



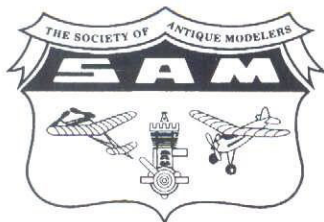
OLDTIMER

SPECIALTIDSKRIFT
FÖR MODELLFLYGARE

Nr: 4 2008



Tävlingar/referat
för friflyg, linflyg
och RC



OLDTIMER
ORGAN FÖR SVENSKA
MODELLFLYGARES
OLDTIMERSÄLLSKAP

Årg.37. Nr4/2008

Red. Sten Persson

Styrelse:

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

Sekreterare: Ingvar L Nilsson
Källbäckrydsg. 11B
507 31 Bråmhult
Tfn 033-23 04 05
arb. 031-77 61 663
ingvarl.nilsson@telia.com

Kassör: Per Nilsson
Linnégatan 23, 413 04 Göteborg
Tfn 031-42 24 02
miccroro@compaqnet.se

Ledamot RC:
Anders Nilsson
Kyrkbyn 8
566 93 Brandstorp
Tfn 0502-501 08

Ledamot Linkontroll
Alf Eskilsson
Tfn 0300-777 66

Suppleant:
Sven Landervik
Rollos Väg 12
291 66 Kristianstad
Tfn 044-24 50 77

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

Hedersordförande:
Sven-Olov Lindén

Hedersmedlem:
Kurt Sandberg

Tidningskommitté:
Sten Persson - redaktör
Tfn 035-10 49 43
sten.persson@mbx305.swipnet.se

Pär Lundqvist - layout
lundqvist@veinge.nu

Kurt Sandberg - distribution

Postgiro för SMOS: 88 66 95-6
Medlemsavgift: 200 kr/år

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

SAM Chapter 67 Sweden

Manusstopptid Nr: 1 2009:
16 februari.



Ordföranden har ordet

Äntligen!

Det kan finnas många anledningar att utbrista i detta ord, men alla är förknippade med någon länge närd önskan som går i uppfyllelse. Ta vårt Oldtimer-SM t.ex. Vädret var emot oss, men vi ville ju så gärna genomföra arrangemanget och ge alla som rest långt och planerat så länge en chans att få flyga. Därför drog vi igång tävlingen på avslutningsdagen trots att det höjdes röster för att ställa in. Men så slog vädret om! Äntligen! Och vilken fantastisk flygfest det blev för alla dem som inte gett upp utan stannat kvar!

Våra ansträngningar att få till stånd ett modellflygmuseum har gång på gång stött på patrull och efter alla dessa år har många kanske gett upp hoppet. Men så: Äntligen! Vi fick helt enkelt ett färdigt erbjudande om att inreda ett museum i anslutning till ett bilmuseum i Simrishamn! Tack alla som gjort detta möjligt! Det är främst Thorvald Christensen som bearbetat sina kontakter och talat sig varm om vilket stort behov vi har och vilken kulturgärning det vore med ett museum inriktat på modellflyg. Så visade det sig att männen bakom bilmuseet skulle få en lokal över och de nappade på idén om att fylla den med en utställning om modellflyg. Äntligen! Vi kan få till stånd ett museum! Nu krävs det ett hårt och omfattande arbete med att bestämma hur vi ska utforma det hela och sedan att skapa själva utställningen. Styrelsen kommer att lägga fram riktlinjerna och sedan kommer det att skapas olika grupper som får jobba med att förverkliga det hela. Vi i styrelsen kommer att behöva hjälp, så vi förutsätter att ni alla är beredda och villiga att ställa upp om vi eller någon annan i projektet behöver det. Har ni kontakter med folk som kan bygga montrar, modeller, göra planscher mm så är vi tacksamma om vi kan få hjälp. Hör gärna av er till någon i styrelsen i så fall. Detta är en angelägenhet för oss alla!

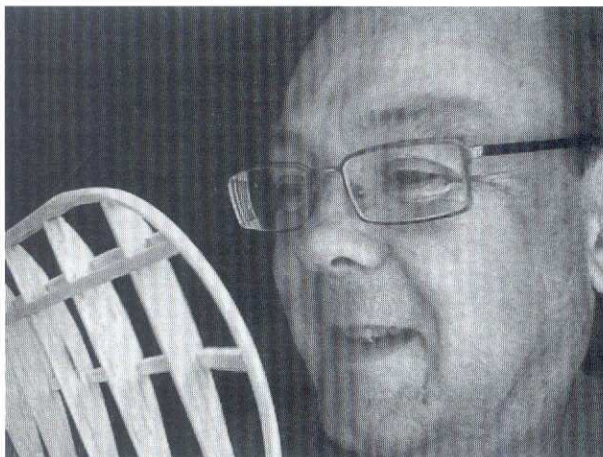
Glöm heller inte bort att det nu står en ny byggsäsong för dörren – Äntligen!
Gunnar Wivardsson

För bidrag till detta nummer tackar red.:

Ingmar Knif, Lars Tolkstam, Svein Olstad, Ingvar Nilsson, Thorvald Christensen, Kjell Lindqvist, Anders Sellman, Sven-Olov Lindén, Per Qvarnström, Bengt Höglund, samt Einar Håkansson.

Omslagsbilden.:

En glad segrare i norsk deltävling vid OT-SM 2008 - "Trimklassen" - Svein Olstad. Fotot taget av hustrun Grete Olstad.



Den nye sekreteraren tackar för förtroendet och presenterar sig själv:

Jag är född 1951 och bor i Borås tillsammans med hustru Maria. Jag är elektronikingenjör i botten, sändareamatör sedan 1972 fast idag inaktiv, har odlat malar (akvariefiskar), sprungit orientering tills knäna protesterade, är periodare med korsordslösning.

Föreningsliv har alltid varit ett intresse, och jag har varit sekreterare i många föreningar. Elektronik och vågutbredning har varit ett stort intresse och jag har arbetat (som delägare) drygt tioåret som konstruktör/serviceingenjör med instrument för mätning av joniserande strålning. Sedan 1989 arbetar jag som serviceingenjör på ett kemilab i ett stort läkemedelsbolags forskningsenhet i Mölndal.

Min modellflygarkarriär kunde börjat 1963 när jag var 11 år (men motorn på Getingen ville inte gå åt rätt håll och intresset dog), men det skulle dröja ända till år 2000 innan jag gav mig på modellflyg.

På fikarasterna lärde en arbetskamrat mig att flyga radiostyrt i sporthallen på jobbet. Vi startade kanske en av de första inomhusflygklubbarna i Sverige. Idag lever klubben, men pionjärepoken med gästflygare från när och fjärran är sedan länge förbi. Jag insåg att radioflyg var inte riktigt "min grej" utan blev intresserad av oldtimerflyg med enklare radiostyrning.

Jag fascinerades av dessa gamla godbitars ofta magiska skönhet, och Thomas Nathanson har ägnat en del tid att lära mig starta dieslar, klä med siden, hur man lägger på dope/spännlack. Dessutom var det Thomas som uppmanade mig att kontakta SMOS.

Första bygget blev en Diamond Demon med radioassistans och en 1,5 cc diesel. Demonen blev inget vidare bra - så jag skaffade Don Ross' utmärkta böcker, och blev helt såld på hans härliga sätt att välja material och hur man skall vända sina "pinnar".

Mina första friflygande alster var moderna små stavmodeller klädda med lökskinnsapper och röda plastpropellrar.

Jag har på dessa fåtal år lärt mig mycket om bygg-

teknik, men är fortfarande väldigt grön på att trimma modeller, bedöma termik, turbulens osv. - jag tar gärna emot goda råd!

För att kunna ha någonstans att friflyga är jag gästmedlem i Sländan, där det finns en samlad kunskap om såväl segel- som gummimotormodeller. Utöver detta råkade jag se en stunttävling...

→ sidan 13.

KASSÖREN HAR ORDET

Dags att betala årsavgift igen! Time for renewal!

Dags igen. Tiden flyger, men fusar aldrig! Med detta nr (Oldtimer 4/2008) följer ett inbetalningskort till vårt pg 886695-6 dit vi vill att du betalar in **årsavgiften för 2009**. På förslag från medlemmarna vid årsmötet höjdes årsavgiften till 200 kr. Familjemedlem betalar 50 kr (behövs bara om denne vill vara med och tävla). Notera i så fall på inbetalningskortet även familjemedlemmens namn!

Om du inte tidigare meddelat ditt telefonnr ber vi dig göra det nu. Gärna även mobilnr! Vi vill gärna att du också noterar ditt födelseår, samt e-mailadress om du har sådan.

Du bör inte missa att även **prenumerera på SAM Speaks**. En mindre höjning har aviserats från USA, vilket innebär att en prenumeration på SAM Speaks för 2009 kostar 260 kr (sex nr) Fortfarande billigt tack vare låg dollarkurs. (Har du inte sett den? Be mig om ett provex!)

Om du ännu inte köpt **Drömmen om att kunna flyga - Modellflygets historia, del I**, så finns det på inbetalningskortet även en ruta för detta. Bra julkappstips! Medlem betalar 100 kr för första bokköpet, för extra böcker tillkommer för porto och emballage 45 kr.

Utländska medlemmar ombedes betala genom att skicka pengar i kuvert till mig. Helst svenska sedlar, men även DKK, NOK, EUR och USD accepteras.

Obs! Använd **inte** Postgiro från utlandet till Sverige! Blir hemskt dyrt för oss som mottagare.

Foreign members are requested to pay the slightly raised annual subscription fee (countervalue SEK 200) by sending paper money in an envelope to the treasurer Per Nilsson. (see address below) Bank notes in SEK, DKK, NOK, EUR and USD are accepted.

Om du betalar under **perioden 1/11 - 31/12**, underlättar du kassörs och sekreterares arbete. Som tack för detta lottar vi ut tio gammaldags belöningar bland dem som betalar under nämnda period.

(För **nya** medlemmar som betalat efter 1/10 2008 gäller avgiften även för 2009.)

Med bästa hälsningar Per Nilsson, Linnégatan 23,
S-413 04 Göteborg, tfn 031-42 24 02, fax 42 65 19
Epost: miccroro@compaqnet.se

Till Lennart & Berit Hanssons minne.



Fotot taget av
Per Qvarnström
sommaren 2007.

På Fersens Väg helt nära Malmö Stadsteater låg i min ungdom ett skomakeri där "Mäster" själv inte bara var en skicklig skomakare utan också en av de första modellflygarna i Malmö. Jag tror att "Mäster" d.v.s. John H Hansson även tillverkade skor för vissa av teaterns uppsättningar. John H Hansson konstruerade och byggde egna modeller som exempelvis motormodellen JHH 100 som finns representerad i SMOS ritningsarkiv. I skomakeriet hade John H Hansson hjälp av sina söner men jag kan inte minnas att jag träffade Lennart där utan vi träffades först vid SM i modellflyg i Jönköping 1957.

Lennart gillade engelska bilar och kom till Jönköping i en ljusgrön Morris Minor tillsammans hustrun Berit och den då lille sonen Anders. Lennart bodde och arbetade en tid i Stockholm under 1950-talet men jag tror att han tävlade för Limhamns Mfk i Jönköping 1957. I början på 1960-talet gick Lennart över till oss i Aeroklubben i Malmö och det var egentligen först då som vi yngre i AKM lärde känna Lennart på riktigt.

Däremot var vi yngre sedan tidigare väl medvetna om John H Hanssons skomakeri där man för en liten peng kunde få sin 1 liters mjölkflaska fylld med balsalim.

När Lennart blev medlem i AKM kände vår mångårige klubbledare Terje Larsson att han lugnt kunde dra ner på sin verksamhet. För dom som i dag inte vet vem Terje var så hänvisar jag till modellerna Tern och Rödluvan som också finns i ritningsbanken. När Lennart kom in i klubben så kom Berit också in. Många modellflygare både i Sverige och från andra länder har haft stor glädje och nytta av Lennart och Berits många tävlingsarrangemang. Detta gäller framförallt "moderna" fristflygare och medlemmar i SMOS. På 1960-talet

arrangerade vi i AKM också flera tävlingar i radioflyg och inte minst VM-tävlingen på Ljungbyhedsfältet 1965 där Lennart drog ett tungt "lass".

När Lennart ledde AKM fullföljde han sitt uppdrag i Terjes anda vilket innebar ordning och reda men utan formaliteter. I alla klubbar finns det någon eller några som glömmer att betala medlemsavgift och startavgifter men vid sådana tillfällen kunde Lennart säga ungefär så här; "Han betalar säkert senare för han har nyligen byggt en ny Wakefieldmodell". Lennart och Berit talade ofta om caféet/konditoriet "Vetekatten" som hade blivit ett favoritställe under deras Stockholmstid.

Efter en inställd Vintertävling i Östersund 1965 skulle vi enligt Lennarts önskan äta frukosten på Vetekatten när nattåget från Östersund hade anlänt Stockholm. Var det inte bra undrade Lennart efteråt? Översatt till dagens språkbruk blev svaret: "Det var väl OK". Inte ens Lennart kunde övertyga Malmöpågar om att man kunde få en riktigt bra frukost i Stockholm.

Lennart var en i mina ögon fullödigg modellflygare då han själv både konstruerade och byggde sina gummitordrivna modeller. Jag tror det var jag som 1980 lockade honom att börja bygga oldtimermodeller och Lennarts byggen och hantering av gummitormodellerna 1 1/2 och Lanzo Duplex är värd all beundran och respekt

Att Lennart själv skötte om sin Berit i deras hem när Berit insjuknade under några av deras sista år väckte dock min allra största respekt! Men hur skulle det kunnat bli annorlunda när Lennart var uppvuxen i en familj där fadern byggde modellflygplan och tog sig tid att sälja balsalim på mjölkflaskor till modellflygtokiga pågar från Limhamn och Malmö.

Einar Håkansson

Lasse Wentzel in memoriam 1924 – 2008.

Som yngste sonen till Sven Wentzel blev Lasse den som sist lämnade modellfirman Wentzels.

