



OLDTIMER

SPECIALTIDSKRIFT
FÖR MODELLFLYGARE

Nr: 4 2009



Museet är invigt
Sommarens OT-aktiviteter
i ord och bild

OLDTIMER
ORGAN FÖR SVENSKA
MODELLFLYGARES
OLDTIMERSÄLLSKAP

Arg.37. Nr 4/2009

Red. Sten Persson

Styrelse:
Ordförande: Gunnar Wivardsson
Box 10 212, 434 23 Kungsbacka
Tfn 0300-163 79
gunnar_wivard@hotmail.com

Sekreterare: Pär Lundqvist
Vasagatan 29
312 45 Veinge
Tfn 0340-18590
lundqvist@veinge.nu

Kassör: Ingvar L Nilsson
Källbäckstrydsg. 11B
507 31 Brämhult
Tfn 033-23 04 05
arb. 031-77 61 663
ingvarl.nilsson@telia.com

Ledamot RC:
Anders Nilsson
Bjurbäck Berg Södergården
565 92 Mullsjö
Tfn 0392-240 09

Ledamot Linkontroll
Alf Eskilsson
Tfn 0300-777 66

Suppleant:
Sven Landervik
Rollos Väg 12
291 66 Kristianstad
Tfn 044-24 50 77

Suppleant:
Sigurd Isacson
Skallbergsv. 18, 310 42 Haverdal
Tfn 035-511 02

Hedersordförande:
Sven-Olov Lindén

Hedersmedlem:
Kurt Sandberg

Tidningskommitté:
Sten Persson - redaktör
Tfn 035-10 49 43
sten.persson@mbox305.swipnet.se

Pär Lundqvist - layout
lundqvist@veinge.nu

Kurt Sandberg - distribution

Postgiro för SMOS: 88 66 95-6
Medlemsavgift: 200 kr/år

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

SAM Chapter 67 Sweden

Manusstopptid Nr: 1 2010:
14 februari.



Vi är inte i mål.

Nu har vi passerat en milstolpe: vi har etablerat ett modellflygmuseum i Sverige! Detta är en stor framgång, men vi tänker inte slå oss till ro med det. Nu står vi inför nya spännande projekt!

För det första ska vi komplettera museet med mer intressant utställningsmaterial, i huvudsak avseende teknikinnehållet i vår sport/hobby. Vi tänker visa exempel på hur tekniken hela tiden har utvecklats inom modellflyget. Här finns många intressanta uppslag till som kan leda till bra utställningar. Vi hoppas också kunna förnya en viss del av den nuvarande utställningen så att det ska bli intressant att besöka museet fler gånger.

Den stora händelsen för SMOS under nästa år blir ändå att vi tänker satsa på en internationell jubileumstävling. Det är nämligen 60 år sedan den första tävlingen om Swedish Glider Cup (VM-trofén i segelklassen) flögs i Trollhättan. Den förste segraren var jugoslaven Stephan Bernfest. Vår tanke är att anordna en tävling öppen för modeller som skulle kunna ha deltagit i den första tävlingen, d.v.s. de ska vara konstruerade 1950 eller tidigare och uppfylla de internationella regler som gällde för tävlingen 1950. Det finns många nordiska modeller som uppfyller dessa krav eftersom man tävlat i nordiska landskampen efter dessa regler sedan 1948. Leta bland S2:or och tidiga Sintor efter något lämpligt att bygga i vinter, så kan Du ställa upp! Vi tror att denna tävling även ska kunna locka en del av dagens friflygare.

I ett längre tidsperspektiv så siktar vi på att kunna ha specifika utställningar i museet och kanske kunna erbjuda något för att locka ungdomar att pröva på. Vi får se om vi kan realisera något av det som vi nu diskuterar i styrelsen. Idéer finns! Om vi inte kommer på något annat så kan vi ju alltid köra internationella jubileumstävlingar även 2011 och 2012! Räkna gärna ut varför!

Gunnar Wivardsson

För bidrag till detta nummer tackar red.:
Ingmar Knif, Ingvar Nilsson, Sven Landervik, Anders Sellman, Arne Upling, Daniel Johanson, Bengt Åhman samt Sven-Olov Lindén.

Omslagsbilden.:

Gummimotorflygning när den är som bäst, Thure Josefsson släpper loss sin "Lanzo Duplex" vid OT-SM 2009. Foto Daniel Johanson.

KASSÖREN HAR ORDET -

Dags att betala årsavgift igen! Time for renewal!
Dags igen. Tiden flyger, men fusar aldrig! Med detta nr (Oldtimer 4/2009) följer ett inbetalningskort till vårt pg 886695-6 dit vi vill att du betalar in årsavgiften för 2010. Årsavgiften är 200 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!

Vi vill gärna att du också noterar ditt födelseår, samt e-post-adress om du har sådan.

Du bör inte missa att även prenumerera på SAM Speaks. En prenumeration på SAM Speaks för 2010 kostar 260 kr (sex nr).

Om du ännu inte köpt Drömmen om att kunna flyga - Modellflygets historia, del I, så finns det på inbetalningskortet 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 sedlar, men även DKK, NOK, EUR och USD accepteras.

Obs! Använd inte Postgiro från utlandet till Sverige! Blir hemskt dyrt för oss som mottagare.

Foreign members are requested to pay the annual subscription fee (countervalue SEK 200) by sending paper money in an envelope to the treasurer Ingvar Nilsson. (see address below) Bank notes in SEK, DKK, NOK, EUR and USD are accepted.

Om du betalar under perioden 1/11 - 31/12, underlättar du kassörs och sekreterares arbete. Som tack för detta lottar vi ut tio gammaldags belöningar bland dem som betalar under nämnda period.

(För nya medlemmar som betalat efter 1/10 2009 gäller avgiften även för 2010.)

*Ingvar L Nilsson, Källbäckstrydsg. 11B
507 31 Brämhult, Tfn 033-23 04 05
arb. 031-77 61 663*

REGIONOMBUD FÖR SMOS

För Skåne-Blekinge	Thomas Johansson.	Uppland	Gunnar Ågren
Småland-Öland	Bengt Åhman	Dalarna	Inge Sundstedt
Gotland	Vakant	Gästrikland och	
Halland	Sten Persson	Hälsingland	Rolf Astervik
Västra Götaland	Lennart Flodström	Mellannorrland*	Sofia Holmbom
Storstockholm	Anders Sjöberg	Övriga Norrland	Vakant
Östergötland och			
Södermanland	Kent Josefsson	*Jämtland-Härjedalen-Medelpad-Ångermanland.	
Värmland	Christer Jansson	V.G. se matrikeln för adress och telefonnummer.	
Närke-Västmanland	Göran Larsson		

"CELLET-mysterium" löst!

Svar på frågan i Oldtimer 2/09 om Hobbycirkelns segelmodell "Cellet" fanns på närmare håll än red. anade: vid "rensning" av en gammal pärm hittades nyligen en materiallista i original till denna modell och där avslöjas att modellen fått sitt namn av att den till stor del är byggd av celluloid! Ett fåtal furulister till vingens bakkant och kroppens longeronger finns med, men annars tycks modellen ha bestått av 0,3 mm tjocka celluloidremor i varierande storlekar, inte minst till vingens och stabilisatorns framkanter! Till beklädnad av modellen bifogades en bunt cellofan.

Man får förmoda att detta var en kristidslösning, men man kan undra vad byggaren skulle ha den flaska balsalim till, som ingick i byggsatsen?!

Sten P.

Efterlysning

Jag har lånat ut nr av Free Flight Quarterly till någon SMOS-medlem, men har för tillfället glömt vem! Jag behöver dem nu och önskar dem tillbaka inför ev. Gollywock-bygge i vinter! TACK!

Sten Persson, Pålslyckeg. 26, 302 30 Halmstad.

Redaktören meddelar:

- att arkivet nu flyttats från Tibro till Halmstad, adress Ridhusgatan 7. Efter upp-packning och inventering kommer det att vara tillgängligt för SMOS' medlemmar. Kontaktman Sten Persson (red.)

- att Ritningsbanken också är under flyttning och ej kan förväntas fungera fullt ut förrän senare i höst eller till våren, då ny ansvarig tar hand om den. Beställningar (med väntetid!) tas under tiden emot av Sten Persson.

- att regelhäftet är under omarbetning och kommer att distribueras våren 2010.

Rättelse från Per Nilsson...

Jag har drabbats av två fel i matrikeln. Ofattbart och otroligt dumt – så som jag lusläst alla adresser, men tydligen missat min egen. Blev uppenbarligen något överföringsfel från fjolårets matrikel, där allt stämde. Felet har drabbat flera som har försökt nå mig.

Per Nilsson har mobiltelefon 070-438 52 06 och e-post-adress miccroro@compaqnet.se

ANDERS HÅKANSSON 1927 – 2009



Även om Anders både konstruerat och flugit såväl linmodeller som R/C och segelmodeller så var det gummimotormodellerna han blev expert på. Med rötterna i modellflygets "guldålder" kunde Anders vara något konservativ och streta emot de innovationer, som oundvikligen behövdes för att kompensera den stadigt minskande gummimängd, som Wakefieldreglerna tillät. Som vi vet så gav han alltid med sig och hans sista modeller var "state-of-the-art"-konstruktioner i kolfiber, mylar och titan.

För att både kunna behålla och äta upp kakan började An-

ders omkring 1980 flyga OT-modeller parallellt med det moderna tävlandet. Klädd i svart kostym och kubb kom han ibland till våra tidiga mästerskap i sin ägandes T-Ford med klassiska Truedssonmodeller som "Clipper 1" och "Laban". Även om Anders var en oöverträffad gummi-tämjare, som kunde sluta uppdragningen fem varv innan det small, så kom de verkliga framgångarna först sedan han träffat K-E Landegren och sett dennes modeller vid OT-SM 1987. Han började sedan tävla med den senares konstruktioner i alla gummiklasserna och med dessa (och sin egen "Tusse") dominerade han många tävlingar.

Det var just med en Landegren Wakefield, som Anders visade sin klass, då han 2004 deltog i sin näst sista OT-tävling. Handikappad av sin stroke gjorde han, sittande på sin rollator, tre suveräna markstarter i en vindstyrka, som fick de flesta att inte ens packa upp sina modeller – och vann!

Anders' dröm om att en gång bli världsmästare i Wakefield gick aldrig i uppfyllelse. Han, som under ett halvsekel aldrig missade en större tävling, hade varit väl förunnad att få sitt namn på den berömda pokalen och flera gånger var han riktigt nära.

Många andra mästerskapstitlar lade han emellertid beslag på under årens lopp och om detta och mycket mera om Anders' modellflygkarriär kan vi läsa om i Oldtimer nr 2/1997 – 2/1998, men även i Teknik och Hobby 1992 och Modellflygnytt nr 2/2005 samt nu senast i SMFFs jubileumsbok.

Anders Håkanssons bortgång kom varken plötsligt eller oväntat, men han lämnar ett stort hål efter sig i våra led.

Sten P.

Den 7 augusti förlorade SMOS och svenskt modellflyg en av sina största utövare någonsin då Anders Håkansson somnade in efter en längre tids sjukdom. Förmodligen har ingen annan svensk modellflygare tävlat så länge och så intensivt som Anders Håkansson och fråan att en gång ha kallats "den modellflygande bonden" blev han en ikon inom svenskt modellflyg.

Vid mitten av 50-talet bevistade jag som ung åskådare min första modellflygtävling på Eslövs flygfält. F.f.g. fick jag se "riktiga" modellflygplan i aktion och på nära håll stifta bekantskap med några av de tävlanden, som jag läst om och sett bilder på i tidningen Looping, i Hobbyboken och Ett År i Luften, som alla fanns på stadens bibliotek.

Mötet med ett par av dessa nästan gudalikt upphöjda personer satte spår för evigt i min unga själ; där var MC-klädde Rolf Hagel, som intensivt flög (och kraschade!) sina F-modeller; "Termik-Johan", som omständligt och koncentrerat arbetade med en av sina Wakefieldmodeller och hörde åt mig då jag kom för nära hans bil; och så Anders Håkansson, som metodiskt och till synes avslappnad klargjorde sin "Tjosan" (tror jag nu), släppte den och följde den en stund i stiget för att sedan överlåta resten åt tidtagaren och medhjälpare.

