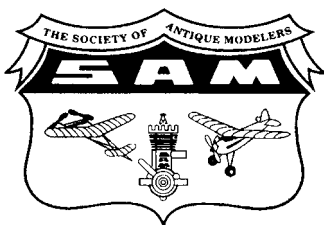


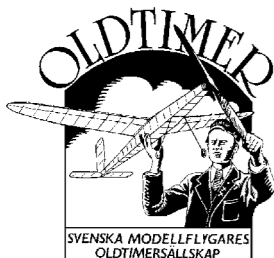
# OLDTIMER

SPECIALTIDSKRIFT  
FÖR MODELLFLYGARE

Nr: 4 2006



Oldtimer-SM 2006  
Reportage Oldtimer-linflyg  
Clevelandmodeller



**OLDTIMER  
ORGAN FÖR SVENSKA  
MODELLFLYGARES  
OLDTIMERSÄLLSKAP**

Arg.35. Nr4/2006

Red. Sten Persson

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  
flodair@tele2.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  
Skallbergsv. 18, 310 42 Haverdal  
Tel: 035-511 02

Hedersordförande:

Sven-Olov Lindén

Hedersmedlemmar:

Lennart Hansson  
Kurt Sandberg

Tidningskommitté:

Sten Persson - redaktör  
sten.persson@mbox305.swipnet.se

Pär Lundqvist - layout  
lundqvist@veinge.nu  
Kurt Sandberg - distribution

Postgiro för SMOS: 88 66 95-6  
Medlemsavgift: 160 kr/år

Hemsida:

http://www.smos.info

SAM Chapter 67 Sweden

Manusstoppid Nr: 1 2007:  
16 februari.



*Ordföranden har ordet*

*Ännu ett årsmöte genomfört. Vi är en mogen organisation som nu utvecklas väl både verksamhetsmässigt och ekonomiskt. Vi har stabilitet i verksamheten och det är viktigt för att kunna utvecklas i rätt riktning på sikt. På årsmötet togs en del viktiga beslut för att vi ska kunna fungera bättre i framtiden. Vi utökade styrelsen med en ordinarie ledamot och en suppleant. Detta innebär att vi blir fler som i det dagliga värvet arbetar aktivt med att sköta föreningen. Vi har blivit så stora att arbetsbördan behöver fördelas på fler händer nu.*

*En annan viktig förändring var att vi nu har bildat en tävlingskommitté som skall svara för det praktiska planerandet i samband med våra tävlingar.*

*Ett tredje viktigt beslut var att våra tävlingsregler skall frysas i perioder om tre år. Innebörden av detta är att man ska kunna bygga en modell och vara förvissad om att man åtminstone kan få använda den i tre år. Men den stora fördelen med beslutet är att vi kan tänka igenom och förbereda regeländringar på ett bättre sätt så att vi får bra regler när de sjösätts. Under tiden mellan regeländringar kan vi pröva provisoriska regler för att hitta formerna för framtida ändringar.*

*Nu stundar en vintersäsong med byggaktiviteter! Jag hoppas att ni alla kommer med något nytt till nästa säsong! Försök gärna hitta något udda eller ovanligt som vi inte sett tidigare. Jag vet vad jag ska bygga – vet Du?*

*Gunnar*

**För bidrag till detta nummer tackar red.:**

Malte Blomqvist, Ronald Borg, Kjell-Åke Elofsson, Lennart Flodström, Åke Gustavsson, Ingemar Nabbing, Markku Tähkäpää, Lars Tolkstam samt Gunnar Wivardsson.

**Omslagsbilden.:**

Situationsbild från årets OT-SM. Kanske såg jag inte detta på en gång men på lördagen var det flera gånger minst sex modeller ovanför oss. I förgrunden redaktörens pyrotekniska övningar. Bilden är manipulerad!

Foto: PärL

**MEDLEMMARNA SKRIVER**

**OLDTIMER WAKEFIELD**

Några synpunkter på en ny klass för att utöka rekryteringsbasen för modellflygare som var aktiva under 1950-1960-talet.

1.Förslag från 2004 att utöka G:int till och med 1956. Gemensamt är att markstart gäller.

Antaget på årsmöte 2005.

2.Nytt förslag till Wake-klass under period 1957-1968. Gemensamt är att 50 gram gummi gäller.

**Bakgrundshistoria**

Klass Gint 1951-1953 befintlig klass inom Oldtimer fram till 2005.

1951 Sune Stark SWE	1952 A. Blomgren SWE	1953 J. Foster USA.	
---------------------	----------------------	---------------------	--

Så vitt vi vet har det varit för få deltagare i denna klass.

1954 A. King AUS. Max 80 gram gummi. 190 gram tomvikt.	1955 G. Samann D. (2:a Håkansson)	1956 L. Petersson. SWE
--	-----------------------------------	------------------------

Sista året med markstart.

Förslag var att även inkludera 1954-1956 ovan för att utöka tidsperioden. Gemensamt blir att det krävs markstart. I övrigt gällande regler för varje år. Detta har antagits på årsmötet 2005. Förhoppningen är att den utökade tidsperioden skall leda till att fler tävlande ställer upp i klass G:int.

Förslag till ny O.T. klass i Wake fram till t.o.m.1968. 1957 Ingen tävling Bestämde 50 gram gummi Tomvikt 190 gram.

1958 Baker. Aus. (3:a R. Johansson)	1959 F. Dvorak CZE. (7:a L. Tysklind)	1961 Reich USA. (9:a S. Sjögren).	1963 J. Löffler DDR(2:a A. Håkansson)
1965 T. Koster DK. (4:a L. Flodström, 5:a R. Johansson)	1967 M. Sulkala FI (10:a L. Hansson)	1968 ingen tävling.	

Nästa period med 40 gram gummi. Vi har tagit med detta för att få perspektiv på den fortsatta utvecklingen.

1969 A. Oschatz. DDR 40 g gum.	1971 J. Klima CZE	1973 J. Löffler DDR.	1975 P. Sun DPR.
1977 K. Sik DPR.	1979 B Izhak Israel.	1981 L. Doring D.	1983 L. Doring D.
1985 R. Hofsass D.	1987 B. White USA.	1988 (B.O.M. borttagen).	1989 E. Cofalik P
1991 A. Andriukov CCCP	1993 A. Andriukov CCCP	1995 J. Fitch USA	

Förslag till ny Wakefield klass under perioden 1957-1968. Detta för att få med modellflygare som var aktiva under denna period och att det därmed förhoppningsvis kan leda till nyrekrytering. Alla modeller konstruerade, byggda och flugna under denna period. Max 50 gram gummi. Dokumentation erfordras. Denna klass blir då en motsvarighet till befintliga segel A:2 1954-1968 inom oldtimer. Den nya klassen kan t.ex. kallas Wake-Open 57-68.

Under en övergångsperiod kan det vara svårt att få med tillräckligt antal tävlande, min 3 st för att det skall gälla som tävling. Detta kan gälla G:int eller den nya Wake-klassen 1957-1968 eller bägge klasserna. Man kan då varje år om så är fallet bestämma att slå ihop G:int och den nya Wake klassen 1957-1968 i en gemensam tävling. Förslagsvis med handstart för att förenkla för tävlingsledningen. Vid sammanslagning kan tävlingen kallas Gint-Open 51-68.

Förslagsställare den 1/11 2005.  
Ronald Borg och Lars Larsson.

*Referens:* The Wakefield International Cup. A History 1911 to 1995 by C.D. Rushing 1996.

**FUNDERINGAR ANGÅENDE S.M.O.S. TÄVLINGSVERKSAMHET**

Förslag att tävlingskommittén arrangerar två tävlingar per år. Förutom OT-SM föreslås en ny tävling –PINGSTTÄVLINGEN– tidpunkt nästa år den 26-27 maj.

**Tävlingstider:** Pingstafton 13.00 – 19.00 = 6 tim. På kvällen en gemensam middag kl. 20.00 med prisutdelning. Pingstdagen 09.00 – 16.00 = 7 tim. Därefter fly-off och prisutdelning. Tävlingen ska omfatta samtliga klasser och avhållas i Rinkaby eller annan lämplig plats.

**NORDISKA MÄSTERSKAP**

För att göra Pingsttävlingen mera intressant varför inte införa N.M. för denna tävling? Våra nordiska

vänner kan ju aldrig bli Sverige-mästare men väl Norden-mästare...!

**Kan vi finna en annan plats än Rinkabyfältet för en eventuell Pingsttävling?**

Jag föreslår att alla medlemmar tar sig en funderare och sonderar närmsta omgivningen. De som har tänkbara fält i närheten ombedes höra av sig till under tecknad med uppgifter om 1) plats, 2) typ av fält, 3) fältets storlek (längd och bredd), 4) ev. hinder i form av träd eller buskar 5) möjlighet till förläggning i närheten, där även frukost och middag kan serveras, 6) övrig information.

Åke Gustavsson



Ole Torgersson debuterade i Rinkaby med bl a en "Senator".

Lars-Erik Fridström premiärflog sin "Slicker".



Birgit Törnkvist startar sin "Flying Aces Moth".

## OLDTIMER-SM 2006

Ett stort antal mer eller mindre ålderstigna oldtimerflygare med sammanlagt 146 friflygmodeller, anhöriga, husdjur, mat, campingstolar m.m. sammanstrålade som vanligt i Rinkaby sista helgen i augusti. Resultatlistorna och ett knippe foton får illustrera de båda dagarnas aktiviteter men det måste nämnas att det i alla avseenden blev ett mycket lyckat arrangemang, där allting klaffade och vädrets makter samarbetade med arrangören, som f.f.g. var SMOS självt. Att detta inte är en oansenlig uppgift vet tidigare arrangörer sedan länge och att den fr.o.m. nästa år ska fördelas på medlemmarna i en nyvald tävlingskommitté ger en antydning om vilket stort lass bl.a. Kurt Sandberg hittills dragit för att vi andra OT-flygare årligen kunnat komma till dukat bord vid den skånska östkusten!

Den danska truppen var i år något mindre än tidigare och tyvärr kom inga finska deltagare till årets tävling. För första gången hade vi däremot nöjet att hälsa tävlanden från Norge välkomna! Kan vi hoppas att nästa år få se deltagare från samtliga nordiska länder på vår tävling?!

Nedan: Åke Gustavsson förbereder sin "Monsun".

Nedan t v nästa sida: Ander Sjöberg koncentrerar sig på uppdragning av vinnande modell i Klass C.

Bilden t h Tor Bortne startar sin Klass B-modell ("Cabin"?)



Ovan: Ingvar Persson visar sin nya "Laban" i Klass G-Int. Th Bent Schmidt mekar med sin "KR 56". Därunder drar Germund Wardenius upp motorerna på sin "Tusse".

Ett "stabil lågtryck" var sedan länge parkerat över södra Sverige och prognosen för helgen var inte helt lätt-tolkad.

Genomgången på lördagen skedde i disigt väder med nära nog 100% luftfuktighet – men ingen vind. Frånvaron av vind gjorde att diset tog god tid på sig att lättas och först på eftermiddagen skedde en viss uppläring. Detta bidrog till att de flesta flygningarna företogs på en mycket begränsad yta, eftersom inte ens maxflygningar om 150 sek. medförde hämtningar längre än 100-150 meter! Endast F-flygarna höll sig av säkerhetsskäl en bit ifrån den större gruppen. Ovannämnda omständigheter resulterade i en märkbart avstressad stämning, då mer tid än vanligt fanns över för samvaro och beskådande av medtävlarnas modeller och flygningar.

Väl synliga i gula västar fanns denna gång flera tidtagare tillgängliga – en lyx, som uppskattades och ytterligare bidrog till att tävlingsstarter kunde göras i eget tempo utan tidsödande letning av lediga medtävlare.

