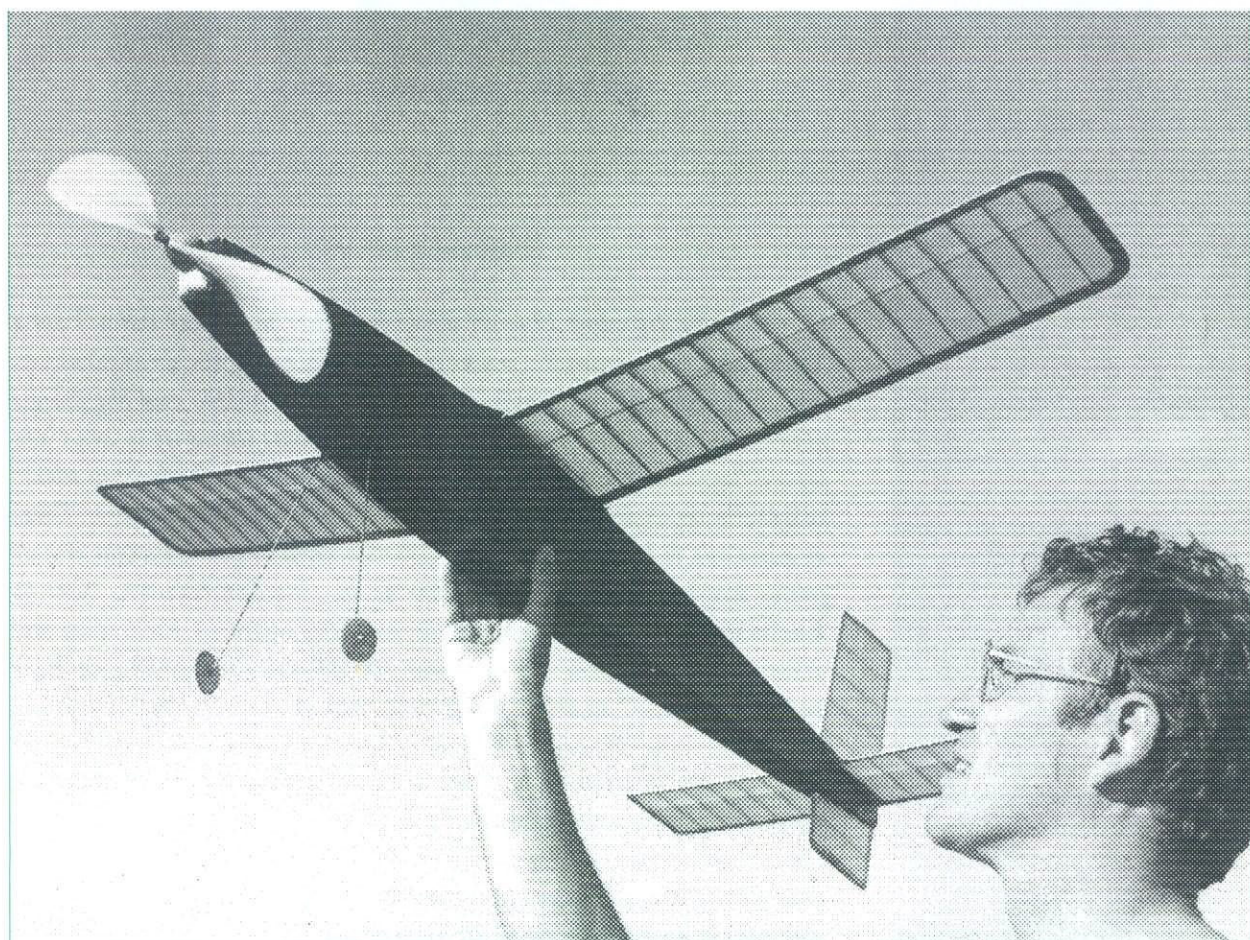


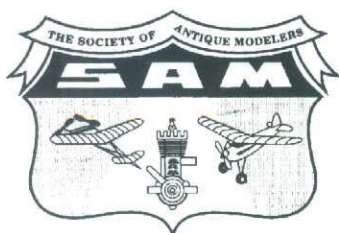
OLDTIMER

SPECIALTIDSKRIFT
FÖR MODELLFLYGARE

Nr: 2 2002



En svensk VM-vinnare för 50 år sedan



Tävlingsinbjudningar
Ritningar
Årsmöte 24/8!



OLDTIMER
ORGAN FÖR SVENSKA
MODELLFLYGARES
OLDTIMERSÄLLSKAP

Årg. 31 Nr 2/2002

Red. av detta nummer
Sven-Olov Lindén

Styrelse:

Ordförande:

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

Sekreterare:

Lennart Flodström
Björnbårsstigen 1, 444 45 Stenungsund
Tel: 0303-903 77
lennart.flodstroem@swipnet.se

Kassör:

Per Nilsson
Linnégatan 23, 413 04 Göteborg
Tel: 031-42 24 02

Ledamot RC:

Kjell-Åke Elofsson
Gäregatan 10, 543 30 Tibro
Tel: 0504-145 10
tjolle.e@spray.se

Suppleant:

Sigurd Isacson
Skallbergsvägen 18, 310 42 Haverdal
Tel: 035-511 02

Hedersordförande:

Sven-Olov Lindén

Hedersmedlem:

Bertil Dahlqvist

Postgiro för SMOS: 88 66 95-6
Medlemsavgift: 140 kr/år

Hemsida:

<http://fly.to/smos>

Tidningskommitté:

Sten Persson - redaktör
Sven-Olov Lindén - redaktör
Bo Lennartsson - RC-redaktör
Kurt Sandberg - distribution

För bidrag till detta nummer
tackar red.

Sven-Olov Lindén, Lennart Hansson,
Gunnar Wivardsson, Bo Lennartsson
och Kjell-Åke Elofsson



Ordföranden har ordet.

Hur stor ska den vara? Har det någon betydelse? Ja det har det! Vi har i Sverige varit förskonade från avarter av oldtimerflyget. Jag tänker då på sådant som skrikande moderna högeffektmotorer, modeller klädda med höggångsiga plastmaterial och andra modern inslag. Men det finns ytterligare en avert som jag vill flagga upp för. Det förekommer utomlands att man (och det är tillåtet enligt deras regler) förstör eller förminskar lyckosamma konstruktioner. Detta är något som vi helst vill slippa se i våra oldtimertävlingar. Vi tävlar med de gamla konstruktionerna sådana som de en gång konstruerades. Det är konstruktionsåret som är avgörande för modellens utförande. Endast om modellen i originalutförande eller på annat sätt dokumenterats i olika storlekar under "oldtimertid" så är den att betrakta som en oldtimermodell. Varje annan uppförstoring eller nedskalning är att betrakta som en nykonstruktion, låt vara med oldtimerutseende, men det är ingen oldtimermodell som man ska ställa upp i oldtimertävlingar med! Det finns andra tillfällen att flyga med sådana nykonstruerade oldimerlika modeller. Det är inget som hindrar att man vid träffar och uppvisningar visar upp en sådan modell bara man vet vad man gör och upplyser om det på ett korrekt sätt

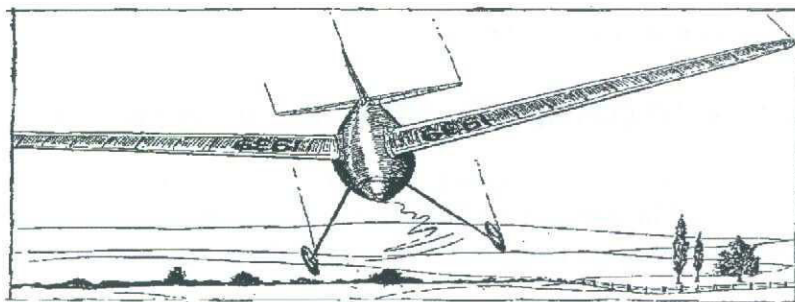
Låt oss försöka hålla vår rörelse ren och bygg och flyg med originalkonstruktioner. Det finns så mycket att välja på ändå!

GeWe

På framsidan ses Arne Blomgrens Wakefield-vinnare 1952. Örjan Gahm håller i modellen, som han restaurerade. Planet flög bort vid VM i Norrköping och återfanns på hösten. Örjan passade då också på att mäta upp modellen och att göra en byggritning till den. Foto: Åke Engström

På baksidan finns ett foto av den i trä snidade tavlans, som Markku Täbäckpää gjort. Bilden visar det segrande finska VM-laget 1959. Fr. u. lagledaren Reino Hynärinen, Into Kekkonen (5:a), Pentti Ella (10:e) och Markku Täbäckpää (4:a).

VÄLKOMNA TILL SM PÅ RINKABYFÄLTET DEN 23, 24 OCH 25 AUGUSTI



Kort vägvisning: I centrum av Rinkaby, som ligger mellan Kristianstad och Åhus, väg 118 finns en vägskylt "RINKABYFÄLTEN" uppsatt. Den pekar mot öster, Vannebergavägen. Följ denna väg och efter ca 1 km finns på höger sida den militära förläggning, som vi får disponera. Själva tävlingsplatsen bestäms av vindriktningen och hittas lättast genom att söka efter en anhopning av parkerade bilar!

FREDAGEN tävlar vi i klasserna **F-Klassisk, F-Nostalgi, Twin Pusher**. Samling 16.00 vid förläggningen. Tre starter utan periodindelning 16.00-20.00 Prisutdelning i samband med middag och årsmöte på lördagen.

LÖRDAGEN tävlar vi i klasserna **A, B, S1 och A2**. Samling 9.30 vid förläggningen. Första start till kl 12.00; andra och tredje start kl 12.00-16.00. Fly-off 16.15. Prisutdelning i samband med middag och årsmöte.

SÖNDAGEN tävlar vi i klasserna **C, D, Classic Wakefield, Gint, S2, S3 och Sint**. Samling 9.30 vid förläggningen. Första start till kl 11.30; andra och tredje start kl 11.30-15.00. Fly-off 15.45. Prisutdelning efter tävlingens slut.

Tävlingsledningen förbehåller sig rätten att ändra tider och tävlingsklasser beroende på vädersituation eller andra omständigheter. Maxtider bestäms på resp.tävlingsdag. OBS! 50 m linlängd för A2 och 100 m för övriga klasser. Kontroll av linlängd, kan ske vid förläggningen eller vid tävlingsplatsen.

MAT och LOGI kan vi erbjuda alldeles intill tävlingsplatsen. Det finns befäl-förläggning (Mäss B och C) med mycket god standard samt flerbäddsrum (logement) att välja på. Mäss B och C kostar per natt och bädd 120:- och flerbäddsrum 50:- per natt och bädd. Till sistnämnda måste sänglinne och handduk medtagas. Övernattning kan ske från fredag till måndag.

Frukost kl 8.00 på lördag och söndag á 55:-

Middag kl 18.00 på lördag á 110:- inkl. dessert, dryck och kaffe.

Startavgiften är 60:- för första modell, därefter 30:- per modell.

Anmälan görs på bifogat inbetalningskort, som insändes **senast 3 augusti**. *Skriv modellens namn och klass. Skriv vad som önskas av mat och logi. Kostnader för detta och startavgift betalas in samtidigt. En medföljandes namn bör också uppges för att underlätta rumsfördelningen.*

Tävling om Truedssonpokalen ingår i SM enligt följande:

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

Betr. segelmodellerna kan ritningsbankens tabeller vara till hjälp för att anmäla modellen i rätt klass!

| | | | |
|------|-----------|-------------|-----------|
| S1 | spännvidd | -100 cm | -1950 |
| S2 | " | 100-150 cm | -1948 |
| S3 | " | över 150 cm | -1948 |
| Sint | | | 1946-1953 |
| A2 | | | 1954-1968 |

**Information om tävlingen lämnas av
Lennart Hansson 040-19 37 90 och
Kurt Sandberg 035- 12 28 46.**

En vädjan! Var vänlig skicka in anmälan snarast.
Kurt fjällvandrar 6 - 19 augusti och får kort om tid för sin del av arrangemangen.

Mycket välkomna!
önskar Aeroklubben i Malmö och
Södra Hallands Modellflygsällskap

ARNE BLOMGREN: "Teknik och Taktik"

När jag konstruerade min modell till VM förra året, var det i medvetandet att vi i Sverige måste göra en ny lättare modelltyp med större gummimängd än tidigare för att kunna konkurrera med utlänningarna - kanske speciellt med Aarne Ellilä, som ju två år på rad tog hem segern.

För att få in största möjliga mängd gummisnodd valdes en "kraxad" modell, alltså med kuggjul bak, och ett omsorgsfullt arbete lades ned på att få konstruktionen så lätt som möjligt. Som vingprofil valdes en av civ.-ing. B.Dillner utarbetad profil, som visat sig ha utomordentliga egenskaper både vid motorflygning och glidflygning, och som tidigare med goda resultat prövats med av Sune Stark.

