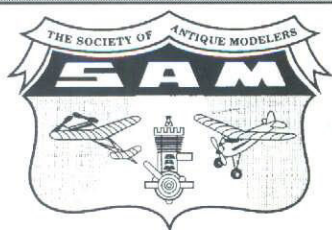


# OLDTIMER

SPECIALTIDSKRIFT  
FÖR MODELLFLYGARE Nr: 3 2003



TÄVLINGSRESULTAT  
RIIHING "ZEFFIRO"  
"TELEPATI"  
MED MODELLPLAN





OLDTIMER  
ORGAN FÖR SVENSKA  
MODELLFLYGARES  
OLDTIMERSÄLLSKAP

Arg 32 Nr3/2003  
Red. av detta nummer  
Sten Persson  
sten.persson@mbox305.swipnet.se

Styrelse:  
Ordförande: Gunnar Wivardsson  
Smeagatan 4, 434 36 Kungsbacka  
Tel: 0300-163 79  
gunnar\_wivard@hotmail.com

Sekreterare:  
Lennart Flodström  
Björnbårsstigen 1, 444 45 Sten-  
ungsund  
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 Elofsson  
Skövdevägen 12, 543 35 Tibro  
Tel: 0504-145 10  
tjolle.e@spray.se

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

Hedersordförande:  
Sven-Olov Lindén

Hedersmedlemmar:  
Lennart Hansson  
Kurt Sandberg

Tidningskommitté:  
Sten Persson - redaktör  
Pär Lundqvist - layout  
Kurt Sandberg - distribution

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

Hemsida:  
<http://fly.to/smos>

Manusstopptider 2004:  
Nummer 1: 22 feb.  
Nummer 2: 23 maj.  
Nummer 3: 26 sept.



*Ordföranden har ordet*

*I våra stadgar står det i första paragrafen att SMOS' uppgift är att bevara och dokumentera nuvarande och tidigare verksamhet inom modellflygsporten. Därför känns det bra att vi nu genom ett konsekvent arbete från styrelsens sida har lagt grunden till en god ekonomi som nu tillåter oss att försöka verkställa några länge önskade projekt. Jag tänker då på utgivning av SO Lindéns bok om modellflygets historia fram till 1950 och på planerna på ett modellflygmuseum.*

*Jag är glad att årsmötet beviljade styrelsen medel för att kunna garantera utgivningen av boken, och vi är nu inne i ett läge där vi jämför priser på olika utföranden hos olika förlag och tryckerier. Första delen av dokumentationen av svensk modellflyghistoria i bokform är i sikte!*

*Museifrågan har tagit en helt ny vändning i och med att ett flygmuseum tycks bli av på Säve flygplats utanför Göteborg. I sådant fall finns det utrymmen även för oss. Ännu är det dock för tidigt att våga tro på en lösning. Vi har inget klart besked, och därför har vi heller inte kunnat beräkna eller ta ställning till kostnaden. Men låt oss hoppas på en lycklig lösning på detta sedan länge önskade museum.*

*Vad har vi då framför oss? Jo, historien slutar ju aldrig. Vi ska enligt våra stadgar bevara och dokumentera nuvarande och tidigare verksamhet inom modellflygsporten. Det finns mycket att ta tag i; Radioflygets tidiga historia och utveckling, Linflyget (där vi hoppas kunna få igång verksamhet!), friflyget efter 1950, här har vi ju exempellösa framgångar med ett stort antal VM-guld i alla tre klasserna. De två senaste genom Per Findahl och Robert Hellgren som vunnit de två senaste VM:en i segelmodellklassen. SMOS gratulerar!! Historien fortsätter!*

*GeWe*

För bidrag till detta nummer tackar red.:

Owe Carlsson Lennart Flodström  
Bengt Höglund Gösta Leijon  
S.-O Linden Per Nilsson  
Anders Sellman

*Omslaget:*

*Omslagsflicka denna gång är Ginger Sjögren vars "Termik 3" vann bronset i klass 'B'. Visar upp sig gör även det vida Rinkabyfältet och skånska sommarmoln. Foto: Per Nilsson.*



## Alla vann!

VAD vann de?

Jo – de vann en skön modellflygkväll med mycket skratt och glädje ; dessutom en fin, internationell samhörighetskänsla inombords, eftersom detta var en internationell manifestation.

Bilden t h togs exakt kl. 18.00 lördagen den 9 augusti 2003 på modellflygfältet Nylanda i Nyköping. Tolv modellflygare släppte samtidigt iväg sina "Cloud Tramp" gummimotormodeller . Det roliga är att modellflygare i en rad andra länder i samma sekund släppte iväg sina "Cloud Tramps" mot skyn. Det betyder ju olika klockslag, eftersom kl. 18.00 i Nyköping blir 17.00 i England, 12.00 i New York och 09.00 på morgonen i Kalifornien.

Upphovsmannen till denna internationella rörelse var en modellflygare vid namn Loren Dietrich, som avled tidigare i år. Syftet är tvåfaldigt. Först är det naturligtvis en kul grej. Det känns faktiskt lite högtidligt inombord när man vet att just nu, i denna sekund, står en massa andar stolliga modellflygare jorden runt och slänger iväg sina likadana plan.

Det andra syftet är att hedra minnet av en pionjär, en amerikan, som starkt bidragit till att göra modellflyget till vad det är idag. Han hette Charles H. Grant, som redan vid 14 års ålder 1908 började tillverka och flyga modeller. Grant var redaktör för amerikanska Model Airplane News 1932-1943 och producerade och sålde dessutom färdigbyggda (!) modeller ända tills finansierarna svek honom. Om detta kan man läsa på Internet, som är grunden för spridning av information om "Cloud Tramp" – evenemanget.

Masstarten vid en given tidpunkt är inte det enda. Som uppföljare startade canadensaren Jim Moseley en posttävling, även den världsomspännande och med "Cloud Tramp". Man ska göra fem flygningar, stryka den bästa och sämsta och skicka in resultatet



till Jim Moseley (email: jjmoseley@look.ca) senast den 30 september ( tyvärr för sent i år, men sikta på 2004! –Red.)

Den i Nyköping, som tänkte på idén, var Sten Bergvall. Han berättade om det hela för Bengt Höglund, som drog igång det lokalt, med resultatet att tolv man ställde upp med "Cloud Tramp" den 9 augusti.

Modellen då? Enklast beskriver man den som en något förstorad "Tummeliten". Faktiskt så lik att man frågar sig vilken som kom först! Därom vet säkert OLDTIMERs mångkunniga läsare mer än jag. Flyger bra gör den i alla fall. Ritningen har publicerats tidigare i denna tidning och lär finnas i ritningsbanken.

Ska man döma av alla glada skratt och förtjusta rop, som steg mot sommarhimlen den här vackra sommarkvällen, så är väl frågan om inte det enkla, ursprungliga modellflyget är det roligaste. Och alla vann ju!

Gösta Leijon

P.S. Från Bengt Höglund, som hållit red. informerad om årets "Cloud Tramp" – evenemang, kom nyligen ett meddelande om att de svenska deltagarna kommit in på den världsomspännande deltagarlistan. Arrangören hade väntat sig att spränga 300-deltagarvallen, vilket också lyckades. F.n. är 331 deltagare registrerade och flera namn väntas. NMK och Kondorens medlemmar hittar du på plats 140-151, dessutom finns två övriga svenskar på plats 271 och 300.

Man kan se på webb-sidan för "Cloud Tramp": <http://website.lineone.net/~mike.denise.parker/index.htm> och rulla ner sidan (långt ner!) tills listan kommer.

Red.

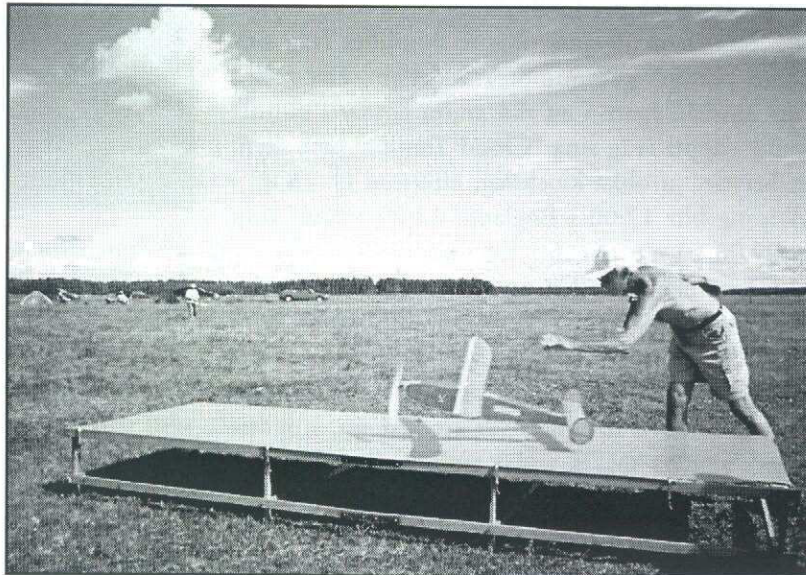
*Bengt Höglund, som i Nyköping drog igång det hela och skötte allt. Han skaffade t.o.m. en atomdriven klocka för att starten skulle kunna ske exakt kl. 18.00!*

*Foto: Solveig Leijon*



## OLDTIMER SM 2003.

SHMFS och AKM – dvs Kurt Sandberg och Lennart Hansson stod bakom arrangemangen för detta SM liksom för många av de föregående. Vi har blivit så vana vid detta att vi alla tar för givet att vi ska träffas i Rinkaby för vårt mästerskap och årsmöte. Må det så förbli i många år framöver. Vi såg i år att det kan behövas förstärkningar i organisationsgruppen. Lennart Hansson kunde inte delta på samma sätt som tidigare även om han så gärna ville. Familjeangelägenheter hindrade honom. Vår ordförande kunde till viss del fylla hans plats och det är vi tack-samma för. Kurt lade som vanligt ner ett mycket stort arbete att få allt att fungera. När vädersituationen då kommer och försvårar det hela blir arbets-bördan onödigt tung. Tack grabbar för allt arbete ni lägger ner för oss gäster!



Fredagskvällen var vikt för flygningar med F-modeller och Gint samt TP. Vindarnas styrka gjorde detta omöjligt. De tävlande som kommit på

fredagen fick ägna sig åt social samvaro och det är ju faktiskt en viktig beståndsdel i vår verksamhet. Vi känner oss som komme vi till en släkträff när vi möts.

Vid briefing på lördagsmorgon efter frukost med-

iväg långt förstod vi och det blev långa hämtningar för motorflygarna. I slutet av fältet fanns en majsodling, som stod under bevattning. Det var några som fick alldeles gratis dusch då de sökte i fältet!

Givetvis kom våra grannar från Danmark som vanligt och deltog i mästerskapstävlingen. Även från Finland har vi regelbundet besök av Markku Thäkäpää med fru Haidi. Nu kom ännu en långväga gäst. Herb Cothe från USA. För dem som inte vet det kan omtalas att Herb placerade sig som 2:a i Wakefield vid VM, som hölls i Höganäs 1956. Han var själv ej på plats, men hans modell proxy-flögs av Anders Håkanson. Nu passade Herb på att besöka sin vän och passade på att delta i vårt OT/SM. Våra tävlingar är ju av "Open"-karaktär, så alla som betalt sin medlemsavgift har rätt att delta och dessutom kan tävlingsledningen bjuda in andra!

Tyvär innebar vindstyrkan att modeller som klarat själva flygningen ändå skadades då de slog i marken och kastades runt. Många goda flygningar gjordes dock och de tävlande, som fick ihop tre maxflygningar denna dag, är värda allt beröm.

De som anmält skalamodeller fick lämna dem hos Anders Sellman och Tycho Andersson. En sorts "Concours d'Elegance" skulle också ingå, men den blev lite "oregelbunden", då damerna, som skulle ge sitt utlåtande, inte fick se modellerna samtidigt. Nu blev skalatävlingen inte vad vi hoppats på. Vinden var så stark att endast ett par tävlande vågade släppa iväg sina plan – och det vann de på!



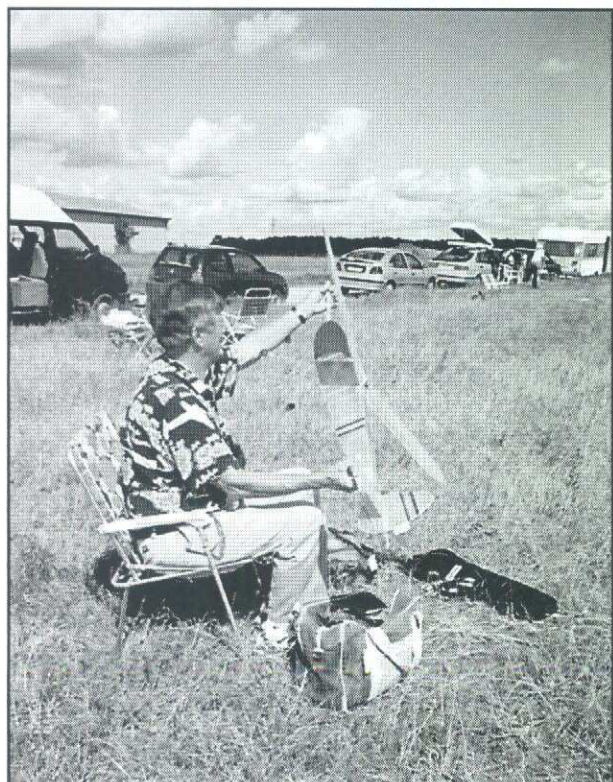


Einar Håkansson skötte sekretariatet snabbt och effektivt. Resultatlistan förelåg fix och färdig till kvällen då middag och prisutdelning hölls. Med tanke på det hårda vädret hölls inte fly-off, utan Anders Håkanson och Anders Sjöberg delade på 1:a plats. Den äldre Anders tyckte att den yngre kunde få guldet. "Jag har så många redan!" sa han.

Årsmötet följde därefter. Protokoll finns att läsa på annan plats. Skönt är dock att vi har en så stabil organisation att förhandlingarna går snabbt och att valprocedurerna oftast inskränker sig till valberedningens förslag: "Omval"!

