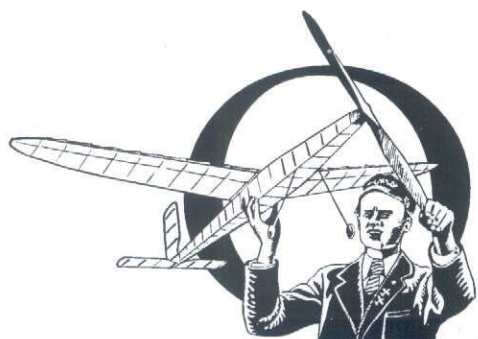
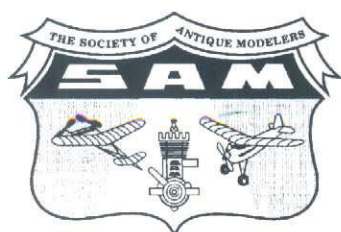




OLDTIMER

SPECIALTIDSKRIFT
FÖR MODELLFLYGARE

Nr: **1** 2001



Tävlingsinbjudningar i massor!
Ritningar
RC-flygets barndom



OLDTIMER
ORGAN FÖR SVENSKA
MODELLFLYGARES
OLDTIMERSÄLLSKAP

Årg. 30 Nr 1/2001

Red. av detta nummer
Sven-Olov Lindén

Styrelse:

Ordförande:

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

Sekreterare:

Sofia Wivardsson
Österio 1328, 860 13 Stöde
Tel: 060-212 10
fiaw@hem.ulfors.se

Kassör:

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

Ledamot RC:

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

Suppleant:

Sigurd Isacsson
Skallbergsvägen 18, 310 42 Haverdal
Tel: 035-511 02

Hedersordförande:

Sven-Olov Lindén

Hedersmedlem:

Bertil Dahlgvist

Postgiro för SMOS: 88 66 95-6

Medlemsavgift: 140 kr/år

Hemsida:

<http://fly.to/smos>

Tidningskommitté:

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

För bidrag till detta nummer
tackar red.:

CG Ahremark, Bo Lennartsson, Kjell-Åke Elofsson, Gunnar Pettersson, Anders Håkansson och Lasse Larsson



Ordföranden har ordet.

Vi står inför en ny flygsäsong och det ska bli spännande att se vad som har materialiserats i våra medlemmars byggrum under den gångna byggsäsongen. Fast jag misstänker att de flesta gör som jag - drömmer om fler byggen än vad som blir verklighet! Det är nog ändå inte så dumt. På det sättet blir det hela tiden mer och mer att se fram emot. Men det finns orosmoln också, i alla fall för alla som i likhet med mig är fascinerade av gummimotorflyg. Det är akut brist på tävlingsgummi i hela världen. Låt oss hoppas att det blir en lösning så att vi kan få fortsätta att hålla modellflyghistorien levande - och flygande!

Om någon har en box gummi med märkning "MAY 1998" eller "MAY 1999" så får ni gärna höra av er. Jag köper till hyggligt pris!

Gunnar

Kassören har ordet:

1. Prenumeration på **SAM Speaks** kostar i år 220 kr.

En förutsättning för att kunna prenumerera på den är dock att man är medlem i Chapter 67 Sweden.

Därför måste jag be dem som enbart betalat in 220 kr, att även betala in grgrundmedlemsavgiften i SMOS (140 kr) snarast till vårt pgk 88 66 95-6

2. **Familjemedlemsavgiften** är 10 kr per anmäld familjemedlem.

Om du betalar denna avgift, är det viktigt att du på inbetalningen anger namn på den eller de familjemedlemmar som avses.

Ring gärna om något är oklart!

Göteborg i februari 2001

Per Nilsson

031-42 24 02

Omslaget: "Ung pilot" - Foto ur STF:s Årets bilder 1939.

Foto: Erik Lundqvist, Gärdet 25 aug 1939.

Känner någon till vem ynglingen är?



VÅRTÄVLINGEN 2001

AKM och Södra Hallands Modellflyg Sällskap inbjuder härmed till årets upplaga av
VÅRTÄVLINGEN på **REVINGE** övningsfält.

Lördagen den 7 april kl 09.30 - 16.30

Två tävlingsstarter utan rondindelning. Omstart om flygtiden är mindre än 60 sek (30 sek för klass A).

Tävlingsklasser = **alla!** A, B, C, D, Gint, Tp, S1, S2/S3, Sint, A2, F-Klasisk, F-Nostalgi.

Startavgiften på 50 kr gäller max 5 modeller - betalas på tävlingsplatsen.

Tävlingsanmälan med uppgift om modellens klass och namn samt den tävlandes namn och tel.nr skickas till

Kurt Sandberg, Vallgatan 23 A, 302 42 Halmstad senast den 26 mars.

HJÄRTLIGT VÄLKOMNA!

Mera tävlingar!

Grant Mimloct 2001.

Grant Mimloct 2001. Masstart av kopior av Charles H. Grants stavmodell lördagen den 11 augusti kl 18.00.

Från Sverige har tidigare Sten Bergwall, Karl-Axel Pettersson och Georg Törnkvist deltagit. Bliv med du också i år! Se ritning i "Oldtimer" 2/1998.

En Cloud Tramp website kan du finna på <http://website.lineone.net/~mike.denise.parker/index.htm>

Hilda Baker Cup.

Tävling med den enkla F-modellen "Tomboy".
1 jan. - 31 juli 2001.

36"- 44" som ritning förutom att CO2, el-, glöd-, tändstifts- eller dieselmotor får användas.

Handstart, obegränsad motortid. Vinnare blir den som uppnått längsta tiden tagen av tidtagare på startplatsen. Kikare x 8 tillåts. Resultat sänds till: Nick Failey, The Hall House, High Street, Halling, Kent, ME2 1BY. England. Tel-el. fax: 01634 241095, E-mail: nickfailey@aol.com
Ritning finns att få från Nexus, England.

Se även sid. 8, 18, 19 och 24 för flera tävlingar!!

Några osorterade tankar kring ett modellflygmuseum.



C G Ahremark och Johan Bagge granskar CG:s "Höken"

Kriterierna för ett blivande modellflygmuseum blev, vid vårt förra möte i Motala, enligt min mening ganska klart definierade så följande är bara en nedskrivning av några efterföljande funderingar, mest för att jag själv ska komma ihåg dem.

När man sitter och funderar över vad ett kommande Modellflygmuseum skulle kunna innehålla är ju en del saker självklara. Där måste ju naturligtvis finna alla svenska modeller, som blivit kända på olika sätt. Såväl Sune Starks Wakefieldvinnare som 'Tummeliten' och sedan modeller från alla andra klasser som Lina och RC.

Även de svenska motorerna är helst ett måste, även om det är mycket svårt att rycka loss dem från motorsamlare. När det gäller modeller finns ju alltid möjligheten att bygga en replika, med motorer är det betydligt svårare. Här ligger väl problemen närmast att hitta en plats där man kan ta emot de saker som kan emotas. Speciellt modeller har en viss förmåga att dels ta stor plats och dessutom vara ömtåliga, medan övrig materiel är mycket lättare att hantera.

Det vore ju en dröm att kunna visa alla modeller från Vilén, Wentzel, Semo och andra med kompletta byggsatser och ritningar i originalkartonger. Jag själv har några sådana som blivit liggande i avvaktan på att byggtiden någon gång skulle räcka till för även dessa. Nu kommer de att finnas till museets förfogande. Men det borde ju finnas flera sådana liggande ute i landet. Ett upprop i Modellflygnytt kan kanske ge resultat, men det vore nog värt att försöka även i Allt om Hobby, SFF:s Månadsblad, ÖFS-meddelandet och kanske flera.

När det gäller tidig RC har jag också samlat mina egna och andras utrustningar med tanke på ett kommande museum. Men det är ibland bara en sändare kvar. I andra fall är de nästan kompletta. Här behövs förmodligen en förteckning över tillgängliga grejor som ger möjlighet att plocka ihop fullständiga utrustningar. Kan man tänka sig någon RC-kunnig som kan sitta som spindeln i nätet och pussla ihop det som blir tillgängligt?

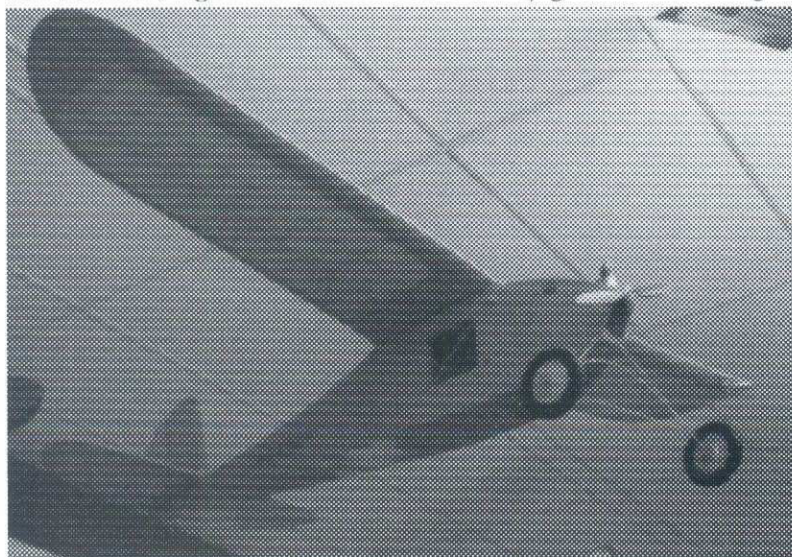
Här kommer jag så in på en fråga om urvalet. Det är otvivelaktigt så att det ibland är totalt omöjligt att få en modell, motor eller annan utrustning att visa. Av egen erfarenhet och vid besök hos andra modellbyggare har jag upptäckt att det ofta behövs någonstans att förvara knappnålar, skruvar och muttrar, rakblad och knivblad som kanske går att använda en gång till och mycket annat. Hur många gånger ligger det då inte i en gammal kartong för motor, hjul, timer, servo eller annat. Här kan ju faktiskt kartongen vara det lilla komplement som behövs för ett fullödigt resultat. Och hur mycket spillbalsa förvaras inte i byggsatskartonger. Även sådant kan alltså, ur museal synpunkt vara åtråvärt!

Ett museum bör naturligtvis ha ett bibliotek för böcker, kataloger, ritningar och tidskrifter. Här kan jag ana ett av de större jobben att sortera och katalogisera. Jag har själv många tiotal hyllmeter och kan tro att det finns många andra som har ännu mer.

Och dessutom samma tidskrifter och böcker. Det behövs alltså en välplanerad undersökning av vad som finns. Exempelvis genom att försöka få ett grepp om hur många Model Airplane News som finns tillgängliga, vad det är för årgångar, hur kompletta dessa är och med utgångspunkt från detta plocka ihop så täckande samling som möjligt. Sedan ta t.ex. Aeromodeller eller Flying Models och göra samma sak. Att bara samla in allt på en gång har jag en känsla av att det kan bli förödande. På det sättet samlade man in tidskrifter till Flygvapenmuseum och det enda som hittills kommit ut av detta är att kunna sälja gamla tidskrifter till skolungdomar för 1 krona styck!

En tänkbar uppgift för ett bibliotek kan i framtiden också vara att serva skalamodellbyggarna med dokumentationsunderlag och här kommer tidskrifter och böcker in. Skalabyggarna har idag stora svårigheter att hitta sådant och jag har nästan varje vecka någon förfrågan om hjälp. Med eget arkiv och goda kontakter med andra flyghistoriker brukat det mesta gå att lösa men här skulle utan tvekan en central instans bli till stor nytta. Finns inte ritningen bör man kunna ge kontakt med lämplig källa. Även här tror jag det kan finnas många som är villiga att ställa sina samlingar till förfogande.

