

OLDTIMER

SPECIALTIDSKRIFT
FÖR MODELLFLYGARE

Nr: 4 2013



BILDER OCH REPORTAGE
FRÅN
JUBILEUMSTÄVLINGEN
OCH OLDTIMER-SM



OLDTIMER
ORGAN FÖR SVENSKA
MODELLFLYGARES
OLDTIMERSÄLLSKAP

Ärgång 41. Nr 4/2013

Redaktör Sten Persson
035-10 49 43
sten.persson@mbox305.swipnet.se

Layout Pär Lundqvist
0430-185 90
lundqvist@veinge.nu

SMOS styrelse 2013/14:

Per Nilsson, ordförande
070-438 5206

Bo-Eskil Nilsson, vice ordf.
0411-522609

Pär Lundqvist, sekreterare
076-810 0305

Ingvar L. Nilsson, kassör
Källbäckerydsgatan 11 B
507 31 Brämhult
070-207 4494
ingvarl.nilsson@telia.com

Sven Landervik, ledamot friflyg
0703-542 401

Alf Eskilsson, ledamot linflyg
0300-777 66

Thomas Johansson, ledamot RC
046-248537

Lars Karlsson, suppleant
070-531 2838

Lars Tolkstam, suppleant
019-320952

Hedersordförande:
Sven-Olov Lindén

Hedersmedlem:
Kurt Sandberg

SMOS Plusgiro
88 66 95-6

Medlemsavgift:
200 kr per år 2013/14

Hemsida:
www.smos.info

SAM Chapter 67 Sweden

Manusstopp nästa numer:
Nr:1 2014: 25 februari.



Kära medlemmar !

Med glädje konstaterar jag att årsmötet avlöpte väl och att den nya tävlingsledningen lyckligt genomförde våra mästerskap. Tack alla inblandade ! Dock saknade jag flera trogna tävlande. Var fanns ni? Skriv gärna till mig om ni vill ändra på något!

Jag vill också passa på att framföra allas vårt tack till Sten Persson och Pär Lundqvist för deras eminenta arbete med vår tidning! Tyvärr missades detta på årsmötet.

Vår ritningschef Lasse Karlsson digitaliserar nu ritnings servicen till medlemmarna. Jag som själv är usel på att använda datorn, var skeptisk, men efter att ha provbeställt några ritningar ser jag att det fungerar utmärkt. Läs mera längre fram!

Har gamla modellflygplan en själ? Jag tror det. Min gamla S3:a Draken vägrade utan orsak i första SM-start. Jag såg sen felet - fuselinan hade snott sig kring timervredet vilket kunde orsakat bortflygning. Detta fixades och sen blev det en snygg max med korrekt fusning högt uppe i skyn.

Per Nilsson

Innehåll/Sida OLDTIMER 4/2013.:

Information SMOS	3	Ungerska modellmotorer	20
F1C 60 år – Del 6	4	Robert Löwen-Åberg	22
Tjeckisk S-Int	6	Protokoll årsmötet 2013	23
Ritning NV-04 "Rudoch"	7	Ritning "Rambler"	25
Modellflygande i...(del 3)	8	När, var, vem?	26
Jubileumstävlingarna	10	SM OT-RC	27
OT-SM 2013	12	Annonser etc.	27
RM i Friflygskala 2013	18	Foton från SM OT-RC	28

För bidrag till detta nummer tackar red.:

Kenneth Nilsson, Per Nilsson, Sven Landervik, Anders Sellman samt Mats Strömberg och Patrik Gertsson för foton. Se vidare www.hangflygning.se och <http://ripamfk.com/bilder/otsm13/index.htm> för fler fotoreportage

Omslagsbilden.:

Med tio modeller i bagaget var Markku Tähtäpää flitigt i elden (luften) under årets OT-SM. Med hjälp av Matti Pyykkö lyfter här hans S3:a "Lokki" för en maxflygning.
Foto: Mats Strömberg

Info från kassören // Info from the Treasurer:

Medlemsavgift för 2014 oförändrad 200:- (50:- familjemedlem som har rätt att tävla men får ingen egen tidning).

SAM och SAM Speaks: vi har numera enskilda medlemskap i SAM. Du kan betala avgiften 40 USD till SMOS så ombesörjer jag resten. Hur mycket är 40 USD? Titta på bankernas växlingskurs - det är den högre "Säljkursen" som du skall använda eftersom SMOS köper valutan. (Är säljkursen vid tillfället 6,9501 skall du alltså föra över 40 x 6,9501 vilket blir 278:-).

För dig som bor i Danmark Finland eller Norge

gäller samma sak. Observera att SAM-medlemskapet inte är kalenderår - titta på adresslappen när ditt medlemskap går ut (expire date). Vill du ha hjälp med andra betalningar till utlandet? De flesta accepterar PayPal - jag förmedlar gärna betalning ifall du inte har egen möjlighet.

SMOS membership fee remains unchanged SEK 200:- for year 2014. Payment can be sent in cash to my address found on page 2. Accepted currencies are SEK , DKK , NOK , EUR , USD , PLN , NZD and GBP.

Ingvar Nilsson

Nya rutiner vid beställning från smos ritningsarkiv

Servicen att kunna beställa papperskopior från mig kommer att försvinna. Enligt styrelsebeslut kommer ritningskopior i stället att spridas digitalt, men observera att det finns kopiaägare, som fortfarande levererar papperskopior!

Det nya förfaringssättet kräver förstås en dator och en e-postadress, men de som själv inte har en sådan har förmodligen någon bekant, som kan ställa upp.

Så här gör du:

Du e-postar eller ringer in beställningen till mig.

Jag svarar och skickar med filer på de ritningar som finns. Du kontaktar kopieraren vad du vill ha gjort (antal, adress, pris etc.)

Du vidarebefordrar mitt e-postbrev till honom.

Dagen efter brukar din papperskopia finnas för avhämtning eller skickas med post.

För att det ska fungera bra måste du dela med dig av erfarenheterna från papperskopieringen. En billig kopierare får då mer jobb!

Gula sidorna på din hemort kan ge tips om kopieringsfirmor. Själv anlidade jag den här firman i Göteborg för några år sedan: <http://www.spectradsign.se>. Ett annat tips är Karl Westling, tfn. 070 2966148. Han kopierar stora pappersritningar och är intresserad.

Länkar till SAMs digitala arkiv:

England: <http://www.sam1066.org/library.html>

Samarbetet inom SAM: <http://www.co-op-plans.com/magento/>

Lars Karlsson

Höstattävlingen 2013

SMOS inbjuder medlemmarna till Höstattävlingen på Revingefältet lördagen den 19 oktober 2013. Reservdag 20 oktober.

Samling på Tvedöravägen 09.30. Därefter förflyttning till tävlingsplatsen där information ges och startkort delas ut. Tävlingsstid 10.00 – 15.30. Därefter eventuell fly-off. Två starter per klass utan periodindelning. Linlängd 100 m om vädret tillåter. På försök tillåter vi start med gummirep för segelmodeller.

Tävlingsklasser: Alla OT-klasser i friflyg samt OT-RC med reservation för sammanslagning av klasser vid behov.

Startavgift: 50 kr för första modell och 25 för varje följande modell. Betalas på plats med jämna pengar.

Anmälan med uppgift om modellens klass och namn samt den tävlandes namn och telefonnummer (även mobilnummer) senast den 10 oktober till

Thomas Johansson, Ankaregränden 1, 226 51 LUND, tfn 046-24 85 37, e-post birgit.stangby@telia.com.

Vägbeskrivning till samlingsplatsen: Kör från Södra Sandby eller Flyingeby mot Revingeby. Några hundra meter innan Revingeby sväng höger vid vägvisare mot Tvedöra. Fortsätt cirka 400 meter.

Varmt välkomna!

SMOS tävlingskommitté

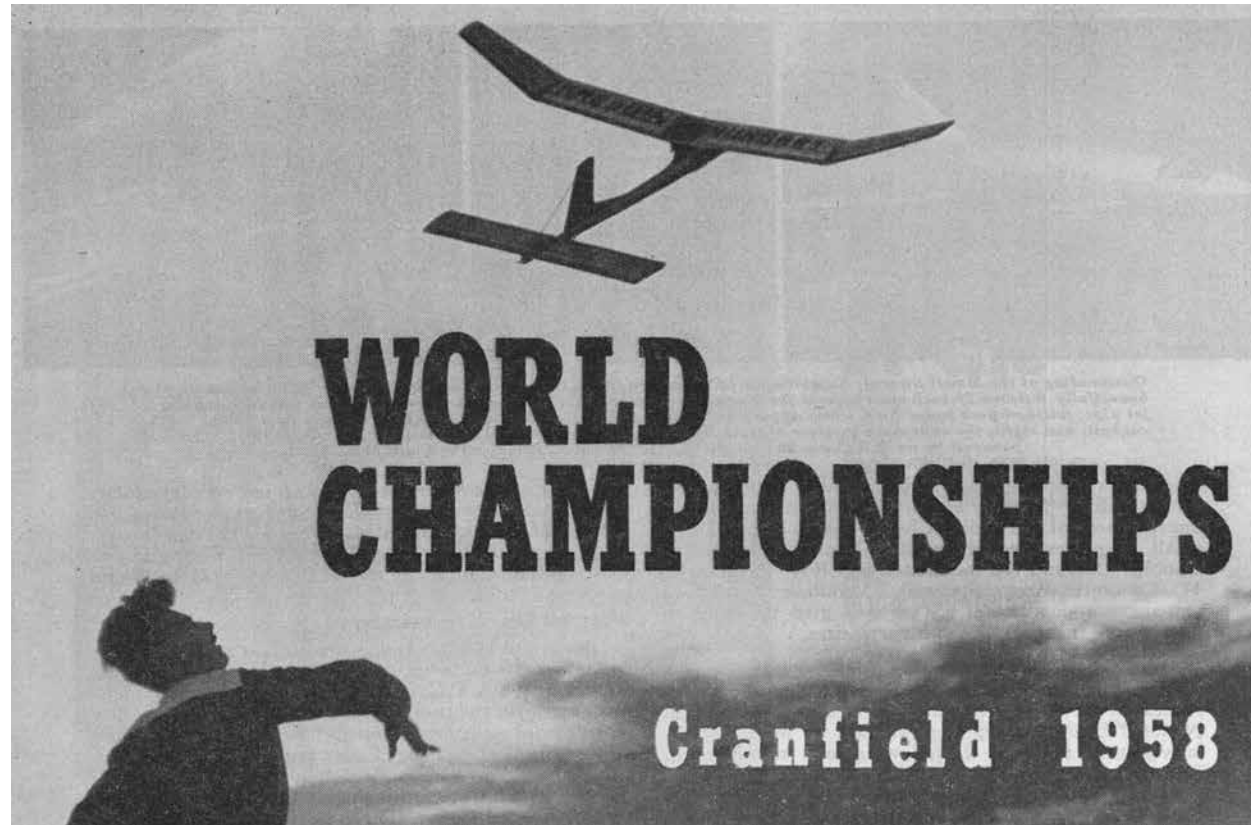
Tycho, Thomas och Sven

Rättelser till Matrikeln i Oldtimer nr 3

Ahlfort, Torbjörn Regionombud
Borglund, Richard 021-24747, 070-3737944,
richard.borglund@telia.com
Eriksson, Lars Regionombud
Jansson, Christer Ny adress:
Björntorpsgatan 15 B, 660 50 Vålberg, fast telefon
skall strykas.

Nilsson, Anders Ej längre styrelseledamot RC
Nilsson, Bo-Eskil Vice ordförande
Nilsson, Per Ordförande
Wivardsson, Gunnar Ej ordförande.
Östermark, Evert Regionombud

F1C 60 ÅR – Del 6.



Då våra nuvarande regler för klass F-Nostalgi omfattar modeller, som konstruerats före 1959, avslutas den här kortserien med en sammanfattning av 1958 års VM i F-klassen.

