

# OLDTIMER

SPECIALTIDSKRIFT  
FÖR MODELLFLYGARE

Nr: 4 2012



BILDER OCH REPORTAGE  
FRÅN  
JUBILEUMSTÄVLINGAR  
OLDTIMER-SM

OLDTIMER  
ORGAN FÖR SVENSKA  
MODELLFLYGARES  
OLDTIMERSÄLLSKAP

Arg.40. Nr 4/2012  
Red. Sten Persson

Styrelse:  
Ordförande:  
Per Nilsson  
Linégatan 23 413 04 Göteborg  
Tfn 031-42 24 02  
per.nilsson.microro@gmail.com

Sekreterare:  
Pär Lundqvist  
Vasagatan 29  
312 45 Veinge  
Tfn 0430-18590  
lundqvist@veinge.nu

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

Ledamot RC:  
Anders Nilsson  
Tfn 0392-240 09

Ledamot Linkontroll:  
Alf Eskilsson  
Tfn 0300-777 66

Ledamot:  
Sven Landervik  
Tfn 035-306 42

Suppleant:  
Hans Karlsson  
Tfn 013-1347 32

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

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

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

SAM Chapter 67 Sweden

Manusstopptid:  
Nr:1 2013:  
25 februari.



*Kära Oldtimervänner!*

*Tack för ert förtroende att låta mig fungera som ordförande under detta vårt nya verksamhetsår- Jag skall göra mitt bästa för att förvalta det goda arbete som tidigare generationer av ordföranden lämnat efter sig.*

*Vi behöver få in flera yngre medlemmar för att säkra SMOS fortlevnad.*

*Vi har ett kulturarv att värda och vi måste se till att det inte faller i glömska i dessa dataspelens och de färdigbyggda modellernas tidevarv. Att själv bygga sitt modellplan, det må sen vara för att hänga det i taket, eller för att flyga med ute i naturen, kan ge ett mervärde, rent av en "kick"! Liksom att utforska gamla ritningar - det kan i bästa fall vara som att läsa en spännande bok!*

*Som en enkel första åtgärd för att locka nya medlemmar skall vi öka Oldtimers upplaga och se till att det alltid finns gott om aktuella exemplar att dela ut på vårt museum i Simrishamn. Vi skall på försök också se till att där kommer att finnas möjlighet att köpa byggsatser, vi börjar med en enklare segelmodell. Vi vill behålla och föra vidare den stolthet och glädje som hantverkaren känner när hans eller hennes händer skapat ett modellplan som efter trimning en lycklig dag flyger upp mot himlen där solens strålar vackert genomlyser konstruktionen.*

*Eller linflygaren som verkligen känner farten och direktkontakten med sitt plan. Eller radioflygaren som upplever hur pionjärerna skickligt flög sina självbyggda plan, trots att de endast kunde påverka sidorodret.*

*De flesta av våra medlemmar vet vad detta är värt och de som kan och orkar kommer därför med oss ut på flygfältet när vi inbjuder till oldtimer-tävling. Men vårt land är väldigt avlångt och resorna kan för en del medlemmar kännas både dryga och dyra. Våra modeller konstruerades under en tid då tillvaron inte var så hektisk som idag. Kanske skulle de därför vilja flyga tillsammans med likasinnade under mindre stress än den som en tävling trots allt innebär. Varför inte kontakta ert regionombud och då fråga, om det finns flygmöjligheter i form av enklare flygträffar inom ert närområde? Kontaktuppgifter till regionombuden finns i varje nr av Oldtimer. Jag kan lova att de skulle bli glada. Skriv sedan gärna några rader till vår redaktör och berätta om vilka ni var och hur det hela avlöpte! Gärna med något foto.*

*Vägar man travestera ordförande Maos ord och säga: Låt tusen oldtimermoddeller blomma ut under vår svenska himmel!*

*Per Nilsson*

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

Per Nilsson, Anders Sellman och Hans Karlsson, Ett speciellt tack riktar vi till Andrea Hartstein, Anita Gustavsson, Patrik Gertsson, Mats Strömberg och Pär Lundqvist som har bidragit med bilder till reportagen.

### Omslagsbilden.:

Andrea Hartstein är inte bara ansvarig för SMOS' hemsida utan också en av våra mest framgångsrika tävlanden, här med "Viking" i klass S:Int.

## Info från kassören // Info from the Treasurer:

Medlemsavgift för 2013 oförändrad 200:- (50:- familjemedlem som har rätt att tävla men får ingen egen tidning).

**SAM och SAM Speaks:** vi har numera enskilda medlemskap i SAM. Du kan betala avgiften 40 USD till SMOS så ombesörjer jag resten. Hur mycket är 40 USD? Titta på bankernas växlingskurs - det är den högre "Säljkurs" som du skall använda eftersom SMOS köper valutan. (År säljkursen vid tillfället 6,9501 skall du alltså föra över 40 x 6,9501 vilket blir 278:-).

För dig som bor i Danmark Finland eller Norge

gäller samma sak. Observera att SAM-medlemskapet inte är kalenderår - titta på adresslappen när ditt medlemskap går ut (expire date). Vill du ha hjälp med andra betalningar till utlandet? De flesta accepterar PayPal - jag förmedlar gärna betalning ifall du inte har egen möjlighet.

**SMOS membership fee remains unchanged** SEK 200:- for year 2013. Payment can be sent in cash to my address found on page 2. Accepted currencies are SEK , DKK , NOK , EUR , USD , PLN , NZD and GBP.

*Ingvar Nilsson*

## Tips för gummimotorflygare:

Du som smörjer motorerna med silikonsprej har säkert haft problem med att allting blir snorhalt som det kommer sprej på. Ute på fältet kan man ha engångshandskar och klara sig hyggligt, men hemma???

Nu fick jag silikon på golvet och det blev halare än vad is. Jag drog mig till minnes - efter att först slabbat med T-sprit (som var helt verkningslöst) - att städfirmor använder Klorin för att sanera när man haft ut silikonolja på golvet. Med stor skepsis hällde jag ut en liten pöl Klorin på golvet och slabbade runt på det värsta stället

samt torkade torrt med papper. Detta blev så bra att nu kändes resten av golvet halt.

### Startkrokar för enkla segelmodeller:

Nu har jag sett för många felaktigt tillverkade startkrokar! Givetvis skall pianotråden lödas på insidan av U-profilen. Bättre än vanligt lödtenn (tenn/bly) är "StayBrite" som är 96% tenn och 4% silver - Staybrite är 6 ggr starkare än vanligt lödtenn. Hör av dig om du behöver hjälp att få en startkrok som tål orkanvindar.

*Ingvar Nilsson*

## SAM 35 Year Book no 15!

Sörjd och saknad sedan 2006 har vår engelska syster-organisations årsbok likt fågel Fenix återuppstått. Med Peter Michel vid pennan utgavs 14 årsböcker och nu har traditionen återupptagits av Brian Lever och Brian Waterland - och det med den äran!

Årets upplaga är inte bara tjockare (209 sidor) än någonsin, utan utförandet är i en ny klass med färgbilder på såväl omslag som många illustrationer till de 12 mycket läsvärda artiklarna i boken.

En intressant och viktig detalj i sammanhanget är att SAM 35 nu har en ny målsättningslogan som undertitel och sålunda står det även på denna boks omslag "Dedicated to the preservation of real aeromodelling". Man kan tänka sig att ordet "real" skärper motsättningen mellan dem som både bygger och flyger sina modeller och dem som flyger fabriksbyggda modeller, men de senare är förmodligen inte medlemmar i vare sig SAM 35 eller någon annan OT-organisation.

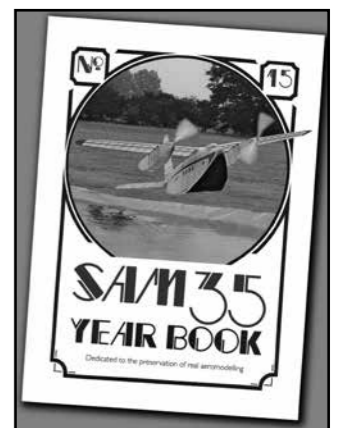
I förordet motiverar man i stället sin slogan med att man inom Sam 35 vill samla alla som fortfarande bygger och/eller konstruerar sina modeller, oavsett om de passar in i någon etablerad OT-klass eller ej. Med denna bredare bas hoppas man samla än fler medlemmar och motverka den nedgång i antalet anslutna, som börjar märkas lite varstans.

För denna årsbok betyder det att den spänner över ett betydligt större område än tidigare, vilket undertecknad

tycker förhöjer läsvärdet. Den ökade textmassan har delvis tillkommit på bekostnad av den ritningskavalkad, som brukar avsluta årsboken, men ritningar finns ju ändå i massor i SAM 35's ordinarie tidskrift "SAM 35 Speaks".

Boken kan beställas via hemsidan [www.sam35.org](http://www.sam35.org) eller från Ron Knight, 14A Enmore Gardens, London, SW14 8RF, England. Priset är £12.50 + £3.62 i utlandsporto. PayPal-betalning är enklast, men kostar £1.00 extra.

*Sten P.*



## Rättelse och svar...

Medlemmen Karl-Johan Eiroff har under året fått en ny adress, men i matrikeln finns hans gamla telefonnummer kvar. Det ska istället vara 0430-18611.

**Svaret** gäller för omslaget i nr 2. Enligt Anders Hansson (Lennart Hanssons son) bör ynglingen med basker längst fram vara Anders Håkansson.

## F1C 60 år – Del 3



Efter Dave Kneelands seger 1953 var det USA's tur att arrangera 1954 års VM i F-klassen. Det kom att gå parallellt med Wakefieldmästerskapen och med flygplanstillverkaren Convair som sponsor kallades arrangemanget "World Model Air Olympics"!

Med den tidens begränsade reseomöjligheter blev tyvärr antalet tävlanden inte så stort; 21 modeller flögs, 11 av dem av amerikanska proxyflygare.

Vädret på Long Island var denna dag varmt och torrt med moderat vind och såväl termik som "sjunk" av amerikanska mått. Nytt för året var att man flög 5 perioder med 3 minuters maxtid, men fortfarande tillämpades markstart och 15 sekunders motortid.

Jämfört med tidigare år var modellvalet plötsligt standardiserat till nästan enbart konventionella pylonmodeller. De flesta var försedda med K&B 15 glöd-stiftsmotorer, men några europeiska och kanadensiska modeller hade dieslar.

Redan efter några perioder kunde man ana att striden om topplaceringen skulle stå mellan veteranerna i klassen. 1953 års vinnare Dave Kneeland var favorit, men Silvio Lanfranchi's "Swiss Miss" och engelsmannen Gorham's proxyflugna "Vertigo" låg också bra till. Alla tre trillade dock ner ett pinnhål i slutstriden. Gorham's modell – tävlingens minsta med en Elfin 1,49 diesel – landade efter 64 sekunder p.g.a. motorstopp efter 4 sekunders motortid och slutade på 4:e plats.

Silvio råkade ut för en prematur fusning i period 4, medan Kneelands modell i sista starten parkerade sig i "århundradets sjunk" och kom ner från 200 meter (jo, man mätte modellernas topphöjd!) på 101 sekunder!

Lite utanför favoriternas uppgörelse hade en försynt yngling, som dessutom var en av tävlingens medarrangörer, samlat tillräckligt med tid för att med en sista

Efter tävlingen poserade den nyblivne världsmästaren Carl Wheelley med sin modell.

flygning på 169 sekunder säkra segern! Hans namn var Carl Wheelley och han flög en uppförstorad version av en 1/2A-modell, som han framgångsrikt tävlat med tidigare. Döpt till "Senior Senator" var det en enkel och

tillförlitlig konstruktion med en vass K&B 15 i nosen. Tack vare Wheelley's framfart fick Silvio nöja sig med en andraplats och Kneeland med en bronsplats.

Även i detta VM deltog "di svenske". Anders Håkanson och Arne Blomgren var där för att tävla i Wakefield, men passade också på att proxyflyga Rolf Hagels Webra-försedda modeller i F-klassen. Första modellen totalkvaddades i en trimningsstart och tävlingen fullföljdes med reservmodellen, som dock lyckades hitta några av de värsta "hålen" och slutade på en niondeplats.

På plats 11 hamnade den sedermera välkände John Tatone. Han flög sin "Frisco Kid" (se OT 2/2011), som enligt mätningarna steg högst av alla. Han kunde placera sig en bra bit högre i tabellen om han inte fått en nolla i protokollet för period 3.

En stark insats gjorde också den mest långväga gästen, Alan King från Australien. Han flög först sin F-modell till en femteplats och vann dagen efter Wakefield med full pott!