Allt det ovan sagda (skrivna) är till syvende och sist beroende av hur ett museum kan organiseras. Ett samarbete med ett befintligt museum och sist med möjlighet för SMFF:s kansli att ha en lokal där inkommande materiel kan bedömas, registreras och förvaras tills möjlighet för utställning finns.



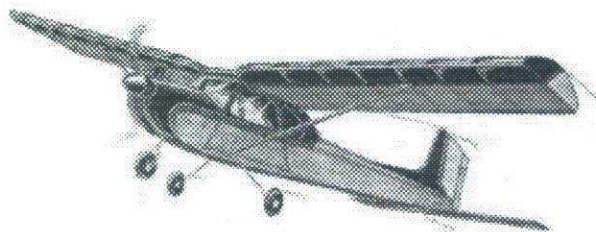
Ett problem, som för det mesta dyker upp på alla museer, är hur man hanterar eventuella deponeringar. Det kanske skulle behövas någon museisakkunnig/utbildad som kunde hjälpa till med dylika formaliteter. Har vi någon sådan i förbundet?

Tilälle besökte 1998 AMA:s museum i Dallas. Han tog då några foton.

Bilden t.v. visar bröderna Good's Chamion kallad "Guff". Bilden ovan visar en monter med Good's sändare och ett foto visande en start med "Guff".

Från Radiofältet

Hej alla radioflygare! Det är några månader sedan vi hördes av senast, och under den tiden har det hänt en hel del. Normalt sett brukar det ju vara ganska dålig aktivitet under årets första månader, men det här året verkar att vara ett undantag, i alla fall vad beträffar mina egna aktiviteter. Det har ju varit kanonväder så gott som hela våren, och vi har startat tävlingsverksamheten ovanligt tidigt. Redan den 24:e april var vi igång med den första tävlingen i Bällefors.



Många nya medlemmar.

Det mest glädjande är alla nya medlemmar som har strömmat till. Den riktade medlemsvärvningen, som gjordes i januari, gav direkt 35 ny radioflygare till SMOS. Det har dessutom tillkommit några efterslänrare, varför jag får hälsa ca 40 nya medlemmar hjärtligt välkomna i gänget! Inte illa på några månader! Tyvärr blev det en del strul med utskicket av första numret av Oldtimer, så ni som fortfarande inte har fått det får höra av er.

Ritningsbanken.

Många har hörsammat uppmaningen att kolla igenom sina gamla ritningar och göra en sammanställning på vad som finns, men det måste finnas mycket mera som ligger och skräpar i hyllorna. Till er som ännu inte har gjort detta, gör en inventering och se efter vad ni har av värde. Även om du själv inte är intresserad av modellen, kan det finnas andra som är det! Hittills har vi fått in Radio-Cub (A.G Berglund), Piper Cub (Sterling), Piper Tri-Pacer (Sterling), Radio-Queen (J.A Taplin). Alla dessa passar in i både OT-RC och OT-RC III. Av modeller som går in under RC-III reglerna har vi noteringar om Falcon 56 (Goldberg), Piper Tri-Pacer (Graupner), Petronca (Kjell-Åke Pettersson?). Till RC-I finns ritningar till Orion och Taurus (Ed Kazimirski/Top Flite), Kwick-Fly (Phil Kraft/Graupner), Sr. Falcon (Goldberg), Crusader (Ralf Brooke/MAN), Candy (Cliff Weirick). Dessutom finns ritning till Astro Hog, en modell som platsar i alla nämnda klasser. En enda segelmodell har kommit in, nämligen Bergfalke (Hegi). Ritningarna kommer så småningom in i ritningsbanken, men om någon vill veta vem som har vad redan nu, så kan ni höra av er!



Bent Johnson med en "Vagsabond"

Foto: Kjell-Åke Elofsson

Bo Nyhynd startklar med sin "Super Scorpion"

Foto: Kjell-Åke Elofsson.

Nedan: Glada Deltagare i Oldimerskt radiosflygane.

Foto: Kjell-Åke Elofsson.

Domarkurs i OT-RC III.

Den första domarkursen var avsedd att hållas i samband med vår första tävling i Bällefors, men av praktiska skäl fick vi flytta denna till Brännebrona. Fyra tappra kandidater, Agne Engman, Olof Hjerpe, Gunnar Sköld och Bo Nylund, drillades i både teori och praktik en eftermiddag med undertecknad som instruktör. Meningen är att alla presumtiva arrangörer skall kunna hämta domare från de egna leden, så passa på och anmäl er till den andra kursen i Ölme i samband med tävlingen där i slutet av juli!

Nya tävlingsklasser?

Ingvar Claesson har hämtat hem regler från vår broderorganisation i USA, SAM, och skall även göra detsamma från Englands motsvarighet. Meningen är att se om det finns någon klass som kan appliceras på vår verksamhet. Arbetsgruppen för RC-I, bestående av Lars Olsson och Alf Höglind, har tagit fram ett regelförslag, som är ute på remiss. Vi hoppas att kunna köra några provtävlingar i klassen redan i år. Lennart Andersson, känd segelflygare från Hammar, har åtagit sig att se om det går att tävla efter de gamla reglerna för segel-modeller, RC II och RC IV, Tänk att få se de gamla klassiska segelkärrorna Graunau Baby, Kranich, Slingsby m.fl. i ädel tävlan!

För övrigt så har det mesta av den upprättade handlingsplanen betats av, men meningen är att den skall hållas levande med Er hjälp. Jag har fått in några intressanta idéer, bl.a. att inte bara modellerna, utan även piloterna, skall ha autentisk klädsel (se separat artikel). Allt som gör att våra tävlingar får en extra kick är välkommet. Hör av Er!

Kjell-Åke Elofsson



OM OT-RC OCH OT-RC III ÖVER EN PIZZA.

Några oldtimers träffades över en pizza hemma hos Biggles innan det var dags för bygglokalen. Vi pratade som vanligt om sådant som varit och sådant som komma skall. Fransson från Moholm hade funderat ordentligt. Han hade kommit på ett så bra förslag att till och med Biggles tyckte det var bra. Jag, som tycker Fransson har bra idéer för det mesta, kunde bara instämma.

Den nuvarande ordningen innebär att ett antal tävlingar äger rum under året på skilda platser och under skilda villkor. Vi har samtidigt ett enda tillfälle då RM avgörs i en tävling. Vid detta tillfälle kan som känt slumpen vara helt avgörande. Eftersom tävlingen hålls på en plats och vid ett tillfälle kan inte alla som under året tävlat delta. Det kan vara för långt att åka och man kan just vid detta tillfälle ha något annat för sig. Tävlingarna som äger rum vid sidan om RM-tävlingen på skilda platser har kanske inte skapat det intresse som just RM-tävlingen gjort och har inte heller samma aura eller betydelse.

För att skapa intresse för alla tävlingarna och göra det intressant att köra 50 mil för att tävla skulle man kunna räkna in alla tävlingarna under året och kora en riksmästare genom sammanräknade resultat. Detta skulle premiera ett flitigt deltagande och minska inverkan av slumpen vid ett enda tillfälle och skapa ett helt annat intresse för varje tävling med ett större deltagande som följd. Förslaget överlämnas härmed till de som är satta att bestämma över dessa frågor.

När väl denna fråga var utredd undrade pastorn varför man inte kunde ha olika kärror i OT-RC och i OT-RC III. De skulle ju bara stimulera aktiviteten i bygglokalen och öka mångfalden vid tävlingarna. OT-RC kunde reserveras för radiokonverterade friflygmodeller konstruerade före radions intåg. OT-RC III skulle däremot endast vara öppen för modeller som konstruerats för radio med de tidsmässiga begränsningar som finns idag.

'Det var det dummast jag hört', sa Biggles och så var den diskussionen avslutad. Alla förslag hamnar inte i god jord, en del följer pizzakartongen till sopberget.

Bo Lennartsson,
Vadsbo

Klass OT-RC och RC- III på fd F6 i Karlsborg 26-27 maj.

Tävlingen är ett tvådagarsarrangemang av Vadsbo MFK och Tibro MFK, där vi avser att tävla på lördagen och ha söndagen som reservdag samt som ett allmänt meeting med alla gamla RC-modeller. På kvällen samkväm med en delikat buffé samt gamla filmer.

Vi kommer att ha tillgång till c:a 20 sängplatser i en logementsbarack samt uppställningsplats av husvagnar i anslutning till denna. Först till kvarn får först mala!

Upplysningar lämnas av Torbjörn Fransson tel. 0506-20259 eller e-mail: tb.fransson@swipnet.se och av Kjell-Åke Elofsson tel. 0504-14510 eller e-mail: tjolle.c@spray.se

Anmälan till tävlingen samt bokning av sängplats skall göras till Kjell-Åke Elofsson, Gäregatan 10, 543 30 Tibro eller på e-mail senast den 22:e Maj. Anmälningsavgift 80:- per modell. Efteranmälan mot dubbel avgift. Välkomna till en lika trivsamt tillställning som förra året!

Torbjörn och Tjälle

Tävlingsinbjudan Oldtimer RC

Klass OT-RC på Bällefors flygplats den 16:e April (Annandag Påsk). Tävlingen är ett sammarrangemang mellan Vadsbo MFK och Tibro MFK.

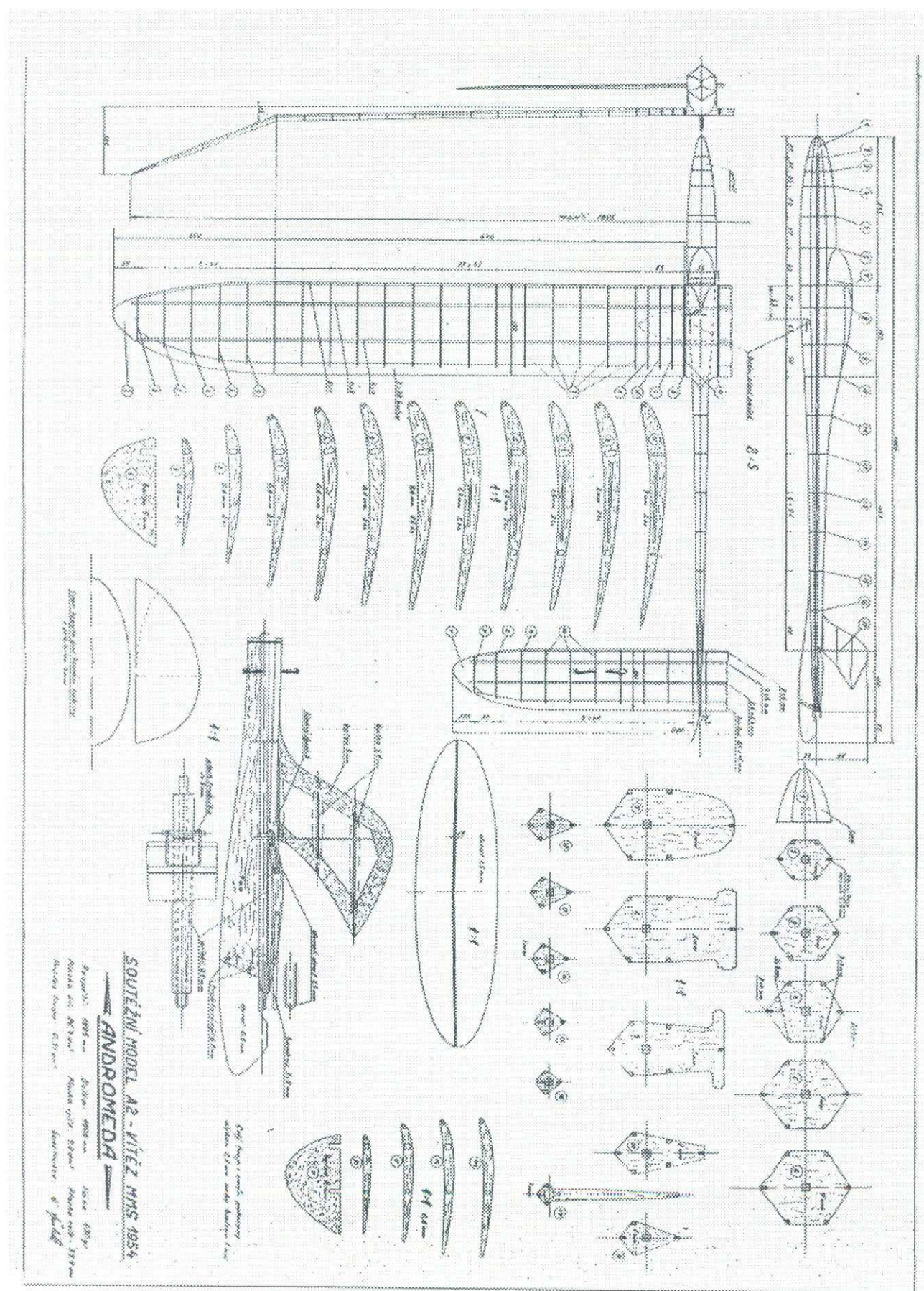
Bällefors flygplats är en "konserverad" flygbas med en bana på 2000x40 m, där vi disponerar en del av banan tillsammans med 2 "länkar". Vi kan alltså flyga från 3 banor samtidigt, och fältet kan utan tvekan utnämnas till Sveriges bästa för radiostyrt modellflyg. Fältet ligger mellan Tibro och Mariestad.

