare" sammansättning. Dvs, numera odugligt för att bygga Oldtimermodeller. UHU Hart tycks vara på väg åt samma håll.

Passa på! Än finns UHU Hart i den gamla kartongen, blå med gula garneringar. Lägg upp ett lager! Den nya sorten har gul kartong med blå garnering, glöm den!

Orsakerna till allt detta är två: Myndigheterna vill ha nya recept med "snällare" lösningsmedel, och celluloid är en bristvara (tillverkas inte över huvud taget?).

Och för alla rättrogna gäller, att inventera om det finns några celluloidföremål hemma: Kammar, tandborstar, gamla filmnegativ, lösgommar etc. Men tag inte lillasystems docka. Den kan vara värd många tusenlappar (att köpa vitlim för).

Floda





## Från skalor till skala, internationellt på Rinkaby.

Vår friflygande skalatävling har nu både blivit internationell och fått prissponsring av Molanders Hobby i Landskrona!

På söndagen fick skaladomare Tycho Andersson 10 modeller att bedöma. Vår värderade ordförande deltog i bedömningsdiskussionen och undertecknad fungerade som sekreterare. Trots litet olika utgångspunkter var poängsättningen förvånansvärt lik. Mycket roligt var att se nya modeller och nya ansikten. Ny på fältet var operasångaren Boris Borotinski från finska Vaasa med Curtiss Seagull och Owl, byggda i sann oldtimerstil. Ingvar Nilsson kom med en ARUP från ARUP Inc. en 30-talare med avancerat och mycket okonventionellt utseende (såg mest ut som en linkontroll kombatkärra). Sten Perssons lilla vackra J 29 var med, fast den fick snällt stanna i sin

låda, 80 skalap. Lars Tolkstam hade sin mycket ärriga foam Zero, sin betydligt snyggare Piper Cub, 20 år i år, och en Tiger Moth (CO2 driven), 160 skalap.

Georg Törnkvist hade också en CO2-Tiger Moth men litet mindre i formatet. Anders Sellman kom med Earl Stahls Bf 109 D, litet mer detaljerad och framförallt reparerad sen förra året och med det flygande skämtet, en Biltema Spitfire, som med god vilja kan kallas Mark XIX.

På lördag kväll hade avhållits en skoningslös Concours d'Élegance, där den Tolkstamska Tiger Mothen vann, följd av Jojje Törnkvists d:o och på 3:e plats Boris Seagull. Det verkade som om många tyckte Concoursen var roligare än att börja årsmötesförhandla.

Efter skalabedömningen kom sanningens minut, skulle det gå att flyga? Jojje började med sin kolsyra-Moth, den ville ogärna visa vad den kunde men till slut blev det 16 tidspoäng och totalt 178 och en walkover seger. Gummimotorklassen vanns förstås av Lars T. med peanut Pipern med 99 tidspoäng och totalt 217 p. Bf 109 tog 65 tidspoäng och totalt 161 p. Boris Borotinski hade tillsammans med Ingemar Knif tidigare kämpat med en Korda Wake men nu var det 3-bladig propeller och Curtiss Seagull det gällde. Påhejad av Lars T. kom den i luften men litet kort tid, 17 tidspoäng och totalt 105p. Boris inhandlade sedan en låda högklassigt gummi, han blir farlig i framtiden. Ingvar Nilssons ARUP uppförde sig som en linkontroll kombatkärra, det blev 3 tidspoäng och totalt 67 p. Skämtspiten slog rekord i låga skalapoäng, 2 (två) skalapoäng men 53 tidspoäng. Denna enkla närmast leksak har förvånansvärt goda flygenskaper.



Boris med otroligt välbyggda skalamodeller. Foto från Per Nilsson.

Boris Owl, 20 skalap, hann inte komma i luften, den var för övrigt ensam i över 66cm spv. Den ärriga Zeron fick 31 tidspoäng och totalt 93, i Lars händer flyger den mycket vackert.

Kom igen nu modellflygbröder och systrar! Kom och flyg skala! Jag tycker vi har visat att skalamodeller faktiskt kan flyga riktigt bra.

Reglerna står på SMOS hemsida, kom ihåg pilot i kärnan och ha med dokumentationen. Tävlingar år 2006 blir vid Vårtävlingen, Wentzeltävlingen och vid OT-SM.

Anders Sellman.

### Ett skalatips från Red.



Tjusig F-105 Thunderchief för Rapier-motor. Byggd av Mike Stuart i England. Både ritning och byggsats finns.

# WENTZELTÄVLINGEN 2005

En liten tapper skara möttes på Gärdet på söndagseftermiddagen den 12 juni. Som vanligt träffades vi uppe vid Borgen för att därifrån ta oss till bästa startplats i förhållande till vinden. Det blev strax norr om Sjöhistoriska Museet, då vinden låg mot NV.

Som vanligt tävlades med modellplan ur Firma Sven Wentzels produktion. Klasserna var 1) "Tummeliten", 2) Gummimotormodeller 50-100 cm spv., 3) Segelmodellen "Gladan".

Det fanns dessutom planer på en tävling med skalamodeller, men alltför få deltagare ställde upp.

Gärdets ytor tycks krympa alltmer! Träden växer och växer och sätter ibland stopp för flygningarna. När dessutom hundägare har fritt fram att släppa sina bestar utan koppel blir modellplan ett 'lovligt byte'. Anders och Ginger Sjöberg, vilka hjälper familjen Wentzel att ordna tävlingen har planer på att förlägga kommande års tävlingar på nedlagda F18 vid Tullinge.

Varje år brukar en "ny" modell introduceras. Lasse Wentzel har föreslagit den lilla segelmodellen "Ura-1" till nästa års tävling. Det är en finsk nybörjarmodell, påminnande om KSAK 1 "Vargen" – klädsel är förstås brunt omslagspapper!