Av olika skäl hade FAI beslutat hålla denna tävling vartannat år i samband med Wakefield-mästerskapen, varför ingen tävling arrangerades 1957.

Efter många diskussioner och (förkastade) förslag till hur man skulle begränsa F-modellernas prestanda stannade man vid en ökning av minimivikten till 750 gram – vilket gäller än idag! Som en viss kompensation tog man bort den otidsenliga (och farliga) markstarten.

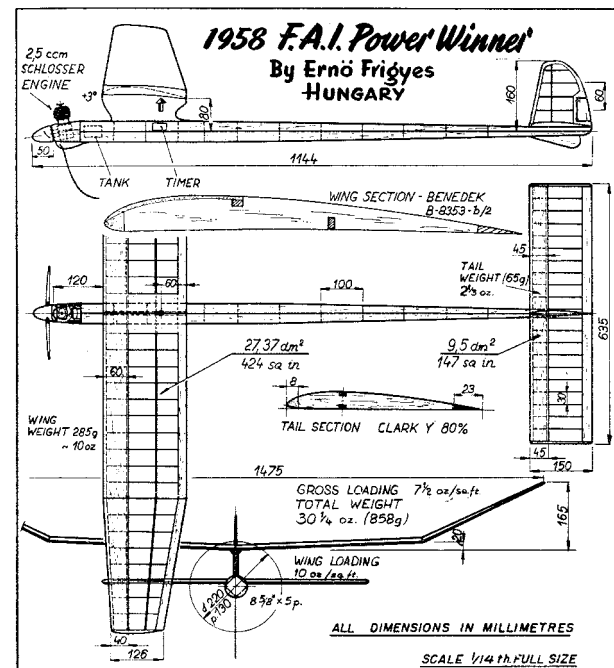
Också detta VM avhölls på Cranfieldfältet och om det var den ovan nämnda regeländringen eller det svåra vädret som gjorde att ingen flög fullt diskuterades länge i pressen. Det regnade inte som 1956, men en under dagen tilltagande bläst med vindbyar i närheten av 15 m/sek resulterade i ett otal kvaddar och farliga tillbud.

I många fall ansågs detta bero på att modellerna aldrig flugits i så hårt väder, men en del kvaddar tillskrevs en annan orsak. För att utnyttja den nya minimivikten utan för mycket ballast var många modeller nu mera robust byggda, men då den ökade vikten bakom tyngdpunkten också ledde till längre nosmoment ökade även gyroskopverkan från de allt mer högvarviga motorerna.

Det här kan givetvis medföra stabilitetsproblem och dåtida observatörer trodde att detta låg bakom en rad kvaddar, där motorflykten plötsligt övergick i störtdykning.

Även om det ryska laget uteblev satte deltagare från Östeuropa en stark prägel på detta VM. Från början var dock det engelska laget favoriter ned sina extremt högtflygande modeller.

Av olika skäl föll de efter hand bort från täten och man kan anta att A. Collison stod för den snöpligaste missen, då han vid tankning med plastflaska ovetandes sög tillbaka så mycket bränsle att motorn stannade efter 9 sekunders stigning...



Ända till slutet blev tävlingen en öppen match, men till favoriterna hade då sällat sig W.M. Dean (proxyflygen) från USA och O. Niemi från Finland. Till dessa räknade även ungraren E. Frigyes, Australiens representant Bond Baker samt Lothar Piesk från Tyskland. De två senare tappade dock dyrbara poäng då de fick ta till reservmodellerna. Bakers första (och bästa) modell landade oåtkomlig på ett högt hangartak, medan Lothars modell slets ur händerna på honom av en kraschande modell. Hans modell förstördes naturligtvis, men själv undkom han utan skador.

Då Dean och Niemi i sista perioden gjorde sina sämsta flygningar låg fältet öppet för flera andra tävlanden. Bl.a. trängde R.Stabler från Tyskland sig upp till en 4:e-plats, men tre av de fem tävlingarna belades av deltagare från Östeuropa med Frigyes i spetsen.

Utöver den viktökning, som den nya FAI-regeln orsakat, uppvisade de deltagande modellerna inga revolutionerande nyheter jämfört med tidigare tävlingar. Fler modeller var nu försedda med autoroder och Tjeckoslovariens V. Hajek hade en tidig version av V.I.T., d.v.s. under flygning inställbar stabilisator. Det hade också Bond Baker, som komplicerat det hela med en extra funktion, som efter motorflykten tippade stabilisatorn för lämplig kurvradie.

Frigyes' namnlösa vinnarmodell var av konventionell pylontyp och dess höga prestanda ska ses i ljuset av att den hade drygt 100 grams övervikt! Den drevs av en östtysk "sportmotor" av hög kvalitet, tillverkad av den

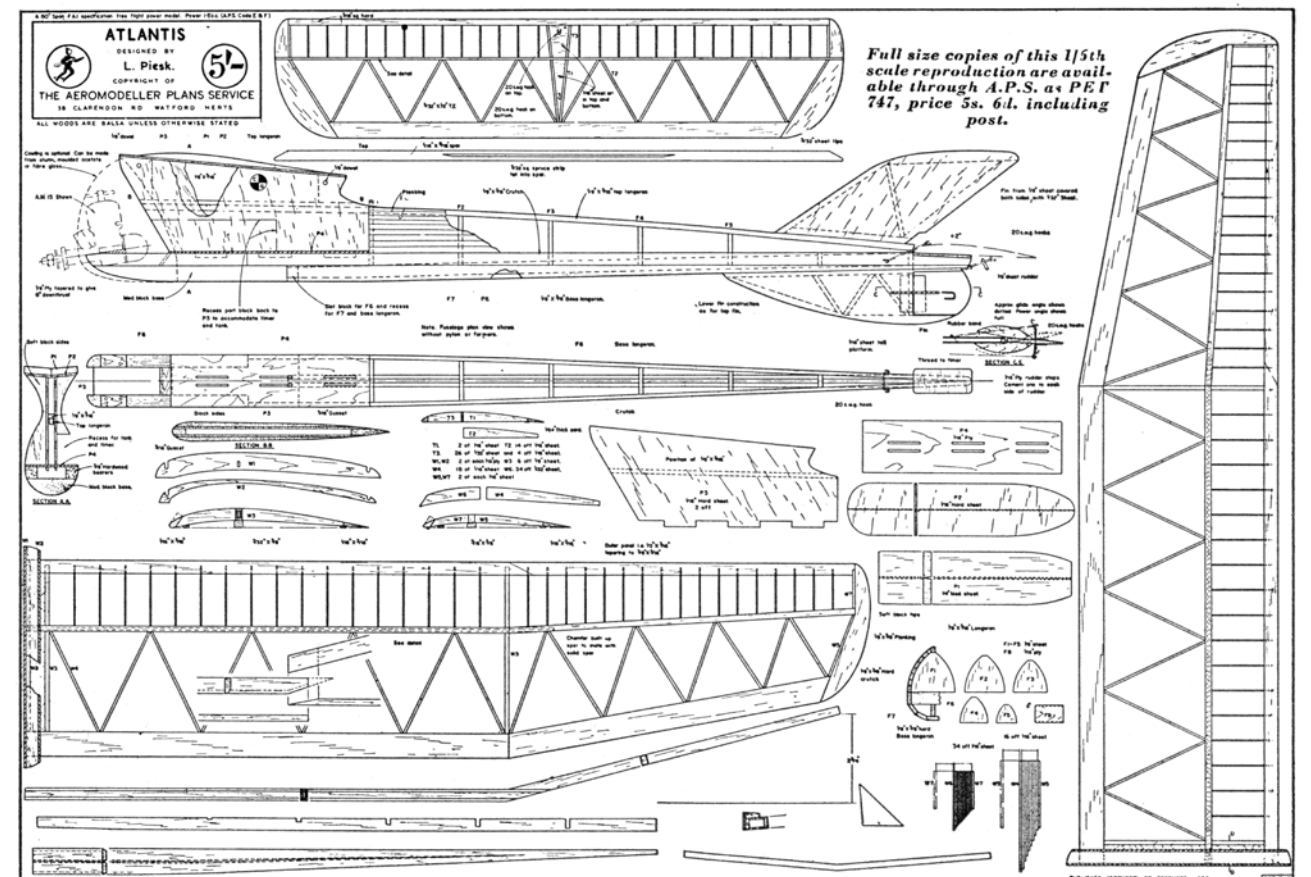
sedermera kände Benno Schlosser, som fortfarande är verksam!

Ett ökat antal modeller med 1,5 cc-motorer noterades, varav Lothar Piesk's välbygge blev mest omskrivet. Med en Taifun Hurrigan i nosen utmärkte sig hans modell för en exceptionell flygförmåga och ritning till den publicerades under namnet "Atlantis" i flera tidskrifter. I något förenklat utförande utgav Graupner den senare i byggsatsform och fick då namnet "Atlas".

Förutom några K&B 15 glödstiftsmotorer dominerade dieselmotorerna och liksom tidigare använde de flesta Oliver Tiger och Webra Mach I-motorer.

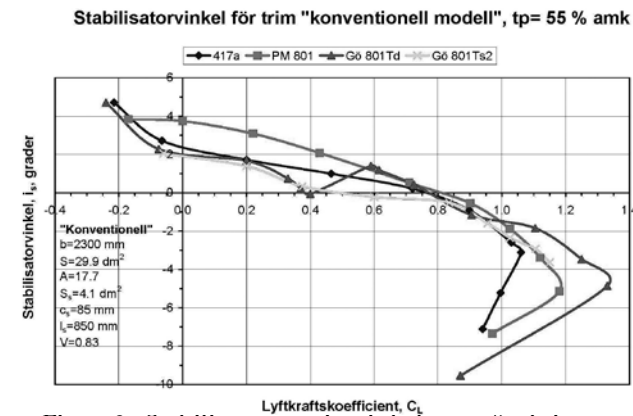
Redan vid nästa VM skulle dieslarnas dominans brytas för alltid. Även om några av deltagarna i den historiska fly-off'en 1960 förlitade sig på hårt trimmade ETA-och Oliver Tiger-dieslar så var motortillverkarna på väg att ta ett s.k. kvantumsprång med serietillverkade glödstiftsmotorer med nästan dubbelt så hög effekt som sina föregångare. I ett slag inhämtades den försämrade

Fortsättning på nästa sida

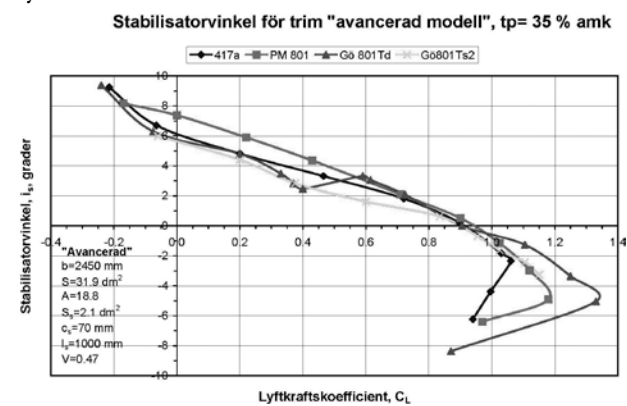


Modellflygande i eftertankens kranke blekhet del 3

Av Kenneth Nilsson, mars 2012



Figur 3. Stabilisatorns trimvinkel som funktion av lyftkraftskoefficienten för "konventionell" modell.



Figur 4. Stabilisatorns trimvinkel som funktion av lyftkraftskoefficienten för "avancerad" modell.

För den konventionella modellen, $tp=55$ procent, ser man att stabiliteten med profilen Gö 801Ts2, som har turbulensanvisningar på framkantens översida, är nära indifferent, neutralpunkten*1 ligger på ca 60 procent av amk inom ett rätt stort CL-intervall. För denna tyngdpunkt kan vilket CL som helst i området cirka 0,6 till 0,8 intas.