Nisse Pettersson berättade en gång om hur Lasse fick hjälpa till i verkstan efter skoldagen med sågning av balsabitar. Spillet vid sågningen tyckte Lasse var användbart på ett speciellt sätt. Alla i familjen jobbade ju i butiken, kontoret eller verkstan, så Lasse hade som uppgift att åka hem först för att elda i kaminerna i villan i Ålsten. De tunga säckarna med ved var ju mycket att släpa på, så Lasse tyckte sig ha gjort ett fynd, när han tog med sig en säck balsaspill på spårvagnen för att elda med det! Alla som försökt elda balsaträ har upptäckt att det knappt brinner!

När pappa Sven avled 1962 tog de fyra sönerna vid. Stig Bäverfalk tog hand om inköp och försäljning – Sven-Gunnar skötte det kamerala – Stig var butikschef

och Lasse konstruerade modeller och byggsatser. Titta på dina gamla ritningar, där finns signaturen "LW" på många av dem!

Apelbergsgatan var adressen först på nr 54, sen nr 48. Rivningarna i Stockholms City motade över Wentzels till Drottningatan 67 1963. Sedan företogs en djärv flytt till själva city. Granne blev t.ex. Åhléns varuhus. Med en ny flytt hamnade butiken i den nybyggda Gallerian på Hamngatan. Till en början hade man ingång från själva Gallerian, numera går man in från Regeringsgatan. Lasse övertog skötseln av butiken och fick snart hjälp av dottern Åsa.

Wentzels var och förblev en samlingspunkt för både gamla och nya modellflygare och modellbyggare

Lasse efterlämnar hustrun Britt-Marie och döttrarna Åsa och Ylva med respektive familjer.

SOL

Wentzeltävlingen 2008 "Vingarnas träff"

Ett troget gäng samlades nedanför Borgen på Gärdet på eftermiddagen den 7 augusti. Av de gamla "Vingarna" syntes Sune Stark, Rune "Bananen" Andersson och Örjan Gahm.

Ginger och Anders Sjöberg höll i protokollet och hälsade oss välkomna. Ginger inledde med att meddela att Lasse Wentzel lämnat oss för alltid just i veckan före tävlingen, den tävling han fick oss att så gärna ställa upp i. Ingen av familjen Wentzel var närvarande och det förstod vi så väl när vi fick förklaringen.

Under dagen före hade ett ihållande regn gjort Gär-

det vått. De flesta sprang omkring i terrängskor och blötte ner sig! Startplatsen förlades till östra delen av fältet. Många åskådare kom på von Rosens väg och såg förvånade ut!

Antalet tävlingsklasser var så många att deltagarantalet inte räckte att fylla alla klasser. Vanligtvis hålls tävlingen i början av juni och det är meningen att den kommer att hållas fortsättningsvis också, det var Lasse Wentzels önskan.

SOL

Tävlingsresultaten finns på nästa sida.



Rune "Bananen" Andersson med "Fridolf" och en äkta Stark-vinsch modell 2.
Foto av S-O Lindén.

Tävlingsresultat

Gummimotormodeller, Cirrus, Gladan, Kungsörnen, Tip-Top samt Fröjds. Maxtid 60 sekunder.

1	Kjell Hellström	Tip-Top	49	54	58	= 161
2	Ginger Sjöberg	Fröjds	60	27	60	= 147
3	Ginger Sjöberg	Gladan	60	48	17	= 125
4	Lars Tolkstam	Kungsörnen	60	10	0	= 70
5	S-O Lindén	Gladan				

Gummimotormodeller-Trim, FIB Maxtid 45 sek

1	Anders Sjöberg	FIB	45	45	45	135	Fly off	71
2	Georg Törnkvist	FIB	45	45	45	135	Fly off	69
3	Örjan Gahm	FIB						

Gummimotormodeller-Tummeliten Maxtid 30 sek

1	Andrea Hartstein	Tummeliten	30	30	30	= 90
2	Johan Wallin	Tummeliten	30	29	30	= 89
3	Göran Larsson	Tummeliten	24	30	12	= 66

Segelmodeller-Gladan Maxtid = 60 sek

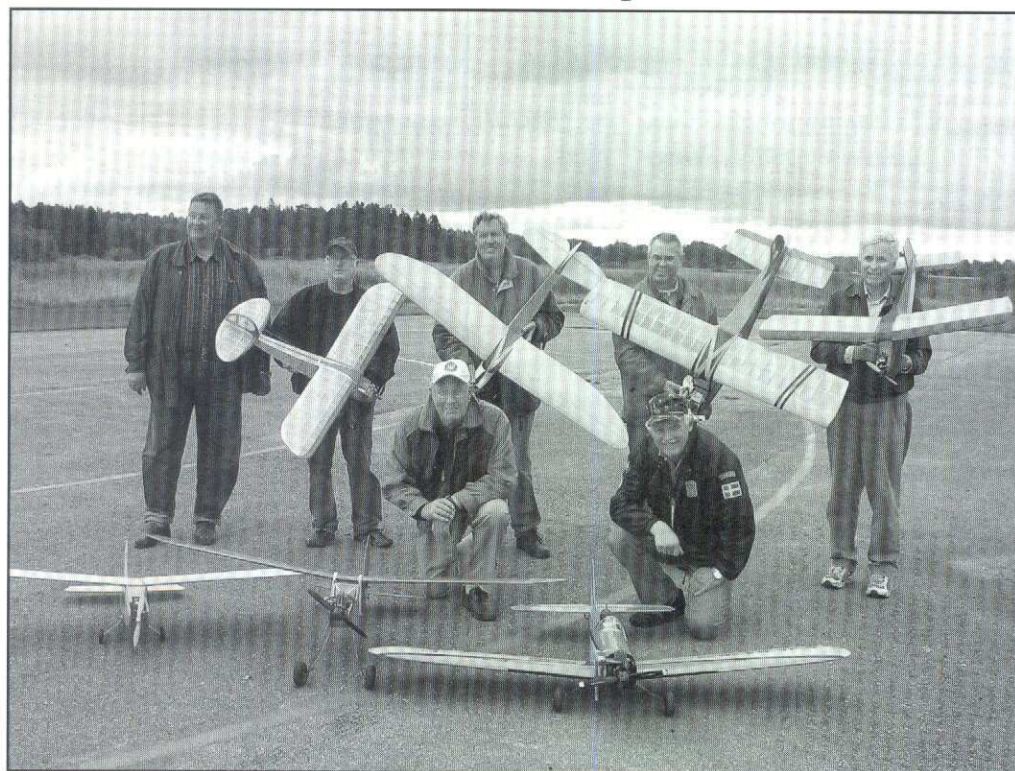
1	Lars Karlsson	Gladan	57	17	60	= 134
2	Göran Larsson	Gladan	35	17	17	= 84
3	K-G Hjerberg	Sunnanvind	17	0	0	= 17

Segelmodeller-URA/Vargen

1	Göran Larsson	URA	17	17	27	= 61
2	Johan Wallin	URA				



Mfk Kondorens Oldtimer RC-tävling.



Sittande från vänster, Ingvar Claesson och Christer Svensson. Stående från vänster, Esbjörn Forslund, Jörgen Daun, Bengt Höglund, Per Larsson samt Arne Fridén

OT-mfk Kondoren anordnade klubbmästerskap för sina medlemmar och även "gästflygare" var välkomna, lördagen den 20 sept. 2008 på Nyköpings modellklubbs flygfält (f.d. Nyges fält på Brandholmen).

Tävlingsgrenarna omfattade OT-RC inklusive en figurflygningsgren som skulle genomföras på en av piloten i förväg angiven tid. Avvikelse från denna tid poängbestäffades. Endast den "biologiska klockan" fick användas av piloten.

Flygvädret var utomordentligt bra. Ingen för sikten besvärande sol och vindhastigheten låg. Detta till skillnad från tävlingen 2007 då en hård vind gjorde så att tävlingen fick ställas in.

Till vår glädje fick vi även deltagare av tre "gästflygare"

från andra klubbar. Kondorens Klubbmästare för år 2008 blev Ingvar Claesson som därmed fick sin andra inteckning i prispokalen.

Bengt Höglund

Resultatsammanställning enligt placering, namn, modell, klubb samt poäng.			
1	Jörgen Daun	Powerhouse	508
2	Ingvar Claesson	Quaker Flash	Kondoren 505
3	Bengt Höglund	Viking	Kondoren 499
4	Per Larsson	Vagabond	472
5	Arne Fridén	Skyscouter	Kondoren 450
6	Christer Svensson	Astro Hog	Kondoren 447
7	Esbjörn Forslund	Jack daw	437

OT-SM I RINKABY 22-24 AUGUSTI 2008



Med rekordmånga deltagare anmälda från hela Norden och med fredagen återinsatt som tävlingsdag hade årets OT-SM alla förutsättningar att bli vår största tävling någonsin.

En SM-tävling blev det förvisso, men ett förbipasserande lågtryck med över 30 timmars kontinuerligt regn blev en utmaning för såväl deltagare som tävlingsledning.

För arrangörerna Kurt Sandberg och Åke Gustavsson innebar tävlingen ett arbete, som tog sin början redan

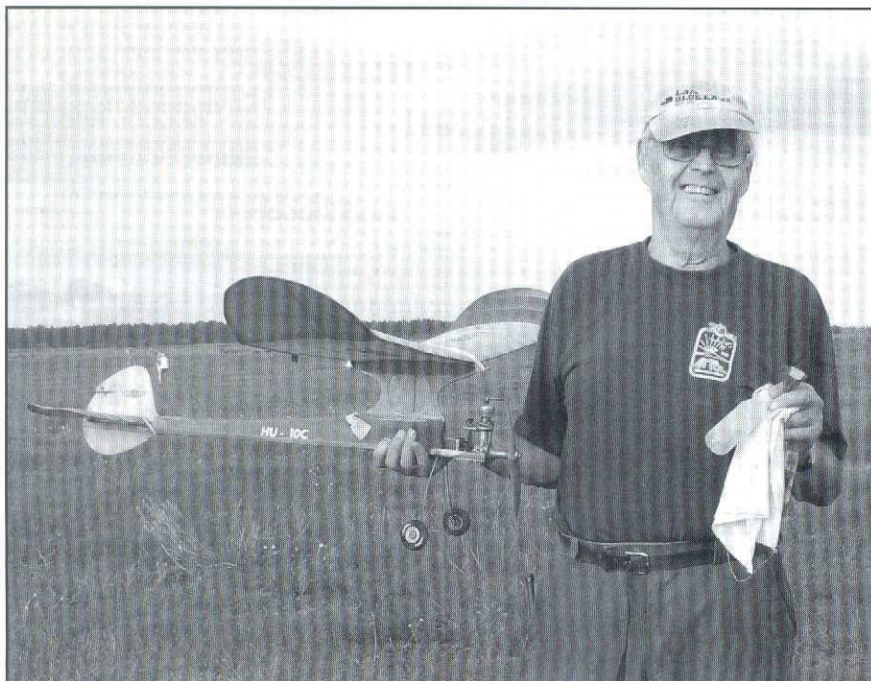
tidigt i våras och som genomfördes till allas belåtenhet. Sekretariatet sköttes med fast hand av Anita Gustavsson, som till sitt förfogande bl.a. hade ett ställ med överskådliga resultattabeller, där ställningen i de olika klasserna kunde följas minut för minut.

De flesta tillresande på fredagen passerade genom mer eller mindre våldsamma regnskurar, men i Rinkaby kunde de tävla i klass A, A2 och F-Klassisk flyga i väder, som började som bra och slutade som superb, d.v.s. sol och vindstilla!

Maxtiden var begränsad till 2 min., något som många uppnådde utan svårighet även i början, då vinden tidvis friskade i.

Här under Gunnar Ågren, glad segrare i F-Klassisk med 60 år gammal Komet-motor i "HU 10C" och vid sidan den vackraste modellen, Fanny Tolkstam!

fortsättning →





Inte mindre än 6 "klassiska" F-modeller deltog i år. Nykomling var Göran Larssons "Cyclone", en gammal Thore Haglund-konstruktion från 40-talet.

Det blev dock Gunnar Ågren och Lasse Fridström, som fick göra upp om guld i en fly-off. Efter att tidigare ha gått som en klocka hostade nu Lasses E.D. Comp. Special betänkligt, vilket kanske bidrog till att avgöra duellen till Gurras favör!

Termiken spelade ingen avgörande roll denna eftermiddag. Den fanns dock och hjälpte sannolikt en och annan av de lätta A-modellerna till de enorma höjder, som några av dessa små modeller uppnådde. Flera vackra starter med A2-modellerna fick vi bevittna, även om en del fick kämpa rejält med linan när vinden dog ut. Av de 12 startande var det märkligt nog bara Lasse Larsson, som flög ihop en full pott och därmed vann utan fly-off.

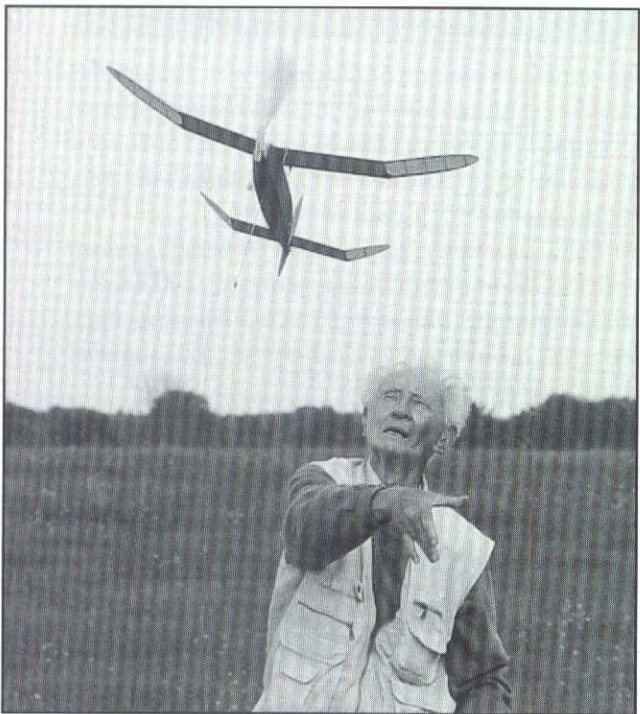
Som befarats regnade lördagens tävling bort (s.k. wash-out?). Alla flygningar inställdes, något som inte hänt på länge.

