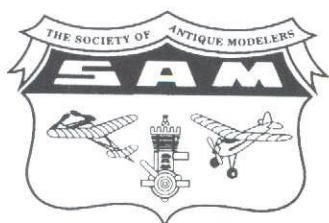
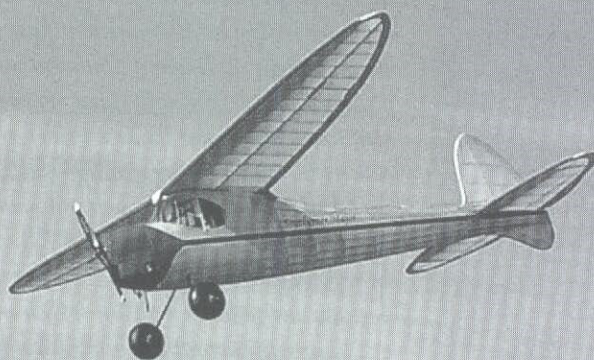




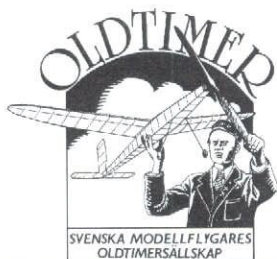
OLDTIMER

SPECIALTIDSKRIFT
FÖR MODELLFLYGARE

Nr: 1 2007



Oldtimer-RC SM 2006
Ritning "Stormfågeln 2"
MFK Termik återsamlas



OLDTIMER
ORGAN FÖR SVENSKA
MODELLFLYGARES
OLDTIMERSÄLLSKAP

Arg.36. Nr1/2007

Red. Sten Persson

Styrelse:

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

Sekreterare:

Lennart Flodström
Björnbärsstigen 1, 444 45
Stenungsund
Tel: 0303-803 77
flodavia@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 Isacsson
Skallbergsv. 18, 310 42 Haverdal
Tel: 035-511 02

Hedersordförande:

Sven-Olov Lindén

Hedersmedlemmar:

Lennart Hansson
Kurt Sandberg

Tidningskommitté:

Sten Persson - redaktör
sten.persson@mbox305.swipnet.se

Pär Lundqvist - layout

lundqvist@veinge.nu

Kurt Sandberg - distribution

Postgiro för SMOS: 88 66 95-6

Medlemsavgift: 160 kr/år

Hemsida:

<http://smos.homeunix.net>
SAM Chapter 67 Sweden

Manusstopptid Nr: 2 2007:
13 maj.



Ordföranden har ordet

Nytt år och nya förhoppningar! Vad kan vi vänta oss och vad kan vi önska oss?

*Vi kan förvänta oss ett antal trevliga oldtimerarrangemang under året. Som vanligt ska vi ha SM i både friflyg och RC. Dessutom blir det Vårtävling och Wentzeltävling för friflygarna och ett antal meetings/tävlingar för radioflygar-
na. Linflyget börjar ta fart och det blir en träff i Göteborg i juni. Dessutom kommer friflygskalakommittén (kan ingen hitta på ett kortare namn på den?) att arrangera tävlingar i samband med ovannämnda friflygtävlingar samt vid finalen i lilla friflygcupen som arrangeras av SMFF.*

*Vad man kan önska sig är ett stort antal deltagare på dessa våra arrangemang och ett för oldtimerflyg tjänligt väder. För övrigt önskar jag att SMFF börjar betrakta oss som kollegor och samarbetspartners i stället för att försöka tiga ihjäl oss. Redaktören för Modellflygnytt och Allt om Hobby valde att inte ta in reportage och bilder från vår linträff förra sommaren, och nu har SMFF beslutat att ge ut en bok om svensk modellflyghistoria utan att ens tillfråga oss om vi är intresserade att bidra på något sätt. Vi hade kunnat köra skottkär-
ran åt dem eftersom vi bland våra medlemmar har både kunskapen om och intresset för det äldre modellflyget. Nu har man valt att köra sitt eget race och jag önskar dem lycka till. Vi kommer i alla händelser att fortsätta vårt arbete med del två av Svensk modellflyghistoria.*

Jag ser också med glädje ett ökande intresse för svenska modeller utomlands. I England har man fått upp ögonen för våra segelmodeller och flera byggen är å gång. Trevligt!

Ha ett bra år i år!

Gunnar

För bidrag till detta nummer tackar red.:

Thorvald Christensen, Bengt Höglund, Kjell-Åke Elofsson, Per Qvarnström,
Lars Tolkstam, Lennart Flodström, Sven-Olov Borg, Bent Schmidt, Sven-Olov
Lindén samt Åke Gustavsson.

Tack för bidrag till tidskriftsarkivet i Tibro.:

Pelle Källner, Gunborg Jonsson och Sven-Olov Lindén.

Omslagsbilden.:

Ulf Alséns "Southerner Major" i vacker vol plané vid RC Oldtimer SM 2006
Foto: Ingvar Nilsson

TÄVLINGSINBJUDNINGAR

VÅRTÄVLINGEN 2007

SMOS inbjuder härmed medlemmarna till en traditionell VÅRTÄVLING i vårens vackra tid, att avnjutas på Rinkabyfältets gröna gräs lördagen den 12 maj. Reservdag 13 maj.

Första perioden kl. 10.00 – 12.00 ; andra perioden 13.30 – 15.30.

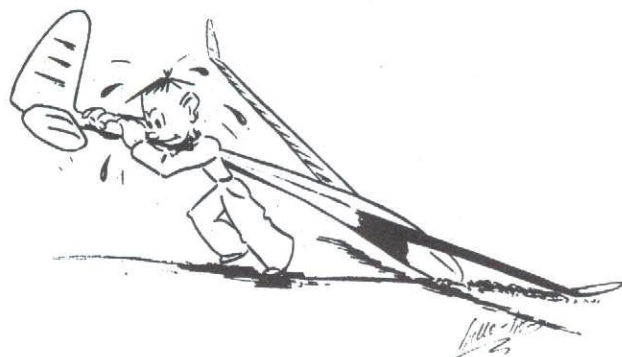
Omstart vid flygtid under 60 sek., linlängd 100 meter om vädret tillåter.

I år inför vi en TRIVSEL-PAUS kl. 12.00 – 13.30, då deltagarna beredes möjlighet att hinna träffas och pratas vid samt flyga skalamodeller och lufta ev. andra icke-tävlande modeller.

Tävlingsklasser – alla! D.v.s. A,B,C,D,Gint,S1,S2/S3,Sint,A2,F-Klassisk/Nostalg, med reservation för sammanslagning av klasser vid behov.

Startavgiften på 100 kr gäller för max 5 modeller och betalas på tävlingsplatsen.

Tävlingsanmälan med uppgift om modellens klass och namn samt den tävlandes namn och telefonnummer meddelas till Kurt Sandberg, Vallg. 23 A, 302 42 Halmstad, tfn 035/122846, senast den 18 maj.



För att underlätta hämtning rekommenderas alla tävlande att förse sina modeller med ägarens mobiltelefonnummer!

Obs! För att förbättra chansen till bra väder på Vårtävlingen återinför vi i år en urgammal sedvänja, nämligen att offra till vädergudarna, speciellt Eolus.

Den här gången kommer således Kurt Sandberg i pausen att göra sitt bästa för att flyga bort sin numera pensionerade Oscar Czepa "Toothpick" A2-modell! HJÄRTLIGT VÄLKOMNA!

Tävlingsinbjudan-AKM Cup 2007

AKM inbjuder till en Cup för Open Rubber och Open Glider.

Cupen skall bestå av tre tävlingar där poängen sammanräknas enligt skalan 50, 45, 40, 37, 34, 31, 28, 25, 22, 19, 16, 13, 12, 11 osv.

Vad är en Öpentävling?

Man kan ställa upp med vilken typ av modell som helst. Den skall flygas efter de regler, som fanns när modellen konstruerades. Det betyder att man i Open Rubber flyger med den gummimotor och i Open Glider med den linlängd för vilken modellen var konstruerad. Modellen måste överensstämma både i konstruktion och i material med originalritningen. Om modellen innehåller en modernare detalj är det åldern på den nya detaljen som räknas. Markstart kommer ej att tillämpas i Open Rubber. Den tävlande skall känna till reglerna för den modell han använder.

Ekipageregel

Deltagare är flygare och modell som en enhet, ekipage. Man får använda obegränsat antal modeller av samma konstruktion. Man får starta med mer än en konstruktion, men varje konstruktion räknas som ett eget ekipage.

Tävlingsregler

Starter: 3. Maxtid: 3 minuter. Startavgift för varje tävling och ekipage: 50 kr, som betalas på plats med

jämna pengar. Jury: Lennart Hansson och Gunnar Wivardsson.

Plats och tid

Rinkabyfältet har bokats, men tillstånd har ännu ej erhållits. Om någon avvikelse angående tid och plats skulle uppstå meddelas detta i god tid.

Tid: 5+6/5, 2+3/6, 28+29/7. Samling sker klockan 0900. Söndagen är alltid reservdag om vädret är otjänligt på lördagen.

Övernattningar

Övernattningar i mäss och logement kommer ej att erbjudas.

Priser

I både Open Glider och Open Rubber utdelas pris-pengar för totalresultatet i de tre tävlingarna.

1: a pris 999 kr, 2: a pris 666 kr, 3: e pris 333 kr

Anmälan

Anmälan måste ske via email eller per post med angivande av namn och telefonnummer. Modellens namn, tävlingsklass och konstruktionsår måste uppges. Anmälningar på plats godtages ej. Anmälan skall ske minst tre dagar före tävlingsdagen till:

Thorvald Christensen

Killebacken 1

277 31 Kivik

Telefon: 0414/ 715 06,

E-post: tc@tcab.nu

TÄVLINGSINBJUDNINGAR



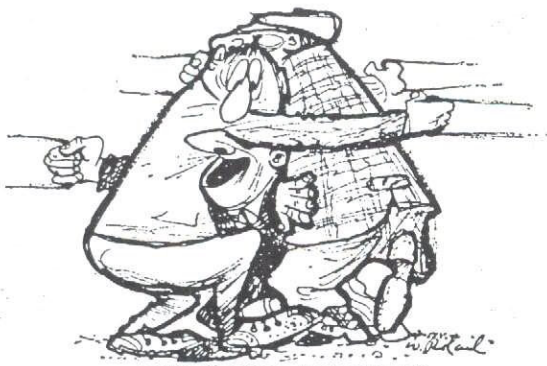
All-European meeting of historical U-Control Models.

Tjeckiska SAM-78 inbjuder till ovanstående linkontrolltävling för OT-modeller den 9-10 juni 2007 i Svitavy. Deltagande modeller – original eller replikor – ska vara konstruerade 1960 eller tidigare och uppfylla FAI's eller AMA's regler från den tiden. Tävlingen omfattar fem speedklasser (inkl. pulsejet!), team-racing, stunt och combat. Närmare uppgifter kan inhämtas på www.sam78.cz eller hos Jaroslav Rybák (kontakta red.)! Ovanstående foto visar en tjeckisk OT-speedmodell med en McCoy 60 Red Head bakom spinnern. En detaljbild tyder på en otroligt fin finish!

OLDTIMER-LINFLYG I GÖTEBORG

Som ett resultat av den lyckade linflygträffen i Kungsbacka förra året blir det en nostalgisk träff för linflygentusiasterna även i år. Det är AKMG, som inbjuder till en träff på sitt modellflygfält i Torslanda den 9 juni kl. 10.00.

För mer information v.g. kontakta Sven Karlsson 031-35 31 91 eller Alf Eskilson 0730-40 76 13.



OLDTIMERTRÄFF I FALKÖPING

Mfk Sländan inbjuder till oldtimerträff på Snöbäcks Gård öster om Ålleberg på åkrar med gräsodlingar. Träffen är avsedd att provflyga ett nytt fält och bereda möjlighet att under tävlingsförhållanden prova de Gint-förslag, som framlades på Årsmötet 2006. En karta över området kommer att visas på MFK Ållebergs Hemsida; dessutom kommer skyltning till fältet från väg 46 mot Skövde vid flygplatsen att anordnas.

Tid: Söndagen den 20/5 kl. 09.00 vid fältet.

Klasser: Gint 1951-1968 ; Handstart ; S1 Gladan ; S2-S3-A2 Segelmodeller.

Linregler enl. SMOS: S1 Gladan och A2 50 meter; S2-S3 100 meter.

Maxtid 120-150 sek beroende på vindförhållanden.

Startavgift betalas vid anmälan före start.

Segelmodellen Gladan finns det gott om i distriktet. Då 10 modeller är byggda sedan ett år tillbaka hoppas vi på en hel hög med dessa fina modeller från 50-talet. Övriga segelmodeller flygs i en klass då vi inte vet hur många som kommer.