Text och bilder från SOL



Arne Berglin tog sig hela vägen från Östersund för att flyga sin "Gladan".



Göran Larsson, Fagersta, fick en inteckning i den återuppsatta "Wentzel pokalen". Nisse Nässén, från Östersund, vann pokalen för 50 år sedan och skänkte den tillbaka för en fortsatt vandring.

## Resultat

Tummeliten				Summa
1. Lasse Wentzel	28	25	28	76
2. Bengt Thelander	25	18	16	59
3. Andrea Hartstein	9	0	0	9

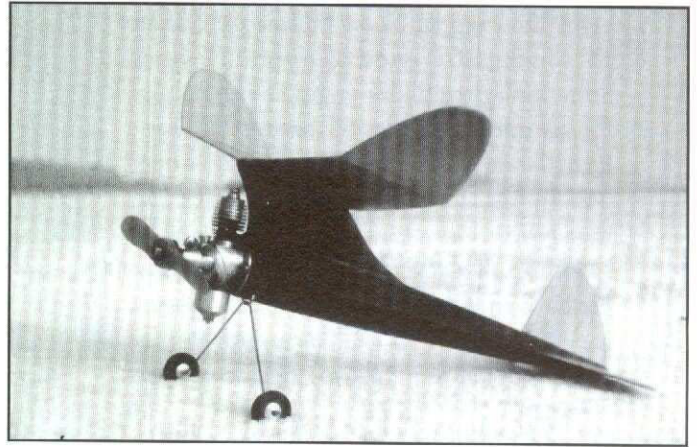
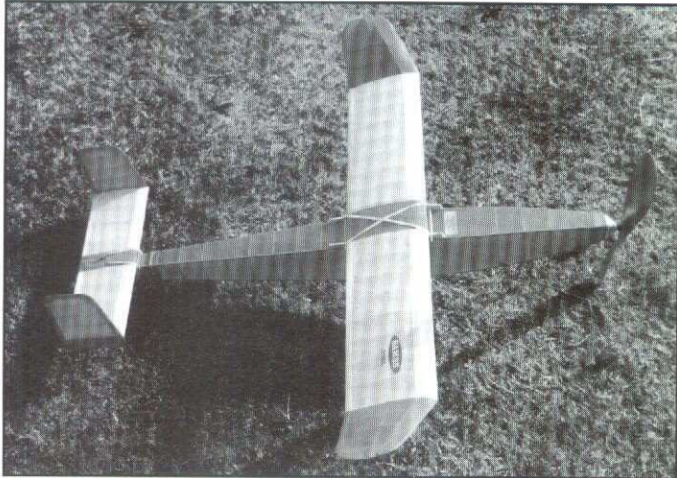
Segelmodellen Gladan				Summa
1. Göran Larsson	45	45	45	135
2. S-O Lindén	45	45	43	133
3. Martin Wentzel	34	45	45	124
4. Lasse Lindén	35	22	16	73
5 Arne Berglin	11	0	0	11

Gummimotor					Summa	Fly off
1. Anders Sjöberg	FIB	45	45	45	135	130
2. Lars Tolkstam	Trim II	45	45	45	135	120
3. Ginger Sjöberg	Gladan	60	45	60	165	
4. Kjell Hellström	Tip Top	53	44	41	138	
5. S-O Lindén	Gladan	60	60	0	120	
6. Lasse Lindén	Kungörnen	22	34	0	56	

# MEDLEMMARNA BYGGER

Red. har mottagit foton på två utländska exemplar av bröderna Starks "Prim". Den översta (under texten) är byggd i England av Brian Cox, som medger att han vidgat nosen en aning...

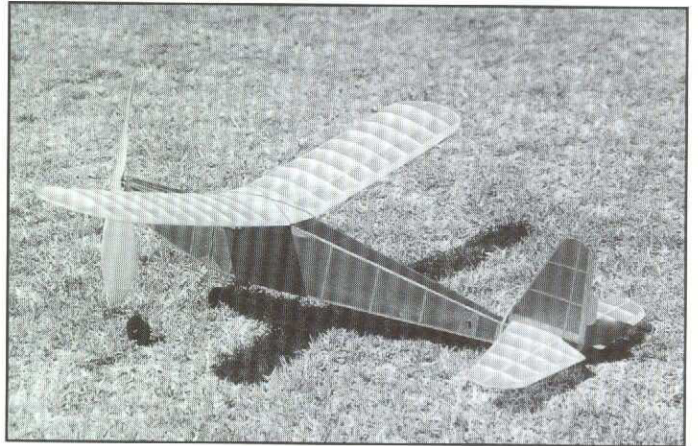
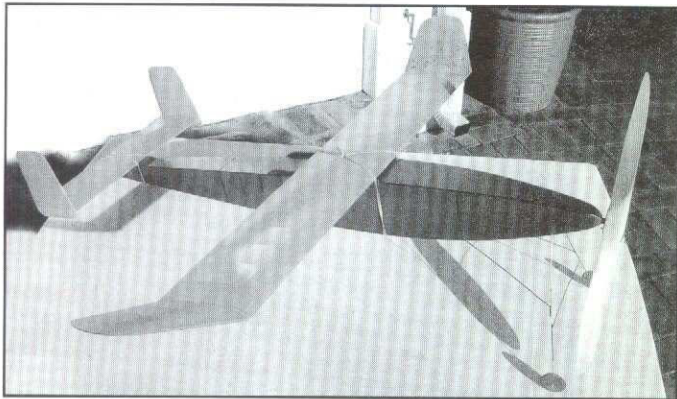
Den andra "Prim" kommer ända från Sydafrika och har nyligen byggts av Robbe Rowe, som tidigare medarbetat med bilder i vår tidning. Det han sänt har av utrymmesbrist ännu ej dragits mer än till hälften.



