

"OLDTIMER"

Specialtidskrift för modellflygare



I N N E H Å L L :

Åke Roggentin - Sveriges
bästa modellflygare -
Olle Lindh-tävlingen.
Oldtimertävlingen 1982.
Ritningar.

Nr 1 1982



Å K E R O G G E N T I N

Flygintresset väcktes nog redan då Åke var litten pojke och sjöflygplanen tillhörande marinen starta och landa utanför Skeppsholmen.

Han började flyga 1933 med ett modellplan bygat efter en tysk ritning: "Record-Modell" kallades det och sadades äga den underbara förmågan att kunna flyga. Ritningen köpte Åke hos Forsners på Klarabergsgatan i gamla Klara. Det var en stavmodell med 68 cm spv. Flygningarna skedde sen ute vid Bromma-Mariehäll. Bästa tid för Åkes modell blev 20 sek.

En artikelserie i "Flygning" författad av Nils Söderberg gav Åke de teoretiska grunder, som sedan hjälpte honom att konstruera egna modellplan. En ritning till "Winkler J:r", en tysk segelmodell, inköptes i Nordiska Bokhandeln och modellen byggdes sen av fanér och furulister.

Så småningom kom den första svenska byggsatsen - "Falken", en konstruktion av John Lindqvist. Åke ändrade dock pianotrådsstaben till en helbalsadito och det betydde mycket. Modellen lyckades flyga nära minuten.

1934 kom Harald Martins bok "Modellplansflygning" och den blev en guldgruva att ösa ur för en flygintresserad yngling. Åke var nu 16 år. Han fick anställning hos ingenjör Harald Vilén, som startat en modellplansfirma.

Året därpå träffade han Sven Wentzel, Lars Mårtensson och Olle Lindh. Dessa unga män och pojkar bildade den 17 juli 1935 "Modellflygklubben Vingarna". Åke lämnade Vilén och anställdes av Wentzel, där han byggde modeller och hjälpte till på heltid.

Den första riktigt stora tävlingen Åke Roggentin deltog i var "Vingarnas Vintermästerskap" 1936, där deltog också Åkes bror Rune. Sammanlagt startade bröderna med fem modeller och erövrade - fem förstapris! Dessutom fick Åke hederspris för dagens bästa tid.

Roligaste tävlingen det året var kanske den tävling som Norrköpings Modell- och Segelflygklubb anordnade. Åke ställde upp med en modell och vann! Det märkliga som hände då var att ett modellplan flög bort! Det var mitt i vintern den 28 mars men ändå steg Åke Lundmarks "Gladan" och förlorades ur sikte efter 4.52,3 min. Det väckte sensation! Det där med termik var inte så bekant 1936!

På ILIS-tävlingen i slutet av maj flög för första gången ett plan bort för Åke. Det följdes över 6 min och tiden räckte för seger. Modellen var en föregångare till "Kungsörnen".

forts.nästa sid.

Åke Roggentin, forts.

Det hände sommaren 1936 närmare bestämt den 12 juli. Det var ingen tävling. Det regnade på väg ut till Gärdet, men det var varmt och kay lugnt. Efter en stund sken solen fram. Eftersom det hade regnat förut blev det en hel del uppströmmar, och med tur kan det bli så ännu tider att rekorden ryker! "Kärran" höll sig uppe ca 2 min i varje start och det var ju bra bara det. "Kungsörnen" som den kallades var en kroppsmodell i 50-75 cm klassen med en gummi-motor som tålde ca 900 varv.

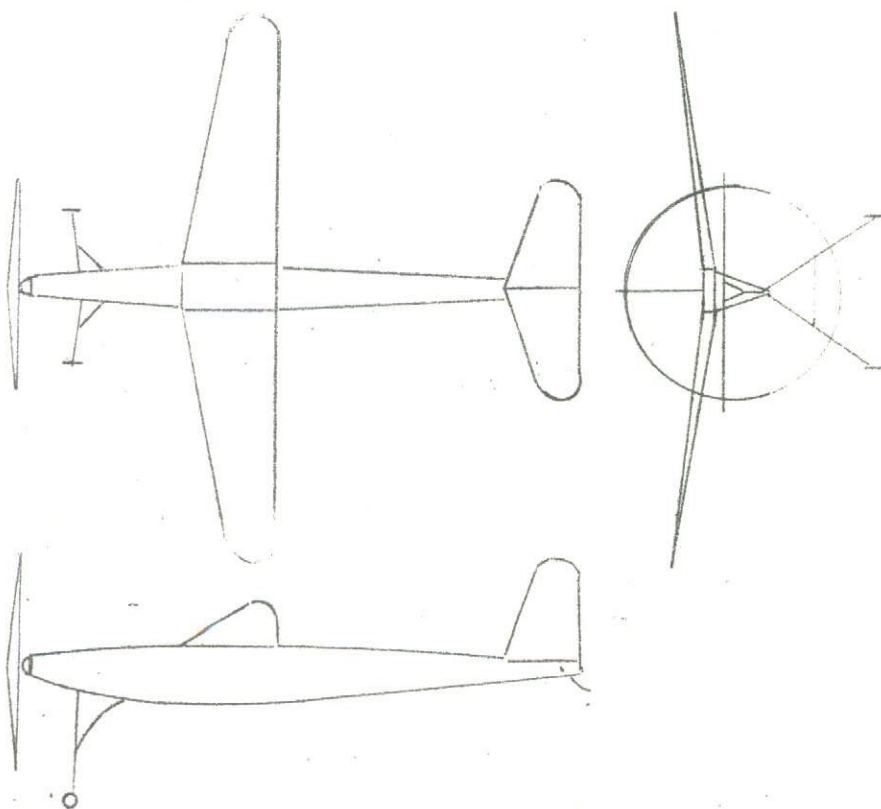
Efter en del träningsförsök drogs motorn upp på toppvarav och modellen släpptes. Genast i starten hade den turen att komma i en uppström. Den steg i cirklar och man kunde följa den i 18 min. utan att behöva flytta på sig. Men sedan började modellen visa långfärdstendenser. Den tog kurs bortåt Fiskartorpet och tidtagarna tog en bil och följde efter. Från krönet av Fiskartorpsbacken följdes sedan modellen tills den försvann i ett moln på stor höjd. Kronometrarna visade då 42 min 43,2 sek.

En kanotist hittade planet ute vid Tranholmen i närheten av Djursholm och endast fem timmar efter rekordflygningen hade ägaren det tillbaka igen helt och fint trots att det legat i vatt-net.

Något världsrekord kunde det inte bli, då F.A.I:s bestämmelser inte uppfylldes.



Åke Roggentin med "Kungsörnen" efter rekordflygningen den 12/7 1936



KUNGSÖRNEN
(STRATOS II)

forts

Olle Lindh-tävlingens historia

på Vingarnas årsmöte den 23 febr. 1947 föreslog Sverker Blom, att klubben skulle anordna en ärligen återkommande tävling till minnet av medlemmen Olle Lindh, som hade avlidit några dagar tidigare efter en lång tids svår sjukdom.

Olle Lindh var en av klubbens allra skickligaste modellflygare och därjämte mycket uppskattad för sina friska idéers skull.

Sverker Bloms förslag antogs omedelbart och för att skaffa medel till en pokal, förslagsvis benämnd "Olle Lindhs Minne", så skickades en bidragslista runt på mötet. På listan insamlades till slut ett belopp på närmare ett hundra kronor. Årsmötet uppdrog åt styrelsen att utforma reglerna för tävlingen.

Reglerna publicerades i septembernumret av KSAK:s modellflygarorgan "Modellflygaren" och lyda som följer:

1. "Olle Lindh-pokalen" är ett vandringspris instiftat av Vingarna, Stockholm. Tävlingen avser att hedra minnet av "Vingen" Olle Lindh, f. den 29/9 1921 d. den 18/2 1947.
2. Tävlingen om "Olle Lindh-pokalen" anordnas av Vingarna ärligen under september månad.
3. Varje hos KSAK registrerad modellflygare äger rätt att delta i tävlingen.
4. "Olle Lindh-pokalen" tilldelas den modellflygare, som efter tio (10) års tävlingar har de flesta inteckningarna i pokalen; Skulle flera modellflygare därvid ha uppnått högsta antalet inteckningar anordnas närmast följande år en slutlig utslagstävling mellan dessa.
5. Tävlingen gäller GUMMIMOTORMODELLER enligt KSAK:s gällande definition och avser endast tidsflygning. Varje tävlande får göra tre starter. Startmetoden är hand- eller markstart efter den tävlandes eget val. I övrigt följes KSAK:s gällande bestämmelser.
6. Vingarna förbehåller sig rätten att ändra dessa regler. Varje sådan ändring meddelas omedelbart varje inteckningsinnehavare.

Bestämmelserna för modellen var som synes av punkt 5 mycket liberala. Modellen kunde se ut nästan hur som helst, vara mycket tung eller lätt, stor eller liten. Vingarnas styrelse hade räknat med att sådana bestämmelser skulle stimulera modellflygarna till experimenterande i syfte att uppnå de bästa möjliga resultat. Det skulle på så vis bli en tävling med modeller i "Olle Lindh-klass" och därtill ett värdigt

minne av Olle, Vingarnas genom tiderna störste experimentator.