Det hos modellflygplan så vanliga "stall – dyk och ta fart – upptagning – stall"-beteendet är en form av den så kallade "phugoidsvängningen"*2. Phugoidsvängningen är i allmänhet en långperiodisk, svagt dämpad, svängning där fart byts mot höjd vid nära konstant anfallsvinkel. För F1A-modeller är periodtiden ca fyra sekunder. Hos modellflygplan orsakas en dirvergens antingen av obefintlig statisk stabilitet eller av ett instabiliserande tippmoment orsakat av fartökning i kombination med otillräcklig statisk tippstabilitet. Ett sådant instabiliserande tippmoment är precis vad som kan vara fallet om stabilisatorn har starkt Re-beroende egenskaper.

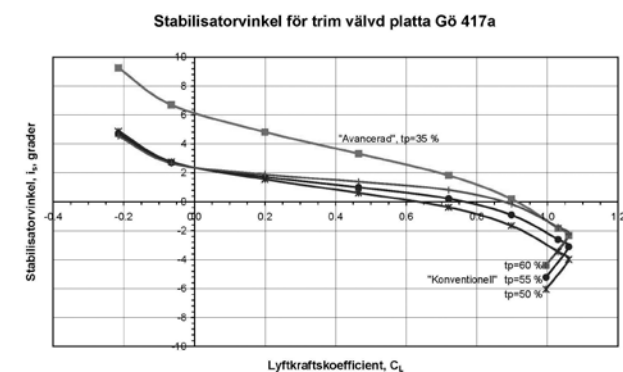
*1 Neutralpunkten är totala luftkraftens angreppspunkt vid en anfallsvinkeländring.

*2 Phugoidsvängningen = är den andra tippsvängningsformen är kortperiodig anfallsvinkeländring vid nära konstant fart.

Titta en gång till på Gö 801 "naturell"! Den stabilisatorprofil som beter sig ens i närheten av denna är inte lämplig för jobbet. En modell med dessa egenskaper, som råkar ut för en hastighetsökning får då högre Retal, vilket leder till ökad stabilisatorlyftkraft, dvs. till ett nosermoment och ytterligare ökad fart. I bästa fall uppnås en ny stabil trimpunkt och en upptagning sker, dvs. en phugoidsvängning. I värsta fall fortsätter dykningen till luftens slut. Detta drabbar ju många modellflygare, som råkade bygga stabben lite för tung eller valde en olycklig stabilisatorprofil.

Nästa steg i baktungheten är den "tryckande" modellen. Vad gör den ivrige modellflygaren när farten är högre än önskat? Jo, lättar kanske nosen eller flyttar vingen framåt, det trimmar ju för en högre anfallsvinkel... Ett säkert recept för att det skall gå åt skogen, nu blir ju modellen ännu mera baktung! Hur många haverier och myckenhet tandagnisslan har inte detta trimningsförfarande orsakat? Regeln är enkel: stabiliteten fixas genom val av tyngdpunktsläge och önskad fart ställs in med vingens och/eller stabilisatorns inställningsvinklar!

Om man jämför stabiliteten, denna gång med vingprofilen välvd platta Gö 417a, för "konventionell" modell vid olika tyngdpunktslägen respektive "avancerad" modell vid $tp=35$ procent, se Figur 5, så ser man att trots halverad stabilisatoryta uppvisar den "avancerade" modellen bättre stabilitet (kurvan lutar brantare), något som redan ynglingen tyckte sig ha observerat. Det är helt enkelt så att en icke bärande stabilisator "lider" mycket mindre av vingens "hyss", den kan uteslutande ägna sig åt att stabilisera ekipaget. Av diagrammet framgår också att trimningen av den konventionell



modellen kan vara extremt delikat, en liten ändring av stabilisatorns inställningsvinkel får stora konsekvenser.

Figur 5. Jämförelse mellan konventionell modell med olika tyngdpunktslägen och "avancerad" vid 35 % tp -läge.

Modellflygplan har ytterligt god tippdämpning, vilken lätt maskerar bristande statisk stabilitet vid den inledande handkastningstrimningen. Även markfekten bidrar eventuellt till detta.

I efterhand kan tilläggas att "Totem" nog var onödigt tippstabil, "statiska marginalen"*4 var, teoretiskt, 20-25 procent mot konventionellt 15-20. En djärv gissning, baserad på här redovisade data, är att de verkliga statiska marginalerna var ca 20 respektive 15 procent.

Så här långt komma kan konstateras att såväl prestanda- som stabilitetsvinster finns att hämta genom att övergå till icke bärande stabilisator och flytta fram tyngdpunkten. Dessutom är en sådan modell lättare att trimma.

Fusning

Men går en slik aerodyn att "fusa"? För att "fusningen" skall fungera krävs, som alltid, momentjämvikt och att tillståndet är stabilt. Vingen är helt överstegrad, anfallsvinkeln är i klassen 60 grader, men den uppfällda stabilisatorn jobbar inom ej avlöst anfallsvinkelområde och ger såväl trimmoment, som stabilitet åt det brant sjunkande ekipaget. Förutsättningarna för detta är lätta att härleda, men var inte kända/publicerade då det begav sig. Då förekom allehanda obegripliga/felaktiga "förklaringar".

På den tiden "fusades" modellerna så att de sjönk ner med hög anfallsvinkel och utan att rotera/spinna. Normala S-int (F1A) har tyngdpunktslägen bakom 50 procent amk, vilket innebär att stjärntlasten för trim vid "fusnings"-tillstånd är positiv. Tyngdpunkter framför ca 45 procent ger negativa stjärntlast, men beräkningar visar att det kan nog gå bra det också – om stabben sitter fast!

För att öka sjunkhastigheten "fusas" idag vid lägre uppfällningsvinkel på stabben och därmed lägre anfallsvinkel. Detta leder till en spinnrörelse runt en vertikal axel, som ger betydligt högre sjunk. Och dagens stryktåliga modeller tål det omilda nedslaget! Spinnen drivs av ett nosermoment och med tyngdpunktslägen på 30-35 procent ligger tryckcentrum bakom och ger ett nosermoment utan stabilisatorlyftkraft. Uppskattningsvis skall stabilisatorn då fällas upp ca fem grader mera än det nu brukliga.

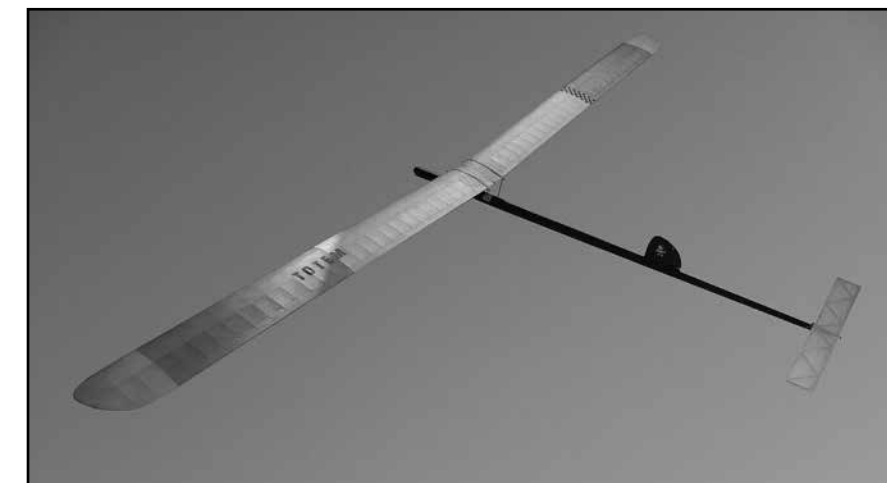
Eftertanke

I eftertankens kranke blekhet kan en grånad yngling fundera och filosofera. Varför har ingen annan provat icke bärande stabilisator (fast ryktet säger att "en östtysk" gjorde det på 80-talet)? Och varför verkar det inte finnas någon återmatning från det flygtekniska "etablissemangen" till modellflygarna? Trots allt blev ju många modellflygare proffs inom flyget. Men kanske hade de nog av flyg på jobbet och barn och blommor att passa, så återmatningen uteblev. Detta är lite synd för alla skulle vinna på att "teoretiserandet" runt modellflygandet stramas upp.

För skribenten har det varit roligt att så här långt efteråt bringa lite klarhet i en del av modellflygets mysterier. Det är bara att hoppas att läsaren också får ut något av det hela.

Ps Fast ryggygningen är nog fortfarande lite av ett mysterium. Finns det någon som vågar riskera en gammal modell för lite prov? Ds.

*4 "Statiska marginalen" är avståndet mellan luftkraftens angreppspunkt vid en anfallsvinkeländring och tyngdpunkten, i procent av amk.

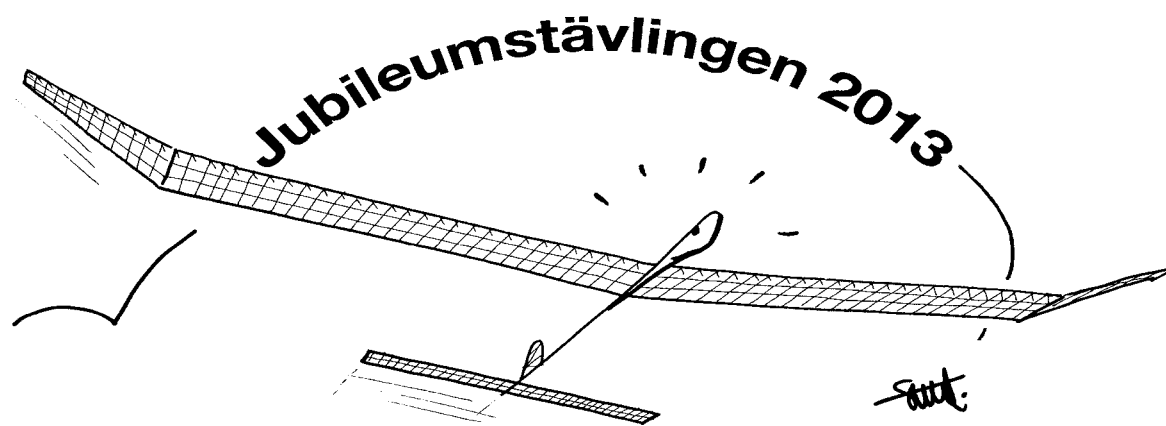


Efterlysning!

Det skulle vara roligt om någon ville bygga och flyga min A2 "Totem" från 1959, spännvidd 2,4 m, stabilisatoryta 1,9 dm². Själv är jag alldeles för ringrostig. Ritning finns i ritningsbanken och råd (och några dåd) kan jag stå till tjänst med.

Totem är oslagbar!!

Kenneth Nilsson, 013-157659, kenni@telia.com



För första gången skulle Jubileumstävlingarna för Wakefield och Glider S:int arrangeras direkt i samband med SMOS ordinarie Oldtimer-SM.

Inbjudan hade även gått ut via SAM Speaks, samt nya Aeromodeller, (som dessvärre missat införande). Det internationella inslaget kom att begränsas till deltagare från Danmark och Finland.

Det var kallat till samling torsdagen den 8 augusti kl 14.00. Där stod en skara våta och lite missmodiga deltagare. Dåligt väder hade troligen avskräckt flera från att komma.

Man frågade sig nu om inte tävlingen borde flyttas till fredag förmiddag, eftersom det föreföll osäkert när regnet skulle upphöra. Sven Landervik i tävlingsledningen litade dock på de danska meteorologerna, vilka utlovat uppehåll senare på dagen och strax efter klockan 15 beordrades utfärd på flygfältet. Regnet upphörde och det blev till sist en riktigt fin eftermiddag och kväll, med tämligen svag vind.

Den nya tävlingsledningen skötte sig med den äran och Birgit i sekretariatet hade bra koll på startkort och resultatlistor.