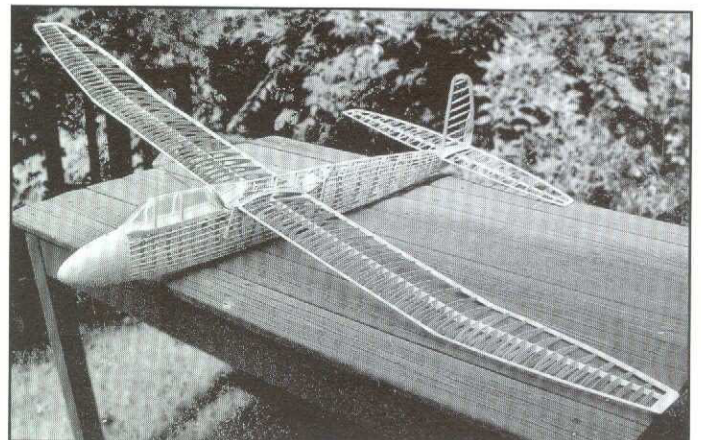
Red.'s "Funster" med K&B .02 Infant, beskriven i OLDTIMER 3/2005.

Även den högvingade kabinmodellen "Sprite" (på bilden här under) är Rowe's verk och är faktiskt en modell, som deltog i Wakefieldträvlingen på Cranfield 1953.

Den proxyflögs till 22:a plats med bl.a. två 5-min. maxflygningar!



TVå nytagna bilder av Kurt Sandbergs stora semi-skala "Hotspur" S2:a från 1943, byggd helt i hårdträ (med hundratals lätthål!) efter Hans Westfelts originalritning.



Med en spv. på 150 cm presenterades den i FLYG 13/1943 som en "trevlig tävlingsmodell". Hur det är med den saken får vi se när Kurt fått på sidenklädseln och fått mod att högstarta den!

# Radiokontrollerad segelmodell

— 6:e avsnittet —

Med detta avsnitt slutför Kurt N. Carlås och Gunnar Ek byggbeskrivningen av själva planet till den radiostyrda segelmodellen. I nästa avsnitt börjar radiodelen och samtidigt publiceras en helsidesritning över olika manövrerorgan. Tidigare avsnitt har varit införda i nr 16, 17, 19, 21 och 23.

Vid monteringen sätter man stopet över vipparmen, dvs. man för tillbaka pendeln. Härefter fiskar man upp gummibanden med en särskild krok och planet är flygfärdigt, sedan banden lagts i vipparmens skåra. Antennerna inkopplas automatiskt samtidigt som kopplingen fixerar vingens läge i luften.

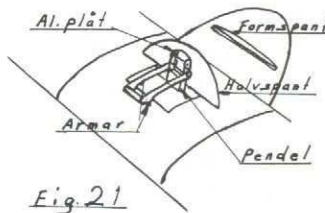
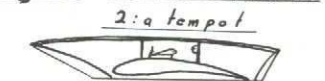
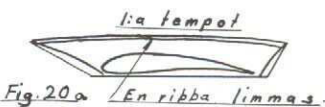
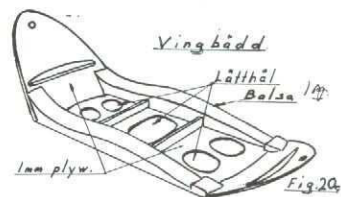
Sedan vingfastsättningen påsatts kan man börja arbetet med att klä in densamma och tillverka en strömlinjeformad vingrot av massiv balsa. Kåpan över vingen kläs med 3X15 mm balsa-ribbor, som fästs vid två buktiga 1 mm plywoodflak. Se fig. 20 a och b. Lämpligt är att fästa de båda plywoodflaken, då vingen sitter i vingbäddarna. Härvid erhålls rätt lutning på flaken. Under vingen pålimmas en botten av 1 mm plywood på vilken flaken fastlimmas. Se fig. 20 c.

Flaken hålls i rätt lutning med hjälp av en av de översta ribborna, etapp 1. Härpå inpassas antenncopplingarna och fastlimmas. Sedan kan man fortsätta att klä hela kåpan utom en 2 cm bred springa överst. Strömlinjeutfyllnaden görs bäst av stora balsaklotsar som utformas efter monteringen. Putsa hela flygkroppen och vingroten samtidigt. Alla balsaytor bestryks med zaphonlack 3—4 ggr. Putsa med sandpapper nr 000 efter de två första strykningarna och lägg ned mycket arbete på ytbehandlingen — det lönar sig verkligen på en helbalsakropp! Sedan vingfastsättningen utprovats tillverkas två luckor till springan i vingkåpan.

Den främre luckan fjäderbelastas något och ska hålla nere den bakre under flygning, men ska öppnas av vipparmen då vingen lösgörs. Se fig. 20 d.

Själva flygplanet är färdigt sedan vinge och stabilisator impregnerats 3—4 ggr. Vingen bör sitta fastspänd minst en dag mellan varje bestrykning för att inte bli skev. Vi kan nu övergå till att bygga de två rodermaskinerierna.

För att överföra radiomottagarens impulser till mekaniskt arbete erfordras en hel del anordningar. Först har vi ett relä, som sluter en strömkrets, då impulsen utbildas i radioröret. I denna strömkrets är en elektromagnet inkopplad. Magneterna igångsätter och stoppar ett maskineri, som drivs av en gummimotor. Denna gummisnodd driver sedan ett av rodrarna via de långa stötstängerna. Magneterna kan nämligen inte användas direktkopplade till ett roder, då den inte medger en tillräckligt stor och kraftig rörelse. Dessutom ger det gummimotordrivna maskineriet 4 olika roderlägen av blott två slags impulser. (Häri är neutralläge och halva roderutslag ej inräknade.) Maskineriet visas i fig. 23 i en principskiss. Reläet sluter, som förut nämnts, strömkretsen med magneten, vilken drar till sig spärrarmens järnankare. Härvid blir steghjulet (korset) fritt och drivs av gummibandet i pilens riktning, men spärrarmens nedre hake fasthåller korset i det streckade läget så länge magneten arbetar. Bryts strömmen går armen tillbaka till det första läget, dragen dit av en fjäder, som är anbringad vid järnankaret och verkar i pilens riktning. Se fig. 23! Korset stoppas nu av armen och har alltså gjort 1/4 varv. Rodret har rört sig från neutralt till halvt och helt utslag. Efter ytterligare 1/4 varv är rodret åter neutralt. Vid den tredje impulsen går rodret över till helt utslag åt andra hållet, för att vid den fjärde vara tillbaka till utgångsläget. Detta system fungerar synnerligen snabbt, så att nackdelen



