

# "OLDTIMER"

Specialtidskrift för modellflygare



50 år

Nr 1. 1985



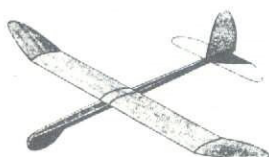
## Redaktören tycker .....

- att detta nummer får bli en hyllning till svenskt modellflyg i stort och till Modellflygklubben "Vingarna" i synnerhet, som den 17 juli fyller 50 år.  
Just 1935 var ett år då flygintresset blommade ut på allvar. Flera flygklubbar firar i år sitt 50-års jubileum.  
Västerås FK håller en stor flygdag den 9 juni på Hässlö, även modellflyget får komma med i uppvisningen.  
Uppsala FK blir också 50 år i år. Det får vi "oldtimers" glädje av, då Calle Sundstedt inbjuder till årets "Oldtimer-S.M." i samband med deras jubileum och flygdag.
- att Arne Andersson i Nyköping ska ha en särskild blomma. Han inbjöd till en "Oldtimer"-träff i vintras, men ingen kom. Ingen hörde ens av sig. Ja, ja vintern har varit kall och svår i år, men ändå ..... Tack, Arne för ditt intresse och initiativ. Kanske Arnes entusiastiska idé att ta fram en byggsats till gamla KSAK-1, den som Börje Stark konstruerade, väcker större intresse. Se annons nedan !
- att intresset för "Oldtimer"-flyg består och att vi ska försöka nå de gamla modellflygare, som ännu inte vet om att vi finns !

## Posttäfling

Under juni - juli kan du flyga och tävla på hemmaplan !  
Ta fram vad du har av modeller konstruerade före 1950. Ta med dig en tidtagare notera dina resultat. De tre bästa i följd - om det är start nr 7,8 och 9 av 15 försök, så sänd in dem till "Oldtimer" adress enl. ovan. Tidtagarens namn och adress samt namnteckning ska vara med. Uppge modellens namn, storlek (klass) om du har ett foto, sänd med det. Lycka till ! Passa på att notera dina trimstarters till årets "Oldtimer-S.M." !

### "KSAK-1"



K.S.A.K:s Modellsegelplan Nr 1.  
Nr KSAK - 1. Spännvidd 70 cm.

Arne Andersson, Box 3028, 611 03 Nyköping. Tel 0155/868 52 har tagit fram en förserie till "KSAK-1". Byggsatsen är av lind med en del färdiga detaljer. Ritningen är fotograferad från en original byggsatsritning. Pris för "OT-medlemmar" 50:- portofritt vid förskottslikvid. Vid postförskott tillkommer extraporto kr 10:-

OBS ! Arne söker ritning till gamla "KSAK-3" !



FLYGDAG Västerås/Hässlö 9/6 85





# Vingarna

MODELLFLYGKLUBB

Den 17 juli 1935 bildades modellflygklubben "Vingarna" i Stockholm. Den första styrelsen bestod av Lars Mårtensson, ordf., Nils Pettersson, v.ordf., Sven Wentzel, sek. Åke Lundmark, v.sekr., Sune Stark, skattmästare, Björn Andersson, v.skattm.

Medlemmar utan styrelseuppdrag var Tord Andersson och Börje Stark. Snart växte medlemskaran och som medlemmar tillhörande den första kullen kan nämnas Åke och Rune Roggentin och Olle Linan.

Man satsade från början på att flyga. Högkvarter blev Ladugårdgårde då man saknade en klubblokal. Med tiden kom tisdagar att bli den speciella samlingskvällen. Då ordnades små trimningstävlingar kombinerade med "bullfester". Som "lottor" fungerade fru Stark och fru Olsson, vilka också blev tidtagargrupp nr 1.

Kort efter klubbens bildande kom en bastant herre klivande och ville vara med. Det var fabr. Stark, som ledades in i denna sport genom sina söner. Tillsammans med Sven Wentzel blev han den drivande kraften i klubben.

Den 1 aug. 1935 hölls den första klubbtävlingen. Segertiden blev blygsamma 51,3 sek.



Fabr. Tyko Stark  
vanligen kallad  
"Pappa Stark"

I augusti utlyste tidsskriften Flygning en tävling, där kvalificering ägde rum på hemorten.

De bästa fick en gratisresa till Göteborg där Västra Sveriges Modellflygklubb ordnade en nordisk modellflygtävling. Tre av "Vingarnas" medlemmar fick resa dit. De var helt överlägsna. Fem 1:a-pris, två 2:a, och fyra 3:e-pris tog de hem.

Medlemsantalet vid årsskiftet 1935-36 var blott 29. Ännu var "Vingarna" en ganska liten klubb.