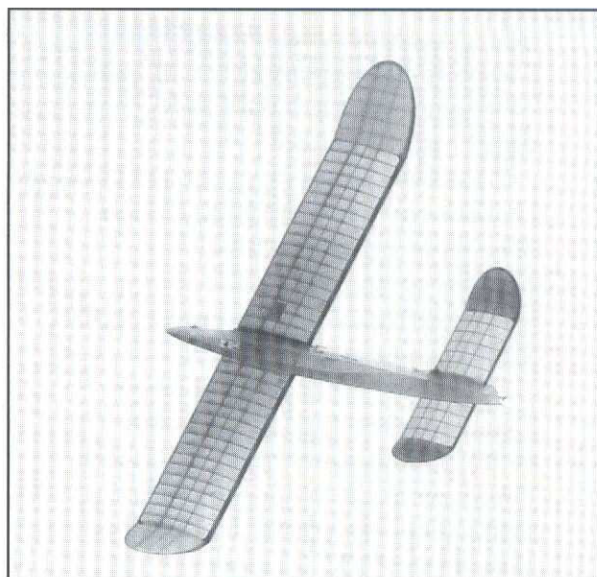
Ovan t.v. Magnus Astervik släpper pappa Rolfs "Nebula" samt t.h. Göran Larsson som debutflög sin "Cyclone" med en Mills 1,3 cc.

Här intill ses Lars Ljungberg i aktion!

Nedan t.v. ses det norska "A-Laget".

Här under redaktionen på fältarbete: "går SE-52:ans gamla ED Bee som den ska?"





Naturligtvis var det en stor besvikelse för alla, som laddat inför dagens tävling, men kompensterades i någon mån av en f.m. med gemytlig samvaro i matsalen. Förutom möjlighet att i lugn och ro umgås och diskutera livet (= modellflyg) kunde de närvarande bese och beundra de utställda skalamodellerna medan skaladomarna metodiskt genomförde sin uppgift. Försäljning av äldre modellflyglitteratur och en unik samling gamla byggsatser drog till sig stort intresse och bidrog till en väl använd lördag förmiddag.

Ett strilande regn även på söndag f.m. gjorde flygning omöjlig
fortsättning →

Ovan t.v. "Bag-man" i klass F-Nostalg – Gunnar Ågren med "Calypso" och startvagn och vid sidan Frede Juhls "Ölhund" i elegant flykt.

Se sådan stil dom har, de garvade S-flygarna! Kurt Sandberg nedan t.v. och Hans Nielsen t.h.

Nedan t.h. Kommersen var god på lördagen medan regnet öste ner!



och uppbrotsstämningen var kännbar på flera håll. Den oförtröttligt optimistiske tävlingsledaren Gunnar Wivardsson lovade dock flygväder på eftermiddagen – och så blev det!

Tyvärr hade många redan gett sig iväg då ”de sista entusiasterna” på vattenfyllda småvägar tog sig runt fältet till en ovanlig startposition på dess NO sida. Modeller ur samtliga av lördagens och söndagens klasser fick flygas utan periodindelning till kl. 17.00. Två flygningar med 150 sek. maxtid gällde.

Aktiviteten i det lätta duggregnet var i början låg men tilltog med upplarnande väder. Bortsett från en längre skur, som dränkte många modeller, blev förhållandena allt bättre. Den svaga vinden dog så småningom helt ut och trängseln i lufthavet var påtaglig då sol och blå himmel lockade fram allt fler

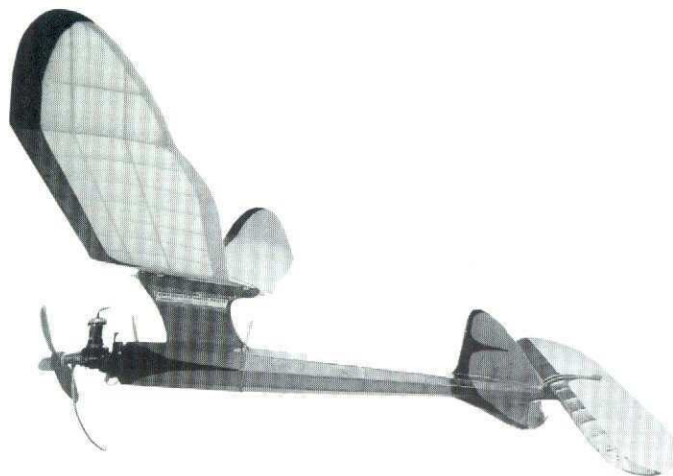
modeller. Dessa timmar kompenserade en god del av det gångna dygnets frustration, men medgav ändå att mindre än hälften av alla anmälda och medhavda modeller kom till start. En del av de ”missar”, som ju alltid förekommer vid tävling, kunde denna eftermiddag tillskrivas den stress, som många upplevde vid valet av modeller och klasser att satsa på under de få timmar, som stod till buds.

Att döma av resultaten var det S-Int-modellerna, som hade den högsta prestandan. Här behövdes det två skiljeflygningar för att kora en segrare bland de tre, som flugit fullt. I första skiljeflygningen strejkade timern i Hans Nielsens ”Sherif” och den församlade skaran kunde följa en fantastisk termikflygning i bortåt 10 minuter. Även Inge Sundstedts ”Bernfest” hade hittat termik till en 5-minutersflygning och då



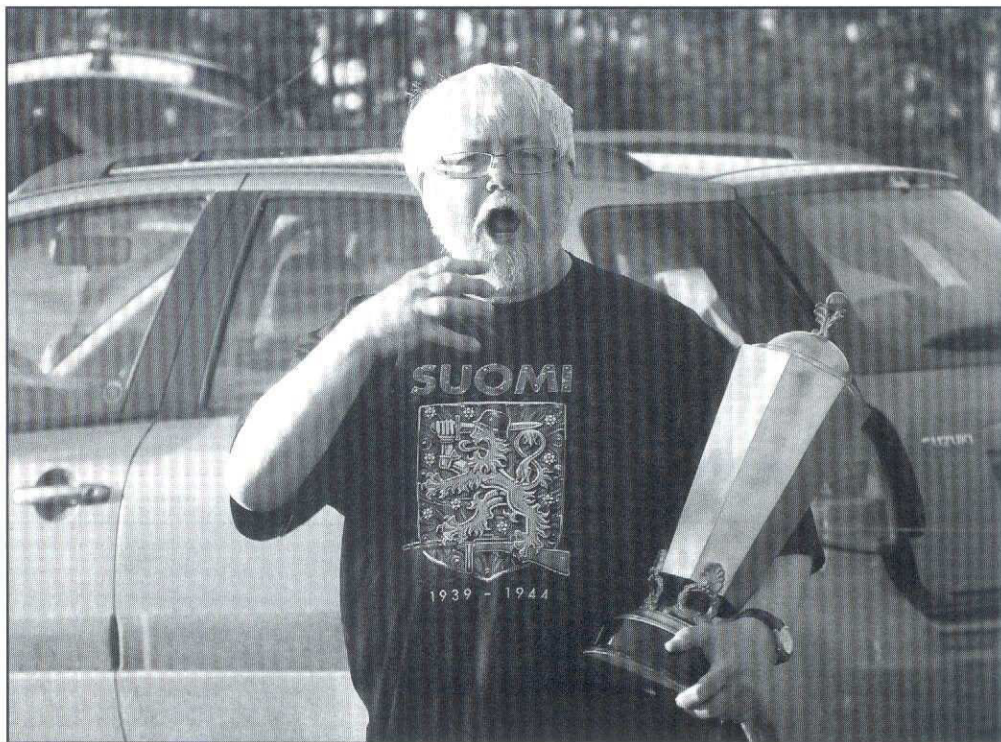
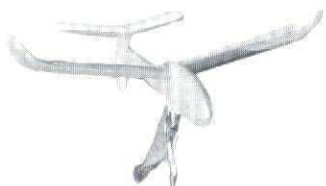
Här ovan Sören Edströms nygamla ”Bikase” av egen konstruktion flög i klass F-Nostalgi.

Vid sidan ses Lennart Flodström i närkamp med sin Blomgren Wakefield.



Testflugan på fredagen – vinnare i G-Int på söndagen: Boris Reich Wakefield.

Bilderna från OLDTIMER SM är tagna av Sören Edström, Pär L., Ingvar Nilsson samt (skala) av Lars Tolkstam.



Operasångare Boris Borotinskij underhåller vid prisutdelningen.

Hans Nielsen mot alla odds snabbt hittade sin modell följde en sista skiljeflygning, som Hans vann med några sekunders marginal.

Även i klass S3 hade Hans Nielsen full tid, liksom Frede Juhl. Eftersom de avstod från vidare skiljeflygning fick de dela på förstaplatsen.

I klass F-Nostalgi anades en massiv fly-off efter några inledande, imponerande flygningar. Fly-off blev det, men sedan Gun-

nar Ågren i andra start fusat ner sin "Calypso" för tidigt och undertecknad "glömt" tanka inför andra start återstod Lars-Erik Fridström och Göran Larsson med full tid. Både Lassés "East Wind" med en Webra Rekord 1,5 cc diesel och Görans egen konstruktion med en Cox Olympic "glödare" fick god höjd, men det var den förres lilla "East Wind", som kom ner sist – en fin insats av Lars-Erik i båda motorklasserna!

Efter skiljeflygningar och skalatävling var det en ganska decimerad skara, som samlades för prisutdelning. En något annorlunda – men uppskattad – avslutning stod Boris Borotinskij för. I glädjen över att ha vunnit klass G-Int med en modell, som han premiärflög och trimmade in på fredagskvällen, brast han ut i skönsång, som nog tog andan ur de flesta!

I resultatlistan som följer har red. valt att ta med samtliga anmälda modeller, emedan det kan ha ett värde för såväl tävlande som övriga medlemmar att få en samlad bild av den mångfald av modelltyper, som just nu byggs och flygs inom SMOS.

Nämnas kan att det totala antalet anmälda modeller var 174. Det är en kraftig dominans för gummimotormodellerna och – som vanligt – var B-klassen överlägset den största.

Sten P.

Sven Rågwall är inte bara en framgångsrik tävlare i S-klasserna utan har flera andra strängar på sin lyra. Bl.a. skapar han oerhört uttrycksfulla figurer med kokosnötter som utgångspunkt. Efter en välbesökt utställning i Halmstad gjorde Sven ovanstående "OT-troll", komplett med tidur, kikare, vinsk och vidhängande modell, allt monterat på en sockel med gravyrplåtar. Vid OT-SM skänktes trollet till SMOS för att utgöra ett nytt vandringspris i klass S2.



Tävlingsresultat Oldtimer SM 2008

Klass: A

1	Lars Tolkstam	The Chad	120	120	107	347
2	Anders Sjöberg	FIB	105	120	86	311
3	Gunnar Wivardsson	The Chad	97	81	120	298
4	Gunnar Wivardsson	Whipit Quick	62	80	58	200
5	Svein Olstad	Trim 2	54	55	85	194
6	Kent Josefsson	Trim 2	57	60	55	172
7	Thomas Johansson	Whipit Quick	70	47	54	171
8	Sten Persson	FIB	53	56	59	168
9	Tor Bortne	Trim 2	53	59	35	147
10	Thure Josefsson	FIB	50	40	48	138
11	Ole Torgersson	Trim 2	6	58	62	126
12	Martti Bogdanoff	Trim 2	36	30	44	110
13	Ingvar Nilsson	Tummeliten	26	28	29	83
14	Ingvar Nilsson	Whipit Quick	28	52	0	80
15	Thure Josefsson	TI-39	37	17	16	70
16	George Törnkvist	TI-39	59	0	0	59

Germund Wardenius TI-39 samt H.P.S.