Föga anade jag då att jag flera decennier senare skulle få tävla med och mot Anders och otaliga gånger få uppleva samma nästan nonchalanta startritual!

Jag är inte säker på att han var så avslappnad som hans trygga, skånska gestalt gav sken av och det finns ingen anledning att tvivla på att Anders tog allt tävlande på fullaste allvar. Hans enorma samling av plaketter och pokaler var bevis på att han presterat något och "sakerpriser" hade han inte mycket till övers för!

MUSEET INVIGT!



Även om vårt nya modellflygmuseum smygöppnades tidigare i år (se OT nr 2/2009) så ägde den officiella invigningen rum den 21 augusti.

I närvaro av en mängd inbjudna och övriga entusiaster gjorde kommunalrådet Christer Akej och Sven-Olov Lindén ett symboliskt snitt i ett flak balsaträ, som ersatte den traditionella bandavklippningen.

För Sven-Olov var detta en länge närd dröm, som nu gick i uppfyllelse och hans glädje gick inte att ta miste på då han bl.a. förevisade en replik av alla modellplans urfader, Penaud's "Planophore" från 1871 – se foto ovan!

Gunnar Wivardsson betonade att utställningarna varken är statiska eller färdiga utan kommer att byggas om och förändras hela tiden. Som exempel finns i ett förråd i Halmstad ett 25-tal 1,5-2 meter långa trunkar med ett stort antal mer eller mindre historiska modeller, byggda av den tidiga svenska modellflygeliten. Efter lämplig renovering kan dessa modeller växelvis förevisas på museet, till fromma för återkommande besökare.

Enligt G. Wivardsson ska man också ha en avdelning med fokus på de tekniska

lösningar, som driver de olika typerna av modellflyg. Så snart lämpliga montrar införskaffats kommer t.ex. äldre modellmotorer och R/C-utrustningar att ställas ut och man kan även tänka sig tema utställningar kring olika modellfirmors produkter genom åren.

På SMOS's årsmöte dagen därpå avtackades den grupp medlemmar, som gjort allt detta möjligt och naturligtvis vill vi alla skänka de generösa ägarna till Autoseum i Simrishamn en tacksamhetens tanke och så även till Sven-Olov och Vailet Lindén för deras donation till vårt nya museum!

Bilder från Ingvar Nilsson, text: Sten P.



OT-SM I RINKABY 2009



Sören Edström förbereder start i fredagsregnet med delar av lokalbefolkningen som intresserade åskådare.

Nedan, Kurt Sandberg hjälper Per Nilsson med "Fidusia" vid den första starten - innan regnet...

Även i år vallfärdade många av Skandinavien OT-flygare till den sandiga heden utanför Åhus och med ett rekordstort antal anmälda modeller - 185 st - försvarade arrangemanget sin ställning som landets största modellflygtävling.

Även om Markku T. denna gång ensam fick representera Finland så kunde vi glädja oss åt att deltagare från hela Norden deltog i mästerskapet. Det danska laget hade dessutom med sig två gamla tävlingsrävar, Steen Agner och Henning Nyhegn på studiebesök inför framtida deltagande!

Arrangörerna hade redan flera veckors arbete bakom sig när tävlingsdeltagarna samlades på fredag e.m. och sedan i en lång karavan rullade ut, inte till det sedvanliga fältet utan till det nu nerlagda flygfältet på andra sidan vägen. Orsaken var att kor och tjurar ockuperade "vårt" vanliga fält, något som de på fredagen delvis gjorde även på det fält vi flög på!

Vis av skadan från fjolårets blöta tillställning hade ett rejält tält införskaffats åt tävlingssekreteraren Anita Gustavsson. Det kom omedelbart till nytta, då ett lätt regn började falla så snart startsignalen ljudit. Regnet, ibland bara duggregn, fortsatte hela resten av dagen. Det hindrade inte att flygandet tog sin början, men bortfallet blev tyvärr ändå ganska stort. Vinden var nästan obefintlig, ävenså termiken, men många fina flygningar noterades alltifrån klass 'A' till de stora A2:orna. Enda hotet kom från de närgångna kreaturen, men red. veterligen trampades ingen modell sönder.

I 'A'-klassen var Anders Sjöberg som vanligt svårslagsbar och även i klass A2 var det garvade veteraner, som tog hem spelet. Roligt att äntligen se Hagels "Miss Max" på fältet, nu i händerna på Göran Larsson.

Till lördagens tävling hade regnet upphört; en molnfri himmel och en snabbt tilltagande nordvästlig vind mötte den stora gruppen tävlanden. Vindriktningen var gynnsam och medgav en lång flygsträcka inom synhåll, något som också underlättades av att fältet är relativt platt. När termiken vuxit till sig var det dock oundvikligt att en och annan modell fusade utanför fältet, där bl.a. en lömsk skogsridda lurade. Den tog hand om bl.a. Ljungbergs "Cleo" och Sven-Olov Borgs "Heatwave", förhoppningsvis återfunna vid det här laget.

Som resultatlistan visar varierade flygtiderna rejält och de flesta



medgav att vädret inte var lätt att "läsa av". Termik och nersvep tycktes ibland finnas på samma ställe och den västra trädriddån bidrog säkert till en viss turbulens, som inte alla modeller kunde klättra över. Trots en hel del aerobatiska manövrar på uppfärden hörde motormodellerna till dem, som snabbt kom upp i lugnare luft, vilket resulterade i dagens enda fly-off. Då S-O Borg ännu var på jakt efter sin försvunna modell behövde Göran Larsson endast göra en symbolisk flygning för att förklaras som segrare i klass F-Nostalgi.

Dagens malör stod makarna Sjöberg för då den fullt uppdragna motorn i Gingers "Västervind" lämnade planet och landade i Anders' hårkalufs. Hur det kändes kan man bara tänka sig och alternativet till att gå omkring med en ny hårpryddnad var förstås att ta fram den stora saxen...

Nämnas bör att klass 'B' behåller sin ställning som den populäraste klassen, där Åsa Tolkstam med sin danska "Cleo" i år slog inte bara sina manliga konkurrenter utan även kraxade och växlade medtävlare. Förutom nykomlingen "Spin 42" upptar listan idel kända konstruktioner, något som kanske ändrar sig nu när senaste konstruktionsdatum flyttas fram t.o.m. 1959.

Detsamma kan sägas om klass 'C', nu den näst största klassen.

Göran Larsson var detta SM's meste och förmodligen bästa tävlande. Här med "Meteor 20" och Hacklinger's "Urubu".



Markku Tähtkäpää - en stor man med stora modeller!

Thorvald Christensen, föredömligt tävlingsklädd, startar sin "Convertible".





En indikation på hur svårfluge det var ger resultatlistan i klass S:1. Som vanligt användes 100 meter lina, men inte ens maestro Sandberg fick denna gång full pott. Bättre gick det för de modernare A:1'orna, men så bör det ju också vara.

Tredje tävlingsdagen inleddes med sol och vindstilla och en sjudande aktivitet, inte minst vid startbordet, där ett antal sevärda starter kunde beskådas. Ett stort antal maxflygningar gjordes i samtliga klasser innan vinden åter friskade i och så småningom svängde 180 grader under inverkan av en kall havsbris, som åter gjorde termikletandet hasardartat.

Förutom de "vanliga" modellerna fick vi i klass 'D' se Sven-Olov Lindéns helt nya "N.R.G."-Wakefield, som efter endast ett par trimstarter gjorde en praktfull maxflygning. Tyvärr hörde den till de modeller, som senare bet i gräset p.g.a. problem med markstarten i det kytliga vädret. (Några menade på att handstart skulle tillåtas vid svåra vindförhållanden – kanske inte helt enligt originalreglementet, men nog skulle det rädda några modeller varje år).

Inte helt ny var Holger Sundbergs "S.F.42", men nu fick vi för första gången se vad den verkligen är

Ovan till vänster, Henry Cole's "Smoothie" brukar dela titeln "tidernas vackraste Wakefield" med engelska "Aristocrat"; den förra här föredömligt byggd av Hans Karlsson.

Ovan till höger går en norsk "Bernfest" till väders.

På mitten demonstrerar Lennart Flodström uppdragningsteknik – "så här lång kan den bli!"

Här intill är Kurt Sandbergs "KS-46" på väg uppåt med sommarskön fond.



kapabel till! Inte oväntat dominerades klassen av 2-motoriga modeller och vanns än en gång av Anders Sjöberg. Ingen flög fullt och märkligt nog var så även fallet i klass G:int, där några nya modeller luftades för första gången i detta sammanhang.

Segraren i klass S:2, än en gång Sven Rågwall, fick inte riktigt full tid, något som flera dock lyckades med i klass S:int. I likhet med 2007 och 2008 blev det alltså fly-off i denna klass, som vanns av den inte helt okände Lasse Larsson! Göran Larsson, som placerade sig högt i 5 (!) andra klasser, fick nöja sig med en silverplacering.

I klass S:3 stod slutstriden mellan Rune Tedenryd och Göran Larsson, båda med "Meteor 20". Rune vann denna klass, där det danska laget inte nådde upp till tidigare års prestationer.

Prisutdelningen förrättades på fältet till ackompanjemang av applåder från en (tyvärr) liten skara tävlanden. Alla var ovanligt solbrända och oavsett egna resultat hade vi anledning att glädja oss åt ännu ett väl genomfört mästerskap, både beträffande arrangemang, väder och prestationer

Många menade också att det här fältet hade en del fördelar jämfört med vårt vanliga fält och inte minst prisades möjligheten att kunna nå större delen av fältets periferi via bil.

Sten P.

PS.

Av olika anledningar blev ovanligt många anmälda modeller ej flugna. Fredagens dåliga väder stod för de flesta inställda flygningarna, men red. misstänker att en del modeller medtogs otrimmade och av tidsbrist eller för mycket vind blev liggande i sina trunkar!

Några exempel på för året nya modeller, som vi ej fick se i luften, är Rune Tedenryds "Talon" och "Spinne", L-E Fridströms "Merlu" Wakefield och finska F-modell "No 18", Ingvar Nilssons "New Yorker IV", Hans Karlssons "Smoothie" (se bild) och red.'s egen "Sans Égal" A2:a. Alla är framgångsrika konstruktioner, som vi hoppas få se i aktion nästa år!

DS.

Tre startstudier i Wakefield-klassen, fångade av Daniel Johansson på söndag f.m.

Överst: S-O Lindén kom med en ny, oflugen "N.R.G." från 1949, som visade sig flyga suveränt bra!

Mittbild: Säker flygare, säker modell: Ginger Sjöberg och "Lanzo Duplex".

Nederst: Elliläs Wakefield från 1939 har vi inte sett på ett tag, men här klättrar Hans Karlssons exemplar lugnt och stabilt mot molnen.



RESULTATLISTA SM-RINKABY 21-23 SEPTEMBER 2009

På de dubbla bilderna visar Rune Tedenryd sin ungdomliga stil vid uppdragning av HW-44:an.

Foton: Pär Lundqvist, Daniel Johanson, Per Nilsson, Steen Agner.



Lasse Larsson flög "Bananens" välkända "Balder" i klass S3.