Väderutsikterna för söndagen lät betydligt mer lovande än dagen innan. Samling och briefing vid barack B och därefter ut i karavan till fältet. Nu kom vinden från NNV och var svag. Startplats för Wakefieldmodellerna ordnades. Linlängden denna dag var satt till 100 meter och det ger en annan dimension åt segelmodellflygandet! Tänk! En gång i tiden begagnade man t.o.m. 200 m lina! Men då vinschade man från en fast startplats. Startkrokar satt då mycket nära nosen på flygplanen och det mesta av linan rullades upp på lintrumman, så höjden blev ej så märklig.

Det blev en riktig sommardag! Solen värmdes gott från en molnfri himmel och vinden var mycket behaglig. Kurts sondotter Annie skötte sekretariatet för tredje året, så hon hade rutin för jobbet! Allt flöt fint fram till drygt middagstid. Då behagade sjöbrisen sätta in. Vindstrutarna vände åt alla håll! Några flög



åt norr, andra åt väster och somliga i alla andra väderstreck! Startplatsen kunde ej behållas. Bud gick från mun till mun och de som hade starter kvar att göra flyttade sig söderut. Några blev försenade och fick chans att starta trots att tävlingstiden var slut. Detta försenade omflygningarna, som helt naturligt blev följden av det förträffliga vädret. Trots den sena timman – nåja – klockan var strax före 17, så fanns termik att tillgå! Fly off skedde i klasser C, D och Sint. Det blev ännu ett salomoniskt domslut – Georg Törnkvist och Anders Håkanson delade på 1:a priset i klass C. Herb Kothe var med i fly offen också, men nådde ej de båda andra. Däremot överträffade han dem alla i klass D och vann med enda 5-minutersflygningen. I segelmodellklassen Sint gjorde Bengt Åhman det som vi hade önskat skulle ske 1950. Odenman vann över Bernfest! Bengt hade en modell av Odenmans konstruktion och Lasse Larsson flög sin V-stjärtade Bernfestmodell.

I den landskamp mellan Danmark och Sverige, som brukar ingå tog detta år danskarna revansch och vann med nära 200 sekunder. Det var nog DVM-ordförandens insats som avgjorde! Erik Knudsen flög sin "AH 24" till ett fint resultat.

Vandringspokalen i "Classic Wakefield" hamnade i år hos en av initiativtagarna. Einar Håkansson vann med sin "Korda-39" efter en fly-off ot Ingvar Persson. Truedsson-pokalen vanns på nytt av Lars Ljungberg.

SOL

*Bilden överst på föregående sida visar Sigurd Isacson i startögonblicket med sin Rimfaxe, som sekunden senare förvandlades till spillror, då den flög mot ett spö med vind-och temperaturmätare.*

*Nedanför Markku Thäkäpää med semiskalamodellen av Weihe.*

*Tv Mr Herb Kothe som gästade Anders Håkansson. Här med Wakefieldmodellen Double Feature.*

*Här nedan Lars och Åsa Tolkstam med modellen Cleo.*







Här ovan Rolf Asterviks Wildcat som debuterade i klass G-int. Tyvärr räckte antalet deltagare i denna klass ej till för att tävlingen kunde räknas som SM-klass.

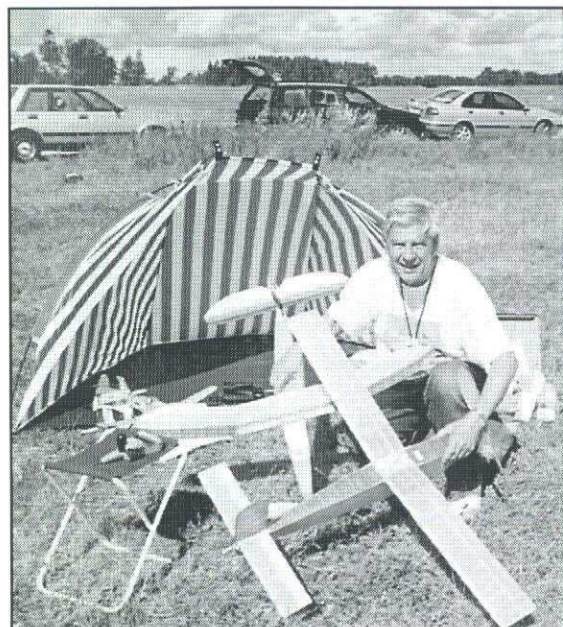
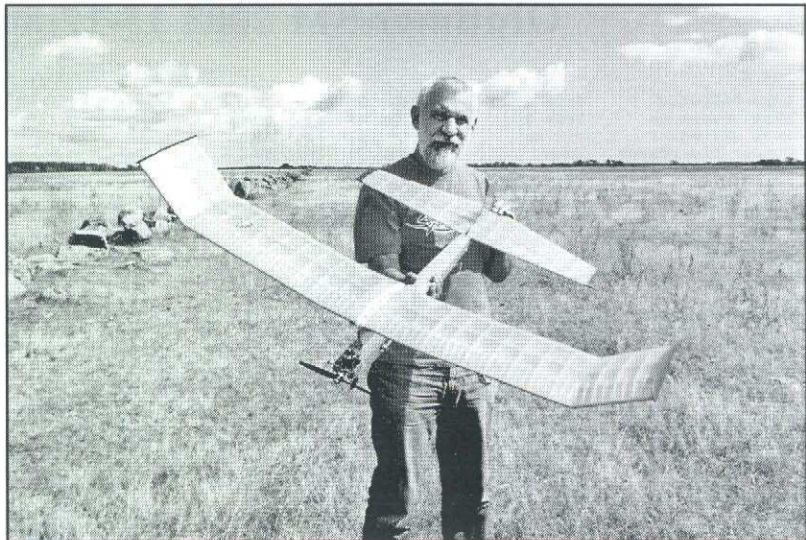
Tv ses Ingvar Persson i närkamp med sin Querman, som denna gång tävlade i klass C.

Där ovan Leif Sundvall med S-1:an Zamba.

Överst t v Germund Wardenius som här visar upp sin Tusse Wakefieldmodell.

Överst i denna spalt Östen Jönsson som blev femma i klass S3 med modellen Termik.





Bilden här ovan, Gunnar Wivardsson med sin Gypsy.

Överst t v Lars Larsons Bernfest placerade sig åter högt i S-int.

Överst t h visar Leif Sundvall sin nya Ramrod.

I mitten t h Holger Sundberg, som knep siloret i Wakefieöld med sin Landegren.

Nederst t h visar Sven-Olov Korda och Tusse, två potenta Wakefieldmodeller.

Bilderna på detta och föregående uppslag tackar vi Per Nilsson och Sven-Olov Lindén för.



# Oldtimer-SM 2003 15-17 augusti i Rinkaby

### RESULTAT

Klass A		Fly off				
1	Lars Tolkstam	Trim 2	101	78	102	281
2	Kent Josefsson	Trim 2	77	54	71	202
3	Kurt Strömdahl	Viking	56	92	42	190
4	Gunnar Wivardsson	Chad	39	71	34	144
5	Georg Törnkvist	TI-39	75	-	-	75
6	Thure Josefsson	FIB	0	27	5	32
7	Anders Sjöberg	FIB	25	-	-	25
8	Thure Josefsson	TI-39	22	-	-	22

### RESULTAT

Klass S3		Fly off				
1	Sven Rågwall	Meteor 21	150	133	121	404
2	Markku Täykkää	Carmelita	90	150	134	374
3	Hans Fr. Nielsen	Diogenes	74	150	150	374
4	Frede Juhl	Ölhunden	150	51	136	337
5	Östen Jönsson	Tornvik	150	150	19	319
6	Per Nilsson	Draken	104	150	58	312
7	Rune Tedenryd	Peking 43	150	54	82	286
8	Lars Larsson	Balder	150	-	-	150

### Klass B

1	Anders Håkansson	Landegren Krax	120	120	120	360
2	Anders Sjöberg	Landegren Krax	120	120	120	360
3	Ginger Sjöberg	Termik 3	107	107	120	334
4	Ginger Sjöberg	Västanvind	120	113	100	333
5	Åsa Tolkstam	Cleo	76	120	68	264
6	Thomas Johansson	High Climber	58	120	80	258
7	Lars Ljungberg	Tern	78	89	80	247
8	Kurt Strömdahl	Clipper I	74	66	103	243
9	Birgit Törnkvist	Flying Aces Moth	86	83	60	229
10	Kent Josefsson	Meteor	120	53	41	214
11	Ingvar Claesson	Clipper I	80	72	51	203
12	Martti Bogdanoff	Flying Aces Moth	40	54	94	188
13	Anders Sellman	Tern	36	78	35	149
14	Thure Josefsson	Tern	26	44	58	128
15	Herb Kothe	Lanzo 1933	120	-	-	120
16	Germund Wardenius	BB 18	38	33	45	116
17	Georg Törnkvist	Pinocchio	113	-	-	113
18	Rune Tedenryd	Senator	50	57	-	107
19	Thure Josefsson	Västanvind	17	77	-	94
20	Sven-Olov Lindén	Tern	49	42	-	91
21	Gunnar Stedt	HepCat	85	-	-	85
21	Holger Sundberg	Landegren Krax	85	-	-	85
23	Gunnar Wivardsson	Balbo	63	5	10	78
24	Anders Håkansson	Västanvind	59	-	-	59
25	Lars Ljungberg	Landegren Krax	3	-	-	3

### Klass Sint

1	Bengt Åhman	Odenmans VM-modell	150	150	150	450	130
2	Lars Larsson	Bernfest	150	150	150	450	88
3	Christa Rågwall	Aurikel	150	144	150	444	
4	Erik Knudsen	AH 24	150	98	150	398	
5	Freddy Dahlstrand	Viking	150	92	150	392	
6	Sven Rågwall	Vaska	150	89	150	389	
7	Markku Täykkää	Weihe	150	77	135	362	
8	Tycho Andersson	Victory	150	60	150	360	
9	Sven Rågwall	Aurikel	93	92	150	335	
10	Hans Fr. Nielsen	Sherif	70	99	150	319	
11	Owe Carlsson	The Last Straw	58	108	150	316	
12	Lars Larsson	Aurikel	150	150	-	300	
13	Rune Tedenryd	Bora Gunic	150	-	-	150	

### Klass F Klassisk

1	Gunnar Stedt	Strato Streak	120	78	-	198
2	Martti Bogdanoff	JHB 100	27	43	60	130

### Klass F Nostalgi

1	Sven Olof Borg	Heatwave	120	95	51	266
2	Rolf Astervik	Dream Weaver 1956	120	120	-	240
3	Gunnar Stedt	Centaurus	81	57	-	138

### Klass Gint

1	Rolf Astervik	Wildcat	150	150	-	300
2	Martti Bogdanoff	Tempo	98	-	-	98

### CLASSIC WAKEFIELD

		Hindicap-koefficient						
1	Einar Håkansson	Korda 1939	1,6	180	180	180	540	84
2	Ingvar Persson	Korda 1939	1,6	180	180	180	540	76
3	Karlaxel Westerblad	Korda 1939	1,6	180	180	180	540	50
4	Sigurd Isacson	Lanzo Duplex	1,3	180	180	180	540	50
5	Sven-Olov Lindén	Korda 1937	1,4	119	180	180	479	479
6	Holger Sundberg	Landegren Wake	1,0	150	150	150	450	450
7	Einar Håkansson	Erhardt 1930	2,5	162	170	-	332	332
8	Anders Håkansson	Landegren Wake	1,0	125	142	-	267	267
9	Lennart Hansson	Lanzo Duplex	1,3	180	-	-	180	180
10	Ginger Sjöberg	Lanzo Duplex	1,3	149	-	-	149	149
11	Martti Bogdanoff	Ellilä 1950	1,0	100	-	-	100	100

### TRUEDSSON-POKALEN

1	Lars Ljungberg	Tern	1,6	120	120	120	360
2	Kurt Strömdahl	Clipper I	1,7	120	112	120	352
3	Ingvar Claesson	Clipper I	1,7	120	120	87	327
4	Martti Bogdanoff	Laban	1,1	111	120	50	281
5	Martti Bogdanoff	Tern	1,6	64	86	120	270
6	Thure Josefsson	Tern	1,6	42	70	93	205
7	Gunnar Wivardsson	Balbo	2,2	120	11	22	153
8	Sven-Olov Lindén	Tern	1,6	78	67	-	145

### RESULTAT

Klass D		Fly off					
1	Herb Kothe	Double Feature D	150	150	150	450	300
2	Holger Sundberg	Landegren Wake	150	150	150	450	297
3	Anders Håkansson	Tusse	150	150	150	450	243
4	Sigurd Isacson	Lanzo Duplex	150	150	150	450	208
5	Lennart Flodström	Joseph	150	150	150	450	128
6	Einar Håkansson	Korda 1939	150	150	133	433	
7	Ingvar Persson	Korda 1939	150	129	150	429	
8	Ginger Sjöberg	Rimfaxe	150	150	109	409	
9	Karlaxel Westerblad	Korda 1939	150	138	118	406	
10	Sven-Olov Lindén	Korda 1937	85	150	150	385	
11	Gunnar Wivardsson	Gypsy	150	103	129	376	
12	Sven-Olov Lindén	Tusse	150	119	106	375	
13	Germund Wardenius	Sleipner	150	65	150	365	
14	Anders Sjöberg	Rimfaxe	108	144	72	324	
15	Rune Tedenryd	Gypsy	150	150	-	300	
16	Anders Håkansson	Landegren Wake	125	142	-	267	
17	Sigurd Isacson	Rimfaxe	150	-	-	150	
18	Lennart Hansson	Lanzo Duplex	150	-	-	150	
19	Einar Håkansson	Erhardt 1930	65	68	-	133	
20	Ginger Sjöberg	Lanzo Duplex	115	-	-	115	
21	Martti Bogdanoff	Ellilä 1950	100	-	-	100	

### Klass S1

1	Kurt Sandberg	HW 43	120	55	120	295
2	Sven Landervik	HW 43	92	65	120	277
3	Kristian Andersen	Fidusia	45	100	120	265
4	Frede Juhl	Grimponimus	120	120	18	258
5	Markku Täykkää	Pluto IV	120	120	-	240
6	Kurt Sandberg	HW 44	88	120	29	237
7	Sven Rågwall	Pinocchio	74	91	36	201
8	Rune Tedenryd	HW 44	51	120	0	171
9	Tycho Andersson	Laruska	120	7	23	150
10	Markku Täykkää	Tjaparox	69	30	28	127
11	Kurt Sandberg	PS 44	120	-	-	120
11	Gunnar Wivardsson	Doofa	120	-	-	120
13	Leif Sundvall	Zamba	14	41	52	110
14	Gunnar Wivardsson	Vampier	89	-	-	89
15	Kent Josefsson	Sunnanvind	31	-	-	31