Klass: A2

1	Lars Larsson	Falken	120	120	120	360
2	Hans Fr. Nielsen	H.N. Chris	120	110	120	350
3	Inge Sundstedt	Wester	115	110	115	340
4	Magnus Astervik	Altaer	120	96	117	333
5	Sven Landervik	Skymaster	77	120	93	290
6	Sven Landervik	Stratos	84	91	100	275
7	Bo Modéer	Agathe 2	77	106	84	267
8	Tycho Andersson	Skymaster	83	120	58	261
9	Rune Tedenryd	Skymaster II	34	120	97	251
10	Rolf Astervik	Nebula	43	120	74	237
11	Rune Tedenryd	Talon	39	41	120	200
12	Tycho Andersson	Stratos	120	29	21	170

Frede Juhl JAL-52

Klass: F-Klassisk

1	Gunnar Ågren	HU 10C	120	120	120	360 + 132
2	Lars-Erik Fridström	Slicker 50	120	120	120	360 + 109
3	Sören Edström	HU 10C	110	120	120	350
4	Göran Larsson	HA-50 Cykl.	112	118	108	338
5	Sten Persson	SE-52	108	120	97	325
6	Gunnar Stedt	Strato Streak	102	62	120	284

Classic Wakefield

1	Jan-Erik Andersson	Fillon-37	180	180		360	2,2
2	Jan-Erik Andersson	Korda-39	180	179		359	1,6
3	Ginger Sjöberg	Lanzo Duplex	168	160		328	1,3
4	Thure Josefsson	Lanzo Duplex	148	127		275	1,3
5	Anders Sellman	Lanzo Duplex	140	114		254	1,3

Truedsson-Pokalen

1	Kent Josefsson	Tern B	110	120		230	1,6
2	Sven-Olov Lindén	Tern	96	110		206	1,6
3	Bengt Åhman	Tern	120	74		194	1,6
4	Martti Bogdanoff	Laban	85	78		163	1,1
5	Lars Ljungberg	Tern	120	0		120	1,6

Klass: B

1	Åsa Tolkstam	Cleo	150	150		300
2	Åke Gustavsson	Landegren-44	145	132		277
3	Anders Sellman	Flying Aces	115	127		242
3	Åke Gustavsson	Västanvind	135	107		242
5	Birgit Törnkvist	Flying Aces	93	113		206
6	Thure Josefsson	Västanvind	100	61		161
7	Bengt Åhman	Tern	110	46		156
8	Kent Josefsson	Tern	69	86		155
9	Sven-Olov Lindén	Tern	60	69		129
10	Lars Ljungberg	Tern	95	0		95
11	Gunnar Wivardsson	Miss Production	53	39		92
12	Thure Josefsson	Tern	27	25		52

Martti Bogdanoff Clipper Condor
 Martti Bogdanoff Landegren-44
 Martti Bogdanoff Tern
 Boris Borotinskij Clipper 1
 Tor Bortne Cabin
 Sigurd Isacson Västanvind
 Thomas Johansson High Climber
 Ingvar Nilsson Arup
 Svein Olstad Cabin
 Ginger Sjöberg Västanvind
 Kurt Strömdahl Clipper 1
 Holger Sundberg Landegren Krax
 Lars Tolkstam Kungsörnen
 Ole Torgersson Cabin
 Georg Törnkvist The Link
 Germund Wardenius Miss Production

Klass: C

1	Anders Sjöberg	Landegren	128	150		278
2	Georg Törnkvist	Dynamo	150	100		250
3	Thorvald Christensen	Convertible	117	95		212
4	Gunnar Wivardsson	Amigos	84	123		207
5	Martti Bogdanoff	Laban	77	71		148
6	Thure Josefsson	Gipsy	58	65		123
7	Kent Josefsson	Jabberwock	55	62		117

Rolf Astervik Stratosphere
 Tor Bortne Colibrie
 Freddy Dahlstrand Amigos
 Bengt Höglund Senator
 Bengt Höglund Löwen
 Lars Ljungberg Postis G2
 Sven Orre Hi-Ho
 Sven Orre Chieftan
 Sten Persson Prim
 Gunnar Stedt Flip-Flop
 Kurt Strömdahl Laban
 Holger Sundberg Senator
 Ole Torgersen EEO-7
 Germund Wardenius Gollywock

Klass: D

1	Martti Bogdanoff	Tusse	149	150		299
2	Jan-Erik Andersson	Fillon-37	134	126		260
3	Ginger Sjöberg	Lanzo Duplex	129	123		252
4	Jan-Erik Andersson	Korda-39	132	112		244
5	Thure Josefsson	Lanzo Duplex	114	98		212
6	Anders Sellman	Lanzo Duplex	108	88		196
7	Sven Orre	Zeffiro	116	63		179
8	Gunnar Wivardsson	Black Lock	4	0		4

Lennart Flodström	Blomgren Wake-49
Lars-Erik Fridström	Merlu
Åke Gustavsson	Aristocrat
Sigurd Isacson	Lanzo Duplex
Hans Karlsson	Ellilä-39
Hans Karlsson	Smoothie
Ingvar Nilsson	New Yorker IV
Sten Persson	Adams-37
Anders Sjöberg	Landegren Wake
Holger Sundberg	SF-42
Holger Sundberg	Landegren Wake
Germund Wardenius	Tusse

Klass: G-Int

1	Boris Borotinskij	G. Reich Wake-53	142	112		254
2	Martti Bogdanoff	Nilborn	116	96		212
3	Åke Gustavsson	Blomgren-54	116	40		156

Magnus Astervik	Nilborn
Rolf Astervik	Wildcat
Boris Borotinskij	The Ranger
Åke Gustavsson	G-son
Lars Larsson	All American
Germund Wardenius	Kothe-55

Klass: A1

1	Inge Sundstedt	Gladan	23	107		130
2	Göran Larsson	Gladan	45	59		104
3	Ingvar Nilsson	Gladan	41	25		66

Tycho Andersson	Gladan
Lars Larsson	Gladan
Lars Larsson	Örnungen 2

Klass: S1

1	Sven Landervik	Laruska	110	150		260
2	Kurt Sandberg	HW-43	119	103		222
3	Hans Fr. Nielsen	Fidusia	150	42		192
4	Göran Larsson	Stormfågeln	98	57		155
5	Rune Tedenryd	Fidusia	150	0		150
6	Sten Persson	Kalle Glader	37	102		139
6	Gunnar Wivardsson	Dabchick	58	81		139

Tycho Andersson	Laruska
Per Bendelin	Sunnanvind
Per Bendelin	Scrappy
Kjell Lindqvist	Örnungen
Fritz Neuman	Fidusia
Per Nilsson	KSAK-1
Kurt Sandberg	HW-44
Rune Tedenryd	HW-44

Klass: S2

1	Sven Rågwall	KS-46	117	150		267
2	Kurt Sandberg	KS-46	130	104		234
3	Sven Landervik	Taifun	135	79		214
4	Frede Juhl	OJA 1	35	94		129

Bent Schmidt Suomi

Klass: S3

1	Hans Fr. Nielsen	Diogenes	150	150		300
1	Frede Juhl	Ölhunden	150	150		300
3	Göran Larsson	Meteor-20	89	150		239
4	Rune Tedenryd	Meteor-20	84	150		234
5	Hasse Bengtsson	Meteor-21	84	80		164

Frede Juhl	Wrap
Lars Larsson	Balder
Sven Rågwall	Meteor-20
Bent Schmidt	Diogenes

Klass: S-Int

1	Hans Fr. Nielsen	Sherif	150	150		300+300+121
2	Inge Sundstedt	Bernfest	150	150		300+300+119
3	Göran Larsson	Urubu	150	150		300+154
4	Sven Rågwall	Aurikel	150	146		296
5	Sven Landervik	AKM III Stratos	150	134		284
6	Sten Persson	Mjölner	114	150		264
7	Bengt Ahman	Odenman	111	150		261
8	Rune Tedenryd	Aurikel	67	150		217

Freddy Dahlstrand	Viking
Lars Larsson	Bernfest
Pär Lundqvist	Odenman
Fritz Neuman	FN 23
Svein Olstad	Bernfest
Kurt Sandberg	Toothpick

Klass: F-Nostalg

1	Lars-Erik Fridström	East Wind	150	150		300 + 143
2	Göran Larsson	GL-F-Int-58	150	150		300 + 110
3	Gunnar Ågren	Calypso	150	147		297
4	Sten Persson	Hi-Fli	150	103		253
5	Sören Edström	Bikase	55	57		112

Magnus Astervik	Jays Bird
Rolf Astervik	Dreamweaver
Ingemar Nabbing	Gastove
Ingemar Nabbing	Lil Aud
Gunnar Stedt	Nimrod

Några rader om tabellerna...

De tre första tabellerna ovan från vänster gäller för fredagens tävlingar. När två uppgifter med den tävlandens namn och modell finns under resp. tabell gäller detta för anmälda modeller som ej har startats. Den tomma kolumnen i en del tabeller markerar klasser där det endast flugits två perioder. Fly-Off-tiderna markeras med ett plustecken samt därefter flygtiden.

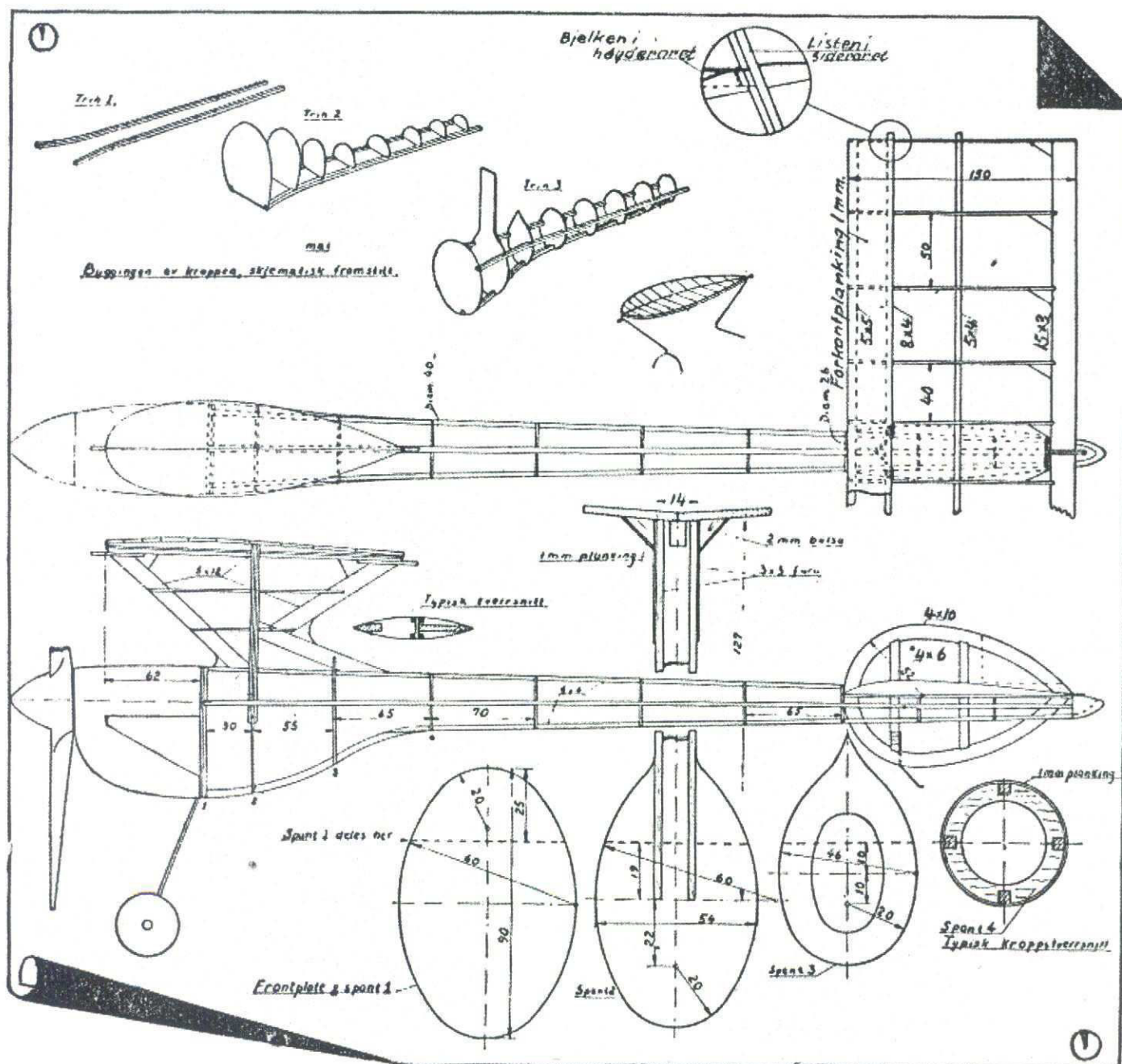
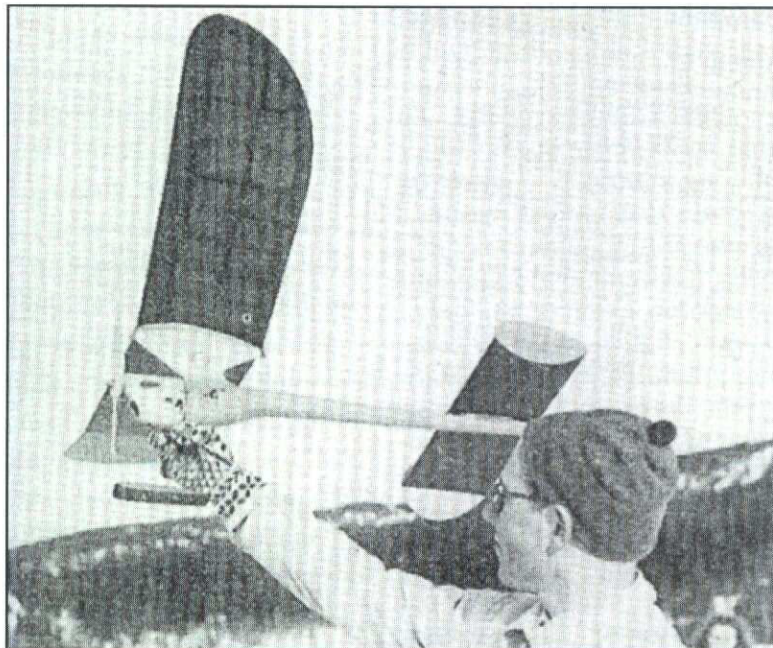
WHAM BAM för F-Klassisk

Ritning till ännu en tidig, norsk F-modell har vi knyckt ur den i OT 2/2008 nämnda ritningsboken från Norge. Det är åter Einar Breding, som är upphovsman till denna pylonmodell, som 1947 satte norskt tidsrekord med en flygning på över 22 minuter.

"Wham Bam" var namnet på en amerikansk Liberator-bombare och Einar byggde denna modell redan 1945 för en 2,38 cc dieselmotor (D-A?). Med en spännvidd om 114 cm vägde originalet 390 gram och uppgavs kunna stiga i 90 graders vinkel.

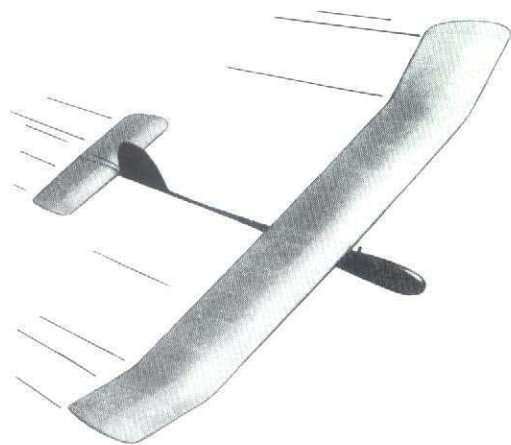
Den strömlinjeformade kroppen är helt klädd i 1 mm balsa och vingen, med sin omvända pilform, har en effektiv, välvd profil, som övergår till en flat d:o i spetsen.