Övrigt: Deltagare uppmanas att ta med tidtagare, de kommer att behövas! Drycker kommer att finnas tillgängliga för deltagarna. Övernattning kan ske på Ållebergs stugcenter eller på Vandrarhemmet i stan. Vid rumsbeställning kontakta gärna Ingemar Nabbing!

Kontaktman 1 Lars Larsson, tfn 0322-42117 mfk Sländan eller mobil 0709-400482.

E-post ffservice@swipnet.se.

Kontaktman 2 Ingemar Nabbing, tfn 0515-14843 mfk Ålleberg. Mobil 070-5736821,

E-post ingemar.nabbing@junilistan.se

Välkommen till Oldtimerträff i Falköping
Arrangör MFK Sländan

WENTZELTÄVLINGEN 2007

Även i år träffas vi första söndagen i juni på Gärdet i Stockholm för att umgås och flyga OT-modeller; alltså samling vid Borgen kl. 17.00 den 3 juni.

Klasser: 1)Tummeliten 2) KSAK Vargen 3)Följande modeller, konstruerade av "Vingarnas" medlemmar och saluförda av Wentzels: FIB, Trim, Tip-Top, Kungörnen, Fröjds, Gladan och Cirrus.

Olika kvalgränser och handikappstal meddelas vid tävlingens början.

Anmäl gärna till Anders Sjöberg, som även kan lämna ytterligare upplysningar om evenemanget, tfn 08-652 16 39.



Deltagare vid OT-mfk Kondorens tävlingar i Nyköping 06-09-23

I ett strålande fint modellflygarväder samlades flygare från Lund i söder till Sandviken i norr.

Tävlingen innefattade två grenar, en gren där 3+3 min. enl. SMOS-reglerna gällde och den andra grenen innefattade två förvalda figurflygningar med portpassage på en av piloten förutbestämd tid. Ingen egen tidtagning var tillåten i denna gren. Tidsavvikelse bestraffades.

RESULTAT

(max möjliga 525 poäng)

Placering	Deltagare	Poäng
1	Bengt Höglund	517
2	Nils Hollman	514
3	Lars Eriksson	508
4	Thomas Johansson	490
5	Lars Garén	486
6	Ingvar Claesson	485
7	Jörgen Daun	450
8	Arne Fridén	437

Bengt Höglund

EFTERLYSNING 1

För min samling söker jag ett ex av nedanstående motor, en ENYA 29-III Special från 1960. Det är en racerversion av den "vanliga" Enya 29 och såldes här i Sverige av bl.a. Hobbytjänst i Stockholm.

Bra "hittelön" utlovas!

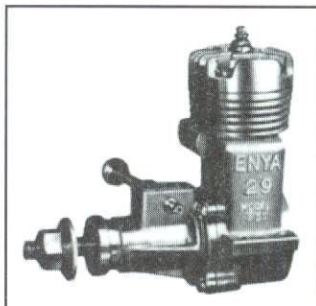
Sten Persson,

tfn 035-104943

e.post:

sten.persson@mbox305.

swipnet.se

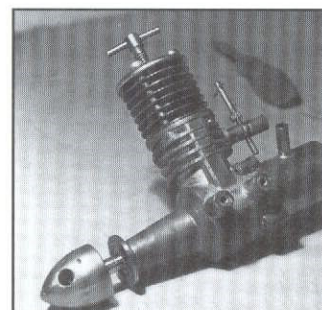


EFTERLYSNING 2

Vem kan hjälpa mig att identifiera denna modellmotor, som jag införskaffade i början på 60-talet? Det är en diesel på 10 cc, den har mm-gångor och bokstäverna ELA står på gjutgodset. (Fästmetoden antyder att det kan röra sig om en motor avsedd för bil eller båt./red). Uppllysningar till Sven Orre, Bruksg. 2, 65300 Vasa, Finland.

e.post:

sven.orre@netikka.fi.



Oldtimer SM i radioklasser 2006



2006-års SM arrangerades liksom de senaste åren av Tibro MFK på Flugebyfältet den 23-24 september. Tyvärr har det blivit svårare år från år att ha med de militära myndigheterna att göra. De klubbar som själva disponerar sina fält för tävlingar kan skatta sig lyckliga. Från början behövdes det bara tillstånd från Västergötlands Fallskärmklubb (VFK) för att få tillgång till fältet och anläggningarna. I och med bl. a. utökade flygningar med UAV-farkoster, har Karlsborg med omnejd blivit restriktionsområde, och det behövs därför numera tillstånd från tre instanser för att få disponera Flugebyn. För att få tillgång till lokaliteterna behövs tillstånd från VFK, för att få disponera fältet tillstånd från K3 och till sist för att få disponera luftrummet tillstånd från F7.

Numera vet den högra handen heller inte vad den vänstra gör, eller för att citera ett gammalt ordspråk: "Ju fler kockar"...

Någon samordning inom organisationerna finns tydligen inte. Den ursprungliga tiden för tävlingen fick därför med några dagars varsel ändras pga. att även FFK hade fått tillstånd att använda fältet och anläggningar. Då fick vi stryka på foten, och fick mer eller mindre

tilldelat 23-24 september. Tyvärr blev det då en olycklig kollision med tävlingen i Nyköping, men alternativet hade varit att flyga i slutet av oktober eller inte alls. Vi måste få redovisa dessa fakta här pga. att det har talats om dålig planering mm.

En tyst minut...

Tävlingsledaren Lars Carlsson inledde briefingens med att påbjuder en tyst minut för två nyligen avlidna SMOS-medlemmar, Christer Sondell och Bengt Johansson.

Bilderna ovan visar t. v. Anders Nilsson som servar sin originella Orbit Gas Buggy. T. h. kontrollerar Sandolf Blomgren motorn på Kjell-Åke Elofssons Radio-Cub inför den avgörande flygningen i OT-RC.

Nedan t. v. två av tävlingens mera udda modeller, i förgrund Ingvar L. Nilssons Slicker 50 och i bakgrunden Ulf Alséns Southerner Major.

Här under har Sandolf Blomgren har "landat" sin Playboy S men ser ändå ganska nöjd ut.





Christer omkom mycket tragiskt i en flygolycka med sin nyligen renoverade Jodel, och skulle säkert varit med oss på tävlingen annars. Vi kommer alltid att sakna honom och hans eterdoftande Radio-Cub. Bengt avled efter en kort tids sjukdom. Han var en av grundarna av Tibro-klubben i början av 40-talet, och var så sent som i våras med vid invigningen av klubbens historiska utställning och fotogalleri.

OT-RC

Lördagen ägnades åt klassen OT-RC, och här kunde vi glädja oss åt två nykomlingar. Det var Ulf Alsén och Roland Andersson som kom med en Mamselle resp. Vagabond. Ulf var med redan förra året och hjälpte kompisen Anders Nilsson, och fick tydligen blodad tand av detta. Roland är en erfaren RC-segelflygare, vilket borgade för att han hade lätt att blanda sig i toppstriden. Kjell-Åke Elofsson visade att "gammal är äldst", och kunde trots oträning få till maxpoäng i tre av de fyra flygningarna, dvs. även maxpoäng totalt. Segern satt dock långt inne. Lennart Andersson hade bara missat



Lennart Andersson med Vagabond, byggd av Agne Engman.



Här ovan medaljörerna i OT-RC. Fr.v. Börje Luthman Radio-Cub 3:a, Kjell-Åke Elofsson Radio-Cub 1:a, Lennart Andersson Vagabond 2:a.

Bilden t. h. Visar hur solen har en förmåga att sammanfalla med vindriktningen. Börje Luthman flyger och Roland Andersson "läser".

en poäng i sina tre bästa flygningar, och Kjell-Åke var därför tvungen att maxa i sista omgången för att vinna. Fjölårssegraren Sandolf Blomgren lotsade ner honom på exakt 4 min, och eftersom modellen även stannade innanför landningscirkeln var segern hans.

Sedvanlig fest

Eftersom radioflygarna är mycket sociala individer hade de flesta (även de som inte skulle flyga på söndagen) stannat kvar till kvällens fest. Som vanligt hade

→ sidan 11

Resultat

OT-RC

Namn	Modell	Poäng
1. Kjell-Åke Elofsson	Radio-Cub	810
2. Lennart Andersson/ Agne Engman	Vagabond	809
3. Börje Luthman	Radio-Cub	799
4. Sandolf Blomgren	Playboy Sr.	745
5. Bengt Johnson	RC-Viling	731
6. Conny Jönsson	RC-Viking	691
7. Ulf Alsén	Southerner Major	609
8. Anders Nilsson	Orbit Gas Buggy	516
9. Ingvar L. Nilsson	Slicker 50	231
Roland Andersson (ej SMOS-medlem)	Vagabond	800

RC-3

1. Kjell-Åke Elofsson	Radio-Cub	1000
2. Sandolf Blomgren	RC-Viking	830
3. Lars Karlsson	RC-Viking	770
4. Börje Luthman	Radio-Cub	765
5. Lennart Andersson/ Agne Engman	Vagabond	760
6. Conny Jönsson	RC-Viking	750

Domare i RC-3 var Sven-Åke Larsson

Per Qvarnström minns Rolf Hagel

Efter VM i friflyg 1971 i Göteborg skulle jag hem till Lund. Jag var 15 år och vältränad men ändå helt slut efter en vecka med konstiga tävlingsdagar som började vid 4 på morgonen, pausade på mitten och sen fortsatte till sent på kvällen. En liten ljusblå Renault 8 visslade förbi med ett bekant ansikte bakom ratten. Jag fick lift mot Malmö och på vägen ut från flygfältet vid Säve kom vi lite vilse bland hangarer, baracker och startbanor och hamnade så att det fanns en rejäl raksträcka att avverka för att komma ut. Jaha, sa den skäggige mannen bakom ratten, växlade ner med den lilla stumpen till spak och tryckte på gasen.

O jävlar vilket ylande och vilket drag. Motorn varvade ur som en racermotor och växlarna upp avverkades kvickt. Trots en gigantisk modelltrunk på taket gick det så fort som jag aldrig åkt bil förr. Nerväxlingarna och inbromsningen var inte lika hisnande. Men vad hade karln satt i baken på den lilla bilen? Jag visste ju att hans 2.5 kubiks modellmotorer var några av de starkaste i världen. Men uppenbart hade även Renaultmotorn synats i sömmarna av mästerttrimmaren.

Nu skulle vi bara vidare de dryga trettio milen mot Malmö! Jag minns att det var med viss nervositet vi antrade allmän väg några minuter senare. Men det gick bra. Jag fick skjuts ända hem till dörren och sov ett par dar efter mästerskapet. Chauffören hette Rolf Hagel och var den gången 36 år gammal men redan en veteran i

modellflygkretsar. Jag hade varit tidtagare och hämtat modeller åt de svenska VM deltagarna. Jag visste inte mer om Rolf då än att han var nybliven världsmästare i F1C och under veckorna före mästerskapet experimenterat med propellrar som min äldre bror Åke tillverkat gjutformarna till.

Efter sju obligatoriska perioder på det där VM:et 1971 var Rolf Hagel i det friflygarna kallar Fly off. Maxtiden ökades från tre till fyra minuter och senare till fem, sex och slutligen sju minuters flygtid. Motortiden var 10 sekunder. En evighet om modellen på vägen upp vänder neråt. Det gjorde Rolfs modell i alla starter. Vingarna var inte starka nog för motoreffekten och när modellen började vika av neråt fladdrade vingarna som asplöv. Men det blev broms nog för att åter rätta upp maskinen mot himlen. Därpå ett sagolikt glid. Man bara stod och glodde. Skulle vingarna hålla hela tävlingen? Vi i en lite inre krets runt Rolf visste att det inte fanns mer i Rolfs trunk. Bara rester. Det gjorde oss åskådare bara ännu mer förundrade. Alla andra hade ju en massa modeller. Men inte Rolf. Han hade en modell, en vass motor och ett fåtal propellrar. Många hade kraftiga nosfjädrar för att inte skada propellern vid landningen. Inte Rolf. Mer än en gång lyckades jag med hjälp av mina trumpinnar till tonårsben fånga den lite skröpliga modellen från att landa på betongen på flygfältets startbanor.

En sån där fjäder kunde man ju inte ha, tyckte Rolf. Bara mer vikt och onödigt luftmotstånd. Och att gjuta propellern tjockare för att kunna landa på? Uteslutet! Propellern skall ju dra, inte vara landningsställ.

För Rolf var alltid max prestanda det avgörande. Just 1971 gav det utdelning men det blev ofta mycket skrot på vägen. En alldeles speciell egenskap som många vinnare har är just grundinställningen till hur man förhåller sig till gränsen. Att inte alltid sträva mot den säkra sidan utan mot gränsen till det avgjort bästa. Då slår det väl ut till slut även om det kostar på under vägen fram. Detta visste Rolf Hagel och jag har aldrig sett så mycket väl omhändertagna pokaler, plaketter och priser i fina skåp som hemma hos Rolf. Även modellerna vårdades ömt. Hellre bygga om, laga och spara än kasta och bygga nytt. En visdom som även en av Rolfs kolleger i Malmö, Jan-Olle Åkesson, utvecklade till en kultiverad filosofi.

