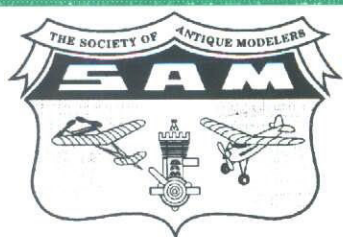
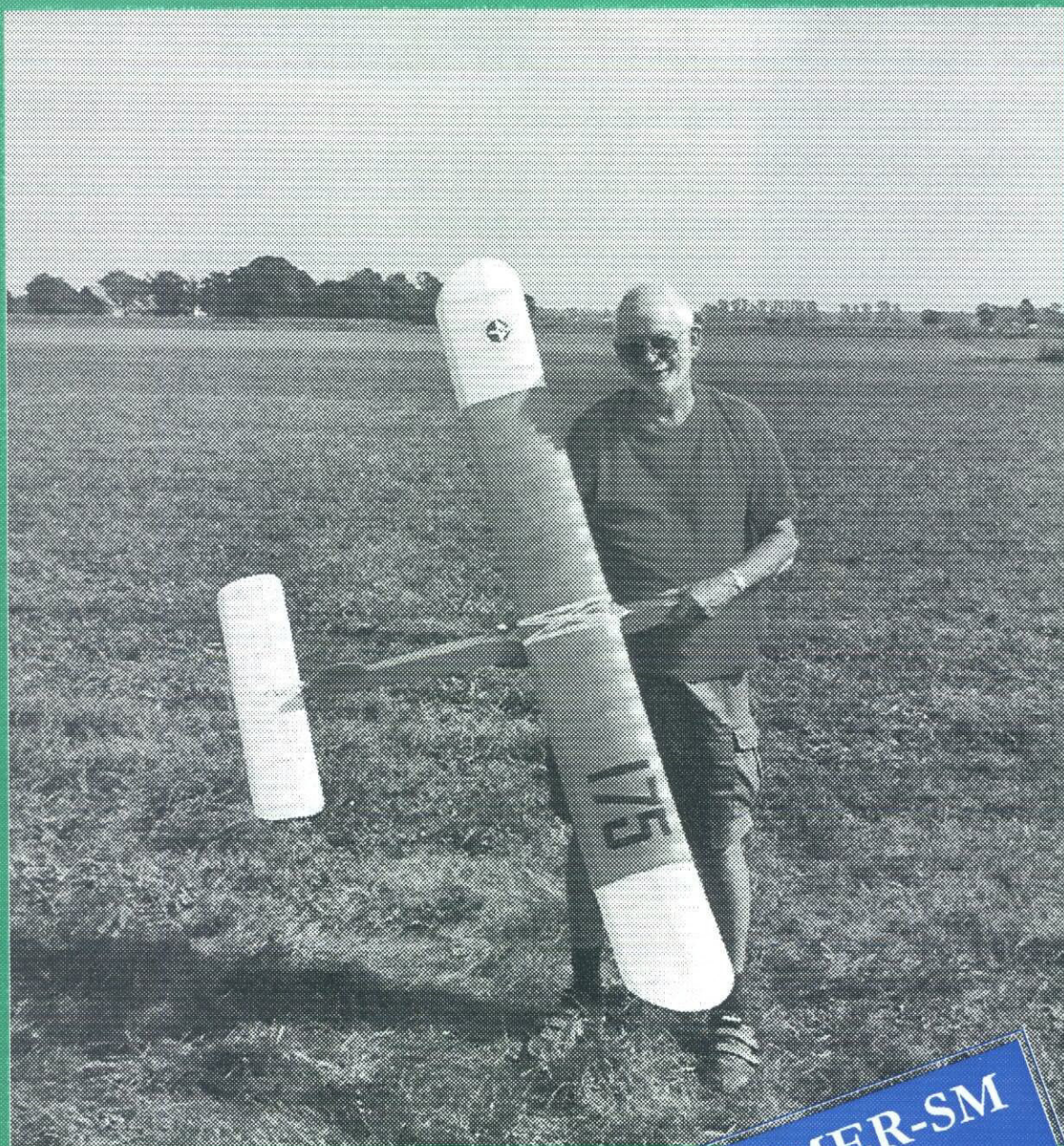




OLDTIMER

SPECIALTIDSKRIFT
FÖR MODELLFLYGARE

Nr: 3 2002



OLDTIMER-SM
SPARKY
RESULTAT



SVENSKA MODELLFLYGARES
OLDTIMERSÄLLSKAP

OLDTIMER
ORGAN FÖR SVENSKA
MODELLFLYGARES
OLDTIMERSÄLLSKAP

Årg. 31 Nr 3/2002

Red. av detta nummer
Sten Persson

Styrelse:

Ordförande

Gunnar Wivardsson

Smeagatan 4, 434 36 Kungälv

Tel: 0300-163 79

gunnar_wivard@hotmail.com

Sekreterare

Lennart Flodström

Björnbårsstigen 1, 444 45 Stenungsund

Tel: 0303-803 77

lennart.flodstroem@swipnet.se

Kassör

Per Nilsson

Linnégatan 23, 413 04 Göteborg

Tel: 031-42 24 02

Ledamot RC

Kjell-Åke Eklöfsson

Skövdevägen 12, 543 35 Tibro

Tel: 0504-145 10

tjofte.e@spray.se

Suppleant

Sigurd Isacson

Skällbergsvägen 18, 310 42 Haverdal

Tel: 035-511 02

Hedersordförande

Sven-Olov Lindén

Hedersmedlemmar

Bertil Dahqvist

Lennart Hansson

Kurt Sandberg

Postgiro för SMOS: 88 66 95-6

Medlemsavgift: 140 kr/år

Hemsida:

<http://fly.to/smos>

Tidningskommitté:

Sten Persson - redaktör

Bo Lennartsson - RC-redaktör

Kurt Sandberg - distribution

För bidrag till detta nummer

tackar red.:

Sven-Olov Lindén, Sune Stark Lennart
Hansson, Gunnar Wivardsson, Pär
Lundqvist, Louise Rosengren, Stefan
Kalska, Bo Lennartsson och Kjell-Åke
Eklöfsson



Ordföranden har ordet

Så är den då över - den fantastiska sommaren! Jag hoppas ni njutit av den och utnyttjat den till många flygtillfällen. Att vissa hade gjort detta visades på vårt stora arrangemang OT-SM. I år lyckades vi genomföra ett arrangemang för både friflyg och RC, och det var glädjande. RC-gänget höll ett informellt meeting och flög vackra flygningar med sina fina modeller. De ställde också upp sina modeller på ett föredömligt snyggt sätt i depån när de gjorde uppehåll i flygandet så att vi andra kunde gå dit och betrakta läckerheterna. Där har vi friflygare något att lära. Jag hoppas att många tog tillfället i akt och tittade på RC-gängets modeller liksom de gick runt och beskådade våra modeller och flygningar.

För egen del fick jag gott om tid att njuta av att se friflyg eftersom mina planer på att ta med ett vandringspris hem grusades genom bortflygning av två stycken synnerligen välflygande 50-cm modeller redan i första starten. Den ena försvann ur sikten i kikaren efter mer än 5 minuter fortfarande på mycket hög höjd. Det är otroligt vad dessa små nybörjarmodeller kan flyga bra. Jag måste nog börja med fuse även på småmodellerna!

I övrigt så har vårt arbete gått framåt, och vi börjar så smått se konturerna av ett modellflygmuseum. Vi hoppas att det kommande året ska innebära ett konkret förslag. Om vi sedan ska kunna realisera idén beror på de ekonomiska förutsättningarna.

Detta nummer av tidningen är sannolikt det sista som produceras som ren hemslojd. Medlemmarna uttryckte på årsmötet en vilja att gå upp i kvalitet genom att producera på ett mera kommersiellt sätt, och det ska vi givetvis göra. Det innebär en ausevärd arbetsbesparing för mig personligen eftersom nuvarande system innebär oerhört många timmars arbete under stor tidspress. Jag välkomnar därför ändringen, men är något orolig för att den goda ekonomi vi har kan komma att urholkas. Låt oss pröva och se hur det blir! Vi måste våga förändras - så länge det inte gäller våra modeller! De ska vara på det gamla sättet!

GeWe

Omslaget: Vinnare i klass S3 för andra året i rad, Per Nilsson med "Draken"

Foto: Pär Lundqvist

OLDTIMER-SM RINKABY 2002

I kölvattnet på alla tiders varmaste sommar gick naturligtvis årets OT-SM i värmens tecken! Tidigare OT-SM har visserligen avhållits i både varmare och blåsigare väder, men både temperatur och vindstyrka gjorde att årets tävling inte minst blev ett uthållighet-prov, speciellt för deltagare med flera modeller.

En stadig ostanvind dikterade valet av startplats i fältets östra del samtliga tre tävlingsdagar. Detta medförde en del logistiska problem för såväl arrangörer som tävlanden, vilket dock togs med jämmod.

Som vanligt var det Kurt Sandberg, SHIMFS, och Lennart Hansson, AKM, som stod för arrangemanget. Förberedelserna var så väl gjorda att allt klaffade perfekt trots att bägge arrangörerna p.g.a. egen resp. anhörigs sjukdom ej kunde närvara; den förstnämnde efter akut insjuknande på lördagsmorgonen! Stand-in för bägge blev Gunnar Wivardsson, som med fast hand och goda medhjälpare genomförde arrangemanget med bravur!



Arrangör på drift - Kurt Sandberg åker hem lördag morgon

Det är glädjande att vår flygform fortfarande samlar så stort antal tävlanden och modeller; i år var 174 modeller anmälda till start, men alla flögs ej. En del avstod från att packa upp sina (kanske inte helt intrimmade?) modeller i den tidvis kraftiga vinden och tävlanden med många modeller var helt enkelt tvungna att av tidsskäl göra prioriteringar – en 150 sek. max-flygning kunde betyda en hämtning på 2 km ToR!

Naturligtvis gjordes många grandiosa flygningar i det rådande högsommarvädret med riklig termik. Inte mindre än 90(!) max-flygningar finns noterade i resultatlistan, men också en del lägre flygtider, som ibland indikerar att modeller hamnat i rejäla sjunkområden! Vi var flera som fick se våra modeller dala ner från topphöjd ”onaturligt” snabbt, medan t.ex. Hans Karlsson fick uppleva hur täv-

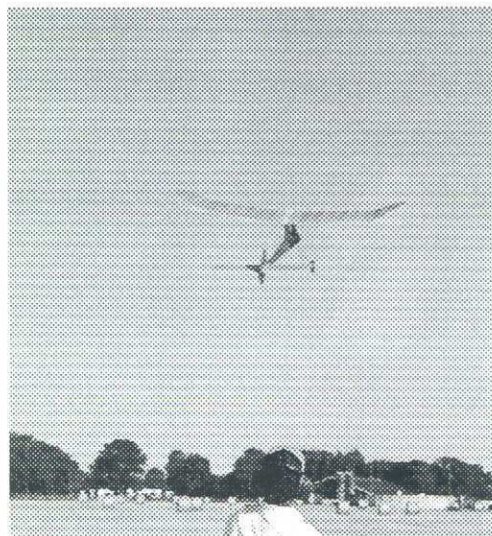
lingens äldsta modell, en stavmodell med stöttor och stag, sögs upp i en blåsa för att notera en max!

I gummiklasserna var det annars mest kända namn och modeller, som dominerade. Anders Håkansson lyckades (även i år!) vinna samtliga tre klasser, som han ställde upp i – i klass D hade han dessutom två modeller med full tid! En Landegrenkärra – oavsett storlek – verkar i händerna på denne skåning vara en oslagbar kombination, men segern i klass D fick han ändå dela med Lars Ljungberg, som lika säkert som tidigare flög sin egen Wakefield från 1950. Båda var överens om att avstå från fly-off.

Einar Håkansson gjorde tre raketstarter med sin Erhardt från 1930, som trots sin bromsande, fasta propeller fick ihop tillräckligt med poäng för att i kraft av sin ålder vinna en in-teckning i Classic Wakefield-pokalen. Fredagens tävling blev en synnerligen blåsig tillställning, som dock inte hindrade de tre tävlanden i Twin Pusher att genomföra sina tre starter. Vann gjorde (naturligtvis!) Sigurd Isacson.

Sigurd Isacson startar vinnande "Simmers" i klass TP

Överst: Sören Edströms "Hu 10c" på väg till seger i F-klassisk.





T.v.: Leif Sundvall
i fly-off med
"Spearhead Jr"

T.h.: Sven-Olof
Borg förbereder sin
"Heatwave" inför
vinnande fly-off-
start



I F-klasserna resulterade vinden i långa hämtningar trots lågt satt maxtid. Av de 13 anmälda modellerna var glädjande nog de flesta nya för året, men endast 5 av dem fullföljde tävlingen, bl.a. sedan Gunnar Stedts "Strato Streak" flugits bort och Magnus Astervik ej hunnit tillbaka i tid efter en andraflygning med för lång motortid. Några "trilskande" modeller noterade också nollor i protokollet, t.ex. Sven-Olof Borgs tidigare så framgångsrika "Crescendo" och Leif Sundvalls "Zeek".

Den senare straffades hårt av sin ägare, som sedermera erhöll pris för "mest krossade modell".....

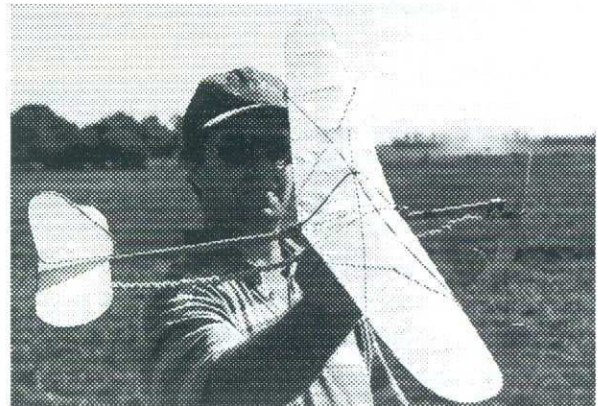
Två modeller i varje F-klass gick till fly-off, som avhölls i bättre väder efter lördagens ordinarie tävling. I denna rafflande uppgörelse besegrade Sören Edströms "Hu 10C" Leifs "Spearhead Jr." i F-Klassisk, medan Rolfs vackra "Dreamweaver" mötte Sven-Olof Borgs likaledes nybyggda "Heatwave".

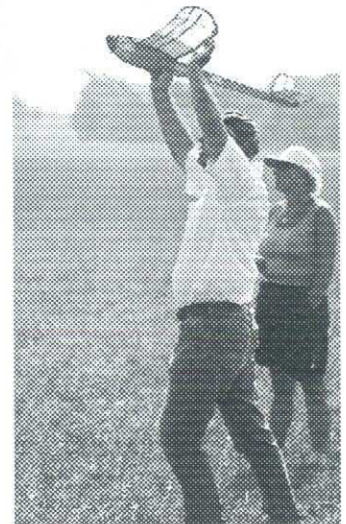
Den förstnämndes luftakrobatik (p.g.a. felaktigt utkast?) kostade höjd och resulterade nästan i en walk-over-seger för Sven-Olofs välflygande "Heatwave". Det var glädjande att få se Leif Sundvall tillbaka i ledet, liksom att hälsa två nya F-flygare välkomna, Hans Karlsson och Lars-Erik Fridström. Den senare lyckades visserligen flyga bort sin "Eliminator" just före tävlingen, men det kommer en tävling nästa år också!



