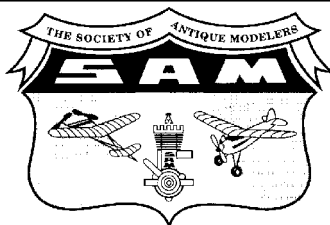


OLDTIMER

SPECIALTIDSKRIFT
FÖR MODELLFLYGARE

Nr: 4 2004



OLDTIMER - SM 2004
OT - RC - SM 2004
WENZELTÄVLINGEN
2004



OLDTIMER
ORGAN FÖR SVENSKA
MODELLFLYGARES
OLDTIMERSÄLLSKAP

SAM Chapter 67 Sweden

Arg.33. Nr4/2004
Red. av detta nummer
Pär Lundqvist
lundqvist_veinge@hotmail.com

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

Sekreterare:
Lennart Flodström
Björnbärsstigen 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 Elofsson
Skövdevägen 12, 543 35 Tibro
Tel: 0504-145 10
tjolle.e@spray.se

Suppleant:
Sigurd Isacson
Skallbergsvägen 18, 310 42 Haver-
dal
Tel: 035-511 02

Hedersordförande:
Sven-Olov Lindén

Hedersmedlemmar:
Lennart Hansson
Kurt Sandberg

Tidningskommitté:
Pär Lundqvist - layout
Kurt Sandberg - distribution

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

Hemsida:
<http://www.smos.info>

Manusstopptider 2005:
Nummer 1: 1 feb.
Nummer 2: 10 maj.



Ordföranden har ordet

Höst! Det är planeringstid! Det är nu vi planerar vinterns byggen. Visst är det roligt att sitta och studera ritningar och fundera över vad man ska bygga! Det är min förhoppning att Ni ska bygga nya fina modeller i vinter. Men bygg nu inte bara de modeller som visat sig överlägsna på våra tävlingar, utan leta upp annorlunda modeller som inte tidigare visats upp. Det är mångfalden som berikar vår verksamhet - enfalden gör det motsatta!

Höst! Det är början på vårt nya verksamhetsår. Vi i styrelsen har nu i några år målmedvetet arbetat med att skapa en stabil grund för framtiden, och det är glädjande att vi kunde finansiera utgivningen av Sven Olovs fina bok. Den boken har fått ett mycket positivt bemötande och vi hoppas att alla medlemmar skaffar ett eller flera exemplar - i synnerhet som vi kan erbjuda den till ett fantastiskt lågt medlemspris! Det känns bra att kunna erbjuda denna medlemsförmån.

För det kommande året hoppas vi att vi ska kunna få någon form av lösning på musei-larkivfrågan. Vi hoppas även att medlemmarna konstruktivt skall bidra till verksamheten genom att sända in bidrag till vår tidning och delta i våra arrangemang. Alla bidrag till tidningen välkomnas. Det behöver inte vara särskilt märkvärdigt eller stort. Skriv om modellflygminnen, modeller, motorer, byggtips och annat som kan vara av intresse för fler att ta del av. Vi vill ha en aktiv förening!

GeWe

OBSERVERA!

Med detta nummer följer ett inbetalningskort för årsavgiften för 2005. Läs noggrant genom texten beträffande inbetalningen på omslagets baksida.

För bidrag till detta nummer tackar red.:

S-O Lindén, Anders Sellman, Sten Persson, Ingvar L. Nilsson,
Per Nilsson, Gunnar Wivardsson, Lennart Flodström,
Gunnar Wivardsson.

Omslagsbilden.:

Anders Håkansson - han ger inte upp i första taget...
Foto Pär Lundqvist.

OLDTIMER – SM 2004

Modellflygarna som vill tävla med flygmodeller av äldre typ samlades som vanligt i Skåne i veckosluttet 13-15 augusti.

På det gamla pansarövningsfältet vid Rinkaby möttes 63 deltagare med sammanlagt 158 modellplan. Alla kom dock ej i luften på grund av vädersituationen. Fredagen, som var avsedd för gasmotormodeller och den äldsta typen av gummimotormodeller de s.k. Twin Pushers gav ett helt otrevligt väder med åska och regn. Flygningarna flyttades över till lördagen.

Ett bättre väder än det som bjöds på lördagen kan ingen modellflygare tänka sig! Svag vind från norr gav hela fältet öppet för flygningar. Alla gick omkring och trivdes.

Flest deltagare samlades i klass B - gummimotormodeller med spännvidd 50 – 75 cm. När de 20 flygarna gjort sina starter befanns två ha klarat dem med maximal tid. För Lars Ljungberg och Georg Törnkvis betydde det skiljeflygning för att guld- resp. silvermedalj skulle få rätt ägare. Tyvärr återfann Georg inte sin modell varför Lars lugnt kunde välja starttillfälle. Han kunde ha gjort en liten piruett på några sekunder, men det är inte hans stil. Fullt varv på gummisnodden och termikanslutning. Flygtiden blev 2 min 34 sek.

Många fina prestationer utfördes, så t.ex. av Sigurd Isacson som efter två maxflygningar med sin "Västervind" ej återfann planet. Holger Sundberg hade också två maxar, men tappade en halvminut i tredje start. Så får inte Birgit Törnkvis glömmas bort. Hennes "Flying Aces Moth" flyger bättre och bättre. Nu blev det två max + dryga minuten

Även i minsta segelmodellklassen S1 krävdes fly-off. Tävlingsorganisatören Kurt Sandberg hann med att tävla och det så bra att han måste göra en fjärde start för att vinna. Mycket överraskande hade han att tävla mot en kvinna, Birgit Dahlin från Danmark. Hon hade också klarat tre maxflygningar.

Maken Frank Dahlin ville inte visa sig sämre och kunde vinna den lilla G-klassen (50 cm spv) före säkre Lars Tolkstam. Lars vevade in några extra varv på gummimotorn, vilket betydde knutar på snodden och de fastnade, så att propellern stannade med massor av varv kvar!

Alla 14 anmälda i den större segelmodellklassen A2 kom till start. Alla hade dock ej turen med sig. Rolf Asterviks "Nebula" fastnade i ett högt träd. Den kom dock ner av sig själv nästa dag! Sven Rågwall hade gott trim på sin "Cherokee" och tog guld. Magnus Astervik hade ingen lyckad dag. Efter två maxar med A2:an "Altair" snubblade han på en kvarliggande startlina och föll, varvid han drog till så häftigt att vingen

knäcktes. Roligt var att se Bo Modéer i full fart med sin egen konstruktion "Agathe" – originalet blev en gång VM- 3:a år 1963.

Våra danska vänner brukar alltid vara starka i segelmodellklasserna 3:e, 4:e och 8:e platserna i klass A2 visar att detta påstående gäller än.

Sven-Olov Borg kunde inte göra alla starter, för han satt flera timmar på lasarettet i Kristianstad för att sys, sedan han stoppat handen i propellern på sin gasmotormodell!

Det finns ett hus i en sänka på det stora fältet. Vissa företeelser, såsom höga träd och ensstaka hus, utövar



Fly-off mellan Birgit Dahlin och Kurt sandberg

gav maxtid gled Magnus Asterviks F-modell rakt ner i sänkan och slog i väggen på skjulet!

En annan otursförföljd F-flygare var Lars-Erik Fridström. Förra året flög han bort sin "Y-Bar" strax före OT-SM och hade till årets tävling precis hunnit få färdig en "Eliminator" med en fin gammal Webra Rekord. Efter ett par trimningsflygningar och en tävlingsstart hade han just fått in det rätta stiget då motor-timern hängde sig. Efter en oändligt lång motortid sögs modellen upp i molnbasen och försvann åt sydost efter en dryg kvart.

forts nästa sida...

Efter sex veckor ringer en person och meddelar en lättad Lars-Erik att modellen hittats i ett träd – 1½ mil norr om startplatsen!

Det blev fly-off i klass F Nostalgi. Sten Persson och Rolf Astervik hade tre max var. Båda provkörde sin motorer och timers, ändå blev det ett litet överdrag för Rolf, så Sten stod på nytt som segrare. Dieselknarrarna i klass F Klassisk knegade sig uppåt och allra bäst gjorde Gurra Ågrens "HU 10 c". "HU" står för Holger Uppgård. Vid tiden för konstruktionen var Holger ålänning, men numera är han Enköpingsbo och medlem i SMOS.

