

# "OLDTIMER"

1

Specialtidskrift för modellflygare



---

Ur Innehållet: Viktiga tävlingar 1939: Wakefield Contest i USA  
Uttagningstävling på Vik (Sibbarp, Limhamn)

Old-Timer-SM 1984, Skånska Mästerskapen 1942.

Hur man konstruerar Wakefield-Modeller.

Svenskt Bensinmotormodellflyg.

Läs själv förresten!

Nr 2. 1984

---



## MODELLFLYGNING FRÅN MIN FÖRSTA BÖRJAN.

Sommaren 1939 var jag med på min första modellflygtävling. Det var uttagningstävling till Folket i Bilds stora Rikstävling och denna uttagningstävling arrangerades på de relativt stora fälten (åtminstone efter den tidens modellflygförhållanden) vid Sibbarp i Limhamn, ett område som då kallades för Vik.

Alla de stora namnen i Skåne var med, Malte Mårtensson, Allan Dahl, Rolf Dilot, Gunnar Rahm, alla dessa från den mycket livaktiga Eslövs Modellflygklubb, vidare Sven Truedsson, Gunnar Persson, Terje Larsson från Malmö Modellflygklubb, Limhamnsklubbens Lars Andersson, Bo Lundqvist, Jan Olofsson, Egon Andersson, Gunnar Svensson och så jag själv, på den tiden en 11-årig pojke.

Det var i juni, söndagen den 8 juni om jag inte tar fel, och vädret var just så som det skall vara en sommardag i Skåne. Vind 1-2 m/sek, solsken hela dagen, 18 grader varmt, perfekt för modellflygning. Som jag minns var tävlingen för seniorer och juniorer, dock kan jag inte erinra mig hur åldersgränserna var. Alltnog, i seniorklassen vann Gunnar Rahm med sin berömda SARA 3, som var en kroppsmodell med 1 meters spännvidd. Favoriten till seger var annars Sven Truedsson, som tävlade med sin icke mindre berömda LABAN, välkänd även i dag. Tydligt fanns det både termik och sjunk, då som nu. Jag tävlade i juniorklassen, dock med endast en medtävlare, Bo Lundqvist. Min modell var REVOLT, en 75 cm stavmodell konstruerad och tillverkad i byggsats av Truedssons Modellflygindustri, som då varit verksam i ett år.

Resultaten för Bo Lundqvist och mig var synnerligen blygsamma, en genomsnittstid för

tre flygningar på cirka 25 sekunder, kanske någon flygning var över 30 sekunder. Mitt resultat var någon sekund bättre än Bos, till minne av detta har jag kvar Folket i Bilds modellflygplakett i brons.

När jag sent omsider kom hem igen till min oroliga Mor, kunde jag stolt visa upp denna trofé, och även ovanligt välputsade skor, det var det lagom höga gräset som hade åstadkommit detta under vandringarna på fältet. Slutet gott alltså, på denna min första tävlingsdag. Till Rikstävlingens final i Stockholm kom jag dock aldrig, jag ansågs för ung för en sådan resa, och lika bra var kanske det.

Emellertid grundlades under denna tid ett intresse för modellflygning, som jag har kvar alltsedan dess, även om aktiviteten tidvis varit lägre.

Samtidigt med REVOLT hade jag byggt kroppsmodellen KNOCK-OUT från Viléns som jag dock aldrig fick att flyga och det var inte flygplanets fel. För att förkovra mig i både bygge och flygning fick jag och följde rådet att bygga 50-cms stavmodeller och det gick bättre och bättre. Med TRIM 2 i denna version hade jag en del framgångar, bl a vid Limhamnsklubbens tävling 1940. Vid den tävlingen hade Malte Mårtensson dagens bästa tid med 2,09 min, med en 50-cms stavmodell. Fantastiskt, tyckte Sydsvenskan, med stort referat och 2-spaltig rubrik.

Skånska Mästerskapen 1941, som var nästa stortävling för mig, medförde ingen framgång för mig, dock vill jag nämna antalet deltagare: 219 st, rekord för Skåne, kanske t o m för Sverige (?)

Nåväl, det var bara att fortsätta. CLIPPER, den fina 75:an, blev mitt bygge 1941-42. Jag hade varit med då Sven Truedsson provflög originalmodellen på sommaren 1939 och var mycket imponerad av modellens fina stigningsförmåga. Min version av CLIPPER varken steg lika bra eller gled lika fint som Truedssons, men den var mycket vacker, grön kropp, gul vinge och stabilisator, kabinfönster av celluloid .....

Världskriget rasade som värst och avspärrningen gjorde att bals och annat material blev mer och mer svåråtkomligt. Dock kunde jag då och då cykla hem till Truedssons på Glimmingegatan och få balsaträ, flak och lister, och gummisnodd. Ute i garaget, ovanför takbjälkarna, låg ett litet lager av dessa fina saker, och Sven delade gärna med sig.

Min Far, John Hansson, hade också blivit intresserad av modellflygning vid denna tid, och deltog med liv och lust i alla våra aktiviteter. Han var en snabbyggare av rang och kunde över en veckend åstadkomma fullt flygklara modeller från fredagkväll till söndagmorgon, för att delta i flygövningarna på söndageftermiddagen. Mångfrestare av naturen, byggde han alla slag av modeller, från TRIM 2, kroppsversionen, till SPERBER, en tvåmeters segelmodell, i semiskala av ett tyskt segelflygplan.

Anders Håkansson är min vän sedan dessa dagar. Vi hade då fått ett speciellt intresse för små gummimotormodeller och tävlade med varandra i att få dessa kärror att stiga så snabbt och högt som möjligt. På grund av den rådande materialbristen och för min egen del en aning lättja blev det så att vi experimenterade fram s k 60-modeller, avsedda att passas in i klass M1, dvs högst 70 cm spännvidd och med minsta kroppssektion längdenxlängden genom 200. Det var mycket behändiga flygplan och efterhand fick vi dem att flyga mycket tillfredsställande. Flygtiden brukade vara 1,20 - 1,30 min på kvällarna ute hos Anders på hans föräldragård Knutstorp i södra Malmö. Detta var 1942 och hur flygplanen såg ut kan vi se på omslagsbilden och på skissen härintill.

Jag hade också glädjen att en sommarsöndag få noterat en tid av 2,40 min, som också gällde som klubbrekord i Limhamns Mfk under någon tid.

Efterhand blev bristen på bals och gummisnodd alltmer avgörande

och mitt byggande var inte stort under perioden 1943 - 1946, segelmodeller har aldrig varit något för mig. Andra intressen fick också sitt utrymme, jazzmusik t ex, skola och arbetsliv likaså. Modellflygningen fanns dock hela tiden i medvetandet, och när kriget äntligen tog slut och balsaträ och allt som behövdes åter fanns tillgängligt tog både bygge och flygning fart på nytt. Den första utlandsresan gick förstas till Danmark och vid en tävling i Vridslöseslille fick jag för första gången noterat en flygtid på över 3 minuter.

Till denna tävling hade min Far byggt Dick Kordas Wakefield 1937. Tiden hade inte räckt till för några provflygningar, så innan tävlingen gjordes några trimstarter. Modellen fick naturligtvis termik och flög bort ur vår åsyn efter cirka 20 minuter. På den tiden hade inte termikbroms hunnit fram till oss så chanserna att få tillbaka modellen ansågs som synnerligen små. Hela tävlingsdagen gick också utan någon Korda-Wakefield. Dock, när tävlingen var slut kom en glad dansk yngling till oss och frågade om någon av oss saknade en flygmaskin. Glädjen var stor när det befanns att det var Fars Korda som hade hittats åtskilliga kilometer från flygfältet.

Detta var 1948 och därefter har förvisso åtskilliga gummimotorkärror konstruerats och byggts och också flugits med mer eller mindre framgång.

Detta hör dock icke till hur det var i början så om det får berättas en annan gång.

