



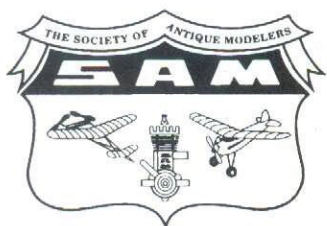
GOLDTIMER

SPECIALTIDSKRIFT
FÖR MODELLFLYGARE

Nr: 2 2006



Anders Deurell in memoriam
Medlemmarna skriver
Santalas "Ässä X"





OLDTIMER
ORGAN FÖR SVENSKA
MODELLFLYGARES
OLDTIMERSÄLLSKAP

Arg.35. Nr2/2006

Red. 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 4: 24 sept.



Ordföranden har ordet

Vi firar i år 20-årsjubileum! Det var 1986 som föreningen officiellt bildades vid ett möte på Älleberg. Verksamheten hade dock existerat i ett antal år dessförinnan under något lösare former. Tack vare Sven-Olov Lindén och hans enastående pionjärbete har vi lyckats nå den situation vi har idag. Vi är en stabil och livskraftig förening med en bred och omfattande verksamhet. Våra samlingar tar form i vårt arkiv i Tibro, som vi framöver hoppas kunna göra tillgängligt för medlemmarna. Ännu återstår dock ett omfattande katalogiseringsarbete för att få en komplett inventarielista. Det är främst omfattningen av tidskrifter och ritningar som kräver sorteringsarbete. Ändå skulle vi vilja ha ännu mer material. Det finns säkert många gamla ritningar kvar att ta hand om ute i landet. Gör gärna en insats och skänk det Du har eller hittar till SMOS. Vi vill ha ett så komplett arkiv som möjligt!

Våra tävlingar och meetings är uppskattade arrangemang, och fler och fler deltagare möter upp. Vi måste dock vara uppmärksamma på att sköta arrangemangen på ett snyggt sätt så att SMOS får ett gott rykte. Det är av yttersta vikt att vi följer de regler som markägare och myndigheter satt upp. Tävlingsledningen måste därför ha oinskränkt rätt och makt att meddela lokala förhållningsregler, och dessa måste respekteras. Den som inte respekterar tävlingsledningens beslut eller inte efterlever givna förhållningsorder kan av tävlingsledningen uteslutas från tävlingen. Det låter hårt, men vi måste värna om de få områden där vi fortfarande har rätt att bedriva vår verksamhet! Så se till att respektera givna regler för tävlandet så blir det trivsammare för alla, och vi kan förhoppningsvis få fortsätta med vår verksamhet i minst 20 år till!

GeWe

För bidrag till detta nummer tackar red.:

Ronald Borg, Helge Eliasson, Lennart Flodström, Örjan Gahm, Tore Hansson, Millerd Järverud, Östen Jönsson, Sven-Olov Lindén, Ingvar Nilsson, Per Nilsson, Markku Tähtäpää, Kjell Wahlqvist, Kjell-Åke Elofsson samt postumt Rolf Hagel.

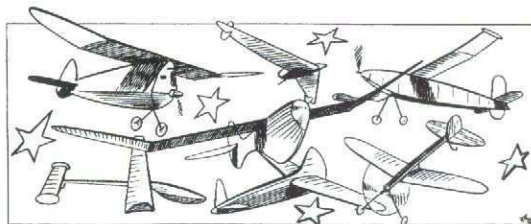
Omslagsbilden.:

*Vintertävlingen i modellflyg på Siljans is i februari 1950:
Åke Larsson "Postis" och Anders Deurell gör klart för start.
Bilden lånad från "Ett år i luften 1951".*

VÄLKOMNA TILL OT - SM

På Rinkabyfältet

den 26 och 27 Aug. 2006



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

Tävlingsdagar och klasser...

Lördag: klass A, B, F-Klassisk, F-Nostalgi, SI och A2.

Söndag: klass C, D, Klassisk Wakefield, Gint, S2, S3 och Sint.

För båda tävlingsdagarna gäller följande:

Samling 9.00 vid Mäss C för utdelning av startkort och information om tävlingsplats samt maxtider.

Första start pågår till 12.00 Andra och tredje start 11.00 - 16.00. Fly-off 16.15.

Utrustning/hjälpmiddel för termik-registrering ej tillåten. Linlängd 100 eller 50 meter avgörs av tävlingsledningen på tävlingsdagen. Kontroll av linlängd kan ske vid tävlingsplatsen. Tävlingsledningen har även rätt att ändra tider och tävlingsklasser beroende på vädersituationen eller andra omständigheter.

MAT serveras av Åhusstrands Hotell i Åhus (ca 8 km från förläggningen) Frukost lördag och söndag 7.30.

Middag lördag 18.30, (SMOS står för dessert och lättöl).

ÅRSMÖTE och prisutdelning på hotellet direkt efter middagen.

LOGI den militära förläggningen kan erbjuda Mäss B och C som har god standard (1,2 och 4-bäddsrums) och logement (flerbäddsrums). Till logementet måste sänglinne och handduk tas med. Rum att hyra finns även på Åhusstrands hotell i Åhus.

KOSTNADER per bädd och natt är för Mäss B och C 120:- och för logement 60:-. Frukost 65:-.

Middag 125:- (inkl kaffe). Startavgift 65:- för första modell och därefter 35:- per följande modeller.

ANMÄLAN på bifogat inbetalningskort insändes **senast 5 augusti**. Skriv modellens namn och klass samt vad som önskas av mat och logi. Kostnader för detta betalas in samtidigt. Eventuell medföljandes namn uppges för att underlätta rumsfördelning.

INFORMATION om tävlingen lämnas av Gunnar Wivardsson tfn 0300 -163 79 eller 0705-60 85 86 och Kurt Sandberg tfn 035 - 12 28 46.

Tävling om Truedssonpokalen ingår i SM enligt följande:

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

KALLELSE TILL ÅRSMÖTE

Medlemmarna i Svenska Modellflygares Oldtimer Sällskap kallas härmed till årsmöte. Mötet hålles på Åhusstrand den 26/8 2006 direkt efter middagen i samband med Oldtimer-SM. Vid mötet avhandlas sedvanliga årsmötesförhandlingar. Eventuella motioner skall vara styrelsen tillhanda senast 1/8 för att kunna behandlas på mötet. Välkomna!

Styrelsen

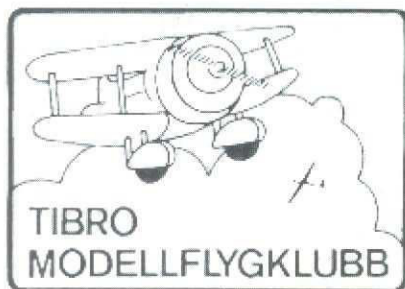
INBJUDAN TILL SKALAFLYGTÄVLINGAR.

I samband med OT-SM flyger vi skala lördagen den 26/8 2006 ; reservdag 27/8. Regler finns på www.smos.info. Kvällen den 26/8 Concours d'Élegance i samband med Årsmötet. Förutom denna tävling planeras följande skalatävlingar: På Gärdet den 11/6; I Falköping den 29/7; I Kumla omkring den 23/9.

Upplysningar, tröst och uppmuntran får Du av tävlingsansvariga, Anders Sellman, 042-995 65 och Lars Tolkstam, 019-32 09 52. Vi ser gärna en förhandsanmälan några dagar före resp. tävling.

Varmt välkomna! Skalafläckommittén

Tävlingar OT-RC



Inbjudan till Oldtimer-SM i radioflygklasserna den 2-3 sep. på Flugebyns flygplats

Tibro MFK och SMOS inbjuder dig härmed till SM 2006 i radiogrenarna RC-III och OT-RC. Tävligen är tänkt att gå över två dagar, med OT-RC på lördagen och RC-III på söndagen. Vi har tillgång till Västergötlands Fallskämsklubbs förläggning med 10st 4-bäddsrums, dusch, toaletter, bastu, gemensamhetsutrymmen och hangar. Husvagnar kan ställas upp i anslutning till förläggningen. På lördagen efter tävlingen kommer vi som vanligt att lägga stor vikt på det sociala umgänget med en del arrangemang, och på kvällen äter vi en bit mat tillsammans.

Vägbeskrivning från väg 49: vid Svanvik 4 km norr Karlsborg tar du väg 202 väster mot Mariestad-Undenäs-Forsvik. Efter 1 km avtagsväg mot norr "Flugebyn 2". Om du kommer via Göta Kanal lägger du till i gästhamnen i Karlsborg eller Forsvik, varefter Flugebyns Limousinservice hämtar. Om du föredrar att flyga dit måste du först kontakta Lars Carlsson.

Anmälan till Kjell-Åke Elofsson, Skövdevägen 12, 543 35 TIBRO eller per e-post tjolle.e@spray.se senast den 28 aug. Startavgift 100:-/modell. För vårt planering måste vi också veta om du vill utnyttja vårt logi samt om du avser att äta på kvällen.

Kostnaden för detta beror på antalet deltagare, men kommer att ligga på c:a 80-100:- för vardera. OBS! Det finns möjlighet att övernatta i förläggningen redan från fredagen.

Briefing på lördag 10.00, första start 10.30.

Förfrågningar besvaras av Lars Carlsson 0709-282010 alt. 0504-59250 eller Kjell-Åke Elofsson 0504-14510.

Hjärtligt välkomna!

INBJUDAN OT-RC - MEETING I NYKÖPING - 2006

Modellflygklubben KONDOREN inbjuder dig till meeting och enkel tävling i klass OT-RC på Brandholmen i Nyköping.

Datum: 23 september. Syftet är att i första hand träffas för att flyga, och ha kul. Vi välkomnar deltagare från hela landet – nord – syd – öst – väst.

Vägbeskrivning: Om du kommer från Stockholmsområdet: tag första avfarten (trafikplats Påljungs Hage). Fortsätt rakt fram 2,7 km. Följ skyltning "Modellflyg" och du är framme.

Om du kommer från Linköping – Norrköping: tag av vid trafikplats Påljungs Hage. Sväng höger efter avfarten. Fortsätt därefter 2,7 km enligt ovan.

Om du kommer från Eskilstuna eller Katrineholmsområdet: vid första rondellen, åk E4 mot Stockholm till trafikplats Påljungs Hage. Sväng höger efter avfarten. Fortsätt 2,7 km enligt ovan.

Mer info och anmälan till Ingvar Claesson tfn: 0155-2185 95 eller adress:

Irisgången 15, 611 65 Nyköping.

Även E-p: i.claesson@telia.com. Senast den 18 sept! VÄLKOMNA!

RÄTTELSE

- I förra numrets redogörelse för SMOS's vandringspriser angavs att Markkus tavla enligt styrelsebeslut skulle övergå till att bli vandringspris i klass S 3 fr.o.m. i år.

Då det i efterhand framkom att tavlan redan är märkt klass S 2 återtogs detta beslut på nästa möte, vilket dock ej hann komma med i OT 1/06.

Resultatet blev att Markku Tähkääns tavla ska fortsätta vara vandringspris i klass S2.

- I samma artikel har Rune "Bananen" Andersson begåvats med ett nytt efternamn, som naturligtvis inte är rätt! Red. vet att Rune tagit felskrivningen med ett leende, men rätt ska vara rätt: Runes efternamn är Andersson och inget annat och red. beklagar misstaget.

- På sista fotot på sid. 28 i OT 1/06 har red. alltför slaviskt följt baksidestexten, vilket medfört att Ellilä (t.v.) och medhjälparen (t.h.) fått byta namn!

Sten P.

Medlemmarna skriver

Stinson Reliant

Många av oss modellflygare har väl sett den imponerande vackra skalamodellen av Stinson Reliant hängande i taket hos Wentzels i Stockholm!

Jag har aldrig kunnat gå förbi butiken vare sig då den låg på Apelbergsgatan, Drottninggatan eller på ena eller andra sidan av Gallerian utan att ta en extra titt på den! Allt annat i butiken har ändrats, men inte denna modell! Jag ringde Lasse Wentzel och bad honom berätta vad han visste om bakgrunden till placeringen i familjeföretagets butik! Jo, så här är det:

Lasse tyckte han borde damma av modellen och passa på att reparera några sprickor i klädseln. Då fann han en papperslapp med några anteckningar!

Någon gång på 40-talet hade en direktör Erik Pehrsson ringt upp Sven Wentzel för att höra om han kunde få hänga upp en färdigbyggd modell i taket på Wentzels butik. Direktören som var ägare till affärskedjan Roys hade på fritid byggt detta stora modellplan av en amerikansk byggsats. (Cleveland GP 66 spv. 2080 mm). Varje sprygel är uppbyggd! Direktörens hustru ville inte ha modellplanet i våningen, så dir. Pehrsson såg som enda möjlighet att få ha modellplanet kvar att deponera det hos Wentzels. Sven Wentzel tyckte det gick för sig och ett par dagar senare kom dir. Pehrsson med sin Rolls Royce fördd av privatchaufför och lämnade in modellen.



Foto på modellen Stinson Reliant i taket hos Wentzels, Regeringsgatan, Stockholm.

Senare kom direktören och Sven Wentzel överens om en köpesumma och därmed kom planet i Wentzel ägo. Här ska tilläggas att i nosen sitter en original "Brown Jr", som aldrig varit körd! Modellplanet är heller aldrig provflugit! Erik Pehrssons son Helge Pehrsson hade ej varit intresserad av vad fadern gjort, men vid något tillfälle hade Helges son köpt modelljärnvägsgrejor hos Wentzels och fått veta att hans farfar byggt modellplanet! Då kom Helge körande i sin Jaguar och tyckte att den stora modellen kunde passa att hänga i taket på hans kontor. Han ville att köpet skulle gå tillbaka och erbjöd samma köpeskillning som Sven Wentzel erlagt! Det blev inget återköp!

SOL

48:ÅRING FLYGER ÄN!

I slutet på 50-talet var jag aktiv modellflygare. Det hade börjat tidigare i Sala, min gamla hemort, och sedan



fortsatt i Enköping. Jag bodde vid den tiden i Stockholm och gick på KTH.

1958 jag kom jag 6:a i S-int på SM i Uppsala och blev då uttagen till att representera Sverige i NM som skulle gå året därpå i Haslev i Danmark.

Inför NM byggde jag en ny S-int och den gamla från SM fick vara reservmodell. NM gick inget vidare för oss svenskar i S-klassen, Pelle Nilsson, Nils-Erik Lundberg och mig. Jag vill minnas att vi slutade 6:a till 9:a.

Efter tävlingen skulle jag hem till mitt föräldrahem i Sala och sedan upp till KTH för att tenta. Tågresan blev försenad så att jag hann inte hem till mina föräldrar, utan

Fortsättning på nästa sida.

Fortsättning från föregående sida

jag slank in till Inge Ahlin som bodde närmare stationen och lämnade modellerna hos honom. Sedan glömde jag bort mina segelmodeller. Jag byggde nog ett par S-int till, men efter några år tog flygandet slut. 2003 träffades vi gamla modellflygare i Silvervingarna igen hemma hos Inge i Sala och berättade gamla minnen. Då säger Inge att han har två modeller i källaren som var mina! Jag hade totalt glömt allt samman. Han hade trots flera flyttar bevarat de gamla kärrorna. Vilken kompis! Det var två delbara vingar och en kropp. En kropp och båda stabbarna fanns inte.

NÄR ROLF OCH JAG FLÖG BERGFALKE

Saknaden är stor efter vår fine kamrat och vän Rolf Hagel, som så abrupt lämnade oss. Med anledning av detta vill jag skriva några rader om en händelse, som väcktes till liv då jag var hemma hos Rolf på sensommaren 2004. Rolf skulle fixa en motor, som jag hade sneddragit glödstiftsgängorna på, och när det var klart satt vi i köket och spånade om gamla tider och olika händelser, som vi upplevt tillsammans.

"Du, Östen, kommer du ihåg när vi var ute vid Oxie och flög med din Bergfalk, det var påskdagen 1960 eller -61", sade Rolf.