Umgänge och förtäring är en viktig del av OT-SM och det senare blev oväntat festligt eftersom "vår" catering-firma just hade gått i konkurs och såväl frukostar och middag fick intagas på restaurang i Åhus! Det blev några km extra körning, men vad gjorde det när vi väl stod inför en riklig buffé! De flesta ansåg att detta var ett alternativ, som borde bli tradition...

Efter middag följde prisutdelning och årsmöte i vår vanliga lokal, med bl.a. livlig diskussion kring Rune Tedenryds motion om regeltolkningar. Lennart Flodström gav en rapport om det aktuella läget på museifronten. Det vackra lördagsvädet förbyttes helt på söndagen. Nu kom hård västlig vind och tävlingsaktiviteten var låg. Många väntade på lite lugnare vindar och när de ej kom valde några att

chansa medan andra "fegade ur" och lät modellerna stanna i trunkarna. Det gick att flyga även när vindmä-



Här får Sören Edström:s Hu 10C luft under vingarna.



Rolf Astervik:s fly-offstart från annan vinkel.

taren visade 7-8 m/sek i byarna, det visade inte minst Anders Håkanson. Anders som nyligen drabbats av en stroke vilken gjort det svårt för honom att gå, ville ändå vara med på fältet. Sittande drog han upp gummitörarna till sin "Landegren Wakefield". Han fick hjälp att ta sig till startrampen och sittande släppte han iväg sin modell till en strålände start. Att Anders skulle lägga ännu en guldmedalj till alla övriga gläds vi med honom åt. Det var djärva starter från den nya plattan, som ordföranden Gunnar Wivardsson byggt. Av 22 anmälda modeller kom bara 7 till start. Ett katastrofalt startförsök med slutresultat = 0 åstadkom Lennart Flodström. Han ärriga och välflygande "Joseph" begick sin sista start. Efter oräkneliga flygningar (jo, kanske räkningsbara tävlingsstarter) gick den i backen nära startrampen och slog bort vingpetsar och dubbelfenor. Djärva flygningar utfördes även av Anders Sellman och Martti Bogdanoff. Åke Gustavson kom med mycket vackert byggd "Clodhopper" Wakefieldvinnare 1938. Det var mycket vågat att starta den i blåsvädet, men det gick väl som tur var.

De segelmodellflygarna som vågade starta hade svåra vindkast att parera. Av 13 anmälda i klass Sint kom bara 3 till start. Bengt Åhman har tidigare visat att hans "Odenman" är en säker och stabil modell. Markku Thäkäpää, som åker hela vägen från Åbo, hade sin stora amerikanska kombi full med modeller hade svårt att hinna med flygningarna. Det blev dock en bronspeng för honom.



Överst t v Fly-off-start av Rolf Astervik, foto av Per Nilsson. Ovan förbereder sig Sören Edström för starten i klass F-klassisk, han har "dukat upp" med en komplett verkstadsutrustning.



Överst Sten Persson med sin Se-52; under startar han för sin fly-off mot Rolf Astervik. Även denna bild kommer från Per Nilsson. Övriga bilder: Foto av redaktören.

Klasserna S2 och S3 sammanslogs till en grupp och då räckte antalet deltagare till för att ge S2/S3 SM-värdighet! Vår kassör lade penningarna åt sidan och drog upp "Draken" till tre starter med en avslutande maxflygning.

Oldtimer SM omfattar även några tävlingar om vandringspriser. Familjen Truedsson ställde för några år sedan upp en pokal till minne av Sven Truedsson. Där tävlas med modell ur SEMO:s produktion.

Beroende av storlek ges modellerna handikappöng. Årets vinnare av pokalen blev Lars Ljungberg med modellen "Tern". Wakefieldmodeller av klassiskt ursprung tävlar också efter ett poängsystem. Vinnare blev i år

en av initiativtagarna till "Classic Wakefield" Einar Håkansson med en "Korda 1939".

För några år sedan inrättades även en landskamp mellan Danmark och Sverige. Danskarna föranmälde sitt lag medan de svenske uttogs på meriter från året innan. Det blev en svensk seger med 2018 p före danskarnas 1809 p.



Här är det våldsamt dramatik vid startbordet. Hur illa det än ser ut så lyckades alla dessa startförsök...

Bilderna sett i spalter från ovan så är det följande som startar: Först en "dykstart" – det gällde att skapa fart, Martti Bogdanoff. Sedan två starter i rad av Einar Håkansson, en med ytterst elegant knife-edge... Överst i nästa spalt är det Anders Håkansson som här utför den klart bästa starten, den ende som klarade att flyga rakt i motvind. Därefter Anders Sellman som här gör den allra vackraste starten i den här bildsviten. Till slut en av söndagens vildaste starter, det är Sigurd Isacson som direkt efter utropade "fick du med detta på bild". Efter att kontrollerat min digitalbild utbrast han även: "när man ser detta kan man inte tro att flygningen lyckades".

För samtliga bilder på detta uppslag är det den tillfällige redaktören stått för bilderna.



Det var inte enbart wakefieldflygarna som hade startproblem... Här är det Kurt Sandberg och Hasse Bengtsson som kämpar mot vindbyarna. Bilderna gav mig idén till det jag alltid önskat utföra fotografiskt – en liten serie.

Första starten blev en katastrof, modellen skar ned precis bakom stenröset. Nästa start blir perfekt – di gamle di kan... Det är inte utan man kan ana att Kurt tänker "så skall en slipten dras"...



Hela detta bilduppslag "andas" oldtimer modellflygg när det är som bäst! Så tycks även Lars Ljungberg överst t v tänka, bilden kommer från Per Nilsson. De övriga bilderna på uppslaget har redaktören som upphovsman. Den som tycks upphäva tyngdlagen nederst t v är Sven Rågwall som hjälper Hasse Bengtsson med en provstart. Sven-Olov med "Tern" får hjälp av hustrun Vailet och sedan nederst t h ett tips på en lämplig "hangar" detta vindskydd fungerade utmärkt under den blåsiga söndagen.

Här ovan beundrar våra danska vänner Markku Thäkää:s mycket välbyggda vinge, det är även hans låda som visas t h. Fotografen blev mycket imponerad av hans olika modeller byggda i enbart furu och eleganta torsionsnässor i 0,4 mm plywood. De spanande herrarna i mitten – fågelskådare eller... ?

Överst två bilder som också leder tankarna i nostalgiska banor – tack vare oldtimerverksamheten är det ju också dagens verklighet... Modellen t v är "Hw 44" och starten t h är Hasse Bengtsson:s modell "Meteor 21".

Nu äntligen!

En skala friflygtävling vid OT-SM.

Att flyga friflygande skala är inte lätt när det blåser, det har visat sig med all (o)önskad tydlighet vid våra tidigare tävlingar. Men den här gången gick det att flyga och Lars Tolkstam visade dessutom på söndagen att man kan flyga hyggligt i 7-8 meter/sekund, om man vet vad man gör, vill säga...

Skaladomare Tycho Andersson fick 10 modeller att bedöma, bara en hade glömt dokumentationen hemma. Sju modeller var drivna med gummimotor och hade en spännvidd under 66 cm.

Tre modeller hade en annan framdrivningskälla. En eldriven Zero och en med förbränningsmotor-motor driven Blackburn 1912 samt en raketdriven J 29 Tunna, dessa tre slogs ihop till en klass.

Modellvariationen var stor, förutom ovanstående: Cessna Birddog, Zero, Piper Cub, Fike E, Lacey M-10, Heinkel 100 och Me 109 D, alla i samma klass dessutom.

Skalabedömningen var ganska snart avklarad, (titta på reglerna i Oldtimer nr:1 2003!).

Efter detta skulle det flygas, det var ju inte vindstilla och de tävlande gick som katter kring het gröt, dessutom flög de sina övriga oldtimerkärror. Men plötsligt flög Georg Törnkvists diminutiva Cessna (egenskapad



Anders Sellman redogör för skalatävlingen, i förgrunden en del av årets modeller.

foam-modell) i snäva svängar och landade oskadd efter 33 sekunder.

