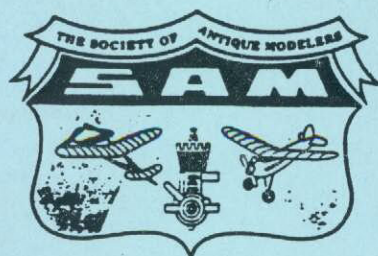


OLDTIMER

SPECIALTIDSKRIFT FÖR MODELLFLYGARE Nr 3. 1994



**Ur innehållet: Flyger du en Hot-Rod?
Tävlingsreferat OT-SM. Ritningar.**



SOCIETY OF ANTIQUE MODELERS



OLDTIMER

Organ för Svenska Modellflygares
Oldtimer Sällskap

Årg 23

Nr 3/1994

Red. av detta nummer: Sten Persson

Ordf. Sven-Olov Lindén, Hovstav. 15
703 63 Örebro. Tel. 019/182179

Medlemsavgift 100:-/år

Postgiro 88 66 95 - 6

Svenska Modellflygares Oldtimer
Sällskap. c/o Lars Ljungberg

RED. HAR ORDET

Av naturliga skäl handlar detta nummer av OLD TIMER till stor del om OT-Mästerskapen i augusti. I text, bilder och siffror hoppas vi att de blir skildrade så allsidigt som möjligt. Och det är de värda - de innebär en stor anspänning för såväl arrangörer som tävlanden.

För en del blir anspänningen för stor: de spänner bågen för hårt och skjuter över målet. Personligen anser jag det därför riktigt att ge vår ordförandes "rättning-i-ledet-uppmaning" en framskjuten plats - se nästa sida!

Som så många gånger förut på våra årsmöten så halkade diskussionen även i år in på tolkningen av våra regler - och därmed också de bakomliggande orsakerna till att vi bygger och flyger OT-modeller. Även om vi nog aldrig kan komma dithän att vi alla ser på detta på samma sätt så är det ändå ett hälsotecken att diskussionen hålls levande. Det borde kunna förhindra att verksamheten spårar ur alltför långt ifrån de intentioner, som finns nerlagda i våra stadgar. Kanske kan den också vara en hjälp för de medlemmar, som har svårt att balansera tävlingsivern mot ambitionen att vårt flygande ju ska gå ut på att hålla liv i vår modellflyghistoria, d.v.s. att bygga och flyga repliker - ja, ibland museeföremål - på ett sätt, som så långt som möjligt efterliknar vad vi och våra föregångare en gång gjorde....

Och nu har MEDLEMMARNA ORDET:

Först ut är Sigurd Isacson, som har funderat på hur vi ska förhindra "onödiga" bortflygningar genom att standardisera max-tiderna utifrån rådande vindstyrka. Han har diskuterat detta förslag med hela "Halmstadgruppen" och det torde appellera speciellt till dem, som tävlar med många modeller:

Forts. på sidan 22!

KASSÖREN HAR ORDET

Med detta nummer av OLDTIMER följer inbetalningskortet för 1995 års medlemsavgifter till SMOS och SAM. Jag är naturligtvis tacksam, om betalning sker så snart som möjligt och i varje fall före årsskiftet. Egentligen förstår jag inte alls dem, som har den fula vanan att inte betala förrän vårblommorna vissnat...

För den, som vill ha SAM Speaks, gäller dessutom, att upplagan fastställs redan i januari och den kan sedan inte ändras. Den, som betalar avgiften till SAM senare, riskerar att bli utan tidning.

Avgiften till SMOS är självfallet obligatorisk för alla, medan avgiften till SAM är en frivillig tilläggsavgift. Man kan alltså inte slippa undan billigare genom att enbart betala avgiften till SAM, vilket några emellanåt tycks tro.

Och jag ber: sätt ut namn och adress på inbetalningskortet! Många, som har t.ex. personkonton eller privatgirokonton, sätter endast ut sitt namn på betalordern - men den får jag som kassör aldrig se ens skymtet av. Ett så när som på beloppet blankt inbetalningskort kan bringa en kassör till gränslös förtvivlan fortare än någon anar. Det är sannerligen inte meningen att jag skall behöva lägga ner pengar och arbetstid på att jaga personkontoregister, privatkontoregister, bankgirocentral och liknande inrättningar för att med ledning av inbetalningskortens kryptiska sifferkoder försöka spåra en tanklös eller lat inbetalare. Det har hänt på tok för ofta.

Om skärpning anhålles!

Lasse

Ordföranden har ordet:

Flyger Du en "Oldtimer" - eller en "Hot Rod" ?

Årets OT-SM och årsmöte gav anledning till ovanstående fundering.

I de tävlingsregler vi antagit och som medlemmar accepterat finns visst utrymme för modifikationer av de gamla konstruktionerna.

Det rör sig då om - ska vi kalla det säkerhetsaspekter som t.ex. termikbroms, kurv-roder och vissa förstärkningar. Däremot finns klart angivet att man ska följa ritningen till den aktuella modellen. Då jag för många år sedan blev tillfrågad om förändringar av konstruktionerna svarade jag att vi skall tänka på modellens aerodynamiska utformning. Att välja en annan vingprofil är ju uteslutet, likaså att förändra modellens lateralytor -genom att montera större eller mindre fenor eller att ändra V-formen. Propellerar på G-modeller är bland det allra svåraste att kolla och bedöma. Diameter är lätt, men stigning och bladform kräver andra måttverktyg än en linjal.

Att byta material från furu till balsa betyder helt ändrad viktfördelning och balans. Att uppfylla vingbelastningen 10 g/dm på en S1:a genom att lägga en blyklump i tyngdpunkten i stället för de gram som behövs i nosen för att uppväga en stabbe byggd i furu och plywood ger helt annorlunda aerodynamiska egenskaper. Hur lätt återtar inte en modell med vikt-koncentration kring Tp sin korrekta flygbana jämfört med den som har nos-resp. stjärtvikt att balansera.

När vi i B- och C-klasserna införde möjligheten att flyga 30"- och 40"-modeller av amerikanskt eller engelskt ursprung gjorde vi det lite för lättvindigt. Givetvis skulle vi ha gjort ett tillägg som gör att endast modeller utrustade med landställ och kroppssektion enl. gällande regler kan komma ifråga. En "Laban" har ju ingen rimlig chans mot t.ex. "Casano Stick" !

Hittills har vi inte givit oss in på vare sig kontrollvägning,- mätning eller ritningskontroll men utvecklingen visar att något

måste göras. Vid årets OT-SM ordnade tävlingsledningen en frivillig (?) kontrollmätning av startlinor. Bra att det gjordes. En "jury" tillsattes, och den borde väl ha ingripit i något fall. För att ej skapa missstämning och irritation förhöll den sig överksam.

Vi borde i framtida mästerskap ta som regel att låta 1:an, 2:an och 3:an lämna in sina modeller för koll innan plaketter utdelas ! - I händelse av fly-off kan denna koll ske före den aktuella starten.

Vi vill ju att våra tävlingar ska vara trivsamma och glada tillställningar. Får tävlingshetsen och iveren att vinna bli alltför dominerande kan många goda medlemmar dra sig ur gemenskapen då de ser att kamraterna/konkurrenterna tar till otillåtna medel.

När Arne Andersson erbjöd sig att ställa upp ett vandringspris - och även anskaffade ett sådant - för "Sunnanvind" handlade han precis i enlighet med de regler vi lever efter. Jag stödde hans planer och tog in hans erbjudande i Nr 2/94. Helt klart kände sig Arne motarbetad och tog tillbaka sitt pris och reste hem - tyvärr !

Vill man tävla med utvecklade oldtimermodeller finns ju de "vanliga" tävlingarna som arrangeras av SMFF-klubbar att tillgå. De s.k. 0-klasserna är utmärkta tävlingsklasser för omärande "Oldtimers". Dessa modellplan är vad jag menar i rubriken inga äkta gamla modeller utan liknar mest det som i gammalbilkretsar kallas "Hot Rods" t.ex. en gammal T-Ford med 180-hästars V8 och mjuka plysch-soffor. Dessa bilar har inget att göra vid bedömningar av restaurerade veteranbilar utan hänvisas till egna tävlingar.

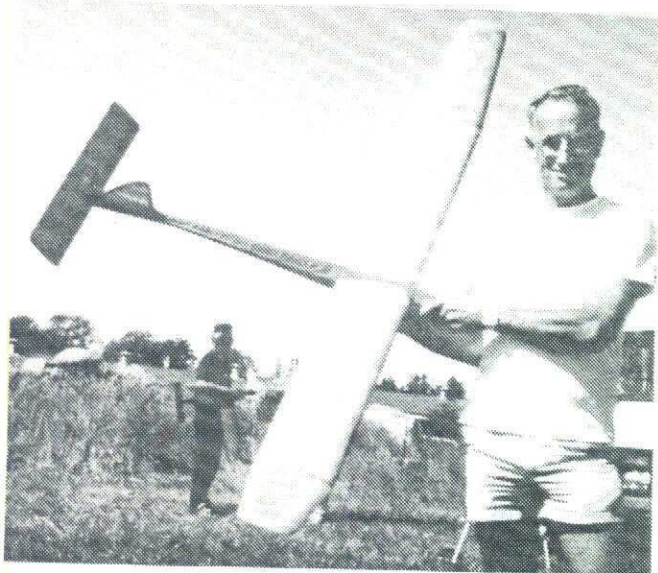
Så måste vi också se på oldtimermodeller!

Sven-Olov

O m s l a g s b i l d e n .

Se så'n stil han har, vår ordförande, när han elegant sänder ut sin Fröjdare i lufthavet!

(Foto Bertil Dahlqvist)



OT-SM 1994

- SVERIGES STÖRSTA FRIFLYGTÄVLING!

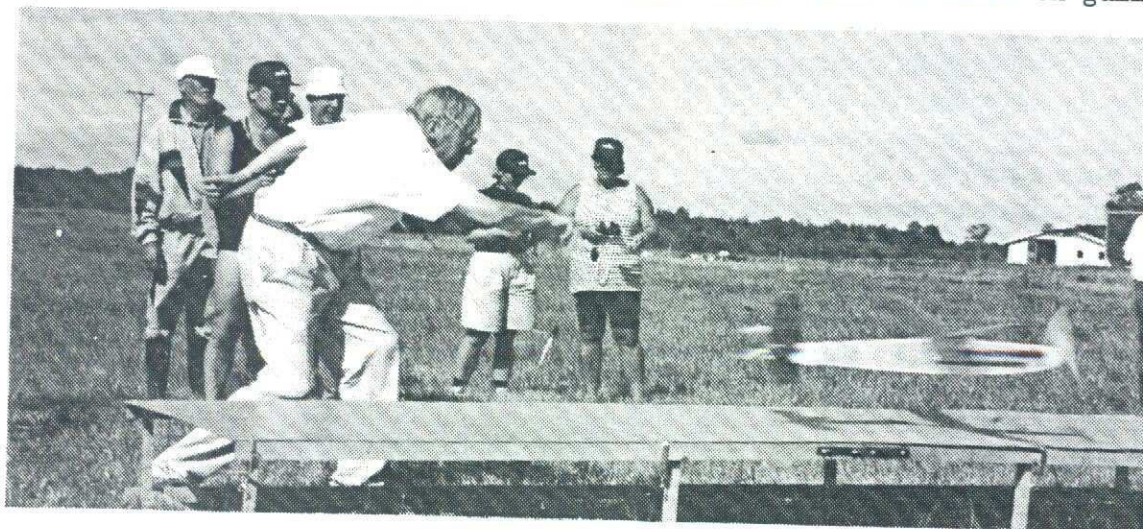
ÅRETS stora begivenhet för oss Oldtimare avhölls första helgen i augusti på Mönarps mosse i Västergötland. Det ska redan nu sägas att arrangemangen kring tävlingen hör till de absolut bästa, som sällskapetets medlemmar erbjudits i detta sammanhang. De lär inte överträffas i första taget, men kan ju vara något för andra att sikta på!

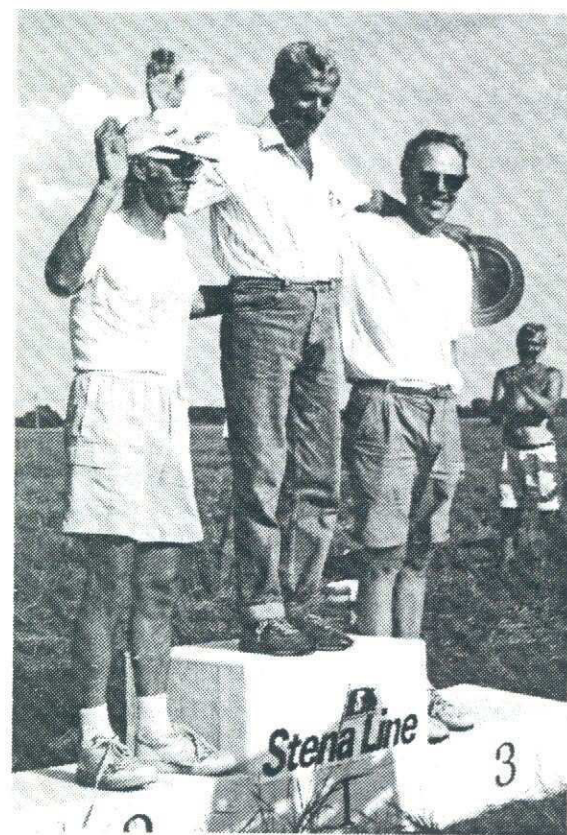
Tyvärr lät inte vädrets makter inordna sig i planeringen. Att det kom några av sommarens första regnstänk före tävlingen var en välsignelse med tanke på torkan och brandfaran, men en tidvis mycket frisk vind - speciellt på lördagen - uppenbarade snabbt fältets begränsningar. Redan en trimstart kunde betyda hämtningsproblem och det hjälpte föga att man på lördagen valde 2 min maxtid för alla klasser utom F, där 3 min gällde.

En titt på resultatlistan för lördagen talar sitt tysta språk: alla nollorna i 2:a och 3:e start står för modeller, som antingen bitit i gräset eller flugit bort. Många av de senare låg utströdda i ett stort havrefält, där horder av ivrigt letande och hojtande oldtimare bidrog till en något för tidig tröskning! De flesta modellerna kom så småningom till rätta, inte minst genom arrangörernas ansträngningar.

Nämnda förhållanden bidrog till en något annorlunda resultatlista, där flera av de "vanliga" topp-placerarna fick mera undanskymda positioner. Att flyga "lagom länge" och sedan lyckas hitta modellen i tid var ett recept, som mer än vanligt var avgörande vid detta års SM. En som lyckades bra med detta var Georg Törnkvist, som med två guld- och en bronsplakett var denna tävlings toppman. På lördagen segrade han överlägset i minsta gummi-klassen, där de små modellerna naturligtvis förde en hård kamp mot elementen. Endast ett par andra 50 cm-modeller noterade maxflygningar, vilket i flera fall kostade en bortflugen modell.

I B-klassen flög 33 av 36 anmälda modeller. Detta gjorde åter B2 till den största klassen, vilket inte förvånar en gummiflygare:





modellernas format är mycket be-
händigt, de är snabb-byggda, kräver en
måttlig mängd gummi men kan ändå göra
bra ifrån sig i de flesta väder.
Närmare hälften av B2:orna "eliminera-
des" under tävlingens gång, men en, som
lyckades rädda sin modell i tid ur hav-
refältets grepp, var Sigurd Isacson, som
hann göra en tredje flygning och därmed
vann över klubbkamraten Bertils "Cleo",
som försvann först i tredje starten
(upphittad dagen efter).

Att flyga de relativt bräckliga "twin-
pushers" under rådande förhållanden var
en svår uppgift och desto mer uppseende-
väckande var unge Pär Anderssons seger
i denna klass!

Forts. på nästa sida!



Övre raden fr.v.: Segraren i S-Int, Ronald Borg med Bora Gunic (Foto Sten Persson)./ Segraren i F, Leif Sundvall med Zeek (Foto Sjöbergs)./ Ginger Sjöberg startar Västanvind (Foto Bertil Dahlqvist)./ Prispallen i TP fr.v. Sigurd Isacson, Pär Andersson och Georg Törnkvist (Foto B.D.)./ Därunder: Prispallen i S2 med Lasse Larsson, Helge Wannberg och Sven Landervik (Foto B.D.)./ Nedre raden fr.v.: Bertil Dahlqvist gör sin tredje start med Ellilä-50 (kvadd) (Foto Thomas Hultgren)./ Sven Rågwall med Meteor-20 (Foto S.P.)./ Därunder: Pär Andersson med sin segrande Twin Pusher (Foto S.P.).



Till vänster: Karl-Axel Pettersson med Tern och medhjälperkan Patricia (Foto Bertil Dahlqvist)./
Ovan: Lennart Flodström "vevar upp" sin HU 10C (Foto B.D.).