Jovisst kom jag ihåg. Jag var på den tiden ägare till en Telepilot enkanalare med gyro och Rolf hade hjälpt mig att trimma min Bergfalk så att den flög perfekt i alla lägen. Bl.a. vandrade vi upp på en hög kulle och Rolf kastade ut modellen, som elegant svävade ut några varv över åkrarna. Eftersom det nu började bli lite sent packade vi ihop våra pinaler och åkte hem.

Dagen efter var jag mycket flygsugen och åkte ensam ut till samma plats. Det var mycket fint väder och än en gång kastade jag ut min Bergfalk över den nyplöjda åkern och njöt av att se den kurva uppåt i mjuka, fina svängar. När jag stått och flugit en stund blev jag trött, lade mig på gräset, tog på solglasögonen och flög vidare. Då hände det: plötsligt upptäckte jag att jag de sista varven hade försökt styra en mås! Ju mer jag tittade mig omkring desto fler måsar såg jag högt däruppe – men min modell stod inte att finna. Med en enkanals-Telepilot kunde jag inte åstadkomma så mycket så det blev till att ge sig ut och leta. Jag letade och letade nästan ända tills det blev mörkt, då jag med gråten i halsen var tvungen att åka hem.

Jag ringde genast till Rolf, som utbrast "Va fa- har du gjort?!" Dagen efter åkte vi båda ut för att leta. Eftersom det hade blåst en svag vind söderöver mot Trelleborg åkte vi åt det hållet, men var tvungna att stanna till för att tanka i Oxie. När Rolf stod där vid sin svarta folkvagn kom det en liten grabb och Rolf passade på att fråga om han visste något om ett upphittat modellplan. Jodå, det gjorde han; det var faktiskt hans kompis, som hade hittat det!

Nu 2006 har jag satt ihop den gamla S-inten från SM -58. En enkel stabbe av ett balsaflik fick komplettera. Lite skev hade vingen blivit under lagringen men en ny lackning och uppspänning i jigg rätade ut skevheterna. Spännvidd är ca 200 cm och kordan 15cm.

Med lite trimning så gled den hyggligt i mjuk högersväng. Efter en ensamstart med 20 meter lina flög den 30 sekunder över sjöisen. I sin ungdom gjorde den i termikfritt väder 140-150 sek med 50 meter lina.

Inte dåligt av en 48-åring.

Tore Hansson



Han förklarade var det var någonstans och så for vi ut till en bondgård på slätten. Vi framförde vårt ärende till bonden och hans fruga, som var ute i trädgården. Han berättade då att det hade rasslat till i kastanjetrådet när han och hans fru satt och drack kaffe i trädgården. Med hjälp av en stege kom han upp i trädet och hittade Bergfalken! Den låg nu med knäckt vinge och lite andra skavanker i bondens lada och jag blev naturligtvis mycket glad över att återfå den. Bonden vände sig då till Rolf och sade på äkta skånska "Jamen, nu får du se till så pågen håller reda på sitt legetöj!" ("legetöj" = leksak).

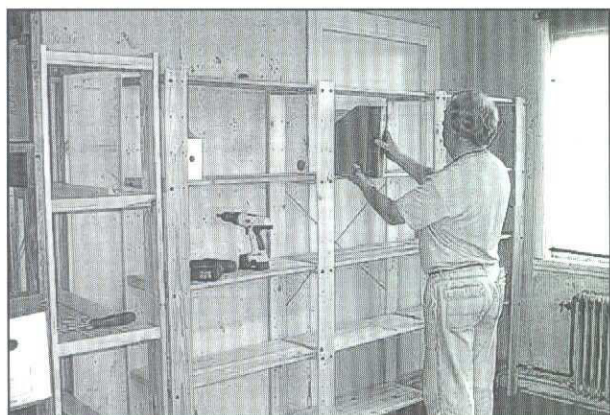
Detta och många andra fina minnen delade jag med Rolf den där dagen i köket. Tyvärr så lämnade jag friflyget och ägnade mig helt åt R/C, men Rolf Hagel glömmes jag aldrig; han är och förblir en förebild för många av oss, som delar denna fantastiska hobby.

Östen Jönsson S-E 373

OK-MOTORER!

Via Gunnar Wivardsson förmedlas att ägarna till OK Engines kommer att ha total slutförsäljning av innevarande lager under året. Det som ev. finns kvar vid årsskiftet kommer att slängas! Passa på att fynda en OK Cub .049A för \$19.95, .049H för \$25.95 eller alla tänkbara reservdelar till dessa eller andra OK-motorer. En lista över delar kan erhållas från Gunnar och kommer dessutom att finnas vid årsmötet.

Lägesrapport från SMOS-arkivet



Den första tidskriftsmappen ställs in.

Många har säkert undrat vad som finns i arkivet, varför det hamnade i Tibro och hur medlemmarna kan utnyttja det mm. Att det hamnade i Tibro är mer eller mindre en slump. När vi hade styrelsemöte hos mig för något år sedan berättade jag att jag hyr lokaler av Tibro Kommun för eget bruk till en relativ billig penning. Eftersom det mesta av den redan insamlade materielen lagrades hos Sven-Olof Lindén i Örebro och övrig utspritt lite här och där, fick jag i uppdrag att undersöka lämpliga lokaler i Tibro. Nedläggning och flytt av många av kommunens möbelföretag har gjort att det finns gott om lediga lokaler.

Jag kontaktade kommunen och fick nästan omgående erbjudande att hyra en del av en nedlagd stoppmöbelfabrik, med tillgång till toalett och pentry. Lokalen ligger på andra våning, och på ena kortväggen fanns hyllor från golv till tak med c:a 1,5 m djup. Med andra ord som skraddarsytt för att förvara ritningar, modeller och övrig materiel. Vi har dessutom satt upp hyllor på övriga lediga väggar.

Tidskrifter

Vi har av olika donatorer fått massor av tidskrifter, och en stor del av dessa är nu sorterade och insatta i hyllorna efter en viss ordning. Vi har den svenska/nordiska avdelningen, den europeiska och den amerikanska. Det som hittills är insorterat är Aeromodeller 1957-75 i den europeiska avdelningen. Återstår där gör bl.a. tyska MFT och engelska RCM&cE. Av de amerikanska tidningarna är Model Airplane News 1937-2004 på plats liksom Flying Models 1951-2004, Model Builder 1971-88 samt vissa delar fram till 1995, Air Trails 1948-55 och American Modeller 1957-75. I tur för insorteringen ligger där RCM. Det är meningen att allt skall katalogiseras och publiceras, så att ni skall veta vad som finns. Vi har dessutom fått en del böcker och tidningsurklipp. Inget av detta kommer att lånas ut, men om du t.ex. vill ha en artikel kopierad kan jag naturligtvis fixa detta. Problemet är att jag måste få

en rimlig ledtråd i vilken tidning och årgång jag skall leta. En annan möjlighet är att du själv kommer och besöker arkivet. Det gäller bara att komma överens om en lämplig tid, så att jag kan öppna.

Lack och förtunning

För några år sedan tog vi hem 100 liter spännlack, som nu är slut. Denna förvarade jag tidigare i min privata lokal, men i och med arkivets tillkomst har vi fyllt på lagret med 120 liter lack och 100 liter förtunning. Just förtunning är det många som frågat efter, eftersom lacken har haft en tendens att bli vit om man använt fel förtunning. Lacken kostar 75:- och förtunningen 35:- och levereras i 1-liters plastflaskor. Problemet är leveranserna, eftersom lack och förtunning klassas som brandfarligt gods. Hittills har det gått att lösa genom att leverera till olika tävlingsplatser mm. Det gäller då att ha ganska lång framförhållning, så att man kan skicka med genom kompisar eller annat lämpligt sätt.

Ritningar

En stor del av de ritningar som finns upptagna i ritningsbankens förteckning finns numera i arkivet. Det gäller alla Sven-Olof Lindéns och SMOS egna ritningar samt några från övriga donatorer. Ritningarna ligger för närvarande förvarade på olika sätt, och meningen är att gå igenom varje ritning och förse dom ett unikt ID-nummer, som sedan kommer att noteras i kommande nummer av Ritningsbanken.

Problemet nu är att många modeller/ritningar har samma namn, och tyvärr har konstruktörerna varit urusla med att datera och numrera sina ritningar. Jag tror inte att det har blivit någon felexpediering hittills, men ibland måste jag gå igenom flera ritningar, mäta spännvidd mm för att hitta rätt. Det problemet kommer förhoppningsvis att elimineras med ett ID-nummer.

Inga ritningar lånas ut för egen kopiering, utan det är endast kopior som vi levererar. Eftersom jag numera inte har någon rimlig kopieringsmöjlighet i Tibro, brukar jag kopiera hos en firma i Skövde när jag ändå har något

Den befintliga fasta hyllan. Som synes plats för mer materiel!



Texten fortsätter på sidan 9.

MODELLFLYG PÅ DEN GAMLA GODA TIDEN

- del 4 -



Det svenska laget vid europacupen i SAAR 1958

I detta sista avsnitt av Kjell Wahlqvists nedtecknade hågkomster från modellflygupplevelser under 50-och 60-talen får vi ta del av upplevelser under en utlandsresa 1958, illustrerad med författarens egna bilder. Detta avsnitt har tidigare publicerats i Helsingborgs Modellflygklubbs egen klubbttidning.

– År 1958 var jag med på en av mina mest minnesvärda tävlingar. Det var SAARs Europa-Cup i friflyg, som gick av stapeln i Tyskland. Vi var fem från Sverige, Knut deltog med sin S:int'a och jag deltog med min F:int-modell. De andra tre kom från flygklubben Gamen i Norrköping och det var Gunnar Kalén i S:int, Ragnar Åhman i Wakefield och Hans Friis i F:int; alla duktiga modellflygare, var och en i sin klass.

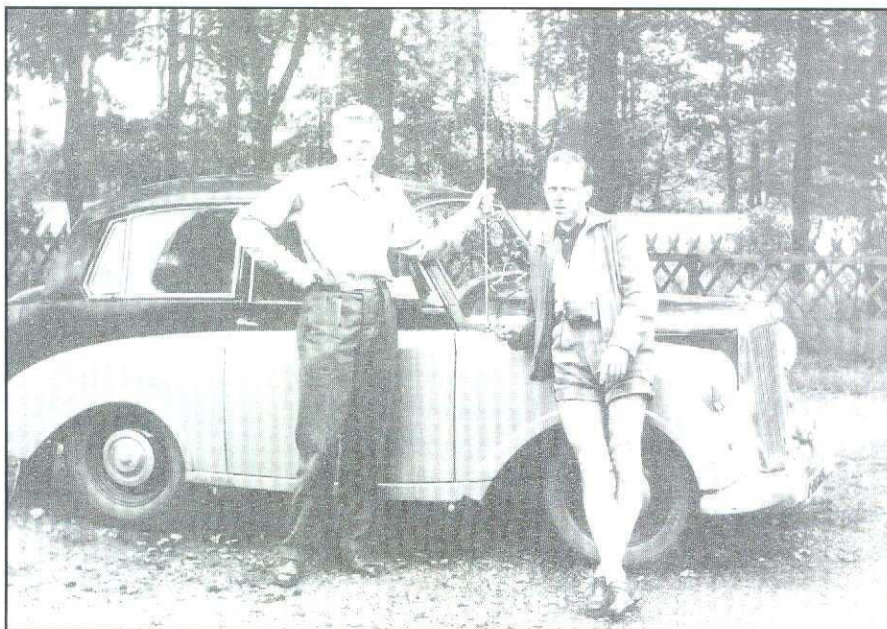
Det var en mycket välordnad tävling med fint väder alla tre dagarna. Man träffar många duktiga modellflygare när man åker till så här stora internationella tävlingar och bara att få se så många fina modeller var värt resan till Tyskland.

Jag glömmmer inte i första taget italienarnas fina Super Tigre-motorer – mot dem hade vi inte en chans! Så högt som deras modeller kom var det ingen som kunde slå.

Knut och jag på väg mot vårt utlandsäventyr.

De kom minst 50 meter högre än någon av oss andra. Jag vågade mig fram till "makaronigubbarna" och synade deras underverk till motorer, men det enda jag förstod var deras underfundiga leenden, som mötte mig när jag stod och dreglade över deras Super Tigre-motorer. Vid den tiden var Taifun Hurrikan 1,48 cc diesel något av det bästa jag någonsin haft...

När italienarna demonstrerade sina krutpaket till motorer så förstod vi vari hemligheten låg. Deras glödstiftare varvade ca 20000 varv per minut mot våra 16000 som bäst. Vad jag inte visste då var att italienarna var proffs från Super Tigre-fabriken. Bränslet de använde var rena dynamiten. Om något gick sönder för dem var det bara att hämta nya reservdelar och fortsätta flyga. Vi amatörer tyckte naturligtvis inte att detta var rättvist att



MODELLFLYGARPASS

Namn: Kjell Rickard Wohlgvist

Adress: L:a Möllevångsgatan 5b Hbg

Född den 27/9 1935 är registrerad modellflygare år 1955 och tillhör klubb nr M 77

Högsta märkesvalör är _____

Innehar certifikat för _____ -modeller

Bestyrkes: Ake Elofsson
Klubblöde

Följ noga de anvisningar
 Du får av din klubb och
 av K S A K.

*
 Verka för gott kamratskap
 och god modellflygaranda.

*
 Detta pass gäller t. o. m.
 den 31 december 1955.

*
 Var rädd om ditt pass.
 Ett nytt kostar 1:50.

*
 Vår 7000 1 85 08 41314



1955

MODELLFLYGAR-PASS

2105

Skriv här namnet med bläck

vissa kunde få så fint underhåll från motorfabrikanten! Flygfältet vi flög på var fullt med djupa diken och stora vattensamlingar. Om modellen flög utanför fältgränsen var det mycket svårt att hämta tillbaka den – det var rena kärret att traska i! Det hade varit bra om vi hade varit försedda med ankfötter då vi vadade iväg för att hämta modellerna!

Italienarna vann (förstås!) tävlingsklassen F:int, Gunnar Kalén blev 2:a, Hans Friis blev 3:a, Knut Andersson 5:a och min placering blev 8:a.

Avslutningskvällen bjöd arrangörsklubben på fin bankett med tyrolergemyt, där samtliga deltagare var med. En verkligt fin avslutning på en fantastisk Tysklandsresa.

Knut Anderssons engelska bil, som tog oss fram och åter till Tyskland, var en originell modell med sin kantiga form och ett utseende, som påminde om en liten Rolls-Royce. Nästan varje gång vi stannade för att tanka sa Knut åt personalen att polera kylargrillen! På ett gästhus jämförde dom bilen med mina nypressade byxor och sa att vi hade båda lika skarpa kanter. Ja, det var många skratt på den resan!

Bilen hade fått ta mycket stryk upp och nedför Tyrolens backar. Kopplingen och bromsarna var nästan slut. Efter några timmars körning hemåt mot gamla Svedala hördes plötsligt ett missljud från motorn. Det här låter inte bra, sa Knut, vi måste stanna och undersöka vad som hänt vår Roll-Royce. Där vi stannat för att undersöka bilen fanns bara en liten by och jag frågade Knut vad vi nu skulle ta oss till.

- Först tar vi en kopp kaffe så att vi kan tänka lite bättre, blev svaret.

Medan vi satt där på kaféet och drack vårt kaffe kom byns smed in för att ta sin dagliga öl. Knut gick fram till honom och klagade vår nöd. Det visade sig att kopplingen var sönder, men den kunde smeden laga på en dag. Då vi tackade honom fick vi ett handslag, som jag aldrig glömmer. Jag kan känna det än idag! Iväg kom vi i alla fall, fast en dag försenade. Knut hade givit smeden amerikanska cigaretter som tack för hjälpen och vi kom så småningom hem i tid till våra arbeten.

- Den här sortens avbräck får man räkna med på en så här lång resa, sa Knut.

Fortsättning från sidan 7...

ärende dit, allt för att hålla kostnaderna nere. Detta betyder att det kan ta några veckor mellan beställning och leverans. Om någon absolut vill ha en kopia omgående tvingas vi därför lägga på 70:- i resekostnader. Firman har också stängt under "industrisemestern", och då kan följaktligen inga kopior levereras.