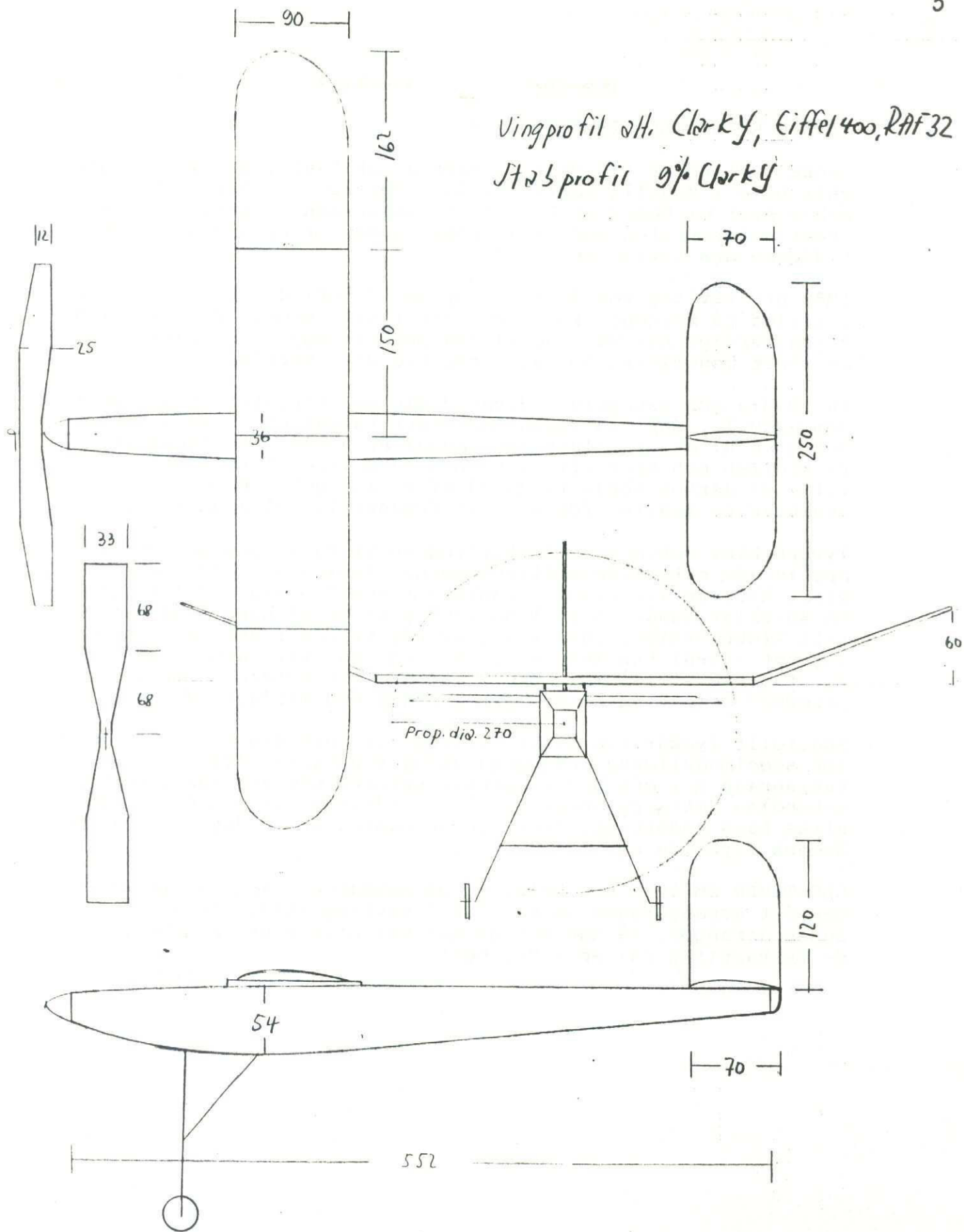
Lennart Hansson

## SKANDEX

har de rätta produkterna för systematisk lagerhantering, hyllsystem, terminalutrustning, elektroniska skrivmaskiner, arkivautomater, ergonomiska arbetsstolar, utrustning för sjukvårdsadministration, brand-säkra förvaringsskåp, säkerhets-skåp, värdeskåp, kopieringsutrustning, höj/sänkbara arbetsbord, laboratoriebankar, skärmväggar och är redo för specialuppdrag!

SKANDEX AB Stockholm Göteborg  
Malmö Norrköping Sundsvall

Vingprofil 8H. Clarky, Eiffel 400, RAF 32  
Stabsprofil 9% Clarky



Modellflygplan Spin 1942  
klass M1. konstr. Lennart Hansson

## TANKAR KRING OLD-TIMER SM 1984.

Denna tävling är tidigare refererad och "avbildad" på ett utmärkt sätt både i Modellflygnytt av Sten Persson och Bertil Dahlqvist och i Allt om Hobby av Karl Axel Pettersson. Nedanstående är således inget referat utan mer skrivarens tankar kring årets och delvis tidigare års tävlingar.

1983 års tävling som delades upp med 2 perioder på kvällen och 1 period på morgonen fann jag inte tilltalande. Dels vill man flyga färdigt när väl modellerna packats upp, men framförallt: De äldre modellerna gör sig inte bra utan termik.

En GB-3:a gör exempelvis drygt 2 min med handstart under en fin sommarkväll. Gör man sedan markstart tappas ca 15-20 sekunder på detta resultat. De äldre segelmodellerna går inte särskilt bra på kvällen och speciellt inte med 50 m lina. Inför årets tävling ville vi därför börja flyga på eftermiddagen och låta tävlingen avslutas på kvällen för att tillfredsställa alla önskemål.

Tyvärr blev det mer kvällstävling än vi tänkt oss då vädret spolierade eftermiddagsflygningarna. Annars är tanken med tävlingsstart klockan 1200-1300 förankrad i den Skånska modellflyghistorien. På 40-talet kunde en tävlingssöndag se ut så här: tidig cykeltur till klubblokalen, inpackning av flygplanen i den gemensamma (mycket stora) trunken, mera cykling, nu till järnvägsstationen för tågresa till Eslöv, Bjuv, Ystad eller Kvidinge och därefter promenad till flygfältet, dit man kom vid middagstid.

Speciellt lyckat vid årets tävling var användandet av 100 m lina för segelmodellerna och många sköna högstarter utfördes av de rutinerade S 1 och S 2 flygarna. Beträffande högstartproblem avhandlas detta på annat ställe i tidningen av signaturen Kontakt, alias Lars Andersson. Artikelnen är hämtad ur en drygt 40 år gammal Svensk Flygtidning.

OLD-TIMER SM 1985 bör helst gå på sommaren, gärna i Uppsala där det arrangerades en så lyckad tävling 1979. Finns ingen annan arrangör, så kan det mycket väl blir åter en gång på de fantastiska fälten i Revinge!

E.H.

## Klass A 2

1. Bertil Dahlqvist, Laholm	modell	"Trim 2"	75 + 42 + 37 - 154 sek.
2. Thomas Johansson, Lund	"-	"Trumf"	46 + 39 + 47 - 132
3. Karl-Axel Pettersson, Västerås	"-	"Trim 2"	49 + 38 + 19 - 106
4.            "-"	"-	"FIB"	25 + 24 + 5 - 54
5. Uno Johansson, Markaryd	"-	"FIB"	20 + 19 + 4 - 43
6. Ulf Marksten, Lund	"-	"Jr. Sea Cab."	13 + 11 + 12 - 36
7. Gunnar Wivardsson, Gråbo	"-	"Volo Duplex"	25 + 0 + 0 - 25

## Klass B 2

1. Sten Persson, Halmstad	"-	"Clipper I"	83 + 99 + 117 - 299 sek.
2. Bertil Dahlqvist, Laholm	"-	"Fröjds"	98 + 74 + 82 - 254
3. Gunnar Wivardsson, Gråbo	"-	"Baby"	62 + 95 + 60 - 217
4. Per Nilsson, Kungälv	"-	"Fröjds"	53 + 50 + 47 - 150
5. P-A Holmberg, Solna	"-	"Kungsörnen"	23 + 38 + 43 - 104
6. Uno Johansson, Markaryd	"-	"Volo"	18 + 8 + 21 - 47
7. Sofia Wivardsson, Gråbo	"-	"Cloud Chaser"	5 + 4 + 0 - 9

## Klass C 2

1. Anders Håkansson, Oxie	"-	"Laban"	95 + 110 + 122 - 327 sek.
2. Lennart Hansson, Kulladal	"-	"1 1/2"	116 + 84 + 65 - 265
3. Martti Bogdanoff, Limhamn	"-	"Laban"	2 + 48 + 72 - 122

## Klass D

1. Einar Håkansson, Bjärred	"-	"Ellilä -39"	113 + 105 + 132 - 350 sek.
2.            "-"	"-	"G B 3"	87 + 100 + 111 - 298
3.            "-"	"-	"Korda -37"	86 + 117 + 90 - 293
4. Sten Persson, Halmstad	"-	"New Yorker"	100 + 94 + 89 - 283
5. Lennart Hansson, Kulladal	"-	"Duplex -36"	77 + 92 + 107 - 276
6. Lars Andersson, Limhamn	"-	"Matador"	63 + 65 + 82 - 210
7. Rolf Astervik, Gävle	"-	"Gord.Light-35"	47 + 58 + 40 - 145
8. Einar Håkansson, Bjärred	"-	"Korda -39"	123 + 6 + 0 - 129

## Klass G-int.

1. C-J Eiroff, Halmstad	"-	"Wizard"	95 + 0 + 0 - 95 sek.
-------------------------	----	----------	----------------------

## Klass F

1. C-J Eiroff, Halmstad	"-	"Lolita"	154 + 21 + 180 - 355 sek.
-------------------------	----	----------	---------------------------