Anmälan till Torbjörn Fransson, Box 153, 549 04 Moholm senast den 10:e April. Anmälningsavgift 80:- per modell. Efteranmälan mot dubbel avgift.

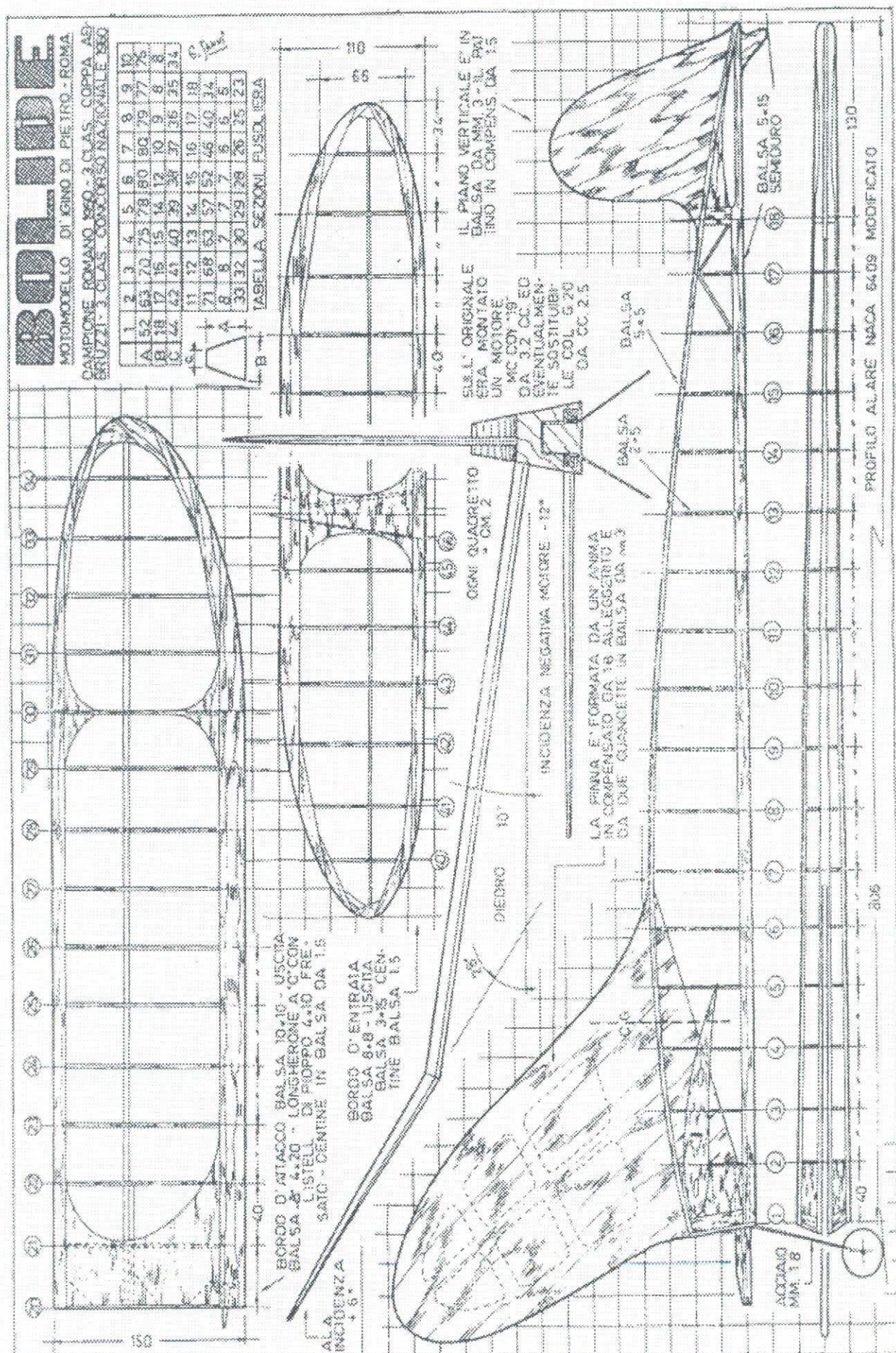
Information om tävlingen lämnas av Torbjörn Fransson tel. 0506-20259 eller e-mail: tb.fransson@swipnet.se och av Sandolf Blomgren tel. 0506-12037 eller e-mail: prodigy@algonet.se

Väl mött! Torbjörn och Doffe

En fin A2-modell från vår systerorganisation i Tjeckien



En rolig F-modell från Italien



Många debutanter vid Oldtimer-RC på Bällefors 1/7 2000

Den från den 27:e maj uppskjutna tävlingen genomfördes i stället den 1:e juli. Tyvärr blev det ursprungliga startfältet något decimerat, vilket var synd med tanke på det fina vädret. Visserligen var vinden relativt hård i de inledande omgångarna, men det är ju något som piloterna numera tycks ha lärt sig bemästra. Vi fick se flera "nya" ansikten och modeller i de båda klasserna. I OT-RC var det Frank Herlufsén och Börje Luthman som kunde räknas in bland debutanterna. Börje ställde också upp i RC-III, där övriga debutanter var Sandolf Blomgren, Bengt Johnsson (gammal F3A-pilot) samt min kompis från många skålatävlingar världen över, Lars Helmbro.

Skalamodeller.

Att Lars skulle komma med en skalamodell var väl kanske inte så överraskande. Han ställde upp med Truedssons välkända Auster Autocrat från början av 60-talet. Desto mer överraskande var det att vi fick se ytterligare en skalamodell, nämligen Börje Luthmans Piper Super Cruiser. Om jag inte missminner mig så var den av Kiel Krafts fabrikat från någon del av det sena 50-talet. Trots att båda modellerna bara väger runt kilot, tålde de den inledande hårda vinden förvånansvärt bra. Eftersom det finns en hel del hyfsade ritningar att tillgå till godkända skalamodeller, hoppas jag att det blir flera som följer Lars och Börjes exempel!

Storslam för RC-Viking.

RC-Viking(arna) trampar på i ullstrumporna, och tog segern i båda klasserna. I OT-RC visade Torbjörn Fransson att han definitivt har etablerat sig i den absoluta toppen, och tog sin andra raka seger. Arne Nohlbergs andraplats betydde dubbelseger för Vikingen. För att ytterligare accentuera modellens dominans lyckades undertecknad vinna RC-III. Tvåa i klassen blev debutanten Sandolf Blomgren, som visade att han nu fått trim på sin Vagabond.

Efter tävlingen stannade de flesta kvar för kvällens grillfest, där den eminente kocken Jonny hade fixat fram kött, som i det närmaste smälte i munnen. Frampå småtimmarna kom det fram flera "Slowflyers", och det flögs ända tills mörkret tog överhanden.

Söndagen bjöd på kanonväder, och de som stannade kvar flög både högt och lågt fram till 18-tiden.

Kjell-Åke Elofsson

Resultat OT-RC: Modell

Poäng

Torbjörn Fransson	RC-Viking	801	
Arne Nohlberg	RC-Viking	797	
Kjell-Åke Elofsson	Robot	788	
Bengt Johnson	Vagabond	785	
Bo Lennartsson	Playboy Senior	775	
Sandolf Blomgren	Vagabond	765	
Folke Johansson	RC-Viking	762	
Ingvar Claesson	Quaker Flash	752	
Stig Jansson	Sky-Skooter	703	
Frank Herlufsén	Sky-Skooter	676	
Börje Luthman	Piper Super Cruiser	665	
Bo Nylund	Super Scorpion	477	
Kjell-Åke Elofsson	RC-Viking	766	(2:a modell)
Bo Lennartsson	Quaker Flash	739	(2:a modell)

Resultat OT-RC III:

Kjell-Åke Elofsson	RC-Viking	2160
Sandolf Blomgren	Vagabond	1910
Arne Nohlberg	RC-Viking	1755
Bengt Johnson	Vagabond	1725
Torbjörn Fransson	RC-Viking	1665
Lars Helmbro	Auster Autocrat	1355
Börje Luthman	Piper Super Cruiser	1000



Veron DEAKON

Spännvidd 1,300 mm.

Synnerligen trevlig R/C- och Frisflyktsmodell, lämplig för motorer 1,0—2,0 cc.

Nr VN-397

Pris Kr. 29: —.

Förteckning över "nya" kopierbara oldtimer RC-ritningar.

Modellnamn	Konstruktör/firma	Ritningsinnehavare
Radio-Cub	A.G Berglund/F:a Modellträ	Kjell-Åke Elofsson
Falcon 56	Goldberg	KÅE
Orion	Ed Kazmirski/Top Flite	KÅE
Kwick-Fly	Phil Kraft/Graupner	KÅE
Piper Cub	Sterling	KÅE
Petronca 3	Åke Pettersson	KÅE
Piper Tri-Pacer	Sterling	KÅE
Piper Tri-Pacer	Graupner	KÅE
Rudder Bug	Walter A. Good	KÅE
Radio-Queen	J.A Taplin	Gunnar Pettersson
Taurus	Ed Kazmirski/Top Flite	Nils Högman
Crusader	Ralf Brooke/MAN	NH
Sr. Falcon	Goldberg	NH
Astro Hog	Fred Dunn/MAN	NH
Bergfalke	Hegi	Folke Johansson
Tarus	Ed Kazmirski/Top Flite	Alf Höglind
Candy	Cliff Weirick	AH
Taurus	Ed Kazmirski/Top Flite	Carl-Eric Andersson
Stormer	Doug Spreng/American Modeler	CEA
Astro Hog	Fred Dunn/MAN	CEA
Uproar	Chris Olsen/Aero Modeler	CEA
Uproar II	Chris Olsen/RCM&E	CEA
Smog Hog	Howard Bonner/Aero Modeler	CEA
Cessna L19	Ragnar Åhman	Inge Ahlin
Piper Cub J-3	Berkley	IA
R.6.B	Allan Rowe	IA
Bicki(segelmod)	Alfred Bickel	IA
Topsy	Graupner	IA
Gee-String	Bob Palmer & Dick Larsen	IA
Blister	P.E. Norman	IA
Junior Falcon	Goldberg	IA
Fledgling *	Claude Mc Collough (1950)	Kjell Hellström
Clipper Mk I *	Carl Goldberg (1938)	KH

*friflygande, går att konvertera för radio till OT-RC

Ritningarna är samlade efter ritningsinnehavare, utan indelning i klass. Detta medför att samma ritning kan finnas på flera ställen. För att få mera information om ritningarna är det enklast att kontakta ritningsinnehavaren. Denne är också ansvarig för ev. copyright. Adress, telefon och e-mail finns i medlemsmatrikeln. SMOS är med andra ord inte ansvarig för dessa ritningar. Dessutom finns de "gamla" ritningarna naturligtvis kvar enligt den ritningsförteckning du har fått tidigare!