Många frågor när de ringer och beställer ritningar vad de kostar. Eftersom jag för det mesta inte har en susning hur stor ritningen är, antalet blad mm kan jag omöjligen svara på detta. Det händer även att jag får betala olika för samma kopior vid olika kopieringstillfälle, allt beroende på antalet kopior mm. Det kan därför ha hänt att samma ritningar haft olika pris, om nu någon har undrat. Priset du får betala är ett rent självkostnadspris, och jag brukar därför svara - Du behöver inte riskera att bli ruinerad - som svar på vad ritningarna kostar.

Det är alltså ingen idé att fråga om priset på ritningen!

Donatorer

Det mesta av det som nu finns i arkivet är donerat av Sven-Olof Lindén, som i sin tur har fått en del från andra. Rolf Sundin, Pelle Källner och Ove Petterson är andra donatorer som har bidragit med tidskrifter och ritningar. På senare tid har vi även fått ritningar, modeller och böcker av Sven-Olof Borg, Stig Kernell och Sverker Helmersson. Vi fick också en kopia av en artikel ur tidningen Vi Konsumentbladet från 1936, insänt av den nye medlemmen Conny Ehlin. Det var inte bara ett intressant dokument om medias och samhällets inställning till modellflyg, det var också ett lysande exempel på det svenska skriftspråket från den tiden. Vi ser med andra ord fram emot flera kopior ur gamla tidskrifter, som vi sedan kan arkivera och eventuellt publicera. Arkivets utrymme medger också att det finns plats för fler modeller och annan modellflygmateriel. Beträffande tidskrifter är den svenska/nordiska hyllan relativt tom. Har du något intressant är det bara att skicka!

Kjell-Åke Elofsson

ANDERS DEURELL IN MEMORIAM



Den äldre generationen modellflygare fortsätter att lämna oss och, enligt tidigare uttalad policy i OLDTIMER, fortsätter red. här att uppmärksamma de mest namnkunniga av dessa.

På annan plats i tidningen uppmärksammas bl.a. Björn Karlström och Johannes Thinesen, medan Örjan Gahm här nedan sammanfattar Anders Deurells modellflygkarriär. Bifogade treplansritningar har publicerats i tidigare nummer av OLDTIMER (nr 3/1974 och 1/1985), men för nytillkomna medlemmar tror red. att det kan vara av ett visst värde att de återges i detta sammanhang.

Anders Deurell föddes den 24 februari 1919 och avled den 18 januari 2006. Jag träffade honom första gången på SM 1949 i Eslöv, där han vann Gint med sin växelförsedda Gint.

Redan 1938 var emellertid Anders med i det svenska landslaget i Paris, dock utan större framgång.

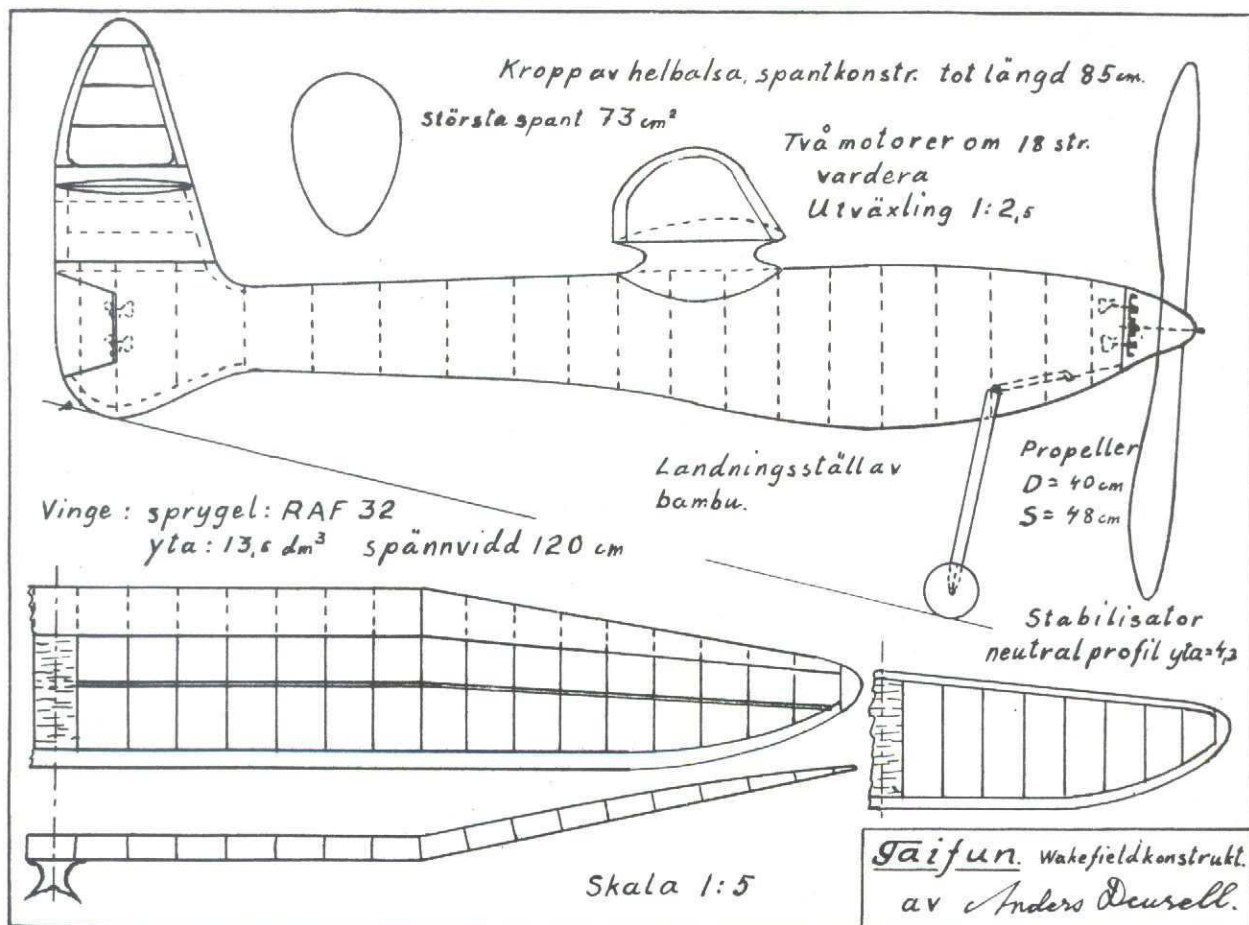
I HOBBYBOKEN 1943 finns en ritning på "Taifun", hans Wake med växel och helplankad kropp, som av Sven Forsberg även kallades "Anders flygande damben"!

Under andra världskriget byggde Anders och hans kompis Postis var sin segelmodell och Anders modell "Lucky Strike" finns på ritning i HOBBYBOKEN 1946. Anders och Postis delade bygglokal på Hornsgatan i Stockholm och byggde flitigt under vintern. Det

berättas att Postis framemot våren en dag när han kom till lokalen, där Anders satt och byggde, hälsade honom med orden "Anders, tjejerna går klädda i kjol!"

Till SM -46 hade Anders precis fått klar sin Wakefield "Monsun", men ej hunnit trimma den. Löwen-Åberg skriver om SM -46 i Populär-Teknik: "Ett ganska enastående mästerverk kunde också studeras. Det var Anders Deurell som var mästerverbyggaren och han kom utvecklande till fältet vid 10-snåret, alldeles för trött för att starta. Han hade byggt flera nätter i sträck och blev inte klar förrän på söndagsmorgonen."

Med den modellen vann Anders sedan Vintertävlingen 1947. Även SM -47 blev lyckosamt för Anders, som vann med en modell med förlängd motor och fällbar propeller. Innan dess hade "Monsun" behagat



flyga bort tidigare på sommaren och endast vingen återfanns senare på hösten av en jägare.

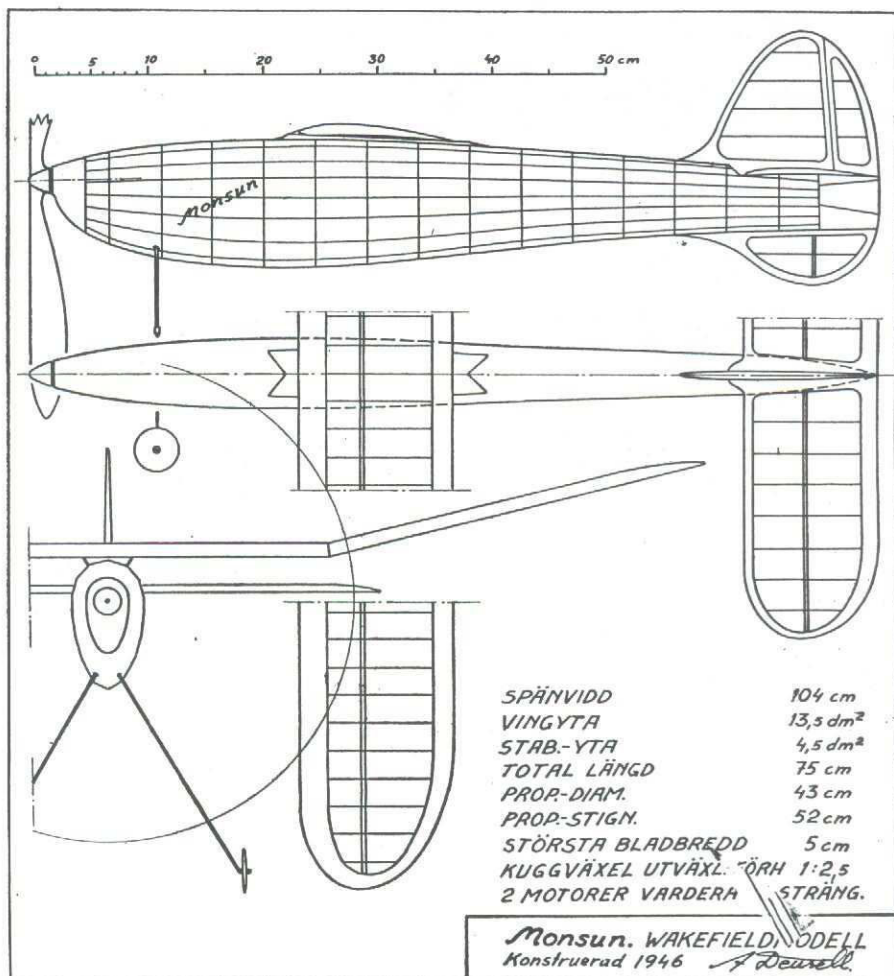
1949 var det så dags för Wakefieldtävlingen i England och Anders hade kvalificerat sig till det svenska laget. I det hårda vädret klarade sig Anders modell dock inte så bra. Åke Roggentins omdöme att "Anders trimmar inte så omsorgsfullt som han bygger" hade kanske visst fog för sig. Hemkommen från England vann Anders sedan ovannämnda SM i Eslöv med en "Monsun"-liknande modell.

Till 1950 års tävlingar hade Anders byggt en ny modell med helplankad kropp och fällbar propeller, som han beskriver i Hobby-Folk nr 2/1951. Beskrivningen börjar så här:

"Ja, har du funderingar på en helbalsaknarr? Jag tycker att du skall bygga en, men häng den på väggen så fort den blir färdig."

Vid Vingarnas träff på Skarpnäck hösten 1950 slutade Anders modellflygarkarriär sedan först SM-vinnaren efter en flygning på över 5 minuter i påföljande start till en början steg normalt, för att sedan kurva allt brantare och till sist trycka i backen så att kropp och propeller mosades. När sedan helbalsamodellen också gick i backen och mosade framkroppen sa Anders till Postis-Larsson: "Kom, nu går vi och sätter oss och pratar om akvarier och akvariefiskar i stället."

Jag har ritat upp SM -49-vinnaren och "helbalsaknar-



ren" efter resterna, som jag lånade av Anders i mitten på 70-talet. "Monsun" har jag också ritat upp i full skala från en ritning i skala 1:2,5, som jag fick av Anders. Den modell, som Anders flög med på Wakefield 1949 har jag också ritning på i skala 1:2,5.

Slutligen vill jag nämna att det i boken "Ett År i Luften 1951" finns en fin bild på Anders och Postis från VT -50 och SM-vinnarmodellen -49.

Örjan Gahm

JOHANNES THINSEN UR TIDEN

Johannes Thinesen växte upp i Danmark och har gjort sig mest känd som pilot, flygjournalist och innehavare av en enorm flygboksamling. Hans artiklar i ämnet har flygintresserade kunnat ta del av i svenska, danska och brittiska tidskrifter och böcker under ett halvt sekel och för detta har han bl.a. tilldelats KSAK's guldmedalj.

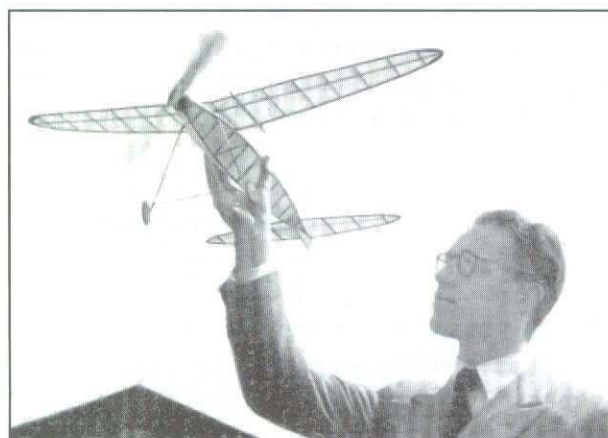
För oss modellflygare är han kanske mest känd som en av Danmarks främsta pionjärer inom det unga modellflyget och hans insatser som skribent, organisator och konstruktör nådde även Sverige i samtida flyg- och modellflyglitteratur.

Mitt under brinnande krig var han med och utgav boken "Modellflyvesport", som länge var något av en modellflygets bibel i Skandinavien.

Johannes Thinesen blev 88 år och vi får säkert läsa

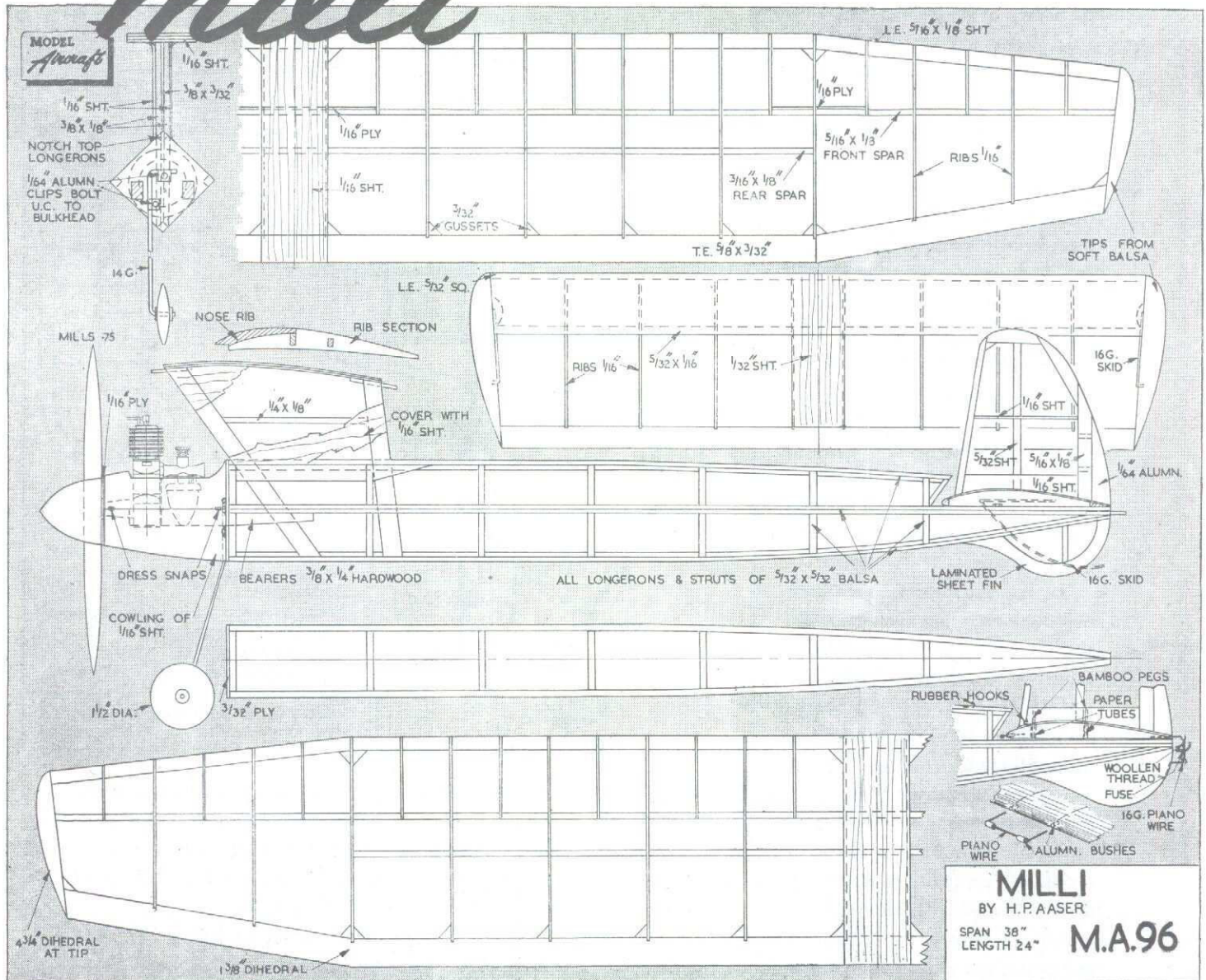
mer om honom i danska OLDTIMER MODEL-FLYVERNE som fr.o.m. i år har Frank Dahlin som redaktör.