Liksom i Wakefield krävde markstarterna vid den här tiden även i F-klassen sin tribut, om än inte i samma omfattning. Störst otur hade därvidlag Dave Kneeland, vars modell kolliderade med en fotograf i både period 2 och 4 – och med samme fotograf! Det blev förstås omstart bägge gångerna och med undantag för en splittrad

propeller klarade sig modellen. Hur fotografen mårde efter tävlingen förtäljer inte historien!

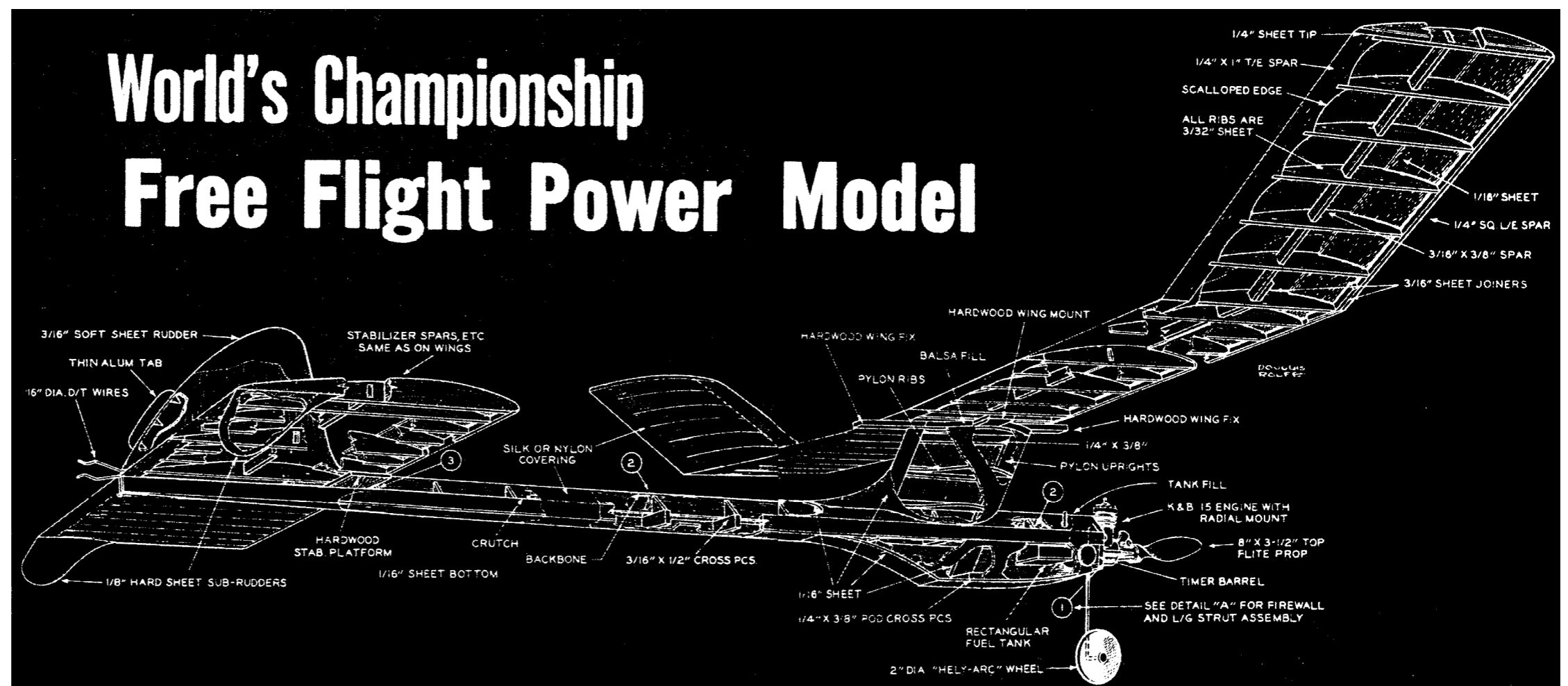
Den här sammanfattningen åtföljs, liksom tidigare, av ritningsöversikter av de två främst placerade modellerna.

Carl Wheelley beskriver sin modell i Air Trails Annual 1955, där han understryker hur han medvetet förenklat konstruktionen så långt han kunnat utan att göra avkall på prestanda. Han motiverar där t.ex. användandet av rektangulära vingspetsar, underfenor och den tunna Clark Y-profilen. Han medger att hans modell inte har världens snabbaste "stig", delvis eftersom han satsat på säkerhet och gjort modellen större – och därmed tyngre – än konkurrenternas modeller. Märkligt nog flög han vänster-vänster, men menar att höger-höger går lika bra!

Fullskalaritning till hans "Senior Senator" inhandlas billigast (US \$9.00 + porto) från NFFS ([www.freeflight.org](http://www.freeflight.org)), men den finns även i AMA's enorma ritningsbank ([www.modelaircraft.org/plans.aspx](http://www.modelaircraft.org/plans.aspx)).

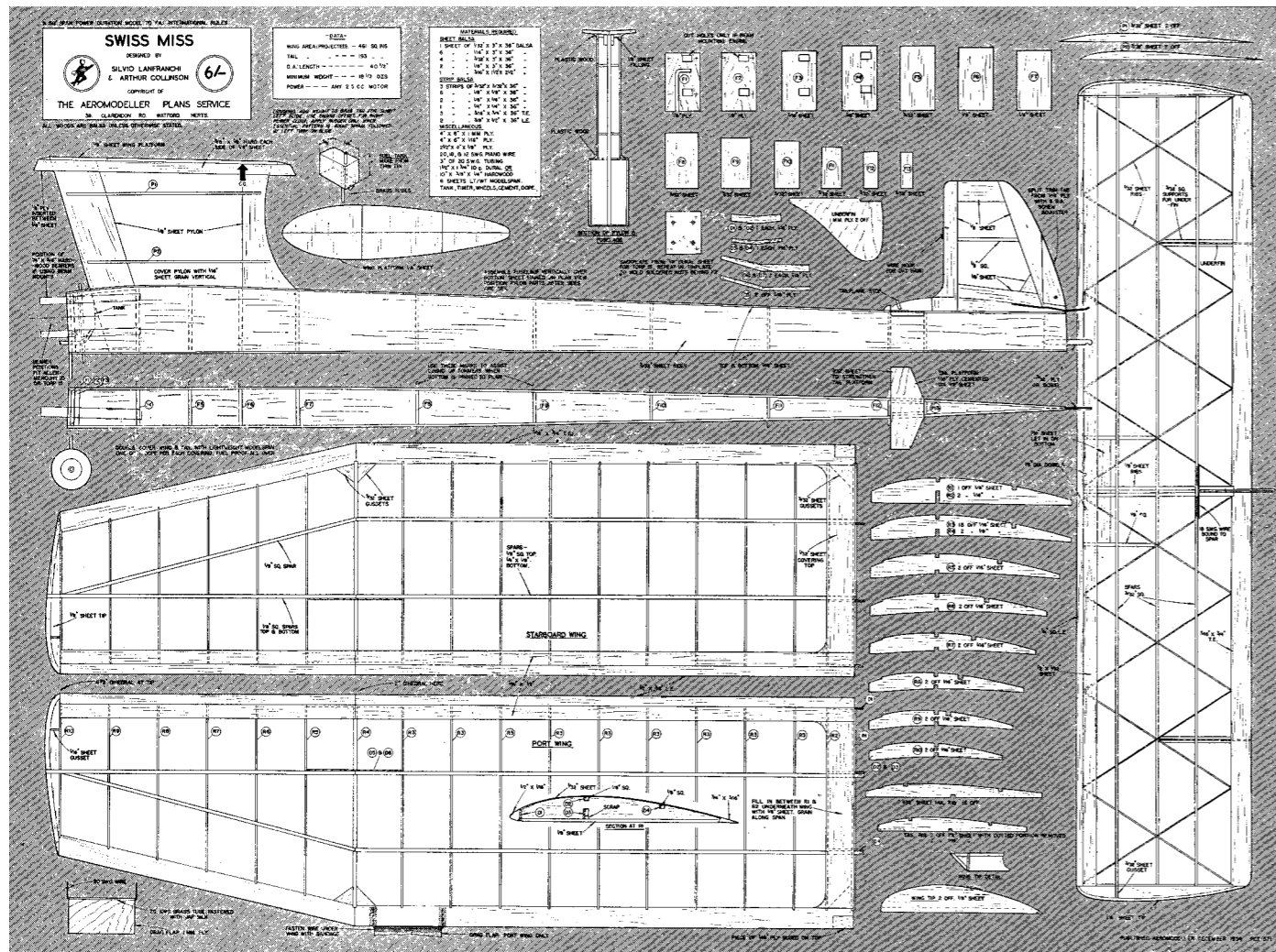
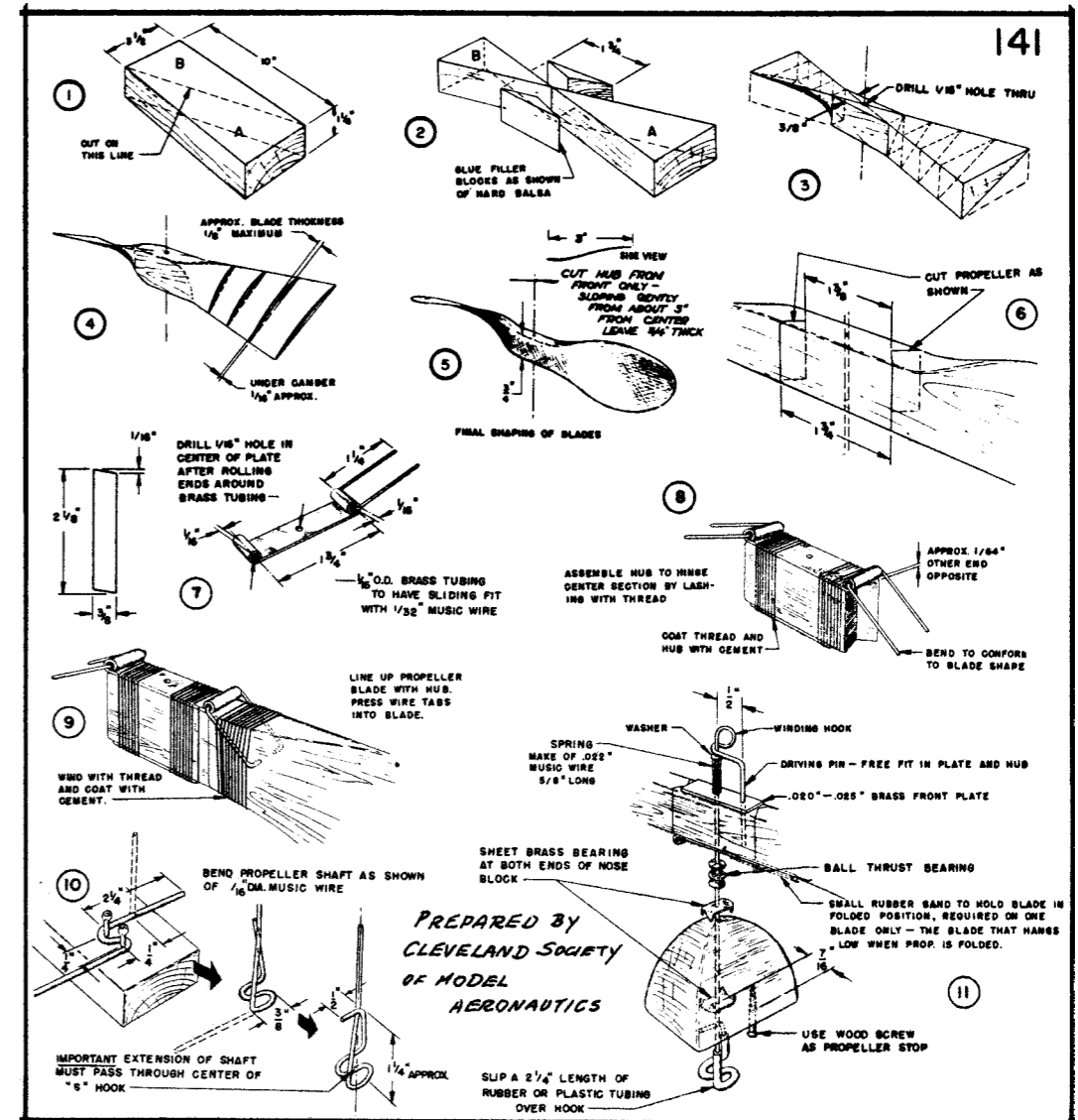
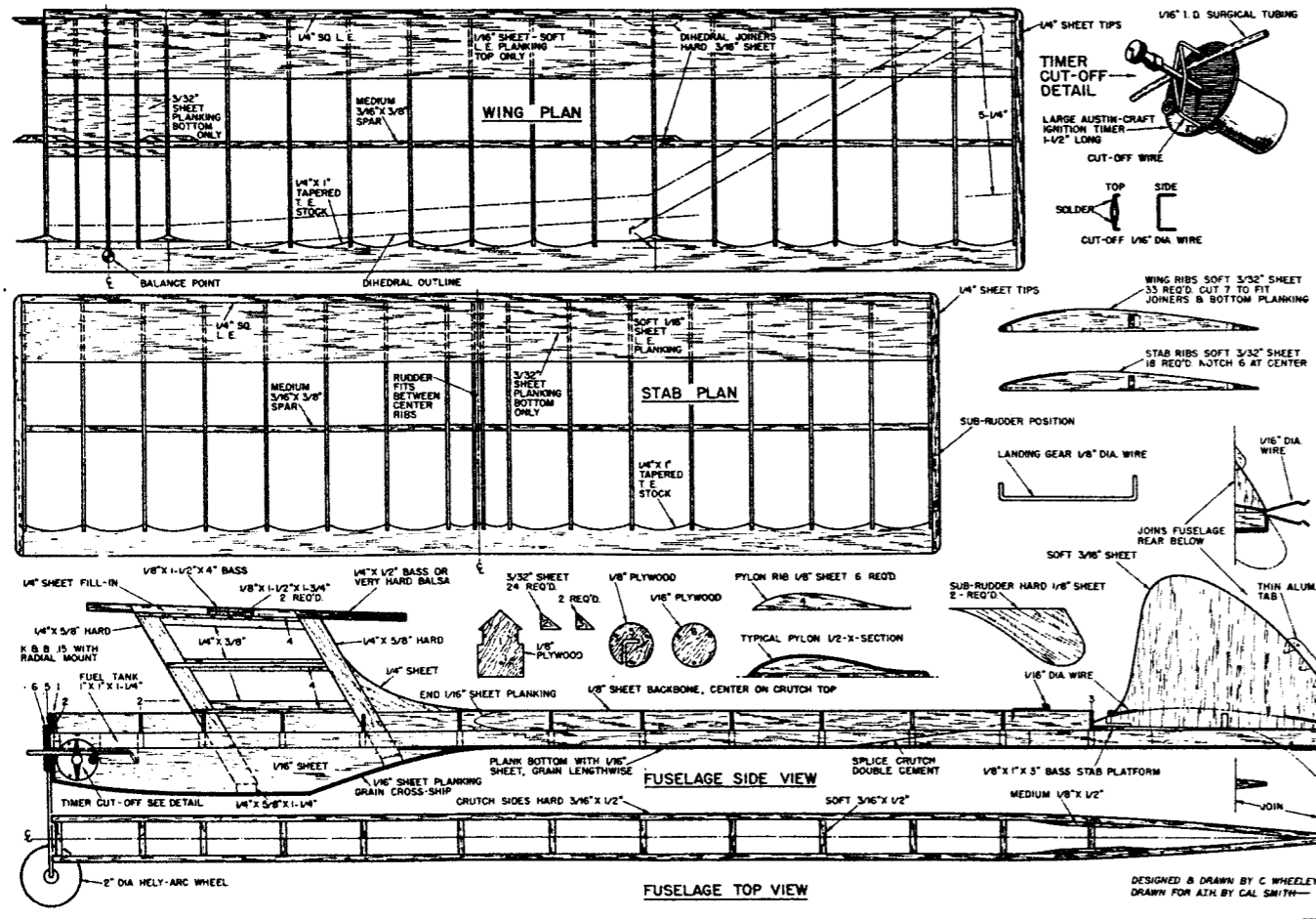
Sten P.

