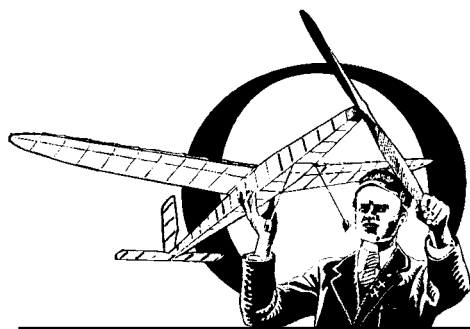
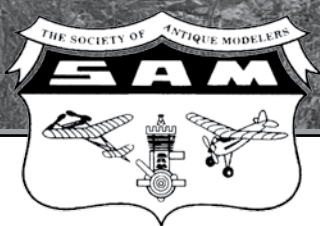




OLDTIMER

SPECIALTIDSKRIFT
FÖR MODELLFLYGARE

Nr: 2 2010



RC – RUDDER BUG
BREV SM 1942
ANDERS HÅKANSSONS
A2:a MIX

OLDTIMER
ORGAN FÖR SVENSKA
MODELLFLYGARES
OLDTIMERSÄLLSKAP

Arg.38. Nr 2/2010
Red. Sten Persson

Styrelse:
Ordförande: Gunnar Wivardsson
Box 10 212, 434 23 Kungsbacka
Tfn 0300-163 79
gunnar_wivard@hotmail.com

Sekreterare: Pär Lundqvist
Vasagatan 29
312 45 Veinge
Tfn 0340-18590
lundqvist@veinge.nu

Kassör: Ingvar L Nilsson
Källbäckstrydg. 11B
507 31 Bråmhult
Tfn 033-23 04 05
arb. 031-77 61 663
ingvarl.nilsson@telia.com

Ledamot RC:
Anders Nilsson
Bjurbäck Berg Södergården
565 92 Mullsjö
Tfn 0392-240 09

Ledamot Linkontroll
Alf Eskilsson
Tfn 0300-777 66

Suppleant:
Sven Landervik
Rollos Väg 12
291 66 Kristianstad
Tfn 044-24 50 77

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

Hedersordförande:
Sven-Olov Lindén

Hedersmedlem:
Kurt Sandberg

Tidningskommitté:
Sten Persson - redaktör
Tfn 035-10 49 43
sten.persson@mbox305.swipnet.se

Pär Lundqvist - layout
lundqvist@veinge.nu

Kurt Sandberg - distribution

Postgiro för SMOS: 88 66 95-6
Medlemsavgift: 200 kr/år

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

SAM Chapter 67 Sweden

Manusstopptid Nr: 4 2010:
27 september.



Nya modellflygfester stundar!

Det är min förhoppning att vår jubileumstävling skall bli en riktig fest med många deltagare och vackra modeller som visar upp sin flygförmåga. Att vi valt att lägga tävlingen i anslutning till världscuptävlingarna på Rinkabyfältet är med baktanken att några av de tillresande internationella elitflygarna ska få se vad oldtimerflyg är och vilken flygförmåga dessa gamla modeller har. Våra gamla modeller uppfyller faktiskt de internationella regler som gäller för segelmodellklassen F1A idag! Kan vi därmed öka intresset för oldtimerflyget så har vi gjort en god gärning.

Vi vill också ge våra oldtimerflygare en möjlighet att se vad det blivit av modellflyget på elitnivå. Stanna en extra dag och se de moderna tävlingsmodellerna med deras nästan osannolika prestanda!

Alla ni som har en modell som uppfyller reglerna för 1950 års internationella tävling i segelmodellklassen: Kom till jubileumstävlingen och flyg! Det blir en fest! Jag vet att det byggts ett stort antal modeller runt om i landet och även i våra grannländer. Vi kan bli många! Anmäl er genast!

Ni kan även passa på att besöka vårt museum i Simrishamn som har fått ett utökat och förnyat innehåll. Ni kan t.ex. nu beskåda Sune Starks segermodell från 1951 års VM i original! Det blir ju jubileum för den segern nästa år. Vad kan vi göra för att uppmärksamma det?

Sommaren innebär träffar, meetings och tävlingar. Det blir oldtimerlinträff i Kungsbacka, ett antal oldtimerRC meetings runt om och så förstås vår stora träff vid OT-SM i friflyg i augusti!

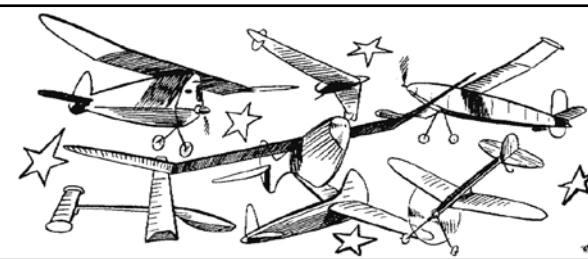
*Modellflygfester var ordet!
Gunnar Wivardsson*

För bidrag till detta nummer tackar red.:
Ingmar Knif, Lennart Flodström, Sven-Olov Lindén, Sven Landervik.

Omslagsbilden.:

En ung Sven-Olov Lindén med den "Rudder Bug" som han byggde som ett examensarbete 1951. Modellen kan nu beskådas på vårt museum i Simrishamn. Fotot från byggaren.

VÄLKOMNA TILL OT - SM På Rinkabyfältet den 13 – 15 Aug. 2010



Vägbeskrivning: I centrum av Rinkaby, väg 118 mellan Kristianstad och Åhus finns en vägs skylt "RINKABYFÄLTET". Följ den här vägen ca 1 km tills Du på höger sida ser den militära förläggningen. Tävlingsplatsen markeras på en tavla på höger sida av infarten till förläggningen.

Inbjudan gäller självklart alla OT-flygare från hela Norden!

Tävlingsdagar och klasser:

Fredag Klass A, A2 och F-Klassisk.

Samling kl. 14.00 vid Mäss C för information och utdelning av startkort.

Tävlingen genomföres utan periodindelning mellan kl. 14.30-19.30, med Fly-Off kl. 19.45.

Lördag Klass B, C, F Nostalg, S1 samt A:1 (Gladan).

Söndag Klass D, Klassisk Wakefield, G:int, S2, S3 samt S:int.

För båda dagarna gäller följande:

Samling kl. 09.00 vid Mäss C för information och utdelning av startkort. Tävlingsarna genomföres utan periodindelning mellan kl. 09.30 – 16.00, med Fly-Off kl. 16.15.

Efter varje flygning vänligen lämna Ditt startkort omgående till sekreteriatet för registrering.

Utrustning/hjälpmiddel för termik-registrering är ej tillåten. Linlängd 50 eller 100 meter avgörs av tävlingsledningen. Kontroll av linlängd kan ske vid tävlingsplatsen. Tävlingsledningen har rätten att ändra

tider och tävlingsklasser beroende på vädersituation eller andra omständigheter. Skriv gärna Ditt mobilnummer på modellerna. Lämna även mobilnumret till sekreteriatet.

Årsmötet blir Lördagen kl.18.00 i förläggningens matsal. Middag serveras i samma lokal strax efter mötets slut omkring kl.19.30. Frukost för lördag och söndag serveras också i samma lokal från kl.07.45.

Logi mäss B och C har god standard med 1, 2 och 4-bäddsrums. Pris per bädd och natt 130 :- inkl. sänglinne, handduk och städning.

Logi logementet i flerbäddsrums. Pris per bädd och natt 80:- inkl. städning, men utan sänglinne och handduk.

Kostnad: Middag 175:-, Frukost 75:-, Startavgift 65:- för första modellen, därefter 35:- per modell.

P.g.a. att Försvarsmakten nu belagt alla priser med moms samt att vi nu hyr logementen med städning, har vi tvingats höja vissa priser något.

Anmälan: Skall göras på bifogat inbetalningskort senast den 1 Augusti 2010. Ange modellernas namn och Klass samt vad som önskas av kost och logi. Alla kostnader betalas samtidigt. Eventuell medföljares namn anges för att underlätta rumsfördelningen.

Utländska deltagare betalar sina avgifter vid ankomsten.

Information om tävlingen lämnas av: Åke Gustavsson tfn:0431-36 38 07 el. 0708-62 03 89 samt Kurt Sandberg tfn:035-12 28 46.

Välkomna!

Tävling om Truedssonpokalen ingår i SM enligt följande:

MODELL	ÅR	KLASS	KOEFFICIENT
Nimbus	1937	B	2,2
Clipper	1946	B	1,7
Revolt	1938	B	2,0
Tern	1947	B	1,6
Laban	1938	C	1,1
Musketör	1949	B	2,2

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

KALLELSE TILL ÅRSMÖTE

Medlemmarna i Sveriges Modellflygares Oldtimersällskap kallas härmed till årsmöte. Årsmötet hålles i Rinkaby-förläggningens matsal lördagen den 14 augusti 2010 kl. 18.00. Vid mötet avhandlas sedvanliga årsmötesförhandlingar.

Ev. motioner skall vara styrelsen tillhanda senast den 20 juli för att kunna behandlas på mötet. Prisutdelning kommer att ske i samband med middagen.

Styrelsen

Inbjudan till RM i friflygande skala

Aeroklubben i Malmö AKM och Svenska Modellflygares Oldtimersällskap SMOS inbjuder till RM i Skalafriflyg.

Plats: Flygfältet Skånes Fagerhult (Fedingshult).

Tid: 2010-07-10. Skalabedömning börjar 12.00.

14.00-16.00 AKM bjuder på lunch. Från 16.00 och framåt flygning. Prisutdelning och kaffe efter avslutad tävling. Reservdag 2010-07-11.

Antal flygningar: Tre samt som avslutning en masstart.

Regler: Se www.smos.info under rubriken regler.

Undantag: Vi har bara en (1) "gummimotor" klass

och en (1) "annan" framdrivningskälla/klass.

Antal modeller: Högst tre i varje klass.

Anmälningavgift: SEK 50:- för första modell i varje klass. SEK 20:- för vardera av de efterföljande.

Avgifterna betalas på fältet.

Anmälningstid: Fram till och med 7/7.

Inkvartering: Några bäddar finns vid fältet. Flera vandrarhem finns på 12-20 km avstånd se på Internet.

Anmälningar: Anders Sellman, tfn 042-99565 e-post anders_sellman@yahoo.com. Lars Tolkstam, tfn 019-320952 e-post lars.tolkstam@ericsson.com

VÄLKOMNA! AKM och SMOS

Klargörande om Odenmans VM-modell...

Inför jubileumstävlingen vill jag gärna upplysa om att Ragnar Odenman flög med en och samma modell, som han också använde vid uttagningen på Skarpnäck tidigare på våren.

Det var Martin Presnell i England, som hittade på att han flög med en reservmodell, eftersom den modell han håller på bilden är annorlunda.

Sanningen är den att hans ordinarie modell hade hamnat i skogen och då de tävlande ställde upp sig för fotografering fick Odenman låna en av Lennart Perssons modeller!

För många är det kanske förvirrande att vi i Ritningsbanken har flera modeller med olika namn trots att det

handlar om en och samma modell:

298 VM 2:an – tror jag att jag fick från Inge Ahlin. Han deltog i en Ällebergskurs och ritade av Odenmans originalritning – kanske den mest korrekta av alla!

175 och 176 Nordic A2 – båda är förvanskningar av Martin Presnell, som jag skickade ritningskopior till och fick tillbaka dessa. Han hade då ritat modeller med balsa som byggmaterial!

128 och 130 Kondor med ursprung från Norrlands MFI – en kopia ritad av Nisse Gustavsson.

Sen finns ju Odenmans VM-modell, som visas på en sida i Looping. Har mannen Bengt Andersson gjort en fullskalaritning av den som han flög med?

S-O.L

Rubber model propellers

Sedan länge är Michel Woodhouse en av Englands främsta friflygare och han driver dessutom en av världens bäst sorterade postorderfirmor för enbart friflygartiklar.

Med hjälp av några andra brittiska friflygveteraner delar han nu med sig av sitt kunnande inom en länge försummad nisch, nämligen hur man beräknar och tillverkar propellrar för gummimotormodeller.

Det är förmodligen den första boken i sitt slag sedan Warrings lilla klassiker "Airscrews for the Aeromodeler" 1942 och har mycket att bjuda på för alla "gummivridare"!

Boken, eller som författaren säger, kompendiet, är befriande fritt från avancerade formler och Woodhouse

koncentrerar sig på själva tillverkningen av propellrar av olika slag, inklusive tillhörande detaljer som nosblock, nav, frigångsmekanismer, axlar o.s.v.

Oavsett om man vill göra en enkel frihjulspjeller i balsa till en OT-modell eller en hi-tech-propeller med Montreal-stopp så hittar man i denna bok mycket matnyttigt.

För £20.00 + £3.00 kan red. inte annat än rekommendera "Rubber Model Propellers". Den är i A4-format, omfattar 66 sidor och kan hittas på Michaels hemsida <http://www.freeflightsupplies.co.uk>. Woodhouse använder PayPal och man kan alltså beställa och betala boken på mindre än fem minuter och sedan ha den i handen 5 dagar senare!

Sten P.

Klubbtidningar?

