

"OLDTIMER"

Specialtidskrift för modellflygare



INNEHÅLL:

Oldtimertävlingar.
Balsa.
Flygande löss.
Sigurd Isacson: "Oldtime".
Jet-X.
Åskviggen-Silver Star.
Årsmötesrapport

Nr 3. 1986

"OLDTIMER"

Organ för Svenska Modellflygares Oldtimer Sällskap.

Red. Sven-Olov Lindén, Hovstavägen 15, 703 63 Örebro.

Tel. 019/18 21 79. Postgiro 55 09 16-1 (t.v.)

Årg. 15 Nr 3. År 1986. Medlemsavg. 75:-/år

Redaktören tycker.....

att året som gått varit mycket givande. Efter lång förberedelsestid har äntligen ett verkligt Oldtimer-Sällskap bildats.

att han känner tillförsikt inför det nya året. Alla formaliteter är klara. Sällskapet har en intresserad styrelse och redaktion. Det finns ordentliga stadgar och en ekonomi som när alla betalt årsavgiften kommer att ge tidningskommittén bättre resurser att göra ett bättre medlemsblad.

att året som gått till stor del varit otjänligt för modellfriflyg! Så många blåsig och regniga veckoslut var länge sedan vi upplevde. Vintertävlingen helt inställd. Årets EM-uttagning inställd andra dagen. NM flugat i regn och blåst. SM inställt andra dagen. Men, men..... OT-SM, då kunde vi flyga!

REDAKTIONELLA TANKAR:

Ur ett brev från Sten Persson. En del funderingar har jag haft och även diskuterat med Karl-Johan Eiroff. Som jag ser står valet mellan en samlad eller en decentraliserad redaktion, d.v.s. antingen:

a) vi fortsätter som förut med att låta olika grupper eller enskilda utge var sitt nummer av tidningen, men nu enligt ett schema som vi gör upp för en längre tidsperiod, säg t.ex. 2 år. Utgivaren får själv välja och ragga upp material, vilket i viss mån kompenseras av att han får reda på i mycket god tid när just hans nummer förväntas komma ut. Dessutom kan ju de av oss som är välförsedda med äldre dokumentationsmaterial stå för ett visst antal sidor varje gång.

b) eller också utges tidningen varje gång av oss tre red. medlemmar, med fördelen att tidningen kan få ett någorlunda standardiserat utförande. Vi förväntar oss då att Sällskapets medlemmar förser oss med material till en del av varje nummer. Själv kan jag tänka mig att ställa upp med ca 10 sid. varje gång och förväntar mig då att få in ytterligare 10 sid. från medarbetare ute i landet. Helst skulle jag vilja ha ett antal fasta medarbetare enligt Berglins förslag, som varje gång skickar in sina alster kompletterat med enstaka bidrag från övriga medlemmar. Vi får nog kontakta enskilda medlemmar i olika landsändar, så att vi får stoff. Så kan t.ex. Malmöregionen utse någon avsvarig får detta, medan områdets aktiva oldtimare hjälps åt att kläcka idéer och samla material.

Då jag talar med folk om detta möts jag av argument som "...men inte har jag något att komma med av värde..." eller "...men jag vet inte vad folk vill läsa om...". Det är förmodligen viktigt att kartlägga vad folk vill se i tidningen och också få dem att komma med uppslag till material, som vi vet att medlemmarna uppskattar.

Du, gode läsare hör av dig till redaktionen!

"RITNINGSBANKEN" - Komplettering.

Gummimotormodeller

1946	Contestor	W. Dean	Wakefield	1155 mm spv	SÖ
------	-----------	---------	-----------	-------------	----

Segelmodeller

1945	Meteor 20	Juha Jernwall	S2	1800 mm spv	SÖ
19--	Habicht	H. Antusch	S1	960 "	SOL

Skalamodeller

Aeronca			Gummimotor	750 mm spv	Burd	SOL
Mister Mulligan			"	765 "	Burd	SOL
Curtiss SO3C-1	Earl Stahl		"	600 "	MAN	SOL
Stinson O-49	Earl Stahl		"	800 "	MAN	SOL
Gee Bee Sportster			"	305 "	Construct-A-Plane	SOL
Hawker Fury			"	410 "	Burd	SOL
Stinson Reliant SR7			"	405 "	Burd	SOL



LIMHAMNS MODELLFLYGKLUBB

Oldtimertävlingen på Ljungbyhed 860712.

Inbjudan till tävlingen väckte ett mycket stort intress med många anmälningar. Efter som tävlingen förutom DM även gällde som öppen tävling hade vi även många anmälningar från Halland. Dessutom hade ett stort antal personer - nästan 100 - begärt inpasseringstillstånd för att som åskådare följa tävlingarna. Bland namnen återfanns många av de gamla tävlingsrävarna från åren före 1950.

Efter en blåsig lägervecka med få möjligheter till trimning kom lördagen med mycket hård blåst, som tidvis var av stormstyrka. Många infann sig ej till tävlingen eftersom man hemma hade kunnat notera väderleksförhållandena.

De tappra som dock ställde upp till start hade det synnerligen besvärligt att klara de miserabla förutsättningarna. Inte minst besvärligt var det i klasserna med markstart. Haverierna blev legio och man gjorde ej fler starter än vad som var nödvändigt för att klara en placering i resultatlistan.

Resultat:

Klass A2.

- | | | |
|-------------------------------|----------------|-----|
| 1. Thomas Johansson, Trumf | 28 + 61 + 45 = | 134 |
| 2. Karl-Erik Ekström, Trim II | 13 + 28 + 68 = | 109 |
| 3. Gunnar Stedt, Baby Toots | 30 + 28 + 68 = | 79 |
| 4. Malte Mårtensson, Trim II | 11 + 18 + 22 = | 51 |

Klass B2.

- | | | |
|----------------------------|----------------|-----|
| 1. Martti Bogdanoff, Tern | 65 + 64 + 35 = | 164 |
| 2. Lars Andersson, Nimbus | 35 + 19 -- = | 52 |
| - Thomas Johansson, Tern | | |
| x/ Sten Persson, Clipper I | | |
| x/ Sten Persson, Nimbus | | |
| x/ Karl-Johan Eiroff, Tern | | |

Klass C2.

- | | | |
|------------------------------------|-----------------|-----|
| 1. Martti Bogdanoff, Laban | 70 + 120 + 47 = | 237 |
| 2. Lars Andersson, Hugin | 120 + 39 -- = | 159 |
| 3. Lennart Hansson, One and a half | 5 + 92 = | 97 |
| 4. Karl-Erik Ekström, Gladan | 16 + 21 + 36 = | 48 |
| 5. Lars Andersson, Laban | | |
| x/ Anders Håkansson, Laban | | |
| x/ Anders Håkansson, Kungsörnen | | |
| x/ Sten Persson, Prim | | |

Klass D.

- | | | |
|---------------------------------|------------|----|
| 1. Lars Andersson, Matador | 94 -- -- = | 94 |
| 2. Lars Andersson, Kraxi | 85 -- -- = | 85 |
| 3. Martti Bogdanoff, Trophy | 4 -- -- = | 4 |
| - Karl-Erik Ekström, ---- | | |
| - Lennart Hansson, Lanzo -36 | | |
| x/ Einar Håkansson, Copland GB3 | | |
| x/ Einar Håkansson, Ellilä-39 | | |
| x/ Sten Persson, New Yorker | | |

Klass S1.

- | | | |
|-----------------------------|----------------|-----|
| 1. Ove Larsson, Sunnavind | 87 + 51 + 15 = | 153 |
| 2. Lars Andersson, Scrappy | 31 + 24 + 18 = | 73 |
| 3. Gunnar Stedt, Flygfisken | 5 -- -- = | 5 |
| x/ Kurt Sandberg, H.W. | | |
| x/ Sven Rågvall, Reynold 1. | | |
| x/ Sven Rågvall, Reynold 2. | | |
| x/ Sten Persson, Sunnavind | | |

Klass S2.

- | | | |
|---------------------------------|-----------------|-----|
| 1. Ove Larsson, Termik | 71 + 105 + 75 = | 251 |
| 2. Malte Mårtensson, Optimus | 37 + 113 + 53 = | 203 |
| 3. Arne Friberg, Draken | 51 + 40 -- = | 91 |
| - Malte Mårtensson, Hast | | |
| x/ Karl-Johan Eiroff, Termik | | |
| x/ Karl-Johan Eiroff, Tico-Tico | | |
| x/ Kurt Sandberg, SM-vin.-46 | | |

-. = startade ej.

x/ = anmäld men infann sig ej.

Till sist vill vi framföra ett tack till alla entusiasterna, som mötte upp och genomförde tävlingen i god stämning trots motigheterna.

Att tävlingar av detta slag har ett stort intresse fick vi klart belagt och många undrade när nästa tävling skulle komma.

Avslutningsvis vill vi citera tävlingsreferatet i NST med en intervju med Karl-Erik Ekström, som där säger: "Modellflygning är något som ungdomar sysslar med. Det tror de flesta, men ack vad fel de har! - Titta på mig, jag känner mig ungdomlig men jag fyller trots allt 70 år nästa gång och har hållit på med modellbygge och flygning sedan 1936. Modellflygning är som ett gift. Jag har hållit på i 50 år och det är fortfarande lika roligt!"

ANNONS.

PUSS-MOTH-växlar sökes.

Jag behöver en, gärna två, Puss Moth-växlar till min 70 cm "Västervind" från 1944. (Även S.-O. Lindén behöver en sådan!)

Är beredd att betala bra för denna viktiga del. Köper gärna en hel "FROG-modell" också!

Sigurd Isacson, Cecilias gränd 2
302 70 Halmstad. Tel 035/308 48.

SVERIGES FÖRSTA OCH STÖRSTA MODELLFLYGUTSTÄLLNING ?

Ja, den börjar ta form i Umeå, dock bara på papperet ännu så länge. Modellflygklubben Vingarna i Umeå har antagit museets utmaning att stå som värd för utställningen den 9 maj till 8 juni 1987.

I läns museets lokaler skall den byggas upp. Över 360 kvadratmeter där takhöjden är hela fem meter. Någon brist på utrymme blir det inte.

Temat för utställningen: "Modellflygets historia i Sverige." 1987 fyller nämligen SMFF -Sveriges Modellflygförbund 30 år. Arrangörerna MFK Vingarna registrerar samma år fem år på nacken.

Nu vill vi i Vingarna ha hjälp från hela Sverige. Oldtimersällskapet "stötta" Sven-Olov Lindén vet det mesta om historien och blir värdefull.

Modellbyggare från hela landet kan bidra med nytt och gammalt i form av hembyggen, skalamodeller, bilder, ritningar, motorer, radioanläggningar med mera. Vi nappar på allt!

Du kan ge Vingarna hjälp på vägen till att förverkliga den största modellflygutställningen genom att kontakta någon av oss i Vingarna.

Gösta Näslund, Grubbevägen 63, 902 50 Umeå. Tel 090/31071

Rune Säfvenberg, Fiskestigen 6, 913 00 Holmsund. Tel 090/23136

Jan Säfvenberg, Bärnstensvägen 28, 902 42 Umeå. Tel 090/192262

Jan Näsman, Degernäs 17630, 905 90 Umeå. Tel 090/47005



360 kvadratmeter utställningsyta. Entusiasterna i MFK Vingarna drar sig inte för att sätta igång ett jättejobb. Modellflygarna i Sverige, det är ni som måste fixa jobben till oss!

Vingarnas utställningsgång är fr v Rune Säfvenberg, Gösta Näslund, Bo Säfvenberg, Jan Näsman, klubbens ordförande Jan Säfvenberg. Bakom kameran finns Hans-Olov Lundkvist.

Väderrapporten på kvällen var inte lovande. Många gick nog till sina kvarter med känslan av att den stora tävlingen kanske måste inställas. Södra Hallands Modellflyg-Sällskap, som åtagit sig att arrangera tävlingen tillsammans med Axvalla friflyg team var berett på drastiska åtgärder.

FIN TÄVLINGSDAG TROTS SMHI.