Ritningar på nästa sida!



# NÄR,VAR,VEM – del 2.

## DEN FÄLLBARA PROPELLERN



För Wakefieldflygarna har det under åtminstone de sista 50 åren varit självklart att förse modellerna med fällbara propellrar för att förbättra glidflykten.

Den fällbara propellern är en av modellflygets tidigare innovationer, men att använda den var inte självklart och det tog flera decennier innan den "vann" över fasta propellrar med frihjulsanordning.

Exakt vem som kan ta åt sig äran av att först ha konstruerat och använt en fällbar propeller är inte helt klart, men flera kandidater finns. I England hävdade Mike Beach för ett antal år sedan att titeln borde gå till Bill Henery i London.

Ur hans kvarlåtenskap restaurerade Mike en avancerad Wakefieldmodell från 1936 med fällbar propeller och indragbart landställ.

Den bar namnet "Wilfred II" och fick ett förstapris vid 1936 års Model Engineer Exhibition. Den föregicks av en "Wilfred I", som också antas ha varit försedd med fällbar propeller redan året innan.

I USA försåg Douglas Kruse i Seattle sin "Aero-Glide"

med "automatic folding prop" 1936, medan Jim och Bob Cahill experimenterade med fällbara propellrar redan sommaren 1935 och deltog i åtminstone två tävlingar med dem (detaljerad beskrivning av Cahill själv i SAM 35 Speaks, nov. 1994).

Cahill avsåg att använda fällbar propeller på sin 1936 Wakefield, men fällnings- och stoppmekanismen var fortfarande så opålitlig att han försåg sin "Clodhopper I" med en vanlig frihjulpropeller.

Året därpå försåg han sin "Clodhopper II" med en enbladig, fällbar propeller och resten är, som man säger, historia!

En tidig (kanske den förste?) användare av fällbar propeller var Wally Simmers. Han började sina försök 1934 och hade en fullt fungerande, fällbar propeller 1935. Då han deltog i en tävling i Indianapolis 1935 mötte han Bob Cahill och kunde jämföra hans fällningsmekanism med sin egen.

StenP.

# JUBILEUMSTÄVLINGARNA 2012



För tredje året i följd genomfördes vid månadskiftet juni/juli Jubileumstävlingarna i Wakefield och Glider. Båda tävlingarna gällde för modeller konstruerade före 1953.

Bilden ovan: Martin Larsson tillhörde finalisterna med sin "Viking".  
Bilden nedan: Karl-Erik Widells "Stark Wakefield" segrade igen!



Antalet deltagare var något lägre än tidigare, speciellt i Wakefield, kanske beroende på osäkerhet när det gällde vädret.

Med Åke och Anita Gustavsson vid rodret genomfördes tävlingarna med stort gemyt och som vanligt hade de vädrets makter på sin sida.

Solen värmdde hela lördagen och vinden var vid marknivån svag. Högre upp var det tidvis desto oroligare och mer än en förvånad uppsyn noterades då modeller efter bra utgångshöjd åkte hiss tillbaka till moder jord. En av dem var Lasse Larsson, som trots sin långa erfarenhet placerade sin splitternya "All American" i ett sådant "hål"!

Den ende Wakefieldflygaren med full pott var Karl-Erik Widell med tre stabila flygningar med Starks 1951 Wakefield, tätt följd av Martti Bogdanoff, vars Nilborn 1951 Wake endast missade 5 sekunder. Vandringspris, plakett och specialmärkt vin gick alltså än en gång till Danmark!

**I Glider flög på söndagen** 13 av de 19 anmälda modellerna. Henry Bjønness från Norge och Ove Nesdam från Danmark stod för det internationella inslaget, men som framgår av resultatlistan var det annars idel kända namn på såväl deltagare som modeller. "Viking" tycks vara det populäraste alternativet bland de senare och en sådan flögs mycket övertygande av tävlingens yngste deltagare, Martin Larsson.

Efter en rejäl regnskur på morgonen följde åter en fin sommardag med blandat väder. Vinden var under f.m. svag, men snabbt växlande riktning gjorde valet av startplats kritisk.

Efter lunch övergavs den östra startplatsen och resten av tävlingen genomfördes från västsidan under successivt ökande vindstyrka.

Med omväxlande kraftig termik och "död" luft var det inte direkt lättfluget, men fem deltagare gick till fly-off. Vid det laget var vindstyrkan sådan att man samfällt beslöt att uppskjuta avgörandet för att förhindra en onödig modellspektakel.

Med fyra av de fem finalisterna på plats flögs fly-off fredagen den 10 augusti. Kvällen var ljum och vinden närmast obefintlig, varför maxtiden djärvt sattes till 5 minuter! Mot fonden av en annalkande, svart åskfront och påhejade av en stor skara åskådare och funktionärer startade alla nästan samtidigt. Efter 4 minuter var Lasse Larssons Bernfest-51 och Sten Perssons "Mjölner"

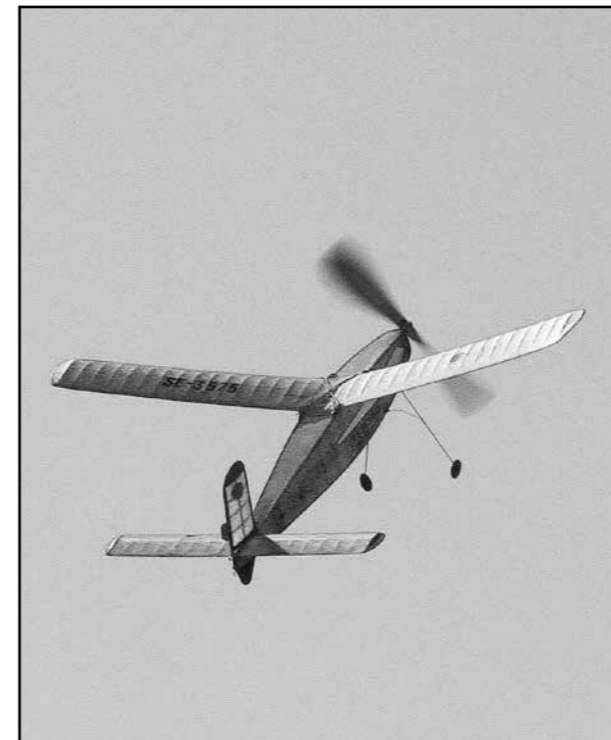
RESULTAT WAKEFIELD						
1	Karl Erik Widell	Sune Stark-51	120	120	120	360
2	Martti Bogdanoff	Nilborn-51	120	115	120	355
3	Åke Gustavsson	Blomgren-52	120	120	113	353
4	Martti Bogdanoff	Tusse -50	120	115	105	340
5	Lars Larsson	All American-52	120	120	80	320
6	Kurt Strömdahl	Lanzo Duplex	84	120	112	316
7	Åke Gustavsson	Landegren Wake	109	104	-	213
Anmälda ej deltagit Lars Erik Fridström: Merlu, Stig Hellqvist: Tempo.						

fortfarande i luften, endast några hundra meter från startplatsen. Båda modellerna höll sig i ett svagt "flyt", men då "Mjölner" efter drygt 5 minuter tog mark hade Lasses Bernfest redan landat.

Vandringspriset i Glider stannade sålunda för första gången i Sverige!

Sten P.

RESULTAT GLIDER							
1	Sten Persson	Mjölner	120	120	120	360	300=660
2	Lars Larsson	Bernfest 51	120	120	120	360	251=611
3	Kurt Strömdahl	Viking	120	120	120	360	172=532
4	Sven Landervik	Master	120	120	120	360	169=529
5	Martin Larsson	Viking	120	120	120	360	
6	Göran Larsson	AH-24	116	120	120	356	
7	Per Nilsson	AH-20 Cumulus	100	120	120	340	
8	Tycho Andersson	Viking	120	120	35	275	
9	Ove Nesdam	Pjerri 1	120	120	-	240	
10	Henry Bjønness	Superb	94	120	-	214	
11	Freddy Dahlstrand	Carioca	120	-	-	120	
12	Freddy Dahlstrand	Viking	120	-	-	120	
13	Göran Larsson	MP-5Hacklinger	63	-	-	63	
Anmälda ej deltagit. Sven Landervik: AKM III Stratos, Lars Larsson: Bernfest-50, Ove Nesdam: Pjerri 2, Kurt Sandberg: KS-46, Rune Tedenryd: Pjerri.							



Martti Bogdanoffs Tusse på väg upp i det blå.



Åke Gustavssons "Landegren" startar stilenligt.