En utförlig byggbeskrivning finns i ritningsboken



Modellflygminnen från Finland del 2

S1-modellen Scrappy ur modellflygfirman Stag:s katalog från 1946.



Här följer andra avsnittet i Ingmar Knifs självbiografiska berättelse om en modellflygares uppväxt i efterkrigstidens Finland.

Steget till följande modell, "URA 2", var stort. Det blev kämpigt med den tunna välvda profilen, "sprygelklippandet" och undersidans beklädnad, men jag klarade av min första riktiga A-klassare! Planet gled fint och var lättstartat. Många lyckade högstarter genomfördes på en vik mellan stadsdelen Brandö, där vi bodde, och staden. Många modeller fick sitt luftdop på Metvikens is under årens lopp. Den blev också platsen för min första vingknäck, då jag en blåsig dag "drog av" URA 2:ans vinge.

Mässling och hög feber ledde den vintern till en besvärlig hjärtmuskelinflammation. Det betydde avbruten skolgång och ett par månader som sängpatient. En kväll efter aftonbönen frågade jag mor om det finns balsa i himlen. Svaret blev ett stilla: "Det finns det säkert." Efter hand fick jag vara uppe allt fler timmar dagligen. Ivrigt började jag bygga igen. Allt springande var dock ännu förbjudet. En sommar med vila och lugnt flygande följde. Den sommaren byggdes vår sommarvilla i Älskat utanför Vasa, vilket för kommande somrar också innebar byggande av sjömodeller. Till hösten friskförklarades jag och skolan började med ny start på ettan. Klubbverksamheten fortsatte också med förnyade krafter.

Segelmodellbyggsatserna innehöll ännu i början av 40-talet lim på flaska. Senare blev byggsatserna "torra". Vi tillverkade också eget lim. Aceton köptes på apoteket och användes allmänt som lösningsmedel. Rentvättade negativ gav celluloiden. Jag fick äran att blötlägga och rengöra negativen. Om man slarvade med rengörandet fick man gråviolett lim. Så skedde ibland, och jag kommer väl ihåg de mörka limfogarna. Modellerna kläddes med brunt omslagspapper, vi kallade det kraftpapper, som väl dolde "skönhetsfelen".

Det fanns gott om kraftpapper av varierande slag. Vi lärde oss hitta de bästa sorterna. Grönt gav lite variation... En tunn kvalitet för stabben fanns t.ex. på apotek. Var kraftpappret "renare" på den tiden? Jag tycker att dagens kvaliteter bär sig annorlunda åt. Samma gäller det importerade silkespapper man får idag. Ytterst få kulörer håller färg, en del håller inte spännandet. Inhemskt silkespapper på 1940-60-talet var ofta helt användbart. Senare ingick en ny papperskvalitet, i pastellfärger, i byggsatserna.

Siden hade jag endast läst och drömt om. Vid en storstädning i klubblokalen blev jag dock för en struntsumma ägare till en svartgrön sidenbeklädd förkrigs-Strolch. Vingen var i två bitar. Reparationen blev svår. Mittbalken var i rundstav. Ett järnspett på gamla sportplanen på Brandö blev det definitiva slutet. Gårdskarlens gumse, som var kedjad i spettet, tittade "fåraktigt" upp - avbruten i betandet...

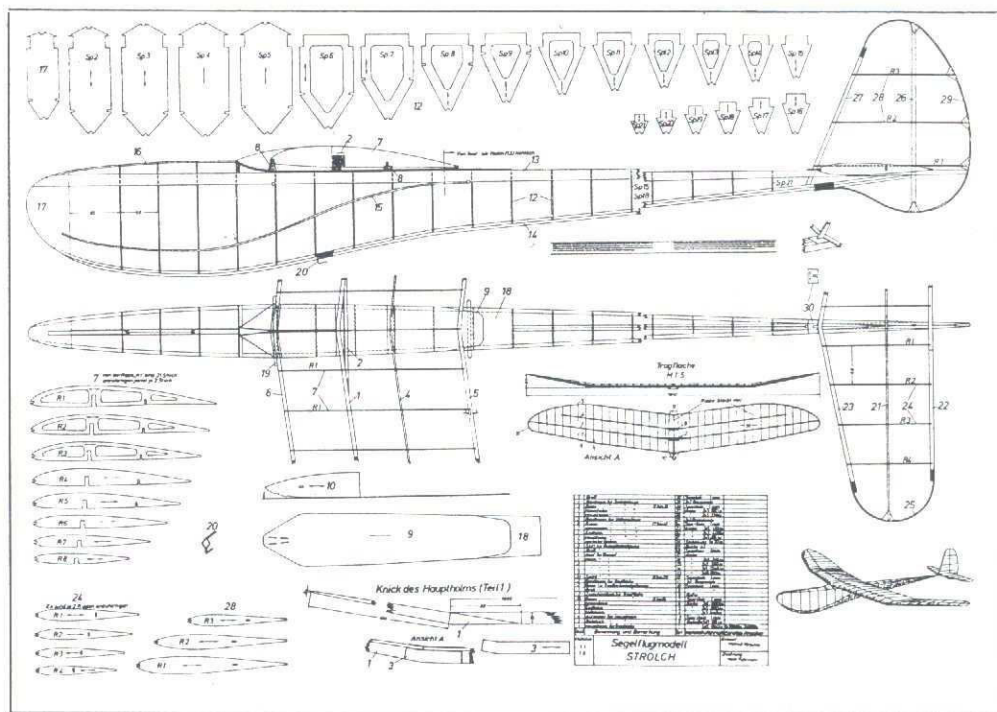
Jag hade förmånen att i 15 år bo hörn i hörn med sportplanen. Alla modellflygare i grannskapet, inklusive undertecknad och min bror med kumpaner, använde planen till "snällt" flygandet med mindre modeller.

Redan då Hans byggde sin stora Viiri fanns lack i silver, den färg han ville ge modellen. Åtgången var stor, och kostnaderna påtalades! Lack i andra kulörer salufördes också småningom. Cellulosalack och thinner var det brist på. I Vasa Vingarna började vi använda båt-lack. Unica Rekord var en kvalitet som gav bra resultat, speciellt med förtunnat lim som grund.

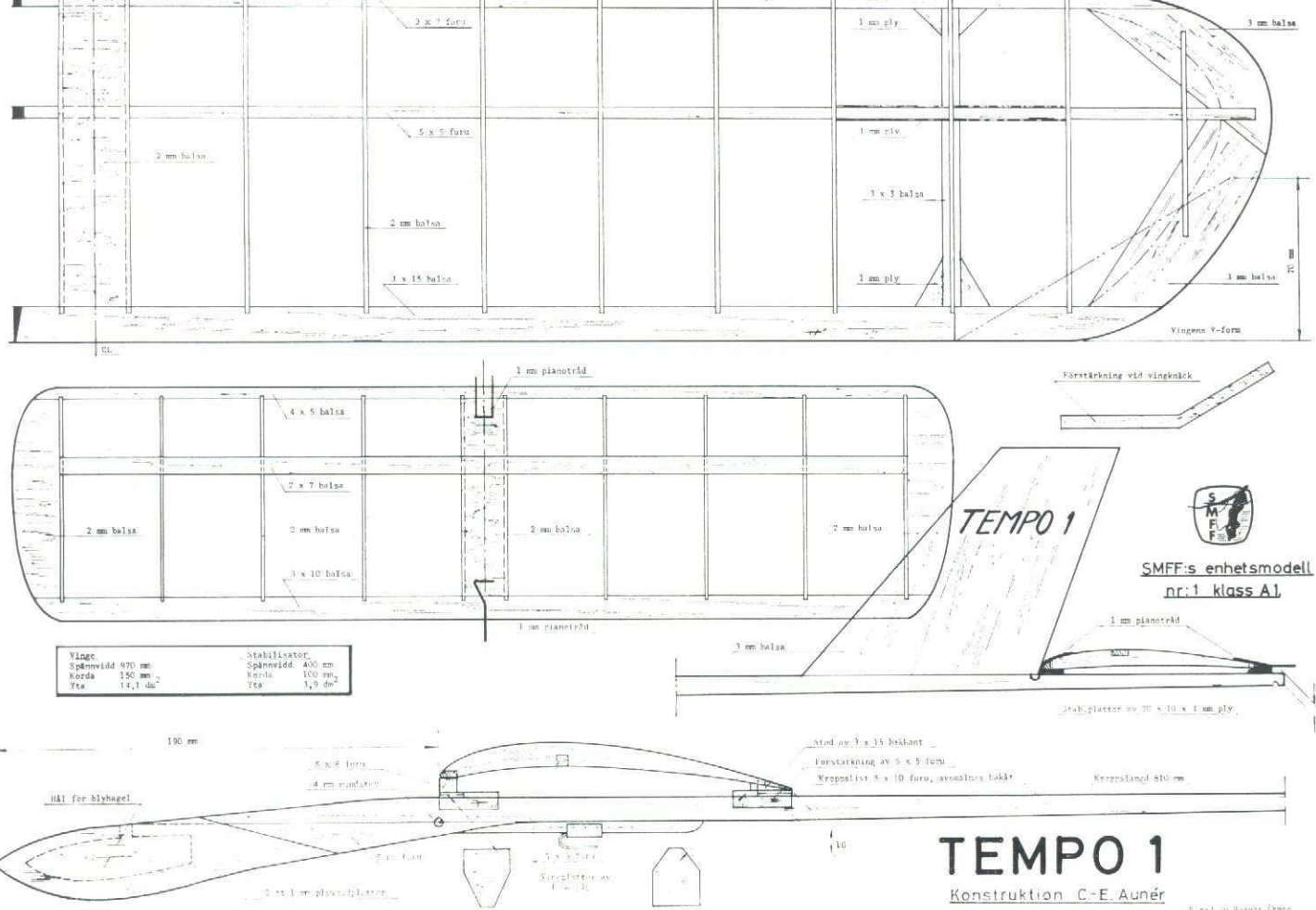
Vasamodellerna tålde nog fukt och väta. Kanske "höjdarna" i söder inte kände till alla knep? En av klubbmedlemmarnas far hade snickarverkstad. Han sågade till fururibbor i önskade dimensioner. Faner inköptes i stora skivor. Vi klippte till åt oss efter behov och betalade per kvadratdecimeter. Lim av bra kvalitet inköptes på större flaska hos en skomakare. Man hällde upp åt sig i egen flaska och betalade per ml. Alla inköp antecknades i ett häfte, och då kassören var på plats kunde man betala. Förfarandet gav betydande inbesparingar. En liten vinst tillföll klubbkassan.

Hyra behövde vi inte betala. Fabrikens ägare upplät lokalen gratis. Vi började också använda "enkelt faner" till spryglarna. De buckliga (1-2 mm) ratade björkskivor, som användes som skydd mellan faner skivorna, fick vi gratis från järn- eller trävaruhandlarna. Materialet sprack lätt. Stort spill blev det vid tillverkning i bunt. Fördelar fanns även förutom de ekonomiska: avståndet mellan spryglarna kunde minskas till 3-4 cm utan viktökning, och beklädnad av en välvd undersida underlättades.

Hans prenumererade på både Flyg och Teknik och Hobby. Begärligt slukades allt som gällde modellflyget i grannlandet, utvecklingen, de nordiska landskam-



Fortsättning i nästa nummer av OLDTIMER...



SMFF TEMPO 1

Som ett alternativ till "Gladan" presenteras här en lättbyggd modell för vår nya segelklass A1. Den tillkom som kursmodell 1963 och vidstående ritning publicerades i mars 1964 i tidningen Modell-Hobby. Ett stort antal ritningar distribuerades via SMFF (då hemmahörande i Limhamn) och en del av dessa torde finnas kvar i gömmorna hos några av dagens OT-flygare. Den som känner sig manad borde låta donera en originalritning till Ritningsbanken!

En utförlig bygganvisning åtföljde artikeln, medan vi nöjer oss med att citera inledningen:

-SMFF:s första kursmodell i klass A1, som fått namnet Tempo 1, hade sin premiär vid den praktiska undervisningen på instruktörskursen i Norrköping nyligen. Det är ingen nyfödd, oprövad konstruktion: Den ursprungliga modellen kom till i början på 1940-talet och har sedan vidareutvecklats.

Konstruktör är ingen mindre än Carl-Eric Aunér, Gamen, Norrköping, vilken har en 20-årig modellflygarbana bakom sig, även om han under de senaste tio åren flugit D2-modeller. Aunér är också verksam inom förbundsstyrelsen som protokollsekreterare. Intresset för modellen var stort under instruktörskursen och ännu större sedan var och en hade flugit modellen. Den allmänna meningen var att det är sällan en sådan snygg och lättbyggd modell är så lätttrimmad och flyger så bra. Hur många segrar denna modell vunnit genom åren är svårt att säga, men exempel på en av de senaste framgångarna

är att Hans Kalén, son till Gunnar Kalén, vann Östergötlands DM 1963 med Tempo 1."

Den i byggbeskrivningen ingående materiallistan kan vara värd att återge:

Furulist: 1 st 3x7, 1 st 5x5, 1 st 5x10.

Balsa: 1 st 4x5, 1 st 2x7, 1 st 3x15, 1 st 3x10, 1 st flak 2 mm 200x1000, 1 st flak 3 mm 100x500.

Övrigt: 1 st flak 1 mm plywood 100x300, 2 ark japanpapper, en bit 5 mm furu till kroppens främre del, en bit rundstav 4 mm och 1 mm pianotråd.

StenP.



AKM Cup – en tävling för alla modeller

AKM har för andra gången genomfört AKM Cup. Tävlingen består av tre deltävlingar och delas in i två klasser, Open Rubber och Open Glider. Alla modeller kan delta bara de överensstämmer med sitt ursprung. Med andra ord samma regler som i Oldtimer, men med den skillnaden att även moderna modeller får vara med.

Tävlingarna var hela tiden spännande och utgången var aldrig given. Även i år utdelades pengapriser; 999kr, 666kr och 333kr till de tre bästa i respektive klass.