## Klass S 1

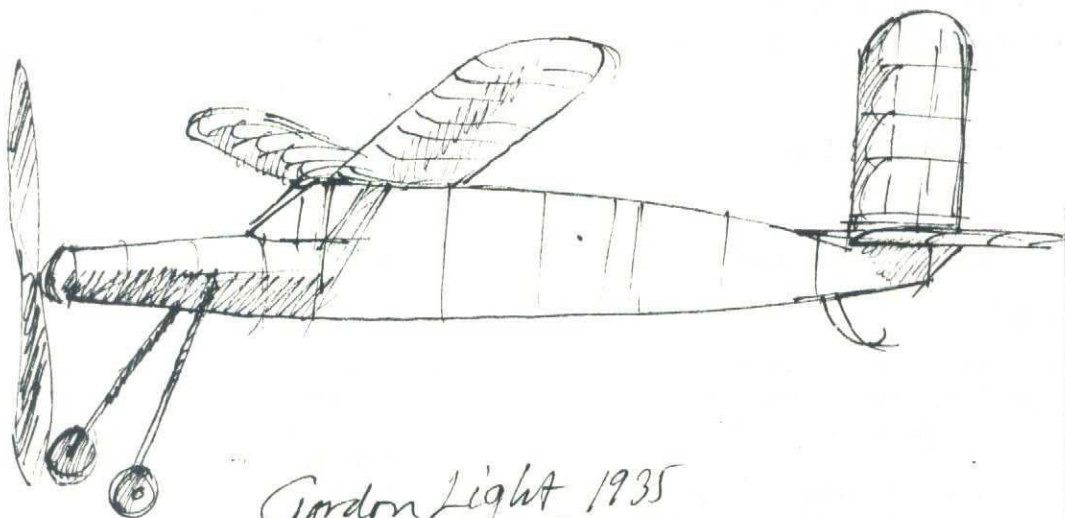
1. Sten Persson, Halmstad	"-	"Sunnanvind"	159 + 117 + 180 - 456 sek.
2. Arne Berglin, Östersund	"-	"Flugan -44"	143 + 102 + 145 - 390
3. Lars Larsson, Sollebrunn	"-	"SM-ettan"	76 + 73 + 117 - 266
4.            "-"	"-	"Örnungen"	50 + 0 + 120 - 170
5. Ove Larsson, Staffanstorp	"-	"Scrappy"	78 + 86 + 3 - 167
6. Sven Rågwall, Halmstad	"-	"Reynold"	23 + 1 + 129 - 153
7. Lars Andersson, Limhamn	"-	"Scrappy"	128 + 0 + 0 - 128
8. Gunnar Wivardsson, Gråbo	"-	"Spiggen -49"	71 + 15 + 28 - 114
9. P-A Holmberg, Solna	"-	"Flugan -44"	38 + 10 + 28 - 76

forts.

## Resultat från "Oldtimer SM" 1984, forts.

## Klass S 2

1. Arne Berglin, Östersund	modell "Skyway"	148 + 180 + 180 - 508 sek
2. Kurt Sandberg, Halmstad	"-" "KS 1946"	142 + 180 + 180 - 502
3. Lars Larsson, Sollebrunn	"-" "Balder"	180 + 180 + 129 - 489
4. Per Nilsson, Kungälv	"-" "Draken"	180 + 106 + 180 - 466
5. Ove Larsson, Staffanstorp	"-" "Termik"	148 + 180 + 119 - 447
6. Kurt Sandberg, Halmstad	"-" "Jekel"	164 + 100 + 180 - 444
7. Malte Mårtensson, Ljungbyhed (Proxy)	"-" "Optimus"	76 + 77 + 129 - 282
8. Kurt Sandberg, Halmstad	"-" "KS 1943"	180 + 48 + 23 - 251
9. Sven Rågvall, Halmstad	"-" "Uranus"	66 + 26 + 7 - 99



*Gordon Light 1935  
Wakefield Champion*

(Rolf Asterviks anmälningskort)



## WAKEFIELD-tävlingen 1939

Genom åren har åtskilligt berättats om Wakefield-tävlingarna, alltifrån den första 1928 fram till våra dagar. Kanske är det ändå så att 1939 års upplaga är den som mest har kommit att berättas om, kanske för att det blev den sista "original"-tävlingen med regler som senare ändrades på många punkter, kanske för att det var den sista före världskriget, men kanske mest för att tävlingen vanns genom en synnerligen spektakulär flygning av amerikanen Dick Korda.

Denne modellflygare hade låtit tala om sig redan 1937, då han satte ett fint världsrekord, och därmed influerat en mängd modellflygare över hela världen till att konstruera gummimotor-modeller av enkel och rak beskaffenhet, med hög prestanda och lätthanterlighet.

Modellflygare från USA, Canada, England, Frankrike och Sydafrika hade kommit till USA och New York för att tävla om Wakefield-Cup för 12e gången. Tävlingsplats var Aviation Golf Club, Bendix, och tävlingsdagen 6 augusti.

Tävlingens första flygning kom att bli dagens längsta och som det visade sig, också helt avgörande för segern. Kordas flygning är en av de mest remarkabla någonsin. Modellen hade just det rätta stigmönstret, varken för brant eller flackt, varken för snabbt eller för långsamt. Efter en motortid av ungefär 60 sekunder fällde propellern och modellen gick in i ett utmärkt och lätt glidmönster. När modellen kommit ner på ungefär 35 meters höjd flög den in ett kraftigt termikområde och började åter att stiga. Efter 10 minuters flygning hade modellen nått en höjd av uppskattningsvis 450 meter, där den flög i cirklar, väl synlig med sin helröda klädsel mot den blå himlen och de tunna vita molnen. Efterhand började den åter sjunka

och landade efter 43,49 minuter, några hundratal meter från startplatsen. De följande två starterna som gjordes på eftermiddagen, var inte på långt när så goda, Kordas genomsnitt på de tre flygningarna blev 15,50 minuter.

Modellens konstruktion var den typiska Clevelandmodellen, fyrkantig kropp med kabin, 3-delad V-form på vingen, elliptiska spetsar på vinge, stabilisator och fena.

1-bladig fällbar propeller, 18 str 3/16" Brown Rubber, 47" lång, 1200 varv.

Landningsställ bestående av 1/16" pianotrådar fastlimmade i ett kroppsspant, som också tjänstgjorde som styrning för gummimotorn, att icke vibrera i kroppen.

Den skenbart enkla konstruktionen, tillsammans med perfekt trim, var nyckeln till framgången.

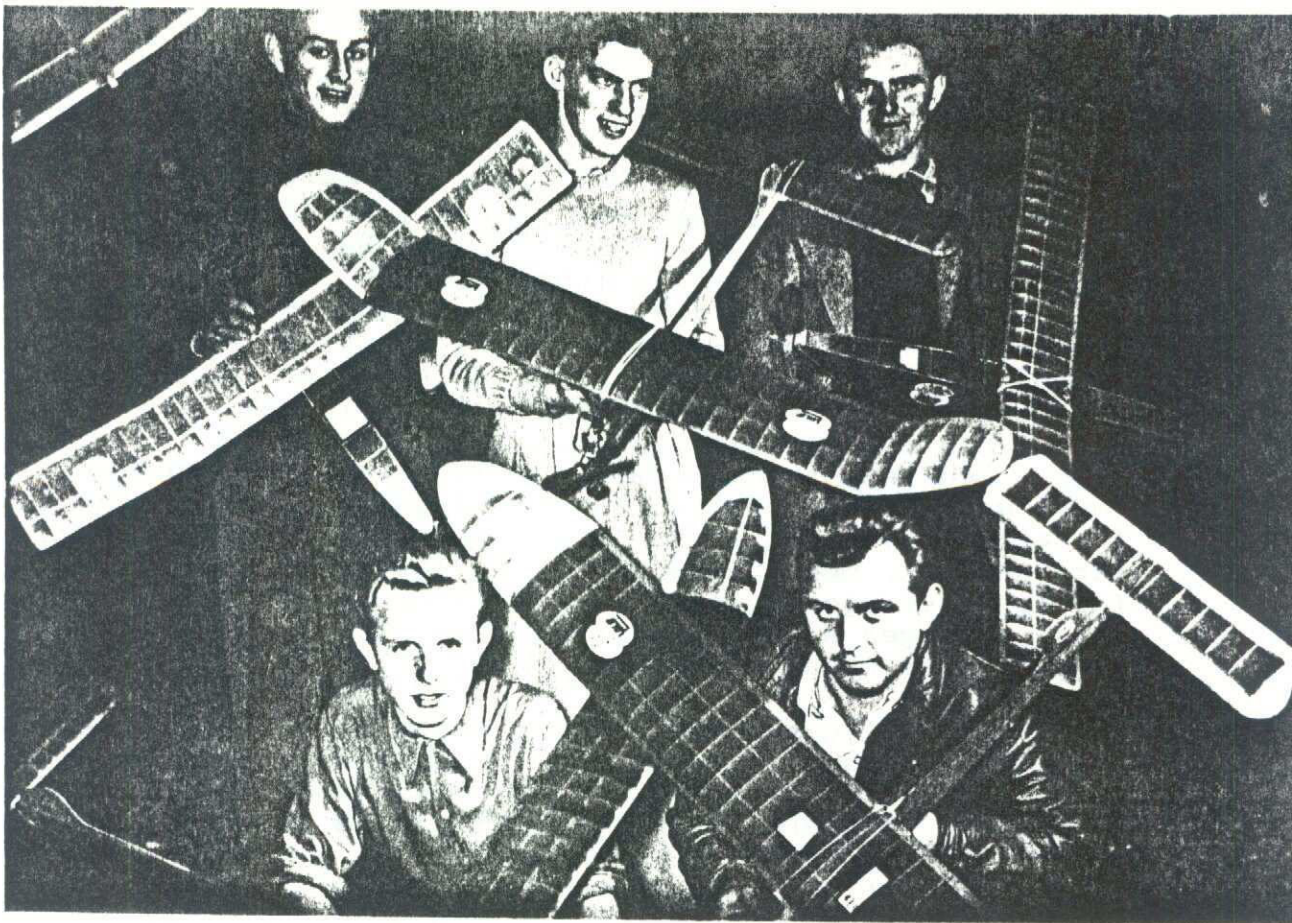
Fred Bowers från Canada kom på andra plats i tävlingen, främst genom sin första flygning, nästan samtidig med Kordas. Bowers flygning nådde 13,32 min och han gjorde därutöver endast en flygning på 5,5 sekunder. Genomsnitt 4,32 minuter. Tredjeplatsen togs av M Giovanni från Frankrike, genom proxy-flygning av amerikanen Schoenbrun, också han genom en termikflygning i första rondan, i detta fall 8,15 min.