Av de insamlade medlen inköptes en vacker pokal i kontrollerat silver och den graverades med följande text:

VINGARNAS VANDRINGSPRIS

Till minne av

Olle Lindh

29/9 1921 - 18/2 1947

Den första tävlingen genomfördes på Skarpnäcksfältet söndagen den 28 september 1947.

Här nedan följer nu resultaten för de tre främsta i de 10 tävlingarna.

- I. Skarpnäck den 28 september 1947.
 1. Karl-Erik Landegren, Västerås 375 se
 2. Åke Larsson, Vingarna 273
 3. Lennart Larsson, Västerås 216
- II. Skarpnäck den 26 september 1948.
 1. Börje Stark, Vingarna 666 se
 2. Kjell Eklund, Virdarna, Älverum 605
 3. Bengt Johansson, Karlstad 484
- III. Skarpnäck den 25 september 1949.
 1. Åke Larsson, Vingarna 681 se
 2. Anders Deurell, Vingarna 664
 3. Bengt Blomgren, Vingarna 584
- IV. Skarpnäck den 3 september 1950.
 1. Sune Stark, Vingarna 528 se
 2. Ronald Borg, Vingarna 418
 3. Åke Larsson, Vingarna 407
- V. Skarpnäck den 23 september 1951.
 1. Roald Olsson, Aeroklubben Göteborg 850
 2. Olle Blomberg, Nimbus, Kumla 849
 3. Sture Sandberg, Umeå 817
- VI. Skarpnäck den 28 september 1952.
 1. Stig Gröning, Norberg 389 sek
 2. Åke Larsson, Vingarna 367
 3. Örjan Gahn, Vingarna 297
- VII. Gärdet den 27 september 1953.
 1. Åke Roggentin, Vingarna 307 sek
 2. Rolf Andersson, Vänersborg 263
 3. Torgil Rosenberg, Nimbus, Stockholm 260
- VIII. Gärdet den 3 oktober 1954.
 1. Åke Roggentin, Vingarna 482 sek
 2. Anders Håkansson, Aeroklubben, Malmö 439
 3. Rolf Andersson, Vänersborg 403
- IX. Gärdet den 25 september 1955.
 1. Anders Håkansson, Aeroklubben Malmö 212
 2. Bror Eimar, Nimbus, Stockholm 188
 3. Nils Nässén, Östersund 172
- X. Skarpnäck den 23 september 1956.
 1. Lennart Tysklind, Enköping 484
 2. Bror Eimar, Nimbus, Stockholm 455
 3. Anders Håkansson, Aeroklubben Malmö 334

forts. nästa sid.

Olle Lindh-tävlingen, forts.

Det visade sig alltså efter de första tävlingarna att den bästa gumminotomodellen man kunde tävla med var den välkända Wakefield-modellen. Något större experimenterande kom inte till uttryck som vi hoppats. Detta förhållande jämte det faktum att Wakefield-modellernas prestanda ökades alltså och till slut blev så bra att Skarpnäcksfältet ej längre räckte till som tävlingsplats, hade till följd att Vingarnas styrelse beslöt ändra reglerna för modellen. Samtidigt med den 6:e tävlingen den 28 september 1952 hade klubben utlyst till tävling också i en specialklass för gumminotomodeller där gumminotorvikten var maximerad till 30 gram, vingbelastning 10 g/dm² och max. tid i varje start 2 min.

Försöket slog väl ut och det beslöts att den 7:e tävlingen skulle hållas enligt dessa nya bestämmelser. Det visade sig dock att regeln nu premierade de små modellerna alltför mycket och dessutom begränsades möjligheterna till experimenterande. Styrelsen beslöt därför att till 1954-års tävling göra regeln mer generell, dvs ändra högsta gumminotorvikten till 30 % av modellens hela vikt utan gumminotor. Dessutom nöjdes max. tiden i varje flygning till 3 min., då denna tidsgräns både blivit antagen nationellt och internationellt. Resultat av denna senare regeländring blev att modeller av alla storlekar deltog i de följande tävlingarna. Vid de två sista tävlingarna gjordes endast den ytterligare ändringen i reglerna att gumminotorns vikt reducerades från 30 % till 25 %.

Vi anse nu att vi kommit fram till en mycket lämplig regel, som det är värt att fortsätta med. Våra idéer har också vunnit internationell efterföljd i det att procenttalet för gumminotorvikten för Wakefield-modellerna i två år varit 53% och nu kommer att sänkas till 28%.

Så ha vi kommit fram till det sista utdelandet av Olle Lindh-pokalen, den då pokalen överlämnas till den slutlige vinnaren, till den ende som har erövrat den två gånger, till Olles gamle vän och flygarbroder från genombrottsåren i slutet av 1930-talet, till Åke Roggentin.

Överlämnandet skedde vid prisutdelningen efter Vingarnas hösttävling på Skarpnäcks Sport fält söndagen den 29 september 1954.

Hans Schmiterlöv
ordf.



Åke Roggentin, forts.

Redan 1937 blev Åke landslagsman. Vid uttagningstävlingar till landskampen i Norge, vann Åke sin klass med en modell kallad "Nimbus".

Han blev egentligen uttagen till 1937-års Wakefieldtävling också. Hans modell skulle få följa med men inte han själv. Modellen skulle "proxy-flygas". Nu blev det inget av med det.

1939 blev han uttagen till N.M. som hölls i Örebro, då Arne Blomgren segrade. Åke kom på 1:e plats.

Senare på sommaren 4-8 juli fick han som lagledare för svenskarna fara till Jämsjärvi i Finland. De övriga deltagarna var Sigurd Larsson och Olle Lindh från Vingarna samt Sigurd Isacson från LEW, Linköping. I dessa tävlingar deltog modellflygare från Estland och Tyskland. Åke blev 2:a i klassen över 70 cm (FAI-regler) i så väl handstart som markstart. I Wakefieldklassen blev han 5:a på 2.07,6

Under 1939 blev Åke Roggentin "ELITFLYGARE". Reglerna för att få KSAR:s guldmerke var då att man skulle ha uppnått 3 genomsnittstider på mer än 2 min i tre skilda tävlingar. Åke blev "ELITFLYGARE" Nr 7 i Sverige.

"Svensk mästartare" blev Åke i Wakefield-klassen på S.M. 1940 i Linköping. En tävling där det rådde nära nog storm. I byarna var det 15 m/s. Åkes modell flög 6 km i första starten, men han hann åter för att göra ännu en start, därmed vann han på 1.33,0 i genomsnittstid.

"Vintertävlingen" blev något av Åkes specialitet. Redan 1936 vann han två klasser, dels med en slavmodell och dels med en segelmodell - "Winkler J:r". Året därpå tog han hem inte mindre än 3 förstapris. På VT 1941 blev Åke 2:a i Wakefield-klassen, men hade glädjen att se Ture Skoog vinna M2-Allm. med en "Termik III" - Åkes konstruktion för tidningen "Flygning".

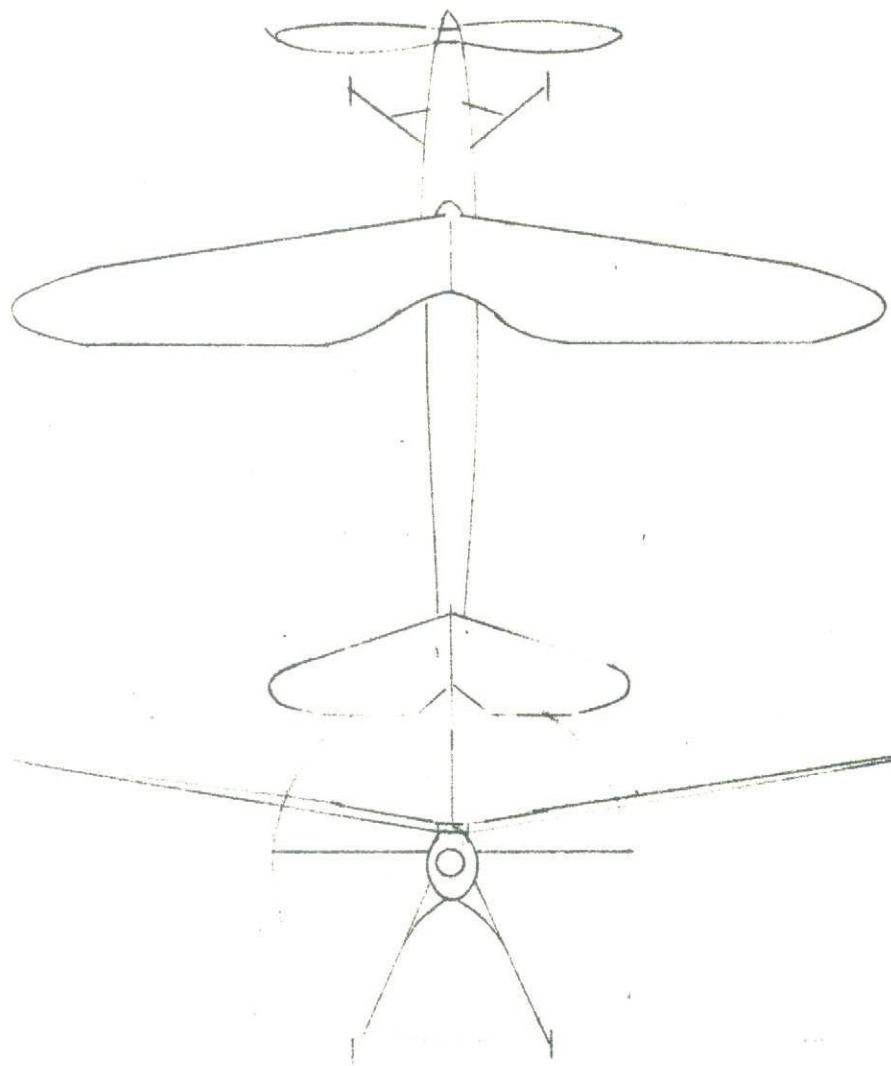
Den verkliga succén kom på Vintertävlingen 1943 på Skarpnäck. I rådande värväder slog Åke till och vann på fina tider både M2 och M3. Genomsnittstiderna var 2.58,1 resp 3.35,1

Krigsåren drog ner aktiviteten. Åke var inkallad i militärtjänst och det var svårt att få permission. Ändå blev det en del resor inom landet. Bl.a. tävlade han Avesta några gånger och där hade han alltid framgång.

