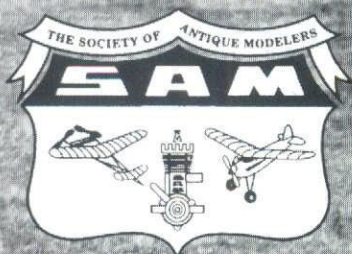




GOLDTIMER

SPECIALTIDSKRIFT
FÖR MODELLFLYGARE

Nr: 1 2006



SM OT-RC
FRANK ZAIC I SVERIGE
STORMFÅGELN



OLDTIMER
ORGAN FÖR SVENSKA
MODELLFLYGARES
OLDTIMERSÄLLSKAP

Arg.35, Nr1/2006
Red. av detta nummer
Sten Persson
sten.persson@mbox305.swipnet.se

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

Sekreterare:
Lennart Flodström
Björnbärsstigen 1, 444 45
Stenungsund
Tel: 0303-803 77
flodair@tele2.se

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

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

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

Hedersordförande:
Sven-Olov Lindén

Hedersmedlemmar:
Lennart Hansson
Kurt Sandberg

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

Postgiro för SMOS: 88 66 95-6
Medlemsavgift: 160 kr/år

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

SAM Chapter 67 Sweden

Manusstopptider 2006:
Nummer 2: 2 juni.
Nummer 4: 24 sept.



Ordföranden har ordet

2006! Tiden löper obönhörligt fort. Vi blir tyvärr påmind om detta genom att allt fler av modellflygets pionjärer och förgrundsgestalter lämnar oss. I samband härmed mister vi även möjligheterna att knyta ihop vår historia. Det medför att vi aldrig mer får tillfälle att ställa de frågor som vi ännu saknar svar på. Historieskrivningen får därför baseras på hypoteser.

Därför är det viktigt att vi tar vara på de chanser vi fortfarande har att dokumentera och bevara det tidiga modellflygets historia. Detta gäller alla former av modellflyg – friflyg, linflyg, RC, helikopter, elflyg, raketflyg och allt vad man nu kan tänka sig. Skriv och berätta om alla former av tidigt modellflyg. Vad som är tidigt bestämmer Du själv. Prata med gamla modellflygare och skriv ner deras berättelser. Försök samla ihop gamla modellflygprylar. Vi måste agera innan det är för sent!

Vår verksamhet växer stadigt, och under året kommer vi att dra igång träffar för gammalt linflyg. Den första träffen blir i Kungälv, troligen i maj. Vi informerar via hemsidan! Håll ögonen öppna!

Jag önskar alla oldtimerentusiaster ett gott 2006 med många fina flygupplevelser!
GeWe

Meddelande från kassören: Har du betalat medlemsavgiften för 2006? Om inte, är det bäst att du skyndar dig, annars är detta det sista numret av Oldtimer du får i din brevlåda.

Och observera att avgiften enligt årsmötesbeslut (se Oldtimer 4/2005) är höjd till **160 kr**. Tyvärr är det flera medlemmar, som missat detta och därmed orsakat kassören en del extrajobb!

För bidrag till detta nummer tackar red.:

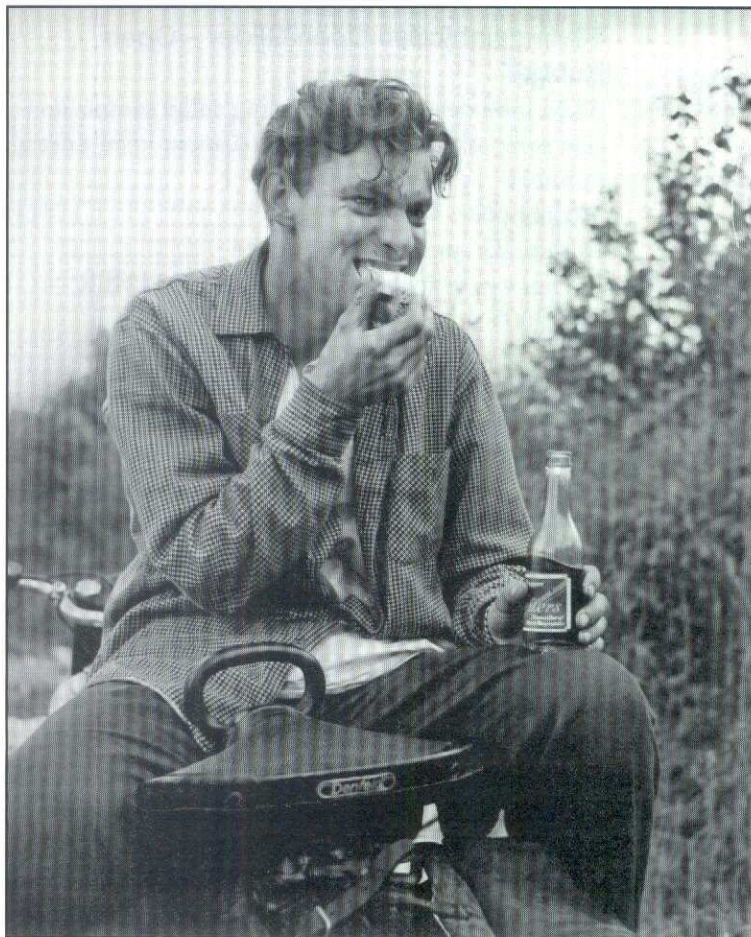
Kjell Wahlqvist, Sven-Olov Lindén, Sven-Olov Borg, Roland Frid,
Thorwald Christensen, Åke Gustavsson, Gunnar Ågren,
C-G Ahremark samt givetvis ett postumt tack till Rolf Hagel.

Omslagsbilden.:

Nonno (alias Seid Astberg?) poserar med Rolf Hagels F-modell vid VM i Wiesbaden 1955, se artikel sid. 6. Foto Rolf Hagel.

Omslagsbilden till Oldtimer nr 4 2005 var fotograferad av Per Nilsson, vilket föll bort. Red. beklagar.

ROLF HAGEL 1935 – 2006



Några dagar före manusstopp nåddes vi av det sorgliga beskedet att Rolf Hagel hastigt avlidit.

Rolf var en av SMOS's nationellt och internationellt mest kända medlemmar med en lång karriär som framgångsrik tävlingsflygare bakom sig.

Sina största framgångar hade han på 50-talet i klass Sint och från mitten av 50-talet även i motorklassen, en karriär, som kröntes med världsmästartiteln 1971.

Hans kunskaper och erfarenheter i konsten att krama maximal effekt ur tvåtaktsmotorer gjorde honom också till en respekterad motståndare i linkontroll-speed. Samma erfarenheter drog han senare nytta av som svensk generalagent för de italienska Picco-motorerna. Med dessa tävlade han tills nyligen i linbilsracing, där han tillhörde världseliten.

Efter pensioneringen drog Rolf, bl.a. av hälsoskäl, ner på hobbyaktiviteterna, men via datorn och husbilen höll han och hans livskamrat Britt kontakt med hobbyvänner såväl inom som utanför landets gränser.

Efter några "studiebesök" på OT-tävlingar i Skåne vaknade gamla känslor till liv: Rolf blev medlem i SMOS och gjorde come-back som tävlingsflygare vid OT-SM 2005, där hans välbyggda "Myggen" visade att det gamla handlaget fanns kvar.

Också motorflyget lockade igen och vi vet att han

planerade att bygga en ny "Hail-Shot".

Rolfs hälsa var på senare år inte den bästa och han var fullt medveten om detta. I sin krafts dagar hade han däremot en mycket bra fysik. I kombination med kunnighet och en stark tävlingsinstinkt med total fokusering på att endast prestera det bästa bidrog den till Rolfs tävlingsframgångar under många år.

Själv beskrev han sig vid något tillfälle som en kämpe och hur kan man då på bättre sätt illustrera den här runan än med ett riktigt "fighting face"!

Fotot, taget av Terje Larsson, visar Rolf vid en fikapaus på tävling i Haslev våren 1956. Han grenslar här den Norton, på vilken han och Britt for land och rike runt för att utkämpa dueller med samtidens främsta friflygare.

Bakom den färgstarka och ibland lite bryska fasaden var det dock lätt att in i det sista hitta pojken med leklynnnet intakt, något som förenar Rolf med alla modellflygare i alla åldrar, vare sig de letar termik på denna eller andra sidan av den gräns, som utmärker jordelivet.

Även om Rolf själv förnekade det hade han oerhört gott minne och för några år sedan inledde red. ett tidvis intensivt samarbete för att möjliggöra att Rolfs hågkomster från hans år som tävlingsflygare skulle kunna komma Oldtimers läsare till del. Kopior på referat och resultatlistor från de större tävlingar, som Rolf deltagit i sedan 1953, hade nyligen sammanställts och Pär Lundqvist hade lagt ner många timmars jobb på att digitalisera Rolfs enorma fotoarkiv. Avsikten var att Rolf, med utgångspunkt från detta material, skulle skriva ner sina upplevelser och att dessa sedan skulle publiceras som illustrerade artiklar i Oldtimer.

En hjärtinfarkt den 20 jan. satte stopp för en lång karriär och för ovannämnda planer och vi får nu nöja oss med det, som redan publicerats, plus det redan färdiga material, som finns med i detta och nästa nummer av Oldtimer. Det är dock red.'s förhoppning att en del av de hundratals fotona i Rolfs arkiv från nationella och internationella tävlingar under åren 1953 – 1966 ska kunna användas i den fortlöpande dokumentationen av svensk modellflyghistoria, som ju är SMOS's och Oldtimers huvuduppgift. Assistens från dem som var med kommer dock att behövas!

Sten P.

Tävlingskalender

FÖRSOMMARTRÄFF

En försommarträff på pansarövningsfältet i Rinkaby arrangeras av Kristianstads Modellflygklubb lördagen den 3 juni. Reservdag söndag den 4 juni. Öppen för alla friflygmodeller inklusive oldtimer. Ingår i Lilla Friflygcupen. Start kl. 10.00. Förhandsanmälan till Sven Landervik, tfn 044-24 50 77. Startavgift första modellen 50:-, övriga modeller 25:- per st betalas på platsen.

OLDTIMER-SM 2006

Planera redan nu för årets största modellflygtävling alla kategorier! Tävlingsplats: Rinkaby. Datum: 26-27 augusti. Inbjudan med närmare detaljer publiceras i Oldtimer nr 2/2006.

VÅRTÄVLINGEN 2006

Preliminärt avhålls denna tävling lördagen den 6 maj på Revingefältet.

KeilKraft "Senator" Global Challenge

Även i år kan världens alla byggare och flygare av "Senator" mötas i en posttävling, som sträcker sig från 1 februari 2006 till 31 januari 2007. För närmare information om regler etc. v.g. kontakta Roland Frid i Eskilstuna eller red. Resultatlista från Jim Moseley för förra årets posttävling kan också inhämtas från ovanstående.

Tävlingsinbjudan Open Glider – Open Rubber

AKM inbjuder åter till en tävling enligt samma koncept som i oktober – se referat på annan plats i detta nummer!

Tävlingsplats: Revinge

Datum: 22 april (reserv 23 april).

I övrigt v.g. se tävlingsinbjudan i OLDTIMER nr 4/2005 sid. 3!

WENTZELTÄVLINGEN 2006

Årets Wentzeltävling kommer att avhållas på eftermiddagen den 11 juni. Tävlingsplats är som vanligt Gärdet i Stockholm ; samling vid Borgen från kl. 17.00.

Klasser: 1) Tummeliten 2) Samtliga modeller konstruerade av "Vingarnas" medlemmar och saluförda av Wentzels, d.v.s. FIB, Trim, Kick-Off, Tip Top, Kungsörnen, Fröjds, Gladan och Cirrus. Olika kvalgränser och handikapptal meddelas vid tävlingens början.

Upplysningar lämnas av Anders Sjöberg, tfn 08-652 16 39.

REGELÄNDRING

Nedanstående skrivelse inkom i oktober från Lennart Hansson i Malmö och behandlades vid styrelsemöte den 29 oktober efter yttrande från regelkommittén.

Till SMOS styrelse:

Regler för friflygande oldtimermodeller.

I reglerna för gummimotormodeller föreskrivs att landningsställ, som medger markstart, skall finnas på flygplanen.

Markstart har förekommit ytterst sällan på modellflygtävlingar i Sverige. VM i Norrköping 1952 och VM i Höganäs 1956 är de enda tillfällen, som jag känner till och dessa två tillfällen gällde Wakefieldklassen. Några tävlingar då markstart gällt för övriga gummimotormodeller har troligen inte förekommit.

Målsättningen för SMOS är "att bevara och dokumentera nuvarande och tidigare verksamhet inom modellflygsporten". Den främsta dokumentationen av friflygande modellflygplan sker på våra tävlingar, där många olika exempel på detta visas.

På OT-SM 2005 var 166 olika friflygmodeller anmälda, de flesta flög också. Men det finns många fler friflygkonstruktioner, lätt åtkomliga från de ritningsbanker, som finns överallt där friflyg utövas och har utövats sedan modellflygets början. Många av dessa modellflygplan är konstruerade enligt regler, som inte föreskriver markstart, men har egenskaper, som dels gör dem intressanta på tävlingsfältet, dels gör dem till goda exempel på den utveckling, aerodynamiskt och konstruktionsmässigt, som alltid har skett inom vår sport.

Regeln om markstart kan därför i viss mån sägas motverka ambitionen att bevara och dokumentera modellflygsporten såsom den utövats och bör därför finnas endast i klass D, där den utgjort en avgörande del i VM-tävlingarna under den tidsperiod, som våra tävlingsregler omfattar.

Fortsättning på sidan 19

OPEN GLIDER/OPEN RUBBER

För att överbrygga klyftan mellan modernt friflyg och oldtimerflyg och dessutom få fler att flyga gjorde AKM ett försök med en ny klassindelning. Tanken var att alla segelmodeller skulle tävla med varandra i en klass, "open glider", och alla gummimotormodeller mot varandra, "open rubber".

Kraven var att modellerna skulle uppfylla bestämmelserna för de regler, som gällde vid tiden för konstruktion och tillblivelse. Ursprungstanken var att alla skulle starta på ett likartat sätt och detta skulle innebära att man inte fick använda snurrekrok i segelmodellerna. Detta mötte dock motstånd, men är kanske någonting att tänka på för framtiden.

På samma sätt var tanken att inte tillåta autostabbe på moderna gummimotormodeller, men även detta stötte på motstånd. Den tidigare obligatoriska markstarten avskaffades dock för de äldre gummimotormodellerna.

Tävlingen var utlyst till den 22 oktober med en 23 som reservdag. Vädret var för hårt den 22, varför tävlingen sköts till den 23, som också var en blåsig, men vacker, dag. På grund av blåsten begränsade vi flygtiden till 2 minuter.