Robert Copland från England kom på fjärdeplatsen genom tre goda flygningar, den bästa på 5,08 minuter, genomsnitt 3,31 min.

Det är helt klart att tävlingen avgjordes under de första flygningarna på förmiddagen, då vädret var perfekt med svag vind, nästan molnfritt och med mycken termikaktivitet. På eftermiddagen blåste det upp en aning, det blev molnigt och termiken var icke längre så stark.

På grund av världskriget stannade Wakefieldpokalen hos Dick Korda och USA ända till 1948, då Roy Chesterton tog tillbaka pokal och mästarvärdighet till England, men det är en helt annan historia.

L.H.



Ur tidningen  
Kvällspostens  
bildarkiv:

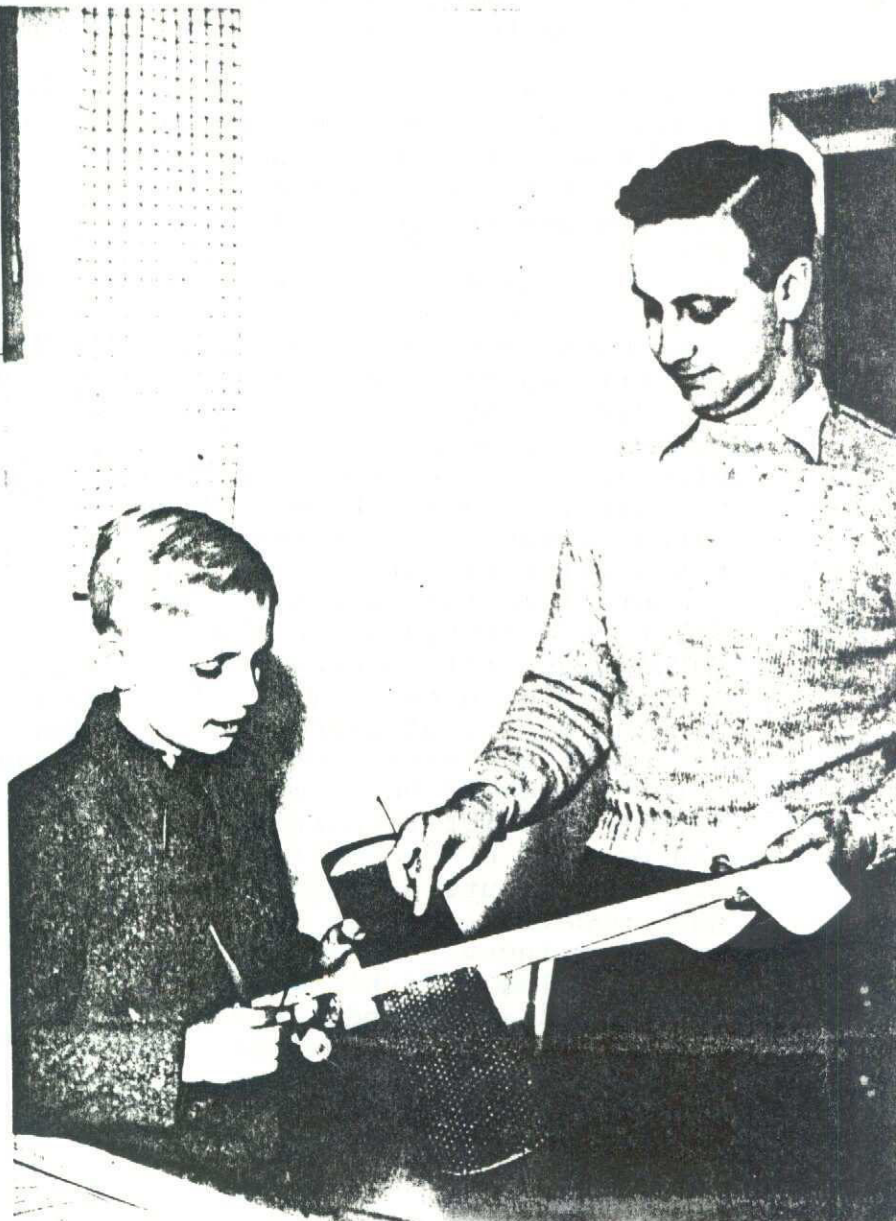
AKM:are i Malmö

Bilden ovan visar  
Jan Nilborn, Rolf  
Hagel, Anders Håkans-  
son, Einar Håkansson  
och Per Håkansson.  
September 1953.

Bilden t v

Terje Larsson ger  
instruktion till  
Einar Håkansson  
i februari 1949.

(Linkontroll med  
svenska Komet I)



# SVENSKT BENSINMODELLFLYG



Vi stå nu åter inför en modellflygsäsong, vilken säkert blir åtskilligt intressantare än de föregående. Ett förhållande som berättigar ett sådant antagande är de bensinmotordrivna modellplanens ökade popularitet.

Modellflygarnas hittills alltför stora respekt för bensinmodeller tycks ge med sig. Vi ha talat med många modellflygare som byggt och flugit bensinmodellplan, och samtliga ha intygat att en mera intressant och lärorik gren av modellflyget ha de aldrig prövat på tidigare.

Svårigheterna att bygga bensinmodeller äro långt ifrån oöverstigligen. Dessa modeller äro i regel ganska stora, varför de kunna byggas av "rejåla grejor". Trimningen tillgår ungefär på vanligt sätt, ja, de flesta av de nämnda modellflygarna ha t. o. m. uttryckt sin förvåning över att det var lättare att "lära" bensinmodellen flyga än att få en vanlig gummimotormodell att uppföra sig skapligt i sitt rätta element.

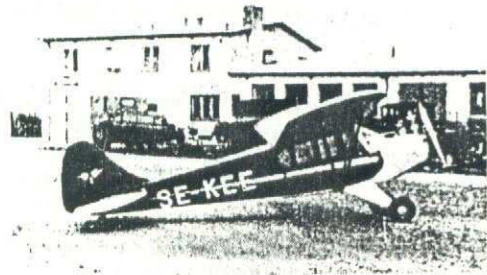
De som ännu bygga ett bensinmodellplan böra helst ha skaffat sig erfarenhet från enklare modeller, gärna segelmodeller. Det är absolut nödvändigt att själv kunna konstruera och rätt avväga olika modellplantyper innan man tar itu med bensinmodellbygge och -flygning.

Att bygga och flyga en bensinmodell verkar inte att vara något avskräckande företag. Betydligt vanskeligare är att få tag i en tillförlitlig och slitstark motor. Den amerikanska marknaden erbjuder visserligen massor av olika modellmotorer, men tyvärr är en stor del av dessa av mindre god kvalitet och kunna endast anses som leksaker. Det är därför inte sagt att det ej finns verkligt goda modellmotorer i USA, vilka fylla de största krav. En bra motor är t. ex. "Baby Cyclone", vilken dock ställer sig relativt dyr i Sverige.

När man köper en motor bör man undvika sådana med kannringar. Erfarenheten har visat att dessa motorer äro ytterst besvärliga att handskas med och kunna ej jämföras med motorer som ha stälkolv. De senare kosta visserligen me-

ra, men detta betalar sig i längden. Dessutom bör en bra motor ha en tändspole som förmår starta motorn på ett enda batteri, helst ett litet 3 volts stavbatteri, vilket ju inte väger så mycket. En förstklassig motor kan numera erhållas för omkring 75 kr., ett pris som inte verkar så avskräckande då man betänker att en motor av god kvalitet varar nästan "hur länge som helst".

Storleken på de bensinmotordrivna modellplanen varierar naturligtvis allt efter motorstyrkan. De större motortyperna utveckla i regel 1/5 hk, och en sådan motor kan knappast byggas in i mindre modell än en med 150 cm spännvidd (såvida man inte tänker slå hastighetsrekord!). Den vanligaste typen har en spännvidd av 180—225 cm och en vikt av 1 1/2—2 kg. Vingbelastningen brukar vara 25—30 gram/kvdm. Större och tyngre modeller äro knappast tillräddliga för denna motorstyrka.



Överst: Sven Truedsson, Malmö, med sin vackra bensinmodell av egen konstruktion, spännvidd 190 cm. Bensinmodellen på den andra bilden är en Cub, byggd av K. E. Ekström, Estöv.