Ovan: Rolf Asterviks tjuvigt dekorerade "Dreamweaver" i fly-off

Till höger: Hans Karlsson gjorde en max med denna urgamla stavmodell!





Ovan: 3/4 av det danska laget; Erik Knudsen, Frede Juhl och Hans Nielsen

T.v.: Kurt Strömdahl med "Clipper"

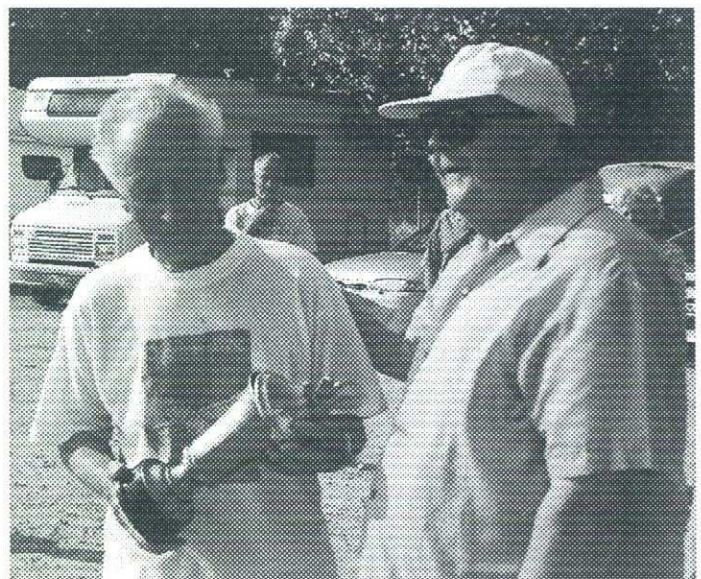
T.h.: Ronald Borgs S2:a "Uppåt"

Som vanligt samlade Wakefield-startarna åskådare (och fotografer!) och flera tävlanden fick bittert erfara hur vanskligt det kan vara att någorlunda regelrätt starta från rampen i kraftig vind! Av de 7 Wakefieldmodeller, som ej kom med i resultatlistan, avslutade flera sin första flygning i gräset bredvid banan, oftast med diverse balsa-bitar strödda omkring sig!

Av de 68 anmälda segelmodellerna var det en hel del, som aldrig kom till start eller noterade någon tid. Mest saknade vi nog Markku Tätkäpää och hans lilla flotta av modeller, liksom vår insjuknade tävlingsarrangör, som är en av våra mesta S-flygare. Våra danska gäster placerade sig väl i S-klasserna, medan samtliga 1:a-placeringar belades av svenskar. I klass A2 kämpade Frede Juhl för att få sin pampiga "ankmodell" "The Duchesse" i luften och fick bl.a. till en fin maxflygning. Av tiderna att döma var det svårfluget för segelflygarna och endast Tycho Andersson lyckades få ihop full pott med sin "Laruska" i klass S 1. Bra gjort!

Lördagens prisutdelning avhölls som vanligt i samband med årsmötet och kryddades, under de församlades jubel, av utdelandet av flera extrapriser för "extraordinära" insatser och passerade högtidsdagar! Söndagen avslutades med prisutdelning inför en betydligt glesare skara – men under stort gemyt. Inga modeller hade i år anmälts i den nya klass G-Int, men Sune Stark medförde klassens ny-gamla vandringpris, som en gång skänktes av en känd artist och förvarats hos Vingarna sedan före kriget. Förhoppningsvis är det många, som hör sammar Sunes uppmaning att framöver kämpa om inteckningar i denna anrika "buckla" – varför inte börja med en "Tempo"?

Sten P

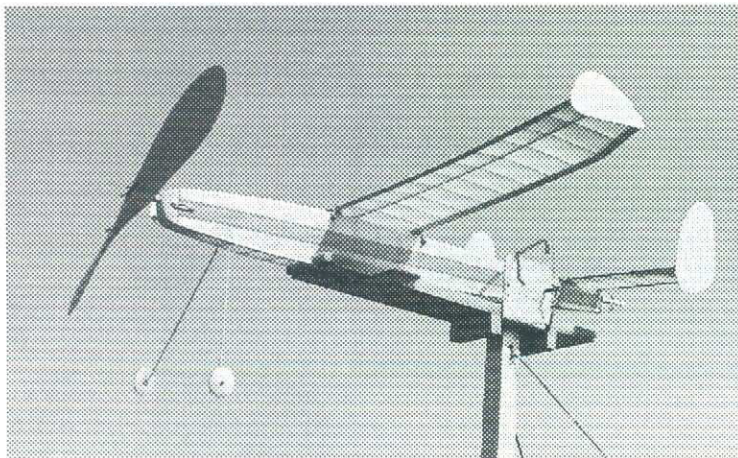


Lars Ljungberg och Anders Håkansson får varsin inteckning i Wakefield-pokalen

Motstående sida:

T.v.: Lasse Larsson visar vad en välutrustad OT-flygare behöver: En assistent, vindskydd för modellerna, kaffe, kom-radio, kikare. Saknas:tropikhjäl!

T.h.: Team Borg med "Stratoa"



Ännu en vacker "Landegren" - denna gång
Holger Sundbergs

Klass A

1	Sigurd Isacson	TI-39	120	120	120	360
2	Hans Karlsson	Trim II	93	120	102	315
3	Lars Tolkstam	Trim II	120	120	46	286
4	Kristian Andersen	FJ-5	120	33	52	205
5	Helge Wannberg	Hewa M1	75	68	10	153
6	Thure Josefsson	FIB	82	43	5	130
7	Thure Josefsson	TI-39	12	36	80	128
8	Helge Wannberg	Trim II	120	-	-	120
8	Gunnar Wivardsson	Whipit Quick	120	-	-	120
10	Sven Olov Lindén	Trim II	30	35	46	111
11	Gunnar Wivardsson	Volo Duplex	94	-	-	94
12	Kent Josefsson	Trim II	24	-	-	24

Klass B

1	Anders Håkansson	Landegren	150	135	150	435
2	Lars Ljungberg	Landegren	150	123	150	423
3	Sigurd Isacson	Västanvind	143	118	150	411
4	Åsa Tolkstam	Cleo	119	133	150	402
5	Sten Persson	Clipper	81	150	150	381
6	Lars Ljungberg	Tern	141	144	95	380
7	Sune Stark	Tip Top	80	132	136	348
8	Thure Josefsson	Västanvind	128	119	90	337
9	Georg Törnkvist	Pinochio	124	75	135	334
10	Holger Sundberg	Landegren	93	95	120	308
11	Anders Håkansson	Västanvind	140	120	-	260
12	Hans Karlsson	Stavmodell	46	41	150	237
13	Martti Bogdanoff	Tern	107	46	57	210
14	Ingvar Claesson	Clipper	62	71	57	190
15	Kent Josefsson	Meteor	33	66	90	189
16	Sven Olov Lindén	Tip Top	38	150	-	188
17	Kurt Strömdahl	Clipper	30	84	73	187
18	Hans Karlsson	Flying Aces Moth	12	150	-	162
19	Birgit Törnkvist	Flying Aces Moth	54	104	-	158
20	Thure Josefsson	Tern	28	48	39	115
21	Sten Persson	Internationell 75:a	98	-	-	98
22	Bengt Åhman	Torpedo	35	32	20	87
23	Sven Botström	Stratosphere	3	70	-	73

Klass TP

1	Sigurd Isacson	Simmers	105	120	120	345
2	Georg Törnkvist	Manulkin	76	86	86	248
3	Gunnar Wivardsson	AM 41	47	70	21	138



Frede Juhl med S-3:an "Diogenes" i lä

Klass C

1	Anders Håkansson	Landegren	150	150	150	450
2	Sten Persson	Prim	123	107	150	380
3	Thorvald Christensen	Convertible	95	111	150	356
4	Georg Törnkvist	Löwens G1	58	149	108	315
5	Martti Bogdanoff	Laban	150	89	58	297
6	Lennart Flodström	Laban	150	132	7	287
7	Kurt Strömdahl	Stratos	98	121	63	282
8	Holger Sundberg	Outdoor Tractor	78	69	88	235
9	Rune Tedenryd	Gipsy	84	150	-	234
10	Sune Stark	Cirrus	65	91	76	232
11	Hans Karlsson	New Yorker IV	94	106	-	200
12	Thure Josefsson	Gipsy	64	43	52	159
13	Jan-Erik Andersson	Hugin	74	75	-	149
14	Bengt Åhman	Laban	56	62	25	143
15	Lars Ljungberg	Postis G2	97	-	-	97
16	Thure Josefsson	Laban	60	23	4	87
17	Freddy Dahlstrand	Laban	41	-	-	41

Klass D

1	Anders Håkansson	Landegren	150	150	150	450
1	Anders Håkansson	Tusse	150	150	150	450
1	Lars Ljungberg	Wake-50	150	150	150	450
4	Sten Persson	Adams 1937	150	150	140	440
5	Sigurd Isacson	Rimfaxe	150	129	150	429
6	Holger Sundberg	Lanzo Duplex	110	150	114	374
7	Hans Karlsson	New Yorker IV	102	106	150	358
8	Lennart Flodström	Joseph	150	68	78	296
9	Ingvar Persson	Korda-37	131	87	70	288
10	Einar Håkansson	Erhardt 1930	73	85	81	239
11	Anders Sellman	Lanzo Duplex	77	66	66	209
12	Sven Botström	Yankee IV	67	55	57	179
13	Owe Carlsson	Ellillä	150	-	-	150
14	Sven Botström	Ljungberg-50	36	62	34	132

Klass S1

1	Tycho Andersson	Laruska	150	150	150	450
2	Rune Tedenryd	HW-44	150	73	150	373
3	Frank Dahlin	Fidusia	98	150	120	368
4	Sven Landervik	HW-43	64	150	150	364
5	Arne Berglin	Flugan	150	106	49	305
6	Birgit Dahlin	Fidusia	150	87	62	299
7	Frede Juhl	Grimponimus	87	150	-	232
8	Helge Wannberg	Novis	93	138	-	231
9	Lars Larsson	SM-ettan	56	97	75	228
10	Leif Sundvall	Zamba	58	64	76	198
11	Gunnar Wivardsson	Doofa	-	32	73	105
12	Fritz Neumann	H43 Jokum	38	-	-	38

Klass S2

1	Sven Landervik	Taifun	150	68	84	302
2	Ronald Borg	Uppåt	52	59	131	242
3	Arne Berglin	Skyway-47	64	57	49	170
4	Sven Rågwall	Oreon	45	33	51	129

Klass S3

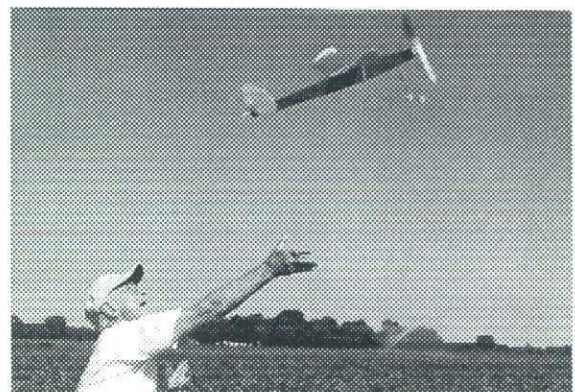
1	Per Nilsson	Draken	108	140	76	324
2	Frank Dahlin	Diogenes	70	121	107	290
3	Hans Fr. Nielsen	Diogenes	79	59	54	192
3	Frede Juhl	Ölhunden	57	57	78	192
5	Helge Wannberg	Master	62	73	55	190
6	Helge Wannberg	Peking	65	37	33	135
7	Lars Larsson	Balder	87	-	-	87

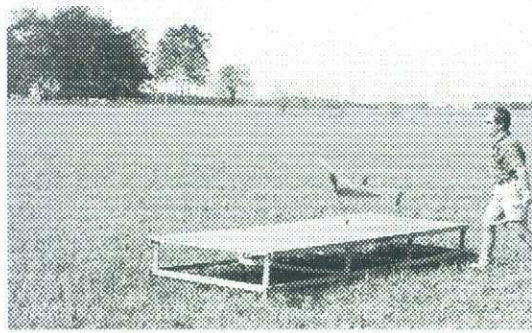


Överst: Frede Juhls "Duchesse" på väg mot en max

Mitten: Sven Rågwall med "Oreon"

Nedan: Lars Ljungberg kom tvåa i B-klassen med "Landegren"

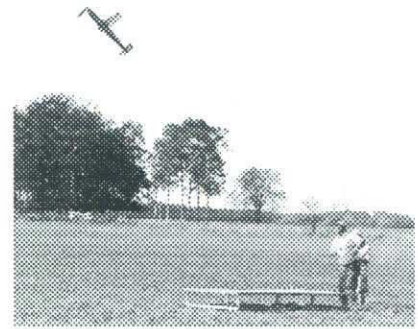




Hans Karlsson - "New Yorker IV"



Sigurd Isacson - "Rimfaxe"



Owe Carlsson - "Ellilä"

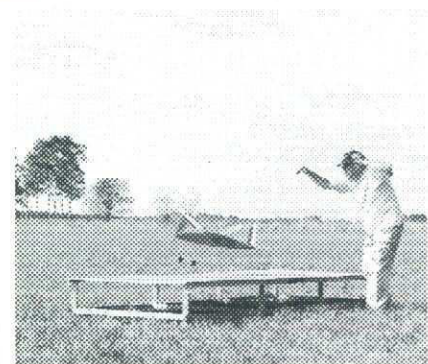
Se sån stil
dom har....



