

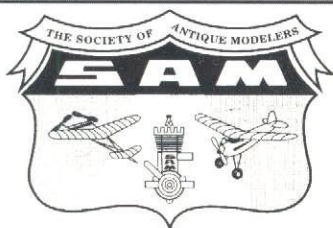


OLDTIMER

SPECIALTIDSKRIFT
FÖR MODELLFLYGARE Nr: 2 2004



MISS MAX STORY
K-JAGAREN
VÅRTÄVLINGEN
2004





OLDTIMER
ORGAN FÖR SVENSKA
MODELLFLYGARES
OLDTIMERSÄLLSKAP

Arg.33. Nr2/2004
Red. av detta nummer
Sten Persson
sten.persson@mbx305.swipnet.se

Styrelse:
Ordförande: Gunnar Wivardsson
Smeagatan 4, 434 36 Kungs-
backa
Tel: 0300-163 79
gunnar_wivard@hotmail.com

Sekreterare:
Lennart Flodström
Björnbärsstigen 1, 444 45
Stenungsund
Tel: 0303-803 77
lennart.flodstroem@swipnet.se

Kassör:
Per Nilsson
Linnégatan 23, 413 04 Göte-
borg
Tel: 031-42 24 02

Ledamot RC:
Kjell-Åke Elofsson
Skövdevägen 12, 543 35 Tibro
Tel: 0504-145 10
tjolle.e@spray.se

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

Hedersordförande:
Sven-Olov Lindén

Hedersmedlemmar:
Lennart Hansson
Kurt Sandberg

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

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

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

Manusstopptider 2004:
Nummer 3: 26 sept.



Ordföranden har ordet

SMOS är en ideell förening som har till syfte att bevara och dokumentera nuvarande och tidigare verksamhet inom modellflygsporten.

En IDEELL förening alltså! Det innebär att vi som arbetar aktivt inom föreningen offrar en större eller mindre del av vår fritid för att driva verksamheten. Men vi gör det för att vi tycker det är roligt och stimulerande.

Om det inte är roligt och stimulerande så skulle vi inte offra vår fritid för detta utan ägna oss åt annat som vi finner mera lustbetonat.

För att föreningen ska kunna fortleva krävs det att alla bidrar till att underlätta vårt ideella arbete eller att nya idealister ställer upp när vi inte orkar längre. Det är mycket stimulerande att ta emot telefonsamtal och brev med frågor och konstruktiva förslag, men det tar på krafterna att ta emot telefonsamtal och brev med kritik och beskyllningar som är ogrundade. Jag måste medge att jag var nära att ge upp nu i våras, i synnerhet som min fysiska motståndskraft var kraftigt reducerad, men att låta subversiva krafter stå som segrare har aldrig tilltalat mig. Jag kör vidare ett tag till, men lustmarginalen har (åtminstone tillfälligt) krympt.

Jag har en tro på våra medlemmar. Att de verkligen brinner för vår verksamhet – var och en på sitt sätt. Vi är alla idealister och försöker göra så gott vi kan. Det är min förhoppning och vädjan att vi alla ska kunna hjälpa varandra och underlätta arbetet för de som drar lasset – och i varje fall undvika att försvåra eller stjälpa det.

Vad kan Du bidra med? Vi är i behov av alla former av aktiv SMOS-anda! Framförallt behöver vi få in artiklar om gammalt radioflyg. Skriv och skicka direkt till redaktören annars blir vår tidning en friflygtidning med lite linflyg!

Nu jobbar vi tillsammans! GeWe

För bidrag till detta nummer tackar red.:

Rolf Astervik, Rolf Hagel, Lennart Hansson,
Lars Larsson, S-O Lindén, Ingvar Nilsson, Gunnar Wivardsson.

Beträffande föregående nummer...

P. g. a. omständigheter helt utanför redaktionens kontroll blev Oldtimer 1/2004 kopierad istället för tryckt. Detta resulterade i en undermålig kvalitet vilket vi hoppas medlemmarna översåg med.

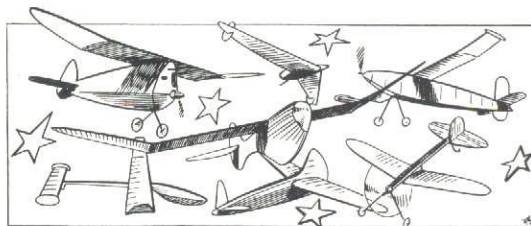
Omslagsbilden.:

Rolf Hagel tittar bistert på fusen, som lurade honom på
WM i Wiesbaden 1955.

VÄLKOMNA TILL OT - SM

På Rinkabyfältet den

13, 14 och 15 Aug. 2004



Kort vägvisning: I centrum av Rinkaby, som ligger vid väg 118 mellan Kristianstad och Åhus, finns en vägs skylt "RINKABYFÄLTEN" uppsatt. Den pekar mot öster, Vannebergavägen. Följ denna väg c:a 1 km tills du på höger sida ser den militära förläggning, som vi disponerar. Själva tävlingsplatsen, som bestäms av vindriktningen, finns markerad på den karta, som är uppsatt vid infarten till förläggningen.

FREDAG tävlar vi i klasserna F-Klassisk, F-Nostalgi, Twin Pusher. Samling kl. 16.00 vid befälsförläggningen för utdelning av startkort.. Tre starter utan periodindelning 16.00-20.00. Prisutdelning i samband med middag och årsmöte på lördagen.

LÖRDAGEN tävlar vi i klasserna A, B, S1 och A2. Samling kl. 9.00 vid befälsförläggningen för utdelning av startkort. Första start pågår till kl. 12.00; andra och tredje start börjar kl. 11.00 och pågår till kl. 16.00. Fly-off 16.15. Prisutdelning i samband med middag och årsmöte på lördagen.

SÖNDAGEN tävlar vi i klasserna C, D, Classic Wakefield, Gint, S2, S3 och Sint. Samling kl. 9.00 vid befälsförläggningen för utdelning av startkort. Första start pågår till kl. 12.00; andra och tredje start börjar kl. 11.00 och pågår till kl. 15.30. Fly-off kl. 15.45. Prisutdelning efter tävlingens slut.

Tävlingsledningen förbehåller sig rätten att ändra tider och tävlingsklasser beroende på vädersituation eller andra omständigheter. Maxtider bestäms på resp. tävlingsdag. Kontroll av linlängd kan ske vid förläggningen eller vid tävlingsplatsen.

Obs! 100 meters linlängd för samtliga segelklasser! Obs! Utrustning/hjälpmedel för termik-registrering ej tillåten under denna tävling!

MAT och LOGI kan vi erbjuda alldeles intill tävlingsplatsen. Det finns befälsförläggning (Mäss B och C) med mycket god standard samt flerbäddsrums (logement) att välja på. Mäss B och C kostar per natt och bädd 120:- och flerbäddsrums 50:- per natt och bädd. Till sistnämnda måste sänglinne och handduk medtagas. Övernattning kan ske från fredag till måndag.

Frukost kl. 8.00 på lördag och söndag à 55:-

Middag kl. 18.00 på lördag à 125:- inkl. dessert, dryck och kaffe.

Startavgiften är 60:- för första modellen, därefter 30:- per modell.

Anmälan görs på bifogat inbetalningskort, som insändes senast 1 augusti. Skriv **modellens namn och klass!** Skriv vad som önskas av **mat** och **logi**. Kostnader för detta och startavgift betalas in samtidigt. Ev. medföljandes namn bör också uppges för att underlätta rumsfördelningen.

Tävling om Truedssonpokalen ingår i SM enligt följande:

MODELL	ÅR	KLASS	KOEFFICIENT
Nimbus	1937	B	2,2
Clipper	1946	B	1,7
Revolt	1938	B	2,0
Tern	1947	B	1,6
Laban	1938	C	1,1
Musketör	1949	B	2,2
Mercury	1939	C	1,5
Balbo	1950	B	2,2
Matador	1939	D	1,3
Torpedo	1950	B	2,2
Clipper 1	1940	B	1,8
Hugin	1950	B	1,0

Betr. segelmodellerna kan ritningsbankens tabeller vara till hjälp för att anmäla modellen i rätt klass!

S1	spännvidd	-100 cm	-1950
S2	"	100-150 cm	-1948
S3	"	över 150 cm	-1948
Sint			1946-1953
A2			1954-1968

**Information om tävlingen lämnas av
Lennart Hansson 040-19 37 90 och
Kurt Sandberg 035- 12 28 46.**

En vädjan! Var vänlig skicka in anmälan snarast.

**Mycket välkomna!
önskar Aeroklubben i Malmö och
Södra Hallands Modellflygsällskap**

RC-material i förra numret.

När förra numret av vår tidning kommit ut utbröt en storm av ilska bland våra radioflygande medlemmar. Det är förståeligt eftersom något rent RC-relaterat material inte fanns. Styrelsen hade dessutom satt ambitionen att just detta nummer skulle ha en tydlig radioprofil.

Jag fick ta emot brev och telefonsamtal med beskyllningar och anklagelser mot vår redaktör. Då det från min synpunkt föreföll orimligt att denne medvetet skulle ha undanhållit material bad jag att de inblandade skulle redogöra för vilket material som fanns och vad som sänts till redaktören och när material hade sänts.

Vi hade ett datum för manusstopp som RC-redaktören kände till. Visst RC-material sammanställdes av RC-redaktören och Tjälle en vecka före manusstopp och RC-redaktören skulle sedan se till att detta kom redaktören tillhanda. Vår redaktör erhöll inget RC-material före manusstopp. Han började sammanställa tidningen och lämnade 6 sidor tomma för RC-material. Några dagar efter manusstopp fick han ett brev som endast innehöll några foton utan några som helst texter eller förklaringar till vad fotona föreställde eller var de var tagna. Brevet saknade dessutom avsändare, så var skulle han leta?! Tiden för det sista lay-outarbetet inföll utan att något RC-material inkommit, så redaktören fyllde de tomma sidorna med Flodas RC-Korda, artikeln om RC-seglaren samt övrigt hyllmaterial.

När tidningen utkommit reagerade många radiointresserade och har då av RC-redaktören fått höra att material hade sänts in och att redaktören medvetet hade refuserat detsamma!! Varför detta påstods vet jag ej, men det har fått olyckliga konsekvenser. När det kom till min kännedom bad jag redaktören och RC-redaktören att var för sig redogöra för vilket RC-material som inkommit respektive sänts. Av redaktören fick jag en tydlig redogörelse som dessutom styrks av andra medlemmar, medan RC-redaktören inte har uppgivit att han sänt något, utan i stället erkänt att han har missbrukat ett förtroende och att han därför avgår som RC-redaktör. Genom att sprida grundlösa och falska beskyllningar har han dock åstadkommit att det nöje som vår redaktör tidigare funnit i sitt arbete med tidningen nu förbytts i olust. Vem vill bli oförskyllt beskyldd för att motarbeta

en organisation? I detta fall borde de som fick höra detta dock ha insett det uppenbart orimliga i anklagelsen. Det skulle ju bara ha inneburit mer besvär för redaktören utan att tjäna något syfte!! Att beskyllningarna fördes vidare utan att källkritiskt granskas är en skam som jag dock hoppas att de inblandade skall dra lärdom av.

Tre tävlingsarrangörer drabbades tyvärr av att det material som de i god ordning tillställt RC-redaktören inte kom redaktören tillhanda. Detta är givetvis djupt beklagligt, men så snart RC-redaktören vidarebefordrade materialet (25/4) såg jag till att inbjudningarna kom ut på vår hemsida, samt bad Tjälle att via sin mailinglista till RC-tävlande få ut inbjudningarna. Jag vill be tävlingsarrangörer att i fortsättningen sända inbjudningar direkt till redaktören eller till styrelsen. Det går också att direkt få in dem på vår hemsida www.smos.info

Det beklagliga med denna sorgliga historia är att vår mångåriga och kunnige redaktör Sten Persson nu inte längre är motiverad att jobba vidare utan lämnar sitt uppdrag. Sten har mitt fulla förtroende och jag beklagar djupt att han avgår, då han har en helhetssyn om tidningen kombinerat med ett oerhört modellflyghistoriskt kunnande och ett mycket omfattande referensmaterial. Jag tackar Sten för allt det arbete och all den glädje han givit oss under sina många redaktörsår. Tack Sten!

I fortsättningen måste vi försöka att se till att tidningen kan fortsätta att komma ut. Vi måste välja en ny redaktör på årsmötet. För att undvika att situationer liknande denna upprepas så rekommenderar jag att vi i framtiden sänder alla våra bidrag till tidningen till redaktören som har det fulla förtroendet och ansvaret för att sammanställa materialet. Men kommer det inte in något material så blir det inget!!

Med detta vill jag att vi lägger det inträffade bakom oss och i stället ser framåt. Jag hoppas att både Sten Persson och Bo Lennartsson skall kunna finna glädjen i att vara aktiva oldtimerflygare, att RC-flygarna inser att vi fri-flygare inte är några falska, illasinnade varelser utan trevliga och glada entusiaster som de, och att vi ska få in mycket och intressant material till tidningen om alla former av gammalt modellflyg!

Gunnar Wivardsson
Ordförande SMOS

KALLELSE TILL ÅRSMÖTE

Svenska Modellflygares Oldtimer Sällskap kommer att hålla sitt årsmöte lördagen den 14/8 2004 i matsalen på Rinkaby. Årsmötet hålls efter sedvanlig SM-middag och prisutdelning. Vid årsmötet kommer sedvanliga årsmötesförhandlingar att hållas. En ny redaktör för tidningen skall väljas. Motioner till årsmötet ställs till styrelsen (sekreteraren) senast den 1/8

Välkomna! Styrelsen

MEDLEMMARNA SKRIVER.

Minnen och tankar från förr, nedtecknade av Lars Larsson.

Mina första modeller var S1:or. 1953-54 byggde jag bl.a. "Ibis", senare "SM-Ettan", "Örnungen" och "Sappo". Därefter kom G-modellerna "Hugin" och Sigurds "Auster" samt en uppförstorad "Sappo" med 1½ meters spännvidd. Den döptes till "Bambi" och flög fint. Jag hade härmed börjat bygga egna konstruktioner, vilket gjorde hobbyn än mera intressant. Så småningom gick jag med i klubben MFK Termik i St Mellby, som startade vid mitten av 50-talet.

Första tävlingen som jag deltog i med denna uppförstorade "Sappo" var Vintertävlingen i Lidköping på Sävare-fältet i Vinninga i mars 1959. Jag förstod då att Sappo-modellen saknade tävlingsklass, den var för liten för Sint och för stor för S1, men vem kunde veta det?!

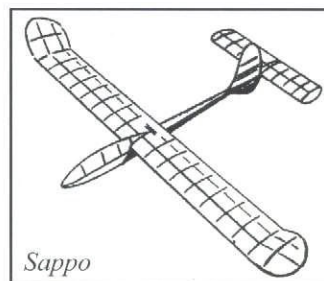
Som tur var hade jag också med mej två "Skymaster"-modeller, den ena alldeles nybyggd.