Vad de mindre motortyperna beträffar lämna dessa vanligtvis en effekt på 1/7 eller 1/8 hk. Modeller till en sådan motor böra ha en spännvidd av 100—140 cm, och flygvikten skall helst inte överstiga 700 gram.

Vilken typ av bensinmodellplan som är den lämpligaste kunna vi ej yttra oss om i detta sammanhang. Här får var och en låta sin erfarenhet och personliga smak vara avgörande. Vanligast förekommande äro emellertid kabinmodeller, vilka också se trevligast ut.

En viktig detalj på bensinmodellen är landningsstället. Detta måste vara av kraftigaste konstruktion och placeras så att det på bästa sätt skyddar propellern från stötar och härigenom även skonar motoraxeln. Landningsstället bör vidare vara fjädrande bakåt. Även hjulen måste fjädra i lämplig grad.

En annan viktig sak på en bensinmodell är "timern", d. v. s. tidinställningen, vilken under flykt kopplar ifrån motorn efter en bestämd tid, vanligen 30 sek. Att släppa iväg modellen på måfå med liten bensinmängd är alltför riskabelt. Bättre är att förse sin modell med en ordentlig

**GLEERUPS Pappershandel**

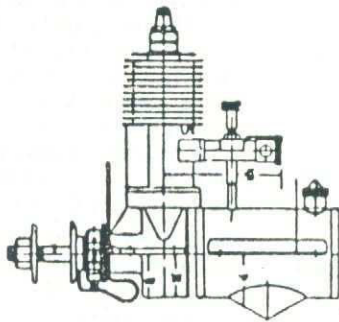
*Mest sorterade  
specialaffär*

Adelgatan 21

MALMÖ

forts

## Amerikansk bensinmodellmotor



Denna bensinmodellmotor från USA heter "American-Baby" och tillverkas av Miniature Aircraft Corporation, New Brighton, N. Y. Motorn har en cylindervolym av 9 kubcm och utvecklar 0,2 hkr vid 5.000 varv/min. Vikten är 225 gram. Motorn kan inbyggas stående eller hängande. Propellern bör ha en diameter av 375 mm, men i nödfall kan man även använda en propeller med upp till 475 mm diameter (d. v. s. längd). Priset på "American-Baby" är något under 100 kr.

tidinställning. Sådana kunna köpas i nästan varje fotografisk affär under benämningen "auto-cnip". Efter obetydlig ändring lämpa sig dessa utmärkt för modellflyg.

I Sverige finnas just nu rätt många bensinmodeller. I FLYGTIDNINGENS förra nummer omnämndes två framstående bensinmodellflygare i Eslövs modellflygklubb. Malmö står med icke mindre än 5 sådana modeller och Lund med 3. Den motortyp som här kommit till användning är så gott som uteslutande den svenskbyggda GP-motorn, som alltmer vinner modellflygarnas förtroende. Om vi dessutom nämna att det finns konstruktörer av modellmotorer även i bl. a. Göteborg och Sundsvall kan man påstå att det ser ut som om svenskarna fått upp ögonen för bensinmodellflygets möjligheter och börjat utnyttja de tekniska förutsättningar som vi anses besitta!



Terje Larsson,  
nytt namn i Modellflygkommittén.

Vid en närmare granskning av listan över medlemmarna i 1942-43 års modellflygkommitté lägger man med glädje märke till att vår sydligaste landsända fått med en representant i den samling modellflygsakkunniga, som skall leda svenskt modellflyg under ovanstående år. Vi syfta då på limhamnaren Terje Larsson, den unge och energiske ledaren för skånskt modellflyg, vilkens namn vid talrika tillfällen mött oss ur resultatlistor från stortävlingar och då främst skånska modellflygtävlingar.

En god uppfattning av Terje Larsson fick man vid årets skånska mästerskap där man såg honom med energisk min ständigt kila omkring, dels såsom sakkunnig givande goda råd till tävlingsledningen, dels biträdande sina modellflygkolleger och konkurrenter, närhelst dessa önskade hjälp. Trots att han på detta sätt gjorde sitt bästa för att tävlingarna skulle bli så lyckade som möjligt hann han även med att belägga andra plats i den mellersta segelmodellklassen!

I övrigt kan man notera att Terje Larsson sedan flera år tillbaka är framgångsrik ledare av Limhamns Modellflygklubb samt inom Aeroklubben i Skåne utträttat storverk för skånskt modellflyg. Efter instiftandet av Skånes modellflygdistrikt sitter han som ordförande i detta och har lagt ner hela sin fritid på att hjälpa fram skånskt modellflyg.

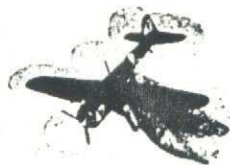
Säkerligen kan man förvänta att Terje Larsson med känd energi kommer att fortsätta sitt framgångsrika arbete för skånskt och svenskt modellflyg. Han går till sitt kall inte blott med ovanligt stor sakkunskap utan med alla skånska modellflygares verkliga sympati bakom sig, vilket icke vill säga så litet. Förvisso kommer Terje Larsson att väl hävda sig i kretsen av 1942-43 års modellflygsakkunniga!

## MODELLBYGGARE, SE HIT!

Replikamodeller i skala 1:50.

Materialsats per styck 1:45.

B 17 (SAAB)	Matr. F 300 M	Ritn. F 300 R
B 6 (Republic Guardsman)	Matr. F 301 M	Ritn. F 301 R
Focke-Wulf Fw 58 B	Matr. F 302 M	Ritn. F 302 R
Hawker Hurricane II B	Matr. F 325 M	Ritn. F 325 R
Westland Lysander	Matr. F 326 M	Ritn. F 326 R
Messerschmitt Me 109 F	Matr. F 327 M	Ritn. F 327 R
Messerschmitt Me 110	Matr. F 328 M	Ritn. F 328 R
I: 16 Rata	Matr. F 340 M	Ritn. F 340 R



SAAB B 17

Replikamodeller i skala 1:100.

S 5 (Heinkel)

Sk 12 (Focke-Wulf "Stieglitz")

Junkers Ju 52

Materialsats per styck 0:95. Ritning per styck 0:20.

Matr. H 200 M Ritn. H 200 R

Matr. H 201 M Ritn. H 201 R

Matr. H 202 M Ritn. H 202 R

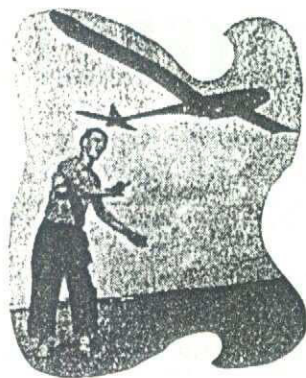
Samtliga materialsatser innehålla kontursågat trämaterial (lind), svarvade hjul, lim, grundlack, sandpapper m. m.

Med varje ritning följer utförlig arbetsbeskrivning, originalplanets data m. m.

Prislista medföljer gratis varje order. Observera de billiga priserna! Prima material garanteras!

**FIRMA L. SVEDFELT**

Orsavägen 44, tel. 25 59 97. Nockeby.



## 1942 års Skånska Mästerskap

Årets skånska mästerskap i modellflyg öppnades Ingalunda under gynnsamma auspicer — regnfulla moln lägrade sig nämligen över Kvidinge flygfält, där spelen ägde rum. Men efter första periodens slut bröt plötsligt en strålände sol genom och jagade raskt undan molnen, inte blott från skyn utan även från modellflygarnas till en början bistert rynkade pannor. Som arrangör stod den unga men livaktiga modellflygklubben i Bjuv, vilkens ordförande Gunnar Persson tjänstgjorde som tävlingsledare med en stab av funktionärer under sig.

Bjuvs Modellflygklubb är en förtämligen nybildad klubb, som dock redan uppvisar ett medlemsantal på över 30-talet. Till klubben höra sektioner i flera andra orter, och dessa delta vid de månatligen återkommande serietävlingarna. För övrigt leder Bjuvs Modellflygklubb numera KSAKs tävling i märkestävning!

Största intresset kom under tävlingens lopp att knyta sig till motormodellklasserna, all bals- och gummibrist till trots. I klasserna M.1 och M.2 mötte man dagens sensationsman, Sven Forsberg från Flygkrigsskolan, vilken noterade flera ypperliga flygningar, bl. a. dagens bästa och näst bästa tid — den bästa på 5 min 25 sek. Inte nog med att Forsberg hade beslag på förstapriserna i motorklasserna, han ledde efter första perioden även minsta segelmodellklassen, men tyvärr flög hans modell bort vid första och enda starten och anträffades först efter tävlingen.

Av övriga klasser tilldrog sig klass S2 stort intresse och såg som segrare lugne tävlingsflygaren Rolf Dilot från Eslöv, vilken följdes på andra plats av nyordne medlemmen i Modellflygkommittén, Terje Larsson från Malmö. Striden var länge oviss, ty efter andra perioden låg Tore Lundahl från Bjuv på andra plats efter den väntade segraren Dilot, men med en säker tredje och sista flygning tillskansade sig Terje Larsson andra plats.