Nästa start var ingen ilsken katt utan Sten Perssons J 29 som fräste och spottade under startfasen varefter den steg och utförde en synnerligen elegant och realistisk flygning, applåder. Sten var inte nöjd utan försökte få den att banka mindre men det blev då mer halvbrytande krumbukter i skyn. Sven-Olov Linden hade sin vältrimmade Heinkel i luften stabilt och bra, konkurrenten Me 109 hade en blåbärspilot, som inte lyckades styra emot momentet, bara propellerskada lyckligtvis. Lasse Ljungbergs Lacey hade väckt skaladomarens beundran men Lasse hade en inomhusmotor och det dög inte.

Mäster Lars Tolkstam var helt omöjlig och flög sammanlagt 105 sek under två flygningar med sin fina peanut Piper, varefter han sent på eftermiddagen gjorde en 119 sek flygning med sin något tilltufsade Fike E, också en peanut.

Gunnar Stedt trodde att Dart-dieseln var igenbeckad i Blackburn 1912, det var den inte utan gick igång. Det blev ett par korta, realistiska flygningar, originalet som finns på Shuttleworth i England flyger också mycket marginellt, numer bara rakt fram och någon meter över marken.

Eldriften hade ingen stor dag, Sven-Olovs Zero var

Måste det blåsa hela tiden...

Anders Sellman med sin Me 109 som har en något ovanlig schweizisk märkning.

intrimmad men vad hjälper det när propellern lossnar och flyger självständigt, inte ens limning i gångorna hjälpte.

För att ännu en gång visa var skåpet ska stå, flög Mäster Tolkstam sin mycket ärriga och rent ut sagt fula Zero stabilt och säkert under publikens och konkurrenternas Oh och Ah, dessutom gjorde han om detta flera gånger under den betydligt blåsigare söndagen, flygningar på 30-40 sek, ett imponerande kunnande.

Lars befäste sin ställning ytterligare med att överlägset vinna Concours d'Elegance senare på kvällen med sin Piper.

På söndag morgon kallades skalaflygarna till ett kort möte, vi beslöt att fortsätta med tävlingar i samband med OT-tävlingarna och under SMOS beskydd, alla skalaintresserade kommer att vara välkomna att delta. Vi får göra vad vi kan för att göra skalafriflyg synligt, ordna små läns- eller regionala träffar och arbeta för någon typ av information om lämpliga modeller.

För exempel var får man tag i byggsatser och lämpligt material... Skalaflygkommittén kommer att mötas igen i februari.

Våra erfarenheter visar alltså att projektet friflygande

Nu ser vi framåt...

skala är realistiskt, det går att flyga även när det inte är vindstilla, foam-modeller kan se mycket realistiska ut och flyga bra, är dessutom tåliga. Det finns inga ursäkter, kära läsare och modellflygare, sätt igång, bygg och flyg!

År 2005 har vi som enhetsmodell Hackers Piper

Resultat:

Klass 1

1:a	Lars Tolkstam	199 p.
2:a	Sven Olov Linden	156 p
3:a	Georg Törnkvist	115 p
4:a	Anders Sellman	97 p
5:a	Lars Ljungberg	106 p (flög ej)

Klass 2

1:a	Sten Persson	125 p
2:a	Gunnar Stedt	57 p
3:a	Sven Olov Linden	45 p

Skalapoäng:

Zero (LT)	38 (foam)
Zero (SOL)	40
(foam)	
Blackburn (GS)	52 (ej dok.)
Cessna (GT)	82
(foam)	



Gunnar Stedt med sin vackra Blackburn.

Cub, ca 700 mm spännvidd. Det är en bra byggsats som kostar ca 280:-, information och beställning sker genom Lars Tolkstam, 019-32 09 52.

Skalaflygkommittén består från 1/8 2004 av Gunnar Wivardsson, Lennart Liljenberg, Anders Sellman samt Lars Tolkstam.

Vi tackar Jojje Törnkvist för hans insatser i kommittén!

Anders Sellman

Här under skall snart Sten Perssons J 29 fräsa iväg... Foto Per Nilsson.



Wentzeltävlingen 2004.

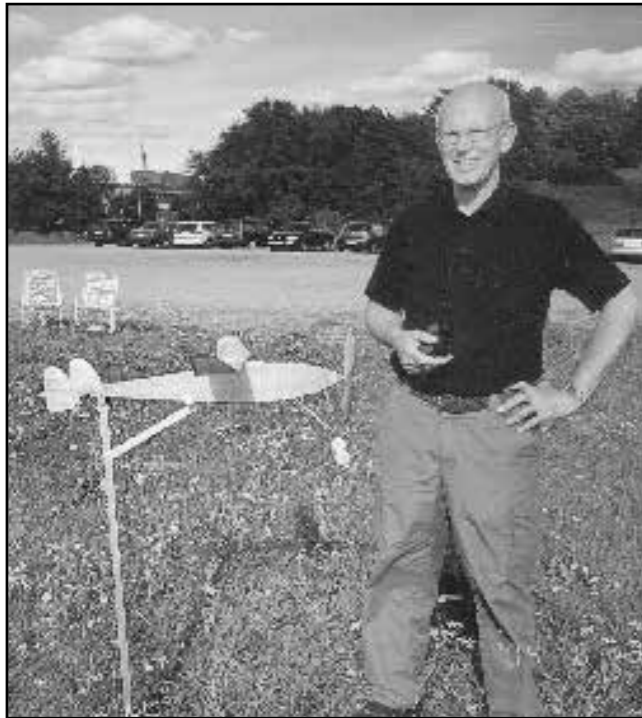
Söndagen den 13 juni höll den årliga Wentzeltävlingen tillika Vingarnas träff på Gärdet i Stockholm.

Många gamla modellflygare hade samlats uppe vid Borgen. Rune "Bananen" Andersson kom med en kopia av sin landskampsvinnare S 3:an "Fridolf" från 1943. I oklart tillstånd visades den i "Oldtimer" nr2/2003. Nu var den färdigklädd.

Ginger och Anders Sjöberg höll i arrangörstrådarna

Det blev nära Frihamnsvägen, då vinden kom från NO. Tyvärr vred och vände vinden både hit och dit, så det blev svårt att göra löpstart med årets val av Wentzelmodell – segelmodellen "Gladan".

Dagens tävlingar omfattade även skalamodeller, men där ställde endast Georg Törnkvist och Lars Tolkstam upp. Klasserna "808 – Classic" och ½-skala Wakefield



Kjell Hellström flög en nybyggd "TipTop VI".



S.O. Lindén med G-modellen "Gladan" byggd 1991 och S-modellen "Gladan" byggd 1956.

Lars Lindén med "Gladan" byggd 1974. Vailet Lindén tog bilden.

och Lasse Wentzel med fru Britt Marie och döttrar med makar och barn utgjorde representationen för den ärevärdiga firman. Konstruktörerna till "Gladan" – Torgil Rosenberg och Nisse Nässén kom också till Gärdet. De samsades om att flyga en av Nisses gamla "Glador". Nisse ställde dessutom upp sin ståtliga Wentzelpokal som ställdes upp för exakt 50 år sedan och vilken Nisse erövrade 1960 efter tre segrar. Nu kom den på nytt som vandringspris i segelmodellklass S1.

Tillsammans med "Tummeliten-flygarna" från Nyköping kom Sven Forsberg för att se vad vi gör i nutid med gamla modeller. Sven var den säkre G-flygaren med bl.a. konstruktionen "SF-42". Han gjorde också karriär som SAS-pilot och flög bl.a. missonärplanet "Ansgar".

Bengt Thelander hade inga modeller med sig denna dag men ville inte missa själva samvaron.

På eftermiddagen, då flertalet hundägare dragit sig hemåt för middag, kunde modellflygarna ta fältet i besittning. Efter samlingen söktes en startplats lämplig för rådande vind.

hade också för få deltagare.