Det välkända Rinkaby-flytet infann sig efter regnet och i första perioden flögs tre Wake-maxar och fem maxar i S:int. I andra perioden flögs fyra max i Wake och sju i S:int. I tredje perioden slutligen maxade endast två Wakefieldmodeller, medan S:intorna åter gjorde sju maxar. På grund av vindriktningen var det turbulens vid startområdet och S:intorna hade viss fördel av att de med 100 m lina kom upp högre i starten.

Slutresultat i Wakefield blev att endast Karl-Erik Widell flugit 3 max och därmed åter tog hem segern med sin Sune Stark 1951. Hade inte Kurt Strömdahl tappat försmädliga 3 sekunder i sin första start, hade vi fått se en fly-off.

I S:int hade däremot två man flugit fullt, Hans Frederik Nielsen och Lasse Larsson och

i första fly-offstarten 3 minuter, flög båda fullt igen.

I andra fly-off flög Han-Fredrik 169 sek, medan Lasse slog till med 214 sek. Lasse sken som en sol och avslöjade att han ställt om kurvningen på sin Bernfest-1950 så att den skulle glida i större cirklar och kanske finna de svaga uppvindar som kvällen eventuellt kunde erbjuda. Och det gick alltså vägen.

RESULTAT JUBILEUMSTÄVLINGEN 2013

Wakefield						
1	Karl Erik Widell	Sune Stark -51	120	120	120	360
2	Kurt Strömdahl	Cyklon - 53	117	120	120	357
3	Anders/Ginger Sjöberg	Lanzo Duplex	120	120	102	342
4	Åke Gustavsson	Blomgren -52	120	120		240
5	Martti Bogdanoff	Tusse	108	72	82	202
6	Stig Hellquist	Tempo	55	80	48	183
7	Boris Borotinskij	Ellilä	31	37	31	99
8	Martti Bogdanoff	Nilborn	83			83
9	Karl Erik Widell	KEW -53	11	34	9	54

Anmälda men ej deltagit: Åke Gustavsson: Landegren Wake, Lars Larsson: All American, Boris Borotinskij: Colibríe Sr.

Glider						
1	Lars Larsson	Bernfest -50	120	120	120	360
2	Hans Fr. Nielsen	HN4 Sherif 2	120	120	120	360
3	Sven Landervik	Master	120	109	120	349
4	Ronald Borg	Bora Gunic	100	120	120	340
5	Göran Larsson	Urubu	102	120	116	338
5	Göran Larsson	AH 24	120	98	120	338
6	Freddy Dahlstrand	Viking	85	120	120	325
7	Inge Sundstedt	Viking	120	32	120	272
8	Tycho Andersson	Viking	88	120	51	259
9	Per Nilsson	AH 20 Cumulus	79	120	49	248
10	Kurt Strömdahl	Viking	99			99
11	Frede Juhl	JAL	62			62
Fly-off	Lars Larsson				180	214
Fly-off	Hans Fr. Nielsen				180	169

Anmälda men ej deltagit: Freddy Dahlstrand: Carioca, Lars Larsson: Bernfest 51, Rune Tedenryd: Aurikel, Kurt Sandberg: HW-46, Bo Modeer: Viking.

Överst poserar vinnarna i Glider-tävlingen, Hans Nielsen och Lasse Larsson.

Därunder en action-bild från det finska lägret med Boris och hans "Colibríe"

Nedan t.v. den perenne Wakefield-vinnaren Karl Erik Widell.

Nedan t.h. Göran Larsson deltog med två segelmodeller, som båda flög exakt lika länge! Här förbereder han sin "AH-24".



Roligt för Lasse som så många gånger varit nära seger i våra tävlingar.

En krumelur i protokollet: Vår energiske Göran Larsson flög två fina modeller vilka båda lustigt nog samlade ihop exakt samma antal sekunder

Nämnas skall slutligen att en enda "riktig" 60-årsjubilar fanns i luften, nämligen Ronald Borgs BG.44 som Bora Gunic segrade med 1953 Ronald flög den nu till en hedrande fjärdeplats.

I övrigt hänvisas till resultatlistorna.

Per Nilsson



OT-SM I RINKABY 2013



Efter en av de torraste somrar vi upplevt på de här breddgraderna började en rad lågtryck vandra in över Skandinavien just när "de sista entusiasterna" invaderade Rinkaby för 4 dagars samvaro och flygande. Medan delar av Sydsvetige dränktes just denna helg var det dock endast jubileums-flygarna, som på torsdagen fick ta del av detta.

Tävlingens största modell alla kategorier var förstås Markus mäktiga "Kuha 16"!

G-Int-vinnare än en gång; Åke Gustavsson och XL-56.



12

För OT-SM var vi i år hänvisade till den stora, plana heden bakom baracklägret, ett fält som de flesta uppskattar att flyga på.

Fredagen gynnades av sol och en måttlig vind. Max-tiden bestämdes till 120 sekunder, vilket i de flesta fall stämde med den tillgängliga ytan.

Lördagsvädret var mera växlande med en ökande vind, som dels tvingade till omgruppering, men också orsakade att en del maxflygningar avslutades utanför fältet.

Efter en lovande morgon försämrades söndagsvädret snabbt. Det utlovade regnet kom inte förrän efter tävlingen, men kom gjorde däremot prognosens vind-

styrka på 5-8 m/sek med betydligt mer i byarna. Som framgår av resultatlistorna valde en del tävlanden redan på lördagen att inte packa upp sina modeller och tyvärr blev manfallet ännu större på söndagen.

Till året tävling hade 164 modeller anmälts, vilket är något lägre än på senare år. Vi hade glädjen att få se några nya namn i deltagarlistan, men tyvärr lyste ett 20-tal av våra reguljära tävlanden med sin frånvaro. Om detta är ett trendbrott eller bara resultatet av tillfälliga, olyckliga omständigheter får framtiden utvisa. Från Finland kom tre tävlanden plus medhjälpare, medan vi saknade några av de norska och danska deltagarna.

Om själva tävlingen får foton och resultatlistor berätta, men några kommentarer i kronologisk ordning följer här.

På fredagen fick vi än en gång se hur väl A-modellerna presterar även i en vindstyrka, som borde te sig avskräckande för dessa små modeller! Om F-Klassisk kan man bara konstatera att återväxten är minimal och att det mellan deltagarna diskuterades en eventuell reducering av motortiden för att minimera långflygningar.

Allas vår välbyggare från Finland, Markku Tähkäpää, var i elden alla tre dagarna och bäst lyckades han i klass A2, där han vann med sin vackra "Ellipsi".

Klasserna B och C behåller sin popularitet och den senare bjöd på lördagen på tävlingens första fly-off mellan tre deltagare. Tyvärr stoppades Anders Sjöberg av ett mekaniskt fel vid uppdragningen och undertecknads gamla "Prim" slog Lars Karlssons "Senator" med 44 sekunder trots prematur fusning.

Deltagarna i F-Nostalg valde själva att flyga med 150 sekunders maxtid, men fick över lag ovanligt låga tider. I klass S 1 flög Göran Larsson än en gång hem segern med sin "Stormfågel" medan "Cikada" dominerade i klass A 1.

Som vanligt avslutades lördagen med årsmöte och middag, som utgjordes av en superb buffé.

Årsmötet hölls föredömligt kort och avslutades med att

Boris Borotinskij å de finska OT-flygarnas vägnar överlämnade en ritningsskatt till SMOS, bestående av en kartong ritningar till finska Wakefieldmodeller från 30-talet.

I detta sammanhang kan också nämnas att det aviserade symposiet på fredagskvällen var välbesökt. Det är möjligt att en del av Kenneth Nilssons utflykter i aerodynamikens labyrinter gick över huvudet på en del av den något trötta publiken, som dock var ense om att det var ett lovligt initiativ. En bonus var att arrangörerna även denna kväll försåg oss med en god buffé till självkostnadspris!

Söndagens vind var alltså stark och byig och maxtiden sattes till 90 sekunder. Som framgår av resultaten valde många att inte flyga och de som gjorde det bjöd stundom på märkliga uppvisningar! Det fanns termik och långa hämtningar stundade för dem, som fick sina modeller över markturbulensen. De flesta kom varken högt eller långt och ansåg att en flygning fick räcka, även om modellen kom ner helskinnad.

Största manfallet drabbade klass D och S-Int. Handstart tillämpades i den förra, där Martti Bogdanoff välförtjänt segrade under förhållanden, där t.o.m. K-E Widells segerrika "Stark -51" trycktes till marken! S-Int-klassen vann undertecknads "Mjölner" nästan på walk-over, tack vare tre snabba starter direkt efter startsignalen!

Klass S 2 för numera en tynande tillvaro. Det all-nordiska inslaget var dock påfallande och det blev debutanten Matti Pyykkö, som med sin originella (osannolika?) "Cigarillas" segrade med tre maxflygningar!

I klass S 3 lät Markku Tähkäpää oss se tävlingens mäktigaste modeller i luften, nämligen "Lokki" och "Kuha 16". De hade förtjänat bättre väder men – till skillnad från flera andra modeller – överlevde de luftfärderna. Tävlingens andra fly-off skulle gjorts i klass S 3, men då det bedömdes att den upplåtta delen av fältet inte skulle räcka för längre flygningar inställdes den. Sälunda fick Per Nilsson och Freddy Dahlstrand dela på förstaplatsen efter full tid för "Draken" respektive "Carioca".

Tävlingen avslutades med – efter förhållandena – fina flygningar i klass G-Int, där Åke Gustavssons tjeckiska XL-56 än en gång visade framfötterna.

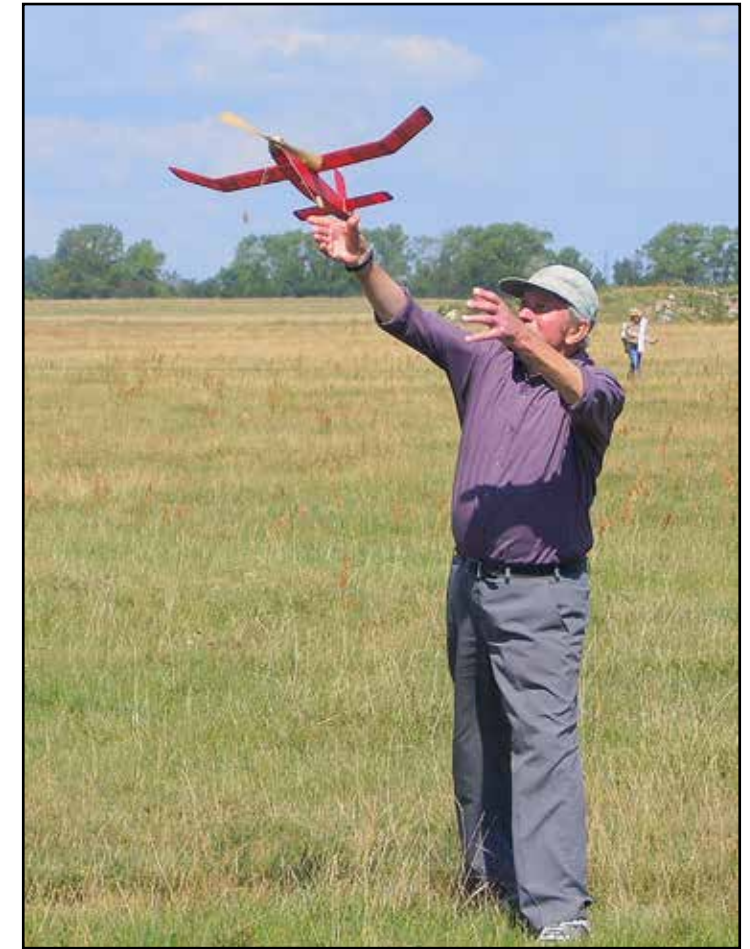


Tyvärr brukar leden glesna avsevärt inför söndagens prisutdelning och – kanske av förställiga skäl – skedde så även i år. Det var en liten tapper skara, som än en gång kunde konstatera att arrangörerna utfört ett bra arbete. Detta års SM och Jubileumstävling innebar debut för den nya tävlingsledningen, som med den äran tagit över efter paret Gustavsson. Många av oss tänker nog inte på att grovarbetet redan är gjort när tidkortet delas ut och såväl planering som genomförande av tävlingen löpte denna gång friktionsfritt tack vare paret Birgit och Thomas Johansson, Sven Landervik och Tycho Andersson.
Sten P.