Det har funnits en uppsjö mer eller mindre livskraftiga modellflygklubbar/sektioner i Sverige. En del av dessa behandlas bra i "Modellflygets Historia del 1". De flesta hade även en egen medlemstidning, varav vissa hade fantasifulla namn, medan andra hade helt normala namn. Detta är väl också en del av modellflygets historia, som på något sätt bör bevaras och kanske förtjänar att lyftas fram. Skulle det inte kunna vara något för

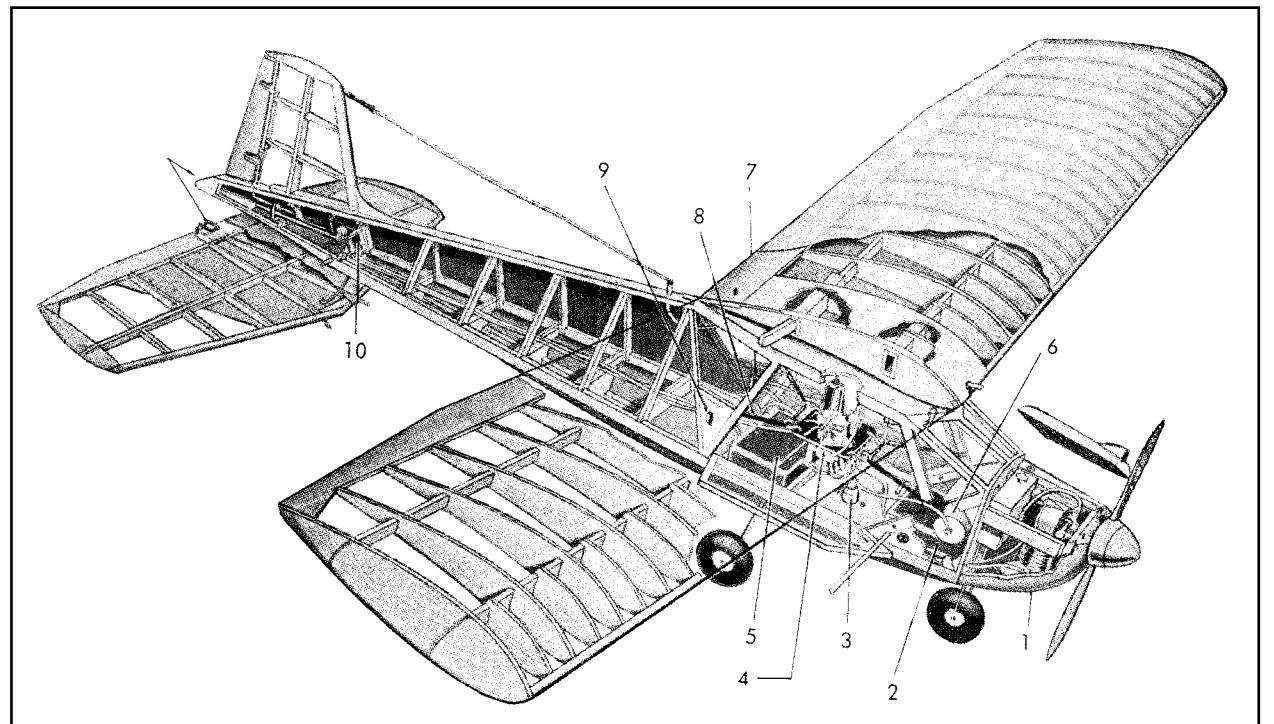
OLDTIMER att i varje nummer ha en liten bild på och en kort text om en sådan lokal medlemstidning?

Undrar Ingvar Nilsson.

Red. håller med Ingvar och skickar bollen vidare till medlemmarna, av vilka säkert en del sitter inne med just det material han efterlyser! Färdiga artiklar är inte nödvändiga, det räcker med ett utkast och lite fakta så gör red. resten.



RUDDER BUG – EN KLASSISK RC-MODELL.

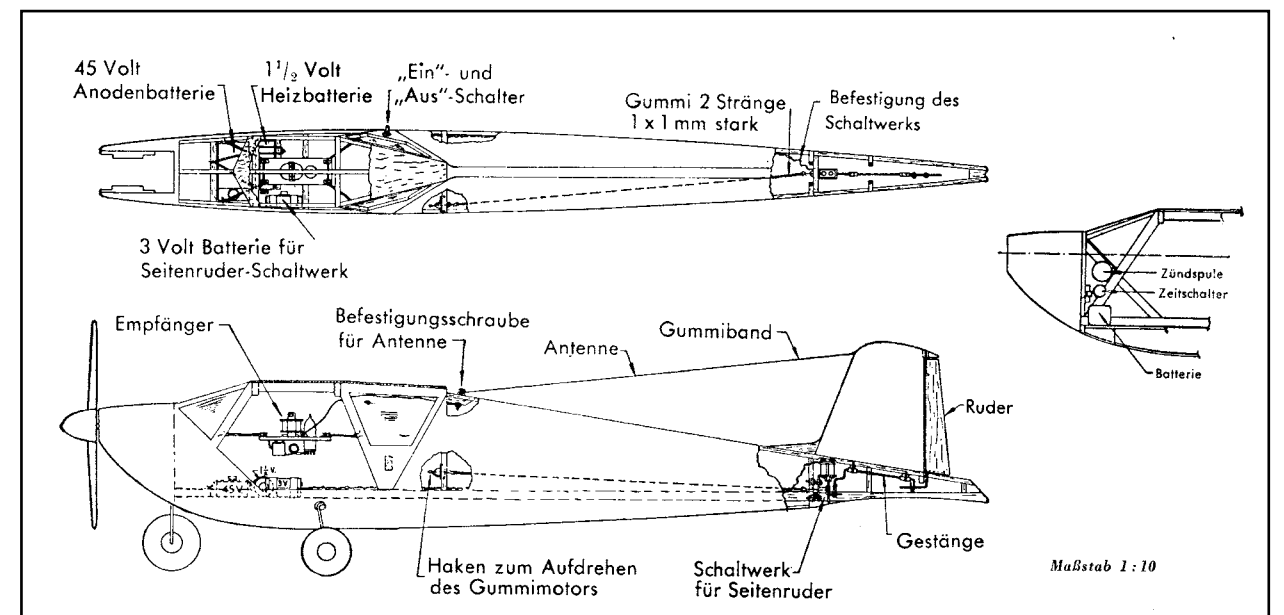


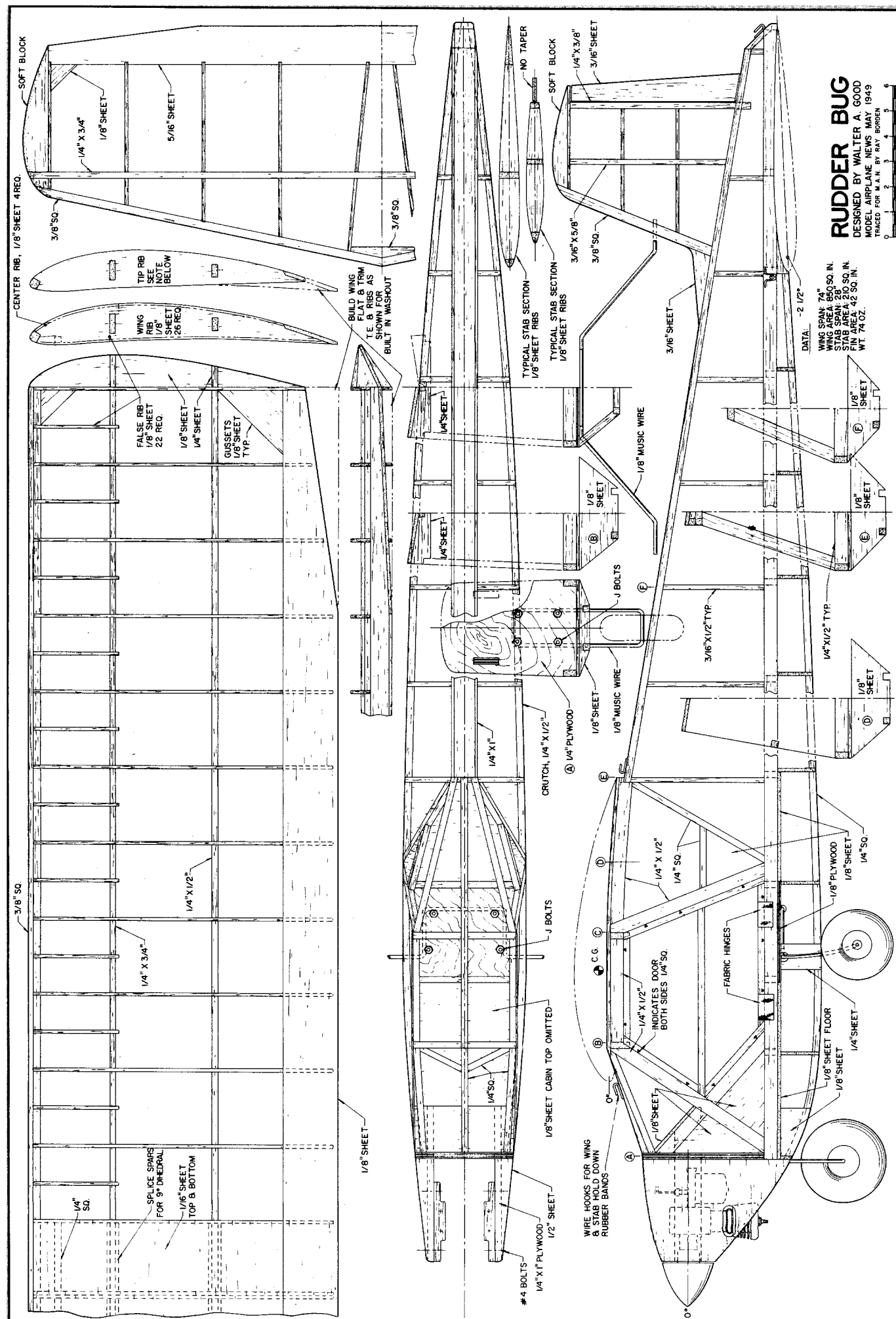
Dr. Walter Good räknas som en av de verkliga RC-pionjärerna. Han byggde en fungerande RC-anläggning redan 1936 och gjorde året därpå några av de första kontrollerade RC-flygningarna med sin nu berömda "Guff", som vann US Nationals' RC-klass 1938, 1939, 1940 och 1947.

Ännu större berömmelse (och ekonomisk framgång) rönt hans "Rudder Bug" några år efter kriget. Med sin spv på 6 fot (183 cm) ansågs den liten, men var

stor nog att bära den tidens bästa enkanalsradio, som vägde nästan ett halvt kilo! Originalen var försett med en DeLong .30 (senare en Forster .29) och testflögs som friflygmodell utan radio!

Första ritningen publicerades i Model Airplane News nr 5 och 6/1949, endast några månader före 1949 års Nationals. Trots detta flög inte mindre än 11 av 31 deltagare i denna tävling nybyggda "Rudder Bugs"! Vinnaren – en "Rudder Bug" förstås!





1954 hade RC-utrustningarna blivit något lättare och en version med 5 fots spv började säljas i byggsatsform av Berkeley Models under namnet "Royal Rudder Bug". Det blev en av firmans storsäljare och dessa modeller kunde ses världen över ända in på 70-talet. En del av dem var en version för flerkanalradio och kallades "Multibug".

Ritning till den första versionen kom snabbt till Europa och redan 1949 dök den upp i januari-numret av Aeromodeller. I allra första numret av Flug+Modell-Technik (Modell-Technik und Sport nr 1/1952) presenterades den med tysk noggrannhet och därifrån är några illustrationer hämtade.

Byggsatsen såldes även här i Sverige och man kan förmoda att en del blivande svenska RC-flygare tog sina första stapplande steg med denna robusta och stabila modell. Utan att vara insatt i klassen känner red. att detta torde vara en OT-RC-modell, som har allt.

Den har byggts och flugits av våra medlemmar Arne Lindberg och Esbjörn Forslund, men borde locka fler! Kroppen hos "Rudder Bug" har generösa dimensioner

och stora luckor på båda sidorna för att underlätta åtkomligheten av den tidens stora rörmottagare. Större delen av kroppen byggs i sin helhet direkt på ritningen, där man når fast en stegformad stomme, på vilken spant och "rygggrad" limmas fast.

Vingen har en NACA 6412-profil, 9 graders V-form och 2,5 graders skränkning vid bägge spetsarna. Vingen har 0 graders anfallsvinkel, medan den symmetriska stabilisatorn är inställd på -2,5 grader.

Siden rekommenderas som klädsel för hela modellen, som i originalutförandet vägde 2 kg. Lämplig motorstorlek angavs som 5-7 cc, medan senare tiders OT-byggare flugit den med tvåtaktsmotorer på 3,5 - 4 cc.

Ritningar på de olika versionerna hittar man lätt på Nätet; originalversionen kostar £13.50 från Aeromodellers s.k. X List (www.xlistplans.demon.co.uk) och från USA finns den att få från Bill Northrop's Plan Service samt från AMA's ritningsservice. Den finns även i vår egen ritningsbank när den åter blir tillgänglig.

Se även Gunnar Wivardssons artikel i OLDTIMER 2/2004.

Sten P.



"Rudder Bug" byggd av Gunnar Johansson men flugen av Esbjörn Forslund de senaste femton åren. Foto från Esbjörn Forslund.

MODELLFLYG PÅ FRIMÄRKEN del 13

De två första märkena i den här presentationen är turkiska s.k. semi-postals, d.v.s. de är ej officiella portomärken. De användes på 50-talet som tilläggsporto för att stödja turkisk sport-och modellflygverksamhet och finns med flera olika (attraktiva) motiv.

Märket längst till höger är ännu ett från Nord-Korea med modellflygande ungdom som motiv. Det ingår i en serie, som avbildar olika aspekter av "fysisk kultur" och utgavs 1961.

Sten P.



VI FICK ETT BREV...

Via Lennart Hanssons kvarlåtenskap har SMOS' arkiv bl.a. fått tillgång till ett fotoalbum, en gång tillhörigt Sven Häggblad från Malmö.

Som värnplikting vid F10 under kriget fick modellflygaren Häggblad möjlighet att delta i SM 1942. Efter tävlingen skrev han ner sina intryck i ett brev, av vilket en kopia fanns instuckat i albumet. Brevet är inte ställt till någon namngiven person (flottiljchefen kanske?), men som ett tidsdokument vill vi gärna låta OLDTIMERs läsare ta del av det så här 68 år senare.

”För första gången har en flygflottilj deltagit i SM; det var Tionde Flygflottiljen som fick den stora äran. Det var vi två från flottiljens modellflyg- och hobbyklubb vpl 529 Häggblad och 403 Persson och jag vill här med några rader beskriva våra erfarenheter m.m. från tävlingen.

För det första var det lång väg till tävlingsplatsen, som var förlagd till Visby på Gotland. Bara en sådan sak gjorde att det inte kunde komma så många deltagare, men det räckte till med vad som kom, det var c:a 100 startande modeller i olika klasser.