### Klass A2

1	Sven Rågwall	K-30-61	58	115	-	173
2	Sven Landervik	Skymaster	118	46	-	164
3	Frede Juhl	F7 6321 Ple	115	19	-	134
4	Bo Modéer	Agathe II	107	-	-	107
5	Sven Olof Borg	Stratos	83	-	-	93
6	Tycho Andersson	Stratos	57	-	-	57
7	Markku Täykkää	Anorexia Nervosa	35	-	-	35
8	Rune Tedenryd	Stratos	30	-	-	30

### Klass S2

1	Kurt Sandberg	KS 46	99	150	150	399
2	Sven Landervik	Taifun	150	140	71	361
3	Markku Täykkää	Moazagotl	123	150	-	273

### Danmark

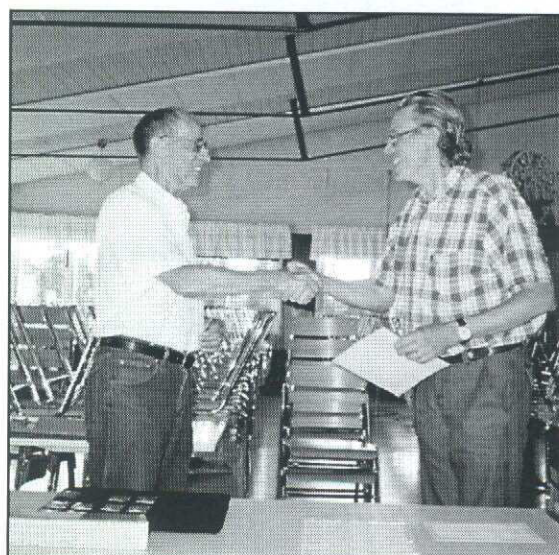
Klass	Namn	Modell	Tid
S 1	Kristian Andersen	Fidusia	265
A 2	Frede Juhl	FJ 23 Ple	134
S int	Hans F Nielsen	Sherif	319
	Erik Knudsen	AH-24	398
S 3	Hans F Nielsen	Diogenes	374
	Frede Juhl	Ölhunden	337

**Danmark: 1827 sekunder**

### Sverige

Namn	Modell	Tid
Kurt Sandberg	HW 43	295
Sven Rågwall	K-30-61	173
Lars Larsson	Aurikel	300
Rune Tedenryd	Boro Gunic	150
Per Nilsson	Draken	312
Sven Rågwall	Meteor 21	404

**Sverige: 1634 sekunder**



Kurt Sandberg får pris för Seger i klass S1.



## TVÅ VÅGADE FLYGA – ELLER SKALATÄVLINGEN PÅ RINKABY.



Gunnar Stedt med två skönheter, Blackburn 1912 och Pitts Special. Foto Per Nilsson

Trots strul med tävlingsinbjudan kunde en frilygande skalatävling genomföras i samband med Oldtimer-SM. Sju deltagare frambar 10 modeller för bedömning och förhoppningsvis flygning.

Av de 10 var 5 gummimotordrivna, 1 eldriven, 1 CO2 och 3 med smådieslar. Skaladomare var Tycho Andersson med Anders Sellman som bisittare. Vi tyckte standarden var god, men man får ha klart för sig att äldre dokumentation inte alltid är pålitlig och att en del modellkonstruktörer tagit och tar sig en del friheter, inte alltid bara för att förbättra flygenskaperna.

George Törnkvists mulliga Mr Mulligan var imponerande, Lars Tolkstams lilla Cub minst sagt söt, S.O. Lindéns Heinkel vacker. Gunnar Stedt kom med två fina kärror, särskilt hans Blackburn 1912 var mycket realistisk. S.O.'s eldrivna Zero hade svårt att bestämma sig för om den var en A6M2 eller M5 och Tävlingsledarens ur gömmorna hastigt framplockade och mycket nödortfigt reparerade Aeronca Sedan var ingen skalamässig höjdark. Thomas Johanssons Ole Tiger och BD4 fick bra poäng, Lars Erik Fridströms Luton Minor lite lägre.

Nu var det ju inte bara utseendet, som skulle premieras, det skulle flygas också. Vinden tilltog och en kraftig regnskur tvingade in modellerna i sekretariatets husvagn (tack för att den fanns!).

Två modiga män med sina flygande maskiner skrapade så småningom ihop lite flygpoäng; Thomas Johansson i lilla gummimotorklassen och S.O. Lindén i lilla övriga. De vann därmed sina klasser, eftersom de var de enda, som vågade genomföra båda tävlingsmomenten. Gunnar Stedt, som egentligen bara kommit för att "prata skala och få råd", gick hem som segrare i Concours d'Elégance. Men Gunnar, sätt nu inte in radiostyrning – då får du inte vara med i frilygande skala!

Anders Sellman / Gunnar Wivardsson

Skalaflygkommittén fortsätter att arbeta för skalaflyg och vi kommer i februari -04 att diskutera reglerna med ledning av erfarenheterna hittills. Skalaflygtävlingar kommer att anordnas i samband med Vårtävlingen, Gärdet och OT-SM 2004. Blir intresset tillräckligt stort kan separata tävlingar komma att anordnas. Vi sonderar också möjligheterna för alternativa flygfält (*I mindre blåsiga landskap, tack!! Red.*) Vi uppmanar skalaintresserade att anmäla sitt intresse till Anders Sellman, 042-995 65, Blomsterstigen 25, 260 30 Vallåkra, så vi kan göra en telefonlista för att snabbt kunna nå varandra om vädret blir bra och flygfälten i skick.

Anders Sellman





I nr: 1 av denna årgång introducerades Allman's Wakefieldvinnare från 1934 i samband med uppdateringen av listan över Classic Wakefield-modeller. Några förfrågningar från medlemmarna föranleder red. att här publicera en hel treplansritning av denna modell.

Bortsett från det överarbetade landstället är det i våra ögon en tämligen konventionell balsamodell. 1934 var dock "Grasshopper" en banbrytande konstruktion i ett England, där de flesta konkurrenterna var tunga och snabba konstruktioner i hårdträ och pianotråd och siden-klädsel och där jänkarnas "upptäckt" av balsa som byggmaterial mötte föga förståelse.

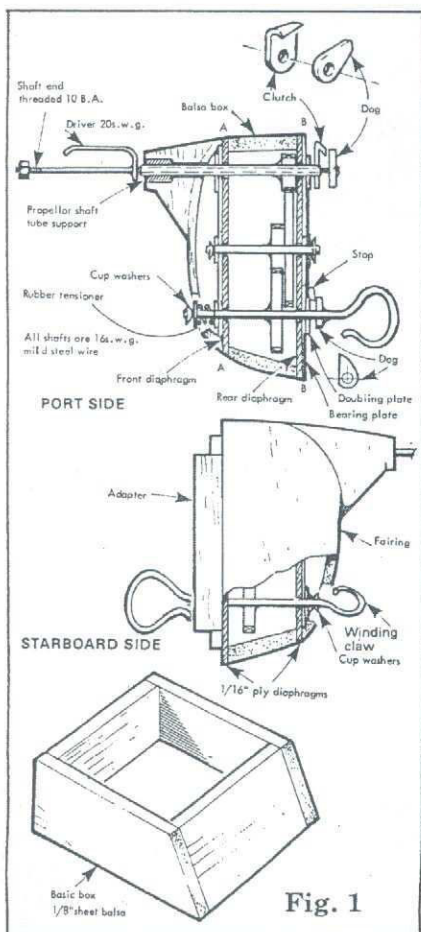


Fig. 1

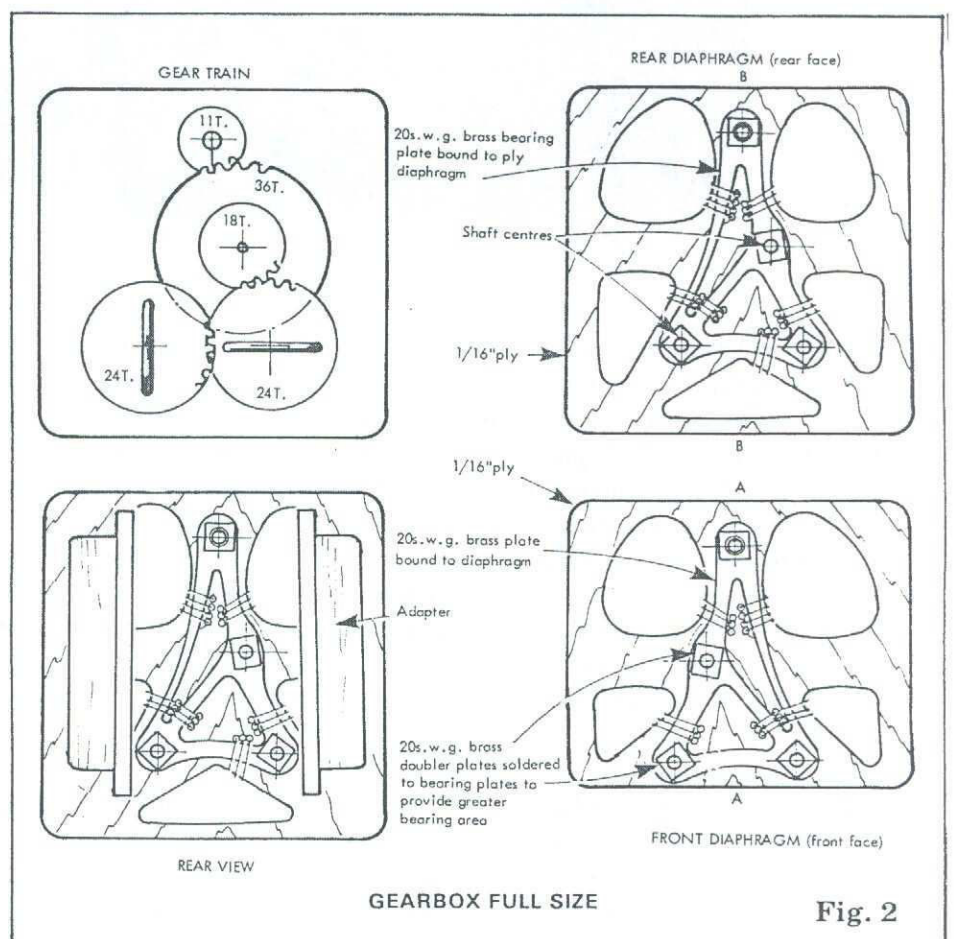


Fig. 2

Att bygga en "Grasshopper" torde inte bereda någon av oss några svårigheter, men den som planerar att göra det bör ta sig en rejäl titt på motorarrangemanget först! "Grasshopper" drivs av två motorer om 6 strängar 1/4" gummi vardera, som via en växel med förhållandet 4,5:1 ger en mycket lång motortid. Effektkurvan är mycket flack, vilket ger långsamt stig med måttlig utgångshöjd.

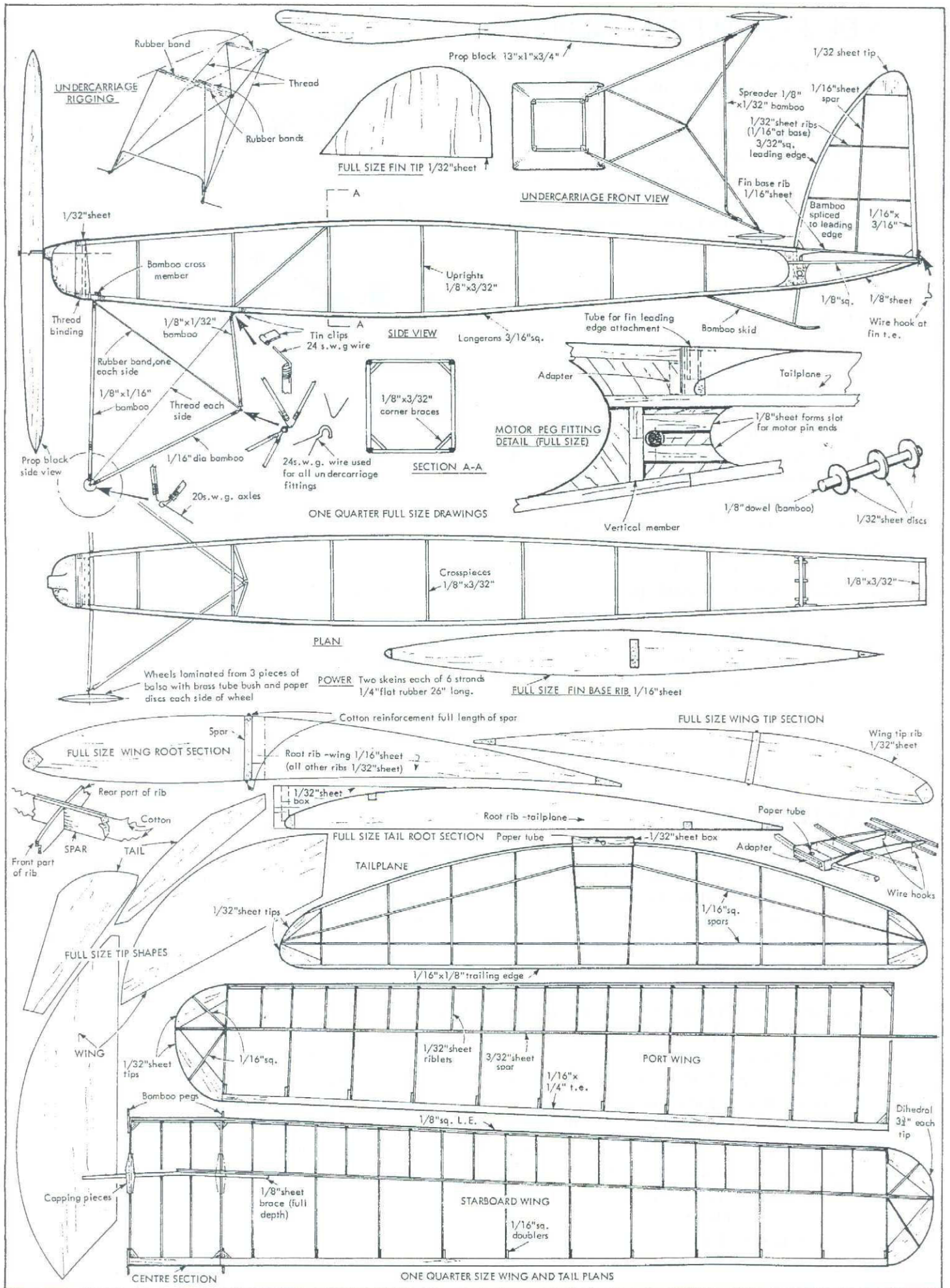
Några detaljritningar till nosblocket med växellådan visas här. Som synes är själva lådan av balsa med fram- och baksidor av 1,5 mm plywood.