Sten P.



Milli

H.P. Aaser



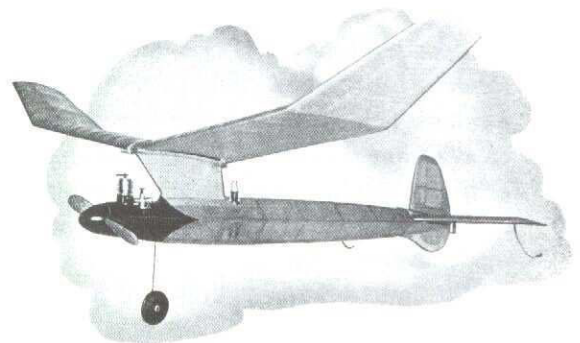
Denna lilla F-modell med en spv om 96,5 cm konstruerades 1949/50 av norrmannen H.P. Aaser som ett experiment för att utröna hur en så pass liten motormodell kunde hävda sig mot sina mera storvuxna medtävlare.

Artikel och ritning publicerades i MODEL AIRCRAFT's marsnummer 1951. Författaren börjar med att räkna upp en så liten modells alla nackdelar, för att sedan övergå till att beskriva "Milli's" mycket goda prestanda, bl.a. ett nästan vertikalt stig med en Mills 75:a i nosen! "Milli's" största prestation var förmodligen att vinna motorklassen vid de norska mästerskapen 1950 med i snitt 200 sek. per flygning.

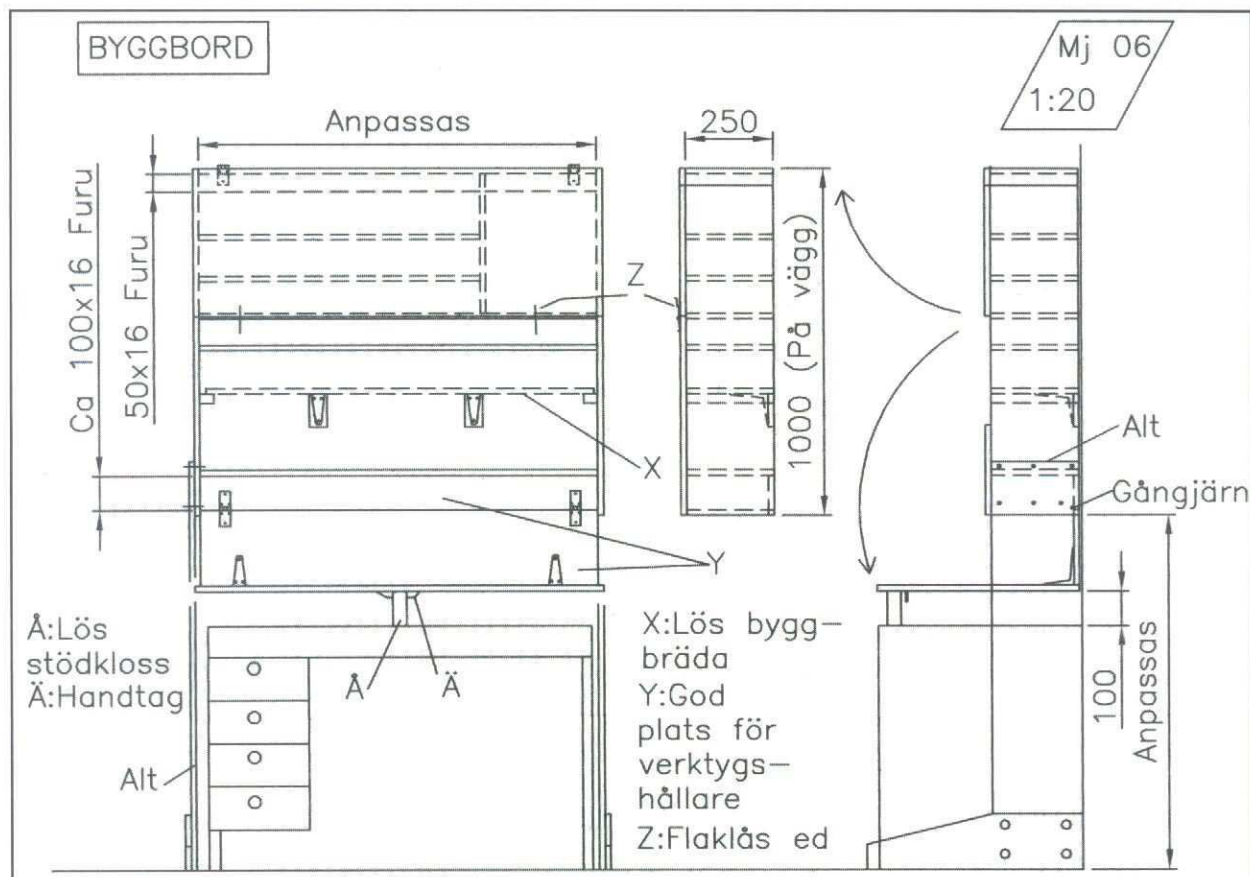
Modellen är konventionellt utförd och en utförlig bygganvisning finns i ovannämnda tidskrift, som bl.a. nämner att modellens tyngdpunkt bör ligga på 60% av kordan. Red. känner ej till om fullskalaritning finns tillgänglig någonstans, men ritningen, som i MODEL

AIRCRAFT är något större än den här visade, kan med lätthet förstöras av den, som vill vara först med en OT F-modell från vårt grannland.

Sten P.



"Milles" byggbord



Ide'n med hobbyskåpet är att man har ett nerfällbart byggbord utan att behöva röja på skrivbordet. Måtten är enligt mitt original, som är fastskruvat i vägg. Om det är olämpligt att skruva i väggen, så kan man dra ner, eller alt skarva, sidorna mot golvet och förse med stadiga fötter.

Materialen är spånplatta med laminat. Men det skulle bli en snyggare möbel om man använde furulamell, (märke Setra), t=16 mm.

Inredningen anpassas efter behov, men en hylla bör

ligga i skarven mellan luckorna. En lös byggbräda är inritad, men en till lös bräda kanske inte vore så dumt. Övre luckan fälls uppåt, (eller två som öppnas utåt). och de ska ligga utanpå ramen, (skåpets yttermått).

Nedre luckan som är byggbordet är ihopskruvad med bottenkivan med hyllkonsoler. Byggbordet ligger utanpå ramen och botten inuti. Om sidorna dras ner mot golvet så måste urtag göras i bordet, och motsvarande utfyllnad på sidorna. Lucklösning lämpligast med exenterlås, gummistroppar e. d. Bakstycke av plywood.

"Mille"

Mera Oldtimertips

Då jag skrev min första omgång Byggtips hade jag med en firma, som försvann på något konstigt sätt, förmodligen då jag försökte redigera fram ett bättre jobb. Tyvärr, eftersom vi där kan finna material för både Oldtimer och för modernt friflyg. Lennart Hansson har denna gång axlat Örnögas mantel och Stålmansens röntgenblick. Tacka honom för följande!

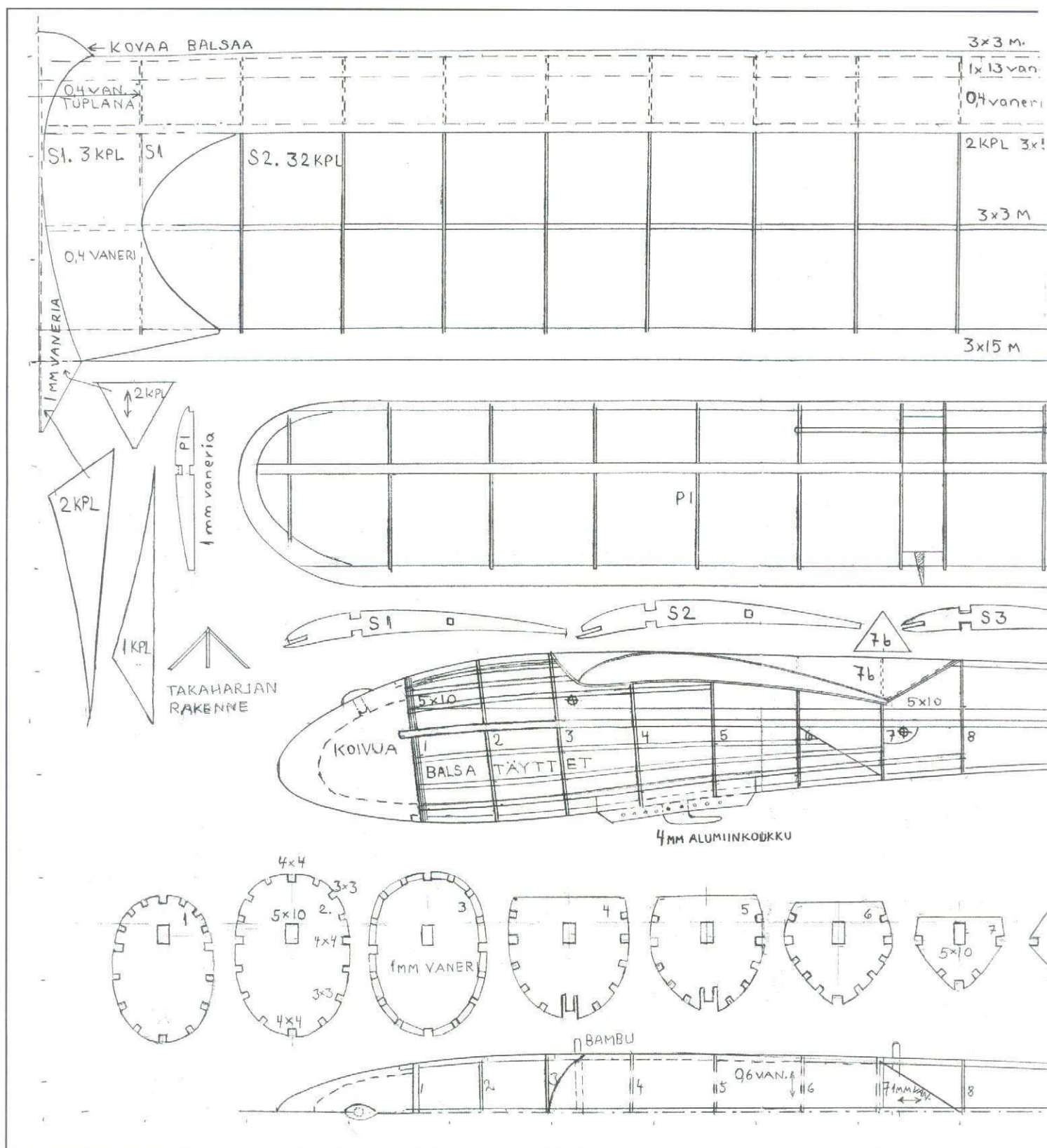
Free Flight Supplies, innehavare Mike Woodhouse. Duktig modellflygare, och driftig! Han är en av de viktigaste orsakerna till att friflyg fortfarande bedrivs i många former, säljer ritningar, material, byggsatser och flygfärdiga moderna modeller. De senaste åren har också oldtimermodeller som ritning eller byggsats kommit med. Men kanske framför allt:

Han har en del material, som kan vara knepigt att få tag ifrån annat håll. Jag tar litet ur en diger hög.

Lidbergs ritningar (skala FF + oldtimer) Peanuts, byggsatser, Winschar och startlinor, Esaki papper och siden. Små gummiband – sådana som sitter i tandställningar, rakblad, dom där tunna, tjeckiska nålar med stora runda huvuden. Där finns också länkar till dem, som tillverkar det han säljer. Det är nästan lika roligt att bläddra i katalogen, som att bygga och flyga. Kolla själv!

Adress: Michael J Woodhouse, 12 Marston Lane, Eaton, Norwich, Norfolk NR4 6LZ, England.

E-post: queries@freeflightsupplies.co.uk och Internetadressen: www.freeflightsupplies.co.uk

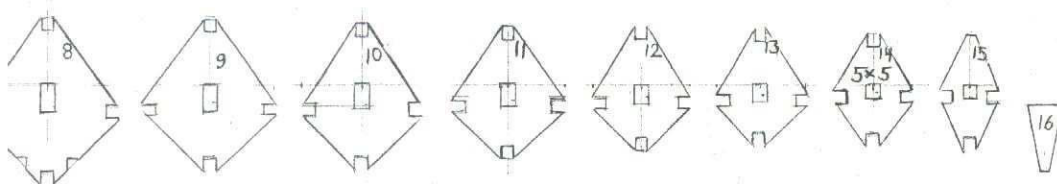
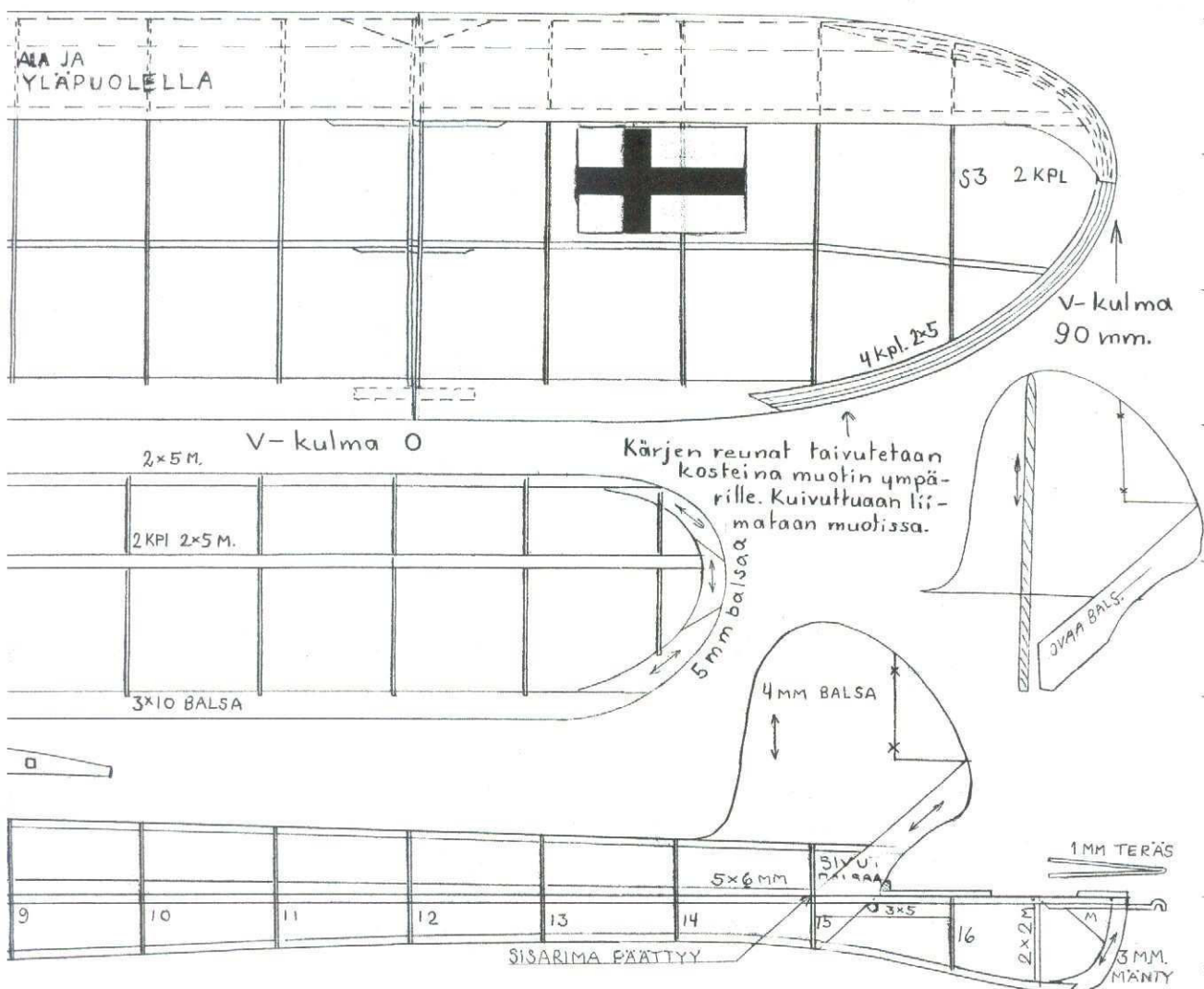