Från Skånes modellflygklubbar hade de gamla välkända tävlingshajarna kommit, men de flesta hade otur. Deras modeller kom in i termik och försvann redan efter 1:a eller 2:a starten och kunde därför inte fullfölja tävlingen. Dagens bästa tid hade Karl Blom från Bjuvs modellflygklubb. Hans tid var över 9 minuter, tätt

Vinnaren Arne Smith med sin ”lilla” modell.



Ett häfte med kompletta deltagarlistor, information om modellklasser samt reklam för lokala företag delades ut till alla tävlande och fungerade även som entré-biljett för åskådarna.

följd av vpl 403 Persson, som liksom Blom flög bort sin modell redan i första starten.

Persson hade med sig ytterligare två segelmodeller och gjorde ganska bra tider med dem, fast det inte blev någon placering. Undertecknad startade med en segelmodell och en bensinmodell. Redan i första starten flög segelmodellen bort, men återfanns av en bärplockare i skogen. Vid nästa start var det dock färdigt; modellen fick termik igen och försvann för alltid.

För att övergå till tävlingen med bensinmodellerna så var det första gången en sådan tävling avhölls i Sverige. Det var inte så många startande som väntat och det berodde nog på den långa vägen till tävlingsplatsen, skåningarna hade t.ex. en resa på nära två dagar. Bara i Skåne finns det 10-15 bensinmotormodeller, men av dessa kunde bara en delta och det var undertecknads.

Av 8 anmälda bensinmotormodeller blev det 5 startande, men tävlingen blev ganska jämn om man bortser från en göteborgare, som hade en mycket mindre modell än de övriga. Den hade en spv på 1 meter medan de övriga hade nära 2 meter. Det var mycket orättvist med denna klassindelning, men det är väl förlåtligt den här gången, eftersom det var första tävlingen och reglerna inte var ordentligt fastställda.

Prislistan fick följande utseende:

Teknolog Smith, Göteborg, Stud. C.B. von Koch, Visby, vpl 529 Häggblad, F10 hobbyklubb.

Till sist vill jag uttrycka vår tacksamhet till vår chef Överstelöjtnant K Zachrisson och Depåassistent Sundberg, som ordnat vårt deltagande i detta SM. Vi hoppas att fler flygflottiljer skall följa F10's exempel och sända sina representanter till SM nästa år så att svenska folket kan få se vad flygets grabbar sysslar med på lediga stunder.

Vpl 529 3/41 Häggblad.
1. div F10

Sven Häggblad deltog med denna modell. Det var hans tredje bensinmotormodell, alla försedda med (samma?) Brown Jr. På 10 cc.



C.B. von Koch från Visby kom 2:a. Von Koch bor numera i Västerås och kan berätta att såväl motor som modell finns kvar i gott skick. Modellen har luftats en del under årens lopp och von Koch planerar att nu förse den med R/C!

RITNINGSBANKEN

Resterande ritningar är nu flyttade till Lars Karlsson i Gamleby för inskanning.

En heldigitaliserad hantering har diskuterats, men preliminärt kommer beställda ritningar även i fortsättningen att levereras på papper.

En ansvarig Ritningsadministratör kommer att utses och till denna person ska alla beställningar skickas.

Med lämpliga mellanrum (t.ex. var 14:e dag) vidarebefordrar denne beställningarna till en kopieringsfirma

(Spectradesign i Göteborg), som både åtagit sig att förvara vårt digitala ritningsarkiv och att leverera beställda ritningar till beställarna. SMOS faktureras för varje beställning och beställarna (medlemmarna) faktureras i sin tur av SMOS.

Återstår att hitta en plats för ”slutgiltig förvaring” av originalritningarna samt en Ritningsadministratör!

Sten P.

Modellflygminnen från Finland del 6

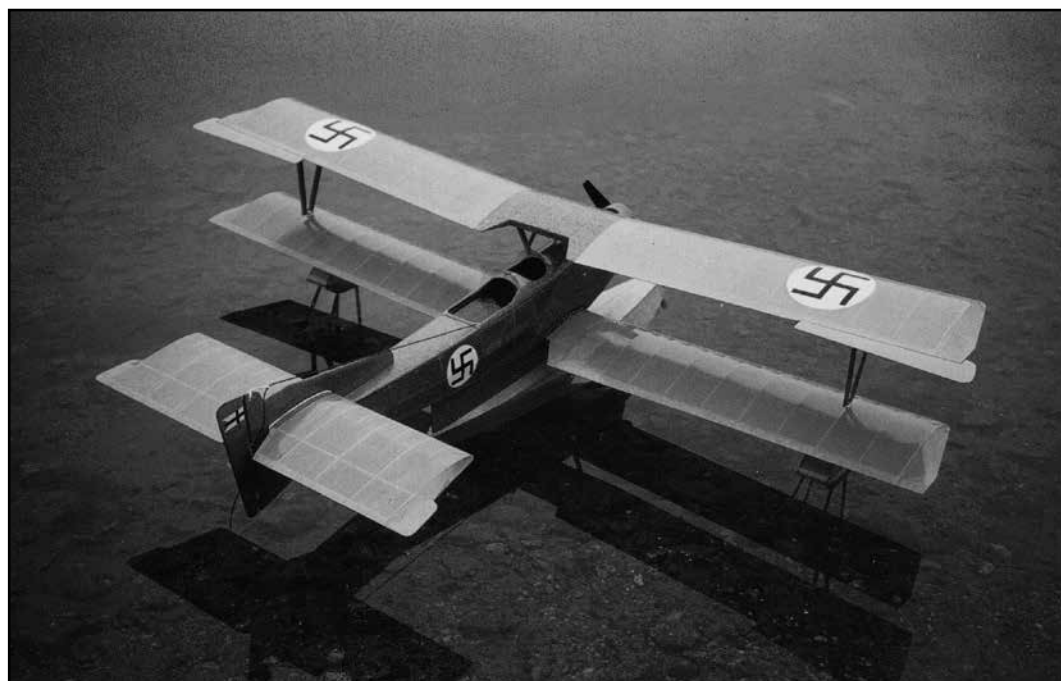
Här följer sista avsnittet av Ingmar Knifs skildring av sitt modellflygarliv.

Mitt första objekt blev transportglidplanet "Hamilcar"(MAN). Jag tänkte aldrig riktigt på radiostyrning, men behjälpligt lyckades jag klara av flygandet. I Flugmodelltechnik 11/1970 fann jag den andra modellen: "Tossutiina", en nostalgisk semiscale av Kauko Kuosma. Byggandet var närmast terapi efter min pensionering 1994 efter fyllda 60. Jag var tämligen utbränd...I september 1995 gjordes lyckade "taxningar" på en liten tjärn i Gamla Vasa. Jag riskerade inte lyfta planet på den begränsade ytan. Åren har gått utan fortsatta försök. Ett par nykonstruerade (!) oldtimer A-1 :or i hårdträ kom till under de sista åren i Vasa. Några skalamodeller blev det också. Jag fick arva det gamla skomakartorpet i Terjärv. Stället var mig kärt. Så många lyckliga modellflygminnen hänförs till de sluttande ängarna. Mycken tid ägnades åt att restaurera och göra torpet beboeligt. Men jag gav mig också tid till vilsamt kvällsflygande med någon äldre- eller nybyggd modell.

Då min fru gick i pension 1997 beslöt vi att flytta söderut. Inget band oss i Vasa. Barn och barnbarn fanns i Halikko, Grankulla och Helsingfors. Det lämpligaste huset fann vi i Halikko. Vi lever ett lyckligt pensionärs- liv med många nya vänner, aktiviteter och närheten till barn och barnbarn. Under åren fram till dags dato har en mängd små modeller byggts. Trevligt småtrimmande hemma på gården och snabbt flygande på en närbelägen skolgård tillsammans med barnbarnen hör till modell- flygminnena närmast i tiden. Här byggdes och flögs



"Hamilcar" RC-skala ur Model Airplane News. En ungersk vän håller modellen, vintern 1993.



RC-semiskala "Tossutiina" T18 (Kauko Kuosma 1970) i sitt rätta element på en tjärn i Gamla Vasa 1995. (Magnum 10/GP. Sidoroder o. gas).

"Närpes 63" och en mängd nya egna kon-struktioner. Modellerna har tagits med till sommarvistelserna i Terjärv.

Under åren har modellerna lagrats där - i väntan på besök och flygarstunder. Sommaren 2005 blev jag uppringd av Boris angående eventuellt Rinkabydel-tagande. Efter någon tvekan nappade jag på. Någon lämplig modell hade jag inte. På relativt kort tid byggdes Musketör och Lanzo Cabin. Det bar iväg på den långa resan till Skåne.

Efter det har de senaste åren ett par modeller byggts: den redan tidigare nämnda Hector, den i Oldtimer presenterade Moskyt II, samt ett par andra A- och B-klassare. Huruvida dessa modeller kommer till "praktisk användning" far framtiden utvisa. Med perspektiv på de senaste årtiondena får en del modellflygminnen sin guldkant.

Ett rättesnöre för mitt modellbyggande har varit byggarglädjen, utmaningarna – att välja udda objekt

och konstruera själv. Sekundjakten grep mig endast under de aktiva wake-åren. Ett mått blev också det Björn Karlström skrev i en gammal Flyg. Andemen-ingen var (exakt citat saknas): ..."modellflygarna kramar tidtagaruret så att modellflyget blir torrt som fnöske." Varhelst jag färdas betraktar jag landskapet ur modellflygperspektiv. Jag ser en viss modell i sin "rätta" miljö. Fåraherden på Karpaternas sluttningar sysslar i mina visioner med hangmodeller... Men verkligheten är nära. Här i Halikko har åkermark pålats ut, försetts med kommunalteknik. Tomterna har än så länge dålig efter-frågan. Om vädret tillåter hinner jag ännu flyga snabbt där. De sluttande ängarna i Terjärv togs redan senaste sommar i bruk som betesmark. Inkommande sommar lär det bli fortsättning. Men jag skall nog samsas med hästarna. Och det var min "husbonde" Jan-Erik – en av mina trognaste vänner, som någon gång på 1940-talet flög med sin Patsy P-2 Baby på samma ängar.

Öppningsdags för Optand Teknikland

Nu är det snart öppningsdags för Optand Teknikland, närmare bestämt den femte juni. Öppettider 10.00 till 17.00, 5/6 – 21/8.

Optands flygfält är en före detta flygbas, som ligger ca en mil från Östersund alldeles intill E14/E45.

Museet började byggas vintern 2008, och består av fyra nya huskroppar varav en är sammanbyggd med gamla, nu nya Flyg-och Lottamuseet.

Optand Teknikland drivs av Jämtland-Härjedalens Flyghistoriska Förening, Militärhistoriska Föreningen, Östersunds Veteranbilsklubb och Jamtli, med styrelse-medlemmar från föreningarna.

böcker, kataloger modelltidningar och ritningar är dokumenterade. Hur tillgängligheten för Ritningar och böcker ska lösas är inte bestämt.

Där kanske SMOS kan bidra med råd.

Gå in på "Optand Teknikland", där finns mycket information.

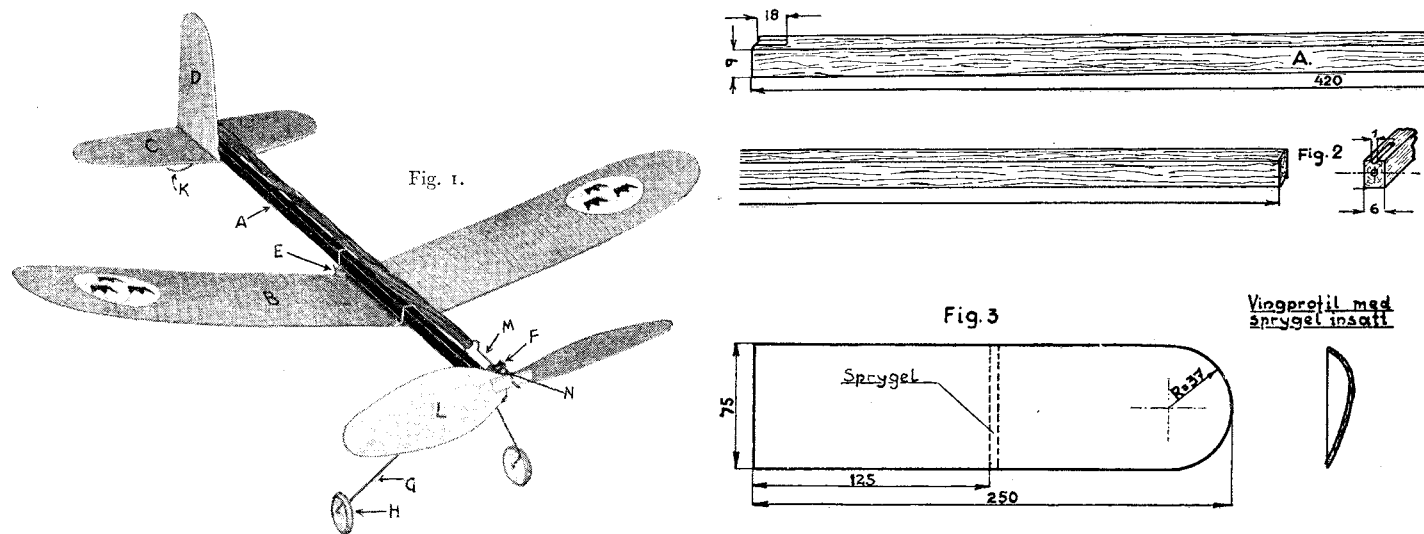
Väl mött! Mille J

Flygdelen består av modell-segel- civil- och militärflyg. Den militärhistoriska delen är omfattande. Veteranbilarna har en egen avdelning med utställning och verkstad

Tyvärr så beslutades att den befintliga modellflygutställ-ningen skulle tas bort och modellerna och montrarna blev därmed uppsplittrade på olika ställen. Vi som har intresse i att modellsamlingen skulle vara intakt blev inte glada. Men nästan alla mo-deller finns utställda, Hand-



STORMSVALA ELLER TROLLSLÄNDA?