Han flög sin "Don Burnham's" enligt tidigare nämnda recept och vann på jämnhet och säkerhet. Visst hotade Sigurd honom med sin stora "Simmers", som gjorde två maxar. Även denna modell hittades i havren i tid för tredje start, men bröts sönder i den hårda vinden vid hämtningen.

F-flygarna, varav 9 kom till start, bjöd på en rafflande, och stundtals farlig, luftkarusell. Ingen hade trimmat i så kraftig vind och även normalt "snälla" modeller visade suicidala tendenser i luften!

Imponerande var Leif Sundvalls och Gunnar Stedts stora modeller med kraftfulla 2,5 cc-dieslar och det var en sådan, som vann. Med tre min max var detta ett kraftprov, som säger en del, inte bara om Leifs "Zeek", utan även om hans fysiska kondition! Silver-plaketten fick Paul Sjöblom, vars lilla "Ether Rocket" representerar en helt annan skola, en 0,8 cc dieselmodell av den typ, som de flesta av oss antagligen tycker påminner mest om svenskt 40-tals F-flyg. En tankeväckande prestation!

Att även de stora segelmodellerna hade det kämpigt vittnar S2:ornas låga tider om. Många bra starter sågs, men modellerna rasade snabbt ner - på gott och ont, eftersom få nådde havrefältet! Som ende tävlanden med två maxflygningar i denna klass vann Helge Wannberg med sin "Peking".

Efter en intensiv dag lotsades deltagarna genom ett sommarfagert Västgöta-landskap till förläggningen på Axevalla Folkhögskola, där duschvattnet flödade tills det blev dags för kvällens supé och efterföljande årsmöte.

Detta hölls föredömligt kort och koncist i den varma sommarkvällen - se protokoll på annan plats i detta nummer!

Söndagen inleddes med några regnskurar och ändrad vindriktning. Detta föranledde flyttning av startplatsen, vilket gjorde att havrefältet inte låg i flygriktningen. Då första perioden närmade sig bröt solen igenom. Vinden var svag och den allmänna flygglädjen var inte att ta fel på! Maxtiden differentierades även under söndagen: C2 och S1 120 sek, medan S-Int och Wakefield ansågs kunna klara 180 sek. Med tilltagande vind och termik kom ett halvdussin maxande Wakar så långt att hämtningsproblem uppstod. Tävlingsledningen gick med på att sänka maxtiden för klass D och S-Int till 150 sek för att om möjligt hålla modellerna från den del av fältet, som genomkorsades av diken, som inte gick att forcera utan långa omvägar via små spångar. Anders Håkanssons "Tusse" hade tyvärr redan hamnat i ett otillgängligt område, men förmodligen räddades andra modeller av ändringen!

Sensationellt nog vanns klass D av en enkeldriven modell, Bertil Dahlqvists "Lanzo Duplex"; detta sedan de "vanliga" vinnarna med två motorer på olika sätt halkat efter under tävlingens gång. Sålunda fick Sigurds "Rimfaxe" en skada, som resulterade i en misslyckad tredjestart; Anders Håkanssons "Tusse" var och förblev ur leken och en kort flygning i andra start med "Landegren" gjorde att han fick nöja sig med en bronsplats; en annan tvåmotorig modell, som kvaddade, var Bertils "Ellilä-50", som ledde klassen efter andra start; undertecknads egen "Adams-1937" flögs något ofröfsigt till en silverplats efter nedfusning i första start och en andra start med löst

hängande skjärtparti! Modellen överlevde, men nådde ingen höjd.

De flesta enkeldrivna Wakarna hamnade på den nedre delen av resultatlistan. Lennart Hansson höll sig dock väl framme med sin "Lanzo Duplex", för att inte tala om Erik Knudsen, som kurdevunnit klassen med sin "Calle 18W" om han hade haft rätt trim från början! Denna vackra modell hade ett elegant och och effektivt stigmönster och, av kommentarerna att döma, kan vi räkna med att se fler "Calle 18W" framöver!

Vandringspriset i Classic Wakefield gick även det till Bertil Dahlqvist. Med en koefficient på 1,5 hamnade sålunda både Bertils och Lennarts respektive "Lanzo Duplex" överst på listan!

C-klassen var ovanligt stor och varierad. De två tätplatserna togs av enkeldrivna modeller, med Georg Törnkvists "Hugin" som vinnare. Med full pott var detta en utmärkt prestation med en modell, som förutom ett visst storlekshandikapp, under åren visat sig vara mera svårtrimmad än man skulle tro.

Välbyggaren Thomas Hultgren kommer ständigt med intressanta modeller och i år flög han sin nya, vackra "Warring's Lightweight" direkt in på en silverplats - efter skiljeflygning med Anders Sjöberg. Ingvar Claesson hade snabbt-byggt en ny "Prim" efter bortflygningen av första "Prim"-en på Vårtävlingen, men hade inte hunnit dressera den till samma form, som den förra!

Även säkra gummiflygare som Anders Håkansson och Lennart Hansson hade problem med sina C-modeller, vilket bidrog till den något annorlunda resultatlistan. Nämnas bör väl också att vi i denna klass hittar tre kvinnliga deltagare, varav Maj-Britt Sjöstrand placerade sig bäst med sin "Gladan".

Med 33 modeller anmälda var även S1 en stor klass. 24 flög och som vanligt dominerade "Sunnanvindarna". Placerade sig bäst gjorde dock Kurt Sandberg med en Hans Westfeldtkonstruktion, medan en annan Westfeldtare kom på bronsplats, flugen av Sven Landervik.

I S-Int flög Ronald Borg tre maxar med sin "Bora Gunic", men i övrigt blev tiderna för både S1-och S-Int-modellerna förvånansvärt låga. Några S-flygare förklarade det med att det

var svårt att få modellerna över den turbulenta luft, som svepte ner över startplatsen från den närbelägna gården. Termik fanns det i alla fall, men även ordentliga nersvep.

Leden hade glesnat när det blev dags för söndagens prisutdelning; några hade redan anträtt den långa hemfärden medan en del fortfarande befann sig ute i terrängen på jakt efter sina modeller.

Arrangörerna Lasse Larsson och Gunnar Wivardsson hade ett tungt lass att dra ända in i det sista och fick sin mycket välförtjänta applåd när plaketter, vandringspris och extrapriser utdelats. De senare hade skänkts av Stena Line, som även på annat sätt "sponsrat" årets tävling!

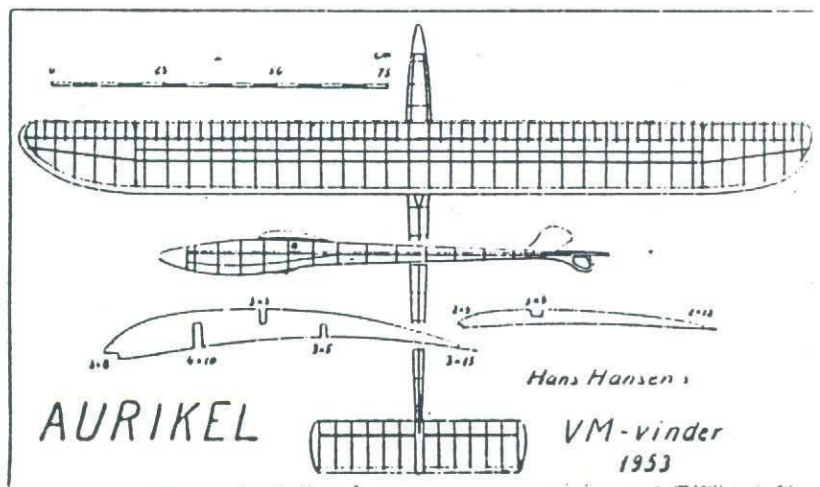
Även funktionärerna höll i år ovanligt hög klass, vilket inte minst visade sig efter tävlingen, då de finkammade havrefältet och hittade flera modeller. Längst i detta avseende gick Lasse Larsson, som via flygspaning i en 2-sitsig TRIKE motor-drake hittade ytterligare modeller!

Som epilog till detta strapatsrika SM vill Lennart Hansson framföra sitt tack till den ovanligt förstående person, som hjälpte honom att få tillbaka hans "One-and-a-half". Efter långt letande på söndageftermiddagen trodde han sig veta att den hamnat i ett (annat) havrefält.

Trots letande med och utan hjälp av frun på gården fick Lennart återvända tomhänt. Han hade dock lyckats förmedla vad den försvunna modellen representerade för byggaren och, Lennart ovetande, fortsatte hon under de efterföljande dagarna att gång på gång genomleta fältet.

Naturligtvis hittade hon modellen till sist och man kan förstå om Lennart tänker på Siv Johansson i Naglarp som en mycket speciell person!

Sten P.



Klass A

NAMN	MODELL	1:a start	2:a start	3:e start	RESULTAT
1 Törnkvist, Georg	TI-39	120	120	88	328
2 Linden, Sven-Olov	Trim II	54	63	120	237
3 Johansson, Thomas	Trumf	35	120	20	175
4 Fiodström, Lennart	Trim II	35	120	0	155
4 Tolkestam, Lars	Trim II	51	104	0	155
6 Håkansson, Anders	TI-39	66	31	54	151
7 Hansson, Lennart	Roggentin	95	39	0	134
8 Isacsson, Sigurd	TI-39	120	0	0	120
8 Wannberg, Helge	HEWA M1	120	0	0	120
10 Botström, Sven	Roggentin	50	28	35	113
11 Nordqvist, Annica	Whipit Quick	43	32	24	99
12 Pettersson, Karl-Axel	TI-39	34	32	22	88
13 Holmberg, P-A	Tummeliten	33	31	23	87
14 Josefsson, Ture	TI-39	36	4	31	71
15 Stedt, Gunnar	Johnson-49	66	0	0	66



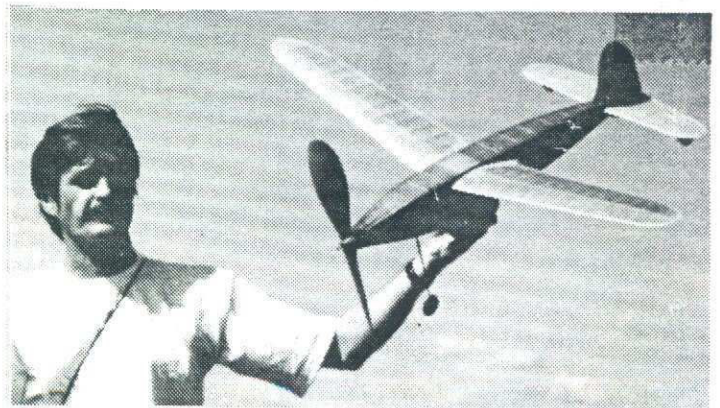
Klass B

NAMN	MODELL	1:a start	2:a start	3:e start	RESULTAT
1 Isacsson, Sigurd	Västanvind	120	120	110	350
2 Dahlqvist, Bertil	Cleo	79	120	120	319
3 Sjöberg, Anders	Västanvind	120	120	17	257
4 Håkansson, Anders	Landegren	111	120	0	231
5 Håkansson, Anders	Västanvind	91	120	0	211
5 Josefsson, Ture	Tern	86	65	60	211
7 Wivardsson, Sofia	Baby	82	72	55	209
8 Wannberg, Helge	Tip Top	64	46	88	198
9 Lindén, Sven-Olov	Fröjds	68	31	96	195
10 Rasmussen, Poul	Kadet	62	120	0	182
11 Kivling, Åsa	Cleo	61	120	0	181
12 Josefsson, Ture	Tip Top VI	72	48	14	134
13 Botström, Sven	Stratosphere	50	45	37	132
14 Josefsson, Kent	Tern	59	39	30	128
15 Wannberg, Helge	HEWA M2	120	2	0	122
16 Gahn, Örjan	Landegren Krax	120	0	0	120
16 Persson, Sten	Cleo	120	0	0	120
16 Sjöberg, Ginger	Västanvind	120	0	0	120
19 Holmberg, P-A	Kungsörnen	31	45	40	116
20 Astervik, Rolf	Fröjd	71	7	28	107
20 Qvarfordt, Karl-Johan	Kungsörnen	50	5	52	107
22 Bogdanoff, Martti	Tern	39	36	28	103
23 Botström, Sven	Tern	37	37	25	99
24 Isacsson, Sigurd	Kungsörnen	95	0	0	95
25 Pettersson, Karl-Axel	Tern	4	30	47	81
26 Friberg, Arne	Tern	28	10	41	79
27 Rosengren, Bengt	Eaglet	21	6	22	49
28 Pettersson, Karl-Axel	Fröjds	27	21	0	48
29 Claesson, Ingvar	Tip Top	37	0	0	37
30 Eiroff, Carl-Johan	Tern	31	0	0	31
31 Stedt, Gunnar	Hep Cat	26	0	0	26
32 Eriksson, Lars	Tern	18	5	0	23
33 Sundvall, Leif	Ajax	20	0	0	20
Blomberg, Olle	Tip Top VI	0	0	0	0
Eriksson, Lars	Fröjds	0	0	0	0
Hultgren, Thomas	Breckenridge 1917	0	0	0	0



Klass C

NAMN	MODELL	1:a start	2:a start	3:e start	RESULTAT	FLY-OFF
1 Törnkvist, Georg	Hugin	120	120	120	360	
2 Hultgren, Thomas	Warring's Lightweight	102	120	120	342	144
3 Sjöberg, Anders	Landegren Special	120	120	102	342	86
4 Eiroff, Carl-Johan	Gipsy	92	120	120	332	
5 Rosengren, Bengt	Landegren Special	93	100	120	313	
6 Håkansson, Anders	Landegren 100	120	89	68	307	
7 Hansson, Lennart	One-end-a-half	68	117	120	303	
8 Sjöstrand, Maj-Britt	Gladan	120	60	120	300	
9 Qvarfordt, Karl-Johan	Cirrus	90	71	120	281	
10 Claesson, Ingvar	Prim	72	81	93	246	
11 Wivardsson, Sofia	Casano	89	73	73	235	
12 Sjöberg, Ginger	Convertible	75	77	78	230	
13 Astervik, Rolf	Löwen G1	59	60	79	198	
14 Josefsson, Ture	Gladan	120	7	47	174	
15 Bogdanoff, Martti	Laban	51	75	36	162	
16 Bogdanoff, Martti	Hugin	45	40	64	149	
17 Ahman, Bengt	Cirrus	54	64	0	118	
18 Pettersson, Karl-Axel	Cirrus	40	35	25	100	
19 Andersson, Tycho	Hugin	29	29	27	85	
20 Holmberg, P-A	Cirrus	38	38	7	83	
21 Pettersson, Karl-Axel	Laban	24	8	0	32	
Josefsson, Ture	Gipsy	0	0	0	0	
Stedt, Gunnar	Chop Stöck	0	0	0	0	



Uppifrån: Lennart Hansson med sin nya Roggentin i klass A (Foto B.D.) / Rolf Astervik med Börje Börjessons Wakefield "Chief" (Foto S.P.) / Thomas Hultgren med den mycket välbyggda Warring's Lightweight. (Foto Sten Persson).