Någon termik att tala om kom inte förrän på eftermiddagen och utnyttjades inte minst av högtflygande F-modeller, varav inte mindre än 14 var anmälda. Tyvärr flög bara 8, men kvalitén på dessa flygningar var högre än vad vi tidigare sett. Endast några strulande motorer, inkl. undertecknads, drog ner helhetsintrycket. →





Hans Karlssons läckra "New Yorker IV".

Ett par nya F-modeller var anmälda i år, inte minst Lars-Erik Fridströms läckra "Slicker 50" med en gammal E.D. Comp. Special i nosen. Trots att den kom otrimrad till tävlingen lade den beslag på silverplatsen i F-Klassisk!

I dagens enda fly-off segrade Rolf Astervik med sin flotta "Dreamweaver" över Sven-Olov Borgs "Heatwave" i en spännande duell. B-klassen var som vanligt den utan jämförelse största med 31 modeller och både dessa och de mindre A-klassarna gynnades av frånvaron av vind. Det sistnämnda skapade desto mer bekymmer för en del segelflygare. Speciellt på f.m. gällde det att ha kroken rätt placerad och löparskorna intrimmade för att till fullo kunna utnyttja linlängden.

I Åhus väntade på kvällen en god middag i skön miljö, där

Fly-off i F-Nostalgi mellan Sven-Olov Borg t v med "Heatwave" och Rolf Astervik t h med "Dream Weaver". Den senare avgick med segern med tiden: 238 sekunder.



sedvanligt årsmöte - efter viss kommers och bedömning av skalamodeller - avhölls. Inga kontroversiella frågor fanns på dagordningen utan tid kunde avsättas för att avnjuta nostalgiska tillbakablickar i form av gamla filmsnuttar från gångna tiders modellflygtävlingar, serverade på DVD av Gunnar Ågren.

Söndagens morgonväder var en repris på lördagens, men dimman ersattes snabbt av fantastiskt modellflygväder; svag vind, sol och lätt molnighet, som dock ökade bortåt e.m. Termik fanns i massor, men inte garanterad! Siffrorna i protokollet vittnar om att många hittade den, såväl segelflygarna som "gummivridarna".

C-klassen behåller sin position som näst största klass med stor spridning av modelltyper. Glädjande nog blev det i år f.f.g tävling i den utvidgade klassen Gint. Av nio anmälda Gint-modeller tävlade sex om en inteckning i Adolf Jahrs magnifika vandringspris, som i år erövrades av Rolf Astervik med dennes tjugiga "Wildcat".

Även Wakefieldmodellerna lämnade startrampen i en jämn ström, medan våra danska gäster, denna gång med rejält svensk motstånd, åter visade hur segelmodeller ska flygas. Efter en fly-off i Sint stod än en gång Hans Nielsen med sin "Sherif" som segrare och befäste därmed den danska segern i landskampen.

Då svarta åskmoln obevekligen närmade sig skyndade sig många att packa ihop, medan två grupper tävlanden, tillsammans med funktionärer och åskådare, samlades för skilje-flygningar. Mot denna dramatiska fond avslutades årets OT-SM med en rafflande final mellan tre Wakefieldmodeller och två klass C-modeller. I den nu friska vinden fördes samtliga



Sigurd Isacson's "Lanzo Duplex" lämnar startrampen. Segelmodellen t h är Hans Nilsens "HN 27 Chris" i Klass A2. T h Magnus Asterviks nya "FAITAI Charmer" fick stå över på grund av motorproblem.

modeller bortom fältet i nordvästlig riktning och då sista klockan stoppats (efter 6 minuter!) stod det klart att det blivit en totalseger för fam. Sjöberg - Ginger i Wakefield och Anders i klass C!

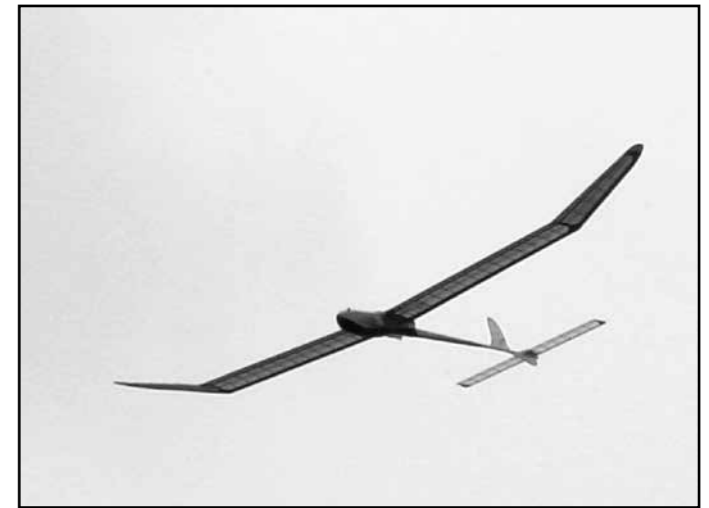
Med stor precision avslutades så tävlingen när de första regndropparna började falla, varför prisutdelningen fick ske inomhus i en av mässarna.

Ett stort tack till alla, som bidragit till ett väl genomfört OT-SM; förutom arrangörerna inte att förglömma de funktionärer, som bemannade sekretariatet, agerade tidtagare och stod för de praktiska detaljerna kring lån och tillsyn av logement och mässar!

Sten P.

Foton från Sören Edström, Per Nilsson, Jörgen Farm samt Pär Lundqvist

Här nedan: Samling kring Inge Sundstedts "Bernfest". Till höger det danska laget i aktion!



# RESULTAT FRÅN OLDTIMER-SM RINKABY 26-27 AUGUSTI 2006

## Klass A

1	Anders Sjöberg	FIB	103	150	102	355
2	Lars Tolkstam	Trim II	107	97	150	354
3	Thomas Johansson	Whipit Quick	99	79	104	282
4	Gunnar Wivardsson	Chad	83	84	86	253
5	Gunnar Wivardsson	Whipit Quick	48	66	130	244
6	Georg Törnkvist	TI-39	73	61	65	199
7	Kent Josefsson	Trim II	60	48	47	155
8	Thure Josefsson	TI-39	48	48	57	153
9	Nils Persson	Whipit Quick	46	51	45	142
10	Ingvar Nilsson	Tummeliten	42	49	34	125
11	Ingvar Nilsson	Whipit Quick	31	56	30	117
12	Christer Jansson	Whipit Quick	68	42		110

## Klass B

1	Ginger Sjöberg	Västänvind	150	150	150	450
2	Lars Ljungberg	Landegren	150	150	115	415
3	Ole Torgersson	Cabin	108	150	150	408
4	Anders Sjöberg	Landegren Krax	150	107	150	407
5	Åke Gustavsson	Landegren Krax	139	119	123	381
6	Ginger Sjöberg	Kungsörnen	139	134	98	371
7	Lars Ljungberg	Tern	130	90	147	367
8	Tor Bortne	Cabin	81	140	116	337
9	Kurt Strömdahl	Clipper I	67	116	138	321
10	Åsa Tolkstam	Cleo	118	99	85	302
11	Sten Persson	Revolt	84	88	120	292
12	Germund Wardenius	Raff	70	64	150	284
13	Georg Törnkvist	The Link	79	65	128	272
14	Birgit Törnkvist	Flying Aces Moth	99	78	71	248
15	Ingvar Claesson	Cleo	46	100	101	247
16	Lars Tolkstam	Kungsörnen	125	53	66	244
17	Martti Bogdanoff	Tern	75	75	73	223
18	Martti Bogdanoff	Cleo	78	62	76	216
19	Örjan Gahm	Meteor	68	45	90	203
20	Thure Josefsson	Västänvind	66	64	57	187
21	Sven-Olof Lindén	Tern	150	31		181
22	Thomas Johansson	Torpedo	54	49	69	172
23	Tycho Andersson	Musketör	68	45	41	154
24	Thure Josefsson	Tern	47	66	31	144
25	Sigurd Isacson	Västänvind	125			125
26	Gunnar Ågren	Tern	38	31	45	114
27	Kent Josefsson	Meteor	30			30

## Klass C

1	Anders Sjöberg	Landegren Spec	150	150	150	450+360
2	Lennart Hansson	One-and-a-half	150	150	150	450+155
3	Sten Persson	Prim	146	150	150	446
4	Lars Ljungberg	Talisman	150	150	113	413
5	Thorvald Christensen	Convertible	114	96	150	360
6	Georg Törnkvist	Hugin	150	107	97	354
7	Ole Torgersson	EE 07	150	84	118	352
8	Ingvar Persson	Nimbus	55	147	104	306
9	Thure Josefsson	Gipsy	86	150	43	279
10	Ingvar Claesson	Prim	60	106	77	243
11	Kurt Strömdahl	Stratus	80	150		230
12	Tor Bortner	Örn	55	65	88	208
13	Kurt Strömdahl	Löwens G1:a	75	80	49	204
14	Bengt Åhman	Laban	64	85	54	203
15	Sven-Olof Lindén	Gladan	92	100		192
16	Rolf Astervik	Senator	53	96		149

## Klass D

1	Ginger Sjöberg	Lanzo Duplex	150	150	150	450+160
2	Lennart Flodström	Blomgren-49	150	150	150	450+150
3	Jan Erik Andersson	Korda 1939	150	150	150	450+127
4	Åke Gustavsson	Monsun	150	150	140	440
5	Anders Sjöberg	Landegren Wake	141	150	148	439
6	Sigurd Isacson	Lanzo Duplex	118	150	150	418
7	Hans Karlsson	Ellilä-39	150	150	99	399
8	Hans Karlsson	New Yorker IV	111	86	133	330
9	Germund Wardenius	Tusse	121	150	6	277
10	Sten Persson	Adam	150	100		250
11	Rolf Astervik	Tjiff-49	95	78		173

## Klass Gint

1	Rolf Astervik	Wildcat	121	140	150	411
2	Martti Bogdanoff	Sune Stark-51	97	150	150	397
3	Ingvar Persson	Laban-53	108	150	130	388
4	Örjan Gahm	Egen konstr	75	150		225
5	Lennart Hansson	Blomgren VM-52	129			129
6	Anders Sjöberg	Drifter	107			107

## Klass Sint

1	Hans Fr Nielsen	Sherif	150	150	150	450+85
2	Inge Sundstedt	Bernfest	150	150	150	450+76
3	Lars Larsson	Bernfest	135	150	150	435
4	Sten Persson	Mjölner	134	150	150	434
5	Göran Larsson	Urubu	150	150	96	396
6	Sven Rågwall	Aurikel	76	126	150	352
7	Sven Landervik	Stratus	111	150	85	346
8	Rune Tedenryd	Aurikel	137	75	127	339
9	Pär Lundqvist	Odenmans	64	150	111	325
10	Tycho Andersson	Victory	51	150	28	229
11	Lars Larsson	Aurikel	136			136

## Klass S1

1	Kurt Sandberg	HW-44	150	127	150	427
2	Göran Larsson	Scrappy	66	149	150	365
3	Göran Larsson	Sunnanvind	80	103	138	321
4	Sven Rågwall	Sunnanvind	85	149	72	306
5	Kurt Sandberg	HW-43	52	150	102	304
6	Hans Fr Nielsen	Fidusia	112	76	100	288
7	Nils Persson	"Stisse"	33	93	150	276
8	Tycho Andersson	Laruska	26	101	95	222
9	Sven Landervik	HW-43	93	78	38	209
10	Rune Tedenryd	HW-44	61	89	57	207
11	Per Nilsson	Vargen	21	44	58	123
12	Per Bendelin	Sunnanvind	30	30	46	106

## Klass S2

1	Sven-Olov Borg	Skyway	127	150	150	427
2	Kurt Sandberg	KS-46	127	106	150	383
3	Sven Rågwall	KS-46	150	99	104	353
4	Sven Landervik	Taifun	70	100	53	223