Man kan nog lugnt utgå från att praktiskt taget alla modellflygare, som debuterade före mitten av 50-talet, först av allt byggde en stavmodell. Att marknaden för dessa var enorm framgår vid en snabb titt i firmornas kataloger från denna tid; ävenså av antalet konstruktioner i samtidens hobbytidningar.

Variationen var inte stor – och kunde av naturliga skäl inte vara det. Desto större variation finner vi i namnvalet, även om fåglar och insekter dominerar.

En tidig, välkänd exponent för stavmodeller är Harald Viléns "Stormsvalan", som erbjuds i tre varianter, den dyraste (kr 4:75) "specialbyggd för tävlingsbruk, helt färdig och provflugen före leverans"! "Ready-to-fly" 1936!!

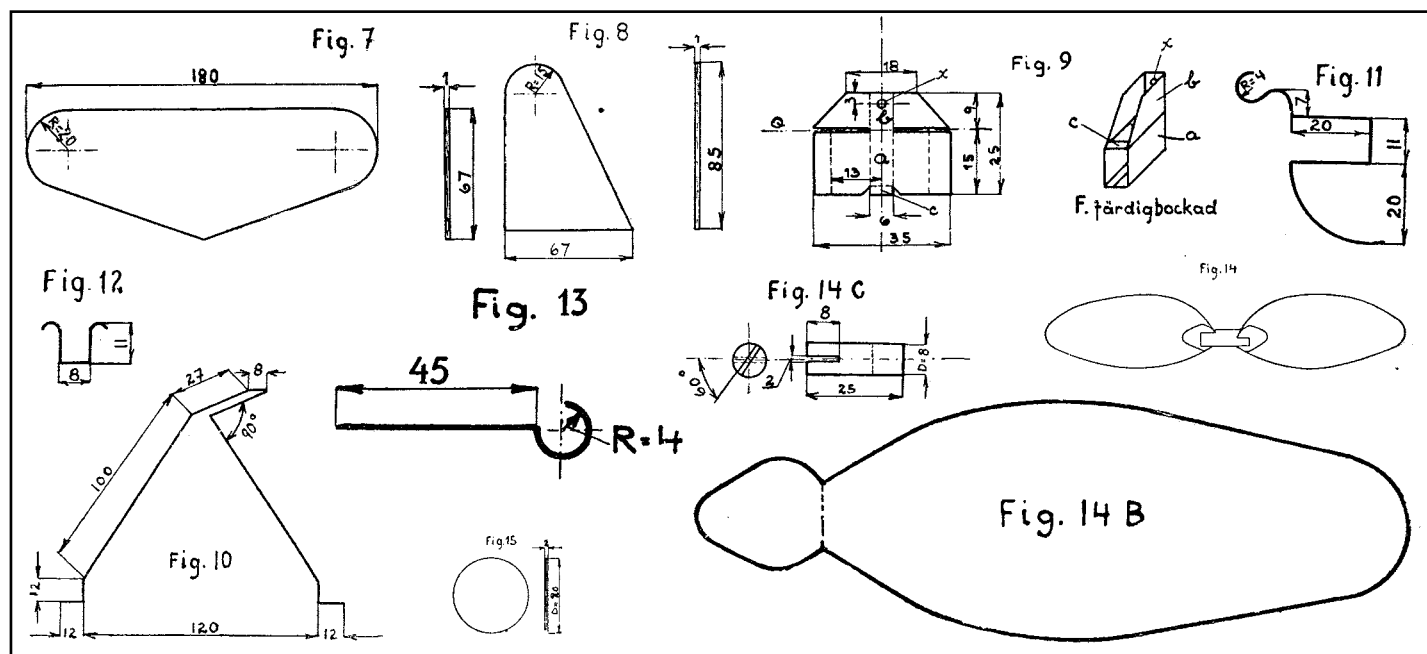
"Stormsvalan" följer givetvis receptet hårdträstav + skjärtpän och vinge i balsa, den senare med två profilspryglar. I standarutförande levererades den med

blå motorstav och silverfärgade bärplan med svenska nationalitetsemlen – säkert en läckerbit för en ung pojke på 30-talet!

Mindre känt är förmodligen att samma modell redan 1935 publicerades i Allers Flygklubbs egen tidning "Fart", där flygklubbens medlemmar erbjöds köpa en komplett byggsats för kr 1:50 + porto. Den bär då namnet "Trollsländan", men är identisk med "Stormsvalan". Den otroligt detaljerade byggbeskrivningen täcker närmare två sidor av tidningen i tabloidformat och kan sägas utgöra en grundkurs i modellbygge också för den, som aldrig varit i närheten av en modell eller hållit i ett verktyg!

Till artikeln hör ritning och skisser, av vilka de viktigaste återges här för den som vill bygga en klassisk svensk stavmodell med läcker färgsättning!

Sten P.



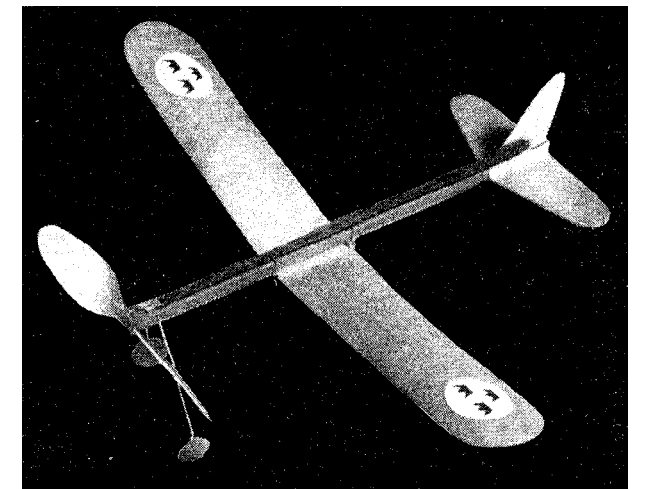
Stormsvalan en svensk succémodell.

En stavmodell med alldeles utmärkta flygegenskaper, som vid många tillfällen nått flygsträckor om 200–250 meter. Stormsvalan har en spännvidd om 50 cm., vinge av balsa med Clark Y profil, motorstav av pinne, stjärtplan av balsa, och oförstörbar fiberpropeller. Maskinen är utförd med vingar och stjärtplan i silver samt blå motorstav. Vingarna äro försedda med svensk nationalitetsbeteckning. Stormsvalan är konstruerad av Ing. H. Vilén och helt svenskbyggd på egen verkstad.

Orderno. EK-7. Pris Kr. 3:75

Samma modell, specialbyggd helt i balsa, avsedd för tävlingsbruk. Levereras end. omålad. God för tider över 45 sekunder. Varje maskin provflugen före leverans.

Orderno. EK-10. Pris Kr. 4:75



Problem med dope - Del 2

Fortsättning från föregående nummer...

Modellfabrikören Truedson hade en gång i tiden "Specialimpregnering". Den hade också en liknande bas, men hade späts med bl a eter. Lacket var inte tjockflygande, men spände ändå klädseln kraftigt. Lacket finns inte numera.

När man tillsatte ricinolja blev lacket segare efter torkning. Mycket små mängder behövdes. Tog man för mycket svettades oljan ut, vilket gav en "fet" yta, som lätt drog åt sig damm. En modell kunde bli otroligt smutsig – och tung – på nolltid, och försökte man tvätta den med något tvättmedel försvann ricinoljan, varefter papperet snabbt blev skört som karamellpapper.

Det senare är för övrigt något som med tiden händer med allt cellulosalackimpregnerat sk "japanpapper".

En alldeles särskild variant användes av ett fåtal modellflygare i Norrland: Glest molltyg lackades med kollodium, enligt vår nationalencyklopedi "ett klabbigt ämne, trögflytande lösning av celluloadinitrat (kollodiumbomull) i en blandning av alkohol och eter". Fanns att köpa på apoteken och krävde många strykningar innan mollen blev tät.

Samtliga dessa lacker har i gamla tider använts av modellflygare. När de kom ut på modell-marknaden hade tillverkarna ofta egna blandningsrecept, så att t ex zaponlack och polerlack kunde ha olika egenskaper beroende på fabrikat. Om man köpte en liten flaska zaponlack med Wentzels, Truedssons eller någon annan större hobbyfirmas namn på i en hobbyaffär, kunde man vara övertygad om att produkten dög till det, som den var avsedd för. Om man däremot köpte lacket från en färghandel till en fjärdedel av priset kunde man få något, som sträckte klädseln bra eller något, som gjorde att

klädseln slakade! Det berodde alltså på vad fabrikanten avsåg med produkten.

Lackerna finns fortfarande i handeln, och spännlacket är i stort sett vad det en gång var, men nya regler för kemikalier har gjort, att vissa tillsatser kan ha bytts. Ett zaponlack, som jag kollat upp, är baserat på "harts-modifierat nitrocellulosa", och det är kanske bra för lampstillverkare, men inte bra för modellflygplan. Dels saknas spännförmågan, dels får lacket ett tjockare skikt efter torkningen och därmed högre vikt.

Nutida "cellulosalacker", t ex polerlack, innehåller ibland alkyder, ett polyesterharts.

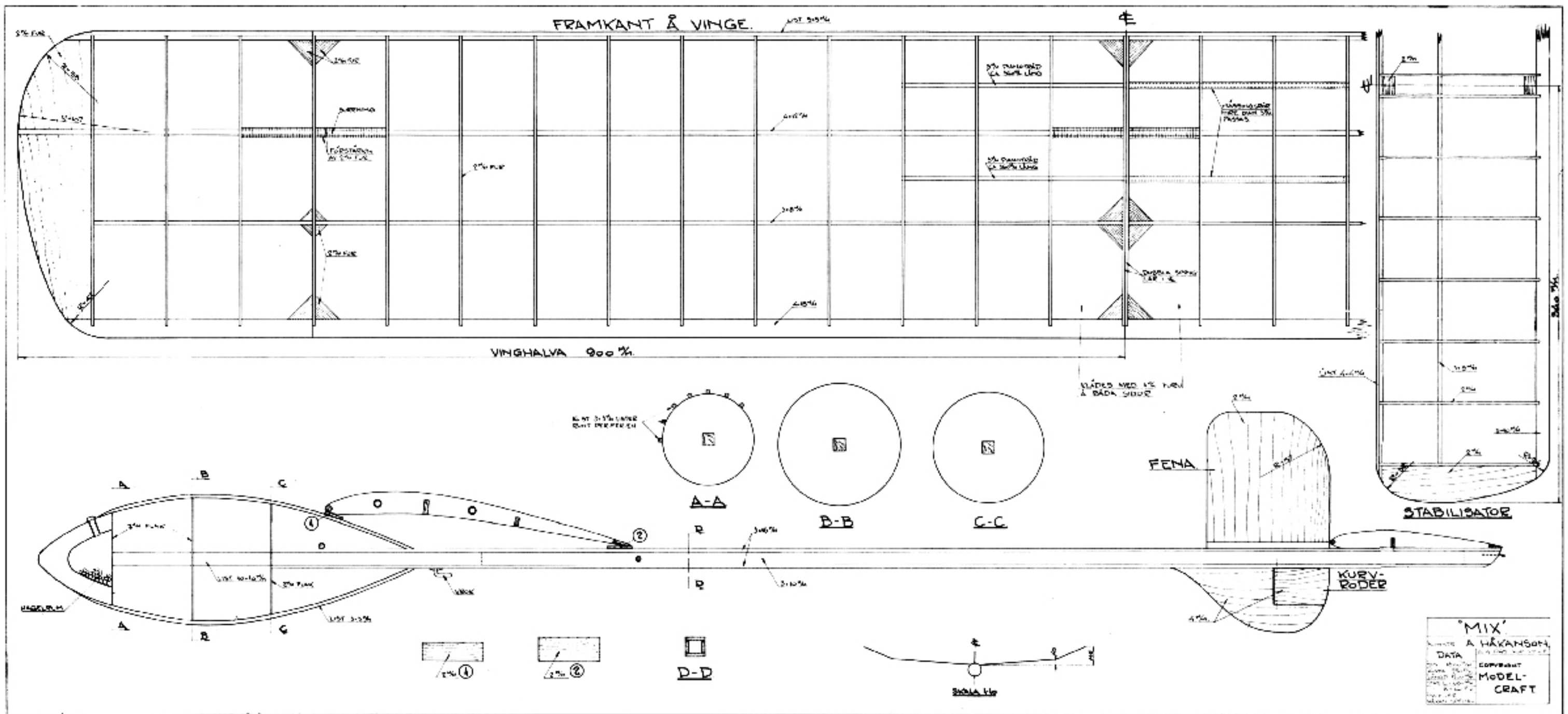
Polerlacket användes förr av en del modellflygare, efter kraftig spädning, men rekommenderas inte nu, enligt vad som framgår av föregående mening.

De nutida lackerna luktar ofta pyton eftersom bl a xylen kan ingå efter det att nya regler om hälsofarliga lösningsmedel etc tillkommit. Förr tillsattes ibland små mängder amylacetat, som gjorde, att cellulosalack fick en ganska behaglig, om även stark, lukt.

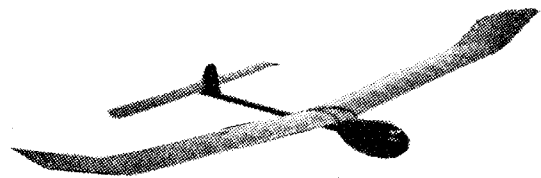
Då användes amylacetat även som smakmedel för hårda "hallonkarameller" och liknande godis. Några minns kanske doften och smaken. Gottgott!

"Dope", icke specificerat lack som regel, finns hos en del hobbyhandlare, i småförpackningar.

Mer om dope-problem från Lennart Flodström kommer i nummer 4.



"MIX"



NYHET

M.C:s specielle konstruktör Anders Håkansson står också för denna modell. Modellen är även konstruerad med delbar vinge, vilket är en värdefull nyhet. Genom att vid transporten nedmontera vingen blir det en mycket lätt sak för byggaren att transportera modellen.

En förstklassig tävlingsmodell. Spännvidd 180 cm.

I övrigt innehåller byggsatsen som vanligt utsågade spryglar och spant och allt material av högsta klass.

Pris för byggsats incl. ritning.....Kr. 14:-

Saxat ur MODELRAFTS katalog nr 3, 1945.