Klass D Wakefield

NAMN	MODELL	1:a start	2:a start	3:e start	RESULTAT
1 Dahlgvist, Bertil	Lanzo Duplex *	180	132	150	462
2 Persson, Sten	Adams *	176	120	150	446
3 Håkansson, Anders	Landegren	180	114	150	444
4 Knudsen, Erik	Calle 18W	118	150	150	418
5 Hansson, Lennart	Lanzo Duplex *	138	150	119	407
6 Isacsson, Sigurd	Rimfaxe	180	148	48	376
7 Lindén, Sven-Olov	Korda *	85	136	150	371
8 Flodström, Lennart	Joseph	79	150	130	359
9 Dahlgvist, Bertil	Elliä-50 *	180	150	0	330
10 Johansson, Thomas	Korda-39 *	141	115	73	329
11 Håkansson, Einar	Erhardt-30 *	54	92	105	251
12 Bogdanoff, Martti	Trophy	82	90	67	239
13 Botström, Sven	Yankee IV *	85	54	63	202
14 Botström, Sven	Zeffiro	60	65	64	189
15 Astervik, Rolf	Chief (B. Börjesson) *	44	83	55	182
16 Håkansson, Anders	Tusse	180	0	0	180
17 Rasmussen, Poul	Korda-37 *	21	88	48	157
18 Wivardsson, Gunnar	Super Clodhopper	98	11	0	109
Håkansson, Einar	Elliä-50 *	0	0	0	0
Larsson, Ove	Korda-37*	0	0	0	0
Sjöberg, Anders	Rimfaxe	0	0	0	0
Stedt, Gunnar	Band Box	0	0	0	0

Klass CW Classic Wakefield

NAMN	MODELL	Koeff.	1:a start	2:a start	3:e start	RESULTAT
1 Dahlgvist, Bertil	Lanzo Duplex	1,5	180	180	180	540
2 Hansson, Lennart	Lanzo Duplex	1,5	180	180	179	539
3 Persson, Sten	Adams	1,3	180	156	180	516
4 Håkansson, Einar	Erhardt-30	2,5	135	180	180	495
5 Lindén, Sven-Olov	Korda	1,4	119	180	180	479
6 Håkansson, Anders	Landegren	1	180	114	150	444
7 Johansson, Thomas	Korda-39	1,4	180	161	102	443
8 Dahlgvist, Bertil	Elliä-50	1	180	174	0	354
9 Botström, Sven	Yankee IV	1,1	93	59	69	221
10 Rasmussen, Poul	Korda-37	1,4	29	123	67	219
11 Astervik, Rolf	Chief	1,1	48	91	60	199
Håkansson, Einar	Elliä-50	1	0	0	0	0
Larsson, Ove	Korda-37	1,4	0	0	0	0

Klass TP Twin Pusher

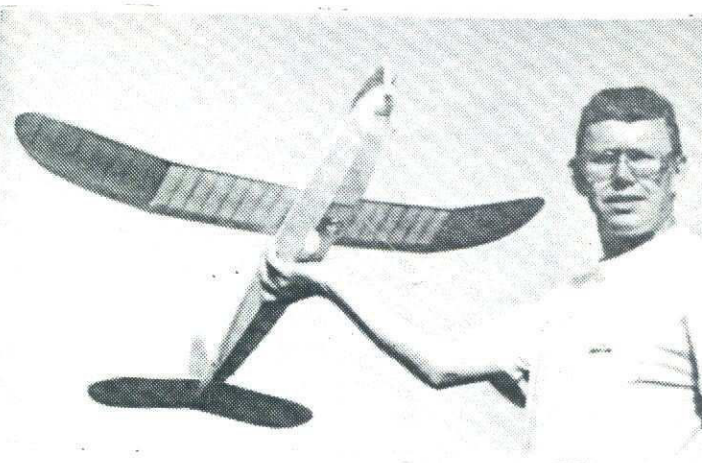
NAMN	MODELL	1:a start	2:a start	3:e start	RESULTAT	FLY-OFF
1 Andersson, Pär	Don Burnham's	77	70	93	240	25
2 Isacsson, Sigurd	Simmers-35	120	120	0	240	0
3 Törnkvist, Georg	Manulkin	109	120	0	229	
4 Hultgren, Thomas	PEG-23	120	38	3	161	
5 Hultgren, Thomas	Lange-23	120	0	0	120	
6 Isacsson, Sigurd	Kummer-33	120	0	0	120	
7 Larsson, Ove	Manulkin	78	5	0	81	
Dahlgvist, Bertil	Brook-Lockwood	0	0	0	0	

Klass F

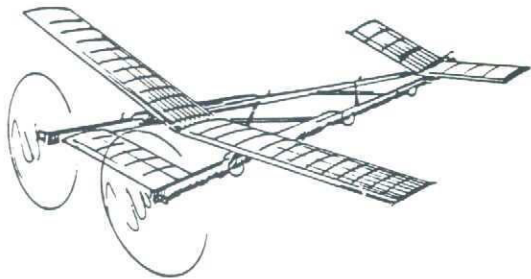
NAMN	MODELL	1:a start	2:a start	3:e start	RESULTAT
1 Sundvall, Leif	Zeek	180	117	180	497
2 Sjöblom, Paul	Ether Rocket	70	98	180	348
3 Stedt, Gunnar	Zeek	159	88	49	296
4 Bagge, Johan	SFT-3	70	105	69	244
5 Stedt, Gunnar	San de Hogan	63	180	0	243
6 Landervik, Sven	JHH-100	67	35	73	175
7 Flodström, Lennart	HU 10C	95	56	9	160
8 Persson, Sten	Jupiter	109	0	0	109
9 Bagge, Johan	JHH-100	33	59	2	94
Astervik, Rolf	Scimitar	0	0	0	0
Landervik, Sven	Jupiter	0	0	0	0
Sundvall, Leif	Fu Bar	0	0	0	0

Klass S1

NAMN	MODELL	1:a start	2:a start	3:e start	RESULTAT
1 Sandberg, Kurt	HW-44	120	120	115	355
2 Josefsson, Kent	Sunnanvind	90	107	120	317
3 Landervik, Sven	HW-43	59	120	120	299
4 Wannberg, Helge	HEWA 3	120	120	58	298
5 Jönsson, Erik	Sunnanvind	110	37	107	254
6 Bogdanoff, Martti	Sunnanvind	112	74	65	251
7 Tedenryd, Rune	Sunnanvind	120	43	69	232
8 Gahm, Örjan	Pin Up	120	24	86	230
9 Andersson, Pär	Sunnanvind	98	116	0	214
10 Sandberg, Kurt	HW-43	120	48	44	212
11 Lindén, Sven-Olov	Scrappy	57	48	89	194
12 Åhman, Bengt	Sappo	50	120	0	170
13 Wannberg, Helge	Korpen	104	40	17	161
14 Berglin, Arne	Sunnanvind	83	77	0	160
15 Sjöblom, Paul	Hector	42	48	66	156
16 Isacsson, Sigurd	Sunnanvind	97	56	0	153
17 Persson, Sten	Ridder S1	87	25	31	143
18 Holmberg, P-A	Flugan	34	36	64	134
19 Landervik, Sven	Novis	103	9	20	132
20 Eiroff, Carl-Johan	HEWA 3	120	0	0	120
21 Stedt, Gunnar	Flygfisken	78	40	0	118
22 Berglin, Arne	Flugan	26	0	0	26
23 Larsson, Ove	Sunnanvind	23	0	0	23
24 Rasmussen, Poul	Jocum	8	0	0	8
Andersson, Arne	Reynold V	0	0	0	0
Andersson, Arne	Sunnanvind	0	0	0	0
Blomberg, Olle	Sunnanvind	0	0	0	0
Eriksson, Lars	Sunnanvind	0	0	0	0
Friberg, Arne	Sunnanvind	0	0	0	0
Knudsen, Erik	EK-11	0	0	0	0
Lindström, Urban	Sneiken	0	0	0	0
Lindström, Urban	Sunnanvind	0	0	0	0
Stedt, Gunnar	Bantam	0	0	0	0



Övre: Ingvar Claesson med "Prim" (Foto Sten Persson).
Undre: Gunnar Wivardsson och "Super Clodhopper".
(Foto S.P.)



MER OM KLASS 'T.P.'

Ända sedan Sigurd Isacson för 5 år sedan återupptäckte "Twin Pushern" för de svenska modellflygarna har dessa modeller ökat i antal på våra OT-tävlingar - långsamt men säkert! Med tanke på vilka prestanda man kan få ut för en måttlig insats i byggtid och kostnad så är detta ej att förvåna.

De kommer absolut bäst till sin rätt i relativt lugnt väder, men klättrar stabilt uppåt även i sådant väder, som vi möttes av vid årets SM. Deras flygtider skäms inte för sig och stämmer väl överens med vad som uppges i modellflyglitteratur från t.ex. 20-talet, då "Twin Pushern" var kung. Vi vet ju hur det gick; "Twin Pushern"

utmanövrerades i början på 30-talet av de "renare" kroppsmodellerna med stora propellrar. En och annan höll fast vid - och förfinade - sina "Twin Pushers" med bl.a. rörkroppar, så t.ex. Ed Manulkin (se hans "Class C"-modell i OLDTIMER 1/1993).

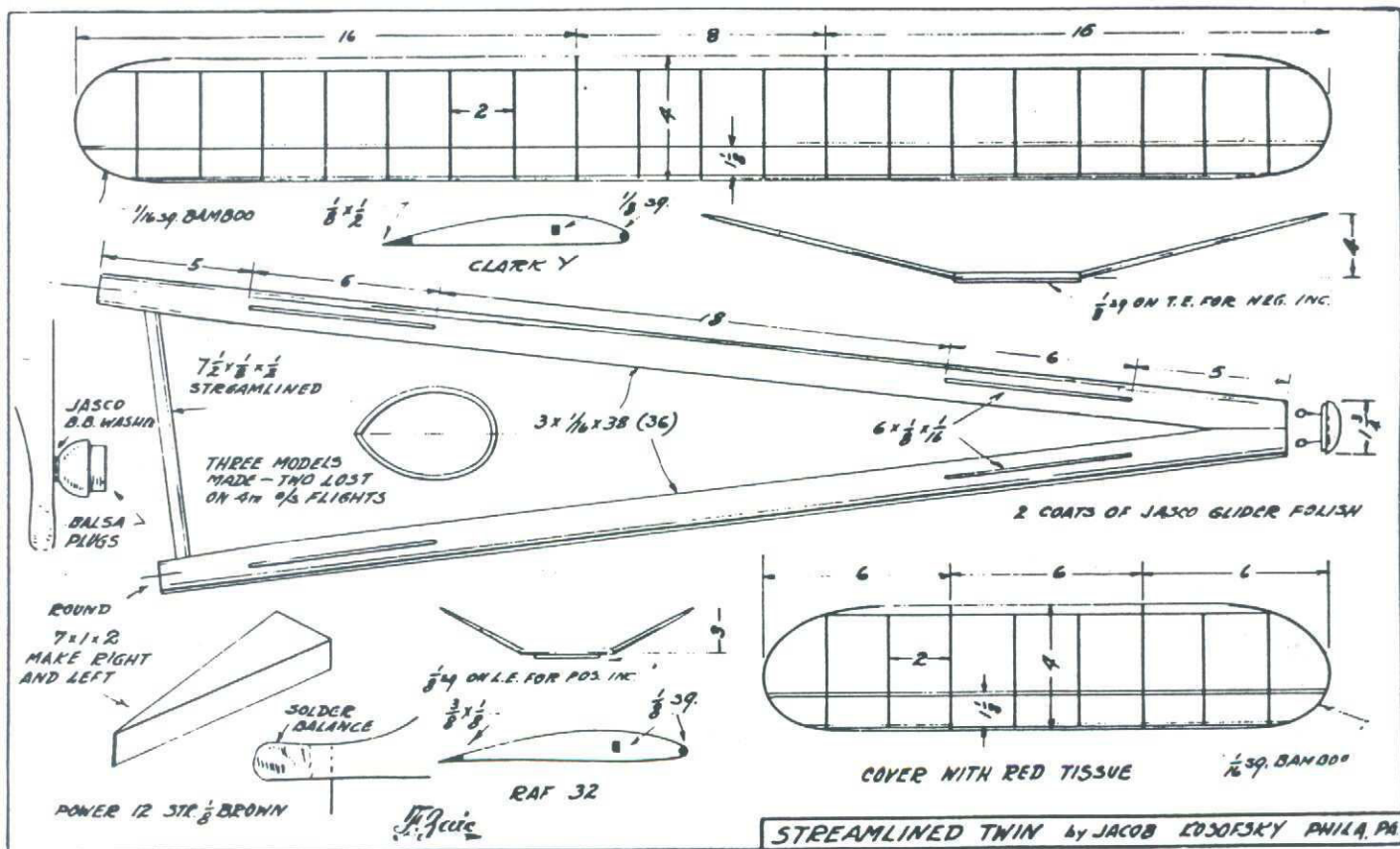
En annan amerikan, som drev "Twin Pusher"-utvecklingen till sin spets med inkapslade motorer och enbladiga propellrar var Jacob Kosofsky och ritningen till hans 100-cm-modell har vi knyckt ur Zaic's årsbok för 1938.

Dessa rader syftar till att värva fler "Twin Pusher"-flygare och då ska man inte glömma att nämna att de flesta modeller av denna typ är lätt-trimmade. Tips ska man dock inte tacka nej till och några sådana följer här, hämtade ur Zaic's årsbok 1937 och givna av förutnämnde Ed Manulkin.

1. Om motorflykten är bra men modellen stallar i glidet kan det löna sig att kontrollera bärplanens vinkelskillnad. Orsaken är vanligtvis för stor vinkelskillnad: minus en grad på vingen och plus tre på stabilisatorn brukar vara bra.

2. Om modellen inte kurvar så kan det bero på för mycket V-form i vinge eller stabilisator. Lagom för vingen är 2,5 cm per 30 cm spv (per sida) och för stabilisatorn

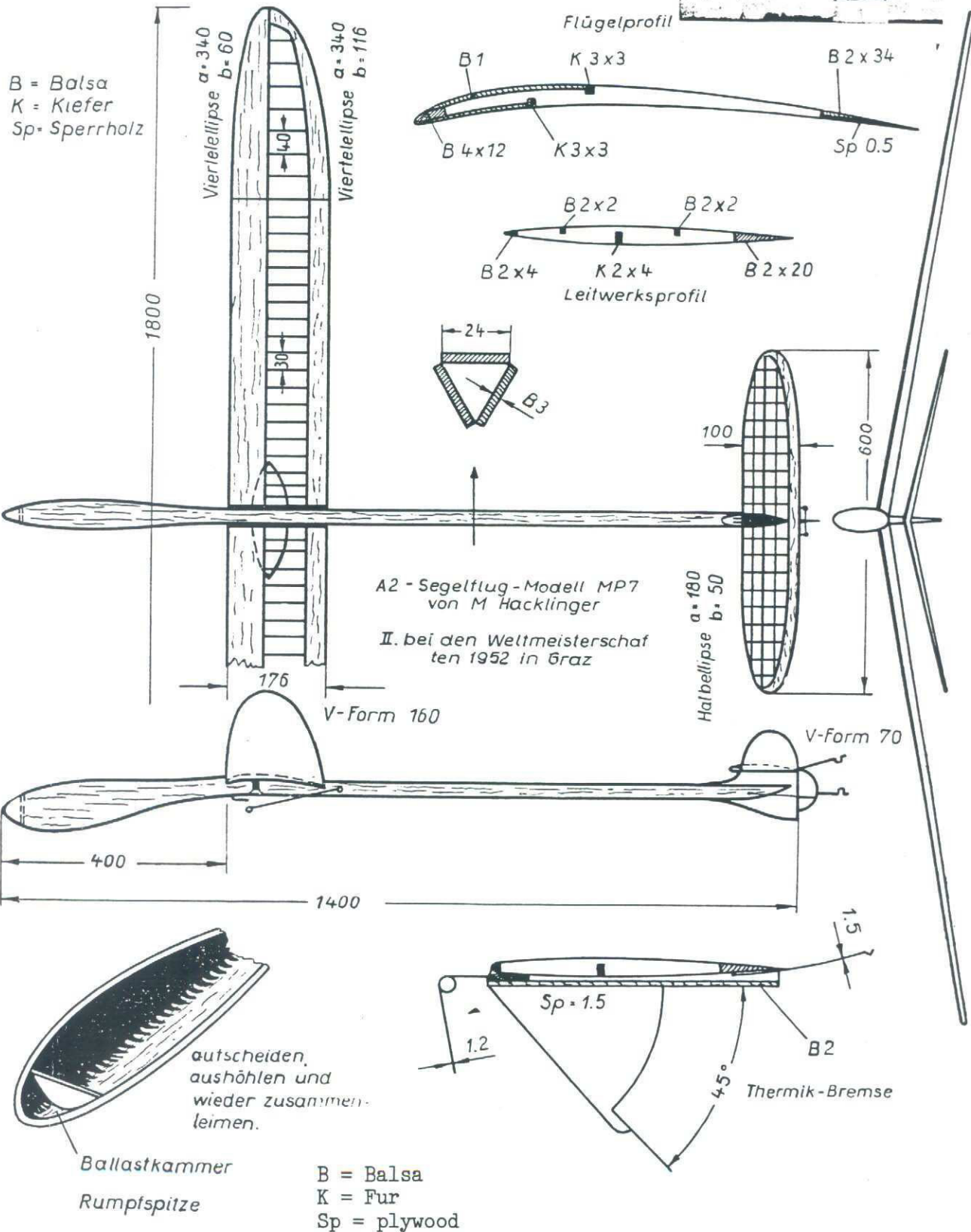
Forts. på sid.16



VARFÖR INTE EN TYSK S int?!