Uppe till höger släpper Gunnar Wivardsson sin "Blacklock" i tufft väder.

Nederst t.v. startar Matti Pyykkös originella "Cigarillas", som med tre säkra maxflygningar vann S 2. Till höger därom en annan S 2:a, Hans Nielsens "TH-25".





Bildtexter medurs från ovan:
Inge Sundstedts "Tempo I" går till väders.

Red.'s 30 år gamla "Clipper I" klarade den bygga vinden
oväntat väl.

Per Nilsson förbereder start av sin "Draken", som än en
gång tog hem segern i klass S 3.

Markku Tätkäpääs eleganta "Mara" var tävlingens
originellaste modell.

Ytterligare en Tätkäpää-skapelse är A2:an "Ellipsi".
Den vann sin klass och hade även kunnat vinna en
skönhetstävling, om vi haft en sådan!



Uppe till vänster manar Martti Bogdanoff på sin "Cleo" så hårt
att den gömde sig tills dagen därpå!

Ovan ses Thure Josefsson släppa en annan B-modell, den
klassiska "Tern".



Ovan klagör Lars Karlsson
sin "Trim II", som flög till sig en
femteplats i A-klassen.



Göran Dacke till höger justerar
"kompen" på Elfin-dieseln i hans
"Zipper", som gav sig ut på
långflygning.

RESULTAT VID OT-SM I RINKABY 2013

Klass A						
1	Anders Sjöberg	FIB	98	120	58	276
2	Ingvar Nilsson	FIB	95	107	51	253
3	Andrea Hartstein	Trim	63	55	79	197
4	Gunnar Wivardsson	The Chad	36	66	94	194
5	Lars Karlsson	Trim II	88	39	64	191
6	Ole Torgersen	The Chad	79	72		151
7	Andrea Hartstein	Tummeliten	51	45	24	120
8	Ole Torgersen	Trim II	117			117
9	Gunnar Wivardsson	Goblin	40	27	46	113
10	Ingvar Nilsson	Tummeliten	12			12
Anmälda men ej deltagit: Ingvar Nilsson: Sunbuy, Björn Källman: Trim II, Thomas Johansson: FIB						

Klass B						
1	Sten Persson	Clipper	120	88	106	314
2	Thure Josefsson	Tip Top	94	113	98	305
3	Boris Borotinskij	Lanzo 30	59	87	84	230
4	Thomas Johansson	High Climber	46	104	50	200
5	Ingvar Nilsson	Cloud Tramp	60	33	74	167
6	Thure Josefsson	Tern	81	61	9	151
7	Martti Bogdanoff	Cleo	120			120
8	Gunnar Wivardsson	Thermal Bagger	53	47		100
9	Björn Källman	Tern	38			38
Anmälda men ej deltagit: Andrea Hartstein: Tern, Ronald Borg: Bazooka, Stig Hellquist: Tern, Bo-Eskil Nilsson: Cleo, Ole Torgersen: Toto och Cabin, Hans Karlsson: Landegren Krax och Hep Cat.						

Klass C						
1	Sten Persson	Prim	120	120	120	360
2	Lars Karlsson	Senator	120	120	120	360
3	Anders Sjöberg	Landegren Special	120	120	120	360
4	Ole Torgersen	Eeo-7	112	120	92	324
5	Gunnar Wivardsson	Amigos	83	120	110	313
6	Kurt Strömdahl	Korda C-37	120	120	5	245
7	Thure Josefsson	Löwens G1	104	7	74	185
8	Björn Källman	Hugin	27	55	75	157
9	Åke Gustavsson	Blomgren -43	50	87		137
10	Åke Gustavsson	Korda C-37	86			86
11	Boris Borotinskij	Wilbur	52			52
	Sten Persson	Flyoff				153
	Lars Karlsson	Flyoff				109
Anmälda men ej deltagit: Einar Håkansson: Landegren Special, Ole Torgersen: Senator.						

Klass D						
1	Martti Bogdanoff	Tusse	90	90	5	185
2	Richard Borglund	Korda -37	90	37	16	143
3	Thure Josefsson	Lanzo Duplex	52	35	46	133
4	Martti Bogdanoff	Nilborn	90	28		118
5	Anders Sjöberg	Landegren Wake	84			84
6	Gunnar Wivardsson	Blacklock	77			77
7	Karl Erik Widell	Sune Stark 1951	48			48
8	Thure Josefsson	Fillon Wake	36			36
Anmälda men ej deltagit: Hans Karlsson: Ellilä-39, Ginger Sjöberg: Lanzo Special, Kurt Strömdahl: Lanzo Duplex, Sten Persson: Contestor, K-E Widell: KEW-53, Åke Gustavsson: Aristocrat och Blomgren -52, Lars Larsson: All American.						

Klass G: Int						
1	Åke Gustavsson	XL-56	90	90	90	270
2	Karl Erik Widell	Prometheus 7	53	90	90	233
3	Boris Borotinskij	The Bardon	90	42	66	198
4	Kurt Strömdahl	Sluka 58	90			90
4	Einar Håkansson	Fjantomen 1965	90			90
Anmälda men ej deltagit: Thomas Johansson: Tippsi, Ingvar Nilsson: Tempo, Boris Borotinskij: Beautiful Bess, Åke Gustavsson: XL-59, Einar Håkansson: II Fuggitivo, Stig Hellquist: Tempo, Martti Bogdanoff: Tusse och Nilborn.						

Klass S 1						
1	Göran Larsson	Stormfågeln	120	120	120	360
2	Lars Larsson	Sappo -46	90	82	108	280
3	Freddy Dahlstrand	Zamba	76	120	80	276
4	Freddy Dahlstrand	Korpen	108	87	78	273
5	Kurt Sandberg	HW-44	120	117		237
6	Markku Tähtkäpää	ML-44	120	25	80	225
7	Matti Pyykkö	Figaro IV 6	36	47	65	148
8	Andrea Hartstein	Doofa	120			120
8	Markku Tähtkäpää	Salmiak	120			120
Anmälda men ej deltagit: Gunnar Wivardsson: Dabchick, Hans Nielsen: SP Mads, Inge Sundstedt: Tempo 1, Kurt Sandberg: HW-43.						

Klass A 1						
1	Richard Borglund	Cikada	24	109	120	253
2	Andrea Hartstein	Cikada	109	120	12	241
3	Hasse Bengtsson	Örnungen	58	73	90	221
4	Lars Larsson	Bantam -53	75	90	45	210
5	Per Nilsson	Gladan	70		87	157
6	Inge Sundstedt	Tempo 1	77			77
7	Tycho Andersson	Cikada	54	5		59
Anmälda men ej deltagit: Lars Karlsson: Cikada och Gladan, Frede Juhl: Qivitog, Hans Nielsen: HN7 Fox, Rune Tedenryd: Cikada.						

Klass A 2						
1	Markku Tähtkäpää	Ellipsi	120	90	120	330
2	Göran Larsson	Nordic	44	120	120	284
3	Sven Landervik	Skymaster	120	84	73	277
4	Matti Pyykkö	Raika	100	48	80	228
5	Inge Sundstedt	Ester W	68	73	84	225
6	Markku Tähtkäpää	?	120	65		185
7	Hans FR. Nielsen	HN 24 Lucky	10	120	47	177
8	Bo Modeer	Agathe	120			120
Anmälda men ej deltagit: Ole Torgersen: Calypso, Frede Juhl: JAL, Stefan Kalska: Propatria och Finlandia, Rune Tedenryd: Skymaster						

Klass S 2						
1	Matti Pyykkö	Cigarillas	90	90	90	270
2	Sven Landervik	Taifun	57	90	85	232
3	Ronald Borg	Uppåt	67	43	90	200
4	Kurt Sandberg	KS-46	90			90
4	Hans Fr Nielsen	TH-25 Giti	90			90
4	Markku Tähtkäpää	OJA 1	90			90
7	Markku Tähtkäpää	Pluto III	7			7

Klass S 3						
1	Per Nilsson	Draken	90	90	90	270
1	Freddy Dahlstrand	Carioca	90	90	90	270
3	Markku Tähtkäpää	Lokki	90			90
4	Markku Tähtkäpää	Kuha 16	61			61
Anmälda men ej deltagit: Frede Juhl: Ölunden, Göran Larsson: Meteor 20, Hans Nielsen: KR-21 Diogenes, Rune Tedenryd: Meteor 20						
Klass S: Int						
1	Sten Persson	Mjölner	90	90	77	257
2	Inge Sundstedt	Viking	90			90
2	Ole Torgersen	Blue Gull	90			90
4	Sven Landervik	Master	47			47
5	Markku Tähtkäpää	Armi Kuusela	31			31
Anmälda men ej deltagit: Göran Larsson: MP5, Per Nilsson: AH 20 Cumulus, Ronald Borg: Bora Gunic, Bo Modeer: Viking, Lars Larsson: Bernfest 50 och Bernfest 51, Frede Juhl: JAL och Stratos, Freddy Dahlstrand: Viking.						

F-Klassisk						
1	Göran Larsson	HA-50	120	120	120	360
2	Sten Persson	SE-52	79	120	120	319
3	Göran Dacke	Zipper	120	120		240
4	Lars Fridström	Slicker 50	112	120		232
F-Nostalgi						
1	Sten Persson	Hi-Fli	121	91	150	361
2	Göran Larsson	G-L- 58	108	120	117	345
3	Göran Dacke	Hot Head	74	150		224
Anmälda men ej deltagit: Göran Dacke: Zero, Lars Fridström: East Wind och Number 18, Ingvar Nilsson: Tempo						



Även i år bjöd vår kassör Ingvar Nilsson på uppvisning i stuntflygning inför lördagens tävling.

REGIONOMBUD FÖR SMOS

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



Lars Erik Fridströms stora Blackburn strax före en förödande stall.

Johan Wallin byggde färdigt sin D.H. Moth Minor under tävlingen och fick den också i luften!

Till höger väntar modellerna på domarbordet.



"Stibbe" kämpade tappert med sin egensinnade Miles M.18!

Årets RM i Friflygande Skala.



gång. Men därpå blev det fart på Mills motorn och Desoutter Monoplane flög i två flygningar majestätiskt över fältet, lätt vaggande i kytten. Mycket vackert! En mindre masstart (4 modeller) avslutade tävlingen till publikens jubel. Prisutdelning med tårta satte punkt för dagen/kvällen.

Ett varmt tack går till Åsa och Bengt Stibner, till Gun Hansson och fältägaren Bo Mantell, utan deras insatser hade RM:et inte gått att genomföra.

Anders Sellman

Inför årets tävling hade Thomas Johansson byggt en ny el-driven "Thulin-jagare", sedan den gamla pensionerats efter drygt 50 års tjänst!

Nedan syns Lars Tolkstam starta sin nya Piper J 3 Cub.