År 1936 inledde "Vingarna" med ett vintermästerskap den 16 febr. Troligen den första vintertävlingen i Sverige. Denna tävling kom att bli en av de mest populära tävlingarna



Sven Wentzel startade klubben

i landet och har avhållits varje år sedan dess. 1944 övertogs den av KSAK och på senare tid av SMFF.

Vid en tävling i Norrköping i mars väckte Åke Lundmarks "Gladan" sensation genom att göra den första verkliga termikflygningen i landet. Rätt över staden steg den och försvann efter 4 min. 52,3 sek. Detta var en rekordtid, som man trodde skulle stå sig länge men bara tre veckor senare höjde Sune Stark tiden till 10 min. 18,8 sek med en "Lincol". Nästa söndag kunde han själv öka sitt rekord med en ny modell "Cirrus" till över 16 min.

"VÄRLDSREKORD" . Ja, så löd rubriken i Stockholms-Tidningen 15 juli 1936.

Under trimning på gårdet följdes modellen "Kungsörnen" i 42 min. 43 sek. Eftersom tid-



tagningen skedde utan att rekordförsök var utlyst och det ej heller var tävling, kunde noteringen aldrig godkännas som rekord. Men en grandios flygning var det och publiciteten gav glans åt både modellflyget och åt Åke Roggentin!

1937 blev det verkliga genombrottsåret för det svenska modellflyget. Den första internationella tävlingen för svenska modellflygare blev Allers Flyveklubs tävlingar i Oslo, där Åke och Rune Roggentin deltog.

Två 1:a- och ett 2:a-pris blev skörden. Då de svenska modellflygarna visat goda resultat beslöt KSAK att sända ett svenskt lag till Wakefield Cup i London. Fyra "vingar" och en göteborgare blev uttagna. De var: Björn Andersson, Sune Stark, Olle Lindh och Sven Wentzel samt Allan Palmgren från Göteborg.

I den hårda konkurrensen placerade sig Björn Andersson på 6:e och Sune Stark på 8:e plats. Om inte tidtagarna diskvalificerat Sven Wentzel - påstådd "pushing" i starten - så kunde han ha vunnit.

"Vingarnas" dominans på tävlingarenorna be-lyses lätt - av 53 möjliga 1:a-pris under 1937 erövrades 47 av "vingar".

Dir. Gösta Ahlén skänkte 1938 ett ståtligt vandringspris, en silverpokal, som de nordiska länderna skulle tävla om varje år.

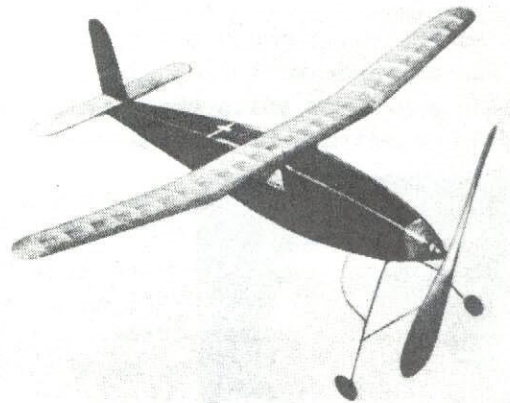
I en regnig och blasig tävling i Norrköping 20 juni segrade Björn Andersson med Börje Stark som tvåa.

I aug. hölls den 10:e Wakefieldtävlingen, nu i Paris. Björn Andersson, Sune Stark, Börje Stark, Gunnar Magnusson, Anders Deurell och Sven Wentzel representerade Sverige. Som lagledare fungerade "Pappa" Stark. Ett rent

"ving"-lag alltså!

Sune Starks modell, som var ljusblå och vit försvann redan efter 9 min upp i skyn. Termi-ken var kraftig och snart utropades Gunnar Magnusson som ledare, då han fått tiden 17 min. 03 sek. snart passerades han dock av am-erikanen James Cahill som fick tiden 32 min. 05 sek. En hedrande 3:e plats för Sverige och Gunnar Magnusson blev det !

Redan veckan efter deltog laget i tävlingen om Coupe de Belgique i Antwerpen. Det började med mulet och regn, senare klarnade det upp och termi-ken ökade flygtiderna. Ännu en gång fick Gunnar Magnusson en fin start - 13 min. 13 sek. blev det och det räckte till seger. Även lagtävlingen vanns av Sverige.



Gunnar Magnussons berömda "Wakefield" med vilken han vann Coupe de Belgique och kom trea i Wakefield Cup 1938.

Samtidigt var ännu ett "ving"-lag i verk-samhet utomlands. Till modellflygläget i Jämsjörvi hade Tord Andersson, Arne och Bengt Blomgren inbjudits. Tord Andersson vann den avslutande Wakefield-tävlingen.

Till Uppsala förlades de första SM-tävlingarna. Den 25 sept. hölls de i strålande fint väder. "Vingarna" lade beslag på 4 av de 5 SM-titlarna genom Åke Larsson I, Nils Curry Melin, Arne Blomgren och Sune Stärk.