## Klass S3

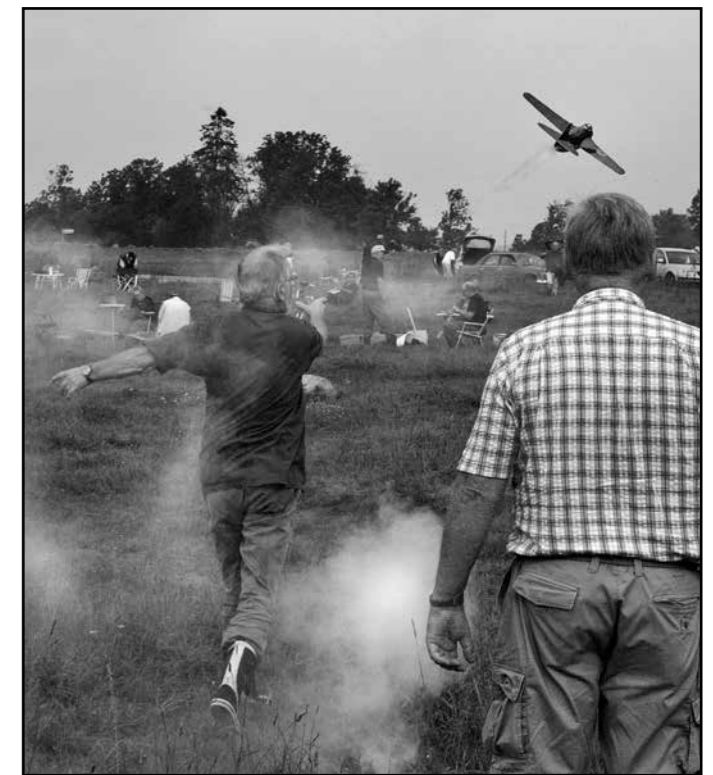
1	Rune Tedenryd	Meteor-20	150	150	150	450
2	Frede Juhl	SP Wrap	150	117	150	417
3	Hans Fr Nielsen	Holger Danske	150	82	114	346
4	Per Nilsson	Draken	150	150		300
5	Sven Rågwall	Meteor-21	137	72	78	287
6	Bent Schmidt	KR-21 Diogenes	118	150		268

## FRIFLYG-SKALA

Deltagandet i skalatävlingen vid årets OT-SM var inte stort, men de som flög gynnades av det sällsynt fina vädret.

Ett kort referat och mera friflyg-skala kommer i nästa nummer, men ett smakprov visas här; t h red.'s vinnande SAAB J 29 med Rapier-motor, som stod för en tidvis intensiv rökutveckling.

Nedan förevisar Vailet Lindén Georg Törnkvists "Mr. Mulligan", som segrade i det av damerna bedömda Concours d'Elegance-momentet.



Georg Törnkvist och Lars Tolkstam efter fly-off i Gummiklassen.

## WENTZELTÄVLINGEN

Som komplement till reportaget i OLDTIMER 3/06 kommer här några foton från Lars Tolkstam.

Mästerbyggare Lars Ljungbergs makalöst fina Peanut Brown B1.



Georg Törnkvists halvskala Wakefield "Smoothie" i luften.



# Modellflygminnen

Efter att ha jagat långa tändstickor som jag limmade med björnlím till en vingram och sedan klädde med smörgåspapper fick jag ett bra tips om att det fanns en klubb i Stora Katrinelunds Ungdomsgård i Göteborg. Jag begav mig dit och med stor förväntan steg jag in genom dörren till klubblokalen. Där möttes jag av balsadamm och en doft av acetonlím, modelllack och ett antal glada modellflygare som tittade på den då mycket blyga Ingemar Nabbing. En stor och rymlig klubblokal med stora byggbord - stolar och massor av verktyg. Där fanns Börje Börjesson - Malte Blomqvist - Charles Moberg och inte minst Per F Nilsson.

Jag kände mig välkommen så fort som jag kommit innanför dörren. Senare kunde jag lära känna Eskil Falk - Eilert Forsell och Lennart Brandt. Där satt även en ung man som heter Folke Lernegren. Han skar spryglar efter en plywood-mall. Han skar och skar. Han samlade ihop bunten - putsade och kasserade den. Han började på en ny sats och skar nya spryglar. Allt skulle vara perfekt. Per byggde på en S1:a med namn Kanuck. Lennart Brandt höll på med sin modell av Sadorins VM:2a ("Merlu"). Jag fick vara med på direkten. Efter ett tag blev en av grabbarna utsedd att åka till Hedens korvkiosk. Nu var det fest på gång. Jag kan inte minnas att någon "special" smakat så gott någon gång därefter.

Ett av mina starkaste minnen var en modellflygrävling som hölls i Karlstad-trakten. Jag var inbjuden att åka med i Eilerts Forsells BMW. Ni vet den bulliga modellen. Många mc killar från klubben med last av modeller. Per körde först på sin 150 cc NV 20. Han skulle åka i förväg och boka in oss alla på ett lämpligt hotell i närheten av fältet. Det var dåligt väder. Mycket regn och smuts på vägbanan. Han kom fram till ett antal hotell men receptionen ville inte att han skulle boka in oss. När vi hade kommit i kapp honom förklarade han att han inte hade lyckats. Han förstod verkligen inte varför. Vi frågade om han kört i diket. Ja mycket riktigt hade han på vägen upp till Karlstad gjort ett hastigt besök i diket men bortsett från ett avbrutet fotstöd hade allt gått bra så han kunde fortsätta. Då förstod vi andra varför han blivit nekad. Han var täkt av lera, regn och smuts från vägbanan, färgat med blod från ett sår i pannan.

Vi tog oss ut till ett vandrarhem och nu hade vi bytt taktik. Någon annan fick föra ordet. Vi träffade en trevlig dam med en mycket kraftig byst. Efter att hon lyckats lyfta upp först det vänstra bröstet och lagt det på bordet så fortsatte hon med det högra. Vi blev inskrivna och kunde börja packa upp. Några minnen om hur tävlingen gått har jag inte idag men vi hade mycket trevligt. Ett annat kärt minne är när AKG satsade på att hyra en stor buss för pingstävlingen i Sövde.

Året är 1955. Klubben lät mammorna till klubbmedlemmarna sy av lakansváv en banderoll som täckte runt om hela bussen, "Aeroklubben i Göteborg - modellflygsektionen." Alla i klubben hade tidigare byggt - trimmat ute på F9 Säve och allt var klart för den stora satsningen. När bussen kom fram till modellflygfältet och grabbarna bara forsade ut kom det fram Skåneledare med gapande mun.

Jag hade byggt en F:int "STOMPER" med en Webra 1,5 cc. Modellen hade trimmats under Börjes tillsyn och den flög helt underbart. Min Stomper flög faktiskt så bra att undertecknad fick gå fram och hämta Sven E Truedssons hederspris. 1:a plats. En mycket vacker glasvas som jag fortfarande har glädje av. Modellflyget har alltid varit en väsentlig del av mitt liv. Jag har även lyckats förmedla detta till mina båda pojkar. Därigenom har de valt en teknisk bana och jag tror att det varit bra för deras uppväxt.

Idag bor jag i Falköping. Där finns en modellflygklubb som heter Ällebergs Modellflygklubb "ÄMFK" Den är nästan en kopia av bygglokalen i Göteborg. Vi satsar på ungdomar samt äldre. Klubben har ett eget modellflygfält som heter Snösbäck. Där i lokalen känner man samma värme och gemenskap som jag själv fick uppleva i min ungdom och som varit så betydelsefullt för mitt liv.

Med bästa hälsningar till alla OLDTIMERS.

Ingemar Nabbing  
Smff nr: 1438  
e-post: yff838j@tininet.se

**Vidstående ritning** på George Fuller's "Stomper" är hämtad ur Aeromodeller (1953). Modellen beskrivs som enkel, robust, billig att bygga och lätt att trimma. Spv är 122 cm och för originalet uppges en flygtid på i snitt 4:15 med en Elfin 1,5 cc och 15 sekunders motortid!

Den flygs höger-höger med stab-tilt, en aning högerroder samt 2 graders skränkning av högervingens innerpanel.

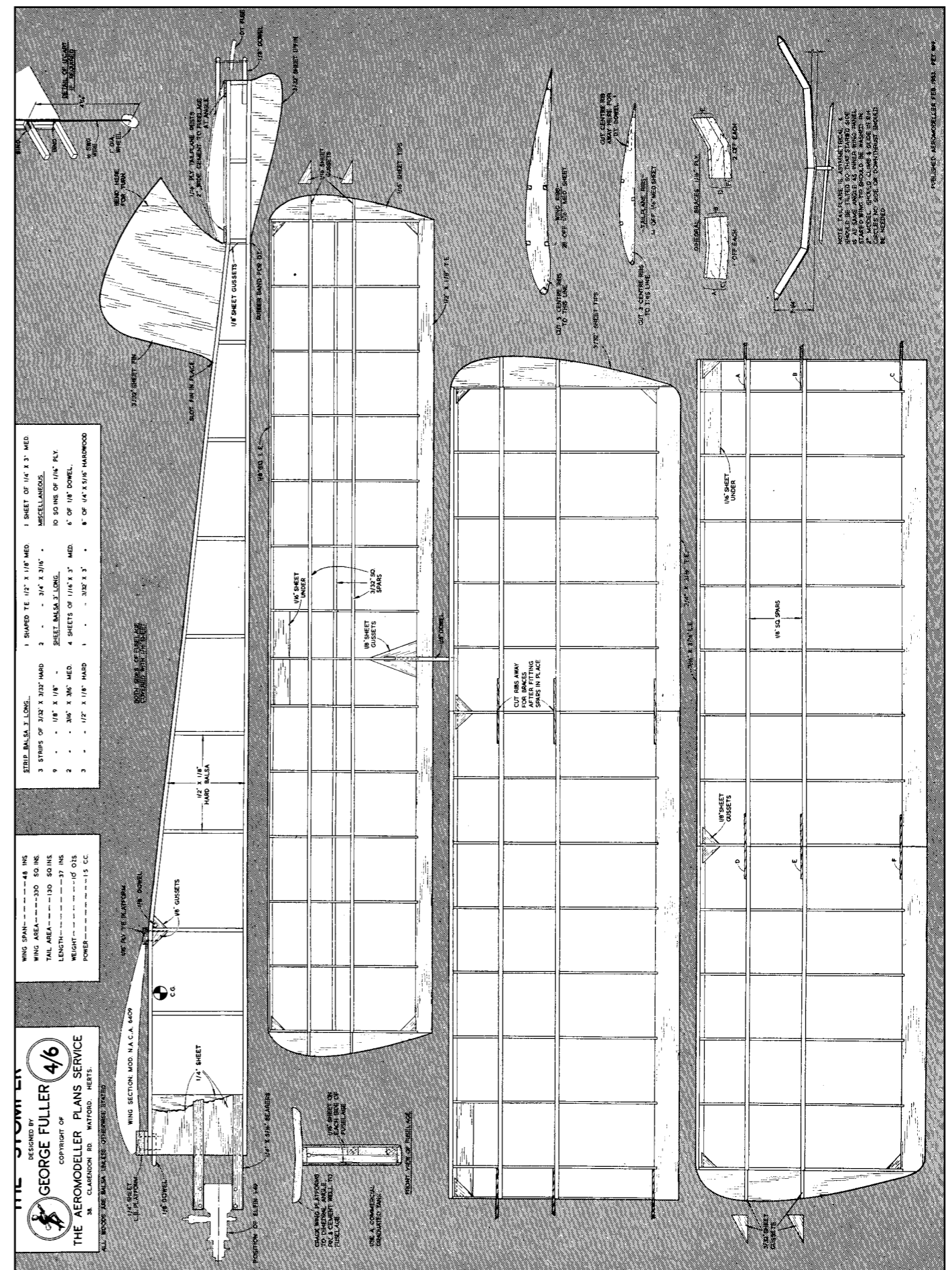
Fullskalaritning kan beställas bl.a. från NFFS Plan Service för c:a US \$10.