RESULTAT

Klass 1	Modell	Poäng: Skala.	Flyg.	Total.	Plac.
Johan Wallin	ASJA Viking 1	109,5	96	205,5	1
Andrea Hartstein	Lacey M 10	84,0	118	202,0	2
Lars Tolkstam	Piper Cub J3	97,5	88	185,5	3
Anders Sellman	Lacey M 10	100,5	76	176,5	4
Lars Tolkstam	Bücker Jungmann	115,5	20	135,5	5
Bengt Stibner	Miles M 18	82,5	15	97,5	6
Johan Wallin	DH Moth Minor	54,0	42	96,0	7
Anders Sellman	Bf 109 D	112,5	0	-112,5	-
Klass 2					
Sten Persson	Desoutter Monoplane	105,0	109	214,0	1
Anders Sellman	Thulin D	106,5	31	137,5	2
Sten Persson	Hawker Hunter	94,5	23	117,5	3
Sten Persson	Suchoi	106,5	0	106,5	-
Thomas Johansson	Thulin K	103,5	0	103,5	-
Lars-Erik Fridström	Blackburn Monoplane	96,0	0	96,0	-
Bengt Stibner	Mr Mulligan	91,5	0	91,5	-

Så var det dags igen; vi, d.v.s. åtta tävlande och femton modeller träffades på Fedinghults flygfält i Skånes Fagerhult sjätte juli. Vädret var blåsigt med byig vind, vilket gjorde att flygandet fick skjutas upp gång på gång. Detta var inte helt av ondo, skalabedömningen gjordes i lugnt tempo av Tycho Andersson och Bengt Stibner med undertecknad som sekreterare. Sen var det lunch, sen blev det kaffe och sen, vid 20-tiden, blev det flygbart. Intensiv aktivitet utbröt. De peanutstora (eller små?) modellerna flög riktigt bra, Andrea fick den enda maxen, Lars och Johan flög jämt, min Lacey placerades i mindre god luft. Johans Moth Minor, som byggdes nödortfört flygfärdig under dagen, visade tendenser att kunna flyga bra, medan Stibbes Miles M 18 hade helt egna idéer om flygning. Att höga skalapoäng inte alltid hjälper visade Lars Jungmann, alltså fick den gamla Pipern göra jobbet. En kastvind hade slängt

Bf109 i hangargolvet, så den kunde inte heller visa upp sig.

På motorsidan var det bekymmer, Blackburn knäckte en vinge, Thulin D motorspantet vid 2:a start, Thulin K skulle haft annan tyngdpunkt, Thomas valde klokt att avstå från flygning och trimma hemma i lugn och ro, Mr Mulligan visade sig ha tomt batteri. Sen satte vår värderade redaktör Sten i gång. Hunter började realistiskt men en liten vinterskevhets fick flygtyget att gå på nosen ett par



UNGERSKA MODELLMOTORER – Del 2



Samtidigt som bröderna Vellas egna motorer började dyka upp spreds namnet på ett annat ungerskt motorfabrikat, nämligen ALAG.

Den statliga ”Centrala Experimentverkstaden Alag” (AKKÜ) grundades 1955 via en sammanslagning av verkstäder, som sysslade med olika former av flyg och fick samma år i uppdrag att tillverka modellmotorer för att främja ungdomars flygintresse.

Det är inte helt klart vem som konstruerade Alags första motor, men 1955 påbörjades produktionen av Alag X-3, en konventionell, glidlagrad dieselmotor

med ett attraktivt yttre. X-3 hade samma portnings-system som Webra Mach I med 6 transferkanaler i cylinderfodret och med den större av de två medföljande förgasarhylsorna hade den samma prestanda som den kullagrade Taifun Tornado, som den senare testades tillsammans med.

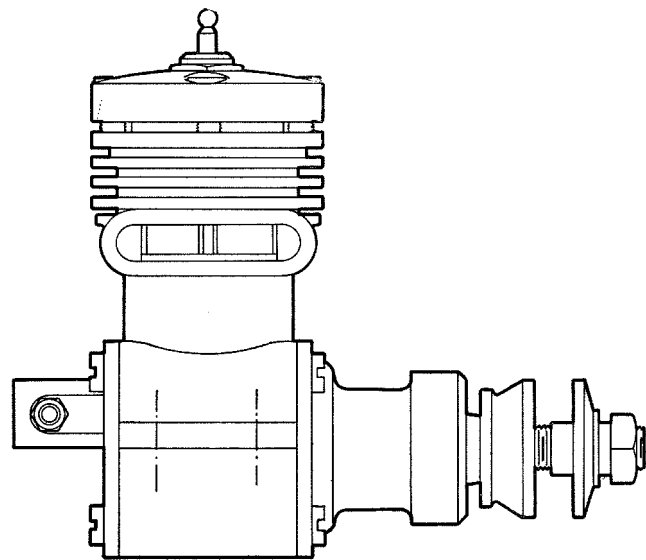
Med sin låga vikt (115 gram) hade den ett utmärkt vikt/effekt-förhållande, något som utnyttjades i den engelska ”open power”-klassen av bl.a. G. Fuller med sin ”Dixielander”.

De eloxerade delarna på X-3 var i regel röda, men några av de c:a 12000 tillverkade exemplaren hade grön eloxering.

Då den ungerska handelsorganisationen ATREX påbörjade en export-drive av Alag-motorerna räckte inte AKKÜ's kapacitet till och in på scenen trädde åter bröderna Vella, som åtog sig att fortsätta produktionen av Alag-motorerna. Vid det laget hade man introducerat två nedskalade versioner av grundmotorn, nämligen X-4 och X-5 på 1,5 resp. 1 cc.

Även dessa var mycket kompakta och lätta för sin storlek och enligt R. Warring's testning visade sig X-4 ha mycket bra prestanda.

Nämnas bör att även Alag-motorerna salufördes av Hobby-Förlaget och 1959 kunde man få en X-4 för kr. 19:50 , medan X-3 kostade kr. 24:50!



Överst på föregående sida visas Alag Y-2 och Y-3 samt dieselmotorerna X-3 och X-4 här ovan. Sidovyn längst ned till vänster representerar båda glödstiftsmotorerna medan treplansskissen här nedan visar Alag X-3. Motorerna från Red:s samling, foto Pär Lundqvist.

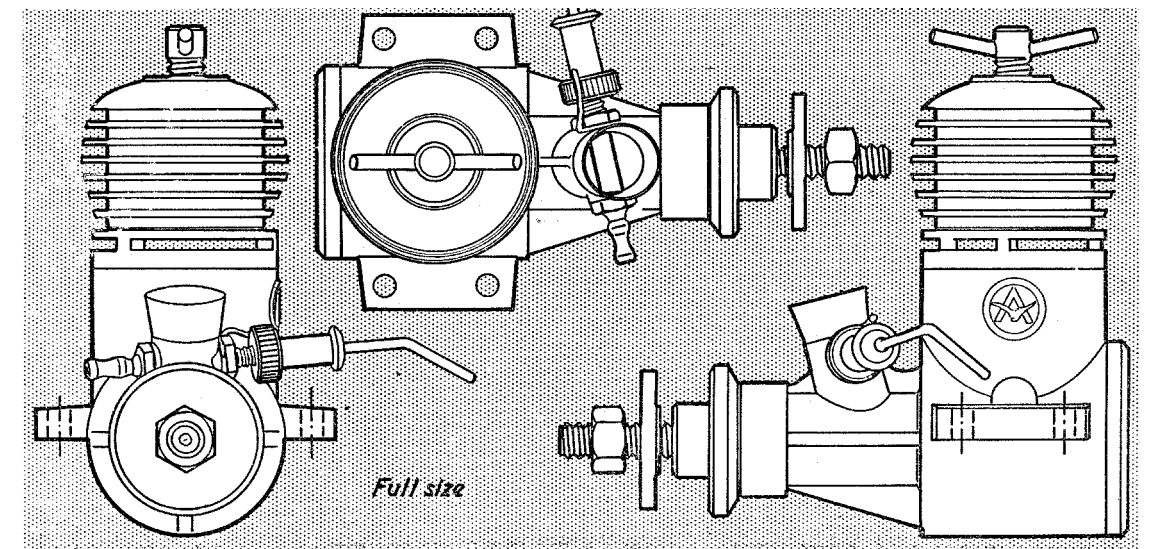
Två glödstiftsmotorer ingick också i Alag-programmet; Alag Y-2 var en racermotor på 5 cc och med roterande slidinsug och dubbla kullager påminde den starkt om ETA 29 och McCoy .29. Den tillverkades också i en glidlagrad ”sportversion”.

Alag Y-3 var en mindre version av Y-2 och tillverkades, liksom denna, med såväl kullagrad som glidlagrad vevaxel. Liksom sin storebror var det så och så med passform och kvalitet – några racermotorer var det definitivt inte! De flesta av glödstiftsmotorerna exporterades till Skandinavien, men produktionstalen var låga.

Hade kvaliteten varit bättre hade fler säkert överlevt till våra dagar. Som det nu är så är de mycket sällsynta – men inte heller speciellt efterfrågade!

Som nämdes i förra avsnittet upphörde bröderna Vellas motortillverkning 1961 och därmed var också Alag-motorernas saga all. De har fått samma eftermäle som V.T.-motorerna, d.v.s. att de hade alla förutsättningar för att kunna bli storsäljare om kvalitetskontrollen varit bättre.

Sten P.



ROBERT LÖWEN-ÅBERG IN MEMORIAM.

Robert Löwen-Åberg bör räknas till de stora inom svenskt modellflyg, något som Sven-Olov Lindén uppmärksammade i en brett upplagd artikel i OLDTIMER nr 2/1994 då "Löwen" nyss fyllt 70 år.

Via hans dotter fick vi nyligen reda på att han gått bort i sommar, 89 år gammal.

"Löwen" var en mycket allsidig herre och för den äldre generationen modellflygare är han lika känd som klubbkamraterna Sune Stark, Arne Blomgren, Åke Roggentin m.fl.

vid tiden för Sven-Olovs intervju utövande han tydligen denna sport (tillsammans med sin hustru) med samma frenesi som en gång modellflyget!

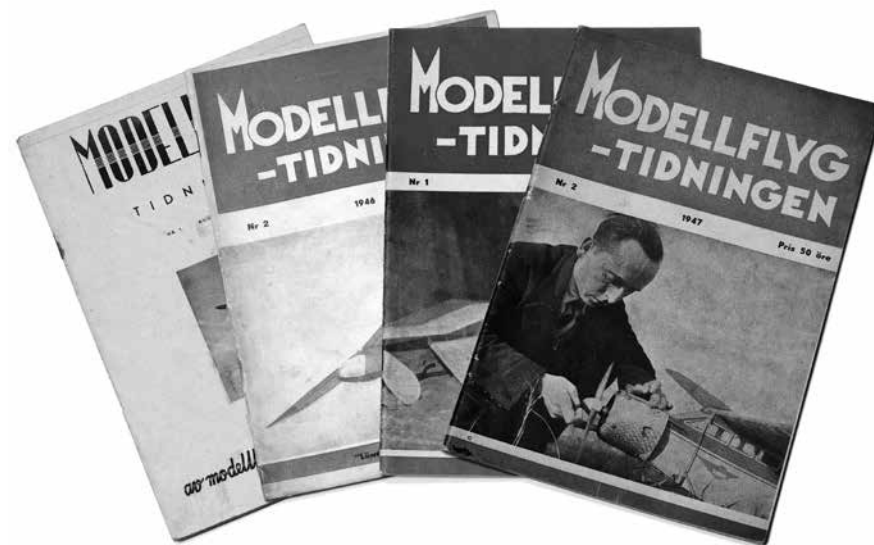
Det är inte känt om "Löwen" var medveten om att flera av hans modeller än idag byggs och flygs, men det borde glädja honom var han än må befinna sig nu!

I OLDTIMER har Robert Löwen-Åberg satt sina avtryck ett antal gånger, senast i en artikel i nr 1/2011. Ritningar till följande "Löwen"-konstruktioner har publicerats i OLDTIMER:

Modell	År/nr		
Sincadus II	3/1984		
Uppåt	1/1985		
Löwens G 1:a	1/1985	1/1995	
Löwens 1948 Wakefield	3/1990		
Löwens Landstrykare	3/1991		
Scrappy	1/1997		

Sten P.

Ronald Borg hör till dem, som fortfarande flyger "Löwens" modeller. Här nedan klargör han sin S:2:a "Uppåt" på årets Oldtimer-SM.



Som journalist och reportage-tecknare satte han sina spår i den svenska flyg- och modellflyglitteraturen under hela 40-talet. Han engagerades redan 1943 som modellflygredaktör i tidningen FLYG, men medverkade också i Teknik för Alla och Teknikens Värld samt i många årgångar av Hobbyboken.