Dessa flögs under dagen med blandad framgång. Den äldre av dem försvann i fjärde starten – någon termikbroms fanns inte! Modellen hittades senare av en villägare vid Väneren och där blev den kvar eftersom jag inte hämtade den.

Många år senare funderade jag på om modellen möjligtvis fanns kvar och kontaktade upphittaren. De kom ihåg modellen, men berättade att den inte fanns kvar. En grabb hade hämtat den och sagt att det var hans..! Efter 35 år kan man ju naturligtvis inte räkna med annat, så

där slutar den modellens historia. Det var faktiskt andra gången den modellen flög bort och mina kompisar tröstade mej med att den var "våldigt termikkänslig".

På den tiden var Vinninga-fältet fortfarande militärt och där bedrevs bl.a. segelflyg. För några år sedan besökte jag fältet. Det visade sig bestå av odlad mark, så något friflyg där var inte att tänka på, men många minnen väcktes till liv. Det berikar tillvaron att vi nu tack vare Oldtimer-flyget får tillfälle att återuppväcka och återuppleva sådana ungdomsminnen.



Olle Broman, som jag samåkade med, och som också deltog i tävlingen hade en gammal resultatlista, som jag gärna vill ha publicerad, eftersom jag tror att några av SMOS' medlemmar kommer att känna igen en del av namnen på listan. Före jul tog jag kontakt med Lars Käll, som ursprungligen skickat listan, och diskuterade möjligheten att spåra upp dessa personer och om möjligt ordna en träff. Bland deltagarna fanns bl.a. flera kända namn från Karlstad Mfk och även om jag inser att en del av dessa personer inte längre finns bland oss så vill jag med detta upprop uppmana alla, som känner igen sig eller känner någon i nedanstående lista, att kontakta mej om intresse finns att ordna en liten nostalgi-träff!

Resultatlista från Skara Läroverks MFK Vintertävling på Sävare Flygfält 1/3 1959

KLASS Sint

- 1 Jan Erik Synnerman Skara
- 2 Olle Broman mfk termik ST Mellby
- 3 Lars Olofsson Saleby mfk
- 4 Lars Larsson mfk termik
- 5 Jan Ljunge Saleby mfk
- 6 Lennart Olsson Karlstads mfk
- 7 Åke Andersson mfk termik
- 8 Bengt Jansson Lidköpings fk
- 9 Alf Andersson mfk termik
- 10 Lennart Andersson mfk termik
- 11 Walter Hössli Skara

KLASS S1

- 1 Rune Djärv Lidköpings fk
- 2 Rolf Alfredsson Lidköpings fk
- 3 Lars Qvist Skara
- 4 Kent Eriksson Saleby mfk
- 5 Sverker Runesson Skara
- 6 Åke Andersson mfk termik
- 7 Kurt Svensson Saleby mfk
- 8 Jan E Synnerman Skara
- 9 Walter Hössli Skara
- 10 Lars Åke Gustavsson Lidköpings fk
- 11 Alf Andersson mfk termik
- 12 Per Åke Sahlberg Skara

KLASS Fint

- 1 Magnus Eriksson Karlstads mfk
- 2 Per Åke Sahlberg Skara
- 3 Rolf Sundin Karlstads mfk
- 4 Sverker Runesson Skara
- 5 Jan Olof Djärv Lidköpings fk

KLASS F1

- 1 Lars Qvist Skara
- 2 Lars Käll Skara
- 3 Sture Björn Lidköpings fk

Utökad tidsgräns för klass Gint – önskas av bl.a Lars Larsson

Ronald och jag har blivit intresserade av Gint-klassen och har via Jim O'Reilly's fina ritningskatalog beställt var sin Wakefield. Han säljer lätt förarbetade modeller med färdigskurna spryglar, spant och roder i verkligt fin balsa till det facila priset av \$15.00, inkl. ritning. Modellerna är från 1952 och vi hoppas få dem färdiga till OT-SM.

Vi tycker dock att tidsgränsen för klass Gint borde

utsträckas till fram på 60-talet för att öka dess popularitet. Vi har kontaktat regelkommittén och lämnat in en motion med detta förslag.

I detta sammanhang vill vi även föreslå att man förlänger tidsgränsen för klass S1 och tar bort spännviddsbegränsningen på 100 cm. På så sätt kan vi släppa fram "Gladan", "Örnungen" med flera konstruktioner från åren 1955-1960.

forts. nästa sida...

Synpunkter från en ny medlem.

Jag tycker inte att Thomas Käll i förra numrets insändare förstått vad föreningens syfte är – detta framgår ju klart! Såvitt jag förstått så är syftet att hålla gamla kunskaper vid liv och att skapa ett kontaktnät. Jag ser ju SMOS' främsta uppgift som att kunna förmedla just kunskaper och kontakter. Om man går med i en förening "för att man är nyfiken" så lär man inte få något större utbyte om man bara väntar på att det ska ramla ner olika intressanta grejor...

Själv har jag upplevt mitt nya medlemskap så här sedan jag betalade medlemsavgiften 27/10 2003, samt vägen dit:

1. Då jag som relativ nybörjare och redan en bit över 50 insåg att jag aldrig kommer att bli någon bra R/C-pilot, SAMT att jag sett en del bilder på otroooligt vackra modeller, oftast friflygande med generöst tilltagen V-form samt urskönt pylonmonterade vingar, samt lockats av att klä med siden, handlade jag lite grejor från Nathansson. En stickor-och-strån-byggsats, en diesel-motor, en dryg famn siden och kanske något mer.

****Tips:** Redan här skulle det förstås i Ben Buckle-lådan smugits ner en infolapp om SMOS...

2. Aha – det lär finnas en intresseförening för Oldtimers! Men var? Sökte en del på Nätet utan vettiga träffar. Tanken att fråga den allvetande Tomas Nathansson föresvävade mig inte. Men så en dag när vi stod och inomhusflög i sporthallen på jobbet i Mölnådal tittade Bengt Lundström in med någon liten el-kärva. Passade på att fråga honom – jodå, det finns ju SAM i USA och även SMOS i Sverige. När jag kom hem hade jag givetvis glömt alltihop, men kastade ut en fråga på SMFF's plank. Fick svar från Bengt med en länk.

****Tips:** Lägg SMOS-länk lätt tillgänglig på såväl SMFF's sajt, som Svensktmodellflyg-sajten.

3. Betr. info från SMOS till mig som nybliven medlem fick jag endast nr 2-03 av Oldtimer – inget annat. Men jag ställde en del frågor i gästboken på SMOS-sajten och fick några svar till en början, därefter inga svar. Detta är konstigt, eftersom Webbmasteren håller denna sajt mycket väl uppdaterad och det är en ny bild var tredje/fjärde vecka på startsidan. Har även fått några Excel-filer från ordf., som innehåller ritningsarkivet. Det skulle behövas förklaringar –som exempel begrep jag inte vad SOL är förrän jag frågade!

I senaste numret står följande rätt kryptiska mening i en inbjudan till tävling med friflygande skalamodeller: "Enhetsklassmodell för år 2005 blir Hackerbyggsatsen av Piper Cub". Enligt de på SMOS' hemsida publicerade reglerna finns ingen sådan klass – detta tarvar en förklaring. Jag fattar alltså att man alltså skall bygga en stickor-och-strån-Cub, men vari består tävlingsmomentet? Är det längsta flygtid med originalmotorn, är det skalariktigheten eller ritningstroheten som bedöms; vilka material får man använda – den klädsel, som medföljer Hackers byggsatser är ju jättekonstig (hushållspapper?). Här finns massor att förklara – åtminstone för mig...

Jag har efterfrågat de ritningar på lämplig gummikärva, som Sten rekommenderade. "Tern" och "Clipper II" fanns inte på lager och skulle ta några veckor att få fram, men Gunnar W rekommenderade "Laban", som är en knappt meterstor, äkta oldtimer. Den ritningen fick jag igår med posten och då jag beklagade mig över att jag, som drygt 50 år gammal aldrig skulle kunna lära mig tälja en propeller själv, skrev Gunnar ett flera sidor långt brev med teckningar och förklaringar till hur jag skall göra en egen snurra till "Laban".

Vill också berätta att jag i Trollhättan träffat en synnerligen välvillig och hjälpsam kille vid namn Germund. När jag berättade att jag smörjer motorn till mina inomhusfriflygkärvar med silikonsprej så suckade han bara – nej, ricinolja och såpa skall det vara – ju smetigare desto bättre. Efter att ha varit "stooge" till hans Wakefield när han vevade upp motorn så luktade mina händer ricinolja i två dagar efter detta.....

Jaha, det var litet om hur en ny medlem kan uppleva SMOS. En medlemslista vore förresten inte fel heller och stadgar är alltid bra att ha...

Dessutom vet jag inte om jag borde betalat medlemsavgift för 2004, eller om den jag betalade 27 oktober förra året gäller även detta år?

MVH/Best regards,
Ingvar Nilsson, Brämhult.

(Då Ingvar upplevt att det klagats på innehåll (R/C) och teknisk kvalitet på senaste numret av Oldtimer ville han visa hur man med ett bidrag kan göra något konstruktivt i st.f. att klaga och föreslog en färgbilaga, som han utformar och bekostar själv. Denna medföljer alltså denna tidning och red. tackar å SMOS' vägnar för detta initiativ! Red.)

SVAR TILL RIS o ROS 1/nr 1/2004

Som en gammal modellflygare, som började 1949 och sedan flugit alla grenar inom vår sport, inkl. Team-Racing, Speed och Stunt samt R/C (första gången 1955 med Sky-Scooter) vill jag svara med följande:

1. Tidningen "Oldtimer" är, jämfört med övriga hobbytidningar, den i särklass bästa. Jag har samtliga tidningar sedan starten och använder dessa som uppslagsverk och har otaliga gånger gått tillbaka i dessa efter ritningar och uppslag. Ingen hobbytidning har gett mej så mycket för så lite!

forts. sid 27

Skånemodeller.

Bröderna Bertil och Ove Olsson tillhörde Eslövs Flygklubbs och Skånes främsta modellflygare på 30-och 40-talen. När Bertil nu i våras gick bort tog hans svärson, Roland Nilsson, kontakt med Gösta Leijon, som i sin tur förmedlade kontakten till mig.

Vid besök i början av maj hos sonen blev det tillfälle att besöka huset, där Bertil bott. I källaren fanns två trunkar fulla med modeller. Den stora trunken hade Eslövs Mfk:s klubbmärke målat på locket. Det var en plywoodlåda av ansevärda dimensioner och hårbärgerade lätt tvåmetersvingar byggda i ett stycke. Många polletteringslappar visade att den fraktats på järnväg, så som var vanligt förr i tiden. Skruvhål med muttrar fastsvetsade visade också att lådan nog ibland försetts med hjul för att bogseras efter cykel.

Den mindre trunken, som var försedd med två emblem från lastbilen Opel Blitz, innehöll några gummi-motormodeller.

Örjan Gahm kom också till Tullinge och tillsammans

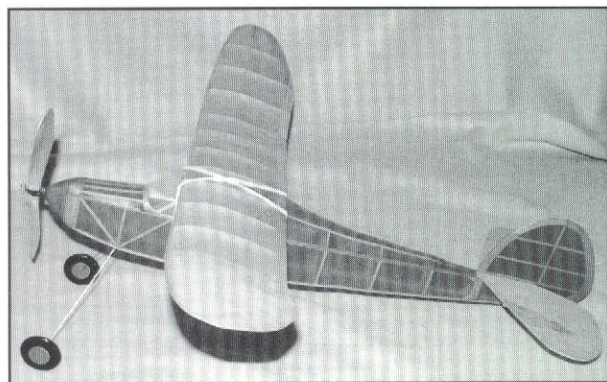


gick vi igenom lådorna. Örjan tog med sig två av de G-kärror, som vi trodde oss kunna kombinera delarna till. Om det går som vi hoppas ska Örjan försöka mäta och rita upp dessa modellplan.

Fotot visar Örjan Gahm och S-O Lindén med några av bröderna Bertil och Ove Olssons segelmodeller.

SOL

"Cruiser"



För mer än ett halvt sekel sedan byggde Inge Ahlin i Sala en formskön kabinmodell med detta namn. Ritning i full skala medföljde maj-numret 1949 av AIR TRAILS och Inge har kvar ett foto av denna modell. Det är något för blekt för att reproduceras med full rättvisa, men i vinter har Inge byggt en ny "Cruiser", som visas här intill. Med en spännvidd om 30 tum är den perfekt för vår klass "B" och Inge lovar att visa vad den förmår på OT-SM.

Ritning i full skala hoppas vi kunna publicera i ett kommande nummer av OLDTIMER; om någon är sugen på att bygga en egen "Cruiser" redan nu så kan kopior ordnas av Inge eller undertecknad.

Sten P.

Vad tål min gummimotor?

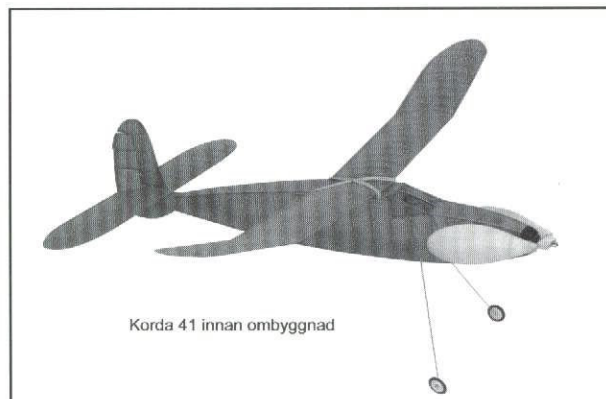
Från en av våra nya medlemmar, Roland Frid i Eskilstuna, kom en utskrift, som talar om vad en gummi-motor av TAN II* kan vridas upp till för varvtal. Du kan själv finna tabellen på denna sida:

<http://www.modelflight.com/rubber.html>.

Roland Frid bifogar även ett foto på en av honom byggd "Korda 1941". Sedan oktober har han dessutom byggt en av varje, "Korda 1937", "Jaguar", "Ellilä 1950" och "Blomgren 1952". Nu grabbar, nu får ni se upp i klass D och Classic Wakefield!

SOL

*TAN II tillverkas som bekant ej längre, men det nya TAN Super Sport håller på att utvecklas till ett nästan lika bra gummi. Red.



EN MISSAD MAX I WIESBADEN.

Omslaget pryds denna gång av en ung version av en av våra mesta och bästa modellflygare under flera årtionden, Rolf Hagel.

En del av hans karriär belystes för ett tag sedan i Modellflygnytt, då främst hans utveckling av F-modeller, som kröntes av delad seger vid 1960 års VM i Cranfield och egen seger vid VM 1971.

Redan vid 1955 års friflyg-VM i Wiesbaden deltog Rolf med en Webra Mach I-modell i klass F, men placerade sig då som nr 45 bland 73(!) startande. P.g.a. ovana vid markstart var Wiesbaden-tävlingen ingen höjdpunkt för 'di svenske' i klass F, men desto bättre gick det i övriga klasser, där det svenska Wakefieldlaget kom etta och segelflygarna tvåa.