Beställ ritningar och bygg!

Utrikiska:

REPONDEZ S'IL VOUS PLAID: Tuta om ni kommer från Skottland!

HARLEY-VOS FRANCAIS?: Kan ni köra en fransk motorcykel?

VENI,VIPI,VIDI: Jag kom, jag är en mycket betydelsefull person, jag segrade.

RIGOR MORRIS: Katten ä död.

LE ROI EST MORT. JIVE LE ROI: Kungen är död, inget skämt!

POSH MORTEM: Död stil hos de rika och berömda.

CARNE DIEM: Fånga köttet.

PRO BOZO PUBLICO: Stöd er lokale clown.

MON AGE A TROIS: Jag är tre år gammal.

FELIX NAVIDAD: Vår katt har en båt.

HASTE CUISINE: Fransk snabbmat.-

QUIP PRO QUO: En snabb replik.

MAZEL TON: Tonvis av lycka!

Från bambustickor till Radio-Cub

Mitt flygintresse väcktes nog redan i 10-årsåldern, alltså omkring 1936. Det fanns då en tidning som hette "Min Hobby", och i den annonserade en firma som hette "Sven Wentzels Modellplansfabrik". Min kusin Folke skickade efter en stavmodell som hette Tummeliten, och den flög, som vi tyckte då, mycket bra. Jag själv köpte en byggsats där bärplanen skulle tillverkas av 2 mm bambustickor. Dessa bambustickor skulle formas med hjälp av värmen från en öppen ljuslåga. Naturligtvis kom bambun för nära lågan, med påföljd att materialet blev för varmt och fattade eld. Mitt första misslyckande i det hårda modellbyggerlivet var ett faktum!

Så kom 40-talet, och vi blev flera som byggde modeller. Eftersom 2:a världskriget pågick, fanns det inget balsaträ att tillgå. Det fick duga med furulister och plywoodflak. På den tiden dominerades marknaden av tyska ritningar, och jag minns speciellt en S-3 som hette Strolch och en annan som hette Hast. Vidare i klass S fanns det två modeller vid namn Ikaros och Libell.

Tibro Modellflygklubb bildas.

Vid den tiden startade vi Tibro Modellflygklubb, och vår första lokal blev en nedlagd bildhuggarverkstad. Där var vi ett 10-tal killar som höll till och byggde modeller nästan varje kväll. Bygget pågick till 21-tiden, och för det mesta avslutade vi kvällen på ett närbeläget kafé. Där kunde man få ett glas saft och en bakelse för 55 öre och samtidigt avnjuta musik från en radiogrammofon. Ellingtons "Mood Indigo" och Glenn Millers "In the Mood" tillhörde favoriterna. Nu var det dags att börja tävla med våra modeller. Vi ordnade flera tävlingar, och en godsherre vid namn Dyrssen ställde välvilligt markerna på sitt stora gods Ruder till förfogande. Just Ruder kom under många år framåt att bli klubbens inofficiella fält. Vi bjöd in modellflygare från bl.a. Hjo, där bröderna Folke och Åke Johansson var de stora entusiasterna. Hjoborna var mycket duktiga, och hamnade för det mesta högt upp på prislistorna. Från Mofalla (mellan Tibro och Hjo) kom bröderna Södergård, som alltid flög med egna, mycket välflygande konstruktioner.



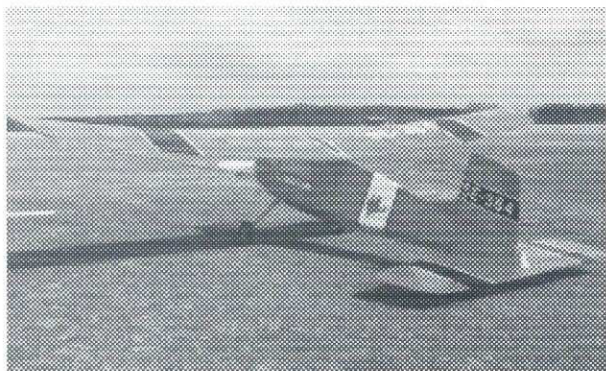
SM i Jönköping 1957. Gunnar Pettersson i mitten med sin Radio.Cub



Stor publiksport

Tävlingarna växte i omfång, och de tävlande kom nu även från Skövde och det mera avlägsna Lidköping. Inte nog med det, det visade sig också att tävlingarna drog stor publik. Det är ganska fantastiskt att tänka sig att varje tävling drog i genomsnitt 500 personer! Eftersom det var krigstid fanns det knappast inga personbilar, så de flesta kom till Ruder på cykel. De tävlande kom i regel med tåg, och hämtades vid stationen med lastbil, som en av de lokala åkarna ställde till förfogande.

Så var det då! Notera ED-sändaren och den tidstypiska hatten!



Tjälles "Robot"

Foto: Tjälle

Fullskalaflyg

1945 var vi några stycken som ville prova på lite större flygapparater. Förutom jag själv och min tidigare nämnde kusin Folke var det bl.a. bröderna Bengt och Lennart Johansson som hade dessa högtflygande planer. Vi hade hört att man kunde få glidflygutbildning i Karlsborgs Flygklubb.

I juni månad 1946 flög vi i Trollhättan, där vi tog våra C-diplom. Efter detta skingrades tyvärr vårt gäng av olika orsaker. Några flyttade från Tibro, andra ryckte in i det militära.

Så kom 50-talet.

Flygintresset fanns kvar, om än lite slumrande. Så småningom bestämde jag mig för att bygga ett par gummimotormodeller från Truedssons i Malmö. Den ena var Hugin och den andra Kordas världsrekordmodell. Det blev inte någon större succé med dessa flygningar. Jag upptäckte att det var ganska trist att syssla med hobbyn ensam när man tidigare var van vid att det fanns kompisar med samma intresse.

Linstyrning

Mitt modellflygintresse väcktes återigen 1953. På sommaren var jag med på en orienteringstävling. När jag cyklade hem fick jag sällskap med en kille som hette Arne Lindberg. Vi kom av någon anledning att prata flyg. Jag talade om mitt intresse för modellflyg, och det visade sig att även Arne var drabbad av detta flygiska. Han berättade att han flög med något som kallades linkontroll. Så kom det sig en kväll att jag åkte ut till Arne för att kolla hans linflygande.

Han hade en modell med c:a 50 cm spännvidd och med en ED 2,46 cc diesel i nosen. Linorna var c:a 10 m långa, och Arne flög runt, runt. Jag tyckte det verkade intressant, så jag beslöt mig för att pröva. Jag byggde en liknande modell som Arnes, och jag minns att den var försedd med en Webra 1,5 cc. Så blev det dags för provflygning en kväll hos Arne. Jag startade motorn, och så bar det iväg! Modellen steg brant, och sen small det till bakom ryggen på mig. Jag hade blivit yr, och det hela gick så fort att jag inte klarade av det hela. Modellen var naturligtvis i spillror, så det blev till att reparera. Efter en tid hade jag lärt mig att behärska både min yrsel och modellen. Vi hade en ganska trivsam tid med våra linflygningar, och vi kunde t.o.m. flyga samtidigt i samma cirkel.

Radiostyrning

Jag hade börjat att köpa flygtidningar igen, och i några av dessa skrevs det artiklar om radiostyrda modeller. Detta var ju helt fantastiskt, och jag blev eld och lågor inför detta som måste vara framtidens modellflyg!

På en flygdag på Ålleberg skulle en engelsman demonstrera detta nya sätt att flyga. Av någon anledning

ED

RADIOKONTROLLAGGREGAT

BOOMERANG

Supergenerativ mottagare med hårt eller mjukt rör

MARKSÄNDARE

utrustad med avstämning kvartsvägs-temen möjliggör en räckvidd på ca 1 km. 4-5 watts anodeffekt. Separat handkontroll. Pris kr. 100,-. Kompl. sändare, mottagare och radermekanism kr 210,-. Utförlig bruksanvisning på svenska.

MOTTAGARE

med strömbrytare, mätaruttag, radermekanism etc., färdigkopplad från fabriken och placerad i modellen utan ändringar.

B. O.s stabila, självneutraliserande radermekanism med strömbrytarens kontakt. Vikt 22 gr. Pris kr. 19.50.

B. BECKMAN & Co AB

Jakobsgatan 24 - Stockholm C

Tel. 20 13 66, 21 12 34

Till B. BECKMAN & Co AB

Jakobsgatan 24, Stockholm

Hörmed rekommenderas broschyr över ED:s radiomaterial och kostnader för sändare till

Namn

Beslagd

Postadress

Pris med radermekanism kr 110,- (utan radermekanism kr 90.50)

kom han aldrig i luften. En som däremot kom i luften var Bertil Beckman från Stockholm. Han flög med en modell som hette Junior 60. Modellen flög bra, men som på de flesta flygdagar blåste det kraftigt, vilket fick till följd att modellen drev i väg med vinden och gick ur räckvidden. Det hela slutade dock lyckligt, och jag hade sett att det gick att styra modeller med radio.

På våren 1954 köpte jag ett radioaggregat av nämnde Bertil Beckman, som då hade startat den sedermera legendariska firman med hans namn. Det var en engelsk 1-kanalsradio av märket ED-Boomerang. Av namnet att döma var det förmodligen avsikten att modellen skulle komma tillbaka till utgångsplatsen.

Aggregatet bestod av en marksändare, en mottagare och en rodermekanism av typ "hickhack". Denna drevs av en gummimotor, och bestod av ett steghjul, som gav sidoroder vid signal från sändaren. En signal gav vänsterroder och nästa signal högerroder. Frånvaro av signal betydde neutralroder.

I mottagaren fanns ett relä som var mycket vibrationskänsligt, så det gällde att hänga upp mottagaren fritt i modellen i klena gummiband. Mottagaren var vidare försedd med ett radiorör, ett s.k. "hårt rör". Man fick plugga in en milliamperemätare till mottagaren för att "trimma" för att få bästa känslighet. Räckvidden blev dock mycket dålig, så jag vände mig till en radioamatör för att få hjälp. Jag minns att vi placerade mottagaren i hans verkstad, och själv gick jag ut på ett fält med sändaren. Vi bestämde att nämnde radioamatör skulle släcka ljuset i verkstaden när mottagaren slutade att fungera. Tyvärr släcktes lampan alldeles för tidigt. Räckvidden var bara ca 30 m. Det var ju otänkbart att försöka att flyga med detta elände till radio!

Jag införskaffade ännu ett aggregat, även detta av fabrikat ED. Mottagaren hade nu 3 rör, och det hela fungerade mycket bättre. Denna mottagare fordrade dock mycket batterier: 2 st anodbatterier på 22,5 V, 4 st "pennceller" för gallerström, 2 st d:o för glödström samt 4 st för rodermekanismen. Allt detta placerade jag i en liten Sky-Skooter med en ED Bee på 1 cc i nosen.

Provflygning!