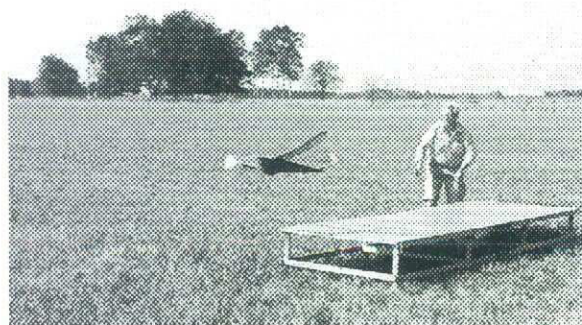
Lars Ljungberg - Egen Wakefield 1950



Sten Persson - "Adams 1937"



Holger Sundberg - "Lanzo Duplex"



Sven Botström - "Yankee IV"

Klass Sint

1	Freddy Dahlstrand	Viking	150	150	78	378
2	Hans Fr. Nielsen	Sherif	74	150	150	374
3	Lars Larsson	Bernfest	78	105	150	333
4	Christa Rågwall	Aurikel	93	150	68	311
5	Erik Knudsen	AH 24	87	110	58	255
6	Rune Tedenryd	Aurikel	69	105	61	235
7	Lars Larsson	Aurikel	90	110	-	200
8	Sven Landervik	Bora Gunic	67	60	60	187
9	Tycho Andersson	Viktory	76	42	60	178

Klass A2

1	Sven Rågwall	Nordic Winner	113	150	150	413
2	Rolf Astervik	Nebula 1954	150	102	150	402
3	Lars Larsson	Snäll	126	150	117	393
4	Hans Fr. Nielsen	HN 24 Chris	110	148	86	344
5	Rune Tedenryd	Stratos	97	70	150	317
6	Magnus Astervik	Altair 1955	58	104	150	312
7	Frede Juhl	FJ 63 21 Plé	150	150	-	300
8	Sven-olof Borg	Stratos	86	71	142	299
9	Rune Tedenryd	Talon	47	87	150	284
10	Tycho Andersson	Stratos	61	24	150	235
11	Sven Landervik	Skymaster	37	44	150	231
12	Frede Juhl	SP 54 01 The Duchesse	49	150	-	199

Klass F Klassisk

1	Sören Edström	Hu 10 c	120	120	120	360	+240
2	Leif Sundvall	Spearhead Jr	120	120	120	360	+160
3	Frank Dahlin	Wedgy 1940	89	78	74	241	
4	Gunnar Stedt	Strato Streak	120	120	-	240	

Klass F Nostalg

1	Sven Olof Borg	Heatwave	120	120	120	360	+144
2	Rolf Astervik	Dream Weaver	120	120	120	360	+51
3	Magnus Astervik	Creep 1955	120	-	-	120	
4	Hans Karlsson	Small Talk	43	22	-	65	

Classic Wakefield

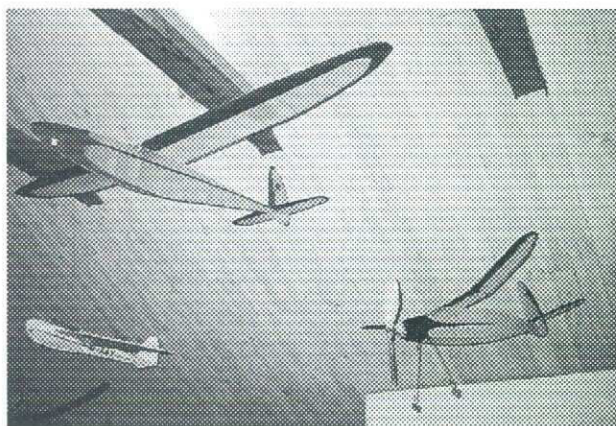
1	Einar Håkansson	Erhardt 1930	180	180	180	540	2,5
2	Sten Persson	Adams 1937	180	180	180	540	1,3
3	Lars Ljungberg	Wake 1950	180	180	180	540	1,1
4	Hans Karlsson	New Yorker	153	159	180	492	1,5
5	Holger Sundberg	Duplex	143	180	148	471	1,3
6	Ingvar Persson	Korda-37	180	121	98	399	1,4
7	Anders Sellman	Duplex	100	72	72	244	1,3
8	Sven Botström	Yankee IV	73	60	62	195	1,1
9	Sven Botström	Wake 1950	39	68	37	144	1,1

Truedsson-Pokalen

1	Sten Persson	Clipper	120	120	120	360	1,8
2	Lars Ljungberg	Tern	120	120	120	360	1,6
3	Kurt Strömdahl	Clipper	120	120	120	360	1,8
4	Martti Bogdanoff	Tern	120	73	91	284	1,6
5	Martti Bogdanoff	Laban	120	97	63	280	1,1
6	Lennart Flodström	Laban	120	120	8	248	1,1
7	Bengt Åhman	Torpedo	77	81	44	202	1,1
8	Thure Josefsson	Tern	44	76	62	182	1,6
9	Bengt Åhman	Laban	61	68	27	156	1,1
10	Thure Josefsson	Laban	66	25	4	95	1,1
11	Freddy Dahlstrand	Laban	45	-	-	45	1,1

Hobbyutställning i Uttersberg.

Foton: Lindén



Modeller byggda av Nils-Olof Gustavsson, Skörde: "Pluto", "Korda" och "Kranich"



Sven Olov Lindén demonstrerar ritningar i SMOS:s monter

Det lilla västmanländska samhället Uttersberg var en gång en viktig uppsamlingsplats för stångjärn från hyttorna i Bergslagen.

Tage Berggren, modellflygentusiast och numera pensionerad fotograf vid Vestmanlands läns tidning tog initiativet till denna modellutställning som hölls i Galleri Astley i samband med konstgalleriets 25-årsjubileum.

På invigningsdagen kom 2000 besökare och fick se Pierre Holländers "Spirit of St. Louis"-kopia flyga lågt och sakta över björkdungarna och Hedströmmen. Ett par Tiger Moth agerade följeplan. Ove Andersson gjorde en härlig flyguppvisning med sin stunt-modell samtidigt som han själv kommenterade flygmomenten.

Inne i det gamla magasinet hölls själva utställningen i två plan. I översta våningen var modellflygplanen placerade. Där fanns Ragnar Erikssons fantastiska Junkerflygplan.

Ju 52:an med sin korrugerade plåtklädsel och hans senaste mästarbygge. Ju 86 eller som vi i Sverige kände den B3. Ett par segelmodeller i skala 1:3 eller 1:4 fanns också liksom några tidiga R/C-helikoptrar. Per Fändahl hade en monter med VM-pokalen "Swedish Glider Cup" och FAI-plaketter. Den göteborgske direktören Oswald Arnulf Olsson skänkte 1950 denna stiliga pokal i äkta silver till de första VM-tävlingarna.

Ove Anderssons segerrika stuntmodell fanns tillsammans med en av Pers F1A-modeller i taket.

En hörna av magasinet var reserverad för SMOS. På väggarna fanns fotografier från 30 – 50-tal, ritningar till några oldtimermodeller och information om SMOS.

I taket hängde "Kungsörnen", Åke Roggentins originalmodell från 1936 och likaså i original Arne Blomgrens "Camilla". Tävlingsmodeller byggda av N.-O.Gustavsson såsom "Korda -37", S3.an "Kranich" i semiskala, den stora danska segelmodellen "Pluto". Ove Petterssons "Flyg-44" och S.-O.Lindéns kopia av danska "Victory" Ett par äldre radiostyrda modellplan fanns också. Hans Holgerssons mycket flugna "Piper J3 Cub" och Harry Ljungdahls "Tiger Moth". I några glasmontrar exponerades "Pea-nut" modeller och gamla modellmotorer. Modellflygets historia illustrerades med "Planophore" och "Tummeliten" byggda av Lars Lindén, samt en "Auster" Sigurd Isacsons helbalsammodell från 50-talet.

Eftersom det i år är 75 år sedan Charles Lindbergh flög över Atlanten uppmärksammades det med en liten monter. Svenska Flygvapnets flygplantyper använda vid F1 illustrerades med 12:72-modeller ur N.-O.Gustavssons samling, som numera finns vid Västerås Flygmuseum.

Andra våningsplanet innehöll mängder av skalamodeller av alla de slag. Bilar, tåg, hus, båtar, figurer, tanks – en var radiostyrd och demonstrerades av byggaren. Den var helt styrbar med autentiskt motorljud och kunde avlossa skott varvid kanonröret rörde sig.

Utomhus visades vid varje veckoslut olika aktiviteter, vid flyghelgen förekom Air Combat, uppvisning med sjöflygplan och "Park Flyers", en halvdresserad hund "Lord Nelson" fick jaga en radiostyrd "Tiger Moth". När hunden väl fångat modellen låg han stilla utan att röra planet.

Ett veckoslut rörde det sig om båtar en annan om tåg och en helg om bilar. Totalt lär bortåt 15.000 besökare ha sett utställningen som hölls under sommaren.

S.-O.L.

Vår galjonsfigur



Allan Palmgren, mannen som pryder vårt emblem, avled i Sätla den 16 juni. Han blev 84 år gammal.

Han var en bemärkt modellflygare på 30-talet, med starkt stöd av sin far Arvid, som konstruerade några av hans gummimotordrivna modeller. På äldre dagar blev det RC-flyg i hans klubb AKMG (tidigare AKG, Aeroklubben i Göteborg). Far och son Palmgren kommer att porträtteras i ett senare nummer av OLDTIMER.



Allan Palmgren

* 15 maj 1918

har stilla insomnat.

Sätla
16 juni 2002

Syskonbarn
Övrig släkt och vänner

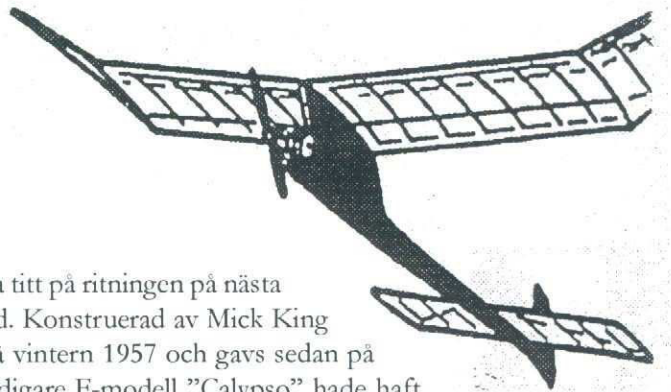
*Lika stilla som Du levat
Lika stilla gick Du bort*

Begravningsgudstjänsten
äger rum onsdagen
26 juni kl. 14.00
i Sätla kyrka.

Anders är arbetslös!

Anders Håkansson vill bygga! Han har huset fullt av egna modeller och behöver för närvarande inte något nytt själv, men han brinner av byggglust och vill ha projekt att sätta händerna i. Den som vill ha en modell eller en propeller, men som inte känner att den egna tiden eller förmågan räcker till, kan kontakta Anders. Han bygger till självkostnadspris. Helst bygger han gummimotormodeller och allrahelst olditer, men han bygger även segel- och motormodeller liksom RC-modeller. Utnyttja tillfället och hjälp både Dig själv och Anders! Ring honom på telefon 040-54 97 21.

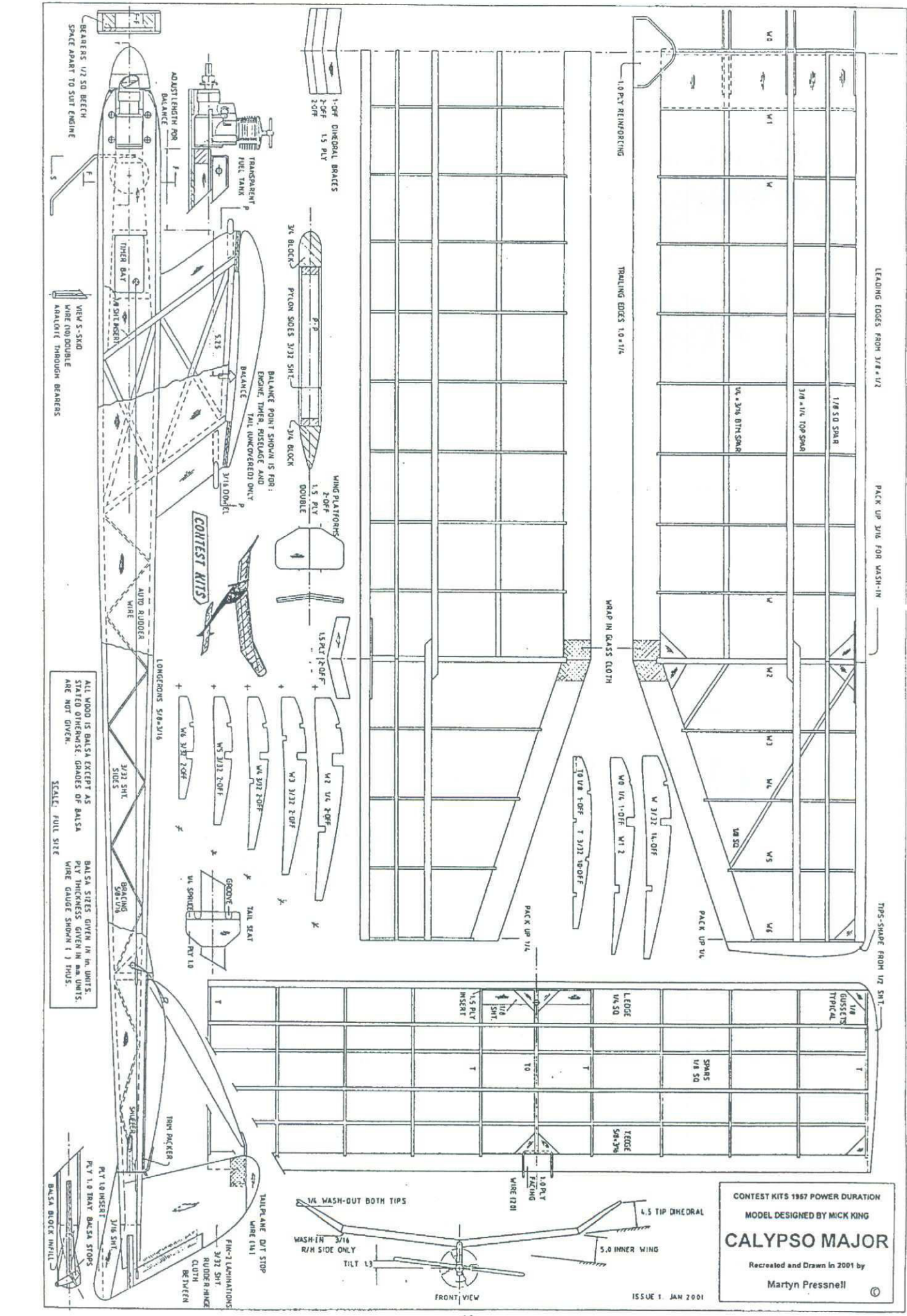
CALYPSO MAJOR



Som Oldtimer-F-flygare kan det löna sig att ta en extra titt på ritningen på nästa sida, en ganska okänd F-byggsatsmodell från England. Konstruerad av Mick King flögs "Calypso Major" till seger i sin första tävling på vintern 1957 och gavs sedan på sommaren ut i byggsatsform av Contest Kits, vars tidigare F-modell "Calypso" hade haft goda tävlingsframgångar med den nya A:M:10 som drivkälla.

"Calypso Major" såldes för £1.15.0, var lätt och enkel att bygga (20-30 timmar angavs som normal byggtid) och var en mycket potent maskin med en Oliver Tiger i nosen. Den konstruerades ursprungligen för den engelska s.k. Open Class, men flögs lika ofta i FAI-klassen, ev. med barlast ombord om så behövdes. 1958 köptes Contest Kits upp av Keil Kraft, som tog bort bl.a. "Calypso Major" ur sortimentet. Efter denna korta karriär byggde Mick King en moderniserad version med bl.a. variabel stabbe, men föregångare till 60-talets vassare FAI-modeller, bl.a. "Night Train", var redan under utprovning och "Calypso Majors" korta saga var all. D.V.S. tills dagens oldtimer-flygare återfann den och dagens versioner med kinesiska och ryska Oliver Tiger-kopior åter stiger mot skyn i brant höger-kurval

Även för vår klass F-Nostalgi borde "Calypso Major" vara en idealisk konstruktion och den som vill prova kan köpa ritning av **Martyn Pressnell** genom att skicka honom en sedel på US\$10.00. Adressen är **26 Rose Walk, St.Albans, Herts. AL4 9AF, England.**



ALL WOOD IS Balsa EXCEPT AS STATED OTHERWISE. GRADES OF BALSA ARE NOT GIVEN.
 SCALE: FULL SIZE

BALSA SIZES GIVEN IN IN UNITS. PLY THICKNESS GIVEN IN MM UNITS. WIRE GAUGE SHOWN (1) THOUS.