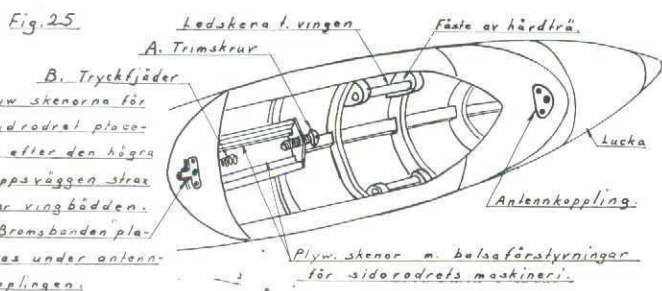
med den bestämda ordningsföljden på roderutslagen väl uppvägs av maskineriets fördelar.

Då korsen måste placeras med axlarna i flygkroppens tvärriktning blir gummibanden ej tillräckligt långa för att medge nog många varvs uppdragning. Följaktligen har här insatts två vinkelkugghjul mellan gummibanden och korset.

Stativet är tillverkat av bok. Se fig. 24. I detta är en 4 mm axel inpressad. På denna axel vilar korset, ett distansrör samt ett kugghjul. Dessa delar är sammanfogade genom lödning.

I ställningen av 1 mm mässingsplåt rör sig axeln till gummimotorn samt det andra kugghjulet. Som lagring har ett vanligt glidlager för modellflygplan använts. Då kugghjulets håll är 4 mm i diam. måste en särskild bussning fastlödas inuti kugghjulet. Alla axlar är av 1,5 mm pianotråd och ska pressas i de håll, som ska lödas. Obs! Inga lagringar får glappa, särskilt inte axeln, som korset ska rotera på! Hela mekanismens funktion äventyras om detta lager glappar. Korset, som är av 2 mm mässingsplåt, justerfilas på axeln, så att alla armarna blir exakt lika långa. Magneterna tillverkar säkert din vän radioamatören på en 6 mm järnkärna. Se till att endast mjukt järn används! Spärrarmen tillverkas också av 2 mm mässingsplåt. En bit 2 mm mjukjärn pålöds som ankare och stoppen utförs enligt ritningen. Armen är lagrad i ett skruvlager av mässing och måste gå utan minsta glapp, men får absolut inte kärva.

fortsättning på nästa sida



# Markku Tähkää, "Ellipsi 1" m.m.

Vidstående bild är 'lånad' från franska friflygtidningen VOL LIBRE och visar vår finske mästertygare med sin "Ellipsi 1". Den poetiska bildtexten blir på svenska ungefär "Skönheten förkroppsligad – en dröm, ett försvunnet släkte" och man kan förstå att fotograferna belägrade Markku!

I ett brev till Ronald Borg tidigare i år berättar Markku att han och "Ellipsi 1" "...blev fotograferade så till den grad att jag fick nog!" Han berättar vidare att modellen försvann i sista starten, men återfanns efter en månad i så bra skick att den fortfarande, 30 år senare, existerar.

Som uppföljning till ritningen på "Circus 5" på nästa sida saxar vi även följande ur brevet till Ronald:

"Även jag hade förra vintern en något annorlunda sysselsättning. Den berömda finska industridesignern Antti Nurmesniemi, som dog för två år sedan, var i början av 40-talet modellflygare. Han blev senare möbeldesigner hos Askon (den största finska möbeltillverkaren). Askon Säätiö ville hedra hans minne och beställde därför av mig en av Antti ritad och tillverkad modell, kallad "Circus 5". Som underlag fick jag en dålig ritning, som jag ritade om. Modellen finns nu på Helsingfors Designmuseum bland Anttis samlade livsverk. Som ersättning fick jag 350 Euro, därutöver betalade Askon Fond skatten..."

"Jag hann även syssla med lite annat, bl.a. donerade jag 12 st modeller till Finska Luftfartsverkets museum, något som de har frågat efter i flera år. Bland modellerna fanns sådana, som byggdes under krigsåren. Jag hade också täljt en trätavla, som visade det finska laget vid VM i Belgien 1959 och den donerade jag tillsammans



med den modell, som jag använde under mästerskapet. Även "Carmelita", som jag flugit med i Rinkaby, fick följa med. Det är en fin modell och jag byggde en ny åt mig själv under förra vintern.