Det var svårt att nå kvalgränserna på 60 sek eller 45 sek. Speciellt blev starterna med segelmodellerna knepiga, då starten började i motvind, men efter att den tävlande sprungit 10-20 m befann sig modellen i sid- eller medvind. En del av g-modellerna hamnade i skogspartiet vid Borgen eller som Lasse Wentzels modell på taket till en byggnad vid vägen. Vailet Lindén räddade S-O:s "Gladan" från att köras över bara några meter framför en bil på Värtavägen!

Efter ett utdraget flygande och letande befanns att två "Wentzelmodeller" hade tre maxstarter var; Lars Tolkstams "Trim II" och S-O:s "Gladan". Ingen orkade göra ännu en flygning i den sena, kalla aftonen, så Anders Sjöberg löste problemet med en slantsingling. S-O valde "gubbe" och vann. "Grattis gubbe!" sa Lars. Lasse Wentzel delade ut priserna, som han skänkt, som vanligt var det "Måsen"-tallrikar från Kongl.Dansk Porcelain. Ginger och Anders tyckte att vi kunde hurra

Resultat från Wentzel-tävlingen 13 juni 2004.

Segelmodellen "Gladan" - kvaltid 60 sek.				FIB och Trim II kvaltid 45 sek.			
1. Sven-Olov Lindén = 173	53	60	60	1. Sven-Olov Lindén, Gladan	60	60	=
2. Göran Larsson	48	60	49	=	2. Lars Tolkstam, Trim II	45	45
3. Kurt Sandberg	35	59	14	=	= 135		
4. Nisse Nässén/ Torgil Rosenberg	38	31	19	=	3. Ginger Sjöberg, Kungsörnen	60	50
5. Lars Lindén		17	23	34	= 170		
6. Martin Wentzel	44	20	—	=	4. Kjell Hellström, Tip Top	46	50
					= 144		
					5. Georg Törnkvist, Kungsörnen		55
					= 115		60
					6. Georg Törnkvist, FIB	45	—
					= 45		—
					7. Lasse Wentzel, Gladan	44	—
					= 44		—
"Vingarna modeller"							
Cirrus, Fröjd, Gladan, Kungsörnen och Tip Top kvaltid 60 sek.							

för varandra. Och det gjorde vi!

Text och bild S-O Lindén

På förekommen anledning...

Det tycks vara på sin plats att förtydliga vissa saker om våra regler för att undvika onödiga diskussioner. Våra regler för friflygande modeller är medvetet enkla och bygger på klassindelning för att i någon mån ge rättvisa. För klasserna A, B, C och D är det spännvidden som avgör klasstillhörigheten. Spännvidden är totalmättet mellan vingspetsarna hos den färdiga modellen. Mät inte på ritning, och lita heller inte på angivelser på byggsatskartonger eller gamla annonser! Det är spännvidden hos den färdiga modellen som gäller!

Men det finns undantag! Wakefieldmodeller tävlar i klass D! Nu finns det wakefieldmodeller som är mindre än 100 cm spännvidd, och då kan man tävla med dem i klass C om man hellre vill det. Exempel är Bill Deans Gypsy som normalt med angiven v-form blir strax under 100 cm. Jag har själv flugit den i tio år antingen i klass C eller i klass D. Andra exempel är Mgnussons Wake

från 1939 och Frank Zaic's New Yorker IV. Det finns många fler! Bygger man en sådan modell så har man alltså möjlighet att flyga i två olika klasser.

På segelmodellsidan har vi också en sådan möjlighet att välja tävlingsklass. Klasserna S2 och S3 gäller för modeller som är konstruerade före 1949. Klass Sint gäller för modeller som uppfyller internationella regler och är konstruerade 1947-1953. De tidiga Sint-modellerna kan således även uppfylla kraven för att få tävla i klass S2 eller S3 beroende på spännvidd och vingbelastning. Bygger man en sådan modell så har man alltså valmöjlighet!

Det är egentligen inte särskilt konstigt eller krångligt - eller hur?

Gunnar Wivardsson

ÄLDRE MODELLER OCH KONSTRUKTIONSPROBLEM...

En del medlemmar har uttryckt bekymmer över att de ibland kan dra sig för att bygga en i övrigt vacker gammal modell.

Detta inträffar när de inser att modellen på grund av strukturellt felaktig konstruktion och liknande inte kommer att hålla för normal en flygning. SMOS regler kräver ju att modellerna skall vara trogna originalmodellens ritning.

Vårt råd är följande:

Kontakta någon i Regelkommittén (Sten Persson, Kurt Sandberg eller Sigurd Isacson) Beskriv vilken modell det gäller, samt lägg fram ditt förslag till ändring. Regelkommittén kommer då att välvilligt behandla frågan och antingen godkänna ditt förslag eller också komma med ett annat förslag till lösning. Självklart välkomnar vi kommentarer i dessa sammanhang från medlemmarna. Du får gärna ringa, skriva, faxa eller maila till mig eller någon annan i styrelsen.

Regelkommittén genom Per Nilsson

— 3:e avsnittet —

Till antenncopplingen hör 1 st. aluminiumrör, 1 st. träklots och några bitar aluminiumplåt.

Till fjädrar används pianotråd och plåtarna fästs med ett par små träskruvar. Angående närmare utformning av antenncopplingarna se fig. 9. Detta till synes onödiga arrangemang har till uppgift att förmedla kontakt mellan antennen i ving och radion i flygkroppen på ett sådant sätt, att alla ledningstrådar emellan vinge och flygkropp undviks.

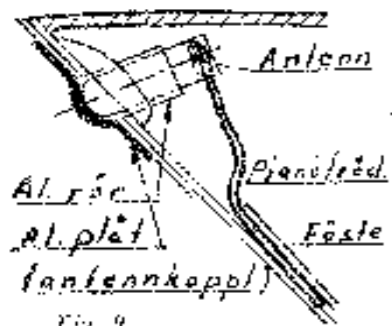
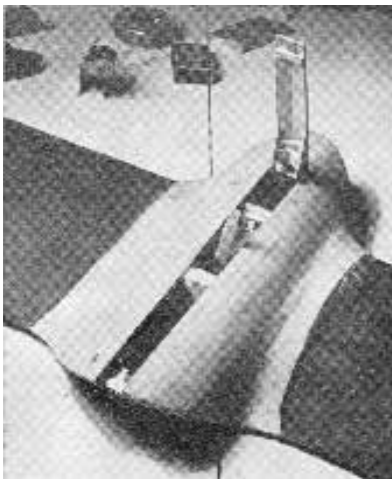


Fig. 9.

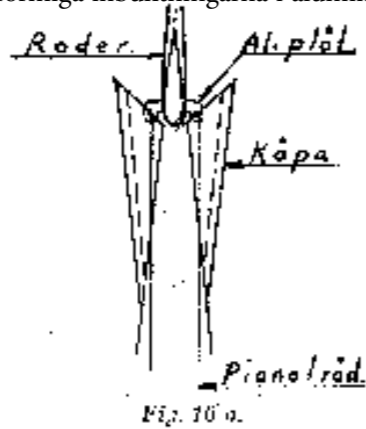
Planet är nämligen försett med en ny sorts vingfästsättning, som lösgör vingen ögonblickligen vid anslag.

För den skull vore ledningstrådar



I mitten syns den arm på vilken vingfästningens gummiband är upphakade och längst ned antenn-kopplingen.

omöjliga. Dessutom fixerar denna koppling vingens läge genom en styrande inverkan hos de halvklotformiga inbuktningarna i alumini-



umplåten.

Den ena vingbädden fästs emot det fullständiga spantet medan den andra byggs upp mot det enda plywoodspantet 10 i bakre övre kroppssektionen.

Innan kroppen helt överkläds bygger man in de båda stötstängerna till roder samt draglinor och sidoroder med lagringar. Stötstängens till höjdrodren går direkt fram till aktern där en hävarm Fig. 10 a. är lagrad.

Sidorodrets stötstäng slutar vid spant 14 och övergår i två tunna pianotrådar. Se fig. 10 b. Dessa är dragna genom bordläggningen längst akter- ut och förbundna med sidorodret. Även draglinorna är inkapslade. Se fig. 10 a.