Tyvärr uteblev många, som hade planerat att komma den 22. Trots detta fick vi en intressant tävling, även om vi inte fick något riktigt svar på frågan om gamla modeller kan tävla med moderna. Min egen uppfattning är att gamla gummimotormodeller med 120 gram gummi mycket väl kan hävda sig mot en modern med 30 gr. Själv tänker jag nästa gång delta med min "Tilka" med 40 gr. gummisnodd. Det finns en stor mängd Wakefieldmodeller, avsedda för 40 respektive 50 gr. gummisnodd, som inte passar in i någon klass. Dessa modeller skulle vi vilja se flyga!

Bengt Stibner var den som flög klart bäst i Open Rubber med sin moderna F1B. Grattis! Anders Persson och John Pettersson flög som alltid bra i Open Glider, vilket vi hade förväntat oss. Kurt Sandberg gjorde ett litet misstag i tredje flygningen, annars hade vi fått se en fly-off mellan F1A och S1! Det hoppas jag att vi får se nästa gång!

Två tävlingar i Open Rubber/Open Glider är inplanerade för nästa år, den 22+23 april och 7+8 oktober 2006. Båda tävlingarna skall äga rum på Revinge-fältet. Välkomna!

Thorvald Christensen.

RESULTAT OPEN RUBBER

Bengt Stibner	F1B	120	100	120	340	
Martti Bogdanoff	Cleo	65	95	99	259	(1950 Klass B)
Thomas Johansson	P30	120	50	67	237	
Anders Sellman	Lanzo Duplex	80	85	65	230	(1936 Klass D)
Åke Gustavsson	Landegren Krax	120	87	-	207	(1945 Klass B)
Germund Wardenius	Condor	68	75	36	179	(1938 Klass C)
Bror Eimar	F1B	120	-	-	120	
Thorvald Christensen	F1B	120	-	-	120	
Germund Wardenius	Gollywock	80	-	-	80	(1939 Klass C)

RESULTAT OPEN GLIDER

Anders Persson	F1A	120	120	120	360	
John Pettersson	F1A	113	120	120	353	
Kurt Sandberg	HV43	120	120	42	282	(1943 Klass S1)
Sven Landervik	F1A	120	64	92	276	
Paul Sjöblom	F1A	106	71	30	207	
Tycho Andersson	Victory	120	19	-	139	(1945 Klass S2)
Bror Eimar	Sint	107	-	-	107	

MODELLFLYGPLAN FÖR KRIGSBRUK?

Med tanke på dagens stora flora av obemannade flygplan ("UAV") för militärt bruk, i alla storlekar från förvuxna modellplan till startvikter på 30 ton, måste man säga att den modellflygare, som ligger bakom följande notis, var ovanligt visionär!

"En engelsk uppfinnare har byggt ett modellflygplan, eller man kanske ska säga "miniatyrflygplan", som han anser skall komma att användas vid flygvapnen. Maskinen drivs av en bensinmotor, som väger 540 gram

och ger 8/10 hästkraft vid 4500 varv. Hastigheten hos maskinen beräknas till 75 km/tim, topphöjden till 2400 meter och aktionsradien till 80 km. Spännvidden är 170 cm., propellerdiameter 35 cm.

- En mängd dylika miniatyrflygplan skulle släppas iväg vid ett anfall, vart och ett försett med en sprängladdning, eventuellt även fungerande som brand-eller gasbomb."

Saxat ur FLYG nr 9 1934.

VAD GJORDE FRANK ZAIC I SVERIGE?

För den oinvidge är det fullt tillåtet att undra vad vidstående amatörpoem har att göra i OLDTIMER, men om jag tillägger att det skrevs av den nyligen bortgångne Frank Zaic och var tillägnat en svensk flicka, som han träffade på friflygs-VM i Wiesbaden 1955, så tycker i alla fall undertecknad att det kan platsa här!

Då jag valde ut omslagsfoto för OLDTIMER 1/2003 utgick jag från att den unga damen hade något att göra med Gunnar Kalén, eftersom hon höll hans modell. Denna villfarelse tog Rolf Hagel mig ur något senare! Det han berättade fick mig att plocka fram ett andra fotografi, tagit vid samma tillfälle, ev. av Bertil Dahlqvist. På den här bilden återfinns vi Maud Larsson, men (t.v.) även hennes syster, med det ovanliga namnet Nunno (Frank skriver Nonno då han tillägnar henne Year Book 1955-56.).

Rolf berättar:

"Båda pangbrudarna tillhörde definitivt inte Kaléns stall. Nej, nej! Damerna var systrar. Maud var då gift med Bengt Larsson, men Nunno ogift och flitigt uppvaktad av Frank Zaic, som efter VM följde med till Malmö just därför. Jag var 20 då och vi ungdomar tyckte nog att Frank var lite väl gammal för henne. Men kärleken är blind och Nonno lät sig behagas – fast Frank fann ju senare en sydamerikansk Carmen, som han gifte sig med. De svenska damerna var ståtliga och väl uppmärksammade (kanske en Anita Ekberg-effekt?) och poserade gärna.

Maud, Nonno och Bengt Larsson följde med som supportrar till Anders Håkansson i hans nyinköpta Opel Kapitän. Britt och jag körde Norton Dominator 500 twin. Sven Truedsson med följe körde sin stora Nash.

Efter VM körde vi längs Rhen-dalen via Köln-Hamburg-Flensburg till Malmö. Mycket i Tyskland var fortfarande sönderbombat och autobahn farbar endast korta sträckor.



A Valentine

On the misty Baltic Sea shore,
Dwells the Swedish girl I adore.
(But she tells me I am a bore!)

She has wonderful clear blue eyes
That look at you in soft surprise.
(But a cold heart to me like the North Pole ice!)

Her beauty to see is a bliss,
Wondrous Aurora Borealis.
(Wrote she, "Never for you to kiss!")

With a Mona Lisa smile on her face,
she walks with demure queenly grace.
(So said she, "You are not in the race!")

This and more is my valentine,
How I wish our hearts would entwine!
(Pity, her friendship only is mine.)

Please throw the lines in parentheses
Into the cold black North Seas,
And my love for you will never cease!

Sommaren – 55 var den varmaste jag upplevt; har en bild någonstans, där den skånska gruppen pausar vid Rasthof Rimberg, där alla är mycket sommarklädda utom Britt och jag, som ser ut som Mars-invånare i våra regnställ!

Maud är sen många år skild från Bengt, som jag träffade senast på Siv Håkanssons 75-årskalas för några år sedan. Nonno är (nog) gift med en stilig tandläkare, men jag har inte träffat dem på minst 30 år."

Ur sitt digra arkiv har Rolf plockat fram ovannämnda foto, som visar (fr.vänster) Britt Kristensson (Hagel), Hjalmar Friis, Nonno, Anders Håkansson, Sven Truedsson, Bengt Larsson, Gina Truedsson, Terje och Birgit Larsson.

Rolf kan även berätta om en festmåltid, arrangerad till Frank Zaic's ära på Restaurang Stranden i Limhamn, med idel friflyg-celebriteter! Rolf har hittat ett foto även av detta evenemang (förmodligen tagit av Terje) och paren, som deltog, var – förutom Rolf Hagel med Britt – Terje Larsson med sin Birgit, Bertil



Nonno o Maud med Gunnar Kaléns A2-modell.

Dahlqvist, Stellan Knöös, Sven Truedsson med Gina, Anders Håkansson med Siv, Per Håkansson och Ingrid, Bengt Larsson med Maud, Nilborn, samt Frank Zaic med Nonno. Som väl redan framgått av omslaget på Oldtimer 1/2003 har även denna tidnings redaktör fallit för de vackra systrarna och, för att rätt ska vara rätt, får även Nonno pryda ett omslag till OLDTIMER.

Här poserar hon i Wiesbaden med Rolfs F-modell, föregångaren till en serie F-modeller av världsklass.



Friflygare på fest i Limhamn med Frank Zaic längst t v.

P.S. Strax före manusstopp upptäckte red. att detta inte är Nonnos debut som omslagsflicka. Som Rolf nämner ovan anlätades flickorna gärna av fotograferna och på omslaget till Modell-Technik und Sport Nr 13 hittar vi Nonno i helfigur med Michael Gasters "Gastove" i händerna (se sid. 17-18 i detta nr.). I VM-reportaget inne i tidningen återfinner vi henne igen tillsammans med systemen Maud och f.f.g. kallas hon inte vid sitt smeknamn utan namnet Seid Astberg.

Sten P.

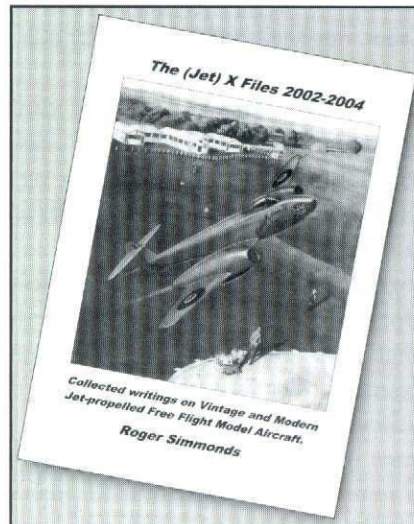
NY BOK OM JET-MODELLER

Som tidigare omnämnts i dessa spalter har byggandet av friflyg-jetmodeller fått en renässans både på kontinenten och i England och engelska SAM Speaks har de senaste åren haft en stående spalt för dessa de "sista friflyg-jetentusiasterna".

Även om förvånansvärda mängder Jetexmaterial i form av motorer, bränsle och gamla byggsatser fortfarande är i omlopp så är det idag de tjeckiska Rapiermotorerna som dominerar och det verkar vara s.g.s. uteslutande skalamodeller, som dessa användes i. Bl.a. denna tidnings red. har inspirerats av Roger Simmonds spalt i SAM Speaks och var inte sen att beställa den häftade samlingsvolym, som ifjol utgavs under den långa titeln "The (Jet) X Files 2002-2004 – Collected writings on Vintage and Modern Jet-Propelled Free Flight Model Aircraft".

På 121 sidor i A4-format får vi i två års samlade artiklar ta del av en stor del av Jetex-historien plus allehanda andra försök genom tiderna att driva modellflygplan medelst raketdrift. En stor del av utrymmet upptas av våra dagars Rapier-flyg, där vi får ta del av medlemmarernas erfarenheter av att bygga och flyga dels egna konstruktioner, dels konverterade Jetex-konstruktioner.

Genom red.'s försorg har även Sigurd Isacsons tidiga Jetex-konstruktioner fått komma med på ett hörn, vilket bl.a. resulterat i att hans (och Björn Karlströms)



J-35 Draken byggts och lovordats för sin flygförmåga med Rapier-drift.

Boken beställes direkt från Roger Simmonds, rsimmo@globalnet.co.uk. Den kostar £15 + porto och borde vara outhärlig för alla nya och gamla "rea-entusiaster"!

P.S. Red. har just fått en uppföljningsvolym i sin hand, bestående av R. Simmonds fortsatta skrivelser i SAM Speaks under 2005, samlade under titeln "The Smoky Addiction". Några detaljer om pris eller om den går att beställa finns ännu inte tillgängliga.

Sten P.

MODELLFLYG PÅ DEN GAMLA GODA TIDEN

- del 3 -



I detta avsnitt av Kjell Wahlqvists nedtecknade hågkomster från modellflyg på 50-och 60-talen återvänder vi till friflyget, där Kjell beskriver fröjder och vedermödor med segel-och motormodeller.

Bifogade foto visar att vi även flög på vintern – och att vi på den tiden hade vintrar i Skåne också! Denna S:inta-modell var den bästa modell, som jag någonsin haft. Förebilden flögs av en österrikare eller schweizare, som vann VM 1958.

På juldagsmorgonen 1960, när andra gick till julottan, tog Börje Magnusson och jag med modeller taget till Kvidinge kl. 05.30 (!) för att träffa Knut Andersson. Jag minns att det var mycket kallt den morgonen och snön knarrade under våra kängor när vi steg av vid stationen i Kvidinge. Där hade vi avtalat träff med Knut och resten av flyggänget från Klippan och Bjuv. Dessa båda flygklubbar hade som tradition att träffas och flyga varje juldagsmorgon och den här julen fick Börje och jag hänga med.

Det var en morgon, som jag aldrig glömmer. När vi hade gått de drygt 3 km ut till Kvidinge flygfält började det ljusna över Söderåsen och vi fick se solen så sakta stiga upp denna fina vintermorgon. Det var absolut vindstilla, med andra ord ett perfekt flygväder, trots kylan.

Min S:inta flög som en dröm och jag hade bara ett bekymmer: mina gummiband tålde inte den stränga kylan, de blev som snören och all elasticitet försvann! Jag fick byta gummiband ofta och hade tur ibland

när vingen började lossna just som termikbromsen löste ut. Det blev en något hastig nedfärd, men modellen hamnade oskadd i en snödriva.

Vi flög så länge den bleka vintersolen värmden något, sedan åkte vi hem till Knut och åt en god juldagslunch. Han konstaterade att vi nu var med i gänget och att vi skulle komma tillbaka nästa jul. Tyvärr blev det aldrig någon mer juldagsflygning, bl.a. p.g.a. att en av flyggängets medlemmar under året omkom i en flygolycka.

Året därpå ställde jag i alla fall upp i Skånska Mästerskapen i Ljungbyhed med min S:inta – och det blev dess sista tävling. Termikbromsen löste aldrig ut, så jag fick se min modell försvinna över Söderåsen.

En dag tre år senare fick jag ett telefonsamtal från Sölvesborg i Blekinge. En jägmästare hade hittat resterna av min försvunna modell! Min fina S:inta hade slutat sina dagar i en grantopp och efter så lång tid kan det inte ha varit mycket kvar av den. Jag mätte avståndet på en karta och kom fram till att den flugit cirka 18 mil. Även med en utgångshöjd på bara 50 meter kan man med de rätta uppvindarna flyga mycket långt!

Även om detta nog var den längsta flygningen vi upplevt så hade flera andra av flyggängets medlemmar gjort uppmärksammade flygningar. Bl.a. hade en av dem startat sin S:inta, liknande min, i Kvidinge och fått se den försvinna västerut. Den återfanns senare i trakterna av Helsingör i Danmark och hade alltså på egen hand tagit sig över Öresund!

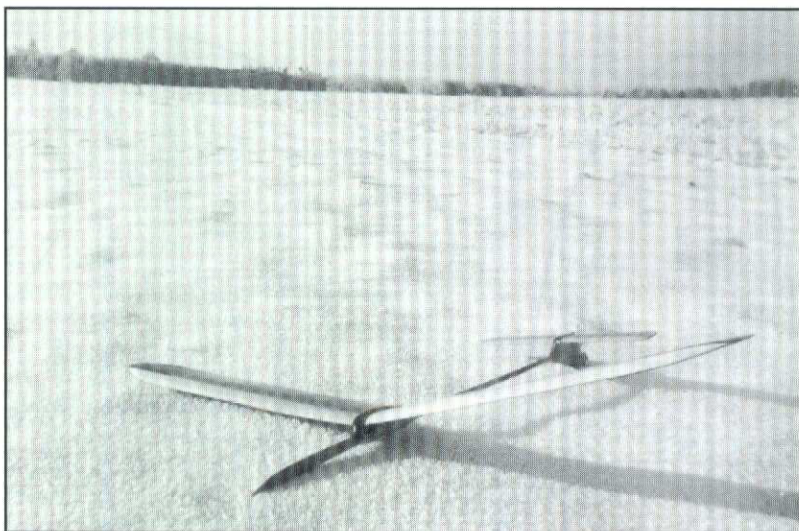
Utvecklingen hade onekligen gått framåt sedan jag flög min enkla lilla Auster på farmors torkvind i Västerås!