Vid genomläsning av Malmö-firman MODELRAFTS tidiga kataloger hittar man inte mindre än fem segelkonstruktioner av Anders Håkansson.

Då red. någon gång på 80-talet frågade Anders om närmare detaljer om dessa så var det lite si och så med minnet. Han visste att han sålt ritningar till Modelcraft för att finansiera ett allt mer vidlyftigt modellbyggande, men mindes bara två av dem, den lilla nybörjarmodellen "Tonny" (se Oldtimer nr 1/1994) och S 2:an "Mix".

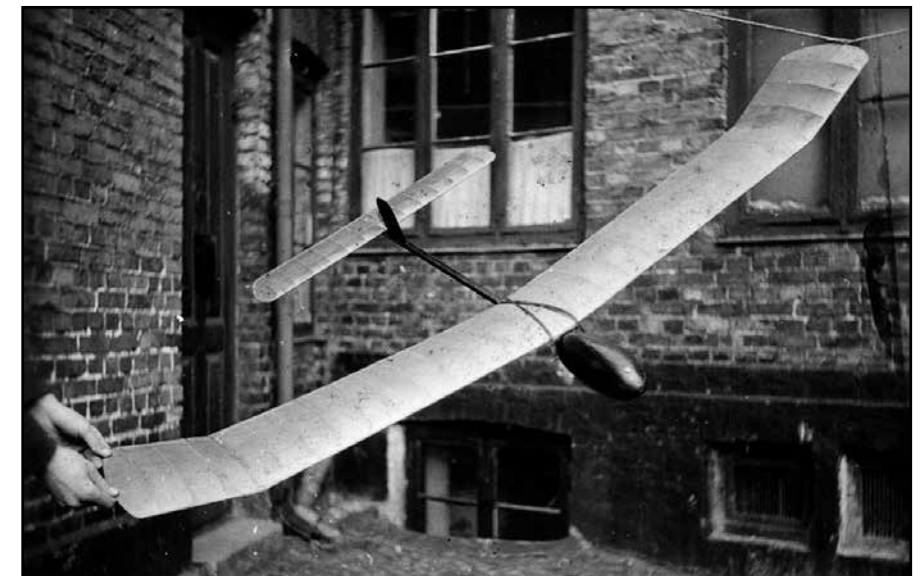
Han sade sig inte ha kvar något som minde om dessa modeller, ej heller S 1:orna "Kalle Anka", "M.C. Flying" eller "Esset". Efterforskningar av red. gav den gången inget resultat, men så småningom kunde Anders överlämna ett par små foton av "Mix".

Tidigare i år hade red. kontakt med nuvarande ägaren av Modelcraft och fick vid ett besök ägna en stund åt innehållet

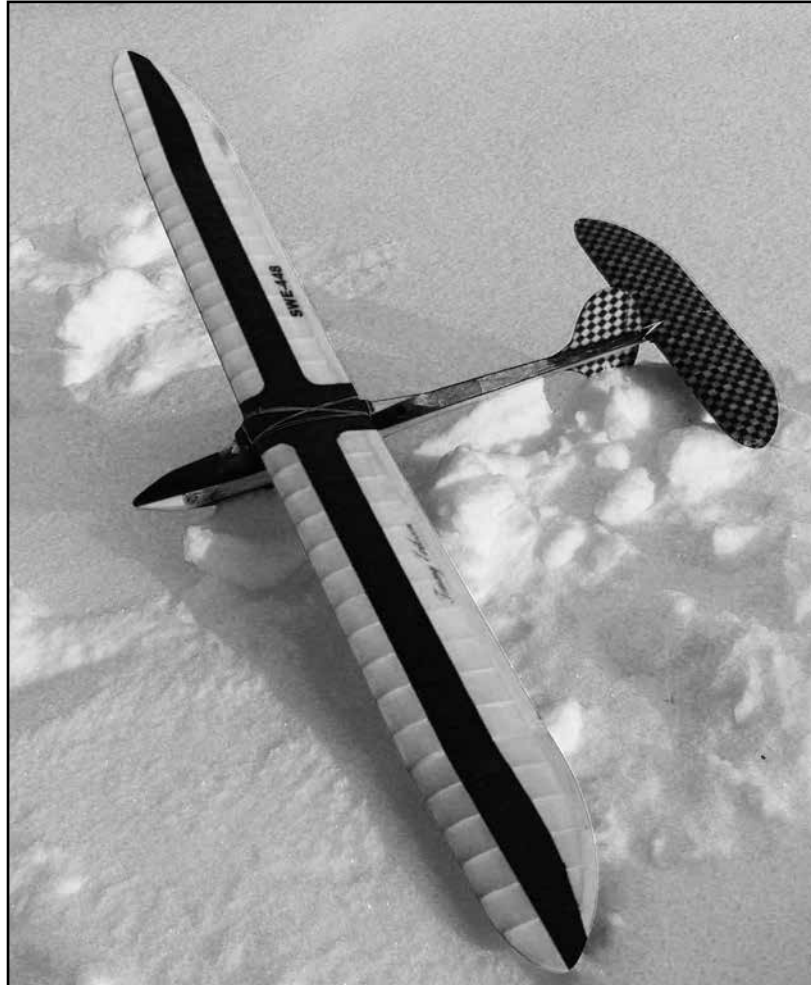
på en "nostalgihylla" i butikens nedre regioner. Bland grånade byggsatskartonger fanns även en mängd ritningar, de flesta till statiska skala-modeller, men även något halvdussin ritningar till segelmodeller, som ej sett dagens ljus sedan 40-talet. Bland dessa fanns originalritningarna till "Tonny" och "Mix" och som en sen tribut till Anders Håkansson publicerar vi här ritningen till den nyupptäckta S 2:an "Mix".

Med benäget tillstånd har vi låtit Lars Karlsson kopiera dessa ritningar, som efter hand kommer att visas här i Oldtimer och även ingå i Ritnings-banken.

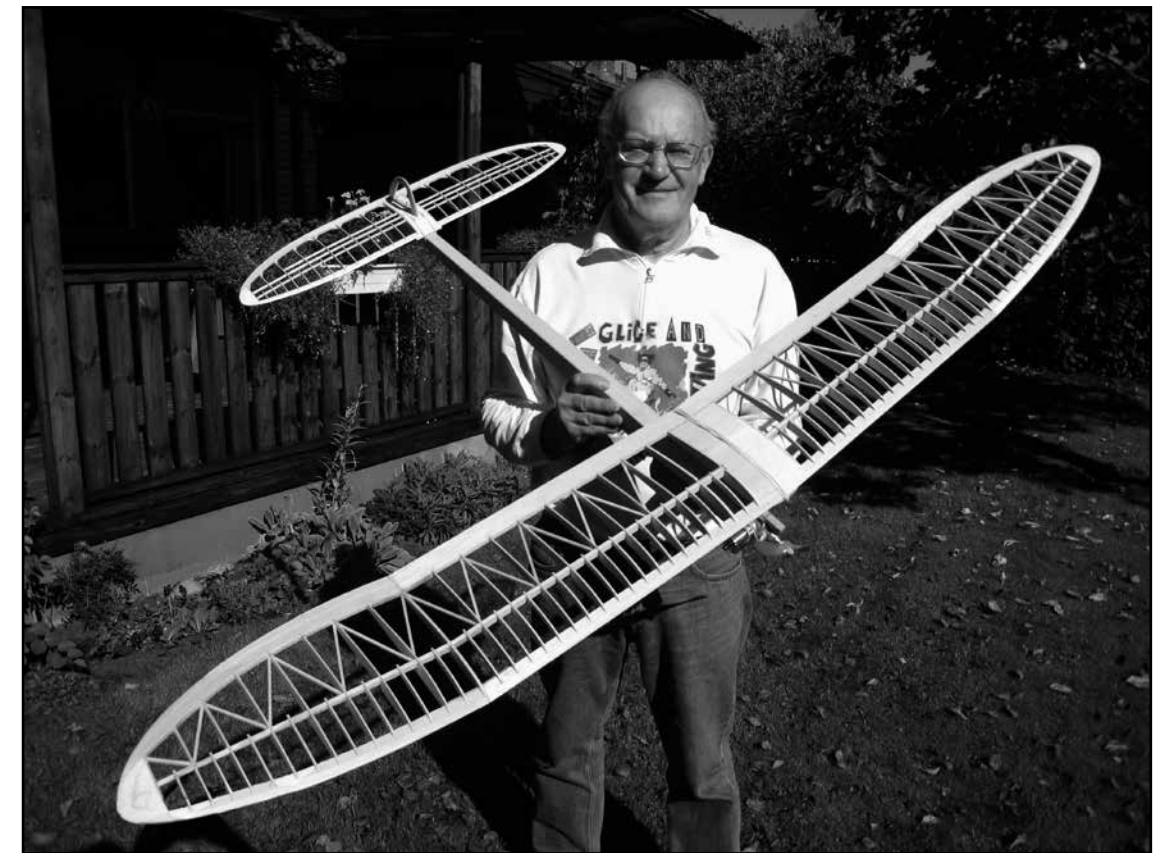
Sten P.



MEDLEMMARNA BYGGER



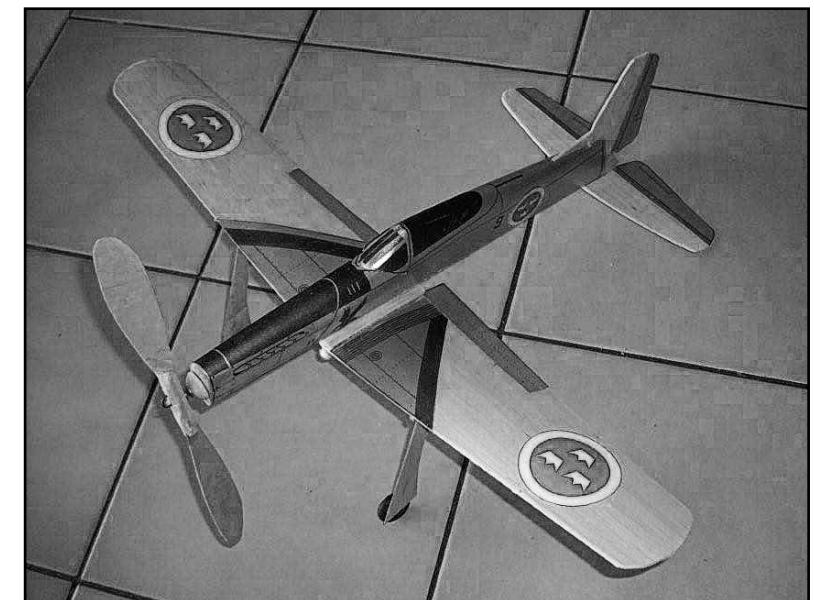
Redan i mars hade Lasse Larsson sålt ett 20-tal ritningar till S-Int-modeller inför Jubileumstävlingen i juli. Bilden till vänster visar Tommy Erikssons AH-24 (med tometepilot!) medan Lars Olofsson i Ljung poserar med sin "Viking".
Ovan håller Lasse Larsson upp sin nybyggda "Tempo" S-1:a (se Oldtimer nummer 4/2008).



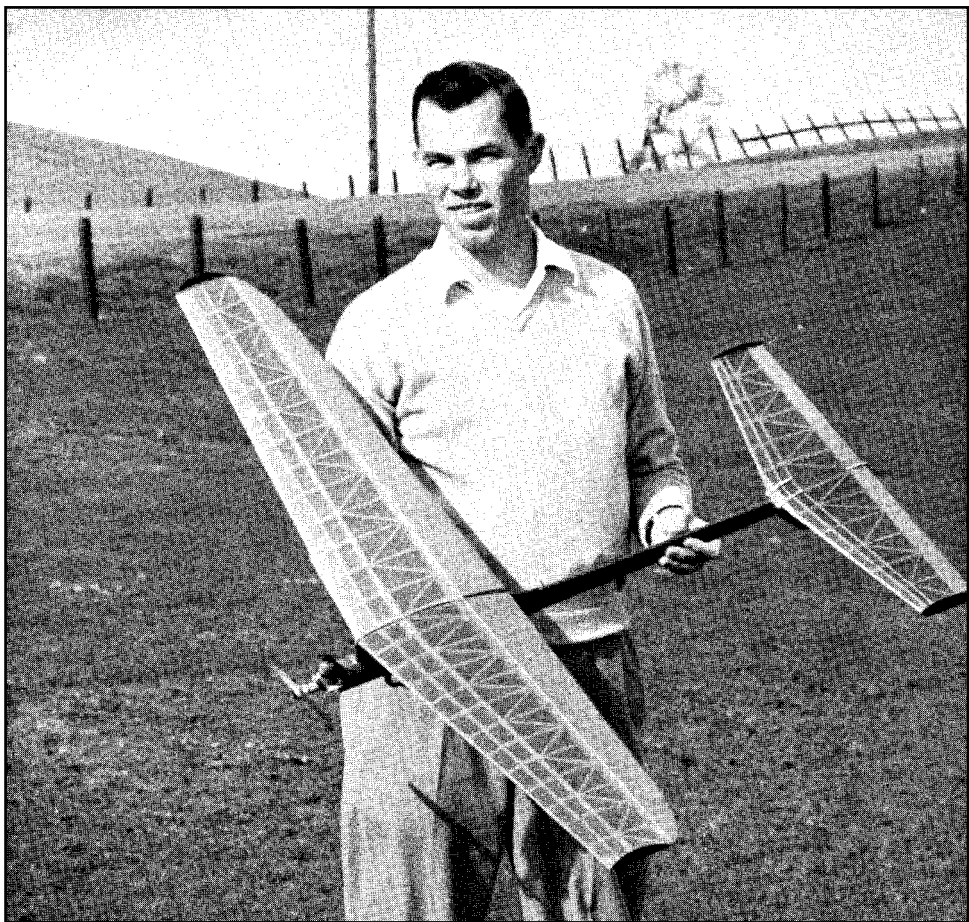
Ovan t.h. Lars-Erik Fridström hoppas få sin nya F-modell klar till OT-SM. Det är Sandy Pimenoffs "No 18", här med en ny Oliver Tiger-replika. (se även OT 2/2009!).