Till det senare resultatet bidrog Rolf Hagel starkt med sin tredjeplacering – som kunde ha varit en förstaplacering om inte om hade varit... 79 deltagare från 20 nationer ställde upp i klass S i detta mastodont-VM, där Rolf Hagel efter tredje perioden låg tvåa efter Rudolf Lindner. Det var då det hände. I det extremt varma vädret hade Rolf redan märkt att hans fusetråd brann fortare än vanligt och försökt kompensera för detta. I fjärde perioden hade Gunnar Kalén, som var släppare, just tänt den dubbla fusen när en vindkantring gjorde det nödvändigt att rätta till rakt mot vinden. Starten gick bra och modellen låg på säker höjd när stabben poppade upp i förtid p.g.a. den tid, som "ombaseringen" tagit.. De missade 16 sekunderna blev ödesdigra och betydde lagsegermiss likväl som individuell guldmiss...

Inför sista perioden ledde Lindner med full pott – 720 sek., följd av H-H Thoman med 706 sek. och Rolf med 700 sek. Den sista, dramatiska perioden skildrade Terje Larsson så här för snart 50 år sedan:

"I femte perioden gjordes 76 starter, därav 18 max. Thoman missade och fick 130 sek. Det blev spännande, Lindner avvaktade, Hagel och Gilroy låg lika. Så gjorde Hagel sin start och fick 177 sek.. Nu riktades intresset på engelsmannen, som också gjorde klart för start. Det blev koppling när modellen var på väg uppåt med 2 kraftiga stall som följd, men lyckan var denne engelsman bevägen och han fick termik och maxtid. Nu kunde Hagel bli andre man och fortfarande inget livstecken från Lindner. Äntligen bestämmer han sig. Han måste göra minst 161 sek. för att försvara sin världsmästartitel. Termiken var väl nästan slut, klockan närmade sig 18, men kanske också de värsta "sjunken" försvunnit. Nu började något märkligt. Lindner med medhjälpare samt ca 200 intresserade i en lång svans drar runt på startplatsen 100 m hit, 200 m dit, linan vinschas ut och vinschas in. Ny

plats – var är bäst att starta? Tyskarna, som är rådvilla, skickar ut en man ur laget, som gör en trimstart med en annan modell. Så äntligen drar Lindner – en perfekt start med något höjdvinnande koppling. Modellen glider vackert, men ska det räcka? Alla följer med spänning modellen, som efter två min. kommer i farlig närhet av skogen på andra sidan fältet. Den sista halva minuten pågår flygningen inne bland träden, där den försvinner, dyker upp och försvinner igen och blir borta. Tidtagarna fick 166 sek. och Lindner är åter världsmästare och Hagel blir förvisad till tredjeplats..."



Det var alltså 16 dyrbara sekunder Rolf fusade bort den gången och minnet av denna händelse är för Rolf fortfarande mycket levande!

"Miss Max" var inspirerad av den modell, som Thoman flög vid 1954 års VM i Odense. Vintern 1956-57 byggde Rolf ytterligare 3 ex av denna modell med endast smärre modifieringar, alla dock med fenan framför stabben. Rolf, som har god reda på saker och ting efter alla dessa år, kan redogöra för samtliga modellers öden. Sålunda flög originalmodellen bort i "braktermik" vid Sövdefältet; "Miss Max" nr 2 finns kvar; nr 3 stals utanför Uppsalaflotttiljen vid SM 1957. Den fjärde modellen anser Rolf tveklöst vara den bästa av dem alla. Av någon anledning presterade den i snitt 30 sek. mer än de tidigare versionerna och vann SM i Hagshult 1959. Den försvann senare vid tävling på Bråvalla. En person i en sommarstuga hittade modellen, men behöll den trots tydliga uppgifter om vem som var ägare till den...

Besök : Morejohn-Irwin Oldtimer Collection

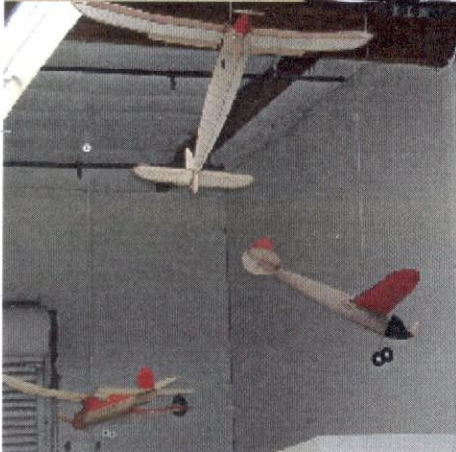


I mitten syns Charles S. "Chuck" Taylor, i vars lokal i South San Fransico modellerna finns upphängda. Chuck flyger själv i första hand vare sig friflyg eller oldtimers, utan flyger mest hang samt en del elflyg. T.v. står min kollega Torbjörn och t.h. Lars-Gunnar som är vår lokale serviceingenjör för Varians NMR-system.



Mer info finns på :
www.quietcow.com

Text o foto Ingvar Nilsson, januari 2004
Bilaga till Oldtimer nr 2 2004



Oldtimerträff i Bengtsfors 20:de maj 2004



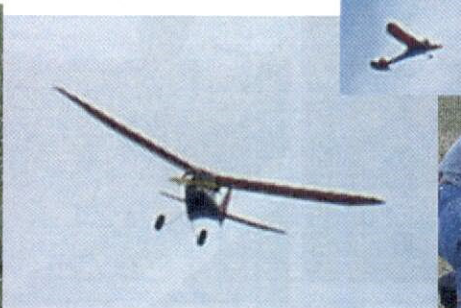
Ett strålande men tyvärr blåsigtt väder kan ha påverkat deltagarantalet. Lasse Lannérus, som ordnat träffen, hade en något modifierad Ben Buckle Diamond Demon med sig. Undertecknad hade också en DD i originalutförande. Fältet - som med intilliggande ängar - är ett av de bättre jag sett! Inga hålor och annat som gör livet surt för sporr försedda kärror vid starten. Det segelflögs en del under dagen då det var god termik, dels med bogsering, dels med gummirepstart.



Överst ses en Attila, en byggsats från Flair. I mitten Diamond Demon med OS10 glödstift, byggd med helt höjdroder. Nederst Diamond Demon med PAW .09BR diesel, byggd med halvt höjdroder. (Avgasrör inne i kroppen som mynnar längst bak.)



Från ljugarbänken var utsikten perfekt över såväl fältet som omgivningen.



Lasses DD trotsar kastvindarna!



Lasse hade sin nylagade Puppeteer i luften. I nosen sitter en Laser fyrtakt glödstift. Kanske inte riktigt vad man väntar sig att se på en OT-RC-träff, men den var ett läckert inslag.



Det fanns andra läckerheter också! Givetvis trakterades träffens deltagare med dessa perfekt grillade delikatesser som aldrig får saknas på en riktig modellflygarträff.....

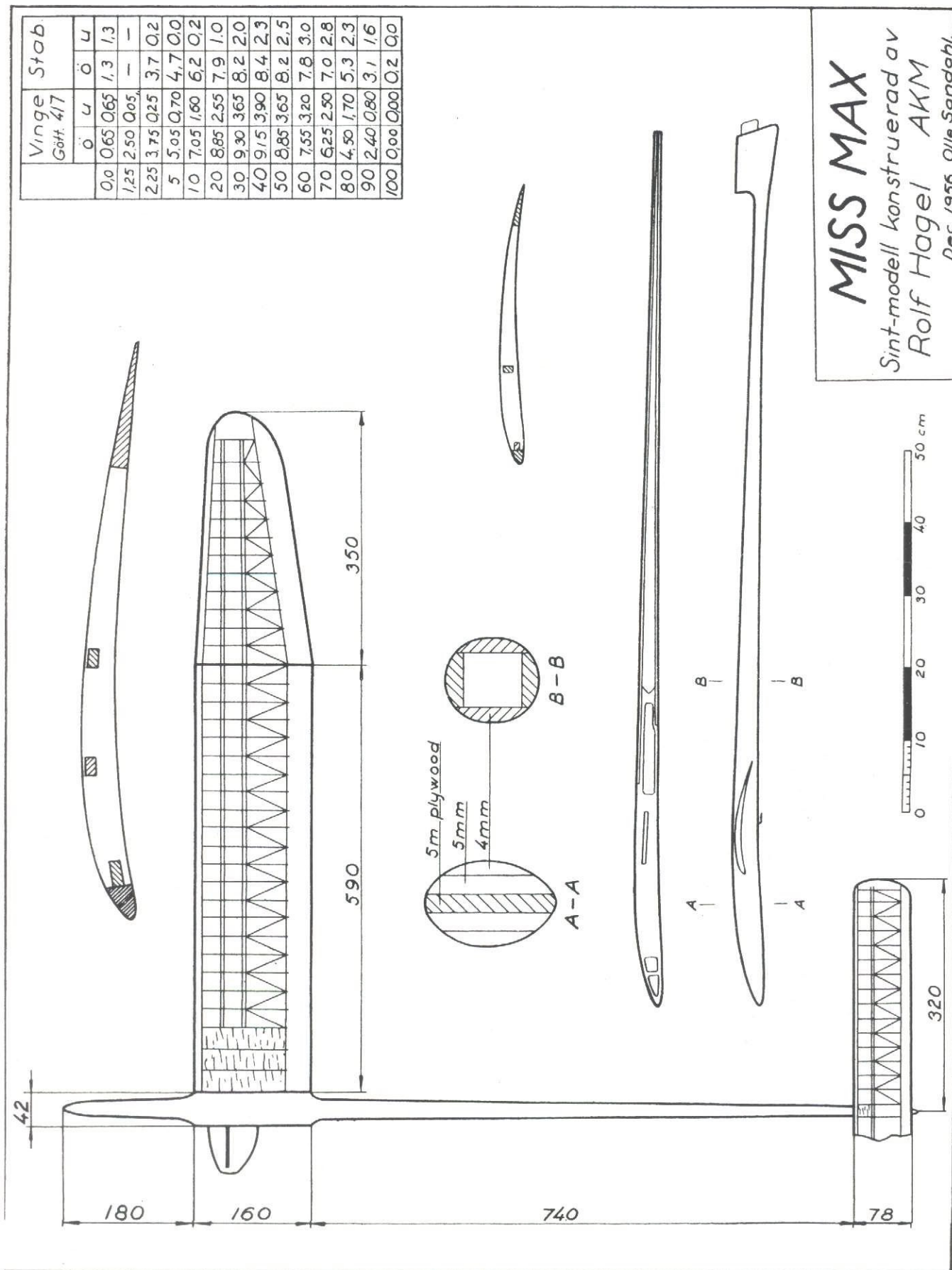


Lasses glödstiftsmotor tjuvstoppade givetvis, men var snabbt igång igen med litet glödström



Dieselmotorns egensinne satte mig på hårda prov! Jag fick igång den till slut, men under testning av trottlingsegenskaperna såg jag mig tvingad att stoppa den – och sedan var den riktigt tjurig. Men Lasse -som har stor erfarenhet av dieslar - tog sig an problemet. Men även han fick ge upp efter att höger pekfinger började bli utslitet. Efter en stärkande fika och några deltagare började plocka ihop – flög den onde i Lasse och NU skulle motorn bara igång. PAWen motstod alla trix som Lasse utsatte den för, som bara en renodlad engelsman kan! Men tillslut gav den upp och startade. Och upp kom Demonen också, om än på marginalen.

Skrivet av Ingvar Nilsson, Borås, 23/5-04.



Därmed avslutades "Mix Max" – epoken och 1960 var det dags för en framgångsrik uppföljare då Rolf byggde prototypen till "Stratos" – men det är en annan historia! Riktigt slut skulle man ju önska att "Miss Max" – historien inte är och därför bifogas Loopingritningen i

förhoppningen om att vi så småningom ska få se en sentida "Miss Max" – replika få luft under vingarna på ett framtida OT-SM!

Med tack till Rolf för ovanstående faktauppgifter!

Sten P.

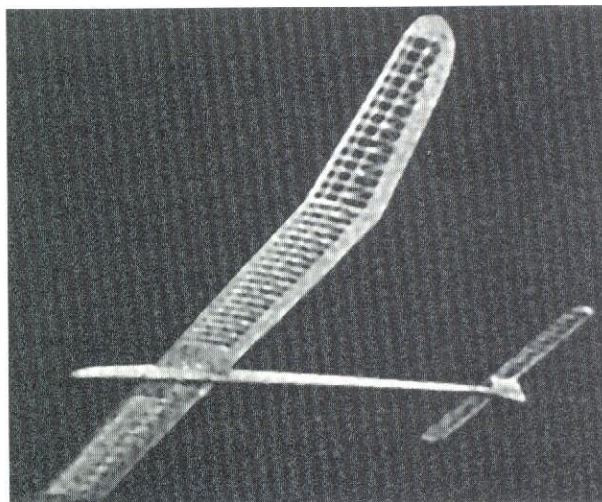
Byggbeskrivning för "Miss Max"

Rolf Hagel, Aeroklubben i Malmö, tillhör den absoluta eliten. En konstruktion av honom kan bli ett utomordentligt gott verktyg i händerna på en noggrann och erfaren modellflygare

Som framgår av ritningen är vingen delbar. Fastsättningstungorna är tillverkade av 2 mm 5-skikt plywood i vilken en 2 mm pianotråd är ilagd. Spryglarna tillverkas av 2 mm hård balsa, utom de med urtag för vingtungorna, vilka göres av 2 mm 5-skikt plywood. Bakkanten (5x35) nedslipas lämpligen av 6x35 balsabakkant, som finns att köpa hos modellhandlare. Framkanten tillverkas av 10x10 och 3x7 balsalister. Noggrant studerande av ritningen föreslås, eftersom framkantens utformning har avgörande betydelse för modellens flygförmåga. En mall med framkantens profil bör användas. Mittbalkarna av 3x5 furu måste, på grund av påfrestningarna i höjdstarterna, bestå av sega, smidiga lister. Vingen klädes vid vingtungorna på över- och undersida med 2 mm balsa. Sicksacklister av 2x2 balsa motverkar eventuella skevningstendenser. Yttersta delen av vingspetsen göres av lätt massiv balsa. Mittvingen är rak, spetsarna har 13 cm V-form. Originalmodellen är klädd med japanpapper med fibrerna tvärs över Spryglarna.

Kropp

Stommen består av 5 mm plywoodflak. På denna limmas bakkroppens över- och underdel, som består av bakåt spetsade 5x15 balsalister. På stommens sidor limmas 5 mm balsaflak. Utanpå hela kroppen limmas sedan 4 mm balsaflak (se tvärsnittet på ritningen). Dessförinnan bör 75 gram bly läggas i nosen, samt startkroken fastsättas 72 mm bakom vingens framkant. Tillse dock att den senare vid behov kan flyttas. Automatiskt kurvroder av



celluloid bör under arbetets gång ha monterats på lämpligt sätt. För att kroppen skall bli mera slitstark bör den kläs med siden.

Stabilisator

Framkanten består av 4x4 och 1,5x2 balsalister, mittbalken av 2x3 och bakkanten av 2x12 balsalister. Spryglarna tillverkas av 1 mm balsa. Stabilisatorn bör byggas så lätt som möjligt. Konstruktörens stabilisator vägde 10 gram. Klädsel av japanpapper. Dopas 2—3 ggr.