Redan tidigt i min modellflygkarriär lockades jag av motormodellerna och min första modell med förbränningsmotor byggde jag efter en ritning i flygtidningen LOOPING 1953. Den hade en ED Bee 0,98 cc diesel i nosen och var konstruerad av Rune "Bananen" Johansson.

Av modellen minns jag mest det mödosamma bygget hemma på köksbordet. Ofta var jag mitt uppe i limningen av någon liten detalj när min moder förkunnade att det var dags för middag om fem minuter och alla

pinaler skulle plockas bort. Värst var det vid lackning när den starka lukten av zaponlack spreds i lägenheten. Det blev slut på användandet av zaponlack i köket sedan far en kväll förkunnat att middagen bestod av köttbullar med zaponlackssmak!

Mina motormodeller blev efter hand mera avancerade, såsom framgår av bifogade bild, där jag håller en smäcker modell, försedd med en Webra Rekord. Min vän Börje tog fotot, där jag står på ett snötäckt fält, förmodligen Bergafältet utanför Berga kasern.



Vi flög året om, sommar som vinter; ibland kunde det vara 35 grader varmt, ibland 15 grader kallt. Jag minns vintermorgnar i mitten på 50-talet med skarsnö och vindstilla, alltså perfekt flygväder! Det var så kallt att vi inte kände när våra dieselmotorer slog backslag och propellrarna sargade fingrarna så att jag fick gå med plåster resten av veckan.

Börje och jag deltog 1960 i en minnesvärd tävling i Eslöv. Vi tävlade båda i klass F:nt och Börje hade nu bytt upp sig till en Ford av årsmodell 39.

Det gick bra för mig. I första starten fick jag en max, d.v.s. 3 minuter. Börjes modell fick också en maxtid. I andra perioden flög min modell bort, troligen p.g.a. att timern inte fungerade som den skulle. Det visade sig sedan att den hängt upp sig så att termikbromsen aldrig utlöstes. Jag hade en timma på mig innan tredje perioden började så det var bara till att ge sig ut och leta. Börjes tredje flygning varade i fyra minuter. Vid en titt på anslagstavlan såg det bra ut för oss båda i den här tävlingen.

När Börje kom tillbaka med sin modell visade det sig dessvärre att vingen var bruten på mitten och det blev nu bråttom med att försöka reparera den för att kunna

fortsätta tävlingen. Vi hade ont om reparationsmaterial, så Börje bad mig att montera av vindrutetorkarna från bilen. Med dessa reparerades vingen och det var mer än en, som drog på smilbanden, när Börje kom till start med modellen lagad på detta vis! Han gjorde så sin fjärde start och, tro det eller ej, modellen höll och han fick ännu en max! Nu var det spännande att se om vingen skulle hålla för en femte flygning och jag höll tummarna när Börje släppte modellen. Jodå, vingen höll och Börje vann tävlingen! Det var många, som skakade på huvudet den dagen!

Efter tävlingen fick jag hjälp med att hitta min bortflugna modell och efter det kändes det onekligen lättare att resa hem. Naturligtvis sken Börje som en sol under hemresan till Helsingborg, d.v.s. ända tills det började regna och Börje slog på vindrutetorkarna. Först då kom vi på att de satt stadigt fastlimmade i Börjes modell så vi fick snällt vänta tills det regnat färdigt innan vi kunde forstsätta vår hemfärd. Det blev sent den här gången också...

Det var även med en F-modell jag tävlade vid en av mina mest minnesvärda modellflygupplevelser och om detta ska jag berätta mer nästa gång.

Per Wahlqvist.

WAKEFIELD DEFENDER

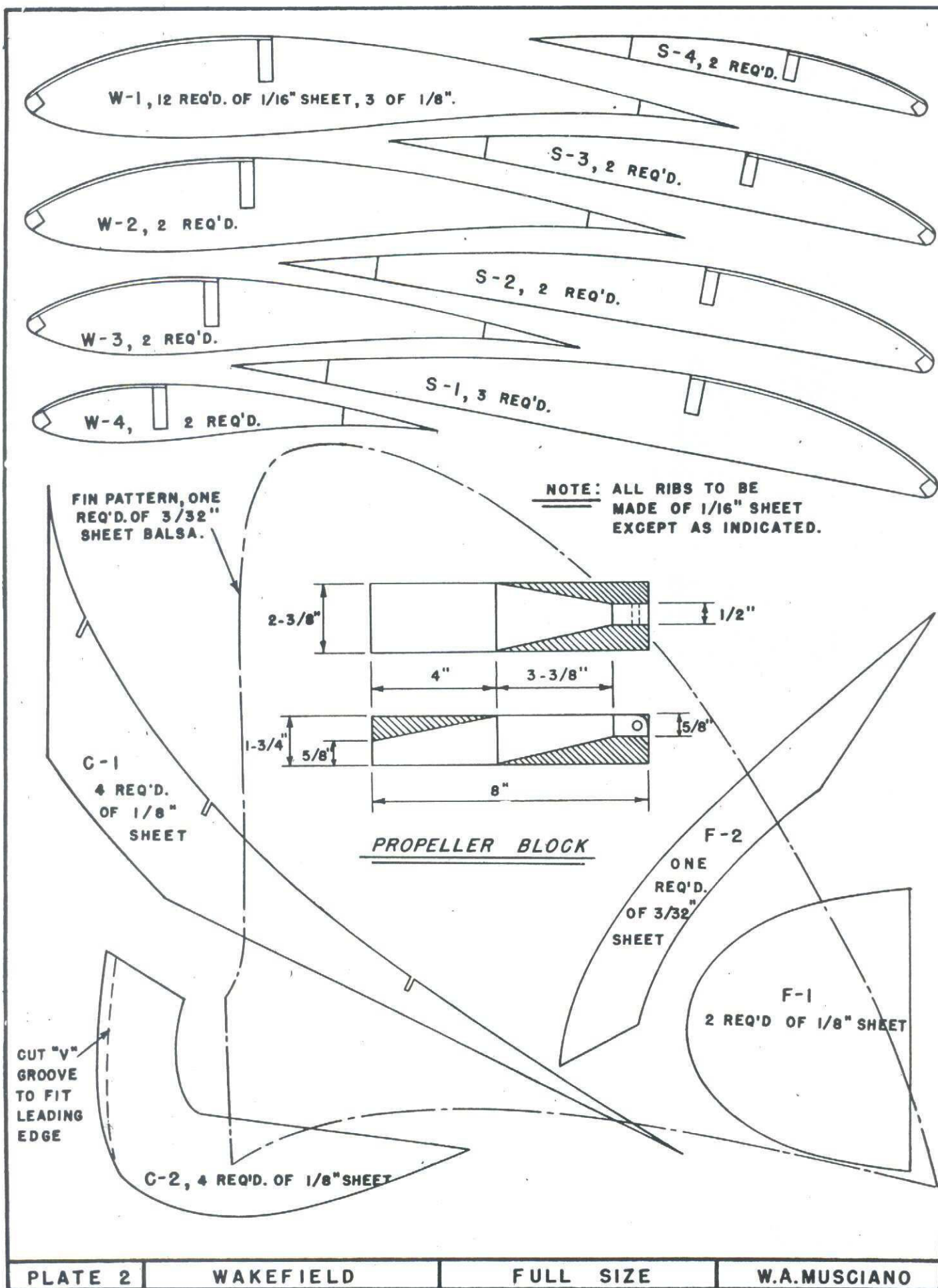
En av USA's mest kända modellflygkonstruktörer och modellflygskribenter under flera årtionden, Walt Musciano, är pappa till denna välformade Wakefield-modell. Den fick sitt namn "Försvararen" med tanke på den efter kriget stundande Wakefield-tävlingen, då USA skulle få "försvara" sitt innehav av Wakefield-pokalen efter Dick Korda's seger 1939.

Väl utförd strömlinjeform går igen i flera av Musciano's konstruktioner, så även här. Med kabin och några enkla formlistor och spant på en fyrkantig kropp, matchat med ellipsformade ving-och stabspetsar, blir resultatet en modell, som skulle kunna hävda sig i Concours d'Elegance-sammanhang.

Enligt originalartikeln i The Model Craftsman, november 1946, går utseendet hand i hand med mycket god prestanda. Den modifierade Eiffel 400-profilen var kanhända inte riktigt med sin tid, men betydde kanske mindre med tanke på den utgångshöjd modellen uppgavs få med sin 73 cm långa motor om 20 strängar 4,5 mm-gummi.

Ritningen är i skala 1:4 och med alla mått utsatta borde den lätt kunna förstoras för ev. bygge. Originalet hade infällbart landställ (fast landställ på ritningen), tyngdpunkten nära vingens bakkant samt kraftig höger/nedåtriktning på propellern.

Sten P.



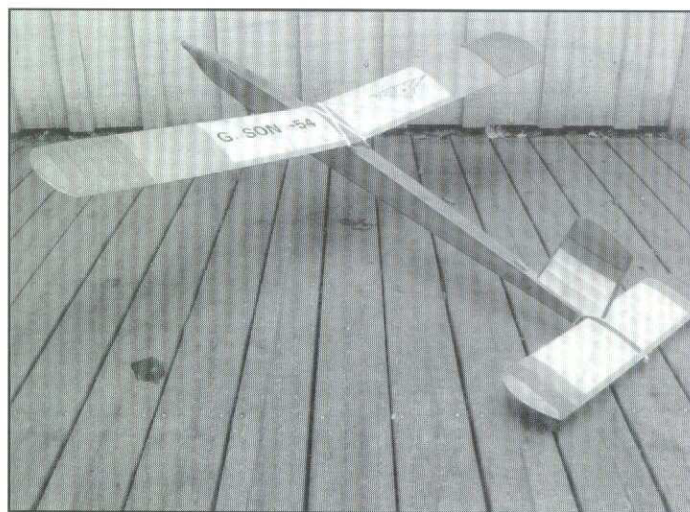
MEDLEMMARNA BYGGER



Ovan, Åke Gustavsson med sin nya G-intmodell.

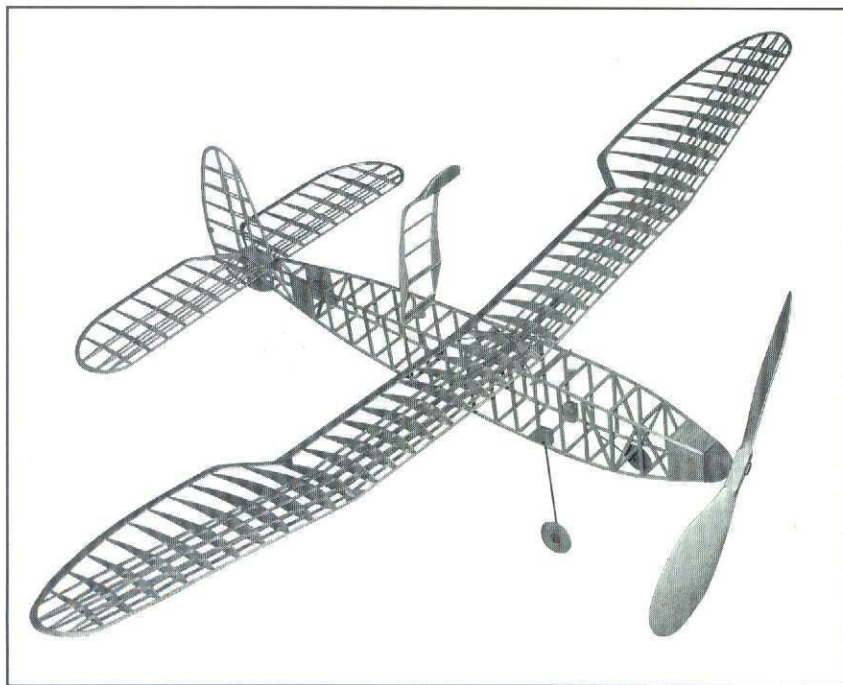
Till denna spalt har Åke Gustavsson i Båstad skickat in bif. foton på sin nygamla G-int-modell och skriver: "Året 1954 ritade och byggde jag denna modell, avsedd för klass G-int. Som jag minns flög den hyfsat, men blev aldrig färdigtrimmad innan den kraschade och totalförstördes. Jag har nu, drygt 50 år senare, byggt samma modell och det ska bli spännande att få börja trimma och flyga denna min egen konstruktion.

Modellen har följande mått: Spv. 109 cm ; längd 108 cm ; prop.diam 48 cm ; motor 32 strängar 3 mm gummi, 84 cm lång och vikt 76 gram ; modellens totalvikt är 220 gram."



Roland Frid i Eskilstuna har byggt en gummimotormodell av enorma dimensioner (am. klass "E") och bidrager med följande: "Här kommer ett litet bidrag

till sidan 'medlemmarna bygger'. Jag har jagat en modell med lite annorlunda utformning på vingen och hittade då Chester Lanzo's rekordmodell från 1941.