Min modell väger totalt 230 gram (= minimivikten), fördelat med 100 gram på konstruktionen och 130 gram gummisnodd. Svenska laget har under de senaste åren ägnat speciell uppmärksamhet åt gummisnodden. Vi har valt Dunlops fabrikat. Vi använder under VM-starterna varje snodd endast en gång och byter mellan varje start. Totalt går det således åt 6 snoddar med vardera 14 strängar 6 mm gummisnodd på hela tävlingen, förutsatt att ingen brister vid uppdragningen. Gummimotorerna trimmas noga in, och Sune och jag hade ett hårt jobb med detta på hotellrummet före tävlingen. Snoddarna utsätts successivt för större och större uppdragning (de fästs i ett dörrhandtag under behandlingen) och får "vila" sig dessemellan. De synas noga och det händer då och då att en motor exploderar eller genom bristning avslöjar någon svag punkt. Dessa kasseras ögonblickligen, och därigenom förstörda modeller genom motorexlosion undertävlingen. Sedan är det många som syndar och drar upp gummisnodden för hårt. Jag drog inte motorn i topp på någon tävlingsstart.

För att få konstruktionen så lätt som möjligt är den klädd med japanskt rispapper av förkrigs kvalitet - därigenom kan några gram extra offras på att göra balsaträkonstruktionen starkare.

Eftersom jag hade haft min VM-modell i över ett år kände jag den utan och innan, och jag visste att modellen går tämligen bra i alla väder.

Beträffande själva tävlingen, så märkte jag efter första starten, som gick i rå nattluft att vingbalken var knäckt. Skadan reparerades, men medförde att vingen skevade till sig. Trots att jag med trimningen motverkade skevningen, lade sig modellen i andra och tredje starterna i brant högerkurva, vilket såg mycket riskabelt ut. För övrigt gick allt programenligt, fränsett att modellen försvann i tredje starten och sedan dess inte avhörts.

Bland medtävlarnas modeller var det särskilt två amerikaner, några engelsmän och en del italienare som imponerade. Utlänningarna har i allmänhet inte brytt sig om att efterlikna de enkla modellerna av den s.k. "nordiska" typen, som nu fyra år på rad har vunnit Wakefieldpokalen. I stället för våra hela frihjulande propellrar är i synnerhet amerikanerna förtjusta i fällbara propellrar. Sådana kanske förbättrar modellens glideegenskaper, men föranleder å andra sidan betydligt kinkigare trimning. Efter vad man kan förstå av vissa antydningar kan man förmoda att amerikanerna återgår till frihjulande propellrar. Att göra långkroppade modeller tror jag däremot är förnuftigt, längder på 115 cm (min egen modell borde nog vara 15 - 20cm längre) förefaller lagom, men längder över 160 cm som förekommer är överdrift. Någon har frågat om min modells dimensioner. Spännvidden är 105 cm, längden 90 cm.

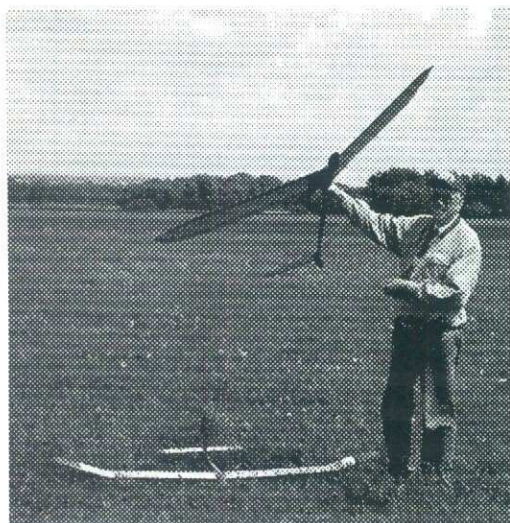
Resultatlista:

| | | | | | | | | | |
|-------------------------------|-----|-----|-----|-------|------------------------------|-----|-----|-----|-------|
| 1. Arne Blomgren, Sverige | 210 | 300 | 300 | = 810 | 16. Sune Stark, Sverige | 230 | 140 | 206 | = 576 |
| 2. Jan Nilborn, Sverige | 203 | 286 | 300 | = 789 | 38. Anders Håkanson, Sverige | 187 | 195 | 9 | = 391 |
| 3. Aarne Ellilä, Finland | 240 | 256 | 279 | = 775 | 55. Roald Olsson, Sverige | 165 | - | - | = 165 |
| 4. Silvio Lustrati, Italien | 208 | 196 | 300 | = 704 | 67. Börje Börjesson, Sverige | 9 | - | - | = 9 |
| 5. Joe Bilgri, USA | 293 | 180 | 222 | = 695 | | | | | |
| 6. Loris Kannevorff, Italien | 229 | 168 | 289 | = 686 | | | | | |
| 7. Emile Gerlaud, Frankrike | 188 | 300 | 180 | = 668 | | | | | |
| 8. Jaques Morriset, Frankrike | 183 | 274 | 175 | = 632 | | | | | |
| 9. Edvard Evans, England | 230 | 227 | 164 | = 621 | | | | | |
| 10. Cliff Montplaisir, USA | 203 | 261 | 153 | = 617 | | | | | |

VÄRTÄVNINGEN 2002 PÅ REVINGEFÄLTET

27 april 2002 var det tänkt att modellflygare skulle göra årsdebut på den nu traditionella Vårtävlingen för Oldtimerflygare. Södra Sverige visade emellertid en vresig uppsyn den dagen, med både regn och tämligen oregerlig vind. Ingen tävling alltså, men alla ville att ett nytt försök skulle göras.

Så skedde också, och efter snabbkontakt med Revinge Garnison utverkades tillstånd att disponera fältet lördag 25 maj. Den dagen rådde sydlig vind 4-5 m/sek och sol genom moln, och tävlingen genomfördes med stor entusiasm i dessa gynnsamma förhållanden. 48 flygplan var anmälda till start och alla var också på plats. Gummimotormodellerna dominerade, sammanlagt 31, varav de flesta bekanta från tidigare tillfällen. Dock var det premiär för två, Kurt Strömdahls "Stratos" och Thorvald Christensens "Convertible" på andra och tredje plats i klass C.



Sven Rågwall och eleganta segelflygplan

Detta gäller också för segelflygklasserna, där nästan samtliga flygningar resulterade i maxtider. Christa och Sven Rågwall visade upp stor säkerhet med sina eleganta flygplan, de övriga segelflygarna Kurt Sandberg och Tycho Andersson var av samma standard.

Tävlingen hade också en internationell prägel, David Baker från England, som årligen arrangerar den stora Oldtimertävlingen på Middle Wallop, och Globetrottern Henning Nyhegn från Danmark glädde oss med sin närvaro.

Det gjorde också Per Lundqvist, som är mannen bakom de fina bilderna från tävlingen.

Framför skrivmaskinen: Lennart H.



On speaking terms: David Baker och Sigurd Isacson



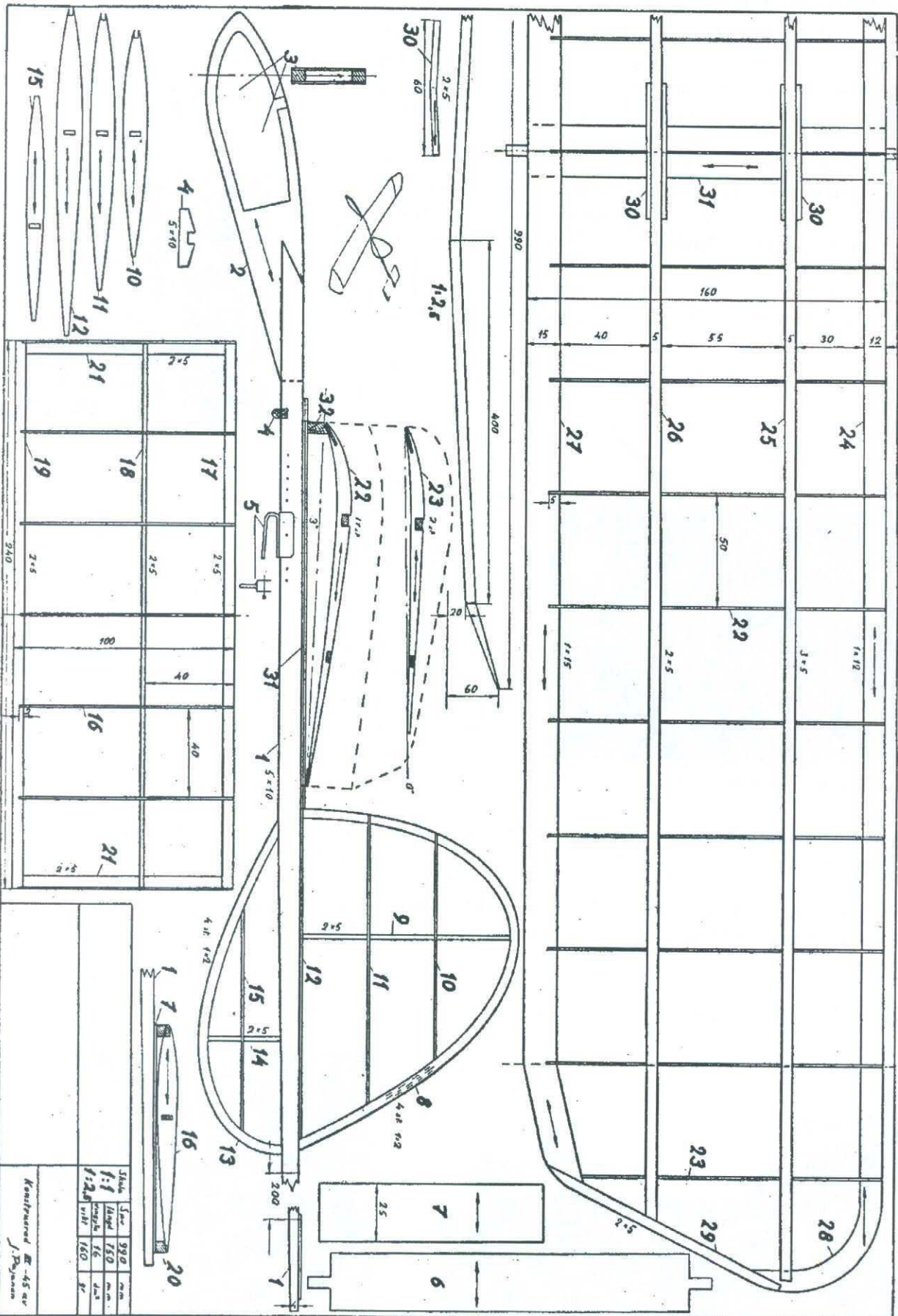
*Anders Håkansson och Copland
1936.*

Vinnarna då, vilka blev det? Jo, överallt välkända namn i resultatlistan. Klass A: Sigurd Isacson med sin tillsynes oslagbara "TI-39", klass B: samme Sigurd Isacson med sin lika framgångsrika "Väst-anvind", klass C. Anders Håkansson med den segerrika "Landegren Spec.", klass D: Martti Bogdanoff med världsmästarplanet "Ellilä 1950".

Gemensamt för dessa flygare och flygplan är att alla har en erfarenhet som är lika respektgivande som deras ålder och att alla flyger med flygplan, som antingen har "växellåda" eller "duplikatkrax" med enkel eller dubbel gummimotor. Tydligt ett vinnarrecept, åtminstone när det gäller erfarenheten.



Lennart H, tävlingsledare, kepsen på rätt håll för kikarsikten.



En originell och extrem S1:a från 1945 av J Pajanen. Modellen lär heta "Tira".

Ett svenskt modellflygmuseum?