Lagringen sker i tunn mässingsplåt, som är dubbel just där pianotrådsaxlarna går in. Märk att frihjulsanordning är inbyggd, liksom en fjäder för att hålla motorerna sträckta. Fem mässingskugghjul i olika dimensioner får hugade byggare försöka leta upp – eller göra!

Lycka till – med en "Grasshopper" borde det vara omöjligt att *inte* vinna "Classic Wakefield" med enbart denna modells långa motortid!

Sten P.







# FREE FLIGHT QUARTERLY

Då red. utgår från att de flesta av våra medlemmar är friflygare i första hand och oldtimer-flygare i andra hand kan det inte vara fel att slå ett slag för en liten, men naggande god, friflygtidning. Det handlar om FFQ från Australien, nu utkommen med 8 nummer. Som namnet anger är det en kvartals-tidning, utgiven av ett internationellt team (från Australien, USA och Frankrike) i utförande ungefär som vår OLDTIMER.

Den är helt fri från reklam och innehåller artiklar och ritningar från internationellt kända friflygare, visserligen med tonvikten lagd på modernt friflyg, men även mycket mera allmänt om bygge, materialval, aerodynamik o.s.v.

Vad som också kan tilltala en bredare läsekrets är näraliggande ämnen som **oldtimer** (ex. "The Great Gollywock Saga", fördelad på tre nummer), **twin pushers**, **motorer** (ex. följetong i sex nummer om 1/2A och F1J-motorernas utveckling), **biografier** (ex. F.Zaic, G. Perryman, H. Grant) samt **friflygskala** (ex. ritningar till BF 109H, Spitfire Mk XIV, Reggiane 2005, TA-152, Folkerts SK-3) m.m.

För endast US \$ 20.00 (inkl. porto till Europa) om året är FFQ ett fynd för aktiva friflygare.

Adressen till FREE FLIGHT QUARTERLY är: 37 Windsor Street, Kingston Beach, TAS 7050 Australia ; email: montes@tassie.net.au.



Förmodligen kan man skicka kontanter i US\$ direkt till FFQ, men enklast är via PayPal på internet, vilket är kostnadsfritt. För hugade prenumeranter, som ej är anslutna till PayPal, kan undertecknad ombesörja prenumeration till gällande US \$-dagskurs.

Sten P.

## FRÅN OVAN...

Likt Fågel Fenix återuppstår härmed undertecknad som redaktör för RC-sidorna i OLDTIMER. Det är naturligtvis med blandade känslor som jag åter tar till pennan i denna angelägna fråga och renommerade tidskrift. Det kommer inte att bli som förr. När blir det det? Inte ens när vi träffas på våra oldtimer-meetings. Mycket finns där men atmosfären och stämningen från förr kan vi aldrig återskapa. Mina vänner i oldtimerflyget kommer endast att förekomma i denna spalt.

Fler skall skriva om OT-RC är mitt måtto. Skriva är svårt, men som min gode vän från förr, Biggles, brukar säga – vore det enkelt kunde ju vilken jävel som helst göra det. Alla ni OT-RC-flygare som läser detta – låt er inte slås ned av detta! Skriv så gott ni kan så fixar jag det redaktionella. Jag vill alltså ha material – texter och bilder – från förr om utrustning (kärror, konstruktörer, motorer, radio och installationer), miljöer (fält, evenemang, klubbar och personligheter) samt berättelser från förr i tiden.

Jag har en plan att i ett antal nummer dokumentera den första RC-tiden i Sverige. Det handlar alltså ungefär om tiden efter det att SOL slutar sin modellflyghistoria: de första försöken (när? var? av vem/vilka?), influenser från USA och England, fackpressens reportage, etc. Fortsättningen kommer att handla om utvecklingen fram till de gränser vi satt för oldtimer.

I övrigt kommer materialet att bestå av era egna rapporter från tävlingar och meetings. Ingående granskning av motorer, kärror och RC-utrustning är av hög prioritet. Allt är av intresse, särskilt det anorlunda och med kuriosakaraktär.

Skickar ni mig inte material hotar jag med att drabba er med egna skrivelser av känt och tvivelaktigt slag.

lovat Bo von Oben  
(Bo Lennartsson, för säkerhets skull)

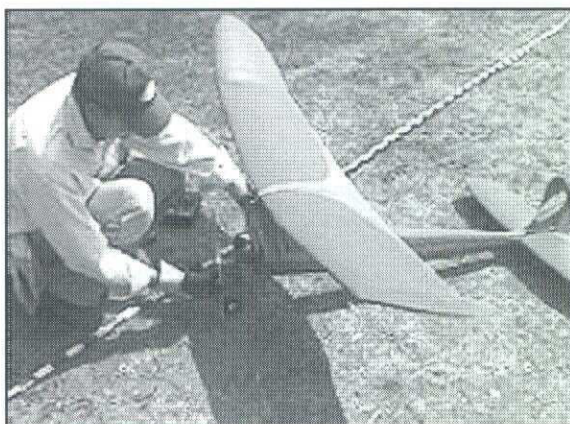
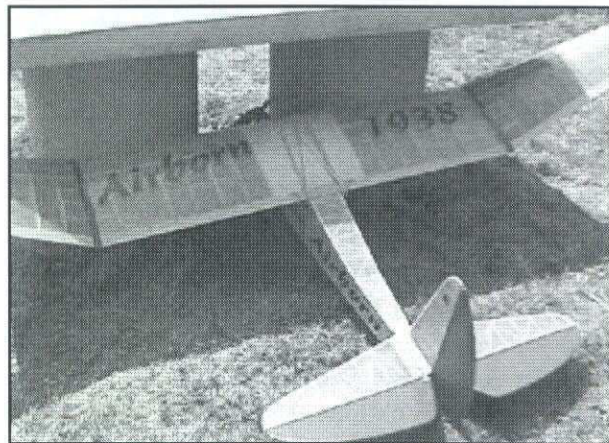
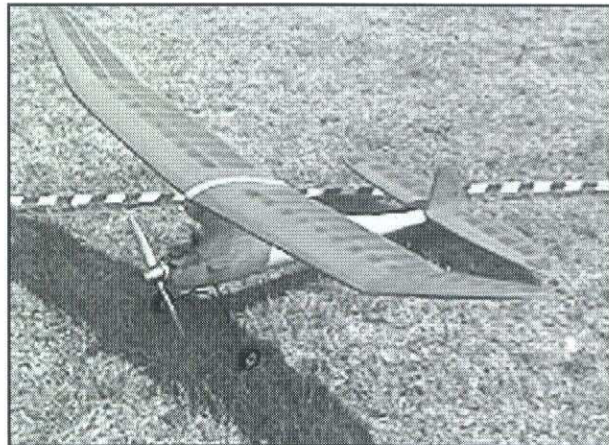


## EM för radiostyrda OT-modeller i Rimini.

Noteringar och bilder från ett besök hos SAM Italia Chapter 62, som anförtrött organisationen av det första Europamästerkapet för radiostyrda OT-modeller till Aero Club of Rimini. Tävlingarna hölls den 14-15 juni 2003 på ett modellflygfält beläget utanför Rimini.

Jag besökte tävlingen den 14 juni. Anlände till Rimini den 12 juni och hamnade i en värmebölja med temperaturer på c:a 35 grader. När jag var på fältet hade vi 37 grader i skuggan. Vid ankomsten tog jag kontakt med sekretariatet och presenterade mig och bad att få tillstånd att fotografera. Med mig hade jag ett exemplar av vår svenska tidskrift OLD-TIMER och den fungerade som "Sesam öppna dig". Jag fick också frågan varför inget svenskt team deltar? "Nästa år kanske" svarade jag. Nästa år 2004 hålls tävlingen i Tyskland. Nu var 108 deltagare anmälda från åtta nationer.

Bengt Höglund



Ovan höger, bild nr 2, det gällde att skydda motorn från den starka solstrålningen...

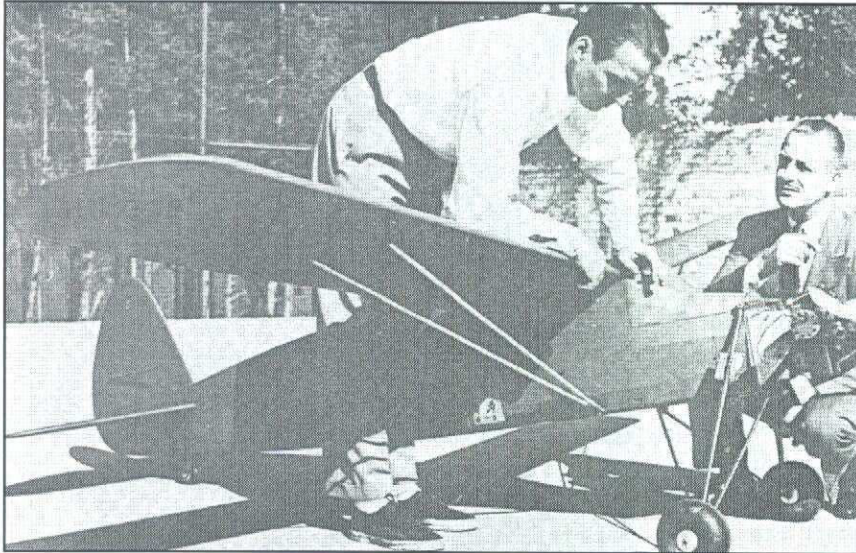
Det fanns även en elmotorklass 1/2 O.T electric, se på bild 3 och 4 nederst i höger spalt.

Bilderna här ovan visar också att man använde sig av tändstiftsmotorer.

Vi får kanske be om överseende för bildernas kvalitet, de kommer från en digital videokamera.



# Reginald Denny - En av de stora R/C-pionjärerna



Reginald Denny, t h, med sin RP-1 från 1935. Urfadern till alla USA:s radiostyrda målflygplan.

I mitten av 30-talet föddes R/C-modellflyget i USA. Innan dess hade man gjort några valhänta försök, men det var först omkring 1935 som man kunde utföra några, dvs ett fåtal, manöver innan utrustningen pajade på ett eller annat sätt. En av de mest kända från de tidiga tävlingarna var Chester "Chet" Lanzo, amerikanska oldtimerflygares guru nr 1. Men jag fastnade för en annan pionjär, som tidigt satsade på kommersiellt modellflyg och vars R/C-karriär tog honom mycket längre än hans samtida kollegor.

Reginald Denny hade en kort karriär som pilot i första världskriget. Sedan gick han till Hollywood, agerade i 130 filmer (bl a i Anna Karenina, med hon Garbo, ni vet). Han såg bra ut, och hade en moderiktig tunn mustasch, som Clark Gable, Errol Flynn och många andra manliga skådisar. Men det var dom andra som tog dom stora rollerna, och Denny slutade som tämligen okänd andraplansskådis i rollen som överste Pickering i My Fair Lady på Broadway i slutet av 60-talet.

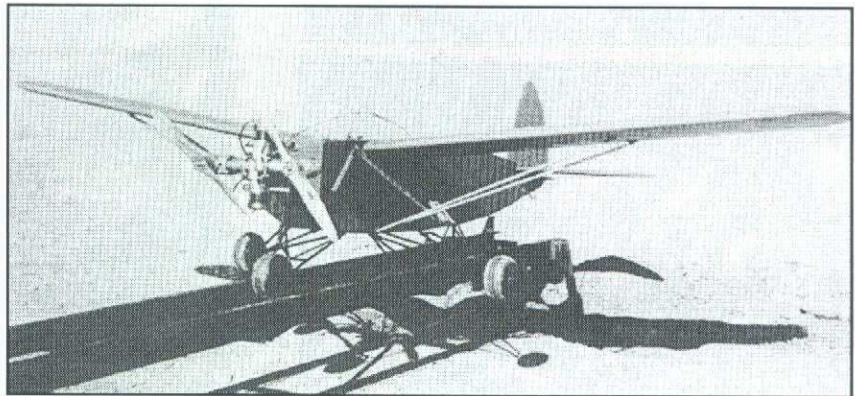
Under sin skådespelarkarriär flög han omkring i en gammal Curtiss Jenny. Samtidigt hade han en hobbyaffär i Hollywood, där han sålde egna konstruktioner. Där fanns bland annat ett antal gummimotormodeller och hans stora slagnummer, Dennyplane, som var en stor motormodell med radiostyrning. Den fanns i flera versioner, däribland en Dennyplane Junior, en förminskad version av "senioren". Förslagsvis skulle den vara försedd med en motor typ

inom militärflyget.

Det började 1935 då han fick en idé: Varför skall armén och flottan hålla på med målflygning med radiostyrda fullskalaflygplan (t ex De Havilland Queen Bee) då ett radiostyrt modellplan skulle göra det lika bra och mycket billigare?

Enligt sonen Reg Denny Jr tog hans liv nu en ny vändning. Han tog filmroller bara så att han klarade familjs uppehälle. Resten av tiden höll han på med sitt modellflyg.

Hans första målflygningskärra, drygt 270 cm mellan vingpetsarna, hade modelltågsmotorer som servon och en telefon med fingerskiva för styrning.



Bilden här ovan är USA:s första riktigt lyckade radiostyrda flygplan, Denny's RP-4.

Ingen bra lösning, men dock en början. 1939 hade han bättre grejor, inklusive en joystick. Han lyckades få ett armékontrakt och under kriget byggde hans firma Radioplane 15000 "Drones" typ För propagandaändamål ville man ha en bild på en kvinnlig arbetare. En hyfsat snygg nittonårig tjej, Norma Jeane Dougherty, jobbade med att lacka vingar. Bilden gick ut i stor upplaga och den unga damen fick ett modellkontrakt.