Till höger: Siggis berömda "Mustang" är byggd av Arne Andersson från ny byggsats av egen härkomst.



Kjell Lindqvist i Alingsås tillverkar modellmotorer i högre takt än vi andra bygger modeller! Denna gång visar vi hans Sparey 5 cc diesel, som han byggt i två exemplar denna vinter efter ritning i Aeromodeller May 1946. Den finns även i en 0.6-cc-version och Sparey's dieslar lär ha varit de första av sitt slag i England.



EN TIDIG "FLAPPER".

Utvecklingen av de på tidigt 50-tal skapade FAI-motorklasserna var initialt tämligen linjär.

Majoriteten av modeller var av pylontyp med 2,5 cc-motorer, som i början hade tämligen blygsam effekt. Ett typiskt flygmönster bestod av en flack höger- (eller vänster-) spiral, som blev brantare och snabbare då motorer med effekter på strax under 1/3 hk blev vanligare.

Omkring 1960 accelererade utvecklingen av våra små tvåtaktsmotorer snabbt och med en på några år dubblad effekt uppstod problem med att effektivt utnyttja all den nya kraften.

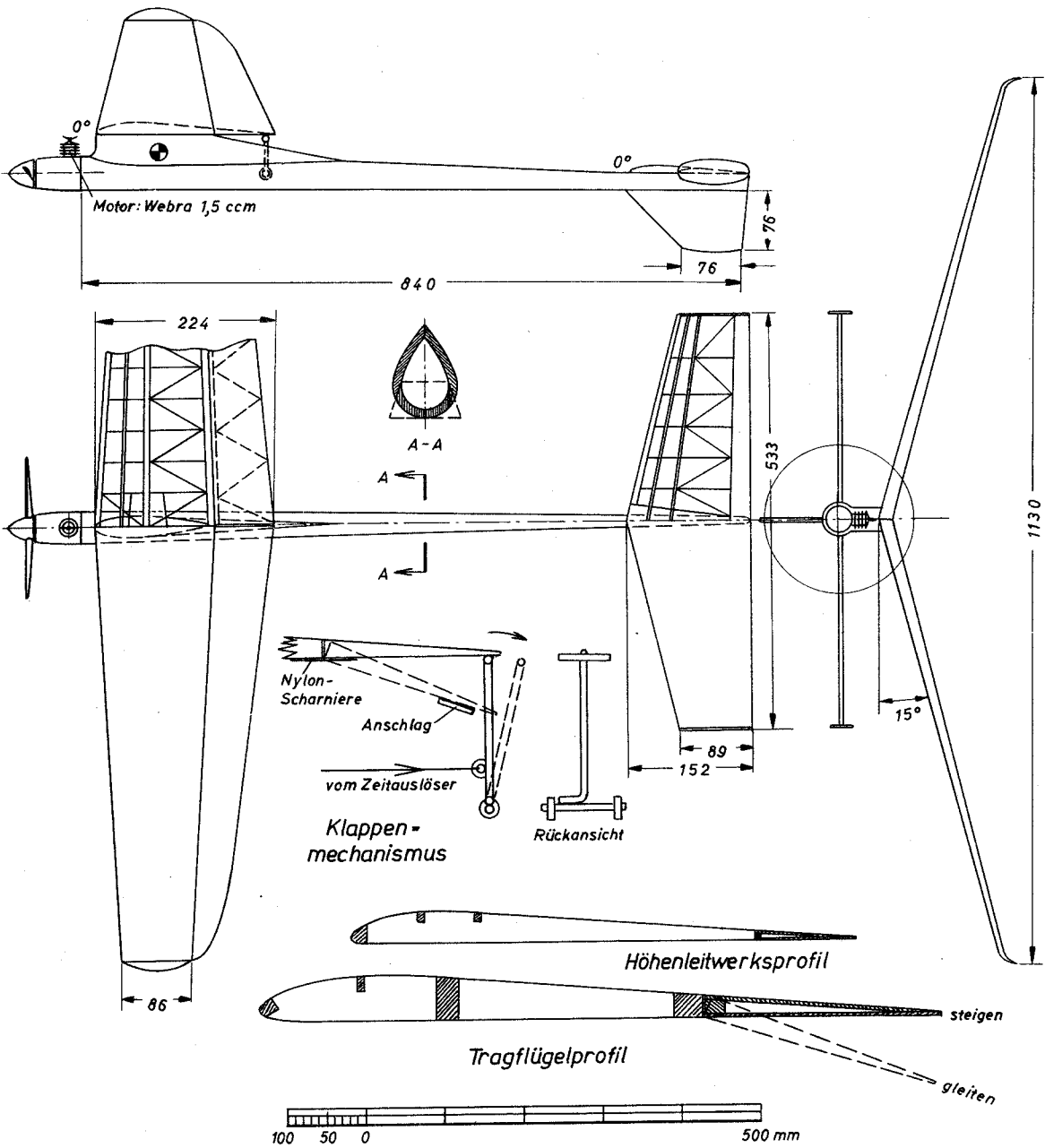
För att begränsa modellernas prestanda hade regelmakarna redan påbjudit ökad vingbelastning och kortare motortid, varför det krävdes andra åtgärder för att utnyttja potentialen hos dessa 750-gramsprojektiler. Med undantag för en kort storhetstid för de s.k. high-thrust-modellerna (ex. Goldbergs "Viking") så blev den vanligaste lösningen den variabelt inställbara stabben (V.I.T.), som möjliggör separat trimning av motor- respektive glidfaser och (i bästa fall) gör att modellen stiger i den riktning den släpps. Med stabben programmerad att inta olika lägen för motorflykt, bunt och glidflykt blir även dagens FIC-modeller hanterbara med motorer, som utvecklar en bra bit över en hästkraft.

Då SMOS' regler för klass F-Nostalg utformades valdes tidsgränsen för att undvika ovannämnda "hästkrafts-race" och därmed bevara enkelheten hos modellerna. Den som inte ser enkelheten i konstruktionen som något positivt kan emellertid ta en titt i Frank Zaic's årsböcker och liknande publikationer, som avslöjar att begåvade byggare redan på 50-talet experimenterade med innovationer, som var före sin tid.

En av dem var Hank Cole, som redan 1949 gjorde lyckade försök med ett variabelt höjdroder. Avsikten var densamma som 60-talsflygarna eftersträvade, även om den tidens motoreffekter knappast kan ha ställt till med så stora trimningsproblem.

Vid 50-talets mitt hade Hank övergått till att göra vingens profil variabel, så som synes på ritningen här intill. På hans modell vilade under motorflykten den bakre, ledade delen av vingen på ett fjäderbelastat stöd, som hölls på plats med en kabel från motortimern. Vid motoravstängningen utlöstes även denna kabel, vingstödet drogs bakåt och den bakre delen av vingen (vingflapsen) gick ner till ett i förväg inställt läge. Enligt artikeln, som medföljde bifogade ritning ur "Flugmodellbau" april 1956, var 9 grader en optimal vinkel.

Även om syftet med anordningen var att ge modellen



Gewichte:		
Tragflügel	:	56 Gramm
Leitwerke	:	12 "
Rumpf	:	188 "
Fluggewicht	:	256 " (AMA-Regeln)
Ballast	:	44 "
Fluggewicht	:	300 " (FAI-Regeln)

MOTOR-FLUGMODELL 1956
von
H.Cole

ett rakt, snabbt stig så kunde vingflapsen även ställas in var för sig för att ge ett svagt kurv för att förbättra övergången mellan motor- och glidflykt. Trots ett ovanligt långt framskjutet tyngdpunktsläge kunde det branta stiget nämligen orsaka höjdförlust då motorn stängdes av.

Givetvis kunde även "stopparna" för glidfaser ställas in separat för justering av kurvradien.

Hank hade vissa tävlingsframgångar med denna mo-

dell, men han hade flera andra strängar på sin lyra och fullföljde aldrig konceptet. Det vilade nästan två decennier tills Bill Gieskieng, Tomas Köster m.fl. utvecklade det och använde det på sina FIC-modeller.

För den, som idag känner för att legalt flyga en F-modell med viss 70-talsteknologi på en SMOS-tävling, torde Hank Coles 1,5 cc-modell från 1956 vara ett spännande alternativ!

Sten P.

ATT KOMMA NER...

Under modellflygets första decennier var det primära målet att över huvud taget få modellerna att lyfta från marken och trotsa tyngdlagen en kort stund och för de flesta var nog den alltför snabba återkomsten till 'terra firma' det stora problemet.

Vi vet att detta ändrades så småningom och av vpl Häggblads skildring framgår tydligt hur välflygande modeller med termikhjälp kunde uppnå mycket långa flygtider – och bortflygningar.

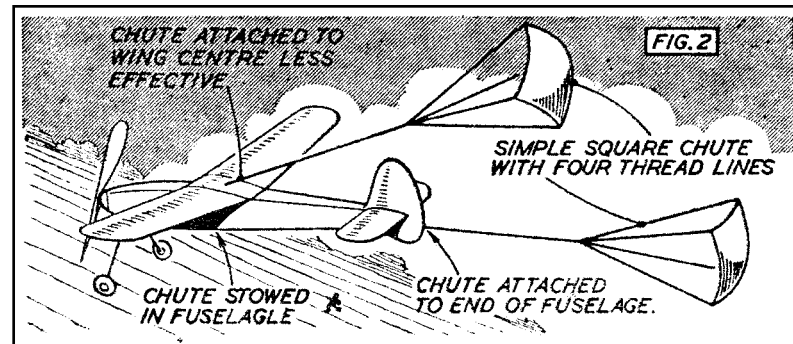
Det tidiga regelverket sporrade inte framtagandet av anordningar för att avbryta flygningen, även om det tidigt finns dokumenterat att företagsamma personer prövat luftbromsar eller störklafter, aktiverade av enkla timrar. Dick Korda var t.ex. en av de första, som använde en sådan anordning på en tävlingsmodell redan 1940.

Dock var det först vid införandet av begränsningar i flygtiden som problemet uppmärksammades på allvar. Två metoder utkristalliserades snart och en av dem, Carl Goldbergs tippbara stabilisator, användes ju universellt idag.

Den andra metoden, här kallad bromsskärm, utvecklades av några engelska Wakefield-flygare. "Skärm-fusning" användes mest på just Wakefieldmodeller, men även på en del kontinentala segelmodeller och kunde ses fram till mitten av 50-talet.

Medan den tippbara stabilisatorn resulterar i att modellen sjunker vertikalt med ställd vinge medger bromsskärmen fortsatt stabil flygning, dock under mer eller mindre kraftigt sjunk p.g.a. reducerat förhållande mellan lyftförmåga/motstånd.

Med tanke på vilket system som blivit allena rådande kan det vara svårt att argumentera för användandet av bromsskärm. Hanterandet av den senare kan upplevas som mera komplicerat och vi vet att skärmstorleken är ganska kritisk; för liten skärm är ineffektiv och för stor (eller obalanserad) skärm kan medföra en alltför våldsam nedfärd.



Det stora användningsområdet borde vara inom OT-flyget, där vi nu tillåts omkonstruera skjärtpartiet på gamla konstruktioner i st.f. att använda bromsskärm för att ta ner modellen.

En skärm för mindre och lättare modeller är helt enkelt en fyrkant av japanpapper eller liknande med ett litet hål i mitten och med bärlinor av sytråd fastsatta i hörnen. Dessa fästes i en längre lina, som (helst via en bit gummiband) förankras i planets akter. För tyngre modeller rekommenderas siden- eller nylonskärm.

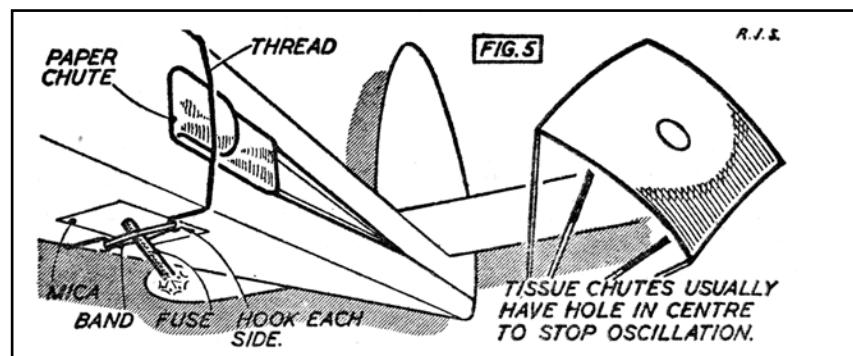
Under flygning förvaras skärmen elegantast i ett fack på kroppens undersida bakom en fjäderbelastad lucka. Denna öppnas enklast genom att en vanlig fusetråd bränner av det gummiband, som håller luckan stängd, men givetvis kan även en timer användas.

På ritningar från den här tiden ser man ofta ett enklare arrangemang, där den ihopvikta skärmen hålles på plats på modellens sida eller undersida av det gummiband, som fusen sedan bränner av.

När det gäller skärmstorlek anger en gammal amerikansk tumregel 10 kvadrat-tum (62,5 cm²) per uns (28,5 gram) av modellens vikt för pappersskärmar, medan 8 kvadrat-tum (50 cm²) per uns skulle räcka för tyngre modeller med nylonskärm.

Räknat på modellens vingyta är följande en användbar tabell. Dimension 'A' anger bärlinans längd medan 'B' är det rekommenderade måttet på skärmens sida.