Impregnering

Modellen impregneras lämpligen med specialdope bestående av 75 % Semo dope, 25% amylacetat. Till detta sättes 2 % ricinolja.

Till slut ett råd:

Innan trimningen börjar, tillse att tyngdpunkten ligger 88 mm bakom vingens framkant. Om modellen är korrekt byggd och inga otillåtna skevheter finnes återstår endast att finjustera stabilisatorns inställningsvinkel för att modellen skall flyga bra.

ITALIENSKA OLD-TIMERS!

Vid det här laget kan det inte ha undgått någon att det italienska inslaget i OLDTIMER ökat. Detta har inte bara sin förklaring i att red.'s kontaktnät i Italien växt utan beror också på att SAM Italia nu tar fram och publicerar fler och fler konstruktioner ur sin stora OT-skatt!

På följande sidor visas två konstruktioner, som är direkt användbara i våra OT-klasser.

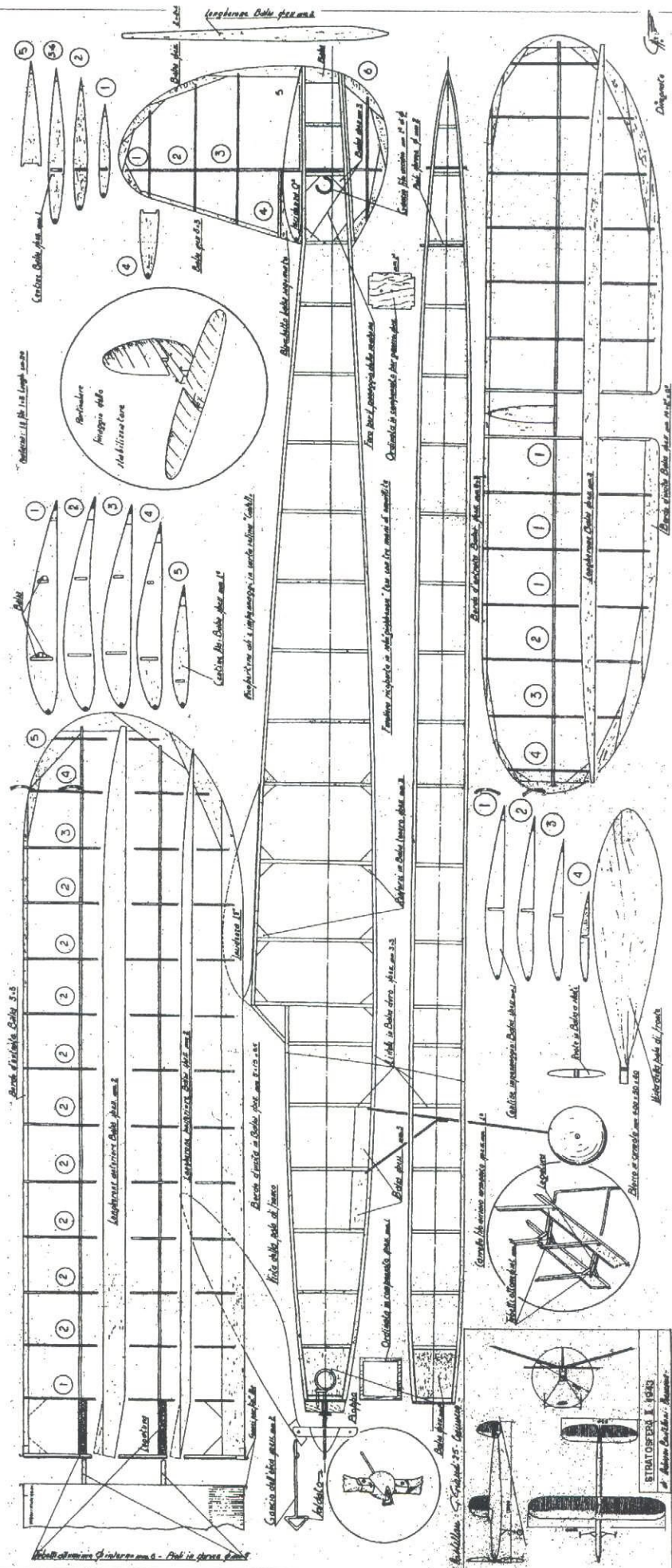
"Diavolo" betyder naturligtvis 'Djävulen själv' och betecknas som en italiensk "Zipper"-variant för en 2 cc diesel. Originallet hade en Movo D-2 i nosen (en sådan kan man skaffa än idag) och var byggt helt i balsa. Då ritningen publicerades i okt. 1945 föreslogs att man till

kroppslongerongerna och vingbalkarna (framkant 3x3 och bakkant 4x12 mm) använde hårdträ

medan kroppens 8-kantiga spant skars ut av balsa. Den färdiga kroppen är elegant om än något omständlig att tillverka, men spanttabellen har alla mått, som behövs. Vingprofilen är en vanlig R.A.F. 32 och stabben Clark Y. Vingen har enkel V-form om 8 grader. Skjärten är som gjord för ett modernt fuse-arrangemang och denna italienska djävul skulle säkert utgöra ett starkt kort i F-Klassisk.

"Stratosfera II" är en kabinförsedd gummimotormodell, som gjord för att till max utnyttja våra klass "C"-regler, med en spännvidd och kroppslängd på 100 cm.

STRATOSFERA II (1943)



Oldtimerträff i Gagnef

För första gången genomfördes en oldtimerträff i Gagnef, en succé om vi ser till vädret.

Dagen visade sig på sitt bästa humör +14° C, svag vind mellan 1-2 s/m, och en sol som värmd över ängsmarkerna vid Gagnefs kyrka. Den negativa sidan var det låga intresset för träffen, men den tappra skaran av sex deltagare fick en perfekt trimdag som gav en fin början på flygsäsongen.

Två nya oldtimerflygare fanns med, Inge Sundstedt från Gagnef som flög en Sl:a "Gladan" och 1950 års VM-vinnare i S int "Bernfest". Inges ungdoms dröm "Gladan" visade sig på styva linan med att lätt ta termik och få fina tider. "Bernfest" som Inge tagit över av mästerybyggaren Holger var även den efter några justeringar ett hot mot alla er som flyger S int på SM. Från Eskilstuna kom Roland Frid med tre gummikärror som för första gången skulle luftas, bland annat två fina wake-byggen, Evans "Jaguar"-49, Elliläs-50 och "Cloud Tramp". Jaguaren visade sig flyga utan någon som helst annan trimning än skrivbords-trimningen, Elliläs var något framtung och fick justeras några gånger innan glidet såg bra ut.

Holger Sundberg flög för första gången sin "Sparky" som snabbt steg i högervarv upp till hög höjd, och ett lika snabbt sjunk ner. Här får Holger lägga några timmar på att justera glidtrimmet. Landegrens Wake är nog den bästa modellen Holger har, den stiger nästan vertikalt



Roland Frid förbereder sin Ellilä för jungfruturen.



Holger drar för "kung och fosterland" ...

och klättrar därefter stadigt allt högre och högre i spiral tills motortiden har gått ut. Janne Forsman flyger en "Prim" som kan slå de flesta andra "primflygare", modellen har ett enormt fint stig även om Janne inte utnyttjar mer än hälften av vad motorn kan dras, ca 500 varv. Magnus Astervik flög sin engelska A2:a Altair från — 55, en säker och stadig modell som har lätt att ta termik. Magnus fick problem med urkopplingarna, startkroken visade sig vara för mycket böjd så att linan inte gled ur i den svaga vinden. Rolf A trimmade sin Pacemaker, provade med 500 varv och modellen stiger verkligen fint men glider något för brant ner kanske för snävt kurv. Tyvärr fick landningsstället sig en knäck och måste lagas, därefter är den nog klar för att tampas med dom andra i C-klassen under Oldtimer SM.

Vi genomförde en två starters tävling utan klassindelning och resultaten får ni här.

Oldtimerhälsningar från oss som var där!
Rolf, Magnus, Holger, Janne, Inge och Roland.

	Modell/klass	Start 1	Start 2	Totalt
1 Janne Forsman	Prim C	115	120	235
2 Inge Sundstedt	Gladan S1	80	113	193
3 Rolf Astervik	Pacemaker C	99	60	159
4 Holger Sundberg	Landegren D	120	-	120
5 Inge Sundstedt	Bernfest Sint	45	58	103
6 Magnus Astervik	Altair A2	33	54	103
7 Roland Frid	Jaguar D	69	-	69

Radiokontrollerad segelmodell

— Andra avsnittet —

Den radiokontrollerade segelmodellen, ett av Sveriges första radiokontrollerade modellplan, beskrivs här nedan av konstruktörerna Kurt Calås, som svarat för själva planet, och Gunnar Ek, som skött radioanläggningen. Beskrivningens första avsnitt publicerades i nr 16 och fortsättning i följer i ett kommande nummer.

Spanten tillverkas nu enligt spantritning. De främre av 4 mm flygplywood, de bakre av 3 mm balsa. Lägg märke till att spanten är avskurna upptrill. De övre spanthalvorna tillverkas senare. Spant nr 3 är helt och ska placeras i urtaget. Se fig. 2.

På den färdigritade mallen läggs två 5X10 mm fururibbor innanför linjerna. Bäst är att använda klen s. k. trådspik, som slås ned på båda sidor om varje ribba. Knappnålar duger inte! Det hela spantet limmas strax innan den andra ribban är fastgjord. Därefter limmas de övriga halvspanten på sina platser. Var noga med att spanten kommer vinkelrätt i förhållande till bädden. Obs! Använd endast kallim för att sammanfoga trä och plywood. Till balsadelar används däremot alltid acetonlim. Inköp redan från början en 1/4 l aceton och blanda med celluloid så är det problemet ur världen. Var lugn för att det går åt! Medan limmet torkar tillverkas lämpligen de övre spanthalvorna. Skär ut de större i två delar ur ett 3 mm balsaflak och skarva med små bitar av 1 mm balsa. Sedan de undre spanthalvorna fastnar iläggs lämpligen kölribban. För att böja den sist-

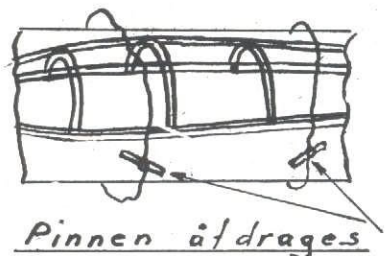


Fig. 3.

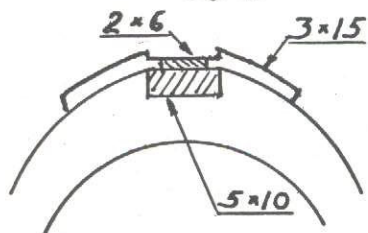


Fig. 4.

nämnda kan man i brist på tvingar använda sig av ribbor och snören. Några snören surras löst kring bädden och flygkroppen. Sätt in ett par tunnare skyddslistor, t. ex. 3X10 mm, och dra åt snörena enl. fig. 3. Låt sedan limmet torka minst ett dygn!

Om ribban inte är tillräckligt böjlig får man i nödfall tillgripa basning. Låt den sitta i spänn minst ett dygn innan den limmas fast. Var noga med limningen emedan hela konstruktionen bygger på kölribbens hållfasthet!

Nästa moment blir "bordläggningen". Kroppen är klädd med balsalister 3X15 mm som fogats till varandra. Lägg först på de två ribbor, som ligger närmast kölen enl. fig. 4. Dessa ribbor ska förses med en

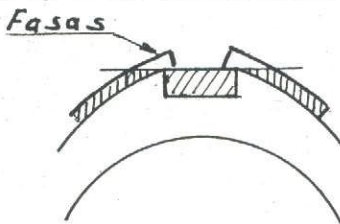


Fig. 5.

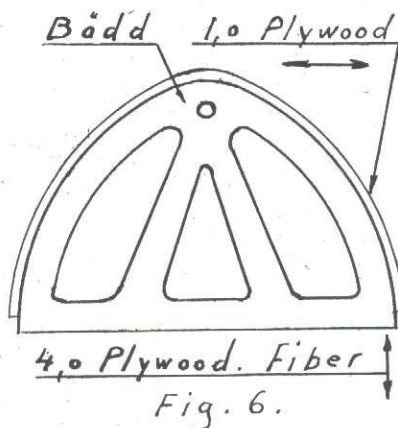


Fig. 6.

fas som skjuter över kölribban någon mm. Denna fas sträcker sig blott från nosen till spant 8. I mellanrummet mellan de båda borden limmas en 6X2 mm furulist. På denna ska ytterkölen vila. Bortom fasen skärs listerna plant med kölribban. Se fig. 5. Denna avsats täcks med en symmetrisk balsalist 3X15 mm. De andra borden görs



Planets samtliga löstagbara delar.

sinsemellan lika. Till bordläggningen används givetvis balsalim. Obs! fogarna måste ligga hårt an! De två sista (översta) borden måste inpassas, emedan spantomkretsen kan variera. Till kroppen åtgår alltså två sambord (intill kölen), 12 st. normalbord och två bord, som inpassas i höjd med de båda furulisterna 5X10 mm.

På det första spantet anbringas ett nosblock av hårdträ. Blocket urholkas till en godstjocklek av 12—15 mm och limmas stadigt fast. Efterputsningen görs sedan det fästs!

Vingbäddarna utsågas ur 4 mm plywood enl. fig. 6. På denna bädd limmas ett stycke 1 mm flygplywood med 5 mm överskjutande kant. Se fig. 6. Fibrerna på detta flak ska gå tvärs över flygkroppen. Den överskjutande kanten utgör skydd för bordläggningen av balsa. På detta flak limmas balsa till en tjocklek av 15 mm. Denna balsa profileras sedan bädden fastsatts. Profilen ska vara en del av en kons. Se fig. 7.

Nu tillverkas även antennkoppling/vingstyrarna. Dessa är gjorda av 5 mm mässingsbult som urborrats och filats halvrunda i ena änden enligt fig. 8. I andra änden är antennen fastlödd genomgående i hålet b. Antennerna är gjorda av 1 mm blank koppartråd och har en längd vardera om ca 1,5 m. Rådgör med din vän radioamatören om lämplig längd på de sistnämnda! Antennen är fästad i vingens bakre list på ett sätt, som närmare ska beskrivas senare.

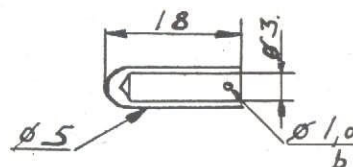


Fig. 8.