Endast 22 år gammal blev han 1946 redaktör för Ulf Hallvigs lilla tidskrift Modellflygtidningen. Den blev tyvärr inte så långlivad, men de nummer som utkom var välmatade.

Som medlem i anrika "Vingarna" tävlade han framgångsrikt med egna konstruktioner under hela 40-talet, först i segelklasserna, men senare också i gummiklasserna. Flera av hans konstruktioner kom under årens lopp ut i byggsatsform. Mest känd är nog "Scrappy", en nybörjarmodell i klass S1, som han förvånat konstaterade flög som en "elitmodell"! S 2:orna "Sincadus" och "Uppåt" utgavs av Wentzels respektive Alga efter att ha placerat sig väl i ett antal tävlingar.

Efter ungdomsårens intensiva modellflygkarriär tog yrkes- och familjelivet överhanden, medan litteratur, konst och musik stod för fritidsintressena.

I 50-årsåldern utökade han dem med golf och



Protokoll fört vid SMOS / Svenska Modellflygares Oldtimer Sällskap ordinarie årsmöte i Rinkaby lördagen 2013-08-10.

§1 Årsmötets öppnande. Närvarolista cirkuleras.

Ordf. Per Nilsson välkomnade årsmötesdeltagarna och förklarade mötet öppnat och en närvarolista cirkulerades. Listan visade att det fanns 32 deltagare på mötet.

§2 Val av mötesordförande, mötessekreterare samt justeringsmän tillika rösträknare:

Till mötesordförande valdes Bo Eskil Nilsson.

Till mötessekreterare valdes Pär Lundqvist.

Till att justera mötesprotokollet samt tillika rösträknare valdes Inge Sundstedt och Göran Larsson.

§3 Fastställande av dagordning samt frågan om årsmötets behöriga utlysande: Dagordningen fastställdes och det konstaterades att mötet var behörigt utlyst.

§4 Styrelsens verksamhetsberättelse

Ordföranden uppmanade mötesdeltagarna att enskilt gå igenom styrelsens verksamhetsberättelse, den godkändes och lades till handlingarna.

§5 Kassarapport / Ekonomiskt årssammandrag

Kassör Ingvar Nilsson redogjorde för ekonomin som är betryggande. Verksamhetsåret har lämnat ett överskott på 3,649.51 kr, vilket till en del beror på i förväg inbetalade årsavgifter. Kassören redogjorde för hur den ekonomiska förvaltningen numera sker helt elektroniskt och kontantfritt. Rapporten godkändes av mötet och lades till handlingarna.

§6 Revisionsberättelse och styrelsens ansvarsfrihet:

Revisor Johan Bagge hade förhinder att närvara därför lästes revisionsberättelsen upp av mötesordföranden. På revisors rekommendation beviljades den avgående styrelsen ansvarsfrihet för det gångna verksamhetsåret.

§7 Val av styrelse:

Till styrelse valdes enligt valberedningens förslag:

Ordförande	Per Nilsson	omval 2 år
Vice ordf.	Bo Eskil Nilsson	omval 1 år
Sekreterare	Pär Lundqvist	har 1 år kvar
Kassör	Ingvar Nilsson	omval 2 år
Ledamot	Sven Landervik	omval 2 år
Ledamot	Alf Eskilsson	har 1 år kvar
Ledamot	Thomas Johansson	fyllnadsval 1 år
Suppleant	Lars Karlsson	omval 1 år
Suppleant	Lars Tolkstam	omval 1 år

§8 Val av övriga funktioner:

Till övriga funktioner valdes på 1 år:

Revisor	Johan Bagge	omval
Revisorsup.	Gunnar Wivardsson	nyval
Distributör	Kurt Sandberg	omval

Tidningskom. Sten Persson omval
Pär Lundqvist omval

Regelkommitté
Gummimotor (G) Åke Gustavsson omval
Gunnar Wivardsson omval

Segel (S) Kurt Sandberg omval
Göran Larsson omval

Förbränningsmotor (F) Sten Persson omval

RC-flyg (RC) Kjell-Åke Elofsson omval
Linflyg (L) Vakant

Tävlingskommitté
Thomas Johansson omval
Tycho Andersson omval
Sven Landervik omval

Museikommitté
Tycho Andersson omval
Åke Gustavsson omval
Bo-Eskil Nilsson omval
Thomas Johansson omval

Hemsida Andrea Hartstein omval

Regionombud
Skåne-Blekinge: Thomas Johansson
Halland: Sten Persson
Småland o Öland: Bengt Åhman
Östergötland o Södermanland: Kent Josefsson
Västra Götaland: Lennart Flodström
Närke o Västmanland: Göran Larson
Gotland: Evert Östermark
Storstockholm: Anders Sjöberg
Uppland: Gunnar Ågren
Värmland: Christer Jansson
Dalarna: Inge Sundstedt
Gästrikland o Hälsingland: Lars Eriksson
Mellannorrland: Sofia Holmbom
Övriga Norrland: Torbjörn Ahlfort

(Viss tveksamhet förelåg betr. Värmland, men efter mötet har bekräftats att Christer Jansson kvarstår som Regionombud).

§9 Val av valberedning:

Till valberedning valdes på 1 år
Anders Sjöberg omval
Ginger Sjöberg omval
Kurt Sandberg omval
Thorvald Christensen omval

§10 Tecknande av föreningens firma:

Mötet beslöt enhälligt att föreningens firma tecknas av Ord-

förande och Kassör var för sig, och förklarade denna punkt omedelbart justerad.

§11 Rapporter:

1: Åke Gustavsson gav en rapport från Sveriges modellflygmuseum i dagsläget, nämnde bland annat om nya modeller som tillkommit och att han har en lista på dessa modeller som kommer att publiceras i tidningen, här nämndes även att Lasse Larsson har skänkt en modell, Tempo 1, segelmodell klass A1 samt även en byggsats till denna modell. Fortsättningsvis, vad som gjorts sedan förra året och vad som planerades komma (bl. a. att flytta "Flodas hörna"). Berättade också att Autoseum har lovat att vi får använda taket i stora hallen för upphängning av större modellflygplan.

2: Lars Karlsson rapporterade beträffande Ritningsbanken, samt redogjorde för ett nytt digitalt system för att leverera ritningar till SMOS medlemmar. Han delade ut en kortfattad instruktion som senare kommer att presenteras i tidningen Oldtimer. (se sidan 3).

3: Sten Persson berättade om Arkivet som kommit i ordning och att alla tidskrifter nu är uppställda i hyllorna. Det har bl. a. tillkommit nya ritningar på italienska modeller. Han uppmanade medlemmar att fortsätta att köpa dubletter av tidskrifter. Sten nämnde även om en förfrågan/förslag från en medlem att äldre nummer av Oldtimer kunde publiceras på vår hemsida.

4: Boken "Modellflygets historia del 2" behandlades genom att redaktören Kenneth Nilsson berättade för mötet hur arbetet med boken skall ske och uppmanade deltagarna att hjälpa till med bidrag till boken.

5: Sten Persson rapporterade om Riksmästerskapet friflygande skala i Skånes Fagerhult som arrangerats av AKM och SMFF. Bland annat nämndes om AKM och familjen Stibners väldigt goda omhändertagande av de tävlande, i synnerhet den förträffliga förplågnaden... Andrea Hartstein talade också om att denna tävling har SM-status och är öppen för medlemmar i såväl SMOS som i SMFF.

§12 Förslag från styrelsen:

Styrelsen föreslog följande ändringar av stadgar § 6,

a: Posten som vice ordförande läggs till.

b: Texten om Ungdomskommittén tags bort.

Ändringarna godkändes av mötet."

Tävlingskommittén (Sven Landervik) berättade att det blir en hösttävling 2013 och att det nästa år blir samma indelning med vårtävling, Jubileumstävlingar och OT-SM enligt samma ordning som i år 2013 samt även då en hösttävling.

På fråga om deltagarna var nöjda med som i år - 4 tävlingsdagar på rad - biföll mötet denna indelning av tävlingarna.

§13 Budget och årsavgifter:

Kassören redogjorde för nästa års kommande större utgifter och nämnde även att styrelsen rekommenderade oförändrad medlemsavgift 200 kronor för 2014 (för familjemedlemmar 50 kronor). Detta bifölls av mötet.

§14 Motioner o förslag behandlade av styrelsen:

1: En motion "OT-RC Manöver" från tävlingsledningen presenterades av Thomas Johansson som redogjorde för bakgrunden till att skapa en ny klass med inriktning att öka tävlandet inom OT-RC och inte minst ge möjlighet att värva nya medlemmar inom detta område. Styrelsen hade förslagit att denna nya klass provas under en provperiod på två år och detta bifölls av mötet.

2: Tävlingsledningens bestämmelser:

Styrelsen hänvisar till sista stycket i SMOS regler som berör tävlingar: "Övergripande gäller att tävlingsledningen har frihet att med hänsyn till väder och övriga lokala förhållanden bestämma periodindelning, maxtider, linlängd, motortider mm" Som ett förtydligande påpekas att det i denna skrivning även skall intolkas t ex markstart för gummimotormodeller.

§15 Övriga frågor:

Boris Borotinskij berättade om Arne Ellilä, ett fynd av hans tidigare ej publicerade ritningar. Han lovade att göra allt för att ge möjlighet att införliva dessa i vårt arkiv och även i boken om Modellflygets historia del 2...

Förslag väcktes även om genomförande av en generell handkapslista, d. v. s. finna en möjlighet till gradering vid tävlingar, hur 30-tals modeller kan tävla tillsammans med modeller av senare datum. Thomas Johansson berättade om hur danskarna använde "kvoten" för att lösa detta problem. Flera bl. a. Andrea var dock negativa till en sådan lösning. Ordföranden bröt denna debatt och anmodade att det behövs ställas en motion gällande denna fråga. Lasse Larsson förordade att vi borde försöka att få till stånd fler lokala träffar/tävlingar. Det finns möjligheter att flyga på olika ställen i landet, t ex värmländska Brattforsheden är nu i gott skick. Kanske kan en del Regionombud bistå med tips.

§16 Mötets avslutande:

Mötesordföranden Bo Eskil tackade deltagarna för ett trevligt möte och förklarade detta som avslutat.