## EFTERLYSNING

Information, foton, ritning till Rune « Bananen » Anderssons S2 :a « TROMB », alias « STRÖMS-TVÅAN ».

V.g. kontakta Per Nilsson  
Tfn 031-42 24 02

E-post: miccro@compaqnet.se



## ”DET VAR BÄTTRE FÖRR, KAMPANDAN, DRISTIGHETEN, ALLT – SPECIELLT DE JÄMNÅRIGA DAMERNA”

– några minnesbilder från VM 1952,  
där jag deltog som ung, entusiastisk åskådare och modellhämtare.

Rubriken ovan blev jag påmind om när jag läste senaste numret av ”Oldtimer”. På sista sidan fanns några foton från VM 1952, som hölls på Kungsängen i Norrköping. På översta bilden, där Börje Börjesson drar ”maxvarv”, assisterad av Charles Moberg, skymtar jag mitt eget ansikte vänt åt ett helt annat håll – kanske någon intressant start från startplattan i bakgrunden?

Näval, året var 1952 och jag var relativt nybliven medlem i AKG och ägnade mig mest åt flygning med G-1: or samt märkestagning. Det fanns ju ett antal sådana, från brons till guld, som av någon nu glömd anledning skulle erövras. Intresset för kungaklassen Wakefield var dock stort och jag följde lidelsefullt allt som skrevs samt skissade på framtida ”Wakear”.

VM 1952 skulle hållas i Sverige p.g.a. Sune Starks seger på Jämi 1951. Självklart måste ett sådant evenemang besökas för att på ort och ställe möta ”de stora”, som man läst om. Att ta sig från Göteborg till Norrköping var ju inga problem. Det var bara att ta sin packning med tält, sovsäck, kläder, mat m.m. i handen, gå till spårvagnshållplatsen i Gbg, åka till Centralstationen samt lösa en ToR-biljett till Norrköping. Väl där blev det en stärkande promenad till Kungsängens flygplats, i vilkens utkant vi svartcampade. ”Vi” bestod av under-tecknad och en annan entusiast från AKG, som hette Lennart Olsson, men som av någon anledning kallades Purex (tidigare välkänt laxermedel – red.s anm.).

Första kvällen tillbringade vi tillsammans med deltagarna från AKG, Börje Börjesson och Roald Olsson och vi besökte bl.a. Sune Starks rum, där han ägnade sig åt inkörning av ”tampar”. Detta utfördes på tradi-



tionellt sätt genom att tampen fästes på dörrhandtaget och därefter stegvis drogs till maxvarv. Vid inkörningen inträffade det, som hände då och då; tampen gick av vid nästan uppnått maxvarv. Det uppstår då ett djävulskt oljud när den delen, som sitter kvar i dörrhandtaget, skall återgå till obelastat läge. Portieren blev tydligen livrädd, ty han stod utanför dörren och hotade med att ringa polisen om inte misshandeln avbröts. När vi öppnade dörren och förklarade anledningen till oljudet såg han mycket förvånad ut!

För övrigt var Pappa Stark också där och det var förstås spännande att möta dessa personer, som tidigare bara existerat i Hobbyboken och i dåtidens fackpress.

Nästa dag tillbringades på flygfältet för att följa trimmandet och för att studera modellerna och lära för framtiden. Den årgamla regeln, som minimerade kroppssektionen till 65 kvadratcentimeter oberoende av kroppslängden, medförde att speciellt USA-laget hade modeller med kroppslängder på uppemot 170 cm och direktdrivning av propellern, detta till skillnad från ”våra” modeller av mer traditionellt utförande med krax.

Det fanns givetvis modeller av väldigt varierande utföranden, från veritabla ”buskar” till modeller av ”Stradivariusklass”, modeller som jag själv aldrig skulle ha tagit ut från hobbyrummet! Speciellt minns jag Cliff Montplaisirs modeller. De var otroligt eleganta och välbyggda med bl.a. lätthål i alla spryglar, även på stabben, vackert och gott nog för en tiondeplacering. Det kan i sammanhanget påpekas att på bilden av B. Börjesson på sista sidan av ”Oldtimer” anges att hans modell var av Wildcatliknande typ, det var i allra högsta grad tvärtom!

Tävlingen skulle ha avhållits under de ljusa nattimmarna, men p.g.a. ihållande regn uppsköts första start till tidig gryning dagen därpå. Tyvärr totalkvaddade B. Börjesson sina båda modeller i första starten och i andra perioden var även den andre göteborgaren, Roald Olsson, utslagen. Det var tragiskt för en göteborgare, som sett dessa eleganta modeller prestera mycket goda tider på hemmaplan. Tyvärr måste man nog konstatera



Thomas Bland från Trinidad beskrevs som ”ett exotiskt inslag”; här med tidstypisk ”långkroppare”.



J Nilborn drar för fullt. Jag står i mitten och övervakar.

att planen var mera eleganta än fältmässiga, men den tänkta hjälpen med modellhämtning behövde nu inte utföras utan vi kunde koncentrera oss på slutstriden.

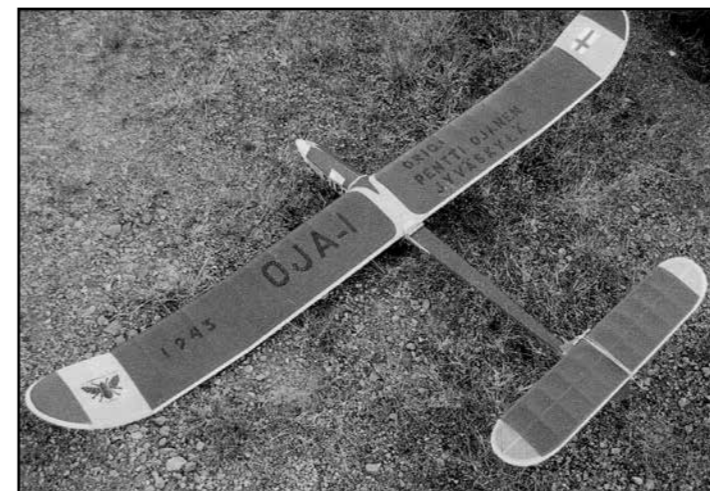
Inför tredje perioden var spänningen stor. Den ledande tysken Maibaum letade förtvivlat efter sitt plan, men fick ge upp. Om nu Blomgren kunde få till det så skulle segern ändå bli vår! Som bekant blev det så och skåningen Nilborn fullbordade victorian genom sin andraplats. På tredjeplats kom den gamle kämpan Ellilä.

Dessa tre bevisade för mig att mina framtida ”Wakear” skulle vara driftsäkra, hållbara och utrustade med krax.

## Apropå mittuppslaget

### Ur ett brev från Markku, juli 2006

”Det har inte blivit så mycket flygande i år p.g.a. starka vindar, jordbruksutställning på fältet och upptagna kompisar. Den 7 juli var vi dock på fältet. ”Armes-42” gjorde sina första lyckade flygningar och likaså ”Oja-1”, som jag bifogar ritning på. ”Armes” har en spv på 220 cm och en vingkorda på 29 cm. Kroppen är 22 cm hög, så kroken hamnar mycket långt från vingens undersida., men modellen steg rakt fram.”



A Blomgren drar inför 3:dje perioden, B Börjeson är hållpojke.

Efter prisutdelningsceremonin och diverse pompa och ståt återstod bara att riva förläggningen, bära hem sitt pick och pack samt fundera på kommande superkonstruktioner. När jags sedan övergav G:1 till förmån för Wakefield blev första modellen den inte helt okända ”Tempo”, som byggdes för att delta i tävlingen med samma namn. Jag ansåg att det måste vara en bra början, eftersom segraren året innan hette J. Nilborn, VM 2:a, och året dessförinnan Roald Olsson.

Om kommande äventyr och en del framgångar hoppas jag kunna återkomma till.

Malte Blomqwist

”Jag kommer förmodligen inte till Rinkaby i år. Min hustru mår emellanåt inte bra och jag kan inte lämna henne ensam. Jag är dock med i tankarna och hoppas att det ska bli fint väder under SM-tävlingarna och många deltagare. Varma hälsningar till er alla!”

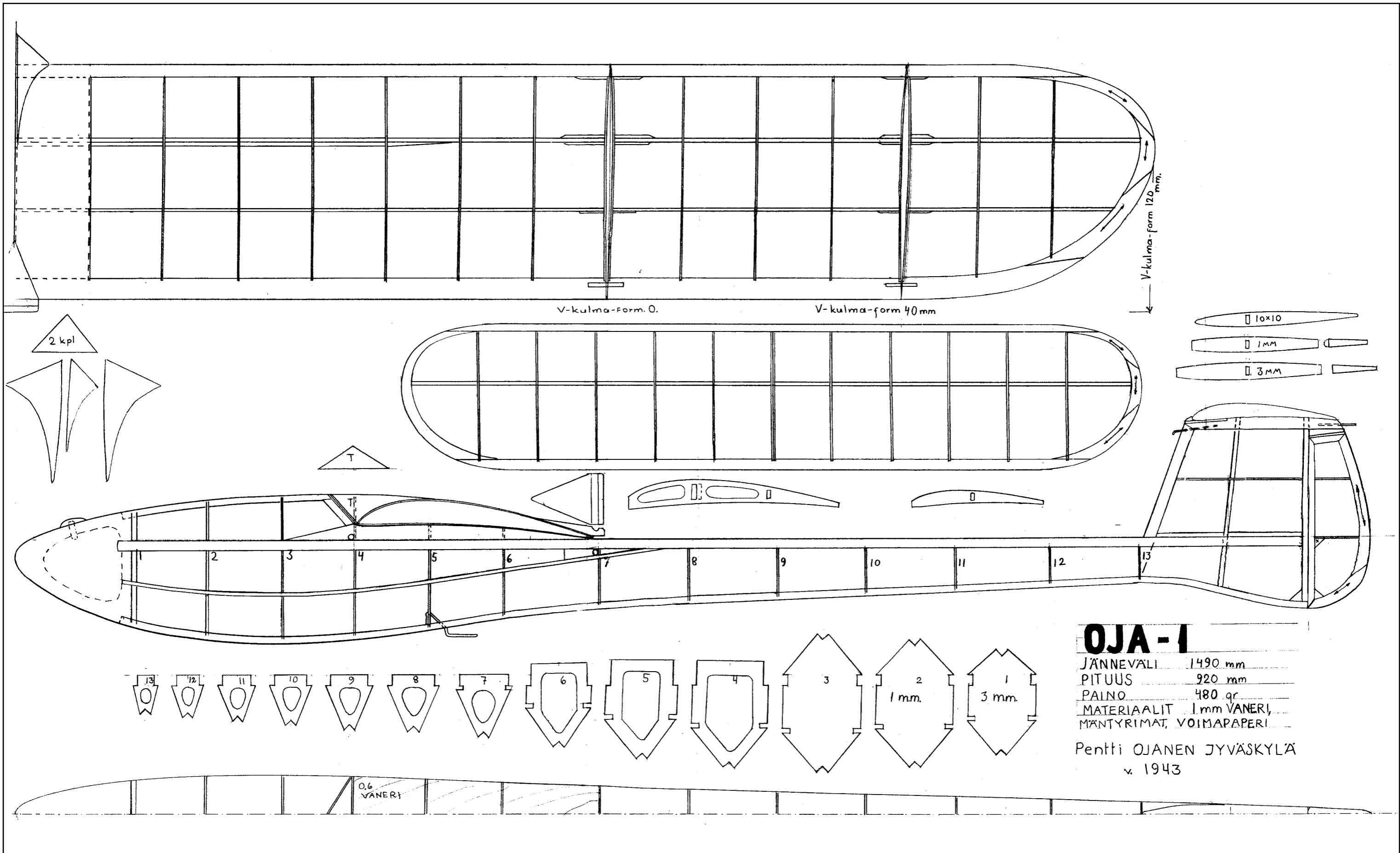
### PS

Ronald Borg har nyligen fått en förfrågan om ritning till Markkus ”Ellipsi” (se foto i OT 4/05!), vilken han vidarebefordrat till Markku. Denne tackar för intresset och meddelar att någon komplett ritning ej finns, men tillräckligt med fanér-och pappersmallar för att göra en.