En stark och pålitligt OT-motor; Webra Rekord i L-E Fridströms "East Wind"



Klass A					
Anders Sjöberg	FIB	88	91	113	292
Lars Tolkstam	The Chad	140	109	36	285
Thomas Johansson	Whipit Quick	89	92	90	271
Lars Karlsson	Trim 2	85	87	84	256
Ole Torgesen	Trim 2	40	79	64	183
George Törnkvist	FIB	91	64	-	155
Tor Bortne	Trim 2	53	56	46	155
Gunnar Wivardsson	Whipit Quick	54	68	2	124
Ingvar Nilsson	Tummeliten	37	39	33	109
Gunnar Wivardsson	The Chad	37	60	9	106
Thure Josefsson	FIB	58	17	-	75
Svein Oluf Olstad	Trim 2	40	9	5	54
Kent Josefsson	Trim 2	44	-	-	44
Hildur Lundhaug	Whipit Quick	15	13	-	28

Klass B					
Åsa Tolkstam	Cleo	129	123	150	402
Martti Bogdanoff	Västanvind	150	150	100	400
Anders Sjöberg	Landegren Krax	107	150	102	359
Birgit Törnkvist	Flying Aces Moth	150	93	85	328
Lars Ljungberg	Cleo	124	150	-	274
Åke Gustavsson	Postis Krax	82	78	101	261
Tor Bortne	Cabin	74	100	83	257
Thure Josefsson	Västanvind	85	74	96	255
Anders Sellman	Flying Aces Moth	79	92	80	251
Ginger Sjöberg	Termik III	69	97	84	250
Martti Bogdanoff	Landegren Krax	64	72	103	239
Kurt Strömdahl	Clipper 1	62	92	83	237
Gunnar Wivardsson	Miss Production	51	100	71	222
Holger Sundberg	Landegren Krax	74	53	88	215
Lars Karlsson	Spin 42	65	59	80	204
Lars Tolkstam	Kungsörnen	66	75	61	202
Sven-Olov Linden	Tern	45	49	78	172
SveinOlufOlstad	Cabin	50	97	4	151
Ole Torgesen	Cabin	150	-	-	150
Kent Josefsson	Tern	18	45	84	147
Bo Eskil Nilsson	Cleo	32	49	38	119
Martti Bogdanoff	Tern	36	38	37	111
Thure Josefsson	Tern	47	54	5	106
Anders Nilsson	Spin 42	25	38	40	103
Georg Törnkvist	The Link	99	-	-	99

Classic Wakefield						
Jan Erik Andersson	Fillon-37	180	180	180	540	2,2
Hans Karlsson	Ellilä-39	180	169	189	538	1,4
Kurt Strömdahl	Lanzo Duplex	180	155	180	515	1,3
Ginger Sjöberg	Lanzo Duplex	131	180	133	444	1,3

Klass C					
Anders Sjöberg	Landegren Special	150	150	139	439
Sten Persson	Prim	134	97	150	381
Lars Ljungberg	Löwens G:I	150	105	125	380
Jan Erik Andersson	Laban	150	110	112	372
Ole Torgesen	E.E.O-7	103	87	150	340
Lennart Flodström	Laban	69	83	85	237
Thorvald Christensen	Convertible	76	149	103	328
Kurt Strömdahl	Laban	105	121	87	313
Gunnar Wivardsson	Amigos	150	86	74	310
Bengt Höglund	Löwens G:I	75	149	85	309
Kent Josefsson	Jabberwock	59	70	111	240
Martti Bogdanoff	Laban	70	86	63	219
Georg Törnkvist	Dynamoe	63	83	58	204
Bengt Ahman	Laban	73	63	53	189
Tor Bortne	Colibrie	34	48	100	182
Thure Josefsson	Löwens G:I	14	4	-	18

Klass D					
Anders Sjöberg	Landegren Wake	150	150	123	423
Kurt Strömdahl	Lanzo Duplex	150	119	150	419
Holger Sundberg	SF. 42	150	150	114	414
Jan Erik Andersson	Fillon	89	150	150	389
Hans Karlsson	Ellilä-39	132	121	135	388
Ginger Sjöberg	Lanzo Duplex	101	142	102	345
Thure Josefsson	Lanzo Duplex	92	75	108	275
Sten Persson	Adams-37	150	109	-	259
Lennart Flodström	Blomgren-49	106	110	-	216
Sven-Olov Linden	N.R.G.	17	150	7	174
Holger Sundberg	Landegren Wake	150	-	-	150
Martti Bogdanoff	Tusse	128	-	-	128

Klass G:int					
Karl Erik Widell	Prometheus	150	150	114	414
Åke Gustavsson	Blomgren-54	109	122	142	373
Åke Gustavsson	G-son-55	99	97	136	332
Lars Larsson	All American	102	-	-	102
Ingvar Nilsson	Tempo	46	-	-	46
Martti Bogdanoff	Herb. Kothes-56	4	-	-	4

Klass S:I					
Kurt Sandberg	HW-43	62	63	150	275
Sven Landervik	Laruska	31	150	71	252
Kurt Sandberg	HW-44	61	56	126	243
Göran Larsson	Stormfågeln	47	57	103	207
Per Nilsson	Fidusia	53	83	56	192
Markku Tätkäpää	Salmiak	112	73	-	185
Rune Tedenryd	HW-44	103	58	-	161
Rune Tedenryd	Fidusia	42	52	48	142
Hans Fr.Nielsen	Fidusia	52	41	48	141
Markku Tätkäpää	PS-44	95	-	-	95
Tycho Andersson	Laruska	34	2	25	61

HÖSTTÄVLINGEN den 19 september 2009.

Klass A:1					
Lars Larsson	Örnungen	63	150	150	363
Göran Larsson	Gladan	150	92	71	313
Per Nilsson	Gladan	42	13	150	205
Lars Larsson	Gladan	50	58	52	160
Inge Sundstedt	Gladan	49	46	21	116
Nils Persson	Gladan	28	29	42	99
Ingvar Nilsson	Kid	30	25	39	94
Ingvar Nilsson	Gladan	51	-	-	51
Lars Karlsson	Örnungen 2	39	-	-	39
Lars Karlsson	Gladan	31	-	-	31
Tycho Andersson	Gladan	4	17	10	31

Klass S:2					
Sven Rågwall	KS-46	146	149	150	445
Sven Landervik	Taifun	150	115	120	385
Kurt Sandberg	KS-46	106	150	99	355
Markku Tähtkäpää	Ojal	150	109	-	259

Klass S:3					
Rune Tedenryd	Meteor 20	150	150	150	450
Göran Larsson	Meteor 20	143	150	150	443
Per Nilsson	Draken	113	148	149	410
Lars Larsson	Balder	139	80	132	351
Hans Fr. Nielsen	Diogenes	98	91	128	317
Markku Tähtkäpää	Lokki	150	150	-	300
Sven Rågwall	Meteor 21	150	150	-	300
Markku Tähtkäpää	Armes 42	79	148	-	227
Bent Schmidt	Ölhunden	48	38	133	219
Bent Schmidt	Diogenes	52	54	-	106
Sven Rågwall	Meteor 20	43	37	-	80

Klass S:int					
Lars Larsson	Bernfest-51	150	150	150	+120 570
Göran Larsson	Urubu	150	150	150	+78 528
Sven Landervik	AKM. Stratos III	143	150	150	443
Hans Fr. Nielsen	Sherif	150	144	97	391
SveinOlufOlstad	Bernfest	67	150	125	372
Sten Persson	Mjölner	133	150	85	368
Rune Tedenryd	Aurikel	52	136	150	338
Inge Sundstedt	Bernfest	121	150	-	271
Markku Tähtkäpää	Armi Kuusela	141	123	-	264

Klass A 2					
Lars Larsson	Falken	102	137	110	349
Bo Modeér	Agathe	150	82	105	337
Hans Fr. Nielsen	H.N.24 Chris	118	82	129	329
Göran Larsson	Miss Max	147	31	137	315
Sven Landervik	Stratos	130	82	74	286
Tycho Andersson	Stratos	95	103	44	242
Inge Sundstedt	Ester W	78	75	86	239
Markku Tähtkäpää	Palapeli	150	-	-	150

Klass F Klassisk					
Sten Persson	SE-52	150	102	148	400
Göran Larsson	HA.50 Cyklone	90	150	150	390
Sören Edström	HU.10 c	123	122	134	379
Gunnar Ågren	HU.10 c	87	134	-	221

Klass F-Nostalgi					
Göran Larsson	G.L. F-int.	150	150	150	+153 603
Sven Olov Borg	Calypso Major	150	150	150	450
Sten Persson	Hi-Fli	150	150	147	447
Lars Erik Fridström	East Wind	150	74	150	374
Sören Edström	Bikase	38	150	150	338
Gunnar Ågren	Calypso Major	26	109	129	264

Truedsson-Pokalen					
Jan ErikAndersson	Laban	165	121	123	409 1,1
Kurt Strömdahl	Clipper 1	105	156	141	402 1,7
Kurt Strömdahl	Laban	116	133	96	345 1,1
Sven-Olov Linden	Tern	72	78	125	275 1,6
Lennart Flodström	Laban	76	91	94	261 1,1
Martti Bogdanoff	Laban	71	95	69	241 1,1
Kent Josefsson	Tern	29	72	134	235 1,6
Bengt Ahman	Laban	80	69	58	207 1,1
Martti Bogdanoff	Tern	58	61	59	178 1,6
Thure Josefsson	Tern	75	86	8	169 1,6



Ginger får hjälp med att leta i Anders hår efter sin försvunna Västervind-motor...



Åke Gustavsson med sin "Aristocrat" inför dess första maxflygning någonsin!
Foto: Anita Gustavsson

Oldtimer-flygarnas Hösttävling, åter arrangerad av det strävsamma paret Åke & Anita Gustavsson, blev i mångt och mycket en repris på Vårtävlingen.

Den avhölls åter i Rinkabyfältets SÖ hörn och gynnades av varmt sensommarväder, lagom vind och bra termik. Med endast två starter och ingen periodindelning behövde ingen stressa. Den tilltagande vinden på e.m. innebar dock en del långa hämtningar, som bidrog till att inte alla av de drygt 30 anmälda modellerna kom i luften. 'B'-modellerna var som vanligt flest, men bästa tiderna presterade de större gummimotormodellerna samt S:int'orna, där tre av de fyra deltagarna gjorde upp i en fly-off med kort lina.

Fly-off blev det även i den sammanslagna gummiklassen C,D/G:int, där arrangören själv avgick med segern! Även i klass S2/S3 pekade tiderna på en skiljeflygning, som dock ej blev av eftersom Rune Tedenryds "Meteor 20" återbördats från en långflygning utan stabbe...

Dagens andra anti-klimax stod Martti Bogdanoff för då han i fly-off med sin annars så välflygande "Kothé -56" startade med en synnerligen trött motor, som gav modellen en topphöjd på c:a 5 meter!

Otur hade också Kurt Strömdal, vars "Clipper 1" lyckades träffa enda trädet i flygriktningen och under-teknad fick svälja besvikelsen över att se den annars så beskedliga "Mjölner" gå ner i spiral efter urkoppling i fly-off'en p.g.a. roderhaveri.

Desto nöjdare får man väl anta att Sven Landervik var med tre modeller på medaljplats! Några medaljer delades dock inte ut denna gång. Genom goda förbindelser med gårdsbutiken "Tant Grön" kunde arrangörerna

ge samtliga klass-segrare en presentförpackning med bl.a. smakprov på goda ostar – ett mycket uppskattat initiativ!

Vår-och Hösttävlingarna är ett avstressat komplement till OT-SM och man kan bara önska att fler tog chansen att avnjuta såväl tävlandet som samvaron på Rinkabyfältet vid dessa tillfällen – tycker

Sten.P

Klass S1					
1	Sven Landervik	Laruska	120	120	240
2	Nils Persson	Stisse	101	120	221
Klass S2,S3					
1	Kurt Sandberg	KS-46	120	120	240
2	Rune Tedenryd	Meteor 20	120	120	240
3	Sven Landervik	Taifun	52		52
Klass S:int					
1	Sven Landervik	Stratos	120	120	+ 217 457
2	Sven Rågwall	Aurikel	120	120	+ 76 316
3	Sten Persson	Mjölner	120	120	+ 38 278
4	Tycho Andersson	Victory	120	81	201
Klass A2					
1	Sven Rågwall	K-30-61	120	120	240
2	Rune Tedenryd	Spinne	120	114	234
3	Tycho Andersson	Stratos	100	120	220

fortsättning på sidan 23.

Modellflygminnen från Finland del 4



Här följer fjärde avsnittet i Ingmar Knifs självbiografiska berättelse om en modellflygares uppväxt i efterkrigstidens Finland.

Jag fann en del bekanta namn i Oldtimersällskapets medlemsförteckning. Fint flygväder hade utlovats, men det slog slint. Det var rätt ruggigt och blåsigt. De flesta av oss gjorde bort sig. Men något pris hade vi nog med oss hem -förutom trevliga minnen.