Äntligen kom så den stora dagen för provflygning, och jag åkte upp till Ruder, där vi tidigare hade hållit till med friflygning. Jag startade motorn och kastade iväg modellen. Den steg långsamt och satte kurs mot en intilliggande äng. När en gårdsgård passerades gav jag signal med sändaren. Modellen svängde vänster och

kom tillbaks mot mig. Så var bränslet slut, och modellen landade alldeles intill mig. Vilken triumf! Jag hade nu gjort min första RC-flygning, och jag såg möjligheterna framför mig.

Radioflygkurs

Så kom 1955, och på våren anordnade KSAK en radioflygkurs på Älleberg. Kursdeltagarna fick ett RC-aggregat, men fick själva bekosta sina byggsatser till Sky-Skooter, som skulle vara kursmodell. Modellerna skulle vara färdigbyggda till kursstarten, men under den vecka kursen varade fick deltagarna hjälp med installationen samt intrimningen. Kursledare var Per-Axel Eliasson och den tidigare nämnde Bertil Beckman. I veckoslutet provflögs modellerna. Jag åkte upp till "berget" på söndagen, som var sista kursdagen. Jag medförde min Radio-Queen, och gjorde några mer eller mindre lyckade flygningar.

Tävlingar

1956 började tävlingarna att komma igång på allvar. Den första hölls på F16 i Uppsala. Jag hade då kommit i kontakt med Carl-Eric Andersson, som på den tiden bodde i Våring utanför Skövde.

Vi åkte då tillsammans till Uppsala i min faders bil, en Volvo PV-444. Man hade på den tiden inte råd med egen bil. Jag kommer inte ihåg hur Carl-Eric klarade sig med sin modell, dock minns jag att jag inte kom i luften med min. Jag hade köpt ett tyskt RC-aggregat av märket OMU. Det var ett flerrörsaggregat, och trimningen gjordes genom ett "magiskt öga".

Jag hade byggt en modell från en ritning i Model Airplane News. Provflygningen gjordes som vanligt på Ruder. I starten steg modellen mycket brant och vek sig. Så följde en nästan lodrät dykning mot marken. Sen blev det tyst, så tyst som det bara kan bli efter en totalkvadd.

När jag plockade ur mottagaren ur modellen, visade det sig att den var helt krossad. Den var uppbyggd av mycket tunn Pertinax och försedd med 3 rör. Det hela var inneslutet i en låda av någon slags kartong, och mycket dyrt!

Efter hemkomsten ringde jag Beckman, som hade levererat radion. Han sade sig ha en likadan mottagare som min, och den skulle jag få låna när jag kom till Uppsala. Jag gjorde min gamla Radio-Queen klar på fredag kväll, och tävlingen skulle vara på lördag-söndag. Efter installation av Beckmans mottagare på tävlingsplatsen, visade det sig att räckvidden var lika med noll! Det blev alltså att sitta på åskådarbänken.

På denna tävlingen träffade jag för första gången Erik-Göte Berglund, som kom i sällskap med sin far. De hade i Insjön startat en firma, som hette **TELE-CONTROL**.

De hade då agentur av ett engelskt radioaggregat, men hade konstruerat en egen rodermekanism, som de kallade Gyron. Denna var mycket enkel i sin uppbyggnad, och bestod i princip av en centrifugalregulator. Den fungerade så att vid signal drogs rodret åt höger, och utan signal drogs rodret åt vänster av ett gummiband. Det fanns alltså inget neutralläge, utan man fick med hjälp av pulsteknik flygplanet att flyga rakt. Detta tyckte vi var en stor framgång. Man slapp ju den vibrationskänsliga "hick-hack"-mekanismen med tillhörande gummimotor.

Även om flygningarna var miserabla, så utvecklades ett mycket gott kamratskap. Alla hjälpte alla att lösa de problem som hade med RC-hobbyn att göra. Av alla goda vänner jag fick, minns jag särskilt Conny Adolfsson och Stig Karlsson från Växjö, Rolf Dilot från Lund och många, många flera. Lennart Sundström hade jag träffat tidigare, då han var tegelmästare i Dalsland.

Första SM i radioflygning.

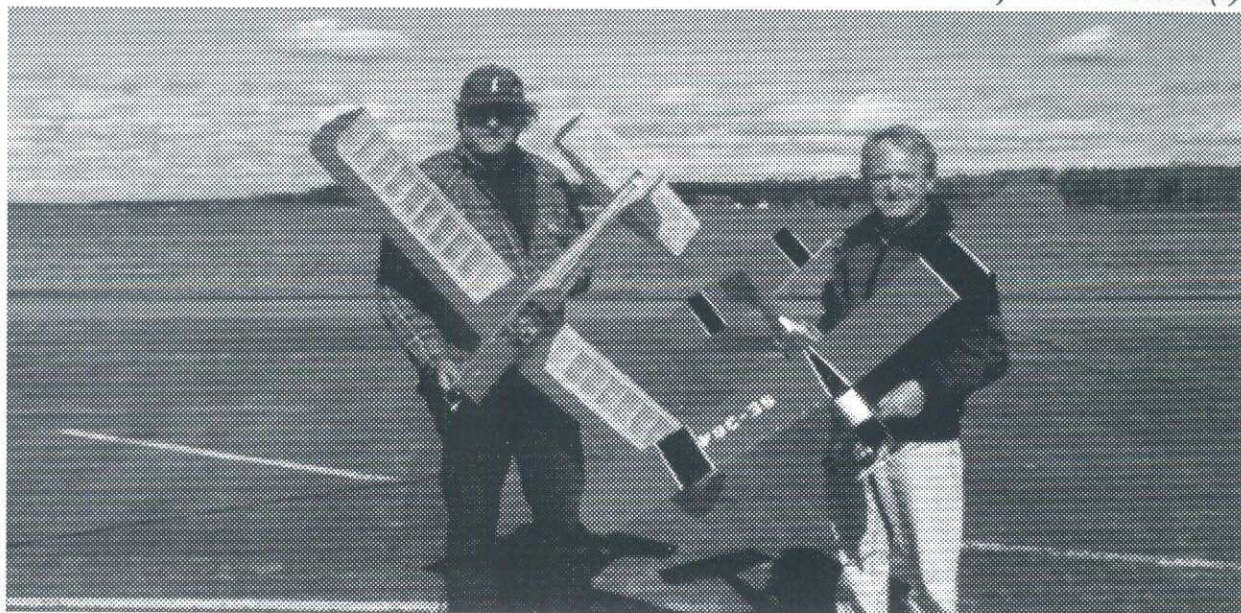
50 deltagare kom på vårt första SM i radioflygning, som Jönköpings Modellflygklubb anordnade 1957. Segrade gjorde Erik Sjögren med en Piper Cub J-3. Själv lyckades jag erövra den minsta pokalen med en 7:e plats med en något modifierad Radio-Cub.

Sedan följde många tävlingar de kommande åren. Särskilt kommer jag ihåg tävlingarna i Köping, där det fanns många duktiga flygare. De hade amerikanska RC-anläggningar av märket Babcock. Dessa anläggningar var de absolut finaste som fanns att få, men priset var ju också därefter.

Gunnar Pettersson

(anm.. De flesta i artikeln nämnda personerna är numera medlemmar i SMOS. Gunnar har lovat att återkomma med ytterligare en artikel, där vi får ta del av hur det gick till när man gick över från de enkla 1-kanalsanläggningarna till de mersofistikerade flerkanalsanläggningarna.)

Torbjörn Fransson, "RC-Viking" och Kjell-Åke Elofsson, "Robot"
Foto: Kjell-Åke Elofsson(?)



ROBOT Elegant och robust radioflygplan för ECC Telecommander. Spv 150 cm **Kr 41:50**

OBS! Monteringssett med alla detaljer färdiga



ROBOT
har elektrisk
och motor kontroll

MONTERINGSSETTEN
innehåller: Helt färdiga spax, spryglar och låter samt planstråk, modellspan och utfärlig ritning med monterings- och installationsanvisningar. Lim och hjul ingår ej. Lämplig motor: Wehra 2,5 cc

RC-BÅT

i monteringssettet kommer inom kort

ECC TELECOMMANDER

Komplett sett med sändare, mottagare och alla detaljer för installation i Flyg- eller båtmodeller

Kr 190:-

Till F:ra TELE-TROL - Insjön

Sänd med postförskott 1/4 porto
..... byggs till Robot.
Sänd gratis uppl. om RC-materiell till:

Navn

Bostad

Postadress

10 th Annual Worldwide Postal Contest 2001.

Avsikten med denna tävling, som Jim Moseley i Canada under flera år hållit trådarna i är att uppmuntra till vänskapligt deltagande av modellflygare världen över. Variationen i utbudet av tävlingar beror bl.a. på att många tidigare tävlingsklasser försvunnit eller anses vara ointressanta i moderna tävlingar. De flesta klasserna i år är de samma som tidigare, men några nya har tillkommit: TD Slow Power, Dime Scale Duration, Embryo Endurance och Cloud Tramp med den tidigare Vintage/OT nu uppgraderad till Classic Glider.

Flygningarna kan göras mellan 1 juni 2001 - 17 februari 2002. Det är inte krav på att alla flygningar göres samma dag i någon klass, men varje tävlingsstart skall föränmålans till en tidtagare. Generellt göres tre starter till en maxtid, därefter göres skiljeflygningar med ett tillägg av 30 sek för varje start till dess modellen ej uppnår den avsedda maxtiden. Slutresultatet är summan av de totalt uppnådda tiderna angivna i sekunder. Flygningar över 20 sek. är "officiella" oavsett resultat. Resultat skall insändas så att de når Jim Moseley senast 1 mars 2002. Sänd ditt resultat till S.-O.Lindén så förmedlar han uppgifterna till Jim Moseley före 23 febr.2002. (Foton är också välkomna!)