Markku lovar att sätta igång med detta arbete och säger bl.a. att ”...vingens byggnad är egentligen inte så krånglig, men kräver mycket arbete. Jag uppskattar att vingen har ca 2000 delar! De minsta är bara 1,5 x 2 x 7 mm med sneda ändar! Efter varje korsskipt filade jag bygget så att det även i den tunna spetsen blev 8 skikt. Jag ska försöka förtydliga detta på ritningen.

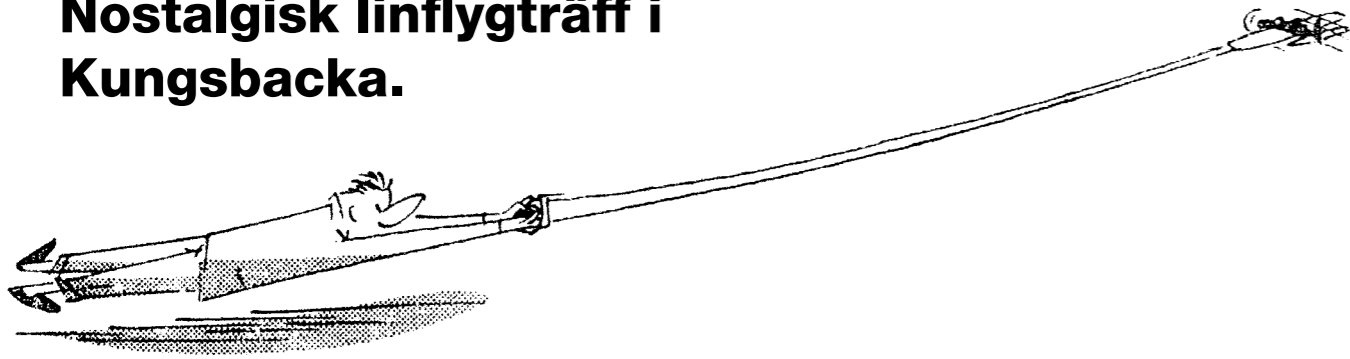
Jag valde detta ”kinakultur-inspirerade” byggsätt därför att de tidigare gjorda korsvingarna med åren blev krokiga. Vingarna på ”Ellipsi” har inte ändrat sig alls och nu är modellen redan 29 år gammal ...”

(ord från en mästare/red.)





# Nostalgisk linflygträff i Kungsbacka.



Svenska Modellflygares OldtimerSällskap (SMOS) och Kungsbacka Modellflygklubb ordnade den första oldtimerträffen för linstyrda modeller den 17 juni. Kallelsen hade hörsammats av ett glädjande stort antal flygare och hela 22 personer kom och hade med sig modeller, motorer, byggsatser, ritningar och mycket mera.

SMOS ordförande hälsade välkommen och informerade om SMOS verksamhet som idag är väl etablerad inom friflyg och RC. Nu vill man få igång även linflyget och detta var förhoppningsvis embryot till den verksamheten.

35 modeller kunde räknas in och flera av dem kom även i luften. Bland annat flögs en modell som byggdes på 50-talet, men som sedan hängt som prydnad och aldrig flugits. Nu hade Alf Eskilsson sett över modellen och justerat alla funktioner och byggaren kunde till sin stora glädje nu få se sin modell flyga för första gången!

Alf Eskilsson hade själv "byggt tillbaka" en av sina tävlingsmodeller från förr till en "Nobler" i originalskick och gjorde några vackra flygningar med fina manövrar.

Luften fylldes av dieselknatter och doft av ricinolja och eter och flera gamla modeller fick åter komma i luften. En modell som dock inte flög var Henry Bergströms jetmotorförsedda modell från ca 1950. Tur var väl det eftersom den lär föra ett oväsen som kunnat äventyra kungsbackaklubbens tillstånd att nyttja sitt fält.

I övrigt blev det mycket snack och många igenkännanden av både modeller och gamla bekanta, och timmarna bara flög iväg. Alla var positivt överraskade över att det fanns så mycket gammalt bevarat, och alla var överens om att ordna flera träffar för att snacka och flyga. Målet för SMOS är att på sikt få igång en levande oldtimerverksamhet inom linflyget med träffar och så småningom tävlingar när man hittat de rätta formerna för detta.

Detta första försök inspirerar till fortsättning, och vi kan bara uppmana entusiaster i övriga landet till att ta initiativ till liknande arrangemang.

*Gunnar Wivardsson*



Överst på föregående sida: står Göran Hergren med en välbyggd "Ambassador".

Där under ett monster med Dyna-Jet...

Här ovan t v: Bengt Lundström med "Ghost" och t h Henry Bergström med en klubbmodell från AKG konstruerade av Börje Börjesson.



I mitten: "Looping" – en veteran som nu fick sitt luftdop.

Till höger: resterna av en tvåmotorig "Navy Carrier" från mitten av 50-talet.

## Man skall vara två - några strävsamma par på OT-SM 2006!

Här under Ginger och Anders Sjöberg, överst Sigurd och Christina samt nederst t h Sven Rågwall och Christa.



## NÅGRA BILDER FRÅN NORRLÄNSKT MODELLFLYG I DET FÖRGÅNGNA.

Under denna rubrik har Lennart Flodström samlat ett bildmaterial, som tillställts red. för publicering i detta och nästa nummer av OLDTIMER

Sundsvalls Flygsällskaps Göte Eriksson och Bengt Lindqvist med den senares "The Surprise" på Midlanda 1950. Tävlingen gällde norrlandskvalificering till VM-uttagningen 1950.

De flesta deltagarna hade inget guldmärke och var med utom tävlan, däribland jag, Floda.

Bengts far Georg Lindqvist hade cykel-och hobbyaffär i Sundsvall. För den aktuella tävlingen hade Bengt plockat ihop ett antal Surprise-byggsatser med utsågade delar. Jag köpte en, men måste som vanligt modifiera något, i detta fall kroppen. Lackade med grönt zapon och kärran syntes inte i gräset! Vilken härlig syn ändå när klubben kunde visa upp en drös av denna konstruktion och flera andra dessutom!

Jag hade inte råd att köpa gummisnodd, så kärran flög lågt, sakta och kort tid med ca 50 gram gammal Dunlop. Modellens vikt justerades upp med tre klädnyppor för att klara minimigränsen!

Trots Bengts och klubben ansträngningar vann, inte oväntat, Helge Wannberg från Övik.



Bild från vintertävlingen 1951. Sture Sandberg från Umeå vann Wake i fåtalig konkurrens.

### Klass A2

1	Inge Sundstedt	Ester	150	131	150	431
2	Rune Tedenryd	Stratos	150	86	150	386
3	Bo Modéer	Agathe	93	108	138	339
4	Lars Larsson	Snäll	150	53	120	323
5	Hans Fr Nielsen	HN 27 Chris	84	112	95	291
6	Sven Landervik	Skymaster	76	150	61	287
7	Sven Rågwall	Vazka	81	37	150	268
8	Frede Juhl	FJ 21 63-PLE	28	127	84	239
9	Tycho Andersson	Skymaster	39	50	57	146

### F-Nostalgi

1	Rolf Astervik	Dream Weaver	150	150	150	450+238
2	Sven-Olov Borg	Heatwave	150	150	150	450+177
3	Lars-Erik Fridström	East Wind	150	116	150	416
4	Sven Olov Borg	Cresendo	150	150	103	403
5	Sten Persson	HI-FLI	68	128	150	346

### F-Klassisk

1	Sören Edström	HU 10 C	150	150	150	450
2	Gunnar Ågren	HU 10 C	116	84	110	310
3	Lars-Erik Fridström	Slicker-50	86	90	110	286

### Truedsson-pokalen

1	Sten Persson	Revolt	120	120	120	360	2,0
2	Kurt Strömdahl	Clipper I-40	120	120	120	360	1,8
3	Lars Ljungberg	Tern	120	120	120	360	1,6
4	Martti Bogdanoff	Tern	120	120	116	356	1,6
5	Thomas Johansson	Torpedo	119	108	120	347	2,2
6	Tycho Andersson	Musketör	120	99	90	309	2,2
7	Georg Törnkvist	Hugin	120	107	97	324	1,0
8	Thure Josefsson	Tern	75	106	50	231	1,6
9	Bengt Åhman	Laban	70	94	59	223	1,1
10	Gunnar Ågren	Tern	61	50	72	183	1,6

### Classic Wakefield

1	Jan Erik Andersson	Korda-39	180	180	180	540	1,6
2	Ginger Sjöberg	Lanzo Duplex	180	180	180	540	1,3
3	Hans Karlsson	Ellilä-39	180	180	158	518	1,6
4	Sigurd Isacson	Lanzo Duplex	153	180	180	513	1,3
5	Lennart Flodström	Blomgren-49	165	165	165	495	1,1
6	Anders Sjöberg	Landegren Wake	141	150	148	439	1,0
7	Sten Persson	Adams	180	130		310	1,3
8	Rolf Astervik	Tjiff-49	105	86		191	1,1



Kalaväder på Skrängstasjön söder om Sundsvall.

## ED PACKARD OCH HANS CLEVELAND-MODELLER.

Tipsad av Lennart Flodström inhandlade red. denna vår en nyutgiven modellflygbok av ansevärd dimension; stort format, 322 sidor och drygt ett kilo tung!

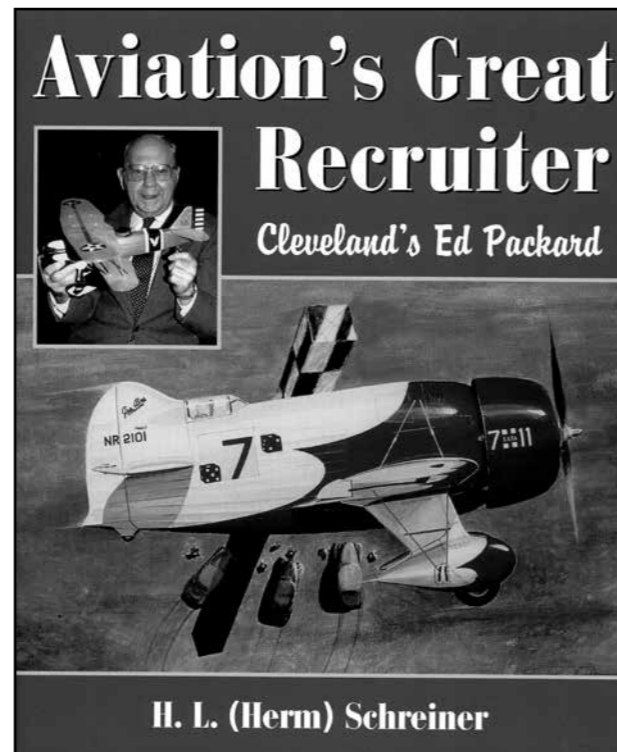
Även innehållet hade en ”tyngd”, som denne grånade läsare inte var beredd på. Alla, som stiftat bekantskap med amerikanska flyg- och modellflygtidskrifter under de senaste 80 åren, kan knappast ha undgått att se och läsa de stora, välillustrerade annonserna – tidvis på hela uppslag – från Cleveland Model & Supply Co. Det är historien om denna firma och dess grundare, som H.L. Schreiner skrivit ner till eftervärldens fromma.