Ett påtagligt minne hänger på väggen i mitt arbetsrum; den minnessköld i trä med Sundsvalls vapen, som överräcktes till oss vid avskedskaffet. Efter en inventering i klubblokalen på 80-talet fick jag överta denna minnesgåva. I min ägo har jag också ett antal nummer av den spritduplicerade klubbtidningen "Profilen". De bleknade exemplaren är från åren 1962-64. "Flodas" ledarskrivier är festliga. Humorn flödar i text och teckningar. Ritningarna gav också värdefulla tips.

Under dessa år hann jag med ett par FM-deltävlingar i C-2. En tredjeplats i Jämsilä 1963 torde vara bästa resultat i större sammanhang. Jag har också ett vagt minne av att Markku Tähtkäpää skötte prisutdelningen vid en tävling i Åbo? På ett foto från denna tävling tycker jag mig se en välkänd ryggtavla. En sked fick jag i alla fall. I klubb- och distriktstävlingar (Österbottens Flygförbund) gick det bättre. Under denna Vasatid före åren i "förskingringen" hann jag också med ett par A-1:or, en C-1:a (ytterst sällan tävlingar i denna klass), samt ett par linstyrda. Min fru byggde också en "Diana" (Frog, v. g. se ritning på nästa sida), därmed bevisande sin hantverkartalang.

I början på 60-talet lärde jag också känna Boris Borotinskij, som bodde helt nära ungdomsgården och kaserntorget. Det blev en bestående och viktig vänskap. Vintern 1963 blev jag ombedd att hålla en modellplanskurs i Närpes i Sydösterbotten. Kursdeltagare var ett tiotal högstadiel elever. Alla hade tidigare byggt något. Vi kom överens om något enkelt i kroppsmodellväg.

Då lämplig byggsatsmodell inte fanns, konstruerade jag en enkel cabin, "Närpes 63" (se bild ovan). Av någon anledning fick modellen oldtimerkaraktär! Jag skötte materialanskaffningen. En kväll i veckan tog jag direkt efter arbetet bussen till Närpes (ca 8 mil från Vasa), där en lärare mötte, bjöd på mat och skjutsade mig till kursplatsen. Jag övernattade på ett motell, tog en tidig morgonbuss till Vasa för att hinna till arbetet klockan sju! Antalet byggkvällar minns jag inte. Modellen flög ypperligt. Återupplivande gamla minnen byggde jag den i Halikko 1997.

Verksamheten vid tygtryckeriet lades ner våren 1963. Vår dotter Janna föddes i september. Jag erbjöds tjänst vid koncernens fabriker på annan ort, avböjde, valde fortsatta studier och kom in på teckningsläroplanen vid Konstindustriella Läroverket. Hela familjen flyttade till Helsingfors vid årsskiftet. Svärmor skötte de små. Min fru fick tjänst som marknadsforskare, och med kvällsjobb för min del (textning, grafisk planering) klarade vi det ekonomiskt. På den tiden fanns inte studiestöd, hyresbidrag eller förmånliga studielån.

Redan samma vinter deltog jag i en FM-deltävling i Gamlakarleby. Så fortsatte tillvaron under studieåren 1963-67 med sporadiskt tävlingsdeltagande. Ett par C-2:or (senare blev det ju F1B) hann jag med trots studier, arbete och familj. Topplaceringar blev det aldrig; fjärde blev jag rätt ofta. Jag kom aldrig upp till fulla 900 sekunder, fyra max blev det nog. Det allt annat överskuggande intresset för skalamodeller ledde till att jag började delta i den traditionella nyårsdagstävlingen i gamla Mässhallen. Min första modell var AVRO 504.

fortsättning följer i nästa nummer..

Designed and Produced in England by
INTERNATIONAL MODEL AIRCRAFT LTD
MOOREN ROAD, MERTON, LONDON, S.W.18.

Scale: 1/16" = 1/8" (1:12)

Length: 10 1/2" (267 mm)

Wing Area: 110 sq. in. (706 cm²)

Weight: 10 oz. (283 g)

Part numbers (shown as printed on parts list)

"DIANA"

36" SPAN HIGH-PERFORMANCE LIGHTWEIGHT SAILPLANE

FROG

CAT. No. 715 GK

CAT. No. 715 GK

INTRODUCTION.

This model is designed to be built by the beginner or the experienced modeller. It is a high performance, light weight, sailplane with a 36" span. It is suitable for indoor or outdoor flying. The model is built from a kit of parts and is easy to assemble. It is a very good model for the beginner and the experienced modeller alike. It is a very good model for the beginner and the experienced modeller alike.

BUILDING INSTRUCTIONS.

FIG. 1 Longitudinal section of fuselage (1) joined to wing (2) and tail (3) by glue.

FIG. 2 Sub-assembly (4) - 12 assembled parts.

FIG. 3 Completed fuselage structure, before covering.

FIG. 4 Wing (5) - 12 assembled parts.

FIG. 5 Wing (5) - 12 assembled parts.

FIG. 6 Tailplane (6) - 12 assembled parts.

FIG. 7 Tailplane (6) - 12 assembled parts.

FIG. 8 Tailplane (6) - 12 assembled parts.

FIG. 9 Tailplane (6) - 12 assembled parts.

FIG. 10 Tailplane (6) - 12 assembled parts.

FIG. 11 Tailplane (6) - 12 assembled parts.

FIG. 12 Tailplane (6) - 12 assembled parts.

FIG. 13 Tailplane (6) - 12 assembled parts.

FIG. 14 Tailplane (6) - 12 assembled parts.

FIG. 15 Tailplane (6) - 12 assembled parts.

FIG. 16 Tailplane (6) - 12 assembled parts.

FIG. 17 Tailplane (6) - 12 assembled parts.

FIG. 18 Tailplane (6) - 12 assembled parts.

FIG. 19 Tailplane (6) - 12 assembled parts.

FIG. 20 Tailplane (6) - 12 assembled parts.

FIG. 21 Tailplane (6) - 12 assembled parts.

FIG. 22 Tailplane (6) - 12 assembled parts.

FIG. 23 Tailplane (6) - 12 assembled parts.

FIG. 24 Tailplane (6) - 12 assembled parts.

FIG. 25 Tailplane (6) - 12 assembled parts.

FIG. 26 Tailplane (6) - 12 assembled parts.

FIG. 27 Tailplane (6) - 12 assembled parts.

FIG. 28 Tailplane (6) - 12 assembled parts.

FIG. 29 Tailplane (6) - 12 assembled parts.

FIG. 30 Tailplane (6) - 12 assembled parts.

FIG. 31 Tailplane (6) - 12 assembled parts.

FIG. 32 Tailplane (6) - 12 assembled parts.

FIG. 33 Tailplane (6) - 12 assembled parts.

FIG. 34 Tailplane (6) - 12 assembled parts.

FIG. 35 Tailplane (6) - 12 assembled parts.

FIG. 36 Tailplane (6) - 12 assembled parts.

FIG. 37 Tailplane (6) - 12 assembled parts.

FIG. 38 Tailplane (6) - 12 assembled parts.

FIG. 39 Tailplane (6) - 12 assembled parts.

FIG. 40 Tailplane (6) - 12 assembled parts.

FIG. 41 Tailplane (6) - 12 assembled parts.

FIG. 42 Tailplane (6) - 12 assembled parts.

FIG. 43 Tailplane (6) - 12 assembled parts.

FIG. 44 Tailplane (6) - 12 assembled parts.

FIG. 45 Tailplane (6) - 12 assembled parts.

FIG. 46 Tailplane (6) - 12 assembled parts.

FIG. 47 Tailplane (6) - 12 assembled parts.

FIG. 48 Tailplane (6) - 12 assembled parts.

FIG. 49 Tailplane (6) - 12 assembled parts.

FIG. 50 Tailplane (6) - 12 assembled parts.

FIG. 51 Tailplane (6) - 12 assembled parts.

FIG. 52 Tailplane (6) - 12 assembled parts.

FIG. 53 Tailplane (6) - 12 assembled parts.

FIG. 54 Tailplane (6) - 12 assembled parts.

FIG. 55 Tailplane (6) - 12 assembled parts.

FIG. 56 Tailplane (6) - 12 assembled parts.

FIG. 57 Tailplane (6) - 12 assembled parts.

FIG. 58 Tailplane (6) - 12 assembled parts.

FIG. 59 Tailplane (6) - 12 assembled parts.

FIG. 60 Tailplane (6) - 12 assembled parts.

FIG. 61 Tailplane (6) - 12 assembled parts.

FIG. 62 Tailplane (6) - 12 assembled parts.

FIG. 63 Tailplane (6) - 12 assembled parts.

FIG. 64 Tailplane (6) - 12 assembled parts.

FIG. 65 Tailplane (6) - 12 assembled parts.

FIG. 66 Tailplane (6) - 12 assembled parts.

FIG. 67 Tailplane (6) - 12 assembled parts.

FIG. 68 Tailplane (6) - 12 assembled parts.

FIG. 69 Tailplane (6) - 12 assembled parts.

FIG. 70 Tailplane (6) - 12 assembled parts.

FIG. 71 Tailplane (6) - 12 assembled parts.

FIG. 72 Tailplane (6) - 12 assembled parts.

FIG. 73 Tailplane (6) - 12 assembled parts.

FIG. 74 Tailplane (6) - 12 assembled parts.

FIG. 75 Tailplane (6) - 12 assembled parts.

FIG. 76 Tailplane (6) - 12 assembled parts.

FIG. 77 Tailplane (6) - 12 assembled parts.

FIG. 78 Tailplane (6) - 12 assembled parts.

FIG. 79 Tailplane (6) - 12 assembled parts.

FIG. 80 Tailplane (6) - 12 assembled parts.

FIG. 81 Tailplane (6) - 12 assembled parts.

FIG. 82 Tailplane (6) - 12 assembled parts.

FIG. 83 Tailplane (6) - 12 assembled parts.

FIG. 84 Tailplane (6) - 12 assembled parts.

FIG. 85 Tailplane (6) - 12 assembled parts.

FIG. 86 Tailplane (6) - 12 assembled parts.

FIG. 87 Tailplane (6) - 12 assembled parts.

FIG. 88 Tailplane (6) - 12 assembled parts.

FIG. 89 Tailplane (6) - 12 assembled parts.

FIG. 90 Tailplane (6) - 12 assembled parts.

FIG. 91 Tailplane (6) - 12 assembled parts.

FIG. 92 Tailplane (6) - 12 assembled parts.

FIG. 93 Tailplane (6) - 12 assembled parts.

FIG. 94 Tailplane (6) - 12 assembled parts.

FIG. 95 Tailplane (6) - 12 assembled parts.

FIG. 96 Tailplane (6) - 12 assembled parts.

FIG. 97 Tailplane (6) - 12 assembled parts.

FIG. 98 Tailplane (6) - 12 assembled parts.

FIG. 99 Tailplane (6) - 12 assembled parts.

FIG. 100 Tailplane (6) - 12 assembled parts.

Fullskalaritning kommer att ingå i ritningsbanken.

MODELLFLYG OCH POESI



Personerna bakom namnen i vår medlemsmatrikel representerar förmodligen ett tvärsnitt av alla tänkbara yrken och sysselsättningar, så även författare.