Hon bytte namn, till Marilyn Monroe. Vem kunde ha trott, att hon pysslat med att dopa modellflygplan?

Dennys finanser - han lade ut många dollar på utvecklingsarbetet - var inte lysande, så han sålde firman för en spottstyver. Strax därefter slogs den ihop med Northrop och blev en bra affär för de nya ägarna.

1988 ritade Dan Lutz upp en Dennyplane Jr modell (efter fotografier?) i 2/3 skala, för Model Builders räkning. Plan No 190-OT. Denna ritning visas längst ned denna sida.

Om Du går in på Internet via adressen <http://www.ctic.monash.edu.au/hargrave/denny.html> kan du läsa mer om Denny och hans modellflygeri.

På denna sida finns ritningar i olika format, i vissa fall upp till format A0.

En liten varning dock. Om du skulle få för dig att bygga kärran bör du komma ihåg att originalet hade bara styrning på sidorodret, och vingen var därför inte garanterad att hålla för en looping!

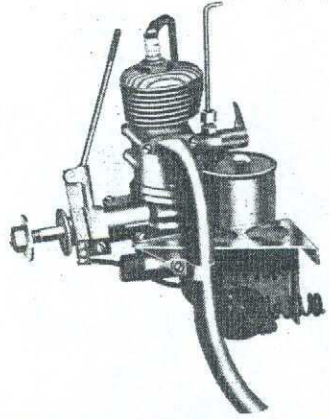
Floda

Flodas text samt internetadress har ändrats något efter kontroll på Internet. Tydligen har det blivit en förändring av sidan.

**NEW AIRSTREAM DENNYMITE**

Deluxe . . . \$17.95 Standard . . . . . \$16.95 Unit only \$13.95

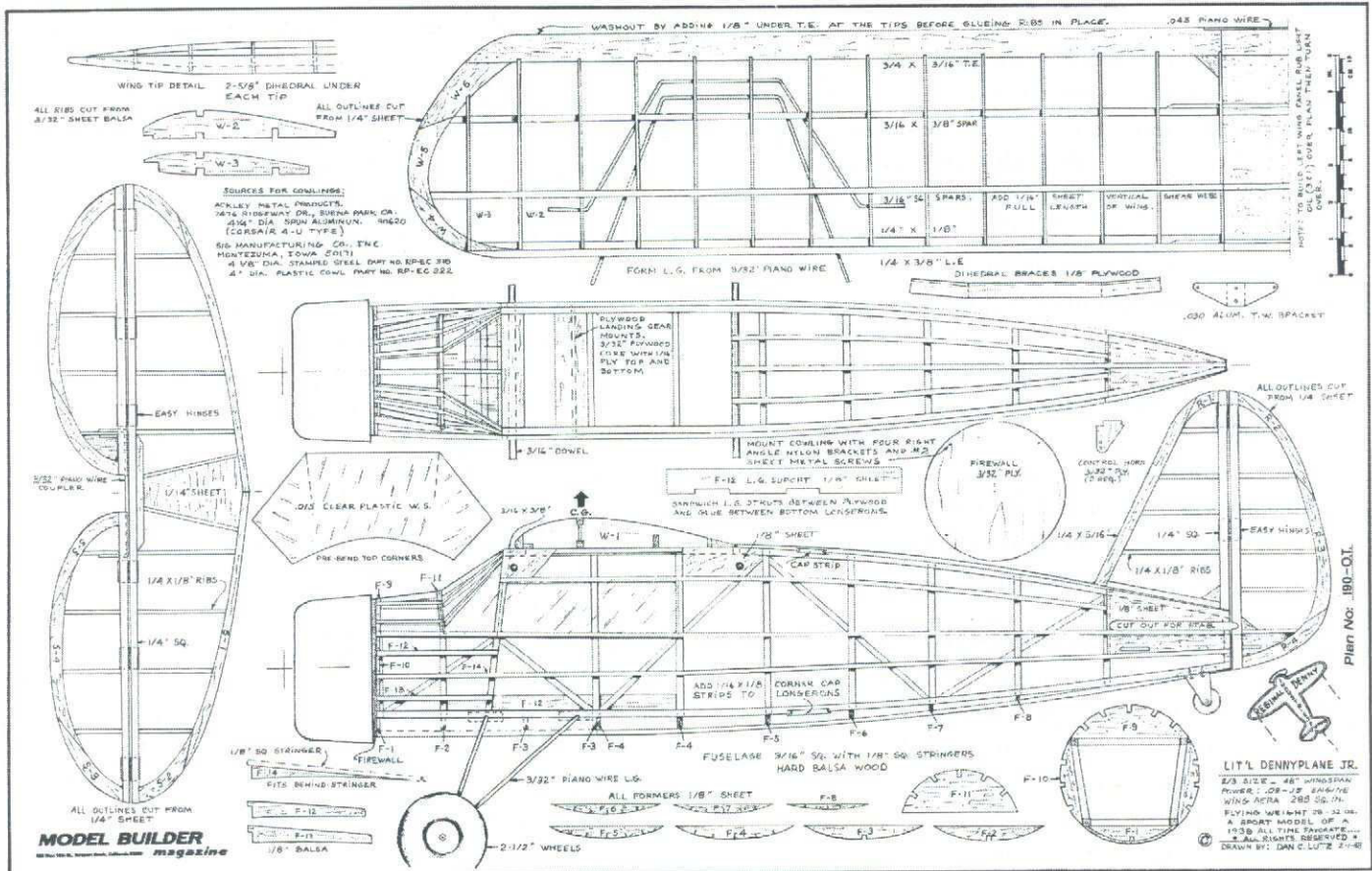
with outside exhaust, does not include Deluxe without coil and dural mounts, separator coil and out-down draft exhaust. Same construction as Deluxe. Standard.



**NOTICE TO DEALERS**—Write for complete catalogue on model supplies and information on the NEW DENNY GASOLINE POWERED HIGH SPEED MINATURE RACE CAR. We can now give IMMEDIATE DELIVERY on the new "CADET STARTER" for gas model engines.

**Reginald Denny Industries, Inc.**  
5751 Hollywood Boulevard, Hollywood, California

30-talets DennyMite-motorerna konstruerades av Walter Richter, tidigare konstruktör av fullskala-flygmotorer. Sedan prototyperna klarat 50 timmars kontinuerlig körning (!) 1937 gjordes en provserie om 100 ex., följt av 800 st DennyMite Special och c:a 8000 DennyMite Airstream, varav en del i "deLuxe-version" — se ovan!





## Giganternas kamp – 1 poäng skiljde!



*Johan Bagge med sin gamla fina Berkerly-Cub. Fältmässig huvudbonad!*

Den 20 september 2003 drog sig ett lämmeltåg av landets bästa OT/RC-flygare mot Nyköping. De kom från Lund, de kom från Norrköping, Stockholm och inte minst från Skaraborg. De kom för att flyga, ha kul och plundra ett rikt prisbord i en OT/RC-tävling på modellflygfältet Nylanda i flygstaden Nyköping. Arrangörer var modellflygklubben Kondoren.

Kondoren som föddes (och somnade in) i Nyköping under andra världskriget, men som för ett par år sedan återupplivades av Arne Andersson, Ingvar Claesson och några andra oldtimers i staden. På klubbens program står enbart oldtimerflyg med modellplan. Vem slår det? Det flygprogram som mötte gäster och nyköpingsbor denna solstrålande septemberdag var både gammalt och nytt.

Vi flög det välbekanta ”fyra plus fyra”, som, såvitt jag har mig bekant, introducerades i Sverige för ett femtontal år sedan av Thomas Nathansson. Alltså: Stig för motor så högt du vill i högst fyra minuter. Kupera motorn. Då stängs klockan av och återstartas, och nu skall du glidflyga så att du tar mark efter exakt fyra minuter. Det är inte så alldeles enkelt!

Dessutom tillkommer landningspoäng, om du prickar en cirkel med 30 meters diameter. Men – och nu kommer det roliga – arrangörerna ville pigga upp tillställningen genom att introducera ett nytt flygmoment, som (liksom 4+4) flögs två gånger. Den tävlande fick själv välja tre fria manövrar, som han skulle genomföra under en och samma flygning. Själv

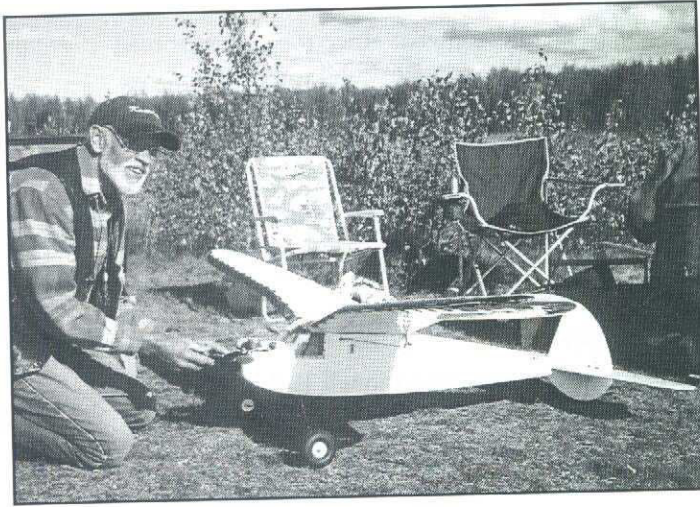
fegade jag och valde liggande åtta, 360-graderssväng och looping, alltså sådant som ett barn kan göra i sömnen. Men – och nu kommer det riktigt roliga – detta skulle göras på en tid som piloten själv fick bestämma i förväg. Över- eller underskridande av den tiden bestraffades med med poängavdrag. Och tidgivningen var – i motsats till i 4+4 – hemlig! Piloten fick alltså stå och gissa tid, samtidigt som han flög sina manövrar. Detta gastkramande inslag uppskattades mycket av samtliga tävlande, tror jag mig lugnt kunna påstå.

Den som var bäst i detta moment var Magnus Jonsson, som i ena flygningen bara hade 2 sekunders tidsfel. Den som var minst bra hade 130 sekunders fel i d ... Hur det gick, totalt? Vad tror du? Det är ju bara så att när skaraborgarna dyker upp på en OT/RC-tävling så är det bara att göra plats för dem på prisballen. Den här gången blev Sandolf Blomgren etta och Kjell-Åke Elofsson tvåa – och det skilde bara en ynka poäng! Å andra sidan var Tjälle den ende som hade en exakt 4 minuters glidflykt i 4+4. Hans andra var på 4.01. Stod han och sov? Sandolf hade 3.53 respektive 3.59. Det är bara för oss andra att stryka av oss mössan och erkänna att de här pojarna är bäst. Att de dessutom är glada och trevliga typer gör inte saken sämre.

Ett stort tack till Ingvar Claesson, Kent Josefsson och övriga Kondorer för bra arrangemang och kul nyheter.

Tack också till Elsie och Ulla för ett förnämligt marketenteri!

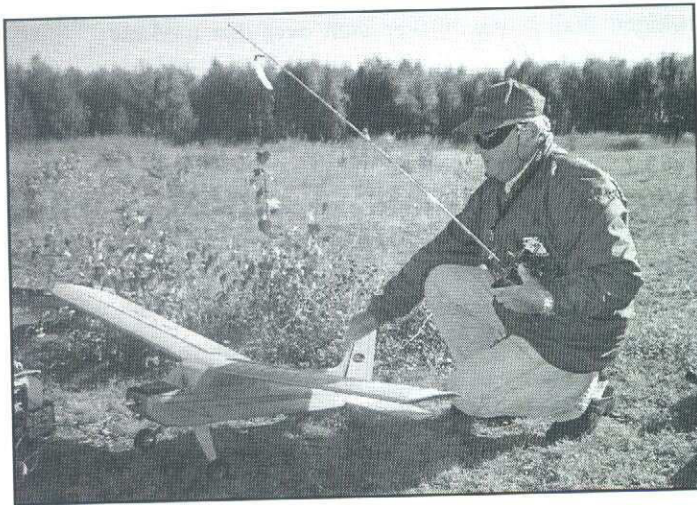




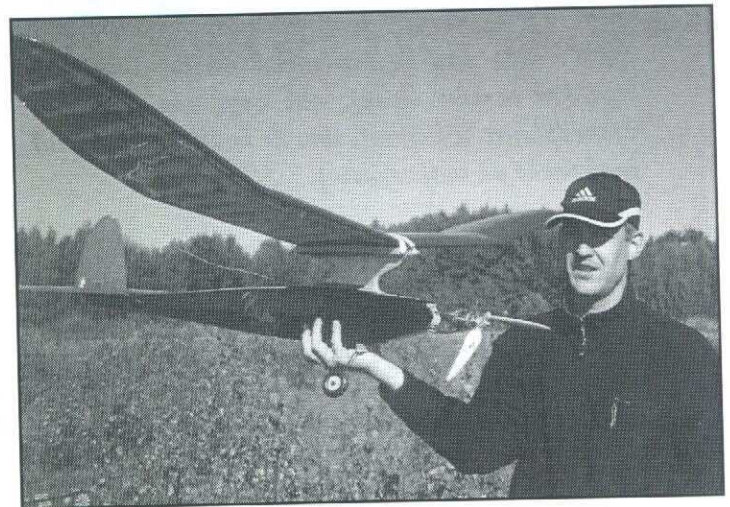
Lars Garén med sin svartvita Spook. Visst är det snyggt med måsvingar!



Christer Svenssons nya Lanzo Record Breaker var snyggt dekorerad i rött, vitt och svart och döptes raskt till Korallormen.



Dagens tvåa Kjell-Åke Elofsson med sin fina Radio Cub.



Magnus Jonssons fina Playboy hade elmotorn originellt placerad på långa pinnar. Men det gick bra ändå – en tredjeplats.

## Resultat

Plats	Namn	Modell	Poäng
1	Sandolf Blomgren	RC Viking	1107
2	Kjell-Åke Elofsson	Radio Cub	1106
3	Magnus Jonsson	Playboy	1098
4	Lars Garén	Spook	1043
5	Bengt Höglund	Astro Viking	1021
6	Gösta Leijon	Flyg 44	1017
7	Jörgen Daun	Spartan	1009
8	Arne Fridén	Sky Scooter	996
9	Christer Svensson	Record Breaker	980
10	Ingvar Claesson	Quaker Flash	939
11	Thomas Johansson	Playboy	860
12	Johan Bagge	Berkerly Cub	808
13	Esbjörn Forslund	Rudderbug	659

Rapportör: Gösta Leijon.