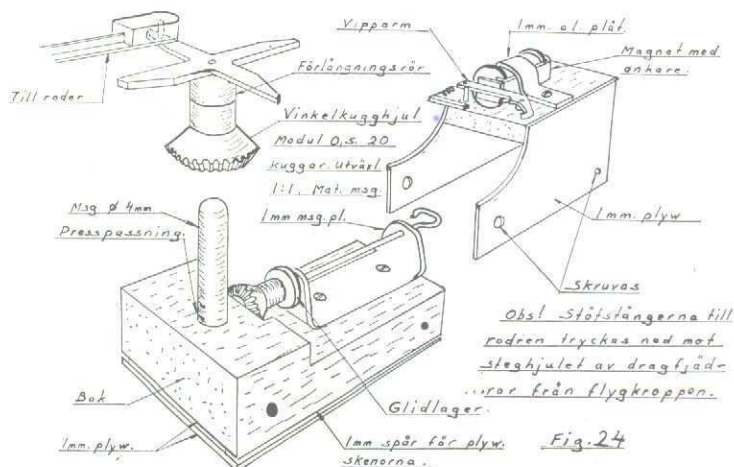
Hälsningar,  
Heidi och Markku

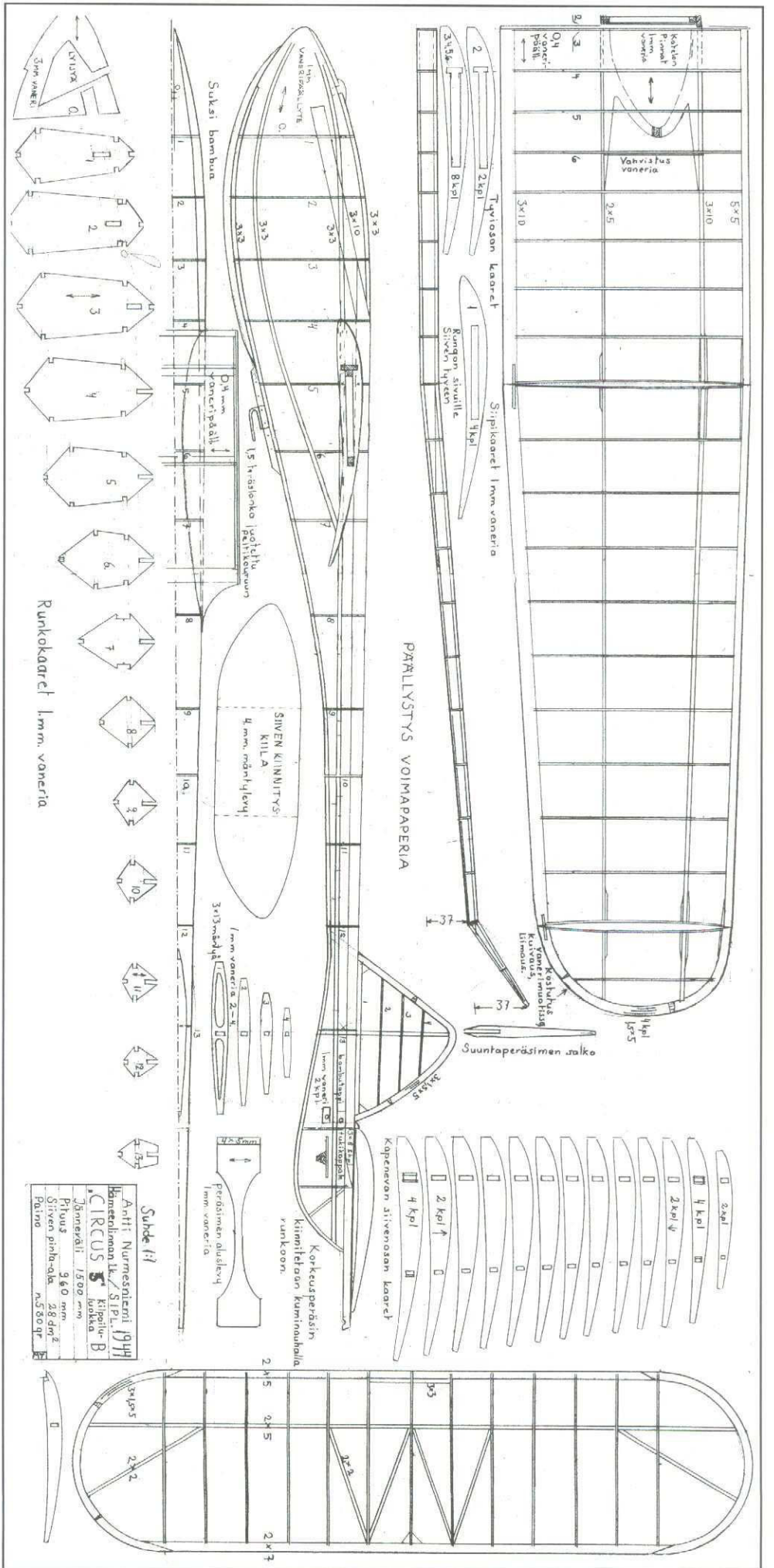
fortsättning från föregående sida:

Ett beslag av tunn mässingsplåt hindrar armen från att lyfta sig från den kupiga brickan, som den vilar på. Fjädern fästs på en skruvanordning, som möjliggör fininställning av fjädertrycket.

Hela stativet går på ett par skenor av plywood som fastlimmats i flygkropp-radion i planet samt fästa alla batterier pen. Se fig. 25. En skruvanordning vid stadigt. Radion kan inpackas bäst i vadd A används för att förskjuta hela maskineriet i längdriktningen, varvid en fininställning av rodren möjliggörs. En stark fjäder vid B håller mekanismen i rätt läge. När de båda rodermaskinerna är färdiga återstår bara att koppla in radion i planet samt fästa alla batterier stadigt. Radion kan inpackas bäst i vadd el. dyl., för att skydda rören vid alltför hårda landningar. Man blir ju så m bekant inte flygare på en dag! Mera om installation och trimning följer i ett senare nummer, i samband med radioartiklarna.

## Härmed avslutas serien om Radiokontrollerad segelmodell från 1950.





Ritning till Circus finns nu i ritningsbanken.