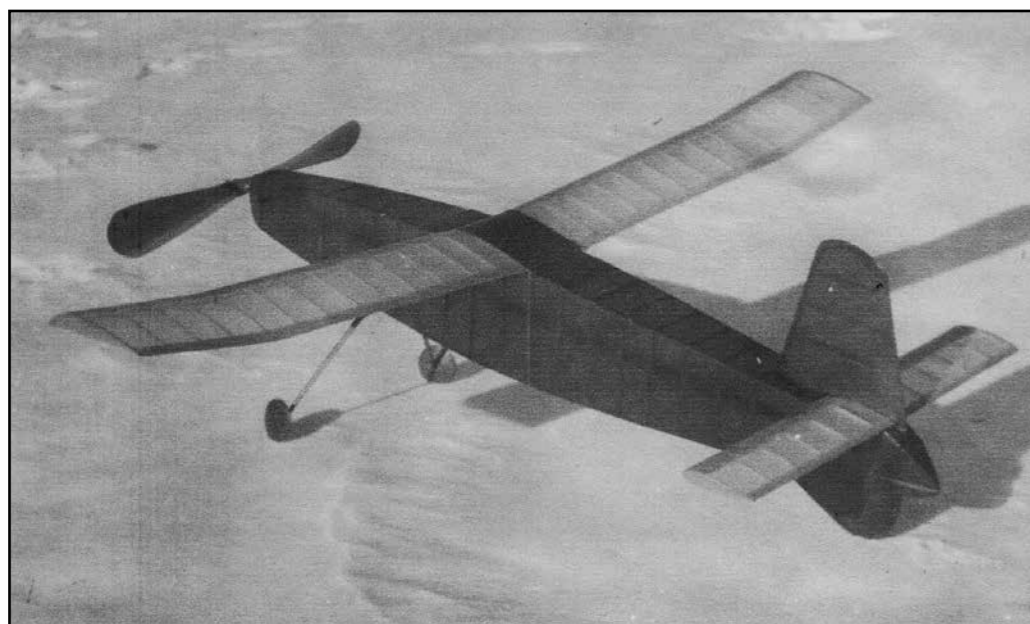
Arne Upling är den ende nu aktive närkeförfattare, som är omnämnd i Nationalencyklopedin, Närke i Litteraturen; han är medlem i Sveriges Författarförbund sedan 1985 och Publicistklubben från 2000.

Han har varit en produktiv tidningskribent, medverkat i ett trettiotal antologier och utgivit ett antal diktsamlingar.

Arne Upling fångades tidigt av vår hobby och har redan figurerat i ett tidigt nummer av OLDTIMER.

I sommar har han summerat sina modellflygminnen för SMOS's medlemmar och dem återger vi med tacksamhet här.

Wakefield av egen konstruktion från omkring 1950. Den är vacker i blått och vitt. Landningsställ och hjul i bambu och balsa på plywood. Tyvärr flög den ej bra, kanske p.g.a. egen vingprofil...



"Som japanpapper är minnet viktlost färgat förs det bort i vinden"

"Så präglade modellflyget min värld att ovanstående dikt kom i min diktsamling "Hjältarna rökte Lucky Strike". Hjältarna var förstås de amerikanska flygarna i andra världskriget. Två av deras Liberatorplan nödlandade 1943 i Örebro. Vi modellflygare kände oss delaktiga och använde samma fält. Mitt modellflygintresse var intensivt 1943-53, men har funnits kvar och jag läser "Oldtimer" med glädje. Tänk bara på Arne Ellilä, K-E Landegren...tänk!

Holmens skola i Örebro hyste med intresserade lärares stöd "Modellflygklubben Holmens Skola" med som mest 200 medlemmar. Senare föreslog jag namnet "Cirrus" som ersättning för det töntiga skolnamnet och det hette klubben tills de återstående medlemmarna gick med i "Hobby", Örebros gamla väletablerade klubb, där Göran Lindholm var med i landslaget och tävlade i legendomsusade Jämijärvi. Den klubben kom att dela klubblokal med segelflygarna i "Örebro Bil- och Flygklubb". Många modellflygare blev segelflygare, en del blev "stridsflygare" och modellflyget hade gjort sitt, stöttat av Flygvapnet, men den politiken förstod man sent.

När jag var som mest aktiv gick det faktiskt ut över studierna trots att modellflyget givit dem en teknisk inriktning mot anlagen. Men så småningom blev jag byggnadsingenjör, det minst tekniska som jag tycker och där bygger man ju också.

Det finns så många minnen av modellflygtiden att jag måste sortera, välja topparna är ju naturligt. Vid KSAK:s vintertävling i Karlstad 1947 flög min S-etta

maxtid 6.15 i första starten. Jag ledde, maxtider var inte vanliga då och jag blev intervjuad av en idol, Robert Löwen-Åberg, som skrev i tidningen Flyg – nu blir jag berömd, var förstås tanken.

Men storm (det minns väl några) och nerver ställde till det. En och en halv minut i andra start och en halv i tredje. Men jag blev ändå 6:a och den bäste från min klubb. Och det var väldigt många, som tävlade, mest i S:1 därtill.

Sommaren 1947 var jag springschas och kunde köpa en Västerås-diesel, den nya "Komet" för 62:-, vilket var väldigt mycket pengar då. Trots A-kurs i segelflyg (50:- med byggtimmar) 1948 var jag också på Älleberg och gick kurs till modellflyginstruktör med Bengt Haraldsson från "Vingarna" som trevlig lärare. Där flög jag bort min F-kärra och dieselmotorn. Det var inte bra, kort sagt, men på hösten fick jag meddelande om att en bonde hittat planet vid slåttern. Efter att planet passerat slättermaskinen återstod bara motorn att sända mig. Cylindertoppen hade ett stort jack i kylflänsarna, men jag svarvade en ny med fräckare formgivning i skolans verkstadsarbete (praktisk realskola, teknisk linje).

Jag vet inte om det är allmänt, men jag ville alltid ha något udda, egna konstruktioner. På Älleberg byggde vi Haraldssons S:etta "Bums" (?), som var bra och framförallt flög bra. Men jag kunde inte låta bli att ändra. Jag försköt "stabben" med pålimmad fena så att två tredjedelar i sidled gjorde planet asymmetriskt (något à la Blohm & Voss).

Konstigt nog flög det mycket bra och kurvade fint med fenan en decimeter på sidan av kroppen. På Älleberg hade vi trevligt och det var i hög grad Bengt Haraldssons förtjänst, det vill jag gärna ha sagt.

Hur mycket byggde jag? Kanske 50 tävlingsmodeller (100 tycker jag spontant!). Mest S:1 och F. Egentligen flög jag helst G för känslan, men kriget tog ju bort balsa,

F-modell med Komet-motor från Västerås. En kvaddad vinge ersattes med en från en S:1nt med betydligt större spännvidd. Den blev ett lyckokast och flög stadigt +2 min med 20 sek. motortid, vilket var bra 1948. Jag skapade något nytt – en glidare, som vann flera tävlingar. Bilderna är gamla som berättelsen och därför oskarpa – och tidsenliga.



japanpapper och gummimotorer. Något sånt blev det i alla fall och jag tycker mig känna fingertopparna glida över en rundad balsalist, överklädd med japanpapper och en doft av zaponlack. Bäckens zaponlack skulle det dock vara; Beckers var för fet och tung...

Så här skulle jag kunna hålla på och fylla rad efter rad. Minnen, kamrater, att det fanns folk, som inte förstod att modellflyg var lyckan, något annat fanns inte.

Så här 60 år och mer senare kan jag sammanfatta. Modellflyg är livet. De var de bästa åren."

Vi byggde skönhet i lätta fackverk av balsaträ slipade sryglarnas eleganta linjer klädde allt i skimrande japonsiden propellrarnas vackra stigning skars tålmodigt zaponlackens dofter berusade oss några fredsrår flög vi sommaren var utan slut

Lyckan som omger ett välgjort modellplan i en stigande termikspiral högt upp mot ett cumulusmoln på ungdomens ljusblå sommarhimmel.

Arne Upling

(De avslutande dikterna "Modellflyg" och "1946" är också hämtade ur författarens diktsamling "Hjältarna rökte Lucky Strike")

Skalasidean

En tävling som inte blåste bort.

För drygt ett år sen började planläggning av ett SM/RM för friflygande skalakärror. Det blev ett samarbete mellan SMFF och SMOS, de skalaflygregler vi arbetat fram och provat under ett par år, godkändes av SMFF:s årsmöte, samtidigt som det godkändes att SMOS-medlemmar kunde delta i SMFF:s ”småklasser”.

Nu skulle det bli en rejäl tävling 8/8! Lars Tolkstam och Johan Wallin hade försökt få hit flygare från övriga Europa, tyvärr dök inga upp. Nåväl vi fick ha roligt själva på det lilla fina flygfältet i Skånes Fagerhult. Två eminenta skaladomare, CG Ahrenmark och Jan Lilja, satte sig att nagelfara 17 modeller, både spännviddsvariation och artrikedom var stor. Från peanuts till meterstorlek, från Blackburn och Thulinare till Lansen och Hawker Hunter. (J 29 Tunnan hade tyvärr förolyckats dagen innan). Bedömningen kunde ske i behaglig skugga i flygfältshusets stora vindfång. Publik, inte så stor men ändå, kom, tittade



och pratade. Representanter från två tidningar intervjuvade och fotade, det blev ett par riktigt bra artiklar av detta. MEN, det blåste, en del gick och badade, andra handlade litet förnödenheter, andra umgicks, det fortsatte att blåsa. När skalabedömningen var färdig beslöt vi att ha den Stora Grillfesten först och flyga sen.

Sagt och gjort, vi tog oss till Bengt Stibners sommarställe där huset bullade upp god mat och dryck. Det fortsatte att blåsa och trots glad stämning hängde de själsliga mungiporna neråt.

Strax efter 19 började vinden mojna, vi återvände till fältet och flygningen kunde starta vid 20. Herrar Tolkstam och Wallin började få



Denna sida:

Överst: Gunnar Stedt startar sin Blackburn för en flygning, som blev en rysare!

Uppe t.v.: Thomas Johanssons Thulin-jagare från Wentzels flyger bra med eldrift.

T.v.: Red. försöker förklara för intresserad reporter varför han krånglat till det med tjocka gummisnoddar i sin Desoutter Monoplane när det finns små behändiga motorer...

Nästa sida:

Johan Wallins lilla men otroligt detaljerade ASJA "Viking".
Gunnar Stedts "Dront" - ännu så länge oflugen.

hyggliga flygningar med sina inomhus-peanuts, (Piper, ASJA och proxy BA4An). Thomas Johansson lät amperen strömma till motorn i sin renoverade Thulin D (från 60-talet!) och si, den flög, landade dessutom snyggt. Nu kom det mest halsbrytande jag sett i skalaflyg då Gunnar Stedt fick fart på Blackburns diesel, två gånger snabbt ner i backen och sen kom flygningen med en snäv spiral upp mot kanske 75 – 100 m höjd, skulle han försvinna in över skogen?

Soppan tog slut varefter det blev en spiral neråt i stället, landningen blev hård, "Nu flyger den inte mer" hördes från en konkurrent. Motorfästet till undertecknads Thulin D lossnade och ville inte bli fastlimmat, Sten Persson fick fräs på sin Hunter, skalaenlig hastighet och avancerad flygning, litet kort duration bara. Mr Mulligan hade en rejäl gummimotor, som minst motsvarade originalets stjärnmotor och flög som en ilsken broms. Marttis Nieuport krånglade i början men kom sen på bättre tankar. Min Dayton-Wright kom i luften men ville inte stiga ordentligt utan lågsniffade över gräset.

Fram nu med Lacyn, som nog fick en aning termik och flög riktigt bra, två gånger dessutom. Mörkret började falla och vi måste skynda till masstarten, gemensam för båda klasserna.

Uppställda på linje gav Sten Persson startsignal, när han fått eld på Rapierrakten och nu bar det uppåt till publikens jubel, modellerna avtecknade sig mot den ljusa västerhimlen när de flög i cirklar, vackert!

Lacyn kom ner sist och vann därmed masstarten. Modeller och utrustning plockades nu ihop och vi återvände till kaffe, kakor och, tror jag, litet starkare saker.

Gunnar Stedt gick hem som en "Grand Champion" Han vann klass 2, Riksmästerskap, med Blackburn. Han hade bästa skalapoäng i Klass 2, och totalt (Dront). Hans två andra kärror hade skalaplacering 2 och 3 i Klass 2, gör om det, den som



kan! Gummimotorklassen, också Riksmästerskap, vanns av undertecknad med Lacy M-10, egentligen byggd för F4D, vars utmärkta flygegenskaper fällde avgörandet. Tack David för att Du fick ner den ur björken! Ett mycket varmt tack går till Bengt och Inga-Britt Stibner samt Gun, som alla såg till att vi inte svalt och att allt blev så lyckat!

Foton från Thomas Johansson och David Holmström, text Anders Sellman.