"ÄSSÄ X"

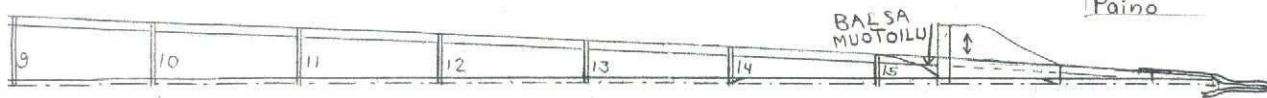
Via Ronald Borg har ett knippe ritningar från Markku i Finland influtit. Vi tackar för detta bidrag till ritningsbanken och red. uppskattar speciellt att kopior i A3-storlek bifogats. En av dessa presenteras på detta uppslag och fler är på väg! Ur Markkus julbrev till Ronald och Marja har vi lov att saxa följande:

"...Det har blivit dags att önska God Jul och Gott Nytt År till sina vänner långt borta. Låt julen bli en vändpunkt efter en dyster höst!

...Er affär med byggsatstillverkning ("Tropik" F1A av Lars Larsson) var en udda verksamhet och jag antar att plånboken knappast blir tjock av detta! Det intressanta är hur många man färdigställer och hur de flyger



ÄSSÄ X	
LEO SANTALA 1946	
VALLILAN LENNOKKIKERHO	
Jänneväli	1800 mm.
Siiven leveys	150 "
Pituus	800 "
Peräsimen pit.	670 "
" leveys	90 "
Paino	



– och hur kontakten med köparna fungerar. Hos oss har några flygare slutat eftersom de inte accepterar att man använder inköpta, färdigbyggda modeller.

Jag har föreslagit Oldtimermodeller, men de tycker att fanér och furulister är svårt att bygga med! För att inte glömma huvudsaken bifogar jag ett minne från tiden för sextio år sedan:

Leo Santalas "ÄSSÄ X" från 1946. Leo var trefaldig finsk mästare på 40-talet med en 8. placering i VM i Trollhättan 1950.

En viss Kurt Sandberg blev 7:a...

Markku

MOTORMÄN UR TIDEN

I december 2005 avled två modellmotorlegender, som haft stor betydelse för flera generationer modellflygare, nämligen Dick McCoy och Gig Eifflander.

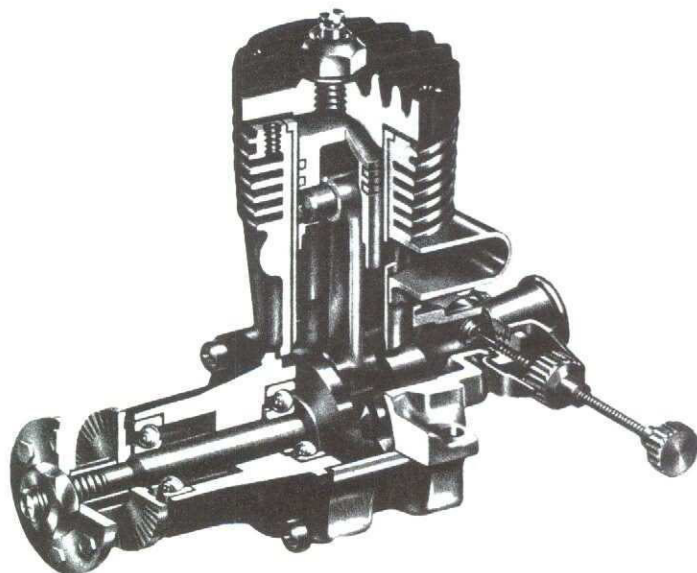
Det berättas att Dick McCoy, vars motorer lyft hundratusentals modeller i luften, endast byggt en enda modell i sitt liv, en "Miss Tiny", som stallade och kraschade vid första flygningen 1939... Avskräckt gick han över till den mera jordnära hobbyn linbilsracing, där den tidens svaga bensinmotorer blev den tändande gnistan för ett livslångt engagemang inom modellmotorvärlden.

Dick började bygga egna 10 cc-motorer, som var överlägsna allt annat innan bröderna Dooling och Ed Allsman (med sin Hornet) började bjuda motstånd.

Samma sak upprepades vid mitten av 40-talet, då linflyget slog igenom och Dick McCoy's berömda "Red Head"-motorer började tillverkas i större serier av Duromatic. Nu fanns 10 cc-motorn även i flygversion och så småningom även i nedskalade versioner på 3,5 cc, 5 cc och 8 cc.

Hornet-motorn försvann ganska snart, medan Dick McCoy och bröderna Dooling med sina 5 och 10 cc glödstiftare var ensamma herrar på racertäppan en bra bit in på femtiotalet.

Då de befintliga racermotorerna utvecklats så långt det gick började Dick McCoy för Testors räkning konstruera de glidlagrade sportmotorer, som väl de flesta av 40-talistgenerationens modellflygare kommit i kontakt med. Innan dess var han en av de få amerikanska motortillverkare, som vågat sig på att producera dieselmotorer, främst då i storlekarna 0,8 och 1,6 cc. Tyvärr satsade Dick aldrig helhjärtat på 2,5 cc FAI-klassen; hans McCoy 2,5 cc gjordes bara i några få exemplar (både som diesel och glödstiftare) och hade inga tävlingsprestanda.



Desto större framgång fick de ovannämnda sportmotorerna. Namnet "Red Head" användes igen och genom masstillverkning kunde han fr.o.m. 1957 översvämma marknaden med robusta glödstiftsmotorer i storlekarna 3,5 cc, 5 cc och 5,6 cc till priser, som låg inom räckhåll för även den mest modesta plånbok! Det handlade främst om linflygmotorer med måttlig effekt, som några år senare blev ännu billigare, dock på bekostnad av kvalitetskontrollen.

Även om inga nya konstruktioner burit namnet McCoy de senaste 30 åren var Dick ständigt närvarande i modellmotorsammanhang, på senare tid mest inom oldtimer. Så sent som för tre år sedan – vid fyllda 95! – var han i färd med att utveckla en förbättring på sin berömda 10 cc "Red Head", som i stort antal fortfarande används av amerikanska OT-flygare i såväl linmodeller som i friflyg (!) och OT-RC.

Fortsättning sidan 19.

"RAFFICA"

Ritningen till denna gummimotormodell publicerades första gången 1946 och nu senast i italienska SAM-tidningen L'AQUILONE för ett par år sedan. Det är ytterligare en av dessa välskapta 1-metersmodeller, som det fanns gott om i Italien på 40-talet.

"Raffica" vann italienska mästerskapen 1943 med en serie flygningar på drygt 3 minuter och skulle nog inte vara oäven i vår "C"-klass.

För att uppnå bättre strömlinjeform har kroppen en extra list på ovan- och undersidan; enligt texten är samtliga kroppslister 3x3 mm.

Vingen har en Eiffel 400-profil och byggs utan mittbalk.

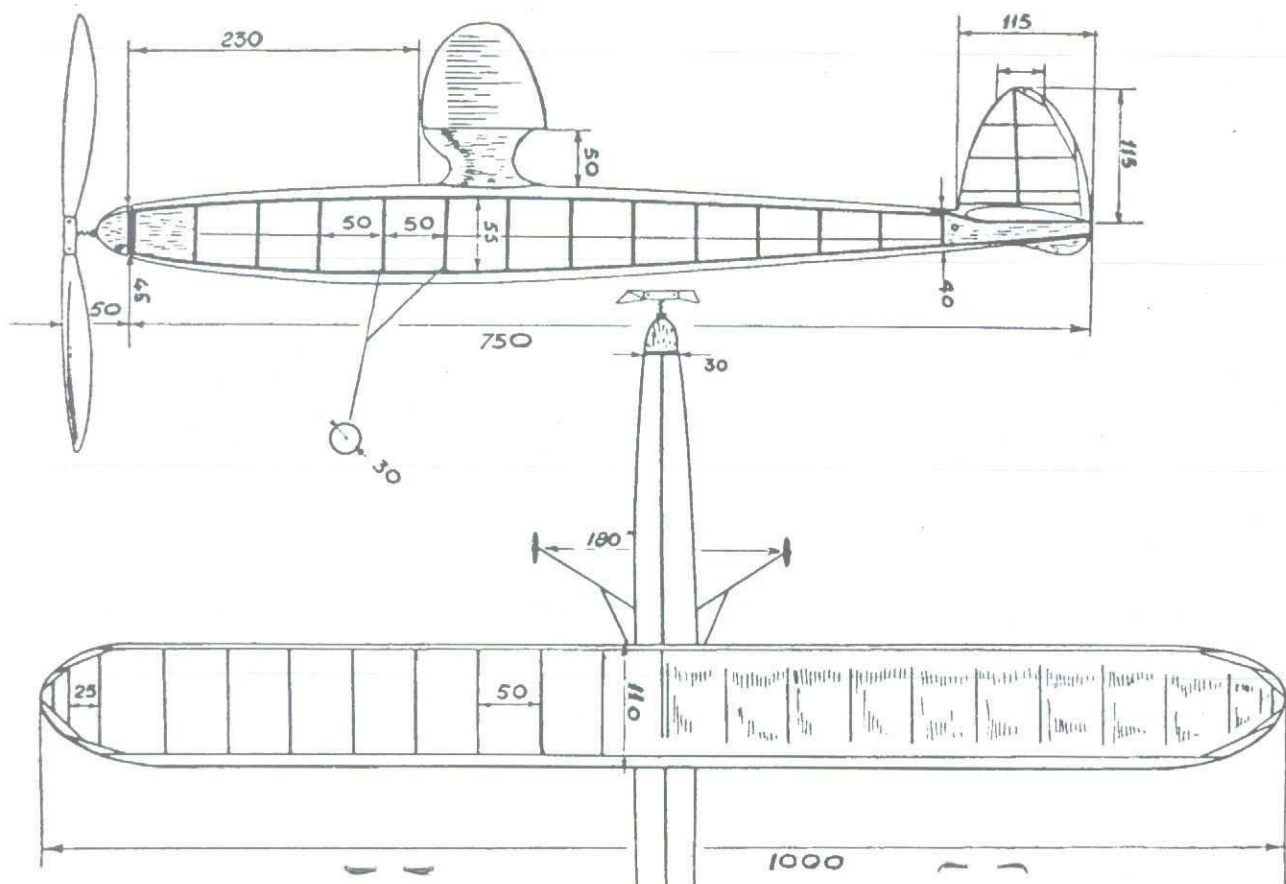
Framkanten består av en balsalist om 6x6 mm och bakkanten 2x12 mm.

Den bärande stabben har en Clark Y-profil med framkant i 5x5 mm balsa och bakkant i 2,5x10 mm balsa.

Fenan är uppbyggd med symmetrisk profil.

Landstället formas av 1,25 mm pianotråd och propellern skäres ut ur ett block med dimensionerna 50x30x360 mm. Propellern bör ha tre graders nedåtriktning, vingen 1,5 graders anfallsvinkel medan stabben ligger på 0 grader. Även om originalet inte hade fuse-anordning så är konstruktionen som gjord för tippbar stabbe!

Sten P.

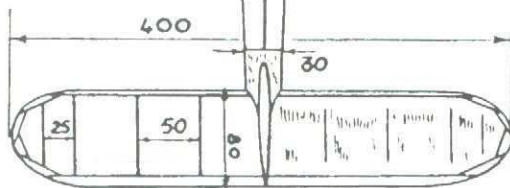


ALA - PROFILO - EIFFEL 400

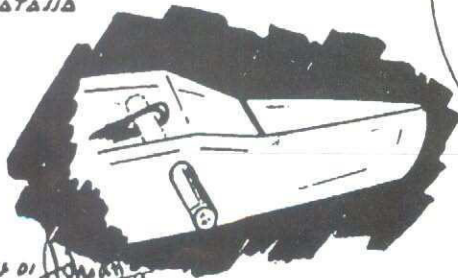
STABILIZZATORE - PROFILO - CLARK-Y

VINCITORE DE 19° CONCORSO NAZIONALE
FIRENZE 1943 TEMPO UFFIC 3'30"

FUSOLIERA E CARRELLO GR 30
ALA E IMPENNAGGI " 32
ELICA E TAPPO " 20
MATERIA 14 FILI 1x3 " 48



PARTICOLARE FISSAGGIO DELLA
MATERIA



ATTACCO ALA-PINNA



BRUNO CHINCHELLA
PIUME - ITALIA - 1943

Bortflugna FAI Power modeller under 30 år

Del 3 av Rolf Hagel



1962 byggde jag en ny Power FAI som ersättning för Englandsbortflugna planet. Dieslarna hade nu inte den bästa effekten utan alltför vassa glödstiftare fanns att köpa. Ännu var nitrobränslet tillåtet och gav extra klös i "spisarna". Jag deltog för första gången i Solträffen på Brattforsheden i Värmland. Fältet var rätt litet och min nybyggda modell flög in i skogen och kunde inte hittas då. Min VM-kärra började få ålderskrämpor och gjorde några skrämmande lågflygningar över de tävlande med en ylande G.20 i nosen. Minns ej hur jag placerade mig. Vad jag minns var emellertid att min begagnade Renault CV-4 hade förbrukat nästan 5 liter på 50 mils körning. Dock kördes den på raffinerad olja, som köptes för 1:25 kronor litern på Taxis mack före avfärden på denna 100-milatur. Efter denna erfarenhet kom uttrycket "kolla bensinen och tanka olja!"

När vi kom hem ringde Magnus Ericsson från Karlstadsklubben och talade om att han och medhjälpare hade letat reda på min nya modell, som visade sig vara oskadd. 1960 ingick Magnus i Sveriges VM-lag, där jag lärde känna honom som en glad optimist. Sommaren 1962 besöktes vi av familjen och gjorde en Köpenhamnsresa med våra barn, vår dotter Pernilla och deras son, som också var två år gammal. Magnus var en verkligt god kamrat, som jag miste då han på hösten samma år omkom i en militär trafikolycka. Dagen innan hade jag tävlat mot honom i Hagshult på Oktoberkannan. Då måndagens kvällsnyheter meddelade att en Magnus Ericsson hade omkommit förstod jag omedelbart att det var vår vän, som så tragiskt ryckts bort. För hans

familj måste chocken ha varit fruktansvärd, tänk så snabbt livet kan förändras till oändlig sorg. Det var som passagerare i en inhyrd personbil som Magnus fick ta emot smällen mot en mjölkbil i tidig, snömoddig morgonstund i Västergötland.