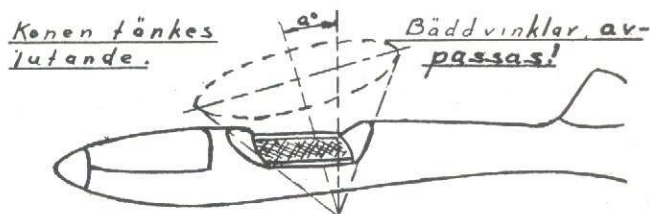
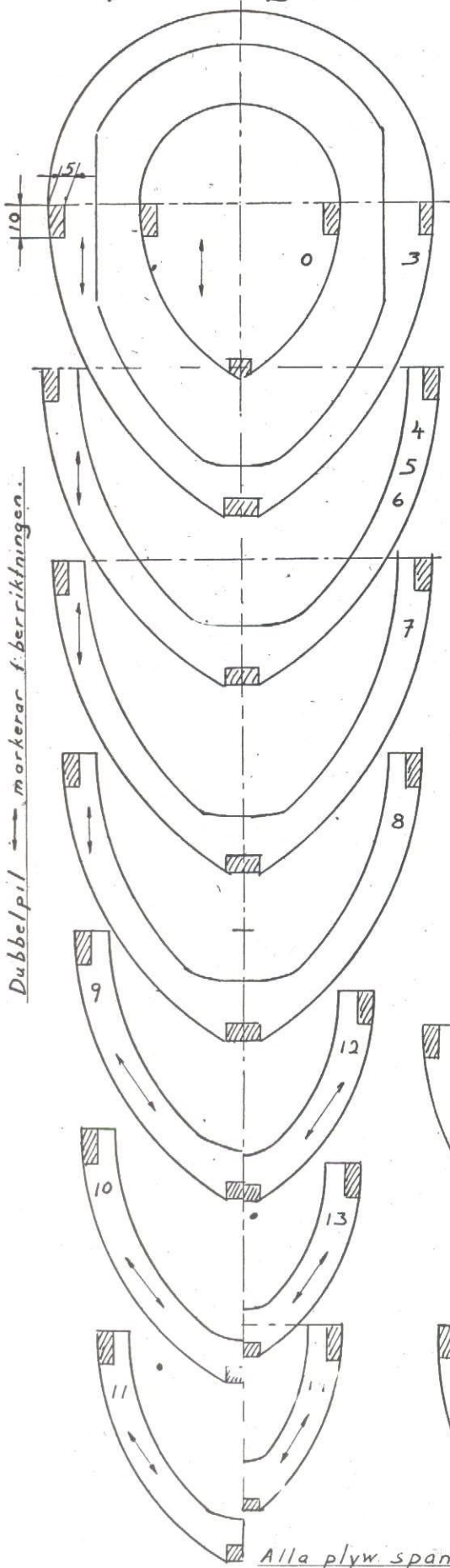


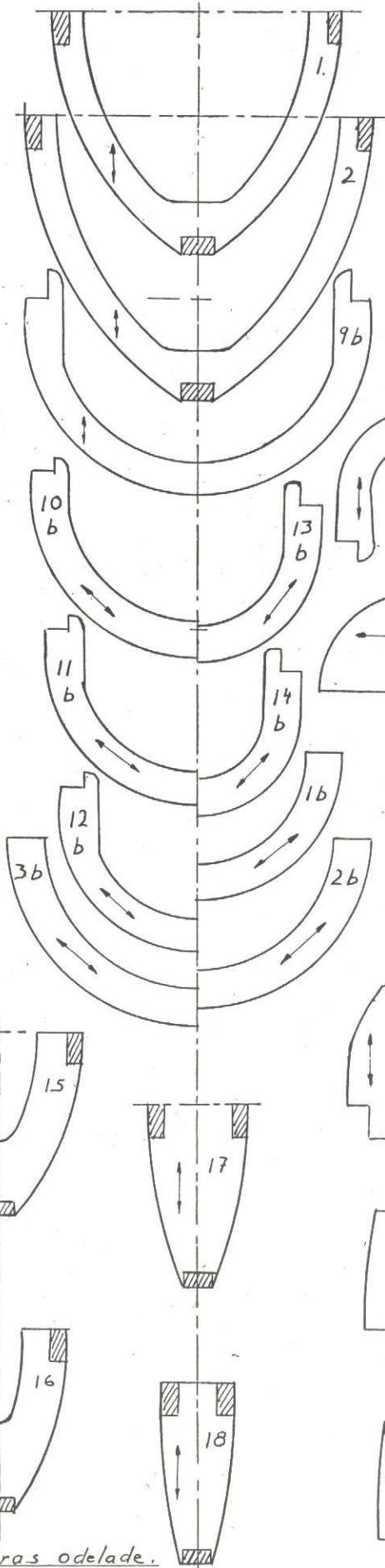
Fig. 7.

Spantritning 1:2.

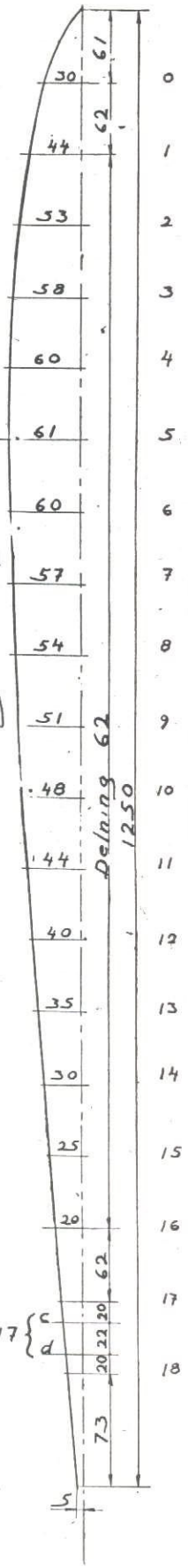
Dubbelpil → markerar fiberriktningen.



De delade balspanten skäras med 2 st 15 mm balsalist 12 x 50 mm.



Span nr. 0 t.o.m. 8. samt 9b 4mm plyw.
 " " 16b " 18b av 1,5mm plyw.
 " " 0b " 3b " 3mm balsag
 10b t.o.m. 15b, 9 t.o.m. 18 " "



Alla plyw. spant görs odelade.

Berömda radiomodeller



Walt Good med sin
"Rudder Bug".

Jag hoppas starta en serie artiklar om berömda tidiga radiomodeller. Nu flyger jag ju som bekant inte radio själv, men genom att gräva i arkiv kan man få fram en hel del. Jag vill nu att någon tar upp stafettpippen och skriver en artikel om någon annan berömd radiokärra – varför inte om epokgörande svenska modeller som Vagabond eller Mustfire eller...

Rudder Bug av Walt Good

Rudder Bug konstruerades 1947-48 och ansågs med sin spännvidd på drygt 180 cm vara en liten modell. De radiomodeller som funnits tidigare hade varit riktigt stora för att kunna bära de otympliga radiomottagarna. Radion till Walt Goods Rudder Bug var en enkanalsmottagare som vägde 450 gram! Det var en enrörs mottagare av Goods konstruktion. Sändaren gav 2 watt och opererades med tryckknapp som växelvis satte på och stängde av signalen och gav via ett gummi-motordrivet servo höger, vänster och neutralt i sekvens. Motorn var ursprungligen en deLong 30, men den byttes senare till en Forster 29.

Konstruktionen är i grunden självstabil och influerad av friflyget. Stor V-form och liten fena gav stor stabilitet. Rodret är mycket litet, men är oerhört effektivt. Endast 3mm utslag behövs för att få modellen att kurva snävt! Modellen har en stor dörr för att lätt kunna komma åt att meka med radioutrustningen. Tillförlitligheten var inte särskilt hög på sådana grejor på den tiden.

Ritningen till Rudder Bug publicerades i Model Airplane News maj-juni 1949 och redan några månader senare deltog 11 st Rudder Bug på amerikanska mästerskapet som totalt hade 31 deltagare! Rudder Bug och Walt Good tog hem segern.

Ritningen publicerades i engelska Aeromodeller jan-feb 1950 och en till 150 cm spännvidd förminskad version för en .19 motor publicerades under namnet Royal Rudder Bug i Flying Models feb 1954 och gavs ut i byggsats av Berkleys senare under detta år. Tusentals modeller har byggts runt om i världen och så sent som 1962 vanns de Schweiziska mästerskapen med en Rudder Bug!

Ett världrekord i tidsflygning sattes av Walt Good med sin Rudder Bug med Forstermotor den 25 juni 1952. Han flög i

40min 28 sek och slog det gällande ryska världsrekordet som då löd på 23 min 8 sek. Det är imponerande även med dagens mått!

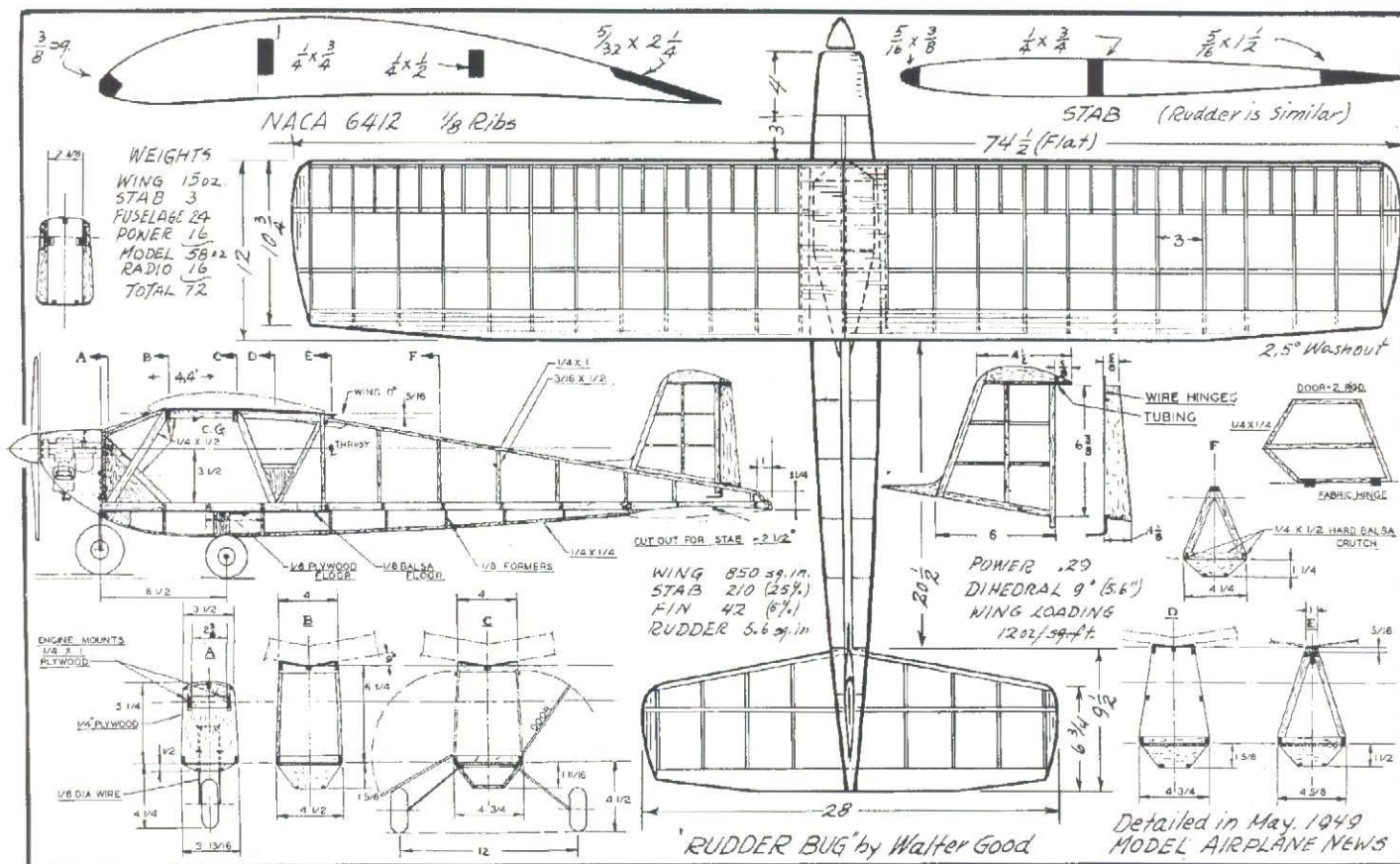
Konstruktören Walt Good konstruerade en radiostyrningsutrustning redan 1936 som fungerade i testbänk. 1937 flög han med utrustningen för första gången i en stor (240 cm) modell av typen Guff (vem skriver om den?). Senare samma år blev Walt Good fyra på det första amerikanska mästerskapet i RC. Vem som vann? Chet Lanzo, förstås! Men åren 1938,39,40 och 47 vann Walt Good – med Guff! Men sedan kom segern med den nya Rudder Bug 1949.

Walt Good utvecklade radioutrustningarna och konstruerade 1954 en enkanals radio med tonkontrollsystem som 1956 utvecklades till en tvåtons pulsviddsmodulerad dual proportional utrustning som då placerades i en nykonstruerad modell "Multibug", men det är en annan historia!

Hans erfarenhet utnyttjades som lagledare för det amerikanska laget vid det första VM för RC 1960, då Ed Kazmirski vann. De övriga i laget var Bob Dunham och Hal de Bolt – enbart klassiska namn! Walt hade sedan officiella plikter vid VM 62, 65,69, 71 och 73 och har också jobbat aktivt inom FAI.

Walt Good och Rudder Bug – Två klassiker!

Gunnar Wivardsson



Ritning till Rudder Bug ur Frank Zaics årsbok 1951-52. Ritning fanns även i MAN maj 1949 och MB maj 1978. Fullskalaritning finns hos Bill Northrop's Plan Service, 2019 Doral Court, Henderson NV, 89074, USA

RED. TAR TIME-OUT!

Som redogjorts för på annan plats har jag meddelat min avsikt att avsluta mitt uppdrag som redaktör för OLDTIMER.

Som avgörande för mitt beslut beskriver ordföranden på sid. 4 en incident, som fått stora proportioner för de inblandade. Även på SMOS's hemsida finns en version av denna händelse. Utan att gå in på detaljer vill jag härmed komplettera båda versionerna med att detta endast var en av en räkka omständigheter, som inte precis gjort tillvaron enklare för en fritids-redaktör, och som sammantaget utgjort underlaget för mitt beslut.

Med ovanstående "strul" borträknat har det varit en intressant och stimulerande uppgift att som red. få följa utvecklingen inom SMOS alltsedan jag knåpade ihop mitt första nummer av OLDTIMER för 21 år sedan. Detta var under klipp-och-klistra-tiden, då all text maskinskrevs på plats, alla illustrationer klipptes till och klistrades fast och varje rubrik gjordes med s.k. gnuggisar, bokstav för bokstav. Tack vare Bertil Dahlqvist hade vi tillgång till en kopiator i Laholms kommun och varje tidning veks och häftades av Bertil och Kurt Sandberg, som – då som nu – ensam stod för distributionen.

Detta förfarande användes i mer än ett årtionde av Sven-Olov Lindén och undertecknad innan den digitala tekniken togs i anspråk, där Rolf Astervik samt Sofia och Gunnar Wivardsson alla tog sin del av arbetet innan Pär Lundqvist tog vid.

Naturligtvis ligger det fortfarande många timmars "handarbete" bakom varje nummer av OLDTIMER, men det moderna lay-out-arbetet vid datorn ligger ljusår från det ursprungliga tillvägagångssättet.