Vingyta	'A'	'B'
6 - 12 dm ²	40 cm	20 cm
12 - 20 dm ²	45 cm	22 cm
20 - 25 dm ²	50 cm	25 cm
25 - 37 dm ²	60 cm	30 cm
37 - 50 dm ²	70 cm	35 cm
50 - 62 dm ²	80 cm	40 cm

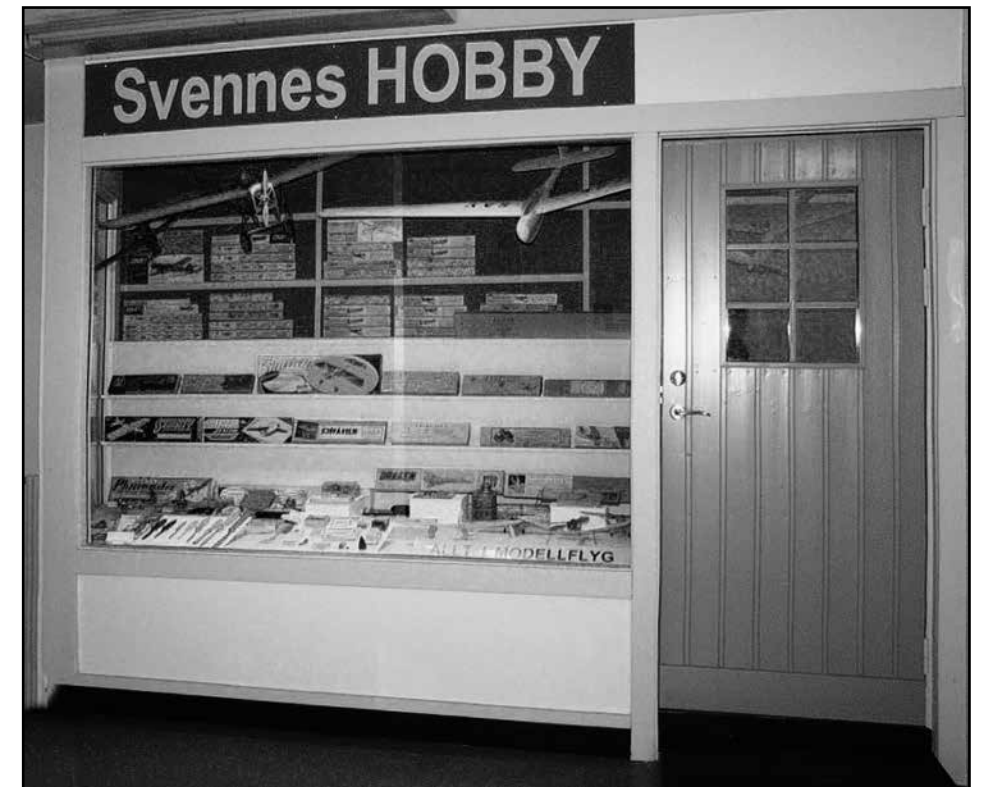


Sten P.

Rapport från vårt museum

I påsk öppnade Auto-seum i Simrishamn för en ny säsong och därmed den första, hela säsongen för vårt modellflygmuseum.

Ett stort antal timmar har av museigruppen lagts ner på några projekt under vårens lopp. Det mest iögonfallande är förstås uppförandet av en "hobbyaffär" inne i lokalen. Sven-Olov Lindén tipsade om denna möjlighet, som Åke Gustavsson i stor uträkning hjälpt till att förverkliga.



Red. fick under ett par dagar möjlighet att bidra med inredningen av "Svennes Hobby" och är ganska säker på att vare sig Sven-Olov eller någon annan blir besviken på resultatet. Genom ett större och ett mindre skyltfönster kan besökarna nu ta del av vad en typisk hobbyaffär på 50-talet hade att erbjuda i fråga om byggsatser, modellmotorer och tillbehör.

Hängande från affärens tak kan tre skalamodeller beskådas och i skylten ingår även en tema-utställning av tre av Sigurd Isacson's tidiga storsäljare, Auster, Saab Safir och Mustang, alla nybyggda av medlemmar.

I dioramat har man tänkt att efter hand byta ut modeller och nya för i år är bl.a. Sune Starks Wakefieldmodeller (årgång 1938 i original) samt Flensted-

Jensens ståtliga S3:a "Pluto" ur Nils-Olov Gustavssons kvarlåtenskap.

Under våren har Åke flyttat drygt 20 trunkar och kartonger med modeller från Halmstads-arkivet. Det mesta har förts vidare till Simrishamn, men en del finns kvar i hans verkstad i avvaktan på viss restaurering. Även Åkes tid är begränsad och medlemmarnas hjälp behövs. Du som under det kommande året kan ta dig an en gammal modell uppmanas höra av dig till Åke så att "nya" modeller kan införas i dioramat nästa år!

P.g.a. Autoseums läge kan man knappast uppmana någon att "titta in i förbifarten", men museigruppen hoppas att många av SMOS's medlemmar ändå hittar dit och att de också uppmanar andra intresserade inom flyg- och motorvärlden att göra detsamma. Autoseum är

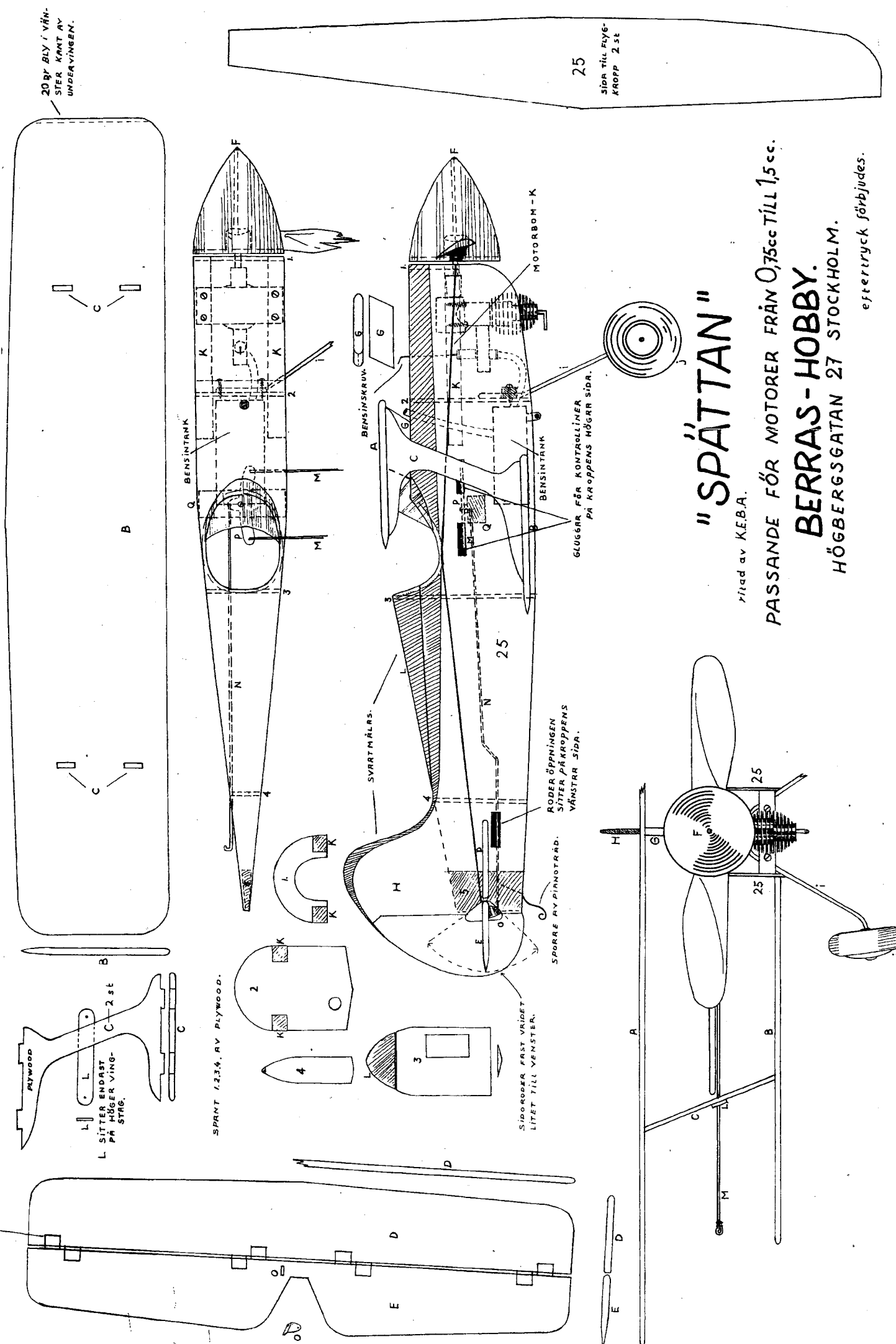
en mycket välskött anläggning med en mycket stor mängd utställningsföremål i absolut toppskick och med ett skiftande utbud av separatutställningar.

Sten P.

Bilderna kommer från Sven Landervik.



Till vänster en närbild på en del av sortimentet hos "Svennes Hobby", sett från sidofönstret.



"SPÄTTAN"

Ritad av K.E.B.A.

PASSANDE FÖR MOTORER FRÅN 0,75cc TILL 1,5 cc.

BERRAS-HOBBY.

HÖGBERGSGATAN 27 STOCKHOLM.

eftertryck förbjödes.

SPETTAN

Spännvidd 460 mm

för motorer 0,75—1,5 cc

Spettan är i sin klass en av de bästa modellflygplan i marknaden, den är både lätt att bygga och lätt att flyga för nybörjare. Byggsatsen innehåller färdigsågade delar.

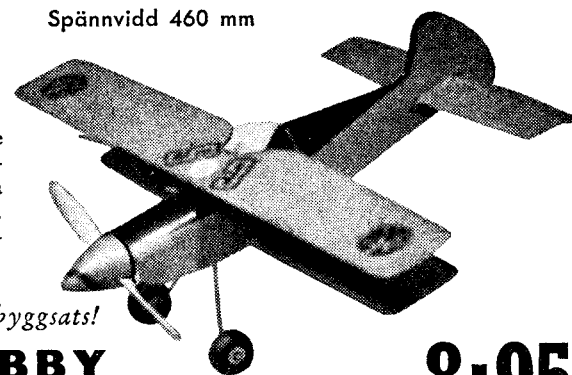
Beställ redan i dag denna byggsats!

BERRAS HOBBY

Högborgsgatan 27, Stockholm Sö

PRIS endast

8:95



Ritning i fullskala till denna ärtiga helbalsamodell kan inhandlas från Arne Andersson i Nyköping.

Pinocchio flyger igen

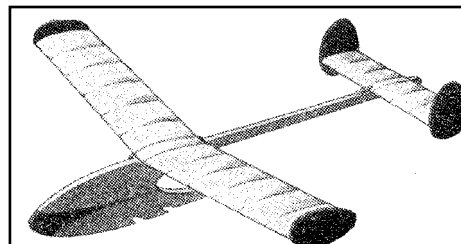
I det senaste numret av Oldtimer önskar Ingvar Nilsson upplysningar om en modellflygfirma som hette Speed Hobbies i Bollnäs. Speed hobbies har jag inget minne av men däremot modellfirman Stag, varifrån jag fick mitt första modellflygplan. Pinocchio var en segelmodell helt byggd i furu och som jag hade mycket glädje av, framkanten på vingen såg med tiden mer ut som ett sågblad.

Efter telefonkontakt med Ingvar har jag fått en ritning på Pinocchio av honom och byggt modellen igen. Mitt andra modellbygge hette Pollux och den blev aldrig färdigbyggd, vingen och stabben skulle kläs med japanpapper och det klarade jag inte av.

Om byggsatsen kom från Stag minns jag inte, det fanns Hobbyförlaget också som sålde byggsatser. Jag skulle av nostalgiska skäl gärna vilja bygga en ny Pollux och göra den färdig den här gången.

Finns det någon som har en ritning av Pollux eller vet var jag kan få tag på den skulle jag vara tacksam, den finns i alla fall inte i någon ritningsbank. Eftersom det här var under första halvan av 40-talet var det bara furu och björkplywood, som gällde i byggsatserna och det var mycket lövsågande.

Sven-Eric Hallin tfn 021-412935



Pollux.
Nr G-7. Spännvidd 62 cm.

OT I NORGE

Även i år har vår norske medlem Jan Kaafjeld publicerat en OT-tidskrift kring listan över ritningar till norska OT-modeller. "Oldtimermodeller i Norge 2010" i A4-format är utförd delvis i färgtryck på papper av hög kvalitet och innehåller, förutom ritningsförteckningen, lite smått och gott

om norskt modellflyg i form av foton, artiklar och ett par ritningar.

För SEK 100 i ett kuvert kan skriften beställas från Jan Inge Kaafjeld, Hellebrekkevei 1, N-3675 Notodden, Norge.

Sten P.

Vårtävlingen 2010

Med otrolig precision (tur?) lyckades arrangörerna av Vår-tävlingen pricka in en av de få dagar denna blåsiga senvår, som med svag vind och lagom sommartemperatur åter gjorde Vårtävlingen i Rinkaby till ett mycket lyckat arrangemang.

55 modeller var anmälda, men av olika skäl flögs inte alla. Tävlingen genomfördes utan periodindelning och förlängdes en timme för att kompensera tid för omgruppering mitt på dagen, då en snabbt tilltagande havsbris gjorde starter från västsidan hasardartade.

Det resulterade i en lång utflygningssträcka diagonalt över fältet, vilket visade sig behövas då det senare på dagen friskade i en del. Med de här betingelserna var det som vanligt inte helt lättfluget. Många modeller hittade såväl termik som nedsvep under en och samma flygning och 2-minutersmaxar var inte

Resultat

Klass A:					
1	Lars Karlsson	Trim 2	67	79	146
2	Thomas Johansson	Whipit Quick	69	37	106
3	Nils Persson	Cloud Tramp	51	51	102
4	Ture Josefsson	T 39	7	5	12
Klass B:					
1	Sten Persson	Clipper I	97	120	217
2	Åke Gustavsson	Postis	53	120	173
3	Thomas Johansson	High Climber	72	53	125
4	Ture Josefsson	Västanvind	57	64	121
5	Martti Bogdanoff	Pinoccio	65	55	120
6	Bo Eskil Nilsson	Cleo	37	36	73
Klass C					
1	Sten Persson	Prim	120	120	240 + 231
2	Lars Ljungberg	Double Feature	120	120	240 + 147
3	Lars Karlsson	Senator	96	75	171
4	Kurt Strömdahl	Laban	42	72	114
5	Ture Josefsson	Löwens G:1	54	49	113
6	Bengt Åhman	Laban	54	45	99
Anmälda, ej flugna: Korda 'C', Flip-Flop och Chopstick					
Klass D / G: Int					
1	Martti Bogdanoff	Tusse	120	105	225
2	Kurt Strömdahl	Lanzo Duplex	120	104	224
3	Åke Gustavsson	Blomgren-54	101	120	221
4	Åke Gustavsson	G-son 55	110	100	210
5	Martti Bogdanoff	Korda 39	90	103	193
6	Ture Josefsson	Lanzo Duplex	69	39	108
Anmäld, ej flugen: All American 52.					

så lättköpta, som man skulle kunna förmoda. De räckte dock till för fly-off i två klasser, nämligen C och S: Int., som denna gång var bäst representerad. Som förväntat luftades flera nya modeller, men de flesta tätplatserna belades med beprövade ”veteraner”.