Men nu är det slut. Det blir inga fler priser för Rolf Hagel på denna jorden. Måtte det finnas lite racermotorer i himlen att lyssna på. Säkert kan några av hans vänner världen över i modellracerbils-kretsar låta en 10 kubikare fasa in i pipan och varva upp till musik att underhålla Rolf med. Eller kanske en och annan bortflugen Stratos kan sväva förbi.



Rolf Hagel med en A2.a under AKM:s hösttävling på Eslövs flygfält i november 1968. Foto Per Qvarnström

Segelmodellen han konstruerade för SEMO-hobby i Malmö. Kanske rentav någon av mina egna som flög bort på 70-talet. Säkert upptäcker han då mina experiment med den sänkta V-formen, extrabalkarna, krysspryglarna, "snurrekroken" och den platta undersidan på stabilisatorprofilen. Ändringar från originalet

för att testa gränserna. Det blev faktiskt bättre Rolf. Jag tror du ser och skrattar på ditt eget vis med guppande axlar medan du tänker att...den stabben borde kunna byggas minst 1.2 gram lättare...

Per Qvarnström

Friflyg – världens mest intellektuella sport.

Friflyg är segelflyg, som inte har någon kontakt med flygaren. Detta är gemensamt för alla typer av friflygande modeller. Det finns många sätt att få upp modellerna i luften på. Detta kan ske genom lina, gummimotor, förbränningsmotor, handkast eller gum-mibandskatapult. Den som får sitt flygplan att flyga längst tid har vunnit.

Fram till denna fly-off innehåller friflyg ett tävlingsmoment, som kan liknas vid skidskytte. Man flyger fem eller sju gånger inom tidsintervaller, då det gäller att flyga, hämta, finna och preparera modellen inför nästa flygning. I normalfallet skall man flyga tre minuter per flygning och endast de som flugit fullt i samtliga flygningar har kvalificerat sig för fly-off. Tiden ökas då till fem minuter och lyckas mer än en, ökas tiden till sju minuter o.s.v.

Det som skiljer friflyg från allt annat flyg är att planet flyger med hastighet noll i förhållande till vinden. Planet vet ingenting om vilken vind som blåser, utan anpassar sig helt och följer vinden oavsett vart och hur det blåser. Med en vindhastighet på sex m/s flyger planet 1080 meter på tre minuter. Detta medför, att hämtningarna blir långa och ofta komplicerade. Om man är skicklig, kan man trimma planet att kurva upp mot vinden, vilket både ger extra höjd och kortare hämtningar. Inte nog med att vinden blåser i olika riktningar och med olika hastigheter, den innehåller dessutom en lodrät riktning - termik eller sjunk.

Detta är utgångspunkten för friflygaren, som inte kan påverka sitt flygplan efter att han har släppt det. Man kan nästan tala om två individer, modellflygaren och hans självständiga flygplan.

Den bästa av alla utgångspunkter på ett svårlöst problem är en god teori, men det finns inga teorier om aerodynamik vid hastigheter under tjugo km/t. Förmodligen finns det inga kommersiella intressen för detta forskningsområde och därför har alla framgångsrika friflygare skapat sina egna teorier. Detta har skett genom trial and error och ett intensivt tankearbete. De flesta framgångsrika friflygare har flugit under större

delen av sitt liv och i många fall är de den andra generationens flygare. Under denna långa tidsrymd har de erhållit en tyst kunskap, som kan jämföras med teori. Denna teori innehåller en mängd variabler för trimning av flygplanet och termikflygning.

Trimning innebär vinklar och viktfordelning, som måste anpassas till både glidflykt och "motordrift". Skillnaden mellan "motordrift" och glidflykt komplicerar trimningen, då det handlar om två absoluta ytterligheter. En gummimotor har t.ex. det högsta vridmomentet av alla motorer i förhållande till sin vikt, men endast under en kort period.

Efter fyra sekunder har halva vridmomentet försvunnit och under denna tid skall modellen ha vunnit höjd och stabiliserats för motorflykt under ytterligare fyrtio sekunder. Därefter övergår planet till segelflygning. Under segelflygning skall modellen vara trimmad så, att den stannar inom den termikblåsa, som flygaren förhoppningsvis har känt igen och lyckats träffa. En skickligt trimmad modell vänder själv in i termiken, när den känner att den börjar närma sig gränsen för termikblåsan. Hur uppnår man allt detta?

De framgångsrika friflygarna har sina egna teorier om dessa svårigheter, som de med största glädje delar med sig av. Då jag själv är ny friflygare har jag haft nöjet att ta del av dessa teorier och kunnat jämföra dem. Det intressanta är att de alla varit framgångsrika, men trots detta finns det inte många beröringspunkter mellan dessa personliga teorier.

Avsaknaden av en enhetlig teori är anledningen till att friflyg skiljer sig från andra sporter och att jag vågar utnämna den till världens mest intellektuella sport.

Thorvald Christensen
Vice ordförande i friflyggrenen SMFF



"Hope you've kept the plan—
you're going to need it again!"



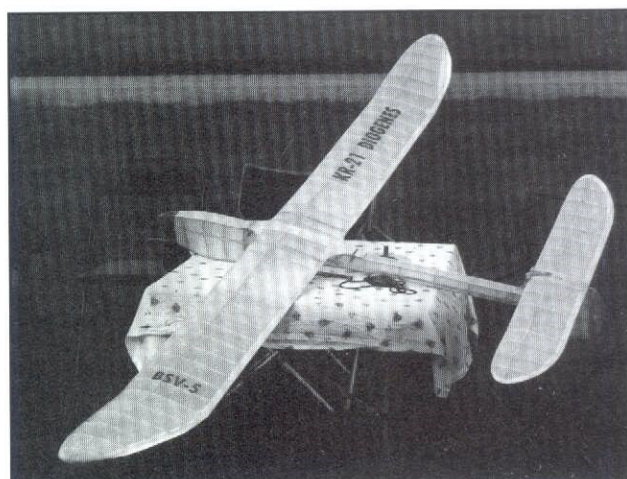
Här ytterligare ett bildreportage från OT SM 2006

Den övre bilden som får oss att längta fram till årets tävlingsdagar är fotograferad av Ingoar Nilsson och för övriga bilder på detta uppslag står Lars Tolkstam för fotograferingen.

Bilden till höger visar Bent Schmidts imponerande S3:a "Diogenes".

Här nedan t. v. en lika elegant som intensiv stilstudie av samma fotograf som ovan, det är Åsa Tolkstam som startar sin "Cleo".

Till höger: En studie i koncentration - Birgit Törnkqvist laddar sin "Flying Aces Moth".



Fortsättning på RC OT SM från sidan 7.

Lars Carlsson dukat upp ett mycket proffsig bord, och mästerkocken Sandolf Blomgren såg till att köttet var riktigt kryddat och väl grillat. Festen pågick till fram på småtimmarna, och det diskuterades även annat än vingprofiler och bränsleblandningar.

RC-3

Av tradition är det färre deltagare i RC-3 än i OT-RC, och årets upplaga var inget undantag. Detta fenomen är mycket svårt för en gammal tävlingsflygare att förstå, eftersom RC-3 är den ursprungliga tävlingsklassen i RC. OT-RC är ett "nytt" påfund utan historisk anknytning, men tydligen appellerar den klassen på de tävlande mer än RC-3. Även här visade Kjell-Åke Elofsson var

"skåpet skall stå", och avståndet ned till tvåan Sandolf Blomgren var ganska betryggande. Glädjande var att Lars Karlsson, som var med och tävlade mot Kjell-Åke i klassen på 60-talet, har kommit in i en andra andning och knep tredjeplatsen.

Modellerna

Tyvärr kommer det inte mycket nytt, eller rättare sagt gammalt, utan det är de gamla vanliga modellerna som dominerar. Många har ju flera konkurrenskraftiga modeller, och det är därför lite konstigt att inte flera tar chansen att ställa upp med två modeller, som reglerna medger. Förhoppningsvis får vi se ett större urval av modeller 2007, och då hoppas vi också att flera friflygare tar chansen att flyga med gamla friflygmodeller i OT-RC.

Tjälle



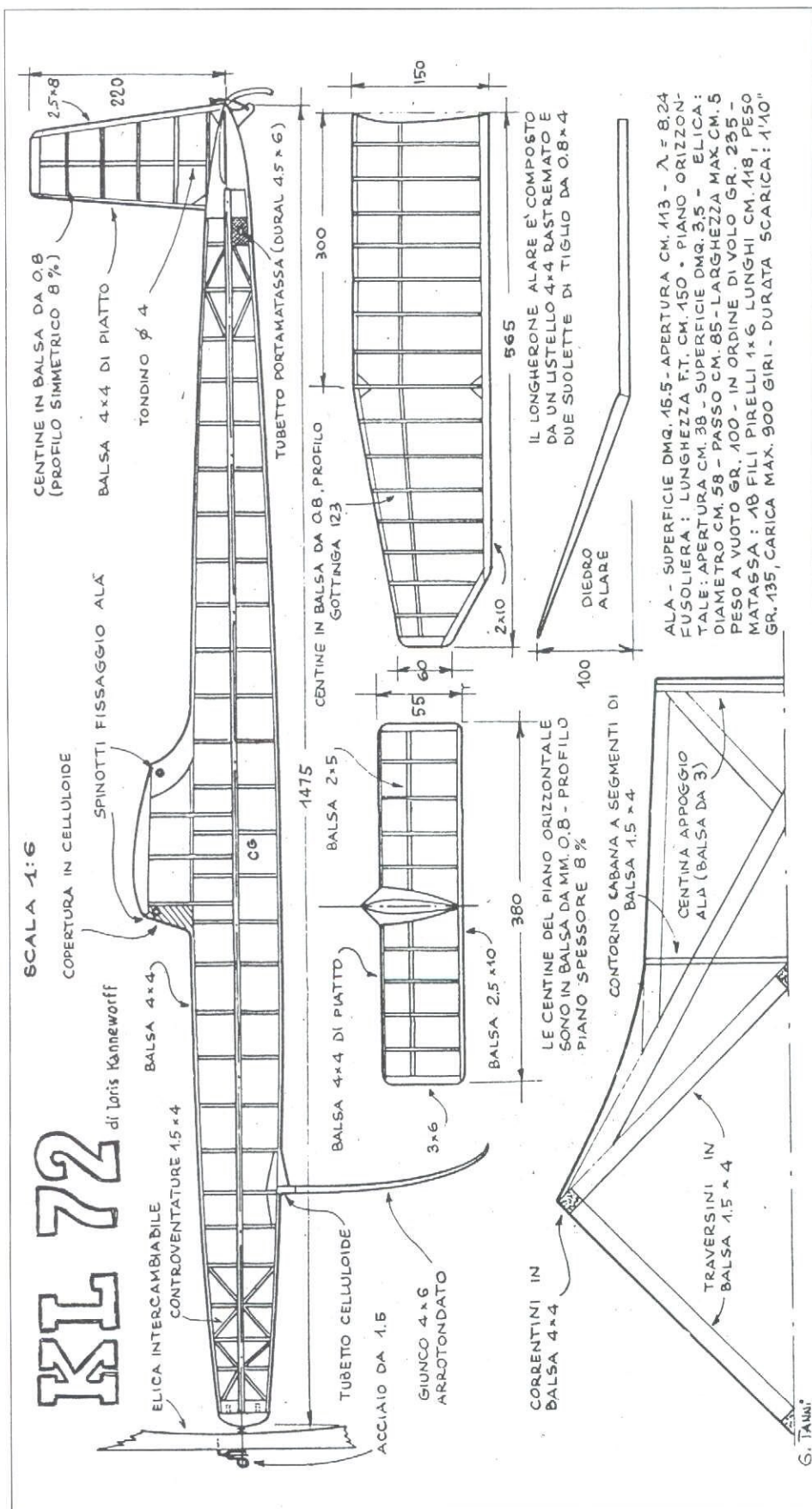
Ovan: Anders Sjöberg med Gint:an "Drifter" demonstrerar dels dess anse- nliga proportioner dels hur man startar en stor modell med infällbart ställ och fällbar propeller!

"Drifter" konstruerades av Joe Bilgri som ett svar på erfarenheterna vid 1951 års tävling i Finland och var förhandsfavorit vid Wakefieldtävlingen i Norrköping 1952. Modellen flög dock bort i första perioden och prestandan hos reservmodellen ("Duster") med enkeldrift räckte "endast" till en 5:e plats. Eftersom "Drifter" konstruerats för 5 min. max lär vi få se intressanta flygningar när Anders väl tämt besten!

Till höger: Rolf Asteroik med Gint-vinnaren 2006. Den vackra "Wildcat" är närmare beskriven i OLDTIMER 3/200.