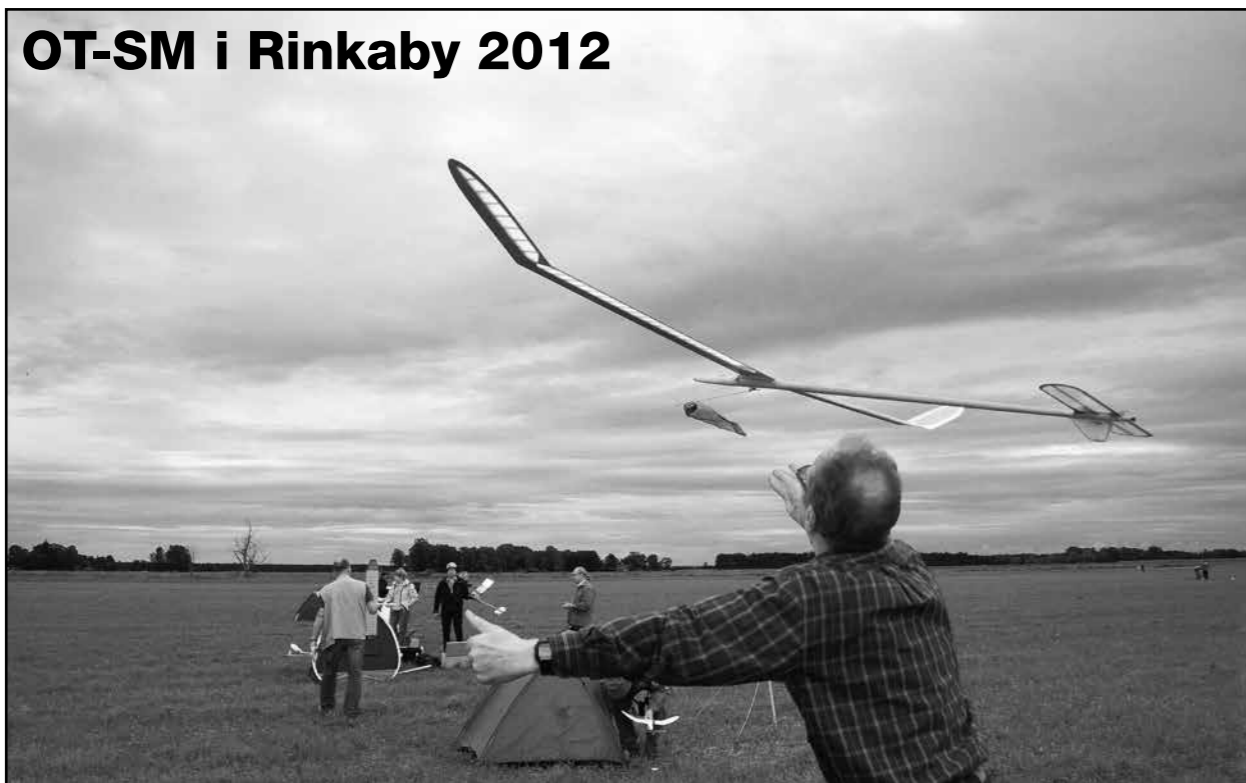


S: Int-deltagarna inför fly-off den 10 augusti.

Från vänster Lasse Larsson, Sven Landervik, Kurt Strömdahl och Sten Persson.



## OT-SM i Rinkaby 2012



Avgående tävlingsarrangörerna Åke och Anita Gustavsson kunde under andra helgen i augusti sätta punkt för en enorm insats då de ansvarade för ett i alla avseenden perfekt OT-SM.

Deltagarantalet var stort, trots ett visst nordiskt bortfall p.g.a. kollision med ett annat evenemang och ett optimalt väder gjorde att de flesta föränmälda modellerna kom i luften. Förmodligen bidrog det senare också till den goda stämning, som var så påtaglig alla tre dagarna.

Ovanligt många var på plats redan på fredagen, som först såg ut att bli en blöt historia. För säkerhets skull Ovan assisterar Sven Landervik Markku Tähkäpää. Nedan: Ronald Borgs "Bazooka" i låganfall!

sattes max-tiden till två minuter, men då alla var på plats på fältets ostsida började vädret klarna och den svaga vind som fanns dog ut helt. Flera deltagare sade sig aldrig ha sett så många modeller i luften samtidigt, vilket förstås berodde på att de inte drev iväg utan stannade nära startplatsen under hela flygningen!

De minsta gummimotormodellerna fick dela luftrummet med A2-orna och "knarrarna", varav flera nådde en imponerande utgångshöjd trots sina lågvarviga dieslar från 40-talet. Den fly-off, som blev resultatet av dessa flygningar, uppsköts till lördagen till förmån för den stora fly-off'en i Jubileums-Glider. Den tog sin rundliga tid och följdes av en kort men intensiv regnskur.

Lars Tolkstams välflygande "Chad" toppade A-klassen, medan topp-placeringarna i A:2 fick avgöras via en fly-off mellan Göran Larsson och Markku Tähkäpää.

**Lördagens flygningar** utgick från fältets västsida. Solen gassade, vinden var svag, men riktningen oberäknelig, varför den konservativa max-tiden behölls. För tre deltagare började dagen med fly-off i F-Klassisk. De långa flygningarna avslutades tyvärr utanför fältet och trots många timmars sökande hittade Lars-Erik Fridström inte sin "Slicker", som blev kvar i en potatisåker i drygt en vecka.

Att modellen kom till rätta var förstas glädjande, men då hade Kjells "Slicker" redan kammat hem guldplaketten.

Under f.m. var det tidvis helt vindstilla och som exempel kunde undertecknad notera en flygsträcka på mindre än 200 meter efter 4 minuters flygtid med avstängd (glömd!) fuse-timer! Stiltje är inget önskeläge för uppdragning av S-modeller, men de pustar



som kom räckte till för A:1:orna och S:1:orna. Bland de senare fanns Jan Ljunges "Sappo", som även i år kom till fly-off, men fick nöja sig med en silverplacering efter Andrea Hartsteins "Doofa".

Som vanligt dominerade B-och C-klasserna när det gällde antalet modeller och variationen i modellval är välgörande stor. I opposition mot betydligt potentare modeller vann Andreas lilla "Tern" även B-klassen! I klass C gick däremot tre modeller till fly-off.

Rekordmånga modeller var anmälda i klass F-Nostalgi och ett antal flygningar till stor höjd gjordes också under dagens lopp. En del av dem var dock trim-startar och en förväntad, stor fly-off reducerades till två modeller.

Lagom till fly-off svängde den svaga vinden och ett uppbåd av funktionärer och tävlanden i klasserna C och F-Nostalgi traskade över till fältets ostsida. Kurt Strömdahls "Korda C" hittade den bästa luften och vann därmed C-klassen. Även Stens "Hi-Fli" letade upp bra luft, medan Sven-Olov Borgs motor helt sonika vägrade samarbeta.

Något försenat avhölls sedan vanligt årsmöte och prisutdelning i föreläggningens matsal, där en cateringfirma också försåg oss med en riktig (och riklig) festmåltid.

**Solen sken välvilligt** från en molnfri himmel också på söndagen då "de sista entusiasterna" grupperade sig vid fältets ostsida för ännu en superb flygdag.

Den svaga vinden var länge jämn och termikfri och modellernas egen prestanda avgjorde oftast uppnådd flygtid. Tecken på termiknärvaro i form av cirklande fåglar visade sig så småningom. Lite dramatik bjöds vi på då en havsörn med ett imponerande vingspann gled in över fältet. Den tog ingen notis om våra modeller, men blev resolut bortkörd av måsar och glador!

Det kämpades i tre segelklasser och vi kunde än en gång få njuta av de konstverk, som Markku Tähkäpää plockade fram ur sin enorma amerikanare, den ena modellen elegantare än den andra!

Eller vad säg om intarsia-liknande inläggningar i torsionsnäsan och strömlinjeformade kroppar, som såg ut att vara gjutna i glasfiber, men som visade sig vara gjorda av homogent lövträ och urholkade till ett lätt och tunt skal! Tyvärr fullföljde han inte med någon av modellerna, utan det visade sig bli Sven Landerviks dag.

I en massiv fly-off i S-Int vann han med sin trogna "Master" och med "Taifun" tog han hem guld i klass S:2. Tyvärr har denna klass krympt med åren, medan S:Int vuxit till sig desto mer!

Under dessa ideala förhållanden blev det förstås också fly-off i S:3, där Per Nilssons "Draken" än en gång hävdade sig väl.

Av olika anledningar startade bara hälften av de anmälda Wakefieldmodellerna, men vi fick njuta av ett antal mer eller mindre stilrena "markstarter". I en egen klass härvidlag stod Lars Ljungbergs egen "Wake-50", men det var Kurt Strömdahl, som med en



Finskt konsthantverk – fiskbensformade inläggningar i torsionsnäsan på Markkus smäckra A:2:a.

Nedan: Ole Torgersen representerade Norge i fyra klasser. Han assisterades av sin fru, här i klass S:Int.

rad kanonstartar säkrade sin andra guldplakett i fly-off mot Åke Gustavsson. Åke tog revansch i G:Int, då hans vackra "XL-56" i fly-off mot Karl-Erik Widells "Prometheus" vann en klar seger. Deltagandet i G:Int får väl sägas vara något klen, men det finns tecken på att de genomförda regeländringarna kommer att bidra till att fler modeller byggs.

Under glada former avslutades så 2012 års OT-SM med prisutdelning och arrangörerna och funktionärerna avtackades för vad många av oss ansåg vara det bästa OT-SM vi upplevt.

Sten P.

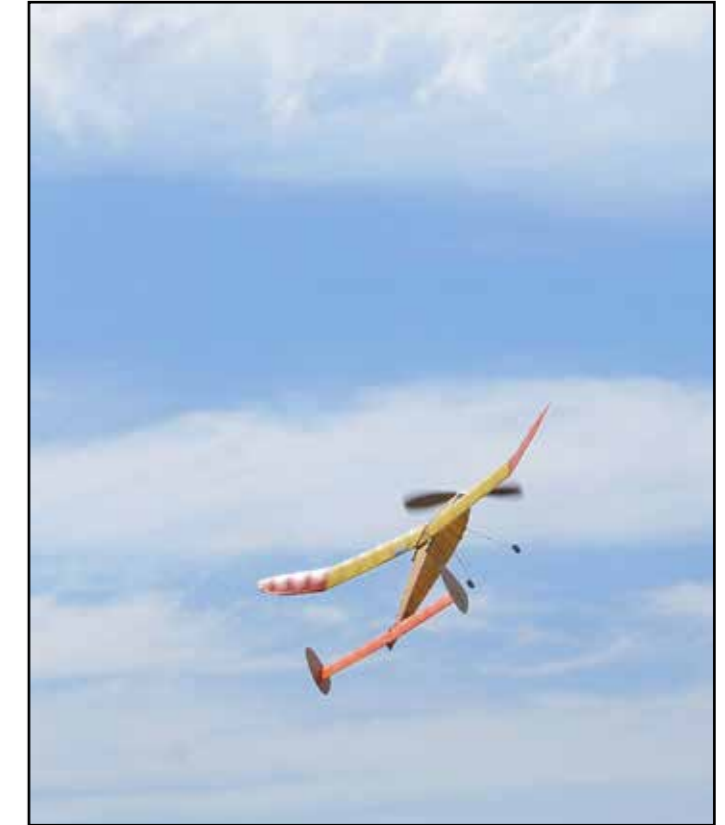




Andrea Hartstein tog (övertäckande?) hem segern i klass S:1 med sin "Doofa".



Lars Olofssons "Viking" på slak lina.



Jan-Erik Anderssons "Amigos" klättrar brant.



Åke Gustavssons nya "XL-56" tog hem segern i G:nt – ingen dålig debut!

Till vänster: En studie i fuse-landing: Steen Agners "Pierri 69" närmar sig terra firma.

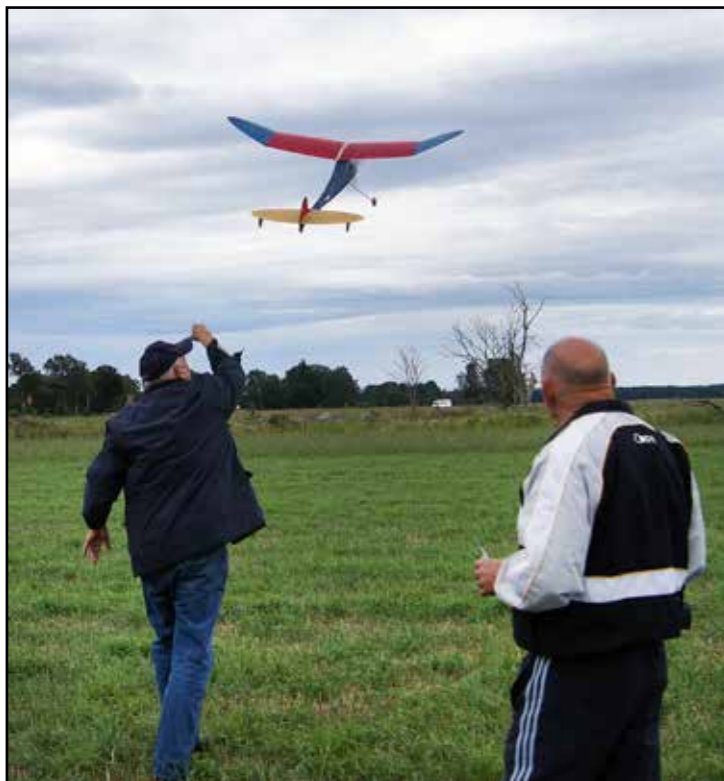
Här under klargör Markku sin eleganta S:3:a med dubbel måsvinge.

Nederst till vänster: Kjell Lindqvists "Slicker" på väg mot seger i F-Klassisk.