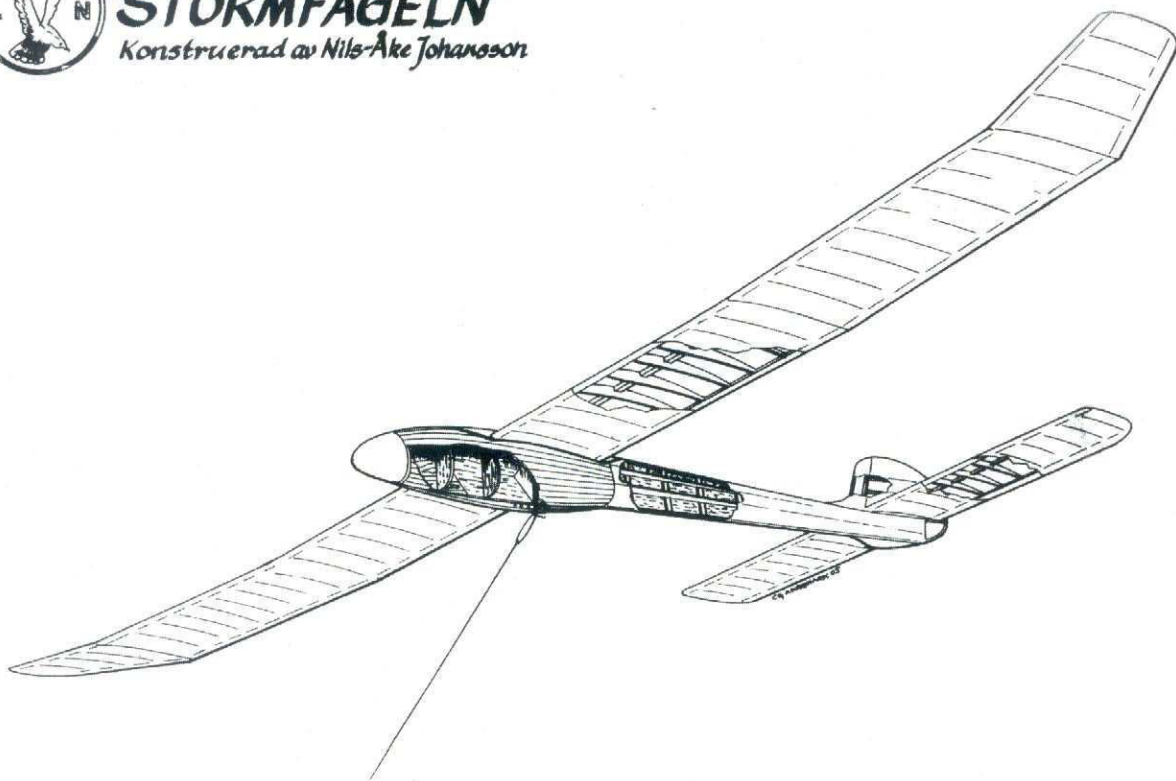


Ritning finns på Internet "the plan page" okt. 2003 och det är bara att hämta hem den. Lanzo provade med uppfällbar cabin som termikbroms och det lär ha fungerat bra. Det är en stor modell med spv. 158 cm och som på den tiden hade 36 strängar 3/16 brunt gummi. Jag får väl prova mig fram hur många strängar som går åt av det gummi, som vi har idag! Det vore roligt att höra om någon annan har byggt den här modellen.

Min modell är klädd med svart kropp och röda vingar och jag tänker testflyga den vid Gagnef-träffen 2006."



SINT 1952 **"STORMFÅGELN"** Konstruerad av Nils-Åke Johansson

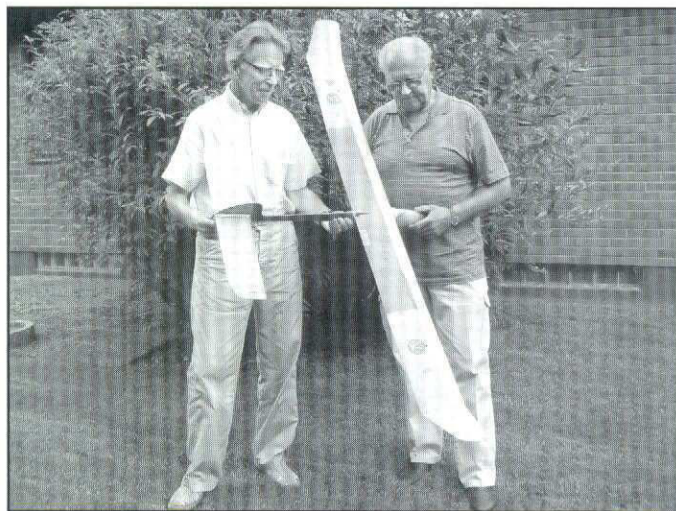


Genom ett fint samarbete mellan Sven-Olov Borg och C-G Ahremark har under det gångna året ännu en historisk modell återuppstått i form av ritning till gamle LEN-flygaren Nils-Åke Johanssons S-int-modell "Stormfågeln". Via ett visst detektivarbete lyckades Sven-Olov spåra vinnaren av S-klassen vid SM 1952,

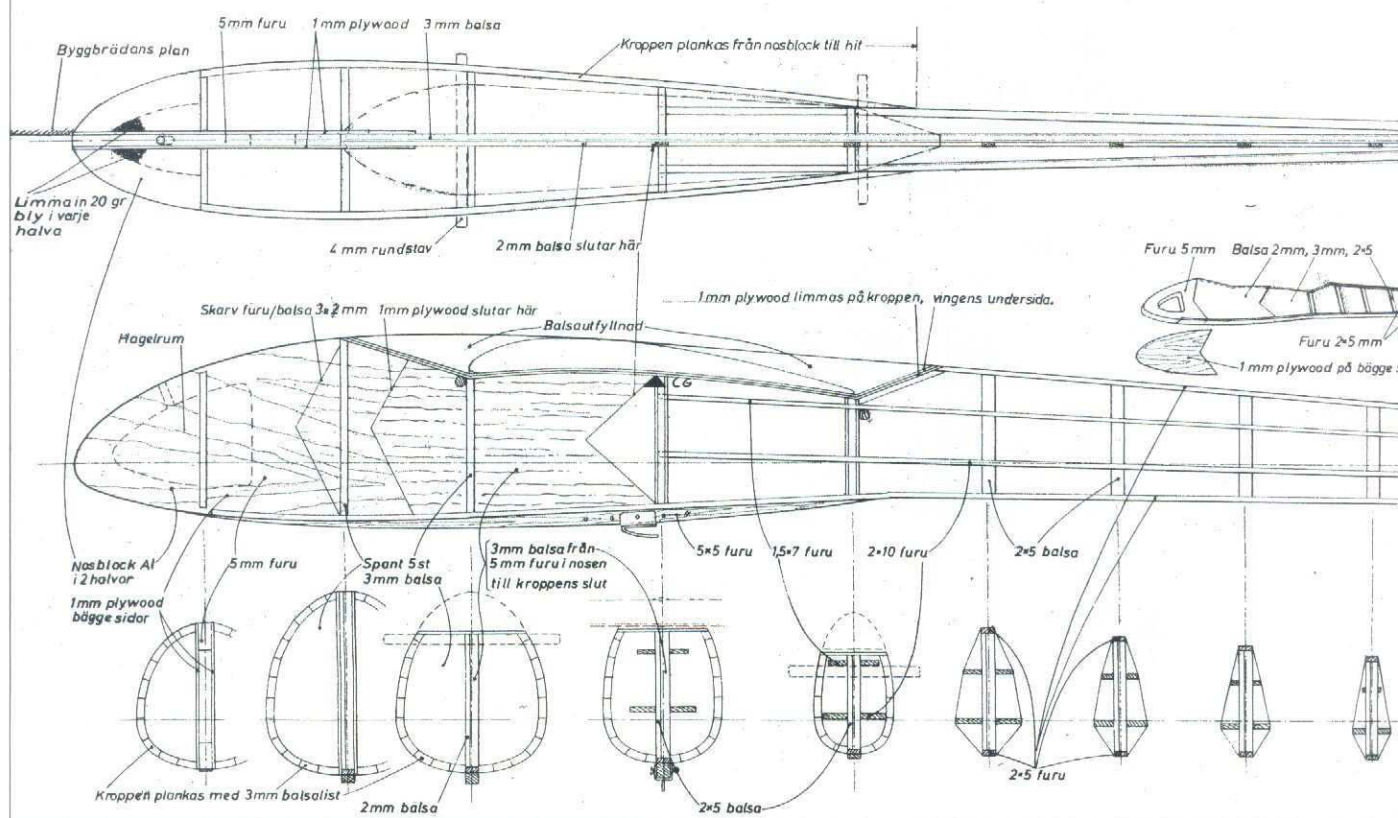
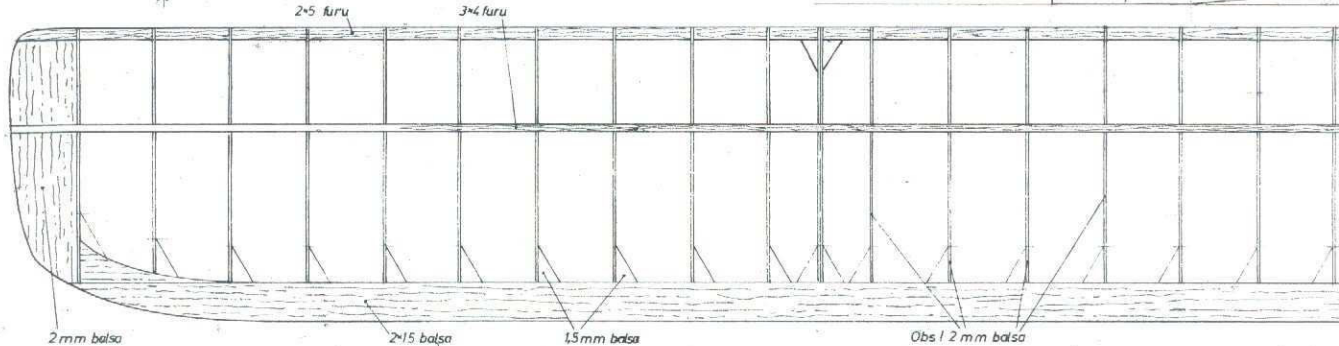
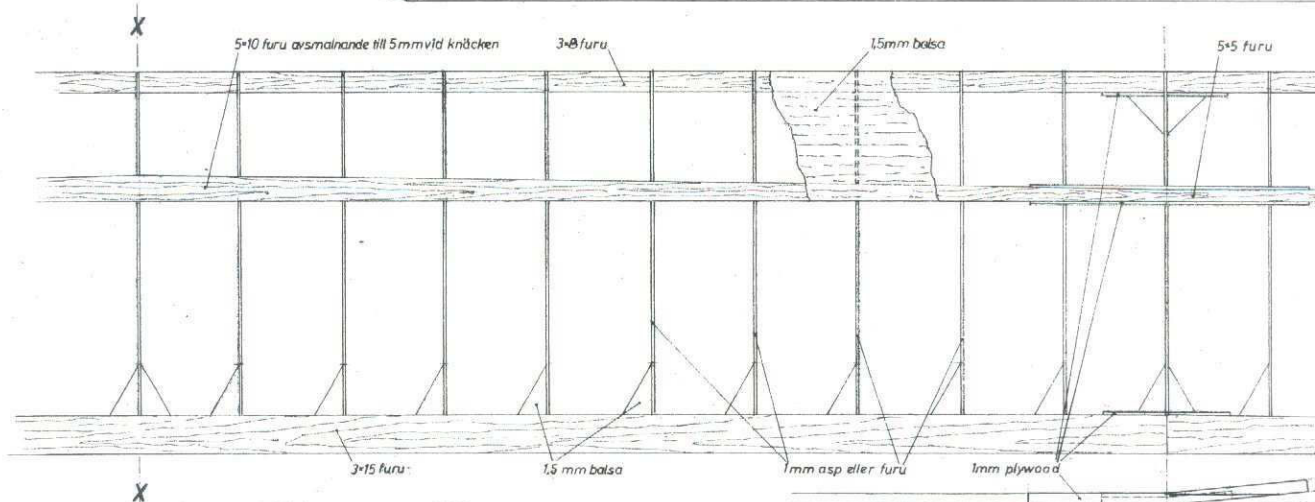
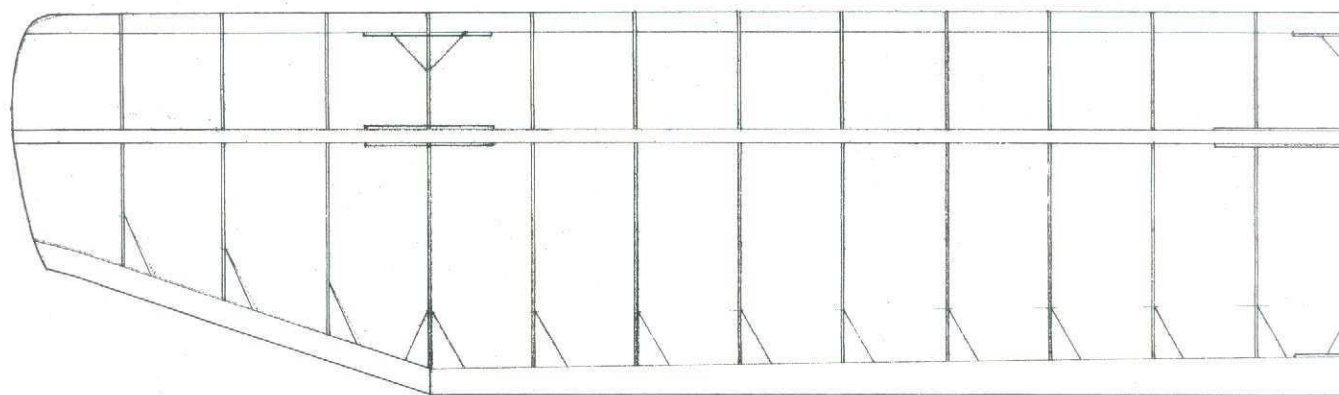
Ebbe Carlsson, som segrade med sitt bygge av "Stormfågeln" och fick ihop 810 sekunder på tre flygningar i det hårda vädret. Nils Åkes "Stormfågel" fick nöja sig med en sjätteplacering!