Även om det här handlar om en medlemstidning är det oundvikligt att man som redaktör – på gott och ont – sätter sin prägel på det färdiga alstret. Det är lätt att köra vidare i gamla hjulspår och att därför låta en ny redaktör ta vid kan betyda ett lyft för tidningen och därmed också för medlemmarna, vilket jag hoppas att detta byte blir.

Med detta vill jag tacka all dem, som under dessa händelserika decennier hjälpt mig att göra OLDTIMER till den förenande länk mellan SMOS's medlemmar, något som är och bör vara en av dess viktigaste uppgifter.

Sten Persson

Tips om att byta klädsel...

Denna vinter tog jag itu med några av mina pappersklädda modeller från 80-talet. Dom har lagats många gånger under årens lopp och dessutom torkar och spricker lackat papper då det åldras – precis som vi själva!

Nu har jag fått reda på en metod att få loss gammalt klädsel snyggt och snabbt. Hushållspapper viras runt vingen; börja med vingpetsen och tag ca 30-40 cm åt gången och fäst det med tape eller gummiband. Häll acetone ur flaskan direkt på hushållspappret så att detta blir blött rakt igenom. Stoppa därefter in vingen i en stor plastpåse och stäng till. Vänta 5-10 minuter innan du öppnar påsen igen och tar bort hushållspappret lite i

taget. Vingklädseln ska nu sitta löst och vara lätt att dra av. Lossa klädseln på båda sidor och jobba så snabbt du kan innan den torkar fast igen! Metoden är rena miraklet; man får en ren vinge, som man inte ens behöver slipa innan man klär om den. Efter vad jag sett påverkas inte limningarna i vingen av detta förfarande, däremot bör god ventilation ordnas eftersom det luktar rejält. Kletig på fingrarna blir man också! Prova gärna metoden på en stabbe så du vet hur det hela fungerar. Själva har jag klätt om 4 modeller på detta sätt och de ser nu ut som nya igen.

Lasse Larsson

Pacemaker en kabinmodell

Modellen som ser ut som en havande katt heter Pacemaker och konstruerades i början av 40-talet av någon med initialerna J.R.Y. arbetandes för Orr's Modell Aircraft i Wichita Kansas. Från samma företag finns även en snarlikt modell med namnet Chieftain, den är dock något enklare i sin konstruktion.

Jag såg Pacemakern på en liten bild i tidningen MAN i början av 90-talet, blev intresserad och kollade med Ponds och där fanns ritningen. Bygget började 1998 och modellen blev snabbt "träffadig" men dessvärre hängande i taket. I höstas klädde jag modellen i rött och blått vilket visade sig vara ett pyssligt jobb då Pacemakern har många krökta ytor. Pacemakern väger 125g med 30g

gummimotor. Den har en spännvidd på 90 cm och ingår därmed i C-klassen.

Sent i höstas var modellen klar för sitt luftdop. En solig dag träffades Holger Sundberg och jag på fälten vid Gagnef kyrka för att trimma. Första glidprovet visade för mycket dyk.

Jag tog därför ur ca fem gram vikt i nosen och glidet blev genast bättre då tyngdpunkten hamnade på ca 50% av kordan. Sedan blev det dags för 100 varv med motorriktning 2° ner och 2° höger. Modellen gick rakt fram och dök sedan återigen kraftigt. Tänkte därför att jag måste prova med fler varv och drog därför in 170 varv varvid modellen steg kraftigt uppåt. Pallade ned motorriktningen till ca 3° och tog ur ytterligare ca fem gram vikt i nosen. Provade sedan med 200 varv och modellen steg fint upp i högervarv men glidet var alldeles för rakt. För att få ett bättre högerglid "tiltade" jag stabben något och pallade under bakkanten med en bit ritpapper. Med 300 varv steg modellen fint och kurvet i glidflykt blev också betydligt bättre.

Vi kunde konstatera att prestandan på en modell konstruerad för över 60 år sedan är betydligt sämre än en modern konstruktion. Holgers Cd'H flög 2 minuter mot Pacemakern som flög ca 40 sekunder. Det är ju inte så konstigt då en Cd'H totalt väger ca 84g och dessutom har större bäryta.

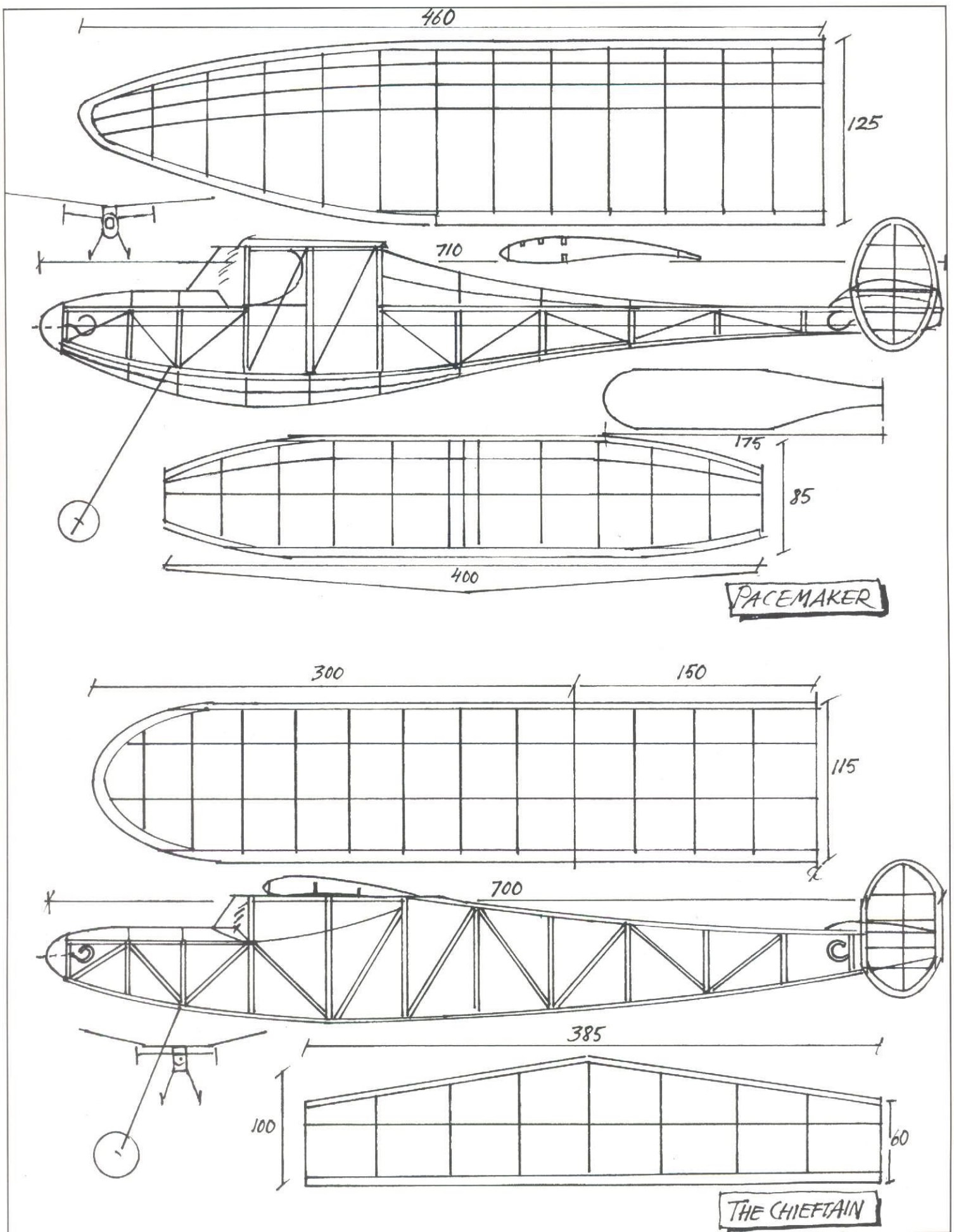
Under våren kommer jag att göra nya trimflygningar på någon sjö innan isen smälter.

Jag behöver prova Pacemakern med närmare 900 varv för att få rejäl höjd. Hoppas jag hinner få den bra trimmad till Oldtimerträffen i Gagnef den 24 april.

Är du intresserad av ritningarna på Pacemaker eller Chieftain så hör av dig till mig.

Rolf Astervik.





VÅRTÄVLINGEN 2004

Efter en blåsig första maj (flaggorna vajar bättre då) visade söndagen den 2 maj sig från sin allra bästa sida; svag vind, solsken och 15 varma Celciusgrader. Alltså fina förhållanden för friflygentusiaster av såväl Oldtimer som mera nutida snitt på de öppna fälten i Rinkaby.

I Oldtimer-tävlingen ställde 20 tävlanden upp med sammanlagt 43 flygplan, fördelade på 10 klasser, alltifrån de minsta gummimotormodellerna till de spännvida segelflygplanen i S3/Sint och A2.

Resultatlistan ger besked om en hög standard överlag, mest imponerade kanske Sigurd Isacsons "TI-39", som trots sitt ringa format med lätthet uppnådde maxtiden 150 sek., ävenså Gunnar Stedt i samma klass med sin "Junior Miss".

Ett annat exempel på modellflygcharm och varaktighet i både tid och rum är Sven Rågwall's S3:a, som från början hette "Uranus" och som han nu kallar "Hajen". Sven byggde denna modell 1943 och fick se den flyga bort över Eslöv på tävling samma år. Borta för alltid, trodde naturligtvis Sven, men efter 20 år (!) kom en uppringning från en familj i Eslöv. Det visade sig att sonen i huset hade hittat "Uranus" i trädgården, men inte berättat för någon om fyndet utan gömt det fina flygplanet på vinden. Längre bortglömt av upphittaren kom ändå "Uranus" tillbaka och kunde nu i sitt sextioförsta år ge Sven ytterligare en seger – med full tid dessutom.

Många andra goda resultat uppnåddes under tävlingsdagen, men för dem låter vi resultatlistan tala sitt eget, värtaliga språk.

Tävlingsarrangörer var, som alltid, Kurt Sandberg och Lennart Hansson, som båda nu ser fram emot och inbjuder till OLDTIMER-SM 2004, som arrangeras i Rinkaby 13-15 augusti. Välkomna dit!

L.H.



Kurt, Sigurd, Christina och Duplex.



Sven Rågwall med Uranus/Hajen.

SHMFS & AKM

VÅRTÄVLINGEN 2004

2 maj på RINKABY

RESULTAT

Klass S 1

1	Sven Landervik	HW-43	106	120	226
2	Kurt Sandberg	HW-44	120	97	217
3	Kurt Sandberg	HW-43	120	83	203

Klass S 2

1	Kurt Sandberg	KS-46	120	76	196
2	Sven Landervik	Taifun	74	120	194
3	Kurt Sandberg	Hector	92	-	92

Klass S 3

1	Sven Rågwall	Hajen	120	120	240
2	Lars Larsson	Balder	117	120	227

Klass Sint

1	Tycho Andersson	Viking	120	120	240
1	Freddy Dahlstrand	Viking	120	120	240
1	Lars Larsson	Aurikel	120	120	240
1	Chris Rågwall	Aurikel	120	120	240
5	Sven Rågwall	Vazka	120	85	205
6	Sven Rågwall	Aurikel	120	-	120

Klass A 2

1	Sven Rågwall	K-30-61	101	120	221
---	--------------	---------	-----	-----	-----

Klass F

1	Martti Bogdanoff	JHH-100	150	40	190
2	Gunnar Stedt	Strato Streek	94	-	94

Klass A

1	Sigurd Isacson	TI-39	150	150	300
2	Gunnar Stedt	Miss Junior	120	141	261
3	Thomas Johansson	Whipit Quick	55	48	103
4	Thure Josefsson	FIB	62	32	94

Klass B

1	Lars Ljungberg	Cleo	150	110	260
2	Anders Håkansson	Landegren	106	150	256
3	Martti Bogdanoff	Tern	67	150	217
4	Thure Josefsson	Västanvind	81	105	186
5	Thomas Johansson	High Climber	78	97	175
6	Lars Erik Fridström	St. Kungsörnen	78	43	121
7	Sigurd Isacson	Västanvind	89	-	89
8	Thure Josefsson	Tern	52	32	84
9	Bengt Åhman	Torpedo	30	31	61

Resultatlistan fortsätter på sid 22

(Ur Flygning augusti 1942)



Klass C

1	Gunnar Stedt	Flip Flop	131	150	281
2	Lars Ljungberg	Löwens G-1	150	121	271
3	Ingvar Persson	Rascal	93	95	188
4	Thorvald Christensen	Convertible	90	97	187
5	Gunnar Stedt	Cabin 160	82	98	180
6	Martti Bogdanoff	Laban	56	75	131
7	Bengt Åhman	Laban	62	10	72
8	Freddy Dahlstrand	Laban	12	-	12

Klass D

1	Sigurd Isacson	Duplex	147	150	297
2	Germund Wardenius	Tusse	150	133	283
3	Martti Bogdanoff	Gipsy	70	125	195
4	Ingvar Persson	Korda-39	93	89	182
5	Martti Bogdanoff	Ellilä-50	62	85	147

"Pioneers of Control Line Flying"

Oba St. Clair, Jim Walker och Roy Cox.

Fortsättning på översättningen av delar ur Charles Mackeys: "Pioneers of Control Line Flying"

Översatt av S-O Lindén.

Oba gjorde sin första lyckade flygning med "Miss Shirley" den 4 juli 1937. Nyheten spreds snabbt.

Den 15 juli 1937 publicerades "Telephone Register of McMinnville", Oregon en artikel med foton av Oba och hans linkontrollmodell. Åtskilliga artiklar tycktes i modellflygtidningar och i tekniska magasin.

United Oil Company kom ut och tog bilder för sitt månatliga magasin för de anställda. Oba spelade också in ett nyhetsinslag för Swan Island Airport i Portland. Han såg dock aldrig programmet. Fotografen ville att han skulle göra en dykning med modellplanet och komma så nära som möjligt.

Oba gick med på det. Det enda problem de hade var hur de skulle kontrollera publiken. Folk gick hur som helst och trampade på linorna!

På sommaren 1936 såg Oba en annons i Model Airplane News om Elf Engines. Då Oba hade en affärsresa till Portland, Oregon passade han på att besöka Dan Calkin, som tillverkade motorerna i sin källare. Han byggde en-två och-fyrcylindriga motorer. Dan visade sitt modellplan för Oba. Det var ett tvåmotorigt plan något likt en Ford Trimotor men utan mittmotorn. Oba fann det fantastiskt, han hade aldrig träffat någon modellbyggare förut.

Dan gav Oba tipset att ta sig till golfbanan, där han skulle kunna se Jim Walker flyga med motormodeller. Oba skyndade dit och blev förtjust i att se hur Jim flög med ett litet flygplan. Det tankades med en pipett, som innehöll just så mycket bränsle att det räckte för 15 – 20 sek flygning i en cirkel ca 10 meter högt. Jim kunde uppskatta var modellen kom ner och passade då på att fanga den i luften! Oba presenterade sig inte för Jim Walker, han bara tittade på.

Så byggde Oba sin modell med fyra kontrollinor och beslöt att visa den för Jim Walker för att utröna om den hade något kommersiellt värde. Det var i oktober 1937.