Stig Hellqvists "Tempo" under inflygning.

Gunnar Ågrens trofasta "HU 10C" flög "fullt".



Gunnar Wivardssons nya "Thermal Bagger" släpps loss i egyptisk stil.





# RESULTATLISTA SM-RINKABY

KLASS A						
1	Lars Tolkstam	The Chad	120	120	120	360
2	Ingmar Knif	Cabinaire	118	71	100	289
3	Georg Törnkvist	FIB	120	76	89	285
4	Gunnar Wivardsson	Chad	76	96	94	266
5	Andrea Hartstein	Tummeliten	99	61	72	232
6	Lars Karlsson	Trim II	97	67	67	231
7	Ole Torgersen	Trim II	56	70	81	207
8	Thomas Johansson	Whipit-Quick	75	69	48	192
9	Björn Källman	Trim II	25	55	80	160
10	Anders Sellman	Trim II	38	61	54	153
11	Gunnar Wivardsson	Payloader	37	36	39	112
12	Ingvar L Nilsson	Tummeliten	27	-	-	27
13	Ingvar L Nilsson	Sunbug	23	-	-	23

Anmälda ej deltagit. Anders Sjöberg: FIB; Ingvar L Nilsson: FIB

F KLASSISK						
1	Kjell Lindqvist	Slicker	120	120	120	360
2	Lars-Erik Fridström	Slicker	120	120	120	360
3	Göran Larsson	HA-50 Cyklone	120	120	120	360
4	Gunnar Ågren	HU-10c	120	120	120	360
5	Sten Persson	SE-52	120	116	120	356
6	Göran Dacke	Zipper	103	120	120	343
7	Kjell Lindqvist	Slicker 50	65	115	115	295

Fly-off resultat för placering 1-3: 300 sek., 300 sek., 183 SEK.  
Anmäld ej deltagit. Lars-Erik Fridström: Hi-Ball

KLASS A:2						
1	Göran Larsson	Nordic	120	120	120	360
2	Markku Tähtkäpää	Palapeli	120	120	120	360
3	Sven Landervik	Skymaster	107	113	120	340
4	Lars Larsson	Hirschel	100	120	120	340
5	Tycho Andersson	Stratos	120	120	98	338
6	Bo Modéer	Agathe	115	100	120	335
7	Hans Fr.Nielsen	HFN 27 Lucky	95	85	119	299
8	Per Nilsson	Cumulus	61	76	102	239

Fly-off resultat för placering 1-2: 288 sek., 213 sek.  
Anmälda ej deltagit. Frede Juhl:JAL 52, Stefan Kalska:Sans Egal, Stefan Kalska: Pro-Patria, Ole Torgersen: Calypso, Markku Tähtkäpää: 600 gr., Rune Tedenryd: Stratos.

KLASS B						
1	Andrea Hartstein	Tern	120	120	120	360
2	Thure Josefsson	Västanvind	83	120	115	318
3	Birgit Törnkvist	Flying Aces Moth	73	120	103	296
4	Ingvar L Nilsson	Cloud Tramp	97	98	80	275
5	Martti Bogdanoff	Västanvind	111	63	96	270
6	Martti Bogdanoff	Clipper	94	88	70	252
7	Lars Tolkstam	Kungsörnen	78	110	59	247
8	Ronald Borg	Bazooka	66	114	68	248
9	Holger Sundberg	Landegren Krax	120	120	-	240
10	Ole Torgersen	Cabin	114	120	-	234
11	Gunnar Wivardsson	Thermal Bagger	74	75	85	234
12	Bo Eskil Nilsson	Cleo	88	49	92	229
13	Ole Torgersen	To-To	120	105	-	225
14	Anders Sellman	Flying Aces Moth	76	81	53	210

15	Lars Ljungberg	Cleo	84	98	13	195
16	Lars Karlsson	Achilles	61	68	33	162
17	Thomas Johansson	Hi-Climber	120	35	-	155
18	Stig Hellqvist	Tern	67	34	30	131
19	Björn Källman	Tern	43	65	40	128
20	Ingmar Knif	Johnny II	40	35	50	125
21	Thure Josefsson	Tern	92	-	-	92

Anm. ej deltagit. Åke Gustavsson: Postis Krax, Ingmar Knif: Cabin

KLASS C						
1	Kurt Strömdahl	Korda C	120	120	120	360
2	Ole Torgersen	EEO-7	120	120	120	360
3	Lars Karlsson	Senator	120	120	120	360
4	Åke Gustavsson	Korda C	116	120	120	356
5	Thure Josefsson	Löwens G:1	120	103	120	343
6	Björn Källman	Hugin	120	97	120	337
7	Jan Erik Andersson	Amigos	120	112	90	322
8	Gunnar Wivardsson	Amigos	67	120	119	306
9	Georg Törnkvist	Dyna-Moe	77	72	109	259
10	Owe Carlsson	Laban	69	82	101	252
11	Georg Törnkvist	Löwens G:1	88	74	49	211
12	Einar Håkansson	Landegrens Spec.	6	-	-	6

Fly-off resultat för placering 1-3: 127 sek., 104 sek., 101 SEK.  
Anmälda ej deltagit. Anders Sjöberg: Landegren Spec., Holger Sundberg: GX-46, Ole Torgersen: Senator

KLASS A:1						
1	Thyko Andersson	Cikada	120	100	120	340
2	Lars Larsson	Örnungen	120	120	97	337
3	Steen Agner	Fidusia-50	120	68	103	291
4	Hans Fr Nielsen	Fidusia-48	105	85	83	273
5	Hans Fr Nielsen	HFN 7 Fox	120	120	30	270
6	Sven Landersvik	Cikada	43	120	56	219
7	Rune Tedenryd	Cikada	99	26	37	162
8	Kjell Lindqvist	Örnungen	28	34	54	116
9	Per Nilsson	Fidusia-50	109	-	-	109
10	Per Nilsson	Gladan	37	-	-	37

Anmälda ej deltagit. Andrea Hartstein Cikada, Frede Juhl Qivitog

KLASS S:1						
1	Andrea Hartstein	Doofa	120	120	120	360
2	Jan Ljunge	Sappo	120	120	120	360
3	Freddy Dahlstrand	Zamba	120	112	120	352
4	Markku Tähtkäpää	Salmiak	105	120	120	345
5	Lars Larsson	Sappo	104	114	84	302
6	Sten Persson	Kalle Glader	120	85	96	301
7	Hasse Bengtsson	Örnungen	53	92	145	290
8	Kurt Sandberg	HW-44	120	79	81	280
9	Göran Larsson	Idiocaramba	86	120	31	237
10	Ingmar Knif	Piggiet	69	25	92	186
11	Kurt Sandberg	HW-43	68	-	-	68
12	Gunnar Wivardsson	Dabchick	41	25	-	66
13	Markku Tähtkäpää	PS-44	29	-	-	29

Fly-off resultat för placering 1-2: 107 sek., 80 sek.

KLASS F NOSTALGI						
1	Sten Persson	Hi-Fli	120	120	120	360
2	Sven Olov Borg	Calypso-Major	120	120	120	360
3	Göran Larsson	GL-58	120	108	120	348
4	Gunnar Ågren	Calypso-Major	120	83	120	323
5	Göran Dacke	Hot-Head	55	68	98	221

Fly-off resultat för placering 1-2: 227 sek., 0 sek.  
Anmälda ej deltagit. Sven Olov Borg: Heatwave.Göran Dacke: Zero, Lars-Erik Fridström: EastWind, Lars-Erik Fridström: Number 18, Ingvar L Nilsson: Tempo

KLASS S:INT						
1	Sven Landervik	Master	120	120	120	360
2	Freddy Dahlstrand	Viking	120	120	120	360
3	Göran Larsson	AH-24	120	120	120	360
4	Steen Agner	Pierri 69	120	120	120	360
5	Lars Larsson	Aurikel	120	120	120	360
6	Andrea Hartstein	Viking	120	120	120	360
7	Göran Larsson	MP-5Hacklinger	120	120	117	357
8	Kurt Strömdahl	Viking	120	120	90	330
9	Tycho Andersson	Viking	88	120	120	328
10	Ronald Borg	Bora Gunic	85	110	120	315
11	Bo Modéer	Viking	120	64	120	304
12	Sten Persson	Mjölner	120	48	120	288
13	Ole Torgersen	Blue-Gull	115	26	120	261
14	Gunnar Ågren	Viking	93	81	85	259
15	Tycho Andersson	Victory	120	50	-	170
16	Markku Tähtkäpää	Armi-Kuusela	120	-	-	120
17	Lars Olofsson	Viking	120	-	-	120

Fly-off resultat för placering 1-4: 171 sek., 150 sek., 135 sek., 131 sek.  
Anmälda ej deltagit. Lars Larsson: Bernfest, Per Nilsson: Cumulus AH-20, Kurt Sandberg: Toothpick, Rune Tedenryd: Pierri-69, Frede Juhl: Jal 52

KLASS D						
1	Kurt Strömdahl	Lanzo Duplex	120	120	120	360
2	Åke Gustavsson	Blomgren-52	120	120	120	360
3	Lars Ljungberg	Wake-50	120	120	115	355
4	Martti Bogdanoff	Tusse	120	103	86	309
5	Martti Bogdanoff	Tempo II	92	120	17	229
6	Holger Sundberg	SF-42	111	94	-	205
7	Karl Erik Widell	Sune Stark-51	120	12	-	132
8	Thure Josefsson	Lanzo Duplex	3	-	-	3

Fly-off resultat för placering 1-2: 240 sek., 176 sek.  
Anmälda ej deltagit. Åke Gustavsson: Landegren Wake, Stig Hellqvist: Tempo, Thure Josefsson: Filon, Lars Larsson: All American, Sten Persson: Contestor, Anders Sjöberg: Landegren Wake, Ginger Sjöberg: Lanzo Duplex. Gunnar Wivardsson: Blacklock

KLASS G:INT						
1	Åke Gustavsson	XL-56 Cizek	120	120	120	360
2	Karl Erik Widell	Prometheus 80gr	120	120	120	360
3	Jan Erik Andersson	W 55/5 Altman	120	120	113	353
4	Thomas Johansson	Tibbsi	120	96	119	335
5	Karl Erik Widell	Prometheus 50gr	27	79	118	224

Fly-off resultat för placering 1-2: 182 sek., 153 sek. Anmälda ej deltagit. Åke Gustavsson: Ostravan, Einar Håkansson: Fjantomen

KLASS S:2						
1	Sven Landervik	Taifun	120	120	120	360
2	Sven Olov Borg	Skyway	120	113	120	353
3	Hans Fr Nielsen	TH 25 Giti	105	120	120	345
4	Markku Tähtkäpää	Pluto	93	120	116	329
5	Per Nilsson	Zyrrac	120	120	74	314
6	Markku Tähtkäpää	Moazagoti	120	-	-	120
7	Sven Rågvall	KS-46	93	-	-	93
8	Ingmar Knif	Oja-1	55	-	-	55

KLASS S:3						
1	Per Nilsson	Draken	120	120	120	360
2	Freddy Dahlstrand	Carioca	120	120	120	360
3	Göran Larsson	Meteor 20	102	120	120	342
4	Hans Fr Nielsen	Diogenes	105	90	120	315
5	Sven Rågvall	Meteor 21	120	-	-	120
6	Markku Tähtkäpää	Meteor 19	120	-	-	120
7	Markku Tähtkäpää	Hopealoimu	120	-	-	120

Fly-off resultat för placering 1-2: 144 sek., 103 sek.  
Anmälda ej deltagit. Frede Juhl: Ölhunden, Rune Tedenryd: Meteor 20



Ingvar Nilsson bjöd på uppvisning i avancerad stuntflygning på lördagsmorgonen.

## OLDTIMER-SM I SKALAFLYG 2012

Detta duger inte! Skalabedömning under bästa väderbetingelser! Solen sken termik fanns det gott om, en liten tromb ställde till det, max-tid på någons dokumentation! Gäller tyvärr inte i tävlingen.

Elva modeller fullföljde både skala och flygmoment. Sven Pontan hade så mycket att göra att hans modeller inte kom i aktion, bl.a. den originella, för sin tid mycket avancerade Piaggio PC 7.

Ingemar Knif från Finland hade med sig en Tupolev ANT-2 och en Aero-Torpille 1912, uppfriskande!



Emil Tolkstam laddar sin "Zero" medan pappa Lars i bakgrunden talar sin FW 190D till rätta.

Tupolev är pålitlig men Torpeden ville inte flyga ordentligt, skala-mässigt?? Andrea hade otur, Lars T börjar få fason på sin FW 190 D-11, men skadade en vinge. Nu slog sonen Emil till ur underläge med fina flygtider, med 13 skalapoäng till hade han vunnit gummiklassen.