SKALA VID OLDTIMER SM

OT-SM och skalafriflyg hör numer ihop fast en del inte har uppmärksammat detta. Tyvärr var antalet modeller inte så stort men Tycho Andersson fick sju modeller till bedömning. Ingvar Nilsson hade med sig en äkta Isacson-Auster samt sin Mig I-270 för raketdrift. Tolkstam sin söta Clipped Wing Piper, Henrik Tisell en BA4-b, proxyflugan av Lars T., Sellman hade Dayton-Wright RB och en Lacey M-10, en F4D modell, som nu får göra utomhusinsatser. Men vi hade också junioren Emil Tolkstam, som med ära följer familjetraditionerna, nu med Thulin N. Skalabedömningen klarades av i skydd av ett strandtält men sedan var det flygning det gällde. Som vanligt blåste det, den modige mannen blev Emil, som skrapade ihop 20 flygpoäng

tidigt i tävlingen. Ingvars Mig flög 6 sek liksom Austern. Tolkstam, Tisell och Sellman var ett välsamlat fält med 60, 63 och 67 sek. Lacey fick inte flyga i blåsten, som inte lugnade ner sig, trots förlängning av flygperioden. Efter en god middag på Åhus Strand, blev det Concours d'Élegance, som överlägset vanns av den tolstamska Cuben.

Årets skalatävling var inte någon av de större, men det är glädjande att en junior var med. Våra erfarenheter så här långt gör att vi nästa gång kommer att ha skalaflygningen på fredag kväll, med förhoppningsvis lugnare luft och mindre jäkt och både lördag och söndag kan användas som reservdagar.

Anders Sellman

Medlemmarna bygger



Överst till vänster Karl-Erik Riberg i Grums har byggt "Cloud Cruiser", en äkta old-timer från 1937 (se OT 2/07!) och flyger den med radio och elmotor.



Ovan Karl-Johan Eiroff med ny "Surprise" 1949 Wakefield (se OT 3/87!), som visade sig ha ett enastående bra glid!

Till vänster ett bildbevis för "fiskehistorien" i OT 3/09: fiskaren med dotter visar spöet och fångsten den 31 maj, L-E Fridströms bortflugna "Slicker"!

Vad missade du på Nationaldagen?

På självaste Nationaldagen 6:e juni avhöll SMOS (Svenska Modellflygares Oldtimer Sällskap) sin träff för Oldtimer Linflyg och motorer för 4:de året i rad, denna gång även med Oldtimer RC-flyg. Träffen hölls på Inlagsfältet i södra Kungsbacka och arrangör var Kungsbacka MFKs Linstyrarsektion. Detta fält är väl lämpat för såväl linflyg som radioflyg då det genom närheten till kusten generellt har mycket stabila vindförhållanden. Dessutom gör närheten till järnvägen med sitt kraftiga buller fältet okänsligt för bullerstörda grannar (i alla fall vad gäller linflyg och att köra motorer i depån).

Vädret var finfint - inte för gassigt, inte för varmt och inte helt vindstilla. Bland besökarna var Bengt "Hyvelbengt" Lundström som hade med sig några urgamla linmodeller samt sin F3A VM-vinnande "DFH" och dess pyttesmå ättlingar.

Henry Bergström hade renoverat sin lilla Ariel med alldeles ny japanpappersklädsel sedan förra årets träff. Thomas Nathanson hade med sig en del gamla motorer samt en sprillans ny gasdriven tändstiftsmotor som töffade och gick så snällt. Göran Herngren visade sina

hembyggda motorer (diesel & glödstift). Sten Persson hade sin Salamander med pulsjetmotor samt några vackra linmodeller, även ett urval från hans motorsamling. Alf Eskilsson hade förutom sin vackra Nobler hela bilen full av gamla byggsatskartonger (linflyg), även ett par gamla pulsjetmotorer med tidstypisk original tändapparat. Torbjörn Fransson visade några replikor av de linmodeller han flugit med i sin ungdom, bl.a.



en Vespus. Och ända från Norge hade Harry Kollberg tagit med ett flertal vackra linmodeller. Givetvis fanns mer än detta att titta på...

På linsidan var Harry flitigast att flyga. Han flög med en teamracer av den gamla klassiska typen med sköna former och endast ett hjul. Vidare en knallgul Nobler med en Saito .40 fyrtakt - denna modell var extremt lätt och kunde flyga mycket skarpa "kanter", vidare en nybyggd modell av aldrig snitt med löstagbar vinge (!!!). Alf flög sin blåa "original" Nobler som han helrenoverat för några år sedan, och visade att denna gamla modell väl klarar att flyga det moderna stuntprogrammet...

Träffens "Rookie" var Henry, som förra året lovat att i utbyte mot en skvätt dietyleter lovade att renovera sin "Lill-Ariel" från 50-talet och komma och flyga. För den som aldrig flugit linflyg kanske det inte verkar så märkvärdigt, men den som provat vet att yrsel kan även rutinerade linflygare drabbas av ifall det varit ett längre uppehåll sedan sist. Henry är dock av rätta virket och har ju flugit - visserligen var det 50 år sedan - med pulsjet som går gruvligt fort, och denna lilla Ariel borde vara en beskedlig linmodell. Men inuti den gamla dieselcylindern på Webra 1,5 cc hade 50 års malpåse omdanats denna motor till att få rent monstros kraft och vi fick alla se hur Lill-Ariel försökte få kommandot över "husse" Henry, men som redde ut det hela och visade att ett uppehåll på "några år" inte biter på en sann entusiast.

Nederst föregående sida Torbjörn Franssons drygt 50 år gamla Monarch "Vitamin" med McCoy .049.

Här nedan Harry Kollbergs linmodell med avtagbar vinge.



Depåbild med bl. a. Harrys gula "Nobler".

Träffens höjdpunkt var att höra Stens vackra Salamander låta sin pulsjetmotor "tala". Två korta pass fick vi njuta av detta härliga tordön. Frågan är om inte sådana här motorer kan överrösta t.o.m. ett framrusande X-2000-tåg... Vi frågade Sten ifall vi inte kunde få se Salamandern i luften - bara några varv - men Sten menade att säkerhetstänkandet är mycket större idag och Salamandern har många år på nacken. Gammal eller inte - ett vackert bygge är det i vilket fall...

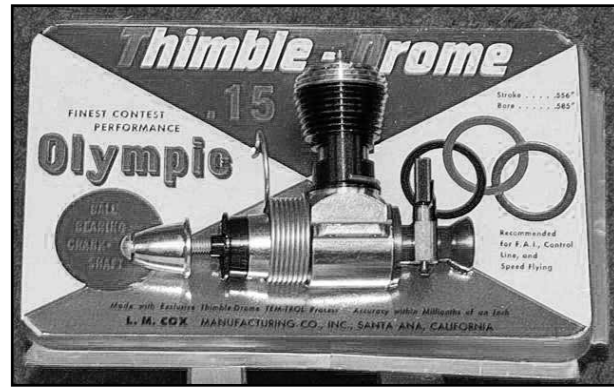
Å SMOS vägnar vill jag tacka Linstyrarsektionen i Kungsbacka MFK för arrangemanget, där Sven-Eric och Jan-Åke hela tiden fyllde på med kaffe och kaffebröd, men givetvis för att vi fått disponera detta fina modellflygfält med sina stora kortklippa gräsytor.

Text och foto Ingvar L. Nilsson

Henry Bergströms lilla snabba "Ariel" framför Alfs blå "Nobler".



LeROY COX och hans motorer - del 2



Cox "Olympic" var avsedd för FAI-tävlingsmodeller inom såväl linflyg som friflyg och lovordades av fackfolk, både för sin höga effekt och för sin lättskötthet. Enligt t.ex. Model Aircraft's testare nådde den 0,32 hk vid 17500 v/min på nitrerat bränsle, vilket då var den högsta effekt som uppmätts hos en serieproducerad 2,5 cc glödstiftmotor och jämförbart med vad en fabriksstrimlad Oliver Tiger kunde prestera.

Just vid denna tid gick emellertid utvecklingen av 2,5 cc FAI-motorer framåt i rasande takt och man stod inför ett "kvantum-språng" i effektutveckling från c:a 0,3 hkr till 0,5 hk i ett steg. Cox insåg att tävlingskarriären för hans förnämliga "Olympic" skulle bli kort och anställde motor-gurur Bill Atwood för att lyfta effekten hos Cox-motorerna ännu ett steg. Denne ansåg att tillämpningen av Cox's system med membran-insug nu blivit en begränsande faktor och lät tillverka en liten serie "Olympic"-motorer med roterande slidinsug. Utvärderingen pekade på högre effekt - men detta gällde även för de senaste modellerna från de närmaste konkurrenterna!

En radikal omkonstruktion var av nöden, men innan vi går in på dessa ska nämnas att Leroy Cox parallellt med tävlingsmotorn "Olympic" tillverkade en glidlagrad billighetsupplaga. Den benämndes Cox "Sportsman" och var trots en förenklad portning mycket varvillig. Den såldes i Cox's distinkta "presentförpackning" för endast \$7.98 och satt även i hans största R.T.F.-linmodeller.

Även en 1/2A-version av dessa motorer tillverkades under några år och kallades "Space Hopper". Den var ännu något vassare än "Thermal Hopper" och gjordes som ett svar på Leroy Cox' enda konkurrent i 1/2A-klassen, nämligen Bob Hollands lilla kompakta "Hornet", som gjordes i en relativt liten serie 1957-58 i .049 och .051-storlekarna.

De tävlingsmotorer, som därefter utvecklades under ledning av Bill Atwood, fick aldrig några namn utan betecknades enbart T.D. eller Tee Dee ("Thimble-Drome") plus motorstorleken i amerikanska mått.

De kom på marknaden 1961-62 och rationalisering

och nytänkande gick här hand i hand. En grundkonstruktion, bestående av en glidlagrad motor med vevaxelinsug och Cox's patenterade cylinderkonstruktion, parad med en intrikat förgasare och komponenter i plast, tillverkades i 6 olika storlekar med identiskt utseende.

Samtliga modeller etablerade inte bara en ny standard avseende kvalitet utan även i fråga om effekt och endast T.D.15 hade några seriösa konkurrenter. Den näst minsta, T.D. 020, övertog Pee Wee's roll som tävlingsmotor i Pay Load-klassen, medan T.D. 049 (och 051) kom att härska oinskränkt i alla tävlingsklasser för 0,8 cc-motorer under flera decennier.

Dynamic Models, som vid det laget övertagit Bob Hollands konstruktioner, kontrade med sin kompakta "Hornet II" .049 och .051. Trots hög effekt försvann de snart i mängden av Cox-motorer och relativt få tillverkades.

T.D. 09 var ett avsteg från gängse amerikansk tradition genom att den var på 1,5 cc och inte 1,6 cc som storleken 09 anger. Medan den mindre 049 nu hade en effekt, som motsvarade den hos en bra 1,5 cc-motor, angav oberoende tester av T.D. 09 en effekt på nära 0,3 hk, d.v.s. riktmärket för en bra 2,5 cc tävlingsmotor något år dessförinnan!

T.D. 15 var en av de första 2,5 cc-motorerna, som närmade sig den magiska effekten 0,5 hk, men den följdes hack i häl av flera andra, lika potenta 2,5:or från bl.a. Super Tigre, K&B, O.S. och Moki. Den fick en något skakig introduktion eftersom upprepade rapporter om cylinderbrott krävde en snabb omkonstruktion. Denna kom redan ett halvår senare i form av Cox Special 15 med förstärkt cylindarfoder samt, för första gången på en Cox-motor, kolvbult i stället för kullad. Denna motor levde upp till förväntningarna på en effektiv, hållbar motor, men tävlingsframgångarna höll sig i stort sett inom USA. Den ständiga effektkapplingen resulterade 1965 i ytterligare en version med en typ av Schnurle-portning. Den benämndes Cox Mark II Special och förutom sin nya cylinder med en avgasport skiljer den sig från föregångaren genom sitt guldeloxerade vevhus - en iögonfallande vacker motor!

I hela T.D.-serien var det kanske den minsta av dem, som väckte mest uppseende. Med en cyl.volym på 0,16 cc är T.D. 010 fortfarande den minsta modellmotor, som masstillverkats. Det fanns de, som i början avfärdade denna lilla motor som en ploy, men de som använt någon av de hundratusentals T.D. 010 som tillverkats vet att den - rätt behandlad - är fullt användbar och har lika lång livslängd som övriga Cox-motorer.