Efter prisutdelning från ett välfyllt prisbord med äldre modellflyglitteratur och modellbyggsatser samt presentförpackningar med delikatesser från gårdsbutiken ”Tant Grön” fanns det all anledning att tacka Åke och Anita Gustavsson för ännu ett fint arrangemang med mycken flygglädje och stort gemyt.

Enligt u.t. är enda smolket i bägaren att inte fler oldtimare från Sydsverige tar chansen att träffas och lufta sina modeller vid dessa avstressade tävlingar!

Sten P.

Klass S:1 / A:1					
1	Kurt Sandberg	HV-43	110	120	230
2	Lasse Larsson	Tempo	100	120	220
3	Sven Landervik	Cicada	50	100	150
Anmälda, ej flugna: Stisse, HV-44, Nuppe och Örnungen (2 st).					
Klass S:2 / S:3					
1	Rune Tedenryd	Meteor 20	120	120	240
2	Sven Rågwall	K-46	120	107	227
3	Bengt Åhman	Billy-Boy	37	20	57
Anmäld, ej flugen: Meteor					
Klass A:2					
1	Lasse Larsson	Bernfest 50	120	120	240
2	Tycho Andersson	Stratos	120	108	228
3	Sven Landervik	Stratos	101	120	221
4	Rune Tedenryd	Spinne	91	120	211
Klass S: Int					
1	Sven Rågwall	Aurikel	120	120	240 + 150
2	Sten Persson	Mjölner	120	120	240 + 134
3	Owe Carlsson	Last Straw	120	89	209
4	Sven Landervik	Master	106	85	191
5	Tycho Andersson	Victory	120	57	177
6	Per Nilsson	AH-20	77	55	132
7	Lasse Larsson	Bernfest 51	100	-	100
Klass F-Klassisk / F-Nostalgi					
1	Lars-Erik Fridström	East Wind	120	120	240
2	Sten Persson	SE-52	120	67	187
Anmälda, ej flugna: Strato Streak, Slicker och Nimrod.					



Ovan: Per Nilsson kom med en nybyggd ”AH-20” inför årets jubileumstävling.



Ovan till höger stiger Owe Carlssons ”The last Straw” mot skyn, en modell med en mycket intressant bakgrund...

Närmast till höger visar Åke Gustavsson att han både kan vara tävlingsarrangör och samtidigt tävla framgångsrikt, här med ”Blomgren 54”.



Trots vårtävlingens avslappade karaktär var aktiviteten stundtals påfallande intensiv...

Foto från Erika Strawn-Sjöstrand.

Övriga bilder: Pär Lundqvist.

OLDTIMER 3/2010

utges i år av vår kassör Ingvar Nilsson, som meddelar att det blir en ”Nostalgispecial med Swingline och Swing Control – den glömda epoken och kanske även annat som flyger med linor”. I anslutning till denna kommer en lapidarisk summering av modellflygindustrin i Bollnäs på 1940-talet.

Rolf Astervik in memoriam.

Så kom då det bud vi inte ville få. Budet att Rolf Astervik hade avlidit efter en lång tids sjukdom. En av de sanna entusiasterna för vår hobby finns inte längre bland oss.

Rolf lärde jag känna när jag återtog modellflyget efter en nästan tioårig paus. Hans engagemang var inspirerande och glädjefullt och vi blev snart inte bara konkurrenter på tävlingarna utan även mycket goda vänner.

Han prövade att bygga och flyga modeller av alla klasser och hade kontakt med modellflygare över hela landet för att bland annat få bakgrundsinformation om konstruktionerna.

Få kunde som han ge uttryck för glädjen över vår hobby och många av oss roades av hans humoristiska och träffsäkra teckningar, i denna tidning inte minst.

Rolf arbetade oförtrutet med att bredda basen för modellflyget och hans skapelse "Lilla Friflygcupen" har nog räddat mycket av det som fanns kvar av modernt friflyg.

Han ville att vi skulle återupptäcka känslan och tjueningen av att se ett "självbygge" stiga i luften.

Rolf var en varm och inspirerande person som vi alla kommer att sakna väldigt, väldigt mycket.

Holger Sundberg

In memoriam

Raija Kalska 1935.04.14 – 2010.02.20

Jag står färdig att dra upp min modell. När jag tittar bakåt märker jag att linan hänger slak, ingen håller i modellen. Jag blickar mot skyn, men min modell "My Way" ligger på marken.

Kanske den gråter eftersom ingen håller i den och jag förstår dig, "My Way".

Raija är borta efter 323 tävlingsstarter. Med tårarna rinnande tar jag upp modellen, tar isär vingarna och packar ner den i trunken. Jag tittar åter upp mot den blå himlen och kan bara konstatera att du är borta för alltid.

Tack Raija för 47 trogna år – jag saknar dig.
Din älskade make Stefan.



REGIONOMBUD FÖR SMOS

För Skåne-Blekinge	Thomas Johansson.	Närke-Västmanland	Göran Larsson
Småland-Öland	Bengt Åhman	Uppland	Gunnar Ågren
Gotland	Vakant	Dalarna	Inge Sundstedt
Halland	Sten Persson	Gästrikland och	
Västra Götaland	Lennart Flodström	Hälsingland	Rolf Astervik
Storstockholm	Anders Sjöberg	Mellannorrland*	Sofia Holmbom
Östergötland och		Övriga Norrland	Vakant
Södermanland	Kent Josefsson	*Jämtland-Härjedalen-Medelpad-Ångermanland.	
Värmland	Christer Jansson	V.G. se matrikeln för adress och telefonnummer.	

Annonser Säljes

Motorer till salu.

Ca. 110 st modellmotorer i varierande skick säljes ut från tidigare medlems samling.

Bland annat: Cox 17 st, Webra 14 st, div. ”ryssar” 10 st, OS 4 st, Enya 3 st, engelska 15 st, tyska 8 st, Super Tigre 3 st, etc,etc. Komplet list med priser i SEK kan sändas.

Lasse Fridström tfn 0371-17352

E-post, evajac@spray.se

Säljes: Hobbyboken 1949 ; SAM 35 Year Book nr 7 ; Byggsatser till Auster och Chrislea Ace ; Ritningslista mot dubbelt porto eller GRATIS till din PC! Snabba leveranser.

Arne Andersson, Bagaregatan 24 B, S-611 31 Nyköping.

Tfn 0155-286852. Mobil 073 904 42 15.

E-post: arnea@ebrevet.nu

Motorer till salu.

För en bortgången medlems räkning säljes ett antal motorer enligt följande:

Nya i kartong: O.S. FS-40 och O.S. FS-20, kr 1000:00 vardera. O.S. Max 10F SR, kr 550:00. Cox Black Widow .049, kr 400:00. Norvel Big Mig .061 R/C, kr 500:00. Irvine Mills .75, kr 750:00.

Något använda, i kartong: O.S. Max-20R/C, kr 400:00. O.S. Max-15R/C, kr 450:00. Cox Texaco .049, kr 400:00. Cox Tee Dee .051, kr 500:00. P.A.W. 55BR, kr 550:00. P.A.W. 80 R/C A/C, kr 550:00. P.A.W. 100BR R/C, kr 650:00.

Övrigt: E.D. Bee Mk 1, komplett i originalkartong med instruktion. Mekaniskt skick ej känt, kr 800:00.

Lisbeth Bergwall,
tfn 0155-37503,

e-post:

lisbeth.bergwall@comhem.se

Säljes 4 äldre Graupner byggsatsritningar, förm. använda men kompletta. Kr. 65.00/st.

Electra – R/C-modell. 4 ark i mapp + instr. häfte. Mosquito – R/C-segelmodell, spv. 251 cm. Med extraritning för installation av elmotor.

Messerschmitt Me-109 – skalamodell för linstyrning med 2,5 cc motor. Ultra-Stunter – 90 cm linkontrollmodell för 1,5-2,5 cc motor. 2 ark.

Serie ostämplade modellfrimärken – (se OT 2/07) Kr 35:00.

Bok: Modellflygningens ABC (FIB 1938). Kr. 55:00. 2 Sigurd Isacson-kataloger 1955-56. Kr 95:00. Katalog Hobbytjänst 1963. Kr. 50:00

10 st ritningar/blåkopior till gummimotormodeller från 1920-talet. Kr 50:00

Float Fly-In – DVD om R/C-sjöflyg i USA. Kr. 65:00

Sten Persson tfn 035-10 49 43.

E-post: sten.persson@mbox305.swipnet.se

MXZ-produkter

30 år produktion av komponenter

Thomas Sigurdson Myrvägen 12 903 46 Umeå

Tel 090 137982

e-mail: thomas.sigurdson@gmail.com

Krazar/Motorsfieldgears Prisprice

Standard, Landgren
Blongres, EMB, Egen konstruktion 525:-
Kullagrad/hjulbreviga 7-8g. Metallkomposit

Mosvickar/Mosegears

Rinnsen, Puzsletoth 550:-
1 Kullagrad/hjulbreviga 12-15g. Metallkomposit

Frogvickar

Kullagrad/hjulbreviga 4g. Metallkomposit 250:-

Buttler (öppar till 1.22mm eldr) 295:-
Metallkomposit

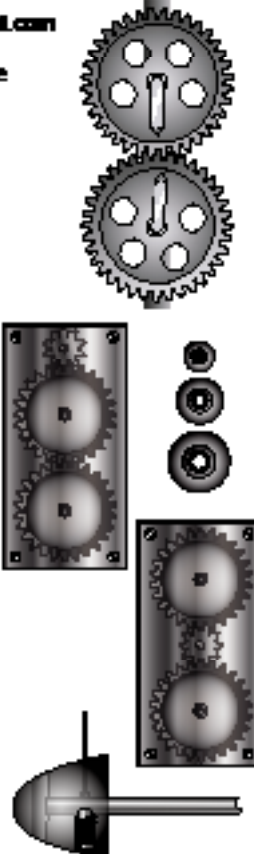
Tryckhjul/lager/hjul bearings
Södra Azeid 1.5, 1.6, 2.0mm 20kg 85:-
vild 0.3g. Kompositmaterial

6x10mm Azeid 1.5, 1.6, 2.0mm 30kg 90:-
vild 0.4g. Kompositmaterial

7x12mm Azeid 1.5, 1.6, 2.0mm 40kg 95:-
vild 0.7g. Kompositmaterial

Spinner med axel
Komposit 1.5, 1.6, 2.0mm 95:-

Rita till eget OT-färdigt, begär
kostnadsförslag/Ask your own
drawing/accessories and ask for price.



Foton ur medlemmarnas album.



Vid 1950 års SM-tävlingar på Skarpnäck vann Rune "Bananen" Andersson S-Int-klassen, som dominerades av många kända namn.

Den dagens sensation var dock den unge Roland Schedvin från Stockholmsklubben "Cumulus", som med en egen konstruktion kom på andra plats med bl.a. en flygning på 7 min. 13 sek.

Fotografiet ovan är en pressbild från tävlings-tillfället och det skulle vara av intresse om någon vet något mer om den här modellen och Rolands fortsatta friflygkarriär.

Känt är att han avled för två år sedan och under många år byggde och flög R/C-modeller.

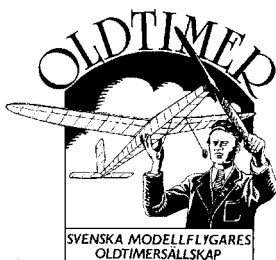
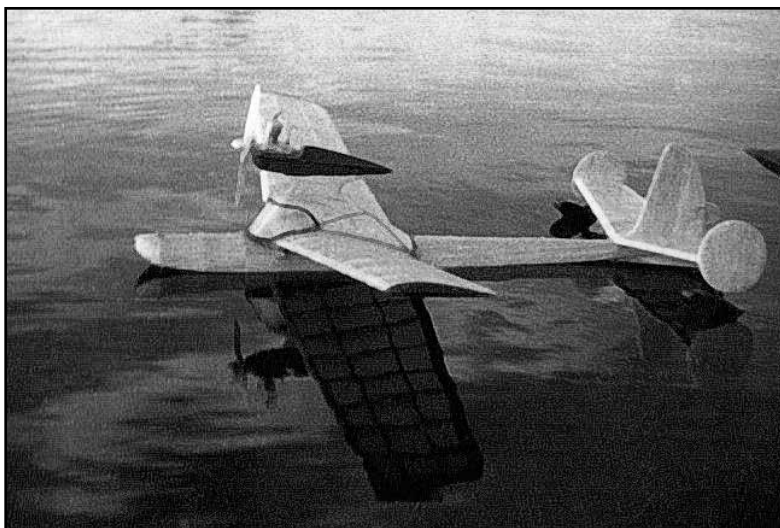
Rolf Hagel lovordade denna modell och byggde själv ett exemplar av den. Finns kanske en ritning bevarad någonstans?

Sten P.



'Vår medlem Inge Ahlin i Sala på ett ej helt nytaget fotografi. Han ses här justera "stabben" på sin första modell (namn okänt), byggd 1944.

Här nedan en bild på Gunnar Ågrens flygbåt från 1951, byggd efter en ritning i Air Trails. Modellen såldes senare till en kamrat som flög den vid Arholma i Stockholms skärgård. Han var kanske inte medveten om hur bränslesnål en dieselmotor är – han tankade fullt och modellen försvann i det blå mot Åland. Den återfanns aldrig!



Nr:2 2010

SPECIALTIDSKRIFT FÖR MODELLFLYGARE

Nästa nummer (3/2010) beräknas utkomma i augusti 2010