KL 72 - En italiensk G-Int-modell

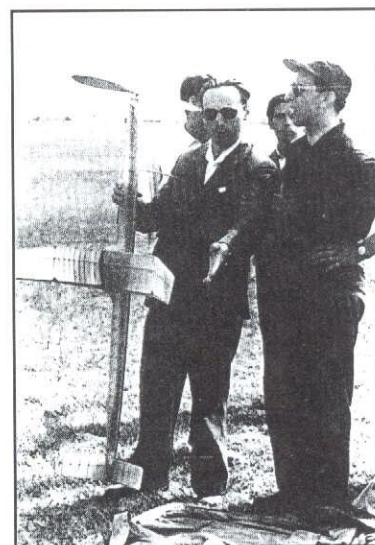


Med två 5-min.flygningar och en "miss" på 4 min. 33 sek. kom italienaren Loris Kannenworff på 9:e plats 1953 i den sista stora Wakefieldtävlingen med fri gummi-mängd. Med sin "KL-72" satsade han på en extremt långkroppad modell, som med 18-strängad 6x1 mm-motor ansågs vara en säker 5-minutersmodell.

Modellens kropp är uppbyggd av 4x4 och 1,5x4 mm balsa ; vingen har en tunn Göttingen 123-profil med mittbalk av 4x4 mm balsa, förstärkt med två 0,8x4 mm hårdträlistor ; den minimala stabben har en 8% Clark Y-profil och spryglar i såväl vinge som stabbe är skurna ur 0,8 mm balsa (förmodligen hård!).

Ritning i full skala till "KL-72" har utlovats av italienska SAM men för den intresserade kommer här några användbara mått:

Spv. 113 cm ; rotkorda 15 cm ; kroppslängd 150 cm ; propeller 58x65 cm ; motorlängd 118 cm ; motorvikt 135 gram ; motortid vid 900 varv c:a 70 sek. ; modellens totalvikt 235 gram.



Kannenworff i sällskap med ingenjör Batoni.

Några bilder från Norrländskt modellflyg i det förgångna - del 2

Förmedlat av Lennart Flodström

Här är Gunnar Westerlund från Njurunda Flygklubb vid Vintertävlingen 1951 på Skrängstasjön. Av någon anledning hade KSAK/Derantz fått för sig att vi skulle tävla med flygande vingar. Här behövdes inget guldmärke, så Gunnar byggde denna modell av solida balsaflik (inga spryglar eller lister, alltså). Modellen flög, men inte tillräckligt bra.

Gunnar hamnade på tredje plats. Tvåa blev herr Flodström med en (modifierad) "Strijkplank" som var i ledning efter två perioder.

I den tredje gick plankan rätt in i funktionärstältet och omstart gjordes efter reparation. Tyvärr en hastig och inte fullt perfekt lagning.

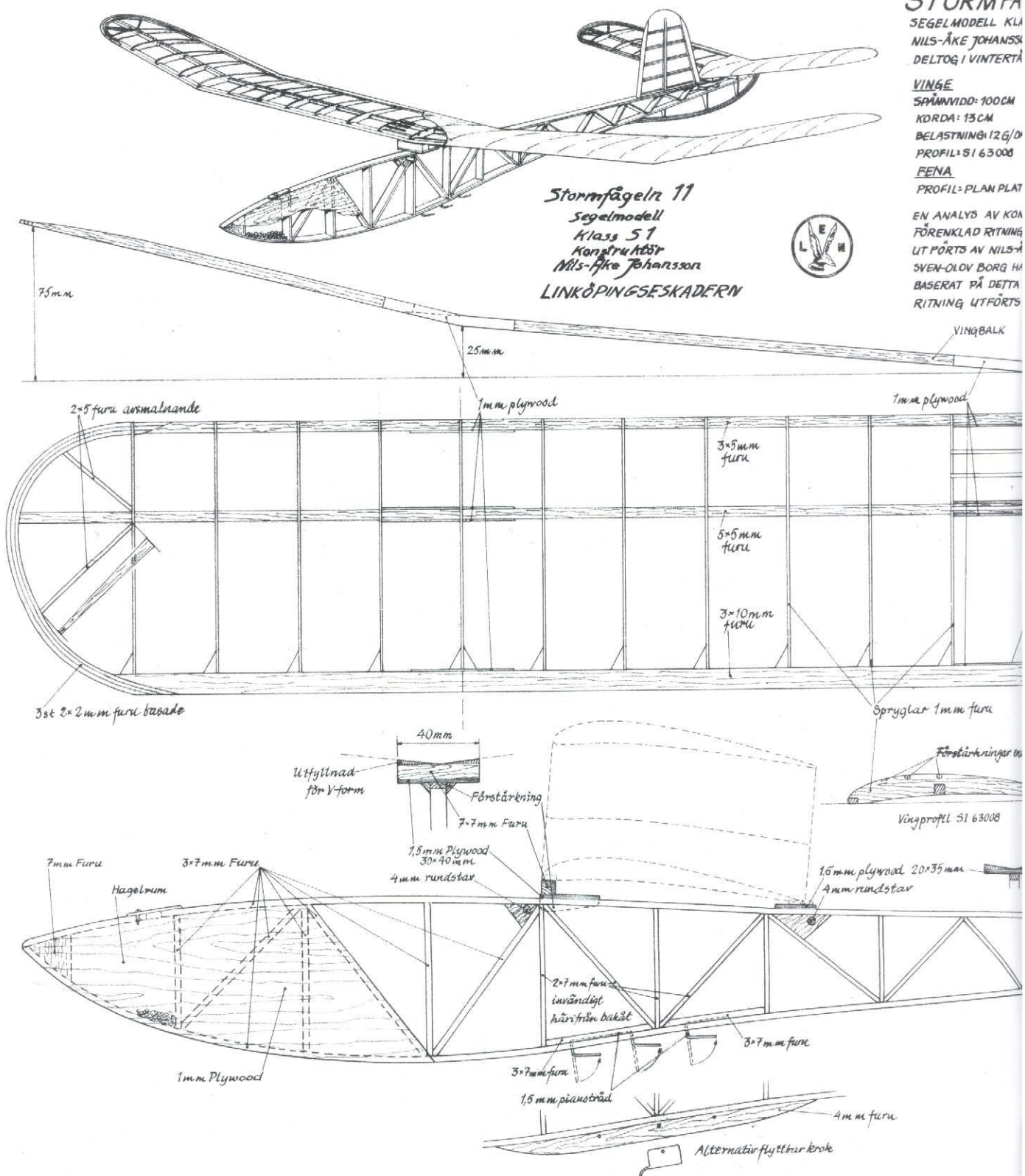
Vann gjorde Sundsvalls Heinz Salomon med en läcker pilformad vinge, där man kunde ändra skränkningen på båda vingarna samtidigt genom att vrida ett litet hjul i vingens mitt. Hans övriga konstruktioner visade också upp ovanliga finesser.



En inte helt obekant K A Ericsson var också med i denna klass.

"Friend of Bengt Lindqvist with Korda" stod det i Model Airplane News omkring 1950 som bildtext till detta foto, som visar Rune Einarsson med något som inte har Kordavinge och fel landningsställ därtill. Gunnar Westerlund hade ett fotooriginal i sina dammiga gömmor. Samtliga nämnda personer är medlemmar i SMOS.





Ett förnämligt samarbete mellan Sven-Olov Borg, C-G Ahrebrand och Nils-Åke Johansson har resulterat i att ännu en av den senares konstruktioner från 40-talet

väckts till liv och nu är tillgänglig för SMOS' medlemmar genom ritningsbanken.

55 51, KONSTRUERAD AV
M, LINKÖPINGSESKADERN
(LINGEN I UPPSALA 1945.

SPÄNNVIDD: 40:CM

KORDA: 10 CM

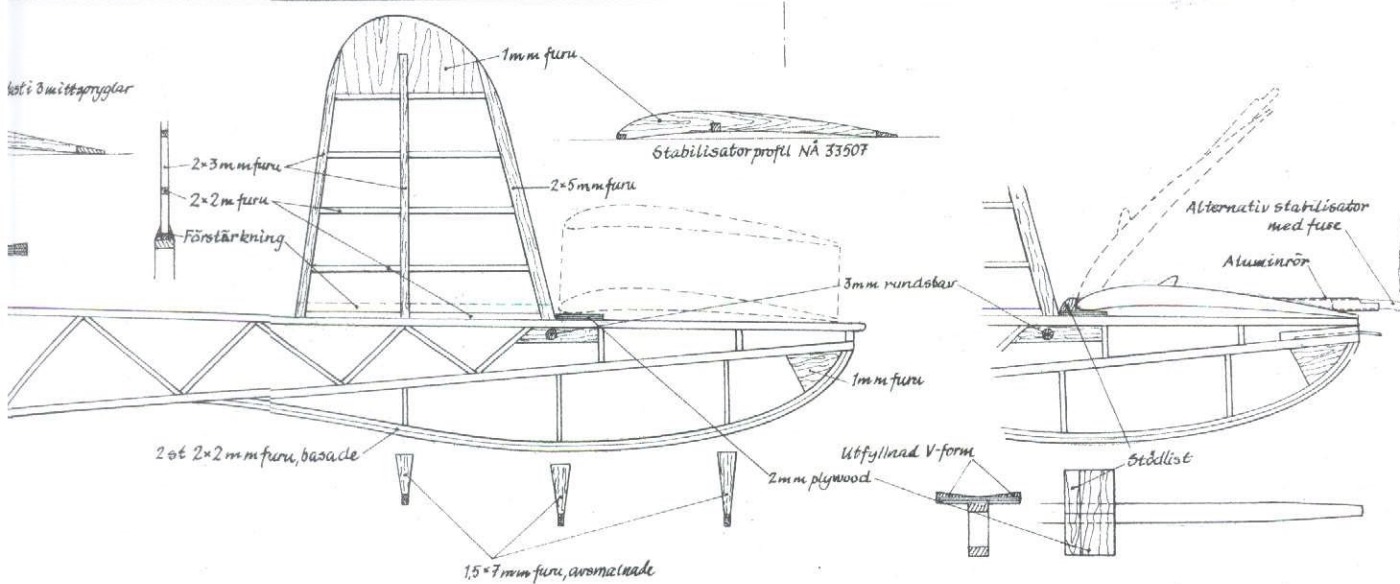
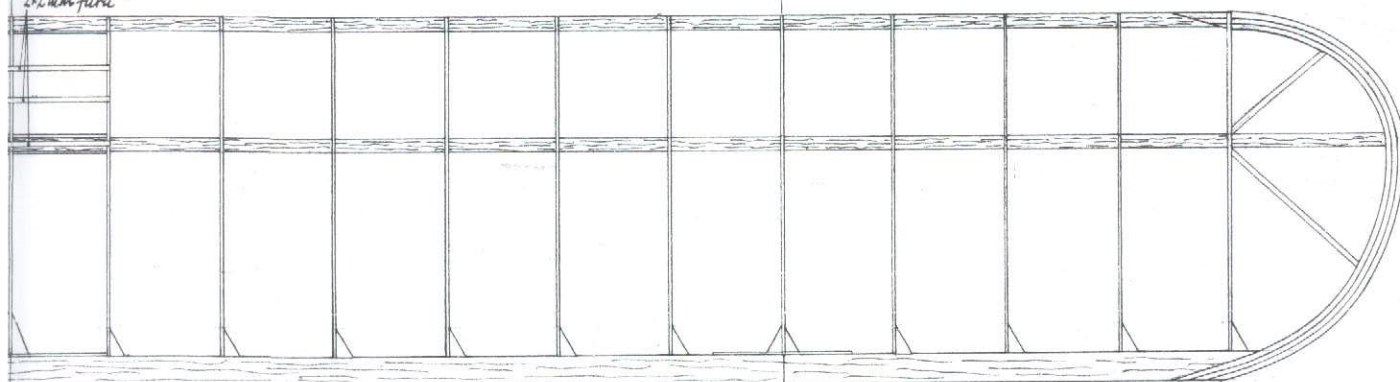
PROFIL: NÅ 33507

SJUNKHASTIGHET

50MLINA = 25-30 CM/SEK

100M LINA = 30-35 CM/SEK

STRUKTIONEN BASERAD PÅ
I "HOBBY-BOKEN 1945" HAR
KE JOHANSSON.
RÄSDAN GJORT GRUNDRITNING.
UNDERLAG HAR DENNA
AV C.G. AHREMARK.



FÖRSTA RC-FLYGNINGEN I DANMARK



Bent med restaurerad Goofy.

Från danske SMOS-medlemmen Bent Schmidt har följande intressanta skildring influtit; fritt översatt av red.

"Jag skickar dig härmed material, som kanske kan vara värt att publiceras i OLDTIMER.

Det handlar om min motormodell IK-250, som jag konstruerade 1953 och som bara flög en enda gång; såvitt jag kommer ihåg var det vintern 1954. Som framgår av bifogade berättelse av min bror slutade flygningen med ett mindre haveri, men icke desto mindre anser jag att jag (vi) var de första i Danmark, som försökte oss på radiostyrt modellflyg.