Dessa skånska mästerskap ha tydligen nog visat, att de skånska modellflygarna både kunna bygga goda modellkonstruktioner och flyga dem. Ser man f. ö. på resultatlistorna konstaterar man att vid dessa tävlingar uppnåddes tider som i vissa klasser vida överstego de som nåddes vid svenska mästerskapen!

De bästa resultaten blevo:

Klass S1: 1. Malte Mårtensson, Eslöv, 1.35,2 min. 2. Lars I. Nilsson, Malmö, 1.30,4 min. 3. Kjell Nilsson, Eslöv, 1.29,1 min.

Klass S2: 1. Rolf Dilot, Eslöv, 2.31,0 min. 2. Terje Larsson, Malmö, 2.02,6 min. 3. Kjell Andersson, Höör, 1.38,0 min.

Klass S3: 1. Stig Karlsson, Trelleborg, 2.17,4 min. 2. Rune Nyberg, Eslöv, 2.17,0 min. 3. Olle Sigurdsson, Bjuv, 2.14,0 min.

Klass M1: 1. Sven Forsberg, Flygkrigsskolan, 3.39,4 min. 2. Ove Olsson, Eslöv, 2.02,2 min. 3. Lars Andersson, Limhamn, 1.17,1 min.

Klass M2: 1. Sven Forsberg, Flygkrigssk., 1.30,3 min. 2. Karl Reuterskiöld, Lund, 0.57,8 min. 3. Bertil Olsson, Eslöv, 0.54,1 min.

Lagtävlingen: 1. Eslövs M. F. K. (sammanslagd tid) 1101,8 sek. 2. Limhamns M. F. K. 840,8 sek. 3. Bjuvs M. F. K. 784,4 sek.

## Högstartproblem...

Vår diskussion kring högstartproblemet har rönt livlig ankläng bland modellflygarna, och många ha tagit sig en ordentlig fundare över denna intresseväckande fråga. En del givande inlägg har kommit red. tillhanda, däribland nedanstående:

I nr 9 av SFT har den danske modellflygaren Per Weishaupt framfört sina tankar om högstartproblemet. I Sverige har FAI-regeln, som ju tillåter begagnandet av 200 m startlina vid vinschstart mot endast 100 m vid löpstart, medfört att större delen av modellflygarna övergått till att begagna sig av den förra startmetoden. Genom vinschteknikens fortsatta utveckling har orättvisan blivit alltmer påtaglig. Sedan man börjat till vinscherna använda mycket tunn pianotråd har starthöjden dessutom på grund av det minskade luftmotsståndet kunnat ökas avsevärt. För att visa hur långt vinschtekniken i själva verket kommit kan man ta ett exempel från SM-tävlingarna i år.

Segraren i klass S 1, Lennart Segerfeldt, tog vid starten ut 150—175 m lina. Sedan han efter starten vinschat in en mindre del av denna "drog" emellertid modellen så kraftigt att Segerfeldt långsamt kunde börja veva baklänges på vinschen. Då han på så sätt lyckats veva ut de stipulerade 200 m befann sig emellertid modellen fortfarande i stigning, varför löskopplingen måste ske genom att vinschen kastades mot modellen. Den härvid uppnådda höjden torde kunna beräknas till 180—190 m.

Det säger sig självt att en dylik start måste vara absolut överlägsen löpstarten, där man t. ex. i klass S 1 oftast nog ej ens kan uttaga tillåtna 100 m, enär en lina av denna längd är alltför tung och alltså tynger ned modellen, som härigenom ej kan uppnå topphöjd. Utöver vad som här tidigare sagts kan man ifrågasätta lämpligheten att använda en så lång startlina i vinschen, med tanke på risken att modellen skall försvinna. De talrika bortflygningarna vid tävlingar under det senaste året ha gjort att dessa blivit betydligt mer chansartade än förr. Man bör därför rösta för en nedskärning av vinschlinsans längd till 100 m som den bästa lösningen. Härigenom blir starthöjden ungefär densamma vid båda startmetoderna, åtminstone då det gäller de större modellerna. Vid start av mindre modeller kan kanske vinschen trots allt räknas som den mest fördelaktiga.

Enligt Per Weishaupt skulle det medföra en större nackdel vid vinschstart att den startande är orörlig. Denna detalj har man säkerligen inte räknat någon större uppmärksamhet i Sverige, eftersom den startande enligt de svenska reglerna får förflytta sig åt sidorna och mot modellen för att parera eventuella vindkast. (Enligt FAI-reglerna får däremot den startande ej förflytta sig.) Fördelen av den snabba invinschningen av linnan efter start är däremot desto mer uppenbar.

Kontakt.

Diskussionen går vidare....

## KSAKs märkestävling 1942

KSAK utlyste vid årets början en tävling mellan klubbarna där det gällde att erövra flesta modellflygmärkena. För varje järnmärke erhöles 1 poäng, för brons lika mycket, för silver 1 ½ och för guldmärket slutligen 2. Tävligen var indelad i tre månadsperioder, omfattande januari, maj och september. För att öka intresset hade KSAK uppsatt sju kontantpriser. Resultatet av tävlingen är nu klart, och modellflygkommittén har betecknat resultatet som gott.

1) Bjuvs Modellflygklubb, 115,5 p (100 kr); 2) Aeroklubben i Göteborg, 77 p (50 kr); 3) Eslövs Modellflygklubb, 66 p (50 kr); 4) Limhamns Modellflygklubb, 64 p (25 kr); 5) Vingarna, Stockholm, 57 p (25 kr); 6) Västerås Flygklubb, 41,5 p (25 kr); 7) Halmstads Flygklubb, 30 p (25 kr).

L. A.

# KONSTRUKTION AV WAKEFIELDMODELL

Världens förnämsta internationella modell-tävling är kampen om Wakefieldpokalen. Vid denna tävling mötas de främsta modellflygarna för att mäta sina krafter. Att vi svenskar stå i alla högsta internationella klass visade klart de tävlingar av detta slag som svenska ungdomar voro i tillfälle att deltaga i. Placeringarna voro hedersamma och tydde på att vi voro "coming-men". Men kriget kom emellan. Då vi nu ej längre äro i stånd att bygga och flyga dessa intressanta Wakefieldmodeller måste vi i teorin omsätta vår erfarenhet på detta område för att se'n, när tillfälle ges till nytt deltagande i denna främsta av tävlingar, stå beredda att försvara de blå-gula färgerna.

Med detta mål för ögonen börjar SFT här en serie artiklar om konstruktion av Wakefieldmodeller. Serien är så lagd att även en modellbyggare med ringa erfarenhet kan följa med och tillgodogöra sig innehållet. Vi hålla oss till en exempelmodell för att underlätta konstruktionen. De flesta uträkningarna, vilka f. ö. ej kräva större matematiska kunskaper, äro gjorda på en räknesticka — en häändig sak som modellbyggaren ofta har stor användning för och som därför bör bli mer allmänt spridd.

Första steget vid konstruktion av en modell är att skapa sig en klar bild av den typ man ämnar konstruera. Sådana problem som växlar, ofallbara landningsställ, modellens storlek, längd eller högvingad, måste bestämmas innan man står in på själva beräkningarna. Stora flertalet modellbyggare har sina egna tankar om sådana problem, men de som äro obeslutsamma böra först ta sig en funderare över följande rader om den tilltänkta Wakefieldmodellen.

Det är väl bekant att om gumminoddens grovlek och längd ökas även den därigenom erhållna kraften ökas proportionellt. Detta vill dock inte säga att flygtiden förbättras. Antag t. ex. att en modell har en propeller med 38 cm diameter och drives med 42 gram gumminodd — detta kan ökas till 84 gram med en 45 cm propeller om den yttre konstruktionen skäres ner — så följer därmed inte att modellen kommer att få dubbelt så lång flygtid, nej, flygtiden kanske t. o. m. blir kortare.

Faktum är att propellern inte förhåller sig proportionellt till mängden snodd. I detta fall vore en propeller med 75 eller 100 cm diameter mest korrekt att använda. Ett annat skäl är — på grund av den förstörade anfallsvinkeln, som förorsakas av den ökade stögvinkeln — att motståndet därigenom ökas anmärkningsvärt, varigenom modellens slutliga topprestation minskas.

För att få en längre flygtid med den större mängden snodd blir det nödvändigt att förse modellen med en växel. Med sådan kan den 100 cm stora propellern reduceras till omkring 25 cm och med mycket säkrare resultat, till största delen beroende på det minskade luftmotståndet under glidflykten, detta i sin tur på grund av den minskade bladytan på propellern. En mindre propeller medger även användandet av ett mindre och följaktligen även lättare landningsställ, och på så vis minskas en del vikt och luftmotstånd.

Erfarenheten visar att vid användandet av växel i förening med omkring 84 gram gumminodd en modell kan trimmas till att stiga sakta och jämnt under omkring 90 sek och därigenom nå en höjd av cirka 135 m. Glidflykten blir då ungefär 160 sek.

Vad vikten beträffar bör den kompletta växeln tillsammans med propellern väga mycket litet — helst ej mer än den vanliga propellern med dess nosblock. Om t. ex. en 25 cm propeller, som väger omkring 10,5 gram, ökas till t. ex. 45 cm då bör vikten ökas till omkring 35 gram och tillsammans med nosblocket ungefär 42 gram. Följaktligen får ej växeln med propeller väga mer än 42 gram, och därav kommer 31 gram på själva växeln.