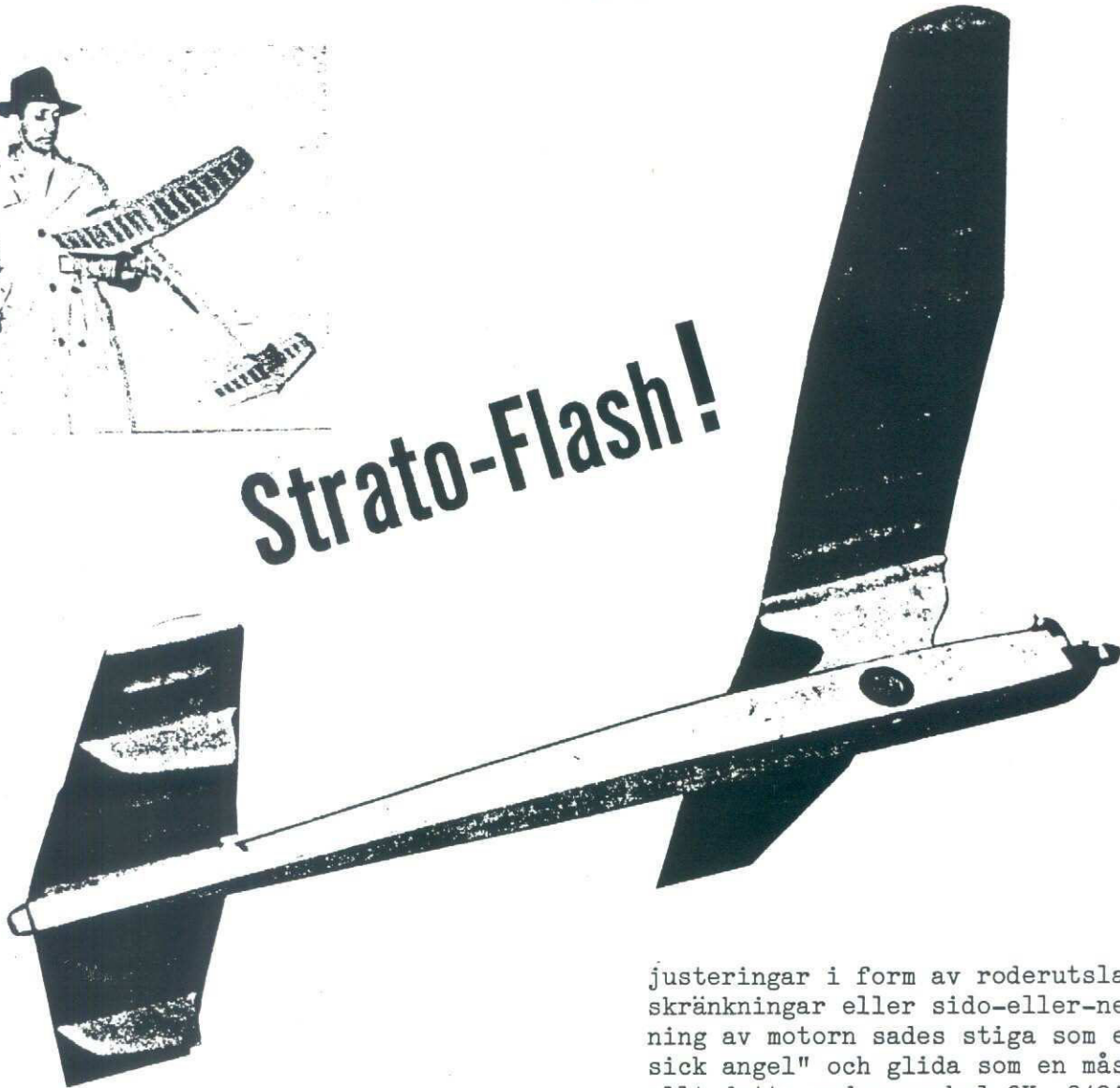
A 2 - Segelflugmodell MP - 7 von M. Hacklinger, 2. Siegermodell bei den Weltmeisterschaften in Graz.

Das in untenstehender Übersichtszeichnung im Maßstab 1:10 dargestellte A 2-Modell von M. Hacklinger ist der Grundtyp des erfolgreichen A 2-Modells, welches bei den Weltmeisterschaften 1952 in Graz den 2. Platz erringen konnte. Das Modell, welches bei den Weltmeisterschaften in Graz eingesetzt wurde, hat gegenüber dem Grundtyp nur eine verringerte Flächentiefe von 160 mm bei gleichzeitiger Erhöhung der Profilwölbung auf 8%. Die Sinkgeschwindigkeit wurde dadurch etwas besser, die Längsstabilität jedoch ungenügend. Durch Anordnung eines Turbulenzgummis vor der Flügelkante wurde die Längsstabilität wieder besser und es hat sich herausgestellt, daß die Anordnung eines Turbulenzgummis für alle überzüchteten A 2-Modelle stabilitätsmäßig sehr günstig ist. Als Baumaterial findet hauptsächlich Balsaholz und für die stark beanspruchten Teile Sperrholz mit Balsaholz verleimt (Sandwich-Bauweise) Verwendung. Diese Verbund-Bauweise wird von dem Konstrukteur besonders empfohlen.





Strato-Flash!



Ungefär samtidigt som Peter Christian-
sen ritade sin berömda F-modell "Jupi-
ter" ritade Pete Andrews i USA sin 1/2A
"Strato Flash".

Modellerna har inget med varandra att
göra, men vid en hastig jämförelse är
de förbluffande lika, d.v.s. bortsett
från storlek. Vid en närmare titt ser
man hur vingens och stabbens planform
skiljer sig något, men kroppen skulle
kunna vara en nedskalad "Jupiters"!
"Strato Flash"'s skapare var egentlig-
en en framstående inomhusflygare, som
f.f.g. konstruerade en F-modell. Res-
ultatet blev mycket lyckat och tid-
skriften AIR TRAILS köpte ritningen
för publikation i oktobernumret 1950.

I artikeln beskriver Pete hur han re-
sonerade sig fram till modellens olika
särdrag, den långa momentarmen, sub-
fenorna, indragbara stället, den låga
vingbelastningen, den spetsiga 6%
tjocka vingprofilen etc.
Resultatet blev en smacker modell med
ca 93 cm spännvidd och en vikt på
runt 150 g., som utan några trim-

justeringar i form av roderutslag, ving-
skränkningar eller sido-eller-nedåtri-
kning av motorn sades stiga som en "home-
sick angel" och glida som en mås....och
allt detta med en enkel OK .049A glöd-
pluggare i nosen!

Ritningen är tryckt på blått papper och
en viss skuggning har varit svår att helt
eliminera vid kopieringen.

För den, som vill ta reda på om artikelns
lovord stämmer, borde det vara ganska en-
kelt att förstora ritningen - och varför
inte förse den med en OK Cub, liksom ori-
ginalet!

Läs mera om denna motor på annan plats i
denna tidning - se även aktuell annons
(Flying Models July 1994) nedan!

Sten P.



"HALF - A H.Q."

Since 1937, OK ENGINES have kept flying. No other
company offers as many modern and antique engine parts.
FACTORY NEW .049 and .06 engines \$8.95 to \$15.95

Also parts and accessories for these and other models.

100% AMERICAN MADE.

Send \$2.00 for 1994 1/2 A engine catalog and spec sheets.

OK ENGINES P.O. BOX 355 MOHAWK NY 13407

KATALOGER - BÖCKER

JETEX-tävlingar
kommer: Lös om Durajet, Demon, J.29, Flygande Ving- en, Vampire och andra hög- intressanta nyheter, tips om bygge, motorer m.m. i

Sigurd Isacson's
MODELLFLYGBOK
med katalog 40 öre

Sigurd Isacson
MODELLFLYGBOK
med katalog

FRÅGA EFTER DEN I DIN AFFÄR ELLER BEKV. FRÅN ING. SIGURD ISACSON, LIDINGO

Trevligt vinterjobb
SUPER-SERIEN
skala 1:25

Marknadens förmåsta spantmodeller, förskäpniga baskbyggsater med super- detaljerade ritningar utfärda av flyg- ing. S. E. Norrman. Här tre av de populäraste. -Super-Serien- omfattar 14 typer.



DOUGLAS DC 2
Stilig modell av världens mest välkända trafikplan. Spv. 1.140 mm. Fr byggats Kr 12:50



SAAB SCANDIA
Pamplig mo- dell av det nya svenska trafikplanet. Spv. 1.120 mm. Fr byggats Kr 12:50



SAAB J-29
Senaste tillkottet i denna serie, en elegant modell av det snabba jaktplanet. Spv. 425 mm. Fr byggats Kr 5:50

SEMO "SPEED-SERIE"

skalmodeller för yngre byggare. FÄRGTRYCKTA OCH UTSTÅNSADE BALSADELAR.



FAIRCHILD
Sv. 510 mm. Stör och stilig modell av ett amerikanskt civilflygplan. Fr byggats Kr 5:75



LUSCOMBE
Sv. 450 mm. Populärt amerikanskt sportflygplan. Fr byggats Kr 4:75

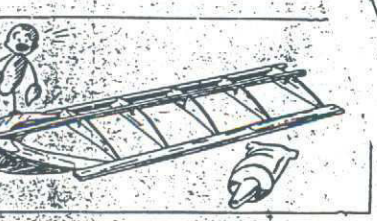
MONANZA
Sv. 420 mm. Perfekt modell av ett ovanligt eleg. sportflygplan. Utrustad med s. k. stabilitets- och noshjul. Fr bygg. Kr 4:75

SVEN E. TRUEDSSON
MODELLFLYGINDUSTRIN - MÄLMÖ 9

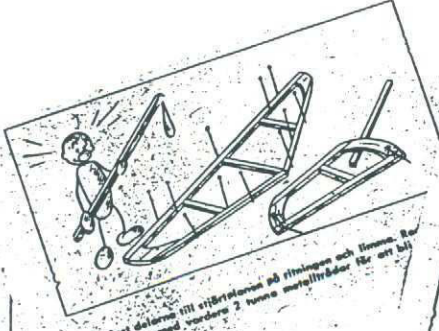
Sänd mot postvireskort eller porto:

st DC 2	Kr 12:50
st Scandia	12:50
st J-29	5:50
st Fairchild	5:75
st Bonanza	4:75
st Luscombe	4:75

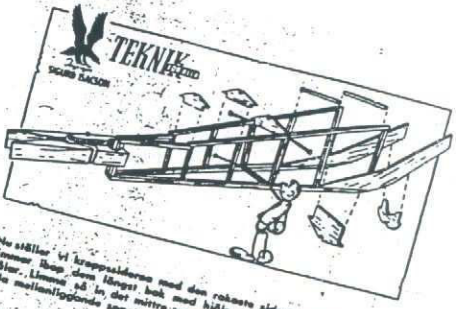
Namn
Adress
Postadr.
Skriv tydligt! **TEXTA!** TV 4



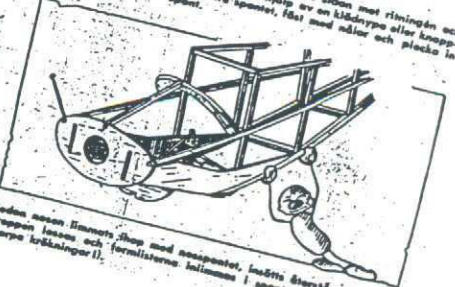
9 Limma in framkant (och mittbit). Var noga att de pressas ändra in i sina utrygg i limmas fast de förtäta vingspetsarna. De skall ej limmas plant utan uppåt (se ritn.).



12 Måste fast delarna till stiftsriktningen på ritningen och limma. När sedan fastas med vardera 2 tunna metallbitar för att bli ritn.).



3 Nu ställs vi krosspindarna med den rökmata sidan mot ritningen och limmar ihop dem först bak med hjälp av en klädrygg eller krosspind. Limma på in der mittra spantet, förs med nålar och placera in alla mellanliggande spant.



6 Sedan någon limmas ihop med nosspantet, lastas återstående spant, krosspindarna och formstjärnorna i spantet utrygg (fuktig skarp krökningar).

En vacker eftermiddag då jag kom hem från skolan, minns jag med ett särskilt skimmer. Det var i början av mitt första skolår. Min mamma var i tvättstugan. Hon talade om att det fanns en sak till mig. Det var Sigurd Isacson's "Modellflygbok med Katalog" som hade kommit. Jag hade sett en bild av katalogens omslag i en flygtidning eller liknande och visat den för mina föräldrar, som var omtänksamma nog att tala om vad det var och dessutom ta sig tid att skicka efter den. Här återsåg jag Meteor och Örnungen, Olympia, Fi-1 med flera.

De modeller som jag kom att drömma om mest var Auster och Piper Cruiser. Björn Karlströms härliga och instruktiva bildberättelser hade stor del i "säljandet" av allt detta till en ung generation som bara hade att ta för sig av ett verkligt dukat bord. Att katalogen blev mycket läst och "tummad" är självklart.

Långa dagar under någon barnsjukdom blev korta och rent av trevliga i katalogens sällskap. Så småningom försvann omslaget med J 29:orna men resten fanns kvar i många år.

Hur jag fick en av mina första kataloger från Truedsson minns jag speciellt. Den var också efterskickad. Jag hade börjat ta pianolektioner och min mamma var mer än vanligt noga med att spelläxan skulle tränas ordentligt när jag kommit hem från skolan. Då jag tragglat tillräckligt länge sa mamma att jag skulle leta i soffan. Bakom en kudde låg den nya katalogen och nu glömdes allt annat. Pianot fick aldrig en riktig chans trots flera års försök. Med mammas sömnadsmåttband mättes och mätades de olika modellernas spännvidder och jämfördes tillsammans med övriga upplysningar som beskrev varje modell.

Som jag tidigare nämnt kom jag i kontakt med flyglitteratur genom biblioteket. Mina första egna böcker blev Sundström-Starks Modellflygbok som jag själv hittade i ett antikvariat i Halmstad och Isacson's Modellplan konstruktion som mina föräldrar fann i Stockholm. Båda böckerna hamnade hos mig ungefär samtidigt och blev av stort värde. De kompletterade varandra bra och visade en bestämd linje att följa och förstå.

CJ

Red: Sigurd Isacson är idag en av våra "mesta" oldtimare, inte bara vid byggbordet och på flygfältet, utan även när det gäller diskussioner och inlägg i tal och skrift.

Till detta nummer av OLDTIMER har han bidragit med ett flertal alster och, om någon nykomling till äventyrs tror att Sigurd utvecklat denna aktivitet på gamla dar, kan det vara värt att påminna om att Sigurd var i full gång med detta redan innan de yngsta medlemmarna i SMOS var födda - se urklipp här intill från en modellflygtidning från oktober 1944 - d.v.s. för exakt 50 år sedan!

Bättre Pappersklädsel:

Japanpapper är en underbar klädsel att handskas med och att se på, men tyvärr i klenaste laget, så att man efter ett antal flygningar har tryckt någon finger, gren e.d. igenom. För att inte tala om vad som händer när en tung Wakefield slår runt på en stubbåker... Dessutom bleknar japanpapperet lätt, varigenom planet ser mindre vackert ut och syns sämre vid sökning. För detta har jag en enkel lösning: blanda in Herdins bets i spännvattnet - men se till att det inte blir onödigt mycket! Limmade ytor (mot listerna) tar nämligen inte åt sig vattnet. Lös betsen i lite varmt vatten - men var försiktig; du kan färga ner allt omkring Dig!

Jag har forskat i olika pappersklädsel och gjort precisa tryckprov, dels med en välklippt tumnagel, dels med en trubbig kulspetspenna. Trycket i gram mot en våg anger papperets styrka.

Alla nyare typer av tunt papper, som liknar japanpapper men inte är av samma material, d.v.s. inte har uttalade fibrer i en riktning, är mycket svagare och egentligen värdelösa. Så finns det en tunn typ av "bambupapper", som då väger 30% mer än äkta japanpapper. Jag har det bara i knallrött och detta papper är trots tyngden klenare än japanpapper. Japanpapper i korsfiber, alltså dubbelt, blir enastående starkt efter ihopklistring av lacken. Det använder jag fram och bak på flygkroppen, där "mekens" fingrar kan skada.

Anders Sjöberg visade mig nyligen en bit av Ackus japanpapper. Det visade sig vid mitt standardprov vara avsevärt starkare än det gamla! Det har dessutom en lustig, "knollrig" yta, vars effekt på det turbulenta och laminära yt-skiktet är mycket intressant och tyvärr okänd. Det är också lite blankt.

Tyvärr måste Ackus ta ett ruskigt högt pris för att kompensera den höga dollarkursen, 12:00 per ark av samma storlek som Truedsons gamla japanpapper.



Här möter Ni

Sigurd Isacson.

organisatör — tävlingsflygare
— konstruktör.

"Isac" var 11 år gammal då han började modellflyga, 1933, och som 14-åring var han ordförande i Linköpings Flygklubbs Modellflygsektion! Han gjorde om klubben till "Linköpingseskadern", LEN, som blev riksbekant genom att hämta lag-SM och alla titlarna i segelmodellklasserna 1941. "Isac" hjälpte också andra klubbar, bland dem NMSFK (Norrköping) och samlade sex av dem i ÖMF, Östergötlands modellflygförbund, vars ledare han hela tiden var. Snart följde klubbarna i Västergötland, Skåne och Småland exemplet och bildade landskapsförbund. Efter en semester från ordförandectolen i LEN, vilken han tillbragte med att ta teknisk studentexamen, återvände han på hösten 43, med påföljd att medlemsantalet steg från 1 0till 75. Det var kursverksamheten som gjorde susen.