- 1) **1933 Lanzo Cabin:** 3 flygn. på 120 s.max. följda av omflygningar ökade med 30 s åt gången.
- 2) **20" Vintage/OT** (före 1951), spv 20"/51 cm max. 3 flygn á 60 s därefter ökning med 30 s per omflygning.
- 3) **30" Vintage/OT** (före 1951), spv > 20"/51 cm <30"/76 cm. 3 flygn. á 90, därefter ökning med 30 s per omflygning.
- 4) **42" Vintage/OT** (före 1951); spv > 30"/76 cm <42"/102 cm 3 flygn. max 120 s, därefter ökning med 30 s per omflygning.
- 5) **P30-Rubber.** P30-regler 3 flygn. därefter ökning med 30 s per omflygning.
- 6) **Vintage Glider** <50"/127 cm. 3 flygn. 90 s max. därefter ökning med 30 s per omflygning. Max linlängd 164 ft/ 50 m.
- 7) **Classic Glider.** Publicerad före 31/12 1960. 3 flygn. max 120 s därefter ökning med 30 s per omflygning. Lina som ovan.
- 8) **Catapult Glider.** (small) max 12"/30,5 cm spv. Bästa 6 av 9 försök max 90 s. Om 6 maxtider uppnås, därefter ökning med 30 s per omflygning. Katapult= en 9" slinga av 1/4" gummband fastsatt på ett 6" handtag. Inget minimum startförsök. Tillåtet med flera modeller.
- 9) **Catapult Glider.** (large) större än 12"/30,5 cm. Regler som ovan.
- 10) **Hand Launch Glider.** Bästa 6 av 9 försök max 90 s. Om 6 maxtider uppnås, därefter ökning med 30 s per omflygning. Fler än en modell tillåtet.
- 11) **Stomper.** konstr. av G.Fuller, UK i början av 50-talet. Ritning finns (PET 499) från Nexus, England. Motor - plain bearing max 1,5 cc diesel. 3 flygn. max 150 s med motortid max 10 s. Flyoff = ökning med 30 s per omflygning.
- 12) **1,5 cc Slow Power.** Plain bearing motor, inga restriktioner ang. modell, men ej autoroder, rörliga bärytor eller motorbroms. 3 flygn. (10 s för glödstift, 12 s för diesel) max 150 s. därefter ökning med 30 s per omflygning.
- 13) **Embryo Endurance:** Monoplan ej över 50 sq.in vingyta (70 sq.in biplan med 45 sq.in för största vingen. Stabyta ej över 50% vingyta. Kroppsvolym som innesluter min 1.25"x1,5"x 3". Uppbyggda bärytor klädda på båda sidor. Landställ med 3/4" diam.hjul, som måste rotera på en axel. Markstart utan hjälp ger bonuspoäng. 5 p. för kabin 30° lutning eller vindruta med öppen cockpit och nackstöd. 3 p. för 3-dimensionella hjulkåpor. 1p. för 3-dim. urlåsningspipor. Höga total flygtid + bonuspoäng vinner! (Handstart tillåtes, men då bortfaller alla bonuspoäng!)
- 14) **Cloud Tramp.** Alla versioner av "Cloud Tramp"; som publicerats tillåts starta. 8" prop. (Plastpropeller är OK.) Alla typer av prop.lager tillåts. Fem flygningar utan maxtid. Längsta resp. kortaste tid räknas bort. Inget krav på självbygge i denna klass.
- 15) **Dime Scale.** En tävling i flygtid med skalamodeller tidigare sålda för så där 10 cent med max 16" spv. 3 flygn. á max 60 s. + 30 s. tillägg därefter. Ingen skalabedömning.
- 16) **TD Power.** En "slow power"-tävling för alla Cox motorer upp till .051 cu.in. plus äldre motorer såsom Holland, Fox, Atwood. Inga autofunktioner annat än motoravstängning och D/T. 3 flygn. 7 s. motortid 120 s. max därefter 30 s. tillägg.
- 17) **Open Slow Power.** Valfri motor upp till 3,5 cc. Inga autoroder eller VIT eller motorbroms. Trycktank tillåts. 7 s. motortid (glöd) (9 s. diesel). 3 flygn. á 120 s. med 30 s.tillägg i följande starter.
- 18) **1,5 cc Diesel Slow Power.** Endast Plain bearing. Inga a/r, VIT eller bromsar tillåts. 3 flygn. 10 s. motor 20 s. max därefter 30 s tillägg.

Wentzeltävlingen 2001.

Den årliga Wentzeltävlingen kommer att hållas söndagen den 20 maj på eftermiddagen. Tävlingsplats som vanligt Gärdet i Stockholm. Samling från kl 16.00 vid Borgen. Klasser : 1) Tummeliten. 2) Klass A: FIB och Trim II. 3) Klass B+C = Fröjds, Tip Top VI, Kungsörnen, Gladan och Cirrus. 4) Den nya modellen "Classic 808" Två eller flera modeller av olika får typ användas i varje klass. T.ex. en Fröjds och en Gladan i klass 3.

Oldtimer SM 2001 i friflyg.

**Förhandstips! Årets OT/SM kommer att hållas på Rinkaby den 17-19 augusti. Samtidigt arrangeras en flygträff för OT-RC och RC-III!
AKM + SHMFS + Ingvar Claesson.**

Oldtimer DM 2001.

Från Dansk Modelflyve Veteranklub meddelas att "Oldtimer DM 2001" kommer att hållas 1-2 september, troligen på Skjern. Reservera redan nu det veckoslutet skriver Erik Knudsen.

Tävlingskalender 2001 för Oldtimer RC

16/4	OT-RC	Bällefors
26-27/5	OT-RC och RC-III	Fd F6 Karlsborg
16/6	OT-RC	Trollhättan
28-29/7	OT-RC	Ölme
17-19/8	Meeting	Rinkaby
25/8	OT-RC och SM i RC-III	Bällefors
8/9	RM i OT-RC	Nyköping
??	OT-RC och RC-III	Eksjö/Ränneslätt



Bygganvisning till Klimax (ur Nordiska Flygtidningen)

Balsaträet är åter här, och lite varstans börjar nu modellflygfabrikanterna att åter annonsera om gummimotormodeller. Det är emellertid oftast nog ritningar till förkrigstidens tävlingsmodeller, som plockas fram ur gömmorna. För de gamla tävlingsrävarna, som tidigare sysslat medgummimotormodellbygge, bör ju knappast övergången till byggandet av modeller av denna typ erbjuda några svårigheter. Nyrökryteringen har emellertid under de gångna åren varit stor inom modellflygarnas led och många av dem, som nu för första gången tar itu med byggandet av en gummimotormodell, kommer att finna den alltför svår. Resultatet blir därför kanske många gånger mindre lyckat. Vad man särskilt måste tänka på, när man bygger en sådan modell, är att man måste iakttaga mycket större noggrannhet än då det gäller segelmodeller, där man ofta kan få se en skev och slarvigt byggd modell flyga någotsånär skapligt. Vidare måste man tänka på att pressa ner vikten så mycket som möjligt, dock utan att modellens hållfasthet äventyras. Till följd härav samt på grund av materialets större sprödhet måste man undvika att modellerna gå i marken hårt, enär man i så fall oftast får se modellen förvandlad till kaffeved.

I detta nummer presenterar vi en lättbyggd och välflygande modell, "Klimax", som vi rekommenderar till alla nybörjare på gummimotormodellbygge.

Kroppen utgöres av en balsastav, 10x10 mm, på vilken man framtill fastlimmar ett stycke plywood. Detta blötes först i vatten och formas enligt ritningen, varefter det får torka och sedan limmas starkt på staven. -Iakttag fiberriktningen på plywooden. -Framtill på nospartiet fastlimmas sedan en ram, till vilken nosblocket skall tillpassas noga så att inget glapp uppstår. Vill man ytterligare stärka nospartiet kan man fodra detta invändigt med en klots av mjuk balsa, i vilken göres ett så stort hål att såväl nosblock som propelleraxel gå fria. Av 1 mm pianotråd böjes sedan propelleraxel, sportkrok och landningsställ enligt ritningen och fastsättes på sina resp. platser.

Vingen, som har en spännvidd av 50 cm, är av enkel V-formstyp, den bygges direkt på ritningen med spryglar av 1 mm balsa samt en 2x3 mm list till framkant, 2x5 till mittbalk och en 2x7 bakkantslist. Vingspetsar och förstärkningar göres av 2 mm balsa. Sedan man byggt de två vinghalvorna pallas dessa upp 60 mm vid vingspetsarna varefter de förenas genom det lilla mittpartiet.

Stabilisatorn är försedd med spryglar av vanlig symmetrisk profil av 1 mm balsa. Den bygges med 2x3 mm lister till framkant och mittbalk samt en 2x7 mm bakkant. Vingspetsarna samt mittstycket göres av 2 mm balsa.

Fenan uppbygges av samma spryglar som stabilisatorn och samma slags lister m.m. Sedan den blivit klädd limmas den fast vid stabilisatorn.

Propellern skäres till i balsa i enlighet med mallarna. Har Du aldrig tidigare själv skurit till en propeller bör Du emellertid försöka få någon äldre modellflygare, som sysslat med gummimotormodeller, att hjälpa Dig liksom då det gäller frigångsanordningen. Skulle du finna att propellern är alltför svår att göra, kan Du använda en färdigskuren propeller av s. k. standardtyp. Den bör vara 25 cm lång. En propeller av sistnämnda typen blir emellertid betydligt tyngre och kanske inte fullt så effektiv.

Gummimotorn bör lämpligen bestå av gummisnodd av dimension 0,85x3,2 mm. Storleken av densamma varierar, beroende dels på gummisorten och dels på vad för slags propeller som användes. 8 eller 10 strängar torde emellertid bli lagom.

Men så än en gång, innan Du börjar bygget: Tänk på att vara omsorgsfull och inte hafa iväg. Resultatet blir då endast, att Du inte får modellen att flyga och då är arbetet förgäves!

Kontakt

Ritning
i full skala till "Klimax" erhållas mot insändande av 85 öre i frimärken till
Nordiska Flygtidningens modellflygred.,
Box 118, Malmö 1.

Kassören har ordet:

1. Prenumeration på **SAM Speaks** kostar i år 220 kr.

En förutsättning för att kunna prenumerera på den är dock att man är medlem i Chapter 67 Sweden. Därför måste jag be dem som enbart betalat in 220 kr, att även betala in grundmedlemsavgiften i SMOS (140 kr) snarast till vårt pgk 88 66 95-6

2. Familjemedlemsavgiften

är 10 kr per anmäld familjemedlem.

Om du betalar denna avgift, är det viktigt att du på inbetalningen anger namn på den eller de familjemedlemmar som avses.

Ring gärna om något är oklart!

Göteborg i februari 2001

Per Nilsson

031-42 24 02

Ur Ove Allanssons "Kapten Orädd och jag"

- en roman utgiven 1998 på Rabén Prisma förlag



Den underbara berättelsen om pojken Willy Gustav och hans uppväxt i det lilla stationssamhället:

“Till mina största barndomsupplevelser hörde när jag första gången såg en av skräddarepojknas gummimotordrivna flygande underverk höja sig mot skyn. Med klädsel av tunt japanpapper steg luftfarkosten solgenomlyst och jag kunde se “skelettet” av balsaribbor, tvärpinnar och sryglar. Ur denna syn föddes en längtan.”

“.....under den midjehöga, lång och breda skräddarebänken hade pojkarna ordnat “takbelysning” och byggde välflygande modellplan eller friare konstruktioner i balsa och japanpapper, drivna av gummimotorer - mångdubbla gummisträngar drogs upp genom att någon av pojkarna med pekfingeret snurrade propellern. De större modellernas gummimotorer drogs upp med drillbör.”

“Doften av aceton. Här under skräddarebänken gjorde pojkarna sitt eget balsalim. Och genom att jag, tillsammans med jämngamle Torkel, hade fått förtroendet att från någon meter filmrulle klippa celluloid i små, små bitar som skulle stoppas i acetonflaskan, var jag delaktig i att göra balsalim och - därmed delaktig i bygget av gummimotordrivna flygplansmodeller.

Jag klippte och lät bitarna falla i det emaljerade handfatet och såg beundrande förbi Torkel mot storebröderna som satt på korta pallar och här under skräddarebänken hade egen låg arbetsbänk med belysning. Nu donade de för fullt med ritningar och balsaribbor. Jag såg Ludvig med ett rakblad skära ut vingsryglar från ett balsaflak där han först med hjälp av kopiepapper hade ritat av sryglarnas form.”

“Ju längre sommaren led desto avlägsnare tycktes indianböckerna bli - i varje fall för skräddarepojkarna. Var vi än befann vi oss hörde jag dem diskutera nya flygplanstyper, bomb-, spanings- och jaktflygplan.

Pojkarna hämtade sina kunskaper ur tidningen Flygning, där det gjordes jämförelser mellan olika länders flygvapen. England och Tyskland hade många moderna flygplan i tjänst medan Frankrike, Italien, Sovjetunionen och Polen ansågs ha omodernare flygvapen, särskilt då Polen. Fransmännen och italienarna hade nya jakt- och bombplan, men förmodligen ännu inte i serieproduktion.

Erland läste också att Sovjetunionen sedan 1934, i serieproduktion, hade världens första lågvingade jaktplan med infällbart landningsställ. I det nyligen avslutade Spanska inbördeskriget kallades planet Rata och försvarade Madrid mot tyskarnas och italienarnas bombanfall. Korta och trubbnosiga Rata var bästa jaktplanet till dess tyskarna satte in Messerschmitt.”

Bokhandeln eller biblioteket är det som gäller efter detta smakprov!