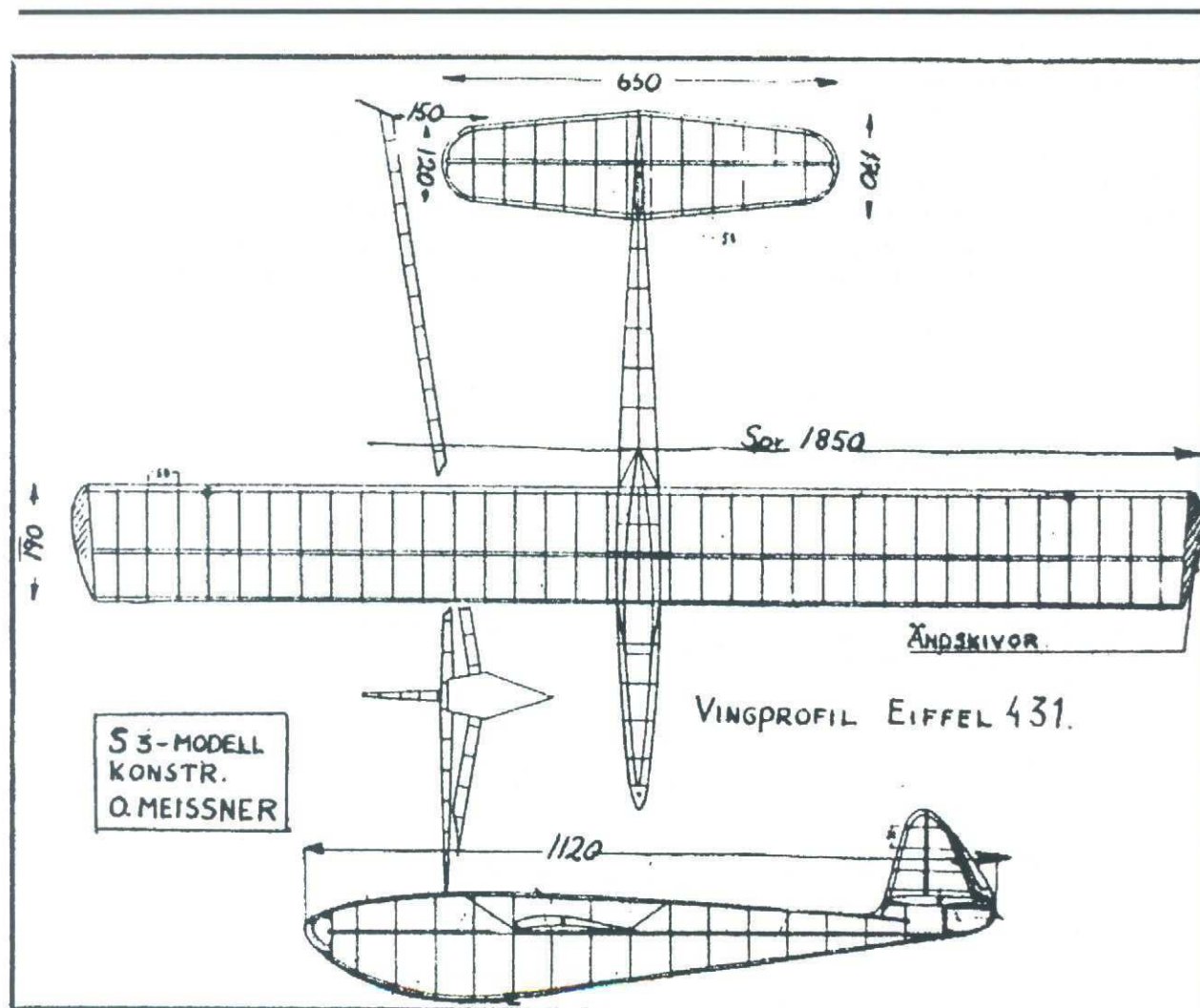
Lördagen den 8 juni träffades Museigruppen i Västerås. Från SMFF kom Johan Bagge, som är gruppens sammankallande medlem. Dessutom Lars-Erik Borg från Linköping och Kaj Johansson, Västerås. SMOS-gruppen består av Carl-Gustaf Ahreman, Lennart Flodström och Sven-Olov Lindén. Kaj blev omedelbart ivägkallad att brandflyga, då en skogsbrand utbrutit nära Fagersta. Från Västerås Flygmuseum kom Rune Domås och Bengt-Göran Jyrell.

Kring en kopp kaffe med dopp, som museet bjöd på diskuterade vi dagens läge för det tilltänkta museet. Domås gav oss en beskrivning hur museet vuxit fram sedan flottiljen F1 lades ner. Västerås stad står som värd för museet men Västerås Flygplats äger själva byggnaden. Ett antal föreningar ingår som medlemmar i Västerås Flygmuseum.

Nu har en lokal på ca 600 kvm blivit ledig och Västerås Museum hoppas där kunna inrymma ett modellmuseum, inte bara modellflyg utan även andra tänkbara modelltekniksamlingar. Där på den tillgängliga ytan skall ett svenskt modellflygmuseum kunna bli verklighet.

Ett nytt sammanträde efter 15 september kommer att förhoppningsvis kunna ge mer besked hur de juridiska, ekonomiska och så småningom de praktiska problemen skall kunna få en lösning.

SOL



Ove Meissners S 3:a från 1944 finns i Ritningsbanken!

MODELLER I SKALA 7 juli t.o.m. 11 augusti.

Den 7 juli invigs en fantastisk modellhobbyutställning mitt i Bergslagen.

Under 5 sommarveckor skall här visas upp det allra bästa ur dagens Hobbysverige.

Förutom den statiska hobbyexpon ordnas varje veckoslut särskilda temadagar kring flygplan, båtar, tåg och bilar i alla de skalor. Vid museet finns sjöytor, ängar, en fotbollsplan och en skulpturpark.

Invigningsfesten söndagen den 7 juli markerar två jubileer. Först och främst fyller Galleri Astley 25 år och samtidigt påminns vi om att det är 75 år sedan Charles Lindbergh genomförde den första ensamflygningen över Atlanten. Vid 13-tiden den 7 juli kommer Pierre Holländer att lågflyga med sin "Spirit of St. Louis"-kopia över Uttersberg.

Utställning hålls i den tre våningar höga magasinsbyggnaden. Där kommer bl.a. flygutställningen att finnas. Olsryd m.fl. visar sina fungerande modeller av berömda flygmotorer. Oldtimersällskapet (SMOS) kommer att vara representerat genom Sven-Olov Lindén, som ställer ut veteranmodeller både i original och som kopior.

Utanför kommer Ove Andersson, Västerås att flyga ett uppvisningsprogram med en stuntmodell. Per Findahl finns på plats och demonstrerar sina segelmodeller. Per är ju regerande världsmästare i klass F1A.

Både galleriet och museet har öppet alla dagar året runt mellan kl 11 och 19.

OBS! Inga entréavgifter!

7 juli kl 13.00 Invigning med föredrag "Modeller som konstverk" av Gunnar Sillén från Modellbyggarakademien.

13-14 juli Modellbåtarnas dag.

20-21 juli Modellflyg med Aircombat, sjöflyg, helikoptrar och parkflyers. För de yngsta besökarna bygge och flygning med enkla gummi-motormodeller.

27-28 juli Modellbilar av alla slag

3-4 augusti Modelltåg-weekend.

10-11 augusti Avslutningshelg med arrangemang av IPMS och Modellbyggarakademien.

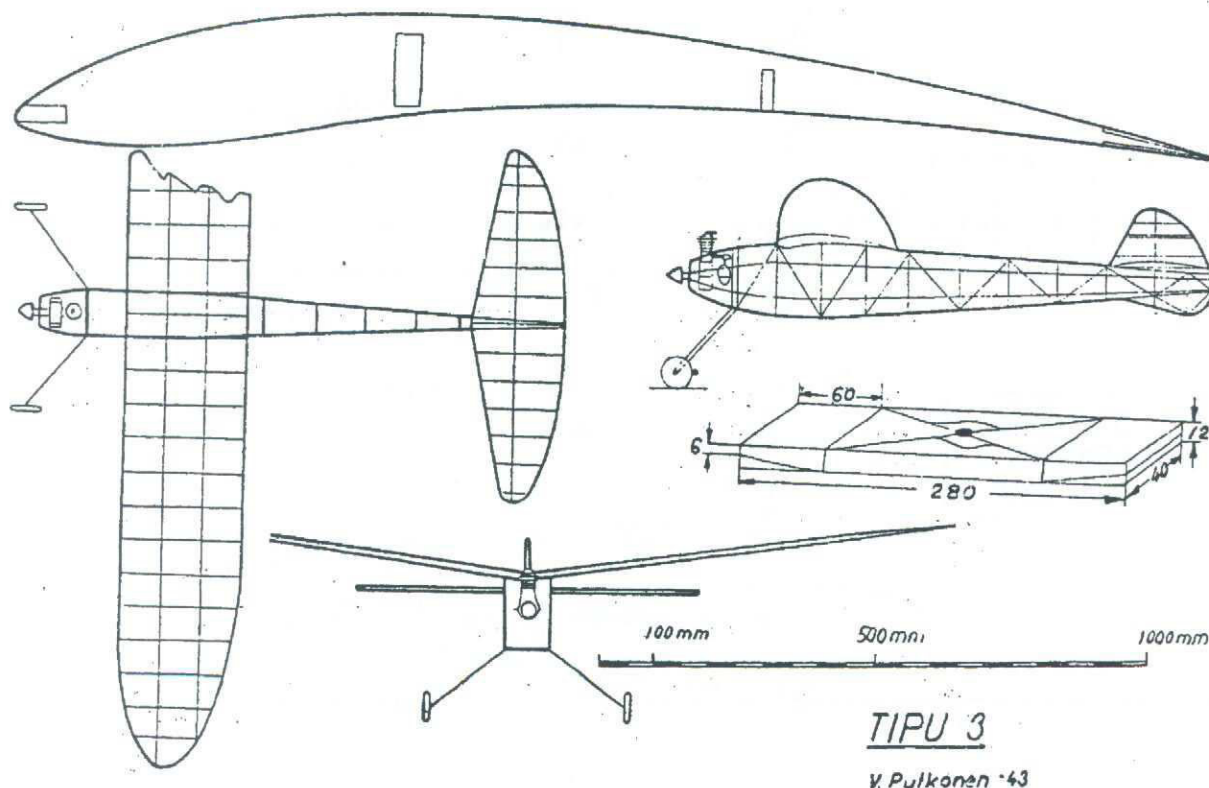
GALLERI ASTLEY, Uttersberg,

739 92 Skinnskatteberg.

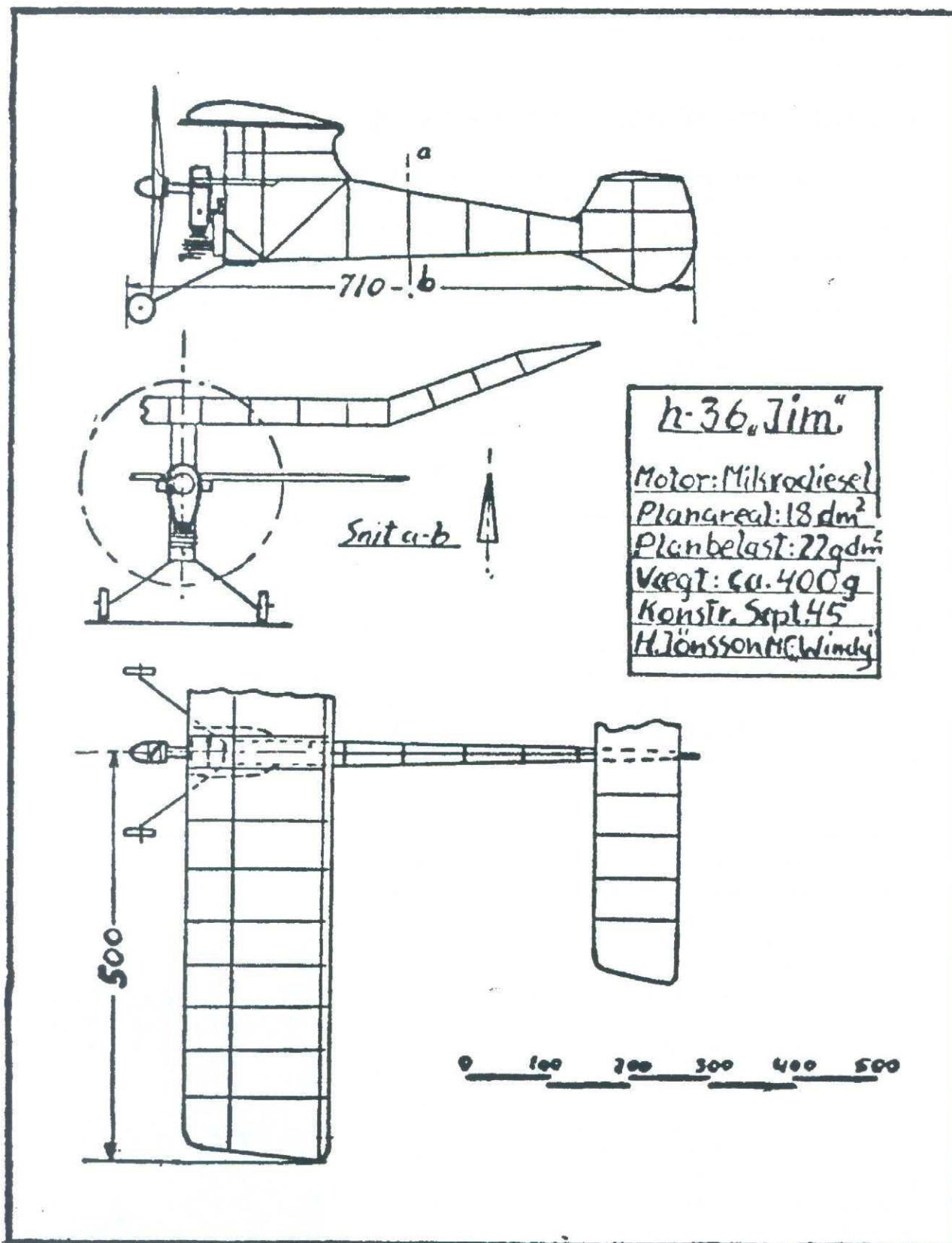
Tel 0220-32120 / 32044.