Dagen därpå vaknade alla till en finfin flygdag med nära vindstilla och en något beslöjad sol. Perfekt för oldtimerflyg. Termik kan vi vara utan! Flygplatsen var pansarövningsfältet vid Klagstorp, Skövde. Terrängen kan vara svår med kuperade områden delvis täckta med snårskog. Vinden som till en början ej märktes ökade och vred under dagen, så att startplatsen måste flyttas. Tävlingsledaren Per Lundqvist dirigerade sina män och kvinnor till såväl startplattan för Wakefieldmodellerna som till friare ytor för de mindre modellerna, som fick handstartas och segelmodellerna, som kunde utnyttja upp till 100 m startlina. Några föredrog kortare lina, men därmed var ju segerchanserna också avkortade! Nu är det väl så att många deltar mer för rena nöjet att flyga sin kära gamla kärra - eller nybyggda kopia av pojkårens drömmodell utan tanke på seger. Hellre tre medelmåttiga starter och modellplanet i behåll, än en "vrålstart" och därmed bortflygning. Nu tappade många ändå bort sina plan i terrängen. Så t.ex. Gösta Leijon, som beskrev förlusten av sin "Tigern 2" - "den gick till de sälla jaktmarkerna - dvs återvände till Klagstorps djungler!" Lars Andersson förlorade två plan och även sin drillborr! I skrivande stund har dock minst ett plan återkommit, Rolf Holms "Kondor" har tagits om hand av Björn Ehn. Referentens nyreparerade "Korda" försvann också helt mystiskt på nära håll och har ej återfunnits trots intensivt sökande.



Arne Andersson, Nyköping med sin "American Tractor"
-en Frank Zaic-konstruktion 1937.

32 tävlande med 80 modeller var anmälda. En mängd gamla modellflygmästare fanns på plats. Två världsmästare individuellt och en i lag i Wakefield-klassen. De tre var Sune Stark, som flög sin original modell från 1950, Arne Blomgren, som assisterade Sune och Anders Håkansson välklädd i kubb och stövlar! Hur många SM dessa har tillsammans vet väl ingen? Andra svenska mästare var t.ex. Bertil Dahlqvist, Sigurd Isacson, Örjan Gahm, Uno Johnsson, Kurt Sandberg, Sven Rågwall och S.O. Lindén. Yngste "oldtimer" var Lars Tolkestam, Nimbus, Kumla.

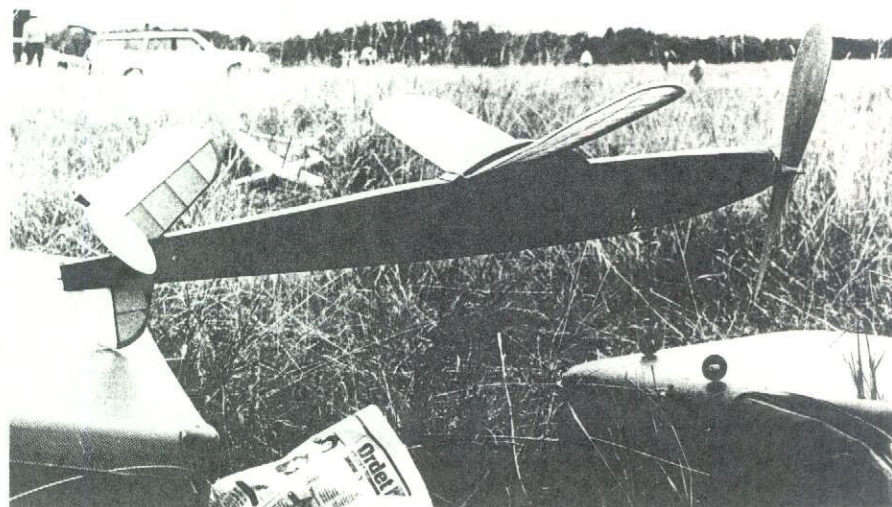
Urvalet av modeller var synnerligen varierat. Minsta gummiklassen dominerades av "Trim II", Curry Melins SM-modell 1938, men även "Tummeliten"-Ejvind Olsson- och t.o.m. en "Auster"-Johan Bagge- var med! I B2 har många "Tern" kommit till, men växelförsedda plan, som Örjan Gahms "Landegren" med krax och Sigurd Isacsons återuppståndna "Väst-

anvind" med växel i nosen visar att konkurrensen kräver långa motortider. I C2 har Sten Persson alltid haft en "Prim"- en Stark-konstruktion i vinnarposition. "Laban" är populäraste typ i denna klass.

Återigen tog Einar Håkansson vandringspriset i Wakefield-klass D. Nu hade han en ny "Ellilä" årg.1950,givetvis med krax. Hans "Ellilä" 1939 satte sig i ett träd i första start och återfanns ej förrän tävlingen var slut. Markstarterna med "wakarna" beredde problem,då några plan ej orkade upp utan fastnade i gräset framför banan.



Anders Håkansson,väl-
klädd i plommonstop och
paparp.....- stövlar tar
Klagstorp i besittning.
Modellerna är "Laban" och
"Termik III".



Einar Håkanssons nya mästarmodell
"Ellilä 1950".
Se så smidigt det går att bygga
in termikbroms!

Bland S-1:orna fanns många "Tigern 2", antagligen byggda från den sats, som Arne Andersson tagit fram."Sunnanvind" förekom också i tre ex. bl.a. Sigurd Isacsons eget nybygge.

Arne Berglin var segelmodellernas gigant! Med 100 m lina gjorde han perfekta starter och noterade alla som max.180 sek med båda sina S-2:or-"Charlie" och "Skyway". Det blev dubbelseger i den klassen och seger även i S-1 för Arne!

Klass "F" är fortfarande sorgebarnet:2 anmälda,en flög!Vi måste göra något åt den klassen! Kanske radioassist i någon form blir lösningen? Thomas Nathansson visade upp en dieseldriven amerikansk oldtimermodell med trekanalsradio.Sakta och prydligt puttrade den omkring ett gott stycke ovanför de tävlande G-och S-modellerna. Utan styrhjälp flög den som vilken friflygmodell som helst.Thomas kommer att publicera tävlingsregler, så att vi nästa år kan ha en hel svärm gamla F-modeller med radio i på "OT-SM"! Även Thomas Leijon roade sin publik med en radioförsedd "Playboy S:r"

forts. referat "Oldtimertävlingen"

Ett antal originalmodeller kommer alltid med på "OT-tävlingen". "Ny" för året var Hans Schmiterlöws S-1:a från SM på Älleberg 1941 - 45-årsjubileum! Sune Starks Wakefield 1950 är redan nämnd. Dessutom fanns Rolf Holms "Diamond" och Sven Rågwalls "Uranus" i S-2.

Under sluttimmen kom det regn vi fruktat hela dagen. De flesta hade då hunnit göra sina starter. För många blev tävlingen ett konditionsprov. Att hämta ner modeller ur träd, att hoppa över bäckar och ta sig genom snår med giftig björnloka ingick nog inte i veteranernas tankar före tävlingen! Men skam den som ger sig! Har man tävlat förr i storm och regn, i kyla och lera så ger man sig inte så lätt!

Sigurd Isacson kämpade för att få ned sin "Sunnanvind" ur ett träd, demolerade vingen, reparerade och hann starta med två minuter till godo innan perioden var slut. Modellen flög 2.26 min i regnet!

Prisutdelningen hölls i en skjutbanepaviljong dit Björn Ehn räddade oss! En samling fina gamla plaketter delades ut tillsammans med vandringsprisen i Wakefield och S-2. I övriga klasser saknas vandringspriser-plats för donationer!

Arne Andersson hade utlovat ett extra pris för bästa KSAK-modell. Vem om inte Sigurd Isacson själv erövrade det! Till övriga pristagare utdelades ritningar ur Axel Mikkelsens samling.

Så hurrades för segrarna och tackades SHMFS och Axvalla fff för väl genomfört arrangemang.

Just i avslutningsceremonierna sade Einar Håkansson försiktigt att: "Nästa år kanske vi i Skåne kan ta tävlingen!"

Klass S 2 - segelmodeller 100 - 250 cm spv.

1. Arne Berglin, Östersund	180 + 180 + 180 - 540	"Charlie"
2. Arne Berglin, Östersund	180 + 180 + 180 - 540	"Skyway"
3. Rolf Holm, Solna	161 + 171 + 180 - 512	"Diamond"
4. Kurt Sandberg, Halmstad	131 + 136 + 180 - 447	"SM-Vinnaren"
5. Sven Rågwall, Halmstad	101 + 146 + 136 - 383	"Uranus"
6. Rolf Holm, Solna	122 + 135 + 0 - 257	"Condor"
7. Ove Larsson, Limhamn	87 + 47 + 45 - 179	"Taifun"
8. Ove Larsson, Limhamn	154 + 0 + 0 - 154	"Termik"
9. Karl-Johan Eiroff, Halmstad		0 "Scout"
10. Kurt Sandberg, Halmstad		0 "SM-Vinnaren"

Klass F - Förbränningsmotormodeller

1. Rolf Astervik, Gävle	61 + 36 + 54 - 151	"Flyg-44"
2. Karl-Johan Eiroff, Halmstad		0 "Lolita"

JOHN POND

Old Time Plan Service

The largest selection of plans in the world at the most reasonable prices. Each list \$1.00

No. 16 OLD TIMER F/F GAS
No. 16 OLD TIMER RUBBER/TOWLINE
No. 16 OLD TIMER FLYING SCALE A through K
No. 16 OLD TIMER FLYING SCALE L through Z

New plans prices effective Dec. 1985 to Dec. 1986

P.O.Box 90310

San Jose, Calif. 95109-3310

Phone (408) 292-3382 (Tues. or Fri.)

RESULTATLISTA "OLDTIMER - SM" KLASSSTORP 14 SEPTEMBER 1986

Klass A2 - gummimotormodeller 50 cm spv.

1. Georg Törnkvist, Sollentuna	62 + 69 + 77 - 208	"Trim II"
2. Bertil Dahlqvist, Loholm	70 + 63 + 46 - 179	"Trim II"
3. Thomas Johansson, Lund	39 + 53 + 45 - 137	"Trumf"
4. Sven-Olov Lindén, Örebro	31 + 63 + 37 - 131	"Trim II"
5. Lars Tolkestam, Kumla	53 + 24 + 35 - 112	"Trim II"
6. Eivind Olsson, Tyresö	14 + 19 + 16 - 49	"Tummeliten"
7. Johan Bagge, Norrköping	6 + 2 + - - 8	"Auster"
8. Karl-Axel Pettersson, Västerås	-	"Trim II"

Klass B2 - gummimotormodeller 50 - 75 cm spv.

1. Bertil Dahlqvist, Loholm	144 + 128 + 144 - 416	"Tip Top"
2. Sigurd Isacson, Halmstad	155 + 109 + 120 - 384	"Västansvind"
3. Örjan Gahn, Järfälla	132 + 86 + 143 - 361	"Landegren KRAX"
4. Sten Persson, Halmstad	91 + 86 + 104 - 281	"Clipper I"
5. Sten Persson, Halmstad	77 + 105 + 80 - 262	"Nimbus"
6. Nils-Olof Gustavsson, Skövde	54 + 106 + 57 - 217	"Kungsörnen"
7. Anders Håkansson, Malmö	51 + 89 + 71 - 211	"Termik III"
8. Martti Bogdanoff, Malmö	64 + 67 + 59 - 190	"Term"
9. Hans Schmiterlöv, Söderköping	53 + 46 + 55 - 154	"Term"
10. Lars Andersson, Limhamn	56 + 95 + - - 151	"Term"
11. Thomas Johansson, Lund	33 + 54 + 44 - 131	"Örnen"
12. Rolf Asterwik, Gävle	35 + 26 + 50 - 111	"F.A. Noth"
13. Johan Bagge, Norrköping	33 + 30 + 45 - 108	"Svalan"
14. Uno Johansson, Markaryd	27 + 34 + 39 - 100	"Volo"
15. Karl-Axel Pettersson, Västerås	22 + 25 + 14 - 61	"Term"
16. Kurt Sandberg, Halmstad	54 + - - - 54	"Terry"
17. Lars Andersson, Limhamn	44 + - - - 44	"Nimbus"
18. Bertil Dahlqvist, Loholm	0	"Fröjds"
19. Olle Blomgren, Pålshöda	0	"Tip Top"
20. Karl-Johan Eiroff, Halmstad	0	"Tern"

Klass C2 - gummimotormodeller 75 - 100 cm spv.