Rinkaby 2013-08-10

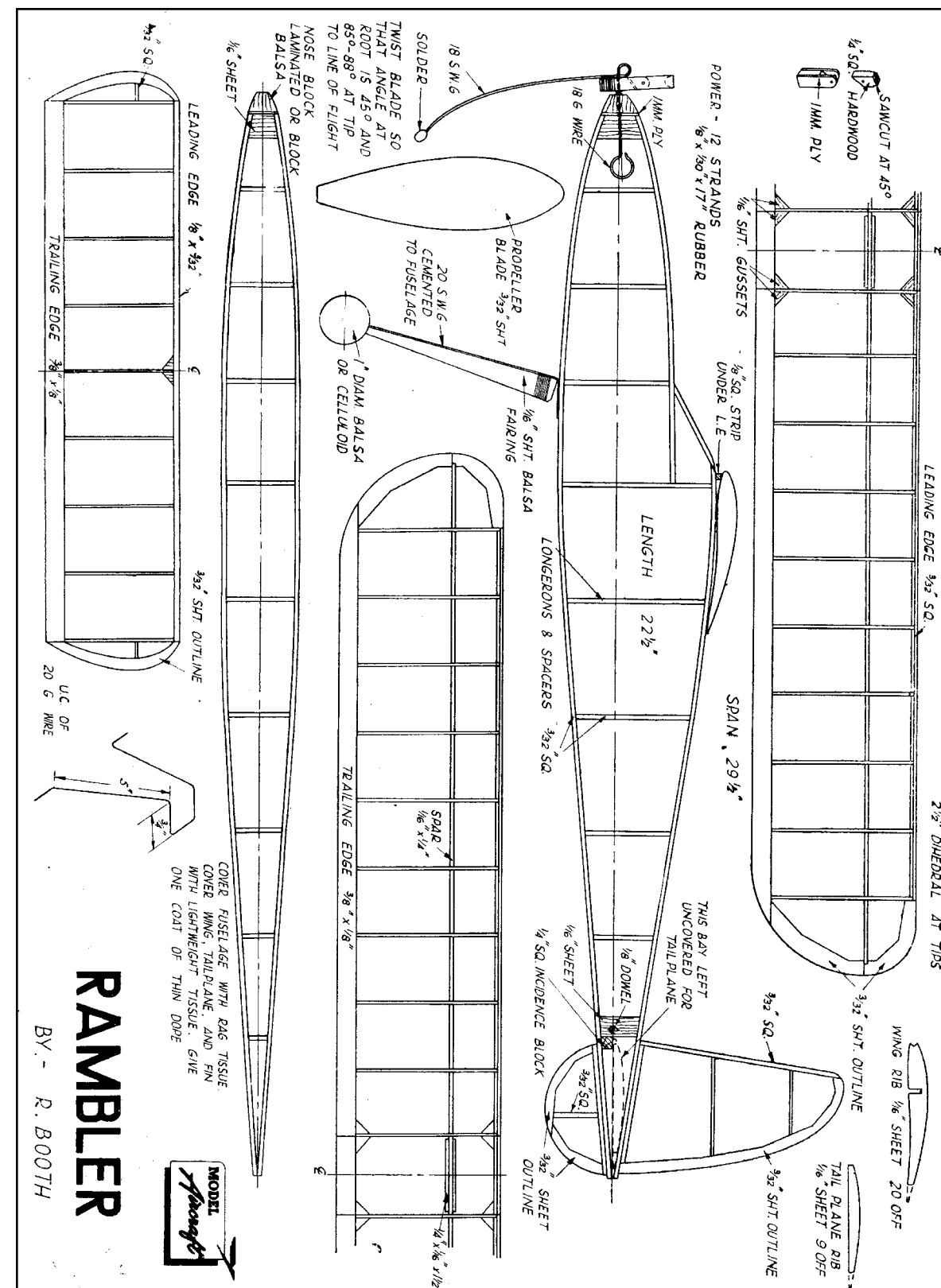
Mötessekreterare Pär Lundqvist,

Mötesordförande Bo Eskil Nilsson,

SAXAT:

Vad menas egentligen med "oldtimer" – frågar signaturen "Frågviss samlare" redan i Modellflygnytt nr 4/1969:

"Jag har t.ex. en urverkstimer, som är så gammal att den har romerska siffror. Får jag vara med i någon oldtimerklass om jag smörjer upp den?"



RAMBLER

Ritningen på ovanstående, eleganta kabinmodell har saxats från Model Aircrafts decembernummer 1949 och med en spv på 75 cm kan den kanske liknas vid en engelsk motsvarighet till vår "Clipper I".

Om den kan prestera den senares raketlika stig är väl tveksamt, men med en tunnare (och välvd) vingprofil

plus fällbar, enbladig propeller borde den glida betydligt bättre!

"Rambler" uppbyggnad är enklast tänkbara och med angivna mått borde ritningen vara lätt att förstora. Originellt nog flögs originalet höger-höger.

StenP.

När, var, vem?

Den fällbara propellern – del II

I respons på artikeln om de första fällbara propellerna i OLDTIMER 4/2012 inkom en följdfråga till red. Det var ingen mindre än propeller-experten Christian Schwartzbach från Danmark, som gärna skulle vilja veta när fällbara propellrar kom i bruk här i Norden.

Som bekant höll svenska Wakefield-storheter som A. Blomgren, bröderna Stark, Landegren, A. Håkansson m.fl. fast vid frihjulpropellern långt efter det att den fällbara propellern blivit vanlig i t.ex. USA. Kombinationen stor propeller och (ofta) två motorer resulterade ju i lång motortid, medan man i USA föredrog ett snabbt stig till stor höjd. Eftersom glidfaset då blev en mycket större del av den totala flygtiden var naturligtvis detaljer som strömlinjeform, indragbart landningsställ och fällbar propeller av desto större betydelse.

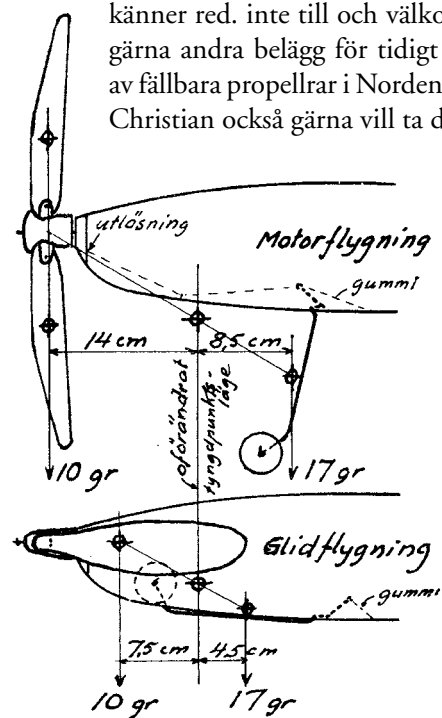
I Sverige kan det ha varit Arvid Palmgren, som var först ut med den fällbara propellern. I en utförlig artikel i FLYGNING nr 6/1938 redogör han för fördelarna med den fällbara propellern och likaså hur han kompenserar för den förskjutna tyngdpunkten, som han ansåg vara en nackdel med fällbar propeller. På vidstående skiss visas hur han löst detta genom att låta landningsstället fällas framåt i samband med bakåtfällningen av propellerbladen.

Några detaljer kring utformningen av fällningsmekani-

nismen lämnar inte Palmgren. Sådana dyker emellertid upp i samma tidskrift ett år senare (nr 5/1939), där några enkla skisser visar den princip för propellerfällning, som använts alltsedan dess.

I vilken utsträckning Palmgren (eller någon annan) i praktiken använde fällbar propeller vid denna tid känner red. inte till och välkomnar därför gärna andra belägg för tidigt användande av fällbara propellrar i Norden – något som Christian också gärna vill ta del av!

Sten P.



Modellflygfirmer

En väsentlig del av vår modellflyghistoria är de firmor, som försett oss med det material, som gjort det möjligt för oss att utöva vår hobby. Under årens lopp har några av våra större "leverantörer" presenterats i vår tidning, t.ex. Thore Haglund & Co. (nr 3/1984), Modellsport i Falkenberg (nr 3/1987) och Wentzels (nr 2/1994 m.fl.). Tanken har funnits att även mindre hobbyfirmors historia skulle dokumenteras och då Lennart Flodström nyligen påminde om denna ambition beslöt sig undertecknad, som ett första steg, för att göra en inventering av kända firmor.

Listan på dessa börjar bli ganska lång och utgår huvudsakligen från tillgängliga kataloger och annonser. Med början i detta nummer kommer dessa att publiceras och tanken är att medlemmar, som kan bidra med information om någon eller några av dessa, antingen själva skriver en artikel eller skickar sitt material till red. för sammanställning.

Förmodligen sitter många SMOS-medlemmar inne med information, som kan användas för att dokumentera denna viktiga del av modellflygets historia. Lite efterforskningar, t.ex. på hemortens bibliotek eller kontakt med äldre modellflygare kan säkert resultera i

att vi åtminstone kan få reda på vem som drev firmorna i fråga, mellan vilka år o.s.v.

Vi börjar med några firmor, som red. veterligen var aktiva på 1940-talet (antar att de tre sistnämnda har en gemensam historia?):

Modellflygtjänst	(Luleå)
Aeromodeller	(Stockholm)
Avesta Modellflygindustri	
Hobby-Cirklarna	(Stockholm)
Hobby-Sport	(Sävedalen)
Modell-Bygge	(Göteborg)
Franke-Sport	(Karlstad)
Modelltjänst	(Värnamo)
Hobby-Lagret	(Linköping)
Industrifirman Hobby-Service	(Västerås)
Karl Landehov	(Varberg)
Norrlands Modellflygindustri	(Umeå)
STAG	(Bollnäs)
Speed Hobbies	(Bollnäs)
Bröderna Forslin	(Bollnäs)

Sten P.

SM i Oldtimer-RC 2013

Till svenska mästerskapet i OT-RC den 9:e augusti 2013 var sex modeller anmälda. På grund av att klockslaget för tävlingen uppfattats olika gjorde fyra deltagare sina starter på förmiddagen medan två flög på eftermiddagen. Väderförhållandena var turligt nog desamma för alla och det var inga problem med molnhöjden. En byig vind gjorde att liksom vid Vårtävlingen blev tävlingsformen 2 + 2, vilket betyder att piloten efter högst 2 minuters motortid skall landa efter exakt 2 minuter. Stannar modellen högst 15 meter från landningsmärket ger det 30 extrapoäng.

Thomas Johansson med Play Boy och Patrik Gertsson med Radio Viking visade sig vara överlägsna.

När man räknat bort den sämsta flygningen av tre hade Thomas full landningspoäng och endast en sekund fel i flygtid, ett mycket bra resultat.

Patrik kom tvåa och Christer Jönsson också med Play Boy tog hem bronset. Att fem olika konstruktioner visade upp sig glädde åskådarna; mångfalden av modeller är en av anledningarna till att en OT-tävling är en härlig upplevelse.

Sven Landervik

RESULTAT OT-RC I RINKABY 2013

Placering	Plasman	Modell	1	2	3
1	Thomas Johansson	Play Boy	149	150	299
2	Patrik Gertsson	RC Viking	135	142	277
3	Christer Jönsson	Play Boy	114	118	232
4	Bengt Åhman	GP Special	77	119	196
5	Owe Carlsson	Sky Scooter	26	119	145
6	Martti Bogdanoff	Radio Queen	69	73	142

Fortsättning på nästa sida



Värd att uppmärksammas i Oldtimer

Jag tycker det är så imponerande med Andrea, vars resplan för att komma till OT-SM ser ut så här:

Stockholms lokaltrafik + SJ tåg Stockholm–Hässleholm + SJ tåg Hässleholm–Kristianstad + Buss Kristianstad-Rinkaby, hela tiden kånkande på sin stora trunk.

Detta är verkligen att resa i sann Oldtimer-stil. Så var det för oss på 1950-talet. Tåg och fötter var vad som fanns att tillgå om man ville resa och tävla med modellplan...

Per Nilsson

Annonser

Efterlysning 1

Börje Ekeroth efterlyser följande: en flygbok, Flying hand-lanched gliders och priser på en styck eller hela årgångar på Aeromodeller och Model Builder.

Med hälsningar från Börje Ekeroth, Box 173, 575 22 Eksjö.

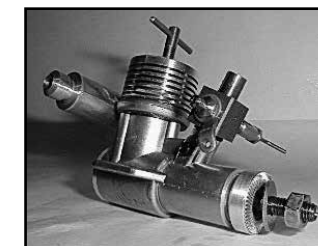
Efterlysning 2

Jag "Drana" en segelmodell vill få lift från Stockholm till Södra Halland. Min kropp är ca 125 cm lång och två par vinghalvor är högst 150 cm långa. Om det finns möjlighet tag kontakt per tfn. 0430-185 90
Pär Lundqvist

Säljes:

Skalamodeller.
Oldtimermodeller.
Dieselmotorer.

Hans Lundberg
www.halrcskalamodeller.se





Bildtexter medurs från ovan till vänster:
Bengt Åhmans vackra "G.P. Special" från Truedssons har varit med ett tag.

Martti Bogdanoff släpper Owe Carlssons "Sky Scooter" – en klassiker från engelska Veron.

Vinnaren Thomas Johansson guidar in sin eldrivna "Playboy".

Ytterligare en "Playboy" med elmotor, denna flugen av Christer Jönsson.

Martti med "Radio Queen", marknadens dyraste byggsatsmodell för så där 70 år sedan!