Vid övergången mellan stötstäng och draglinor kan lämpligen en inspektionslucka utskäras i den undre bordläggningen. Detta om överföringen någon gång skulle krångla. Denna överföring är nämligen det enda maskineri på originalmodellen, som inte är tillgänglig utifrån.

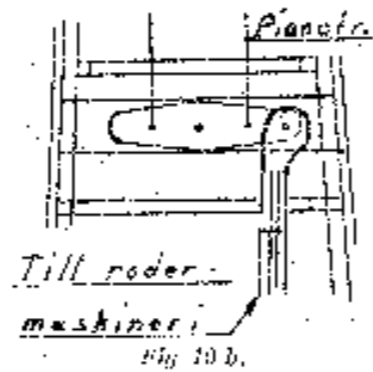
Härefter limmas de övriga halvspanten av balsa fast på kroppens bakre översida. Den del av flyg-

kroppen, som nu ska bordläggas kan klädas med antingen 3 mm eller 1,5 mm balsalist av 15 mm bredd.

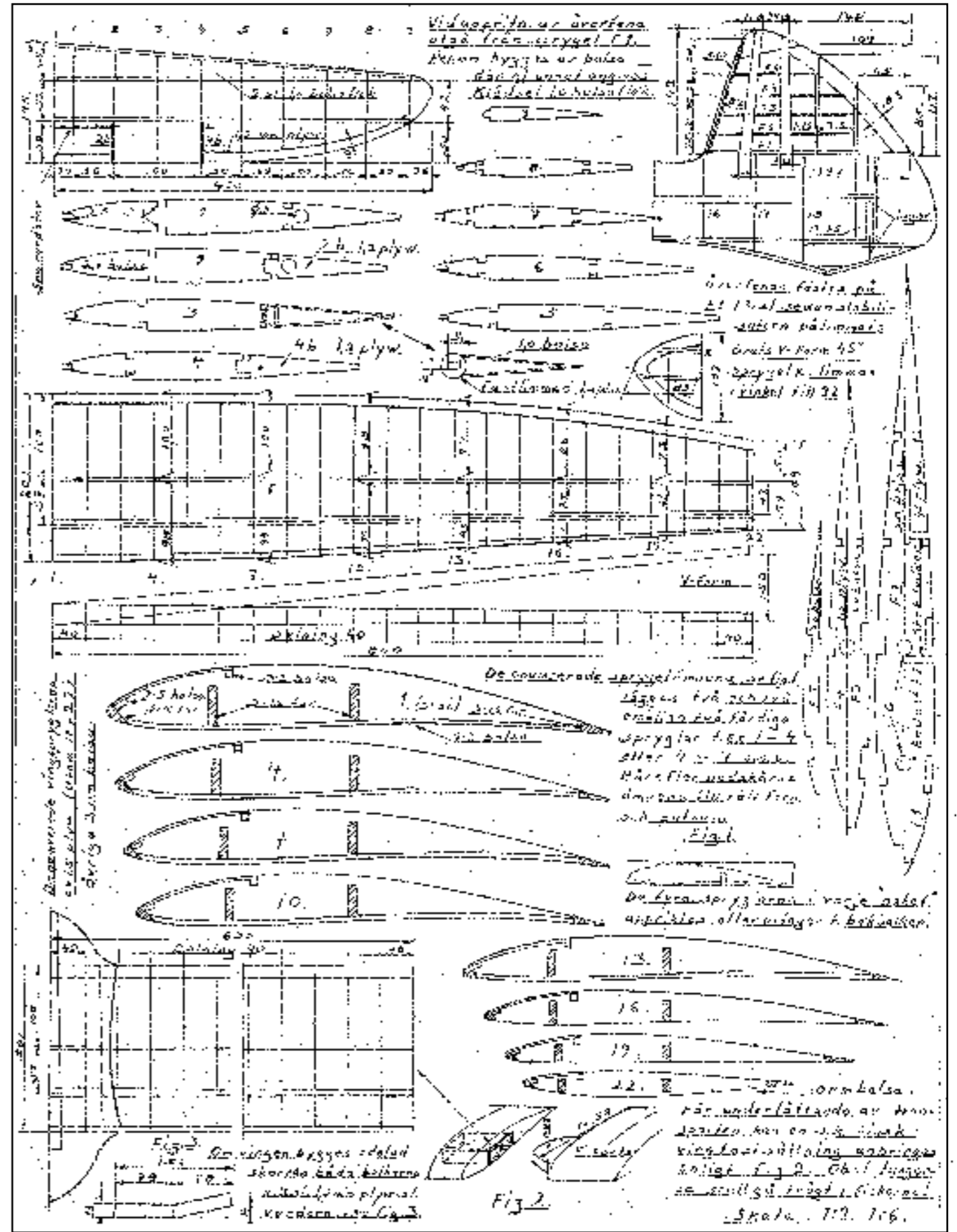
Den tunnare klädseln vill lätt bli buktig medan den tjockare givetvis blir tyngre. Författaren rekommenderar det tunnare alternativet, om arbetet utförs med omsorg. Planet blir lätt något baktungt av rodermaskineriet och därför kan det vara fördelaktigt med den tunnare klädseln som kompensation.

På de akte, upptill plana spanten fästs en balsaklots, som profileras enl. ritn. Klotsen utgör bädd för stabilisator och överfena samt fäste för ett par aluminiumrör, som utgör stabilisator-fastsättning.

Stabilisatorn måste tyvärr fästas stumt. Den har alltså ingen möjlighet att förskjutas vid anslag. Denna nackdel uppvägs av den avsevärda förenklingen i roderkopplingarna samt fördelen med att man alltid får lika roderutslag efter varje montering. Denna senare går också synnerligen snabbt. Tryck ned "stabben" tills den läser sig själv, och allting är inkopplat!



Calås-Ek fortsätter i kommande nr med sitt bygge av en radio-kon-trollerad segelmodell.



Ädelträskivningar till vingar, stabilisator och fem.

OT – RC – SM 2004. Sett ur en novis perspektiv...

I samband med El-e-fantastiskt i Karlsborg hade jag redan rekognoscerat vid Flugebyn – ett fantastiskt fint flygfält med jämnvuxen tallskog på alla sidor och själva fältet plattare än en pannkaka (fast mycket större!). Inga enstaka träd, inga stolpar utan helt slätt med precis lagom lurvigt gräs. Kort sagt – perfekt!

I bilen packades dels den av min kära hustru iordningställda matsäcken och dels en Diamond Demon. Byggt helt efter ritningen i Ben Buckle-byggsatsen, klädd med gyllengult siden från Nathanson samt bestruken med många lager dope. Den är försedd med en fabriksny Webra record 1,5 cc (diesel) med RC-trottel (som måste ha legat minst 30 år i sin kartong). Vidare packades några friflygande gummimotorkärror som aldrig ens provflugits, samt en oldtimerliknande parkflyer.

Vid briefing hälsades vi välkomna av ledningsgruppen, tillika med kärnan i Tibro MFK. En genomgång av säkerhetsbestämmelser och litet praktiska saker, sedan ett upprop där alla tävlande fick ett protokoll som tidtagaren skulle skriva tider på. En halvtimme senare skulle första flygomgången starta. Detta var ju min allra första tävling inom modellflyg, och jag var litet orolig att min Demon inte skulle godkännas dels för att avgasröret som går inne i kroppen är av teflon som ju inte fanns på den tid modellen konstruerades och dels min stötstäng till trotteln som är av kolfiber...

Dessutom hade jag limmat det mesta med vitlim, som väl heller inte är så tidstypiskt. Dock visade det sig att modellen dög alldeles utmärkt.

Första flygningen började med att tävlingsledningen minskade tiden från 4 + 4 till 3 min. motortid + 3 minuter glidtid på grund av den friska vinden som var c:a 6 m/s.