Några år förflöt och 1967 skulle VM i friflyg arrangeras i Tjeckoslovakien. Sverige ställde upp med tremannalag i alla klasserna. I power-laget ingick Bo Wall, Nils-Erik Hollander och undertecknad. Min gamla VM-modell var slut men 1962 års var nyrenoverad. Den var i gott slag och försedd med effekthöjande pipa, som gav bra stig. Jag tyckte den borde kunna matcha det mesta, men än en gång klickade en Graupner fusetimer.

Redan i första starten försvann modellen långt utom synhåll och hamnade förmodligen i skogen. Har i vart fall inte meddelats återfunnen. Reservmodellen hade en nybyggd vinge och var inte fullt färdigtrimmad, så min placering blev rätt blygsam. Bäste svensk blev Bo Modér, som flög till sig en tredjeplats med sin A 2-modell.

1970 deltog jag i EM i Zagreb – en kämpig tävling, där modellerna landade i två meter höga sockerrör! Fick nog till en tredjeplats där och hade alla bitarna med mig hem. Aeromodellers reporter tog en bild av min pipförsedda modell med kommentaren "impressive performer".

Effekthöjande pipor förbjöds sedan lagom till Sveriges VM-71 i Göteborg. De som var där såg att stiget på min modell ändå inte stod någon annan efter, men konkurrenten Thomas Köster var där med sin 'flapper' och den var verkligen bra!

I första fly-off flög min kärra in i skogen vid fältgränsen och kunde i den begynnande skymningen inte återfinnas. Nästa morgon hittade dock Tony Håkansson planet oskadat så jag kunde i fint kvällsväder med svag vind tävla för Kung och Fosterland! Jag noterade att vinden drev planen mot en förhöjning i horisontlinjen så jag drog mig därför mot fältets mitt för att kunna se när modellen skulle landa. Med detta fanns en risk att den lågt stående solen kunde värma bättre mot kullen, men jag beslöt att följa min plan. Thomas' modell steg högt och flöt ut bra när min kärra ylade till väders med ett svagt brum i vingen. Stiget var perfekt, motortiden OK och den gled bra. Inför landningen gjorde den en sväng bland glesa träd, men missade dem och landade mjukt. Skulle tiden räcka? Jo, min taktik hade lyckats; Thomas blev tvåa och ryssen Onofrienko trea. Sverige vann lagtävlingen också – teamet H. Friis, U. Nygren och R. Hagel hade lyckats! Vilken glädje! Jag blev hissad och nästan tappad på marken. På banketten fick jag

sedan mottaga pokal och guldplakett i en uppsluppen stämning. Keith Hoover i USA skrev i AMAs tidning i sitt reportage att han på frågan om vilket motorfabrikat jag använde svarat att han inte var helt säker på vilket. Däremot påstod han helt framt att det inte betydde något eftersom "he gets everything running like mad!"

Många timmars arbete har det dock inneburit, men mitt yrke som verktygsmakare har ju hjälpt att fixa till metallbitarna.

Rolf Hagel

Fotnot:

Något foto att illustrera ovanstående skildring med har red. tyvärr inte funnit i Rolfs bildarkiv. Att Rolfs placering på översta prispallen i detta VM inte var en tillfällighet vet vi och vägen dit har han berört i sina här publicerade tre artiklar. Varför inte gå tillbaka i tiden och visa en ögonblicksbild från denna långa förberedelse: fotot är taget 1957 på Eslövs flygfält, där Rolf testflyger sin F-int. -57 och Britt justerar sin nybyggda "Nordic".

MOTORMÄN UR TIDEN

Fortsättning från sidan 16

Gig Eiffaender, mannen bakom Progress Aero Works (PAW), blev 82 år gammal. Som tyska invandrare under 30-talet drabbades familjen under kriget av näringsförbud, vilket blev den direkta orsaken till att unge Gig utvecklade sin hobby till sitt levebröd. Tillverkningen av propellar och modellflygtillbehör under 40-talet övergick så småningom till motortillverkning..

Gig var speciellt framgångsrik i linkontrollstunt och blev 1950 Europamästare med egentillverkad motor i modellen. Hans handbyggda 2,5cc-dieslar i en rad olika utföranden började också vinna internationella friflyg- och linkontrolltävlingar (stunt och speed) och 1957 tog han steget fullt ut och började serietillverka motorer på kommersiell basis.

Gigs första PAW Special 2,49 cc diesel var nästan fullt i klass med dåtidens främsta FAI-motorer och uppmuntrad av framgången, lät han den följas av en lång rad versioner för snart sagt alla typer av modeller.

Sedan dess har PAW-dieslar i alla upptänkliga storlekar från 0,55 cc till 10 cc lämnat Gigs verkstad och under årens lopp, även några glödstiftsvarianter.

Gigs målsättning var inte bara att producera bra motorer utan han engagerade sig med kropp och själ i modellflyget. Han var lyhörd för kundernas/brukarnas önskemål, oerhört serviceinriktad och mån om att alltid ha nöjda kunder.

Sedan mitten av 80-talet är Gigs söner Paul och Tony delägare i rörelsen och kommer förhoppningsvis att fortsätta producera kvalitetsmotorer från vad som nu är Englands äldsta – och s.g.s. enda – modellmotortillverkare.

Sten P.

RAPPORT FRÅN FRAMTIDSKOMMITTÉN

Framtidskommittén inom SMOS, framlägger här några tankar som behandlats på SMOS' styrelsemöte 9:de maj-06. Vi önskar nu få veta DINA synpunkter, ge oss litet feedback! Vi tror att inriktningen/utvecklingen inom SMOS bör följa denna väg (ingen prioritetsordning bland alternativen):

1 Antalet tävlingsklasser är idag för stort för att kunna genomföras på ett bra sätt under två dagar. Olika alternativ bör övervägas/provas.

2 Utan att öka antal tävlingsklasser, kan man genom generösa dispenser få med många "modernare" konstruktioner, som t.ex. Gladan.

3 Linflyg bör vara en egen inriktning precis som RC-grenen.

4 Rinkaby är bra för SM etc då det finns goda logistikmöjligheter, men ligger väldigt avlägset för de som bor norrut. Detta påverkar även årsmötet.

5 Arrangemang av såväl mindre som större tävlingar på "andra orter" bör uppmuntras. Lokala eller special- aktiviteter underlättas ifall medlemsregistret förses med e-postadresser.

6 För att få ut viktig information bör e-post samt hemsidan användas. Detta spar dessutom en hel del pengar.

7 Tidskriften Oldtimer kommer med lagom långa intervall.

8 Ritningsbankens lista kan utökas med en kolumn för symboler som beskriver modellens egenskaper (t.ex. bra nybörjarobjekt, lättbyggd, tål hård vind, svårtrimmad, idealt antal strängar etc)

16:de april 2006 / Alf, Ingvar, Lars och Ronald

BJÖRN KARLSTRÖM – SKALABYGGGAREN

Skalaritningen i detta nummer av OLDTIMER utfördes för 65 år sedan av Björn Karlström och publicerades i tidningen FLYGNING nr 4 och 6 1941 med utförlig bygg- och trimanvisning. Originalen var i skala 1:15 med en spännvidd på 74 cm.

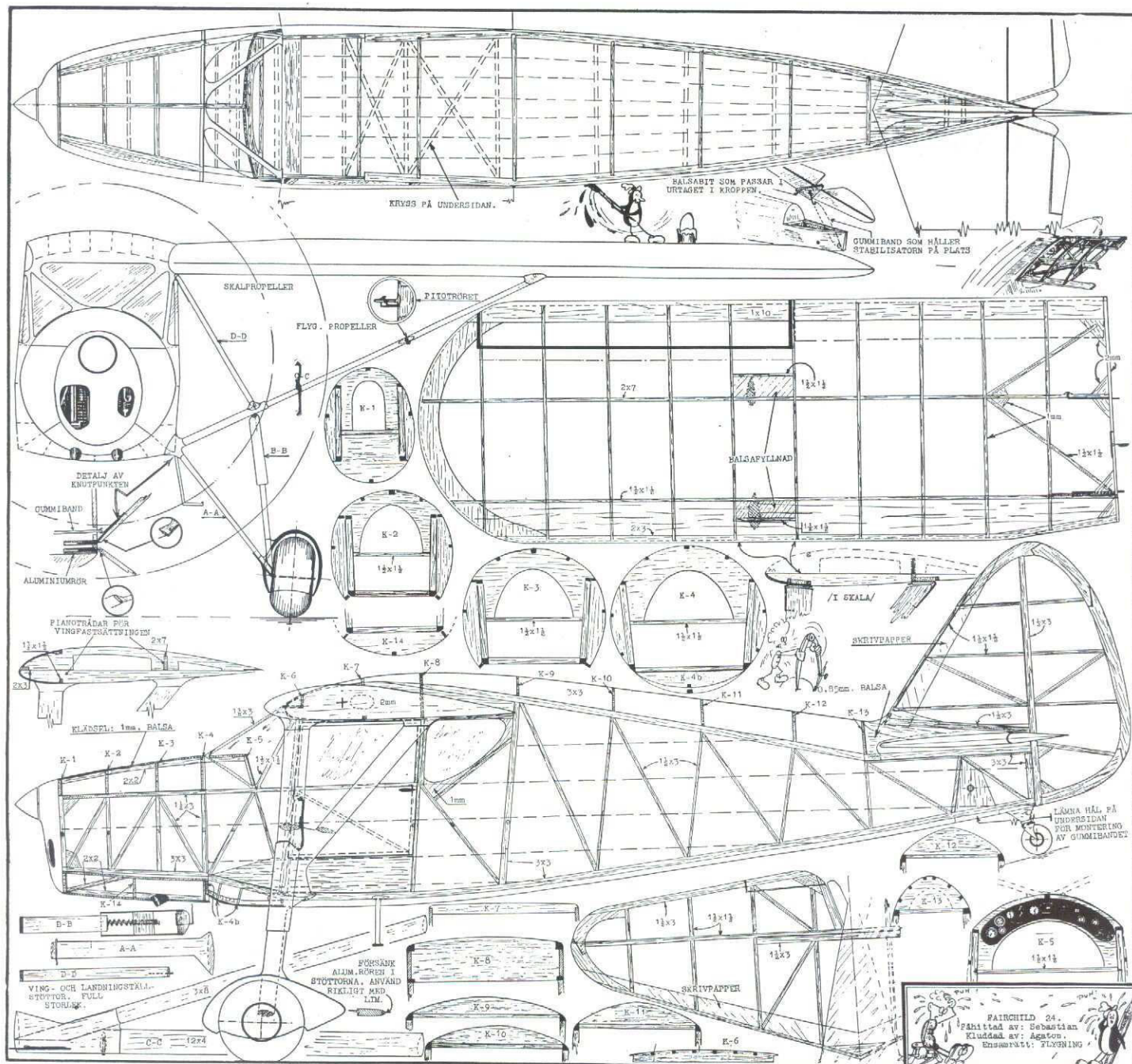
Valet är gjort i åminnelse av vår internationellt sett kanske mest namnkunnige flyg- och modellflygpersonlighet, som i år gått bort i en ålder av 85 år.

I MODELLFLYGNITT nr 2/2006 och i ALLT OM HOBBY nr 3/2006 har Freddy Stenbom ägnat flera sidor åt Björn Karlströms livsgärning och i FLYG-HOBBY 2, utgiven på AoH's förlag 1983, kan man också läsa utförligt om denne ytterst mångsidige person.

Red. väljer därför att hänvisa till dessa artiklar, men vill här gärna påminna om att Björn var en av Sveriges första konstruktörer och byggare av flygande skalamodeller. De var givetvis gummimotordrivna och han ansåg att sådana kunde fås att flyga lika bra som dåtidens Wakefieldmodeller om de byggdes i samma storlek som dessa. Detta var också vad han gjorde och omtalad är bl.a. hans Fiesler Storch på 140 cm från tidigt 40-tal. Har man någon läsare en bild på denna modell?!

Förutom ritningen till Fairchild 24 kommer flera av Björns tidiga verk att presenteras framöver i denna tidning.

Sten P.



UR HELGE ELIASSONS ALBUM

Förra året återsåg jag Helge för första gången på nästan 50 år. Jag hade sett en notis om hans och hustrun Astrids guldbröllopsdag och eftersom Helge dessutom förekommer en hel del i vår bok Modellflygets Historia (bl.a. en bra bild på pärmens första insida) tog jag kontakt med honom. Jag fick då låna hans pärm med diverse foton och tidningsklipp. Helge var en av våra ledande G-modellflygare på 40-och 50-talen, bl.a. Göteborgs förste SM-vinnare (G:1 1944).

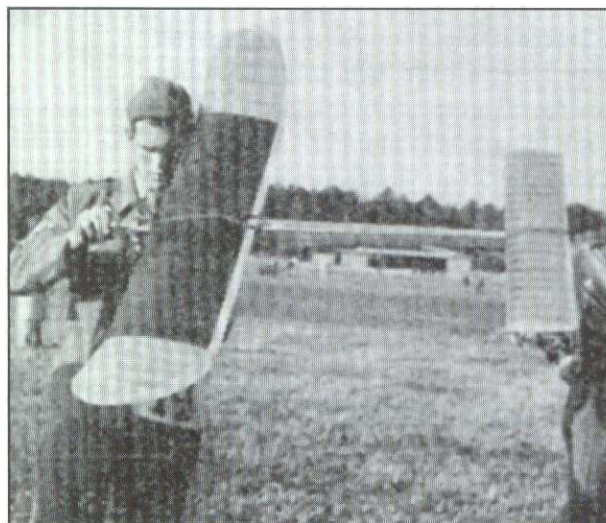
Med illustrationerna nedan följer några funderingar och frågor. Svaren finns med all säkerhet hos läsekretsen, så hör gärna av er!



Bild från SM 1954. Helge klar att starta, assisterad av Folke Karlsson (senare Lernegren). I mitten skymtar undertecknad och längst till höger Sune Stark.



Här är ett par foton från tiden. Ovan Börje Börjesson med "Neo" och till höger Helge med en egen "Pladuska"-typ. Han flög alltså inte bara gummimotor. Bilderna troligen tagna 1950.



Bilden nedan till höger väcker en fundering: Vad hände med Nordiska Modellflygpokalen?

Som synes vann svenskarna pokalen 1951. Ingick tävlingen om den i VM 1951 på Jämsjörvi?

De glada herrarna på bilden utgör i varje fall det svenska Wakefieldlaget 1951.

1955 gick KSAK:s Vintertävling i Västerås. Av resultatlistan framgår bl.a. att fem deltagare flög fullt i G-int, alltså $3 \times 180 = 540$ sek.: Anders Håkansson, Ragnar Åhman, Rune Johansson, Stellan Knöös och Helge Eliasson (två flög 539 sek.: Malte Blomqwist, Gbg och G. Cassman, Långsele).

Vad jag funder över är hur man rangordnade de fyra första? Inget finns noterat om någon fly-off. Var det lottning?