En sorts "come-back" blev Olle Lindhtävlingen. Åke hade inga tankar på att vinna, då han plockade fram sin gamla "Termik III" och ställde upp 1953. Till sin stora överraskning vann han!

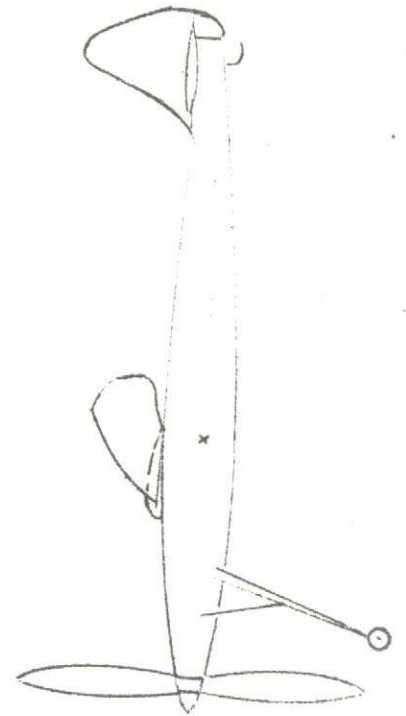
Till året därpå konstruerade och byggde han en ny modell, direkt avpassad till reglerna. Det blev seger även 1954! Genom att Åke var den ende som vunnit tävlingen mer än en gång blev han slutlig och definitiv innehavare av "Olle Lindh-pokalen".

Under de senaste åren har Åke Roggentin intresserat sig för allmän flyghistoria, och för sina insatser fick han förra året ett stipendium på SFF:s årsmöte.

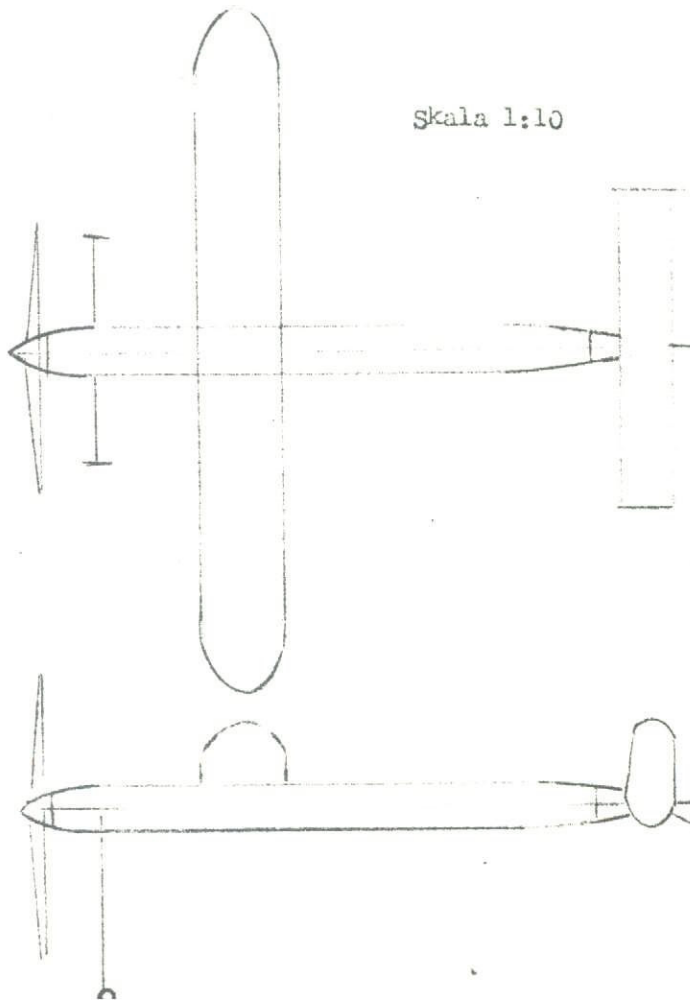


"Stratos"

FAL: konstruktion av
A.W. Nordwaeger.



Spv. 1150 mm



Skala 1:10

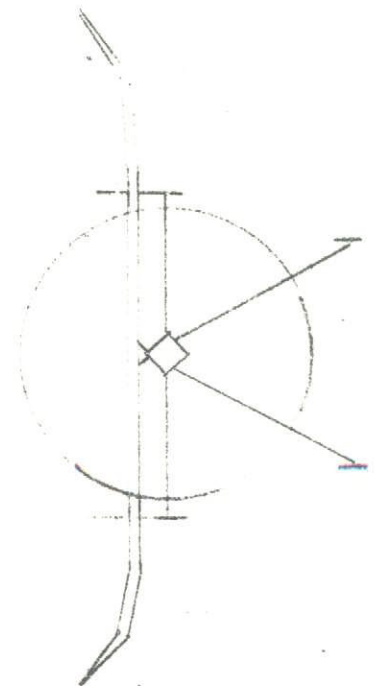
G-Special

OLLE LINDH

Konstr. Åke Roggentin 1954

Tomvikt 90 g

Motorvikt 27 g



Oldtimertävlingen 1982

Det blev bara en "Oldtimertävling" i år. Den blev i stället så mycket mer betydelsefull, da Södra Hallands Modellflygsällskap fick igenom att arrangemanget kan kallas "Svenskt Mästerskap". Visserligen inofficiellt, men ändå, för här delades SMFF:s guld, silver och bronsplaketter ut till de tre främsta i varje klass.

15 augusti hölls tävlingen på F 10 vid Ängelholm. Det hade varit bläsigt och regnigt dagarna innan, men just på söndagen drev ett litet högtryck in från väster och gjorde tävlingen möjlig att genomföra. Vi samlades utanför grindarna till flottiljen och blev visade till en startplats som var helt omöjlig i rådande vindriktning. Efter mycket diskuterande fick vi en annan startplats, men den var inte särskilt bra. Vi fick hålla till på en tvärbana. Vinden kom tvärs över den och alla flygningar på mer än 45 sek betydde landningar ute i växande gröda. Det blåste friskt och då solen värmdes gott uppstod kraftig termik över den regnvåta marken. Många modeller drev i väg redan i första trimstart eller i den första tävlingsstarten och kunde inte återfinnas av ägarna.

Tävlingen samlade 58 modeller, det är fler än tidigare. Tyvärr fanns inte alla på plats eller också avstod de tävlande att starta då modellerna var alldeles nybyggda och inte kunde trimmas i den starka blåsten. Några av modellerna är "riktiga" oldtimers, som t.ex. Sven Rågvalis "Uranus" från 40-talet, en S-2:a, som behållit sina former under alla år. -Hur många 40-åringar har det? Jo, Örjan Gahms "Lanægren Spec." som Örjan mätte upp på Tullinge SM-48 och sen byggde en kopia av. På S.M. i Eslöv var Örjan med och flög med detta plan. Nu försvann det i samma starka termikblåsa som Sten Perssons "Prim", en nybyggd kopia av bröderna Starks "Rikstävlingssmodell".

I huvudklassen var 16 Wakefieldmodeller anmälda. Några helt nya modeller fanns med t.ex. en kopia av Åke Roggentins modell från 1938, som Örjan mätte upp av kvarvarande delar och nu ritat upp samt även byggt en modell av. Nisse Gustavsson hade byggt en "SF-42", Sven Forsbergs krax-modell från 1942. Sten Persson hade byggt en Frank Zaic-modell-"New Yorker IV". Ingen av dessa kom dock till start, då de var helt otrimmade. De står över till nästa år. Annars var det idel bekanta modeller. Givetvis var Einar Håkansson med sin "Ellilä" favorit. Han infriade också förväntningarna, den ende som hotade segern var hans egen "Korda-39"! Ja, det skulle ju ha varit referenten själv då. I andra starten tappade jag dock helt bort min gamla "Korda-37", som mycket riktigt fusade, men ändå var omöjlig att återfinna i sädesfälten, trots långvarigt sökande. Lennart Flodström hade ingen Wakefield flygbar på torsdagen men på lördagseftermiddagen stod en "Korda-37" klar att ta luftrummet i besittning. Nu var trimning inte lätt i blåsten. Lennart klarade minutenflygningar i de 3 starterna. Även Nisse Gustavsson flög sin "Korda-37" länge och långt. Efter dryga timmans sökande fann han den, men knäckte vingen på väg tillbaka. Örjan flög som sagt bort i första start. Bertil Dahlqvists "Joseph" fick något konstigt för sig högt uppe och dök med nosen före, så att propellern hamnade i jämnhöjd med vingens framkant.