# "TELEPATI" MED MODELL PLAN



*Slå Er ihop med en intresserad radioamatör, som innebar sandar licens, och bygg och flyg med modellplanet "Electron", som är konstruerat särskilt med tanke på radiostyrning.*

Electron är en av flera experimentmodeller, som ritats med speciell hänsyn till alla de konstruktiva och andra krav, som måste uppfyllas för att man på ett tillförlitligt sätt via radio skall kunna styra ett modellplan med en vingbelastning av omkring 45 g/dm<sup>2</sup> vingyta, komplett med radiomottagare och batterier. Hög flyghastighet har offrats för att i stället få fram stabil och lugn gång hos planet under skiftande förhållanden, vilket är nödvändigt för att med framgång kunna styra en modell med radio.

Signalerna påverkar endast sidorodret, vilket ger planet tillräcklig manöverförmåga i luften. Med någon träning kan man nämligen få planet att dyka brant, stiga lika brant, att ställa och även göra en loop, om man bara först ger det tillräcklig hastighet. Givetvis fordras det en hel del skicklighet hos den som manövrerar planet, för att lyckas med riktiga inflygningar och landningar, starter, åttor, immelmanssvängar och andra mera komplicerade manövrer. Radiokontrollenheten består av en mottagare för en fixerad våglängd samt ett känsligt relä, som styr ett spärthjul, vilket i sin tur drivs av en gummibandmotor och via en hävstång av pianotråd påverkar sidorodret. På detta sätt kan man ställa rodret i tre olika lägen, för flygning åt höger, åt vänster och rakt fram. Det vore givetvis möjligt att utvidga radiokontrollen till att omfatta ända upp till sex olika lägen med både sido- och höjdrodren variabla samt kontroll av gaspådrag och hjulbromsar, men utformandet av dessa detaljer har lämnats åt bygg-

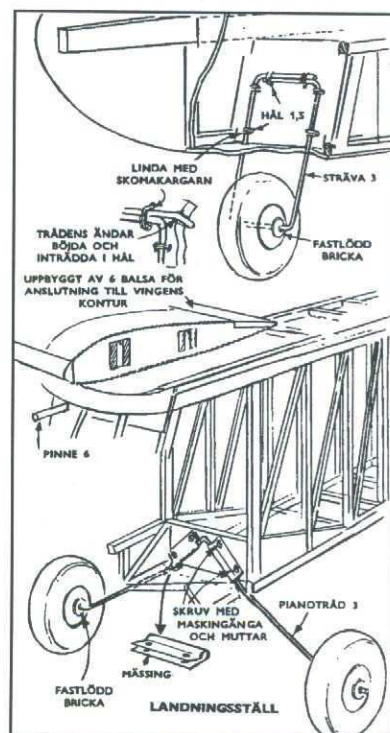
herren själv. På bilderna visas »Electron» utrustat med en tändstiftsmotor om 0,24 kubiktums cylindervolym (lika med 3,93 cm<sup>3</sup>), men praktiska prov har visat, att planet flyger bra, om det förses med motorer på mellan 0,19 och 0,29 kubiktums cylindervolym (3,12 resp. 4,75 cm<sup>3</sup>). Om andra motorer används, får man experimentera något med inställningen av gaspådraget.

## Flygkropp:

Flygkroppen är av konventionell lådkonstruktion. Sidornas fackverk byggs först och limmas sedan ner till och upptill ihop med tvärribbor. Konstruktionen är lättast att utföra, om man med hjälp av bilden av flygkroppen sedd från sidan gör upp ritningar i full skala och sedan fäster dessa med häftstift på en plywoodskiva eller på arbetsbänken. Sedan bygger man ihop fackverken direkt ovanpå ritningen. Om ritningen skall sparas, täcker man över den med ett genomskinligt vax- eller smörpapper, så att den skyddas mot limmet. Använd rakvuxen balsa till de långsgående balkarna och passa ihop lämpliga bitar genom att böja på dem och känna efter, att de fjädrar ungefär lika mycket. Fäst de långsgående balkarna på sina platser på ritningen med knappnålar. Vid en hopsättning som denna är det alltid nödvändigt, att vertikalererna noggrant passas in en efter en.

Se noga till att alla fogytor är väl indränkta med lim, innan delarna placeras i sina lägen. Sedan alla bitar är inlagda, låter man limmet torka över natten. Ta sedan bort knappnålarna, peta bort vaxpapperet

*Texten fortsätter på sidan 20.*









och avlägsna överflödigt lim från fogarna. Skär till åtta tvärribbor för över- och undersidorna, så att dessa får den erforderliga totalbredden mellan spanten 4 och 8. Sätt nu nålar genom sidostyckena, dock endast vid spanten 4 och 8. Bestryk ena änden av vardera av de fyra tvärribborna vid spant 4 och 8 med lim, sätt in dem på sina platser på ena sidostycket och tryck in nålarna i ändarna. Fortsätt på samma sätt med det andra sidostycket.

Vänd upp och ner på flygkroppen och placera en ordentlig tyngd inuti kabinen, så att kroppen ligger säkert fast på bänken. Kontrollera vinklarna på det, som hittills limmats, och se därvid särskilt till, att de fyra tvärribborna sitter i rät vinkel med sidostyckena och i linje med varandra samt slutligen att sidostyckena är vinkelräta mot bänken. Om så erfordras, tvingas delarna in i rätt läge och hålls kvar där med tvingar eller vikter, till dess att limmet torkat. Resten av kroppen, från spant 8 till spant 18, kan utföras efter de på ritningen angivna detaljanvisningarna. Nosen mellan spanten 1 och 3 formas med hjälp av hela spant, som visas i separata detaljbilder på ritningen, numrerade 1, 2 och 3. Lägg märke till att spanten 1 och 3 har genomgående, fyrkantiga hål för balkarna i motorbocken, men att spant 2 har urtag i kanten, så att det kan skjutas ner på dessa. Lägg också märke till att urtagen är gjorda på ett visst avstånd från mitten. Denna uppbyggnad av motorbocken bidrar till att minska vridningspåkänningarna.

Tändspolen, bensintanken, brytaren, batterikontakten och batterilådan måste monteras in, innan främre delen av flygkroppen görs färdig. Ledningsdragningen utförs i enlighet med den instruktion, som följer med tändspolen. Det trehjuliga landningsstället skall också monteras, innan sidornas och bottenens »plåtar» av balsa limmas på. Skär till och passa in båda dörrarna till kabinen och sätt så i sido- och vindrutorna, alla av tunn plast. Fyll i utrymmet mellan de vertikala ribborna i sidostyckena från spant 4 till spant 9 med 6 mm balsa. Utfyllnaden från spant 4 fram till nosen kan bestå av 3 mm balsa i stället för 6 mm balsa och plywood, som specificeras på ritningen. Ovansidan av nospartiet täcks med 3 mm balsa, och sidorna framför spant 4 är täckta med 3 mm skivor av balsa med ibrerna löpande vertikalt.

Undersidan av kroppen är täckt med 3 mm balsa från nosen till spant 9. Från spant 5 till spant 9 slipas balsan ner till en skarp kant. När man hunnit till detta stadium, slipar man av hela kroppen noggrant med sandpapper, så att spant och lister ligger i plan med varandra och inte kan riva sönder klädseln av nylonduk.

## Fena och roder:

Såga till spanten för fenan samt borra och fila upp fyrkantiga hål i vart och ett, passande för balsaribban med matten 3x6 mm. Sätt fast den 6 mm tjocka ribban i bakkanten med nålar och lim, och på samma sätt den sluttande listen i framkanten. Tag bort nålarna, när limmet torkat, och slipa ner listerna med sandpapper, så att de ansluter sig till spantens form. Utrymmet mellan de två nedersta spanten är täckta med 1,5 mm balsa, som vilar i urtag i spanten för att ytan skall bli jämn och obruten. Fenans övre kant består av en särskild ribba, som limmas fast och slipas in i strömlijeformen på samma sätt som fram- och bakkanterna. Rodret sågas och slipas till av en 6 mm balsaskiva. Dess tvärsnitt framgår av sektioneringen på ritningen. Rodret sätts inte fast förrän flygkroppen klätts färdig med nylonväven.

## Stabilisatorn:

Den första åtgärd man har att vidta vid tillverkningen av stabilisatorn enligt den halva ritningen, är att skära till 13 spant av 2,5 mm balsa. Nåla ihop spanten, slipa dem till samma kontur och gör sedan urtag i över- och undersidorna för 6 mm lister. Sedan spanten och listerna passats ihop och limmats, tar man upp hål i sidorna på flygkroppen under rodret, som visas på sidobilden på ritningen. Jämna till hålet så att stabilisatorn passar precis. Kom ihåg att vara lätt på handen, så att Ni inte tar upp för stor öppning. Stabilisatorn limmas inte fast förrän planet provflugits.

## Vingens konstruktion:

Sättet för tillverkning av vingarna och stabilisatorn är detsamma med undantag av att man använder halvspant i vingarna för att göra dem styvare och motståndskraftigare. Vingarna kopplas ihop i mitten i en viss vinkel för att få en lämplig V-form. För detta ändamål sneddar man av främre vingbalkarna 4 mm och de bakre 3 mm. Sedan passar man in förstärkningsbalkar mellan tre spant, som framgår av en av perspektivbilderna på ritningen. Denna vinkel ger den erforderliga höjningen av 103 mm vid vardera vingspetsen. Vingen fästs vid flygkroppen med hjälp av gummiband, som häktas över de utskjutande ändarna av en pinne, som byggts in i taket på kabinen. Nylon är att rekommendera som klädsel för flygkroppen, vingarna, stabilisatorn och fenan, men tunn sidenväv duger också bra i andra hand.

*Lennart Flodström bidrager med artikeln som kommer från tidningen Popular Mechanics.*

*Texten har lästs in elektroniskt.*



## – ANNONSER –

### SÄLJES

Cox .09 Medallion RC glödstiftsmotor, som ny (provkörd en gång) i originalför-packning utan plastlock men med nycklar, instr. Etc. Kr. 395.00

Cox Tee Dee .09 cylinderenhet, fabriksny.  
Kr. 100:00

5 ritningar till OT-Wakefields (SF-42, New Yorker IV, Jaguar, Stark 1949-50, Stratos)  
Kr.100:00 tillsammans.

Bok: B. Hannan: Peanut Power, Kr. 50:00

Svenska flygtidningen MACH nr 1 – 48, delvis i orig. samlingspärmar. Kr. 450:00

Engelsk modellflygtidskrift: Aviation Modeller International, 14 ex 1997-2001 i nyskick med ritningsbilagor. Kr. 280:00  
Model Airplane News, July 1938, Kr. 50:00

Sten Persson, Tel. 035-104943.  
E-mail: sten.persson@mbox305.swipnet.se

### PROPELLRAR

Jjapanska av hårdträ, till G-modeller, tunna och fina.  
Storlekar 22 och 33 cm. Plastpropellrar 4, 6, 7, 8 och 9 tum.

Byggsatser Auster, Piper Super Cruiser, spv 44 cm.

Gummimotorgummi 3,2 mm.

Ritningar Friflyg, Skala, Lina, Jetex, RC segel, bl.a. Bergfalke, Olympia, Baby m.fl.

Tidningar, Teknik och Hobby 1944 (hel årgång), 8 nr av 1945.

Skicka ett adresserat och frankerat svarskuvert, så får du min lista över hela sortimentet Gratis!

Arne Andersson, Bagaregatan 24B, S 611 31  
Nyköping. Tel. 0155-28 68 52



## ZEFFIRO

Ur augustinumret 1945 av "L'Aviazione per tutti" ("Flyg för alla") kommer ritningen till en idealisk modell för klass F-Klassisk.

Originalen hade en Folgore-diesel på 2 cc och flögs i vänsterstig – vilket idag låter riskabelt! Någon byggbeskrivning lär inte behövas, men här följer några materialuppgifter – se i övrigt förra numrets lilla italienska ordlista med G-Int-modellen!

**Kroppen** börjar som en femhörning framtill och övergår i en triangel efter vingen. Longerongerna består av 5x5 mm balsa, motorbockslist är 8x10 mm bok och nospartiets sidor är klädda med 1,5 mm balsa. Landstället bockas till av 2,5 mm pianotråd.