(Red. "avverkade" i yngre dagar ett antal T.D. 010-motorer och fann den lika kapabel med en 5-tumspro-



peller i en 75 cm friflygmodell som i en inomhusdelta med 15 cm spännvidd. Den senare flögs från en centrumpåle och uppnådde c:a 100 km/tim med en kapad 3-tumspropeller, som gav ett statiskt maxvarv på 31500 v/min. och ett decibeltal, som är svårt att förknippa med en så liten tingest!

Produktionen av denna lilla smyckeliknande motor upphörde 1979, vilket snabbt resulterade i ett relativt högt samlarvärde för att vara en Cox-produkt. I regi av Cox Hobbies kom den dock åter i produktion och tillverkades 1989-1995 i förändrat utförande. Bl.a. skiljer den sig från den första versionen genom svarta plastkomponenter (istället för röda) samt saknar guldeloxering på vevhuset. Tyvärr fick den aldrig samma goda renommé som sin föregångare.

För den stora gruppen icke-tävlingsflygare tillverkade Leroy Cox parallellt med T.D.-serien 0,8, 1,5 och 2,5 cc-motorer med namnet Medallion. Dessa hade bl.a. en enklare förgasare och cylinder med endast en överströmningskanal. Effekten var naturligtvis lägre, men det var även priset och något mera prisvärt i motorväg under denna tid är svårt att tänka sig!

Alla hittills nämnda Cox-motorer var försedda med Cox glödtoppar i stället för glödstift. De såldes till samma pris som vanliga glödstift och med sina optimerade förbränningsrum bidrog dessa toppar till Cox-motorernas höga effekt. De kunde fås i både högeffektsversion för T.D.-motorerna och i lågkompressions-version för Medallion och övriga motorer. De hade naturligtvis samma gänga och ett enkelt sätt att höja effekten på en Cox-motor för sportbruk var att förse den med ett högeffektsstift!

Det finns ingen anledning att fördjupa sig i ev. nackdelar med Cox-motorernas konstruktion, men visst fanns det svaga punkter. Framför allt var de inte speciellt kraschtåliga, trots att de allra flesta Cox-motorer framställdes som idealiska nybörjarmotorer och var monterade i mer än en miljon färdigbyggda modeller. Speciellt utsatt var främre vevhusdelen på motorer av Pee Wee och Babe Bee-typ, men även själva cylindern var ganska vek. Plastdetaljerna på T.D.-motorerna fick lätt sprickor, men reservdelar var lättåtkomliga och billiga.

Sten.P

fortsättning följer i nästa nummer.

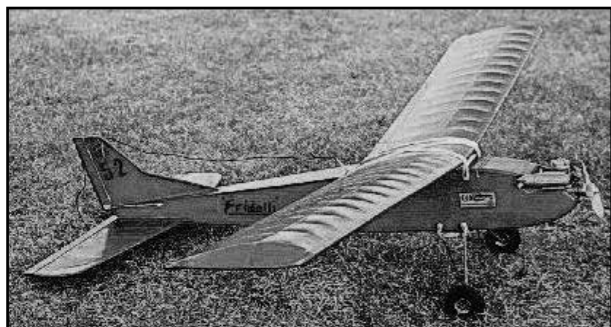
Fortsättning på resultat från sidan 13

Klass A, B					
1	Sten Persson	Clipper 1	120	120	240
2	Thomas Johansson	High Climber	104	70	174
3	Martti Bogdanoff	Västanvind	85	80	165
	Åke Gustavsson	Postis krax	65	82	147
5	Thomas Johansson	Whipit Quick	61	53	114
6	Bo Eskil Nilsson	Cleo	58	46	104
7	Kurt Strömdal	Clipper 1	68		68

Klass C,D,G:int					
1	Åke Gustavsson	Blomgren-54	120	120 + 120	360
2	Martti Bogdanoff	Kothé-56	120	120 + 43	283
3	Martti Bogdanoff	Tusse	120	120	240
4	Kurt Strömdal	Lanzo Duplex	111	120	231
5	Åke Gustavsson	Aristocrat	68	120	188
6	Kurt Strömdal	Laban	87	99	186
7	Jan-Erik Andersson	Laban	82	87	169
Klass F-Klassisk/F-Nostalgi					
1	Lars Erik Fridström	East Wind	90	149	239

FRIDELLI, nybörjar-modell för RC III och RC V - Del 1

Från Bengt Åhman kommer här ett stycke äkta RC-nostalgi, hämtat från en samtida tidskrift. Bengt skriver: "Modellen som beskrivs är en gammal konstruktion som förr var vanlig på det smäländska höglandet. Den passar väl för att användas i RC V programmet som vi tänkte prova här på RC-oldtimerträffen i Eksjö nu i oktober. Det finns en gammal grundritning i ett tidigare utförande på modellen på ett mycket dåligt smörpapper. Men vi ska försöka att rekonstruera det hela och göra kopior tillgängliga. Vill någon bygga modellen så kan jag ordna med profiler m.m."



Radiostyrningen expanderar för närvarande kraftigast av alla modellflyggrenar. De mest avancerade modellerna har genom sina imponerande manöverprogram bidragit till detta. Men radiostyrningen ligger fortfarande på tredje plats efter friflygning och linstyrning.

Multiflygning, som ter sig mest lockande, är en svår konst och knappast något som nybörjaren klarar. Men också han kan, om han går den rätta vägen, utvecklas till en elitflygare i multiklassen.

Hur blir man framgångsrik radiostyrare utan att ha några förkunskaper? Det finns i första hand två vägar att välja mellan. Antingen går man direkt på multiklassen eller också bygger man en modell med få funktioner. I det senare fallet kan man givetvis fortsätta utveckla sig till multiflygare när erfarenheten tilltagit.

Multivägen är den mest krävande. Radioanläggningen kostar två till fyra tusenlappar, motorn ett par hundra och modellen flera hundra om man köper många färdiga delar. Pengar krävs alltså. Vidare bör man helst ha kamrater eller någon klubb att vända sig till för rådgivning under bygget och för dubbelkommando under flygträningen. Annars kan misslyckandena bli för många och haverierna för ödeläggande.

Den mindre krävande, men också långsammare vägen till multiflygning börjar med enkla modeller

och radioanläggningar. Den har också sitt egenvärde, alla vill ju inte bli multiflygare. Dessutom har det inte kostat så mycket om man efter debuten upptäcker att man inte gillar radioflygandet. Slutligen är det kanske den enda utvägen för den som vill flyga RC men som saknar pengar för de stora anläggningarna. Dessa olika skäl gör att majoriteten av nybörjarna startar med singlemodeller.

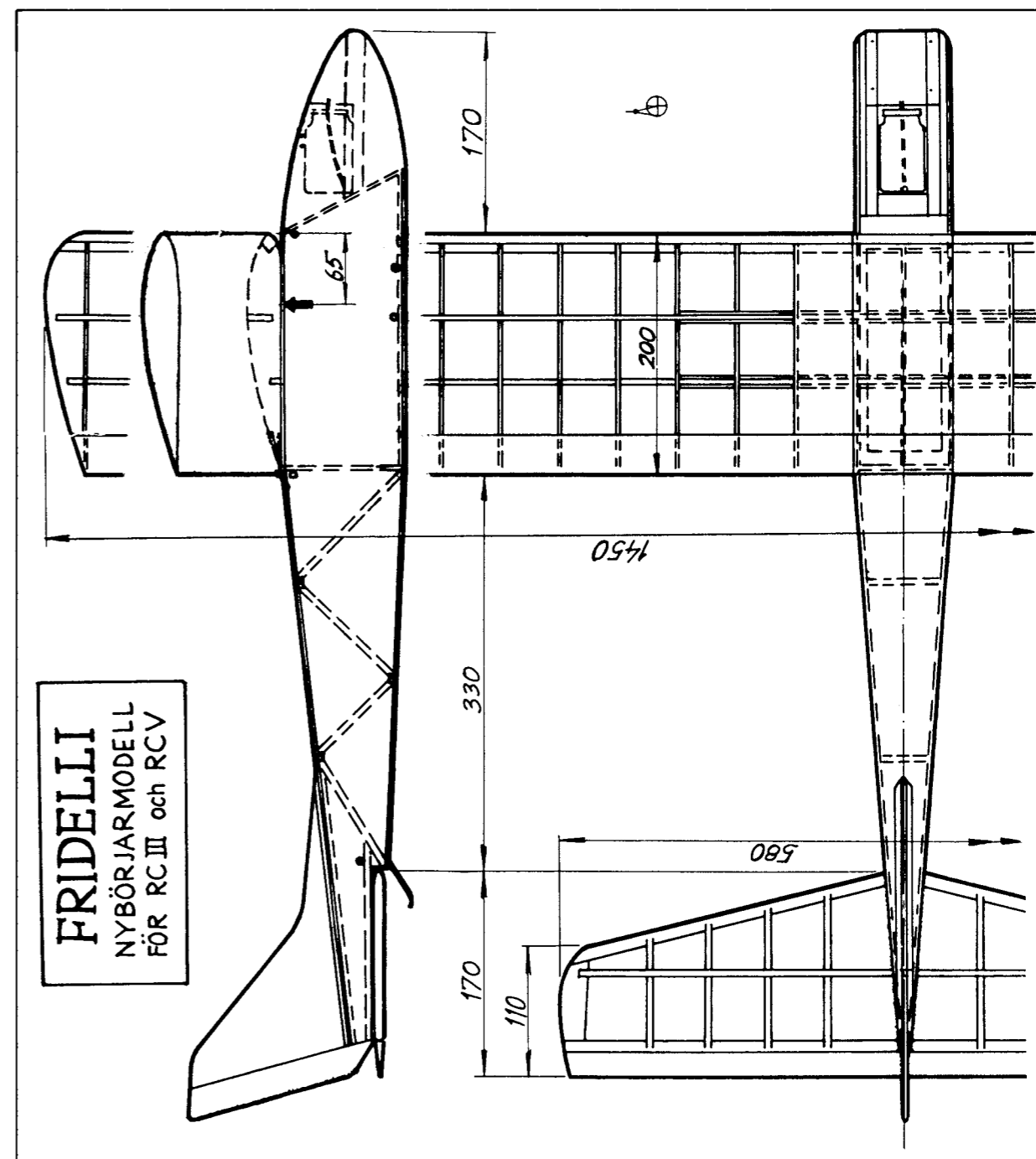
Vi skall nu presentera en väl utprovad singlemodell, FRIDELLI. Namnet har modellen efter Hagart Fridell, som byggt flera exemplar och successivt förbättrat konstruktionen. Grundkonstruktionen fick dock Fridell av Stig Karlsson, som ursprungligen flög modellen med 1,5 ccm dieselmotor och rodermekanism av gyrotyp. Men efter Fridells insatser har modellen förbättrats ytterligare och det utförande av Fridelli vi nu presenterar har den fått av Gösta och Kent Pettersson i Huskvarna.

Fridelli är mycket lättflugan och lämpar sig därför utmärkt som nybörjarmodell. Modellens vingprofil är av tjock bärande typ, som ger en långsam och stabil flykt. Flyghastigheten ligger normalt mellan 30 och 60 km/tim, beroende på vilken motor som används. Fridelli är utformad för motorer mellan 1,5 och 3,5 ccm. Nybörjare bör inte ha större cylindervolym än 2,5 ccm till Fridelli. Tävlingsflygarna rekommenderar OS 15 eller OS 19, när man nått så långt med sin Fridelli att man vågar låta jämföra sin styrskicklighet med andras. Fridelli passar nämligen utmärkt både i RC IH-klassen, där man numera bara får använda enkanal-anläggningar, och i RC V, den nya svenska SM-klassen, som baserar sig på de danska K5-reglerna.

Modellens konstruktion är robust och klarar därför ofta de mest misslyckade landningar. Däremot fordras åtskilligt av tur för att en störtspiral ned i marken inte skall resultera i totalhaveri. Kroppsutrymmet för radioinstallationen är väl tilltaget, varför inga svårigheter bör uppstå med installationen. De flesta mottagartyper med rodermaskiner och batterier får plats.