Detta år delades B2-C2-klasserna upp, det var bra. De större modellerna har definitivt en bättre förmåga. Under eftermiddagen möjnade vinden. Lennart Hansson och Anders Håkansson har F 10 inom rimligt avstånd och tog chansen, då de såg väderförbättringen. Det rädde ju inte någon periodindelning, så det gick bra att flyga alla tre starterna efter lunch. Jag försökte själv hinna med klass D och S1 efter maten. Nu kom de två och fick fina tider noterade. Lennart hade genomgående två-minutersflygningar och vann. Anders började med starter på minuten men klände sen i med max - och flög bort! Sten Persson satte ju iväg sin "Prim" direkt på morgonen och hade en max i protokollet. Jag tror "Floda" avsiktligt höll sig under minuten för att få behålla sin "Laban".

I B2 blev det till slut o tävlande. Äntligen uppenbarade sig Per Nilsson i egen person och deltog utan proxy-hjälp med sin "Fröjds". Det fanns en "Fröjdare" till i tävlingen, den tillhörde dagens mest aktive oldtimer - Bertil Dahlqvist. Bertil flög också sin diamondvariant av "Tip Top" - Under sökandet efter min "Korda" kunde hustru Vailet återfinna Bertils "Tip Top", så att denne kunde göra ännu en fin start - och på nytt flyg bort modellen! Genom det vann han ju! Gunnar Wivardsson hade med sig många modeller och dottern Sofia. Det behöver inte vara gamla gubbar som flyger "Oldtimer", det visade Sofia och ställde upp med den amerikanska modellen "Cloud Chaser". Pappa Gunnar flög en modell med namnet "Baby". Även i denna klass var Lennart Flodström med, nu med sin gamla "Tip Top".

En nyhet fann i klass A2, det var Gunnar Wivardssons "Volo Duplex". Bara Gunnar kan trimma den i bra väder, så blir den en farlig konkurrent till Curry Melins "Trim II". Av den senare modellen fanns tre stycken, Bertil Dahlqvists vinnarmodell, S.-O. Lindéns, som nu blev 2:a och K.-A. Petterssons som kom på 4:e plats. Dessutom fanns två "FIB", den modellen kan ju alltså anses "Aktuell" för den som vill börja med oldtimerflyg. (Hm!)

forts.

Det blev två segelmodellklasser i år. Det är också rättvist. En liten S-etta har inte någon chans mot en stor 250 cm S3:a. Blir det riktigt många S2-S3-modeller får vi väl dela dem också. Nu blev det fyra modeller i varje klass, även om fler var anmälda. Nya modeller var här i S-1, URA-1, en finsk modell av "Vargen-typ" som C.J.Eiroff flög med. Jag själv hade äntligen fått fart på min "Scrappy", Löwen-Åbergs omskrivna modell. Här skulle också K.-A.Pettersson startat med "Tony", en konstruktion av Anders Håkansson. Uno Johansson hade med sig "Reynold" ritad efter 3-plansskissen i Hobbyboken 1944.

I S2-S3 var C.J.Eiroffs "Tico-Tico" en ny bekant som liksom Sven Rågvalls gamla "Uranus" Det blev Kurt Sandberg-modeller som vann. Lasse Larsson som också flög lite försiktigt med sin stora "Balder" i S2-S3, satsade lite mer i S1 och tog mästerskapet med Kurts konstruktion "SM-Ettan". I S2-S3 vann Kurt själv med sin egen modell, en kopia av "SM-Vinnaren" från 1949. Det blev dock till priset av en bortflugen modell. Kurt har en annan av sina S2:or i trunken, en modell som vi gärna vill veta mer om, så att den kan införlivas i "Ritningsbanken"! Sten Persson gned som en hare för att hinna med 3 starter med sin "Sunnanvind", sen han uppgivit sökandet efter "prim" och F-modellen.

Det flögs också med diesel/glödstartsmotorer. Här finns dock plats för protester om någon vill ha besväret. Nej, det ska ske innan tävlingen är slut. Före prisutdelningen. Nu tyckte tävlingsledningen att det var bättre att de modeller som fanns på plats fick flyg än att vi benhårt skulle gå efter de regler som egentligen gäller. Hur det nu än var med ålder och motorer, så fick vi se några gamla modeller i luften. Björn Ehn har tidigare visat upp sina två plan, "JHH 100" och "Flyg-44", vi har också sett C.J.Eiroffs "Lolita" -men inte den han nu flög med, "Hail-Shot". De gamle av oss har sett Rune Lundbladhs - Ja han, hette Andersson då och tävlade för Cumulus i Enskede - F-modell som han vann S.M. med 1950. Han vann i år också till priset av en förlorad modell. Sten Persson hann bara sända iväg sin "Landegren" i en trimstart och så var den borta! -Men den har kommit tillbaka, något som gläder oss alla.

Som vanligt ingick "Handlums" i tävlingen. Nu blev den uppgörelsen alltför enkel. Anders Gustavsson, med förflutet svenskt juniormästerskap, kastade sönder sina modeller före tävlingen så att Lasse Larsson blev ensam kvar. Med några halvminutsflygningar fick han dagens pris.

Efter prisutdelning och hurrarop, beslöts att intresserade skulle fara till en restaurang i Ängelholm, så att vi fick tillfälle att talas vid hur fortlevnaden av "Oldtimer-Sällskapet" ska kunna ske och i vilka former det ska leva vidare.

Oldtimer Sällskapet

Under Bertil Dahlqvists ordförandeskap höll "Oldtimer Sällskapet" sitt sammanträde i Ängelholm.

De församlade beslöt att "Sällskapet" ska fortleva. För att kontakten ska upprätthållas måste tidningen "Oldtimer" finnas. Sven-Olov Lindén åtog sig att sammanställa ett nummer under hösten.

För nästa år planerades två nummer. Nr 1/83 skall utgivas av Gunnar Wivardsson, Nr 2/83 skall Södra Hallands Modellflygsällskapet ta hand om.

En årsavgift på 35:- skall uttagas. Denna avgift innefattar då Nr 1/82, Nr 1/83 och 2/83 av "Oldtimer" samt en summa för säkrandet av ett nytt "Oldtimer-S.M."

Som "riktkarl" kvarstår S.-O.Lindén, "Sällskapets" kassör blir K.-A.Pettersson, Västerås.

S.-O.Lindén fick i uppdrag att kontakta organisatör av nästa "Oldtimer-tävling".



OLDTIMERTÄVLINGEN 1983

Preliminärt kommer tävlingen att hållas på
Arvalla

Lördagen/söndagen 4-5 juni



REGELÄNDRING?

Vad anser du om att vi flyttar fram senaste konstruktionsdatum för Wakefield-klassen i Oldtimertävlingen till 1950. Fr.o.m. 1951 ändrades ju reglerna så mycket bl.a. minsta kroppstvärnsnitt blev 65 cm², att därefter får Wakefield-modellerna ett helt annat utseende.