E-mail: galleri.astley@swipnet.se

Hemsida: www.galleriastley.just.nu



TIPU 3 — *trevlig finsk dieselmodell.*



Resultaten från Vårtävlingen

Tyvärr kan vi inte presentera resultaten från vårtävlingen i detta nummer eftersom de har tillhandahållits i en form som inte var möjlig att omforma till tryckoriginal utan en avsevärd arbetsinsats och endast två dagar totalt gavs för att framställa tidningen från översänt material. Att lägga ytterligare tidsspillan hade inneburit att tidningen ej kommit ut i tid för annonserade evenemang. Den normala ledtiden är tre veckor från att materialet översänts om resultatet ska bli bra. Jag beklagar detta och hoppas att resultatlistorna kan publiceras i nästa nummer.

Åke Engström den länge, glade fotografen och modellflygaren från Falköping skrev en gång denna uppsats då han gick på Komvux för att bättra på sina kunskaper. Uppsatsen återges här med makans Ingegerds medgivande. Åke lämnade oss för alltid för några år sedan. Vi minns honom med stor saknad.

EN AV MINA FRITIDSSYSSLESÄTTNINGAR.

När jag 1936 för första gången stiftade bekantskap med modellflyg skedde det på ett sätt som verkligen tog mig med hull och hår och som helt kom att uppta mitt intresse de närmaste åren. Sedan dess har jag i olika omgångar kommit tillbaka till modellflyget och jag måste medge att den här formen av fritidssysselsättning har gett mig den största behållningen.

På hemväg från skolan såg jag en dag en grabb i min egen ålder stå och veva upp en gummimotor på ett modellflygplan med hjälp av pekfingeret. Han kastade upp modell i luften, den flög ett stycke, vände ner nosen och rullade runt ett par varv när den tog mark. Det dröjde inte länge förrän vi blev bekanta och kompisar. Många frågor fick han besvara och han visste en hel del för han hade en äldre broder, som sysslade med modellflyg.

Modellen var billig i inköp. 1:25 + porto från Wentzels i Stockholm. Skickade man med ytterligare 10 öre fick man firmans katalog. Pengar till inköpet skaffade jag mig genom att samla tomflaskor, springa ärenden åt grannarna. Genom att öka aktiviteten i vedboden därhemma gick det lättare att viga pengar från hushållskassan. I kiosken köpte jag sedan de erforderliga frimärkena, fyllde i beställningskupongen och postade brevet direkt på postförande södergående tåg, som gick vid åttatiden på kvällen.

Tiden fram till att paketet från Stockholm skulle komma gick med snigelfart. Skolarbetet blev det väl lite si och så med och föräldrarna tröttnade nog på alla frågor kring paketet från Stockholm. Paketet kom och därmed årets andra julafton! Samtidigt slutade skolan och hela sommarlovet låg som ett oändligt flygfält framför oss. Modellen hette "Tummeliten" och var enligt reklamen en lämplig nybörjarmodell med 45,5 cm spännvidd, helt byggd i 1,5 mm balsa. Monteringen var mycket enkel och beredde inte några svårigheter. Den flög så att säga direkt ur kartongen. Den var dessutom stryktålig och höll för alla omilda markkänningar och kollisioner med väggar, stolpar och staket, som kom i vägen för våra flygövningar.

Längre fram på sommaren hade vi flugit av oss den första glädjen. Katalogen från Wentzels blev föremål för ett mera ingående studium och en av modellerna där passade vår skrala kassa ganska bra, varför vi beslöt oss för att bygga den. En vild jakt på tomflaskor började. Min far som var järnvägare och bl.a. gick igenom personvagnarna och plockade reda på tomflaskor och andra kvarglömda saker efter resenärerna, ställde upp med att lägga tomflaskor på ett visst ställe vid godsmagasinet. Där hämtade vi flaskorna och sålde dem till Järnvägshotellet för 5 öre styck!

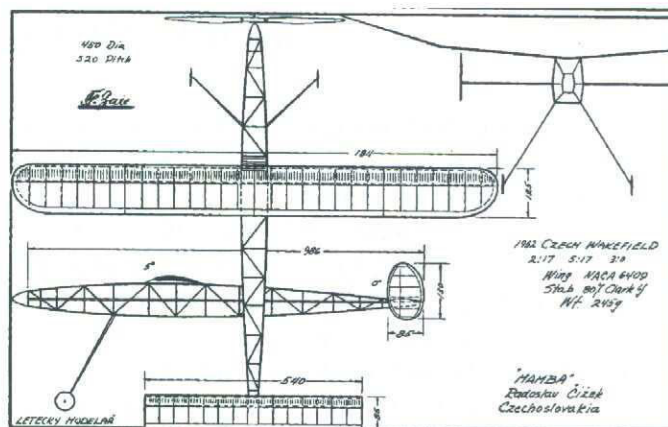
När paketet äntligen kommit med ritningen och materialet började problemen torna upp sig på hög! Verktyg i form av rakblad och knappnålar, tunna balsalister och flak, japanpapper så tunt att det vid minsta pust singlar iväg över golvet, fick våra fingrar att verka klumpiga och oviga vid kontakten med det ovanliga byggnadsmaterialet. Någon färdig modell hade det inte blivit om inte min kamrats broder ställt upp med insyruktioner och handfast hjälp. Det tog lång tid att få modellerna färdiga och mer än en gång var vi på väg att ge upp företaget. Luftdopet fick modellerna någon gång fram på höstkanten, när skolan hade börjat och utan hjälp hade vi förmodligen aldrig fått upp dem i luften.

Under årens lopp har många fritidssysselsättningar passerat revy, men modellflyget intar fortfarande en framskjuten plats bland andra aktiviteter. Som avslutning vill jag tala om att jag 1976 byggde just den här modellen efter en originalritning från 1936 och flyger med den en gång om året på "Oldtimersällskapets" årliga flygträff på Axvalla hed.





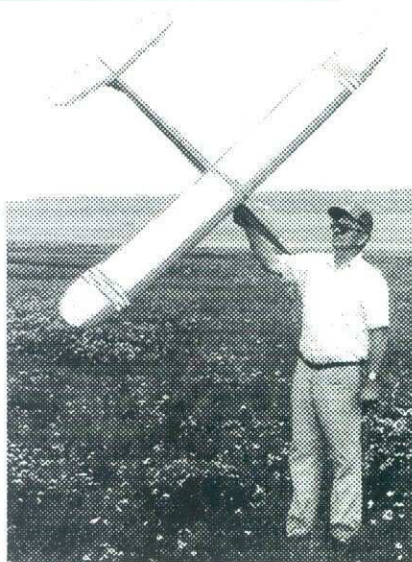
Gamängen Åke Engström väl rustad som tidtagare vid Axvallträffen 24 april 1977. Föregående sida: "631-632-633". Åke med sin kära Korda.



Radoslav Cizek.

Med anledning av att det utgivits en bok med ritningar av Radoslav Cizek presenteras här han själv och några av de modeller han konstruerat.

"ALMANACH konstrukci modelu Radoslava Cizeka"- 107 sidor i A4-format.



Modell: "Zehrovice 2"
R/C-segelplan
1950-51.



Vrclab 1957. Rado är här 36 år. Modellen en Wakefield G-54, byggd 1954.

1997. 36" gummitotormodell "GX-46" från 1946.



1998. En gummitotormodell nedskalad till 25" för att passa SAM-klass. Ursprunget hade 36" spn. Flygplatsen klubbfältet vid Kladno.

Wentzeltävlingen 2002.

Efter att under två tidigare år behövt framflytta tävlingen p.g.a. otjänligt väder, kunde nu denna årligen återkommande tävling genomföras under mycket behagliga betingelser. Tävlingen hålls på "Vingarnas dag" d.v.s första söndagen i juni månad.

Årets nya tävlingsklass var "1/2-skala Wakefield". Till tävlingen kom fyra modeller. Anders Sjöberg hade en "Landegren Wakefield", Lasse Wentzel en nedskalad Sven Wentzelmodell från Paristävlingen 1938, Jojje Törnkvist hade byggt "Smoothie" - Hank Coles vackra kabinmodell och "Esso" kom med "Gipsy", Keil Kraftmodellen med kabin. Det var avsett att hålla en "Concours d'Elegance", men den blev lite förvirrad p.g.a. flytten på fältet, så "Essos" modell kom inte med då det tävlingsmomentet avgjordes. Nå, nu spelade det ingen roll, för hur gör man för att slå en välbyggare som "Jojje", då han dessutom väljer en linjeskön modell!

Ett tjugotal tävlande och medföljande hjälpare samlades vid Borgen på Gärdet. Anders Sjöberg med makan Ginger hälsade oss välkomna till årets upplaga av "Wentzeltävlingen". Vanligtvis brukar Helge Wannberg vara den mest långväga deltagaren med Anders Håkanson, som konkurrent om militären. I år hade de ingen chans! Bengt Rosengren kom hela vägen från Schweiz för att få tävla på Gärdet!

Vinden tycktes vilja komma från väst, varför vi förflyttade oss till den del av fältet som ligger närmast staden. Några trimningsflygningar visade att vinden höll på att kantra. Just då startade Georg Törnkvist sin "Kungsörnen" och den verkade helt villrådig om flygriktningen. Det blev termikanslutning - utan fuse - "Jag har aldrig gillat den modellen, så det gör inget om den flyger bort!", sa "Jojje". Den flög inte bort, den kom ner alldeles intill Konstfack. Den flygningen visade att vi måste flytta oss. Efter transport ställde vi oss i södra delen av fältet intill Sjöhistoriska museet.

Det blev inte bästa flygriktning, men vinden var svag och fältet räckte för de maxtider som gällde. Sune Stark gjorde en riktig smakstart med sin "Tip Top". Precis som alltid har han ett nästan lodrätt stig i början och då man tror att nu blir det stjärtstall, så höjer modellen bakpartiet och fortsätter att stiga i mindre brant vinkel. Höjden var god, men tack vare eller p.g.a. att "Tip Top" har dåligt glid kom modellen ner på fältet. Mängder av goda flygningar gjordes. Resultatlistan visar alla flygningar där maxtider uppnåddes.

Då samtliga "Wentzelmodeller" var sammanförda i en klass fick de små "FIB" och "Trim II" ett handikap, så att ev. fly-offtid räknades upp med koefficienten 1,25.

Nu kom inte det att ha någon betydelse, för Lars Tolkstam vann ändå utan omräkning med sin lilla "Trim II". Hans resultat var 2 min 21 sek. Sune blev 2:a med sin "Tip Top". Anders Håkanson fick problem med propellernavet och frigången. Hur HEWA skulle ha placerat sig vet vi inte, då han måste köra hemåt de 50 milen innan dagen tog slut.

Anders och Ginger skötte prisutdelningen av de väl paketerade danska porslinstallrikarna som Lasse Wentzel med familj skänkte. Sune Stark avslutade det hela som sig bör med ett leve och hurrarop för "Vingarna".

S.O.L.

Resultat.(Resterande resultat på sid 26)

| Wentzelmodeller. | * Med koefficient +1,25 | | | | |
|---------------------------------|-------------------------|----|----|--------|--------------|
| 1. Lars Tolkstam, Örebro | 45 | 45 | 45 | + 176* | "Trim II" |
| 2. Sune Stark, Täby | 60 | 60 | 60 | + 97 | "Tip Top" |
| 3. My Schaffer, Stockholm | 45 | 45 | 45 | + 84* | "Trim II" |
| 4. Anders Håkanson, Oxie | 60 | 60 | 60 | + 63 | "Gladan" |
| 5. Helge Wannberg, Docksta | 60 | 60 | 60 | + 0 | "Tip Top" |
| 6. Helge Wannberg, Docksta | 45 | 45 | 45 | + 0 | "Trim II" |
| 7. K.-J.Qvarfordt, Solna | 57 | 60 | 60 | = 177 | "Cirrus" |
| 8. Lasse Wentzel, Sollentuna | 50 | 60 | 60 | = 170 | "Gladan" |
| 9. Georg Törnkvist, Sollentuna | 60 | 49 | 60 | = 169 | "Kungsörnen" |
| 10. Georg Törnkvist, Sollentuna | 40 | 45 | 45 | = 130 | "FIB" |
| 11. Lars Lindén, Tullinge | 37 | 34 | 30 | = 101 | "Trim II" |
| 12. Lasse Wentzel, Sollentuna | 31 | | | = 31 | "Gladan" |
| 13. Arne Andersson, Nyköping | 25 | | | = 25 | "Cirrus" |

Modellflygets fiende nummer ett.