Oba placerade sin "Miss Shirley" baktill på sin pick up och åkte tillsammans med sin fru till Portland, Oregon, där Junior American Factory fanns.

Några anställde i fabriken talade om att Oba kunde finna Jim hos Dan Calkin.

Oba fann Jim och presenterade sig och berättade att han hade någonting att visa. Han visade planet för Jim och Dan och berättade att det kunde flygas med en, två eller fyra linor med motorn på fullvarv. Jim sade inte mycket, men frågade om Oba t.ex. märkte att motorn ökade i varvtal när den kom iväg i luften. Jim frågade också om hur det gick när linorna slakade och om kvaddningar.

Oba sade att om Jim hade något intresse av vad han visat så kunde Jim ta kontakt med honom i McMinnville. Detta var deras andra möte. Oba hade tänkt flyga och visa Jim, men det blev ej av, då det regnade den dagen.

Nästa år 1938 vill en sågspånstransportör att Oba skulle flyga sitt modellplan i Portland på en hyrd arena, där planet skulle släpa en banderoll med reklam för firman. De planerade, men inget hände.

Omkring två månader senare kom sågspånstransportören tillbaka och berättade för Oba att han sett en kille som flög på skolgården med ett plan lite mindre än Obas och att han hade två linor som spolades ut.

Oba reste till Portland för att besöka Jim Walker. Han fann Jim på en skolgård. Oba kom fram just som Jim avslutade flygningen med sitt plan som styrdes av två linor. Detta var tredje gången de träffades. Jim bad Oba att ta med planet till startplatsen, där han hade motorbränslet. Jim tittade upp och sa: "Hej, jag kommer ihåg dig!" Oba svarade: "Ja, vi pratade om min maskin 1937!"

Jim slog igång motorn och lät den gå ganska rikt, så sa han till Oba: "Medan jag går fram till hand

taget kan du låta motorn gå, varva upp den när jag ger signal. Sen startade Jim och gjorde en fin flygning och gjorde loopingar och åttor. Oba kom ihåg att motorn var en Ohlsson .23 eller liknande. Planet liknade en "Fireball", men det var inte en sådan. Oba kommer inte ihåg hur den skiljde sig från den kommande "Fireball".

Efter flygningen sa Jim: "Jag måste åka tillbaka till fabriken" och det gjorde han. Oba kände sig lite otillfreds, då han inte fått tala med Jim om det mest angelägna, så han följde efter. På fabriken sa Oba: "Det ser ut som om du försöker göra pengar på min idé!" Jim sträckte upp händerna, som om han sökte hjälp från Gud och sa: "Vi har bevis på att vi jobbat med den här idén i årtal,



Have You Tried **HEDGE HOPPING** the A-J FIREBALL?

Stunts galore—hedge hopping, speed racing, spot landings, loops and power dives are now possible with the A-J Fireball that U-Control. Here indeed is something new in model flying. This sensational plane enables you to fly anywhere you wish, in daylight or dusk, windy weather or calm *because you are the pilot*—U-Control your plane every second!

SPEED RACES NOW POSSIBLE

U-Control makes real speed races possible. The A-J Fireball will speed from 50 to 90 m.p.h. and the A-J Speed Finder included with each assembly set enables you to compute your speeds easily and quickly. Although designed for class "B" power, the Fireball also performs brilliantly with most class "C" motors. For a real thrill this summer, fly and race an A-J Fireball.

READY TO FLY IN ONE DAY

Semi-finished parts permit complete construction of the A-J Fireball in 6 to 8 hour's time. Assembly set contains completely carved fuselage, all balsa wing and tail unit parts cut to shape, wire parts ready formed, battery box, two airwheels, pyralin windshield, hardwood motor mounts, construction diagrams and perspective drawings, flying instructions, complete U-CONTROL mechanism with 50-foot control lines and A-J Speed Finder for computing miles per hour in speed races. No liquids or motor.

COMPLETE
ASSEMBLY SET
\$7.50
LESS MOTOR

Ask for the A-J Fireball at your nearest hobby shop, model airplane shop, department store or sporting goods store.

**AMERICAN JUNIOR
AIRCRAFT COMPANY**
1166 N.E. 31st Ave., Portland, Oregon

innan du visade oss den där saken! Oba kände sig förolämpad av att hans modellplan kallades "saken". Han trodde att Jim möjligen hade flugit med linstyrning tidigare, men kunde inte förstå varför han bara flugit med friflygande plan förut och inte med linstyrda. Jim hade ju aldrig sagt något om linor då de träffats tidigare.

Jim tog med sig Oba in i verkstaden och visade flera modellplan i ungefär samma storlek som "Fireball". Många av planen hade tydligen kraschat och reparerats många gånger. Jim förklarade vilka ändringar som gjorts, men Oba funderade över hur Jim och dennes medhjälpare hade hunnit med så många byggen och prov. Oba tänkte att han fortfarande hade tid till att söka patent på sin idé, men att han då saknade pengar för det. Oba och Jim skiljdes som vänner.

Oba såg Jim ännu en gång, det var i Maryland Sweed i Oregon 1948, då Jim skulle flyga med radiokontroll. Någon flygning blev ej av på grund av radioproblem. Oba brydde sig ej om att gå fram till Jim, då han förstod att de två ej längre skulle vara vänner.

Femte och sista gången som Oba såg Jim var i Portland. Oba hade åkt dit för att lämna ett edligt intyg i ett rättsärende. Jim Walkers "Junior American Aircraft Company" hade stämt Roy Cox's

bolag, "L.M. Cox Manufacturing Co., Inc." för patentintrång i två fall. Det första gällde roderoks-systemet som påverkade höjdrodret, det andra avsåg styrhandtaget med tillhörande haspel.

Jim ansåg att "Skylon Reel" som tillverkades av Roy Cox var en kopia av Jims patenterade

"U-Reely".

Första gången Oba hörde om rättegången var 1952 när Roy ringde upp Oba och berättade att Jim var rasande på Roy och skulle stämma honom om han fortsatte att tillverka sina färdigbyggda modellplan utan licens.

Roy bad Oba om att förse honom med en lista över alla bevis, som Oba kunde finna som visade att Roy använt sig av linkontrollsystem som funnits innan Jims patent trädde i kraft. Den förteckning Oba uppvisade måste ha varit en glad överraskning, då där fanns många daterade fotografier, tidningsartiklar, broschyrer från firmor, ritningar och även modellplanet i original! Roy beslöt att fortsätta producera sina flygplan och kämpa vidare i den förestående rättegången. Roy anade att allt inte var lagligen patenterbart och att han kunde bevisa att Oba hade flugit sitt plan före Jims patent. Han var också säker på att Oba hade visat sitt linkontrollplan, innan Jim ansökte om patent för sin "U-control".

Det tog tre år från det att Oba fick telefonsamtalet från Roy till dess rättegången började 1955. Jim och Oba möttes i rättslokalen. Ingen sade något till den andre. Jims advokat frågade om Oba kände igen Jim i rummet och Oba pekade ut Jim. Advokaten vände sig till Jim och sa: "Tror du inte att han kan sett dig vid någon uppvisning?" Oba anade då att advokaten inte fått veta om deras tidigare sammanträffanden. Det blev avbrott för lunch. Kärande och svarandesidorna gick till olika restauranger. Roys advokat sa till Oba att de hade saken som i en liten ask och att Jim nog skulle ta tillbaka anklagelsen. Om han tänkte fortsätta skulle ju hans patent sättas på spel.

Mycket har det spekulerats i varför Jim fortsatte. Han hade vunnit i ett liknande fall mot R.W.-Pickney i distriktsdomstolen i Illinois som fastslagit att Jims "U-control" patent gällde och att svaranden hade gjort intrång. Detta ledde säkerligen Jim att anta att han skulle vinna även mot Roy Cox.

forts nästa sida

Den 24 september 1953 framlade Jim Walker sin talan mot Cox och anklagade honom för att ha gjort intrång i två fall, dels roderoksystemet och dels firmamärket "U-control". Jim tog fram flera bevis för sin talan bl.a. tidskriftsartiklar, kontrollsystemet och Roy Cox's TD-1 flygplan, foton och brev samt modellplan som "Fireball" m.fl. Jim menade att Roy sålt sitt modellplan TD-1 och där använt ett roderok utan licens liksom att han sålt Skylon Reel, som var en direkt kopia av Jims U-Reely. Han menade även att Cox tryckt kartonger för TD-3 planet med texten "All You Do Is Control It". Jim vände sig till rättens ordförande och sa att 90% av alla modellplan vid den tiden i USA använde "U-control" och att det vuxit till en multimillion dollar industri genom hans hårda arbete, investeringar, tid och kunskap.

Roy Cox sade inför rätten att hans företag visst kände till Jim Walkers patent, men att det hade tillkommit på olaglig väg, då den uppgivne uppfinnaren ej var den rätte. Idéerna var kända och använda av andra innan patentet utfärdades.

Roy Cox ifrågasatte att firmamärket "U-control" ägdes av Jim Walker. Han uppvisade även fjorton

patent som föregick Walkers två patent. Cox's bevismaterial bestod av femtio punkter. Bl.a. tre TD-3 modeller varav två med genomskinlig kropp som visade roderoksfunktionen. Som glansnumret visade han även Oba St.Clairs original "Miss Shirley".

Den 11 februari ordnades en flyguppvisning av Jim Walker och Roy Cox för rättens ledamöter.

Jim flög tre "Fireball" samtidigt och det kanske gjorde Jim sak sämre. När han flög sin "Fireball" med det av Cox konstruerade handtaget "Skylon Reel" för att visa att det fungerade på samma sätt som hans "U-Reely" (förlängning eller avkortning av linorna under flygning) drog rätten slutsatsen att Jim var en sådan expert att en vanlig flygare inte kunde efterlikna honom och därför förlorade han poängen!

Roy Cox flög sin "TD-3" och tror att han gjorde allt precis som Jim gjort utom att flyga med tre plan samtidigt. Roy hade ett plan med samma kontrollsystem som Obas och ett med den typ som han tillverkade. Flygningarna gick bra för båda och de återvände till domstolslokalen övertygade att de stärkt sin sak. Jim seger blev kortlivad, då rätten fann att motståndaren inte

hade gjort intrång på varumärket "U-control" och inte hade uppträtt på oärligt sätt.

Roy's advokat ville få ett domslut i L.M.Cox Man.Co.Inc. favör men fick det ej.

Cox och hans advokat kunde visa upp femton personer, som hade använt tidigare linkontrollsystem De hade alla sett Oba flyga sitt plan minst ett år före utfärdandet av Jims patent.

Roy och hans advokat fann en annons i januarinumret av "Model Airplane News", som erbjöd konstruktionsritningar och specifikationer för att bygga en "Miss Shirley"-modell. De kallade en modellflygare vid namn Wilbur Hahn, som köpt ritningar och byggt och flugit "Miss Shirley" 1938.

Domslutet blev att Jim Walker vann på två punkter. Varumärket "U-control" förklarades vara hans plus att domstolen utnämnde honom till "Super Expert". Rätten fastslog även att patentet var ogiltigt, då Jim hade sett Obas flygplan våren 1937, fastän Jim påstod att han inte kom ihåg.

Rätten fastslog också att patentet för kontrollhandtaget endast gällde ut-och indragning av linorna.

Men det värsta skulle följa! Rättens ordförande läxade upp Jim Walker, för att han inte hade fört ordentliga anteckningar om sina experiment och jämförde honom med Oba, en sågverksarbetare, som hade komplett dokumentation och bevis för allt. Oba deltog ej i förhandlingarna, men han fick ett brev från ordföranden som utnämnde honom till "Linkontrollflygningens fader".

Det finns inga skurkar i denna historia, bara hjältar. Jim är i mina ögon, skriver Charles Mackey,

en hjälte och han är säker på att de flesta linkontrollentusiaster känner på samma sätt.

Även Roy Cox är en hjälte i denna historia. Om Roy inte haft modet att följa sin övertygelse och att kämpa i rätten, skulle han ha ägnat sig åt andra verksamheter och vi skulle inte haft nyttan av de miljontals modellplan, som Roy skeppade ut i världen.

Roy och Jim träffades helt kort efter rättegången. De pratade om vad som skett, tog varandra i hand och skiljdes i all vänskaplighet.

Den här historien blev möjlig att berätta genom Dale Kirn, en anställd hos "L.M.Cox Manufacturing Co.,Inc." Han blev intresserad av ett mystiskt modellplan som fanns hos företaget. Det skulle repareras. Det var Obas "Miss Shirley" som hade skadats i transporten från domstolen. Ingen på företaget kunde upplysa honom om planet, så han skrev av adresslappen på transportlådan. Dale ringde till Oba och fick denne att berätta historien. Dale forskade lite mer kring rättegången och fick mer information. Sedan skrev han till Smithsonian Institute och föreslog dem att ställa ut "Miss Shirley" på museet.

En av museitjänstemännen kontaktade AMA och fick deras bekräftelse på Kirns berättelse. Man accepterade modellplanet i ett brev till Kirn. Oba sände aldrig iväg "Miss Shirley" eftersom hjulkåporna och



Deluxe all-aluminum air-cell wing on world's largest ready-to-fly plane!

\$1995

– ANNONSER –

Träpropellrar, japanska av hårdträ, lätta, 33 cm, 22 cm.

Plastpropellrar, 10 cm, 15cm, 18cm , 20 cm. 24 cm.
Gummimotor, 3,2 mm.

UTLÄNDSKA RITNINGAR. (DESSA RITNINGAR FINNS ENDAST I 1 Ex!

The Condor Clipper 28 " Klass B.

The Sentinel, span 34" " C

JABBERWOCK, Wingspan 32,5 in. " C.

ONE & AND HALF George Delamater,
Wingspan 35,5 in. (from Frank Zaic,s Yearbook).
1938. Klass C.

Chet Lanzo,s DUPLEX, Dominant 4 oz Wake & stick model. Wing span 41,6 in. (flat). Klass D.

George Reich, DOUBLE FEATURE, Small rubber fuselage model, 34,73 in. Proj.ving span. Klass C.

Georg Reich,s BIG DOUBLE FEATURE, large rubber fuselage modell,46,16 in proj. wing span. from Air trails juni 1940. Klass D.

Georg Reich,s 1953 Wake. Klass D

Charles Wood,s YANKEE IV 8 OZ WAKE.proj.
wing span 45,75 in. Klass D.

JOE FOSTER, 1953 WAKE WINNER, Flat wing
span 47, 3/4 in. Klass D.

Lista över hela sortimentet mot frankerat och adresserat svarskuvert eller 10 kronor i frimärken.

Arne Andersson, Bagaregatan 24 B, 611 31 Nyköping. Tfn 0155-28 68 52. Endast kvällstid.

Byggsatser till salu:

Paratrooper Wakefield, Lanzo Duplex Wakefield samt
George Reich 1953 Wakefield (Gint), spv. 44 tum
Ring Germund Wardenius, tel. 0303-227309.

KÖPES

Winder för gummimotorer av utomhustyp, gärna med räkneverk. Jag har tänkt ha den till friflygmodeller som Wakefield, P-30 etc. Har du även gott om Crocket Hooks köper jag gärna några.