Sune Stärks "Paris-modell" trimmas våren 1938. Bortflugen i Wakefield tävlingen i Paris.

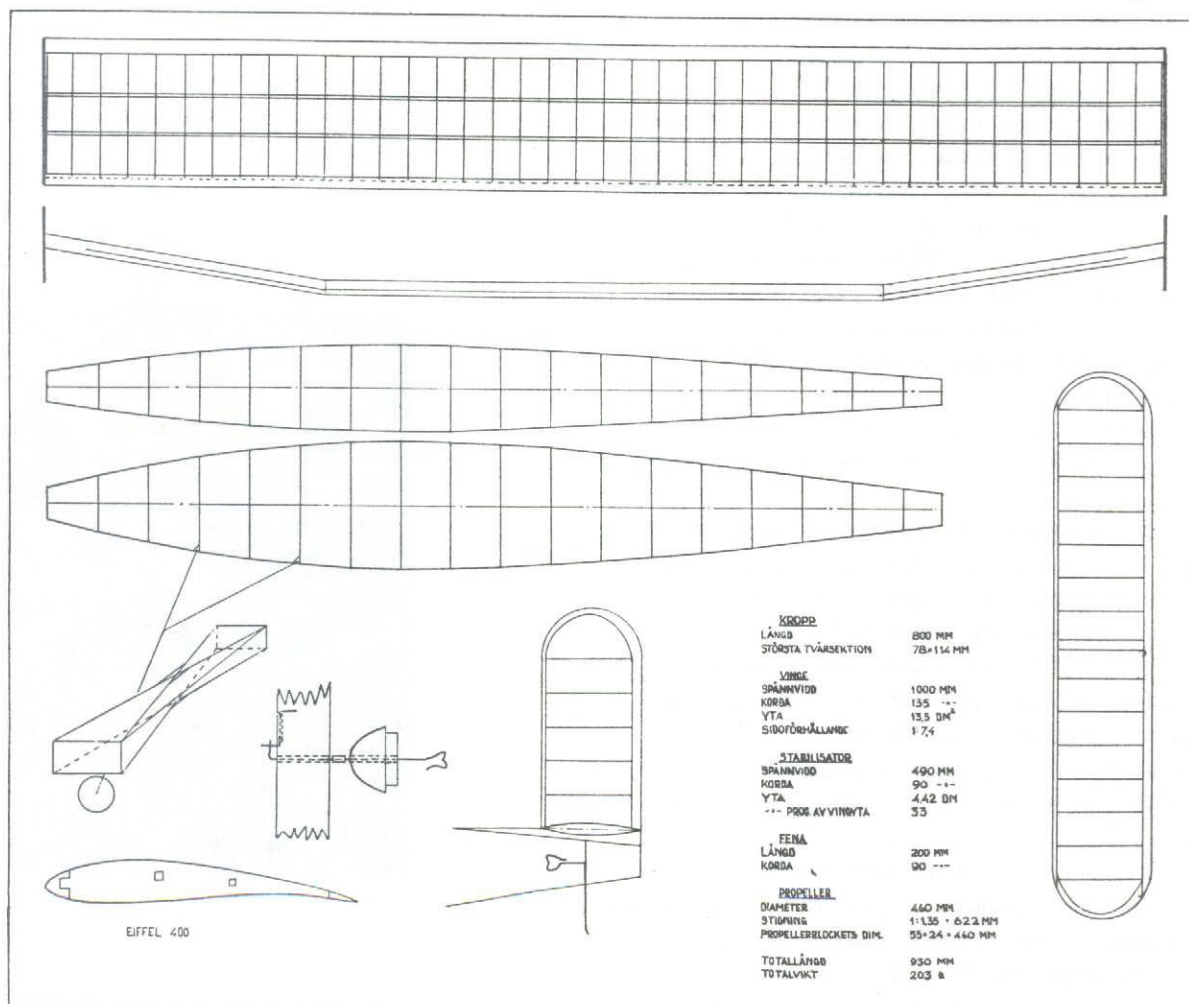
Även 1939 blev ett intensivt tävlingsår. Förutom de svenska tävlingarna, som Vinter-tävlingen och SM deltog ett rent "ving"-lag i retur-tävlingen om Coupe de Belgique. Trots svensk rekordnotering med 23 min. 43 sek. kom Arne Blomgren först på 5:e plats i ett termikfyllt väder. Svenska laget blev 3:a.

Finland inbjöd till nytt läger på Jämijärvi. Åke Roggentin, Sigurd Larsson och Olle Lindh från "Vingarna" deltog tillsammans med Sigurd Isacson från Linköping.