Efter denna händelse användes modellen som prydning och emellanåt även som leksak åt våra barn! Själv lade jag modellflygning på hyllan under ett antal år, men i slutet på 90-talet kom Hans Frederik Nielsen på besök för att höra efter om jag hade kvar några gamla modellplan.

Det hade jag och han fick min "Diogenes" och IK-250. Den senare restaurerade han och den fanns under en period utställd på flygmuseet i Stauning (Jylland).

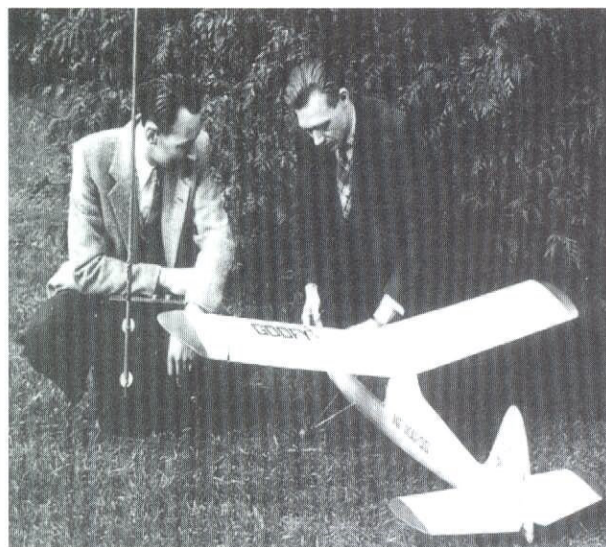
Efter några år i Hans' vård har modellen nu återbörats till mig. Eftersom originalritningen sedan länge var borta har jag tagit bort originalklädseln för att komma åt att mäta upp modellen för underlag till en ny ritning. Resultatet bifogas i form av en ritning i halv skala.

Modellen har nu fått ny klädsel, men den är och förblir ett museiföremål och lär aldrig komma i luften igen."

En beskrivning av styrningen av IK-250 gjordes 1993 av Bents bror Erik Schmidt:

"Endast modellens sidoroder kunde styras. Hjärtat i systemet var ett hjul med åtta kuggar, som via en dragstång påverkade sidorodret. Det innebar alltså två inställningar till höger, två till vänster och två neutrala. Det var ett i och för sig robust system, men svårt att hantera eftersom kugghjulet endast kunde löpa genom inställningarna i en bestämd följd: 1=neutral, 2=svagt höger, 3=höger, 4=svagt höger, 5=neutral, 6=svagt vänster, 7=vänster, 8=svagt vänster, 1=neutral o.s.v. Man fick ingen feed-back om rodrets position, så det gällde både att hålla koll på planets läge och att veta vilket utslag nästa tryck på sändarknappen skulle resultera i.

Sändare och mottagare arbetade i ett av de frekvensband, som var tillåtna för amatörradio. Sändningseffekten var mycket låg och ett tryck på sändarknappen gav upphov till en mycket kort impuls. Både sändare och mottagare var bestyckade med rör och batteridrivna. I modellens mottagare satt en typ av minirör, som även användes i den tidens hörapparater. Mottagaren i sig var inte så skrymmande, men rören krävde både glödspänning på 1,5V och anodspänning på 30V, varför vikten på batterier och det relä, som aktiverade kugghjulet, gjorde planet ganska tungt. Just att planet var så tungt var nog största anledningen till att det skadades vid landningen och aldrig kom i luften igen."



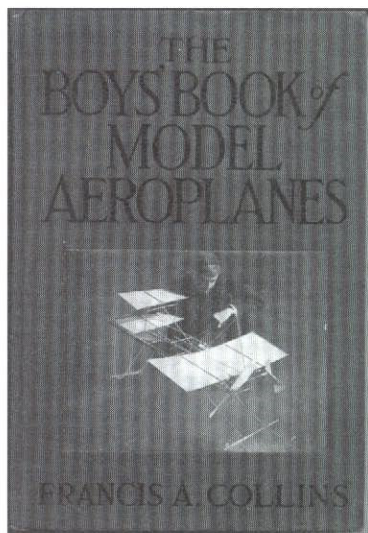
Bent med brodern Erik inför första flygningen.

NYGAMLA BÖCKER: "THE BOYS' BOOK OF MODEL AEROPLANES"; "THE SECOND BOYS' BOOK OF MODEL AEROPLANES"

Ovanstående titlar av Francis Collins utgavs 1910 resp. 1911 och man kan tillåtas undra varför de presenteras i denna skrift nära hundra år senare...!

Anledningarna kan sägas vara två: - dels ansågs dessa böcker, som utkom i ständigt nya upplagor fram till 1936, under pionjäråren vara de amerikanska modellflygarnas första standardverk och något av deras bibel - dels har båda titlarna nyligen utkommit i nytryck.

Naturligtvis handlar det om modellflyghistoria och mycket tidig sådan dessutom! På 300 resp. 262 sidor får dagens läsare en utmärkt inblick i vilka problem, som mötte våra föregångare samt hur dessa pionjärer försökte lösa dem för att få sina modeller i luften.



Teoretiska resonemang lyser med sin frånvaro och innehållet är inriktat på hur man steg för steg praktiskt går tillväga för att bygga och flyga några typiska modelltyper. Fullskalaflyget var ju vid denna tidpunkt också i sin linda och, liksom i flera andra liknande böcker från denna tid, framgår det att samma konstruktionslösningar ofta användes vid såväl modellbygge som 'riktigt' bygge. Några kapitel och foton ägnas för övrigt åt att beskriva några välkända fullskalakonstruktioner från 1910.

Bägge volymerna är rikligt illustrerade med skisser och ett stort antal foton - svart-vita men av hög kvalitet på glättat papper.

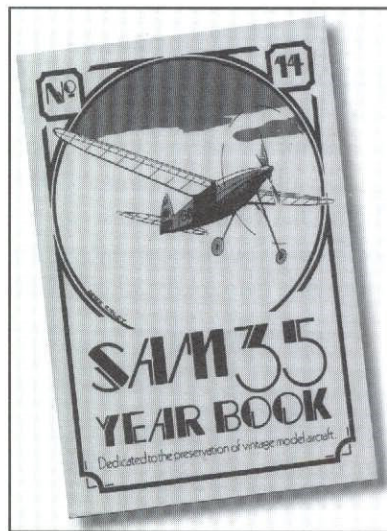
Nu ska det sägas att beskrivningen ovan gäller originalvolymerna, som sedan länge står i red.'s bokhylla. Då dessa idag är rariteter, som betingar priser därefter, vågar man nog tro att den intresserade får god valuta också för de nytryckta utgåvorna, även om utförandet skulle visa sig inte vara helt i klass med originalens. Det kan

nämnas att dessa senare är gediget inbundna i vinrött klotband med påklitrade (!) foton på framsidan. Detta utförande försvann på senare upplagor och likaså saknas de vackra foton i vissa av dem. Innehållet i dessa höll tyvärr inte jämn takt med utvecklingen inom modellflyget. De trycktes emellertid i stort antal och kan från och till ropas in på eBay till ganska låga priser; dock saknar de en del av charmen hos 1910 och 1911 års tryckning. Nytryck av de senare kan nu inhandlas hos bl.a. Hannan's Runway i USA (www.hrunway.com) för \$16.95 /st. eller \$24.95 tillsammans.

SAM 35 YEAR BOOK No 14

Så har våra OT-vänner i England åstadkommit ännu en samlingsvolym och är nu framme vid årsbok nr 14!

Peter Michel & Co har samlat ihop 22 artiklar och drygt 30 sidor ritningar i en volym på 151 sidor och även om det mesta av innehållet av naturliga skäl har brittisk anknytning så finns det en hel del av intresse även för en icke-britt, exempelvis historien om de första fällbara propellrarna för gummimotormodeller och historien om hur F-modellen "Night Train" utvecklades; A. Longhurst's artikel (med ritning) om "the



most advanced Vintage Wakefield ever"; M. Kemp's frihjulskonstruktion för gummimotormodeller; berättelser om E.J. Ridings skalamodeller och om hur det var att arbeta på Aeromodellers redaktion under kriget samt en sammanfattning av Albert Judge's liv - Wakefieldvinnare 1936 och still going strong 89 år gammal!

Det bästa av allt är priset: för £8.00 får du denna lilla antologi hem i brevlådan om du vänder dig till Mr. Ron Knight, 14a Enmore Gardens, London SW14 8RF, England.

Sten P.

FRIFLYGSKALA – VAR DÅ?

Trots att friflygskala av många anses vara det svåraste man kan ge sig på inom modellflyghobbyn så har vi här i OLDTIMER kunnat rapportera om vilken renässans den ändå fått i länder som USA, England, Tjeckien m.fl. I vårt land för denna gren dock en tämligen undanskymd tillvaro – eller är vi bara dåliga på att presentera oss?!

På nästa sida nämner Lars Tolkstam en Internetplats, som alla med dator borde ta sig en titt på för att få en uppfattning om vad som idag kan åstadkommas i fråga om friflygande skalamodeller! Huvudinnehållet är hundratals och åter hundratals foton på skalamodeller med gummi-, diesel- och Rapierdrift. Det finns dessutom en mängd artiklar och tips om hur man bygger och trimmar dessa olika modelltyper och för föga mer än portokostnaden tillhandahåller upphovsmannen Mike Stuart filmupptagningar på CD-rom och DVD från engelska skalaevenemang, såväl utom- som inomhus.

Fullskalaritningar för bl.a. Rapier-skalamodeller finns dessutom tillgängliga för nedladdning och utskrift på denna innehållsrika Internetplats.

För dem, som inte har tillgång till Internet, kan det idag vara svårt att komma över ritningar, information etc. om friflygskala, eftersom det mesta finns just där.

En av de få tidskrifter, som fortfarande regelbundet publicerar ritningar och annan information om friflygskala är "Flying Models" i USA. Även engelska "Flying Scale Models" har ibland friflygmateriel, speciellt reportage, och ritningar till friflygande skalamodeller publiceras ganska ofta i amerikanska "NFFS Digest" och "Free Flight Quarterly" från Australien. Om andra tidskrifter fortfarande publicerar material av detta slag känner red. inte till ("Model Aviation"?, "AMI"?) men

tips från medlemmarna till denna spalt tas tacksamt emot!

Någon litteratur i ämnet har red. veterligen knappast publicerats sedan R.G. Moultons klassiska "bibel" i ämnet kom ut 1956 ("Flying Scale Models"), men mycket av dess innehåll står sig väl än idag, speciellt om man bygger motordrivna skalamodeller. Boken är ganska vanlig på second-hand-marknaden och kan fås för c:a £10 på eBay.

Den som utanför Internet söker riktigt uttömmande information om bygge och flygning av friflygskalamodeller måste ha tillgång till äldre modellflygtidskrifter. Avsomnade "Aeromodeller" utmärkte sig speciellt och förutom skalaspalter under många år publicerades ett par regelrätta manualer i ämnet. En av de bästa, åtminstone när det gäller motordrivna skalamodeller, författades av Eric Coates och publicerades i "Aeromodeller" 1971/72. Serien utkom i bokform 1998 och kan idag köpas bl.a. från Carstens Publications. Den är billig, men har tyvärr en del dåligt reproducerade foton. Titeln är "Scale Aircraft for Free Flight" och sammanställningen är gjord av Vic Smeed.

Man skulle önska att även Fernando Ramos' spalt "Free Flight Scale", som löpte i "Model Builder" under nästan 15 år (!) gjordes tillgänglig i bokform. Den omfattar alla typer av friflygskala och det är betecknande att ritningar till några av de förnämsta konstruktionerna av detta slag publicerades just i "Model Builder" (nu tillgängliga via Bill Northrop's "Plans Service").

Oöverträffade i detta ämne är annars två häftade volymer i A4-format, som red. tidigare rekommenderat i dessa spalter: William F. McCombs' "Flying and Improving Scale Model Airplanes" (Air Age Inc. 1977) och "Making Scale Model Airplanes Fly – for Sport and

Red.'s första
skalaförsök
(1973)
- en General
Western
"Meteor" i
silver och rött.
Flög väl med
en OK Cub,
fast avsedd för
gummimotor.



Contest" (Aircraft Data 1981, 1992) av samme författare. De kan ibland hittas på eBay och liknande ställen och den, som vill ge sig skalafriflyg i våld, bör omgående skaffa dem innan priserna blir orimliga!

Den oförtröttlige Bill Hannan har även lämnat många spår i ovannämnda "Model Builder" och andra tidskrifter, inte minst i form av små friflygande skalamodeller. En del av dessa ritningar återfinnes samlade i hans många små publikationer (häften) under titlar som "Models & Modelers", "Peanuts & Pistachios" (6 volymer!) samt "Plans & 3-views".