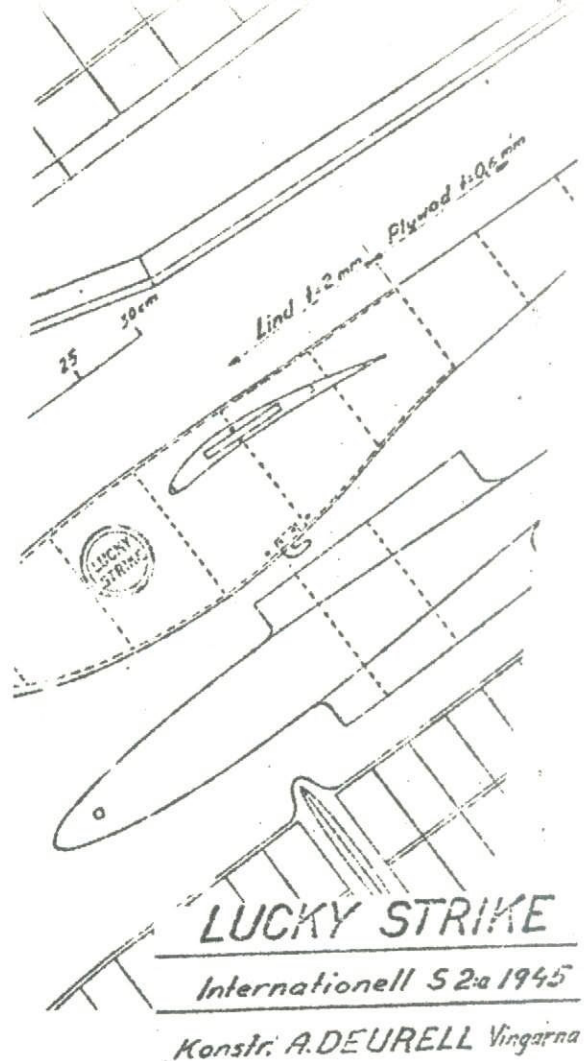
Klass	Deltagare	Modell	1.fl.	2.fl.	3.fl.	S:a	Plac.
A2	Bertil Dahlgvist	Trim II	61	46	77	184	1.
	Sven-Olov Lindén	Trim II	43	43	74	160	2.
	Uno Johansson	F1B	42	27	22	91	3.
	Karl-Axel Pettersson	Trim II	32	25	26	83	4.
	Karl-Axel Pettersson	F1B	16	32	33	81	5.
	Gunnar Wivareidsson	Volo Duplex	17	22	6	45	6.
B2	Bertil Dahlgvist	Mod. Tip Top	133	180	-	313	1.
	Per Nilsson	Fröjds	146	52	42	240	2.
	Gunnar Wivareidsson	Baby	53	36	62	151	3.
	Lennart Flodström	Tip Top	123	23	-	146	4.
	Bertil Dahlgvist	Fröjds	32	41	-	73	5.
	Sofia Wivareidsson	Cloud Chaser	7	7	45	59	6.
C2	Lennart Hansson	"1 $\frac{1}{2}$ "	126	146	100	372	1.
	Anders Håkansson	Laban	62	69	180	311	2.
	Sten Persson	Prim	180	-	-	180	3.
	Lennart Flodström	Laban	48	46	52	146	4.
D	Einar Håkansson	Ellilä-39	124	132	122	378	1.
	Einar Håkansson	Korda-39	175	89	102	366	2.
	Sven-Olov Lindén	Korda	55	175	-	230	3.
	Lennart Flodström	Korda-38	63	64	61	188	4.
	Nils-Olof Gustavsson	Korda 37	180	-	-	180	5.
	Örjan Gahn	Landegren	180	-	-	180	5.
	Bertil Dahlgvist	Joseph	91	-	-	91	7.
E1	Lars Larsson	SM-Ettan	134	33	70	237	1.
	Sten Persson	Sunnanvind	17	68	113	198	2.
	Sven-Olov Lindén	Scrappy	76	66	-	142	3.
	Carl-Johan Eiroff	URA-1	33	35	56	124	4.
32-33	Kurt Sandberg	SM-Ettan	70	44	180	294	1.
	Lars Larsson	Balder	55	25	99	179	2.
	Carl-Johan Eiroff	Tico-Tico	30	40	27	97	3.
	Sven Rågwall	Uranus	30	38	27	95	4.
F	Rune Lundblad	Comet-Diesel	122	180	-	302	1.
	Björn Ehn	JHH-100	39	71	180	290	2.
	Carl-Johan Eiroff	Hail-Shot	107	112	-	219	3.
	Björn Ehn	Flyg-44	72	115	31	218	4.
HK3	Lars Larsson		32,1	31,0	29,0	92,1	1.

"Hjältarna rökte Lucky Strike"

Vi byggde skönhet i lätta fackverk av balsaträ
 slipade spryglarnaas eleganta linjer
 klädde allt i skimrande japonsiden
 propellrarna vackra stigung
 skars tålmodigt
 zaponlackens dofter berusade oss
 några fredsår flög vi
 sommaren var utan slut

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

Som japanpapper är minnet
 viktlöst
 vackert färgat
 förs det bort i vinden



Det är inte ofta modellflyg skildras i poesi, men i Arne Uplings "bilder ur ett album" finns pojkärens flygintresse skildrat i ovanstående strofer.

Om du vill ha hela boken "Hjältarna rökte Lucky Strike" - minnesbilden av de amerikanska flygarna som nölandade med sina Liberators på Gustavsvikfältet i Örebro - så kan du sätta in 35:- kr på postgiro 45 169 85 - 1, Arne Upling. Boken kommer då på posten.
 / SOL

Ritningsbanken

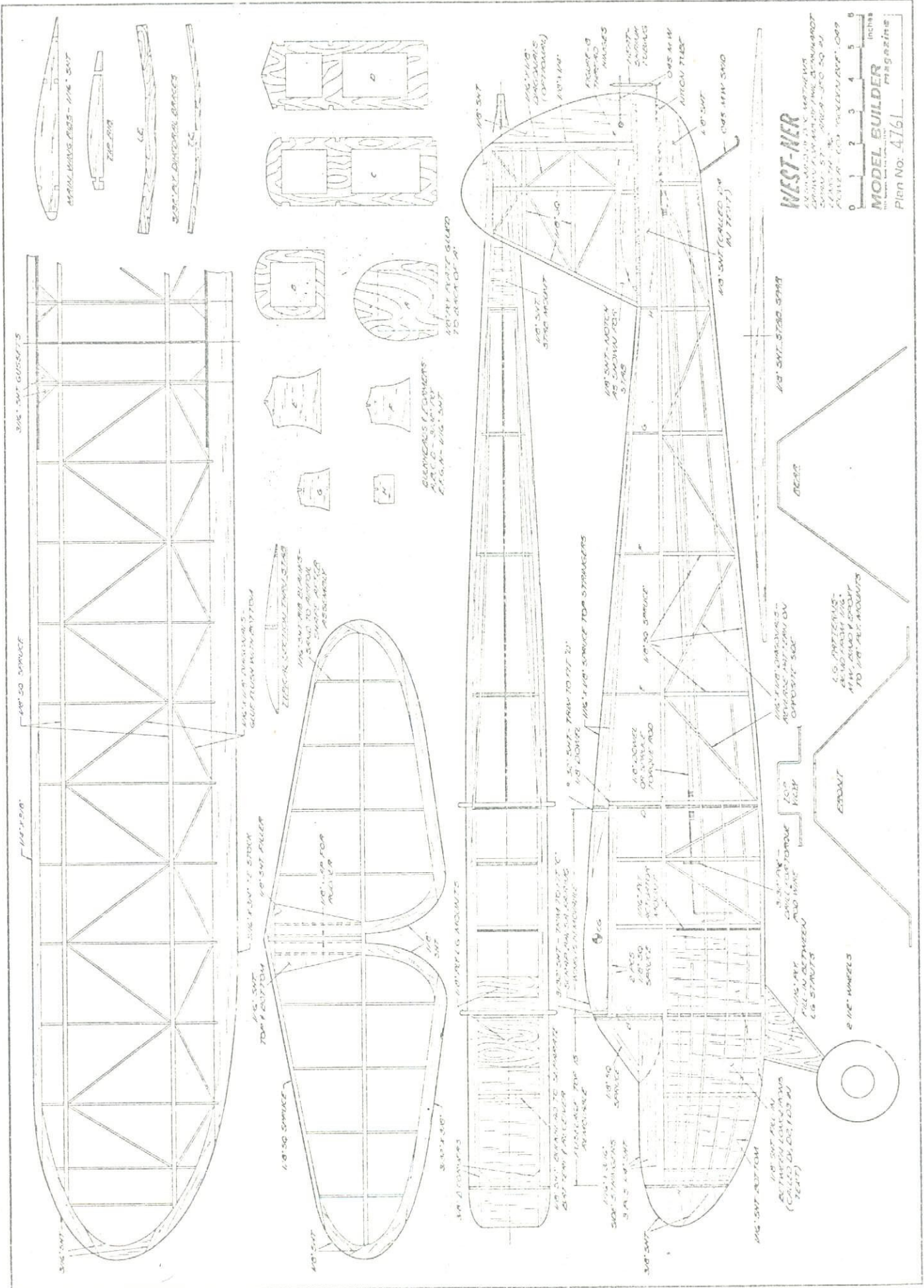
Genom "Ritningsbanken" kan du fortfarande erhålla nygamla modeller. Bland de senaste tillskotten kan nämnas:

Skicka ett C5-kvart
 med porto påsatt 3.30
 eller rabattmärke, så
 får du en fullständig
 förteckning från
 S.-O.Lindén
 Hovstavägen 15
 703 65 Örebro

1938 "Revolt", stavmodell,	Sven Truedsson	750 mm	SOL
1937 "Wakefield"	Åke Roggentin,		ÖG
1942 "Wakefield SF-42"	Sven Forsberg		ÖG
1937 "Stratos" Int.klass	A.W.Nordwagger,	1150mm	SOL
1954 "Laban" Wakefield	Jan Nilborn	1030mm	ÖG
1951 "Wakefield"	Arne Ellilä		ÖG
1934 "Baby" S2	Kirschke	1200mm	ÖG
1948 "Rödluvan" S1	Terje Larsson	1000mm	SOL
1947 "SE-52" F	Rune Termik-Johan	GP-dielsel	ÖG

KULMAN





WEST-NER

DESIGNED BY JACK WATKINS
 DRAWN BY JACK WATKINS
 CONSTRUCTION OF THE AIRCRAFT
 SHOULD BE IN ACCORDANCE WITH
 THE INSTRUCTIONS AND
 MATERIALS LISTED ON THE
 PLAN. FOR TECHNICAL DATA
 SEE PAGE 100

MODEL BUILDER
 Magazine
 Plan No. 4161

1 2 3 4 5
 INCHES

How to Build the 1937 Wakefield Winner

Here Are Complete Plans and Data From Which You Can Build a Duplicate of the Plane That Won the 1937 Wakefield Contest for France

By FRANK ZAIC

From Data and Plans Supplied by Emmanuel Fillon and J. Desnoes

WE EASILY forget who was who in the past local and national contests, but we cannot forget the winner and the country which wins the Wakefield Cup. 1937 shall be remembered as the French year, not because of the marvellous Exposition, but because one of her sons won the Wakefield Trophy.