1. Sten Persson, Halmstad	88 + 155 + 168 - 411	"Prim"
2. Lars Andersson, Limhamn	130 + 96 + 124 - 350	"Hugin"
3. Anders Håkansson, Malmö	135 + 78 + 132 - 345	"Laban"

Forts. Klass C2:

4. Nils-Olof Gustavsson, Skövde	53 + 59 + 47 - 159	"Hugin"
5. Martti Bogdanoff, Malmö	81 + 64 + 3 - 148	"Laban"
6. John Hagedal, Solna	38 + 44 + 46 - 128	"Gladan"
7. Lars Andersson, Limhamn	95 + - - - 95	"Laban"
8. Arne Andersson, Nyköping	7 + 22 + 19	48 "American Tract"
9. Rolf Asterwik, Gävle	7 + - - - 7	"Prim"

Klass D - Wakefield

1. Einar Håkansson, Bjärred	126 + 126 + 147 - 399	"E11118 - 50"
2. Bertil Dahlqvist, Loholm	152 + 105 + 136 - 393	"Joseph"
3. Sune Stark, Tåby	134 + 120 + 128 - 382	"Stark - 50"
4. Nils-Olof Gustavsson, Skövde	117 + 115 + 75 - 307	"Korda - 37"
5. Martti Bogdanoff, Malmö	112 + 87 + 67 - 266	"Trophy"
6. Sven-Olov Lindén, Örebro	69 + 96 + 95 - 260	"Korda Record"
7. Lars Andersson, Limhamn	136 + 102 + 2 - 240	"Kraxl"
8. Sten Persson, Halmstad	69 + 71 + 65 - 205	"New Yorker-37"
9. Örjan Gahn, Järfälla	3 + 88 + 94 - 185	"Landegren Spec"
10. Einar Håkansson, Bjärred	156 + - - - 156	"E11118 - 39"
11. Uno Johansson, Markaryd	40 + 39 + 9	88 "Tempo"
12. Lars Andersson, Limhamn	0	"Matador"
13. Einar Håkansson, Bjärred	0	"GB 3"

Klass S 1 - segelmodeller 0 - 100 cm spv.

1. Arne Berglin, Östersund	146 + 180 + 117 - 443	"Easy"
2. Sigurd Isacson, Halmstad	134 + 139 + 126 - 399	"Sunnanvind"
3. Sten Persson, Halmstad	115 + 73 + 180 - 368	"Sunnanvind"
4. Kurt Sandberg, Halmstad	138 + 134 + 70 - 342	"H.W. -43"
5. Nils-Olof Gustavsson, Skövde	105 + 102 + 99 - 306	"Alex"
6. Sven Rågvall, Halmstad	79 + 80 + 135 - 294	"Reynold"
7. Sven-Olov Lindén, Örebro	84 + 96 + 54 - 234	"Scrappy"
8. Sven Rågvall, Halmstad	81 + 48 + 71 - 200	"Reynold"
9. Tomas Leijon, Nyköping	49 + 79 + 62 - 190	"Tigern II"
10. Ove Larsson, Limhamn	125 + 41 + 16 - 182	"Sunnanvind"
11. Hans Schmiterlöv, Söderköping	43 + 66 + 29 - 181	"Egen konstr."
12. Arne Andersson, Nyköping	66 + 36 + 72 - 174	"Tigern II"
13. Gösta Leijon, Älvsjö	45 + 38 + 85 - 168	"Tigern II"
14. Per-Anders Holmberg, Stockholm	33 + 51 + 55 - 139	"Flugan"
15. Örjan Gahn, Järfälla	63 + 1 + 0 - 64	"Pin Up"
16. Johan Bagge, Norrköping	8 + 3 + 17 - 28	"KSAK-1"

Sigurd Isacson:

"Oldtime och nya vänner."

Det börjar bli rent märkiigt, det här med oldtimers. Aldrig har jag tänkt mig att "idisslandet" med gamla modellflygplan från 30-till 50-talet skulle ge ett slags nytt liv och nya vänner!

Först kom dessa trevliga personliga tidningar nerdroppande helt utan förvarning för några år sedan, när de gamla modellflygkompisarna från 1943(!) upptäckte att jag flyttat till Halmstad. Sen träffade jag dessa nya vänner regelbundet och det gamla livsintresset återuppstod som en ny, lockande, mysig liten vrå av världen. T.o.m. de gamla flygplanen trädde fram igen, även de som vänner. Kämpandet för att göra något nytt och bättre, kampen på tävlingsbanorna - allt detta var borta. Kvar fanns igenkännandets glädje, spänningen att återupptäcka de gamla härliga modellplanen - egna och andras, och att njuta av deras flygning. För att inte tala om att sitta i lung och ro och bygga dem, att skapa igen!

Så kom mitt första OT-SM. I Skövde. Men innan dess: bara blåst och storm. Kurt Sandberg och jag gick upp morgon efter morgon kl 4.30; förgäves. Till slut lånade vi en tennishall och glidtrimmade. Tjong och bang i väggarna! Men det var ändå så min "Sunnanvind", som jag nu flög, provades fram 1943. Med vingprofiler, turbulenstråd och allt. I stilla luft. Kurt hade tappat hoppet om att kunna trimma sin 75-cm gummimotormodell ute och drog upp bra med varv för att få se något av stiget. Det fick han. Det kostade honom fällpropellern, nosblock och nos, som vi sopade upp. -- Men vi hade trevligt!

Det blev trimningsväder :-dagen innan vi for till SM.... Upp 4.30 som vanligt, hämta Kurre, som på sitt stillsamma sätt undrade: "Tror du vi ser kärrorna i det här mörkret?" Det var kolsvart! Ut till Laholm. Inte ens där skulle vi kunna se några kärror! Vi såg inte ens fältet. Men jag hade gett mig f-n på att få trimma en gång före SM. Vi hittade vårt gamla lilla fält, trevade fram kärrorna i en sömrig gryning och började med daggen rinnande över vingarna.

Kurt hade kurvroder och klarade sig fint. Men inte jag. Vadade i daggvåta växter plaskvåt upp till baken, pressade mig igenom det värsta snår jag någonsin sett, efter femdubbla taggtrådar. Skylt: "Viltvårdsområde...." Hökar dundrade iväg. Spökstämning i Amazonas mörka, ogenomträngliga djungel. "Sunnanvind" högt uppe i ett träd utan grenar.... Nu blev det plötsligt allvar, som förr i världen före ett SM. Och ner kom kärran!

Så for vi iväg tidigt till Skövde. Rätt ut på tävlingsfältet. Där föll jag ihop av lycka: total stiltje. Sol och moln om vartannat: termik eller inte. Äntligen!

När SM-tävlingen var över - för alla utom för mig - så vräkte regnet ner när jag lappade ihop en helt krossad och bruten vinge på "Sunnanvind" kvarten innan sluttiden. Nog stod Kurre där med sin finaste lina utdragen och hjälpte mig med en perfekt start och 2.20 med regnet plaskande över vingarna.



"Sigge", med "Sunnanvind" innan tävlingen börjat, vingen är fortfarande hel. Blev "bästa KSAK-modell" 2:a i klass S-1.

forts. Sigurd Isacson:"Oldtime....."

Det är allt det här omöjliga, som vi ändå klarar upp, goda kamrater i samarbete. De här stunderna, då man känner sig höjd över jorden med sitt modellflygplan i en härlig flygning. Det kan vara verkligt kämpigt, svårt och ibland jävligt. När man åker hem känner man sig tillfredsställd med livet. Minnet av fin, kamratlig samvaro värmer. Man har en ny sorts vänner.

Som t.ex. efter första flygningen, när jag landade i ett högt, "oklätterbart" träd. På långa sträckor upp fanns inga grenar. Mossigt och halt. Hopplöst! Inte? Inte sen jag frågat Halmstad-klubbens kontaktman i Skövde-mannen bakom allt, Nils-Olof Gustavsson. "Det klarar min son". Visst. Med armarna runt trädets i.s.t.f. om grenar, som inte fanns. Nere på direkten. Och tidtagarna hans: genast blev vi tävlande korta på medhjälpare. Men tidtagarna hoppade in utan att bli tillfrågade. De höll upp linor och klarade komplicerade uppdragningar av gummimotorer.

Det är ju bara ett stort fel med dessa tävlingar. Att de så kvickt är över och man inte hinner avnjuta all den vänskap, värme och gemenskap, som vi känner, vi som är lite smågälna romantiker.

För min del sprang jag två mil. De korta stunderna emellan lagade jag och startade igen. Det blev ingen tid över för det jag så gärna ville: titta på de andras gamla klenoder och prata om allt trevligt. Samma gäller dem jag talat med. Här måste vi göra något radikalt.

Det minsta är att vi nästa tävling kör den första perioden på lördagen innan mötet. Alltså tidigt. Då får vi tid att se oss om, och så ett härligt eftersnack på kvällen. Sedan ska söndagens tävling börja tidigare kl. 9 eller 10. Prisutdelning ska vara till en trevlig eftermiddagsfika med timmar efteråt till samtal om dagens övningar. För vi måste göra klart för oss att vi tävlar inte i OT bara för att vinna, utan för att ha trevligt!

Tack alla gamla och nya modellflygvänner Sverige runt för ett fint minne! Och inte minst, tack Sven-Olov för allt Ditt jobb och Din trevliga ledning av oss. Mätte inte den fina, nya styrelsen ändra för mycket på det trivsamma, personliga sättet som OT-rörelsen drivits på.

Sigurd Isacson

RITNINGAR

Från 1940-1960
Skala 1/25 och friflygande modeller, oldtimers.



Exempel: SAAB B18, B17, J21, J22, Safir, A32 Lansen, J35 Draken, Catalina, Klemm 35, DC-3, Scandia, Mosquito, Mustang m.fl.



Begär prislista! Fråga även efter ritningarna i hobbyhandeln.
Byggsatser, Byggmaterial, Motorer m.m.

CENTO

C. E. Truedsson
Fack 541, 200 10 Malmö
Tel 040-15 51 98 el. 15 16 43

Oldtimermodell KSAK-3 "Sunnanvind"



Tävlingsmodell i klass S1

Spänvidd	960 mm	Sidoförhållande	1:7,0
Längd	850 mm	Vingens ke	ca 50.000
Vingsyta	13,1 dm ²	Vingprofil	5163008 II
Vikt	ca 160 g	Stabilitet	1:3,0
Vingbelastning	ca 12 g/dm ²	Sjunkhastighet	0,30-0,35 m/s

KONSTRUERAD 1944 AV SIGURD ISACSON

Arne Andersson har tagit fram ett litet antal byggsatser till KSAK-3 "Sunnanvind" Skriv eller ring Box 3028, 611 03 Nyköping. tel 0155/86852

EFTERLYSNING!

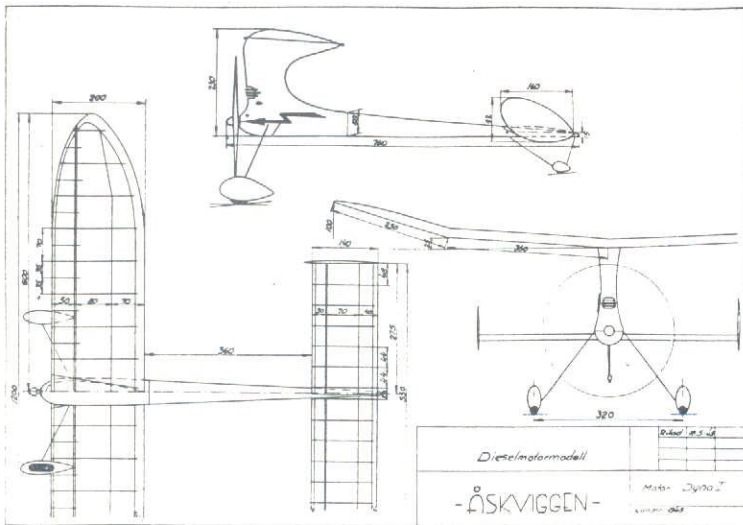
Ritningar till dessa modeller sökes. Ring S.O.Lindén tel. 019/182179

Ritningar för högvärdiga tävlingsmodeller



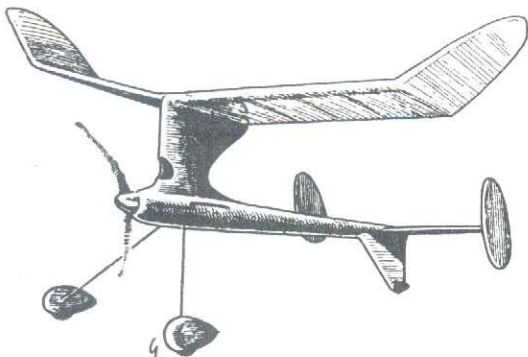
A. V. N. Wakefield-modell, Nr. X-11.
Spänvidd 132 cm.
Ett modellplan skapat av Sveriges skickligaste konstruktör av högvärdiga tävlingsmodeller, A. V. Nordwaeger. Maskinen har en prestationsförmåga som ställer den i överlägsen särklass. Flygtid (utan hjälp av uppströmmar) över 3 minuter. Verklig plafond över 100 meter!