De flesta nackdelarna vid användandet av växel samlar sig kring den tidspillan som uppstår vid tillverkningen av växeln, risken för att den skall gå sönder samt friktionen mellan kugghjulen. Av dessa kan den första punkten om tidspillan slopas, ty en modellflygare använder glatt all den tid han kan för att få fram en ändamålsenlig och välgjord växel till sin modell. De andra negativa punkterna kunna undvikas genom att man lägger ner stor omsorg vid tillverkningen.

**WAKEFIELD CUP**

är alljämt världens förnämsta modellflygtävling. För att stimulera modellflygarnas intresse för dessa modeller börjar SFT här en populärt lagd serie om konstruktion av en Wakefieldmodell.

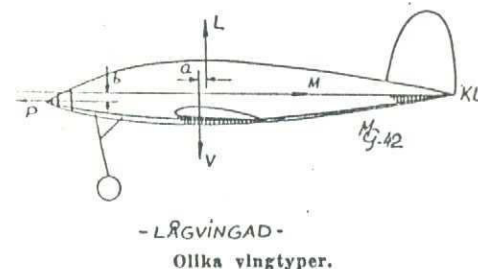
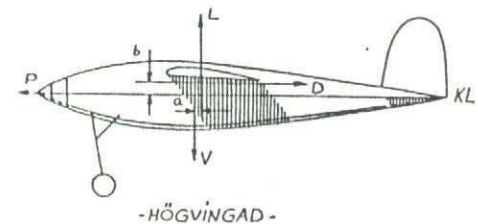
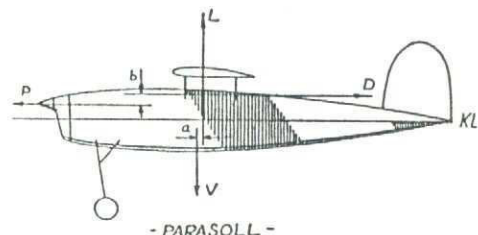
Genom att använda två gummitomotorer i förening med en uppväxlad växel kan man eliminera den torsionskraft som vilar på kroppen. Därför behöver kroppen endast konstrueras för att motstå den sammantryckande kraft som gummitornen alstrar.

Av ovannämnda framgår att den växelförsedda modellen skiljer sig anmärkningsvärt från den vanliga modelltypen. Fördelarna hos den förra modellen synes väl motivera ett sådant bygge, förutsatt naturligtvis att modellen är omsorgsfullt konstruerad och byggd.

Modellen bör vara så strömlinjeformad som möjligt, ha liten materialvikt i förening med omsorgsfull byggnad, speciellt vad ving- och stabilisatorinfästning beträffar.

För att hålla materialvikten nere så långt som möjligt, bör spännvidden ej överstiga 112 cm. Detta ger en mycket effektiv vinge (sidoförhållande 1:9) med stort rum för en hög ladbalk. Genom att hålla modellens proportioner så långt nere som det är tänkbart undviker man allt onödigt luftmotstånd.

Det finns tre olika lägen för en vinge, nämligen låg, hög eller parasoll. Den högt placerade



vingen är enklast att konstruera och behöver mindre V-form än lågt belägen vinge. Parasollvingen är relativt bra, men det är svårt att göra en lätt och på samma gång enkel och stark anordning för vingens infästning till kroppen. Luftmotståndet ökas även genom den kabin som därigenom är nödvändig. Vad detta beträffar är det nyttigt att man tar de krafter som verka på en modell i betraktande. Krafterna äro fyra, d. v. s. lyft-, tyngd- och dragkraft samt motstånd. Skisserna härövan visa dessa krafter approx. verkan. Om de exakta lägena skola senare beräkningar göras. I varje fall är då modellen befinner sig i jämvikt:

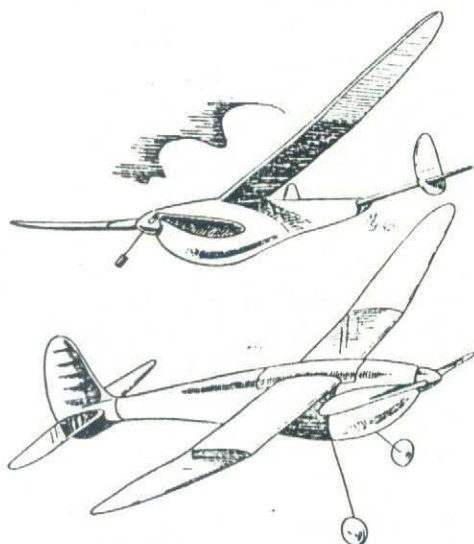
$$L = T$$

$$D = M$$

$$\text{Alltså vid rörelse } T \cdot a = D \cdot b.$$

Man lägger på parasollmodellen märke till att propelleraxelns linje måste ligga över kroppens längdaxel; den högvingade modellen måste på

# WAKEFIELDMODELL



Överst Italienaren U. Travaglis Wakefieldmodell och därunder en modell konstruerad av Cahill, USA.

grund av dess lägre tyngdpunkt ha propellerlinjen nästan på längdaxeln; den lågvingade modellen behöver en relativt låg propellerlinje på grund av den mycket låga tyngdpunkten.

Efter noga genomtänkande av ovan anförda kommer man till den slutsatsen att den högvingade modellen med en infälld mittsektion är den mest gynnsamma typen, både ur aerodynamisk synpunkt och i byggnadshänseende.

Frågan huruvida modellen skall ha bärande eller icke bärande stabilisator är svår att avgöra. Mycket kan ordas både för och emot, även om ur vår egen synpunkt den bärande är att föredraga, förutsatt att profilen ej är för hög. Stabilisatorn bör ha konvex undersida och anfallsvinkeln skall vara mindre än vingens. Bästa läget är när ingen eller åtminstone föga lyftkraft uppstår vid planflykt. Under dessa förutsättningar är det korrekta läget för tyngdpunkten under vingens tryckcentrum (d. v. s. omkring 33 % av vingordan räknat från vingframkanten). Andamålsenliga profiler för både vinge och stabilisatorn skola väljas längre fram.

Indragbart landningsställ är en anordning som förtjänar särskilt omnämnande emedan förminskningen av motstånd är mycket förmånlig för modellens flygegenskaper. För det första bör man lägga vikt vid absolut säker funktion och för det andra omsorgsfull konstruktion av kroppen för att motstå landningar med hjulen i infällt läge. Då det fällbara landningsstället ingalunda är så enkelt att utföra som man i allmänhet tror skola vi till den modell som här beskrives använda fast landningsställ.

Självfallet bör det ovannämnda helt tas som författarens egen syn på detta problem. Det är intet som säger att så och så måste det absolut vara....

Den läsare som önskar bygga en modell med andra dimensioner o. s. v. behöver endast använda sig av den metod som ges i följande kalkyl, vilken f. ö. inte behöver gälla en Wakefieldmodell.

Summera vi de här anförda problemen få vi följande:

- 1) Modellen skall förses med växel, omkring 81 gram gumminod, fördelad på två motorer. Propellern har en diameter på omkring 25 cm.
- 2) Motorns gångtid är c:a 90 sek och glidflykten ungefär 160 sek.
- 3) Modellen skall vara extremt strömlinjeformad, förutsatt att den totala vikten ej överstiger 225 gram.
- 4) Spännvidden skall vara approx. 112 cm och totala längden 75 cm.
- 5) Modellen blir av den högvingade typen, med vingens mittsektion infälld i kroppen enligt skiss i nästa nr.
- 6) Stabilisatorn skall ha bärande profil, anfallsvinkel 0°.
- 7) Landningsställ av fast typ.



"Pluto"

Spännvidd 186 cm. Dansk succémodell konstr. av Knud Floested-Jensen. "Pluto" innehar danska distansrekordet med 32,3 km. Utfl. ritn. m. arbetsb. kr. 1: 75 Kompl. matr.-sats u. ritn. 6: 35 "S. F. 19". Populär välflygande dansk segelmodell, lätt att bygga o. trimma, spv. 135 cm. Utseende ung. som "Pluto". Ritn. o. arbetsbeskr. kr. 1: — Kompl. matr.-sats u. ritn. 4: — "BUH". Trevlig o. lämplig nybörjarmodell, spv. 100 cm, är liksom "SF 19" konstrueret av Knud Floested-Jensen. Ritn. o. arbetsbeskr. kr. 1: — Kompl. matr.-sats u. ritn. 2: 85

## Modellflyggare!

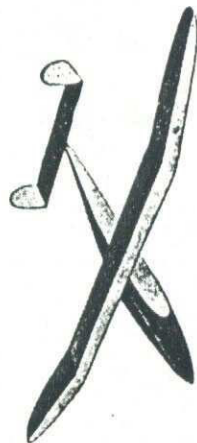
Rusta Er i god tid för kommande tävlingsäsong! Segelmodeller ha blivit tidens lösen. Här finner Ni ett urval vackra, populära och erkänt välflygande modeller. Allt vad Ni beh. i segelmodellbygge ständ. i lager, såsom: prima kontr. furuulster, plywood, balsa o. balsasättning.