På motorsidan kryssade Thomas gamla K-jagare runt i luften på hög höjd men landade i en lada, aj! Sten Ps Desoutter är en mäktig syn, och hans Hawker Hunter flyger mycket realistiskt med sin Rapiermotor. Thulin D rosade inte marknaden, skalaenligt roder är för litet.

Concours d'Élegance är populärt, med överväldigande majoritet vann Ingemars originella och välbyggda Aero-Torpille priset.  
*Anders Sellman*

## Riksmästerskapet i Friflygande Skala.

Att flygtävlingar blir lyckade beror inte bara på vädret. Bengt Stibner ställde generöst sitt och Åsas Fedingshult till förfogande liksom Bo Mantell flygfältet. Väderrapporten var hotfull, vilket medförde att först gjordes en snabb skadeinspektion av modellerna, därefter flygning. Utlovat regn kom strax före kl 2, men var vänligt nog att upphöra efter så där två timmar. Den tiden utnyttjades effektivt till lunch (sponsrad av AKM).

Svag vind med viss termik rädde. Andrea hittade denna och fick max två ggr. Den lilla peanut Lacyn hade kanske ett litet egendomligt flygmönster men tiderna var det inget fel på. Lars Tolkstams Focke Wulf 190D-11 började med en del konst som inte gick att helt få bort, medan Johans Viking, ärrad veteran från Interscale, flög bra men ändå inte till hussens belåtenhet. Unge Tolkstams Zero, som ser ut som skrot från Stilla Havs kriget, är en stadig klippa även om Emil gjorde sitt bästa för att klippa gräset. För egen del var jag för feg för att satsa rejält, sprängör nästa gång och mer varv! Fast det såg rätt snyggt ut...

På motorsidan var Thomas och Sten helt överlägsna, Sten fick fart på sin Swallow, som i stora cirklar och bankning skruvade sig uppåt, men mot skogen.

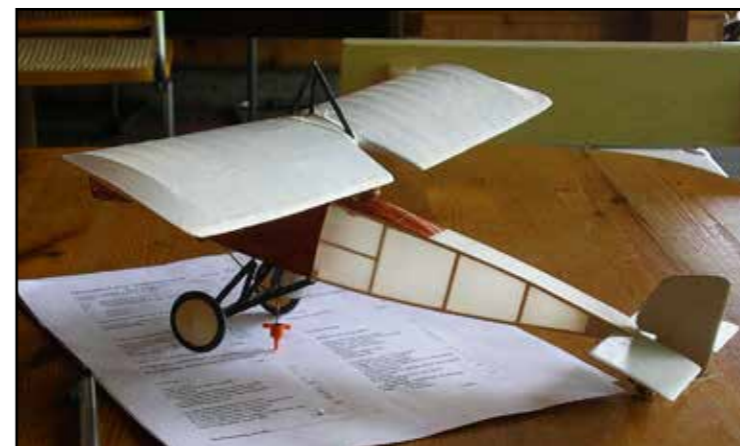
En lycklig vindil vände dock kärran åt rätt håll. Thomas, nu rätt gamla K-jagare, hade inga problem att få två max à 90 sek, den var också litet skogstokig, men det gick vägen här med. Min Thulin D, inte helt färdigrenoverad, visade sig inte från sin goda sida, det blev som det blev. Ledsamt nog fick inte Lars Erik Fridström (Blackburn) och Gunnar Stedt (Blackburn, Supermarine Sparrow, Fairchild 24 och Consolidated PT-3) ihop några flygningar, trilsande motorer och andra bekymmer såg till det. PT-3:an fick f.ö. tävlingens högsta skalapoäng.

Stens Hunter fräste iväg, Rapierrdriven, värmeskölden skadades dock, så fortsatt flygning omöjliggjordes. Efter allt detta vidtog Skalabedömningen av Lars Strågen och Tycho Andersson med mig som sekreterare. Lars dömde hårt men konsekvent och hade en del synpunkter på dokumentation.

Det behövs klar och redig dokumentation, modellen ska följa denna (även om den kanske inte är helt korrekt) foto har företrädare, markeringar ska sitta rätt osv.

Stort tack till Bengt och Åsa Stibner, Bo Mantell och till AKM!

*Anders Sellman*



Friflygande skala-skönheter;  
överst t.v. och medurs:  
Thomas Johansson Thulinjagare.  
Sten Perssons Hawker Hunter.  
Lars-Erik Fridströms Blackburn Monoplane.  
Ingemar Knifs Aero-Torpille.  
Anders Sellmans Thulin D.  
Åke Gustavssons Cessna Bird Dog.

Resultat vid RM för Friflygande skala 7/7 2012

Klass 1.		Poäng: Skala, Flygning, Totalt, Placering				
1	Andrea Hartstein	Lacey M-10	58	180	238	1
2	Johan Wallin	ASJA Viking	106	110	216	2
3	Anders Sellman	Lacey M-10	74	111	185	3
4	Lars Tolkstam	F-W 190 D-11	94	88	182	4
5	Lars Tolkstam	Piper Cub J-3	68	78	146	
6	Emil Tolkstam	Zero	18	97	115	5
7	Anders Sellman	Speed Spitfire	76	4	80	

Klass 2		Poäng: Skala, Flygning, Totalt, Placering				
1	Sten Persson	B.A. Swallow	120	180	300	1
2	Thomas Johansson	Thulin K	44	180	224	2
3	Sten Persson	Desoutter	64	111	175	
4	Sten Persson	Hawker Hunter	94	49	143	
5	Anders Sellman	Thulin D	80	5	85	3

Endast den bästa av den tävlandes modeller placeras sig.

Resultat Friflygskala vid OT-SM 2012.

Klass 1		Poäng: Skala, Flygning, Totalt, Placering				
Anders Sellman	Lacey M-10	136	105	241	1	
Emil Tolkstam	Zero, A6M5	86	129	215	2	
Lars Tolkstam	Piper Cub J3	126	80	206	3	
Lars Tolkstam	FW 190 D-11	158	35	193		
Ingemar Knif	Tupolev ANT-2	142	45	187	4	
Ingemar Knif	AeroTorpille 1912	164	4	168		
Andrea Hartstein	Lacey M-10	106	6	112	5	

Klass 2		Poäng: Skala, Flygning, Totalt, Placering				
Thomas Johansson	Thulin K	118	120	238	1	
Sten Persson	Desoutter Monoplane	146	85	231	2	
Sten Persson	Hawker Hunter	130	67	197		
Anders Sellman	Thulin D	112	25	137	3	

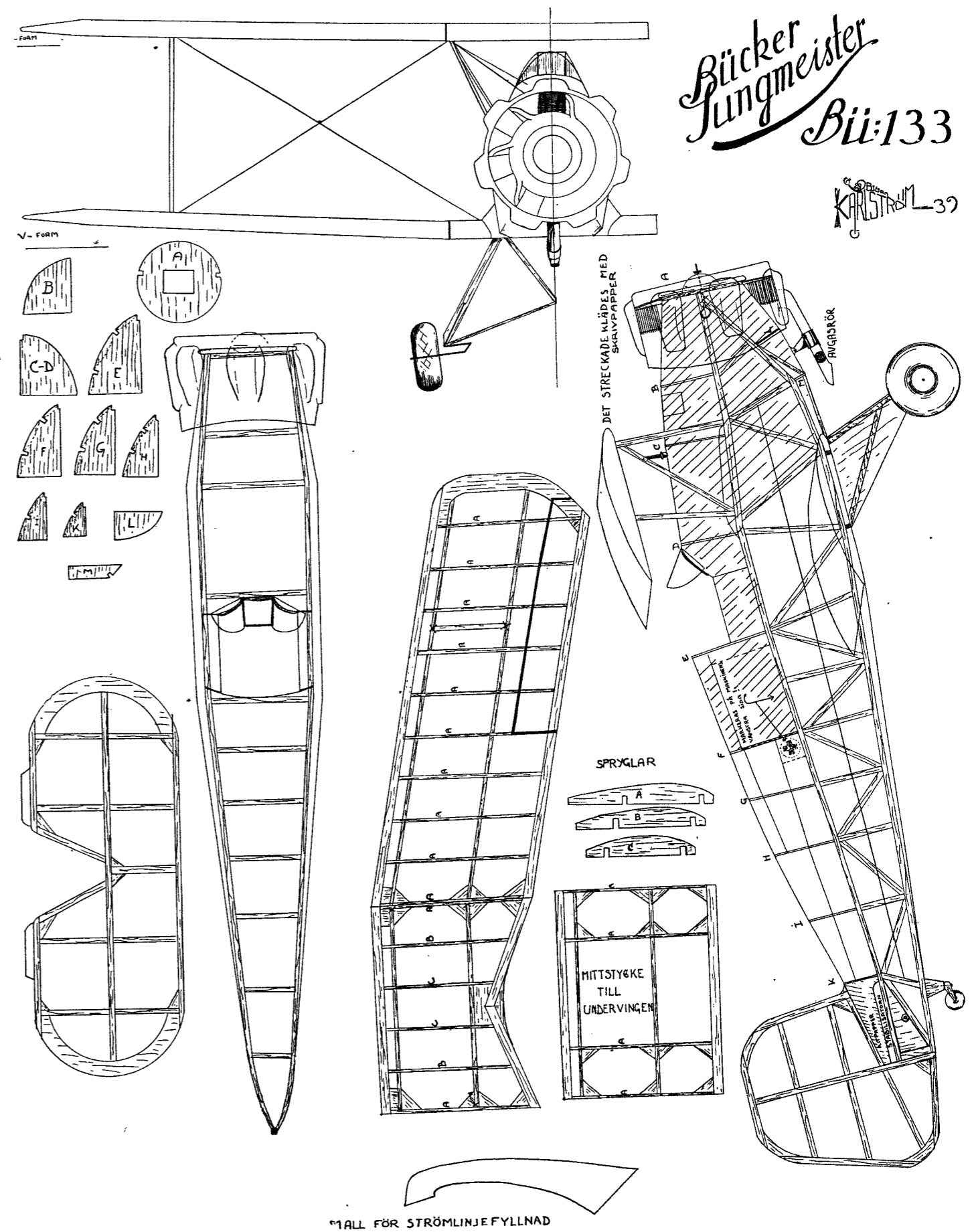
Endast den bästa av den tävlandes modeller placeras sig.



Skaladomare Tycho Andersson och Anders Sellman fick slita ont på bästa flygtid under OT-SM.



Närbild på Ingemar Knifs ANT-2.



Flygande skalamodell av Björn Karlström, publicerad i Flygnings oktobernummer 1939. Kan enligt texten uppförstas till önskad storlek.

## Bygge av tryckluftsmotor del 2

Jag har en liten metallsvärv i min ägo, men jag är ingen virtuos på att använda den. Resten av min verkstad är blygsam. Stödd av Pachasa's ritning och FFQ-artikeln beslöt jag mig så för att börja skära lite spån. Pachasa's motor var en tvåcylindrig boxer, jag ville dock ha en trecylindrig stjärna, det arrangemang som man oftast ser i de här sammanhangen. Att göra denna utvidgning till tre cylindrar krävde att jag förvissade mig om att till- och utlopp till cylindrarna skulle fungera.

Jag dammade av kunskaperna i vevrörelsens mekanik, denna gång i modern tappning med ett Excel-blad. Det som i ungdomen plottades för hand på millimeterrutat papper togs nu fram med några knapptryckningar, för alla tre cylindrarna samtidigt! På köpet fick jag också fram hur de olika in- och utloppen skulle öppna respektive stänga. Den här teoretiska övningen gav mig ovärderlig insikt i hur jag skulle göra avfasningarna i vevaxeln så att allt stämde.

En tryckluftsmotor är ganska enkel, men den innehåller tre områden som kräver lite extra omsorg. Passningen mellan cylindrar och kolvar är det första. Det andra är passningen mellan vevaxel och vevaxelns lagring, denna utgör också den ventil som fördelar luften till cylindrarna. Det tredje är slutmonteringen.

Det är enklare att svarva en utvändigt yta till fin tolerans och ytjämnhet, än att åstadkomma samma sak invändigt, åtminstone med de grejer jag har tillgång till. Utmaning nummer ett löser man därför genom att utgå ifrån ett rör med en bra inneryta, i mitt fall ett 10 mm vattenledningsrör.

Jag svarvade ner ytterdiametern tills ungefär 0,8 mm gods återstod och stack av tre cylindrar. Till cylindrarna gör man sedan kolvar som passar tätt inuti röret. Mina kolvar svarvades av aluminium. Plast går också utmärkt. Pachasa använde tydligen bakelit.