# SVENSKA MODELLFLYGARES OLDTIMER SÄLLSKAP

Protokoll fört vid årsmöte på Hotell Ahus Strand  
lördag 2005 08 20

- § 1 SMOS ordförande Gunnar Wivardsson förklarade mötet öppnat.
- § 2 Till ordförande för mötet valdes Gunnar Wivardsson Till sekreterare för mötet valdes Lennart Flodström Till justeringsmän valdes Anders Sellman och Sören Edström
- § 3 Den av styrelsen föreslagna dagordningen godkändes. Mötets utlysande befanns vara behörigt och godkändes.
- § 4 Rapporter:  
Framtidskommittén: Wivardsson presenterade ett förslag till riktlinjer för kommittén. Det godkändes av mötet.
- § 5 Styrelsens verksamhetsberättelse presenterades och godkändes.
- § 6 Per Nilsson presenterade kassarapporten, som ävenledes godkändes.
- § 7 Per Nilsson redogjorde för det ekonomiska läget. Gjorda åtaganden (inköp av spännlack, tryckning av bok, hyra av och inredning av lagerlokal) har minskat våra banktillgångar, men inte på något sätt hotande. Revisionsberättelsen lästes och kommenterades mycket positivt av revisorn Johan Bagge. Mötet godkände densamma och styrelsen beviljades full ansvarsfrihet för det gångna verksamhetsåret.
- § 8 Val till styrelsen, Sekreteraren Lennart Flodström och ordinarie ledamoten Kjell-Åke Elofsson har båda ett år kvar på sitt förordnande. Till ordförande för en tid av 2 år valdes Gunnar Wivardsson (omval) Till kassör för en tid av 2 år valdes Per Nilsson (omval) Till suppleant för en tid av 1 år valdes Sigurd Isacson (omval)
- § 9 Val till övriga funktionärer, samtliga för en tid av 1 år. Revisor: Johan Bagge, omval Revisors-suppleant: Kal-Axel Pettersson, omval Distributör: Kurt Sandberg, omval Tidningskommitté: Sten Persson och Pär Lundqvist, båda omval Framtidskommitté: (ny funktion): Ingvar Nilsson (sammankallande och adjungerad till styrelsen), Alf Eskilsson, Ronald Borg och Lars Larsson, samtliga nyval. Regelkommitté: Sten Persson, Kurt Sandberg, Sigurd Isacson och Kjell-Åke Elofsson, samtliga omval. Ansvar för hemsida: Bengt Åhman, omval. Arkivansvarig (ny funktion): Kjell-Åke Elofsson, nyval.
- § 10 Val av valberedning: Anders Sjöberg, Ginger Sjöberg, Kurt Sandberg (alla omval).
- § 11 Beslöts att sällskapets firma skall, som tidigare, tecknas av ordförande och kassör, var för sig. Denna paragraf beslöts vara omedelbart justerad.
- § 12 Styrelsens förslag:
- a) Beslöts i enlighet med förslaget att ingen avsättning skall ske till museifonden detta år.
- b) Beslöts att tidskriften "Oldtimer" skall utges efter samma principer som tidigare och att sidantalet skall vara 24 eller 28 (vikt/portorelaterat) i redaktörens val.
- c) Styrelsens förslag om OT-SM i Rinkaby (friflyg) resp Flugebyn (R/C) möttes av Bagge med motförslaget att årsmötet, inte SM, är det primära och tävlingsplatser skall väljas i andra hand. Styrelsen fick i uppdrag att studera frågan och framlägga förslag om tid och platser för 2006 vid senare tillfälle. Wivardsson framförde en förklaring till delat SM: Många medlemmar ville tävla i både friflyg och R/C, vilket skulle vara svårt att kombinera vid ett gemensamt SM.
- d) I samband med föregående fråga framfördes ett förslag att nästa års SM skall kombineras med ett inofficiellt EM. Detta skulle äga rum i klasserna Wakefield (konstruerade senast 50 12 31), Nordic Glider (1946-53 12 31) och Power (51-?). Om möjligt också i en R/C-klass. Våra övriga SM-klasser skulle flygas som Swedish Open Championships. Mötet beslöt att vi skall göra ett försök. Styrelsen har ansvaret.
- § 13 Styrelsen föreslog en höjning av medlemsavgiften med kr 10 för att täcka kostnaden för hyra av lagerlokalen. Sigurd Isacson plussade på ytterligare en tia vilket senare förslag mottogs med ett rungande Ja! av mötet. Alltså 160 resp 50 kr för ordinarie medlem resp familjemedlem. Bestämde att avgiften för SAM Speaks skulle vara kr 240. Verklig kostnad är mycket osäker beroende på att kraftiga variationer i dollarkursen kan uppstå.
- § 14 Motioner och förslag (Innehåll samt kommentarer från styrelse och regelkommitté redan tillställda alla medlemmar i oldtimer nr 3/05).
- Borg/Larsson: Ny tidsgräns för G-int. Styrelsens förslag baserat på förslagsställarnas och regelkommitténs utlåtande satte gränsen till 31 december 1956, vilket antogs av mötet.
- Diskussionen om självbyggarregeln, där styrelsen fick föregående års mötes uppdrag att utreda frågan,



har via regelkommitténs och styrelsens arbete mynnat i ett förslag att modeller byggda av andra får användas, men då skall byggarens namn anges i såväl startkort som prislista. Detta förslag antogs av mötet.

Förslaget från styrelsen att reservmodell får ej användas ställdes mot ett motförslag att det skulle tillåtas, vilket utmynnade i ett beslut för styrelsens förslag. Styrelsens förslag att utbyte av skadade delar får ske antogs.

Beslöts att bestämmelserna i denna paragraf skulle vara omedelbart justerade, för att möjliggöra deras tillämpning i söndagens tävling.

§ 15 Per Nilsson redogjorde för hur arbetet i vårt Tibro-arkiv skall bedrivas.

Exempelvis tillåts inte att originalmaterial (t ex ritningar) därifrån lämnas ut annat än för yrkesmässig

kopiering beordrad av den arkivansvarige.

Flodström vill veta, om Brattforsheden kan användas för en kvälls/morgontävling efter det att detta flygfält förklarats som nationellt minnesmärke med fältgränserna återförda till 1940 års gränser.

Rune Tedenryd ville gärna se, att han kan skänka sina gamla modeller till SMOS, för att de skall kunna delas ut, som pris eller uppmuntran, till personer, som är villiga att fortsätta flyga dem.