LEADING EDGES FROM 3/8" x 1/2"

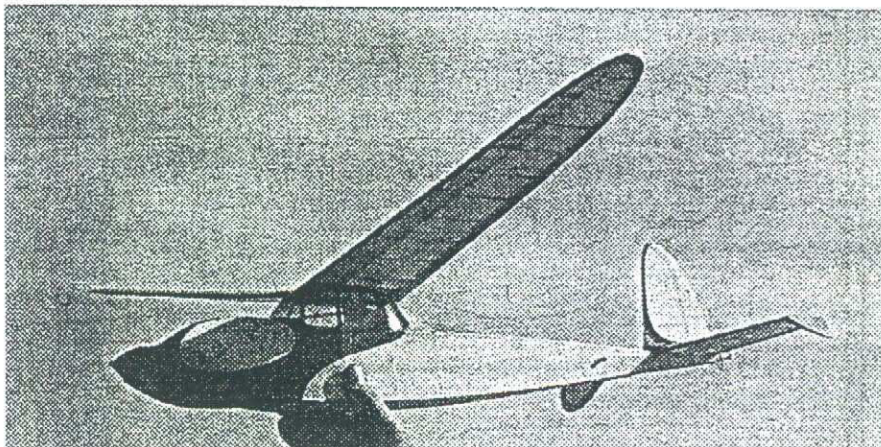
PACK UP 3/16" FOR WASH-IN

TIPS SHAPE FROM 1/2" SMT

CONTEST KITS 1987 POWER DURATION
 MODEL DESIGNED BY MICK KING
CALYPSO MAJOR
 Recreated and Drawn In 2001 by
 Martyn Pressnell

Mittritningen...

ED LIDGARD och "SPARKY".



Under det gångna året har flera av modellflygsportens pionjärer lämnat oss för alltid, såväl här hemma som utomlands. Bland de senare uppmärksammar vi här Ed Lidgard, som avled 83 år gammal i januari.

Ed är mest känd som tävlingsflygare och konstruktör av en rad gummimotormodeller från 30-talet och framåt. Flera av dessa lever kvar idag inom oldtimer-flyget. Gemensamt för många av hans konstruktioner är en kombination av praktiska drag och ett estetiskt tilltalande yttre. Sälunda försåg han i regel sina modeller med kabin (t.o.m. när han deltog i 1952 års Wakefield-tävling - se ritning!), elliptiska vingspetsar etc. Han var känd för att åstadkomma underverk med en tång och en bit pianotråd men även som en mästare i att dra fler varv i sina motorer än någon annan. Alla hans modeller var gjorda för raketstig till stor höjd i typiskt amerikansk stil och det sägs att hans tävlingsframgångar hade varit ännu större om han inte flugit så många modeller "O.O.S." (= out of sight)!

Inom oldtimerkretsar känner vi väl bäst till hans Wakefieldmodeller "Eugene I" och "Eugene II" samt "Hi-Ho" och "Sparky", men kända sportmodeller från hans ritningsbord är även "Cloud Sniffer", "Li'l Mike", "Spuggy" och "Midge".

På följande sidor presenteras hans kanske mest kända konstruktion, "Sparky", en vacker och potent tävlingsmodell i 32-tums-klassen, d.v.s. med en spv på 81 cm. Ed ritade den 1939, enligt somliga medan han låg inkallad, enligt andra medan han var konstruktör på anrika Comet Models. Den kom i alla fall ut som en Comet-byggsats 1940 och har kunnat köpas tills för några år sedan – ett svårslaget tidsrekord! Ändringar har gjorts under ett halvt sekels produktion och 3 eller 4 varianter finns idag. Variationerna inkluderar fällbart, enbent ställ och fast tvåbent ställ samt allt från 9½" plastpropeller till fällbara eller frihjulande balsapropellrar. Redan före Eds bortgång valdes "Sparky" att flygas som enhetsmodell i "Sparky Special Event" vid amerikanska OT-mästerskapen i år. Det gäller då versionen med tvåbent ställ och 10½" balsapropeller med frihjul. Ritning till denna kan köpas från Jim O'Reilly i USA, emailadress KSFreflit@aol.com (Jim har även ritningar till Lidgard-konstruktionerna "Eugene" och 1952 års Wakefield).

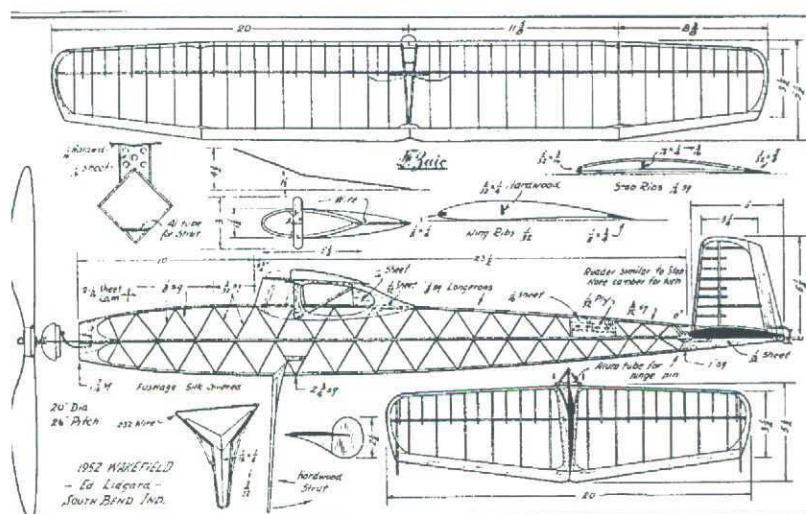
"My Sparky" på följande sidor var den ursprungliga och, förmodligen, mest potent versionen. Med 12" fällbar propeller och 30-40 sek. motortid med 800 varv på 6 strängar ¼" gummi anger Ed topphöjden till 120-150 meter och en flygtid om 3.45 min. i neutral luft.....

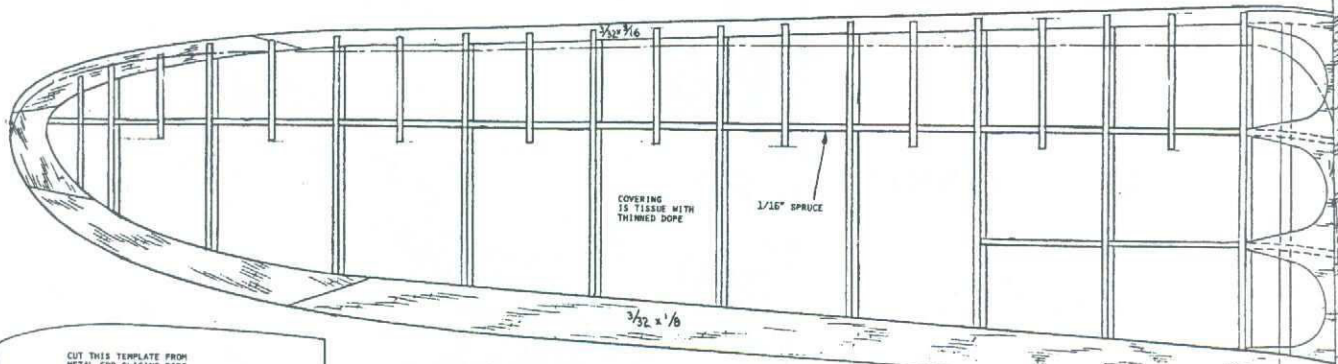
Denna ritning publicerades 1981 i sedermera avsmnade Model Builder med en mycket detaljerad byggbeskrivning av maestro Lidgard själv.

Kopia på artikeln kan fås mot dubbelt porto från undertecknad, liksom "Sparky" – recensionen ur SAM Speaks nr 163. Dåvarande utgivaren Bill Northrop säljer fortfarande Model Builders ritningar, inkl. denna. (Skicka US\$ 6.00 till Bill Northrop's Plan Service, 2019 Doral Court, Henderson NV 89074, USA för hans senaste prislista).

Storleksmässigt faller "My Sparky" mellan våra klasser "B" och "C", men skulle rätt trimmad säkert kunna hävda sig mot de större modellerna i klass "C". Vem vill pröva?

Sten P.

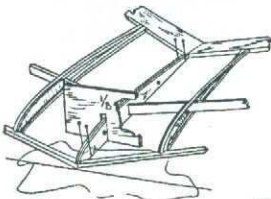




CUT THIS TEMPLATE FROM METAL FOR SLICING RIBS

CUT 1/16" SLICES FROM QUARTER GRAIN 12 LB. BALSAL. TRIM TO FIT DRAWING BY CUTTING FROM TRAILING EDGE ONLY.

MEASURE FOR MAIN SPAR AFTER ALL RIBS ARE BLUED IN.



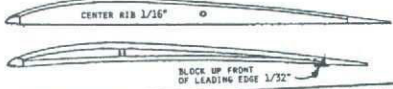
CUT "FALSE" RIBS AND GLUE IN AFTER SPAR IS GLUED IN. THEN INSERT 1/32" BALSAL CUT TO FIT BETWEEN LEADING AND TRAILING EDGE. GLUE TO TOP OF BOTTOM SLICE AND TO SIDE OF TOP SLICE. TRIM TO TOP SLICE SHAPE.



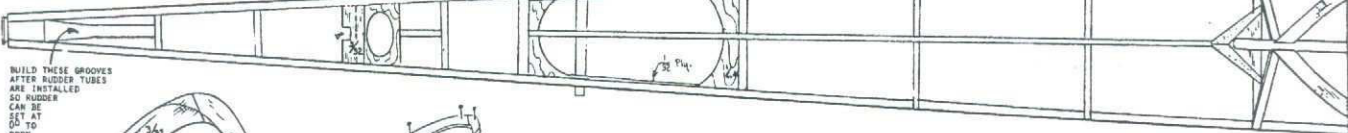
STEP 2 ROUND END OF 1/16" DOWEL. CUT 3/32" PIECE AND HOT STUFF TO ONE RIB WITH 1/16" ROUNDED END PROJECTING OUT OF RIB.

STEP 3 HARDEN HOLES IN RIB WITH HOT STUFF. CAREFULLY REAM HOLES FOR A SNUG FIT TO 1/16" DOWEL. USE ROUND TOOTH PICKS IN PLACE OF DOWEL AND TO REAM HOLES.

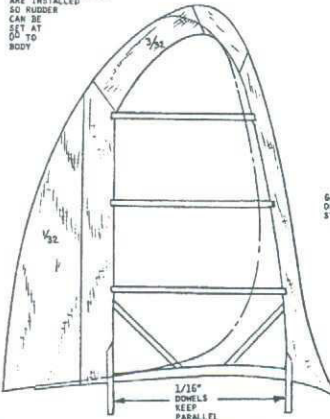
STEP 4 REMOVE PANELS FROM BOARD. REVEL 1/32 x 3/16 TO FIT RIB AND TAPERED TO FIT TRAILING EDGE AND ALSO 1/32 x 1/4"



BLOCK UP FRONT OF LEADING EDGE 1/32"



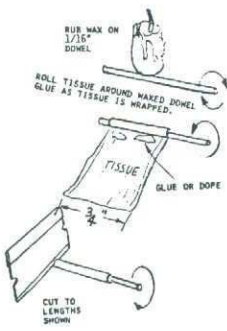
BUILD THESE GROOVES AFTER RUDDER TUBES ARE INSTALLED SO RUDDER CAN BE SET AT AN ANGLE TO BODY



STEP 1 GLUE NOTCHED OUTLINE AND 1/16 x 3/16" STRIPS OVER PLAN



STEP 2 SAND TO AIRFOIL SHAPE

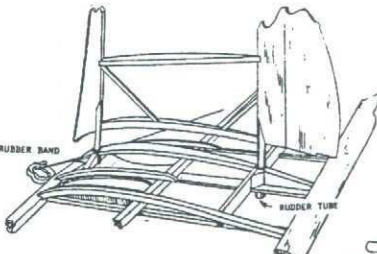


RUB WAX ON 1/16" DOWEL. ROLL TISSUE AROUND NAKED DOWEL GLUE AS TISSUE IS WRAPPED.

GLUE OR DOPE

CUT TO LENGTHS SHOWN

STANDARD D/T RUBBER BAND

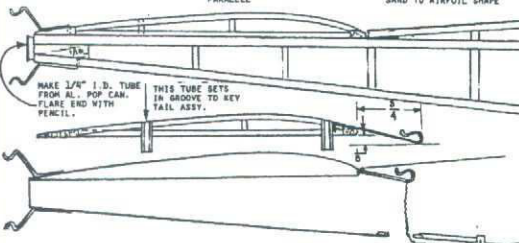


RUDDER TUBE

POWER 6 STRANDS FAL 30' LONG 800 TO 1000 WINDS

USE EXTENDED WINDING HOOK AND SLIT TUBING FIT TO BODY TO PREVENT FUSELAGE FROM SEPARATING (AND IT WILL)

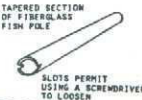
USE RUBBER LUBRICANT



MAKE 1/4" I.D. TUBE FROM AL. POP CAN. FLARE END WITH PENCIL.

THIS TUBE SETS IN GROOVE TO KEY TAIL ASSY.

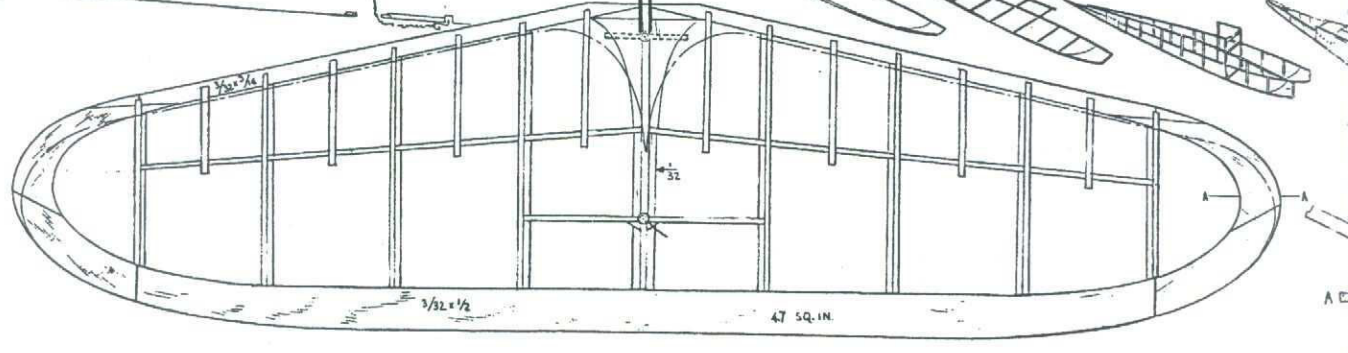
SAND TOP OF TUBE FLUSH WITH TOP OF RIB. DOPE TISSUE TO IT.