Punkt två, vevaxel med lagring var värre. Här hade jag inget rör att utgå ifrån. Lagringen svarvades istället av mässingstång och borrades ur med ett vanligt snabbstålsborr. Ytfinhet och tolerans blev naturligtvis inget vidare. Jag hade emellertid förutsett detta och borrar med underdimension. Här skulle man haft en brotsch att ta det sista med. Jag fick istället rymma upp hålet successivt med rundstavar som lindats med fin putsduk. Vevaxeln svarvades sedan av en bit silverstål så att den passade fint i det nu skapligt cirkulär cylindriska hålet. Axeln är slank och böjer lätt ut vid bearbetningen. Man får vara ytterst försiktig så att den bibehåller sin rätta form. Att tillverka de resterande delarna är förhållandevis enkel metallslöjd.

Slutmonteringen är den tredje stora utmaningen. Man utgår ifrån sina närmare trettio vackert blänkande delar, mässing, stål och aluminium som ska fogas ihop till en fungerande mekanism, mycket ska lötas.



Här krävs list och styrka för att inte en lödning ska smälta medan man gör nästa.

Tricket är att använda två olika sorters lod med olika arbetstemperatur. Silverlod har ungefär 600 C, medan tennlod ligger runt 200 C. Silverlödningarna görs naturligtvis först. Trots att jag kände till tricket, så var det här den största svårigheten för mig. Någon form av fixtur som håller delarna i läge medan man löder är nödvändigt.

### Resultat

Motorn med cylinderdiameter och slaglängd 10 mm vägde 50 gram, men saknade då medbringare för propeller. Inte så illa med tanke på materialen som använts. Några gram hade säkert gått att spara.

Tryckluft har jag inte hemma. Det fick bli luftmadrasspumpen för de första testkörningarna. Och minsann, motorn hoppade igång! Någon effekt att tala om var det ju inte, men den snurrade! Beräkningarna stämde!

Det här gav mersmak, jag improviserade snabbt en tank av en femliters plastdunk. I kapsylen sattes en vanlig cykelventil och en nippel med slang till motorn. Med cykel-pumpen kunde jag åstadkomma drygt två kg/cm<sup>2</sup>. Trecylinderarrangemanget gjorde att motorn startade av sig själv. Den pinnade på riktigt bra. Med lite mera tryck är det ingen tvekan om att en sådan motor kan få en modell att lyfta. Min iver blev dock för mycket för plastdunken, den gav till slut upp med en dov knall.

Så här långt får väl mitt bygge betraktas som en demonstration av att 1920-talstekniken faktiskt fungerar. För att få motorn att flyga krävs dock en lämplig tank, och det är ett projekt i sig. Det är ju i alla fall ett tryckkärl man ska handha.

### Reflektioner

Den som vill ge sig på ett sådant här bygge har god hjälp av byggbeskrivningen till Pachasa's motor (5). Men förvissa dig om hur ventilerna ska öppna och stänga.

Jag trodde länge att de extra utloppshålen i cylinderväggarna var nödvändiga. De tätades senare. Vattenledningsröret av koppar var ett misstag. Använd kalldragna, sömlösa rör av mässing. K&S sortiment av rör och profiler finns i väl sorterade hobbyaffärer. Firma Eskader har också en hel del användbart.

Man behöver en avstängningsventil mellan tanken och motorn, annars puser luften ut medan man pumpar upp tanken.

En tryckluftsmotor får ingen smörjning via drivmedlet. Motorn måste med andra ord oljas in emellanåt.

### Avslutningsvis

Mina egna undersökningar i den äldre modellflyghistorien har varit mycket angenäma och liknande övningar rekommenderas varmt.



Se referenser i föregående nummer. // Red.

Här finns ännu mycket utforskat för den som vill prova att klyva bambu, sträcka siden eller polera mässing.

Hans Karlsson,  
hans.karlsson59@spray.se

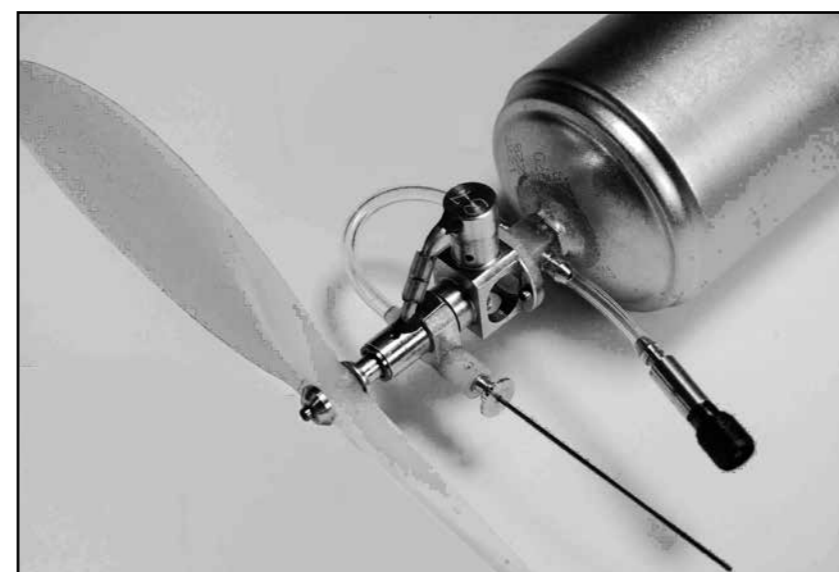
## PS till ovanstående artikel.

Ett oväntat mellanspel i tryckluftsmotorernas historia kan man väl kalla de leksaker, som på 90-talet dök upp i form av tryckluftdrivna modellplan. Under sitt sista decennium ägnade tidningen Aeromodeller ganska mycket utrymme åt dessa moderna varianter av ovanstående beskrivna motorer. Under namn som "Air Hog" och "Powermax-Z" var de genomgående tillverkade av moderna plast- och nylonmaterial och konverterade plastflaskor ersatte de lindade mässingsbehållarna som tankar. I ett antal artiklar beskrevs hur man modifierade

och byggde in dessa motorer i "riktiga" modellflygplan och kända experter, bl.a. Doug McHard, flög framgångsrikt både en- och tvåmotoriga skalmodeller med dem. Om de fortfarande finns i handeln är okänt för u.t. Senaste (sista?) kapitlet i den här historien skrivs just nu, då John Morrill's "Zephyr"-luftmotor börjat tillverkas och säljas i USA. Det är en precisionstillverkad, encylindrig motor med kullagrad axel, försedd med en 8-tumspropeller och avsedd för modeller upp till 75-85 cm spv och en flygvikt om max 100 gram.

Till motorn finns aluminium-tankar i tre storlekar, den största 26 cm lång. Med denna väger motorn 34 gram. Den är testad till 160 PSI men tillverkaren rekommenderar att man för säkerhets skull fyller tanken utanför modellen och helst täckt med en tygtrasa!

Red. har inköpt ett tidigt exemplar av "Zephyr"-motorn plus en kraftig fotpump. Tillverkaren rekommenderar dock en liten portabel kompressor och anledningen stod snart klart då fotpumpen



Fortsättning sidan 26

## Protokoll för Svenska Modellflygares Oldtimer Sällskaps årsmöte i Rinkaby lördagen 2012-08-11.

§1 Årsmötets öppnande. Närvarolista cirkuleras. Ordf. Gunnar Wivardsson välkomnade årsmötetsdeltagarna och förklarade mötet öppnat och en närvarolista cirkulerades (34 deltagare på mötet).

§2 Val av mötesordförande, mötessekreterare samt justeringsmän tillika rösträknare:  
Till mötesordförande valdes Gunnar Wivardsson (GW).  
Till mötessekreterare valdes Pär Lundqvist.  
Till att justera mötesprotokollet samt tillika rösträknare valdes Andrea Hartstein och Anders Sellman.

§3 Fastställande av dagordning samt frågan om årsmötets behöriga utlysande: Dagordningen fastställdes och det konstaterades att mötet var behörigt utlyst.

§4 Styrelsens verksamhetsberättelse, GW läste upp styrelsens verksamhetsberättelse som godkändes och lades till handlingarna.

§5 Kassareport:  
Ingvar Nilsson redogjorde för ekonomin som är god. Verksamhetsåret har gått back med 15.425:74. Han förklarade att det gångna året varit mycket exceptionellt, även att det nu fanns 37 inbetalade medlemsavgifter för kommande år samt tidiga inbetalningar av startavgifter om 895:-. Den ekonomiska förvaltningen sker idag helt elektroniskt samt kontantfritt. Kassareporten godkändes och lades till handlingarna.

§6 Revisionsberättelse och styrelsens ansvarsfrihet: Revisor Johan Bagge hade förhinder att närvara därför lästes revisionsberättelsen upp av Ingvar Nilsson. På revisorsrekommendation beviljades den avgående styrelsen ansvarsfrihet för det gångna verksamhetsåret.

§7 Val av styrelse:  
Till styrelse valdes enligt valberedningens förslag:  
Ordförande Per Nilson 1 år  
Vice ordförande Bo Eskil Nilsson 1 år  
Sekreterare Pär Lundqvist omval 2 år  
Kassör Ingvar Nilsson har 1 år kvar  
Ledamot Sven Landervik har 1 år kvar  
Ledamot Alf Eskilsson omval 2 år  
Ledamot Anders Nilsson omval 2 år  
Suppleant Lars Karlsson omval 1 år  
Suppleant Lars Tolkstam nyval 1 år

§8 Val av övriga funktioner:  
Till övriga funktioner valdes på 1 år:  
Revisor Johan Bagge omval  
Revisorsuppleant Kent Josefsson nyval

**Distributör** (tidning) Kurt Sandberg omval

**Tidningskommitté** Sten Persson omval  
Pär Lundqvist omval

**Regelkommitté** F Sten Persson omval  
S Kurt Sandberg omval  
Göran Larsson nyval  
G Åke Gustavsson omval  
G Wivardsson omval  
RC Kjell-Åke Elofsson omval  
Lina vakant

**Tävlingskommitté** Thomas Johansson omval  
Tycho Andersson nyval  
Sven Landervik nyval

**Museikommitté** Tycho Andersson omval  
Åke Gustavsson omval  
Bo-Eskil Nilsson omval  
Thomas Johansson omval

**Hemsida** Andrea Hartstein omval

**Regionombud** Samtliga regionombud omvalda, (se förteckning nästa sida). Tre vakanta regioner (Gotland, Gästrikland/Hälsingland samt längst upp i norr).

§9 Val av valberedning:  
Till valberedning valdes på 1 år omvaldes Anders Sjöberg, Ginger Sjöberg samt Kurt Sandberg.  
Nyval på Thorvald Christensson.

§10 Tecknande av föreningens firma:  
Mötet beslöt enhälligt att föreningens firma tecknas av Ordförande och Kassör var för sig, och förklarade denna punkt omedelbart justerad.

§11 Rapporter:  
1: Åke Gustavsson gav en rapport från Sveriges modellflygmuseum i dagsläget, vad som gjorts sedan förra året och vad som planerades. Åke visade stordia (overhead) med dels en planskiss på framtida planer, och dels på modeller som renoverats av medlemmar. Vi fick under tävlingarna även besök av K-E Landegrens son som överlämnade flera av faderns modeller som lån till vårt museum.

2: Lars Karlsson rapporterade om Ritningsbanken. Han redogjorde hur arbetet går till och hur man kan visa/skriva ut (än så länge enbart vissa ritningar) på vår hemsida. Han nämnde även att endast ett fåtal ritningar försålts under året som gått och att han kommer att leverera i samma takt som tidigare.

3: Sten Persson berättade om Arkivet som börjar komma i ordning och att alla tidskrifter nu är uppställda i hyllorna. Det har även tillkommit ca 500 nya ritningar. Han uppmanade medlemmar att köpa dubletter av tidskrifter.

4: Åke Gustavsson berättade också om de lyckade Jubileumstävlingarna 2012, Wakefield på lördag den 30/6, respektive Glider på söndag 1/7. Beträffande övriga tävlingar nämnde Ordföranden också Einar Håkanssons fria Wakefieldtävling.

5: Anders Sellman berättade om den även i år lyckade skalatävlingen (RM) på Skånes Fagerhult. Han framhöll särskilt fördelarna med Bengt Stibners och Malmöklubbens mycket fina värdskap!

§12 Förslag från styrelsen:  
SAM Speaks har vi numera ingen bulkprenumeration på, utan de som vill ha tidningen blir fullvärdiga medlemmar i SAM - betalning görs antingen direkt till SAM eller via SMOS' plusgiro. Kostnaden för den enskilde SMOS-medlemmen är ungefär densamma. Tävlingskommittén har som uppdrag att som vanligt arrangera nästa års tävlingar. Mötet biföll förslagen.

§13 Budget och årsavgifter:  
Oförändrad medlemsavgift 200 kronor för 2013 (för familjemedlemmar 50 kronor).  
Detta bifölls av mötet. I sammanhanget nämndes det också att vi inte bör ändra våra regler oftare än vart 3:e år.

§14 Motioner o förslag behandlade av styrelsen:  
Se nedan under paragraf 15 (övriga frågor).