Sirius, Nr X-12. Spänvidd 99 cm.
Modern, vacker och lättbyggd modell med en flygförmåga som överträffar alla förväntningar.



Största vikten lades på modellens prestanda, varvid den aerodynamiska utformningen spelade stor roll. För att få en extrem utformning användes en slags skalkonstruktion. Främre delen av kroppen med landstället är gjord av balsa som urholkats. Bakkroppen är böjd av 0,8 mm plywood med fibrerna gående diagonalt.

Motorfundamentet är ett litet kapitel för sig. Det finns egentligen inte alls något sådant, utan motorn skruvas fast direkt i det stycke som bildar främre delen av kroppen. Denna del är löstagbar och skjuts på sin plats underifrån. I modellens "hjärta" är även landstället, bränsletanken och timern fastskruvade. Delen med alla tillbehör



sitter fast med endast en bult.

För manövrering av kompressionspinnen och nålventilen finns en lucka på höger sida av motorn. Den fungerar samtidigt som kyl-lucka och kan regleras efter behov.

I övrigt är "Åskviggen" av normal konstruktion. För att nedbringa vingbelastningen till ett minimum är vingen och stabilisatorn med dess tvillingroder byggda av balsa. Vingprofilen har vissa likheter med den kända Göttingen 301 medan stabilisatorprofilen kan sägas vara en förtunnad Clark Y.

Sammandrag av texten i "MODELLTEKNIK" juli 1945.

De första utkasterna till "Åskviggen" gjordes sensommaren 1944. En hel del ändringar gjordes och i mars året därpå var ritningarna slutligen färdiga. Ett långt och omfattande konstruktionsarbete låg bakom den ritning på "Åskviggen", som presenterades i "MODELLTEKNIK" i juli 1945.

Silver Star

Ingenjör Sigurd Boberg påverkades tydligen av Sven Salonius konstruktion.

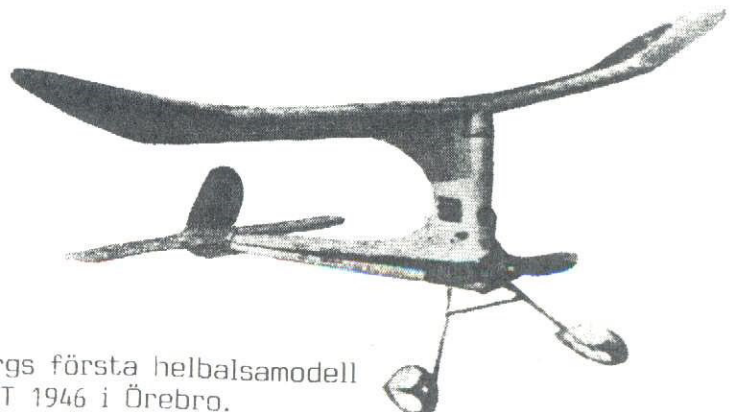
Vid Vintertävlingen i Örebro 1946 överraskade han och hans son Bo den svenska modellflygeliten med ett par eleganta plan.

I ett referat av Vintertävlingen skrev Sigurd Isacson i "Teknik för alla" den 15 mars 1946: "Man såg verkligt läckra saker bland vilka ingenjör Sigurd Boberg & sons helbalsaplan låg i täten. Motorn är inmonterad i vingbaldakinen med ett luftintag i dess framkant och ett elegant utsläpp på vardera sidan i form av ett bakåtriktat galler. Landstället har svampgummihjul och vackra hjulkåpor och hela modellen är i övrigt skön att skåda."

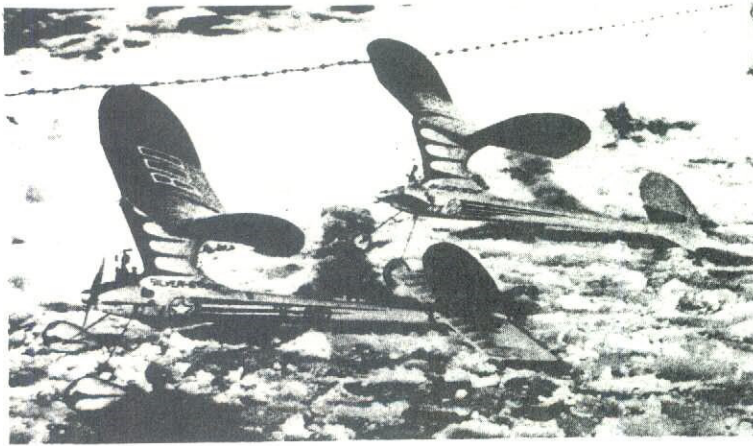
Bobergs vidareutvecklade modelltypen. Motorn frilades, det var svårt, nästan omöjligt att komma åt motorn inuti pylonen. Hjulkåporna försvann senare.

Sonen Bo Boberg hade många framgångar med sin "Silver Star". Pappa Sigurd lyckades bäst vid SM 1946 med tiderna :

3.36,0 + 2.21,8 + 4.01,5, som gav medeltiden 3.19,7 och seger i klass F. Bosses medeltid blev 2.08,3 och fjärde plats.



Bobergs första helbalsamodell vid VT 1946 i Örebro.



Silver Star

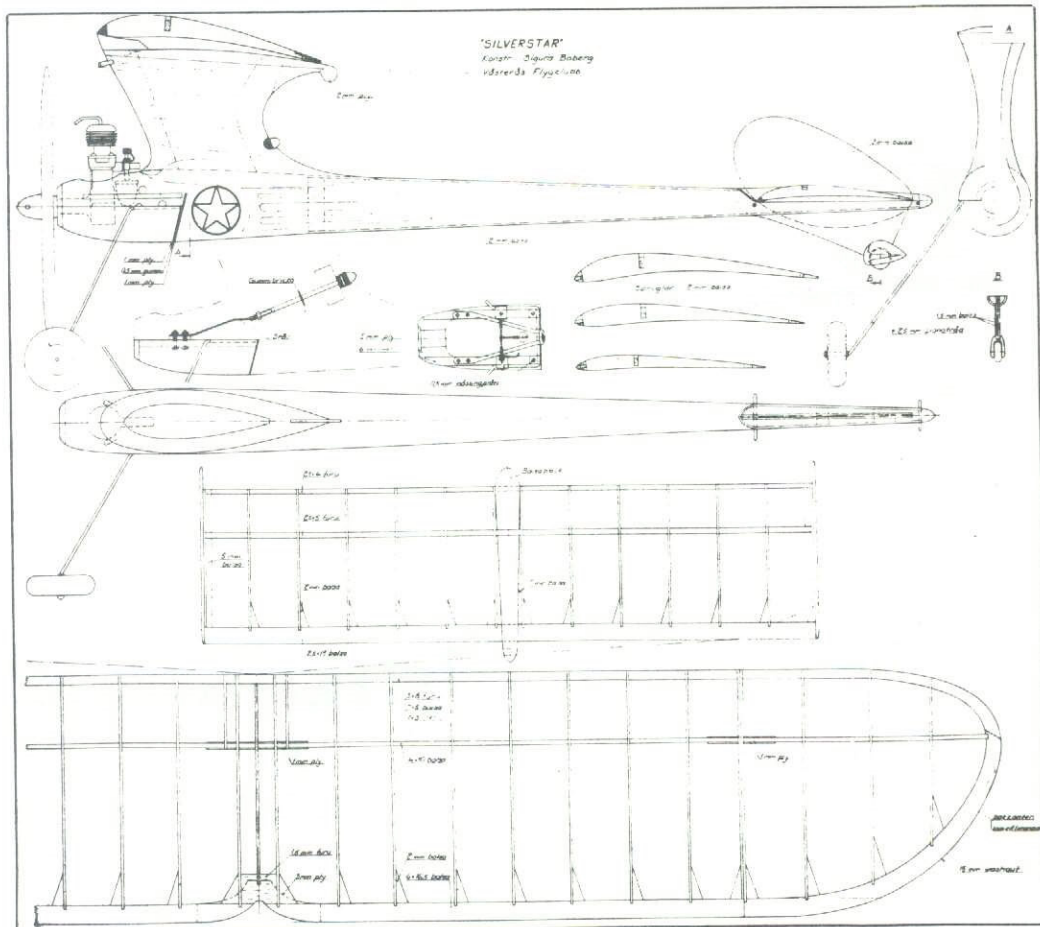
"Silver Stars" – Sigurd Boberg och hans son Bo byggde dessa 1945. Foto från en tävling i Fagersta 24.3.1946.

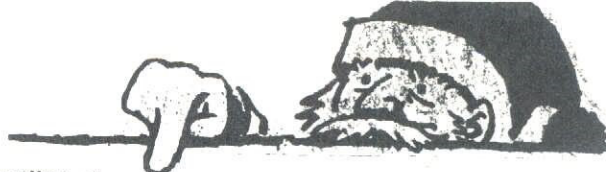
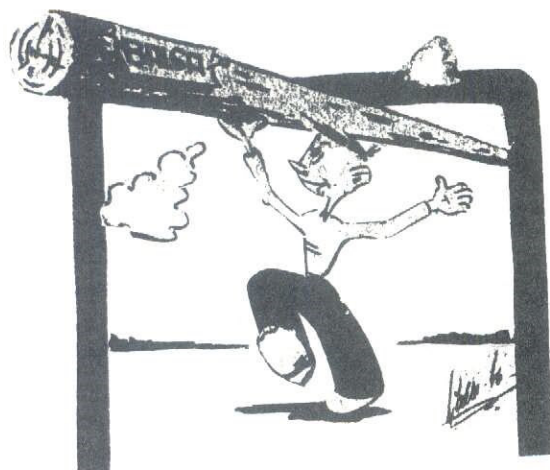
Strax därpå flög "Silver Star II" bort vid en klubb tävling på Johannisberg i Västerås. Modellen försvann ut över Mälaren, men tiden 10 min 56,4 sek (22 sek motortid) betydde ett nytt svenskt rekord fr o m 29 september 1946.

Bortflygningen betydde att ing. Boberg måste bygga ett nytt plan. Det är detta som överlevt. S.-O.Lindén sökte upp Bo Boberg, som nu är anställd på SAAB i Linköping, och lånade modellen för mätning och uppritning. Örjan Gahm svarar för slutrit-

ritning. Kopia i full skala kan beställas från "Ritningsbanken", S.-O-Lindén, Hovstavägen 15 703 63 Örebro. tel 019/182179

Alla är givetvis inte lyckliga innehavare av "Västerås-dieslar" eller "Komet-motorer". Även de som har tvekar väl att sätta in en sådan klenod i en friflygmodell! En lämplig modern dieselmotor kan t.ex. en "P.A.W." 149 vara. Finns t.ex. hos Cento, Box 541 200 10 Malmö. Tel 040-155198 el. 151643.





Balsa

"FÖRENKLA OCH LÄGG TILL MINDRE VIKT"

När folk tänker på modellflygplan tänker de ofta på balsaträ - lätt, mjukt och sprött. Balsa är ett förunderligt material. Det klassificeras botaniskt sett som ett hårdträslag lika som ek och teak men fysikaliskt sett är det mycket mjukare än barrträarter såsom gran och tall.

Balsa växer huvudsakligen i de centralamerikanska staterna Ecuador, Peru och Nicaragua och det sker fort i det varma fuktiga klimatet. Under några experimentodlingar växte en planta 3 meter på fyra och en halv månad. Den vanliga nederbörden på 150 - 200 mm per år i Centralamerika hjälper till att på sju år producera balsaträd som mäter 60 cm vid roten och med en höjd av ca 20 m.

Spanska kolonister på 1500-talet lade märke till den låga specifika vikten hos balsa när de upptäckte indianernas sätt att använda balsastockar till flottor. Balsa betyder just "flotte" på spanska. Det botaniska namnet är *Ochroma pyramidale*. "Kon-Tiki", Thor Heyerdahls Stilla havsflotte, tillverkades på nästan samma sätt som de ursprungliga indianflottarna och förblev sjöduglig under hela resan, som varade i månader tills man nådde Polynesien.