Anders Håkansson har till AKM Cup skänkt sin vackraste silverpokal som vandringspris. Vinnare blir det ekipage, som får flest poäng. Vi hade alla hoppats på en flyoff mellan en OR och OG, men så blev det inte.

AKM's styrelse har beslutat att även under 2009 genomföra AKM Cup.

Thorvald Christensen AKM

Open Glider			Poäng
1	John Pettersson	F1A	132,5
2	Sven Landervik	Stratos Sint	122
3	Paul Sjöblom	Tropik F1A	102
4	Rune Tedenryd	Meteor 20-45 S3	95
5	Anders Persson	F1A	92,5
6	Tycho Andersson	Sint Victory	71
7	Rune Tedenryd	Talon A2	66
8	Lars Buch	Jensen F1A	34

Open Rubber			Poäng
1	Thorvald Christensen	F1B	145
2	Martti Bogdanoff	Nilborn	132
3	Martti Bogdanoff	Tusse	111
4	Nils Persson	P30	70
5	Kurt Strömdahl	F1G	65
6	Kurt Strömdahl	Tilka	50
7	Anders Sellman	Flying Aces	40
8	Bengt Stibner	F1G	37
8	Bror Eimar	F1B	37
10	Thomas Johansson	P30	34
11	Anders Sellman	F1B Musius	29,5



Modellflyg på frimärken – del 8

Det är kanske inte så lätt att hitta något positivt att säga om Nord-Korea, men ur vårt perspektiv är det lovligt att man länge tagit modellflyg på allvar, även om motiven må vara grumliga. Det räknas som vilken sport som helst och har därför flera gånger uppmärksammats på landets sportfrimärken. Detta nummers frimärken med modellflygmotiv har FAI-modeller som tema och två av dem kommer just från Nord-Korea. Flygaren på märket ovan t.v. är förmodligen Kim Dong, som efter en massiv fly-off kom 2:a i Wakefield vid VM i Wiener-Neustadt 1973.

Märket ingår i en större serie, som visar framstående sportutövare i olika discipliner.

Det andra märket från Nord-Korea (i mitten) visar en F1C-modell och ingår i en serie sport- och försvarsmärken 1989.

Längs t. h. ett cubanskt märke från 1974, som är ett i en serie flygmärken för att celebrera Civilflygministeriets 10-årsjubileum. Det visar som synes en F1A-modell i startögonblicket.

Sten P.

→ från sidan 3, "Den nye sekreteraren..."

Alf Eskilsson håller sedan snart 2 år tillbaka mödosamt på att lära upp mig i stuntflyg varje tisdagkväll i Kungsbacka. Stuntflyg är bra - man kan flyga även när det blåser och regnar. I skrivande stund (sensommar 2008) har jag inte flugit någon radiostyrd modell hittills i år...

Vad vill jag då med mitt sekreterarskap i SMOS? Flyghistoriskt kan jag inte tillföra något, men däremot

har jag dels varken skrivkramp eller rädsla att tala inför grupp, dels har jag fortfarande nybörjarens nyfikenhet kvar. Jag kollar även av ett flertal olika modellflygfora och försöker svara på frågor om oldtimerbyggen, sidenklädsel etc. Det är ju på detta sätt vi skall få in medlemmar som inte har den historiska "ryggraden", utan precis som jag fascinerar av dessa magiska flygetyg och vill vara delaktiga i att hålla gamla kunskaper vid liv.

Ingvar L Nilsson

Även mörka moln har silverkanter.



Skalaflygtävlingen vid årets OT-SM blev trots vädret en framgång. Lördagens dåliga väder gjorde att Tycho Andersson kunde skalabedöma i lugnt tempo. 12 modeller bedömdes, nytt rekord. Två med dieslar, tre med raketdrift (Rapier) och resten med den gamla hederliga gummimotorn.

Sten Persson och Gunnar Stedt hade stora och vackra modeller av Swallow respektive Supermarine Sparrow med skalapoäng 166 och 122. Men högst poäng fick Stens Me 163 Komet med 178 p, hans Lansen fick 134. Vår nyblivne sekreterare Ingvar Nilsson hade en MIG 1-270 med realistisk finish, 118 p. Nästan ur tomma intet kom Georg Törnkvist med en BA-4 och fick ihop 170 skalapoäng.

I den större gummimotorklassen hade vår finske vän Boris

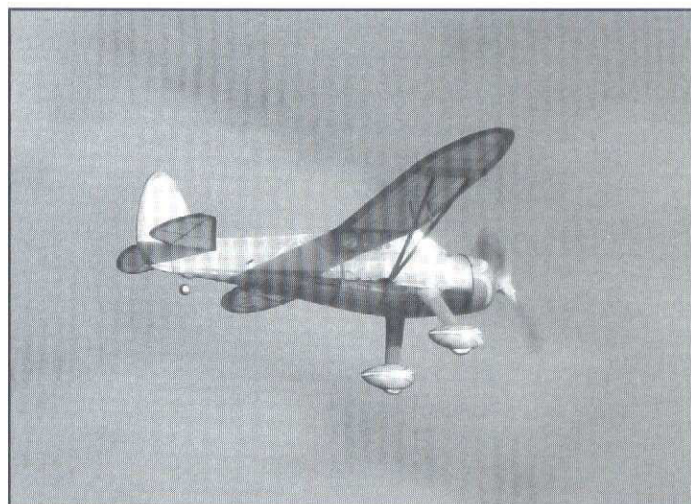
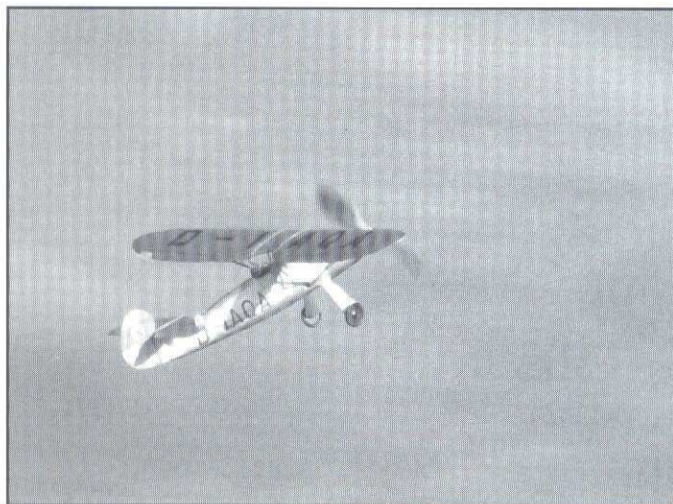
Borotinski med sig en FW Stösser och en Howard DGA-8, välbyggda och snygga, 126 och 114 p. Mäster Tolkstams vördnadsvärda Piper Cub fick nu nöja sig med 112p. Martti Bogdanoff hade inte någon pilot, sånt straffar sig, 54 p. Undertecknads, ur gömmorna framgrävda och upphottade, Dayton-Wright RB skrapade ihop 102, medan den schweiziska Bf 109 D fick 84p. Eftersom samtliga flygningar kunde börja först vid elva-tiden på söndagen, blev det nu mycket jäktigt, en längre regnskur fördröjde ytterligare, men sedan blev vädret betydligt bättre och skalaflygandet kunde så småningom komma igång, när övriga klasser var avklarade.

Tyvärr flög varken Sten eller Gunnar sina fina modeller, Ingvar Nilssons Mig fick ihop 5 sek men det räckte ändå till seger i klass 1B.

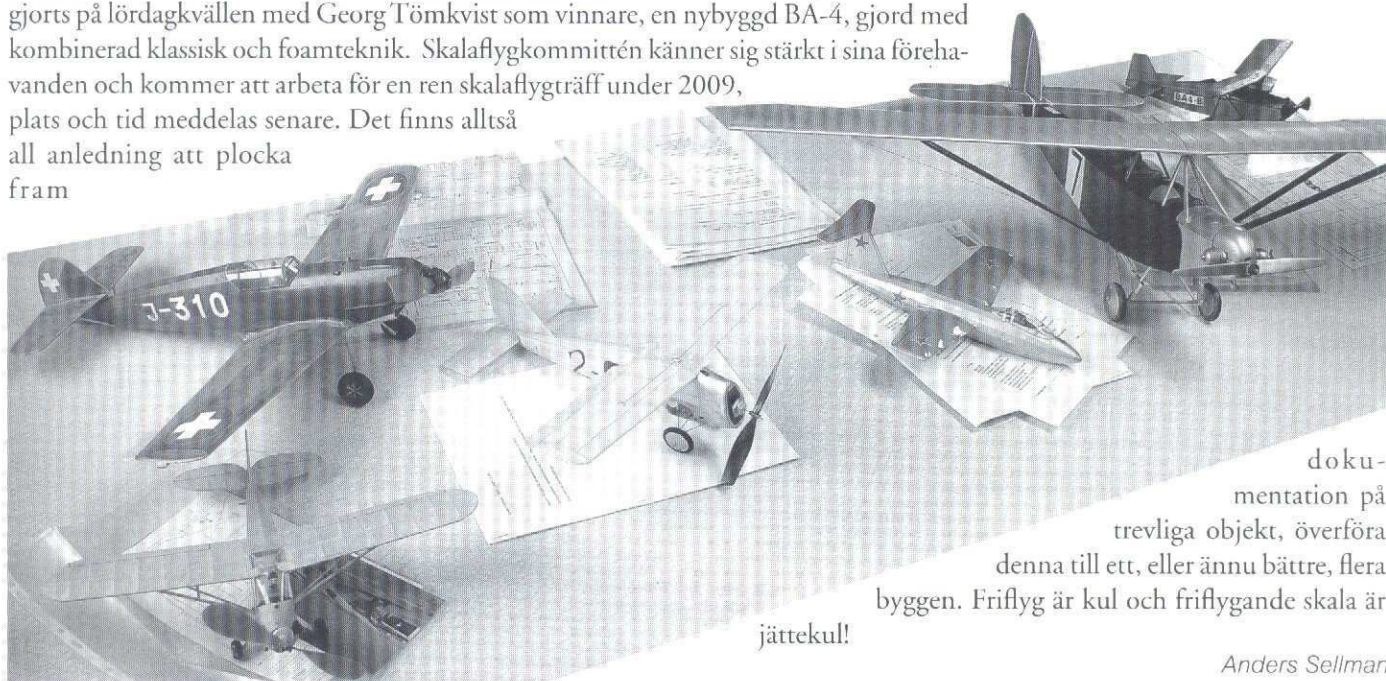
I klassen 1A flög Lars T:s Piper hela 110 sek vilket gav seger i klassen, medan herr Törnkvist fick 43 sek och med sina skala poäng kom 2:a. Undertecknads Dayton flög riktigt fint, 93 sek och 3:a. Den annars så duktige Martti B. hade bekymmer och hans BA-4 fick bara 14 sek och blev 4:a.

Boris Borotinski såg bekymrad ut, när han förberedde sina II A-maskiner, men hans flygningar blev eftermiddagens upplevelse. Den aluminiumfärgade Stössem reflekterade den låga solen och sedan en staltendens trollats bort blev det hela mycket realistiskt, spontana applåder.





Howarden flög också mycket snyggt. Tiderna 65 respektive 42 sek. Boris flygningar visade hur realistiskt och roligt friflygande skala kan vara. Concours d'Élegance hade avgjorts på lördagkvällen med Georg Tömkvist som vinnare, en nybyggd BA-4, gjord med kombinerad klassisk och foamteknik. Skalaflügkommittén känner sig stärkt i sina förhållanden och kommer att arbeta för en ren skalaflügträff under 2009, plats och tid meddelas senare. Det finns alltså all anledning att plocka fram



dokumentation på trevliga objekt, överföra denna till ett, eller ännu bättre, flera byggen. Friflyg är kul och friflygande skala är jättekul!

Anders Sellman

Oldtimer linflygträff i Kungsbacka



Kungsbacka-klubbens årliga OT-träff för linflygare avhölls en stekhet lördag i början på juni på klubbens förnämliga anläggning vid Inlagsfältet.

Av olika skäl (värmen?) var inte flygaktiviteten så hög, men "mekarborden" fylldes efter hand med modeller, kring vilka livliga diskussioner uppstod bland de närvarande deltagarna/åskådarna. Ett antal nybyggen var på plats, men även en del ärrade veteraner från linflygets guldålder kunde beskådas.

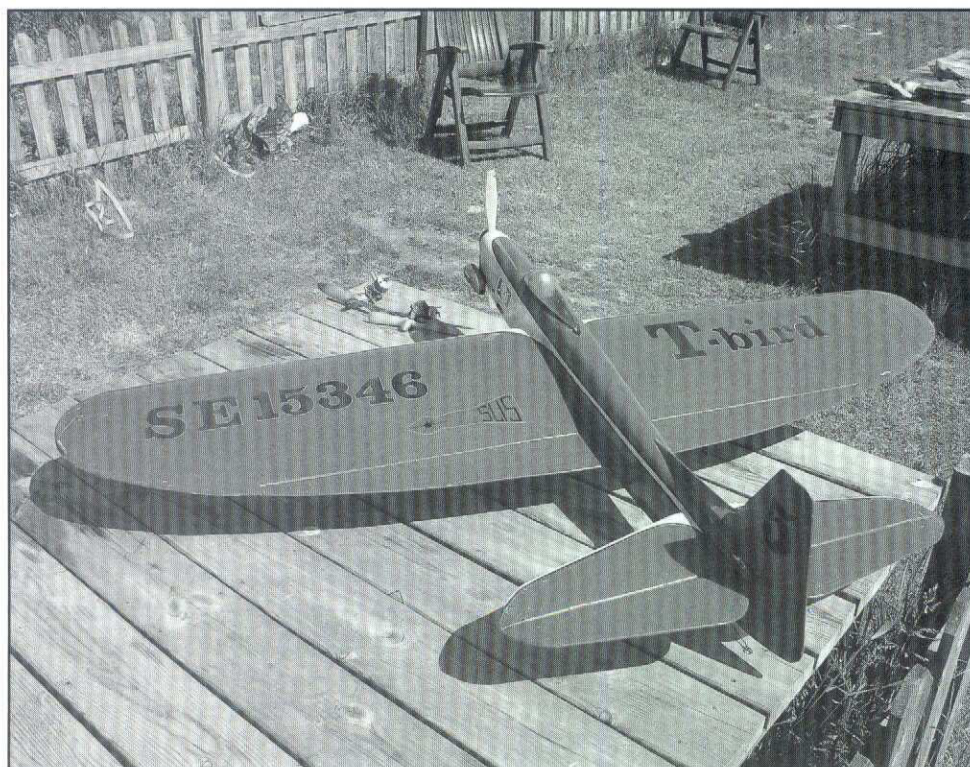
→ nästa sida.