TAPERED SECTION OF FIBERGLASS FISH POLE. SLOTS PERMIT USING A SCREWDRIIVER TO LOOSEN

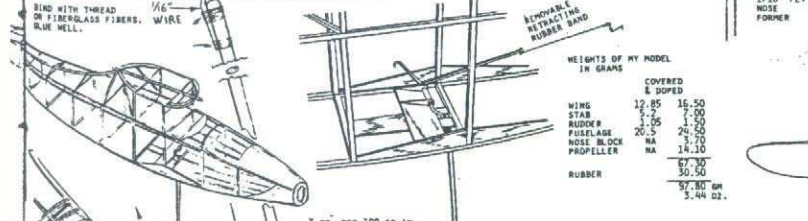
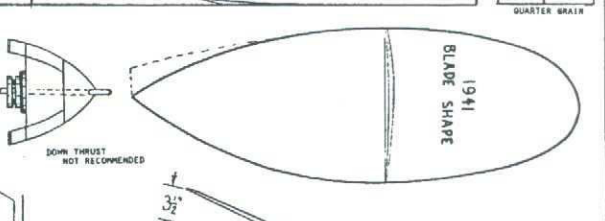
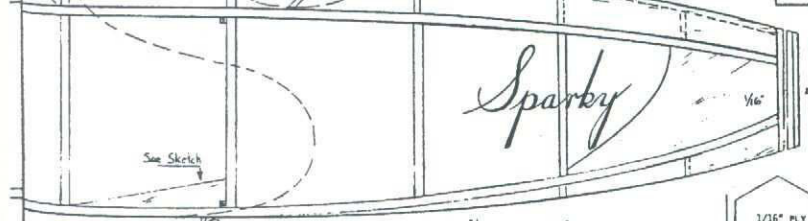
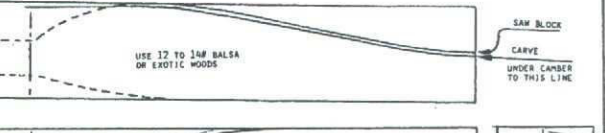
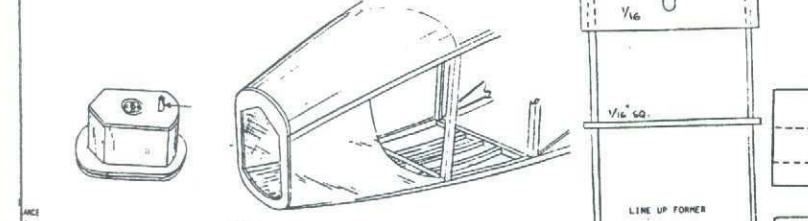
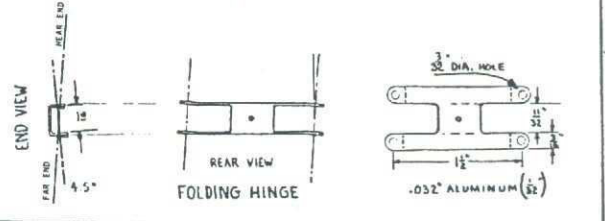
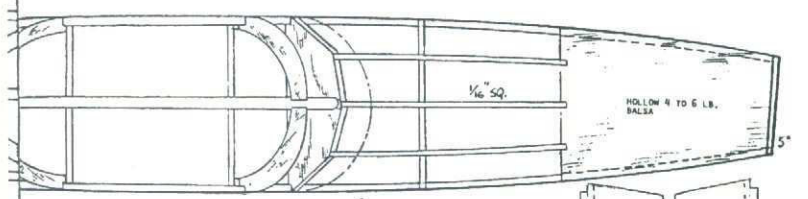
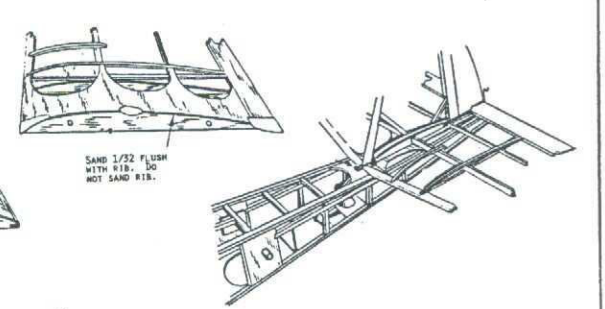
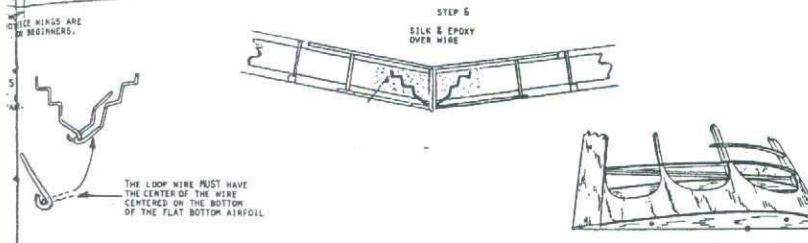
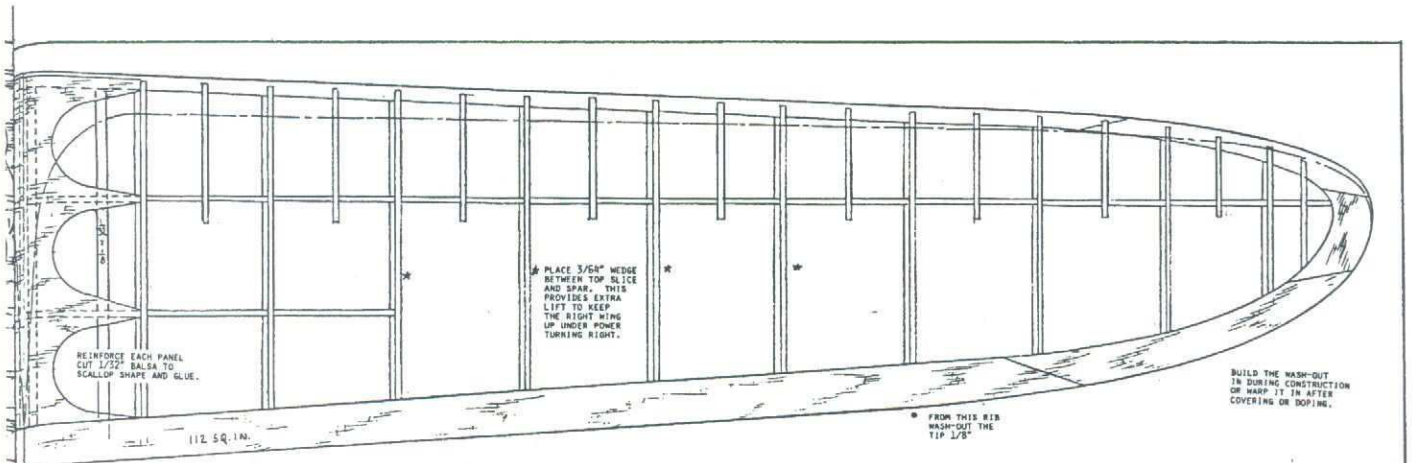
12 TO 14 LB. BALSAL OR 3/32" SPRUCE

GRAIN OF TISSUE



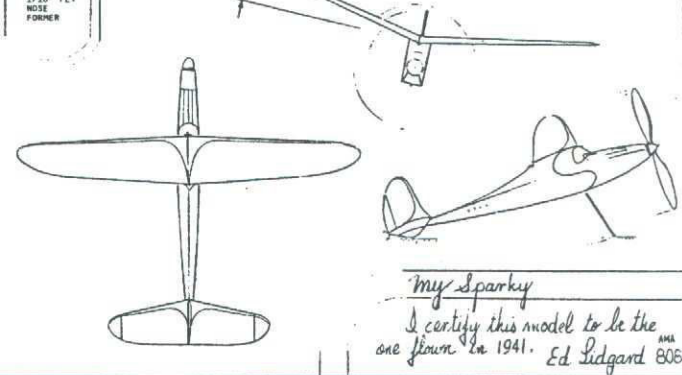
47 SQ. IN.





WEIGHTS OF MY MODEL IN GRAMS

	COVERED & DOPED
WING	12.85
STAR	7.20
RUBBER	1.05
FUSELAGE	20.15
NOSE BLOCK	3.70
PROPELLER	14.10
RUBBER	67.30
	30.50
	97.80 gm
	3.44 oz.



my Sparky
I certify this model to be the one flown in 1941. Ed Lidgard 806



MODEL BUILDER magazine
621 West 18th St., Costa Mesa, CA 92627

Plan No: 581-O.T.

FRÅN OVAN...

”Är’u dum i hövet“, sa Biggles.

Pastorn svarade inte.

”Du kan väl inte bara ge upp så där utan vidare. Du har ju just börjat“, fortsatte Biggles.

”Ja, jag trodde jag skulle klara av det, men det visade sig vara fel. Jag tog mig vatten över huvudet, luft under vingarna eller vad det nu heter“, sa Pastorn. ”Jag skall nu gå en skrivarkurs och forska om RC-flygets historia. Kanske jag får ett nytt uppdrag i Församlingssbladet. Jag kan ju skriva om ånglavingarnas historia och relationen till det tidiga modellflyget. Det blir väl en och en annan forskningsrapport på universitetet också. Sällskapet tidning var nog inget för en vanlig amtdörflygare.”

”Ja men det går ju inte, du kan ju inte bara lägga av“, sa Biggles. ”Vem ska då skildra vad som sker i OT-RC flygets centrum.”

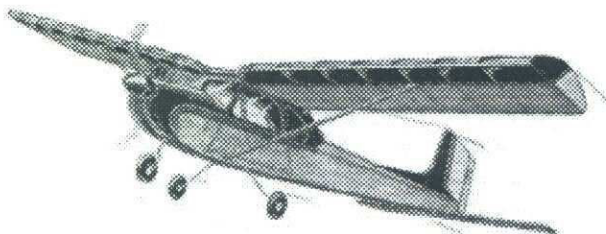
”Ja det är riktigt, men nu är det som det är“, sa Pastorn. ”Jag har faktiskt redan börjat min gräv-där-du-står-forskning. Jag har gått till de s. k. urkunderna och vad jag funnit i både runskrift och latinska och grekiska texter gör att bröderna Wright och Lilienthal kan slänga sig i busken. Det flögs modellflyg på Älleberg redan innan Ikaros ett halvt sekel före Kristi födelse smälte vaxet, som fjädrarna satt fast på modellen med, och kraschade genom att flyga för nära solen. Det var rejäla killar som flög på den tiden. Du kan se en av dem på hästryggen som staty i en rondell utanför Falköping. Jag tror dock inte att de flög radiostyrt, men man vet ju aldrig. Kanske kan min fortsatta forskning kasta ljus över denna fråga.”

”Va?!“, sa Biggles. ”Jag tror banne mig att du är dum i hövet, eller också har du fått klorna i en flyghistorisk sensation. Jag är ju ändå ganska bevandrad i litteraturen, men aldrig har jag träffat på något liknande förut. Och detta kommer att presenteras i Oldtimer, Sweden. Jag är stolt.”

Fransson, som numera mera folkligt och respektlöst kallas för Flygarn, hade suttit tyst och inte sett alltför förvånad ut. Han känner ju Pastorn sedan gammalt. ”Ja, det är ju synd att vi inte får direktinformation om din forskning i framtiden, men å andra sidan kan du ju behöva all den tid som du hittills lagt ned på meningslöst skrivande i tidningen. Det är väl inte nån som är intresserad av vad vi håller på med på våra fält.”

”Det kan du ju ha rätt i“, sa Biggles. ”Nu får vi vara i fred från allt wallraffande i buskarna och kan vara som vanligt. Man kanske till och med kan släppa en liten fis utan att det skall behöva stå i Oldtimer. All publikalitet är ju bra, även den dåliga, säger dom. Men jag undrar.”

”Ja“, sa Pastorn. ”Jag har hört att dom runt Stock-



holm håller på och bilda en organisation för OT-RC med regler liknande våra. Kanske någon av dom käcka gossarna kan ta över skrivierna om OT-RC.”

”Är’u riktigt dum i hövet“, sa Biggles. ”Dom har ju för fan snott vår grej”.

Vännerna skruvade av hattarna på sina termosar och åt äggmackorna under tystnad.

Därmed tackar Pastorn, Biggles, Fransson ”Flygarn”, Doffe, och alla andra trevliga modellflygare som nämnts i spalterna för sig. Så även OT-RC redaktören.

Frid

Bo von Oben



Träffen i Ölme avslutades med kräftor och grillat



Lars Höghlunds fina ”Playboy Sr” skickas till väders av Börje Luthman ... och landar på motstående sida. Den måste vara radiostyrd!

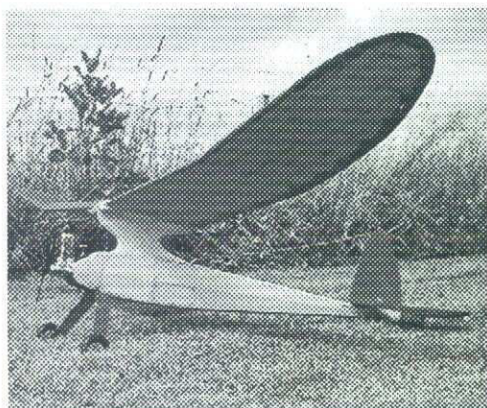
OT-RC PÅ RIKTIGT?!

Det finns en oklarhet i nuvarande OT-RC. I denna tävlingsform tävlas odifferentierat med modeller med olika ursprung och konstruerade för olika ändamål. Många av de modeller vi ser idag på tävlingarna är friflygande konstruktioner främst från 40-talet och bakåt. Det var aldrig meningen att dessa skulle flygas med radiokontroll. De ”riktiga” RC-kärrorna konstruerades för radiostyrning och därmed kunde tävlingsformerna med dessa maskiner utvecklas till mera aerobatiska tillställningar – RC 3 i Sverige. De radiostyrda kärrorna dök upp redan på 30-talet men det riktiga genombrottet för RC-flygning skedde efter kriget framför allt på 50- och 60-talet. Jag tycker personligen att vi i en odifferentierad OT-RC klass inte tillräckligt uppmärksammar kärrornas ursprung. De radiokonverterade friflygande modellerna är ju egentligen bara radioassisterade och flyger bättre utan ”radiostörning”. Radion underlättar start och landning, och framför allt slipper man springa kilometer för att leta reda på sin klenod, som dessutom representerar en betydande penningplacering som går om intet vid bortflygning.

Jag har ett förslag att fundera på tills det blir årsmöte igen och möjligheter till regeländring. Förslaget går ut på att vi flyger som nu tillsammans med de idag existerade ramarna. Dock med den ändringen att vi håller isär de riktiga RC-kärrorna och friflygande konstruktioner som idag flygs radioassisterade. Det blir alltså två tävlingar i en med en segrare i varje klass med möjlighet att utse en totalsegrare. Det är möjligt att flyga de radioassisterade enligt RC-X som jag föreslagit tidigare.

Man kunde ju tycka att OT-RC reserverades för de kärror som byggts för ändamålet. Vi skulle då emellertid inte få se alla dessa friflygande konstruktioner som en gång i världen var tävlingsmaskiner men som inte står sig i konkurrensen idag eller saknar klass såsom det är i Sverige idag. Lämpligen kallar man klasserna för OT-RC och OT-RC-A (assisterad).

RC-redaktören



FRÅN TÄVLINGAR OCH MEETINGS

Sommaren 2002 kommer att gå till historien som en av de bästa av sommarena någonsin. Alla har väl flugit mer än någonsin i de ljumma sommarvindarna. Tyvärr har våra arrangemang lyckats pricka in några av de blåsiga och regniga dagarna av de få som gavs trots allt. Därför fick Karlskoga, Nyköping och Ränneslätt (Eksjö) ställas in. Dessbättre kunde Nyköping räddas utan någon flygning i luften genom ett föredömligt alternativarrangemang. Utan att flyga en fena blev det trots detta en minnesvärd dag på F 11 museum som förevisades av Ingvar Claesson. Efter denna visning besöktes flygmekanikerutbildningens lokaler på Skavsta. Det hela var mycket intressant och givande. Tack för detta!