Andra träslag, såsom quipo och *Alstonia spatulata*, håller halva vikten jämfört med balsa men det är dess styrka tillsammans med dess låga vikt, som gör balsa idealiskt för modellplansbygge.

Densiteten hos balsa varierar mycket, den kan vara så låg som 6 kg/m³. Trä till modellplanskonstruktioner kan variera mellan 6 - 25 kg/m³. Det tyngsta träslaget i handeln, *Lignum vitae*, som också växer i Central- och Sydamerika, håller en volymvikt på 125 kg/m³!

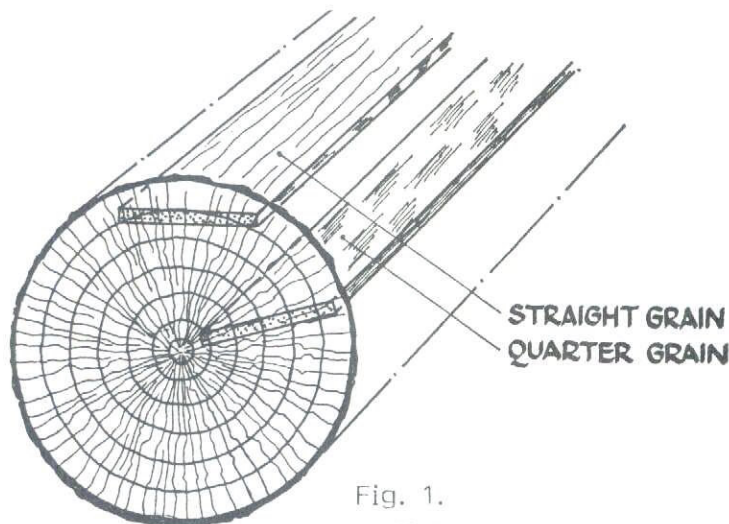


Fig. 1.

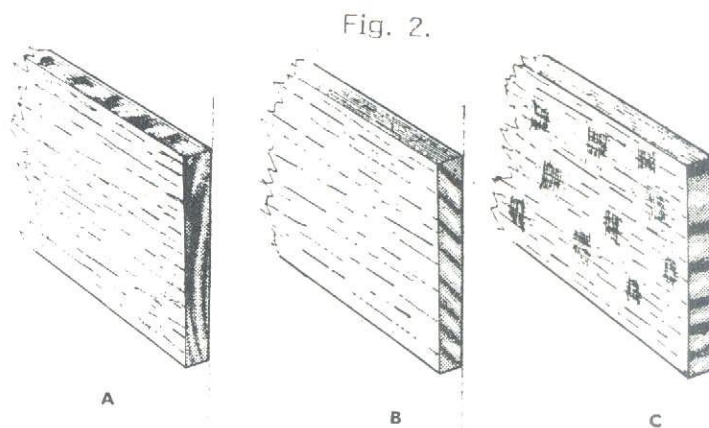


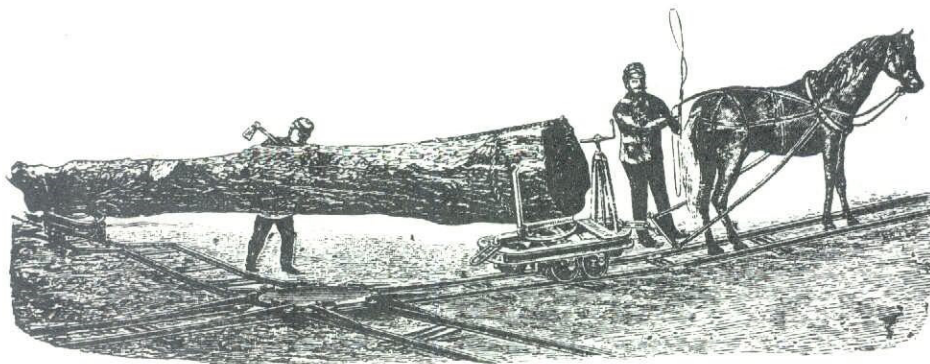
Fig. 2.

Balsa som säljs i hobbyaffärerna kan också variera mycket i styvhet, beroende på vilken del av den ursprungliga stocken, som det sågats ifrån. Fig. 1 visar en genomskärning av en balsastock. Årsringarna är koncentriska och därför är ett flak, som sågats radiellt styvare än ett flak som sågats mer parallellt med barken. Det senare är mer böjligt.

Denna variation i styvhet är mycket betydelsefull, när det gäller att bygga högvärdiga modellplan. När man konstruerar och bygger måste man ta hänsyn till denna styrka i träet om man vill nå lägsta vikt med behållen styrka, såsom i vingpetsar och stabilisatorer.

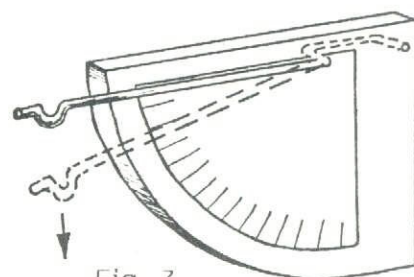
En tunn list, t.ex. en vingframkant måste vara stark längs med vingen, men den behöver inte vara stark för böjning framåt eller bakåt. Därför är en list med raka fibrer "A-Grain" bäst. Till flata ytor t.ex. spryglar, som ska stå emot böjning längs efter, passar s.k. quarter-grain eller "C-Grain" bäst. Den har en fläckig nästan pärlmorliknande yta. De flesta hobbyaffärer har just inget sådant trä!

Företagen som sågar balsa säljer det mesta av sin tillverkning för andra ändamål än modellbygge. En stor del används för isolering av tankfartyg för flytande gas. Konstruktörer och arkitektstuderande använder stora mängder. Stolar, som knäcks mot skallar och dörrar som spänts sönder av poliser och högljudda cowboys på TV är alla gjorda av balsa. En del modellfirmor försöker ge träet en färgkod: svart - tungt trä, grönt - medeltungt och rött - lätt. Dessa beteckningar är dock så osäkra att noggranna modellbyggare inte litar på dem. Ytterligare få försäljare av idag har någon som helst aning om vikt och styvhet, så valet av trä måste göras av modellbyggaren själv. Lyckligtvis är flertalet försäljare tillmötesgående och låter en kunnig kund välja bland flak och lister i hans förråd. Tävlingsflygare väger sina träbitar noga. Passa på och köp material, när du ser att det finns bra kvalitet i hyllorna. Att vänta med inköp tills man ska börja bygga kan visa sig omöjligt.



BALSASTOCK VÄXLAS VID SJ:s NYA SPÅR I ÄNGE TILL HÄRNÖSAND.

När man söker efter användbar balsa i hobbyaffärens hyllor kan en liten våg i all enkelhet vara nyttig. På fig. 3. visas en sådan. En pianotråd böjer sig och visar på skalan hur tungt balsafacket är. Gör en liten plywoodbit enl. fig. 3, sätt fast en pianotråd och markera en skala med små vikter. Man kan göra två olika skalor med olika tjocka pianotrådar, om man behöver en för tyngre flak. Hela vågen får plats i fickan, flaken hålls fast vid kroken med en gummisnodd.



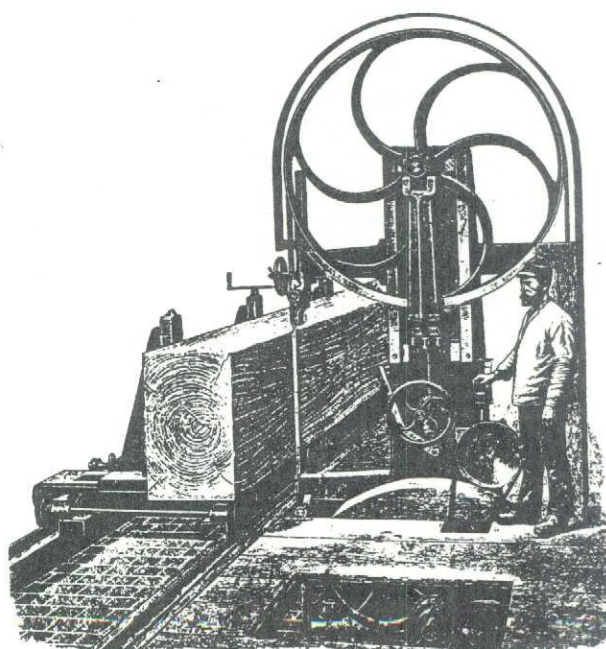
Balsas höga styrka är förvånande då man jämför dess vikt med andra material. Vid Brooklyns högskola anordnar en föreläsare en årlig tävling bland sina elever. Han ger dem femton meter balsa 2,5 mm x 2,5 mm och ber dem bygga det starkaste torn på 30 cm höjd som de kan. 1972 deltog 130 konstruktioner, vilka provades i en hydraulisk provmaskin med maxtryck 100.000 pound, med en känslighet på 5 pound. Ett torn som vägde knappt 30 g limmat med Ambroid balsalim vann, då det krossades först vid ett tryck på 1.800 pound - mer än 3/4 ton!

En amerikansk flygplanskonstruktör påstår ha ett plakat på sitt kontor där det står:

"Förenkla och lägg till mindre vikt!"

Denna slogan passar utmärkt väl även i modellflygarsammanhang!

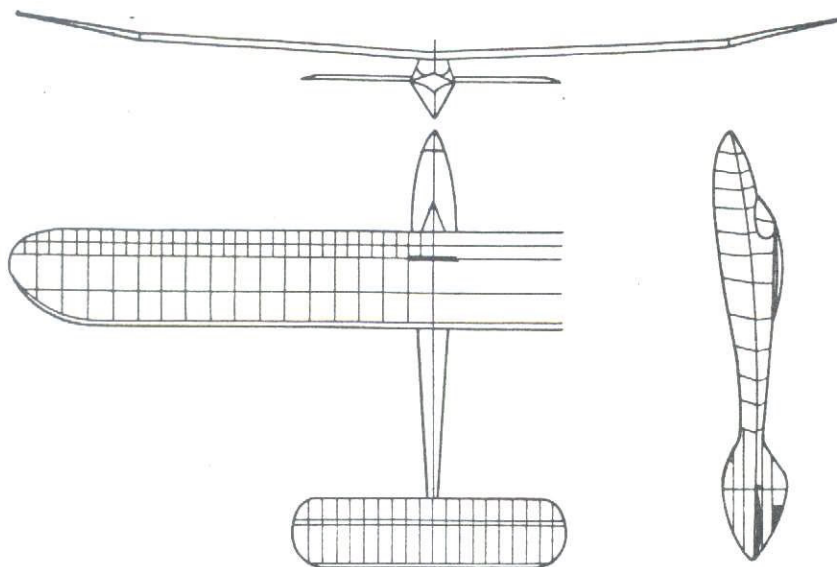
Fritt översatt från Martin Dilly's
"This is Model Flying"
av Sven-Olov Lindén.



MODELLPRODUKTERS BALSASÅG MED MICROPUTS.

FLYGANDE "LÖSS"

PRESETERAS AV SIGNATUREN GARM



Inge Håkansson's originellt vackra kabin — S 2:a Cyclone syns här ovan. Modellens data är desamma som för Cabin in the sky här nedan. Cyclone är dock en aning större i alla mått utom kroppslängden, som inte är mer än 88 cm.

Vid årets Vintertävlingar kom gamla hederliga Linköpingseskadern fram med modeller i en helt ny stil. De döptes omedelbart till "flatlöss", varmed de onde naturligtvis ville söka överföra idéassociationerna från välflygande änglar till krypande ohyra.

Eftersom vi själva varit med om att med gott resultat provflyga dessa mystiska modeller och dessutom inhämtat initierade rapporter om dessa modelltypers i många fall enastående prestanda, finns det skäl för oss att studera företeelsen lite närmare.