Eftersom red. misstänker att få SMOS-medlemmar kommer att läsa boken och eftersom detta verkligen handlar om modellflyghistoria följer här en kort resumé av innehållet, snarare än en recension av boken.

Det är en framgångshistoria av tvättäkta amerikanskt slag, skriven inte utan vissa patriotiska övertoner – men oerhört fascinerande! Ämnet är modellflyg, men vi får på köpet en historielektion och en initierad skildring av flygets utveckling under dess guldålder. Huvudpersonen är invandrarsonen Edward Pachasa, senare Ed Packard. Som 20-åring grundade han 1926 världens äldsta idag existerande modellflygfirma, men redan som nybliven tonåring tillverkade och sålde han twin-pusher-modeller, varför 1919 anges som startår i dagens annonser.

Staden Cleveland blev tidigt ett av USA's främsta flygcentra, vilket bidrog till att unge Ed tidigt fick tillträde till en livligt trafikerad flygplats, växande flygplansfabriker och, sedermera, de enorma tillställningar, som ”the National Air Races” utgjorde i USA på 30-talet.

Som yngling arbetade han bl.a. på Glenn Martins och Fokkers flygplansfabriker och blev förtrogen med alla aspekter av dåtidens flygplanstillverkning. Med detta i ryggen beslöt han 1926 efter en del turer att göra sin hobby till ett levebröd. Med en driftighet, som ställer det mesta i skuggan, samlade han ihop kapital för att tillsammans med hela familjen Pachasa grunda sin firma. ”Timing” var välvald. Han hade just börjat sälja sina första byggsatser då Lindbergs atlantflygning fick flygintresset att formligen explodera och efterfrågan på allt, som hade det minsta med luftfart att göra, fick en strykande åtgång. Detta gällde även modellflygplan och här hade Ed från början hittat sin egen nisch. Vid en tidpunkt då de flesta modeller byggdes av hårdträ, bambu och pianotråd och då inte ens s.k. skalamodeller (från konkurrenten Ideal) hade någon större likhet med sina förebilder, var Ed inställd på att endast saluföra flygande skalamodeller i balsa, som var så exakta att man på ett vanligt foto inte skulle kunna se om motivet föreställde en modell eller originalet!



Författaren skildrar livfullt hur Ed på kort tid nådde detta mål, som nog mycket få tillverkare kan leva upp till idag! En av förutsättningarna för att kunna göra ytterst exakta ritningar var det stora kontaktnät inom industrin, som Ed snart byggt upp. Han hade personlig kontakt med flera av de främsta flygplanstillverkarna, som försåg honom med ritningsunderlag. Han umgicks med deltagarna i de stora flygracetävlingarna och fick då också hjälp med dokumentation till skalamodeller, liksom flera av första världskrigets amerikanska och kanadensiska ”aces” hjälpte honom att göra exakta kopior av deras jaktplan. När han blivit fast etablerad samarbetade han dessutom med ledande personer inom de största museerna för flyg och teknik; han fick oinskränkt tillgång till dokumentation och museerna fick i gengäld färdigbyggda Cleveland-modeller, varav mängder finns utställda än idag på bl.a. ärevärdiga Smithsonian och på Wright-Peterson AFB Museum.

Byggsatserna var ursprungligen enkla, men levererades med utvald balsa, lim och färg. 1932 introducerade han, förmodligen som den förste någonsin, tryckta flak, svarvade detaljer etc. och enorma summor satsades på det grafiska utförandet av såväl ritningar och kartonger som annonser.

Från att ha varit ett familjeföretag under ett tak expanderade firman snabbt, inte minst under Depressionstiden, då så många andra företag gick under. Ed var både en arbetsmyra och ett affärsgeni och i utvidgade lokaler arbetade snart bortåt 100 personer, dit en jämn ström av lastbilar levererade balsastockar och allt annat,

som behövdes för en verksamhet, som snart omfattade även andra modeller än flyg. Från Postverket gick specialurer flera gånger om dagen för att hämta de mängder av försändelser, som skulle till alla postorderbeställare samt till återförsäljare i USA och Europa (i Sverige fanns hans första europeiska återförsäljare!).

Förebilderna till hans första modeller var, förutom jaktplan från första världskriget, de racerplan, som varje år duellerade runt pylonerna i Cleveland. Ett militärt undantag var långsäljaren Curtiss Hawk P6-E. Så småningom utvidgades sortimentet till andra civila flygplan och mot den senare delen av 30-talet kom flermotoriga bomb- och trafikplan med spv. upp till 140 cm – alla gummimotordrivna! De byggdes nog mest som statiska prydnadsmodeller, men garanterades flyga till en höjd av 30-40 fot!

Vid denna tidpunkt hade dock modellmotorerna slagit igenom i USA och för Baby Cyclone och liknande motorer tog han fram lyxbyggsatser till Stinson Reliant (se foto i OT 2/06!) och Rearwin Speedster med en spv. på nära 2 meter! Med sina uppbyggda spryglar och i övrigt autentiska konstruktion representerade dessa modeller något av en höjdpunkt i Ed Packards produktion. De såldes för 15 dollar stycket och i annonserna

beskrevs Stinson Reliant redan 1937 som ”A natural for Radio Control Operation”!

Ed såg till att hans produkter visades och aviserades på alla tänkbara sätt och 1933 växte hans informationsblad ”Cleveland Model Engineers News” till en fullmatad tidning med artiklar och fullskaliga ritningar till Clevelandkonstruktioner. Namnet på denna skrift, som idag är mycket eftersökt, blev ”Cleveland Modelmaking News & Practical Hobbies”. Den blev Ed's speciella skötebarn och tog mycket tid i anspråk att producera. Den utkom varannan månad, men blev inte långlivad. Då 7 nummer färdigställdes brann tryckeriet och Ed hade inte kraft att starta om på nytt.

1939-1940 introducerade Ed Packard två konstruktioner utanför skalasortimentet. Den första var segelmodellen ”Condor Soaring Glider”, som till Ed's förvåning såldes i 2½ million (!) byggsatser och därmed blev den mest sålda Cleveland-produkten!

Den andra var pylonmodellen ”Playboy” i olika storlekar, varav ”Playboy Junior” såldes i 2800 ex. Via våra dagars OT-rörelse blev ”Playboy” i sina olika storlekar och utföranden (med pylon eller med cabin) en framgångssaga, som fortfarande pågår!



Ed Packard med prototypen till en av de superba Clevelandmodellerna, en Martin 130 China Clipper. Den byggdes 1937 och efter omklädning 1990 residerar den nu i Treasure Island Museum i San Francisco.

## MEDLEMMARNA BYGGER

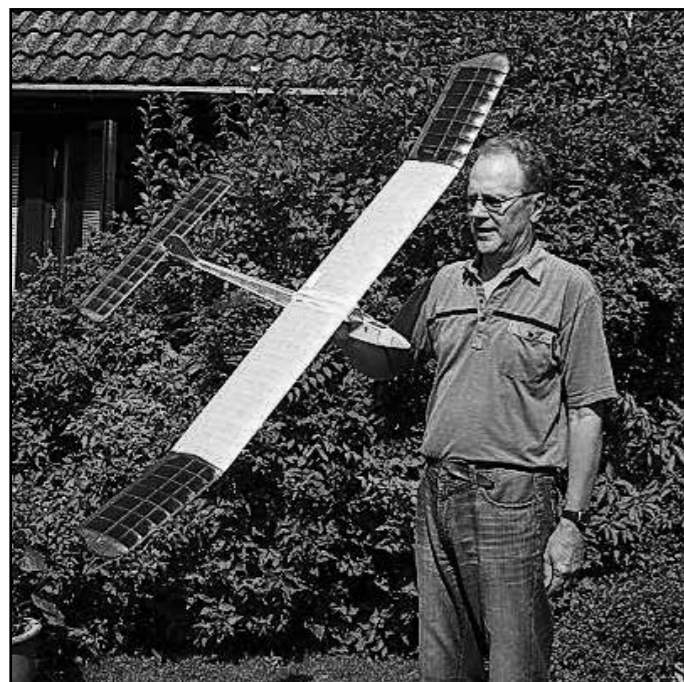
Med sin Zyrrac hälsar Helge Wannberg via Boris Borotinski.



Boris har även skickat detta foto på sin tjugiga "Wakefield Defender", byggd efter ritningen i OLDTIMER 1/2006. I bifogat brev nämner Boris att han inte tror mycket på "Defender" som någon försvarare av Wakefield-pokalen, men tilltalades av modellens utseende.

Det är glädjande att vi i varje nummer kan fylla en sida med medlemmarnas bilder tycker red. Pär L som står för layout har dock några synpunkter - inte att vi får in material förtås - men, det förekommer då och då två problem, dels vid digitala bilder och dels vid fotograferingen valet av bakgrund. Den digitala upplösningen bör vara 300 pixlar per tum, vid bildens lämpliga storlek ca 10x7 cm blir bildens datastorlek ca 310 kilobyte vid bildformat "namn.jpg". Du kan se bildens datastorlek genom att klicka höger och välja "egenskaper". När du fotograferar kan du få en bra bakgrund genom att välja lång brännvidd samt en snabb exponeringstid, därmed blir modellen och eventuella personer tydligt tecknade...

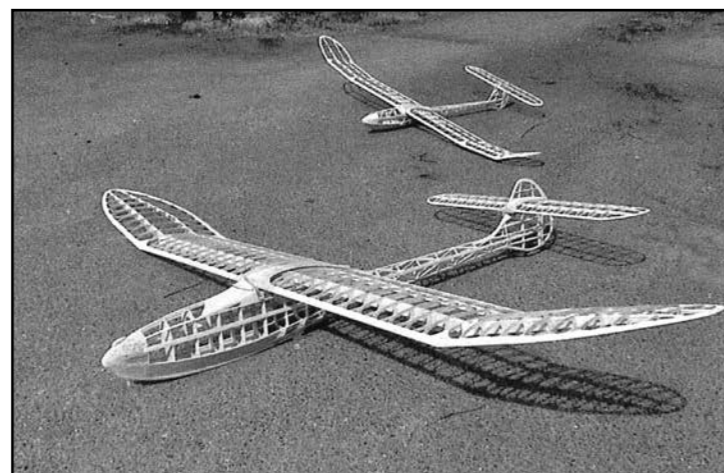
Sven Landervik med nybyggd "Stratos"



Sten Perssons senaste Rapier-modell, en J 32 Lansen i skala 1:25.

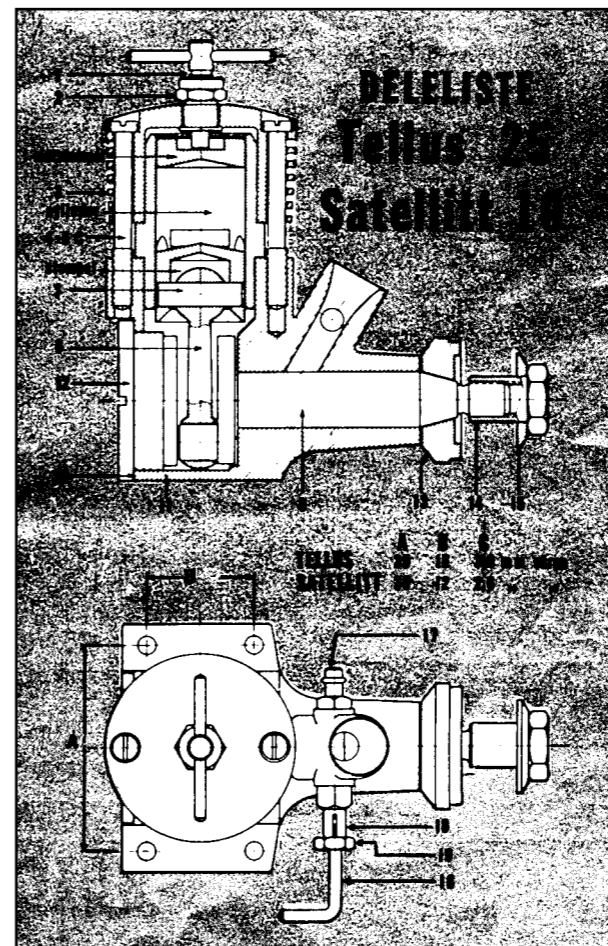


Markku Tähkäpäs "Armes-42" (främst) och "Oja-1". Den senare är detta nummers mittuppslagsritning och kommer så småningom att ingå i Ritningsbanken.