Per Nilsson



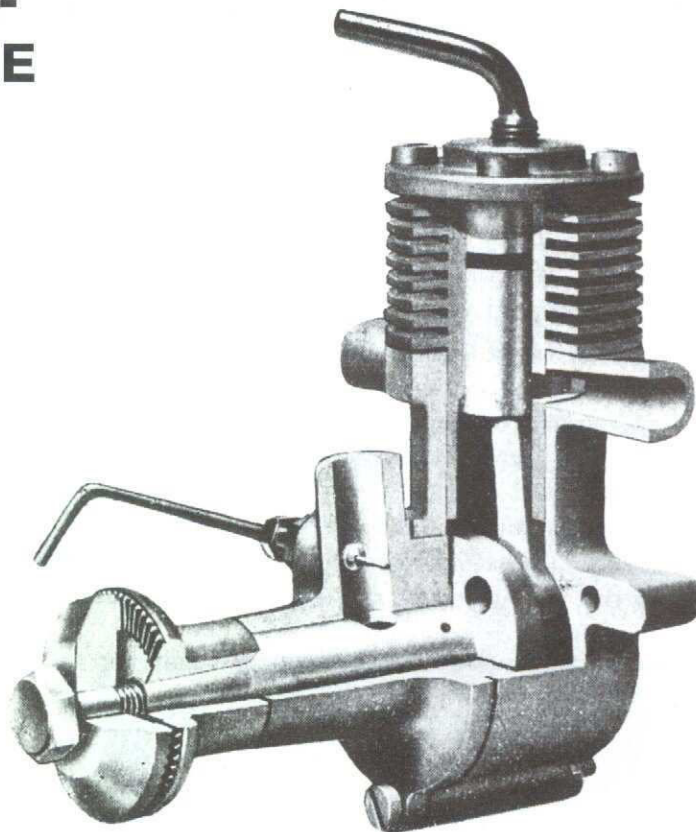
EN NORSK MODELL- MOTORTILLVERKARE

del 2

Jan David-Andersen började 1950 med att tillverka en serie om 500 ex av en reviderad version av den tidigare beskrivna dieseln. Parallellt utvecklade han en ny version med vevaxelinsug och konventionell motkolv och kompressionsskruv. Denna motor genomgick i sin tur en utveckling i fyra versioner och producerades i ca 6000 ex fram till 1956. Många av dessa exporterades. Trots att de inte på något sätt var tävlings- eller racermotorer så hade de, liksom Mills-motorerna, en given marknad som ideala sport- och nybörjarmotorer med hög kvalitet och åtföljande lång livslängd.

Internationellt kända motorexperters som Peter Chinn och John Maloney hjälpte till att sprida budskapet om dessa förträffliga, norska motorer – se t.ex. juni-numret 1955 av Model Airplane News!

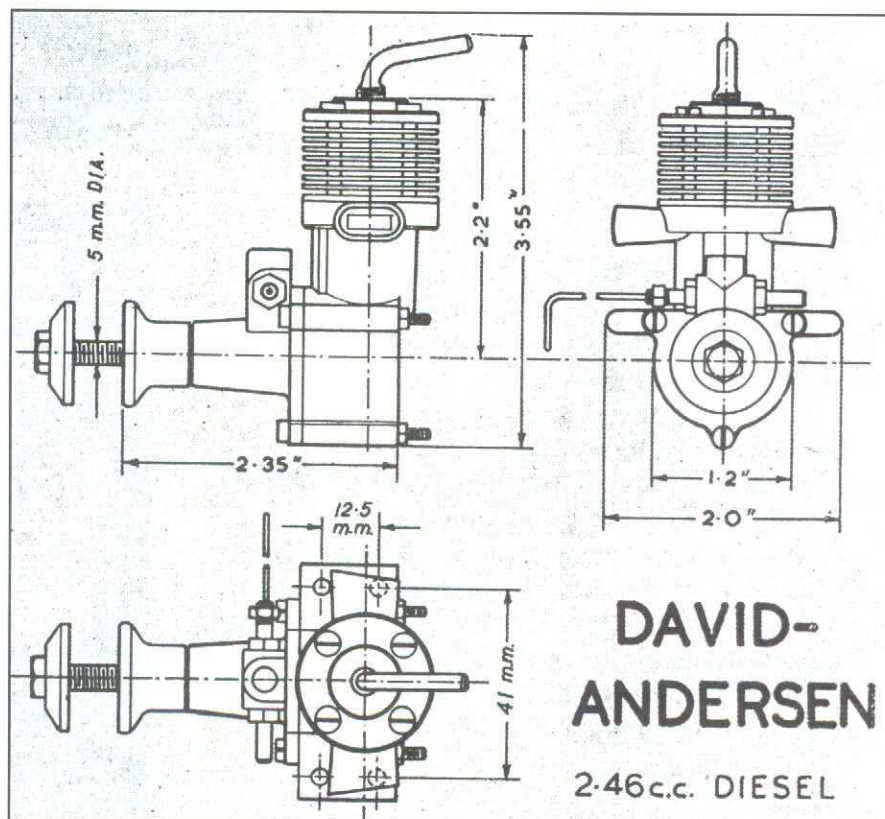
1957 började Jan producera en betydligt modernare uppföljare till föregående motor.

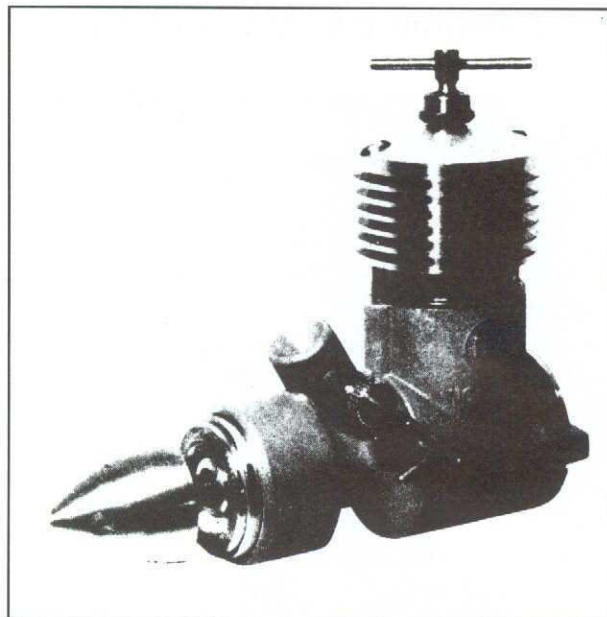
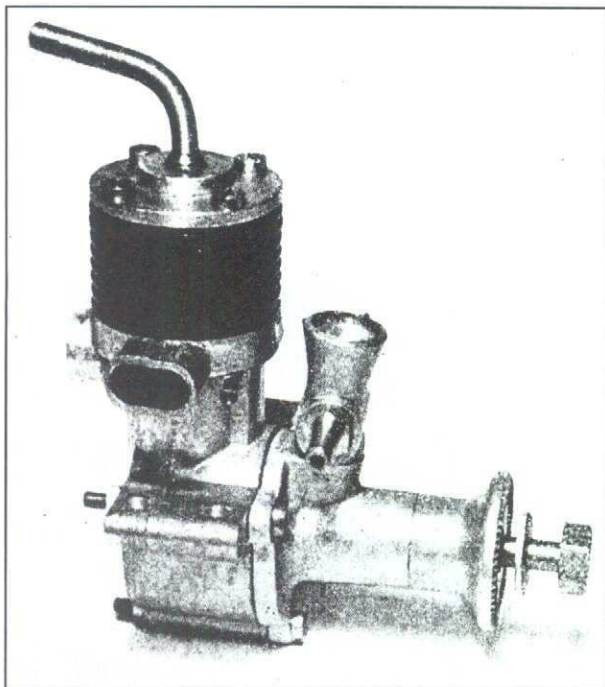


Illustrationerna på denna sida visar David Andersens långslagiga 2,5cc motor med vevaxelinsug.

Den hade kortare slaglängd för betydligt högre varvtal och effekt, men med samma "snälla" egenskaper som sin föregångare. Den fick namnet "Tellus" i sin glidlagrade version och "Drabant" i den kullagrade versionen. Den senare var ämnad att ta upp kampen med storheter som Eta 2,5 och Oliver Tiger, men nådde aldrig riktigt ända fram.

Även "Drabant" modifierades efter hand. Redan 1959 introducerades en grövre vevaxel och ändrade porttider för högre effekt. 1962 tog man dessa ändringar ännu ett steg längre och denna version, med sitt kortare luftintag och propellerbult i st.f. spinner, brukar benämnas "Drabant Mk II".





T v första D-A-dieseln med vevaxelinsug. T h Drabant 2,5cc.

I början av 70-talet slutade Jan David-Andersen att tillverka motorer och 15000 ex av "Drabant/Tellus" två-och-en-halvan hade då lämnat hans verkstad.

Av dessa var då en del försedda med RC-trottel och för båtbyggarna fanns vattenkylda versioner.

Fortsättning i nästa nummer.

Medlemmarna bygger

Ovanligt många bidrag har i vinter influiter till denna spalt.

Red tackar och visar här ett axplock bilder.

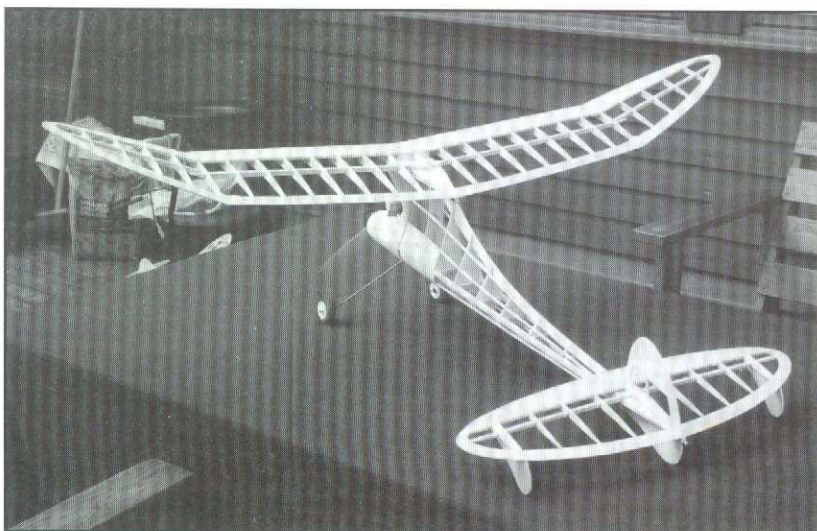


Bilden ovan t. h.:

Per Qvarnström från Lund har byggt sina första Oldtimermodeller, en "Casano" från en snabbbyggsats och en "Dixie" F-modell, här förevisade av yngste sonen.

Nedan t. h.:

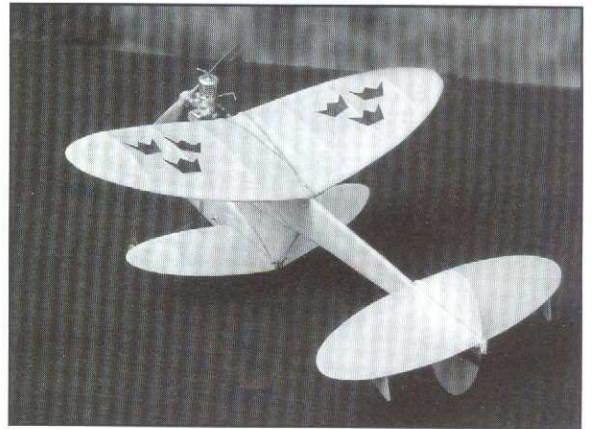
Lars-Erik Fridströms "Slicker 50", en Bill Dean-konstruktion med ovanligt vackra linjer. Den är försedd med en ED Comp. Special på 2 cc.



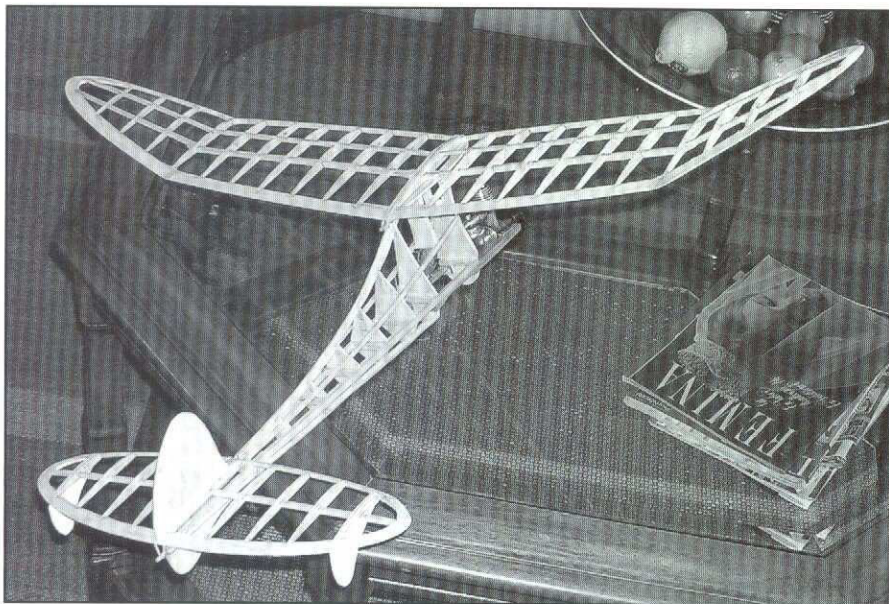
Fortsättning på "Medlemmarna bygger".



Boris (Biggles) Borotinski från Vaasa med magnifik Westland Lysander för gummimotor.

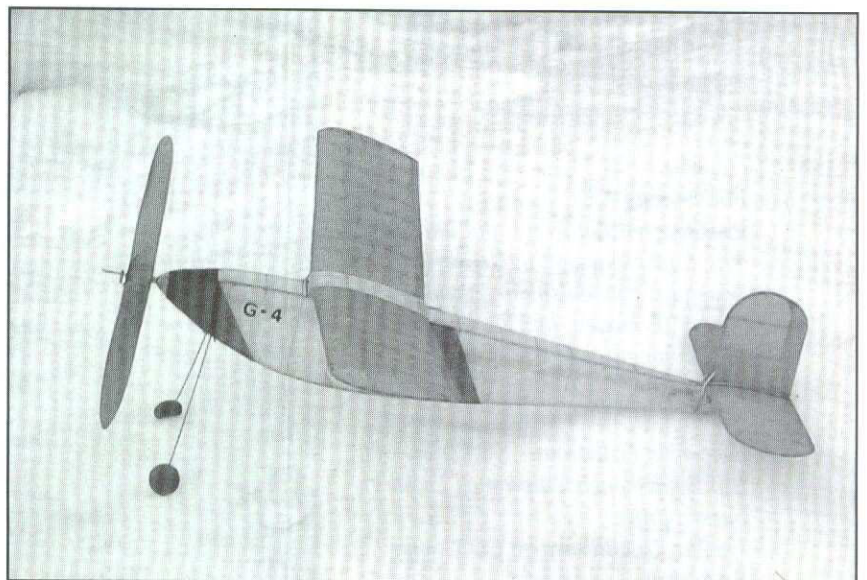


Lars-Erik Fridström har även byggt denna "Mimi" med en ED Baby; en av svensk-engelsmannen Ray Malmströms originella konstruktioner från 50-talet, varav många publicerades i Aeromodeller. "Mimi" har en spå om 45 cm och fullskalaritning finns i Aeromodeller 9/1953.



Ännu en "Slicker", denna byggd i mindre format av Pelle Lidén för en indisk Mills 0,75 cc diesel.

Germund Wardenius' "G-4" i svensk vintersnö. Modellen har en spå om 90 cm och är byggd efter en originalritning från 1939, som via f.d. Wakefieldflygaren Robby Rowe letat sig hit från Sydafrika.



FLER TÄVLINGAR FÖR OT-FRIFLYG!

Vår framtidskommitté har rapporterat till styrelsen om sitt arbete, så långt man har kommit nu. Även om man har gjort ett bra jobb kan vi konstatera, att mycket återstår. Men redan nu vill jag framhålla ett par av de punkter, som skulle må bra av att åtgärdas så snart som möjligt.

Vi har redan en mängd klasser att tävla i, och fler kommer det att bli. Visserligen kan man slå ihop olika utvecklingssteg i t ex Wakefieldklassen, men någonstans går gränsen där den tekniska utvecklingen har inneburit ett språng i prestanda. Alltför omfattande sammanslagningar skulle innebära en utarmning av klassen. Coplands, Fillons och Gunnar Magnussons modeller var konkurrensdugliga på 30-talet, men byggs och flygs inte i dag. Dom är inte bra nog att matcha mot kraxarna och andra 40-talsmodeller. Borde vi inte dela klassen i "före och efter Ellilä"?

Vår finske vän hade redan 1939 funnit en vinnande formel, som höll till 1950. Men hans modeller var i vissa aspekter fortfarande typiska 30-talare. Många svenska modeller från åren 1947-50 var ur teknisk synpunkt åtskilligt bättre, och höjdpunkten var naturligtvis VM-segrarna av Stark och Blomgren åren därpå (men då hade reglerna ändrats och därför hamnade deras modeller utanför SMOS' ursprungliga klassindelning).