§ 16 Avslutning  
Åhus 2005 08 20  
Lennart Flodström *Sekreterare*  
Gunnar Wivardsson *Ordförande*  
Anders Sellman *Justeringsman*  
Sören Edström *Justeringsman*

---

## Förslag till riktlinjer för framtidskommittén.

Framtidskommitténs uppgift är att föreslå strategier för SMOS framtida inriktning och arbetssätt, samt att identifiera aktiviteter nödvändiga för att förverkliga dessa strategier. Frågor att diskutera och ta ställning till omfattar (men behöver ej begränsas till) följande:

- Vilken är den framtida naturliga rekryteringsbasen för SMOS?
- Vilka är hindren för att komma in i verksamheten och hur undanröjs dessa?
- I vilka former ska SMOS arbete manifesteras? Var och när ska vi synas? Skall hemsidan vara ett aktuellt forum? Officiell status?
- Hur kan vår verksamhet göras attraktiv för den oinvigde?
- Hur inlemmas "modernare" former av modellflyghistorien?
- Hur skall den framtida organisationen av arbete och information se ut?
- Eventuell samverkan nationellt och internationellt?

Framtidskommittén rapporterar kontinuerligt till SMOS styrelse och har en adjungerad representant där. Förslag från Framtidskommittén skall tas upp och behandlas på medlemsmöte.

---

## KASSÖREN HAR ORDET / TIME FOR RENEWAL

Med detta nummer följer inbetalningskort till vårt postgirokonto 88 66 95-6 för inbetalning av 2006 års avgifter till SMOS. På grund av ökade omkostnader beslöt årsmötet höja SMOS medlemsavgift till 160 kr. Familjemedlem betalar alltså 50 kr (behövs endast om denne vill vara med och tävla). Notera familjemedlemmens namn på inbetalningskortet. Vi ber dig som betalar att tydligt skriva namn, adress och telefon samt markera om något ändrats sedan sist. SMOS ingår i SAM, d.v.s. Society of Antique Modelers, som ger ut en högklassig tidskrift om alder modellflyg. Denna tidskrift – SAM Speaks – utkommer med sex nummer per år och svenska medlemmar kan prenumerera på den genom att samtidigt med medlemsavgiften betala in 240 kr. (Priset är alltså sänkt med 10 kr sedan föregående år). Måste betalas före den 31 dec.

Boken Drömmen om att kunna flyga – Modellflygets historia finns alltså i lager. Varje medlem får köpa ett

ex för 100 kr. Vid beställning av flera ex tillkommer 45 kr för porto och emballage.

Utländska medlemmar ombedes betala genom att skicka pengar i kuvert till kassören; helst svenska sedlar, men även DKK, NOK, EUR och USD accepteras.

Foreign members are requested to pay the annual subscription fee (countervalue SEK 160) by sending paper money in an envelope to the treasurer Per Nilsson (address below). Bank notes in SEK, DKK, NOK, EUR and USD are accepted. Please pay before December 31!

Vi vill att avgiften betalas in under perioden 15/11 – 31/12 för att underlätta kassörens och sekreterarens arbete. Vi kommer även i år att lotta ut 10 premier bland dem, som betalat under denna period. För nya medlemmar, som betalar efter 1 oktober, gäller avgiften även närmast följande kalenderår.

Per Nilsson

Linnégatan 23, SE413 04 Göteborg.  
Tfn 031-42 24 02 ; fax 031-42 65 19  
email: miccro@compaqnet.se

## TVÅ NYA MOTORBÖCKER!

Artiklar om äldre modellmotorer läses av många medlemmar, att döma av återkommande uppskattande omdömen. Inte minst för dessa entusiaster kan det vara av värde att veta vad som publiceras i ämnet.

I tidigare nummer av OLDTIMER har böcker om engelska, tyska och franska modellmotorer presenterats och nu har två tungviktare under det senaste året utkommit i USA.

Den ena är skriven av redaktören för tidskriften Engine Collectors' Journal, Tim Dannels. På 264 A4-sidor glättat papper beskrivs i ord, och på inte mindre än 1700 bilder, alla kända modellmotortyper, som under åren 1911-1975 tillverkats i USA.

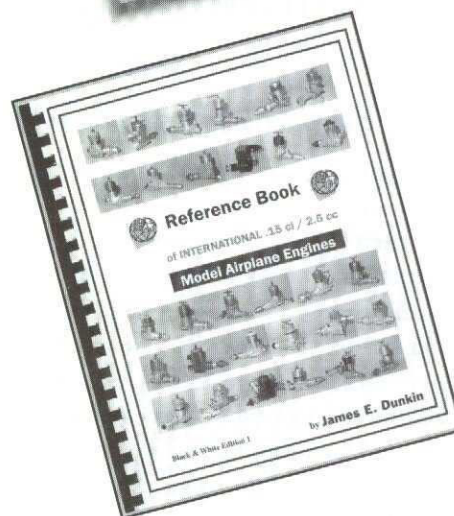
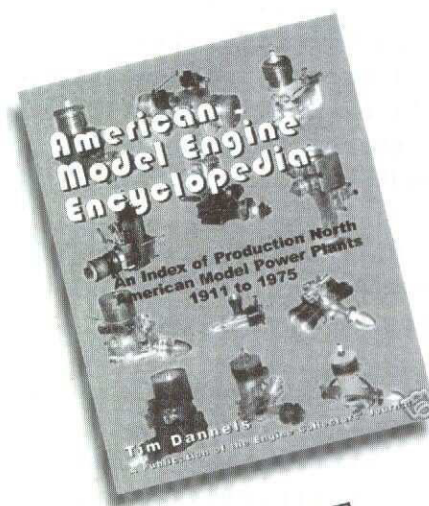
Titeln är AMERICAN MODEL ENGINE ENCYCLOPEDIA och boken kan beställas direkt från författarens förlag:

Country View Enterprises, P.O. Box 243, Buena Vista, CO 81211, USA. Tim kan även kontaktas på [bdannels@realwest.com](mailto:bdannels@realwest.com).