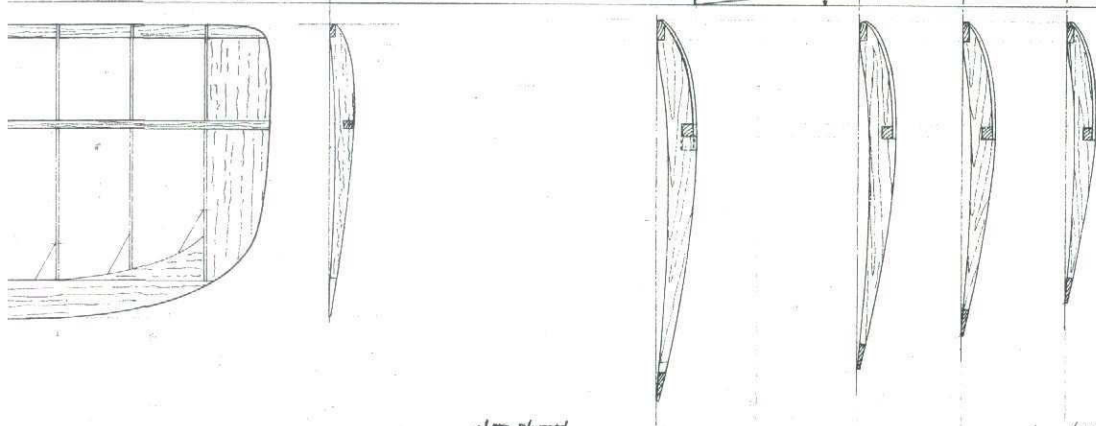
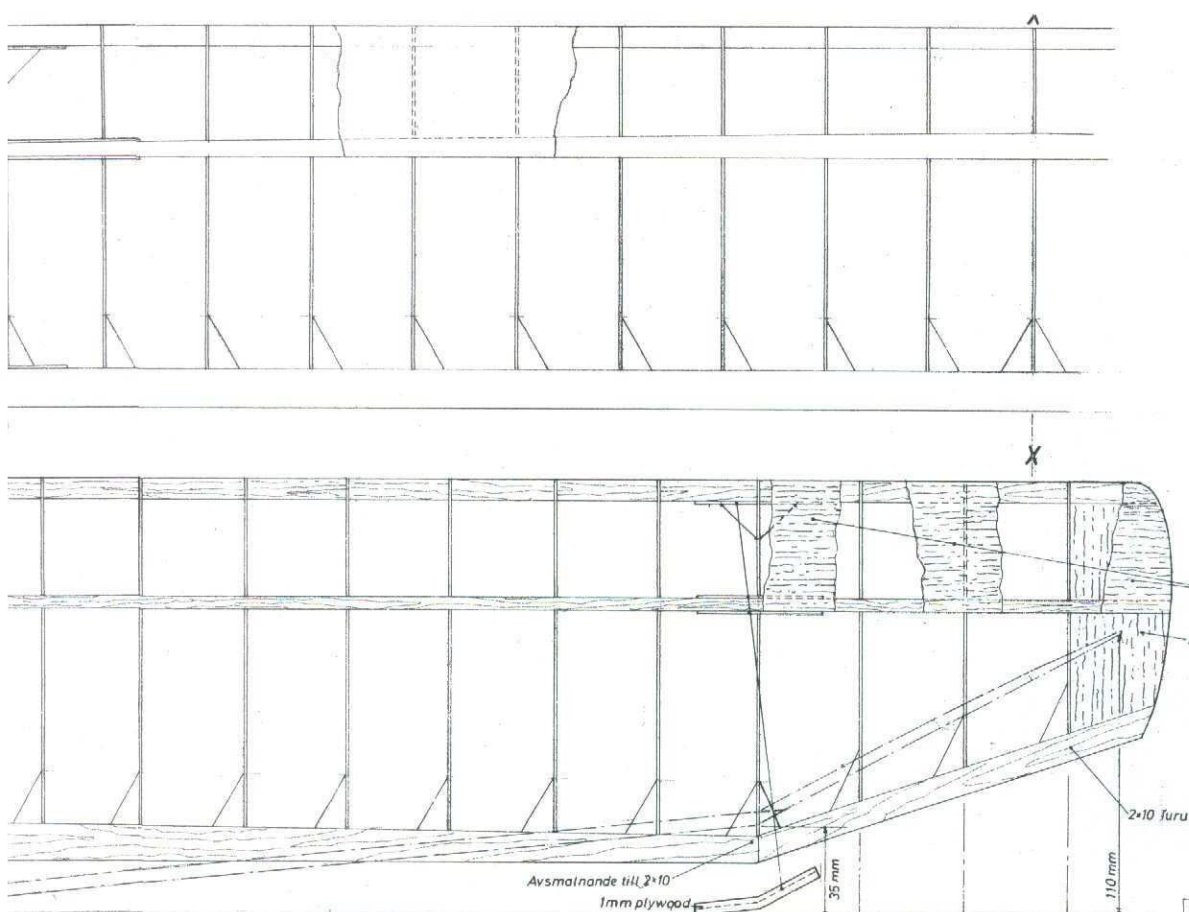
Ebbe visade sig bo i Kalmar (under nytt efternamn!) och – inte nog med det – han hade även kvar sin gamla vinnarmodell, vilket gav Sven-Olov möjlighet att mäta upp den. Carl-Gustav har sedan gjort en fullskalaritning, som nu införlivats med Ritningsbanken. Som lök på laxen har red. dessutom nöjet att på mittuppslaget få visa "Stormfågeln" i A 3-storlek!

Sten P.



T.v. Ebbe Carlsson högst på prispallen 1952.
 Ovan: Ebbe visar vinnarmodellen för Sven-Olov Borg 53 år senare.





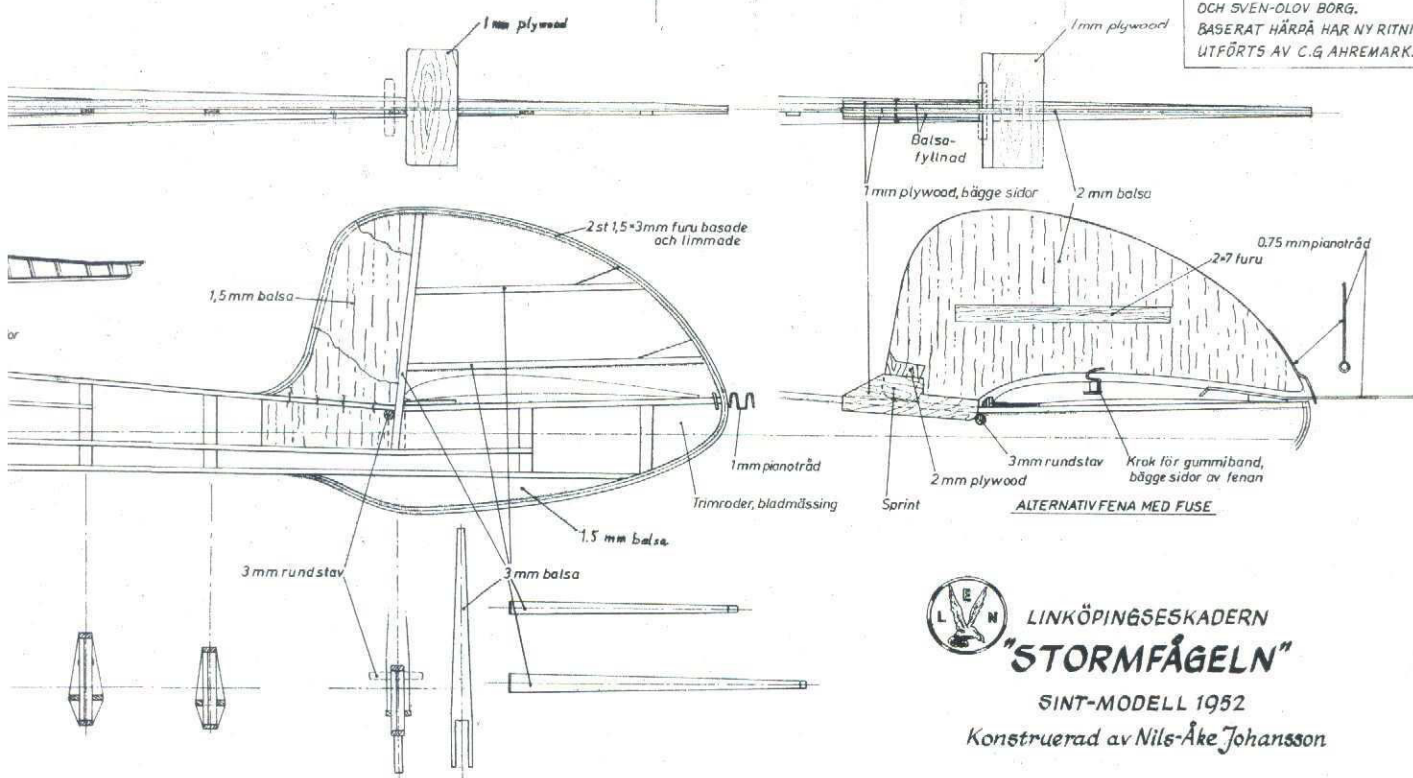
"STORMFÅGELN" SINT 1952

SPÄNNVIDD	1800 MM
LÄNGD	807 MM
VINGYTA	33,26 DM ²
VIKT	420 GRAM

TRE MODELLER BYGGDA:

1. NILS-ÅKE JOHANSSON. FYRA SM HALMSTAD 1952. MODELL OCH RITNING EJ BEVARADE.
2. EBBE CARLSSON. 1:1 A VID SM HALMSTAD 1952. MODELLEN BEVARAD OCH UNDERLAG FÖR DENNA RITNING.
3. NILS-ÅKE JOHANSSON. MODELLEN BORTFLUGEN SM 1953 I JÖNKÖPING.

EN ANALYS AV KONSTRUKTIONEN PÅ DEN BEVARADE MODELLEN HAR L FÖRTS AV NILS-ÅKE JOHANSSON OCH SVEN-OLOF BORG. BASERAT HÄR PÅ HAR NY RITNING UTFÖRTS AV C.G. AHREMARK.



LINKÖPINGSESKADERN

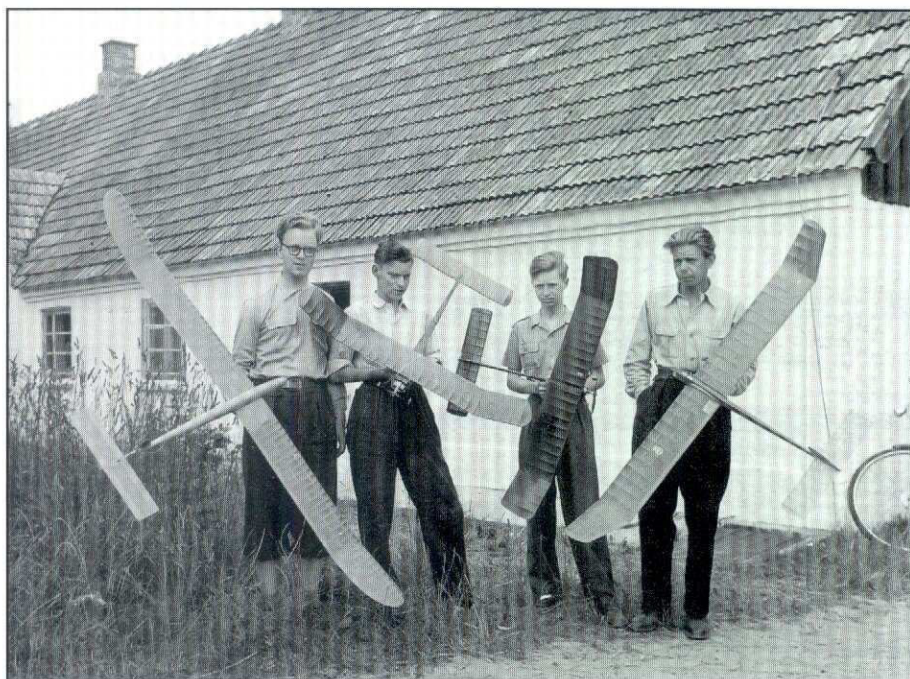
"STORMFÅGELN"

SINT-MODELL 1952

Konstruerad av Nils-Åke Johansson

Bortflugna FAI Power modeller under 30 år.

Del 2 av Rolf Hagel



Med Landslaget i Vandel 1952. Fr.v. Folke Lernegren, Rolf, Bo Sterner, Ragnar Odenman.

Sent på hösten 1950 flyttade familjen där jag var fosterbarn till Malmö. Jag fick stanna kvar till höstterminens slut på Södra Latin men den 22 december tog jag nattåget till Skåne.

En minnesvärd resa på överfullt tåg i värsta jultrafiken.

Fick sitta på min resväska i gången mellan två vagnar. Vid femtiden på morgonen blev en riktig sittplats ledig i Hässleholm. En timme senare var tåget framme i Malmö där min fostermor (moster) mötte upp. Den 23 december 1950 började mitt nya liv här i Skåne där jag bott sen dess. Jag måste försöka lära den dialekt som befolkningen talade och anpassa mig till mycket som var annorlunda tyckte jag.

Redan någon av de första dagarna vandrade jag ut till västra stadsdelen Mellanheden för att finna Truedssons Modellflygindustri. Firman låg i källarplanet på ett trevånings bostadshus. Det var söndag så butiken var stängd men mitt Mecca var funnet ändå.

Sen följde en hektisk tid med ny skola (realskolan) nya kompisar, medlemskap, i AKM där jag på allvar började tävla. Skolan var en besvikelse innan vårterminen var slut hade jag ej kommit ifatt, ej godkänd i Svenska (?) och Tyska (samma lärare) adjunkten uppskattade inte den livlige gossen från Stockholm. I stället för att läsa upp mina ämnen fick jag sommarjobb hos Anders Håkansson som visade uppskattning på min arbetsinsats, han höjde lönen självmant samt fick jag köra traktor och

Rolf trimmar in prototypen till "Hail-Shot" på Anders Håkanssons åkrar 1952.

samla upp grönsaker som odlades i stora mängder. Anders hade just övertagit fadern Frans Gård med ett-hundra tunnland bra jord samt gift sig med grannens präktiga tös Siv som i alla väder stått Anders bi. I Anders lada har jag tillbringat många timmar med experiment och provkörning av de modellmotorer jag använt i ivrigt tävlande under hela min aktiva tid. Dessa prov gav mig fördel då den förbättring av standardmotorer som uppnåddes i vissa fall var avsevärda.

Super Tigre var det fabrikat som jag lyckades bäst med. Särskilt G20V som var fabriken bästa konstruktion. Den var bäst bland 2,5cc glödare fram till 1969 då bröderna Ugo o Cesare Rossi fick fram en vinnare. I dag är diverse specialare nödvändiga för bästa effekt. Frågan är vad detta leder till när den enskilde modellflygaren som vill hänga med i konkurrensen måste lägga upp 25000 kr för en FAI power Modell. Resultatet ser vi redan! Tre startande på SM – utvecklingsarbete kan vara förödande! Bortflygningar skulle jag ju berätta om.

Prototypen till Hailshot användes som första modell på den Nordiska Landskampen i Vandel Danmark 1952 Detta var mitt första landslagsuppdrag och min första utlandsresa. Där deltog modellflygare från Finland, Norge och Sverige samt många danskar som hade som-



marläger där. I vårt lag deltog Odenman, Lernegren i segelklassen samt Bo Sterner och jag i motorklassen. På ett tidigt Stadium flög jag bort min Hailshot. Min reservmodell var inte lika bra. Det var en 1,5 cc minipladuska som jag aldrig fick så bra trim på som mästaren B. Börjessons original. Minns den gemytliga stämning som rådde de sköna sommardagarna samt förläggningen som var på Vandel Kroe.

Min modell upphittades senare och kom till Malmö per post i ett tunt paket där avsändaren hade simpelt knäckt ner vingtipparna samt fenan för att göra en brevlignande förpackning kanske. Nåväl allt var medskickat och jag lagade snabbt skadorna och flög sedan definitivt bort planet. I Halmstad där hård vind och termik drev modellen ut mot kusten. Efter 53 år har jag ej fått tillbaka den. Som Oldtimermodell tänker jag nu åter bygga ett ex.