Byggnadsbeskrivningen blir mycket enkel: Kroppen är av lådtype med kroppssidorna av 3 mm balsaflak och listförstärkningar, 5x5 mm balsa, enligt ritningen. Kroppssidorna sammanfogas med spanten som är belägna vid vingens fram- respektive bakkant. OBS. att kroppssidorna skall förstärkas med 1 mm plywood från bakre spantet och hela vägen till nosen. Frampartiet utfylles med balsaklotsar och motorbockarna limmas. Urtag för tanken, som exempelvis kan vara av Vecos klunktyp, görs. Därefter limmas kroppssidorna ihop i bakpartiet och över- och underflaken av 2 mm balsa limmas på plats.

Vingen är uppbyggd med en huvudbalk av två stycken 5x10 mm balsalister limmade på varandra. Mittbalken är av 5x10 mm balsalist, framkanten av 10 x10 mm balsa, stående på ett hörn med avrundad nos.



Bakkanten är av två stycken 1,5 mm balsaflak limmade i V-profil. Spryglarna görs i 3 mm lätt balsa och vingpetsarna i 5 mm balsa. Vingbalkarna förstärks i vingroten med 1,5 mm plywood i lämplig V-form för vingen.

Stabilisatorn byggs helt av 5x5 och 5 x10 mm balsalister. Sist limmas 5x1,5 mm balsalister för att sidenet inte skall fastna på mittlisten.

Vingar, stabilisator, kropp och feninfästen kläs med japonsiden. Fenan kläs med japanpapper. Siden och pappersklädda ytor stryks med spännlack. Nos och landningsställsinfästning kläs med glasfiberlaminat. Glasväven bör vara 0,10 mm tjock och hartsen kan vara av Seriebåts typ.

Om siden och papper valts i lämpliga färger behövs inte så mycket målning, vilket är bra med tanke på att en komplett modell inte bör väga mer än 1 600 gram. Efter klädsel av modellen, målning, trimmålning, märkning osv, skall modellen plastas helt om man tänker använda en glödstiftsmotor. Interlux 707 är färglös, passar bra och är billig. Har man målat med plastlack behöver ytorna inte plastas med klarlack. Vinge, stabilisator och landningsställ (de Bolt) monteras på plats med gummiband.

Så är modellen färdig för flygning. Om motorn är av glödstiftstyp blandar man bränsle med sammansättningen 25 % ricinolja och 75 % metanol. Propellern anpassas efter motorstorleken. Till OS 15 passar en 8x6" Tornado Nylon bra.

fortsättning i nästa nummer.

PROTOKOLL FRÅN SVENSKA MODELLFLYGARES OLDTIMER SÄLLSKAPS ÅRSMÖTE I ÅHUS 22 AUGUSTI 2009

§ 1 Ordföranden Gunnar Wivardsson hälsade de närvarande välkomna och förklarade årsmötet öppnat. Ordföranden föreslog att lämna punkt 15, övriga frågor som en öppen fråga och mötet godkände detta förslag.

§ 2 Till ordförande för mötet valdes Gunnar Wivardsson. Till sekreterare för mötet valdes Pär Lundqvist. Till justeringsmän valdes Bo Eskil Nilsson och Ulf Carlsson.

§ 3 Förslag till dagordning lästes upp och godkändes av mötet.

§ 4 Styrelsens verksamhetsrapport upplästes av Gunnar Wivardsson och godkändes av mötet.

§ 5 Kassören Per Nilsson visade och kommenterade kassarapporten. Ekonomin är fortsatt god och det gångna verksamhetsåret gav ett överskott på 7440 kronor (7,440.48). Kassarapporten godkändes av mötet.

§ 6 Revisor Bagge var förhindrad att delta då han (som sedvanligt) var kommenderad till högvakt vid Kungliga Slottet i Stockholm. Revisionsrapporten lästes upp och mötet beslöt i enlighet med revisorns rekommendation att ge styrelsen full ansvarsfrihet för det gångna verksamhetsåret

§ 7 Val av styrelse
Sekreteraren Ingvar L Nilsson har ett år kvar på sitt förordnande men eftersom Ingvar L Nilsson nu ersätter föregående kassör Per Nilsson (som avsagt sig omval) gjordes ett fyllnadsval på 1 år av Pär Lundqvist. Beträffande ordinarie ledamöter utökas dessa till tre ledamöter och där tillkommer nu Sven Landervik. Alf Eskilsson (lin-ansvarig) samt Anders Nilsson (RC-ansvarig) har båda 1 år kvar som ordinarie ledamöter.

Ordförande, på 2 år
Gunnar Wivardsson (omval)
Kassör, på 2 år Ingvar L Nilsson (nyval)
Sekreterare på 1 år Pär Lundqvist (nyval)
Ord. Ledamöter på 2 år
Sven Landervik (nyval)
Två suppleanter på 1 år
Sigurd Isacson (omval) samt Lars Karlsson (nyval).

§ 8 Val av övriga funktionärer, alla på 1 år
Revisor Johan Bagge (omval)
Revisorssuppleant Bengt Johansson (omval)

Distributör Kurt Sandberg (omval)
Tidningskommitté Sten Persson,
Pär Lundqvist (omval)
Regelkommitté Sten Persson,
Sigurd Isacson, Kjell-Åke Elofsson,
Kurt Sandberg, (samtliga omval).

Tävlingskommitté Kurt Sandberg,
Åke Gustavsson samt
Ingemar Nabbing (samtliga omval)
Ansvarig för hemsida Andrea Hartstein
(omval)

§ 9 Val av valberedning Anders Sjöberg (sammankallande), Ginger Sjöberg, Kurt Sandberg (samtliga omval)

§ 10 Mötet beslöt att ordföranden Gunnar Wivardsson och kassören Ingvar L Nilsson var för sig tecknar föreningens firma. Det beslöts även att denna punkt var omedelbart justerad.

§ 11 Rapporter.
Ansvariga för arbetet med det nu officiellt öppnade Sveriges Modellflygmuseum i Simrishamn berättade om föregående dags invigning. Vidare redogjordes om tankar på en jubileumstävling för Swedish Glider Cup 60 år. Förslaget är att försöka hålla tävlingen i samband med de två världscuptävlingar i friflyg som hålls på Rinkaby första helgen i juli 2010.

§ 12 Förslag från styrelsen.
Avsättning till Muséefonden, det beslöts att ej avsätta medel det kommande verksamhetsåret samt att muséegruppen avvecklas tills vidare. Oldtimer, tidningens innehåll, inriktning samt produktion diskuterades och det beslöts att fortsätta som tidigare. Mötet beslutade även att plats för 2010 års OT-SM hänskjutes till tävlingskommittén. Distriktsindelning/regionombud, det beslutades att ändra ansvarigt ombud för region Småland/Öland och att välja Bengt Åhman för detta uppdrag.

§ 13 Per Nilsson föredrog förslag till det kommande verksamhetsårets budget, och föreslog oförändrade medlemsavgifter och årsavgift för Sam Speaks. Mötet beslutade i enlighet med Per Nilssons förslag.

§ 14 Motioner och förslag behandlade av styrelse och regelkommitté. Förslag om att klass E (tändstiftsmotorer) skall strykas bifölls av mötet.

Förslag till ändring av gummiflygsklasserna A, B och C:s datumgräns för modeller konstruerade före 1951 ändras till att gälla för modeller som är byggda till och med 1959. Regeln är provisorisk under 3 år. Thomas Johansson har föreslagit att alla tidsgränser för modeller flyttas fram, mötet beslöt att hänskjuta frågan till regelkommittén. Styrelsen vill nu permanenta A1-klassen som hittills varit provisorisk och detta godkändes av mötet. Dessutom meddelades att Cikada kan ingå i klassen eftersom den vid efterforskning visat sig konstruerats redan 1968.

§ 15 Övriga frågor
Ett förslag om att Truedssons "Lill-Klas" skall nyttiggöras i byggsats och säljas på museet för ca 100 kronor, samt att det även kan anordnas tävlingar i skolorna diskuterades, och mötet beslöt att styrelsen skulle jobba vidare med detta förslag. Ett förslag om att ta fram rutiner för att förenkla kommunikation vid tävlingar (bl. a. med mobiltelefon) diskuterades också och mötet beslöt att denna fråga vidare skall utredas av tävlingskommittén.

§ 16 I samband med årsmötets avslutning avtäckades den tidigare kassören Per Nilsson med bl. a. en blomma och flaska. Sven Landervik, Tycho Andersson samt Åke Gustavsson tackades också för sitt förnämliga arbete med museet. Sven-Olof Lindén passade därefter på att ta ordet för att framföra sin egen, samt sin hustrus stora glädje över att museet nu äntligen kommit till stånd samt överräckte i samband med detta även en donation till museet. Därefter tackade ordföranden de närvarande och förklarades 2009 års årsmöte som avslutat.

Åhus 2009 08 22

Gunnar Wivardsson Mötesordförande	Pär Lundqvist Mötessekreterare
Bo Eskil Nilsson Justeringsman	Ulf Carlsson Justeringsman

Modellflyg på frimärken – del 11.

I följetongen om modellfrimärken kommer i detta avsnitt några märken från Syd-Korea, som utgavs 1961 under titeln "Modellflygtävling". Några tävlingsmaskiner ser det inte ut att handla om utan motiven visar snarare olika former av modellflyg i ett något juvenilt perspektiv. Ett av märkena visar f.ö. det enda

linkontrollplan, som undertecknad hittills sett på ett frimärke! Flera läsare har hört av sig med frågor om var man kan få tag i frimärken med modellflygmotiv, men sanningen är den att någon speciell källa inte finns! De märken, som visas i den här spalten, är resultatet av många timmars katalogbläddrande och nätjakt!

Sten P.



Annonser Säljes

Motorer, lämpliga för F-Klassisk: **Mills 1,3 Mk. I** (1947) i bra skick. **Mills 1,3 Mk. III** (1949) i fint skick i originalkartong. **Mills S.75 Mk I** (1950) i bra skick. **Mills P.75** (1950), i fint skick i originalkartong. **E.D. Mk II 2 cc** (1947) i fint skick i originalkartong.

Motorer, lämpliga för F-Nostalgi: **Webra 2,5 cc** med radialfäste (1953), nästan ny. **Webra Mach I glow** (1956), nästan ny. **Webra Rekord II** (1959), ny. **Frog 249BB** (1955), ny. **D.C. Rapier 2,5 cc** (1957), nästan ny. **Taifun Hurrikan I** (1956), i bra skick. **D.A. 2,46 cc** (1956) ny. **OK .099 glow** (1953) ny. **AM 25 Mk II** (1955) nästan ny. **BWM 251 D** (1953) i bra skick.

Dessa och många andra motorer (diesel, glöd och bensin) ur f.d. medlems samling säljes. För priser och lista v.g. kontakta red. Sten Persson per tfn eller e-post sten.persson@mbox305.swipnet.se.

NÅGOT PÅBÖRJAD JETEX MIG 15, BALSAMODELL.

Jetex ritningar, Draken, Lansen, Meteor m.fl. Örnungen, gummimotormodell, endast några ex. kvar. Hobby-Boken 1945. Lista mot porto. Arne Andersson, Bagaregatan 24 B, 611 31 Nyköping e-post: arnea@ebrevet.nu Tfn 0155-28 68 52

Jubileumstävlingen 2010

Med anledning av den planerade jubileumstävlingen i "Swedish Glider Cup" nästa år (se ordf.spalten!) har Sven-Olov Lindén bidragit med bl.a. följande originalfoton från Trollhättan den 30 juli 1950.



Vinnaren Stjepan Bernfest från Jugoslavien.



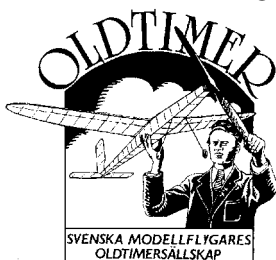
Det svenska laget, som blev nordiska mästare, bestod av Ragnar Odenman, Lennart Persson, Kurt Sandberg och Sture Sandberg.



Georges Maret från Schweiz gör här klart sin modell.



Legendariske modellflygaren Aage Høst-Aaris från Danmark.



Nr:4 2009

SPECIALTIDSKRIFT FÖR MODELLFLYGARE

Nästa nummer (1/2010) beräknas utkomma i slutet av februari 2010