RM och SM i Karlsborg 10-11 sep 2002

SM RC-III

1.	Kjell-Åke Elofsson	Radio Cub	2050
2.	Stefan Sundström	Sky-Skooter	1745
3.	Bengt Johnson	Vagabond	1730
4.	Sandolf Blomgren	RC-Viking	1710
5.	Bengt Åhman	Fridelli	1420
6.	Lars Helmbro (enda skalamodellen)	Auster Autocrat	1200
7.	Christer Sondell	Radio Cub	905
8.	Kent Petersson	Falcon 56	670
9.	Steve Tivander	Petronca 3	0
	Kjell-Åke Elofsson	RC-Viking	1990
	2:a modell, räknas ej		

RM OT-RC

1.	Kjell-Åke Elofsson	RC-Viking	810
2.	Sandolf Blomgren	Radio Cub	806
3.	Bengt Johnson	Vagabond	799
4.	Christer Sondell	Radio Cub	770
5.	Daniel Kronvall	Vagabond	751
6.	Ingvar Claesson	Flyg 44	716
7.	Bengt Höglund	Astro Viking	703
8.	Stefan Sundström	Sky-Skooter	699
9.	Bengt Åhman	Looping	678
10.	Folke Johansson	RC-Viking	657
11.	Arne Lindberg	Rudder Bug	508
12.	Bo Lennartsson	Record Breaker	479
13.	Gunnar Pettersson	Radio Queen	358
14.	Frank Herlufsén	Sky-Skooter	0

Tipspromenad

Bengt Höglund, inofficiell svensk oldtimermästare i tipspromenad.

DET KOM BREV...

RC-redaktören har fått brev. Det första är från Arne Nohlberg och är en replik på redaktörens uppgivna "var är alla andra". Det andra är också från Arne Nohlberg och handlar om sällskapets hemsida. Det tredje har också med medlemmarnas engagemang att göra, men mer konkret med RC-redaktörens sätt att förvalta Sällskapets förtroende. Detta kommenteras i sina konsekvenser av redaktören i "Från ovan". Det tredje brevet består egentligen av två: ett från Sten Persson till RC-redaktören personligen men av allmänt intresse, och det andra av ett från Gösta Leijon som bett att få sitt brev publicerat. Jag inleder genom att sammanfatta och tillåter mig i lämpliga stycken citera ur Stens brev varefter jag publicerar Göstas brev in toto (i sin helhet). Jag börjar alltså med de sista breven och därefter Arnes två brev.

Sten har i sitt brev anmält till redaktören att Gösta skrivit ett brev till honom med kommentarer till RC-redaktörens sätt att skriva.

Sten själv tror att några medlemmars negativa reaktioner i likhet med Gösta beror på att "en liten grupps fältjargong blir obegriplig för andra, som då känner sig utanför". Sten säger att han hela tiden trots att Pastorn och hans kompisar "var arketyperiska RC-flygarkaraktärer av det slag som man kan hitta i de flesta klubbar". I samband med årsmötet i Rinkaby fick han klart för sig att Pastorn och hans kompisar fanns i verkligheten. Jag måste medge att det är ett komplicerat förhållande mellan RC-redaktörens figurer och de som fått låna ut sina karaktärer och /eller senare fått karaktärernas namn i det dagliga umgänget. Hönan eller ägget är den klassiska frågan. Att arketyper finns i större eller mindre utsträckning i verkligheten kan inte vara någon nyhet annars vore de inte just arketyperiska. Så är det med Pastorn och hans kompisar.

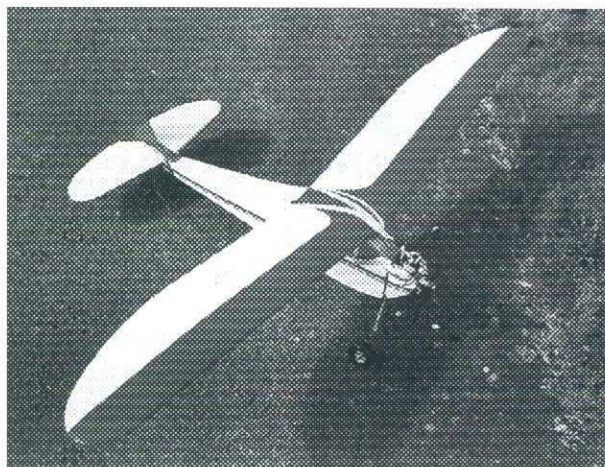
Sten nämner att han haft liknade erfarenheter då han översatt och infört bidrag av "den imaginära, skotske modellflygaren McGillicuddys liv och leverne". Resultat? "Medlemmarnas dom var hård: inget sådant trams i vår facktidning." Med några latinska citat "var det nära att banan som OT-red. hade slutat innan jag ens hade hunnit bli varm i kläderna". Men det gick tydligen som så väldigt ofta att "jag nog rättat in mej i ledet vid det här laget. Tyvärr har det hittills varit så att jag fått mycket lite feedback på det jag åstadkommit i tidningen de senaste 20 åren."(!) Som läsekretsen förstått kommer den nuvarande RC-redaktören inte i 20 år förmedla något som han *tror* faller läsaren på läppen: hellre en negativ reaktion i början som man tar konsekvenserna av än ingen alls i 20 år! Det är ingen eftersträvansvärd karriär att vara redaktör för en medlemstidning: oavlönat arbete, omkostnader utan ersättning

i samband med produktion, sena nätter med skrivandet, ofta under tidspress då vädret är utmärkt för flygning (eller som Biggles skulle sagt: "det finns inget dåligt väder bara byggväder och flygväder"), etc. Det är något man gärna lämnar till någon som tror sig göra ett bättre arbete.

Gösta Leijons brev och insändare återges i sin helhet på sidan 26.



*Bengt Åbman med sin "Fridelli 1967"
Nedan: Hans "Looping"*



Arne Lindbergs "Radio Queen"

Så till Arne Nohlbergs brev:

RC-grenen i framtiden.

Kanske låter rubriken lite högtravande, men med de dystra siffrorna över deltagande är det enligt min mening all anledning att fundera över vad som har hänt. Eller rättare sagt varför antalet deltagare tenderar att minska tävling efter tävling. Jag personligen tillhör dem som åkte på tävling efter tävling redan på 60-talet. Att åter få uppleva samma fina känsla som på den tiden infann sig under våra tävlingar, var för mig något att verkligen se fram mot. Tyvärr har tiden gått och över 40 år har passerat och allt har förändrats, inte bara du och jag, utan ett helt nytt och annorlunda samhälle möter oss idag. För mig var det trots ovanstående garderingar med stor glädje som jag tog del av den fantastiska chansen att få börja flyga med de gamla fina modellerna igen och inte minst att också få chansen att kanske få träffa gamla tävlingskamrater.

Med stor entusiasm deltog jag i tävling efter tävling. Långa såväl som korta resor resulterade i ett flitigt tävlande under några år, men sedan tog det slut av flera anledningar. Min avsikt med det här inlägget är inte att komma med kritik, eller pekpinna, utan istället hoppas jag att det skapar en konstruktiv plåtå för diskussionen om framtiden för radioflyget. Att säga sig vara missnöjd borde alltid följas av konkreta förslag till förändring. Därför tänkte jag också ge ett antal förslag eller kanske rättare sagt idéer till förändringar.

Det finns två möjligheter att öka antalet tävlande i radioflygets grenar: förändra de tävlande, eller förändra tävlingen. Med denna utgångspunkt så faller ju valet ganska lätt, alltså måste vi förändra tävlingsmomenten eller helt ta bort dom! Kan det vara så att folk vill idag inte åka många mil och mest uppleva tävlingsstress. Kanske det rätta är att bara träffas i meetingform? Då kan var och en flyga när de vill eller avstå helt från flygning. Man kan bara träffas och prata och visa upp den nya modellen! För vissa kan det vara nog och tillräckligt attraktivt.

De olika flygmomenten i klassen OT-RC, flugen av det så kallade upp och ner gänget, är en nykonstruerad klass som skapar en enorm stress, t ex inför landningen. Segraren missar oftast maximal poäng med bara några sekunder. Är detta något vi vill ha? Det måste finnas ett trevligare sätt att flyga tillsammans utan denna stress! (Jämför detta med RC- redaktörens förslag om RC-X. red. anm.)

Nästa klass är RC III som ju är den gamla klassiska tävlingsformen. Här krävs domare och en stor arrangörstab. Det är viktigt i denna klass med opartiska domare med stor integritet och god kunskap och som kan tänka sig att sitta still i stort sett en hel dag på fältet. Vem vill det? Även i denna klass bör reglerna ses över.

Skall vi ha endags eller tvådagars tävlingar? I den vardag som alltfler stressade människor lever i dag med massor av förpliktelser efter dryga arbetstimmar på ett krävande jobb, är mitt förslag att endagstävlingar och kanske enstaka tävlingar, t ex SM, sker som tvådagarsarrangemang över en hel helg.

Anmälningsavgiften, som jag ser i sista numret av Oldtimer, är 100 kr per modell i OT-RC. Det är inte onormalt att en tävlande deltar med två modeller. Detta ger en utgift på 200 kr. Lägg denna summa till kostnaden för en lång bilresa och det kan bli ganska kännbart ekonomiskt. Jag ser till min stora förvåning att startavgiften i SM i Rinkaby är 60 kr för den första modellen och 30 kr för modell nummer två. Varför denna stora skillnad, mellan OT och OT-RC? Dessutom måste jag tillägga att har man hög anmälningsavgift, ställer det stora krav på ett bra prisbord!

Till sist vill jag uppmana dem som är ansvariga för RC grenen i sällskapet: sätt er ner och börja jobba förutsättningslöst med den framtida verksamheten inom OT-RC. Gör gärna en enkät och fråga medlemmarna vad dom vill! Låt medlemmarna tillsammans med styrelsen skapa ett starkt RC Oldtimer inför framtiden, med välbesökta träffar. Ge samtidigt den nya generationen av modellflygare en möjlighet att ta del av den fantastiska känsla vi lite äldre modellflygare fick förmånen att uppleva på ett tidigt 60-tal i Sverige.

Arne Nohlberg

Ordförandens kommentar till brevet från Arne Nohlberg på nästa sida: Styrelsen har under lång tid försökt rekrytera en webb-master som ska ta hand om hemsidan. Sofia som startade sidan har inte haft någon möjlighet att åta sig att hålla den aktuell, men styrelsen ansåg att det trots allt var bättre att ha kvar sidan än att säga upp abonnemanget. På årsmötet valdes Bengt Åhman till webb-master och han kommer nu att sätta fart på sidan igen. Och vi har behållit adressen. <http://fly.to/smos>

Så till Arnes brev nummer två:

Om SMOS Hemsida.

Att finnas är att synas, så lyder ett gammalt känt ordspråk som förvisso gäller än mer i dag än när det myntades. I det informationssamhälle vi idag lever i, skapar god information kraftiga övertag vid konkurrens. Detta gäller naturligtvis rakt igenom vårt samhälle, även när det gäller hobbyintresse eller sportaktiviteter. Därför är det av stor vikt för varje förening att synas och särskilt i nya media. SMOS har under flera år haft en mycket dåligt uppdaterad hemsida, tyvärr också med en banner.

Jag har vid ett flertal tillfällen mailat till uppgiven webbmaster om den dåliga uppdateringen och det gamla innehålllet, men tyvärr aldrig fått svar.

Att ha en bra hemsida skapar många besök. Att ha en levande hemsida skapar ändå fler besök. Jag skulle våga påstå att hemsidan och elektronisk information är föreningens viktigaste kanal inför framtiden! Att inte ha information på internet, är att inte finnas. Med tanke på den höga medelålder som trots allt finns inom vår förening, är det av ändå större vikt med en bra hemsida.

Att ha en dåligt uppdaterad hemsida skapar emellertid inga besök alls, utan ger dessutom hela föreningen ett dåligt intryck. Vem återkommer gång på gång till en hemsida som nästan aldrig uppdateras? De allra flesta gör inte detta! För många nyfikna och intresserade är kanske just SMOS hemsida den första kontakten med föreningen. Det är då av stor vikt att denna hemsida är bra uppdaterad..

Att år efter år publicera ett år gamla resultat och ibland ändå äldre, duger inte inför framtiden. Det är ju just snabbheten som är utmärkande för nya media.

Jag har personligen varit i kontakt med flera som lämnat uppgifter om resultat, som varit snabbt inskickade. Men jag kan konstatera att inget har publicerats, förän år efter att tävlingen har genomförts.

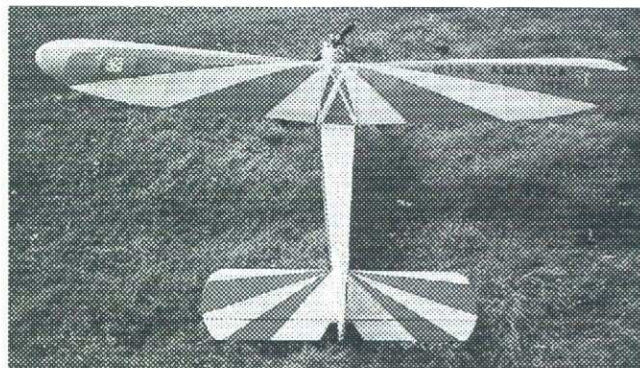
Med hopp om förbättring
Arne Nohlberg



Från Ölme:
Lars Höglund med assistent.
"Nu har Bengt snott all
termik!"
(Bengt Johnsson tog den
klart bästa termiken och
vann. Red.s anm.)

Längst ned:
Bengt Åhmans "Miss
America", en konstruktion
från 1934

Nedan:
Från Fe& Karlborg. Får
man fråga om det är samma
plan som domarna
bedömmar?



Björn Flodén död

Ännu en svensk modellflygpioniär har gått ur tiden. Den 7 april 2002 avled Björn Flodén i USA i en ålder av 85 år. Björns pioniärsats för svenskt modellflyg är kanske numera bortglömd eftersom han övergav modellflyget redan 1939 för att i stället satsa på segelflygning. 1960 emigrerade Björn med familj till USA. Som Björns närmaste ungdomsvän finns det särskild anledning för mig att nu påminna om hans modellflygkarriär.

Björn, som ursprungligen hette Andersson i efternamn, växte upp i Ulvsunda i Stockholms västra förorter. Där träffades vi omkring 1925. Björns familj bestod då av mamman, som var änka, samt fyra barn. Björn som var äldst fick tidigt medverka till familjens försörjning genom att börja arbeta direkt efter genomgången folkskola. Han fick anställning i den Starks mekaniska verkstad" där skulle bli känd som modellbetade Björn under en lång mekaniska verkstadsyrket från

Björn som hade en uppenbar inte med detta utan studerade ställning (48 timmar/vecka) till niska institutet i Stockholm.

Björns flygintresse tog sig först modellflygplankonstruktioner noterad) som kastades på gatan intresserad publik bestående av barndomskamraterna Sune och

Det var till att börja med si och var inte den som gav upp utan gångarna. Särskilt minns jag en "Kwai-racern" som bestod av formad vinge och två skjutande kraftiga gummimotorer. Den spjut och den flög av bara farvältsam fart kolliderade med föremål. Därefter återstod att reparera den skadade flygfarkosten inför nästa provflygning.



Björn Andersson experimenterade även med fällbara propellrar 1938

närbelägna "Eriksson och en av delägarna med tiden flygets "Pappa Stark". Där ar-följd av år och fick lära sig det grunden.

teknisk begåvning nöjde sig samtidigt med sin heltidsan-ingenjör på kvällarna vid Tek-

uttryck i diverse udda (med stomme av bockad pia-i korta glidflyktsförsök med en Björns bror Tord samt Börje Stark.

så med flygbarheten men Björn han sporrades i stället av mot-spjutliknande uppenbarelse en lång balsastav, en triangel-propellrar som drevs av två slängde Björn iväg som ett ten ett stycke innan den med marken eller något annat hårt

Ett avgörande steg i Björns och min flygkarriär blev kontakten med Sven Wentzel och hans modellflygfirma som då var inhyst i en laddningsstation på Sveavägen i Stockholm. Wentzel sålde vid den tiden bl a byggsatser till modellflygplanen "Tummeliten" och "Höken". "Tummeliten" flög vi med viss framgång. "Höken" var ett stort och tungt åbåke byggd av furulister och plywood. Vi kom aldrig underfund med hur den skulle trimmas och i stort sett varje flygförsök slutade med haveri och därpå följande reparationer.