Sedan en tid har min tioårige son ansatt mig med envisa önskemål om att få ett radiostyrt modellflygplan. Med hänvisning till familjens urusla ekonomi har jag emellertid lyckats hålla honom stängin. Jag har även hållit långa föreläsningar om hur svåra dessa dyra plan förmodligen är att flyga. Och hur lätt de går sönder när de störtar.

Emellertid har hans tjat väckt den slumrande modellbyggaren inom mig, och i förra veckan gick vi till hobbyaffären och inköpte en flygplansmodell i byggsats för en femtiolapp.

“Easy to build! Easy to fly! From ten years and up!” förkunnade texten på kartongen. Utmärkt tänkte jag eftersom min son och jag befinner oss i just denna ålder.

Kartongen visade sig innehålla en smärre brädgård i balsaträ, några ark sikespapper, en propeller samt en jättelik ritning med byggbeskrivning på engelska.

Rätt hopsatt påstods kartongens innehåll kunna förvandlas till en gummimotordriven “Piper Cub”. Följde man bara de detaljerande instruktionerna skulle även en tioåring kunna bygga planet. Möjligen under förutsättning att denne avlagt teknologie licentiexamen.

Efter tre kvällars mödosamt arbete lyckades vi emellertid bygga färdigt modellen. Planet lyste grant i blått och gult och med en stor röd plastpropeller i nosen. Förväntansfullt begav vi oss ut i parken för att provflyga.

Först trimmade vi in balansen efter konstens alla regler genom att lägga in lagom mycket modellera i nosen. Därefter klättrade vi upp i en lekställning, vevade upp gummimotorn och kastade planet i luften på sin jungfrufärd.

Planet steg sakta med vispande propeller och inledde sedan en elegant glidflykt över gräsmattan. Då inträffar katastrofen!

Från ingenstans dyker plötsligt en stor hund upp. Glatt skällande rusar den över fältet. I samma ögonblick det tar mark kastar sig hunden över planet, tar det i munnen och biter av ena vingen. Den röda propellern snurrar några varv i dödsryckningar innan hunden försvinner från fältet med planet mellan käftarna.

Uppifrån klätterställningen har vi förstummade bevittnat tragedin. Det hela har gått så fort att vi inte ens kommit oss för att reagera.

Chockade beger vi oss hemåt. I bilen brister min son i otröstlig gråt.

Utän tvekan är hunden modellflygets, ja hela samhällets fiende nummer ett. Hur länge ska dessa illaluktande djur med sina vidrigt dreglande käftar och kladdiga ekskrementer få terrorisera våra parker?

Dessa lismande kräk, som med bedjande ögon tigger mest under bordet är inte bara i total avsaknad av hyfs och anständighet. Deras grymma instinkter utgör även en fara för det uppväxande släktets tekniska fostran. Vår nation riskerar därmed att komma på efterkälken i den tekniska utvecklingen! Får nedhundningen av våra parker fortgå kommer vi inom någon generation att helt ha tappat konkurrenskraften mot omvärlden med depression och arbetslöshet som följd.

Situationen blir alltmer ohållbar. Varför gör inte myndigheterna något? Misstankarna om att ansvariga politiker under lång tid systematiskt låtit sig mutas av Svenska Kennelklubben får alltmer näring. Som talesman för den nybildade aktionsgruppen Modellflygare Mot Hundar kommer jag snarast att inlägga en skrivelse till kommunfullmäktige och kräva att hundinnehav omedelbart kriminaliseras och beläggs med dryga böter.

Kaianders Sempler - Aktionsgruppen MFMH

Årsmöte 24/8 kl 20.00 i Rinkaby (matsalen)

Sedvanliga årsmötesförhandlingar

Förslag till ändring av stadgar avseende antal närvarande som krävs för beslutsmässighet.

Välkomna!

Styrelsen

KONSTEN ATT HITTA

och att komma fram till tävlingsplatsen.

Friflygtävlingar fordrar stora utrymmen, helt naturligt eftersom flygplanen följer med vinden, som praktiskt taget alltid har en hastighet mellan en och faktiskt ofta väldigt många meter per sekund. En treminutersflygning innebär alltså en flygsträcka på dryga kilometern med en vindhastighet på 5 – 6 m/sek.

Sådana stora fält finns inte på särskilt många platser i Sverige. Två av dessa fält finns i Skåne, nämligen de militära övningsfälten i Revinge och Rinkaby, det senare faktiskt bestående av två fält, dels Pansarövningsfältet och dels det nu nedlagda Rinkaby Flygfält.

Dessa tre fält används flitigt av oss friflygare, både när det gäller Oldtimerflyg och modernt friflyg. Så har det varit under många år, så länge att man kan tro att alla känner till var fälten är belägna. Dock har det visat sig att det inte är så, en del nytilkomna har inte haft den kunskapen med påföljd att efter att resultatlost ha försökt komma fram till tävlingsplatsen, så har man åkt hem igen.

Så skall det inte vara. Därför kommer här lägesbeskrivning av dessa fält och vägen fram till de möjliga startplatserna för tävlingarna.

Revingefältet ligger omedelbart söder om Revinge vid landsvägen mellan Södra Sandby och Harlösa, avstånd från staden Lund cirka 20 kilometer, klart synligt från vägen. Kartskiss med möjliga startplatser utritade återfinns i tidningen.

De två fälten i Rinkaby, några kilometer söder om Kristianstad, kommer man fram till via landsvägen som går österut från Rinkaby centrum. Det nedlagda flygfältet ligger söder om vägen efter det att man passerat Rinkaby militärläger, cirka en kilometer från Rinkaby C.

Pansarövningsfältet, som är det fält vi använder mest, ligger norr om vägen och man kommer fram till fältet genom att svänga in på Pansarvägen (framgår av vägskylten). Detta gäller i synnerhet om vinden är västlig, men även om vinden kommer från söder eller norr. Om östlig vind råder kommer man fram till startplatsen via Furulundsvägen norrut (se vägskylten).

Om sydöstlig vind råder är Flygfältet lämpligt och då utgår man från förläggningen där vi har vårt logi. Kartskissen visar vägen till de möjliga startplatserna. Ha alltid kompassen till hands!

En enkel regel är att startplatserna alltid finns på fältets lovartsida, så om inget annat hjälper är det en möjlighet att hitta rätt genom att färdas mot vinden. Tänk också på att nivåskillnader, växtlighet och bebyggelse kan göra att startplatser och medtävlare inte syns på det avstånd som skiljer, det kan röra sig om en till två kilometer.

Till slut och framför allt: Ge inte upp, vi finns där!

Lennart Hansson



*Christa och Sven
Rågwall.
Ett vinnarpär på
Revingefältet.*

Från ovan...

Pastorn och Biggles var på motorhistorisk träff för att förevisa klenoderna. Biggles flög några volter med sin medhavda, dötrista men ack så välflygande Viking. Pastorn var utrustad med sin dieselmotoriserade Record Breaker. På lagom höjd över hela utställningsområdet flög han lugnt, tyst och majestätiskt. Den månghövdade publiken tappade genast intresset för stompande tändkylor och brummande traktorer för att böja nackarna och kolla vad som var på gång.

”Det var ju ett lyckat evenemang utan några incidenter, förutom att du landade i trädet”, sa Biggles.

”Vet du då inte nånting om nånting”, sa Pastorn. ”Det vanligaste sättet bland spitfirepiloterna under andra världskriget var att uppsöka ett riktigt lummigt träd att landa i.”

”Är du dum i hövet”, replikerade Biggles. ”Det var ju för fan nödlandning.”

Pastorn funderade ett slag varpå han sa, ”Det är en allvarlig sak detta, men enligt min åsikt är all landning ett slags nödlandning. Har man väl lyckats få kärran i luften, där den väl hör hemma, måste man väl anse att en landing är av nöden.”

Biggles som höll på att spricka av brist på goda argument och hunger sa lugnt, ”Nä, nu är det nog dags att gå och se om Major Holger fått fart på körven”.

”Det enklaste sättet att få en kärra i luften är en tvåtakts glödstiftare”, sa Biggles. ”Den är ett underverk av funktionalitet och enkelhet, bara tre rörliga delar”.

Pastorn, som enligt egen åsikt är mer vidsynt och kör alla slags motorer glöd, tvåtakt och fyrtakt, diesel och bensin, sa ”Toppen vore det ju om man kunde kombinera det bästa i två världar, en dielsel fyrtakt med tändstift, gärna med tändning från Run-Rune”, sa Pastorn. ”När man väl fått en harmoni mellan nål och kompressionskolv på en diesel finns det nästan inget som slår en sådan motor när det gäller tillförlitlighet. En sparky går säkrare än en glödstiftare. Och de flesta vet väl hur lugnt och fint en fyrtaktare går. Med en fyrtaktare knyter man ju dessutom an till de gamla motorerna från 30- och 40-talet.”

”Är du dum i hövet. Det fanns väl för fan inte några fyrtaktare förr och inte heller finns väl dieslar med tändstift”, skrek Biggles.

Pastorn, som hade oklara begrepp som skillnaderna, teg. Han trodde ändå att han kommit på något, men ville inte visa att hans ämnen i skolan var latin och grekiska, inte matematik och fysik.

En kväll provkörde Fransson och Pastorn den senares nya Bandit konstruerad av Bill Dean 1948 utrustad med en 1,5 cc diesel.

”Det ska bli spännande och se hur en modell flyger med bara sida utan höjdroder”, sa Pastorn.

”Jag skulle ju utrusta den med höjdroder. Man skulle kunna ordna det så att man lyfter hela fena-stabbe paketet i bakkant”, sa Fransson.

Efter att ha kommit luften visade det sig att Banditen flög mycket bra.

”Vad var det jag sa”, sa Pastorn. ”Det är klart att den måste flyga bra. Den är ju så fruktansvärt lätt, klädd i papper och allt. Jag tror jag tar en tur till”, sa han efter att inte utan besvär fått Banditen på marken.

Det hade nu börjat blåsa, och stiget med motorn på halvgas var mer än tillräckligt. Inför risken att volta tänkte Pastorn att jag viker mig ur situationen genom att ge sida. Sagt och gjort. Modellen vek sig och påbörjade en snygg spiral med ordentlig motorgång ned mot asfalten.

”Det är märkligt hur små bitar det kan bli av en modell när den går i backen”, sa Fransson, som plockade små, små bitar av fluoriserande grön plast, som en gång varit Banditens spinner, över ett stort men koncentrerat område.

”Kanske det trots allt är bättre med höjdroder”, sa Pastorn.

”Precis”, sa Fransson som om det inte fanns mer att tillägga.

Amen

Bo von Oben

Kalendarium för Oldtimer RC 2002

27-28 juli OT-RC i Ölme. Traditionsenlig kräftskiva. Anmälan och förfrågan till Bengt Johnson 0586-41667

10 - 11 aug. SM RC-III och RM OT-RC på F6 i Karlborg. Se separat inbjudan!

23 - 25 aug. Meeting i samband med friflyg-SM på Rinkaby. Förfrågningar besvaras av Kjell-Åke Elofsson 0504-14510 eller Bo Lennartsson 0506-52075.

31 aug. - 1 sep OT-RC på nya fältet i Karlskoga. Anmälan och förfrågan till Bengt Johnson 0586-41667.

13 okt. Meeting på Ränneslätt i Eksjö. Förfrågningar besvaras av Bengt Åhman 0381-231 15 eller bengt.ahman@telia.com

FRÅN RADIOFÄLTET

Trög säsongsinledning.

Det verkar som om ni gamla radioflygare har drabbats av någon slags allmän kramp, förhoppningsvis tillfällig. Det har varit dåligt deltagande (kvantitativt vill säga) i de två inledande tävlingarna. Det har ju varit kanonväder och tävlingarna har gått på gamla kända platser. Lika trögt har det varit med vedverkan i denna tidning. Vi riskerar därmed att både tävlingarna och tidningen blir en klubb för inbördes beundran, något som vi definitivt inte vill.

För att vi skall få en kontinuitet och nya friska idéer är det viktigt att det inte bara är två medarbetare som fyller radiosidorna. Du måste väl ha gamla minnen att berätta eller nya/gamla projekt att skriva om eller hur det var när du gick över från 1-kanal till multi? Vi har hört många som säger "Nä, jag kan inte skriva". Det gör inget om det inte är perfekt svenska, det kan fixas till på redigeringsstadiet. Vi uppmanar därför återigen: **Fatta pennan och skriv!**

(Redaktören instämmer som ni ser på annan plats i tidningen)

RC-V

I förra numret efterlyste jag några som hade erfarenhet eller synpunkter på denna gamla klass. Eftersom inte en enda har hört av sig får vi väl anse att intresset är lika med noll, och kommer inte att göra något åt det hela förrän någon sovande Björn (avsiktligt stor bokstav) kommer ut ur sitt ide och vaknar till.