"Flatlössen" utmärker sig för breda, runda vingar och styrverk, varav fenan är rekordartat utdragen på längden och motsvarande tillplattad i höjdlid. Benämningen flatlus passar inte in på alla modellerna ens vad utseendet beträffar — det bör framgå klart och tydligt av de ritningar, som vi sam-

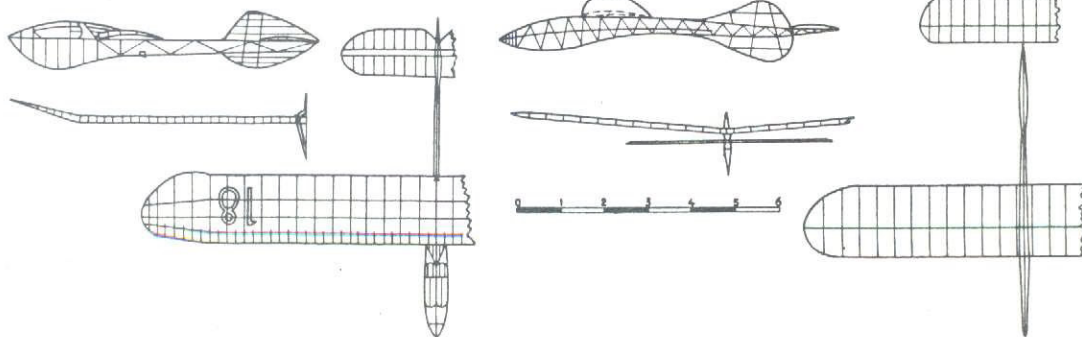
lat på detta uppslag. Två av de tre typerna, bägge S 2:or, har en viss kroppssektion och desslikes kabin. Den ena går så långt, att den till och med kallar sig "Cabin in the sky".

Om lateralplansutformningen är det mest iögonfallande på dessa LEN-modeller, så är vingprofilen det värdefulla inslaget i konstruktionerna. Den är ritad av välkände Karl-Erik Svensson, en av LEN:s äldsta och mest framgångsrika tävlingsrävar och den har som syns mycket vackra och mjuka linjer. Med denna profil har flera av modellerna lyckats prestera tider, som man knappast kan tro är möjliga utan termik.

I övrigt låter vi bildtexterna tala sitt språk om dessa nya och intressanta "löss".



LEN-modellernas vackra vingprofil är ett mellanting mellan en finsk profil och S 63008. Dess profilnummer är 64008, vilket säger att den skiljer sig från den förra genom att maximala vällningen ligger 10 mm. längre bak. Detta framgår också tydligt av profilens låga nos, vilken gör den mindre lämplig i hårt väder genom låg översteigringsvinkel.



S 2:a av Bertil Johansson, LEN. Spv 170 cm., vingytan 31 kvdm och belastningen 15 gram/kvdm. Längden 90 cm.

S1-modell konstruerad av K.-E. Svensson. Spv 100 cm, vingytan 15 kvdm, vingbelastningen 10 gram/kvdm, längd 80 cm. Sidoförhållandet är väl det lägsta som någonsin med fördel använts på en S1:a Observera den låga V-formen!

JET-X!

Under de senaste åren har red. i Old Timers JETEX-spalt försökt dra sitt strå till stacken för att hålla intresset för denna framdrivningsform vid liv - allt i förhoppningen om att nytillverkning av Jetex-artiklar en dag skulle möjliggöra att denna modellflyggren, som nu är gammal nog att kallas OT-klass, kunde återuppstå och blomstra! Som många läsare säkert redan vet så har den dagen nu randats och sedan ett halvår flygs det JET-X på båda sidor om Atlanten. Jodå, det av Powermax tillverkade bränslet och tändtråden heter faktiskt så och är en ny variant på gamla Jetex.

Bränslet finns än så länge endast i den gamla "50"-storleken. Det har en något annorlunda färg och konsistens än gamla Jetex och varje tablett har ett hål för tändtråden i kortändan. Priset för 40 tabl. är i England £ 5.60.

Tändtråden är 15% tjockare än den gamla, vilket betyder att utblåsningshålet i gamla motorer måste filas upp något med en nålfil. Säljes i England i 2 yardslängder för £ 2.50.

Motorn: en ny motor är på gång, men t.v. säljer man av ett gammalt lager Jetex 50C (med enkel spännfjäder) och Jetex 50HT (med dubbla spännfjädrar). Motor med 16 bränsletabletter + 2 yards tändtråd kostar £ 9.95.

Och hur fungerar JET-X? Jo, först ska nämnas att laddningen förenklats så tillvida att inga nätsilar behövs. Bränslet antänds mycket lätt och en dubbelviken ända av tändtråden instucken i bränsletablettens hål är allt som behövs (se fig.1). Bränslet brinner renare än det gamla, varför risken för igensatt utblåsningshål eliminerats. Enligt tillverkaren har gångtiden med två tabletter ökat till 19 sek. med det nya bränslet och dragkraften ökat 20%. Dessa siffror bekräftas av praktiska test, som beskrivs i Aeromodeller okt. 1986.

För att själv bilda mig en uppfattning om det nya bränslet har jag haft en "Star" startberedd sista månaden, men vädrets makter har varit onådiga och endast "markkörning" har kunnat göras. Det mest noterbara därvidlag är att JET-X-bränslet

"pulserar" då det brinner, vilket är en egenhet, som även beskrivs i Aeromodeller. Uppenbarligen varierar därvid också dragkraften och det ska bli intressant att se hur det påverkar flyktmönstret.

Forts.

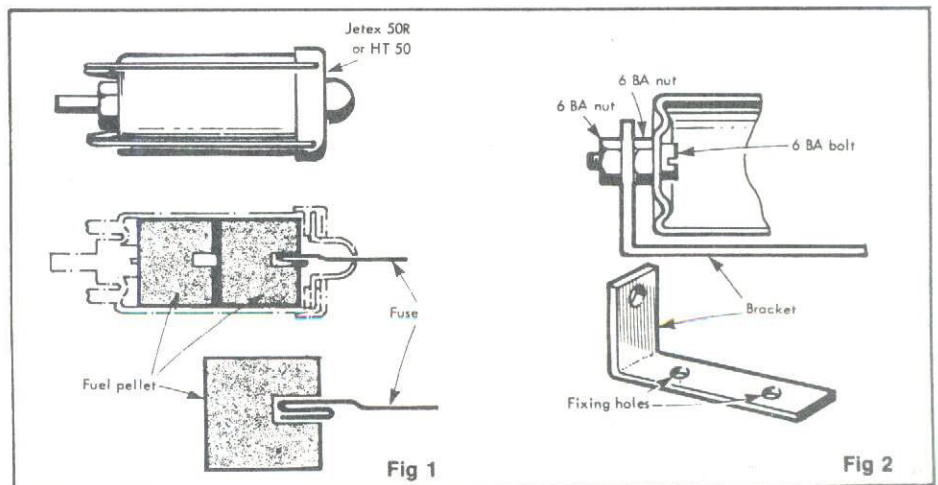
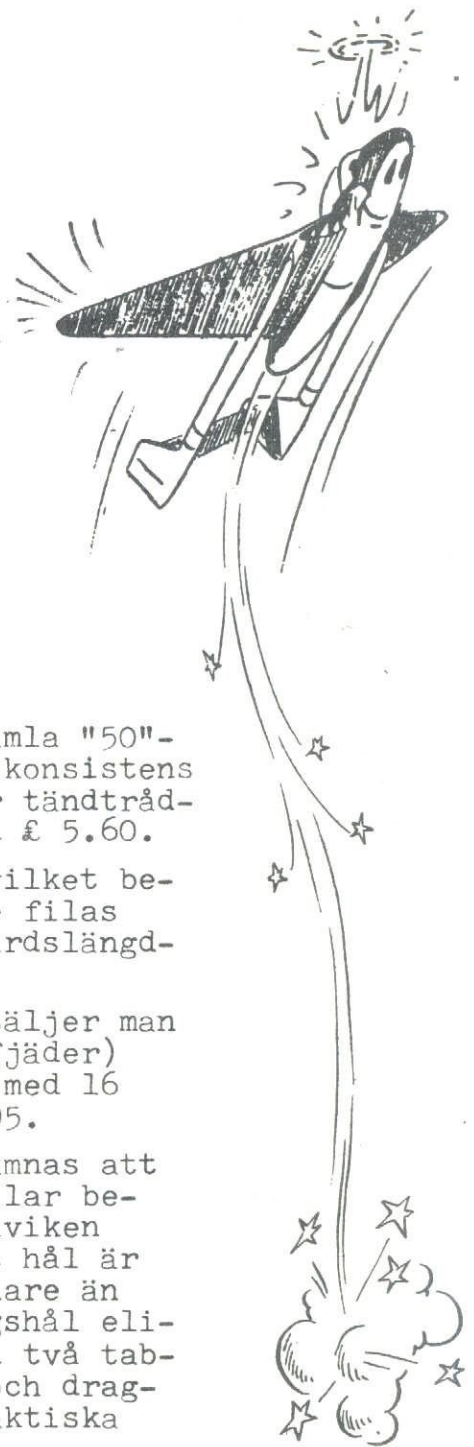


Fig 1

Fig 2

Forts. JET-X:

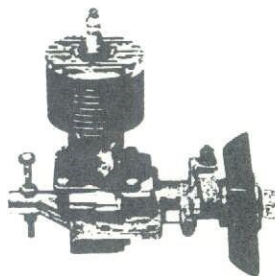
Om försäljningen av Jet-X går ihop räknar Powermax med att även nytillverka tillbehör och byggsatser. Aeromodeller har redan aviserat att man har ett antal ritningar "på gång" och andra tidningar kommer säkert att följa efter. Förhoppningsvis leder detta även till nytillverkning av de större motorerna, som tillåter lite robustare modeller och högre prestanda! Enligt en artikel i Old Timers engelska motsvarighet "SAM 35 Speaks" medger det nya bränslets högre dragkraft att man kan flyga gamla konstruktioner, som avsetts för Jetex 100-motorn. Bl.a. skulle man då kunna flyga de läckra skalakonstruktionerna ur Aeromodeller från sent 40-tal och tidigt 50-tal som t.ex. Gloster Meteor, Miles Student, Boulton & Paul P.III och D.H.108 Swallow, vilka tidigare varit för små för Jetex 150 och för stora för Jetex 50. Sätt igång och bygg till nästa års fri-flyg-skalatävling!

P.S. Powermax i England uppger att MODEL-CRAFT i Malmö fått agenturen på JET-X i Sverige. Model-Craft har vid skriftliga förfrågningar varken bekräftat eller dementerat detta, men innan det hela blir klart kan man köpa Jet-X från någon av de många engelska återförsäljarna. De skickar gärna till utlandet och det blir inte dyrare för köparen. Se Aeromodellers annonser och förteckning å hobbyaffärer!

S.Persson

Banshee Racing Engine

30-DAY GUARANTEE



Description and Operating Instructions

Bore	.950 in.
Stroke	.900 in.
Displacement	.604 cubic in.
Compression Ratio	10 1
Operating Speed	3,000 to 15,000 R.P.M.

Recommended for use with racing fuels.

Peter Mann, Canada bevistade vårt OT-SM på Älleberg. Förutom att han flyger gamla modeller, bygger han repliker av gamla motorer.

Denna "Banshee" kan han tillhandahålla för 195 Cnd. dollar.

En handpenning på 50 Cnd d. ska erläggas vid beställning.

Är du intresserad kan Örjan Gahm förmedla kontakten. Adress: Andebodavägen 367, 143 75 Järfälla tel 0758/141 42

NOSTALGI återupplev modellflygets barndom. Ben Buckles R/C-konverterade Oldtimers finns hos Natans Hobby, Box 47, 430 24 Väröbacka, tel. 0340-600 66 efter 17.00.

Buss till Old Warden

Den 15-16 aug. 1987 hålles på Old Warden norr om London ASP Vintage Weekend i Aeromodellers regi. "How old is old?" kallas evenemanget.

Thomas Nathansson, Natans Hobby avser att ordna en bussresa. I den får du plats med både familj och modeller! Ring Thomas!

Omslaget.

Teckningen fanns i FLYG nr 11/1944.- Typiskt engelskt!?

KSAK-modeller

KSAK-modeller på Älleberg.

Visst vore det väl fint om det på segelflygmuseet på Älleberg fanns en komplett samling modellflygplan utgivna av KSAK - i byggsats eller som ritning?

Arne Andersson ivrar för idén. Han tänker själv bidra med några plan, men han hinner inte bygga alla själv. Kan inte du hjälpa honom? Tel. 0155/86852.

Efterlysning.

1. Svampgummihjul lämpliga för F-modeller diam. 50-60 mm - avser restaureringen av "Silver Star".

2. Puss Moth-växel - så att jag kan bygga färdigt min "Västanvind" och slå Sigge

3. Ritningar till "Starke" från Boreus.

"Falken" liten G-modell från Vilén.

"LK-Wega"-G-modell av Nils Löwenmark.

Sven-Olov Lindén, tel. 019/18 21 79.