As you read on you will wonder why Mr. Fillon thinks so much of himself. The truth is that he is not acquainted well enough with the English language to write this himself. So, Mr. Desnoes and I can go right ahead and tell you all about him without his being the wiser. He will undoubtedly blush when this is translated to him, and smile in happiness.

There is history behind this article. After the Wakefield competition was over, I suggested to Mr. Fillon through Mr. Desnoes, that Mr. Grant would be glad to have the American rights to his plans. Both were pleased with the suggestion and Fillon promised to have scaled drawings ready when I arrived in Paris. He kept his promise and I picked up the plans while I passed through the French capital, made penciled drawings from them and changed the metric system to our own. When I returned to Paris on my way back I tried to have them checked. In the meanwhile Emmanuel was called to service. So I appealed to Mr. Desnoes to help me finish this article. I left the drawings and a questionnaire with him, and at the same time tried to get a clear picture of the French background so that this article would be authentic.

The drawings and answers arrived soon after I reached home. So that the following is more or less a combination of three parties. If on occasion you are a bit perplexed, just remember that I don't know French. However, you may be assured that the drawings are exact because they were checked. The background of history is also true.

France heard about the International Wakefield Competition for the first time in 1934. Mr. Desnoes was the first visitor at that time and he saw Mr. Allman win for Britain. He carried the tale back home and thereby planted the seed, returning again to England in 1935. Besides bringing his own ship he also entered one for Mr. Robert Guillemard, for proxy flying. It seems that their models did not perform as well as those of other contestants! And no wonder! Having no contact with outside designs they had to rely on their own past

experience and judgment. We can appreciate this point by recalling our own 1927 days. In fact they were further handicapped by not knowing about the celluloid dope. It seems that they used silk covering and tightened it up with gelatine, (starch, Mr. Desnoes?) so that a slightest bit of moisture would convert the "V" dihedral into an "A."

Time glides on, and two years have passed. It is midsummer of 1937. The Frenchmen have been busy since 1935 and by now they are on equal terms with the rest of us as far as knowing what is good and what is bad in model flying. It is true that they do not yet have the large number of fairly good builders as we have. However, they can match almost number for number with experts. 1937 acknowledged the following French top notchers: Vincere, Fillon, Chabot, Lemoine, Degler and Ducrot in the powered section. While Paulain and Faure stood pat on the glider laurels. We are sure that there are more who deserve mention, but these young men made history by their consistent contest winning.

The design trend or style developed to the present date is towards heavier wing loading, such as our own three oz. for 100 sq. in., and the Wakefield requirements. The general size has also been increased to larger outlines, such as 40 to 60 inch spans and proportionate fuselages. Of course smaller jobs are still being built by the growing experts but the above size is used by the experienced modelists. Streamlining is considered and applied practically, as you can see from Fillon's design. More attention will be called to this in the model's description. The power ratio is also creeping up. Two or three years ago 25% was considered ample. But as time, experience and contact with the rest of the model world developed, the rubber slowly increased to about 35% in 1936. It is now 40% to 50% of the total. However, the Wakefield designs use the lower figure because of their high total weight. But the knowledge of the advantage of having as much power as possible is known. So that our own (American) secret of long flights is no longer a mystery to anyone. Naturally, large props are used to consume this power economically. Gears are used here and there. Mr. Vincere is most successful in using the rear-return system. Balsa construction is universal. Silk is still preferred by a few, but Japan paper predominates by large odds.



Emmanuel Fillon and his plane with which he won the Wakefield Trophy.

Mr. Desnoes tells me that he is not at all satisfied with his lot in just having only one F.A.I. certified record of 14 minutes 30 1/2 seconds, for fuselage models. It seems that he was dogged by a series of hard luck events. I personally witnessed one flight at the Exposition contest, when one of the younger fellows backed over his parked fuselage.

The present French organization for model activities is centered in Comité Français des Modeles Reduits, composed of two Model Federations and Ligue Aeronautique de France. This Comité is under the supervision of the French Air Ministry.

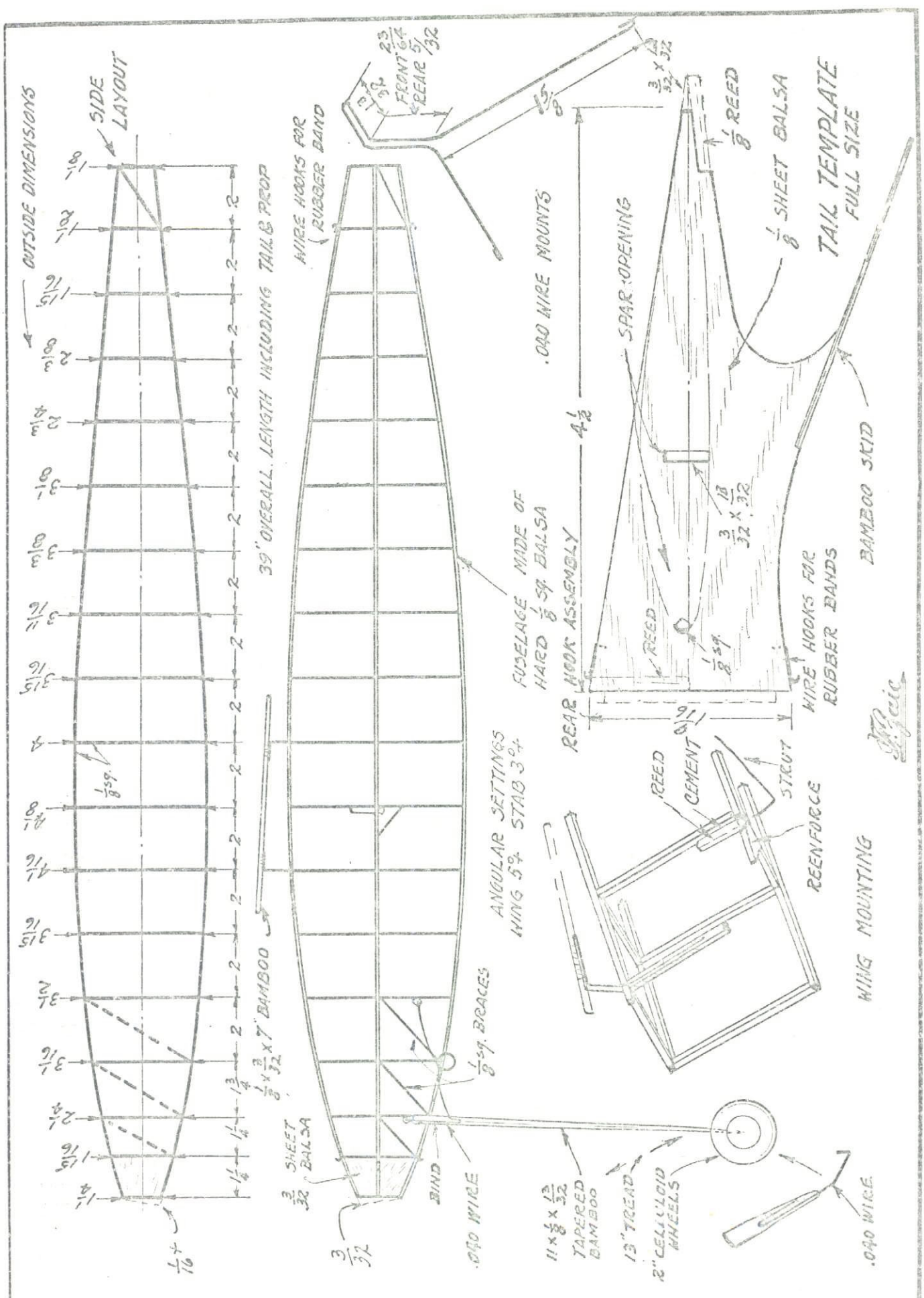
This then is the background in which Fillon developed into the world champion. Now, a few words about him.

It seems that he inherited his interest in models, since his dad was bitten by the "model bug" way back in 1909. His first contact with organized club was in 1934, when he joined the "Escadre de la Rose des Vents" which is still very active.