Det tog 8 år innan jag förlorade nästa motormodell men det berodde på en



Segerns sötma – Cranfield 1960.

krånglande fuse timer. Det hände i England 1960 VM-Cranfield. Hade jobbat hårt den sommaren för att vara väl förberedd. Hade fyra modeller med mig varav en helt nybyggd som jag hade fått bra trim på. Det var den bästa modell jag då hade byggt och den förlorades dagen innan tävlingen i vackert sommarvader på fältplatån. Man kunde se militars från höjden och modellen försvann för gott. Bittert, så mycket jobb och så klickade fusen utan en enda tävlingsstart. Den var toppad med min bästa Oliver Tiger. Jag var bedrövad men som det

nu blev hängde jag gott med i 17 maxar på raken med min andra Oliver försedda modell. Slaget vid Cranfield slutade med fem segrare av de 12 som nådde Fly-Off. Detta ledde till regeländring och förlängda maxtider som avslutning. Tävlingsledning och FAI Har ännu inte delat ut någon pokal eller plakett till vinnarna. Giovanni Guerra Italy, John Shepard NZ. Sandy Pimenoff Finland, Larry Conover USA, Rolf Hagel Sverige. Efter lång tid lyckades FAI sända ett diplom som minne. Ursvagt hanterat tycker undertecknad.

Rolf Hagel.

GASTOVE Mark 16

Den modellflygare, som ger sig i kast med att bygga F-modellen på vidstående ritning, garanteras få något att bita i – men också en belöning i form av en magnifik modell med hög prestanda ; en sann klassiker inom F-flyget.

Michael Gaster's VM-vinnande modell från 1955 kom inte till av en tillfällighet, utan var resultatet av ett långt utvecklingsarbete. Första versionen konstruerades redan 1949/50 och var försedd med en Arden .19 bensinmotor. Den flög strålande – och försvann på premiärflygningen!

Under de följande åren nådde han fram till Mark 16, vilken var hans vinnarmodell i Wiesbaden 1955. Under de åren utvecklade han sin speciella byggstil med en strömlinjeformad, helpankad kropp och bärytor med elliptiska spetsar och Benedek-profiler.

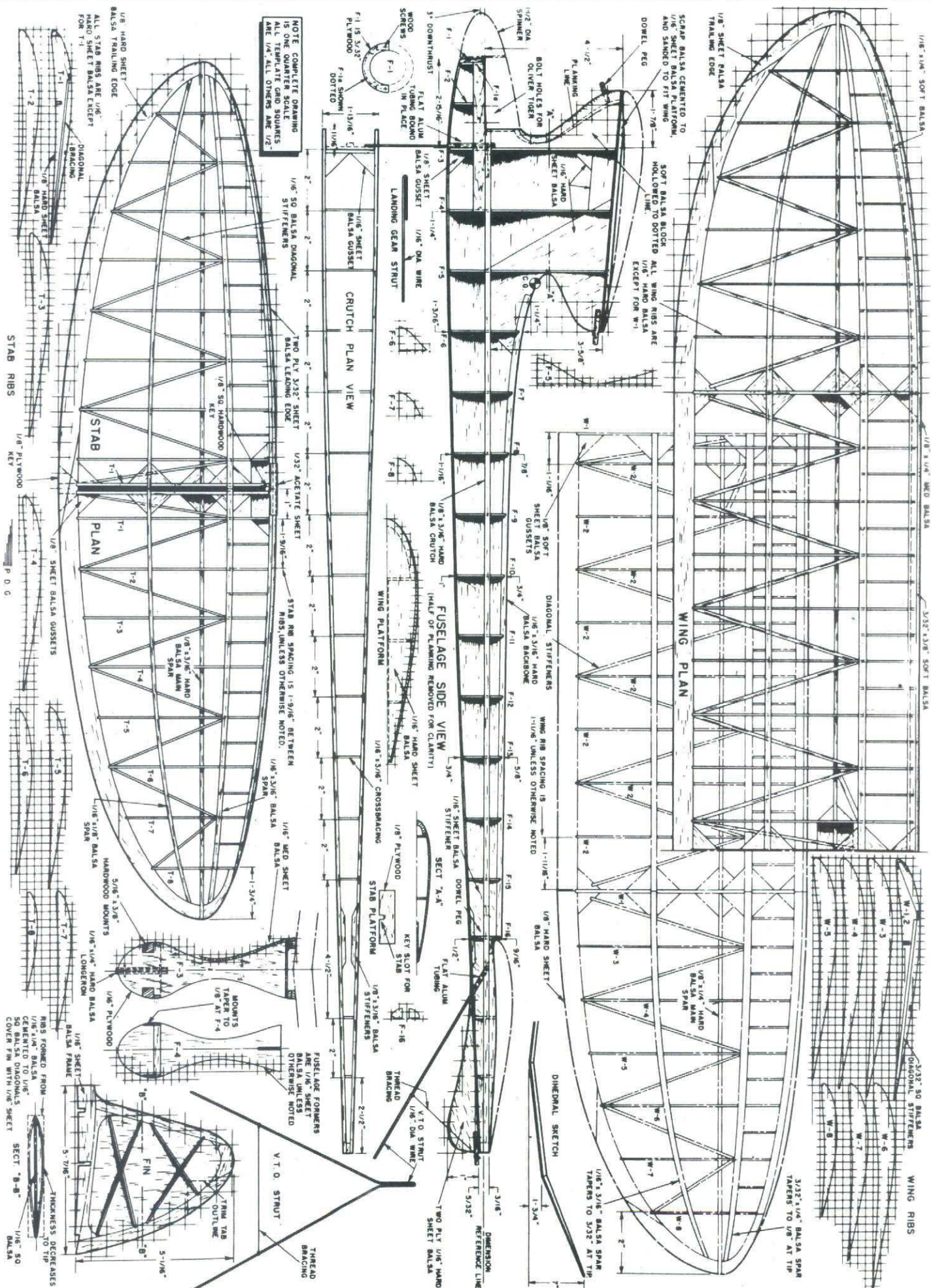
Ritningen publicerades i Model Airplane News 1956 och, i motsats till de flesta av oss, anser Michael inte själv att konstruktionen är speciellt komplicerad (1951 byggde han 4 stycken!).

Kroppsbygget utgår från en "stege" i hård balsa, på vilken kropps- och pylonspanten limmas, liksom en övre köllist samt motorboken. Det hela plankas med 1,5 mm balsa, som slipas ner till 1,2 mm.

Michael var en perfektionist även när det gällde finishen. Han kunde lägga ner veckors arbete på den tills han polerat det sista lagret cellulosalack till höglans!

Vinnarmodellen var försedd med en Oliver Tiger diesel, vars effekt räckte till vertikal start med modellen balanserad på ett skjärtspröt!

Fortsättning på sidan 19.



Reservmodellen 1955 hade en ED 2,46 Racer. Ritning fanns tidigare hos John Pond, men ingår nu i AMA's ritningssamling (www.modelaircraft.org), har numret AMA#24857 och kan köpas för \$14.00 + porto.

En kopia på den summariska bygg-och trimanvisningen i MAN kan undertecknad leverera mot portokostnad.

Nämnas bör slutligen att en reporter för tidningen Flygrevyn besökte Michael Gaster och den likaledes berömda F-flygaren Dave Posner (han med "Dreamweaver"), vilket resulterade i en intressant, illustrerad artikel i april-numret 1957.

Sten P.

*Michael Gaster – i vit skjorta och slips –
vertikalstartar sin Gastove.
Foto Rolf Hagel.*



Fortsättning från sid 4:

Jag föreslår att vi för klasserna A, B och C slopar regeln om att endast modeller med landningsställ, som medger markstart, får delta.

Under §2. Konstruktion i våra regler bör tilläggas att flygplan, som på ritningen har landningsställ, också skall vara försett med detsamma för att avvikelser från originalet inte skall förekomma.

Lennart Hansson.

Regelkommitténs yttrande:

Bestämmelsen att endast tillåta gummimotormodeller, som i originalutförande var försedda med landningsställ, har inom SMOS varit i kraft under ett antal år, medan det dessförinnan var fritt fram att i våra tävlingar även flyga kroppsmodeller utan ställ (am. 'stick models').

Även om bestämmelsen grundar sig på en paragraf i det regelverk, som ligger till grund för SMOS' tävlingsregler, instämmer regelkommittén i Lennarts argument för att just denna regel onödigtvis utestänger en rad konstruktioner, som ytterligare skulle kunna berika floran av modeller på våra tävlingar.

Markstart tillämpas som bekant inte för dessa klasser och en granskning av tävlingsresultaten under alla de år, då regeln ej tillämpades, ger inga belägg för att modeller utan landningsställ har ett klart övertag över modeller med landningsställ, även om de senare torde uppvisa ett något större luftmotstånd (obs. att infällbart ställ hela tiden varit tillåtet).

Fördelarna med att slopa denna regel överskuggar med så stor marginal ev. nackdelar att regelkommittén tillstyrker Lennart Hanssons förslag.

Vid styrelsemöte den 29 oktober 2005 beslöts att gummimotorkonstruktioner i klasserna A, B och C, som i originalutförande ej var försedda med landningsställ, får delta i SMOS's tävlingar fr.o.m. 2006. Beslutet kan i framtiden omprövas om ev. negativa konsekvenser kan påvisas.

– ANNONS SÄLJES –

"Air Trails" 1948. Två inbundna linneband. Många utvikbara fullskalaritningar. Pris 175:-/ band.

"Model Airplane News" 1947 – 1948 – 1949.
Tre inbundna klotband. Pris 175:-/ band

"Svensk Flygtidning" 1943.

Ett inbundet klotband. Pris 150:-

"Modellplankonstruktion" Sigurd Isacson 1947
Fräscht ex. med Sigurds dedikation till brodern Torbjörn! Pris 140:-

"Boken om KSAK" "de första 50 åren...."

av Yngve Norrvi. 1950. Häftad, fräscht ex. Pris 80:-

"FART". Samlaralbum utgivet av Allers familje-Journal 1936 Med samtliga inklistrade bilder. Pris 150:-

Catalina ARF-byggsats från KYOSHU. Kompl. Pris 2225:-

I samtliga fall tillkommer porto el. frakt. Leverans kan även ske Vid Oldtimer-SM i augusti!

Sven-Olov Lindén Hovstavägen 15
703 63 Örebro Tfn. 019-182179

Oldtimer-SM i radioklasserna 2005.

Arrangerande Tibro Modellflygklubb fick maximal utdelning vid SM för radiostyrda oldtimermodeller, som för andra året i följd hölls på Flugebyns flygplats utanför Karlsborg. Två guld och två silver blev facit. Den härliga doften från eter och bränd ricinolja blandades med doften av tjära och kolstybb från den närbelägna kolmilan. Tävlingen omfattade två klasser, OT-RC och RC-3 och flögs på lördagen resp. söndagen andra helgen i september.

Sandolf vann OT-RC

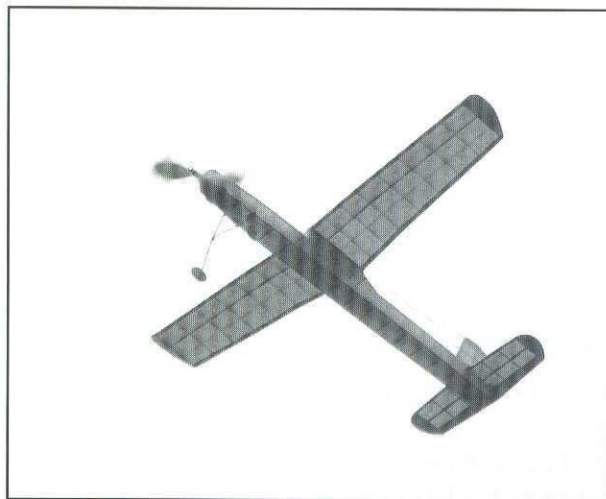
Sandolf Blomgren har under flera år tillhört toppen i OT-RC, och har vunnit de flesta nationella tävlingarna de senaste åren. På SM-tävlingarna har det dock knutit sig och den riktiga fullträffen har låtit vänta på sig tills nu. Sällan har en SM-titel varit mer efterlängad, och konkurrenterna gladdes med Doffe.

Första omgången inleddes med bra väder, men redan i slutet av omgången var modellerna uppe i molnen. Tävlingsledningen beslöt därför att korta ner flygtiden med en minut i de resterande tre omgångarna och räkna om den första omgången till treminutersstatus. Sandolf inledde med full tid, men missade landningen. Klubbkompisen Kjell-Åke "Tjälle" Elofsson missade 1 sek, och ledde tillsammans med Bengt Johnson, Torbjörn Fransson och nykomlingen Lennart Andersson efter första omgången. Doffes miss i landningen gjorde att han låg rejält efter, men eftersom den sämsta omgången stryks hade han fortfarande chansen att vinna.

Både Tjälle och Doffe fick maximal poäng i de två följande omgångarna, och Tjälle ledde därmed inför sista flygningen. För att Doffe skulle vinna fordrades att han flög max och att Tjälle missade minst 1 sek. Tjälle var först ut av de två och missade just 1 sek, vilket satte press på Doffe. Han höll dock för trycket, och satte modellen exakt på idealtiden, och det gick inte att ta miste på hans glädje efter den lyckade landningen. Han vann alltså på maxpoäng, och de flesta deltagarna tyckte nog att han hade samlat ihop till den här guldmedaljen under årens lopp! Lennart Andersson och Bengt Johnson missade 5 resp. 6 poäng i slutomgångarna, och hamnade därvid på samma slutpoäng. Lennart hade dock en bättre struken omgång, och tog därmed bronspengen. Trots att det var första tävlingen för Lennart var hans placering ingen överraskning. Han har tillhört eliten bland segelflygarna

i snart 20 år, och att landa på idealtid och mitt i prick har han därför stor rutin av. Regeländringen att tillåta tävlande med en modell som någon annan byggt var vid SM-et pinfärs, och Lennart utnyttjade detta genom att tävla med Agne Engmans gamla modell.

Skillnaderna mellan de främsta har de senaste åren varit härfin, vilket ställer mycket höga krav på tidtagarna. Det är kanske dags för tidtagarna att på SM-tävlingar ha en medhjälpare just i landningsögonblicket? En sekunds feltryckning är ju direkt utslagsgivande för placeringarna, och det krävs stor träning för att ha ena öga på modellen och det andra på klockan och samtidigt räkna ner.



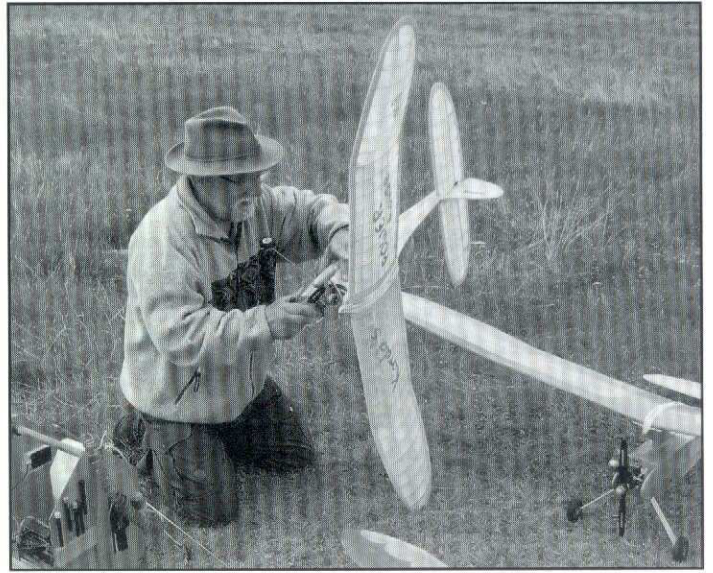
Radiostyrd gummimotormodell i luften, se vidare här under...