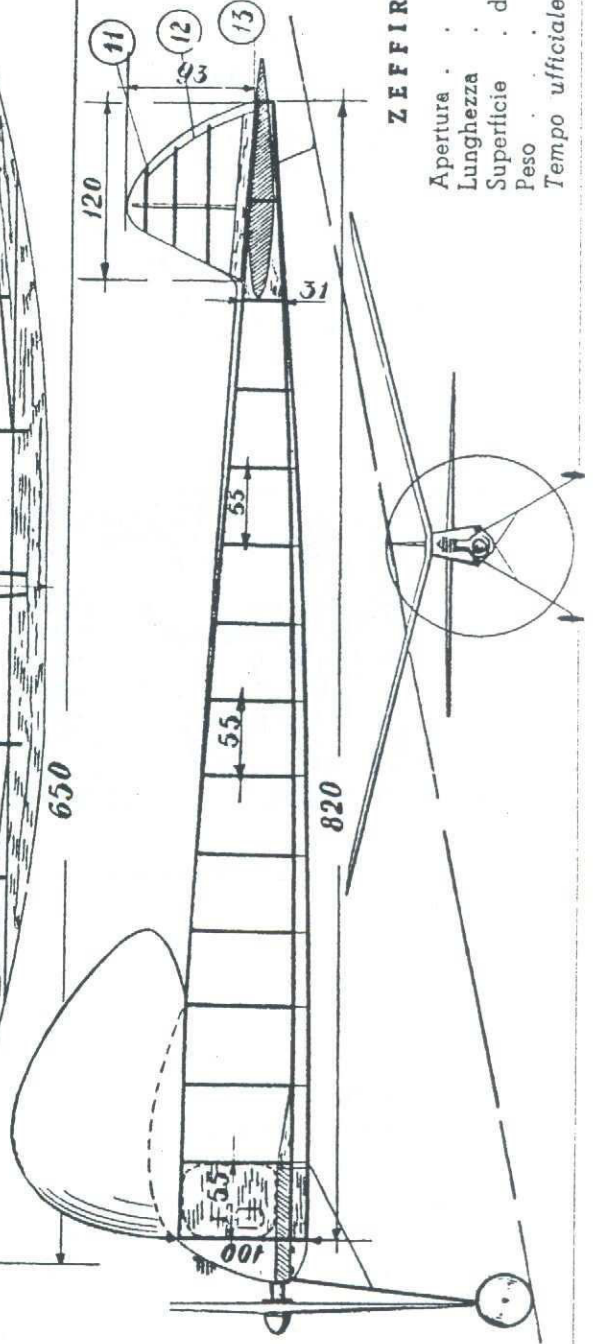
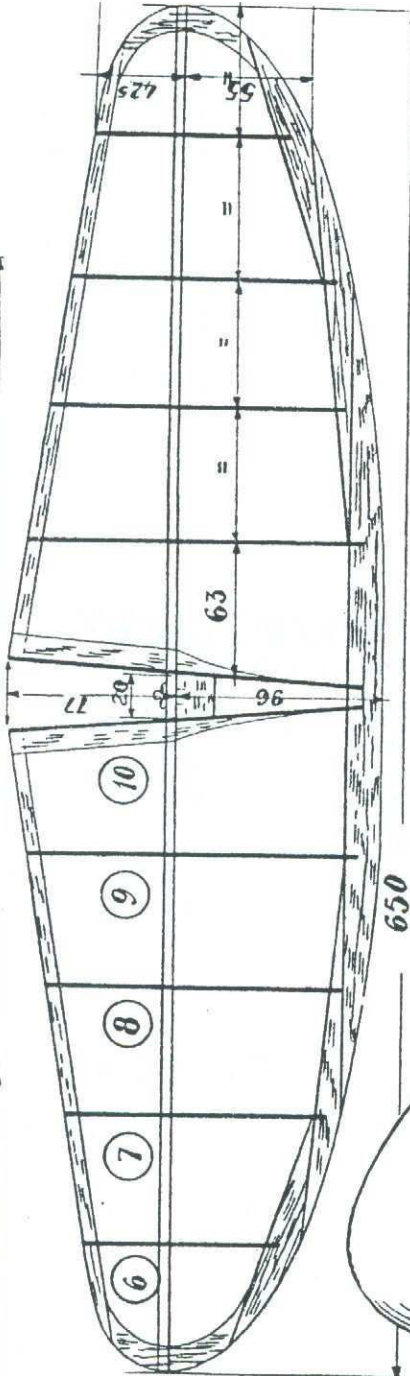
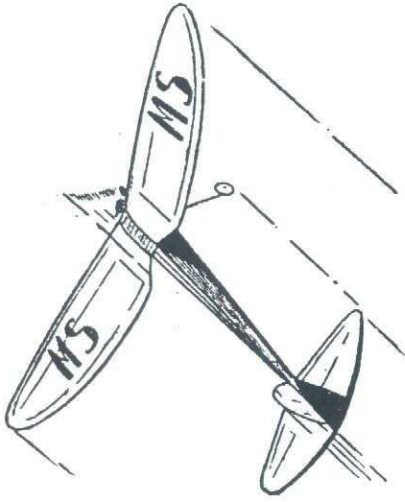
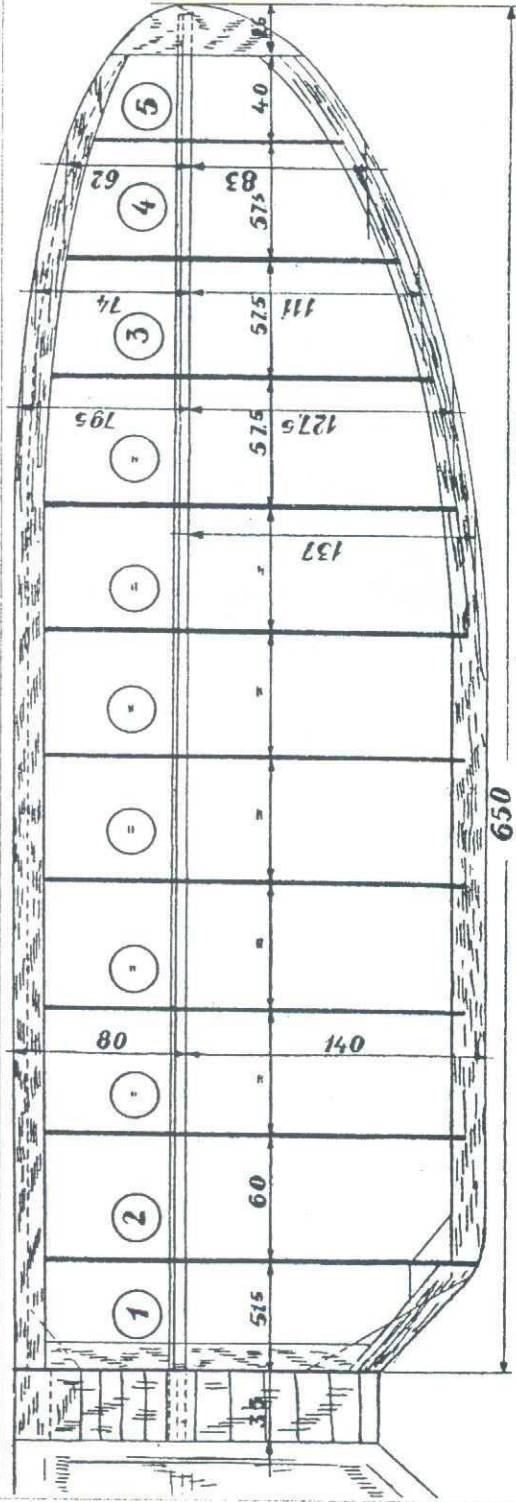
**Vingens** framkant består av 5x5 mm balsalist med 1 mm torsions-näsa av balsa; balken består av en 5x5 mm balsalist + 2 mm furu. Den något kläna bakkantslisten av balsa har dimensionerna 2x10 mm. Spryglarna är 2 mm balsa.

**Stabilisatorn** har en balsalist om 4x4 mm som framkant, en 5 mm balsabalk och 2x10 mm balsa-bakkant. Spryglar ur 1,5 mm balsa.

**Fenans** framkant är 3x3 mm balsa och även denna har en balsabakkant om 2x10 mm.

Slutligen kan nämnas att vingens anfallsvinkel på originalet var 1,5 grader medan stabben låg på 0 grad.  
Sten P.



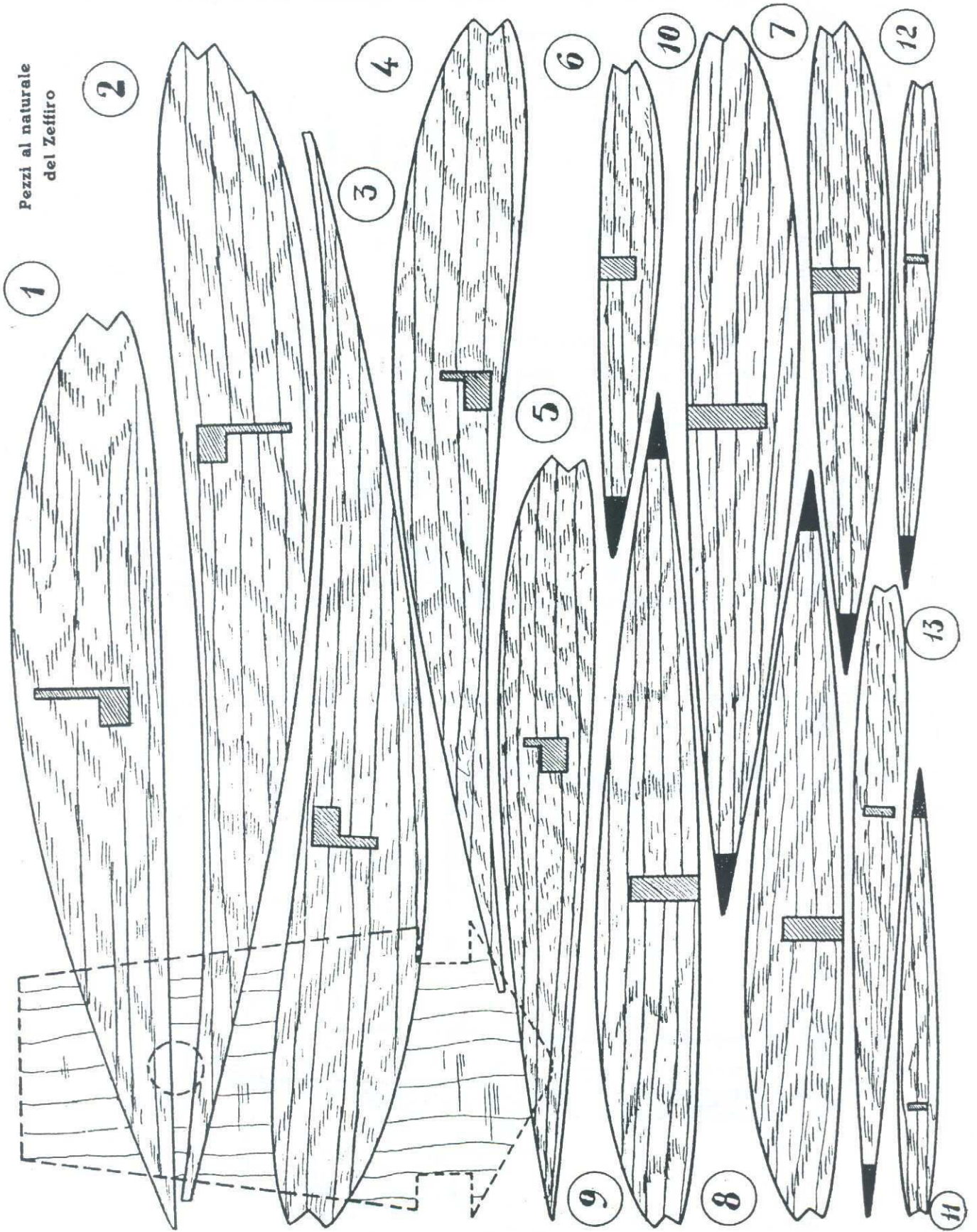


**ZEFFIRO**

Apertura . . . cm. 130  
 Lunghezza . . . 87  
 Superficie . . . dmq. 24.7  
 Peso . . . gr. 390  
 Tempo ufficiale 6' 41"

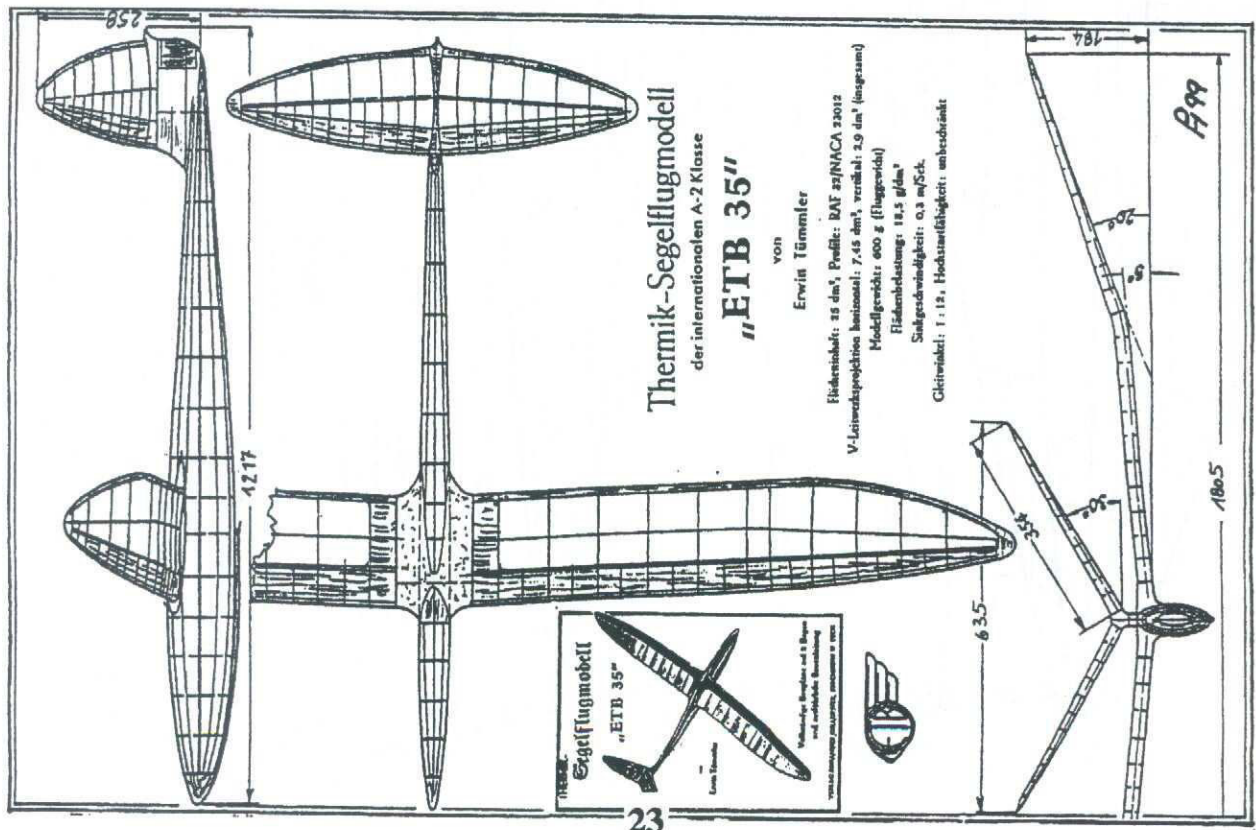
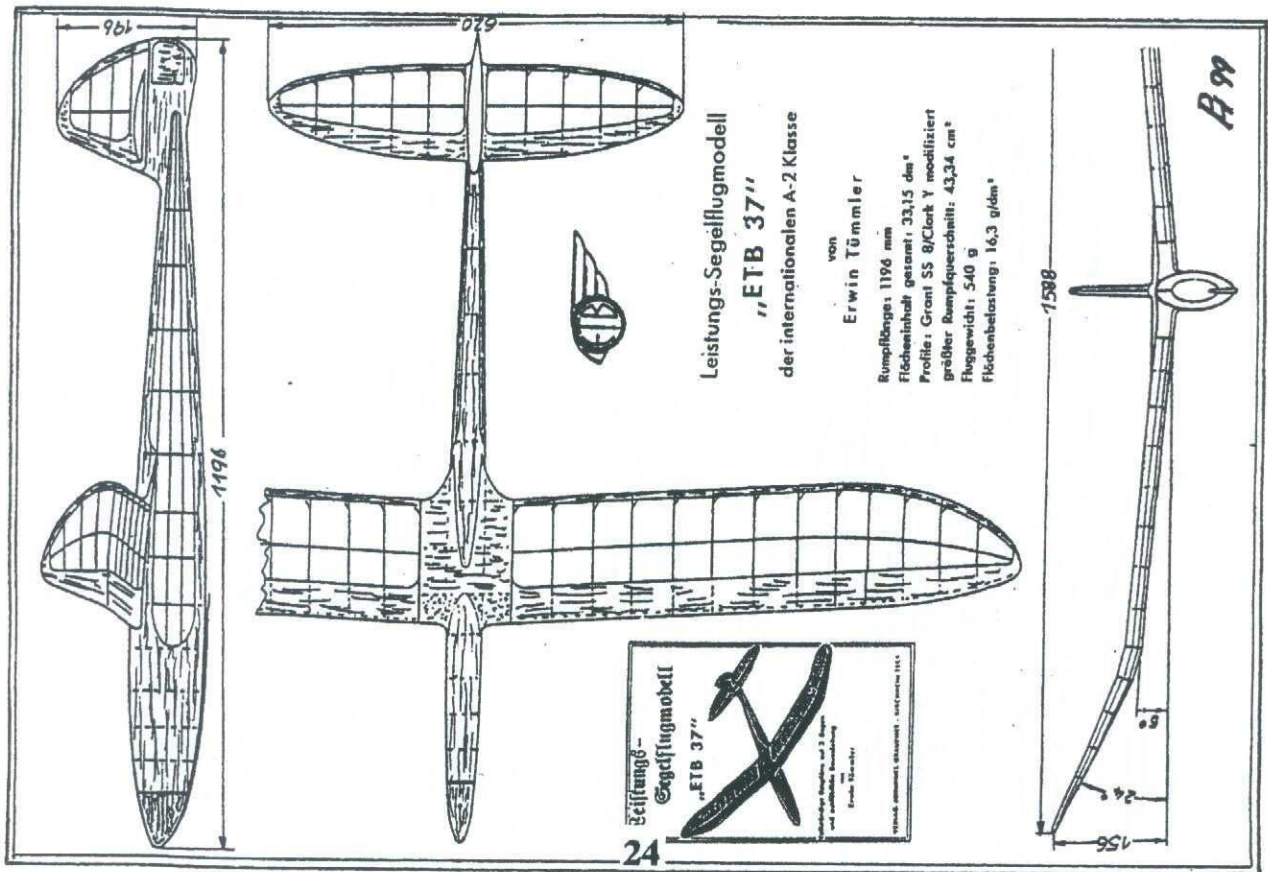