Ditt telefonnummer ?

Skriv ut ditt tel.nr på inbetalningskortet. Meddela även ev. ändrad adress

Protokoll fört vid en sammankomst med Oldtimerflygare i och för bildandet av en officiell förening.
Plats: Ållebergs hangar, lektionssalen.
Tid: Lördagen den 13 sept 1986 kl. 17.

1. Mötets öppnande

Initiativtagaren Sven-Olov Lindén hälsade en talrik församling välkommen till mötet. Ett 50-tal intresserade hade bänkat sig i lokalen efter en inbjudan publicerad i Oldtimer-tidningen nr 1 o 2, 1986.

2. Val av mötesfunktionärer

Till ordförande under mötet valdes Sven-Olov Lindén, Örebro.
Till sekreterare för mötet valdes Hans Schmitterlöv, Söderköping.
Till justeringsmän för detta protokoll valdes Bertil Dahlqvist, Boholm och Nils-Olof Gustavsson, Skövde.

3. Dagordningens godkännande

En dagordning "vid Oldtimer-Sällskapets konstituerande årsmöte" hade framlagts för deltagarna. Dagordningen godkändes.

4. Fråga om bildande av en oldtimerförening

De med bildandet av en förening sammanhängande problemen behandlades i bl.s. följande debattinlägg.

Lars Andersson, Limhamn, menade att vi ej kan bilda en förening med tävlingar i modellflyg utan att vara anslutna till SMFF och FAI.

Ivan Cause, Askim, frågade sig: hur många vill egentligen ha tävlingar? Johan Pafke, Norrköping, anförde att elitflygning nu blir alltmer specialiserat och därmed enbart för verkliga experter, därför vill vi andra flyga och tävla på det gamla sättet.

Anders Håkansson, Malmö, utropade: och det är också djävligt roligt att flyga med de gamla modellerna.

Sigurd Isacson, Halmstad, sa att ett modellflyg som är roligt, det är det vi skall ha.

Sune Stark, Täby, ville ha enkla former för verksamheten, det skall inte vara så allvarligt med tävlandet.

Arne Berglin, Östersund, frågade: om vi nu blir en officiell organisation som tillhör SMFF och SPSF får vi då deras SM-plaketter till alla våra tävlingsskyltar?

Lars Andersson, Limhamn, replikerade att oldtimermästerskap ej kan få kallas SM.

Per Lundqvist, Halmstad, menade att ett ev. SM-status drar med sig en massa svårigheter, bl.a. avtal med SMFF och hjälp med information och utskick.

Sven-Olov Lindén berättade om bakgrunden till att Oldtimer-verksamheten kom igång för mer än 20 år sedan. Ett skäl var den kulturella biten, dvs att skapa en form för att bevara allt om modellflyg från gången tid, ett annat var tävlingsbiten, då man kunde träffas på s.k. meetings utan stora krav på organisationen.

Arne Andersson, Nyköping, menade att vi bör träffas flera gånger varje år, men frågade: hur skall vi kunna kalla samman till sådana träffar? Lars Andersson, Limhamn, konstaterade att tävlingar behövs för att hålla intresset vid liv.

Sigurd Isacson berättade om dramatiken i sin egen upplevelse av modellflygning och frågade om fler än han kände på det sättet? Svaret blev ett unisont "Ja" och applåder.

Härefter togs paus i förhandlingarna och efter denna pratade Thomas Matheson, Värbacka, om radiostyrda motormodeller och ville därmed efterhöra intresset för detta tävlingsområde inom oldtimerfolket på dagens möte.

Sune Stark ställde frågan om varför vi skall bilda en klubb, det har ju i praktiken fungerat bra i många år ändå. Medlemsavgift eller prenumerationsavgift är ju nästan samma sak.

Sven-Olov Lindén förklarade att ett skäl var portokostnaderna, som från och med i år blivit helt ändrade i och med att Postverket utfärdat nya bestämmelser för föreningsbrev, ett annat är att han själv av naturliga skäl ej längre ensam förmår hålla ihop oldtimerverksamheten när antalet intresserade bara ökar. Ytterligare ett skäl är att de historiskt intresserade också skall ha ett forum och ett hemvist.

Diskussionen förklarades därefter avslutad och ordf. ställde frågan: Skall vi enas om att bilda den ideella föreningen för svenska oldtimerflygare förslagsvis kallad Oldtimer Sällskapet?

Mötesdeltagarna svarade ett enat och samfällt "Ja".

5. Stadgeförslaget

Genomgång av i Oldtimer publicerat stadgeförelag paragraf för paragraf. Stadgeförelaget bifogas protokollat som bilaga.

§1. Ändamål.

Besluts att sällskapet tillsvidare skall vara en helt fristående sammanslutning. At den blivande styrelsen uppdrögs att behandla frågan om en ev. framtida anslutning till någon central organisation.

§2. Firma.

Efter diskussion beslöts att låta styrelsen även bestämma föreningens slutliga namn.

§3. Medlemskap.

Efter omröstning beslöts att alternativet a) skall gälla.

§4. Medlemsavgift.

Texten godkändes efter ändring av ordet klubb till förening eller sällskap.

§5. Möten.

Beslutsmässigheten vid föreningsmöten ändrades till 1/10-del av antalet närvarande medlemmar. Kallelse till föreningsmöte ändrades från 10 till 14 dagar före mötet. Besluts också att göra följande tillägg till paragrafen: Årsmöte bör äga rum inom 3 månader efter räkenskapsårets utgång och i anslutning till sällskapets årliga mästerskapstävling.

§6. Styrelse.

Texten godkändes utan justeringar.

- §7. Ekonomisk förvaltning, räkenskaper och revision.
Besluts ändra texten i följande avseenden:
Räkenskaperna skall omfatta räkenskapsåret 1 juli - 30 juni.
En revisor (i st. f. 2) jämte suppleant väljes osv.
 - §8. Upplösning.
Besluts om justering av texten under:
mom.1 där 6 ord om tid för "mötets hållande" utgår,
mom.4 enl. följande: vid eventuell upplösning av föreningen
skall mötet ifråga besluta om vem/vilka dess egendom
skall tillfalla.
 - §9. Stadgändring.
Besluts den ändringen i texten att stadgändring endast får ske på
ett årsmöte.
- Bestiöts vidare att till dagens protokoll föra följande uttalande
från mötets sida: Styrelsen har i uppdrag att se över de språk-
liga formuleringarna i stadgeförslaget.
- 6. Val av styrelse och andra funktionärer enl. ovan beslutade stadgar
Till ordförande valdes med acklamation Sven-Olov Lindén.
Till sekreterare valdes enhälligt Örjan Gahn, Järteilla, sedan två
ytterligare namnförslag av olika skäl utgätt.
Till kassör valdes enhälligt Hans Schmiterlöv, sedan han (som följde
av ett tidigare yttrande) ej kunde undandraga sig uppdraget.
Till suppleant valdes enhälligt Sigurd Isacson.
Till valberedning valdes Arne Berglin och Nils-Olof Gustavsson.
Till revisor valdes Johan Bagge.
Till revisorsuppleant valdes Karl-Axel Pettersson, Västerås.
 - 7. Val av tidningskommitté
Till medlemmar i denna kommitté besluts väljas Sten Persson och
Carl-Johan Eirof i Halmstad samt ordf. Sven-Olov Lindén.
Härill besluts att till protokollet notera att styrelsen och kommittén
ansvarar för att tre nummer av tidningen Oldtimer utgives årligen.
 - 8. Fastställande av årsavgift
Efter omröstning besluts att avgiften för verksamhetsåret 1 juli 1986-
30 juni 1987 skall vara 75 kr/medlem.
 - 9. Tävlingsregler/val av regelkommitté
Efter diskussion besluts endast att uppdraga åt styrelsen att se över
nuvarande tävlingsregler bl.a. avseende tillåtet antal modeller per
tävlant i en och samma tävlingsklass.
 - 10. Fastställande av nästa årsmöte
Denna punkt ansågs besvarad i och med de antagna stadgarna.
 - 11. Mötets avslutande
Ordf. Sven-Olov Lindén tackade mötesdeltagarna för det stora intresset

för oldtimerverksamheten som varit uppenbart under mötet samt för
det stora förtroende som visats honom själv som initiativtagare.
Han förklarade därefter Oldtimer Sällskapets första årsmöte för
avslutat.

Mötet avrundades med att Sigurd Isacson kåserade kring modellflygets
första år inom hans klubb Linköpingseskadern. Därefter visade
Anders Håkansson film från bl.a. VM-tävlingar som han varit med i.
Båda arrangemangen var mycket uppskattade.

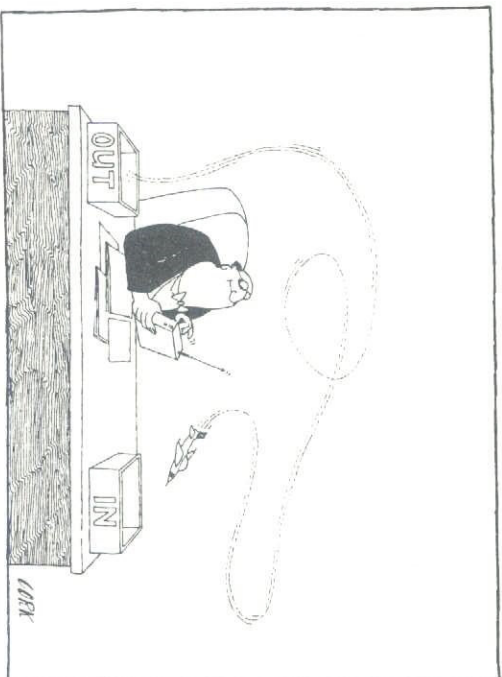
Vid protokollet: . . .

Hans Schmiterlöv

Justeras: *Bertil Dahlqvist* . . .

Bertil Dahlqvist

Nils-Olof Gustavsson
Nils-Olof Gustavsson



Aeroklubben i Malmö har redan tidigare visat vägen genom att arrangera OT-tävling i samband med moderna FF-tävlingar och den 16/11 var det så dags igen. Södra Sveriges OT-flygare inbjöds till en separat tävling parallellt med den traditionella Hösttävlingen på Revinge övningsfält utanför Lund.

Där tycktes hälften av de deltagande utgöras av veteraner med veteranmodeller och den andra hälften av veteraner med moderna grejor ("spjut.."). Trots den krigiska platsen blev det gemytligt och trevligt med ett artigt intresse från båda håll utan vare sig synbar eller hörbar stress. Mot alla odds hade man lyckats pricka in en nästan perfekt dag mitt i allt höstrusket. Varken regnkläder eller långkalsonger behövdes. ty det blev en mild dag med växlande molnighet och mestadels svag vind. Ett lätt flyt i luften då och då resulterade i en del långflygningar till ett fält, där fritt betande biffkor utgjorde måltavlor vid nedslagsplatsen.

Mellan sina långa vackra "Sunnanvinds"-flygningar tog Sigurd Isacson del av de moderna sakerna och visade uppskattning av Bror Eimars "ryska" stig med fördröjd propellerverkan. Sigge fick även erkännande av en annan storhet, som nu håller sig mera på marken, Rolf Hagel. Vem har för övrigt, direkt eller indirekt kunnat undgå att påverkas av Sigurd ?!

I stort sett flögs samma modeller som vid SM i Skövde, men i ett betydligt gemytligare tempo. S-modellerna flögs på avkortad lina, vilket avspeglas i tiderna. Med undantag för en "Flygfisken" deltog endast Isacson-ritade modeller, och som sig bör, så vann Sigurd själv. Nära segern var han även i B2, där en krånglande växel i sista starten med "Västanvind" gav Stens "Clipper I" ännu en (sista?) förstaplats. "Clippers" raketstig till hög höjd stod i stark kontrast till "Västanvinds" flacka stig, men den senares enormt långa motortid och fina glid ger den en potential, som kan göra den oslagbar. Bland övriga anmälda B 2:or märktes en byggsatsmodell, en Keil Kraft "Ajax", som förmodligen kan bli ett tent alternativ för den som föredrar byggsatsmodeller.

I minsta klassen härjade Thomas Johansganska ostört, liksom K-J Eiroff med "Scout" och "Monira" i S 2. "Prim" och "Laban" gjorde upp om lagrarna i C 2. Lennart Hansson lyckades vinna både med gamla och moderna modeller, trots motstånd från Einar Håkansson i Wakefield modell äldre. Någon tävling i klass F blev det inte, men Gunnar Stedt premiärflög en modell av amerikansk

pylontyp. Då vi känner till att åtminstone tre andra F-kärror är "på gång" här nere i söder så hoppas vi, att denna klass ska återfödas nästa år....