§15 Övriga frågor:  
Andrea Hartstein berättade om inbjudan till Wentzeltävlingen på Gärdet i Stockholm, den äger rum den 26 augusti kl 17.  
Lasse Larsson ställde en fråga beträffande hans förslag för

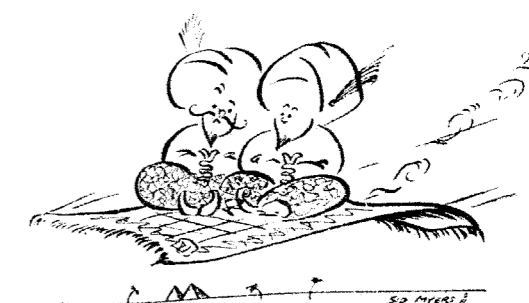
att A2 regler borde gälla fram till 70-talet. Detta förslag har remitterats till, och skall bearbetas av regelkommittén.

§16 Mötets avslutande:  
Mötet avslutades med att Åke Gustavsson avtackades med många gåvor för sitt framgångsrika arbete som tävlingsledare (han lovade att även i fortsättningen bidra om så behövs).  
Mötet avtackade den nu avgående ordföranden, han fick ett flertal gåvor och mötet framförde sitt tack med acklamation!  
Gunnar Wivardsson höll ett mycket utförligt avgångstal och berättade om hur hans visioner om vår förening utveckling till största delen hade uppfyllts.  
Dock upplevde han en besvikelse beträffande våra försök att få till stånd ett samarbete med Sveriges Modellflygförbund SMFF. Dessa försök har av SMFF vid varje tillfälle avvisats. Gunnar framhöll att både vi och SMFF (mest SMFF) skulle gynnas av ett samarbete.  
Många på mötet ansåg att nuvarande förhållande är oförklarligt...

Rinkaby 2012-08-11

Pär Lundqvist, mötessekreterare  
Gunnar Wivardsson, mötesordförande

Andrea Hartstein, justeringsman  
Anders Sellman, justeringsman



### REGIONOMBUD FÖR SMOS

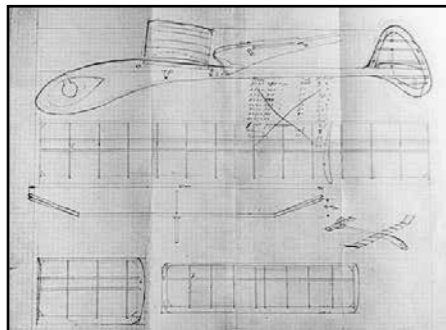
För Skåne-Blekinge	Thomas Johansson.	Närke-Västmanland	Göran Larsson
Småland-Öland	Bengt Åhman	Uppland	Gunnar Ågren
Gotland	Vakant	Dalarna	Inge Sundstedt
Halland	Sten Persson	Gästrikland och	
Västra Götaland	Lennart Flodström	Hälsingland	Rolf Astervik
Storstockholm	Anders Sjöberg	Mellannorrland*	Sofia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

## Nordwaeger-donation

A.V. Nordwaeger var en modellflygare, som på 30-talet konstruerade några av de klassiker, som bl.a. ingår i vår ritningsbank. Vem känner inte till Air Speed, Meteor, Zephyr och Albatross?

Han drev en egen firma på Grev Turegatan i Stockholm under namnet Aktiebolaget Aeromodel och ett exemplar av hans första modellflygkatalog ingår i red.'s samling. Det är ett litet häfte på 16 sidor, utgivet 1937.

Tidigare i år fick undertecknad ett överraskande samtal från Nordwaegers son, som i och för sig inte visste så mycket om sin pappas modell-förflutna, men



som i sin ägo hade bl.a. några orörda byggsatser till spantbyggda skalamodeller. Då han fick veta att SMOS drev ett modellflygmuseum har han nu skänkt ett par av de här byggsatserna till våra samlingar.

Han hade också en preliminär ritning till en av pappans S1:or, som gick under arbetsnamnet "BAM". I byggsatsform skulle dock namnet bli "Sesam", men det är högst osäkert om den kom så långt.

Vi har tackat för vad som utan tvivel är en mycket unik donation till vårt museum och om någon medlem har någon information om "BAM" / "Sesam" så vore även den mycket välkommen!

Sten P.



Fortsättning från sidan 23

visade sig klara av att endast fylla tanken till hälften!

"Zephyr" är ingen billig leksak, men ett lockande, miljövänligt alternativ som drivkälla till bl.a. friflygande skalamodeller av lättviktskonstruktion. Intresserade kan kontakta återförsäljaren Jim Sprenger på adressen zephyrmodelmotors@gmail.com.

Som ytterligare ett tecken på en viss renässans för tryckluftsmotorer så utkom i år en ny skrift i ämnet. Det är utgivaren av friflygtidningen Free Flight Quarterly, som samlat det mesta om dessa motorer i ett

84-sidigt A4-häfte med titeln "The Compressed Air Engine Book".

Förutom historiskt material, delvis kopierat från John Pond's bok, hittar vi här också Doug McHard's artiklar om ovannämnda "moderna" tryckluftsmotorer och d:o tankar samt – inte minst – 20 sidor om John Morrill's nya "Zephyr", inkl. detaljerad ritning till densamma. För \$25.00 + porto kan man beställa allt detta från [www.freeflightquarterly.com](http://www.freeflightquarterly.com).

Sten P.

## Modellflyg på frimärken – del 21

Några av de sista märkena med modellflygmotiv i red.'s samling visar modellbygge som en av aktiviteterna inom scoutrörelsen.

Märket från Guernsey t.v. ingick i en serie, som utgavs 2007 för att fira scoutrörelsens 100-årsjubileum. Något stiliserat visar den scout, som bygger och flyger segelmodeller. Filippinska postverket firade den internationella scoutrörelsens 10:e Jamboree med en

serie märken 1959, varav ett med ett så ovanligt motiv som linkontrollflygning!

På ett Canadensiskt märke ur en serie, som hyllar krigsveteraner, har modellbygge fått en framskjuten plats. Det är väl känt att många piloter, speciellt inom RAF, fördrev tiden mellan uppdragen med modellbygge, vilket märket t.h. från 1991 tydligt anspelar på.

Sten P.



## Apropå "LINDY" i föregående nummer

I min memoarbok "Flygunderrättelseboken" (utgiven på eget förlag 2007) berättar jag om när jag fick mitt första modellflygplan.

Min pappa hade varit på tjänsteresa till Bryssel (tror jag) och kom hem med en färgglad avlång pappkartong, som visade sig innehålla ett elegant modellflygplan, helt i metall.

Gummimotorn var helt innesluten i den rörformiga kroppen. Min pappa byggde raskt ihop flygplanet och provflög ute i trädgården. Självt var jag förkyld och fick inte gå ut. Tidpunkten var 1935-36 och jag var ca 3 eller 4 år gammal.

Flygplanet var sannolikt det som kallas "Lindy" och visades i annonsen på sid 27. Som jag ser det idag, så var nog spännvidden något större än angivna 29 cm, men å andra sidan var jag själv betydligt mindre än idag, så jag kan ha fel.

Att flygsträckan kunde vara 100 meter är nog en lätt överdrift. Max 20-25 meter, enligt vad jag kommer ihåg. Men fint var det, flygplanet.

Vart det tog vägen minns jag inte. Försvann nog under någon av våra ofta förekommande flyttningar, där jag inte var stor nog att bevaka mina intressen.

Jerk Fehling

## Efterlysning!

För det fortsatta arbetet med boken SVENSKA MODELLFLYGETS HISTORIA Del 2 sökes en eller flera medarbetare. Huvuduppgiften avser avskrift och sammanställning av artiklar, referat och resultatlistor för större friflygtävlingar (material finns ) samt tryckning/publicering. Du som kan medverka eller kan tipsa om någon lämplig medarbetare ombedes höra av dig till ordf. Per Nilsson.

Styrelsen.

## Webbtips

I likhet med de stora drakarna i branschen inför vi härmed en stående rubrik, under vilken red. eller läsarna tipsar om webbsidor av intresse inom vårt område. Inte minst skalaflygarna har mycket godis att titta på på [www.dcmexcute.org](http://www.dcmexcute.org). Lennart Flodström tipsar om detta, liksom [www.richard.ferriere.free.fr/3vues/](http://www.richard.ferriere.free.fr/3vues/) där skalaflygarna gratis kan ladda ned en mängd 3-plans ritningar.

En svenskättling i USA tillverkar mekaniska timers för alla typer av friflygmodeller.

Hans sortiment hittar vi under [www.texastimers.com](http://www.texastimers.com) och det inkluderar nu även specialtimers för friflygande el-modeller. Texastimers håller mycket hög kvalitet och kostar därefter!

Sten P.

## Prenumerera på Aeromodeller!

Tro det eller ej, men gamla Aeromodeller är på väg tillbaka! Med ett enda undantag utkom originalet varje månad från 1935 till 2001 och har sedan dess varit en del av Aviation Modeller International.

Den 18 oktober utkommer första numret av nya Aeromodeller och även om utländska facktidningar idag är orimligt dyra så tycker red. att det här är ett initiativ, som bör stödjas. Man börjar med 6 nummer på år för £30.00 + £10.00 i porto för oss utlänningar. Mer information hittar du på [www.aero-modeller.com](http://www.aero-modeller.com)

Sten P.



## Säljes:

Skalamodeller, Oldtimermodeller. Dieselmotorer. [www.halrcskalamodeller.se](http://www.halrcskalamodeller.se). Hans Lundberg



## Tillfälle!

Ett antal dubbletter av följande SMFF-ritningar säljes för SMOS' räkning för 25:- stycket:  
KNARREN – 77 cm gummimotormodell  
TJOPPAS – gummimotormodell klass B1  
TJOPPAS-3 – d:o  
KRUT – kursmodell klass F1C  
RIST-RAST – tävlingsmodell klass F1C (1963)  
WILLE – RC-modell  
KURSGLIDAREN – RC segelmodell  
PIRAJA – 2,5 cc combat linmodell (1961)  
VRÅKEN – F1A tävlingsmodell (1975)

Kontakta Sten Persson, tfn 035-104943 eller e-post [sten.persson@mbox305.swipnet.se](mailto:sten.persson@mbox305.swipnet.se)

## Vandringspriser för större segelmodeller del 2

1999 donerade Rune "Bananen" Andersson en pokal till SMOS som vandringspris i klass S:int.

Det var Bennströms Bilservice Hederspris, som han själv vunnit i mitten på 40-talet.

Jag lämnar ordet till Rune:

*Hej Per !*

*Det var trevligt att få veta att min gamla pokal är i gång. Det är hela 66 år sedan jag vann den. Det var 1945 i Västerås. Jag bifogar en kopia av förstasidan av Stockholms-Tidningen från dagen efter tävlingen. Som du förstår var modellflyg något stort på den tiden. Idag måste man heta Foppa eller Zlatan för att hamna på en förstasida. Men 1945 räckte det med modellflygaren Bananen !*

*Jag och andra Vingar tävlade flera gånger i Västerås, som ligger 12 mil från Stockholm. Vi åkte alltid tåg dit med Västeråsbanan som då inte var elektrifierad utan drogs av gamla ånglok.*

*Som du ser på bilden deltog jag också i F-klassen som var helt ny då efter kriget. Men pokalen vann jag med en S2:a. Modellens namn har jag glömt men det var nog en föregångare till S-int:an Balder, som ju härjade vilt i prislister på den tiden.*

*Numera har jag bara en kärra kvar sedan "fornstora" dagar. Det är en "Mjölner" som jag tror Sten Persson vann pokalen med för några år sedan. Självt märkar jag inte med modellflyg längre. Jag är nu 85 år och kan inte springa p.g. av dåliga knän. Men för några år sedan byggde jag av nostalgiska skäl en kopia av en gammal S3:a för att imponera på barnbarnen. Men med klent resultat.*

*Vad gäller pokalens stil, kan jag tyvärr inte säga något annat än att jag tyckte den var ovanligt prålig och kunde passa som vandringspris.*

*Bästa hälsningar*

*Rune A.*



**Bennströms Bilservice's Hederspris, klass Sint, donerat av Rune Andersson 1999**

### **Inteckningar hitintills:**

1999	Tycho Andersson
2000	Rune Tedenryd
2001	Hans Frederik Nielsen
2002	Freddy Dahlstrand
2003	Bengt Åhman
2004	Bengt Åhman
2005	Hans Frederik Nielsen
2006	Hans Frederik Nielsen
2007	Sten Persson
2008	Hans Frederik Nielsen
2009	Lars Larsson
2010	Inge Sundstedt
2011	Per Nilsson
2012	Sven Landervik

### **Rättelse:**

Vinnaren av KSAK:s vandringspris 1962 uppgavs felaktigt i föregående nummer vara Bror Eimar. Segraren hette Anders Hermansson.

*Per Nilsson*



Nr:4 2012