Pezzi al naturale  
del Zeffiro





# Två skönheter ur Erwin Tümmers album





# FÖR 50 ÅR SEDAN...



På en vintertävling - 1954 i Norrköping (ÖM) tror jag...  
Tävlande för FK Gamens då.

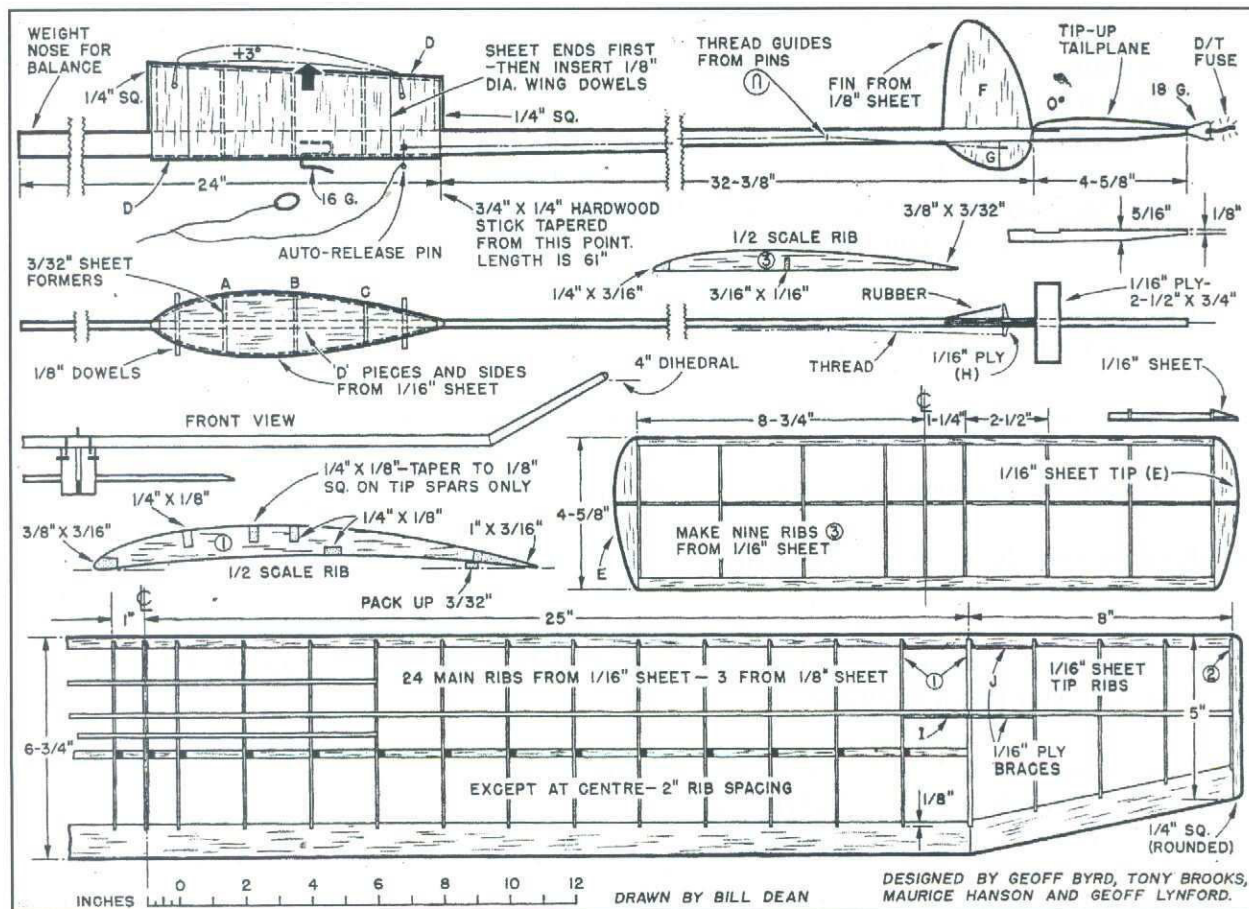
Det var en regnig dag i början på juli. Jag satt och tittade i ett gammalt fotoalbum då jag fick se en bild på mig i hatt och med en S-int-modell i handen. Jag kunde se att fotot var taget 1953 och snart mindes jag modellen, som jag kallade "strykjärnet", dels för att glidet var så bra och dels för att kroppssektionen liknade ett strykjärn.

Plötsligt dök tanken upp att jag åter skulle bygga "strykjärnet" och tävla med den på OT-SM i augusti. Jag erinrade mig att ritningen varit införd i tidningen Aeromodeller och att modellen tävlat i VM 1952 eller 1953. Hur skulle jag få tag i ritningen? I SMOS's ritningsförteckning fanns den

inte, men då kom jag på att Martti Bogdanoff har en massa gamla flygtidningar. Jag ringde honom och var välkommen att se om han kunde ha ritningen.



50 år senare med "The last straw #2".





Vi letade och efter en bra stund fick vi napp. I en novemberutgåva 1953 fanns ritningen och jag fick låna den för att scanna in de aktuella sidorna.

Bygget kunde börja och allt fanns på plats utom den 1,6 m långa kroppslisten (20x6 furu). Ett besök på ett byggvaruhus lönade sig och jag kom hem med en 2 m lång list. Toppen! Bygget gick fort; modellen består av vinge och stabbe med en pinne till kropp.

Så blev det dags för provflygning och en varm och vindstilla kväll för jag och min flygarkompis Östen Jönsson till Revinge. Vi provade med kort startlina och efter lite bly i nosen och pallning under stabben var glidet OK. En sista start gjordes för att testa trimroderkurvet, men då hände det att en svag vind förde modellen in mot en skogsdunge och, ve och fasa, landade den i en hög björk! Försöken att få ner den var fruktlösa, så den fick "övernatta" där. Dagen därpå återkom jag med en stege (4 m.) och en hand-såg. Snart hade trädet mist en gren och jag återfått mitt "strykjärn", som nu heter "The Last Straw", oskadat.

Så kom tävlingsdagen och Östen och jag åkte till Rinkaby. Vi trodde att det skulle bli 50 meters startlina, med det beslutades att 100 meter gällde. Vi skarvade linan med fisklina, men det strulade till sig och linan fastande i gräset och utgångshöjden blev dålig i första starten och tiden blev bara 1:53. Till andra flygningen flyttades startkroken framåt. Vid starten gick linan av och omstart fick göras med c:a 25 meters lina p.g.a. tidsnöd och – vad hände – jo, kärran vägrade att koppla ur! Det blev en nolla i den perioden. I tredje flygningen fick jag låna en startlina av Martti och nu blev utgångshöjden bra och jag maxade med tiden 3:59 när fusningen landade modellen.

Ja, resultatet blev ju inget vidare, men det uppvägs av känslan att få återuppleva minnen för 50 år sedan. Kanske går det bättre nästa år! Ett stort tack till Martti, som gjorde upplevelsen verklig!

Owe Carlson

---

## Svenska Modellflygares Oldtimer Sällskap

### Protokoll fört vid årsmöte i Rinkaby 2003 08 16.

§ 1 Ordförande Gunnar Wivardsson förklarade mötet öppnat.

Närvarolistor cirkulerades.

§ 2 Som Ordförande för mötet valdes Wivardsson, som sekreterare Lennart Flodström och som justeringsmän Bo Modéer och Birgit Törnqvist.

§ 3 Dagordningen godkändes.  
Beslöts att mötet var behörigt utlyst.

§ 4 Rapporter: Lennart Flodström rapporterade om läget beträffande modellflygmuseum. Västerås verkar inte längre så intresserat, speciellt sedan flygmuseets viktigaste medlem, Pierre Holländer, omkommit vid en flyguppvisning.

Lars Tolkstam redogjorde för Ungdomskommitténs arbete. Inget påtagligt resultat ännu, men man vill arbeta vidare med en del nya idéer.

§ 5 Styrelsens verksamhetsberättelse upplästes och godkändes.

§ 6 Kassarapporten upplästes och godkändes. Föreningens ekonomi är fortsatt god.

§ 7 Revisionsberättelsen upplästes och godkändes. Styrelsen beviljades ansvarsfrihet för det gångna verksamhetsåret.

§ 8 Val till styrelse: Sekreteraren Lennart Flodström och Ordinarie Ledamoten Kjell-Åke Elofsson har båda ett år kvar på sin mandattid.

Till ordförande för 2 år valdes Gunnar Wivardsson.

Till Kassör, också för 2 år, valdes Per Nilsson.

Till Suppleant för 1 år valdes Sigurd Isacson.

Samtliga är omval.



- § 9 Val till övriga funktioner:
- |                                   |  |       |
|-----------------------------------|--|-------|
| Revisor                           | Johan Bagge  | omval |
| Revisorssuppleant                 | Karl-Axel Pettersson   | omval |
| Distributör                       | Kurt Sandberg  | omval |
| Tidningskommitté                  | Sten Persson, Pär Lundqvist  |       |
| Ungdomskommitté<br>samtliga omval | Lars Tolkstam, Thomas Leijon, Lars Lindén,   |       |
| Regelkommitté                     | Sten Persson, Kurt Sandberg, Sigurd Isacson,<br>Kjell-Åke Elofsson, samtliga omval |       |
| Ansvarig för hemsida              | Bengt Åhman  |       |
| Valberedning<br>samtliga omval    | Anders Sjöberg, Ginger Sjöberg, Kurt Sandberg,                                     |       |

- § 10 Beslöts att ordförande och kassör tecknar föreningens firma, var för sig.  
Denna punkt skall betraktas som omedelbart justerad.

- § 11 En omfattande diskussion om vår tidnings (Oldtimer) utförande utmynnade i en omröstning som fick till resultat, att kommande nummer skall ha samma utförande som nr 2, 2003.

Lindéns bok om Sveriges modellflyghistoria är föremål för en undersökning av olika inbindningsalternativ för att ge god kvalitet till rimligt pris. Inom ramen för de förslag som framförts (spiralbinding resp limning) är SMOS berett att garantera en upplaga om 300 ex, enligt beslut vid årsmötet.

Till museifonden beslöts en avsättning om kr 8000:-.

- § 12 Beslöts att godkänna kassörens förslag till budget, en oförändrad medlemsavgift om kr 140:- samt självkostnad för dem som prenumererar på SAM Speaks.

- § 13 En motion hade inkommit. Rune Tedenryd föreslår vissa regeländringar, speciellt förenklingar, men även en del lättnader i reglementets formalism. Sven Rågvall undrade hur en ny generation ställer sig till reglerna. Rune Tedenryd menade, att skall man ha fundamentalism skall man också hämta modellerna själv. Einar Håkansson menade att tävlingen börjar på byggbrädan.  
Beslöts att regelkommittén skall se över reglerna som helhet och med RT:s förslag i åtanke.

- § 14 Plats för nästa SM blev ej helt fastställd (man önskar gärna byte av lokal till mer mellan svensk) men tävlingen kommer troligen att förläggas till Rinkaby.  
Regelkommittén fick i uppdrag att se över reglerna om eget byggande och proxyflygning.  
Beslöts att manusstopptider skall införas för "Oldtimer".

- § 15 Sven-Olov Lindén framförde tack för gott arbete och hälsningar till Lennart Hansson och Sten Persson, som båda av familjescäl inte kunde deltaga i årsmötet.

- § 16 Mötet avslutades.

Gunnar Wivardsson	Lennart Flodström
Mötesordförande	Mötessekreterare

Bo Modéer	Birgit Törnqvist
Justeringsman	Justeringsman



# SETEFA



"CHRISLEA Superlce"  
 SKALA 1=25  
 RITN. B. KÄRLSTRÖM  
 NOV - 49