Bokens pris är \$49.95 + \$9.50 i porto till Europa och den kan betalas med utländsk check (dyrt!) eller via PayPal (kostnadsfritt!). U.t. vet ej om Tim accepterar 'cash' i brev.

Bok nummer två har titeln REFERENCE BOOK of International .15 ci/2.5 cc Model Airplane Engines. På 255 sidor har författaren och motorspecialisten James Dunkin försökt beskriva världens alla 2.5 cc-motorer, allt som allt 979 motorbilder + data på FAI-motorer från 31 olika länder.

Även denna volym är i A4-format och kan fås i två utföranden, antingen helt i färg med laminerad pärm eller i svart/vitt med enklare pärm. Den förra kostar \$100 och den senare \$50.00. Porto för red.'s exemplar av den billigare varianten var \$10.00, men intresserade



ombedes kontakta James på [dunkin@discovery.net](mailto:dunkin@discovery.net) eller via adressen Mr. James Dunkin, P.O. Box 695, Grain Valley, MO 64029, USA. Även James accepterar betalning via PayPal.

Sten P.

*Flygande  
skalamodell av  
Flygvapnets pärla*

## SPARMANN JAGAREN

□ Flyg det snabba övningsjaktplanet som var alla flygares dröm! Tjustig. Lättbyggd. Mycket stabil. Trevlig även som prydnadsmodell. Spännvidd 90 cm. *Byggsatsen innehåller:* Tryckta spant och spryglar etc. i utvald balsa. Äkta japanpapper, hjul, beslag m.m. Ritning i full skala med utförlig bygganvisning. Utkommer i slutet av april.



Konstruerad i samarbete med Flygvevyn speciellt för tävlingen med flygande skalamodeller i juni.

BYGGSATS KR.

**14:75**



## Edgardo Sadorin - Wakefield Cup 1949 -

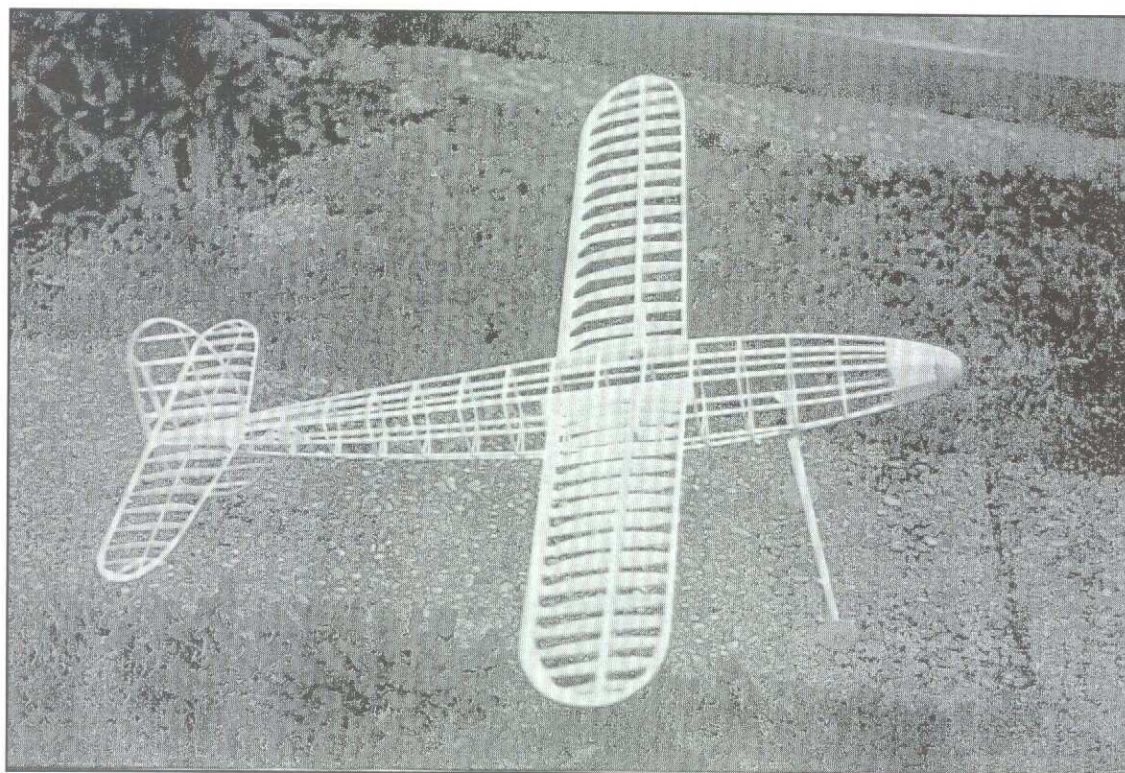
Edgardo Sadorin var 1949 den förste italienaren att delta i tävlingen om Wakefield Cup och den som introducerade det sedermera berömda Pirelli-gummit.

Hans "Merlu" nådde nästan ända fram, då den placerade sig som 2:a på Cranfieldtävlingen. (se "action"-foto i Hobbyboken 1950!)

Förra året skickade "vår man i Rom", Mario Perrone, vidstående bilder på en nybyggd replika av "Merlu" och Sadorin själv poserar med denna på sin 93-årsdag! Sadorin lär fortfarande vara aktiv modellflygare, nu mest inom RC.

Red. har en kopia av den fullskalaritning, som publicerades med "Modellismo" i aug. 1949, och lånar gärna ut den för vidarekopiering. "Merlu" är definitivt inget för nybörjaren!

Sten P.



Nr. 4 2005

SPECIALTIDSKRIFT FÖR MODELLFLYGARE

Nästa nummer beräknas utkomma i februari 2006.