Som tävlingsflygare har man bland annat följande meriter. SM i 100 cm motormodellklassen 38, bäste utlänning i Jämijärvi 39, d:o 42, då han som lagledare vann fyra motormodellklasser. SM i S 3 40, i S 1 41 och vintermästare i G 1 44.

Han har konstruerat flera kända modeller; Nimbus, Pantern, Garm, Tigern, Reynold etc. alla segerrika och erkända modeller. För närvarande undervisar "Isac" i KSAK:s: modellflyglärarkurser och har gjort förnämliga kompendier till dessa. Vidare var han med om att konstruera det svenska segelplanet Fi-1, och är otroligt road av att flyta kring på vattnet i sin 22-a.



Ett Olyckligt Motorgummi:

Vi hade problem med det "gamla" TAN I gummit från Anders Håkansson. Det gick sönder rätt fort, även utan toppvarv. Men idag vill jag kalla det "gammalt hederligt" gummi! TAN 2 och TAN 3 har

Forts. på nästa sida!

Forts. från föreg. sida:

åtminstone för mig, för Anders själv och andra blivit ett riktigt problem. Jag har därför forskat i dessa tre motorgummin med en mängd motorer, som jag stretchat in och så vridit upp från 75% av tävlingsvarv, låtit vila och sedan vridit upp igen tills de sprängdes efter 80% övervarv, jämfört med siffrorna i min bok. Detta gäller TAN 3, som man kan dra upp till 30% fler varv än TAN 1. Den ger dock mer än 10% lägre vridmoment och måste ökas minst 10%. Återstår då ett lägre varv. Detta klockades med en testpropeller. Kortare gångtid = högre vridmoment. TAN 3 ger kanske 10% högre energi, något som dock är svårt att glädja sig åt; den går nämligen av, helt eller delvis, utan förvarning. Risken är därför stor att man förstör en flygning eller spränger planet. Men det är klart att det går att använda TAN3 om man vill ta den risken...

Anders själv kallar det definitivt för "engångsgummi". Det kallade han ibland t.o.m. TAN 1 för..

TAN 2 är nära likt TAN 3 men synes något mindre effektivt - men lite säkrare.

För TAN 1 använder jag just siffrorna i min bok för tävlingsvarv, vilket man absolut inte får närma sig på trimning e.d. Där går jag aldrig högre än 70% av toppvarv. Mitt "tävlingsvarv" ger drygt 40% marginal till brott. Högre än så kan man absolut inte gå, då minsta fel på gummit eller temperaturen eller annan avvikelser ger brott eller hack. Mer än tre gånger torde inte gummit tåla tävlingsvarv. Lyckligtvis krävs det sällan för de korta maxtider vi tvingas flyga med för att återfinna modellerna.

Obs: bokens varning för värme gäller inte: dagens TAN ger fler varv vid högre temperatur!

Såvitt jag förstår kan man identifiera gummit utifrån när det såldes: TAN 1 såldes ungefär till sommaren 1993, TAN 2 till hösten 1993 och TAN 3 till kring nyår. Betr. färgen är TAN 1 ljusbrunt, TAN 2 renare grått och TAN 3 lustigt "genomskinligt" ljusrosa. Man kan tydligt se skillnad på dem. vilket är mycket bra.

Anders Håkansson är en luring: han använder nu t.o.m. gammalt svart gummi! Han har haft för mycket brott på en rad motorer, inte minst i USA, där han fick



"...men var sitter mottagaren och servona?"

nästan alla sina plan och flygningar förstörda... Fast jag vet varför: Han drar upp alldeles för mycket! Ibland går det, och då går det till musik. Ibland - och inte sällan - går det åt h-e....

Såvitt jag förstår är ricinolja fortfarande en utmärkt gummimotorolja. Den rekommenderas även av vår toppman Bror Eimar, bl.a. därför att den konserverar gummit under åren, d.v.s. hindrar syret i luften att bränna upp gummit sakta.

Glöm inte att trycka ihop gummit vid förvaring, alltså minsta möjliga luftmängd. Inneslut det i flera lager plast, lufttätt. Sedan ska det förvaras kallt, i kylskåp eller i frys för längre tid (?). Jag gör så, men är inte så säker.....!

Sigurd Isacson

TWIN PUSHERS - forts. från sidan 10:

...3,5 cm per 30 cm spv (per sida).

3. Se till att propellrarnas frigångsmekanism fungerar varje gång!

4. Axellagringarna måste vara perfekta (helst kullager) så att propellrarna roterar med minsta möjliga friktion.

5. Var helt säker på att propellrarna roterar i linje utan att spetsarna slår i varandra, vare sig i motor-som glidflykten.

Forts. på sid. 25!



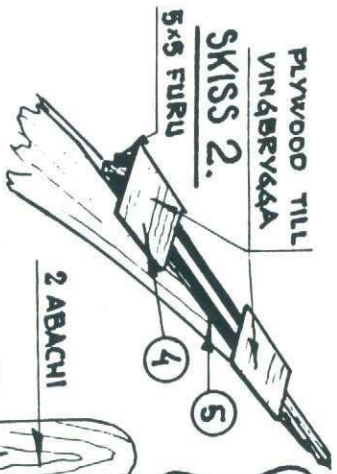
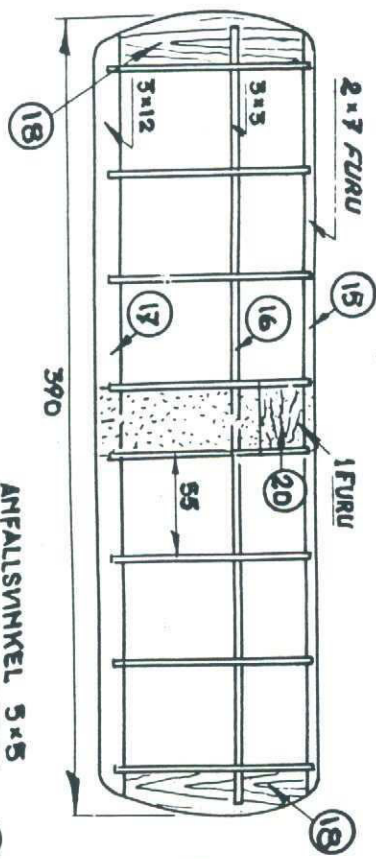
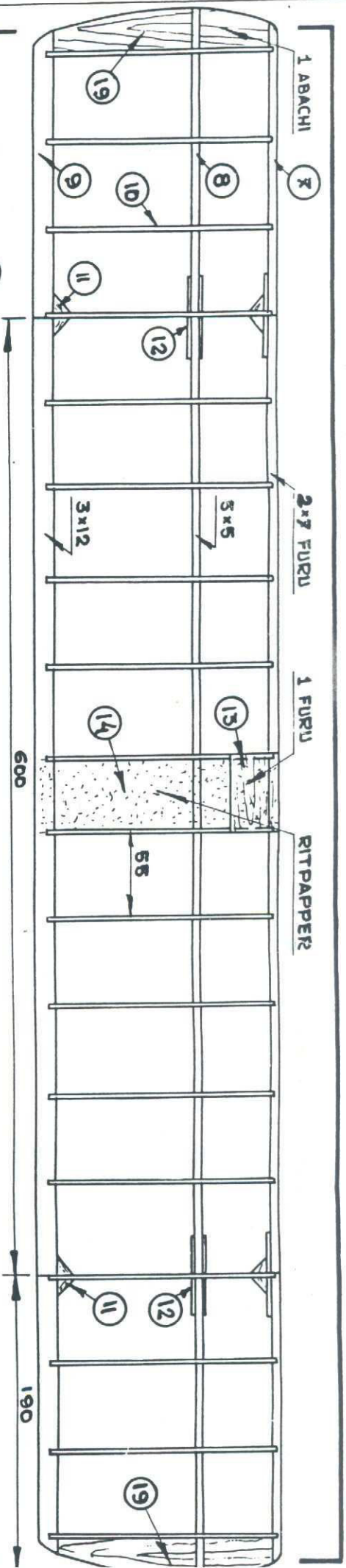
UR det Westfeltska fotoalbumet plockar vi denna gång ytterligare tre bilder med härlig 40-talsnostalgi!

T.v.: Jan Westfelt vid vinschen.

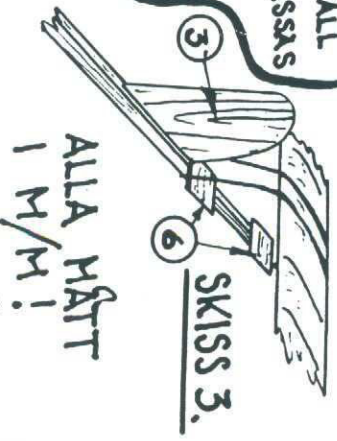
I mitten: Jan med en av hans egna S-konstruktioner.

Längst ner: Magnus Öberg och Jan på väg hem från fältet med typiskt blandad skörd!





SPREVLÄRNA SKALL
 NOGÄRANT IMPASSAS
 I DE FÄRDIGA
 SKÄRORNA PÅ
 RESP. LIST!

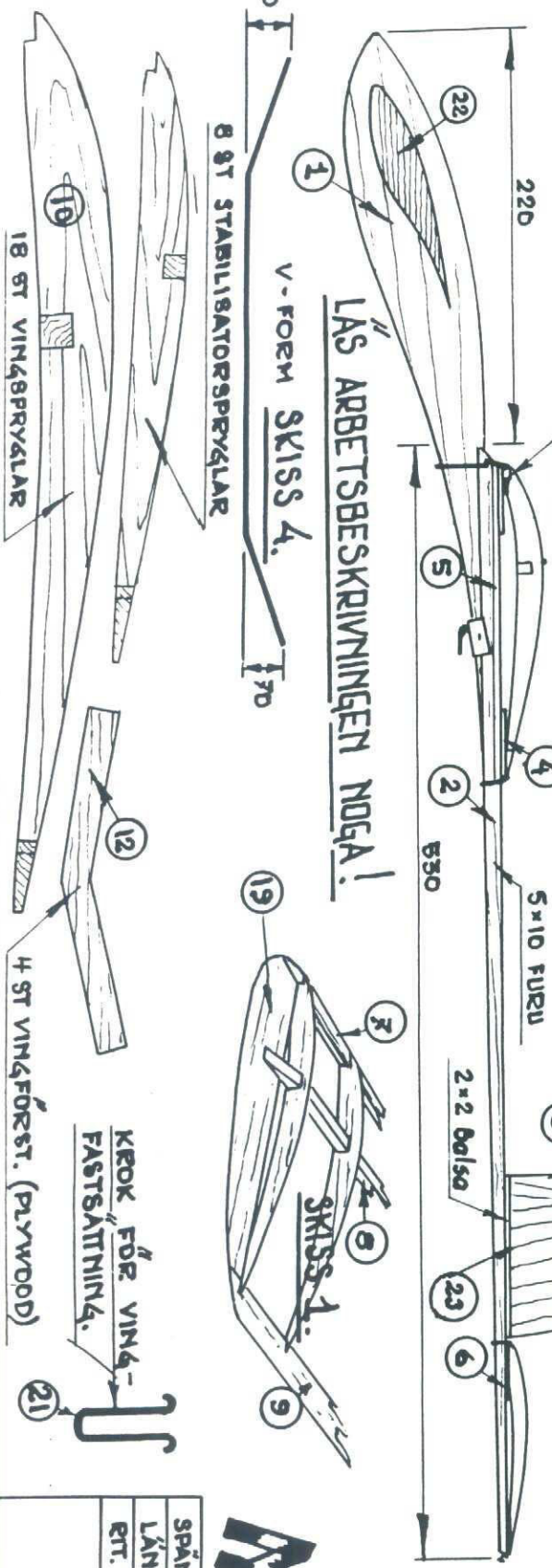


STÄRTKROK AV
 BLECKPLÅT

LÄS ARBETSBEKRIVNINGEN NOGA!

V-FORM SKISS 4.

8 ST STABILISATORSPREVLAR



18 ST VINDSPREVLAR

4 ST VINDFÖRST. (PLYWOOD)

KROK FÖR VIND-
 FASTSÄTTNING.

MOVIS

SPÄNNVIDD 980
 LÅNGD 750
 RT. C. Lundqvist

FAMILJELIV OCH UNGA STJÄRNOR

- SUCCÉ PÅ NYTT SM!

Vad som först mötte oss på OT-SM 1994 var en perfekt organisation, genomförd i minsta detalj! Vilken färdbeskrivning!

Gunnar Wivardsson och Lasse Larsson hade t.o.m. cafeteria, där man praktiskt taget gratis kunde vederkvicka sig... Och så fint sekretariat i tält, som tillsammans med tävlandes tält och husvagnar med familjer gav ett nytt intryck: en familjefest och en familjesport!

Där var t.ex. tävlingens segrare, käre gamle vännen Bertil Dahlqvist, vinnare i Wakefield och tvåa i största klassen, B. Han hade dotter, måg och dotterson Pär Andersson, som hjälpte honom att hämta - det var viktigare här än att flyga topp-tider!

Och "lille" Pär, som morfar hjälpt igång med Twin Pusher - han vann han också! Så såg vi Anders Håkansson's fantastiska fru Siw, alltid lika glad och duktig - hur sjutton kunde hon hitta, orka gå, hoppa över bäckar och åar och tjugo taggtrådshinder? Liksom deras Malmö-vänner, inte minst vår nya duktiga tävlingsdam Maj-Britt Sjöstrand.

Och så var där våra nya stjärnor, Ginger och Anders Sjöberg. Alltid glada och segersugna, liksom deras kompis, stjärnbyggaren Thomas Hultgren. Med Gunnars "pionjärtjej" Sofia hade vi 4 tävlande damer på lördag och tre på söndag. Fullkomlig succé! Vår sport är inte längre bara för gubbar - vi kommer ofta att få stryk av våra härliga ungdomar!

Gunnar presenterade ett jättefält - i lätt vind kalas. Men lördagens hårda vind drev flygplanen över den ena taggtråden och jättediket efter det andra - för att till sist landa i en havreåker. Totalt osynliga! Självt flög jag min lilla TI-39 en km ut i åkern vid första flygningen, trots en god fusning efter max. Det lönade sig inte ens att leta! Borta för alltid, liksom nästa, Twin Pusher 1935. Twin Pusher 1933 och "Kungsörnen" skadades svårt av taggtråd, liksom "Rimfaxe" på söndagen. Minst 10 flygplan landade långt ute i havreåkern. Fem plan utslagna! Samma sak hände för många vänner. Det var bara genom "flygspaning" av länge vännen Karl-Johan Eiroff, som jag fick "Västänvind" tillbaka ur det djävulska havrefältet...



Gunnar räddade oss från fler förluster genom att självständigt bestämma 2 min maxtid på lördagen. Det var ändå 30 sek för lång tid - men man kan ju inte tävla med $1\frac{1}{2}$ min max...

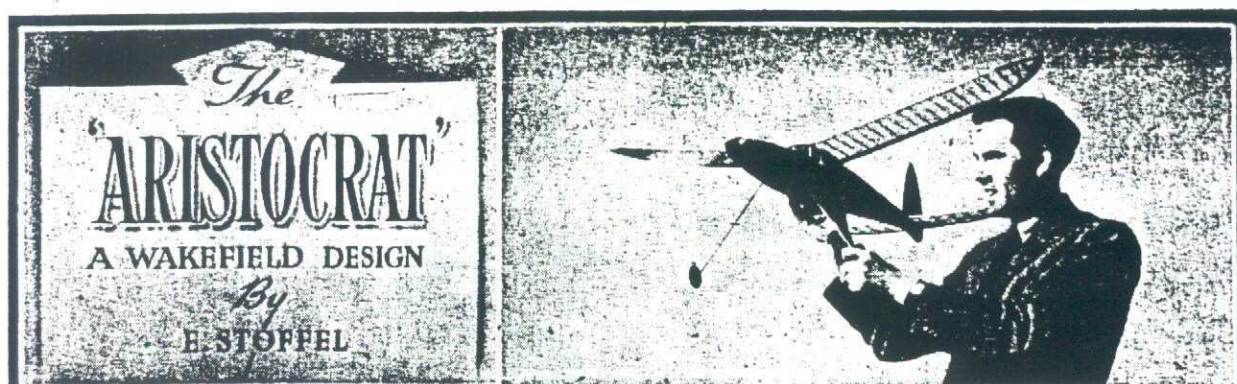
Det är viktigt att konstatera för framtiden, att lördagens hårda vind var fullt flygbar och att sträckorna med två min maxtid medgav att återfinna modellerna, om man bara kunnat gå rakt på dem, såsom på Skånefälten.

I söndagens vackra väder med delvis svag vind fick vi 3 min maxtid i Wakefield. Katastrof för många: vi hann inte, orkade inte forcera alla taggtrådshinder och diken med faktiskt nästan lodräta sidor.. Jag fick många med mig och fick tiden sänkt till 2.30 i andra och tredje flygningen men, t.ex. Anders Håkansson, hade ändå stora problem att få tillbaka sina plan.