"Boomen" inom friflygskala har även satt sina spår i utbudet av byggsatser och för dem, som vill vara säkra på att lyckas direkt, är det länge sedan utbudet var så stort.

I USA finner man nyttillverkade byggsatser av klassiska märken som Comet, Megow, Burd, Scientific, Jasco, Madison m.fl.

Av modernare snitt är konstruktioner från bl.a. Diels Engineering, Herr, SIG, Peck Polymers, BMJR, R/N, Easy Built (Canada), Campbell, Rocktop Models och Dumas Aircraft. Golden Age Reproductions gör bl.a. moderna semi-byggsatser av äldre konstruktioner och med erfarenhet kan säkert många av skalabyggsatserna i Guillows' stora utbud omvandlas till välflygande modeller!

På denna sidan Atlanten är det idag engelska Aerographics, som står för de förnämligaste byggsatserna till friflygskalamodeller. De finns för olika typer av framdrivning, såsom gummimotor, elmotor, kolsyra

och Rapier, och kan bl.a. köpas från SAMS, som även tillhandahåller enbart ritning till många av dem. Från SAMS (www.aerographics.info) kan man även köpa byggsatser av de flesta ovannämnda amerikanska märkena, engelska WestWings byggsatser inte att förglömma.

I England har även en variant av ovannämnda Golden Age etablerat sig i form av Replikit (www.replikit.com). Man erbjuder huvudsakligen semi-byggsatser ("short kits"), oftast bestående av ritning, tryckta (eller laserskurna) balsaflak och kabinhuv, till en mängd engelska modeller av alla slag, som inte längre finns i handeln. Några exempel är Skyleada, Keil Kraft, Jetex och Performance Kits. Friflygskala är bara en del av det stora sortimentet och priserna är modesta! Inte minst intressant för en del av oss är att man för en billig penning kan köpa byggsatser till flera av de Rapier-drivna modeller, som publicerats i engelska tidningar och/eller placerat sig på engelska skalatävlingar. Några exempel är Yak-25, F-105, Mig-21, D.H. Swallow, Bachem Natter, Me-262 etc.

Med denna överblick vill red. inleda ett stående forum för friflygskala och intresserade medlemmar inbjuds att komma med artiklar, inlägg, frågor etc.

För att återknyta till den inledande meningen ska slutligen bara nämnas att USA's största evenemang för friflygskala, Flying Aces' årligen återkommande skalatävling, i år samlade 226 deltagande modeller, som gjorde sammanlagt 1007 (!) tävlingsstarter, varav 190 maxflygningar!

Sten P.

Friflygskala-tävlingen Rinkaby 26/8 2006

Till årets skalatävling i anslutning till OT SM var vi lite färre än vanligt. Anders Sellman hade fått förhinder och Ingvar Persson hade kvaddat sin stora fina IL-2 Sturmovik veckan innan. Ingvar visade dock upp sin halvfärdiga Earl Stahl P-39 Airacobra, det blir en stor best med ca en meters spännvidd, vi ser fram emot att få se den i luften. Skalabedömningen sköttes av Tyco Andersson med glans, tack Tyco!

Vi gynnades av att det var nära nog vindstilla, det är vi inte bortskämda med på Rinkaby. Georg Törnkviks "Mr Mulligan" vann "damernas pris" dvs skönhetstävlingen i anslutning till middagen och årsmötet på lördagskvällen, kanske för att Georg satt in piloter i form av de kända TV-lerfigurerna "Wallace & Gromit". Den flög hyfsat men Brown CO2 motorn tycktes behöva lite mera gas och mera nedåtriktning.

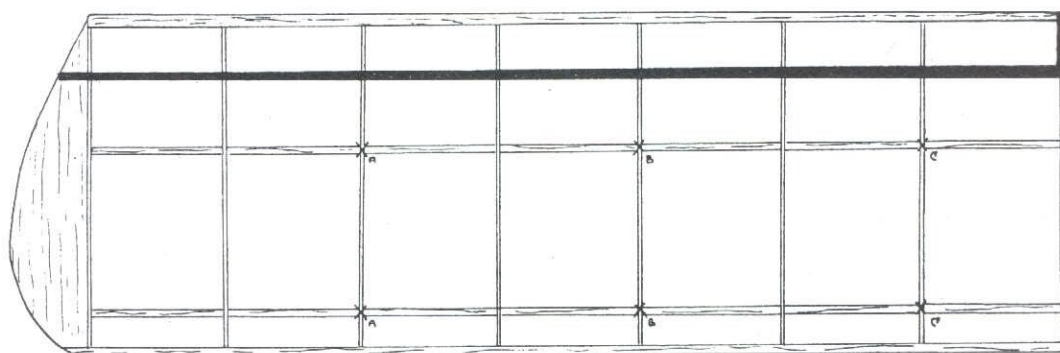
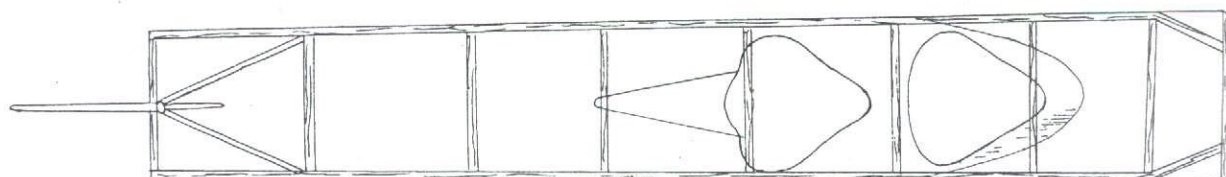
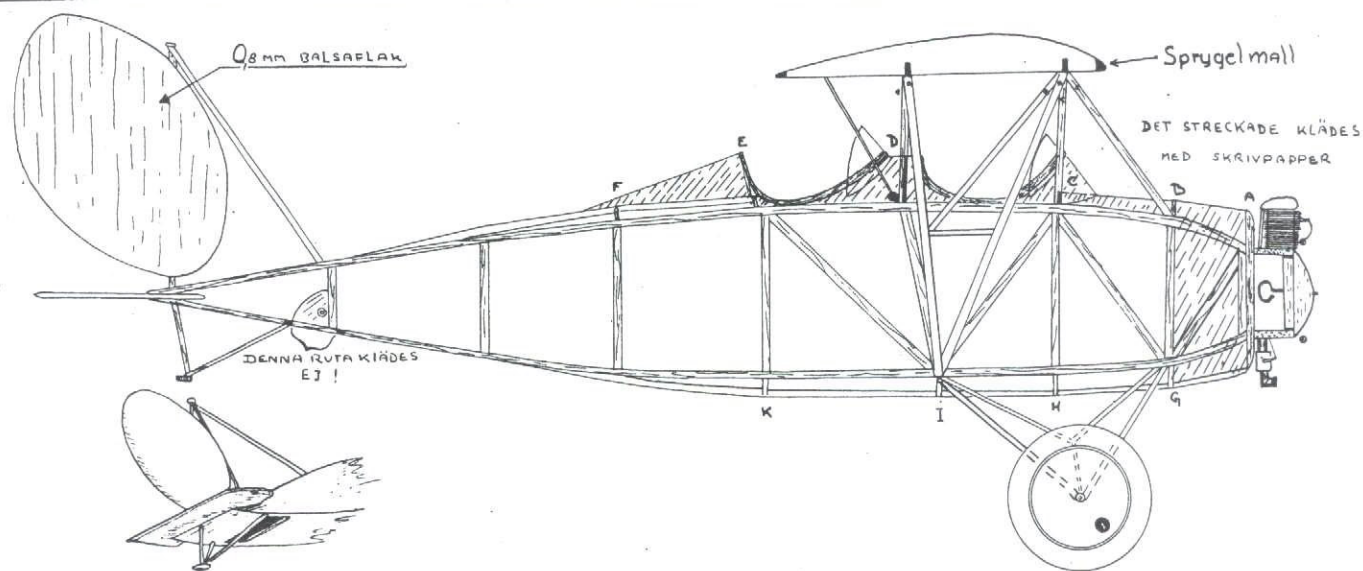
Ingvar Nilsson hade med sig en fina Tiger Moth med en GM120 CO2 motor. Denna Hackerbyggsats puttrade runt mycket fint i ca en minut i första starten,

i andra försöket blev det en looping i startögonblicket och Ingvar hade maximal otur, Mothen for in i en stål-rörsförsedd ryggsäck! Nåväl, det blev måttliga skador, det finns mycket liv kvar i den kärran.

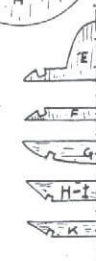
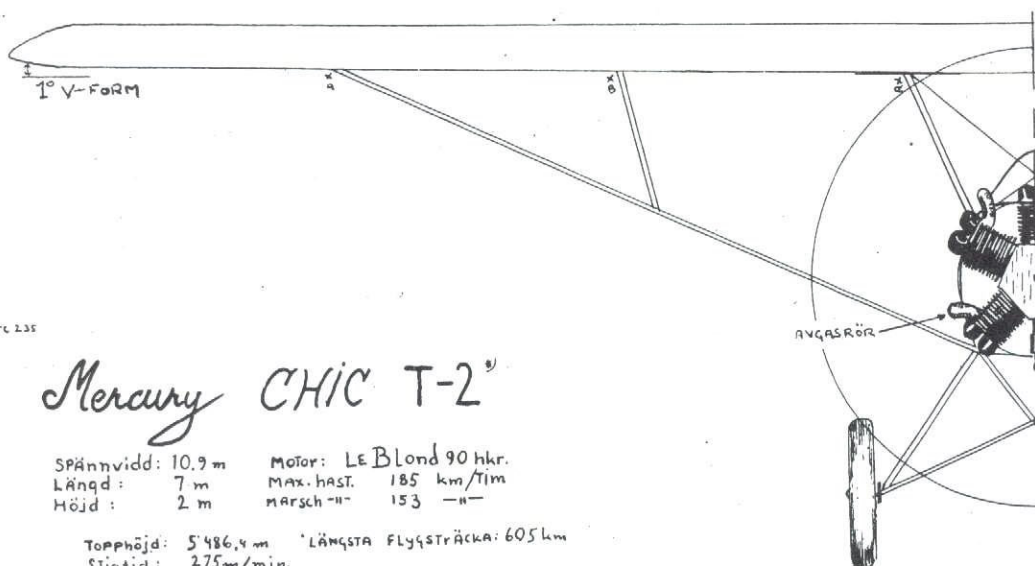
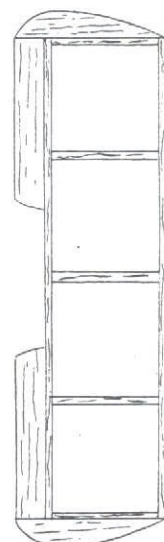
Undertecknad flög som vanligt sin Piper J3 Cub Peanut, en större propeller än förut visade sig bli för mycket, den vinglade omkring (Dutch roll) som en skadskjuten kråka. Den fick sig också en törn i samband med skönhetstävlingen, så det blir kanske anledning att äntligen komma med något nytt till nästa år.

Dagen välförtjänta segrare blev Sten Persson med sin utmärkta SAAB J29 Tunnan (se Oldtimer nr 1/2003). Den är försedd med tjeckisk Rapier raketmotor och Sten lyckades få till två spektakulära flygningar på ca 40 sekunder vardera. Det är speciellt att se denna form av framdrivning, starten är dramatiskt med en rökpilm samt väsande och sprakande! Det finns mycket att se och lära om detta på den utmärkta hemsidan på Internet av engelsmannen Mike Stuart (<http://www.ffscale.co.uk/>), vem blir den första att göra en U2:a?

Lars Tolkstam



ALLA LISTER ÄR 1,5 x 1,5



SPANTMALLAR

Mercury CHIC T-2

SPÄNNVIDD: 10,9 m MOTOR: LE Blond 90 hkr.
LÄNGD: 7 m MAX. HAST. 185 km/tim
HÖJD: 2 m MÄRSCH-" 153 -"

TOPPHÖJD: 5'486,4 m LÄNGSTA FLYGSTRÄCKA: 605 km
STIGTID: 275 m/min

(AMERIKANSK EXPERIMENTMASKIN.)

Booer
Kvalitet
-59

CHIC, en av Björn Karlströms tidiga skalakonstruktioner, hämtad ur FLYGNING nr. 23 1939.
Kan byggas som Pea-nut eller förstoras efter eget önskemål.

Ingvar Persson 1934-2007

Kort före manusstopp nåddes vi av budet att Ingvar Persson från Hörby hastigt och oväntat lämnat oss.

Ingvar var en av våra mest aktiva medlemmar. Han missade aldrig ett flygtillfälle utan var ofta den som tog initiativ till träffar och flygkvällar på Revingefältet.

En stadig ström av modeller lämnade Ingvars byggbord och han väjde inte för ovanliga och svårbyggda konstruktioner, snarare tvärtom. På OT-SM och andra träffar har vi sett bl.a. hans fantastiska bygge av T.R. Querman's Wakefield och den stora strömlinjeformade "Crusader" från 1947 samt, nu senast, flera välbyggda friflygande skalamodeller.