"Höken" tog så när knäcken på vårt flygintresse men räddningen blev ett nytt besök hos Sven Wentzel. Han hade fått in en stadig packning med modellplansritningar från England som han bad oss bläddra igenom. Efter ivrigt sökande fann vi till slut en ritning som visade sig vara ett fynd. Modellen hette "The Lincol". Det var en kroppsmodell med en knapp meters spännvidd, en mycket lätt fackverkskonstruktion helt i balsa och klädd med japanpapper. Vi hade av en slump snubblat in en för oss helt ny modellflygvärld. I ett slag steg våra flygtider från så där 10 sekunder med "Höken" till dryga minuten med "Lincol". Namnet "The Lincol" är förmodligen ganska så okänt men utgör faktiskt grunden till en hel serie sedermera kända modeller som Gladan, Cirrus, Kungsörnen, Fröjds etc. 1935 bildades så modellflygklubben "Vingarna" med bland andra Björn i styrelsen. Detta blev starten på en enastående utveckling av det svenska modellflyget.

1937 debuterade Sverige framgångsrikt i "modellflyg-VM" (Wakefieldpokalen) i London då Björn blev bästa svensk med en 6-placering. Han deltog även i Wakefieldtävlingen 1938 i Paris. Därmed var det slut med Björns modellflygkarriär. I fortsättningen blev det segelflyg för hela slanten till att börja med faktiskt inom "Vingarna" som en kort period hade en segelflygsektion innan denna gick upp i Stockholms segelflygklubb.

BOKNYTT

*Ray Matthews t.v. med Bill Vanderbeek
och hans "Fubar 600X"*

Namnet "FUBAR" förekommer idag ofta i resultatlistorna från amerikanska OT-tävlingar och är grundnamnet för ett dussintal F-modeller i alla upptänkliga storlekar. Denna konstruktion byggdes och flögs från slutet av 40-talet till mitten av 50-talet av en viss Ray Matthews från Oklahoma. Hans mest kända konstruktioner "Fubar" och "Crowbar" var inga dagsländor, utan beräknade utifrån goda kunskaper i bl.a. aerodynamik och hållfasthetslära samt praktisk erfarenhet. Grundkonstruktionen utvecklades stegvis från år till år och främst "Fubar" var så framgångsrik, både i Ray's och andras händer, att de flesta F-klasser vid amerikanska stortävlingar under några år dominerades av denna modell!

Ray lever fortfarande (se foto!) och har varit behjälplig då en annan old-timare vid namn Tandy C. Walker skildrat historien om Ray Matthews och hans modeller. Boken, eller snarare kompendiet, på 133 A4-sidor utkom i fjol under titeln "A REVIEW OF RAY MATTHEWS' FREE FLIGHT DESIGNS".

Boken börjar med biografiska snuttar om författaren och Ray men övergår snart till huvudtemat, som är en utförlig beskrivning av främst "Fubar" och "Crowbar"-konstruktionerna. Ritningar, foton och tabeller täcker varje detalj av dessa och åtföljs av en fortlöpande skildring av hur, och varför, konstruktionen efter hand modifierades. Boken avslutas med Ray's tidlösa artikel om trimning av friflygmodeller, som gick som följetong i Model Airplane News 1953 under titeln "Secrets of Free Flight".

För US \$20 får man boken från Tandy Walker, 3602 Lynnwood Drive, Arlington, TX 76013-1120. USA. E-mail: tandyw@flash.net.

Avslutningsvis bör nämnas att samtliga i boken publicerade ritningar nu kan beställas i full skala från amerikanska firman Aerodyne.

Sten P.

Björn Flodén (forts.)

1960 flyttade Björn med familj till USA, blev amerikansk medborgare och stannade för resten av livet. Björn fick anställning vid RCA som sökte en finmekanisk konstruktör för att få fason på sina trilskande filmkameror. Han trodde att han fick jobbet för att han kunde visa upp den omkopplingsmekanism för modellflygplan (omkoppling mellan två gummimotorer) som han konstruerade och byggde inför VM 1938. Björn hade en framgångsrik karriär hos RCA (han har 10 amerikanska patent på filmkamerakonstruktioner) där han stannade till sin pensionering.

Björns modellflygkarriär kan synas kort men hans inflytande blev ändå betydande eftersom han kom att verka under den mycket speciella perioden åren 1935 till 1939 då modellflyg var en massmedial innesport som kunde samla flera tusen åskådare under större tävlingar på Ladugårdsgården i Stockholm. Detta innebar i sin tur att massor av ungdomar blev intresserade av och försökte sig på modellflyg. Som vanligt var det ett fåtal individer som genom sina tävlingsframgångar kom att framstå som idoler och därmed kunde påverka modellflygets tekniska utveckling genom att deras konstruktioner marknadsfördes via tidskrifter och hobbyföretag. Björn var under sin aktiva tid som modellflygare en betydelsefull aktör i denna process.

Sune Stark



*Steve Tivanders RC-III-modell
"Petronca 3"*

REVINGE MÖTE den 28 september 2002.

Väderleksprognosen för 28/9 talade om en passerande varmfront med ev. nederbörd och möjligen bidrog detta till ett visst manfall bland de anmälda till AKMs hösttävling för OT-modeller och klass P-30. Prognosen var inte fel; dagen bjöd på omväxlande väder, som dock var fullt flygbart och den skara, som mötte upp, hade en trivsamt dag tillsammans.

23 O'I-modeller var anmälda, varav knappt hälften noterade tider enligt följande:

Klass A					Klass D						
Germund Wårdenius	TI-39	31	73	-	104	Sigurd Isacson	Duplex	150	150	115	415
						Kalle Westerblad	Korda 39	150	149	111	410
Klass B					Klass S 1						
Germund Wårdenius	Våstanvind	69	102	70	241	Ingvar Persson	Korda 39	104	106	80	290
						Germund Wårdenius	Sleipner	89	33	34	156
Klass C					Klass S 2						
Thorvald Christensen	Convertible	100	110	142	352	Kurt Sandberg	HW-44	150	95	150	395
Gunnar Stedt	Chop Stick	101	-	-	101						
Gunnar Stedt	Flip Flop	75	-	-	75	Sven Landervik	Taifun	35	150	125	310

Resultat från Vårtävlingen 2002 25 april på Revinge

Klass A					Klass S1						
1	Sigurd Isacson	TI-39	120	120	240	1	Kurt Sandberg	HW-43	120	120	240
2	Thure Josefsson	FIB	103	79	182	2	Kurt Sandberg	HW-44	120	73	193
3	Thure Josefsson	TI-39	41	91	132	Klass S2					
4	Thomas Johansson	Trumf	62	64	126	1	Sven Rågwall	Meteor 21	120	120	240
5	Thomas Johansson	Trim II	64	12	76	2	Sven Rågwall	Oreon	120	92	212
6	Germund Wårdenius	TI-39	59	-	59	3	Kurt Sandberg	KS-46	62	-	62
Klass B					Klass Sint						
1	Sigurd Isacson	Våstanvind	118	120	238	1	Tycho Andersson	Victory	120	120	240
2	Anders Håkansson	Landegren Krax	109	120	229	1	Christa Rågwall	Aurikel	120	120	240
3	Thomas Johansson	High Climber	77	120	197	1	Sven Rågwall	Aurikel	120	120	240
4	Lars Ljungberg	Cleo	95	79	174	Klass A2					
5	Thure Josefsson	Våstanvind	88	85	173	1	Sven Rågwall	Nordic Winner	120	120	240
6	Niklas Carlsson	Cleo	76	55	131						
7	Bengt Åhman	Torpedo	46	48	94						
8	Kurt Strömdahl	Clipper	35	15	50						
8	Germund Wårdenius	Cleo	15	35	50						
Klass C											
1	Anders Håkansson	Landegren Spec	120	115	235	<i>I förgrunden Niklas Carlsson med sin "Cleo". Där bakom får Anders Håkansson assistans med sin "Copland 1936"</i> Foto: Pär Lundqvist					
2	Kurt Strömdahl	Stratos	106	97	203						
3	Thorvald Christensen	Convertible	76	96	172						
4	Martti Bogdanoff	Laban	78	91	169						
5	Martti Bogdanoff	Lanzo 30"	63	82	145						
6	Martti Bogdanoff	Gipsy	68	68	136						
7	Lars Ljungberg	Löwens G1	120	5	125						
8	Thure Josefsson	Gipsy	58	65	123						
9	Bengt Åhman	Laban	74	10	84						
10	Bengt Stibner	Löwens G1	28	-	28						
Klass D											
1	Martti Bogdanoff	Ellilä 1950	120	120	240						
2	Anders Håkansson	Copland 1936	115	120	235						
3	Sigurd Isacson	Lanzo Duplex	116	109	225						
4	Ingvar Persson	Korda 1939	105	76	181						
5	Bengt Stibner	Lanzo Duplex	82	-	82						



För första gången på nästan 50 år...

Tävling för friflygande skalamodeller 24 augusti 2002

I samband med årets OT-SM arrangerades en tävling för friflygande skalamodeller av Anders Sellman och Gunnar Wivardsson. Nio modeller kom till start varav 5 tävlade i gummimotorklassen och 5 i klassen för annan framdrivning! (Gunnar Wivardssons Viggen kunde faktiskt tävla i båda klasserna!) Vi fick se välbyggda modeller som Sommer 1912 (Sten Persson), Tiger Moth och Piper Cub J3 (båda Lars Tolkstam), Avro 504K mkII, Hurricane 2c och Thulin D (alla av Anders Sellman), Heinkel 100 (Sven Olov Lindén) och J21 (Georg Törnkqvist).

Trots en hård och byig vind kunde tävlingen genomföras, och några tävlande vågade riskera sina modeller och genomförde även flygmomentet - något som var ett villkor för att man skulle hamna i topp på resultatlistan. Arrangörerna hade lagt inriktningen på att det skulle vara roligt, men regelverk fanns och tillämpades strängt så att de båda arrangörerna toppade de slutliga resultatlistorna! Nåväl, det gjorde inte så mycket då alla deltagare fick priser, som bestod av ritningar och skaladokumentation för att inspirera till framtida byggen.

Närvarande damer fick rösta fram den vackraste modellen i Concours d'Elégance och det blev en klar seger för Sten Perssons vackra Sommer 1912, men även Anders Sellmans lilla Avro 504K mkII fick röster liksom Lars Tolkstams Tiger Moth. Sten fick fina litografiska tryck med flygplansmotiv som välförtjänt pris.

Närvarande juniorer fick rösta fram den häftigaste modellen, och här var valet enhälligt: Anders Sellmans Hurricane 2c.

Georg Törnkqvist ställde upp med en liten J21 ihelv Peanutstorlek (spv ca 150mm), men den hade det svårt i blåsten. Gunnar Wivardsson hade en Viggen som verkligen utnyttjade reglerna och fick därför en fin placering trots att den var längst ifrån alla skönhetspriser och inte flög särskilt bra. Men har man utformat reglerna så vet man var kryphålen finns!

Man fick bonus för markstart och pilot var obligatorisk. Dessutom krävdes skaladokumentation, så det var tävling på riktigt.

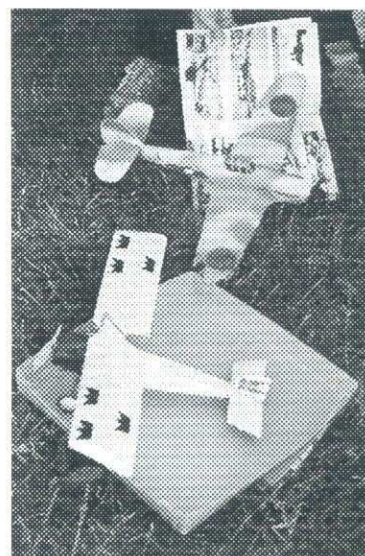
Arrangörernas syfte var att unger gemytliga former försöka få igång skalatävlandet i Sverige, och vi kommer att återkomma, och då hoppas vi på att fler täv



Sven Olov Lindén startar sin Heinkel 100 i gummimotorklassen. De vänliga och mycket toleranta tävlingsledarna godkände detta som markstart!

Hurricane 2c

Thulin D

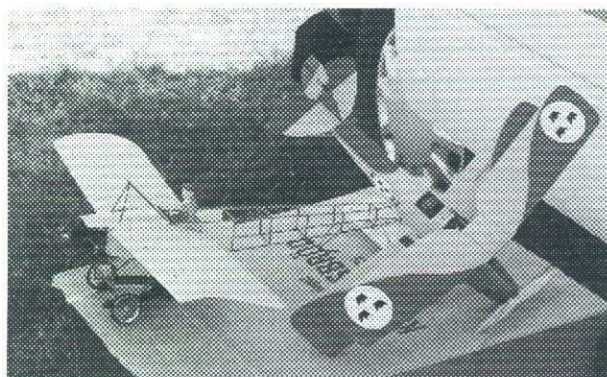


Två av Anders Sellmans välbyggda skalamodeller

lande har upptäckt tjušnigen med denna klass och då kommer också tävlingsmomentet att vara mera dominerande. Jag hoppas att alla tävlande och åttare hade kull!

GeWe

Två av tävlingen: vackraste modeller. Sten Perssons Sommer 1912 och Lars Tolkstams Tiger Moth. Båda modellerna drivs av kolsyre motorer.



Samtliga foton: Pär Lundqvist

TILL SALU

Byggsats klass S1 "Scrappy" spv 1000 mm
Byggsats klass A2 "Stratos" spv 1913 mm
Byggsats RC segelflyg "Riser 100", fabr. SIG, spv 100"
Byggsats Auster, Piper Super Cruiser, Chrislea Super Ace, spv 440 mm
Hobbyboken 1943
Ritningar, gummimotorer, siden m.m. Lista mot svarsporto!
OBS att jag har ritning till "Tempo" – lämplig introduktion till klass G-Int!
Arne Andersson, Bagaregatan 24b, 611 31 Nyköping.
Tel. 0155-286852.

Nedanstående modellflygtidningar finns för avyttring:

Aeromodeller: July –57, Jan t.o.m. Sept – 58.
Model Airplane News: Jan t.o.m. June, Oct t.o.m. Dec –56, Jan, Febr, June, July – 57
Wentzelkatalog – 84
BEHCO-katalog –89
Börje Schröder, Skarköpsvägen, Marieholm
330 33 Hillerstorp. Tfn 0370-931 37

Från Wentzeltävlingen på Gärdet den 2 juni 2002



Ylva Wentzel gratulerar Georg Törnkvist till segern i "Concours d'Elégance". Modellen är en 1/2-skala "Smoothie"

Foto: Louise Rosengren

INSÄNDARE

I OLDTIMER nr 2 klagar Kjell-Åke Elofsson över att det kommer så få utombys OT-RC-flygare till deras tävlingar i Skaraborg.

I samma nummer skriv er RC-redaktören Bo Lennartsson förtrytsamt att en del läsare är förvirrade av de namn, som förekommer i Oldtimers RC-referat; "Pastorn", "Fransson" och "Biggles" nämns. Kan det finnas ett samband, frågar jag mig?