"TERMIK". (Nyhet). Spv. 100 cm. Småcker, lättb. o. ovanligt välflygande modell. Lämp. övergångsmodell till de svårare typerna. Byggs. innh. bl. a. tryckta flak, ritn. i full skala. Pr. pr bygggs. kr. 4: 75



"Haug". Den idealiska nybörjarmodellen. Lättbyggd. Valkänd! Populär! Kompl. bygggs. innh. bl. a. lim samt ritn. i full skala. samtliga spryglar tryckta på flak. Spv 75 cm. Pris pr bygggsats kr. 3: 95



"MONSUN". Aristokraten bland segelmodellerna. En högvärdig modell som fyller de högsta anspråk. Spv 173 cm. Lev. i byggsats innh. allt erforderligt material samt ritn. i full skala, tryckta flak etc. Pris endast kr. 8: 75

Beklädnadsmaterial: Jap. Kemikalier: Impregneråsidan o. färger, akta ja-ringsmedel, färger, zarpappapper o. diplompapper. Bomlack o. balsalim m.m. Snabb leverans.

SVEN E. TRUEDSSON, Modellflygindustri, Malmö 9

## Data över förnämliga bensenmodellkonstruktioner

		Spännvidd dy, vs	Vingbredd	Vingyta	Sidoljehållande	Längd	Fjärre momentarm	Bakre momentarm	Stabilitetslängd	Fenyla	Hästkrafter	Vikt	V-form
STRUCK 'New Ruler'		188 cm	30 cm	49 dm <sup>2</sup>	1:6	130 cm	21 cm	94 cm	17 dm <sup>2</sup>	4,5 dm <sup>2</sup>	1/5	1,4 kg	23 cm
CLEVELAND 'Sr. Playboy'		203 cm	28 cm	50 dm <sup>2</sup>	1:7	109 cm	16 cm	78 cm	11 dm <sup>2</sup>	3,3 dm <sup>2</sup>	1/5	1,4 kg	20 cm
KÖNEFES 'Buzzard'		183 cm	30 cm	48 dm <sup>2</sup>	1:6	132 cm	25 cm	93 cm	13 dm <sup>2</sup>	3,4 dm <sup>2</sup>	1/5	1,4 kg	20 cm
GENOMSNIITS- MODELL		191 <sup>+</sup> cm	29 <sup>+</sup> cm	49 <sup>+</sup> dm <sup>2</sup>	1:6	124 <sup>+</sup> cm	20 <sup>+</sup> cm	88 <sup>+</sup> cm	14 <sup>+</sup> dm <sup>2</sup>	3,7 dm <sup>2</sup>	1/5	1,4 kg	21 <sup>+</sup> cm

När en gång ljusare tider bryta in ha de svenska modellflygarna att lösa en hel del viktiga problem, av vilka flera hänga intimt samman med bensenmodellflygets allt snabbare utbredning. Vi måste ta ställning till tävlingsfrågan, uppställa tävlingsregler, konstruktionsregler och mycket annat. Men vid avgörandet av alla dessa frågor, på vilka bensenmodellflygets vara eller icke vara beror, böra modellflygarna själva få ta aktivt del i förhandlingarna. Det är ju bensenmodellflygarna som sitta inne med kunskaperna om detta slags modeller, känna dem utan och innan, och således äro verkligt kompetenta att bedöma de frågor som ofelbart komma att uppstå.

För att vi redan nu skola vidga vår erfarenhet på detta område. Vi måste fortsätta att experimentera med våra bensenmodeller, vi måste söka förbättra dem och visa upp resultaten.

Jämföra dessa och därav dra slutsatser. Det är av nöden att vi så snart som möjligt länka in vårt bensenmodellflyg på rätt spår. Då vi ännu icke ha så stor erfarenhet som t. ex. amerikanska böra vi till en början konstruera våra modeller efter amerikanskt mönster. Härigenom komma vi säkert att snabbt övervinna de svårigheter som hopa sig, och när dessa äro övervunna ligger fältet fritt för oss att utveckla våra modeller efter eget sinne.

För att bidra till det svenska bensenmodellflygets limarsch mot målet publicerar FLYGTIDNINGEN i detta nummer en tabell med data över de senaste Årens förnämligaste amerikanska bensenmodeller. Ur denna tabell kunna de bensenmodellintresserade av läsarna hämta ett rikt material till en givande jämförelse mellan svenska och amerikanska bensenmodellkonstruktioner.

FEBRUARI 1942

## Glöm inte Wakefieldmodellerna!

		Spännvidd dy	Vingbredd	Vingyta	Sidoljehåll.	Längd	Fjärre momentarm	Bakre momentarm	Stabilitetslängd	Fenyla	Andel slänter	V-form	Projeller
Korda '39 Wakefield'		112 cm	12 cm	13 dm <sup>2</sup>	1:8	94 cm	35 cm	51 cm	41 dm <sup>2</sup>	1,9 dm <sup>2</sup>	18/47 mm	12 cm	25 cm / 1/8
Nelder '40 Moffell'		117 cm	12 cm	13 dm <sup>2</sup>	1:9	93 cm	34 cm	50 cm	5 dm <sup>2</sup>	2,1 dm <sup>2</sup>	28/32 mm	12 cm	23 cm / 1/8
Baker 'California Champ'		126 cm	11 cm	13 dm <sup>2</sup>	1:12	88 cm	32 cm	51 cm	4,5 dm <sup>2</sup>	1,9 dm <sup>2</sup>	38/32 mm	14 cm	22 cm / 1/8
Genomsnitts- modell		118 <sup>+</sup> cm	11,6 cm	13 dm <sup>2</sup>	1:10	92 cm	33 <sup>+</sup> cm	50,5 cm	4,5 <sup>+</sup> dm <sup>2</sup>	1,9 dm <sup>2</sup>	30/32 mm	13 cm	23 cm / 1/8

Våra svenska modellflygare voro på väg att mäta sig i skicklighet med de amerikanska modellflygarna, därom vittnar de senaste Årens svenska resultat. Detta gäller i synnerhet Wakefieldmodellerna, som av Åtskilliga modellflygare varit omhuldades. Man tänkte på ett kommande svenskt deltagande i kampen om Wakefield Cup, men därav blev intet. Det andra världskriget kom emellan, och det förde bl. a. med sig materialbrist för det svenska modellflyget. Det byggs inte längre några stilliga och välflygande Wakefieldmodeller utan i stället vackra segelmodellplan.

Men detta är inte någon anledning till att våra Wakefieldspecialister inte skulle fortsätta med

att beräkna och rita nya gedigna Wakefieldmodeller. Till tjänst för dem som vilja återupptaga ett studium i denna intressanta fråga publicera vi här en tabell med data över de senaste Årens främsta Wakefieldmodeller. Siffrorna i tabellen äro naturligtvis inte exakta, men de kunna säkerligen ändå ge Wakefieldspecialisten många goda tips för hans fortsatta experiment. Så mycket bättre rustade skola vi då vara när en gång tillfälle bjuds att ta upp en ärlig kamp i modellflyg med utländska modellflygare. Ty Wakefieldtävlingen är och förblir ändå den tävling där varje nation kan visa vad den förmår.



OLDTIMERTÄVLING I ÖSTERSUND

RAPPORT FRÅN ARNE BERGLIN

En kort rapport från vår O.T.-tävling i samband med Wentzelpokalen.

Så värst många startande blev det ju inte, men roligt var det ändå. Vi körde med 100 m lina och det var en härlig syn när en O.T.kärra måjestätiskt höjde sig över dagens segelkärror som snurrekrokade på halva höjden.

Opefältet är erkänt svårfluet och Kurt Sandberg kom aldrig riktigt underfund om var hålen fanns. Att det blåste uppåt på sina ställen fick dock Ove Larsson från Staffanstorp erfara. Efter en provstart med 15 m lina fick han se sin "Viking" efter 10 min försvinna in i ett moln.

Som synes av resultatlistan blev det inga resultat noterade i någon gumminotorkklass. Gösta Nilsson var anmäld men hann inte flyga pga tidsbrist. Han flög ju i många andra klasser. Rolf Sundin skulle flyga "Kurda-39" men lyckades spränga motorn.

Den som saet, vi som flög hade roligt och jag har vissa funderingar på att försöka införa klass S1, som obligatorisk vid Wentzelpokalen. Det återstår förstås att övertala klubbledningen.

Resultat:

S1.

1. Arne Berglin, Östersund, "Flugan-44"	396 s
2. Ove Larsson, Staffanstorp, "Scrappy"	289
3. Hisee Nässén, Östersund, "Gladan-52"	192
4. Helge Wannberg, Örnsköldsvik, "Zig-Zag"	182
5. Håkan Gruen, Östersund, "Gladan-52"	161
6. Johan Ekeröf, Östersund, "Flugan-44"	129
7. Bo Mellgren, Östersund, "Flugan-44"	105

S2.

1. Arne Berglin, Östersund, "Skyway"	392 s
2. Kurt Sandberg, Helmstad, "KS-46"	321
3. Ove Larsson, Staffanstorp, "Termik"	315