Ingvar L. Nilsson, Tfn 031-7761663 (säkrast) eller
bostad 033-230405.

E-post: ingvarl.nilsson@telia.com

EFTERLYSNING!

Jag efterlyser

1) mallar eller ritningar till Sigurd Isacsons Fi 1 och Örnungen

2) ritning till team-kärran Mercuri mac

3) förgasare till Taifun Hurrikan och Webra Rekord
Börje Ekeröth, Box 173, 575 22 Eksjö. Tfn 0381-
13941,

FLYGLITTERATURTRÄFF 2004 PÅ MALMEN
VID LINKÖPING

Veckoslutet 2-3 oktober 2004 hålls den årliga flyglitteraturträffen i Flygets Hus i Malmslätt. Då ges som vanligt möjlighet att umgås med likasinnade, träffa författare och bokutgivare samt att köpa, sälja eller byta flyglitteratur.

Där förekommer:

–presentation av nyutkommen svensk och utländsk flyglitteratur

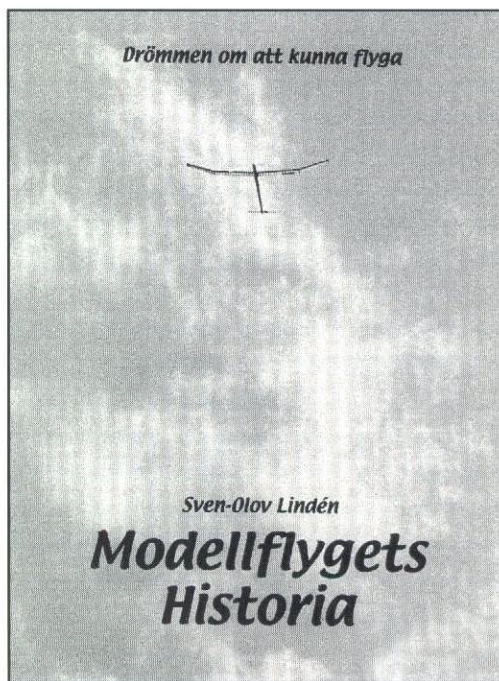
–kåserier och föredrag kring näraliggande ämnen

–val av årets svenska flygbok, samt

–museibesök, lotterier m.m. enligt ett program, som utsändes tillsammans med kallelse.

Allt utom övernattning ingår till självkostnadspris.

De som deltagit de senaste två gångerna kallas automatiskt. Andra, som vill bli kallade, kan meddela detta till Lars Olausson, box 142, 530 32 Sätenäs, tfn eller fax 0510-80394 – eller Stig Kernell, tel. 0140-102 83 – så får de också kallelse.



MODELLFLYGETS HISTORIA

Nu är den snart här – och så här ser omslaget ut till Sven-Olov Lindéns sedan länge emotsedda bok om modellflygets utveckling under den klassiska oldtimer-epoken! Vid denna tidnings manusstopp skickas den till tryckeriet och vid årsmötet i Rinkaby den 14 augusti kommer den att finnas tillgänglig att inhandla till subventionerat pris!

Sten P.

EN TIGER FYLLER 50!

För modellbyggare med några år på nacken behöver John Olivers motorer säkert ingen närmare presentation – de är synonyma med kvalitet och hög effekt och kan gott jämföras med namn som Rolls Royce inom bilvärlden.

John Olivers första motorer 1946 var rena Dyno-kopior (kallade "Battleax" och "Fury") och de första serie-tillverkade motorerna (Raylite "Jaguar" och "Panther") från 1948/49 var också långslagiga sidport-dieslar, men på 2,5 cc. Fastän oerhört välgjorda både utan och innan gjorde dessa inget väsen av sig och John koncentrerade sig på en annan, modernare 2,5 cc-motor, enbart kallad J.A.O. Twin Shaft Diesel. Detta var en ren bilracermotor, som snart dominerade sin klass.

Oliver Tiger Mk I var en experimentell flygversion av den glidlagrade bil-varianten och de 40 ex., som tillverkades för export till Sverige (!), lär utgöra hela produktionen.

Den kullagrade Tiger II från 1952 gjordes parallellt i bilversion (där den satte världsrekord i hastighet) och flygversion, där den snabbt kom att dominera den då snabbt växande linflyggrenen team-racing.

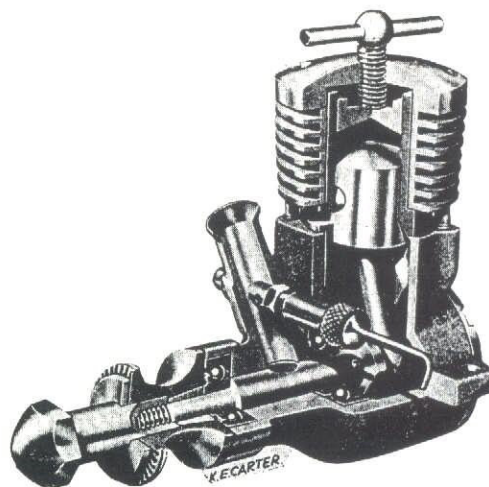
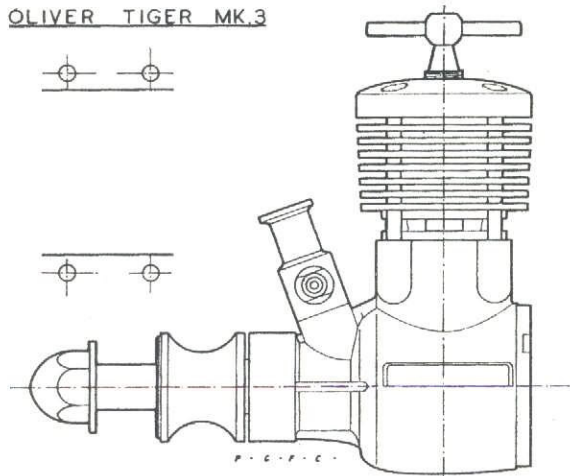
För exakt 50 år sedan introducerade John Oliver sin mest kända motor, Oliver Tiger Mk III. Den fortsatte att dominera team-racer-klassen i många år, från början av 60-talet även combat-klassen.

Med sin effekt på drygt 0,3 hk var den länge ett populärt val även i FAI's friflygklass (nuv. F1C) innan de mera högvarviga glödstiftsmotorerna tog över.

Tiger Mk III kunde även beställas i en trimmad version, som vid ett oberoende test 1961 gav 0,365 hk vid 18000 v/min. Den tillverkades i 13 år tills den avlöstes 1967 av den sista produktions-Tigern (den Schnurleportade Mk V från 1981 kom aldrig i produktion).

Såvitt känt har Oliver aldrig annonserat sina motorer, men ändå var efterfrågan i många år större än tillgången. Leveranstiden kunde vara uppåt två år för dessa motorer, som visserligen inte var handgjorda, men tillverkades i små serier med hög kvalitet och var individuellt hoppassade och provkörda. Konstruktionen kan sägas

OLIVER TIGER MK.3



vara tämligen konventionell, men materialval och hög klass på detaljarbetet gjorde Olivers Tiger-motorer till sin tids mest effektiva (därav framgångarna i team-racing) och lättskötta motorer. Kännetecknande för det sistnämnda är bl.a. att den med ett varvs chokning med fingret för luftintaget i regel startar vid första snärtan (livsviktigt i team-racing) och att gången är ovanligt mjuk och oansträngd (jfr. Webra Mach II).

Analogt med att köra en Rolls-Royce omgavs innehavet av en Oliver-motor med en aura av exklusivitet. Under ett antal år registrerades sålunda alla köpare och fick sig automatiskt tillsänt ett nyhetsblad, kallat "Tiger Tails". Enligt uppgift var det fru Oliver, som stod för denna publikation!

Det säger sig själv att Oliver-motorerna inte var billiga, men man fick mycken valuta för pengarna. 1961 fick man ge £6.10 för en Tiger MK III, när andra kullagrade 2,5 cc-dieslar kostade £3.50 - £4.00.

Olivers motorer är mycket slitstarka och begagnade exemplar har alltid varit eftersökta, numera inte bara av samlare utan även för bruk i de Oldtimer-linflygklasser, som är snabbt växande i länder som England, USA och Australien. Med ett krympande antal motorer i omlopp har begagnat-priserna skjutit i höjden och priser uppe mot US\$ 280 för en väl bibehållen Tiger Mk III har nyligen noterats. Detta har bidragit till att det blivit lönsamt att tillverka s.k. replikor. Tiger Mk III –replikor från Kina (CS) och Ryssland (Rustler) har de senaste 7-8 åren kunnat köpas för runt 1000 kronor. Även om dessa inte är rena kopior så fungerar de mycket väl och har i vissa fall väl så hög effekt som förebilden. Från ifjol finns även ryska kopior av Tiger Mk I och Mk II att tillgå.

Slutligen ska tilläggas att John Oliver även tillverkat dieslar i storlekarna 1,5 cc ("Tiger Cub") och 3,5 cc ("Major") och ända tills nyligen kunnat erbjuda viss service på sina motorer.

Ett praktverk om John Oliver och hans motorer har i dagarna utkommit i England. Det kostar £20 i häftet och £25 i bundet format. Porto £5 tillkommer. Ytterligare upplysningar från undertecknad.

Sten P

Fortsättning från sidan 24:

motorinklädnaden hade stulits och han ville inte lämna planet i det skicket.

Charles Mackey skrev till museet och frågade om de kunde ersätta de saknade delarna om Oba sände modellplanet, men de avstod. Mackey kontaktade sedan klubben "Eugene Prop Spinners" och de accepterade att se till att planet kom på museum.

Dale forskade lite mer kring rättgången och fick mer information. Sedan skrev han till Smithsonian Institute och föreslog dem att ställa ut "Miss Shirley" på museet.

En av museitjänstemännen kontaktade AMA och fick deras bekräftelse på Kirns berättelse. Man accepterade modellplanet i ett brev till Kirn. Oba sände aldrig iväg "Miss Shirley" eftersom hjulkåporna och motorinklädnaden hade stulits och han ville inte lämna planet i det skicket.

Charles Mackey skrev till museet och frågade om de kunde ersätta de saknade delarna om Oba sände modellplanet, men de avstod. Mackey kontaktade sedan klubben "Eugene Prop Spinners" och de accepterade att se till att planet kom på museum.

Fortsättning från sidan 7:

2. Den tekniska kvalitén är helt godtagbar - det är ju inte tidningen du skall flyga med!

3. Du frågar var man ska skaffa material. Har man byggt i 30 år utan att veta var man kan skaffa balsa etc.så begriper jag inte vad du byggt.

Skriver en som som inte finner något av intresse i dagens tidningar, vars innehåll till 50% består av färgglada annonser på färdiga frigolit-modeller.

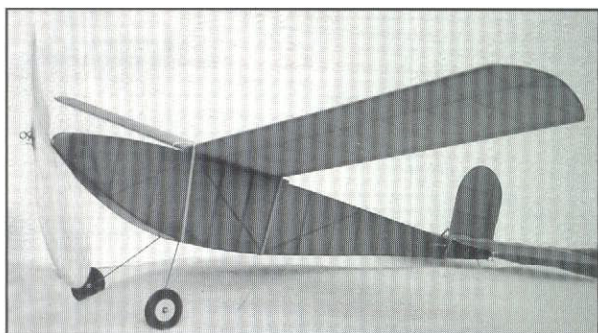
"Ekan"

CLOUD TRAMPERS !

Jim Moseley i Canada påminner om att 2004 års mass-start med Grants "Cloud Tramp" går av stapeln den 7 augusti. Närmare detaljer, anmälan etc. hos Sven-Olov Lindén.

Sten P.

Oldtimer i Sydafrika.



Robbys modell kallas rätt och slätt "The G-9" och har en spv. på 90 cm.

Gummimotormodellen på bilden här t. v. kommer från en av red.'s mest långväga kontakter, Robby Rowe från Kapstaden. Robby har inte bara skickat fotot utan även en fullskalaritning på denna modell, som 1939 var en mycket spridd och framgångsrik tävlingsmodell med några riktiga långflygningar noterade. Robby har tidigare tävlat många år i Wakefieldklassen och deltog bl.a. i VM i Finland 1965. Han träffade då flera svenskar och har även byggt några svenska modeller, senast Lennart Flodströms "Mamba". F.n. bygger Robby en annan svensk modell, nämligen "Prim", och hälsar till alla svenska old-timare!

Sten P.

THULINS K-JAGARE för friflyg-skala.

En av de mest framgångsrika konstruktionerna vid de friflyg-skalatävlingar, som vid mitten av 50-talet arrangerades på Skarpnäck, var Björn Karlströms Thulin-jagare, som publicerades i Looping i juli 1955 och kort därefter kom i byggsatsform från Wentzels. Den är avsedd för en motor på c:a 0,8 cc och med goda blåsvädersprestanda borde den vara något att satsa på för de skalatävlingar, som nu arrangeras i SMOS's regi.

För den, som vill förstora upp ritningen själv, kan red. tillhandahålla kopia på den utförliga bygganvisning som publicerades i Looping. Enklast är dock att slå en signal till Arne Andersson i Nyköping, som har fullskalaritning i sitt sortiment!

THULINJAGAREN typ "K"



Ritning:
Björn Karlström.

Det svenska jaktplanet från 1917.
Skala 1:10 Spännvidd 910 mm.

OBS! GLÖM INTE FRIFLYGSKALA-TÄVLINGEN VID OT-SM den 14 augusti!!

RITAD AV BJBRN ~~KWASTH~~ 1/11/11

RITAD AV BJBRN ~~KWASTH~~ 1/11/11



2 ST. SAMUEL LUMBER
4 x 4 M LISTER
GOLD LUMBER
SPRUEGELS BOWING

KNO UNDEFINIRTE MED 4 MIT BEISPIEL
ALUMINIUMFOLIE
VERBODEN IST MIT BEINOTZUNG DER VILLEN
STIMULATIONS LÄRMWAND
SKISS VON BAUKREI
FLYKROPPEN (SEITE 2007) UNTER
"WALL"
FÄRBE FÜR PENNAN

KNO UNDEFINIRTE MED 4 MIT BEISPIEL
ALUMINIUMFOLIE
VERBODEN IST MIT BEINOTZUNG DER VILLEN
STIMULATIONS LÄRMWAND
SKISS VON BAUKREI
FLYKROPPEN (SEITE 2007) UNTER
"WALL"
FÄRBE FÜR PENNAN

40 MM
V-FORM
VID VINN-
SPETSEN

40 MM
V-FORM
VID VINN-
SPETSEN

FIDELITY AT
OJF AM PIANO-
78423

FIDELITY AT
OJF AM PIANO-
78423

49N05741LET

49N05741LET

STÄRTSPÖRE
NR 1,45 MM PHONO-
TYPID (SE SVISS OROU).

STÄRTSPÖRE
NR 1,45 MM PHONO-
TYPID (SE SVISS OROU).

2 ST SAMMANKLIMMEDE 4 x 4 MM LISTER

2 ST SAMMANKLIMMEDE 4 x 4 MM LISTER