Thomas Natanssons kartong med gamla dieselmotorer blev en samlingspunkt och väckte tydligen många minnen till liv hos grånade modellbyggare, liksom en samling "antika", klassiska modellbyggsatser.

Ej att förglömma var Kjell Lindqvist (se sid 23), som förevisade den egenhändigt byggda Rogstadius-dieseln fantastiska start- och gångegenskaper.

Det som skulle blivit dagens chock, en körning med undertecknads Dynajet-motor, blev bara några "plopp"! Med modell och motor vederbörligen tjuvdrade vid ett startbord kämpade red.'s son förgäves med den annars så lättskötta motorn, som denna gång till åskådarnas besvikelse (lättnad?) förblev tyst*.

Detta var red.'s första kontakt med linflyg sedan 60-talet och den väckte många härliga minnen till liv. Det är att hoppas att denna träff växer i storlek, liksom OT-linflyget som gren.



Bilderna har Ingvar Nilsson bidragit med och, förutom den trilsande Dynajet'en, syns på denna sida Jan Berndtssons vackra version av Bob Palmers klassiska "Thunderbird" samt två äldre pulsejetmotorer, tillhöriga Sven-Eric Martinsson och Alf Eskilsson.

Sten P.

* Vid hemkomsten upptäcktes att ett ventilblad på reamotorn satt fast mot underlaget. Sedan det lossats och rengjorts gick förstås motorn igång med ett vrål vid första försöket...!

Medlemmarna bygger

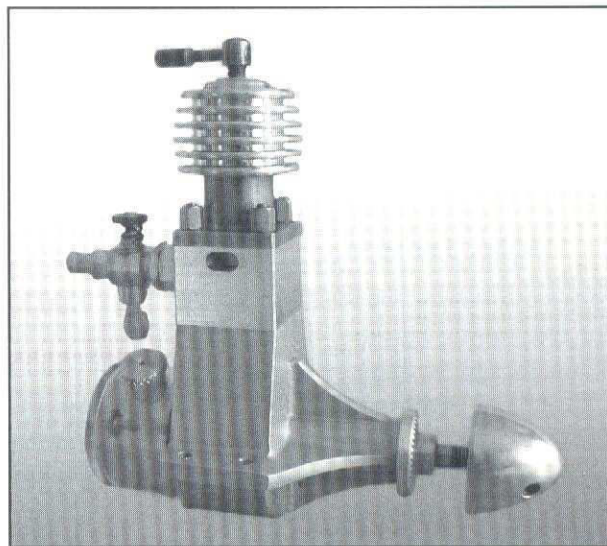
Brev från Kjell Lindqvist, ny medlem i SMOS

1959 började jag tvåårig yrkesskola för metall. Andra året hade en av lärarna fått tag i ritningar och byggbeskrivning på en svensk modelldieselmotor och alla i klassen skulle få bygga var sin motor. För att lära oss mer om maskinritning förstörde vi upp motorn en och en halv gång. Motorerna gjordes helt i stål och samtliga var utrustade med balanshjul. Jag glömmer aldrig när jag skulle starta den första gången.

Innerslangen till en cykel klipptes till breda gummiband, varav ett krängdes på balanshjulet. Därefter virades en läderrem på, och när jag drog igång motorn varvade den upp i så höga varv att gummibandet utvid-



Kjell har även byggt denna näpna Slicker med en Mills-diesel, som han provflög med gott resultat på Oldtimer SM.



gade sig flera decimeter innan det for loss och in i väggen. Den står nu i mitt vitrinskåp och har aldrig körts sedan dess (den är för tung att använda till flyg).

På ett swapmeeting i Falköping hösten 2007 fick jag se några gjutna vevhus i aluminium hos en av handlarna – och då klack det till. Var det inte samma vevhus som fanns på ritningen till motorn som jag byggde i yrkesskolan för 47 år sedan?!? Det framkom efter en diskussion med handlaren att ritningen fanns i Teknik för alla nr 12 årgång 1943 och nr 1 1944. Han skickade mig ett vevhus och kopior på ritningen – och visst var det samma motor som vi förstörde och byggde! Motorn heter R-H kort och gott (tror jag). Konstruktör är Ivan Rogstadius. Detta är historien bakom den nya motorn.

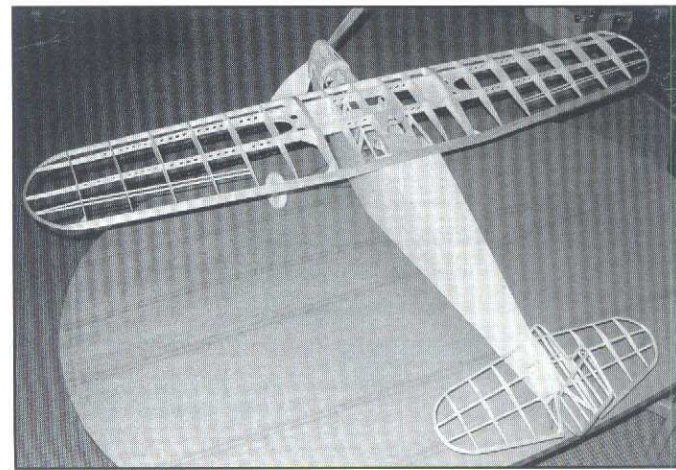
Min bedömning är att motorn går helt underbart! Jag fick ändra insuget i förgasarhalsen från runt $\varnothing 5$ mm till $\varnothing 3,5$ mm och har dessutom monterat cut off enligt Mills. Motorn väger med tank i plexiglas och helt körklar exklusive propeller 196 g.

Ytterligare några data: cylindervolym 2 cm^3 , kolv diameter 12 mm, slaglängd 18 mm.

Denna motor gör 7500 varv/min och presterar 1/10 hk - allt enligt Ivan Rogstadius.



Åke Gustavsson med nybyggd G:int-modell av egen konstruktion från 1955.



Gummimotordriven Jumbo skalamodell av den franska Desoutter MK1 på Red:s bord.

SVENSKA MODELLFLYGARES OLDTIMER SÄLLSKAP

Protokoll fört vid årsmöte 2008 08 23, Hotell Åhus Strand, Åhus. Mötet föregicks av den traditionella middagen.

§ 1 Ordföranden Gunnar Wivardsson hälsade de närvarande välkomna och förklarade årsmötet öppnat. En tyst minut ägnades vår hedersmedlem Lennart Hansson, som jordfäst 13/8.

§ 2 Till ordförande för mötet valdes sittande, Gunnar Wivardsson. Till sekreterare för mötet valdes sittande, Lennart Flodström. Till justeringsmän valdes Göran Larsson och Ingemar Nabbing.

§ 3 Mötet godkände dagordningen enligt styrelsens förslag och att årsmötet var behörigt utlyst.

§ 4 Styrelsens verksamhetsberättelse upplästes, visades med projektor och godkändes av mötet.

§ 5 Kassören Per Nilsson rapport upplästes och godkändes.

§ 6 Revisorns rapport upplästes och godkändes.

Mötet beviljade ansvarsfrihet för styrelsen enligt rapportens rekommendation.

§ 7 Val till styrelse för kommande verksamhetsår
Ordföranden Gunnar Wivardsson har ett (1) år kvar på sitt mandat. Sekreteraren Lennart Flodström avsäger sig omval. Till sekreterare för en tid av två (2) år valdes Ingvar L Nilsson (nyval). Kassören Per Nilsson har ett (1) år kvar på sitt mandat. Till Ordinarie ledamot valdes Alf Eskilsson för en tid av två (2) år. Omval. Ordinarie ledamoten Kjell-Åke Elofsson avsäger sig omval. Till ordinarie ledamot för en tid av två (2) år valdes Anders Nilsson (nyval). Till suppleanter för en tid av ett (1) år valdes Sigurd Isacson (omval) och Sven Landervik (nyval).

§ 8 Val till övriga funktioner för kommande verksamhetsår, alla för ett (1) år.

Revisor: Johan Bagge (omval)

Revisorssuppleant: Bengt Johansson (omval)

Distributör: Kurt Sandberg (omval)

Tidningskommitté: Sten Persson och

Pär Lundqvist (båda omval)

Regelkommitté: Sten Persson, Kurt Sandberg, Sigurd Isacson, Kjell-Åke Elofsson (alla omval). Som rådgivare (ersättare för Lennart Hansson) Åke Gustafsson (nyval).

Tävlingskommitté: Kurt Sandberg, Åke Gustafsson, Ingemar Nabbing (alla omval).

Ansvarig för hemsidan: Andrea Hartstein (omval)

§ 9 Val av valberedning

Anders Sjöberg (Sammankallande), Ginger Sjöberg, Kurt Sandberg (samtliga omval).

§ 10 Tecknande av föreningens firma

Mötet beslöt, att ordföranden och kassören tecknar firma var för sig och förklarade denna punkt omedelbart justerad.

§ 11 Rapporter Modellflygmuseum.

Flodström, som förhandlat med Falköpings kommun och museet på Älleberg hade inget nytt att berätta och hänvisade till andra, fria, initiativ.

Ingemar Nabbing hade däremot information om att kommunen i fråga drev på för att få fram ett beslut, att segelflygmuseets arkitekt ännu var aktiv och var intresserad av projektet och att kommunen kunde tänka sig att bidra till finansieringen. Åke Gustafsson hade fått ett förslag från Ängelholms flygmuseum att använda en av deras lokaler, en bra sådan. Det skulle handla om att hyra in sig. Ännu fanns inga förslag om kostnader och övriga detaljer. Ett annat förslag, av Thorvald Christensen via Gunnar Wivardsson, gällde Autoseum, Simrishamns bilmuseum, som var villigt att dela med sig med en lokal i gatuplanet, alldeles innanför huvudentrén, egentligen avsedd som skyddsrum, om ca 100 + 16 kvadratmeter, inklusive hyllor, med reception och utan kostnad för oss. Där finns även kafeteria och möjlighet att hänga upp modeller i taket i bilhallen. Museet har ca 11.000 besökare om året, Österlen har många turister. Beträffande beslut se punkt 12 e.

EM för oldtimermodeller

En livlig diskussion där Per Nilsson inledde med ett antal frågor. När? Var? Hur många deltagare kunde man vänta sig? Klasser? Tidtagare? Hur skall man tolka att de årliga tävlingarna i England (Middle Wallop) har tolkats som ett EM trots att man där tävlar med många inhemska klasser? Han menade att en stark och kompetent kommitté måste tillsättas för ett eventuellt EM-arrangemang. Ett alternativ vore också att köra ett öppet svenskt mästerskap. Wivardsson konstaterade, att SMOS saknar egna möjligheter att arrangera och att tävlingen måste tas om hand av någon stark klubb.

Ingemar Nabbing föreslog Brattforsheden som tävlingsplats, men där fanns starkt motstånd från andra, som ansåg fältet vara för litet. Rune Tedenryd tyckte att öppna svenska mästerskap räckte till.

Wivardsson trodde att deltagare från andra länder skulle bli få. Han sade också, att tävlingarna i Middle Wallop kallas för ett Open SAM Euro Champs med engelska klasser och regler i botten men att dessa anpassas efter de modeller, som anmälts, så att alla får vara med. Ingemar Nabbing ansåg att vi oldtimerflygare börjar bli gamla och att vi inte skulle vänta för länge.

Sten Persson hade funderingar om deltagarantalet vid ett EM. Han var mer optimistisk än Wivardsson.

Lindén trodde också på ett hyfsat utländskt deltagande för ett öppet SM, och Lasse Larsson höll med honom. Landervik undrade hur ett EM skulle kunna vara ett godkänt sådant. Det finns ju ingen samlande funktion inom Europa. Per Nilsson ansåg att vi har nog av vad vi har och ett öppet SM är den enda reella möjligheten, åtminstone till att börja med.

Jörgen Farm betonade viktigheten av att en kommitté är rätt sammansatt och att inbjudan utformas på rätt sätt och går ut i god tid. Ingvar Nilssons analys av medlemmarnas åldrar (som replik på Ingemar Nabbing's anspelning) visade inte på någon större risk för verksamheten de närmaste åren, även om vi har ett antal mycket årstygda medlemmar.

Wivardsson konstaterade, att diskussionen inte givit några konkreta förslag och att styrelsen och tävlingskommittén får arbeta vidare. Ingen däremot.

§ 12 Förslag från styrelsen

a) Besluts att enligt styrelsens förslag avsätta kr 15.000 till museifonden och att styrelsen får fullmakt att använda fondmedel för nödvändiga utgifter i samband med etablering av ett museum.

b) Besluts att tidningen skall fortsätta att utkomma i samma utsträckning och i samma format som de senaste åren.

c) Besluts att tävlingskommittén får i uppdrag att finna tid och plats för OT-SM 2009.

d) Styrelsen efterlyste fler frivilliga som regionombud. Ett förslag till (temporär) distriktsindelning framvisades. Åtagandet är frivilligt, och efter det att ett flertal erbjudit sig ställa upp ser listan ut som följer:

Skåne-Blekinge	Thomas Johansson
Småland-Öland	Kent Petersson
Gotland	Vakant
Halland	Sten Persson
Västra Götaland	Lennart Flodström
Storstockholm	Anders Sjöberg
Östergötland-Södermanland	Kent Josefsson
Värmland	Christer Jansson
Närke-Västmanland	Göran Larsson
Uppland	Gunnar Ågren
Dalarna	Inge Sundstedt
Gästrikland-Hälsingland	Rolf Astervik
*Mellannorrland	Sofia Holmbom
(föreslagen, vidtalis)	
Övriga Norrland	Vakant
*Jämtland-Härjedalen-Medelpad-Ångermanland	

e) Museifrågan togs upp på nytt. Flodström ansåg, att lokalerna i Simrishamn och Ängelholm inte var lämpliga för ett riksmuseum men kunde användas med lokal anknytning. Mötet röstade med stark majoritet för att erbjudandet från Simrishamn skulle antas.