Det verkade inte så svårt det hela. Man tar med sig en tidtagare som startar klockan precis när modellen lättar. Sedan skall man flyga på valfritt sätt inom motortiden till en höjd som man erfarenhetsmässigt bedömer lagom för att genomföra en glidflygning som precis varar den stipulerade glidtiden. Landningen ger extra poäng om modellen stannar inom en cirkel med 15 m radie från den markerade landningspunkten. När min frekvens var ledig startade jag Webran som villigt lät sig startas - precis vad modelldieslar är kända för. Det blåste så pass att det var trixigt att bära ut modellen för start, men det gick. Starten gick fint och Demonen kom snabbt i luften, men där var det stopp – vinden var så stark att Demonen steg i stort sett vertikalt. I byarna flög den faktiskt baklänges. När jag varit i luften en



Till höger stadig marsch med en "Vagabond", och under en närbild av "Elf Biplane".



minut hade jag kommit kanske 50 m från startpunkten. Jag meddelade tidtagaren att jag ämnade prova att flyga med vinden för att landa på någorlunda rätt ställe. Jag fick ner Demonen litet bakom mig, men i alla fall utan skador. Tidtagaren fyllde i 1:06 på motortid, och sekretariatet samlade fortlöpande in protokollen för poängberäkning. Ett smidigt system!

Väl tillbaka med modellen och frekvensklämman avlämnad, ser jag att segelflygaren och bogserkaptenen från Dalsland – som inte deltog i tävlingen – mätte vindstyrkan med ett litet plaströr med en



Ovan Truedssons "Auster", utan tvekan en av de främsta bland skalamodeller från den här epoken.



Och att det blåste ordentligt visar bilden av Gunnar Jansson som alltid har en vindmätare med sig vart han än går...



Av bilden ovan att döma är man väl samlade vid OT-tävlingar.



mycket kraftig vindstöt sopade med sig en Radio-Cub, vars stabbe fick utstå att bli spetsad på Demonens vassa propeller.

En regnkvätt skrämdes litet under lunchen. En mycket kraftig vindstöt sopade med sig en Radio-Cub, vars stabbe fick utstå att bli spetsad på Demonens vassa propeller. Tankade i en slurk eterisk nostalgisoppa, för

forts.nästa sida.

svävkropp i – 6 m/s frågade jag – nej, snarare mycket mer. Andra flygningen avstod jag att starta, 8 m/s med långvariga hastigheter på 12 m/s inbjöd inte att göra en baklängesflygning. Det var rejält kytigt också.

Tävlingsledningen hade en snabb briefing och det bestämdes att vi skulle ta lång lunch och hoppas att det skulle mojna litet efter kl. 14.30.

En regnkvätt skrämdes litet under lunchen. En

En regnsvätt skrämdes litet under lunchen. En mycket kraftig vindstöt sopade med sig en Radio-Cub, vars stabbe fick utstå att bli spetsad på Demonens vassa propeller. Tankade i en slurk eterisk nostalgisoppa, för att göra ett bättre försök – ve o fasa – jag fick vänta minst 40 minuter på att få min frekvens, och när jag kommer till Demonen har den lagt sig på rygg och allt bränsle var utrunnet. Jag tolkade detta som att Demonen inte ville flyga, så det fick räcka med en enda start.

Flertalet tävlande hade kraftigare motorisering och kunde genomföra flygningarna riktigt bra. Vad jag kunde förstå, så hade modernare R/C-modeller en fördel i denna byiga, hårda blåst jämfört med R/C-kompletterade friflygare av äldre datum. Efter sista flygningen packade vi ihop grejorna, och förberedde oss inför prisutdelningen och den stora OT-RC-banketten, som föregicks av en tipspromenad.

Det var planerat att friflygare skulle visa sina konster i tävlingspauserna, men detta var som bortblåst... På söndagen skulle det efter OT-RCIII-tävlingen vara uppvisningsflyg av segelflyg. När jag lämnade Flugbyen var det flera seglare uppe, det soliga vädret gav god termik.

Slutligen vill jag tacka arrangörerna, inte bara för ett

väl fungerande arrangemang, utan även för den gemytliga stämningen, den välrensade siken samt det informella



Bo Lennartsson under arbete med Elf-biplanet,

men ändå stringenta sätt tävlingarna genomfördes. Och jag skall se till att ha litet bättre motorisering nästa år.

Text och foto från Ingvar L. Nilsson

Måste oldtimerflygaren själv flyga och ha byggt sin modell ?

På SMOS årsmöte 14 aug 2004 var det en livlig diskussion om denna fråga. Något enhälligt beslut kunde inte fattas, varför frågan hänsköts till Regelkommittén och nästa årsmöte. Under tiden kan det vara intressant att läsa en insändare i SAM Speaks augustinummer 2004:

”Gene Wallock nämnde att han som tävlingsledare vid ett tillfälle tillät en medhjälpare att starta sin väns modell. Varför inte göra detta till accepterad praxis för dem som behöver hjälp? Kanske det är dags att tillämpa sunt förnuft och tillåta proxy inom friflygning, även om byggaren är närvarande och inte i fjärran land eller avliden. Eller en separat lag-tävling.

Medhjälparen kunde starta motorn eller dra upp gummisnodden eller dra upp segelmodellen efter ägarens anvisningar.

Åran skulle delas. Jag slår vad om att många skulle vilja flyga sina gamla modeller, men de klarar inte av att böja sig ner, eller de ser för dåligt eller har ingen cykel för att följa modellen. Den yngre, fysiskt bättre

rustade medhjälparen kanske t.o.m. blir så intresserad att han själv blir modellflygare.

Med tilltagande ålder och minskande fysisk förmåga hos de flesta SAM-medlemmar, kanske vi skulle tillåta mer av ett ”lag-synsätt”. Jag minns förra året på Eloy när vi hörde att någon satte sin hand i en propeller. Ni vet vilket hemskt ljud. Herrn ifråga var en äldre kille och jag kan inte hjälpa att jag tror att han kanske bara förlorade greppet p.g.a. reumatism eller någon annan åldersrelaterad sjukdom. Jag vet att det är svårt att erkänna att man inte kan hantera modellerna som man kunde förr. Jag ryggar också tillbaks när jag ser en del av dessa gamlingar komma på en cykel.

Låt oss ventilera detta. Förvisso finns det något sätt att hålla dessa modeller i luften utan att förstöra den goda

SAM-andan. Kanske, om det utlovades yngre och starkare händer att starta motorn och utföra andra fysiska uppgifter, kanske skulle vi då få se fler deltagare på våra tävlingar. Titta på linkkontrollens speed-tävlingar t.ex. Där är som regel en erfaren motorkille och en yngre pilot. Eller Team-skala i RC.

”Hörru, det är ena riktigt gamla kärror du har hängande här. Flyger du nånsin med dom?”

”Nix, kroppen är inte vad den varit och jag kan inte böja mig ner och starta motorn”

”Varför åker du inte ut till fältet och flyger? Jag kan starta motorn och springa efter modellen”

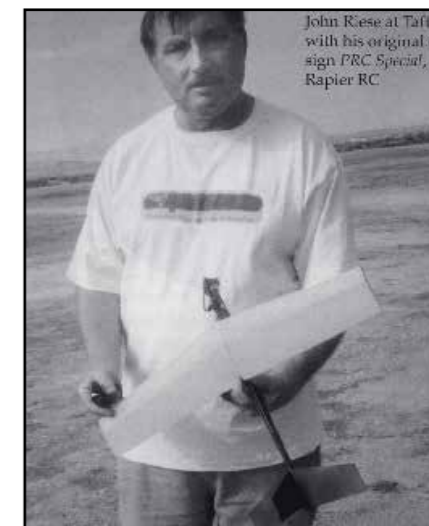
Nix, det var jag som byggde den och det är jag som skall flyga den. Om inte jag kan, så är det ingen som kan. Bättre att den får hänga här och ruttna eller bli uppäten av mössen. Det är slut med mina flygdagar”

Jag gillar verkligen att se dessa gamla modeller flyga och jag uppskattar sällskapet med dem som byggt dem. Skall SAM sakta avtyna allteftersom ”vi-som-återupplever-våra-ungdomsminnen”-gänget slutar komma ut till fältet, som Bruce Chandler sa till mig för några veckor sen? Jag skulle hata om det blev så.

Min son Mikey sade att detta inte skulle fungera, eftersom de som byggt modellerna inte skulle anförtra

dessa värdefulla skapelser till någon annan. Kanske är det så och då kan de väl stanna hemma i sitt ensamma rum och betitta de underbara prov på kinetisk konst de en gång skapade. Jag däremot skulle hellre ge bort en modell och se någon annan flyga den. På så vis får jag dessutom plats att bygga nytt.