Avslutningsvis vill vi framföra vår förhoppning om att detta goda initiativ från AKM:s sida leder till flera regionala OT-tävlingar, gärna parallellt med andra evenemang. Tack AKM och Einar Håkansson!

S.H.M.F.S.

Novemberträffen/Oldtimerträffen 16 november 1986 Revinge.

Resultatlista.

Klass A2

1. Thomas Johansson, Stångby
38 41 49 = 128 Trumf
2. Gunnar Stedt, Höganäs
22 22 28 = 71 Baby Toots

Klass B2

1. Sten Persson, Halmstad
130 76 180 = 386 Clipper I
2. Sigurd Isacson, Halmstad
110 110 112 = 332 Västanvind
3. Lars Andersson, Limhamn
73 62 68 = 203 Tern
4. Martti Bogdanoff, Limhamn
64 64 31 = 159 Tern
5. Leif Johansson, Landskrona
29 27 38 = 94 Ajax

Klass C2

1. Sten Persson, Halmstad
123 180 111 = 414 Prim
2. Anders Håkansson, Oxie
112 122 109 = 343 Laban

Klass D

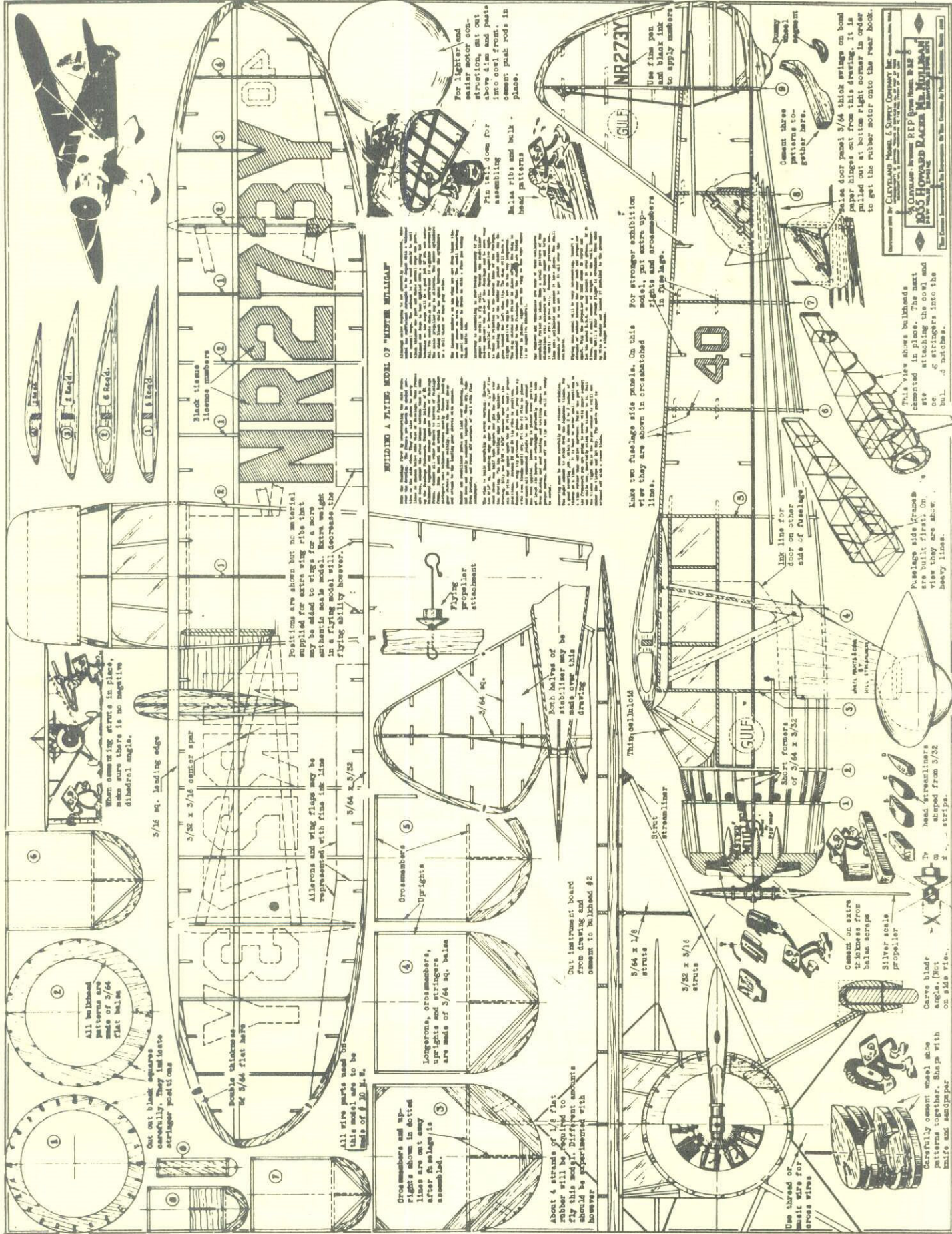
1. Lennart Hansson, Malmö
123 121 149 = 393 Lanzo 36
2. Einar Håkansson, Bjärred
75 89 80 = 244 Copland GB3
3. Einar Håkansson, Bjärred
85 76 71 = 232 Korda-37

Klass S1

1. Sigurd Isacson, Halmstad
137 180 126 = 443 Sunnanvind
2. Sten Persson, Halmstad
55 141 180 = 376 Sunnanvind
3. Sven Rågvail, Halmstad
180 52 64 = 296 Reynold
4. Gunnar Stedt, Höganäs
69 30 44 = 143 Flygfisken
5. Sven Rågvail, Halmstad
35 53 46 = 134 Reynold

Klass S2

1. Carl Johan Eiroff, Halmstad
140 --- --- = 140 Scout



BUILDING A FLYING MODEL OF "MISTY MULLIGAN"

When you have finished the fuselage, you will have a model that is ready to fly. The model is built of balsa wood and is very light. It is easy to fly and is a great model for beginners. The model is built of balsa wood and is very light. It is easy to fly and is a great model for beginners. The model is built of balsa wood and is very light. It is easy to fly and is a great model for beginners.

For lighter and easier motor control, use a motor that is about 4 1/2" and paste into oval form. Make ribs and bulk-head patterns. For stronger exhibition model, put extra uprights and crossmembers in fuselage. Make two fuselage side panels. On this view they are shown in crosshatched lines. The line for door on other side of fuselage side of fuselage.

Thin bulkhead. Short formers of 3/64 x 3/32. Strut streamliner. 5/64 x 1/8 struts. 3/32 x 3/16 struts. Out instrument board from drawing and cement to bulkhead #2. About 4 strands of 1/16 flat music wire for cross wires. Use thread or music wire for cross wires.

Use thread or music wire for cross wires. Carefully cement wheel axle patterns together. Shape with knife and sandpaper. Carve blade from balsa scrap. Silver scissle propeller. Cement on extra balsa scrap to make from silver scissle propeller. Carve blade from balsa scrap. Silver scissle propeller. Carve blade from balsa scrap. Silver scissle propeller.

Use fine pen and black ink to apply numbers. Cement three patterns to gather bars. Base door panel 3/64 thick spruce on bond paper hinges on front drawing. Puller pulled out of motor with rubber band to get the rubber motor onto the rear hook.

Make two fuselage side panels. On this view they are shown in crosshatched lines. The line for door on other side of fuselage side of fuselage. Fuselage side forms are built first. On view they are shown heavy lines.

Thin bulkhead. Short formers of 3/64 x 3/32. Strut streamliner. 5/64 x 1/8 struts. 3/32 x 3/16 struts. Out instrument board from drawing and cement to bulkhead #2. About 4 strands of 1/16 flat music wire for cross wires. Use thread or music wire for cross wires.

Use thread or music wire for cross wires. Carefully cement wheel axle patterns together. Shape with knife and sandpaper. Carve blade from balsa scrap. Silver scissle propeller. Cement on extra balsa scrap to make from silver scissle propeller. Carve blade from balsa scrap. Silver scissle propeller.

Use thread or music wire for cross wires. Carefully cement wheel axle patterns together. Shape with knife and sandpaper. Carve blade from balsa scrap. Silver scissle propeller. Cement on extra balsa scrap to make from silver scissle propeller. Carve blade from balsa scrap. Silver scissle propeller.

Advertisement for **JOSS HOWARD RACER** by **McNULTY**. The ad features a small illustration of a model airplane and text promoting the product.

Advertisement for **JOSS HOWARD RACER** by **McNULTY**. The ad features a small illustration of a model airplane and text promoting the product.

Advertisement for **JOSS HOWARD RACER** by **McNULTY**. The ad features a small illustration of a model airplane and text promoting the product.

Advertisement for **JOSS HOWARD RACER** by **McNULTY**. The ad features a small illustration of a model airplane and text promoting the product.

Advertisement for **JOSS HOWARD RACER** by **McNULTY**. The ad features a small illustration of a model airplane and text promoting the product.



Fokker D VIII

Designed by Earl Stahl
57" span, not only an older timer but a one-sixth scale model for stand-off competitions. An ideal introduction to scale flying. Suitable for .19 two strokes to .30 four strokes. Preformed U/C and wire-work. 550:--



Lanzo Record Breaker

8 Poet of Floating Glide. Superb under power straight forward construction. Fully detailed installation. 800:--



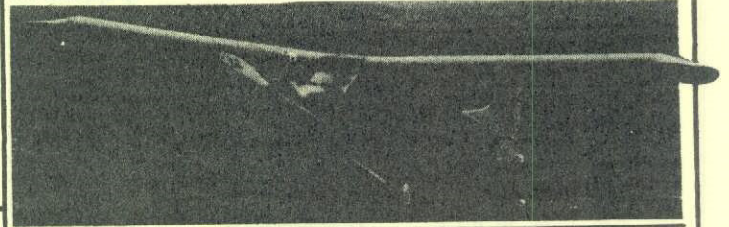
Trenton Terror

Designed by Onofri
6 feet of vintage fun! Really easy to build. Clever triangular turtle deck to this rakish cabin design. Detailed R/C installation and full hardware included. 500:--



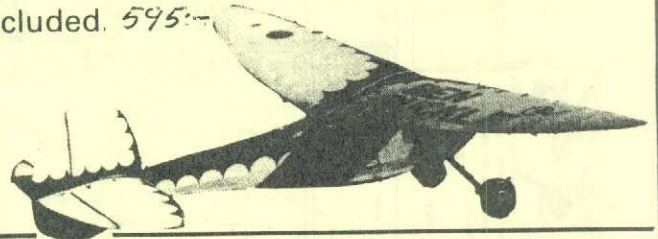
Super 60

Designed by Ben Buckle
Long awaited return of an old favourite. A safe practical flyer for those who believe all aircraft should have a tailwheel. 3 channel radio for .35 two strokes and .40 four strokes. Detailed R/C installation and full hardware included. 545:--



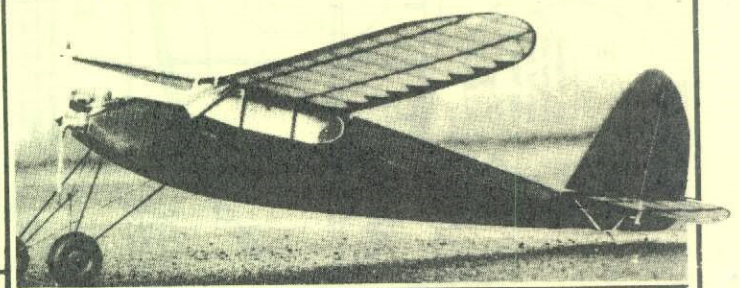
Super Scorpion

Designed by Ben Buckle
66" recreation of the 1940 'Answer' for 3 chan. R/C. Supremely elegant and a faultless flyer. Detailed R/C installation and full hardware included. 595:--



Fying Quaker

Designed by Ben Buckle
88" span enlargement of our evergreen favourite 'Quaker Flash'. For .60 sized engines. Retains all the fine points and flies wonderfully. Detailed R/C installation and full hardware included. 700:--



Hepcat

Designed by Paul Plecan
48" span for small diesels especially the Mills 1.3 with 2 chan. R/C. Ultra simple fine flying. Detailed R/C installation and full hardware included. 295:--