SM/RM

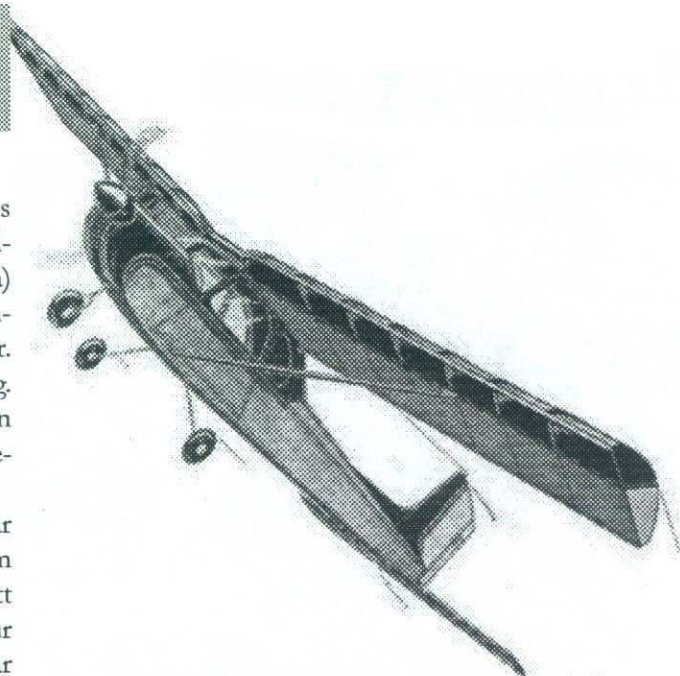
I samband med detta arrangemang (se separat inbjudan) hoppas vi att gänget som har börjat intressera sig för RC-I igen kan komma dit och visa upp sig och sina modeller. Vi skulle ju också kunna avsätta en stund för att diskutera regler och klassens framtida utformning.

Meeting i samband med friflyg-SM/årsmötet

Förra året gjordes ett försök att få radioflygare att ställa upp och flyga vid Rinkaby, men tyvärr blev det ingen större succé, delvis pga dålig skyltning. Vi gör ett nytt försök i år igen. Vi tror att det är nyttigt för både friflygare och radioflygare att lära känna varandra och att vi skall upptäcka att det är betydligt mer som förenar oss än skiljer oss åt. Det är ju meningen att SMOS skall vara en förening för *alla* modellflygare!

Jag hoppas att dessa (något gnälliga) rader har tagit skruv, och att vi ses igen på flygfälten framöver!

Kjell-Åke Elofsson



SM i RC-III samt RM i OT-RC på fd F6 i Karlsborg den 10-11 aug.

Tävlingen är täkt att gå över två dagar (som på den gamla goda tiden) med god tid för social samvaro. Vi kommer att disponera en logementsbarack med c:a 20 bäddar samt i anslutning till denna finns det plats för husvagnsuppställning.

På lördag kväll kommer vi att ordna ett samkväm med mat i någon form i F6 Kamratförenings fina lokal med tillhörande flottilmuseum. Har du några intressanta gamla filmer är du välkommen att ta med dom.

I pauser samt efter tävlingarna vore det trevligt om **linflygmodeller** samt **RC-I modeller** kunde visas upp. Du som är villig att ställa upp med detta är hjärtligt välkommen!

Anmälan till Kjell-Åke Elofsson, Skövdevägen 12, 543 35 TIBRO eller per e-post: tjolle.e@spray.se senast den 5 aug. Startavgift 100:-/modell. För vår planering måste vi också veta om du vill utnyttja vår logi samt om du avser att äta på kvällen. Kostnaden för detta beror på antalet deltagare, men kommer att ligga på c:a 50-75:- för vardera. (Det går att ordna logi redan från fredag kväll)

Briefing på lördag 10.00, första start 10.30.

Förfrågningar besvaras av Lars Carlsson 0709-282010, Torbjörn Fransson 0506-20259 samt Kjell-Åke Elofsson 0504-14510. Hjärtligt välkomna!



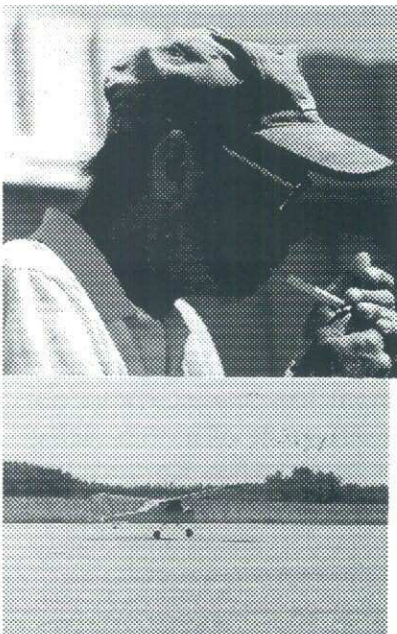
Christer Sondén, RC-Cub med PAW-diesel. 2:a Vadsbo 8 juni.

En bestämd tävlingsledare. Major Karlsson. F6 OT-RC Kristibimmelsfärdsdag



I detta nummer gör jag ett försök med en bildkavalkad i stället för textanslutna bilder. Av bild och medföljande text kan det inte vara svårt att koppla rätt bild till rätt text (kanske skulle kunna vara en läsartävling). En del bilder kommer sent ur kameran (av oldtimertyp med celluloid/silvernitrat film) och finns därför inte tillgängliga vid manusstopp. Därför kommer i denna bildkavalkad några bilder som hänför sig till texter i tidigare nummer av "Oldtimer".

RC-Redaktören

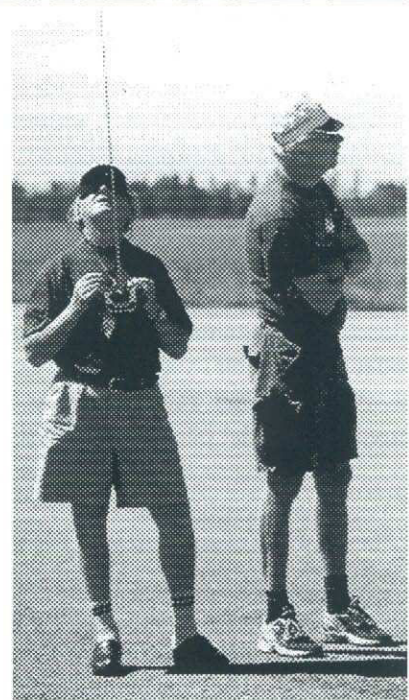
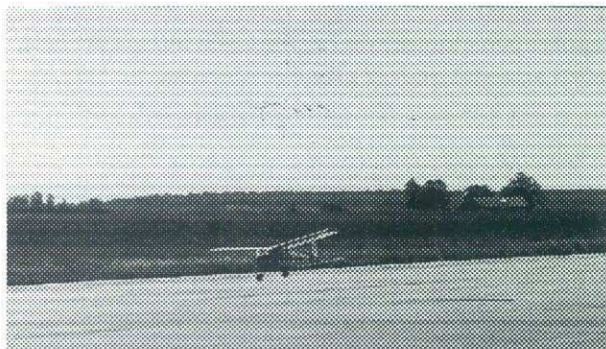


Bengt Johnson. Vagabond. Vadsbo 8 juni. (Obs! Cigaretten är bara till för att tända Fusen! Red:s anm.)

Pastorn. Motorhistoriska Dagen i Tibro. Maj 2002.



Tjälle (med assist av Sandolf), RC-Viking, Radio Cub. Krångel. Vadsbo 8 juni.



En vinnare.
Sandolf Blomgren. Radio Cub.
Vadsbo 8 juni 2002.

Oldtimerflyg vid Motorhistoriska dagen i Tibro

Tibro Motorhistoriska Förening heter en sammanslutning av motorentusiaster från Tibro med omnejd. Alla slags motorer, maskiner och fordon ryms inom föreningen, och en gemensam nämnare med SMOS är att bevara det gamla. Det var andra året i rad som detta evenemang arrangerades, och med tanke på fjolårets succé med c:a 3500 åskådare satsade man ännu större i år.

Eftersom det hela skulle äga rum i anslutning till Tibro MFK:s klubbfält, som delvis skulle vara ockuperat av cruisingbilar, tyckte vi från klubbens sida att var lika bra att vara med på ett hörn med oldtimermodeller och gamla motorer. I Oldtimer 1-2002 stod en inbjudan, men tyvärr var det bara klubbens egna medlemmar och Pastorn från grannklubben Vadsbo som hade hörsammat det hela. Det blev i alla fall en mycket lyckad tillställning, och många gamla avdankade modellflygare kom fram och pratade gamla minnen mellan flygningarna. SMOS folder hade en strykande åtgång, och vi kommer med all säkerhet att få flera nya medlemmar tack vare detta.

Flygmotorer

Mellan traktorparader, motorkörningar av Tändkulans vänner, parader med gamla bilar, motorcyklar och mopeder flög vi med Radio-Cub, RC-Viking, Sky-Skooter m.fl. klassiska radiomodeller tillsammans med Pastorns radiokonverterade Quaker Flash och sist men inte minst den pampiga Record Breakern. Några hundra meter från fältet var det en entusiast som omväxlande körde en Rolls Royce Merlin 12:a och en stor rysk 9-cyl. stjärnmotor, båda med ett öronbedövande men härligt ljud. Pastorn ville inte vara sämre, utan körde också en gammal tändstiftsmotor av fabrikat OS under ett partytält i vår depå. Ett gemensamt drag för alla dessa motorer var att förr var man inte speciellt intresserad av det här med ljuddämpning.

Trädkänning

Eftersom alla flygningarna hade avlöpt odramatiskt och utan missöden, tyckte Pastorn att alla som hade väntat sig något extra skulle få valuta för sina pengar. "Det här är egentligen en friflygande modell som flyger bättre utan radio" förklarade Pastorn och slutade styra och vände ryggen till modellen. Felet var bara att han stod med tummen på sidoroderspaken. När hans vapendragare Biggles såg att Record Breakern var på väg i en störtspiral rakt ner i Tidans klara vatten, som avgränsar fältet i öster, tyckte han att det var dags att ingripa. På sitt vanliga försynta sätt påkallade han Pastorns uppmärksamhet på vad som höll på att hända, och hade det gått vågor på ån den dagen hade vår räddningsbåt kommit väl till pass. En lätt krusning på vattenytan från den stora dieselmotordrivna propellern blev resultatet. Publiken uppskattade dock manövern, som man trodde var väl inövad. Gammalgäddan, som normalt avpatrullerar området, var chockad i flera dagar, och kan då och då ses simmande med buken i vädret. Som avslutning på den dramatiska flygningen satte Pastorn modellen i den högsta alen som finns i norra delen av fältet. Elegant singlarde modellen ned och landade med något som kan liknas vid autorotation och tog mark i högt gräs utan en enda skråma. "Nu kan vi nog gå hem" sade någon bland publiken. "Det här var den bästa flyguppvisning jag sett" replikerade en annan. Ett annalkande regn satte stopp för vidare aktiviteter, men både publik och den arrangerande Motorhistoriska Föreningen tyckte att gamla modellflygplan och motorer var ett pittoreskt inslag i det hela, och vi kommer med all säkerhet igen nästa år. Då hoppas vi det kommer fler oldtimerflygare och visar upp sina alster!

Kjell-Åke Elofsson

Frågespalt

I och med detta nummer av tidningen introduceras en frågespalt. I den kan Sällskapet medlemmar fråga om vad de vill. Det kan handla om modeller, ritningar, RC-utrustningar, om historia (fält, träffar, personer, kläder, etc), kort sagt allt som har med oldtimer RC att göra.

Jag börjar med att fråga om någon i läsekretsen kan hjälpa mig med följande problem:

Jag kom att köpa den OS K6:a som jag skrev om för några nummer sedan. Detta är ju en "sparky" (spark ignition, tändstiftare, bensinare). Den är utrustad med en liten plasttank i bakändan i anslutning till venturi och nål. Det finns alltså ingen trottel. Det skulle väl i och för sig kunna gå att installera en RC-förgasare. Eller? Men detta medför ett större ingrepp som skulle förstöra karaktären på motorn. Jag har hört talas om att reglera varvet genom att variabelt strypa motorn på avgassidan. Då motorn för ett herrans oväsen under gång kunde detta kombineras med någon form av ljuddämpning. Någon som vet något om detta eller har några synpunkter på mina funderingar?

OT-RC på F6 Kristihimmelsfärdsdag 2002

Det blåste frisktpå den gamla flottliden då tävlingarna traditionsenligt hölls på F6 något tidigare i maj än sedvanligt. Där var nio tävlande från Nyköping, Karlskoga-Kristinehamn-Bofors, Tibro och Vadsbo. "Ljuset från Tibro", Kjell-Åke Elofsson vann (som vanligt: eller som Biggles brukar uttrycka det "det viktigaste är inte att delta utan att vinna") och RC-redaktören Bo Lennartsson kom sist (inte heller alltför ovanligt). Däremellan gjordes en hel del goda insatser. För mig personligen gjordes den strongaste insatsen av Frank Herlufsen, som verkade ha problem med kontrollen på sin lilla fina Sky Scooter, som vinden nog var för stark för, då den på låg höjd flög mot depå och övriga startande med vinlig flykt. Då jag för ett ögonblick trodde att mina erfarenheter skulle utökas med att få en kärra i huvudet återtog Frank resolut kontrollen och kämpade sig vidare till avsedd höjd.