Unik modell uppvisningsflög.

Under tävlingens paus fick åskådarna se flera gamla fina modeller i luften och en som nog ingen hade sett tidigare. Det var en radiostyrd gummimotormodell av egen konstruktion, som Rune Johansson från Tidaholm visade upp. För några år sedan hade det närmast varit en utopi att flyga med en sådan modell. Runes flygningar var mycket uppskattade, och till min stora glädje fick även undertecknad äran att flyga modellen. Det mest förvånande var det fina stiget de 10 första sekunderna.

Efter lördagens tävling hade arrangörerna lagt en tipspromenad till kolmilan, som just höll på att släckas ner. Väl framme bjöds på "förfriskningar", och kolarmästare Stig Nilsson tog emot. Han berättade allt om kolarlivet och kolningens historia, vilket var mycket uppskattat bland deltagarna. När dessa så småningom kom tillbaka till förläggningen hade Tibro MFK:s mästarkockar Lars Carlsson och Doffe dukat upp till en härlig middag. Den sociala samvaron fortsatte därefter fram till småtimmarna vid lägerelden utanför förläggningen.

Texten fortsätter på sidan 22



Överst, Rune i uppdragartagen inför start och vid sidan om synns Bo "Pastorn" Lennartsson förbereda sin Power-House.

Ovan startar Pastorn sin andramodell Playboy Sr. Intill är det Tjälle sm assisterar Rune vid start.

Nedan taxar Torbjörn Fransson sin Record-Breaker och nederst t h startar Ulf Alsén en uppvisningsflygning med sin vackra Mamselle.



Kjell-Åke i topp i RC-3

Söndagen bjöd på ännu bättre väder än lördagen. Redan i den inledande flygningen skaffade sig Tjälle ett rejält försprång, och visade att alla hans tidigare SM-tecken i klassen inte var någon tillfällighet. Doffe visade att träning ger färdighet, och låg efter omgången tvåa tätt följd av Börje Luthman. När Tjälle ökade differensen i sina återstående starter var hans seger ohotad, och det visade sig också att Doffe behöll sin andraplats. Återigen en dubbelseger för Tibro MFK, men denna gång i omvänd ordning.

Det var glädjande att se så många nya ansikten som tävlande, men även gamla (och nygamla). Efter c:a 40 års uppehåll från RC-3 återkom Lars Karlsson från Västervik. Bengt Johnson från Degerfors är en annan ärrad veteran som sällan missar en tävling. Bland modellerna kan nämnas Sandolf Blomgrens segermodell Playboy Sr från 1938, Torbjörn Franssons Record Breaker från 1936 och Bo Lennartssons Powerhouse, också från 30-talet. Som vanligt var det många RC-Viking, Vagabond och Radio-Cub.

Kolarmästare Stig Nilsson, som till och från övervakade tävlingen mellan kolningen, sammanfattade tävlingen på ett mycket bra sätt, och det får bli slutorden på detta reportage: "Det här är inte bara en sport, det är banne mig kulturhistoria!"

Tjälle.

Nederst i nästa spalt visas medaljörerna i OT-RC. Segraren Sandolf Blomgren med sin Playboy Sr flankeras av 3:an Lennart Andersson Vagabond tv och 2:an Kjell-Åke Elofsson Radio-Cub.

Här under kopplar "Degerförsingerna" Börje Luthman och Bengt Johnson av bakom sina modeller.



RESULTAT OT-RC

1	Sandolf Blomgren	Playboy Sr.	630
2	Kjell-Åke Elofsson	Radio-Cub	629
3	Lennart Andersson/ Agne Engman	Vagabond	627
4	Bengt Johnson	Vagabond	627
5	Börje Luthman	Radio-Cub	622
6	Sven-Åke Larsson	Radio-Cub	622
7	Conny Jönsson	RC-Viking	619
8	Torbjörn Fransson	RC-Viking	598
9	Ingvar L. Nilsson	Slicker 50	562
10	Bo Lennartsson	Playboy Sr.	549
11	Anders Nilsson	Orbit Gas Buggy	497
12	Bengt Åhman	Looping R/C Trainer	460
13	Christer Sondell	Radio-Cub	412
14	Gunnar Pettersson	Radio Queen	352

RESULTAT RC-3

1	Kjell-Åke Elofsson	Radio-Cub	1010
2	Sandolf Blomgren	RC-Viking	850
3	Börje Luthman	Radio-Cub	815
4	Bengt Johnson	Vagabond	705
5	Lennart Andersson/ Agne Engman	Vagabond	700
6	Conny Jönsson	RC-Viking	700
7	Bengt Åhman	Fridelli	670



Medaljörerna i RC-3: fr.v. Börje Luthman Radio-Cub 3:a, Kjell-Åke Elofsson Radio-Cub 1:a och Sandolf Blomgren RC-Viking 2:a. Idel Berglund-modeller!



SKALA LINKONTROLL I BEGYNNELSEN...

I detta brev som kommit till red beskriver Gunnar Ågren en del om linkontroll skala i Uppsala under 40-50-talet. Bilden på Sörens Saab Safir kom ej med på grund av platsbrist i detta nummer, kommer kanske en annan gång. Red. tar tacksamt emot rapporter av detta slag.

Red.

Här litet om mina lin kontrollbyggen: Komet motorn köpte jag 1948 efter att ha sparat pengar jag tror det var 62:50 jag tjänade på att åka ut med kläder åt skraddaren på gården jag bodde,

Första modellen till Kometen var F modellen HU10C, sedan byggde jag först några mycket enkla linkontrollmodeller men 1949 bygger jag Focker Triplanet som blev rätt fin, flög bra men inte så avancerat. Jag fick ena bilden publicerad i Teknikens Värld 1950, och det var kul. Jag byggde några år senare en ny Focker Triplane med ED 2.5 cc och den flögs vid uppvisning på Vaksala Torg här i Uppsala.

1952 fick jag inspiration av en ritning i Hobbyboken av Björn Karlström att Bygga Topsy Junior som linkontroll. Skevrodren var kopplade som flaps, och motorn var en Ohlsson 23 som jag vann i en tävling i Teknikens Värld. Jag har i dagarna färdigställt en ny modell av Topsy Junioren med El-motor och Radio. Sören Edströms SAAB Safir var försedd med en vass ED Bee den gick som sjutton.

Jag byggde också en Midget Mustang som linkontroll 1954 som var försedd med en ED Racer 2,5 cc. Den var ett speciellt bygge, kroppen formade jag genom att hugga ur och forma till den ur en stort furuämne. Väggarna var nog på de flesta ställen ca 1 mm. Jag bifogar en bild även av denna modell.

I denna tidsperiod byggde jag även en dubbel-däckare jag tror det var en modell av Pitts Special! På den tiden var bygge av SO Ridder linmodeller på modet, en Amigo och en av hans vingar med Elfin 1,5 cc var vad jag byggde. Vi flög även Team Racing och jag byggde en modell till min 2,5 cc ED Raecer, den var lättstartad och med Per Arne Svensson som meck vann jag något KM över den något vassare Oliver Tiger kärra.

Som du ser var vi rätt aktiva med att flyga lina här i Uppsala i begynnelsen!

Uppsala den 20/1 2006.

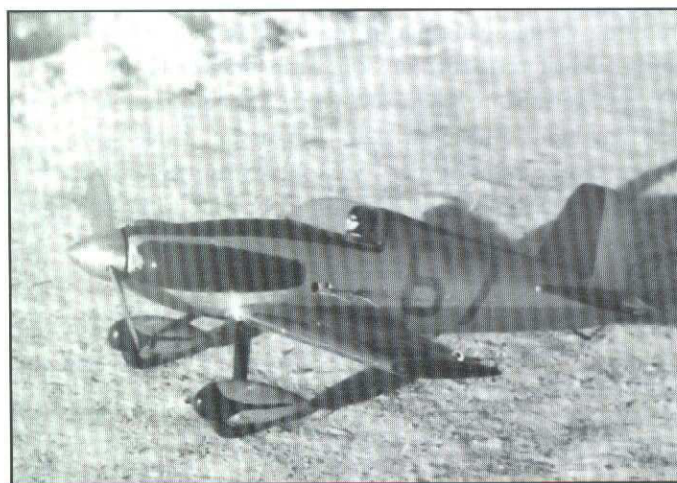
Gurra Ågren.



Topsy Junior som med sin stora vingyta är ett tacksamt skalaobjekt.



Focker Triplane med Komet diesel.



Midget Mustang med ED Racer 2,5 cc.

SMOS Vandringspriser



Sedan förra uppdateringen av SMOS vandringspriser (OT 2/1999) har några förändringar skett, varför en aktuell förteckning följer här nedan.

Det senaste tillskottet är den pampiga pokalen på fotot här ovan.

Det är KSAK:s Styrelses Vandringspris för Segelmodeller. Det utdelades första gången 1943 till Robert Löwen-Åberg och övriga inteckningar utgör i sig en bit svensk modellflyghistoria.

Priset vandrade t.o.m. 1964, då Bror Eimar efter tre segrar fick behålla det och då det nu återuppväcks får framtida vinnare sina namn ingraverade bredvid följande celebriteter: Curt Jansson, Irma Gramer, Gunnar Kalén (2 ggr), Rune Johansson, Kurt Sandberg, Lennart Persson, Hans Åhlström, Lars Johansson, Kjell Sjöström, Göran Åbergh, Per Nilsson, Lars Gustavsson, Rolf Hagel (2 ggr), Roine Jansson, Bror Eimar (3 ggr), Hansheinrich Thomann, Anders Hermansson.

Pokalen kommer att vandra mellan segrarna i klass S2, varvid Tähkäpääs vackra tavla går till klass S3, vilket också bättre speglar givarens specialité.

WAKEFIELD

Vandringspriset uppsatt 1974 av Närkes Flygsport Förbund och är ständigt vandrande.

CLASSIC WAKEFIELD

Donerat och instiftat av AKM 1991, ständigt vandrande.

KLASS G-Int.

Ursprungligen Vingarnas Vandringspris, donerat någon gång på 30-talet av skådespelaren Adolf Jahr.

År 2002 skänkt till SMOS av Sune Stark, men ännu ej utdelat.

KLASS C

Vandringspris till minne av Lars Andersson, donerat 1998 av Limhamns MFK, ständigt vandrande.

KLASS S1

Balsaklots från Älleberg, signerad av Alice Babs vid inspelningen av filmen "Örnungar". Skänkt av Kurt Sandberg. Vandrar t.v.

KLASS S2

KSAK:s Vandringspris – se ovan!

KLASS S3

Snidad tavla i trä, gjord och skänkt 1997 av Markku Tähkäpää.

KLASS Sint

Pokal donerad av Rune "Bananen" Johansson år 2000 - ursprungligen ett pris, som tillföll Rune vid mitten av 40-talet.

TRUEDSSON POKALEN

AKM-pris till Sven. E. Truedssons minne, skänkt 1995. Vandrar t.v.

KLASS F-KLASSISK

Pokal, donerad av AKM 1988, ständigt vandrande.

– ANNONS SÄLJES, KÖPES –

Oldtimermotor: Fuji .099 Glow med röd tank, tillverkningsår 1955. Utmärkt skick. Pris kr. 560:-

Italiensk glödstiftare: Cipolla Tiger Wasp 1 cc ; ny i obruten förpackning. Pris kr. 400:-

Köpes: Dyna-Jet pulse jet-motor i körbart skick.

Till salu/byte finns fortfarande hundratals ex av Flyg/Flygning från 30- och 40-tal; Svensk Flygtidning 1943 – 1944; Mach 1980-1992 ; Flyghistoriskt Månadsblad 1971 – 1986 ; Kontakt 1975 – 1990 ; Vintage Aircraft 1978 – 1980.

Sten Persson, tfn 035/104943

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

Lite Oldtimerhistoria

För ungefär två år sedan fick jag genom ett annat gemensamt intresse kontakt med oldtimerflygaren Anders Sellman från Vallåkra. Vid ett möte hemma hos honom fick jag se hans fantastiska flygande skalamodeller. Flyg i alla former har alltid intresserat mig och jag har i många år byggt plastmodeller av flygvapnets maskiner. Anders tyckte emellertid att det var dags för mig att bygga något som kunde flyga och jag drog mig till minnes att jag i mina samlingar hade en ritning av en S1:a.

Denna ritning är en originalritning som jag någon gång i början av 50-talet fick av konstruktören Stig Nilsson. Han var medlem i Bjuvs Modellflygklubb, förlovad med min storasyster och åtta år äldre än jag. Han var min store idol och det var många gånger vi smågrabbar hängde med när modellflygarna på cykel med modellerna fastspända på ryggen tog sig den dryga milen från Bjuv till Kvidinge för att trimma och flyga sina flygplan. Stig blev fältflygare och flög J29 på F3 i Linköping tills han den 13 juni 1956 omkom under en jaktstridsövning i närheten av Malexander. Denna händelse stoppade min tänkta flygarkarriär, men intresset har alltid funnits kvar och jorden från ovan fick jag se både under min värnplikt vid FJS och sedan i Skånes Fallskärmsklubb.

Men hur blev det då med S1-bygget och min fortsatta modellflygarkarriär? Jo, den blev klar så småningom och även några andra modeller som Tempo, Swipit Quick, Cloud Tramp och också en del inomhusmodeller. S1:an blev dock lite för tung, eftersom jag inte hade rätt trädimensioner och dope. Den flög, enligt Thomas Johansson "som ett strykjärn på tvären". Blev dock 110 sekunder vid en flygning på Revinge i våras. Nu ligger en nybyggd modell färdig och väntar på väder för att trimmas. Tyvärr blev det ingen flygning på Rinkaby i helgen men fler tillfällen kommer.

Jag bifogar en ritning av S1:an, som jag döpt till "Stisse" efter konstruktörens smeknamn. Originalritningen är utförd med blyerts på ett numera gulnat och mycket skört omslagspapper och delvis på baksidan av papperet. Den gick inte att kopiera, varför jag har varit tvungen att rita om den.

Kan kanske vara av intresse för kommande bok eller för "Ritningsbanken". Du får i så fall gärna vidarebefordra den till lämplig person om så behövs.

Vänliga hälsningar.

Nils Persson, Vegeholmsgatan 7, 265 38 Åstorp.
Tfn 042-586 21.