Mest kommer vi naturligtvis att sakna Ingvar för den person han var; en stabil vän, hjälpsam, godmodig och generös i alla lägen.

Ingvar blev 72 år och jordfästningen följdes av många modellflygkamrater, inklusive Ingvars gode vän och internationellt kände OT-gurun David Baker från England.



Sten P. Ingvar laddar på Oldtimer SM 2006.

"Viri" OH -IHK.

Under några år var Arthur Watkins i USA kontaktman för SAM och han och jag hade ganska flitig korrespondens. När hans hustru Tina blev sjuk flyttade de, så att hon kunde få vård och Arthur kunde besöka henne varje dag. 1990 besökte de Middle Wallop och Arthur flög sin skalamodell av det finska hembygget "Viri". Han hade byggt "Viri" efter en ritning av Ken Sykora, som haft en mindre ritning i den tyska "Flugsport" från 30-talet, som underlag. "Viris" flygförmåga var betydligt bättre än de engelska konkurrenternas modeller, men då Arthur inte hade någon riktigt dokumentation för sitt bygge hamnade modellen utanför resultatlistan.

Så kom han att tänka på att Sverige och Finland ligger nära varandra, kanske jag viste något om flygplanet? Nej, det gjorde jag inte, men jag har ju kontakter med

finska modellflygare och flyghistoriker! Jag skrev till Markku Tähkäpää och till Fredrik Guest. Inom en vecka hade jag svar från båda! Markku hade tagit reda på en del fakta och Fredrik gav mig e-postadress till Finlands Flygmuseum i Vanda. Markku kunde berätta att flygplanet var ett hembygge av tre studenter. När planet var flygklart gjorde en av dem en provflygning och gjorde en flygning till sitt föräldrahem. Efter att ha ätit lunch hemma, flög han tillbaka, men bränslet tog slut. Flygmaskinen for in i ett hus och förstördes helt! Ett andra flygplan var avsett att byggas, men kriget kom emellan. Motorn är en trecylindrig "Szekely" på 37 hkr.

I museet fanns originalritningarna och 2005 beslöt man att bygga en kopia. Från Leif Bengtsson på museet fick jag bilder på e-mail samt även kopior på ritningen, bilden kommer från Artur.

Se <http://fi.Wikipedia.org/wiki/Viri>.

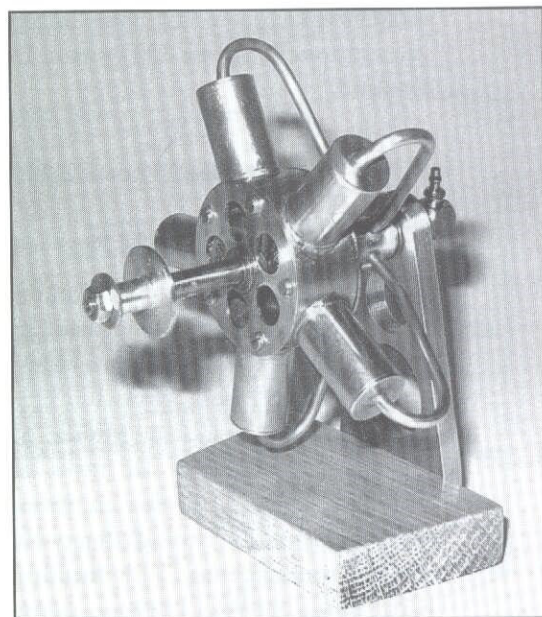
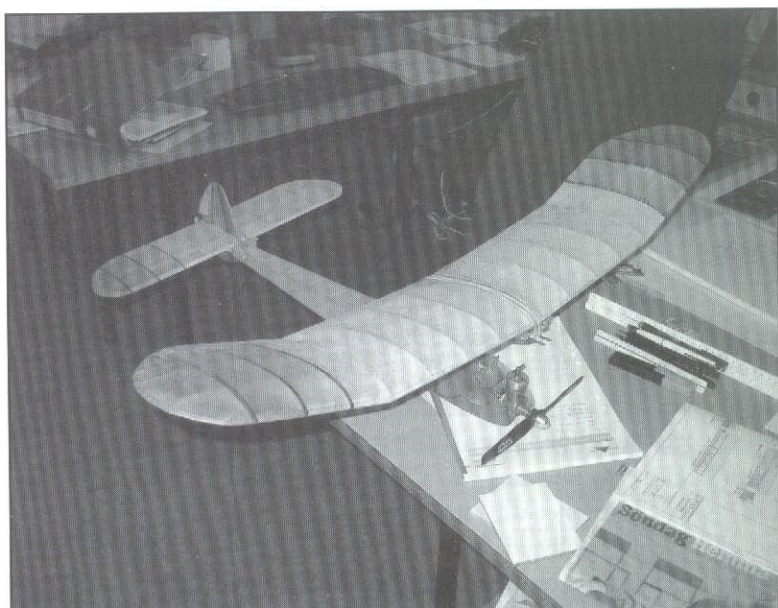
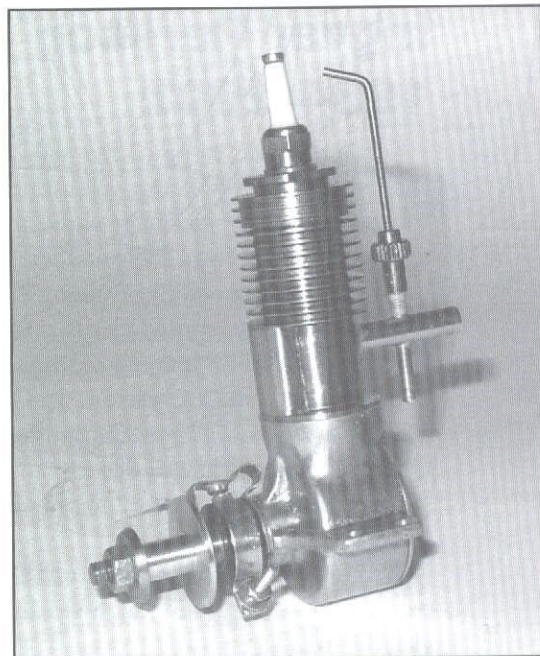
Jag skickade över materialet till Arthur Watkins. Gissa om Arthur blev glad! Hans brev börjar: "Hooray! You have turned the corner for me." Han satte genast igång med att bygga en ny modell och nu är den flygklar.

Arthur väntar säkert på "vir", över-satt = svag nästan viskande vind!

SOL



Medlemmarna bygger



Ovan t. v. är Ingvar Nilssons Mig I-270 - nästan färdig för jungfruflygning med Rapier L1 motor.

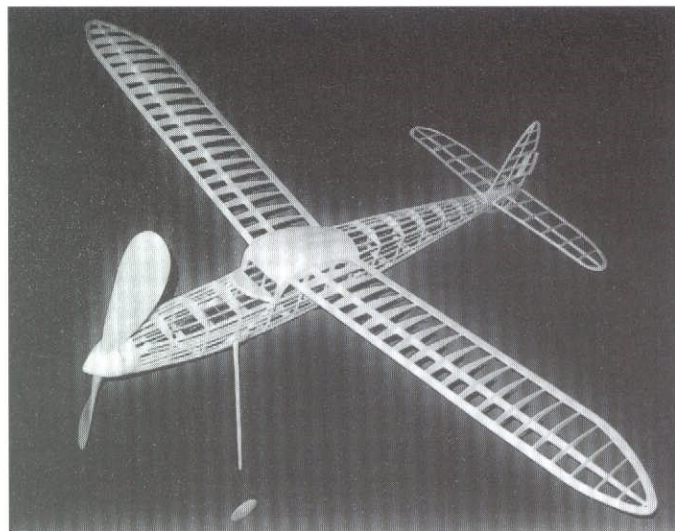
Ovan t. h. visas två annorlunda byggen, de presenteras av Olle Eriksson, som byggt bl.a. dessa två motorer:

- Kopia av Irvine Ohlsons första motor, publicerad i Popular Mechanics 1934. Den är på 2 cc och uppges gå bra.
- 5-cyl. roterande tryckluftsmotor, en F.J. Camm-konstruktion från 30-talet. Den lär kunna lyfta en modell på 1,5 kg!

I mitten t. v. Per Quarnströms nybygge i F-klassisk - en "Dixie" med ED Bee Mk 1. Modellen byggd från en drygt 50 år gammal originalbyggsats (se Oldtimer nr 4/1987).

Här intill är bygge på gång i modellhörnan hos en av våra finska medlemmar, Sven Orre från Vasa.

Åke Gustavsson, en av våra byggare av rang, har i vinter byggt en engelsk "Aristocrat" – ofta betecknad som den vackraste Wakefield-konstruktion, som publicerats. Originalritningen finns i Aeromodeller nr 2/1949 och har även presenterats i Oldtimer nr 3/1994. Åkes modell är nu färdig med tjustigt färgschema i rött och vitt.



Markku Tähkäpää's "Armes -42" på väg att handkastas för första gången. I bakgrunden Markus välkända 'landsvägslok'!



Modellflyg på frimärken 3



Ur red.'s samling visas denna gång tre ryska märken, som visar starkt idealiserade bilder av sovjetiskt modellflyg.

Märket t.v. på 50 kopek utkom 1938 och ingår i en serie för en Barnhjälsorganisation och motivet, som även återkommer på ettärke med högre valör, är en idyll med barn som leker med modellbåtar och modellflygplan.

Även märket i mitten utkom 1938 och är lägsta valören i en flygsportserie. Motivets utgör av fyra pojkar,

som håller upp en (osannolik) modell av ett fyrmotorigt bombplan, förmodligen en ANT 6.

Ettärke av betydligt senare datum visas till höger. Det utkom 1958, även om den friflygande bensinmotormodellen under lupp ser ut att höra hemma i sent 30-tal eller tidigt 40-tal. Märket går i olika nyanser av blått och utkom för att fira Internationella barndagen. En ung medlem i den sovjetiska pionjärorganisationen förevisar modellen.

Sten P.

Svenska Modellflygares Oldtimer Sällskap

Protokoll fört vid årsmöte i Hotell Åhusstrand i Åhus 2006 08 26

§ 1 Sällskapetets ordförande Gunnar Wivardsson förklarade årsmötet öppnat kl 21.12. Närvarolista cirkulerades.

§ 2 Val av funktionärer för mötet. Följande valdes:
Ordförande: Gunnar Wivardsson
Sekreterare: Lennart Flodström
Justeringsmän: Åke Gustavsson och Lars-Erik Fridström.

§ 3 Förslaget till dagordning godkändes utan ändring. Mötet förklarades behörigt utlyst.

§ 4 Wivardsson läste upp styrelsens verksamhets berättelse som mötet godkände i förelagt skick.

§ 5 Kassarapporten, presenterad av kassören Per Nilsson, godkändes av mötet.
Ett underskott om drygt 16.000 kronor beror i huvudsak på investeringar under året i form av tryckta kuvert, vilka underlättar arbetet för vår distributör i hög grad, och av inköp av plaketter. Dessa båda åtgärder avser att täcka ett mångårigt behov. Därtill inköp av spännlack och lösningsmedel för detsamma.. Dessa tre åtgärder har tillsammans belastat sällskapetets ekonomi med ca 24.000 kronor. Av detta återvinns ca hälften vid försäljning av lack och förtunning till medlemmarna.

§ 6 Per Nilsson läste upp Johan Bagges revisionsberättelse. Den rekommenderade ansvarsfriheten för den avgående styrelsen beviljades enhälligt av mötet.

§ 7 Ett förslag att styrelsen skulle utökas med en ordinarie ledamot plus ytterligare en suppleant till totalt två (styrelsens förslag) sekunderades av Sigurd Isacson och mötet tog beslut om utökning i enlighet med förslaget. Den är befogad på grund av en växande verksamhet.

§ 8 Val av styrelse
(Wivardsson, ordförande och Nilsson, kassör, har båda ett år kvar på sina förordnanden).
Sekreterare för en tid av 2 år: Lennart Flodström, omval.
Ordinarie ledamöter för en tid av 2 år: Kjell-Åke Elofsson (omval) och Alf Eskilsson (nyval).
Suppleanter för en tid av 1 år: Sigurd Isacson (omval) och Ingvar L Nilsson.(nyval).

§ 9 Val av övriga funktionärer:
Revisor: Johan Bagge (omval)
Suppleant: Bengt Johansson (nyval).
Distributör: Kurt Sandberg (omval)
Tidningskommitté: Sten Persson och Pär Lundqvist (båda omval).
Framtidskommitté: Ingvar L Nilsson, Lars Larsson, Ronald Borg, Alf Eskilsson (samtliga omval).
Regelkommitté: Sten Persson, Sigurd Isacson, Kurt Sandberg, Kjell-Åke Elofsson (samtliga omval).
Tävlingskommitté (ny funktion p g a ändrade förutsättningar avseende tävlingsarrangemang): Åke Gustavsson, Sten Persson och Kurt Sandberg (samtliga nyval).
Ansvarig för hemsida: Andrea Hartstein (nyval).