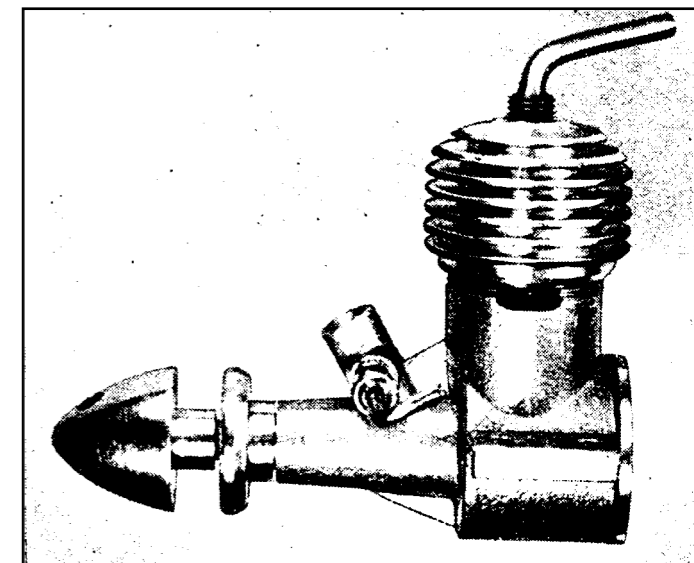


## EN NORSK MODELL-MOTORTILLVERKARE

del 3



Redan 1954 hade Jan en 1 cc-motor på gång, enligt uppgift uppmuntrad därtill av Peter Chinn. Resultatet blev en till det yttre konventionell konstruktion med vevaxelinsug och pågängad cylindertopp.



Den lovordades i utländska tester, där den stötade med den högsta effekt, som hittills hade utvunnits ur en 1 cc-motor, säkert tack vare sin avancerade portning och hög kvalitet i detaljarbetet.

Även denna, namnlösa, motor genomgick modifieringar, men Jan själv ansåg lösningen med pågängad topp som mindre lyckad. Via några mellanversioner utvecklade han den till den mer kända "Satellitt". Den hade toppen fastsatt med två skruvar och såg till det yttre ut som en nedskalad "Tellus". Produktionen av "Satellitt" kom igång 1958/59 och kom att omfatta ca 5000 ex. Sin slutliga form fick den 1962/63. Till det yttre skilde sig de sista 1000 motorerna från de tidigare genom sin konvexa cylindertopp. "Satellitt" var en slitstark och robust sportmotor, som i sin slutliga form hade gått upp i vikt till 100 gram.

Några fler modellmotorer blev det inte efter 1971 för Jan David-Andersen, men hans verkstad fortsatte att producera precisionsdelar för bl.a. bilmotorer och utrustning till kärnkraftsindustrin.

Sten P

### Anonser

**SÄLJES:** Sundstedts "Hobbyboken" 1945. Flensted Jensens "Bygg själv och lär andra" 1946. Tidningen "Hobbyfolk" 16 ex från 1949-1951. Tidningen "Min Hobby" av Sven Wentzel, 3 ex från 1940. Har även kvar några ex av Auster, Piper Super Cruiser, Chrislea Super Ace samt ritningar till friflygande modeller från 30,40 och 50-talet. Passa på! Arne Andersson, Bagaregatan 24B, 611 31 Nyköping. Tfn 0155 28 68 52. Snabba leveranser!

**SÄLJES:** Modellplansritningar och diverse svenska och utländska flyg- och modellflygtidskrifter. Modellplansritningar: Friflygande S, G, F och skalamodeller; div. flygböcker. Byggsatser till bl.a. Grunau Baby och Curtiss Hawk (Goldberg) för R/C. Modellbåt "Mariefred" m.m. Diverse plastmodeller. Lista mot brevporto till Sven-Olov Lindén, Hovstävågen 15, 703 63 Örebro.

**ÖNSKAS KÖPA:** Hobbyboken 1944. Svar till Hans Karlsson, Västanågatan 38, 582 35 Linköping. Tfn 013-134732 (kvällar) eller epost: hans.karlsson59@spray.se

# BYGG BENSINMODELLEN "AGATON"

Karlströms tuffa motormodell har veteranerna i SMOS redan sett i *OLDTIMER 1/1973*. Visserligen kan det diskuteras om Björn inte tittat lite väl länge på amerikanska "Miss Tiny" från 1939, men i dessa tider med mikro-RC borde "Agaton" i vilket fall som helst synas lite oftare på våra fält.

Ritning och text är hämtad ur *Flygning nr 13/1940*. Red.

"Denna gång presenterar vi bensinmodellen »Agaton». Den är konstruerad med tanke på de små bensinmotorerna på omkring 1/8 hkr t. ex. Ohlsson »23», Hi-Speed, Atom etc. Emellertid kan den med fördel flygas med större och tyngre motorer om den förstoras 7 å 8 ggr. Till de förra, mindre motorerna räcker det med att förstora ritningen 5 ggr. Var noga med förstoringen, så att måtten komma att stämma. Urtag i spant och spryglar bör dock göras efter texten och ej genom att förstora upp dem. Står det alltså att en ribba på 5 mm skall passa i ett urtag, så mät upp urtaget med en mätsticka i stället för att 'gå' upp sträckan med en passare direkt från ritningen.

När så ritningen är klar kan vi börja bygget. Jag kommer nu att hålla mig till den mindre typen av modellen enär den större fodrar en del ändringar och förstärkningar i konstruktionen samt kraftigare dimensioner på materialet.

Börja med att sträcka longerongerna. Obs. att balsakonstruktionen slutar vid spantet B. Bygg två likadana sidor. Skär ut de två fanerspanten och limma dem till motorbocken, som består av tvenne 8x12 mm björklister. Hålen i spanten där motorbocken skall stickas in varierar på grund av motortypen så dem får byggaren mäta ut själv. Se dock till att bockens översida kommer i jämnhöjd med spantets mittlinje. Montera kondensatorn och tändspolen (coilen) som ritningen visar. Bygg en batterivagn av ett par rundträn och balsabitlar. Montera denna i kroppen. Drag en stark sytråd från vagnens ena sida runt kroppens undersida till vagnens andra sida.

Drar man nu i denna tråd, glider vagnen på sina skenor. Tyngdpunkten justeras genom att batterierna skjutas fram eller tillbaka. Koppla ledningarna och limma nosen till sin plats. Böj till landningsstället av 2 mm pianotråd och sätt till kroppen, så att det går genom fanerförstärkningarna. Bygg stabilisatorn och klädd den. Använd siden eller bambupapper, ej japanpapper. Kläd kroppen utom översidan, sätt stabilisatorn på dess plats och montera sidorodret och fenan. Skär till en list, som skall sitta på kroppens översida, efter ritningen, limma denna till sin plats och kläd översidan. Kläd halva sidan i sänder och försök att få övergången mellan kroppen och fenan så fin som möjligt.

Kabinen klädes med celluloid, och nosens främre del göres av tvenne balsaklotsar, som limmas en på var sida om motor-bocken. Skär till dem och putsa med sandpapper. Efter impregneringen målas kroppen i lämplig kulör.

Så kommer turen till vingarna. Följ anvisningarna på ritningen. När vingen är klar klädes den, impregneras och målas. Den monteras till kroppen med gummi-band. Så är maskinen klar för provflygning.

Välj en dag då det inte blåser alltför ojämt och ställ in glidflykten. När denna är felfri kan man börja tänka på motorflygningarna, ej förr. Dra ej på för fullt på en gång, utan låt motorn gå så pass fort att maskinen håller sig flygande. Visar den tendens till överstegring i motorflykten, pallas motorns bakkant upp, (lägg under fanerbitar) tills flykten blir jämn. Då kan man öka gasen.

Är maskinen rätt justerad skall stigningen vara jämn och brant. Vill planet inte lägga sig i glidet när motorn stannar, utan överstegrar, flyttas batterierna en aning framåt, så att planet blir litet framtungt.

Till sist en maning. Flyg på stora öppna platser och iakttag största försiktighet, så att ingen kommer till skada. Det kan skada 'bensinmotorflyget' här i landet om just NI kör ANSVARSLÖST!"

## Modellflyg på frimärken

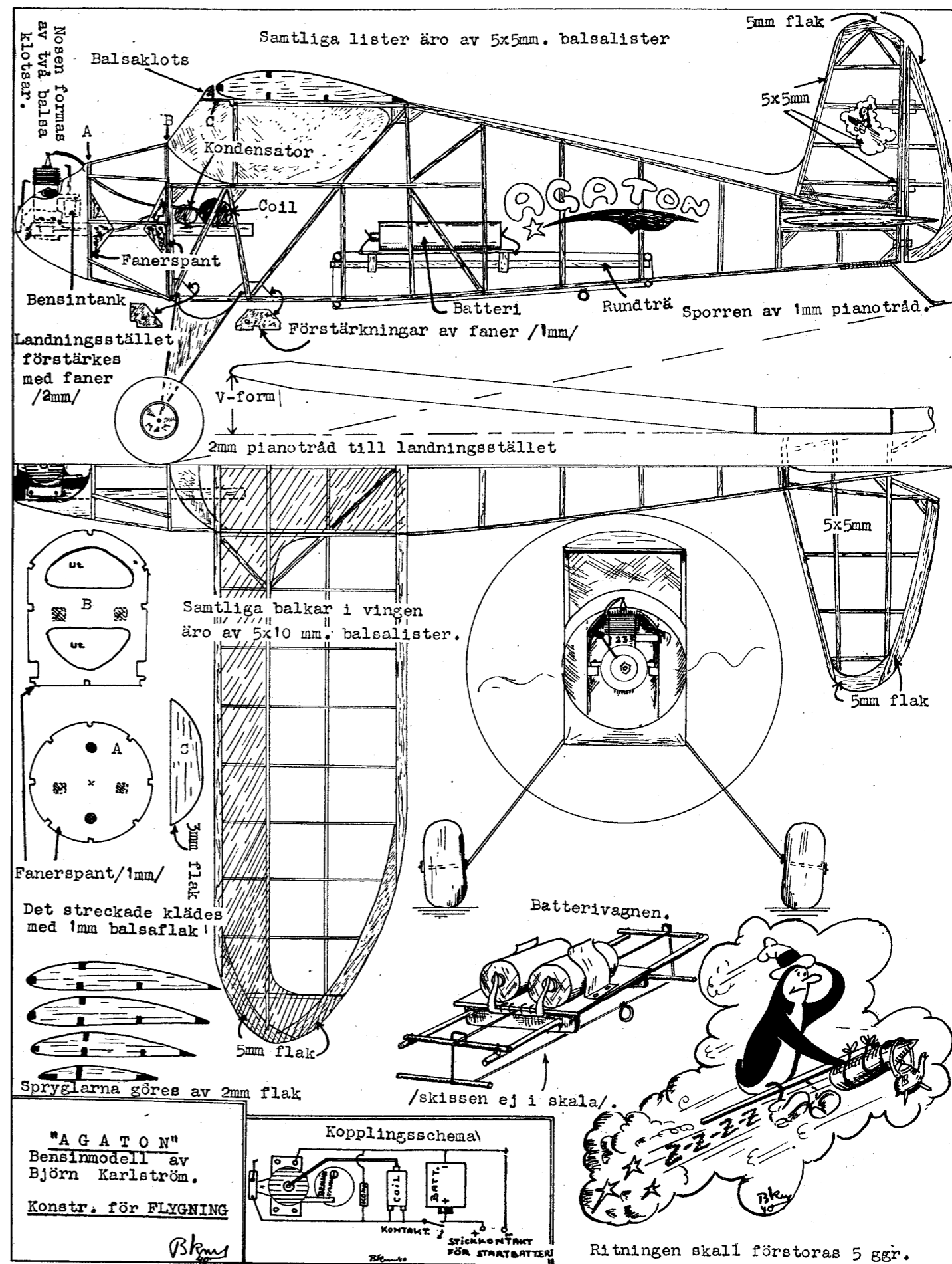


Under ovanstående rubrik visas tre märken med betydligt moderna motiv än förra gången.