En knäckfråga

Helknäckt, dubbelknäckt eller bara enkelknäckt?

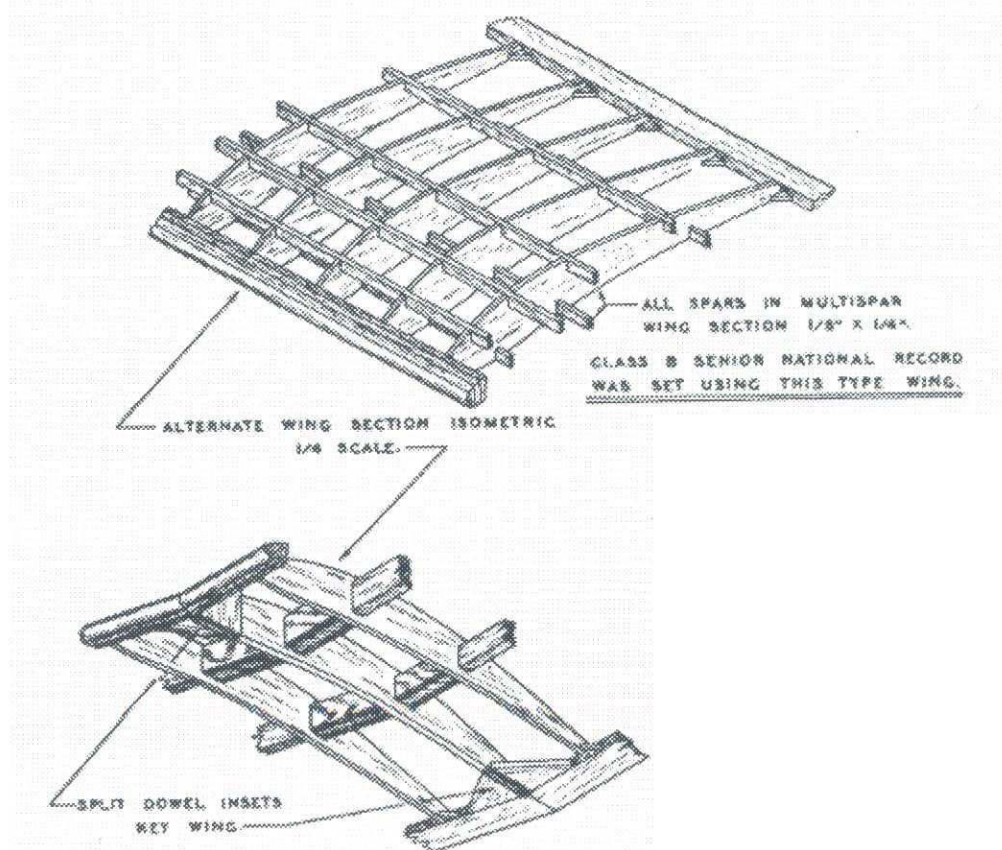
Jag håller för närvarande på att bygga en Powerhouse konstruerad av Dick Korda (1938). Ritningen var presenterad i senaste numret av Oldtimer. På ritningen finns inritad två alternativa vingkonstruktioner. En standardversion med två kraftiga vingbalkar och en variant med listkonstruktion (multispar).

Jag har valt att bygga den senare varianten. På ritningen kan man utläsa att vingen skall vara "dubbelknäckt" (dihedral), dvs v-form med vinklade öron. Problemet är att ritningen som anger alternativen visar antingen två olika sektioner av vingen eller att den alternativa listkonstruktionen inte skall vara dubbelknäckt, dvs den skall vara "enkelknäckt" (rak mittvinge med vinklade öron). Diskussionen på fältet håller på att skapa osämja och jag vet inte om jag skall lita på den med de största erfarenheterna och känslan för konstruktioner eller på den med de största kunskaperna. Jag håller på att bli helknäckt! Vem i denna expertiskrets kan lösa problemet? Jag har skickat problemet vidare till SAMs chatsida och hoppas någon nappar och ger mig det slutgiltiga svaret, om det nu finns något sådant.

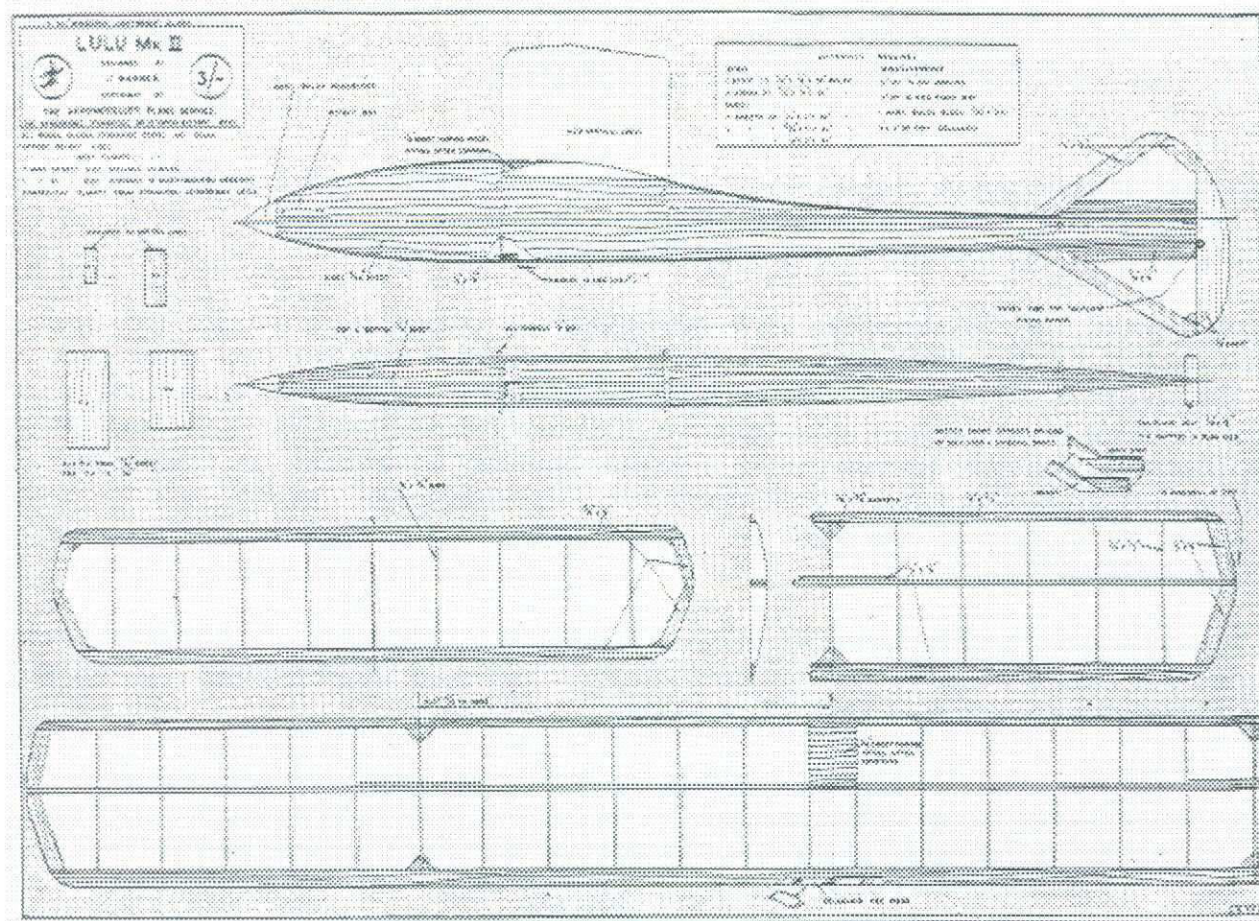
Eftersom modellen, dvs Powerhouse (och naturligtvis många andra modeller) har en intressant historia (kanske tom många anekdotiska historier om hur det gick till och hur det var den och den gången) hoppas jag att jag skall framgent kunna dokumentera historien bakom modellen.

Kanske det till och med vore ett intressant uppslag att vi i samband med meetings har en liten plastad faktaskylt nedstucken i marken bredvid modellen som talar om vad den heter, vem som konstruerat den, årtal, byggare, modelldata, historia med vunna mästerskap, etc. efter eget tycke och fantasi. Detta skulle inte bara för oss själva utan för en bredare allmänhet i form av åskådare och potentiella oldtimers vara både kunskapsberikande och skoj. Inte minst sett ur ett kulturhistoriskt perspektiv där vi här känna modellerna bättre och verkligen vet vilka klenoder vi flyger.

Bo Lennartsson



LULU 2001. INTERNATIONELL POSTAL COMPETITION



Regler. Modellen är John Bakers 50" LULU, Nexus plan G338* eller 30" LULU BABY eller vilken annan nedskalad modell av 50" originalet.

Tillåtna ändringar. 1) Automatiskt kurvroder. 2) Termikbroms. 3) Flyttad startkrok och 4) Förstärkt huvudbalk i mittpartiet - 3 x 12 furu ist.f. 3 x 12 balsa, eller plywood förstärkning eller kolfibertråd.

Startlina: 50 m eller katapult lina 50 m innehållande elastisk lina (gummi) max 12 m. **OBS! Pinnen i vilken katapultlinan fästes måste vara säkert förankrad! En olycka med en lossnad pinne har inträffat!**

Flygningar: 3 x 105 sek. Om 3 maxar uppnås görs en 4:e start på max 180 sek.

Om max uppnås - gör en 5:e start med obegränsad tid! - två försök i varje flygning om första försöket är under 20 sek. De tre första flygningarna skall göras samma dag men 4:e och 5:e kan göras en efterföljande dag. De tre första flygning-arna kan göra i samband med någon annan tävling. Alla flygningar skall göras mellan 1 maj - 30 sept 2001.

Tidtagning: Medhjälpare får användas för start och tidtagning. Självstart - med starttramp och egen tidtagning tillåts också.

Alla får delta! En hel grupp tävlande kan använda en och samma modell! Man behöver ej ha byggt modellen själv! Varje deltagare rapporteras individuellt. Det finns skänkta priser till tre grupper: Ladies, Men and Juniors. Varje flygare erhåller ett diplom som bevis på deltagande! **Inga startavgifter!! - Men ändå priser!**

Sänd resultaten till Bert Whitehead, 31 Trinity Crescent, Wymeswold, Leicestershire. LE12 6UQ, England. Senast 15 oktober 2001.

Goda råd och tips på hur man kan modifiera sin LULU

1 THE LULU MK. II PLAN NO. G338 IS AVAILABLE FROM :- NEXUS SPECIAL INTERESTS, NEXUS HOUSE, AZALEA DRIVE, SWANLEY, KENT, BR8 8HU, ENGLAND. TEL. 01322 660070. COST £8.00 + £1.15 POST BRITAIN, £1.60 POST EUROPE, £3.00 POST WORLD. ANYONE FINDING TROUBLE OBTAINING LULU, LULU BABY OR 1066 PLAN, GET IN TOUCH WITH BERT WHITEHEAD, 01509 880945.

NOTES 1-7
SUGGESTED MODS.

2

3

JOHN BARKER SAYS:

4

WOODEN BLOCK WEDGED IN TOWHOOK TO PROVIDE ADJUSTMENT.

MAKE TOWHOOK 1 INCH LONG.

JOHN BARKER SAYS, "STRENGTHEN MAINSPAR BY MAKING SPAR IN CENTRAL FLAT WING SECTION, OUT OF $\frac{1}{8} \times \frac{1}{2}$ " SPRUCE, INSTEAD OF $\frac{1}{8} \times \frac{1}{2}$ " Balsa." ANY OTHER MEANS SUCH AS CARBON TOWS, LAMINATED PLY INSERTS OR LAMINATED TAPERED Balsa MAY BE USED. ALL THIS IS OF COARSE, DETRIMENTAL TO THE OVERALL WEIGHT OF THE MODEL.