§ 10 Val av valberedning:
Anders Sjöberg (sammankallande), Ginger Sjöberg, Kurt Sandberg (samtliga omval).

§ 11 Firmatecknare: Besluts att ordföranden och kassören tecknar firma var för sig. Mötet beslöt även förklara denna paragraf omedelbart justerad.

§ 12 Rapporter
Lennart Flodström rapporterade om museigruppens arbete: Alla uppslag till dags dato har strandat och arbetet har legat nere ett tag. Dock skall nya kontakter med nya idéer tas med Segelflygmuseet på Ålleberg. Vad gäller samlingarna i Tibro fortsätter material att strömma in.
Ingvar Nilsson rapporterade om Framtidsgruppens arbete, som kommer att fortsätta med oförändrat manskap. Fler tävlingar, speciellt i Mellansverige och på fler tävlingsplatser hör till de starkaste önskemålen. Båda rapporterna godkändes av mötet.

§ 13 Besluts att detta år inte avsätta pengar till museifonden, enligt styrelsens förslag. Besluts att Oldtimer skall utges i 4 ex per år med samma standard som under de senaste åren (nr 3 således i enklare utförande). Besluts att ge styrelsen i uppdrag att bestämma tid och plats för nästa års SM.

§ 14 Per Nilssons budgetförslag godkändes av mötet. Det betyder bl a att medlemsavgifter och avgift för Sam Speaks är oförändrade sedan föregående år

§ 15 Besluts att anta styrelsens motion om att

frysa tävlingsreglerna i perioder om tre år. Det går att motionera hela tiden fram till dess, men inget beslut tas före årsmötet 2009.

§ 16 Övriga frågor:

Lars-Erik Fridström framhöll att även halva fredagen borde tas i anspråk för tävling vid OT-SM. Wivardssons främsta motargument var, att de av våra medlemmar, som fortfarande har ett arbete, inte skall missgynnas genom att inte kunna delta eller genom att tvingas ta ledigt. Inget beslut.

Sten Persson undrade, hur dispens kunde ges efter frysningen av reglerna enligt föregående paragraf.

Wivardssons svar:

Genom att i tveksamma fall ge tidsbegränsad dispens för utvärdering av en klass kan man få erfarenhet för att fatta det rätta definitiva beslutet.

§ 17 Mötet förklarades avslutat kl 22.16

Rinkaby 2006 08 26

Gunnar Wivardsson	Lennart Flodström
Mötesordförande	Mötessekreterare
Åke Gustavsson	Lars-Erik Fridström
Justeringsman	Justeringsman

MFK Termik samlas igen!



Termiks återstående medlemmar, stående från vänster; Stanley Hillevärn, Kenneth Johansson, KG Adolfsson, Åke Gustavsson och Bertil Lindal. På huk från vänster; Stig Karlsson, Leif Wilhelmson, Jörgen Olofsson och Göran Larsson.

Förra hösten tog Åke Gustavsson i Båstad initiativ till en ovanlig Old Timer-träff, som inte bara blev till en oförglömlig nostalgitripp för deltagarna utan även resulterade i god reklam för vår verksamhet – plus några nya medlemmar!

I en stort uppslagen artikel under rubriken "Än lever de för sina modellplan" presenterade Värnamo Nyheter den 26 oktober 2006 återträffen för MFK Termiks medlemmar. Såväl gamla som nytagna foton illustrerade artikeln, som behandlade ämnet ovanligt

korrekt för att vara skriven av en oinitierad reporter på en dagstidning!

Då idén och genomförandet av träffen beskrivs så väl i reportaget har red. valt att helt enkelt återge detsamma.

Nämnas bör att nio av de tio ursprungliga medlemmarna kom till träffen och på fotot ovan poserar de med Åkes modeller i exakt samma laguppställning som på nedanstående foto, taget på samma plats hösten 1954!

→ sidan 26



Att Åke Gustavssons initiativ är i högsta grad efterföljansvärt behöver knappast betonas. Man kan bara ana vilka nostalgiska upplevelser, som väntar dem, som blir kallade till liknande träffar av oss, som redan är aktiva inom SMOS – för att inte tala om vilket tillskott av nya medlemmar, som skulle kunna bli följden!

Henrik Timner på Värnamo Nyheter skriver:

”För ett halvt sekel sedan satt de i källaren på Sveavägen 20 och byggde modellflygplan. I måndags träffades de igen.

-Det hade varit roligt om någon vill börja bygga och tävla igen, säger initiativtagaren Åke Gustavsson.

Fast det var i luften de verkliga utmaningarna väntade.

-Det fanns många klubbar runt om i Småland som vi tävlade mot. Då var det fight, berättar Bertil, som också kommer ihåg att man skramlade ihop pengar till en gammal bil för att kunna ta sig till tävlingarna.

Oldtimersällskap

Det fanns mycket att prata om i måndags. Gemen-samma minnen förstås, men också allt som hade hänt sedan dess. En del har inte träffats alls sedan 50-talet, men Åke Gustavsson hoppas nu på tätare kontakter. Han och några till är medlemmar i SMOS – Svenska



Modellflygklubben Termik i Värnamo hade i mitten av 50-talet omkring 50 medlemmar, men i början av 60-talet upplöstes klubben. För några år sedan började Åke Gustavsson åter att bygga modellflygplan. Efter hand växte idén om en återträff fram. När han lyfte luren försvann de gångna åren snabbt.

-Först visste de inte vem jag var, men då sa jag ”Modellflygklubben Termik” och då blev det ”Oj, är det du!”, berättar Åke. I måndags träffades nio grånade termikare, som Åke själv säger, på Ya flygfält – den plats, där de för fem decennier sedan trimmade och tävlade med sina omsorgsfullt ihopknäpade flygplan.

Samlingsplats

1954 flyttade MFK Termik från Västra Skolan till egna lokaler i ett skyddsrum på Sveavägen.

-Vi som var aktiva och tävlade satt där och byggde nästan varje kväll, berättar Åke. Bertil Lindal minns att det var kul att ha något att samlas kring. Han minns också att byggande var bra träning i att lösa problem.

Modellflygares Oldtimersällskap – som anordnar flera tävlingar och träffar varje år.

-Jag bygger och tävlar och är nog minst lika aktiv som förr, säger Åke. Poängen med SMOS är enligt honom att man bygger gamla modellflygplan (minst 50 år gamla) på gammalt vis med balsaträ, japanpapper och lim som några av de vanligaste materialen.

-Den moderne flygaren bygger inte idag, han köper i stället, säger Åke.

-Man går då miste om biten att bygga och konstruera själv, säger Bertil, som sedan ett par år är passiv medlem i SMOS.

Särskilt inbjuden till återträffen var SMOS’ ordförande Gunnar Wivardsson. Han berättade bland annat om föreningens arkiv i Tibro, som rymmer ett tusental flygplansritningar.

-Det är fantastiskt att man kan ha så här kul samtidigt som man utför en kulturhistorisk gärning.”

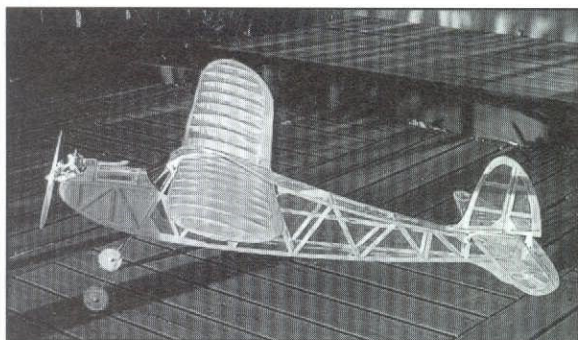
ANNONSER

KÖPES: Motorer i gott skick:

Cox Tee-Dee .020 ; Cox Olympic .15 ; Allen Mercury AM 25 ; Frog 500 – tändsift eller glödsiftsmodell.

Lars-Erik Fridström, Anderstorp. Tfn 0371-17352

SÄLJES: "EAGLET x2", ursprungligen gummi-motormodell från 40-talet, publicerad i RCM&E dec-87 som 3-kanals RC-modell i 1,5 cc-klassen; byggdes då av mig, men kom aldrig i luften! Av ett antal skäl avvecklar jag nu en del hobbymateriel och ser gärna att objektet i fråga hamnar hos någon seriös OT-utövare! Modellen är byggd i "möbelklass" (=finsnickeri), klädd med transparent orange Solarfilm. Den är försedd med en Enya 099, likaledes oanvänd men konserveringskörd med syntet. Modell och motor kan säljas var för sig. Radioinstallation överlätes åt ev. spekulant.



Till försäljning har jag likaledes följande motorer, samtliga nya: O.S. 10FSR i kartong ; Enya .15 RC i kartong ; K&B Torpedo .40F och K&B .40F, en med kartong, den andra utan ; båda från tidigt 70-tal och försedda med Perry-förgasare. Humana priser, som kan diskuteras!
Lars Höwing, Rågvägen 6, 448 36 FLODA

SÄLJES: Jubileumsfilmen från Uppsala Flygklubbs Modellsektions 25-års jubileum, som visades på SMOS årsmöte ifjol, finns fortfarande tillgänglig på DVD. Kan beställas för kr 110:-, inkl. porto och emballage, från Gunnar Ågren, Regngatan 13, 75431 Uppsala ; tfn 018-206710 eller e.post gurra.agren@telia.com.

SÄLJES: Fullskalaritningar, Paket 1, bestående av: Reynold S1 (1945) ; Int. 75:a Klass B (1940) ; Cirrus klass C (1937) ; Amigos klass C (1948) ; Sjöfågeln klass C (1949) ; Winkler J:r (1935) ; D.H.80A Puss Moth (Aeromodeller FSR256). Fullskalaritningar, Paket 2, bestående av ritningsbilagor ur Flug Modell-Technik 1965-1978 till 11 modeller, mest RC skala och RC segelmodeller. Pris: Kr 100:- per paket (+ porto).
Sten Persson, 035-104943.
Email: sten.persson@mbox305.swipnet.se



EFTERLYSNING

Jag söker fortfarande mallar och ritningar, ev. kompletta byggsatser, till Sigurd Isacssons stavmodell "Örnungen" och segelmodellen "Fi-1".
Börje Ekeröth, Box 173, 57522 Eksjö. Tfn 0381/13941

ÖVRIGT

TILLÄGG TILL FLODA'S TIPS.

I Australien finns DB Design Bureau, som dels har en del egna ritningar, som man kan ladda ner gratis (mest flygande skala och inomhus), men som även har en lista över friflygsajter, där man kan finna fler nerladdningsbara ritningar m.m. Även några svenska sajter finns med (Gladiatorerna, Hand-launchgliders, Nimbus). Jag lovar, du kan sitta i timmar framför datorn om du vill kolla alla adresser! Lång adress:
<http://dbdesignbureau.buckmasterfamily.id.au/>.

Floda

DRAGNINGSLISTA

Vid dragning bland dem, som betalat medlemsavgift 15/11 – 31/12 2006, får följande vinnare en liten belöning per post inom kort:

Britt Hagel, Ola Salenmark,
Lennart Andersson (Hammar),
Per Kempe, Åke Gustavsson (Båstad),
Sigvard Hansson, Hans Åman,
Kent Josefsson, Nils Persson samt Evert Hejde.

Per Nilsson

FRÅN BERTIL DAHLQVISTS ALBUM - 3

*Ur Bertils album fortsätter vi här
med några situationsbilder från
Cranfield 1953.*

Nedan:

Arne Blomgren fick denna gång nöja sig
med en 7:e-placering.



Till höger:

I klass F tillämpades markstart och trots välfly-
gande modeller hamnade 'di svenske' långt ner på
listan, mycket beroende på dåligt fungerande mo-
tortimers, med för långa motortider som följd.

Carl Erik Aunér blev bäste svensk i klass F
på 31:e plats. Här en dramatisk startbild.



Ovan:

Charles Moberg poserar framför lagkamraterna med
sin stabb-lösa reservmodell. Charles flög bort sin
modell i första start, men fick ännu en max (5 min.!)
med reservmodellen. Han kunde ha hamnat i topp
om inte modellen förlorat stabben i en trädlandning.
Med enbart minuter till godo försökta han beveka
rävlingsledningen att få använda en tredje reserv-
stabelle, men så, det tillät inte den tidens regler!

Moberg berömdes för sin ärlighet då han frågade i
stället för att helt sonika sätta på reservstabben, men
att från ledning flyttas ner till en 37:e-plats måste ha
svidit!

Sten P.



Nr:1 2007

SPECIALTIDSKRIFT FÖR MODELLFLYGARE

Nästa nummer beräknas utkomma i juni 2007.