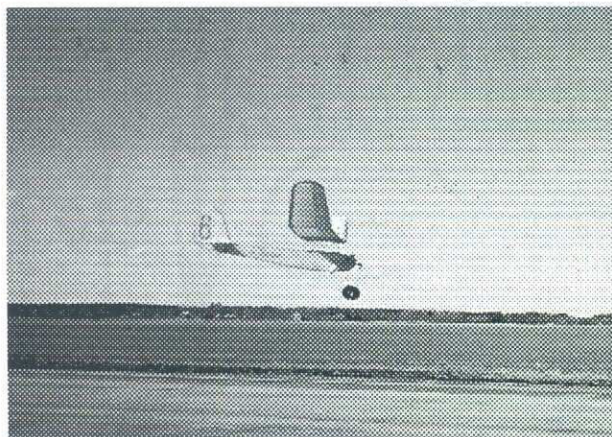
Ett gemytligt arrangemang av Tibro MFK med god korv och varmt kaffe och en hel del bra ljug mellan tävlingsomgångarna. Ett särskilt tack till major Karlsson som lika resolut som auktoritativt ledde tävlingarna, serverade korv och förrättade prisutdelning.

Bo Lennartsson

Resultat

| | | | |
|---|---------------------|----------------|------|
| 1 | Kjellåke Elofsson | RC Viking | 806p |
| 2 | Sandolf Blomgren | Radio Cub | 795p |
| 3 | Ingvar Claesson | Flyg-44 | 788p |
| 4 | Stefan Sundström | Sky Scooter | 781p |
| 5 | Bengt Johnson | Vagabond | 722p |
| 6 | Frank Herlufsen | Sky Scooter | 719p |
| 7 | Christer Sondell | Radio Cub | 719p |
| 8 | Carl-Erik Andersson | Smog-Hog | 673p |
| 9 | Bo Lennartsson | Record Breaker | |

Pastorns Record Breaker. 3:a Vadsbo 8 juni (?)



OT-RC på Vadsbo modellflygfält 8 juni 2002

I mitten på april invigdes Vadsbo modellflygfält med ett OT-RC meeting. Deltagare från flera närliggande klubbar gjorde VMFK den äran att delta i invigningen. Vadsbo modellflygfält är en del av Moholms flygplats även kallat "Bällefors", tidigare reservflygfält för F6, numera privatägt. Disponibelt finns ca 800 meter asfaltbana och möjlighet till gräsbana. Det har i inledningsskedet varit problem med påstått buller från verksamheten, men genom ett skickligt agerande från VMFK:s styrelse har frågan hanterats på ett sätt så att modellflyget inte längre hotas.

På detta fält avhölls den andra av årets OT-RC tävlingar. Tyvärr var antalet deltagare litet och de kommer dessutom från ett relativt begränsat geografiskt område. Vann gjorde Sandolf Blomgren, Radio Cub, med smått otroliga 808 poäng (270+270+268). Han missade två ynka poäng. Bra gjort. Vi lyfter på smecken. Tvåa kom till sin egen förvåning (jag tror inte att den var spelad) Christer Sondén med en RC-cub som var dieseldriven (självkärl, som Pastorn skulle ha sagt). Kjell-Åke Elofsson som startade med två maskiner hade (som vanligt) problem med att få sina glödstartare att starta, och när de väl gör det låter det som om de skulle bryta samman och skära när som helst. Kjell-Åke kunde inte nå någon mera framstående placering. När nu inte heller Torbjörn Fransson deltar, då han tar det lugnt ett tag, kan alla vi andra få nöjet att känna närheten till segerns sötma. Frank Herlufsen som hade problem med sin Sky Scooter på F6 tidigare i år hade samma problem med vådlig flygning i denna tävling. Någon sa att kärnan verkade baktung och vägde av den. Mycket riktigt! Med litet bly bakom motorn blev det som en ny kärna.

Ett trevligt arrangemang i strålande sol och svaga vindar. Men, var var alla andra?

Bo Lennartsson

Resultat

| | | | |
|---|--------------------|-------------|------|
| 1 | Sandolf Blomgren | Radio Cub | 808p |
| 2 | Christer Sondén | RC-Cub | 759p |
| 3 | Bo Lennartsson | Playboy | 756p |
| 4 | Bengt Johnson | Vagabond | 723p |
| 5 | Frank Herlufsen | Sky Scooter | 664p |
| 6 | Kjell-Åke Elofsson | Viking | 654p |

RC-OT – Meeting i NYKÖPING

Den **14 september** är du välkommen till Brandholmen i Nyköping till Fly –In med enkel tävling. Meetinget arrangeras av modellflygklubben Kondoren Nyköping.

Vi samlas kl **10 00** och beräknar första start kl 1100. Vi kör efter de sedvanliga reglerna d v s du har 4 min på dig att stiga därefter glidflyger du i 4 min med avstängd motor. Sedan är det landning i cirkel med 30 m diameter. Enkelt!

Den viktigaste regeln är dock den som står som regel nr 1 i ”regelverket”, nämligen:

Att föra samman de som flyger radiostyrda modeller av äldre snitt till **trivsamma och avkopplande tävlingar och meetings**.

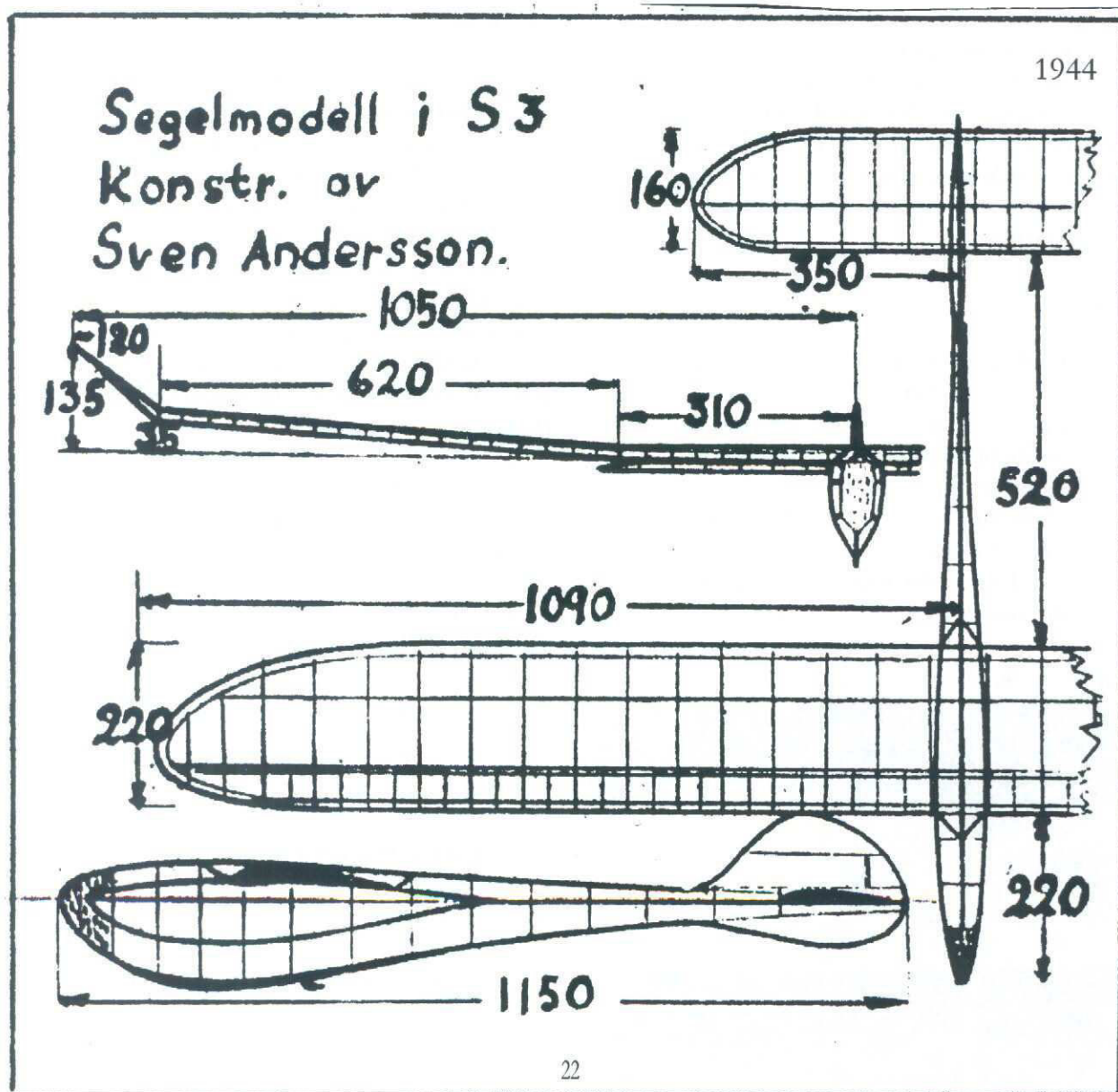
Vägbeskrivning: om du kommer från Stockholmshället: tag första avfarten (trafikplats Påljungs Hage). Fortsätt rakt fram 2,7 km . Följ där skyltning ”Modellflyg” och du är framme!

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

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

Information och anmälan till Ingvar Claesson tel: 0155-21 85 95 eller adress: Irisgården 15, 611 65 Nyköping. Även E-p: i.claesson@telia.com

VÄLKOMMEN!



”Var är alla andra?”

Detta är nog den vanligaste frågan, inte bara på fältet, utan i klubblokalen, i tävlingssammanhang och när man sitter som redaktör inför utgivningen av ett nytt nummer av ”Oldtimer”. Då klubben skall ordna ett evenemang och ingen har gett en avvikande mening tillkänna, står fåtalet där med hela ansvaret, medan de andra storhandlar, ligger på sofflocket, ansar tulpaner, eller vad de nu håller på med. För mitt vidkommande vill jag ha en skärpning från alla RC-oldtimers på framförallt två fronter. För det första vill jag se ett större utbud av meetings och anordnande av tävlingar med en bättre geografisk spridning. För det andra vill jag se fler skrivna bidrag till spalterna. Redaktören kan inte skriva allt. Är detta fallet kommer det med nödvändighet att handla om hans erfarenheter och de ivriga modellflygare han umgås med. Det måste väl runt om i bygderna finnas sådant som är väl värt att berätta för Sällskapets medlemmar, i söder, i norr, i öster och i väster. Isjälva mitten, Svearikets vagg (dvs. Västergötland), tycks ju tidningen täcka det mesta av vikt som händer.

Bo Lennartsson
RC-redaktör

Ny gren - RC X!

De tävlande i OT-RC, även kallade ”upp- och ner-gänget”, har väl någon gång funderat på att få flyga så länge det går. Detta gör väl alla till och från på klubbfälten. Det kan vara en härlig känsla att försöka hålla modellen i luften så länge det går. Tänk om man i en ny gren slopade fyra minuters begränsningen! Alla kunde starta samtidigt (inom en viss begränsad tid, t.ex. en minut) för att sedan flyga så högt man vågar inom fyra minuter. Med avstängd motor avhåller man sig så länge det är möjligt att komma i kontakt med marken. Man landar inom en cirkel och den vinner som landar sist. Enkelt, va?

Bo Lennartsson

Undvik brandrisk!

Det finns en viss risk, i synnerhet under varma somrardagar, att en brinnande fuse kan orsaka en gräsbrand. Detta har inträffat ett antal gånger, som tur är hittills utan några förödande konsekvenser.

För att inte riskera att något sådant förorsakas av SMOS medlemmar uppmanar vi därför alla som använder fuse att installera en s.k. ”snuffer tube”, dvs ett rör som fusen får brinna in i så att den inte faller ner på marken. Vidstående skiss visar hur det görs.