5

6 IN A RECENT ACCIDENT, A BUNGEE STAKE CAME OUT OF THE GROUND AND WAS CATAPULTED TOWARDS THE FLYER OF THE GLIDER AND RESULTED IN A FATALITY. COMMON SENSE MUST BE USED. DON'T USE A TENT PEG OR A SIX INCH NAIL. DON'T FIX ELASTIC TO A STAKE WITH NAILS OR ANY OTHER METAL FITTINGS, TIE THE ELASTIC TO THE STAKE. THE BMFA RECOMMEND A STAKE (PRESUMABLY OF STEEL) OF MINIMUM 450 MM. LONG, x 15 MM DIA. OF WHICH 350 MM MUST BE DRIVEN INTO THE GROUND.

7

COVER BROOM HANDLES LONGITUDINALLY WITH PARCEL TAPE AS A BEARING SURFACE. 2x BROOM HANDLES KNOCKED INTO THE GROUND JUST A LITTLE WIDER THAN FUSALARGE. PLANE SLIDES UP ON WINGS AND TAILPLANE.

Brev från Lasse Larsson:

Fel vinkelskillnad på OT-ritningar.

Beträffande många ritningar i OT, som har fel vinkelskillnad.

Ex. 'Balder' 44- har för stor anfallsvinkel.

'Uppåt' har +6° på ritning, Det är för mycket, den går inte att flyga. Rätt är +3°. (Är originalen felritade?)

Tp hamnar även fel, när vinkelskillnaden inte stämmer. Finns det fler som har haft problem med trimning pga detta fel?

'Balder 44' byggdes av mig och Olle Broman 1983. Den ville bara ställa, så vi sänkte pallningen under bakre delen av stabben, närmare 3 mm under vad ritningen visar. Flyttade Tp bakåt och då flög den bra.

Ronald Borg byggde 'Uppåt' 1998. Vid trimning flög den tungt och trögt. Ronald sa att han följt ritningen med inställning. Nosen är kort så han byggde en ny stabbe som blev lättare, detta hjälpte ej. Omöjlig vid start samt oerhört ställkänslig. Jag började misstänka att vinkelskillnaden var fel.

På OT/SM 2000 på Rinkaby sänktes pallningen. Tp flyttades bakåt efter varje start. Till slut startade den perfekt samt gled utan stall. Den första maxen var ett faktum.

Jag vill nu att alla som säljer ritningar i OT försöker kolla sina alster. Problemet är troligen störst med de gamla S2-S3 ritningarna.

Vi använder en ställinjal till att få fram rätt vinkelskillnad. Lägg ut den på ritningen. Tangera undersidan av vingen och mät under stabbens framkant och under bakkant. Skillnaden bör vara ca 5 mm vid bakkanten. Detta är svårt om man inte kollar innan man börjar bygga kroppen. 5 mm är standard för de flesta segelmodeller, även F1A. Man blir troligen lurad av den breda kordan på OT-modeller. Detta kan bidra till att vinkelskillnaden blir för stor på dessa.

Hälsningar Lasse.

Jag var på flygplatsen, vid incheckningsdisken, när en tjänsteman frågade: "Har någon lagt något i ert bagage utan er kännedom?" Jag sa: "Om det var utan min kännedom hur ska jag då veta?" Han log och nickade igenkännande. "Det är därför vi frågar!"

Dansk Modelflyve Veteranklub

meddelar att de gamla tävlingsklasserna som går fram till år 1953 benämns **Veteranklasser** medan de nya klasserna kallas **Oldtimerklasser**.

"Oldtimer A-1 och A-2" modeller från och med 1954 - 1968. (ingen cirkelkrok) Ex. "Skymaster", "Stratos", "Spinne", "Pjerri - 83".

"Oldtimer C-3": Wakefieldmodeller fr.o.m 1954 - 1968. Från 1954- 1958 är den tillåtna gummivikten 80 g därefter 50 g.

Motorklasser D-1 och D-2 avskaffas och ersätts med **Veteran D:** (Svensk F-Klassisk) t.o.m 1948; 30 s motortid

Oldtimer D: (Svensk F-Nostalgia) 1949 - 1958; 20 s motortid.

"Classic 808"

Två entusiastiska modellflygare har redan sina "Classic 808" färdiga!

"Chic -Choc"

Vid jultid kom ett brev från Bengt Rosengren i Hondrich i Schweiz med foton på hans modell. Som en travestering av "Tip Top" blir dess namn "Chic - Choc" (uttalas Tjick- Tjock). "Chic" för att den ser riktigt tjock ut och därför hoppas jag på första pris för dess skönhet. "Choc" för dess betydande bukmängd (60 cm² drygt). I oklätt skick väger den bara 50 g. Vingen har en gång tjänat en CO₂-modell. Propellern har jag från ritningen till "Landegren Krax", som tycks ha rätt diam. och stigning. - En fråga: Får man använda sprängrör? Den klena motorn och andra prestandahämmande detaljer gör att man måste ta ut mesta möjliga varv!

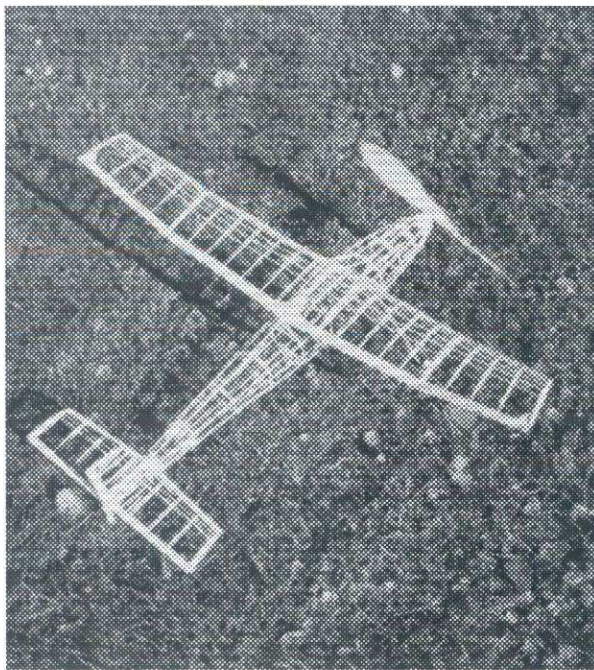
Nästa brev kom från Anders Håkanson i Skåne:

"Fantom" mitt namn på modellen!

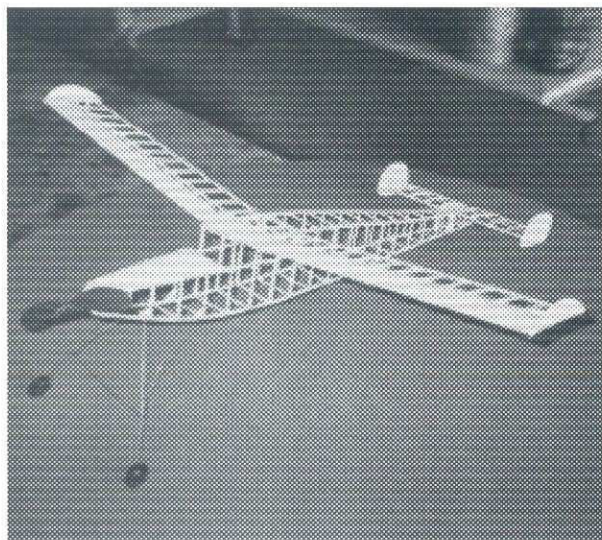
Till underlag för mitt bygge tog jag ritningen till en "Clipper". Den hade mått och kabin som passade. Jag förlängde kroppen 60 mm. Vingen är 100 x 800 mm med en Wakefieldprofil samt ändskivor - det har all moderna trafikplan idag! Enkel V-form samt torsionsnäsa för att få vingen stabil. Stabbe med dubbla fenor. Propellern tog jag i en hög, som jag har liggande, men jag får prova mig fram för den är nog för liten. Färdig väger modellen 110 g, kanske lite för mycket, men den är stabil. Ännu har jag inte flugit den - vi väntar på våren! Skickar med bilder på modellen i trä- och färdigt utförande. Det här verkar vara en trevlig klass och värd att satsa på!

Hälsningar från Anders.

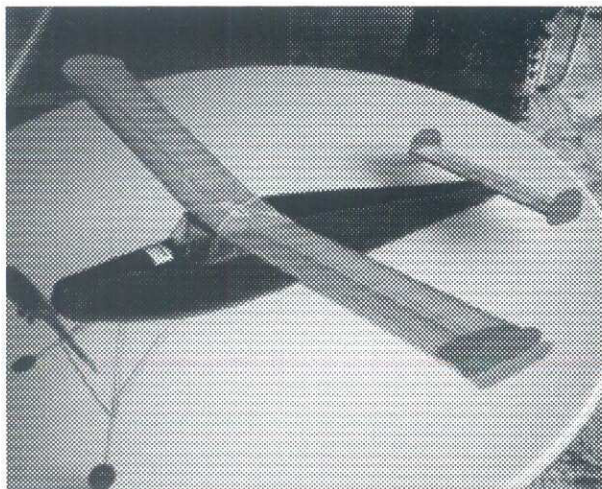
"Classic-808"-modeller



Bengt Rosengrens "Chic-Choc". En riktig läckerbit!



Anders Håkansson's "Fantom" i oklätt (ovan) respektiv färdigt (nedan) skick.



SIDEN, kinesiskt utan konstfiber.
Bredd 90 cm, vikt 20 gram per meter.
Finns i färgerna vitt, gult och rött.
Även andra färger kan anskaffas.
Ritningar till friflygmodeller. Tidningar m.m.

Lista sändes gratis mot dubbelt porto.
Arne Andersson, Bagaregatan 24 B, S-611 31 Nyköping.

Modellflygkataloger

En samling (100 st) unika modellflygkataloger 1930 - 93 säljes.

Ring 0140 - 102 82 för en förteckning.

Amerikanska och engelska modellflygtidningar.

Se listan i nr 2/2000 av "Oldtimer" - Mycket finns ännu kvar

Sven-Olov Lindén tel 019-18 21 79.

E-post. s.o.linden@mail.bip.net

Jag vill komplettera lite i Ritningsbanken.

Jag har några som bör duga som jag ej sett till ännu i banken.

1930 Wakefield Trophy Winner. Konstr. Joe Erhardt. Spv 800 mm.

A2: MP 12. VM 1955 Max Hacklinger, Spv. 85,5 tum

A2: Recorder 1953 Janez Zoran S:int Spv 1900 mm.

A2: Det finns ett några 60-tal ritningar av mina konstruktioner, som borde duga . Många är dåliga men 3 fanns med på VM 71. T.ex. 'Snäll', 'Maxi 7', 'Maxi 9'.

'Maxi 9', den jag tänkt använda, flög bort på Sävendagen innan min tävling i F1A -

LasseLarsson 0322-42117

Och Anders han bygger och bygger...

Anders Håkansons Museibyggen.

Anders Håkanson byggde under 1999 året kopior av Sune Starks och Arne Blomgrens Wakefieldvinnare 1951 och 1952. Dessa sändes till AMA:s Museum i Fort Worth, Dallas att ingå i den Wakefield-utställning som Charles Rushing tog initiativ till. Nu har Anders byggt ytterligare några modeller.

De tre på bilden nederst är Wakefieldvinnare. Närmast står A.A.Judge 1936, Joe Erhardt 1935 och Emmanuel Fillon 1937.

Anders har också reparerat sin "Tjosan" från 1955 med vilken han deltog i det vinnande svenska Wakefield-laget 1955. Den modellen finns redan på museet i USA.