Med tanke på detta och på en massa andra faktorer konstaterar Framtidskommittén:

"Antalet tävlingsklasser är idag för stort för att kunna genomföras på ett bra sätt under två dagar".

"Antalet klasser bör ökas för att kunna få med alla äldre typer av modellflyg".

Påståendena talar mot varandra och är samtidigt korrekta. Men det första påståendet är till stor del en följd av att en del av de tävlande startar i tre eller fler klasser samma dag! Vill man hinna med får man vara måttlig!

Det är samtidigt en påfrestning för arrangören. Det går inte att hålla reda på hur mycket som helst.

Varför då öka antalet tävlingsklasser? Jo, det är en naturlig del av SMOS' verksamhet. Vi skall bevara kunskapen om allt modellflyg ur historisk synpunkt, och att skrota de äldsta klasserna vore ett svek (och mycket av det roliga skulle försvinna). Samtidigt måste vi se till, att inte SMOS dör ut tillsammans med de äldsta medlemmarna. Alltså, dags att börja tänka på dem, som är födda på 50- och 60-talen.

När oldtimerflyget drogs i gång på 70-talet sattes gränsen för modellernas konstruktionsdatum till 31 december 1950, dvs de senaste mästerverken hade bara drygt 20 år på nacken. Om vi skulle ha samma tidsfaktor nu borde vi återlansera modeller som gubbarna

från Ukraina, Andriukov & Co, flög 1980, som i dag kan köpas flygfärdiga för mellan 18 och 25 tusenlappar, beroende på klass, och som ännu duger gott att vinna VM med, i rätta händer.

Vi måste nog besinna oss. Och vi måste tänka på att ha flygfält, som matchar modellernas prestanda.

Vi har redan flyttat gränserna för FAI-klasserna åtskilliga år framåt. Bortom 1950. Men även i segel- och motorklasserna har det funnits tekniksprång: Snurrekroken och Rossimotorn var båda tekniska landvinningar som dels gav segelflygaren enorma möjligheter att förbättra termikletningen resp ökade motoreffekten till den dubbla. Typiska tidpunkter att stanna vid några år (ett senare problem från dagens utsiktspunkt).

En av idéerna från Framtidsgruppen är att finna fler tävlingsplatser, och man hänvisar då till de orter, där Lilla Friflygcupen flygs. Okej, men de flesta av dessa är antingen för små för flygning dagtid eller upptagna av växande gröda sommartid, och vi åldringar hatar tanken på att åter beträda blankis under grå moln, utsatta för isande vindar. Jag har försökt att lansera en idé tidigare, utan resultat. Nu försöker jag igen.

Nattävlingar

I 30 år eller mer flögs det nattävlingar på Sundsvall-Härnösands flygplats, helgen före midsommar. Startplatsen blev nästan alltid asfaltbanan, mitt för nuvarande terminalen. Då hade man mellan 400 och 800 meter till Indalsälvens vatten, beroende på vindriktning, och det räckte gott till för det mesta. Undantaget var kalla nätter, då Östersjöns "varma" vatten lyckades få till en svag landbris, och då jag vid ett tillfälle såg bl.a. Åke Löfvanders "Pulteri" hänga på en björkgren precis vid älvens kant. Men det finns ställen där vi kan undvika både sjö- och landbris!

Med hjälp av Eniros kartservice på Internet (<http://maps.eniro.se>) har jag tittat på ett antal tänkbara platser och har fastnat för följande:

Orsa flygplats. Där bör man ha minst 800 meter att jobba med i alla riktningar. Visserligen får jag höra av flygande masar, att fullskalaflyget brukar hålla på till klockan 22, men hur är det mellan 02 och 08? Sex timmar!

Flugebyn.

Där har man avverkat en del, så att kartan nu visar på minst samma möjligheter som Orsa. Dessutom försiggår där, som regel, inget fullskalaflyg på helgerna. Om de militära ägarna bara ville hugga rent resten av sitt område, ack!

Fortsättning på nästa sida.

Fortsättning från föregående sida.

Brattforsheden.

Om muntliga rapporter är korrekta finns efter restaurering ett fält, som är lika stort som det var under 40-talet, dvs ca 600 x 800 m.

Karlstads gamla flygplats.

Finns fortfarande 800 x 800 m öppen yta i södra delen?

Mohed?

Kan vi låna Skå-Edeby över natten? Stora arealer odlade med klöver och timotej, som slås vecka 26?

En tanke som luftades inom Framtidskommittén var, att dela upp OT-SM, så att alla klasser skulle få plats. Men två resor till Skåne samma år skrämmer många,

och flera tävlingar gläder desto fler. Finns det några hugade arrangörer? Hör gärna av er.

Oldtimer-R/C

Nya friska tag behövs. Här ett förslag:

Jag var på mitt livs första F3B-Termik-tävling den 27 maj. Sickna möjanger! Jag föreslår nu att vi börjar tävla med modeller med max 2 m spännvidd (Blue Max, Lively Lady eller liknande, alla plastkärror bannlysta) och gummirepstart som i de gamla goda tiderna. Jag har tyvärr ingen uppfattning om årtal etc. Små fält räcker till, och konkurrensen blir knivskarp. Jag vill kanske vara med själv!

Floda



MODELLFLYG PÅ FRIMÄRKEN -1

Antalet frimärkssamlare, filatelister kallade, har sjunkit drastiskt sedan mitten av förra seklet, medan gruppen motivsamlare lär vara på frammarsch. Som frimärksintresserad modellflygare borde det ligga nära till hands att samla frimärken med modellflygmotiv, något som inte kräver speciellt tjock plånbok, eftersom endast några dussin sådana märken utgivits i hela världen! Framöver kommer några sådana märken ur red.'s samling att återges i Oldtimer.

I de forna öststaterna räknades modellbygge som en betydelsefull sport och hade motsvarande hög status. Det är därför inte så konstigt att de flesta modellflygmärken utgivits just där och vi börjar därför med två vackra, rumänska märken.

Det otandade märket utkom 1948 i en liten serie "folksportsmärken" och visar en yngling med en stor F-modell med en elliptisk vinge på pylon. Det andra märket utgavs 1953 i en serie för att fira ungdomsorganisationen "Pionjärernas" 4-årsjubileum och visar en nära nog stiliserad bild av två ungdomar med segelmodeller. Båda märkena är tryckta i en vackert grönbå nyans.

Sten P.

US Nationals i Herrans år 1938

En vacker augustidag i veckan då US Nationals pågick, tittade Jesus ner på grabbarna på flygfältet. Han blev så begeistrad av alla de färggranna modellplanen och all de vackra flygningarna han såg. Han gick till Gud Fader och bad. "Herre, skulle inte jag kunna få komma ner till jorden än en gång? Jag har tittat på de skickliga modellflygarna där nere i Chicago. Det är särskilt en som jag verkligen beundrar.

- Ja, men det passar sig väl inte riktigt...
- Jo, men Fader bara för en enda dag...!
- Har du något att flyga med då?
- Nej, men jag har ju utfört olika under förut, så det ordnar sig!

- Näja, Junior, sa Gud, - låt gå för en dag, då! Men du måste ta med dig Sankte Per som medhjälpare! Så kom Jesus ner till US Naval Station nära Michigansjön, där mästerskapstävlingarna pågick.

Jesus studerade de olika modellplanen och hur modellflygarna hanterade dem. Det var särskilt ett modellplan han beundrade och likaså dess ägare.

- I hans kläder skulle jag vilja vara!

Så ordnade Jesus om att han fick ett modellplan, högvingat med kabin och gummimotor. Han fick låna en uppdragare och Sankte Per höll i.

- Men ska du göra så där? frågade Sankte Per.

- Ja-a, så gör alltid Chester Lanzo!

Jesus vevade in nära maxvarv. Så släppte han iväg modellen. Givetvis tog den termik! Allt högre steg den och vinden förde den ut mot sjön. Där avtog termiken och planet sänkte sig mer och mer och oturligt nog landade den i vattnet!

Men Jesus var ju inte rädlös. Han gjorde som han ju gjort förr. Han gick helt sonika ut mot sjön och fortsatte att gå på vattnet!

Några av de andra modellflygarna tittade häpnat!

- Vem tror han att han är? Jesus??

- Nä-ä, han tror att han är Chester Lanzo!

SOL

ANNONSER

SÄLJER: Byggsats till spanbyggda skalamodellen Bristol Fighter i skala 1:30 av svensk tillverkning från K.A. Johansson, från c:a 1940. Pris kr. 300:- (eller bud). Se bilden t. h.!

Runtronic elektroniskt tändsystem för konvertering av glödstiftsmotor till bensinmotor. Nytt, obeg. och komplett. Pris kr. 700:- (eller bud).

Millerd Järverud, Stora Jonskatan 1B,
82732 LJUSDAL. Tfn 0651-12426

TILL SALU

Flygtidningar och modellplansritningar:

Model Airplane News 1938 – 72.

Air Trails 1953 – 54. Air Trails/Hobbies 1954-56.

Model Aircraft 1955 – 57. Model Maker 1956.

Vingar 1945-46. Aero 1945-46. Teknik o Hobby

1944 – 45. Modellteknik 1944- 1945. Luftsport

1945. Flyvebladet 1939. Svensk Flygtidning 1944-

45. Aeromodeller 1953 – 1990. Allt i div.lösnr.

Modellplansritningar. Friflygande S,G,F. Skalamodeller. Div. flygböcker.

Byggsatser till bl.a Grunau Baby för R/C.

Graupners "Electra". Goldbergs Curtiss Hawk för R/C.

Modellbåt "Bohuslän". m.m. Div. Plastmodeller.

Lista mot brevporto. Leverans kan ske vid OT/SM.
Sven-Olov Lindén, Hovstavägen 15, 703 63 Örebro.
Tfn 019-182179.

SÖKER äldre nummer av OLDTIMER: Allt före nr 3 1979, vidare saknar jag åren 1981-1982-1983-1984 samt nr 1/85 och 1/86.

Kan någon tänkas sälja de saknade numren till mig – eller låna ut för kopiering?

Per Nilsson, Linnégatan 23, 41304 Göteborg.
Tfn 031-42 24 02.

Nya Ritningar' Bygg till OT-SM!

Amerikanska s.k. Stickmodeller. (g-modeller utan landningsställ)

1940 Hammer "C" stick. 38"

1936 Stick Tractor "B". Lucken 33"

1937 American Tractor 35" Frank Zaic

1941 Korda Stickler, 42"

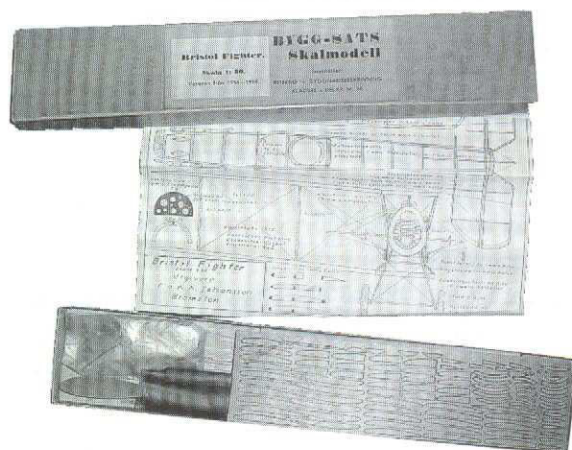
Årets modell på Gärdet URA 1

spv 68cm och många andra ritningar.

Gummimotorer, plast och träpropellrar.

Lista mot dubbelt porto.

Arne Andersson, Bagaregatan 24b, 611 31 Nyköping
Tfn 0155-28 68 52. Ring gärna kvällstid!



Till Salu: Byggsatser och motorer, allt nytt i original-förpackning :

SIG Astro Hog, spv 180 cm, balsabyggsats

förr 1650:-, Nu 875:-

Byggsats Pilot EZ Fairchild PT-19 ARF, spv 162 cm,

förr 3500:-, Nu 1375:-

OS 61SF förr 1850:-, Nu 875:-. OS 40FP,

förr 795:-, Nu 475:-

Tidningar 1961-1983: tyska Flug+modell-Technik ;
engelska Radio Modeller och Radio Control Models ;
amerikanska RC Modeler och Model Airplane News.
Hel årgång 50:-, lägre pris vid flera årgångar. Leve-
rans kan ske vid OT-SM i augusti i Rinkaby.
Sven-Olov Borg, Tfn 013-153094

SÄLJER: David Andersens motorbok (se D-A-arti-
kel i OT 1/2006!) i nytryck, häftad med tillägg, pris
NOK/SEK/DK 100.- i sedel, inkl. porto.

Har även gamla norska ritningar från 50-och 60-talet
och många dieselmotorer, bl.a. PAW, Silver Swallow
och Kumar.

Kontakta Inge Kaafjeld, Hellebrekkevn. 1,
N-3675 Notodden, NORGE.

OLDTIMER I ÖSTERRIKE

Via tyska SAM erfar vi att OT-rörelsen nu har vuxit
sig stark även i Österrike. Av internationellt intresse
kan det vara att veta att man i Wien byggt upp ett
omfångsrikt arkiv, som bl.a. omfattar mer än 500
ritningar, inte bara för österrikiska, utan även för
tyska, italienska, tjeckiska och andra kontinentala
konstruktioner från tidigt 30-tal och framåt.

Lättast kommer man åt ritningsarkivet på nätet via
www.kirchert.com, där man kan ladda ner Antikmo-
dell Planübersicht vor 1960. En Antik-Plankatalog
kan beställas därifrån för 12 Euros.

StenP

VÅRTÄVLINGEN 2006

Sommarvärmen slog till lagom till årets Vårtävling, men så gjorde även den ostliga vinden – och det så pass mycket att arrangören beslöt att skjuta på evenemanget en vecka.

Den 13 maj blåste det inte fullt så mycket och temperaturen hade sjunkit ungefär 10 grader sedan förra lördagen.



Här ovan, Sven Rågwall dominerade segelklassen men förlorade tyvärr två av sina modeller.



Germund Wardenius och Ture Josefsson samarbetar med uppdragning av gummimotorn till Tures "Fib".

Resultat vårtävlingen på Rinkaby 13/5 2006

S1					
1	Rune Tedenryd	HW-44	101	120	221
2	Gunnar Wivardsson	Doofa	24		24
S (S2, S3, Sint, A2)					
1	Sven Rågwall	Meteor 21	112	120	232
2	Sven Rågwall	Meteor 20	98	120	218
3	Rune Tedenryd	Skymaster II	120	85	205
5	Sven Rågwall	KS-46	120		120
5	Sven Rågwall	Aurikel	120		120
A					
1	Gunnar Wivardsson	Chad	93	120	213
2	Thomas Johansson	Whipit Quick	120	90	210
3	Ture Josefsson	FIB	24	55	79
4	Ture Josefsson	TI-39	70		70
5	Gunnar Stedt	Junior Miss	2		2

B					
1	Gunnar Wivardsson	Miss Production	114	120	234
2	Åke Gustavsson	Landegren	99	120	219
3	Anders Sellman	Flying Aces Moth	83	110	193
4	Sigurd Isacson	Västanvind	72	120	192
5	Ture Josefsson	Västanvind	64	120	184
6	Martti Bogdanoff	Cleo	105	65	170
8	Lars Ljungberg	Cleo	120		120
8	Gunnar Stedt	Kitten	120		120
9	Kurt Strömblad	Clipper 1	101		101
10	Ture Josefsson	Tip Top	46		46
C/D (C, D, Gint)					
1	Martti Bogdanoff	Tusse	120	120	240
2	Sigurd Isacson	Lanzo Duplex	109	110	219
3	Gunnar Stedt	Chop Stick	120	87	207
4	Germund Wardenius	Tusse	91	111	202
5	Anders Sellman	Lanzo Duplex	120	17	137
6	Lars Ljungberg	Löwens G1	120		120
7	Åke Gustavsson	G-F 96-2	118		118



Nr. 2 2006

SPECIALTIDSKRIFT FÖR MODELLFLYGARE

Nästa nummer beräknas utkomma i augusti 2006.