Personligen tycker jag nog att RC-skribenterna i Skaraborg gått rakt i den fälla, som hotar alla skribenter i föreningstidningar: de har flyttat över den jargong, som odlas på klubbfältet och i kamratkretsen, direkt in i tidningen. När så den stora läsekretsen läser detta så förstår de just ingenting. De känner ju inte killarna/gubbarna, som döljer sig bakom öknamnen.

Kort sagt: läsarna känner sig väldigt mycket utanför. Det som är jättekul i kamratkretsen blir obegripligt för alla andra och upplevs kanske rent av som lite fånigt. Genom lite detektivarbete kunde man visserligen klura ut att bakom benämningen "Pastorn" döljer sig Bo Lennartsson, fast sådant ska man ju inte behöva leta efter, eller hur?

Jag har själv i snart 20 år varit redaktör för en medlems-tidning i en rikstäckande flygförening (Flygande Veteraner) så jag har haft god tid att fundera på den här frågan. Mitt råd är helt klart: låt jargongen i en liten krets stanna där. Sprid den inte till en mycket större krets, det blir bara fånigt.

Bo Lennartsson försöker få oss att tro att kompis-jargongen är en förutsättning för att kunna skriva lättsamt och kåserande, i motsatt till "torr redogörelse". Så är det inte. Den som inte kan skriva lättsamt utan öknamn och gliringar bör nog gå en skrivarkurs.

Kan mina erfarenheter bli till nytta för RC-skrivarna i Oldtimer så blir ingen gladare än jag. Jag tyckte det var välgörande när skaraborgarna med Kjell-Åke i spetsen för ett par år sedan tågade in på OT-RC-arenan. Plötsligt blev det ny fart på det hela. Nya ansikten, nya modeller, nya klasser och ordentliga regler. Dessutom nya idéer: förslaget i senaste numret om RC X tycker jag är briljant. Dessutom har jag mött och tävlat mot det här glada – och extremt skickliga – skaraborgsgänget flera gånger och ser fram emot det igen.

Men du, Bo – nästa gång du ger oss ett latinskt citat så skicka med en översättning! Vi andra är ju så obildade!

Gösta Leijon

”MY WAY” av Stefan Kalska.

Som gammal A2-flygare kommer jag i fortsättningen att skriva en och annan artikel om dessa modeller i OLDTIMER och börjar här med ”My Way”. Först bara några ord om mej själv.

Jag föddes i Helsingfors den 30 sept. 1941. Mina föräldrar var svenskspråkiga och därför kan jag både svenska och finska. Jag började min modellflygkarriär redan som 10-åring, då jag kom in i min första modellflygklubb, kallad Kiuru (Lärkan). I samma klubb var de ”stora grabbarna” Reino Hyvärinen (avled 1986, 48 år gammal), Into Kekkonen (VM-4:a 1959), Lasse Laxman (VM-2:a i F1C 1963) – undra på att man lärde sig en del om modellflyg av dessa!

Någon gång i augusti 1965 var jag på semester från min dåvarande arbetsplats, norska handelsfartyget M/S Norrviken. Jag är nämligen utbildad till sjöingenjör och som sådan jobbar man som maskinist i handelsflottan. Jag hade en dag ett ärende till Finlands Flygförbund och fick då se fyra A2-modeller, som flugit bort vid VM 1965 i Kauhava. De hade hittats och förts dit en vecka efter VM och låg nu på en hylla. En av modellerna fängade mitt intresse. Den hade helplankad vinge och enligt namnlappen var ägaren den tyske modellflygaren Herbert Schmidt, som kom 9:a i Kauhava. Det var speciellt vingens profil, som intresserade mej och därför passade jag på att rita av den med en spetsig penna.

När vi i januari året därpå låg i New York och tog in last till Japan stack jag till 26:e gatan på Manhattan, där det fanns en hobby-affär, full med allt som en modellbyggare kan behöva. Jag köpte en massa balsa och plywood samt SIG-lim och japanskt Esaki-papper. Under den påföljande färden till Miami och New Orleans samt genom Panama-kanalen till sista lastningshamnen Los Angeles såg jag ut plywoodspryglarna till Schmidts profil.

Eftersom mesta tiden i hamn gick åt till reparation och underhåll i maskinrummet tog inte bygget riktig fart förrän vi lämnade Los Angeles. Visserligen hade vingbygget påbörjats redan då vi lämnade New York, men först när vi anlöpte Osaka var mittvingarna färdiga. Färden gick sedan till Hong Kong, Singapore, Bangkok och Bombay för lossning och då blev även de trapetsformade vingöronen träfärdiga.

Från Bombay stack vi till Singapore för att ta last till Uruguay, Montevideo och under denna långa resa på 22 dagar över Stilla Havet blev vingarna färdiga då de fick sin gul-röda klädsel och fyra lager amerikansk nitratdope.

Byggandet av kroppen började då vi satte kurs från Montevideo mot Georgtown i Guyana (norr om Brasilien) för att lasta bauxit till Montreal i Canada. Den var färdig redan då vi kom till Georgtown och jag hann därför bygga även stabben innan vi anlöpte Montreal.

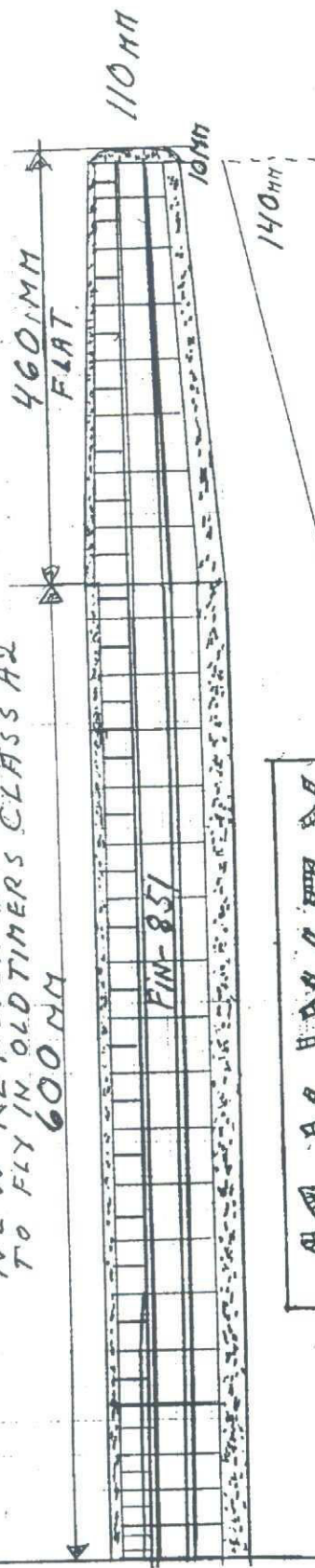
Det blev sammanlagt 6 resor mellan dessa båda städer och redan på andra resan var min A2:a klar. Man kan säga att denna friflygande A2:a färdats runt halva jorden, vilket var ursprunget till att jag gav den namnet ”MY WAY”.

Slutligen några ord om min byggteknik. Som synes är framkanten lite ovanlig. Den har varit mitt ”varumärke” sedan jag använde den första gången i mina A2:or 1960 och består av en 3x4 mm furulist, 4 mm balsa samt 2x8 mm furulist på högkant. Den stora fördelen med denna konstruktion är att man lättare kan slipa den så som man vill ha den. Överkanten på 2x8-listen brukar jag markera med svart tusch för att den inte ska slipas ner under 8 mm. Även bakkanten är ett laminat, bestående av 6 st 3,5 mm balsa och sist en 2x3 mm furulist. Bakkanten blir på detta sätt mycket stark och håller formen. Mittbalkarna består av 2x6 mm furulist. Profilens koordinator gjorde jag 1970 sedan jag flugit bort min ”My Way” sommaren 1969 i Finska Mästerskapen på Jämijärvi.

Denna A2:a är huvudsakligen byggd för termikflygning, men den gör bra ifrån sig även i blåsväder och kan sägas vara konstruerad och byggd för skandinaviska förhållanden.

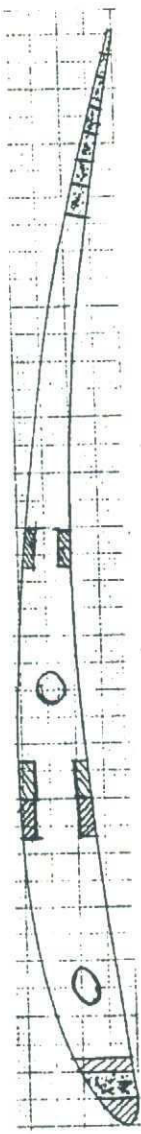
Jag har nu byggt en ny ”My Way”, som jag tänkte ställa upp med i OT-SM på Rinkaby i år. Jag hade då tänkt träffa Markku Tähkäpää där. Jag och Markku flög mycket ihop på 60-och 70-talet, men vi har inte setts sedan 1983, eftersom jag flyttade till Sverige 1985. Tyvärr insjuknade Markkus fru dagen före avresan från Åbo och därför inställde även jag resan till Rinkaby.

A-1966
 BUILT BY STEFAN KAL'SKA
 ORG LOST 1969 FINNISH NAT. FCC
 NEW REPLICIA BUILT 2002
 TO FLY IN OLDTIMERS CLASS A2



FIN-851

KAL'SKA



KAL'SKA HS-65
 0 125 2.5 5 10 15 20 30 40 50 60 70 80 90 100
 0.8 2.5 3.5 5.0 7.5 8.4 9.25 10.1 10.25 9.75 8.75 7.4 5.5 3.0 0.4
 0.8 0 0.1 0.5 1.0 1.6 2.25 3.5 4.4 5.0 5.0 4.4 3.25 1.75 0

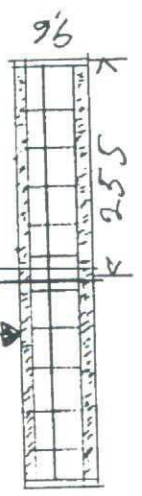
WING ARE 29.00dm²
 WING WEIGHT 152.9RM
 STAB. 4896dm²
 STAB WEIGHT 9.9RM
 SPAN PROJ 2.10cm
 A.R. 15.21
 M.A.C. 13.81
 FUSELAGE WEIGHT 251.9RM
 TOTAL WEIGHT 412.9RM
 TIMER: SEELIG
 STRAIGHT TOW
 TVD 7.07

WARPS

LEFT TIP 3mm W-OUT
 RIGHT TIP 1mm W-OUT
 LEFT CENTRE 0
 RIGHT CENTRE 3mm W-IN

SK 7/9 2002

30 146mm CG 56% = 82mm GLAS FIBER FISHING BOOM 259RM



Framkant

Lås

Fena

Pris

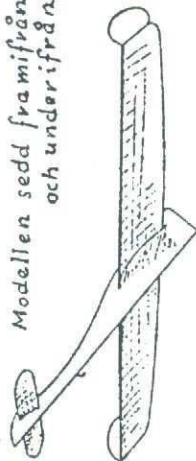
FLYGVIING

35 öre

MÅNGSIDIG, VAKEN, INTRESSANT

Fena

Modellen sedd framifrån och underifrån



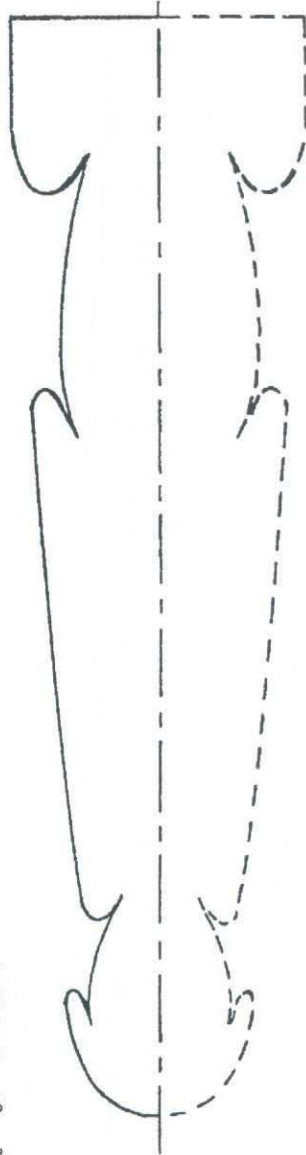
Ankmodell BRUKSANVISNING

ring i avståndet mellan sidorna på blott någon millimeter gör sig gemenst märkbar i flyggenskaperna. Tyngdpunkten ligger från början väl långt bakåt, varför det kan ha sitt intresse att experimentera med en framåtflyttning av denna. Fäst för detta ändamål en vikt inuti kroppen olika långt framför vingen genom klistring eller på annat sätt. Efter varje ändring av vikten måste stabilisatorns inställningsvinkel på nytt utprovas. Genom sådan växelvis ändring av tyngdpunktsläge och stabilisatorinställning kan man göra goda iakttagelser över ankans höjdstabilitet. Anktypen är känd för sin utomordentliga höjdstabilitet, vilket kanske är lättast att förstå om man icke betraktar den som en anka utan som ett normalt monoplan (d. v. s. som ett flygplan med mycket liten vinge och mycket stor stabilisator). Då det emellertid är ett generellt villkor för höjdstabilitet att längre fram belägna bärytor äro högre belastade än längre bak placerade sådana, med andra ord, de skola bära större vikt per kvadratmeter, måste vid

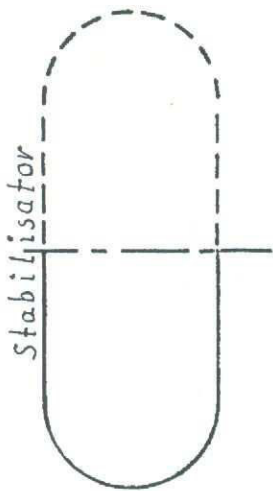
Klipp först loss de tre olika delarna, vinge, kropp och stabilisator från arket. Vik sedan utefter de streckprickade mittlinjerna och klipp båda sidorna samtidigt så att de bli precis lika. Inklippen i kroppen, där vingen och stabilisatorn skola klämmas fast få varken göras för långa eller för breda, emedan dessa delar då ej fastna ordentligt. Vingen kan eventuellt klistras fast, men stabilisatorn måste vara rörlig, detta till skillnad från modell nr 1, där motsatsen är fallet. Se till att vingens välvning sträcker så långt ut emot spetsarna som möjligt emedan den annars blir för vek.

Trimningen av modellen sker genom ändring av stabilisatorns inställningsvinkel. Genom att klämma tillsammans kroppens båda sidor, men blott vid stabilisatorns framkant, mer eller mindre, ändras inställningsvinkeln avsevärt. En änd-

Flygningens modell nr 2.



Stabilisator



ankan tyngdpunkten under alla omständigheter ligga framför vingens tryckcentrum, vartill ligen ungefär vid vingens framkant. En rätt utbalanserad anka är fullkomligt spin-säker. Kursstabiliteten var länge en av stötestema vid konstruktionen av ankor. Genom placering av fenor och sidoroder ute på vingspetsarna kan emellertid detta problem numera anses löst. Svängar åstadkommas på så sätt att fenan på den sida, åt vilken modellen skall svänga, vikes något utåt. För att modellen över huvudtaget skall bli kursstabil måste båda fenorna från början vara något utåttällda, varför de streckade linjerna, utefter vilken fenorna skola vikas uppåt, stå något snett.

Efter tillräcklig övning kan man få modellen att utföra just den manöver, man önskar. Kontrollera att modellen ej är skev genom att sikta framifrån.