§ 13 Budget för kommande verksamhetsår

Medlemsavgiften orsakade en ordentlig debatt då styrelsens budgetförslag lades fram. Man var enig var om att den föreslagna avgiften var för låg, Rune Tedenryd föreslog en höjning till 180 kronor, Ingemar Nabbing föreslog 200, och när de framdebatterade förslagen lades mot varandra beslöt mötet, att det högsta förslaget, 200 kronor för ordinarie medlem, skall gälla.

I övrigt godtogs styrelsens förslag.

För prenumeration på "SAM Speaks" räknade Per Nilsson med en ökad kostnad då dollarkursen har gått upp och SAM USA också aviserat en liten höjning. Besluts att Pers förslag 260 kronor skall gälla.

§ 14 Motioner och förslag

Boris Borotinskij har motionerat om att "stick models" dvs modeller utan krav på kroppssektion skall få tävla i gummimotorklasserna. Wivardsson påminde om att har beslut på att regeländringar inte skall införas förrän tidigast vid årsmötet 2009. I klass D är stickmodeller godkända förutsatt landningsställ finns. För klasserna A, B, C finns redan beslut att stickmodeller får användas. För klass D återremitteras förslaget till regelkommittén för beslut vid nästa årsmöte. Tedenryd ansåg, att våra regler och beslut om dessa är för komplicerade. Wivardsson passade på att meddela, att Georg Törnqvist vunnit Concours d'elegance-tävlingen med sin skalamodell av BA-4B.

§ 15 Övriga frågor

Per Nilsson rapporterade om läget avseende SMFF:s jubileumsbok, som avses komma ut i höst. Den är helt dedicerad till kända svenska modellflygare och byggd på hela uppslag med en sida intervju eller biografi och en bildsida.

Wivardsson framförde möjligheten att arrangera en jubileumstävling för att fira 60-årsminnet av den första storinternationella tävlingen för segelmodeller (Nordic Glider) om The Swedish Glider Cup, som hölls i Trollhättan 1950. Året efteråt fick samma tävling status som VM-dito. Idén fann stor anklang hos mötesdeltagarna och kommer att bearbetas.

§ 16 Gunnar Wivardsson tackade de närvarande och förklarade mötet avslutat. Lindén tackade på de närvarandes vägnar och uttryckte samtidigt en förhoppning om att han skulle få uppleva ett svenskt modellflygmuseum medan han ännu är i livet.

Avgående styrelsemedlemmen Flodström avtackades för sina sju år som sekreterare.

Åhus dag som ovan

Gunnar Wivardsson	Lennart Flodström
Mötesordförande	Mötessekreterare

Göran Larsson	Ingemar Nabbing
Justeringsman	Justeringsman

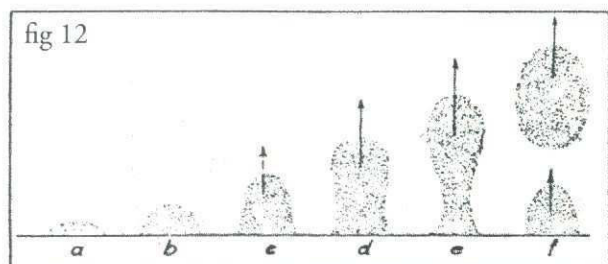
Modellflygteori - del 3

På initiativ av Thorvald Christensen påbörjades i nummer 1/2008 av Oldtimer en artikelserie hämtad ur Wentzels egen tidskrift Hobby från 1943. Vi fortsätter här med del 3.

Red.

Termik.

Låt oss tänka oss ett sandigt område omgivet av skog eller sumpmark. En solig dag uppvärms sanden betydligt fortare än den omgivande terrängen. Luften närmast ovanför sanden blir uppvärmd (se fig. 12 a), och denna ger i sin tur ifrån sig värme till kringliggande luftlager (se fig. 12 b), och det uppstår så att säga en varm luftblåsa över sanden (c), som växer mer och mer (d och e). Om denna varmluftskropp är stor nog, släpper den kontakten med marken och stiger uppåt (f).



Det har uppstått något som man kallar en termikblåsa (se fig. 13).

Från sidorna inströmmar samtidigt kall luft, som åter utfyller luckan. (Denna tillströmning jämte virvelbildningen utmed luftblåsans kanter kan man observera över en lokskorsten.) Ofta är det så, att den tillströmmande luften uppvärms så snabbt över den varma marken, att den så gott som omedelbart börjar stiga, och i stället för blåsor får man liksom en pelare av uppåtgående, varm luft. Med ett gemensamt namn kallas

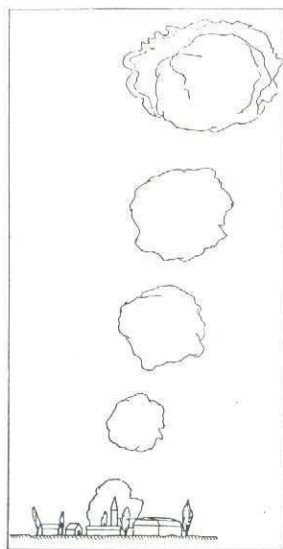


fig 13

de varma uppströmmarna av detta slag för termik. Vi lägga i allmänhet icke märke till termiken, därför att strömmarna i stort sett gå vertikalt.

Vindtermik.

Ett annat slag av uppvind är den s. k. vindtermiken, en slags avart av förut nämnda termik. Man har tidigare haft för sig, att termik endast var till finnas under dagar med vindstilla eller svag vind.

Senare erfarenheter ha emellertid givit belägg för, att

termik är möjlig även under mycket stark bläst. Uppkomsten av vindtermik är mera komplicerad än den rena termiken, ty de varma luftblåsorna bli redan vid sin bildning några meter över marken icke i tillfälle utveckla sig likformigt på grund av den starka blåsten.

Den varma luften blandas dessutom av samma anledning betydligt fortare med den kalla. Det uppstår därför en större luftkropp av lägre temperatur än tidigare omnämnda termikblåsor, som föres bort med vinden i horisontal riktning. Den börjar att stiga först när den träffar på en oregelbundenhet i terrängen och vid övergång från slättmark till skog eller stad. Det är av denna anledning, som det gärna uppstår svaga uppströmmar vid stadsgränserna.

Ett exempel torde bättre klargöra begreppet vindtermik. Om en skorsten står på ett öppet fält, så för den starka vinden röken med sig i så gott som horisontal riktning (se fig. 14 a). Ett bevis för att vindtermik förefinnes är när röken trots oförändrad vindstyrka helt plötsligt börjar stiga nästan lodrätt upp som på b. Det är en termikblåsa, som då passerar skorstenen, och den lösryckta röken befinner sig inom denna under sin färd uppåt och driver sedan liksom den övriga röken iväg för vinden (se c). Om man medelst högstarkt kan få in en modell i en dylik vindtermikblåsa, kan man med stor säkerhet räkna med ett längdrekord som resultat.

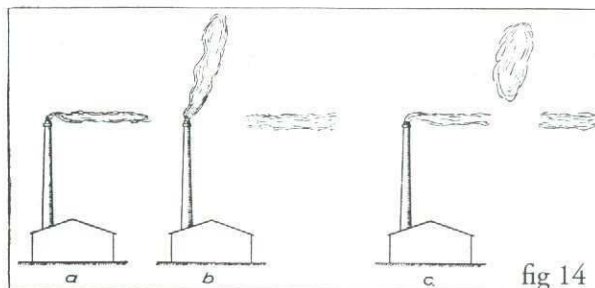


fig 14

Dag- och kvällstermik.

Av det föregående ha vi lärt oss, att det en solig dag är uppvind över städer, torra, sandiga och steniga platser men nedvind över skogar, sjöar och fuktiga platser (se fig. 15). Så är emellertid icke fallet dygnet runt. På kvällen och under natten är förhållandet det rakt motsatta eller som på fig. 16. Orsaken härtill är den, att en snabbt uppvärmd terräng även snabbt ger ifrån sig värmen och avkyles.

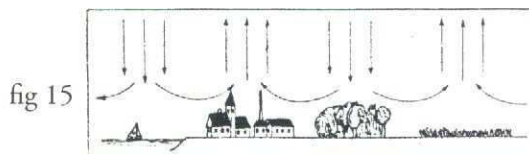


fig 15

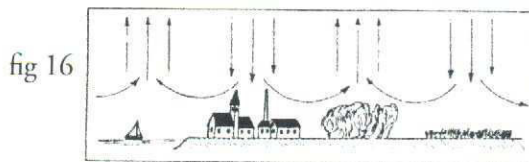


fig 16

Fortsättning följer i nästa nummer.

Sigurd Isacson presenterar



ÖRNUNGEN

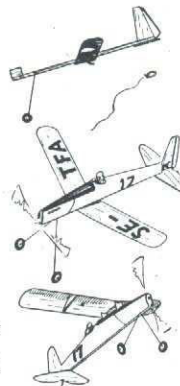
nybörjarens önskemodell!

Till salu: Ritning och ark i flerfärgstryck för att bygga alla tre versionerna av "ÖRNUNGEN" finns nu tillgängliga för alla nostalgiska old-timare!

Även två riktiga OT-böcker finns till salu: Flensted-Jensens "Bygg själv och lär andra" från 1946 samt Sigurd Isacson's "Modellplanskonstruktion" från 1947.

Kontakta Arne Andersson, Bagaregatan 24B, 611 31 Nyköping. Tfn 0155-286852.

E-post: arnea@ebrevet.nu.



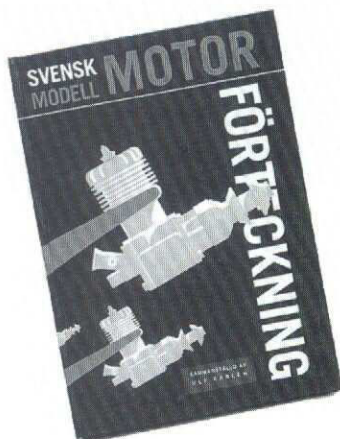
Linkontrollritningar till salu!

Varför inte fylla på förrådet med ett dussin klassiska ritningar till linmodeller, huvudsakligen skala, från Aeromodeller, Air Trails och Modelar! Följande ingår i paketet för kr 250:00 (+ porto):

Sopwith 1½A Strutter, Douglas A 26 Invader, Vickers Viking RTP, Double Scotch, Grumman Bearcat, BP-2A, N.A. T6, Yak-18, Avia B 135, Avia B 534, Tramp, Bitty Viper.

Kontakta red. Sten Persson.

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.



Svensk Modellmotorförteckning,

Hur många av dagens motorkunniga modellflygare vet hur en Centra såg ut, en GP-diesel, Brom eller Rudi 10? Dessa och ett antal andra motortyper har tillverkats i Sverige sedan slutet av 30-talet och finns beskrivna och återgivna i den första boken någonsin om svensk modellmotortillverkning. Detta är en nyttgiven, inbunden volym med 38 sidor, fullpackade med information och bilder, delvis i färg, på såväl serietillverkade motorer som på amatörkonstruktioner och byggsatsmotorer. Pris: 380:-

Beställes direkt från författaren:

Ulf Carlén, Malmkörarvägen 53

743 50 Vartholma

Tfn arb. 018-13 14 08, hem 018-35 05 61

REGIONOMBUD FÖR SMOS

För Skåne-Blekinge

Småland-Öland

Gotland

Halland

Västra Götaland

Storstockholm

Östergötland och

Södermanland

Värmland

Närke-Västmanland

Thomas Johansson.

Kent Petersson

Vakant

Sten Persson

Lennart Flodström

Anders Sjöberg

Kent Josefsson

Christer Jansson

Göran Larsson

Uppland

Dalarna

Gästrikland och

Hälsingland

*Mellannorrland
(föreslagen, vidtalas)

Övriga Norrland

*Jämtland-Härjedalen-Medelpad-Ångermanland

Gunnar Ågren

Inge Sundstedt

Rolf Astervik

Sofia Holmbom

Vakant

Samling på "luckan"



Ovanstående foto, som översändes av Roald Olson tidigare i år (se OT 1/2008!), vill red. inte gärna undanhålla medlemmarna!

Bilden visar idel glada Göteborgsflygare i ett av F 14:s logement vid SM 1952 i Halmstad. Vår kassör, Per Nilsson, syns längst t.v. och han har hjälpt till med "identifieringen" av gossarna.

Efter Per syns Eskil Falk; halvt dold bakom honom troligen Jan Gullbrandsson "Gullet"; Sven Sandberg "Danske Svend"; Rolf Frideson "Fridde"; Bertil Sjöberg "Kvadden" (sitter på golvet); Helge Eliasson "Geta"; Jan Thyren "Janne Bläng"; Roald Olsson; Folke Karlsson (senare Lerngren); Lennart Olsson "Purex" (i överslaffen).

RÄTTELSE

1: Som vår skarpögde kassör Per Nilsson redan kommenterat stämde inte uppgiften i OT 2/2008 om Börje Börjessons bortflygningar vid SM 1952. Enligt reportage i tidningen Looping vet vi nu att den beskrivna episoden inträffade året innan, d.v.s. vid SM-tävlingarna på Skarpnäck 1951.

2: I årets medlemsmatrikel har två felaktigheter noterats:

Börje Schröders postadress ska vara: Skarköpsvägen 10, 335 94 Marieholmsbruk

Einar Håkanssons telefonnummer ska vara: 0413-540790.



Nr:4 2008

SPECIALTIDSKRIFT FÖR MODELLFLYGARE

Nästa nummer (1/2009) beräknas utkomma i slutet av februari 2009.