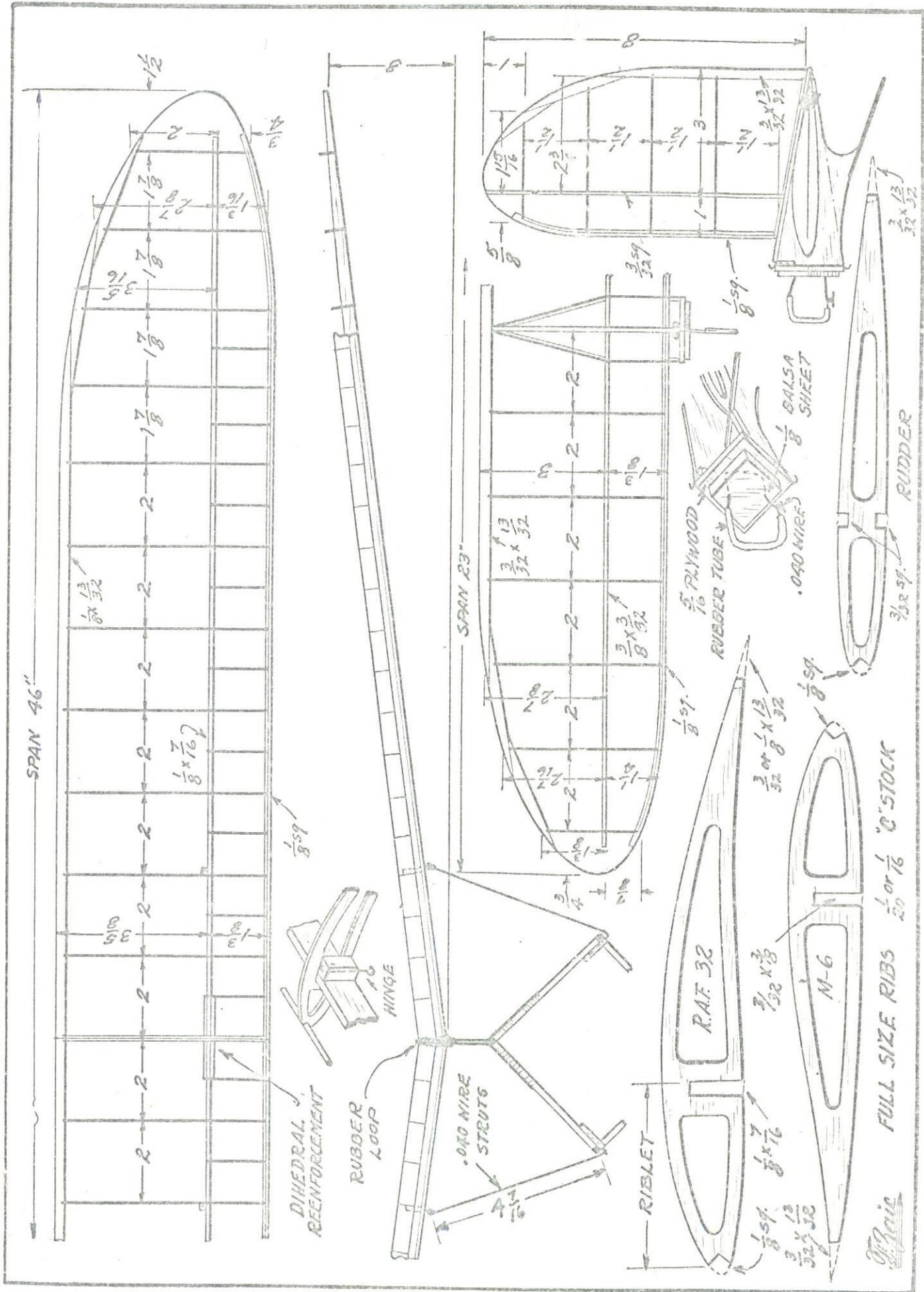
His Wakefield design is personal, according to Mr. Desnoes. Although it has earmarks of Mr. Vincere's Coupe de France winner, it differs in detail such as airfoil sections, wing and tail combination, outline, prop and rubber combination, and many other small things which have so much to do in contributing to its success. The similarity in appearance can be easily attributed to the world-wide practice of having most of the current designs of same pattern. Also, we must never forget that no matter how good a design may be, the final result usually depends on the man who builds and flies it. This model was built especially for the Wakefield meet, and it showed its championship streak by placing second in the trials.

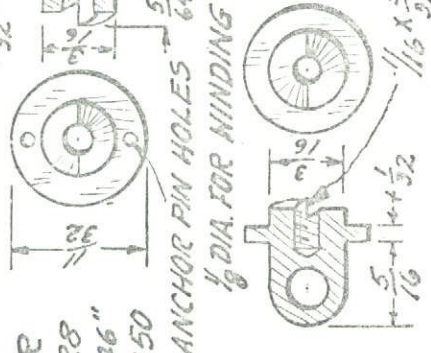
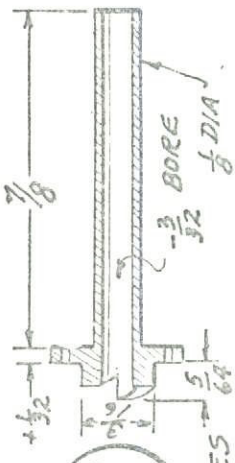
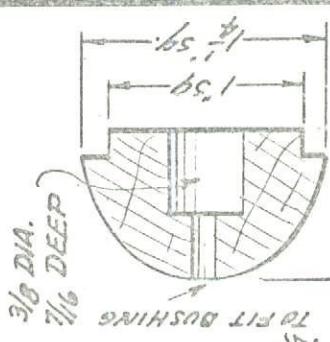
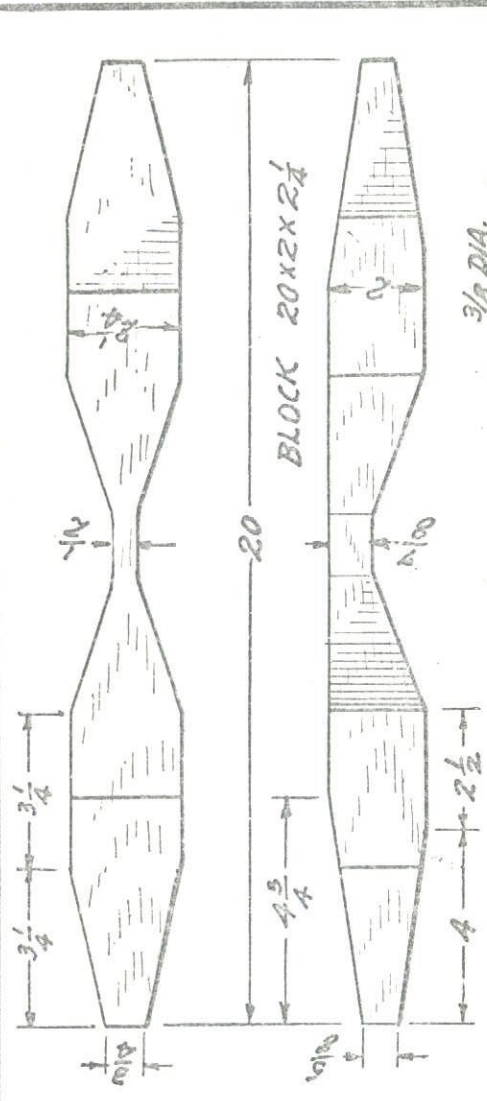
The model was flown only twice in the Wakefield contest. The first flight was not very good in comparison to other top flights. The rest of the French team also had trouble in getting long flights. Our friend, Mr. Desnoes, thought that the propellers might be a bit too large, especially since their diameter was more or less carried over from lighter jobs. So he suggested that they cut the diameter down a bit.

(Continued on page 62)