Det står alltså nu helt klart att det finns inget annat fält, nu känt, som klarar dagens långa flygsträckor i alla klasser, än Skånes Rinkaby och Revingehed. T.o.m. Halmstadsfältet är betydligt mera lättforcerat än Mönarps mosse. Det var därför med acklamation, som det bestämdes att förlägga OT-SM 1995 till samma tid på Rinkaby.

Men Gunnars och Lasses glada och skickliga ledarskap på OT-SM 1994 ska vi alltid minnas med glädje!

Sigurd Isacson



VARFÖR INTE EN "ARISTOCRAT" ?

Vid engelska modellflygtävlingar på 40-och 50-talet var det inte ovanligt med ett moment, som bestod av en statisk bedömning av modellens utseende (s.k. Concours d'élégance). En modell, som hävdade sig väl i detta avseende, var E. Stoffels eleganta Wakefield från 1948.

Utan att göra alltför mycket avkall på prestanda lyckades Stoffel med några extra strömlinjelister och väl avvägd linjeföring skapa en kabinmodell, som estetiskt sett var väl i klass med t.ex. F. Zaic's och Bill Dean's kabin-Wakar. Något kostade det förmodligen i prestanda, eftersom Stoffel något år senare kom med en "slimmad" version (se Old-Timer nr 2/1983!)

Från en MAP-ritning byggde jag för nära 30 år sedan en "Aristocrat" för att prova något större än de 50-och 75 cm-modeller, som jag ditintills byggt.

Den valdes helt utifrån utseendet och avsikten var endast att ha en vacker modell att lufta över hemgårdens ängar under ljumma försommarskvällar. Den byggdes därför av stabilt virke, kläddes delvis med siden samt försågs med en s.g.s. färdig "Dartmoor-propeller" (= balsapropellrar, som tillverkades av internerna på det ökända Dartmoor-fängelset i England och i Sverige distribuerades av A. Löfqvist i Falkenberg). Min "Aristocrat" var alltså vingklippt från början: något överviktig, TP på vingbakanten och en klumpig propeller i nosen! Men vacker var den, där den stod med nosen i vädret, klädd i glänsande rött och gult siden! Och visst flög den!

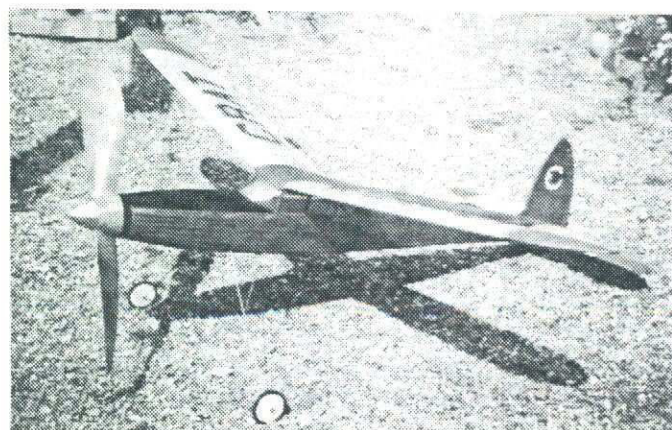
Med blyhagel i nosen plus en metallspinner från en linkontrollmodell lyfte den från vår grusväg och flög i vida cirklar

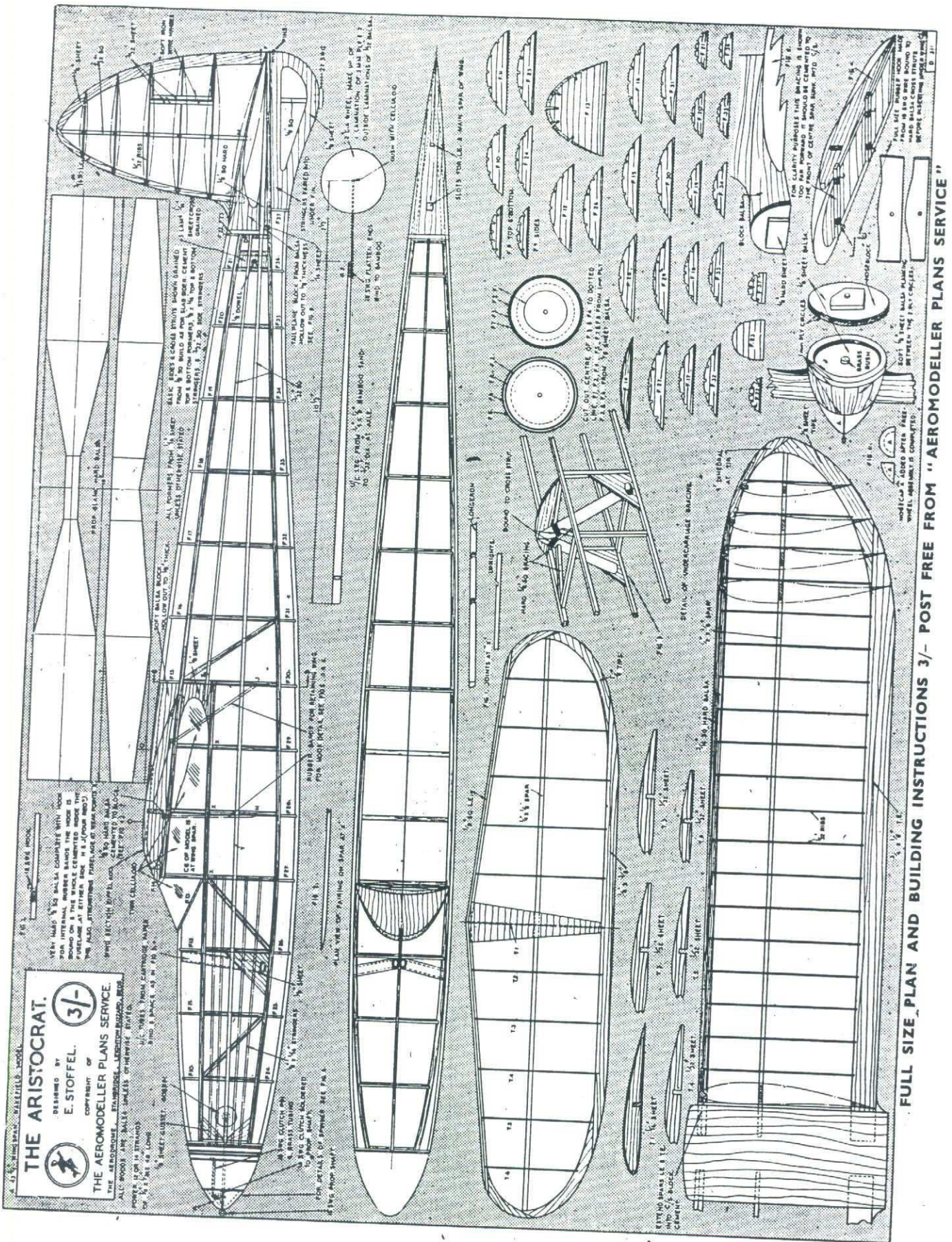
högt över fädernesgårdens ekar och kastanjetråd, ut över markerna. Den överlevde många år på detta stillsamma sätt, värdigt en aristokrat! Några topp-prestanda varken kunde eller ville jag pressa ur den och det var ju inte heller avsikten. Några OT-tävlingar att sikta på fanns ju inte heller på den tiden - men kanske var den Sveriges första OT-modell i dagens bemärkelse!

Idag har jag bara ritningen och den tjockbladiga propellern kvar, men tanken på att bygga en ny "Aristocrat" har ibland dykt upp. Med rätt valt trä, en effektiv propeller, modernt gummi och erfarenhet av trimning av OT-Wakar är jag säker på att en "Aristocrat" på dagens OT-arena inte skulle utmärka sig enbart för sin skönhets skull utan även för sin flygprestanda! En dag ska jag försöka bevisa detta, men kanske någon annan vill göra ett försök innan dess?!

Enligt texten i Aeromodeller febr.1949 var modellen god för 3½ min i termikfritt väder med en 120 cm lång motor (förmodligen flätad!), bestående av 12 - 14 strängar 1x6 mm gummi.

Forts. på sid. 21!





Forts. från föregående sida:

lugade byggare av "Aristocrat" kan antingen låna min gamla ritning för kopiering eller köpa den från Aeromodellers ritningservice för 4.75 - efterfråga ritning nr D 311.

Forts. från sid. 2:

" Vid våra tävlingar blir det ofta diskussioner och ibland problem med maxtider. Det är mycket viktigt att tiderna sätts rätt, så att onödiga bortflygningar elimineras.

Alla klasser flyger ungefär lika långt i kurva per flygminut - med vinden. Men de mindre är svårare att se och sedan svårare att hitta.

Här kommer därför ett förslag på maxtider för olika klasser, som kanske kan fungera som mall vid kommande tävlingar.

Klass	Måttlig vind	Hårdare vind
A	2 min	1.30
B	2 min	2 min
C, TP	2.30	2 min
D	2.30 - 3 min	2 min
S1, S2	2 min	2 min
S-Int	2.30	2 min

Måttlig vind c:a 0 - 5 m/sek

Hårdare vind c:a 6-10 m/sek.

Maxtiderna avses för ett stort och bra fält.

Tävlingsledaren anger före start att tiderna kan ändras inför andra och/eller tredje start. Framför allt ska maxtiden i första start vara låg, så ingen flyger bort i onödan. Erfarenheten visar att fly-off med ovanstående tider är sällsynt, men skulle så ske så anses det spännande. Vid ev. fly-off föreslås 1 minuts längre maxtid än ovan."

Sigurd Isacson

Vad säger medlemmarna om detta? Red.



"På årsmötet hade Gunnar Wivardsson ett i mitt tycke mycket bra förslag om att några utvalda personer från resp. modellflyggen tillsammans med styrelsen kunde fatta de beslut, som berör ändringar av regler m.m. Avsikten med förslaget var att besluten blir snabbare men ändå väl underbyggda.

Tyvärr blev förslaget bortpratad och det hela gick snett. Detta är kanske i sig en signal om att årsmötet inte är ett bra forum för alla frågor.

Det finns ett bra exempel på något, som styrelsen och de utvalda snabbt hade kunnat behandla: klass S2 har 1950 som sista år, samma år som Sint börjar. 1949 blev det regeländringar, som ändrade vingyta,

vikt och kroppssektion. Naturligtvis bör S2 ha 1948 som sista år och Sint 1949 som första.

Gunnar kom även med förslag på någon form av etiska regler. Mycket intressant förslag, som också rann ut i sanden.

Enligt våra stadgar har vi faktiskt som uppgift att bevara och dokumentera tidigare verksamhet inom modellflyget och i den andan tycker jag att det är väsentligt att vi har tidstypiskt material i våra modeller. Som lägsta krav bör materialet i varje fall se sådant ut.."

Kurt Sandberg



Till sist ett extrakt ur ett brev från Kent Josefsson till Kurt Sandberg strax efter OT SM:

"...Synd att det blev så hårda vindar på lördagen, det var mycket som blåste bort. Till S2-klassen hade jag precis fått färdigt en "Ikarus", men den var långtifrån färdigtrimmad och flög inte alls i den hårda blåsten. Det gick betydligt bättre på söndagen, då jag till min stora förvåning (och glädje!) kom tvåa i S1 efter dej. Eftersom jag var tvungen att åka hem efter min sista start hade jag ingen aning om detta förrän det dök ner en plakett och resultatlistan häromdagen.

Innan jag åkte kollade jag en av dina starter med "Toothpick". Det var en magnifik flygning! Jag minns att du fick till en liknande i Arboga 1991.

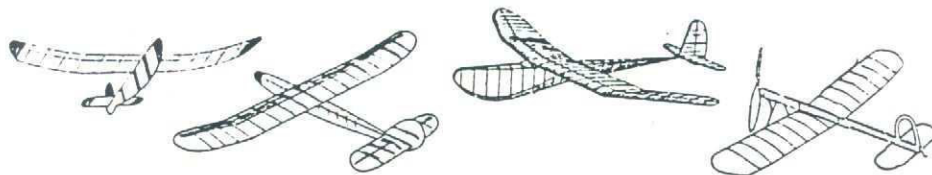
Ja, även om man inte blir någon framstående modellflygare, så är det här med OT-flyg fantastiskt roligt och jag är glad över att jag hoppade på "tåget" på gamla dar..."

Kent Josefsson



"...och här har vi det absolut senaste - den behöver ingen radio, inte ens en motor..."

Helmut Kirschke in memoriam



Helmut Kirschke är här i Sverige mest känd för sina 30-talskonstruktioner "Baby" och "Strolch", så även i hans hemland Tyskland.

Han var vid 30-talets början en av de stora, tyska modellflygpionjärerna bredvid Horst Winkler, Oskar Gentsch m.fl. Han tillhörde dock ingen av de etablerade grupperingarna i Tyskland utan var något av en enstöring.

Förutom två "riktiga" flygplan (ett lätt motorflygplan och ett glidplan) konstruerade han en rad modellflygplan, varav de 4, som publicerades i ritningsform av Clasing & Co i Berlin, blev de mest kända.

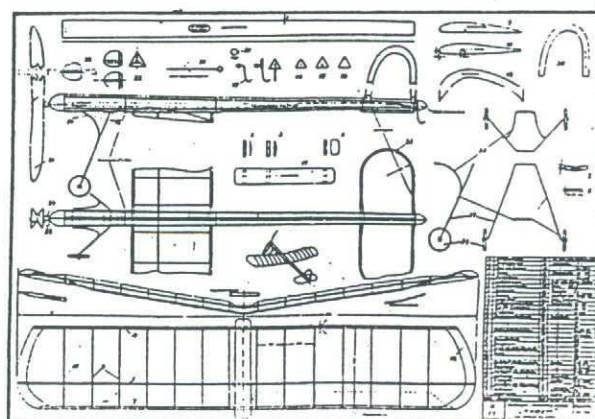
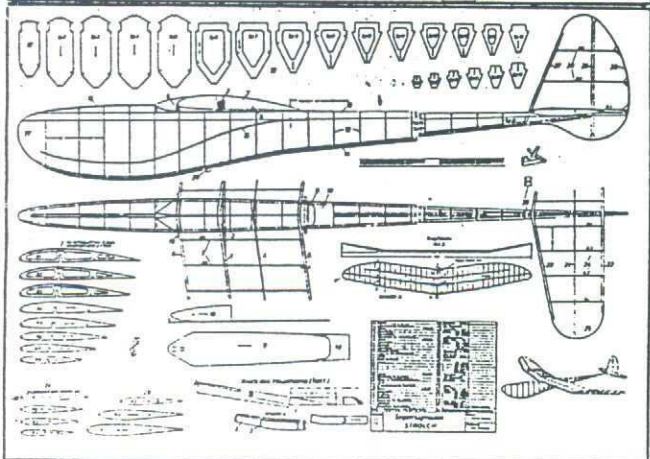
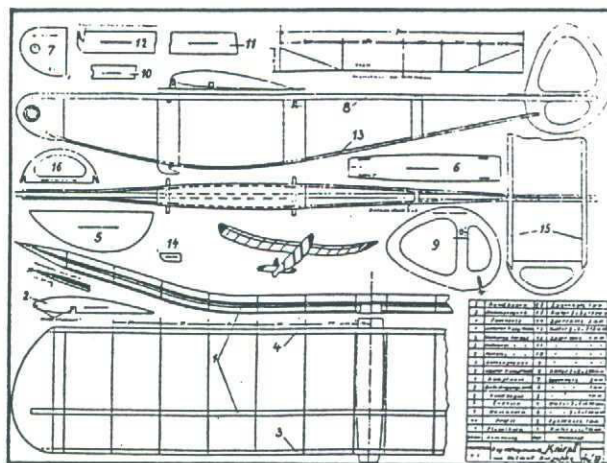
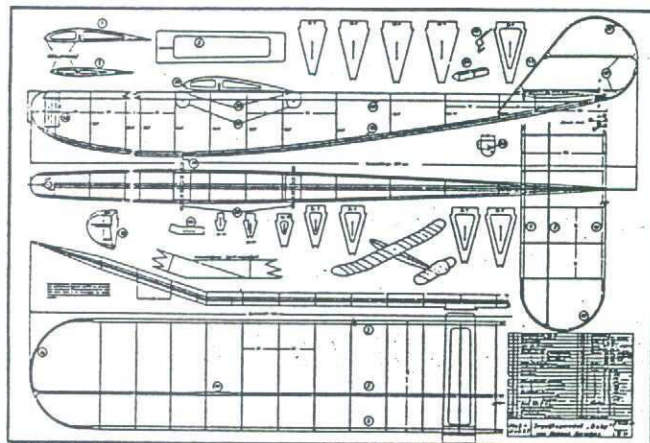
Nybörjarmodellen "Baby" gjorde honom känd i hela Europa och utgavs efter Kirschkes död i en "Baby II"-version och en version med gummimotor, "Motorbaby" kallad.