John Riese, 11159 Gloria Avenue, Granada Hills, CA 91344 jriese@hotmail.com



Översättning av Per Nilsson

OLDTIMERTIPS...

Det här är början på ett längre avsnitt om regler, ritningar, byggsatser och material för bygge av oldtimer modeller. Fortsättning följer i nästa nummer av Oldtimer. (Reds anmärkning).

Historik, en hjälp för att välja modell

Då modellflyget började ta fart i vårt land, på 30-talet, var det de gummimotordrivna modellerna som dominerade totalt. Försök med tryckluftmotorer och ångmaskiner hade inte varit särskilt framgångsrika.

Segelmodellerna var sällsynta, förbränningsmotorer serietillverkades i USA och Tyskland på 30-talet, men fanns hos oss bara i enstaka exemplar före andra världskriget. Men då detta bröt ut blev det brist på balsaträ och gummisnodd, vilket öppnade på vid gavel för segelmodellerna.

Dessa, som utan större problem kunde byggas av plywood och furu, hade omhulrats av tyskar och danskar under ett antal år, och till en början var det deras typ av modeller, som dominerade även hos oss. Dom var till stor del baserade på förebilder i full skala, med rejält tilltagna kroppar och ofta med synnerligen odugliga ving-profiler, liknande fullskalaflygets.

Under och efter kriget ägde emellertid en mindre-revolution rum på det här området. I Sverige och Finland utvecklades modelltyper, som direkt kan sägas vara förebilderna för de moderna modellsegelplanen. Man ”återuppfann” de tunna vingprofilerna från flygets

barndom, Göttingen var t ex en profilserie som hade en del användbart, namn som Isacson och Dillner dök upp på nya profilserier, kropparna blev smalare och prestanda förbättrades dramatiskt. Ur allt detta kom den nordiska segelflygklassen, som senare skulle vara basen för VM-klassen S-int, numera kallad F1A. Utvecklingen gynnade naturligtvis även övriga klasser. ”Krax” var en vanlig nordisk lösning för att få in mer gummisnodd i gummimotormodellerna.

I Schweiz konstruerades ”Dyno”-dieseln, som revolutionerade F-klassen, inte minst i Norden. Svenska kopior tillverkades, mest känd av dessa var Västerås-dieseln (”Moraklockan”). Nya typer kom i slutet av 40-talet från Norge och England, och så den svenska succén, Komet-dieseln.

Efter fredsslutet 1945 dröjde det ytterligare något år innan man åter kunde komma över balsaträ, och från USA strömmade det in byggsatser och förbränningsmotorer, först med batteritändning, senare med glödstift. De nya dieslarna hängde dock med bra, speciellt som tävlingsmotorer i 2,5 cc-klasserna.

forts. nästa sida

Nu kom också linstyrningen till Sverige. I början användes motorer av alla möjliga typer och storlekar, men så småningom standardiserades tävlingsverksamheten till 2,5 cc för alla klasser utom stunt. Linstyrningen hade dock ganska liten betydelse fram till det magiska datot, och R/C-flyget hade knappt klivit i barnskorna, ännu mindre ur dem.

Det magiska datot är den 31 december 1950. För "de gamle", som började på 30-talet, var Wakefieldklassen det, som allt rörde sig kring. Det var den största gum-mimotorklassen, och där fanns tävlingen om Wakefield-pokalen, som inte kallades VM, men som hade motsvarande status - eller mer ändå!

I omkring 15 års tid hade man haft kvar samma regler, de s k 8 oz-reglerna, men så gjorde utvecklingen, att man ville ha längre kroppar, vilket medförde att dessa blev oproportionerligt tjocka enligt gällande regler. Därför gjordes en regeländring för Wakefieldklassen,

MODELLTYPER

I vårt Oldtimersällskap flyger vi efter de svenska regler, som gällde vid angivna tidpunkter.

Samtliga är frifly-gande utom två radiostyrda klasser. Vad gäller linstyrning finns i skrivande stund ingen verksamhet inom SMOS, men arbete pågår att få igång sådan (Februari 2004).

Det finns fyra (och en halv**) grundtyper att välja mellan.

Segelmodeller, med fem klasser konstruerade senast den 31 december 1950:

S 1 Spännvidd max 100 cm

S 2 Spännvidd 101-150 cm

S 3 Spännvidd över 151 cm

S-int Bäryta 32-34 dm², konstruerade före 31/12 1962.

Gummimotormodeller, med fyra klasser konstruerade senast 31 december 1950:

A Spännvidd max 50 cm

B Spännvidd 51-75 cm

C Spännvidd 76-100 cm

D Spännvidd över 100 cm och Wakefieldmodeller.

G-int Wakefieldmodeller konstruerade 1951-1954 Twin Pusher. Classic Wakefield samt Truedson-pokalen. De två sistnämnda är inga egentliga klasser utan avser modeller ur klasserna A-D som uppfyller vissa kriterier och som bedöms enligt poängskalor.

Förbränningsmotormodeller, med två klasser, F klassisk Motorvolym max 2,5 cc, konstruerade senast 31/12 1948.

F nostalgi Motorvolym max 2,5 cc, konstruerade

som infördes från 1 januari 1951. Kropparnas genomskärningsyta halverades och därmed minskade också deras luftmotstånd i hög grad.

Liknande ändringar infördes även i de nordiska G-, S- och F-klasserna. Datumet innebar alltså en tidpunkt, där gällande regler i alla tre klasserna ändrades på så sätt, att modellernas prestanda förbättrades avsevärt.

Då SAM, de amerikanska oldtimerflygarnas organisation, skulle sätta en begränsningstid för vad som kunde räknas som oldtimermodeller, valde man den 31 december 1950. Allt talade för, att detta även skulle gälla hos oss, och då SMOS bildades besannades detta. Tiden går, och nya klasser blir gamla så småningom. Därför har SMOS med tiden tillfört fler och nyare klasser till sin verksamhet, vilket framgår av gällande regler. Se S-int, G-int och F-nostalgi.

senast 31/12 1958.

Skalamodeller, friflygande.

En försöksklass med tämligen yviga regler. Åtminstone tills vidare, utan begränsningar vad avser storlek och framdrivningsmetod. Följ med i "Oldtimer" för att se, vad som händer här.

Radiostyrda motormodeller, konstruerade senast 31/12 1965, med två klasser.

OT-RC samt RC-III Den sista är för närvarande placerad i malpåse.

Linstyrda modeller

Sorry, vi har inte kommit igång ännu, men det blir av! Men bland leverantörerna nedan finns ett fåtal ritningar och byggsatser att köpa.

Se igenom reglerna och bestäm sedan, vad Du vill bygga. Det finns ett litet antal byggsatser för tävlingsmodeller på marknaden och massor av ritningar för den som vill bygga med lösvirke. Dessutom finns, speciellt i USA, många skala-byggsatser till friflygande modeller. Det är omöjligt att göra en komplett och aktuell lista, eftersom det finns en mängd mer eller mindre kända leverantörer, och dom kan dyka upp eller försvinna med mycket kort eller inget varsel. I t ex Australien är verksamheten mycket omfattande, likaså i Italien, men deras inköpskällor vet vi ytterst litet om. Du har tillgång till vår medlemslista, så ring gärna upp och fråga någon, om Du är osäker.

RITNINGAR

Här följer en förteckning över organisationer, tidskrifter och enskilda personer, som säljer ritningar och annat material till oldtimermodeller. De, som är märkta **, annonserar ofta i "SAM Speaks". De, som är särskilt betydande, får ett par plus (++)

++Svenska Modellflygares Oldtimer Sällskap (SMOS)

Vår egen organisation har en omfattande lista: "Ritningsbanken". Den skickas automatiskt till alla medlemmar i sällskapet och kompletteras med ojämn mellanrum. Den, som saknar ett exemplar kan vända sig till Kassören, Per Nilsson, tel 031-42 24 02. Huvuddelen av ritningarna finns hos Sven-Olov Lindén, men somliga finns på annat håll, vilket framgår av listan.