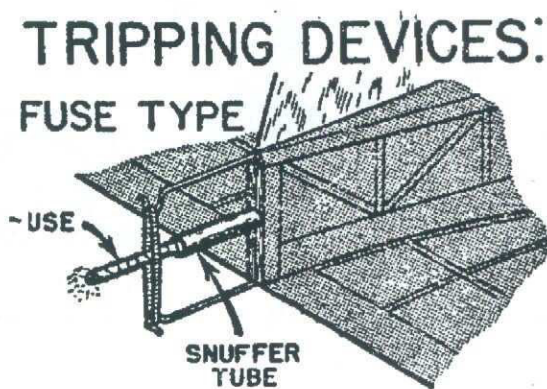
GeWe

RC-redaktören har ordet

Det har kommit redaktören tillkänna att vissa av läsarna är förvirrade av de namn som förekommer i RC-spalterna. ”Pastorn”, ”Fransson” och ”Biggles” med flera är uppbyggda figurer som har en viss likhet med idag existerande personer. Det hela blir inte mindre komplicerat av att dessa levande förebilder fått de uppbyggda figurernas namn ute på fältet. Men figurerna är inte desto mindre uppbyggda karikatyrer av sina förebilder och därtill ett försök att finna ett slags arketyper på fältet och ett allmängiltigt åltande av kära trätoämnen typiska för modellflyget. Dessa typer finns, har funnits och kommer att finnas på alla fält i alla tider. ”Besservissern”, som på oklara grunder vet allt, ”Den erfarne”, som varit med från början, lågmäld och med en enorm sakkunskap. ”Den vresige”, som blir förbannad då okunskapen blottas, o.s.v. Denna mentalitet hos modellflygarna på fältet är lika väl värd att bevara och dokumentera som de kärror och motorer de kör. Motivet att välja kåseriets form är att låta upp en aars torr redogörelse av de ädla känslor som finns modellflygare sinsemellan på fältet. Har redaktören misslyckats i denna ambition beklagar jag och finner att detta relativt enkelt kan ändras. Det återstår att se om redaktören får tillfälle att publicera några bidrag som sänts av alla de som tycker att tidningen skall ha en annan profil... Hittills har de inte varit många. Jag förstår fullt ut de som inte tycker att Sällskapets tidning skall vara ett forum för inbördes beundran, hur nu det skall gå till i en liten skara av entusiaster med ljum förståelse från en omvärld som inte insett oldtimerflygets befrielse.

Quot homines, tot sententiae

Bo Lennartsson



A BURNING FUSE IS THE MOST COMMON TRIPPING DEVICE. HAZARD IS MINIMIZED BY HAVING FUSE REST IN SNUFFER TUBE. A CYLINDER OF DRY ICE CAN BE INSERTED IN SNUFFER TUBE INSTEAD OF BURNING FUSE.

Skalaflygklasser vid Oldtimer-SM!

Inbjudan till tävling med friflygande skalamodeller den 24/8 på Rinkaby (i samband med OT-SM)

Du, ja just Du, som gillar skalaflygplan och utmaningar, bygg en eller flera friflygande skalamodeller till vår tävling, tag den/dem med och flyg!

Klass 1 : gummimotordrift.

Klass 2 : annan framdrivningsanordning.

Följande enkla regler gäller: Modell av fullskalaflygplan
 Fri storlek.
 Fritt antal modeller, men endast en kan placera sig.
 Inget cut-offdatum
 Skaladokumentation i någon form krävs.
 Människolik pilot i rätt skala obligatorisk.

Skalabedömning: **de tävlande** rangordnar modellerna från första till sista, med hänsyn till allmänt intryck, ev. finesser och befintlig dokumentation.

Närvarande damer i alla åldrar utser vinnaren i Concours d'Elegance.

Alla närvarande juniorer utser häftigaste kärra.

Flygning: kvalificeringsflygning 20 sek, maxtid 60 sek, 15 sek. bonus vid markstart, fritt antal försök.
Antal flygningar 1-3, beroende på väder och vind, liksom flygperiodens längd.

Bedömningsmomenten äger rum kl 0930-10.15. Därefter flygning till kl 13.00.

Placeringarna i skalamoment och flygmoment bestämmer slutplaceringen. Vid likaplacering görs skiljeflygning. Om skiljeflygningen blir lika avgör skalaplaceringen. Om deltagarna pga yttre omständigheter måste avstå från skiljeflygning, placeras de lika.

Den enväldiga och helt odemokratiska tävlingsledningen förbehåller sig rätten till ingripanden, justering av resultat och införande av hemliga tilläggsbestämmelser. Protester kommer av princip inte att godkännas.

Bindande anmälan, helst skriftlig, senast 2 veckor före tävlingsdagen, ange då **klass, antal modeller, namnet på förebilden och dess konstruktionsår samt, förstås, Ditt eget namn, adress och telefonnummer.** Anmälningsavgift 20:- för första modell och 5:- för varje ytterligare modell betalas på tävlingsplatsen. Enstaka efteranmälningar mot fördubblad avgift kan ske på tävlingsplatsen.

Upplysningar: Gunnar Wivardsson, 0300-163 79 el 0705-60 85 86
 Anders Sellman, 042- 995 65

Skriftlig anmälan till: **Anders Sellman, Blomsterstigen 25, 260 30 Vallåkra.**

Bygg, möt upp och blås liv och flykt i en fascinerande och knepig gren.

Annons.

Nya ritningar.

| | | |
|------|------------------------|---|
| 1948 | Whippet Quick Klass A2 | spv 50 cm. Nyritad av Sten Bergwall. |
| 1955 | Heinkel He 5 "Hansa" | spv 98,5 cm Sture Carlsson. Motor 1 cc. |
| 1968 | SAAB 91 C "Safir" | spv 93 cm Hoh Fang Chuin. Motor 2 cc. |

Dessa modeller går att konvertera till RC:

Segelplanet "Reiher" semiskalamodell, skala 1/6. Ritning i två delar + byggbeskrivning.

Gummimotogummi 3,2 mm.

Siden.

Arne Andersson, Bagaregatan 24 B, 611 31 Nyköping. Tel. 0155-28 58 62.

Annons.

Har du behov av porto? Jag har ett antal frimärkshäften med rabattmärken.

1 frimärke gäller för 100 g.

3 frimärken gäller för 250 g (Obs! Det ska vara tre! Två används inte!) och

4 för 500 g.

Med 5 märken kan du skicka ett brev på 1 kilo!

För 100 kr får du ett häfte med 20 märken - frankeringsvärde minst 200 kr!

Sven-Olov Lindén, Hovstavägen 15, 703 63 Örebro. Sätt in lämpligt belopp

på postgirokonto 55 09 16-1 S.-O.Lindén.

Ett tips!

Ronald Borg kom med ett tips om ett räkneverk för gummimotorer. Han har köpt ett sådant från Mike Woodhouse i England och har monterat det på en drillborr. Det funkar bra skriver Ronald!

ELECTRONIC COUNTER.

Can be fitted to any winder and is programmable to the ratio of the winder. Simple to attach, read the turns applied as you wind. Measures only 8 cm x 4 cm x 2 cm. £19.50 post-free. This winder is unsuitable for indoor rubber winders.

[Http://www.freeflightsupplies.co.uk/](http://www.freeflightsupplies.co.uk/)

"Tummeliten"

| | | | |
|-----------------------------|----|----|--------|
| 1. Ove Kjellberg, Solna | 30 | 30 | 27= 87 |
| 2. Arne Andersson, Nyköping | 26 | 30 | 30= 86 |
| 3. Lars Lindén, Tullinge | 29 | 25 | 19= 73 |

Resultat från Wentzeltävlingen

(Forts från sid12.)

Här följer de resterande resultaten från Wentzeltävlingen.

"Classic 808"

| | | | |
|------------------------------|----|----|---------|
| 1. Anders Sjöberg, Stockholm | 60 | 60 | 60+ 102 |
| 2. Ginger Sjöberg, Stockholm | 60 | 60 | 60+ 93 |
| 3. Holger Sundberg, Falun | 60 | 60 | 60+ 78 |
| 4. Bengt Rosengren, Schweiz | 60 | 51 | 47= 158 |
| 5. S.-O.Lindén, Örebro | 46 | 51 | 60= 157 |
| 6. Anders Håkanson, Oxie | 36 | 60 | 60= 156 |
| 7. Lasse Wentzel, Sollentuna | 32 | 33 | 41= 106 |

½-skala Wakefield.

| | | | | |
|--------------------------------|----|----|---------|--------------|
| 1. Anders Sjöberg, Stockholm | 45 | 45 | 45= 135 | "Landegren" |
| 2. S.-O.Lindén, Örebro | 45 | 38 | 45= 128 | "Gipsy" |
| 3. Georg Törnkvist, Sollentuna | 34 | - | = 34 | "Smoothie" |
| 4. Lasse Wentzel, Sollentuna | - | - | - | "Paris 1938" |

En snitsig snidare

Apropå baksidan...

Vid VM 1959 för FAI Nordic i Bourg-Leopold vann Finland lagguldet före Sverige. Det var en tävling med stark termikaktivitet och finländarna uppmärksammades mycket för sin fantastiska förmåga att bedöma termikblåsorna. Det finska laget hade tränat mycket på detta och hade en väl utvecklad taktik och teknik för att träffa rätt. De tävlade med bar överkropp för att lättare kunna känna de svaga förändringarna i temperaturen! Det finska laget bestod av Reino Hyvärinen (lagledare), Into Kekkonen (5:a med 900 sek), Pentti Ella (10:a med 821 sek) och Markku Tähkämä (4:a med 900+71 sek). I det svenska silverlaget flög Roine Jansson (7:a med 860sek), Gösta Nilsson (11:a med 812 sek) och Gunnar Kalén (23:a med 761 sek). Vem som vann? Det var Gerald Ritz från USA med 900+401 sek och tvåa blev Jurij Sokolov med 900+329 sek. Trea blev en flygare från Pakistan vid namn Habib.

GeWe

Sista ordet går denna gång till vår grundare, instiftare och hedersordförande som i och med detta nummer slutar som redaktör för "Oldtimer". Vi kan inte nog tacka Sven-Olov för vad han har gjort genom åren. Han drog i flera år hela lasset själv och hans kartläggning av det tidiga svenska modellflyget är en kulturhistorisk forskningsinsats av ovärderligt mått! Tack, Sven-Olov!

GeWe

Redaktörens sista ord!

I ett brev till Gunnar har jag meddelat att jag fr.o.m. detta nummer drar mig tillbaka från redaktörsstolen. Det har blivit många ord skrivna under åren alltsedan 1971, då första numret av "Oldtimer" kom ut. Föga anade jag då vilken uppslutning det skulle bli kring denna nostalgiska idé. Från att ha varit en liten grupp, som samlades på Gustavsviksfältet, dåvarande flygfältet i Örebro, har sällskapet nu vuxit till en landsomfattande rörelse med internationella förbindelser. För mig har det varit oerhört stimulerande att ha fått alla dessa kontakter med modellflygare såväl aktiva i dag som de gamla stora namnen från 30- och 40-talen.

Ända sedan barnsben har jag samlat. Det var nog filmstjärnebilder allra först! Jag minns att en god vän till familjen försökte lära mig namnen på skådespelarna - det blev nog amerikansk bergslagsdialekt! Klarrk Gable, Tjarles Bojjer, Ida Lupino, Barrbara Stannwyck m.fl.

Sen kom Alfa-Kola med flygplansbilder! Jag hade alla! Tack vare en faster som skötte en godiskiosk! De försvann dock någon gång i någon flytt!

Mina första modellplansritningar sparade jag givetvis! Även om det råkade bli hål i dem efter limmet - gammal spelfilm upplöst i aceton. Smörpapper? - det kom nog senare. Det var Ju 87 "Stuka" 1/25 från Wentzels och det var "Gladan" från samma firma - jodå, jag har ritningarna kvar!

I "modern tid" har jag samlat på mig så mycket jag hittat i modellflygväg. Det finns mängder av tidskrifter och tidningar i min källare. Ritningsarkivet är också betydande. Vänliga människor har berikat mina samlingar med radiostyrningsprylar och kompletta modeller. Men nu har jag inte plats för mer!

Av modeller finns några historiska sådana. T.ex. "Kungsörnen" - Åke Roggentins rekordmodell från 1936 i originalutförande. Wakefieldmodeller som Björn Anderssons vinnare av Nordiska mästerskapen 1938 och Åke "Postis" Larssons Wakefield från 1949

liksom hans G1:a och G2:a. Arne Blomgrens S3:a "Camilla". Av mig byggda kopior finns t.ex. Wakefieldmodellen "Victory" konstruerad av Jörgen Larsen. 1950 byggde jag en "Rudder Bug" - Walt Goods radiostyrda modellplan. Linkontrollmodellen "Thunderbird" byggd av Lennart Wahlqvist. S3:an "Pluto" konstruerad av Knud Flensted-Jensen byggd av Nils-Olof Gustavsson o.s.v. Totalt ligger mer än 50-talet modellplan nedpackade.

Under åren har det blivit mer än 150 tävlingsmodeller byggda. Den första som jag tävlade med var S1:an "Starke" från Boreus 1943. Varför har jag inte den ritningen kvar? Kan nå'n hjälpa mig att hitta den!?

Det har blivit mer än 360 tävlingar noterade i min förteckning. Att jag lovade Vailet att sluta när jag deltagit i 100 tävlingar har jag ändrat ett par gånger. Från a) "Jag slutar med friflygning, när jag inte längre orkar att hämta modellerna." till b) "Jag slutar flyga friflyg när du inte orkar hämta modellerna åt mig!"

När jag ska börja med radiostyrt vet jag inte än!

S.O.L.