**T.v.:** Vid firandet av Aeroklubbens 50-årsjubileum i Portugal 1959 utgavs en serie märken, varav ett uppmärksammar modellflyget med en bild på vad som

**T.h.:** Ett tjugigt märke i flerfärg utgavs i Jugoslavien 1985 för att uppmärksamma VM i friflyg i Livno samma år. Motivet är som synes en för perioden modern Wakefieldmodell.

Sten P



# KASSÖREN HAR ORDET

## Dags att betala årsavgiften igen!

### Time for renewal!

Ännu ett år har snart gått. Även tiden flyger! Med detta nr (Oldtimer 4/2006) följer ett inbetalningskort till vårt pg 886695-6, dit vi vill att du betalar in **årsavgiften för 2007**.

Enligt årsmötesbeslut är avgiften 160 kr. Familjemedlem betalar 50 kr (behövs bara om denne vill vara med och tävla). Notera i så fall på inbetalningskortet även familjemedlemmens namn!

Om du inte tidigare meddelat ditt telefonnummer ber vi dig göra det nu; gärna även mobilnummer!

Nyhet: Vi vill gärna att du också noterar ditt födelseår samt e-mailadress om du har sådan.

Du som förr med glädje läste Model Airplane News, Flying Models, Air Trails m.fl. amerikanska modellflygtidningar, bör inte heller missa att prenumerera på **SAM Speaks**. Priset är oförändrat, vilket innebär att en prenumeration för 2007 kostar 240 kr (sex nr). Fortfarande billigt tack vare låg dollarkurs.

Om du vill köpa boken **Drömmen om att kunna flyga – Modellflygets historia**, så finns det på inbetal-

ningskortet även en ruta för detta. Bra julklappstips! Medlem betalar 100 kr för första bokköpet, för extra böcker tillkommer för porto och emballage 45 kr.

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

**Obs!** Använd **inte** Postgiro från utlandet till Sverige! Det blir hemskt dyrt för oss som mottagare!

**Foreign members are requested to pay the annual subscription fee (countervalue SEK 160) 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 påminner om att vi helst vill att du betalar avgiften under perioden 15/11 – 31/12 för att underlätta kassörs och sekreterares arbete. Liksom föregående år kommer vi att lotta ut tio gammaldags 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  
Linnégatan 23, 413 04 Göteborg. Tfn 031-42 24 02,  
fax 42 65 19 mail microro@compaqnet.se

Fortsättning från sidan 21

Strax efter krigsutbrottet fick Ed sin enskilt största order någonsin; militären i Kansas beställde på ett bräde 30 000 byggsatser att fördelas till de amerikanska soldaterna i England. Flera liknande beställningar följde och världskriget blev Ed's sista "guldålder".

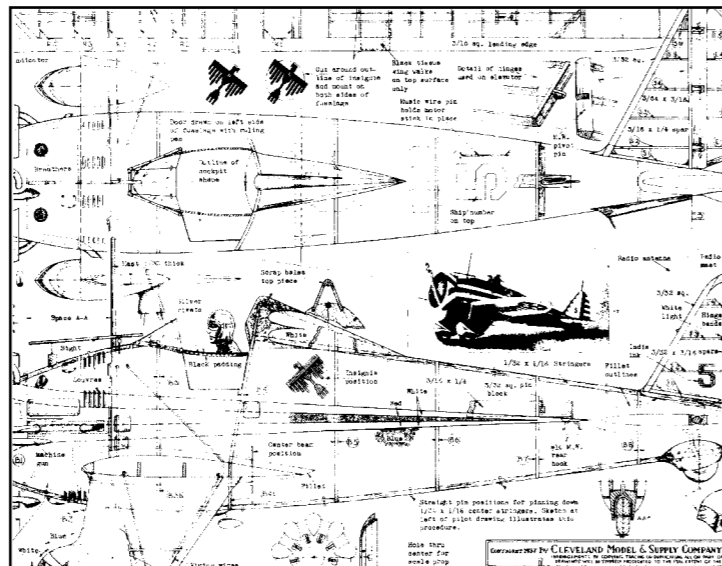
Efter kriget ökade konkurrensen från olika håll, dels från andra firmor, dels från de nya grenarna R/C och linkontroll – samt från TV! I någon mån försökte Ed möta den nya tidens ungdom med dess krav på 'snabb behovstillfredsställelse'. Bl.a. utgav han flera serier snabb-byggsatser av enkelt slag, men under femtiotalet insåg Ed att drastiska förändringar krävdes om firman skulle överleva. Då familjen vid denna tidpunkt hade börjat splittras beslöt han att efter hand avveckla personalen för att så småningom övergå till att enbart sälja ritningar.

Detta sysselsatte Ed och någon enstaka medhjälpare i många år tills han vid 80 års ålder drog sig tillbaka och sålde företaget till John Jacox, som idag tillhandahåller ritningar till över 300 originalkonstruktioner i 7 olika storlekar.

Ed gick bort i februari 1999, verksam in i

det sista. Han hade förverkligat "den amerikanska drömmen"; med "två tomma händer" grundade han och byggde upp ett hobbyimperium och skaffade sig och sin familj, plus många andra, försörjning under en tid, då många andra gick under. Han skapade sig ett namn, som för miljoner ungdomar blev synonymt inte bara med modellflygvärldens förnämsta modeller utan även med flygets fantastiska lockelse och möjligheter. →

Boken är fylld av illustrationer och mängder av ritningar. Här visas ritning SF-23, Boeing P-26A.



Ed's uttalade mål var inte bara att försörja sig utan främst att sprida budskapet om den fantastiska hobby, som bygge och flygning av modeller utgör. Han insåg tidigt att inkörsporten till en karriär inom det då unga flyget var att intressera de unga för modellflygning och han ville dra sitt strå till stacken för att göra USA's ungdom "air-minded" – och han lyckades som få andra!. Motiveringen till en av alla de utmärkelser, som Ed Packard senare i livet tilldelades, var just att han var "Aviation's Great Recruiter", vilket blev titeln på denna biografi.

Annonserna för Cleveland Model & Supply Co är idag ganska blygsamma – med de finns! Större delen av originalsortimentet ifråga om ritningar finns kvar att köpa och förteckning med illustrationer och priser finns att beskåda på [www.clevelandairline.com](http://www.clevelandairline.com) Man kan även beställa en katalog för \$10.00.

Bokens fulla titel är "AVIATION'S GREAT RECRUITER Cleveland's Ed Packard" och inköptes från Kent State University Press, 30 Amberwood PKWY, PO Box 388, Ashland, OH 44805, USA. Pris \$39.95 + \$6.00 i frakt med ytpost (tar ca 6 veckor).

Sten P

## Tidskrifter i SMOS-arkivet.

I nr 2-2006 av Oldtimer lovade jag att återkomma med lite mera precisa uppgifter om vilka tidskrifter som finns insorterade i arkivet. Nedan kommer en uppställning fördelad på utgivningsland. Innehållet fyller ca 25 hyllmeter. **Kpl** = kompletta årgångar. Tillägget "enstaka nr fattas" betyder att de flesta årgångarna är kompletta men i någon årgång saknas något nummer. **Ej kpl** = både hela årgångar och en eller flera nummer av vissa årgångar saknas.

Kjell-Åke Elofsson



### Sverige:

Flygtidningen	1940-42	kpl
Svensk flygtidning	1943-45	kpl
Nordiska flygtidningen	1946-47	kpl
Flyg	1936-47	kpl
Allt om hobby	1962-97	ej kpl
Modellflygnytt	1979-95	ej kpl
ÖFS-meddelande	1973-2002	ej kpl
Kontakt	nr 25-29	
Flyghistoriskt Månadsblad	1987-99	ej kpl
Modellteknik	1944-45	ej kpl
Populär teknik	1946-47	ej kpl
Teknik för alla	1948-62	ej kpl
Stabben, div. ex av AKMG:s klubbtidning.		

### Danmark:

Modellflyve Nyt	1968-80	ej kpl
Fritflyvings Nyt	1971-74	ej kpl

### Finland:

Ilmailu	1945	kpl
---------	------	-----

### Storbritannien:

Free Flight News	1971-75	ej kpl
Vintage Aircraft	1976-78	ej kpl
Aeromodeller (enstaka nr fattas).	1937-96	kpl
Model Aircraft	1949-64	ej kpl
Radio Modeller	1977-89	ej kpl

### Storbritannien:

Radio Control Models & E	1961-2001	ej kpl
Model Airplane Gazette	1971-73	ej kpl

### Tyskland:

Luftfahrt und Schule	1936-39	kpl
Flug und Modelltechnik	1961-99	ej kpl
Modell	1973-96	ej kpl
Div. ex av magnet- och hangflygtidskrifter		

### USA:

Model Airplane News	1937-2004	kpl	enstaka nr fattas.
Free Flight (NFFS)	1969-85	ej kpl	
Model Aviation	1978-84	kpl	
Flying Models	1949-2004	kpl	
Grid Leaks	1963-66	kpl	
Model Builder	1971-95	kpl	
Air Trails	1948-58	kpl	enstaka nr fattas.
Young men	1956	kpl	
American Modeler	1957-67	kpl	
American Aircraft Modeler	1968-75	kpl	enstaka nr fattas
Radio Control Modeler	1964-2004	kpl	enstaka nr fattas
Scale R/C Modeler	1975-83	ej kpl	
R/C Sportsman	1975-77	kpl	
Micro Flight	div. nr och kopierat.		
SAM Speaks	1983-2001	ej kpl	

# FRÅN BERTIL DAHLQVISTS ALBUM - 2

På ett soligt Cranfield avhölls 1953 VM för Wakefield och F-modeller. Det svenska laget om 6 personer flög sina egna modeller plus proxy för två andra deltagare.

Trots svensk ledning i början på Wakefield-dagen åkte laget efter en del missöden ner på totalt en bronsplats.



Bertil Dahlqvist fotograferade och några modell-bilder kommer i nästa nummer.

Här får vi dock se våra VM-hjältar i något anorlunda situationer på foton, som red. veterligt aldrig tidigare publicerats!

*Sten P.*



Ovan: Jan Nilborn, lagledare Bengt Blomgren, Anders Håkansson och Carl Erik Aunér stiftar bekantskap med Coca Cola för första gången.

T v: C.E. Aunér, Anders Håkansson, Jan Nilborn och Charles Moberg väntar på taxi med sitt enorma bagage...

Nedan t v: Anders Håkansson i avslappad pose, till höger i full aktion under överfarten till England.



 **OLDTIMER**

Nr:4 2006

SPECIALTIDSKRIFT FÖR MODELLFLYGARE

Nästa nummer beräknas utkomma i februari 2007.