Pampigast är den stora "Strolch", som ursprungligen konstruerades som en flygande vinge. Prestandan var dock under den förväntade, något som rättade till sig då den försågs med kropp och stabilisator!

Helmut Kirschke dog ung som pilot den 26 april 1941, varvid en lovande flyg- och modellflygkarriär tvärt bröts av. Hans minne har firats flera gånger i tyska OT-kretsar, varvid man bl.a. haft tävlingar med "Strolch" som specialklass - dock inte friflygande utan, som på kontinentalt manér, försedd med R/C.

Ritningarna nedan visar de 4 Clasing-modellerna, d.v.s. även Kirschkes nybörjarmodeller "Knirps" och "Kadett". Samtliga finns att köpa från den tyska motsvarigheten till vår ritningsbank.

Sten P.



Forts. från sid. 9: Resultatlista



Perfekt sekreterare var Gunvor Bergqvist!
(Foto SOL).

Klass S2

NAMN	MODELL	1:a start	2:a start	3:e start	RESULTAT
1 Wannberg, Helge	Peking	120	41	120	281
2 Larsson, Lars	Balder	120	66	51	237
3 Landervik, Sven	Taifun	120	57	35	212
4 Friberg, Arne	Draken	120	24	53	197
5 Rågwall, Sven	Uranus	80	66	28	174
6 Friberg, Arne	Taifun	94	44	0	138
7 Gahm, Örjan	Myggan	120	0	0	120
7 Åhman, Bengt	Kondor	120	0	0	120
9 Sandberg, Kurt	MT-13	68	40	0	108
10 Berglin, Arne	Master	101	4	0	105
11 Josefsson, Kent	Ikarus	20	29	31	80
12 Sandberg, Kurt	KS-46	46	33	0	79
13 Rågwall, Sven	Meteor 20	49	0	0	49
14 Eiroff, Carl-Johan	Suomi	48	0	0	48
15 Rasmussen, Poul	Pelikan	23	0	0	23
16 Andersson, Arne	Oden	14	5	0	19
Berglin, Arne	Skyway	0	0	0	0
Lindström, Urban	Cirrus	0	0	0	0

Klass Sint

NAMN	MODELL	1:a start	2:a start	3:e start	RESULTAT
1 Borg, Ronald	Bora Gunic	180	150	150	480
2 Larsson, Lars	Bernfest	116	150	150	416
3 Eiroff, Carl-Johan	Termik	170	43	150	363
4 Berglin, Arne	Aurikel	126	133	71	330
5 Tedenryd, Rune	Bora Gunic	63	150	85	298
6 Åhman, Bengt	Odenman	98	10	150	258
7 Rågwall, Sven	Winner-53	67	88	101	256
8 Sandberg, Kurt	Toothpick	74	150	22	246
9 Jönsson, Erik	Bora Gunic	67	35	4	143
10 Tedenryd, Rune	Skymaster	75	37	0	112
11 Larsson, Ove	Nordic	59	1	0	60
12 Friberg, Arne	Stratos	10	0	0	10
Andersson, Arne	Graz	0	0	0	0
Rågwall, Sven	Cherokee	0	0	0	0

ANNONSER:

SÖKES: En kopia på ritningen till den tyska motormodellen "UHU". Nedan återgivna annons var inför i Flug+Modell Technik nr 62 1960.

Även sökes ritning till segelmodellen "BANTAM", som Sven E Truedson sålde. Köper även byggsatser om de finns.

V.g. kontakta Bengt Åhman, Granvägen 4, 570 32 Hjältevad. Tel. 0381-23115.



Harmonisch in der Linienführung, noch einfacher zu bauen - das ist der neue

UHU

In vollständig überarbeiteter Konstruktion. Noch mehr Teile gestanzt - noch rascher zu bauen! Ein Baukasten, der wirklich Freude macht!

Und wenn Sie es von ihm verlangen, der neue UHU trägt jetzt auch eine leichte Fernsteuerung. Seine Spannweite beträgt jetzt 1200 mm, seine Flächenbelastung 20-30 g/qm, sein Gesamtgewicht 350-550 g, er ist in der Klasse L wetbewerbsfähig. Als Antrieb empfiehlt sich ein Diesel- oder Glühkerzenmotor von 0,8-1,0 ccm.

UHU der Favorit in der Serie der **MÜNCHNER MODELLBAUKÄSTEN**

Sie erhalten ihn in allen Fachgeschäften, auch im Spielwarenhandel. Baukasten Bestell-Nr. 109

JOSEF FRIEDRICH SCHMIDT · MÜNCHEN 13 · Blütenstr. 21

EFTERLYSES:

Ägaren till en vinsch, som upphittades på Mönarps mosse efter OT-SM. Kontakta Gunnar Wivardsson, tel. 0302-42494.

TIMERS:

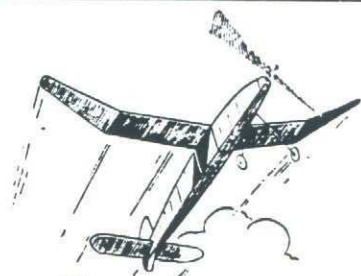
Efter en närmast katastrofal brist för några år sedan är nu timer-utbudet stort. För oss oldtimerflygare kan två källor vara av intresse:

TEXAS TIMERS - en serie högkvalitetstimrar, som saluförs av svensk-ättlingen Hank Nyström, 3317 Pine Timbers Drive, Johnson City, TN 37604, USA.

Fotokopia på katalog kan fås av Sten Persson.

FREE FLIGHT SUPPLIES har ensamrätt på en superlätt timer, baserad på Tomy Toys-mekanismen. Den finns i två versioner; enkel-funktions- och 3-funktions. Den förra väger 5 gram och den senare 6 gram; båda kostar \$10.00/st. (2 st är under utprovning i Halmstad). FF Supplies saluför också de välkända KSB-timrarna samt en serie om 7 polska timrar. Adress:

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



→ TÄVLINGSNYTT ←

NY OT MODELLKLUBB I NYKÖPING!

Vi är några medlemmar i SMOS, som har bildat en oldtimer-modellklubb i Nyköping. Vi kallar den "KONDOREN" efter den gamla modellflygklubben, som fanns i Nyköping på 30 - 40-talet.

Anledningen till att vi bildade klubben är, att vi vill träffas och flyga tillsammans, samt att försöka bredda intresset för oldtimerflyg i Nyköping. Vi är nu 6 medlemmar och klubbmöten håller vi hemma hos varandra. Då har vi ju chansen att få se varandras prylar och vad som ligger på byggbrädan.

Vid vårt senaste möte diskuterade vi möjligheten att ordna en VINTERTRÄFF här i Nyköping, dit alla OT-flygare är välkomna.

En förutsättning för att kunna genomföra en sådan träff är, att det blir en bra vinter och det vet vi ju inte ännu. Vi vill därför gå ut och pejla intresset för en OT-träff här i Nyköping under veckoslutet 11 - 12 februari 1995. Det finns möjlighet att ordna övernattning på vandrarhem.

Du är välkommen med en intresseanmälan till:

Arne Andersson, Bagaregatan 24B, 611 31 Nyköping - eller per tel. 0155-28 68 52 senast den 31 dec. 1994.

Vi kommer sedan att ge Dej ytterligare information om förutsättningar etc.

Väl mött! Modellflygklubben KONDOREN, Nyköping.

TÄVLINGSINBJUDAN

Till OT-DISTRIKTSMÄSTERSKAP 1994

Arrangeras av AKM på Revinge den 15 oktober 1994. Reservdagar 22 och 23 oktober.

Utan periodindelning tävlas i OT-klasserna A,B,C,D,TP,S1,S2 och S int.

För vidare information och anmälan (senast 12 oktober), kontakta Lennart Hansson, Sigurdsgatan 15, 215 66 Malmö, tel. 040-193790.



NYTT VANDRINGSPRIS!

Som tidigare aviserats kommer AKM att skänka ett vandringpris till minne av Sven E. Truedsons gärning.

Det skall fr.o.m. OT-SM 1995 utdelas till den, som placerar sig bäst med en Truedson-gummimotormodell.

Eftersom det handlar om en mängd olika modeller med olika förutsättningar, kommer varje modell att få en lämplig koeficient. Närmare detaljer om detta kommer i OLDTIMER 1/1995.

P.S. Se lista å Truedsonmodeller i OLDTIMER 1/1993!

på "VINGARNAS DAG" 1995

Ny modell för i år blir FIB i klass A. Tävlingen hålles första söndagen i juni på Gärdet i Stockholm på eftermiddagen. Vi tävlar alltså med:

Klass A : Tummeliten, FIB

Klass B : Kungsörnen, Fröjd, Tip-Top

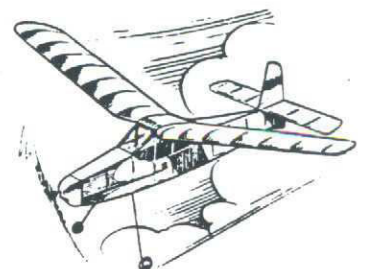
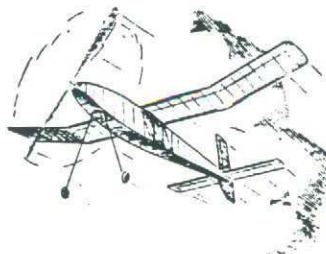
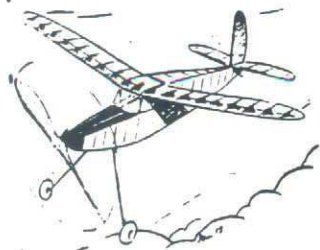
Klass C : Cirrus, Gladan

BÖRJA PLANERA REDAN NU!

TWIN PUSHERS - forts. från sidan 16:

6. Kroppskonstruktionen måste vara styv. Om Din modell gör en halvroll-med-looping i backen så är det förmodligen vridmomentet, som har vridit hela konstruktionen.

7. Använd ordentligt med gummi; bygg så lätt och strömlinjeformat som möjligt!



Protokoll fört vid årsmöte i SMOS den 6/8-94 i Axvalla

Innan årsmötet öppnades höll ordföranden ett kort minnestal över John Hagedal som också hedrades med en tyst minut. Föreningens glasstatyett tilldelades Kurt Sandberg för värdefullt arbete inom oldtimerverksamheten.

1. Ordföranden förklarade 1994 års årsmöte öppnat.
2. Till ordförande för årsmötet valdes Sven-Olov Lindén, till sekreterare valdes Örjan Gahm och till justeringsmän Lennart Flodström och Lennart Hansson.
3. Dagordningen godkändes sedan mandatperioden för styrelsesuppl. ändrats till 2 år.
4. Verksamhetsberättelsen upplästes och godkändes.
5. Kassareporterna upplästes i kassörens frånvaro av ordföranden och godkändes av årsmötet. SMOS ekonomi är fortsatt god.
6. Revisionsberättelsen upplästes av revisorn, Johan Bagge, som föreslog årsmötet att bevilja styrelsen ansvarsfrihet.
7. Årsmötet beviljade styrelsen ansvarsfrihet.
8. Till sekreterare omvaldes Örjan Gahm på 2 år.
Till suppleant omvaldes Sigurd Isacson på 2 år.
Till revisor omvaldes Johan Bagge på 1 år.
Till revisorsuppl. omvaldes Karl-Axel Pettersson på 1 år.
Till tidningskommitte omvaldes Sven-Olov Lindén, Carl-Johan Eiroff, Sten Persson, Bertil Dahlqvist och Kurt Sandberg.
Till valberedning omvaldes Arne Berglin, Helge Wannberg och Arne Andersson med Arne Berglin som sammankallande.
9. Styrelsens förslag om oförändrad medlemsavgift på 100 kr och oförändrad avgift, 135 kr, för SAM-speaks godkändes.
10. Förslag från styrelsen.
Vid årsmötet 1993 fick styrelsen i uppdrag att titta över reglerna i S-, G-, och F-klasserna för att ev. utöka antalet tävlingsslag.
Styrelsens förslag var att inga nya klasser infördes.
Förslag från styrelsen att Sint infördes som statusklass motsv. Wakefield avslogs av årsmötet sedan Gunnar Wivardsson föreslagit att regelfrågorna strykes från dagordningen.

Styrelsens förslag att broschyrer om Oldtimerverksamheten skall tas fram godkändes av årsmötet som också överlät till styrelsen att bestämma lämpligt antal.

Styrelsens förslag att överföra Sven-Olov Lindéns m.fl. småfilmer till video godkändes av årsmötet som satte ett tak på 1000 kr på bidraget från SMOS.

Sven-Olov redogjorde för reglerna för FOND resp. FONDKONTO och framförde styrelsens förslag att öppna fondkonto. Johan Bagge hade också kollat reglerna och tillstyrkte styrelsens förslag varefter årsmötet godkände att SMOS öppnar FONDKONTO med 3000 kr som första inbetalning.

11. Inga motioner hade lämnats in.
12. Under övriga frågor diskuterades om man skall låta en regelkommitte i vardera klasserna S, G, och F ta hand om framtida regeländringar. Sigurd Isacson ansåg att regelkommittén skall besluta tillsammans med styrelsen. Sven Landervik hade invändningar mot att tillsätta regelkommitte.

Gunnar Wivardsson önskade att "tidstypiskt utförande" skulle förklaras i Oldtimertidningen. En livlig diskussion utbröt om vad som menas med "tidstypiskt utförande" mellan bl.a. Sigurd Isacson, Lennart Flodström, Lennart Hansson, Rune Tedenryd och Sven Landervik utan att man kunde enas. Sven-Olov Lindén avslutade diskussionen och informerade om att det idag finns många firmor som levererar oldtimermaterial.

Lennart Flodström föreslog:

att man i Oldtimertidningen inför kalender över utländska Oldtimertävlingar.

att man för att öka intresset för oldtimerverksamheten arrangerar meetings.

att Oldtimersällskapet ställer upp på samlat SM.

Lennart Hansson erbjöd sig att tillsammans med Kurt Sandberg arrangera 1995 års OT-SM i Skåne i början av aug.

13. Nästa årsmöte skall hållas i samband med 1995 års OT-SM som kommer att arrangeras i Skåne.
14. Sven-Olov avslutade årsmötet och tackade för förtroendet att ha fått leda detsamma.

Vid protokollet


Örjan Gahm

Justeras:


.....
Lennart Flodström


.....
Lennart Hansson



Den springande starten.

Kommer ni ihåg artikeln i OLDTIMER nr 1/1994 om "MODELLFLYGPLANET, som manövreras från luften"?

Till red.'s stora glädje och förvåning kunde en av medlemmarna förmedla adressen till upphovsmannen Rudolf Bryant-Meissner, som nu bor i Spånga. Som så många gånger förr då kontakt upprättats med "riktiga oldtimare" väcktes många minnen till liv, och det svarsbrev, som red. fick, bör inte undanhållas medlemmarna!

"...Tack för artikeln och brev om min modell! Det väckte gamla trevliga minnen till livs! På den tiden trodde jag, att jag kommit på en trevlig flygsportsidé, men som vanligt fullföljer man inte ens de ursprungliga intentionerna!

PÅ den tiden flög man J-9 på Barkaby och var helt upptagen av utbildningen till jaktflygare. Efter militärtiden flög jag i Björkvallsflyg - Skandinaviska Aero och senare även ett år mellan Europa och Israel. Avslutningsvis hamnade jag på Rikets Allmänna Kartverk och flög Focke-Wulf Weihe (NC 701 Siebel) mellan 1949 och 1970.

Min modell var av enklaste slag - stäng- en var direkt förbunden med planet och rörlig i looping-planet c:a 40 grader upp och 40 ner. I roll-planet måste man vrida hela stängan, vänster eller höger genom att föra spaken till vänster eller höger! Ingen sofistikerad kullekoppling!

Trots enkelheten och den begränsade rörlig- heten var det roligt att se den lyfta vid lagom fart och göra svängar genom att luta kärran till vänster eller höger och ta åt sig spaken lagom!

Jag förstår fortfarande inte hur jag kunde få patent på denna enkla idé - men så var fallet!

Tyvärr har jag inga foton eller ritningar kvar - och någon tillverkning kom aldrig till stånd. Men som farfar och morfar till lämpliga barnbarn finner jag mig - tack vare ditt brev - i ett tillstånd av förnyad uppfinnaranda och kommer att försöka åstadkomma en förnyad version till glädje för eventuellt markbundna äventyr!

Själv flyger jag nu RC, mest el-drivet + el-helikopter + 4-hjulsdriven el-bil! Med en ålder av 79 har jag stor nytta av min 35-årige son, som delar mina intressen!

Tack igen för din vänlighet! Jag återkommer om jag orkar fullfölja mitt nypåfunna in- tresse för min gamla "uppfinning".