"STISSE"

Klass:	S1
Spännvidd:	99 cm
Vingyta:	15,84 dm ²
Vikt:	165 g

Vingbelastning:	10,42
Konstruktionsår:	1945
Konstruktör: Stig Nilsson, Bjuvs Modellflygklubb	
Meriter: 3:a Skånska Mästerskapen 1945 1:a Riksmästerskapet i Eslöv 1949 4:a SM 1949 (S-int) 1:a Götalandsmästerskapen 1950 (S2) 5:a SM 1950 (S-int)	

(Red. hoppas få möjlighet att publicera ritningen till "Stisse" i ett kommande nummer av OLDTIMER)

"HOPPETS VINGAR"

Visste ni att det finns en second-hand-affär med modellflygplan som specialitet? Jodå, den finns i Linköping, kallas inofficiellt för just "Hoppets Vingar" och drivs av Pingstkyrkan och MAF.

MAF är förkortning av "Mission Aviation Fellowship". Det är en världsomspännande kristen ekumenisk organisation, vars uppdrag "Flyga för Livet" innebär att använda flyg och annan teknologi för att överbrygga barriärer och medverka i missions- och biståndsarbete.

Det är en omfattande verksamhet, som drivs helt på ideell grund och finansieras till stor del av insamlade medel. Överallt i kris- och katastrofområden opererar MAF's flotta av småflygplan (till stor del flottör- och amfibieplan) och statistiskt räknat startar och landar ett MAF-flygplan var 5:e minut, dygnet runt.

Intäkterna från second-handbutiken på Slöjdgatan 21 i Linköping går givetvis till MAF's verksamhet och man tar tacksamt emot gåvor i form av byggsatser, färdiga flygplan, RC-anläggningar, motorer etc. Den som har vägarna förbi Linköping en tisdag eller lördag kan handla modellprylar billigt; inlämningen har dessutom öppet på torsdagar. Se vidare på www.maf.se.

P.S. MAF Sweden har givetvis ett "90-nummer": postgiro 90 08 91-3

Sten P.

REGELÄNDRINGSFÖRSLAG

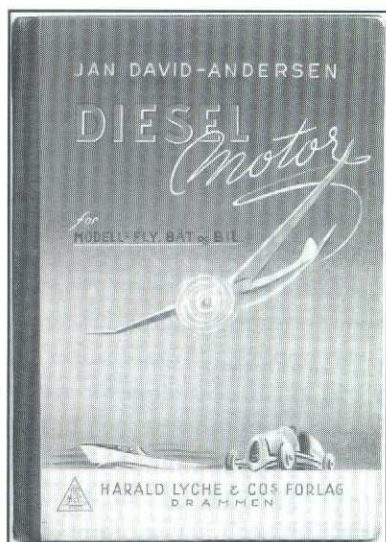
Lars Larsson och jag har tittat på en utökning av tidsperioden för Wake från 1957 fram till 1968. Syftet är att av. få med nya medlemmar, som var aktiva under 1950-1960-talet. Vi har ju redan förlängt Gint till 1956 på sista årsmötet 2005 och det har ju varit svårt att få till antalet startande för att det ska räknas som tävling. Det skulle också då bli en parallell till A:2 segel, som verkar ha fått fäste. Vi tycker att detta förslag ska publiceras i tidningen som ett inlägg med bäring på arbetet inom framtidskommittén.

MVH Ronald Borg

EN NORSK MODELL- MOTORTILLVERKARE

En känd modellmotortillverkare, som inte fått mycket uppmärksamhet här i OLDTIMER, är Jan David-Andersen från vårt grannland Norge. För 4-5 decennier sedan producerade han små serier av modelldieslar, som i fråga om kvalitet och utförande ofta jämfördes med John Olivers motorer, modellmotorvärldens Rolls Royce!

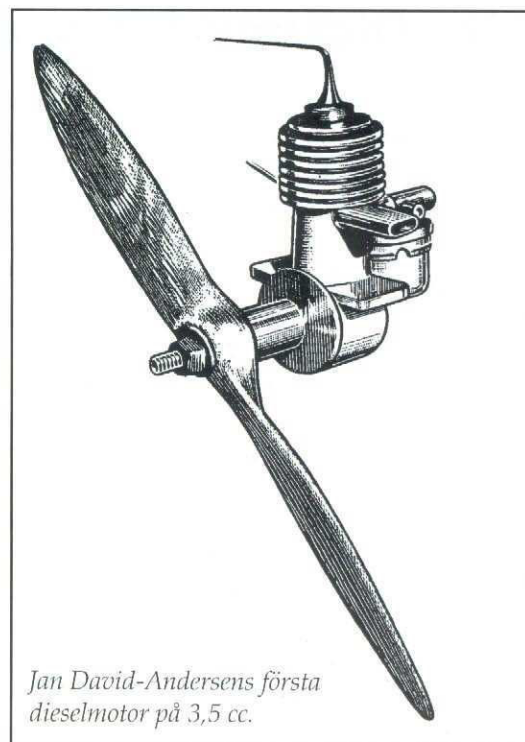
För att kompensera tidigare försummelser följer här en kort översikt över Jan David-Andersens modellmotorproduktion.



Redan som tonåring i Oslo under den tyska okupationen gjorde Jan ett antal bensinmotorer i storlekarna 3,5 och 4 cc för användning i egna och andras modeller. Dock var det först när information om den schweiziska Dyno-dieseln började sippra ut i det krigshärjade Europa, som Jan på allvar fick tanken att producera modellmotorer.

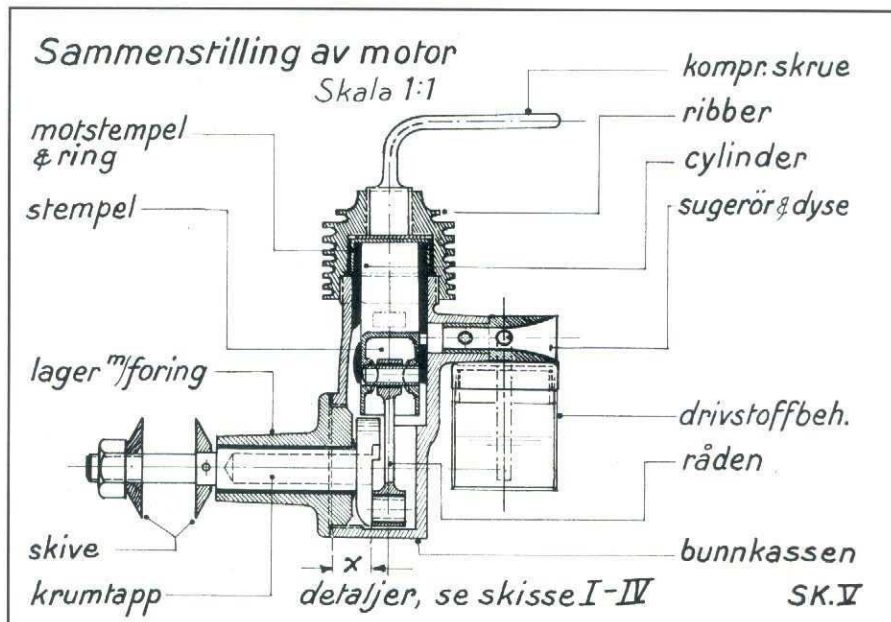
Utan att ha sett någon annan dieselmotor på nära håll byggde han 1943 sin första dieselmotor. Den var på 3,5 cc och p.g.a. brister i gjutgodset exploderade den vid första körningen!

Bristerna rättades snabbt till och året efter gjorde han en serie om 10 motorer, av vilka några existerar än idag. En av de första i serien användes i många år av den kände modellflygaren/konstruktören Per Hoff, som sedan överlät den till en amerikansk motorsamlare och vän till Jan D-A.

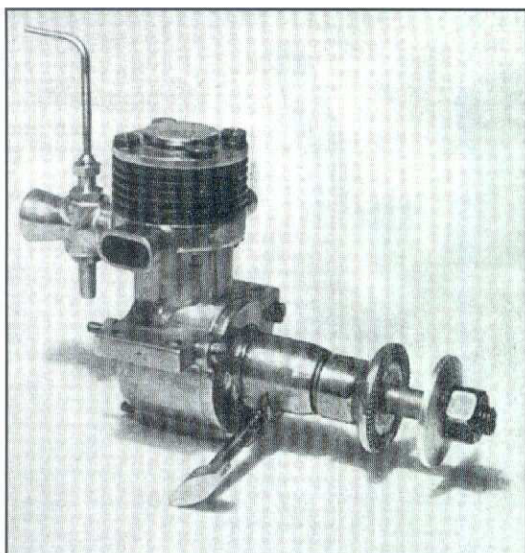


Jan David-Andersens första dieselmotor på 3,5 cc.

Uppmuntrad av framgången skrev Jan 1945 en liten bok, som blivit en eftersökt klassiker: "Dieselmotor for Modell-fly, Båt og Bil". Boken är egentligen en utförlig beskrivning av varje led i tillverkningen av Jans dieselmotor, dock något förminskad till cylindervolymen 2,4 cc, med ritning i full skala av varje detalj. En bild på bokens omslag visas t. v. och en sidovy av motorn i skala 1:2 visas här nedan.



Inspirerad av en annan duktig modellbyggare i Oslo vid namn Öivind Andersen, som under krigsåren tillverkat en liten serie (150 st.) dieselmotorer i originellt utförande, gjorde Jan ytterligare en liten serie om 10 ex av sin motor, men nu med variable kompression via en excentrisk vevaxellagring (se överst på nästa sida). Avsikten var att minska höjden på motorn, något som



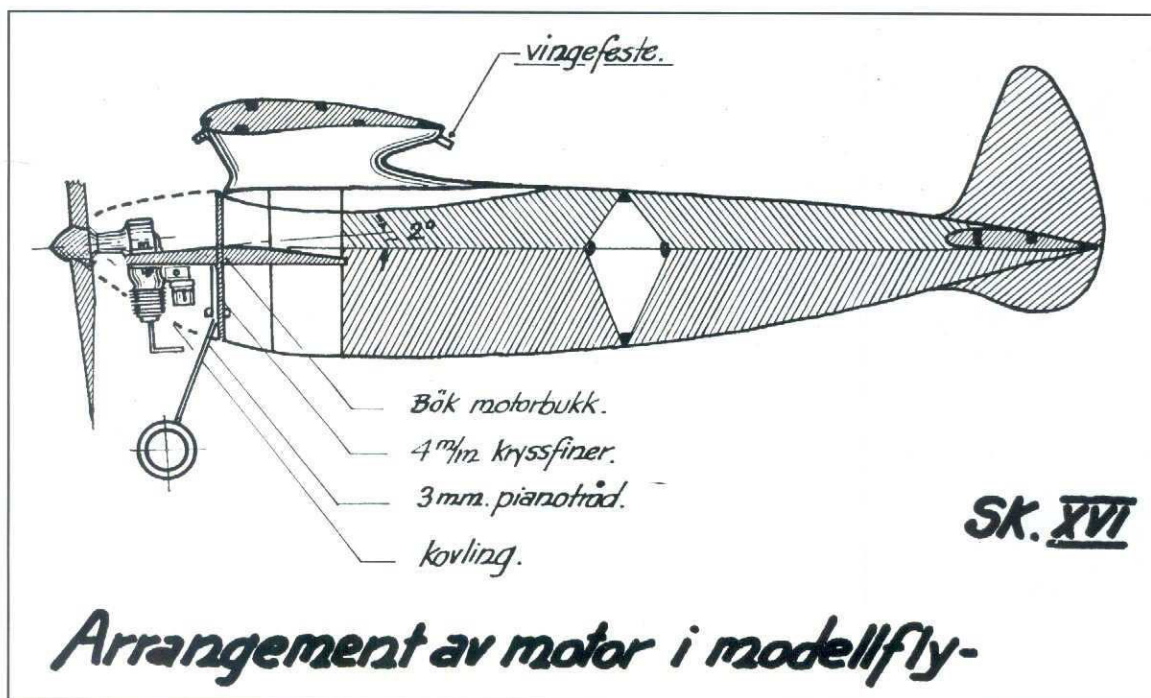
motortillverkare i bl.a. England och Frankrike vid denna tidpunkt också försökte sig på.

För Jan D-A innebar krigsslutet 1945 att han kunde fullfölja sina studier i Sverige och England och under dessa år träffade han – och gifte sig med – sin fru Ann-Grethe.

Då paret åter bosatt sig i Oslo hamnade genom en slump en liten del av den amerikanska s.k. Marshall-hjälpen i Jans källare i form av en ny svarv, som blev grunden – och kanske upphovet – till den motortillverkning, som skulle sysselsätta honom de närmaste två årtiondena.

Sten P.

Fortsättning följer i nästa nummer.



Kassören meddelar:

Som utlovats har dragning bland dem, som betalat in medlemsavgiften tidigt, utförts och inom kort kommer därför en liten premie per post till följande medlemmar:

Åke Gustavsson
Stig Peterson
L-G Olsson
Hans Honk
Lars Bengtsson
Kjell Masch
Ove Lindh
Lennart Andersson, Hammar
Jan Strömberg
Bo Lennartsson

Karl-Axel Pettersson 24.4.1924 - 27.11.2005

En av våra medlemmar har lämnat oss. Redan på 30-talet började Karl-Axel att modellflyga. Han tillhörde klubbarna i Norrköping t.ex. FK Gamen.

Han var flitig skribent i olika tidskrifter och rapporterade om tävlingar på 40- och 50-talen. I Norrköpings Tidning skrev han på 60-talet en månatlig krönika om modellflyget. Han var också en intresserad och kunnig ornitolog. Karl-Axel blev med från början i vårt sällskap och fungerade som revisorssuppleant.

SOL

FRÅN BERTIL DAHLQVISTS ALBUM - 1

Under den här rubriken är det meningen att OLDTIMERs läsare i detta och några kommande nummer ska få ta del av några av de foton, som red. fick ta över ansvaret för efter Bertils bortgång för tre år sedan. Förmodligen är det Bertil själv som stått bakom kameran, men det är inte helt garanterat!



Vi börjar här med några "action"-bilder från Wakefield-VM 1952.

Som bekant hölls denna tävling i Norrköping. Den kännetecknades av ganska hårt väder, som orsakade många kvaddade modeller. Även 'di svenske', som ju flög på hemmaplan, hade stora problem och såväl Sune Stark som Anders Håkansson och Roald Olsson fick ägna tid åt reparationer.

En modell, som bröts sönder redan i första starten, var just Börje Börjessons "Wildcat"-liknande plan, som dåtidens referent i tidningen Looping betecknade som alldeles för klenlygt byggd..!

Börje kom därför sist – på 67:e plats – med 9 sekunder i protokollet.

Som bekant blev det dubbelt svenskt i täten; Arne Blomgren vann och den unge Jan Nilborn blev tvåa, blott 21 sekunder efter vinnaren. En annan Arne (Ellilä) kom trea.

De två övre fotona visar hur Börje gör sin modell redo för den katastrofala starten (Charles Moberg håller), medan Arne Ellilä på nedre bilden håller sin modell med okänd uppdragare t.v.

Sten P.



Nr: 1 2006

SPECIALTIDSKRIFT FÖR MODELLFLYGARE

Nästa nummer beräknas utkomma i juni 2006.