****SAM Plan Service**, Floyd Reck, 10332 Tristan Dr, Downey CA 90241, USA, har en rad Lanzo-kärror på ritning.

++SAM Speaks. Tidskrift från Society of Antique Modelers. Har många annonser för allt möjligt som har med O/T-flyg att göra. Beställes årligen via SMOS.

Arne Andersson, Bagaregatan 24B, 611 31 Nyköping, tel 0155-28 68 52. Arne har KSAK:s ritningar och en del andra därutöver.

++Antik Modellflugfreunde Deutschland e.V., Paul Hucke, Memelweg 52, D-74523 Schwäbisch Hall. Tel. 00949-791-2869 (tala tyska, tack), även <http://www.amd.schoene-zaehne.de/amdseg.htm>.

Största delen av denna mycket omfattande samling avser modeller från 20-, 30- och tidigt 40-tal. Många av dem var komplicerade och fostrade modellflygarna till duktiga byggare, men prestanda var inte alltid av någon högre klass. Några av de äldre svenska oldtimerflygarna kan dock ge tips om ett antal bra, och ibland vackra, modeller. Katalogen är illustrerad med teckningar av samtliga modeller.

Cleveland Model & Supply Co., P O Box 55962FM, Indianapolis IN 46205-0962, USA. Grundaren E T Packard höll på med ritningsförsäljning nästan till sin 100-årsdag. Cleveland var det stora namnet då det gällde skala-modeller. Men man har också ett mindre antal tävlingsmodeller i sin lista. Mycket kul site på <http://www.clevelandairline.com>

Le Modele Réduit d'Avion, 12 rue Mulet, F-69001 Lyon, Frankrike. En anrik gammal tidskrift, som

liksom sina amerikanska kusiner helt har gått över till R/C. Dock har man i sin ritningskatalog ett mindre antal oldtimer-modeller plus en del friflygande skalamodeller samt ett antal O/T linkärror. För beställning av katalog, kolla om Du har någon bekant som talar/skriver franska! Kanske inte nödvändigt, men det underlättar.

Model Airplane News. Tidskrift

Har en del O/T RC-modeller och R/C-assist samt R/C-modeller i sin lista. Även en del skalamodeller. Fullständig katalog:

<http://www.modelairplanenews.com> - uppe till höger välj "RCstore" och sedan "plans".

(++)John Pond

Ponds ritningssamling var O/T-byggarens Mekka med många hundra ritningar att välja mellan, alla friflyg-klasser, plus en hel del R/C- och linmodeller. Men då Pond avled för några år sedan blev det oreda, eftersom ingen i familjen var riktigt intresserad av att fortsätta hans verk.

Men hav tröst! Samlingen ägs idag av AMA (USA:s version av SMFF), som har försökt få formella tillstånd av copyrightinnehavarna (Pond var kanske inte helt rumsren i det fallet) och som nu tycks ha kommit fram till ett användbart sätt att förvalta dyr-griparna. I varje fall har man planer på att börja sälja ritningarna någon gång under 2004. Så fort vi hör något definitivt kommer blänkare i "Oldtimer". **Bob Holman Plans**, P O Box 741, San Bernadino CA 92402, USA. Mycket R/C - mest skala - men också ett antal O/T-modeller. <http://www.bhplans.com>, e-post på bhplans@aol.com.

++ Bill Northrop's Plan Service**, 2019 Doral Court, Henderson NV 89074, USA, säger sig ha 220 OT-ritningar och 85 skalaritningar. Dessutom åtskilliga hundra andra, totalt över 800 ritningar. Härstammar från **Model Builder**. Tidskrift som inte finns längre.

Flug- und Modelltechnik, Verlag für Technik und Handwerk GmbH, Bestell-Service, D-765 26 Baden-Baden, Tyskland. Tidskrift (FMT) som finns att köpa i våra storstäder. I deras omfattande katalog finns ett mindre antal O/T-modeller. Årets katalog kostar Euro 9.40 inkl porto till Sverige. Engelska fungerar bra. <http://fmt.vth.de> **Cirrus Aviation Ltd**, P O Box 1375, Nanton ABTOL 1 Ro, Canada, har ett mindre antal OT friflyg och en del Rubber Scale.

**** Jim O'Reilly's Model Plans**, 4760 N Battin, Wichita, KS 67220. Omkring 80 OT-ritningar. Lista

forts. nästa sida

via e-mail: KSFreefit@aol.com

Model Aviation (AMA:s tidning) har ett mindre antal oldtimermodeller.

Flying Models, P.O. Box 700, Newton, NJ 07860-0700, USA. Tidskrift. Massor av ritningar, från inomhus och O/T till R/C Skala finns på <http://www.flying-models.com>.

E-mail: carstens@nac.net (tidningen publiceras av Carstens publications). Bra tidning för friflygare. Säljer även en del böcker. Här annonseras ofta byggsatser till friflygande skalamodeller, från t ex HiLine, Dare, Diels, Dumas, Scale Flight, Easy Built Models m fl.

Aviation Modeler är den enda utländska modellflygtidskrift jag känner till, utöver Flying Models, som regelbundet skriver om friflyg och O/T-flyg. Den inkorporerar nämligen "Aeromodeller". Ibland har man förminskade ritningar i sina artiklar.

Floda

EFTERLYSNING BETRÄFFANDE SPÄNNLACK...

Vid SM och årsmöte i Rinkaby 14-15 augusti sålde vi spännlack enligt självbetjäningens principen. "Tag din lack och betala till Signe eller Per".

Vid avstämning ser vi nu att sju (7) liter saknas.

Är det någon som erinrar sig att han tagit lack men glömt att betala, så är vi förstås jättegla om betalning snarast inskickas till SMOS postgiro 88 66 95-6. Priset är som bekant 70 kr per liter. Skriv SM-Lack på inbetalningen.

KASSÖREN HAR ORDET

Med detta nummer följer ett inbetalningskort till vårt postgironummer: 886695-6 dit vi vill att du betalar in årsavgiften för 2005.

Enligt årsmötesbeslut är avgiften oförändrat 140kr. Familjemedlem betalar 50 kr (behövs endast om denne vill vara med och tävla), på inbetalningskortet skrivs familjemedlemmets namn.

Skriv tydligt din adress och telefon på inbetalningskortet och markera om något ändrats sen sist.

Du som för länge sedan försjönk i Model Airplane News m fl amerikanska modellflygtidningar och nu vill återuppleva något av den känslan, bör inte heller missa att prenumerera på SAM Speaks. Våra amerikanska vänner har tvingats höja priset något, vilket innebär att prenumeration på SAM Speaks för 2005 kostar 250kr (sex nr). Fortfarande billigt tack vare låg dollarkurs.

Om du vill köpa boken **Drömmen om att kunna flyga - Modellflygets historia**, så finns det även en ruta för detta på inbetalningskortet. Ett bra julklappstips till det låga medlemspriset 100 kr.

Utländska medlemmar ombedes betala genom att skicka pengar i kuvert till mig. Helst svenska sedlar, men även DKK, NOK, EUR och USD accepteras.

Foreign members are requested to pay the annual sub-

scription fee (countervalue SEK 140) by sending paper money in an envelope to the treasurer Per Nilsson, (see address below) Bank notes in SEK, DKK, NOK, EUR and USD are accepted.

Vi vill absolut att du betalar avgiften under perioden 15/11-31/12 och liksom föregående år kommer vi att lotta ut tio belöningar bland dem som betalar under nämnda period.

För nya medlemmar som betalar under perioden 1/10-31/12 gäller avgiften även för närmast följande kalenderår.

Med bästa hälsningar, Per Nilsson
Adress: Linnégatan 23, S-413 04 Göteborg.
Tfn 031-42 24 02, fax 42 65 19.

ANNONS

Winder för gummimotorer storlek upp till Wakefield köpes. Gärna med räkneverk.
Ingvar L Nilsson
tfn 031-776 16 63 eller 033-23 04 05.



Nr: 4 2004

SPECIALTIDSKRIFT FÖR MODELLFLYGARE

Nästa nummer beräknas utkomma i februari 2005.