Många hälsningar Rudolf (Bryant).."

ANNONS

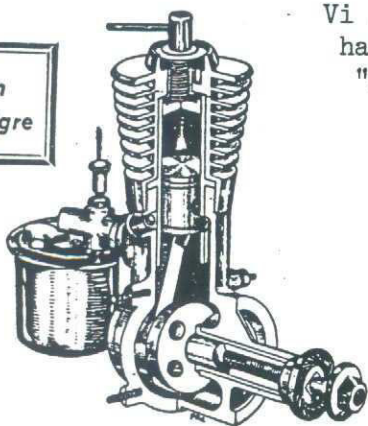
TILL SALU: Paket med äldre RC-LITTERATUR:

Safford: Model Control by Radio	1951
H.G.McEntee: Radio Control Handbook	1954
F.J.Camm: Radio-controlled Models, inb.	1958
+ följande häften (64-100 sid.) i A4-format;	
Dewey: R/C Limited Vol. 1 No. 1 (ritnings- magasin)	1968
H.G.McEntee: R/C Primer	1961
H. Cunningham: Everything you should know about R/C flying	1974
H. Cunningham: The Crashless way to advanced RC-flying	1974

Pris för samtliga 7 volymer: 200:- + porto.

Sten Persson, Pålslycke-gatan 26, 302 30-Halmstad.

Osam
Supertigre



Vi som har ett speciellt intresse för gamla modellmotorer har hittills fått nöja oss med den amerikanska tidningen "Engine Collectors' Journal". Med sitt 112:e nummer just ute ska inget ont sägas om den - mer än att den behandlar mest amerikansk modellmotorhistoria.

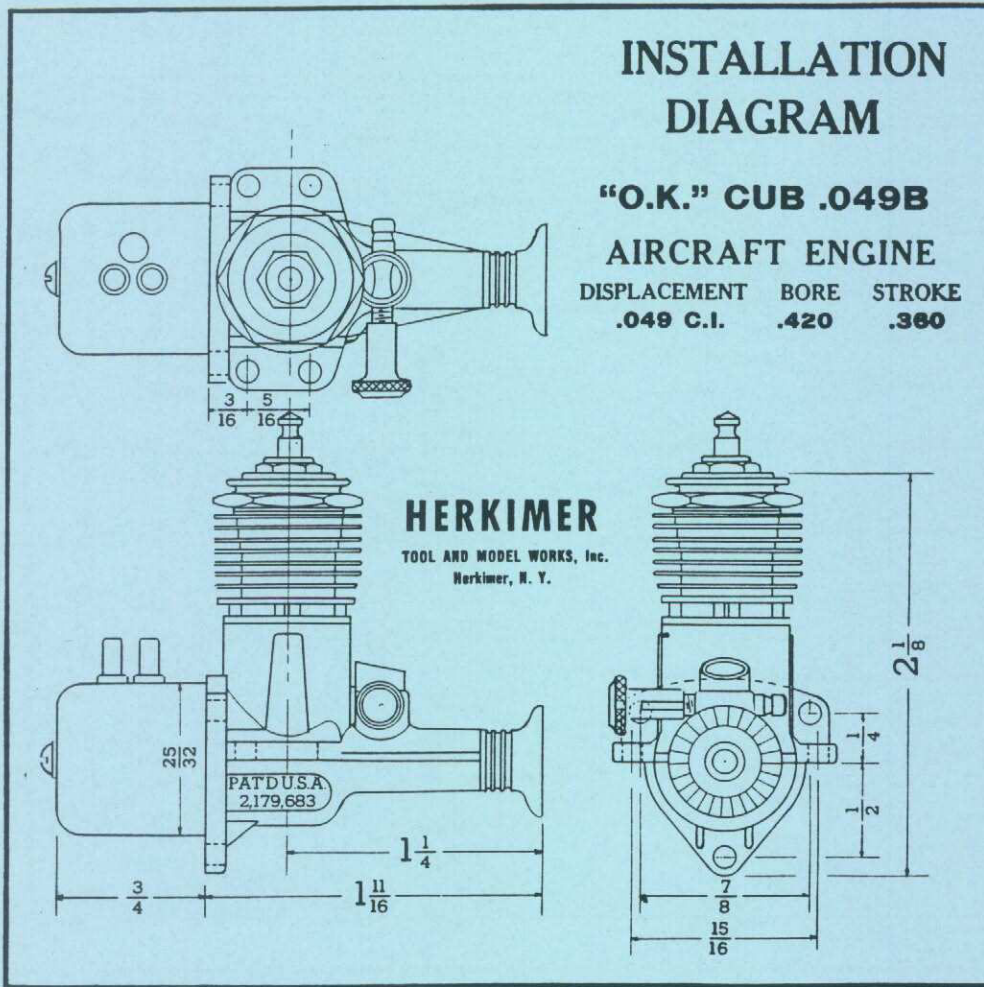
Sedan maj i år finns dock "MODEL ENGINE WORLD - The magazine for Model Engine Enthusiasts"! Den är brittisk, utkommer varje månad och lägger tonvikten på europeiska motorer - gamla som nya.

Du kan prenumerera genom att skicka £25.00 till BARTON MODEL PRODUCTS, 34 Barton Gate, Barton-under-Needwood, Staffordshire DE13 8AG ENGLAND.

INSTALLATION DIAGRAM

"O.K." CUB .049B AIRCRAFT ENGINE

DISPLACEMENT BORE STROKE
.049 C.I. .420 .360



NÅGOT av en tysk överenskommelse har hittills avhållit herrar Oldtimerflygare från att använda glödstiftsmotorer i sina F-modeller. Glödarna är ju förvisso en modernare uppfinning än dieselmotorn, men de fanns faktiskt även på

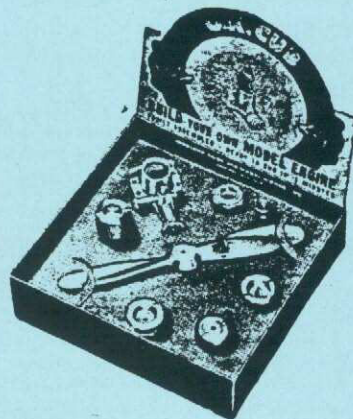
40-talet! Faktum är att en och annan glödare från omkring 1950 säkert är minst lika "tidstypisk" som t.ex. de Webra-, A.M.-, PAW- och Allbonmotorer, som vi idag använder, och till de förra vill red. räkna de små OK-motorerna.

MONTERA MOTORN SJÄLV

OK CUB .049B KIT

En populär amerikansk 0.8 cc glödstiftsmotor. Levereras även som "byggsats" d. v. s. det återstår att montera de färdiga delarna, vilka passar med utomordentlig precision. På 15 min. monteras motorn och är då helt körklar. Svensk instruktion, tank, plastpropeller, skruv för motorns fastmontering, prydnadsdekalcomanier etc. medf.

Pris Kr. 29:50



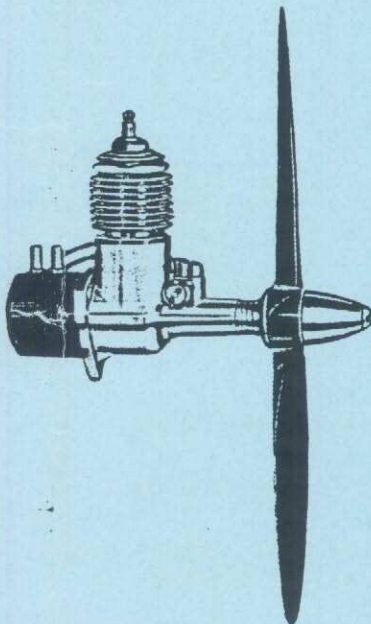
Den amerikanska Herkimerfabriken var tidigt ute med glödstiftsmotorer. Redan 1949 kom OK Cub .039 och Cub .049, som via Cub 049X utvecklades till rekordsäljaren OK Cub 049B. Med sitt låga pris och attraktiva utseende blev den en storsäljare även här i Sverige, inte minst som byggsatsmotor. OK Cub 049B var den första någorlunda lättskötta glödaren av den

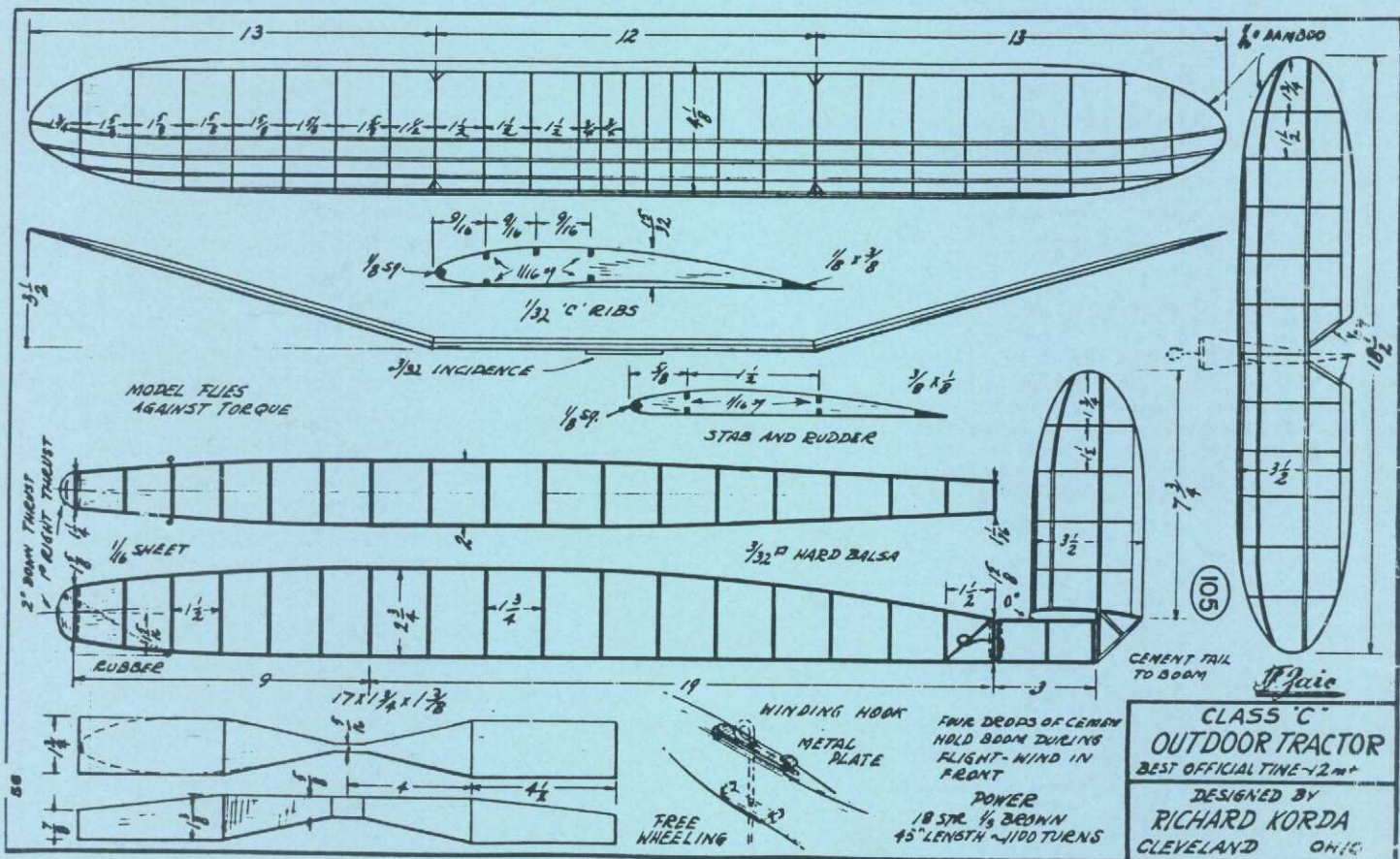
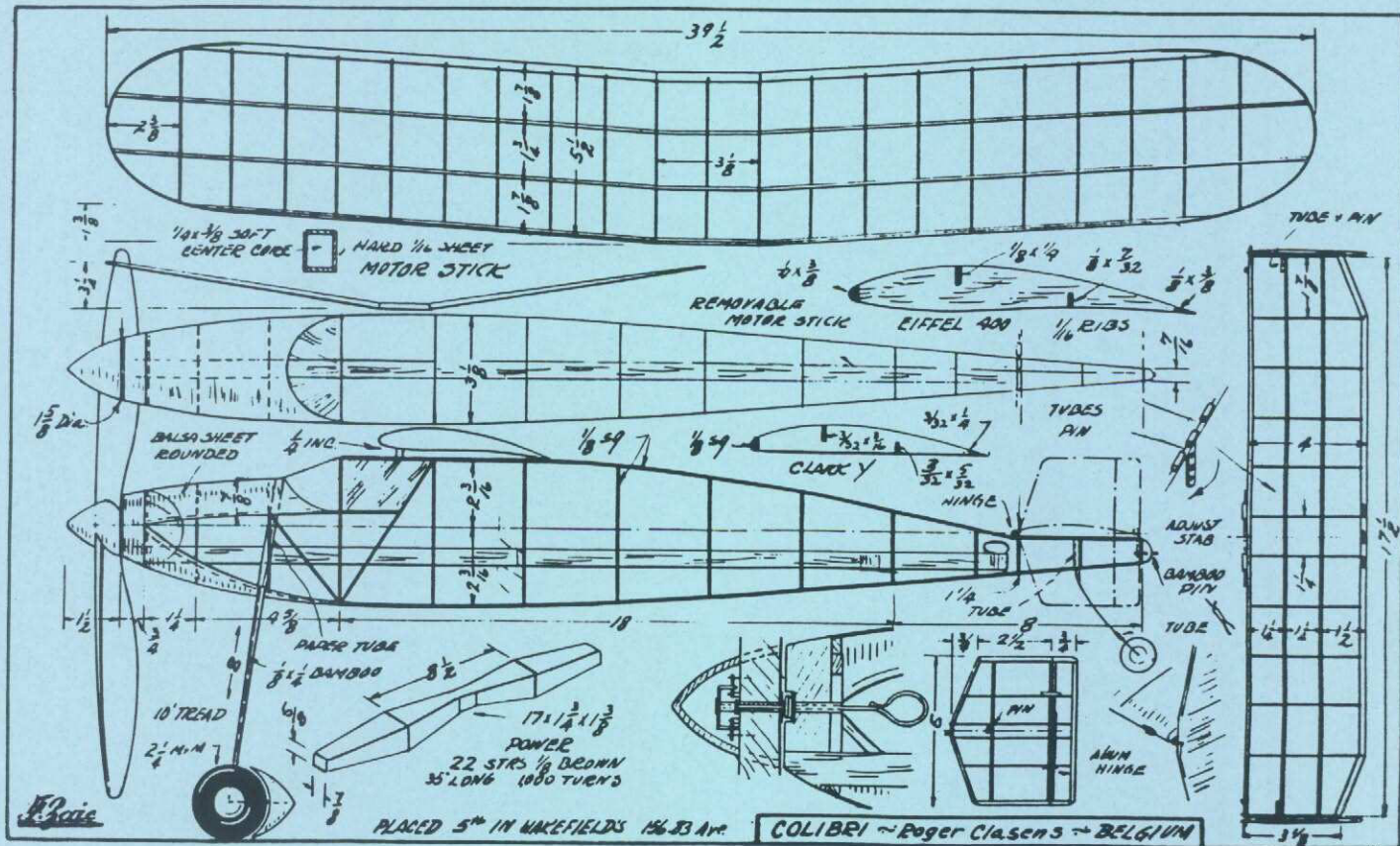
här storleken och även om dess prestanda var mycket måttlig, så imponerade det ettriga ljudet!

Innan McCoy hann ikapp med sin egen 049-motor så var OK Cub 049B, med sin prislapp som lägst på kr. 29:50, det billigaste alternativet för oss, som ville motorflyga för 40 år sedan och av de tusentals ex., som bl.a. Sigurd Isacson och Sven Truedson sålt under årens lopp, finns säkert många kvar i våra gömmor. Herkimer slutade tillverka modellmotorer vid mitten av 60-talet, men har tills nyligen tillhandahållit reservdelar till många av sina Cub'ar. Via MECA-medlemmar kan säkert våra OK-motorer hållas igång till långt in i nästa sekel, så låt oss se dem på fältet!

P.S. Se annons å sidan 12!

Sten P.





Som avslutning vill vi dela med oss av ovanstående två ritningar, tagna ur Frank Zaic's årsbok 1938 resp. 1937.
 För kabinfantasterna är den belgiska Waken en ovanligt läcker sak, som ju även kan flygas i vår klass C.
 Dick Kordas "okända" 96-cm modell från 1937 borde också vara en stark sak i klass C under nuvarande regler. Fast egentligen tycker detta nummers red. att markstart borde återinföras i denna klass...!