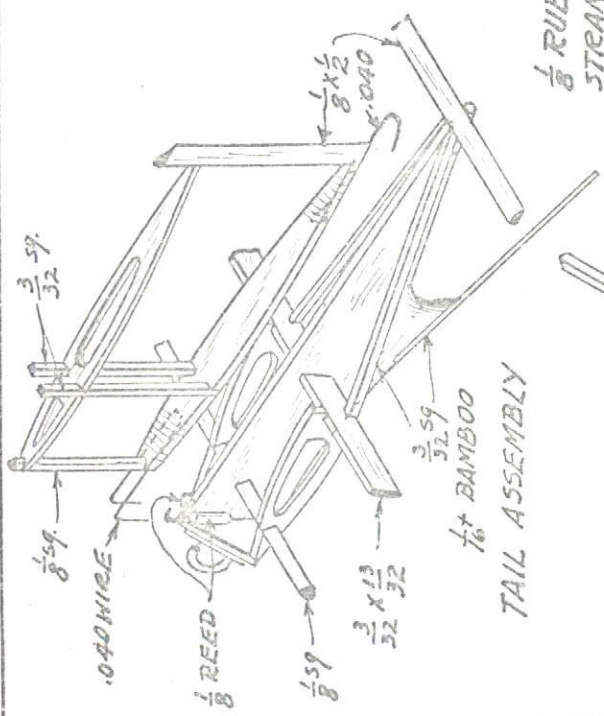


Wm. J. Geric

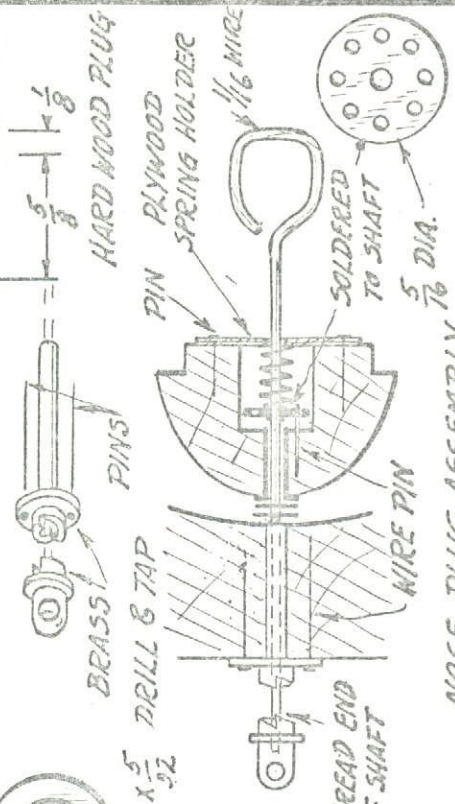
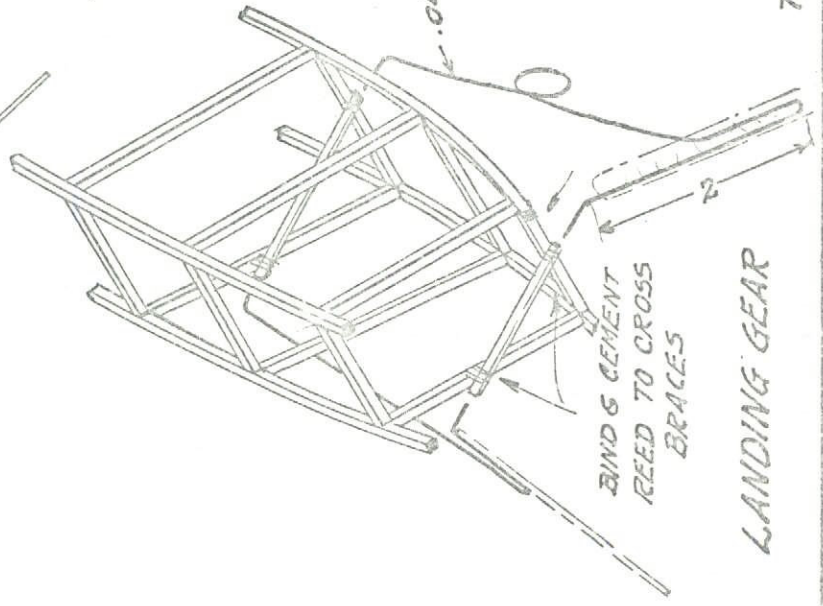




1/8 RUBBER STRANDS 28" LENGTH 46" TURNS 850



TAIL ASSEMBLY



NOSE PLUG ASSEMBLY INCLUDING RUBBER TENSIONER APPROXIMATE

WEIGHTS

FUSELAGE	40 grams	1.31 oz.
WING	30 "	1.05
TAIL	20 "	.80
PROP	30 "	1.05
RUBBER	88 "	3.10
LANDING GEAR	15 "	.53
TOTAL	228g	7.84

TRUE TOTAL: 228g x .0353 = 8.0484 oz.

W.F.P. H. Hill

**Ingenting kan så förgylla ens
förflutna som ett dåligt minne.
Svenskt ordspråk**

How to Build the 1937 Wakefield Winner

(Continued from page 35)

He tried it first, then Fillon. Mr. Chabot and the rest follow suit. The immediate improvement was evident, especially on Fillon's and Chabot's ships, as the models now had the needed "zoomp" to take them above the stagnant ground air.

On the second flight, Fillon's model climbed high and long enough to contact a friendly thermal. He naturally ran and ran until both he and the model were lost to the sight of the airport watchers. Later on a phone call reported the missing model about eighteen miles from the Fairey Air-drome.

We still remember the joyous smiles of the French team when they found that the model clocked eleven minutes. Now, if he would only come back in time for the third trial their chances were good. The rest of us kept plugging away but no one equaled that out-of-sight time. As time slipped by and Fillon did not show up, Mr. Desnoes and one of the English lads hied over to recover the model and pick up Fillon. However, they returned with model alone, and too late for another trial. Later on the flier himself showed up to learn that he won the cup for the French team. I am just wondering how he felt during his search for the model in a strange country, without knowing a word of English.

Undoubtedly, in winning the cup, model building has been given a great impetus in France. It encourages the boys to continue their trend of designing, since it has been successful against the best that other countries had. All will naturally want to be on the 1938 team, but they hope that their trials will determine the best boys, so that they will retain the cup for another year. "She is so pleasing in Paris! The gay Paris! And we hope she will stay a long, long time!" As Mr. Desnoes so ably puts it.

Mr. Desnoes continues.

"And now, all French aero-modelists hope to see their American friends coming to Paris for the 1938 contest, as we consider it to be the real world championship."

Well, this seems to be about all of the model's and Mr. Fillon's history. Now, let's take a look at the model itself. Since it is next to impossible to have its designer give us a detailed account of how he went about in designing and building, we must depend on our own experience to give the high-lights.

You will note that he uses the R. A. F. 32 for the wing, and an M. 6 for the stabilizer. Many of us have found this to be an ideal

arrangement. Evidently Mr. Fillon knows that larger chord airfoils are more effective than small chords, since he kept his chord five inches for quite a length, and yet achieved good aerodynamics by his gradual elliptical tips. The "wee bit" of parasol also helps in getting every bit of lift from the wing, by hardly disturbing the side airflow of the fuselage. The dihedral could have been a bit larger to eliminate any possible chances of too much banking while taking off under full power. (In fact, we can recall this particular trouble during the Exposition contest. But it is not known if more power was used to account for it). Just in case your duplicate has tight bank tendency, just remember that another inch of dihedral should cure it.

The wing mount is typical French design. The bamboo cabane is fixed to the fuselage on wire struts, which determine the incidence, and at the same time make adjustments possible. The writer was a bit skeptical about the rigidity, but its two side struts do the trick in preventing shifting. You will note that the wing is fixed to the bamboo strip with looped rubber. Another peculiarity is the extensive use of reed in keeping wires fixed.

The construction of the wing and tail should present no serious problem. It is just a matter of studying the drawings and making full size outlines. Just be sure to have the dimensions correct. You will have to use your own past experience in selecting the balsa. The total weight table should be your final check.

The fuselage itself is very simple to build. You will note the clean and streamlined sweep. Setting on edge helps considerably in lowering the drag; especially if you remember that the model very seldom travels in a line parallel to the center line of the fuselage.

The part needing most attention is the tail construction. Note how cleverly the stabilizer and rudder are fitted. The tail keel is a hint we might all follow. It is drawn full size so that you should have no trouble in duplicating it. Notice again the use of reed to keep the rudder fixed. It is first inserted in the rear and then the front prongs are pushed into the reed in back of the plug. It seems flimsy but it works well. The rear hook arrangements calls for a piece of plywood. However, hard balsa should do the trick. Just be sure it is hard and cement joints solid and well set.

Next is the nose plug. The plug itself is carved from hard wood, a good idea. Note how simple and effective his rubber tensioner is. Those of us who have tangled up in the prongs, hooks, and springs on the exposed type will appreciate this design. The shown free-wheeling is made in France and it can not be obtained at the moment in America. It is an excellent idea and Mr. Weber should be proud of it. A fair duplicate was suggested by Ed Lidgard of Chicago, who uses bicycle spokes for shaft. He flattens one end of the threaded ferrule and drills a hole for the winder. A standard heavy duty free-wheeler of Garami type should serve the purpose. However, the convenience of removing the prop at will is worth extra trouble.

At the moment of writing it is not known what size of prop was used at the contest, since it was mentioned that it was cut down.

Det måste finnas någon modell-flygplansbyggare bland Fords ingenjörer. Någon som pysslat med gummitändningsdrivna plan. Att minstone får man det intrycket när man ser den senaste fines-sen för bränslebesparing, som tagits fram av amerikanska Fords forskare.

Man har till den vanliga start motorn kopplat en kraftig gummitändningsdrivna som vrids om av start motorn när man sätter igång bilmotorn första gången. När man kommer fram till ett trafik ljus eller en bilkö och stoppar upp längre tid än några tiotal sekunder, stänger en elektronisk kontrollenhet av bilmotorn. På så sätt blir det ingen onödig tomgångskörning. När det åter är dags att köra iväg, trampar föraren precis som vanligt på gaspedalen. Därvid sätter den elektroniska kontroll enheten på tändning-en och lossar en spärr som hållit gummitändningsdrivna, som sätter rotation på startkranen så att bilmotorn går igång. Den ordinarie startmotorn behöver inte användas.

Starten med hjälp av gummitändningsdrivna sker tyst och ryckfritt, och i det ögonblick motorn går igång drar den upp gummitändningsdrivna för nästföljande start. Det blir alltså inga påfrestningar på batteriet såsom annars är fallet när ett automatiskt stopp-start-system används. Om och när denna bränslebesparande fines, som dessutom även minskar avgasutsläppen, blir klar för serieproduktion kan Fords ingenjörer inte säga något om ännu. Men praktiska prov pågår redan och anordning en har fungerat bra hittills

(Iva Maasing i Motor 1/1980)

ÅRSavgift 1982-83

Använd bilagt inbetalnings-kort. Sätt in kr 35:- på postgirokonto 55 09 16 - 1 om du vill vara medlem i "OLDTIMER-SÄLLSKAPET"

"OLDTIMER" - Organ för "Oldtimer-sällskapet".

Red. Sven-Olov Lindén, Hovstavägen 15, 703 63 Örebro

Tel 019/ 18 21 79. Postgiro 55 09 16- 1