Kriget kom och dämpade tävlingsaktiviteten. Det gjorde definitivt slut på det internationella tävlingsutbytet. Därmed avslutades den första epoken i svensk modellflyghistoria, en epok som "Vingarna" skapade från början till slut. Under dessa år hade "Vingarnas" motormodellflygare fört upp Sverige till en ledande ställning i modellflygvärlden.

## M 2:a

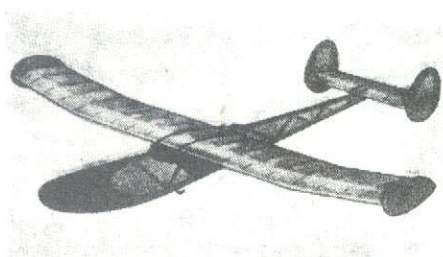
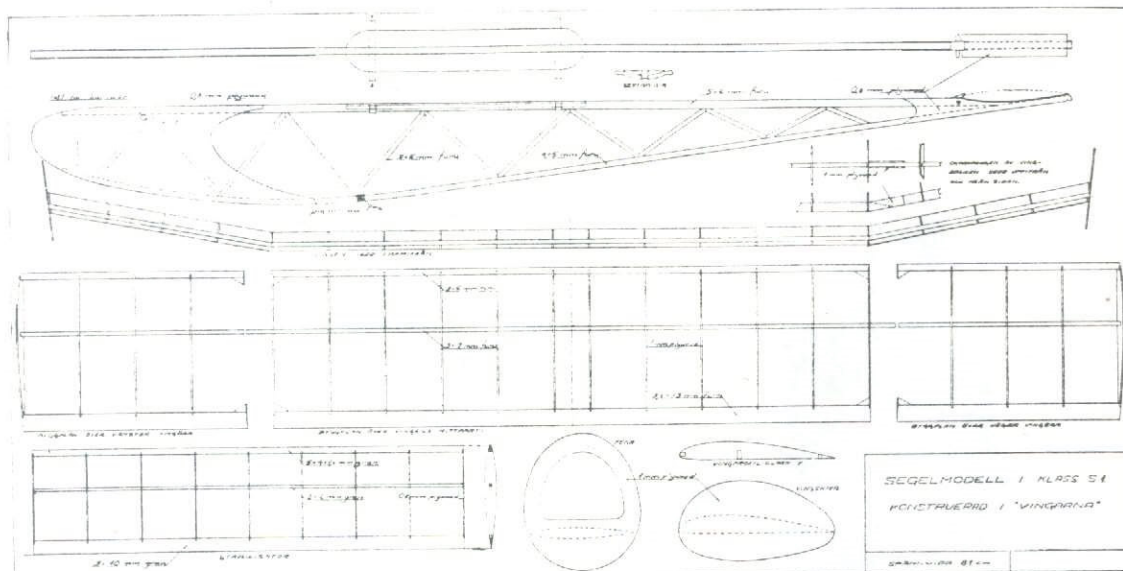
Konstr. av SVERKER BLOM, "Vingarna"



M2:a - konstr. av Sverker Blom  
(med Wakefield-mått!) Finns i  
"Ritningsbanken"

Officiella tider: 30 aug. 1942  
20 sept. "  
4 okt. "

Vängsötävl. 7 m. 15,0 s.  
Avestatävl. 6 " 22,1 "  
Eskilstunat. 6 " 27,4 " 5.



KSAK II i flygfärdigt skick.

## KSAK II

Segelmodell i klass S I

Konstruerad i »Vingarna».

Att tro att man inte alls byggde och flög med segelmodeller i "Vingarna" är att ta miste. Redan 1935 byggde Björn Andersson och Sune Stark en "Grosse Winkler", som flög över 12 min i termiken och hittades en mil från startplatsen. Gösta Hellström höll sig också till dessa tyska konstruktioner bl.a. även "Strolch". Gösta Améen gav sig också segelmodellerna i vald och kunde snart visa bättre startförmåga än några andra. Hans "Gamen"-konstruktioner var byggda i furu och plywood och höll för de hårdaste landningar. De övriga höll sig till balsabyggen s.k. "pappersdrakar", som inte dög att flyga i hård vind.

Startsäkerheten funderade man nog över, men förstod ännu inte vad som gjorde att en modell lyckades nå god höjd på linan.

På sensommaren 1941 sattes ett vandringspris upp för att stimulera utvecklingen av segelmodeller. På första tävlingen dök t.ex. Rune "Bananen" Andersson och Lennart Segerfelt upp. På nästa tävling kom Robert Löwen-Åberg och lite senare kom Curt Jansson-Ouelstad.

En speciell "ving-typ" av segelmodeller började bli populär. Det var den med diamondkropp och "hus". Vingarna gjordes också bredare. På SM 1942 i Visby kunde Lennart Segerfelt vinna S1 med en sådan modelltyp.

Till stor glädje återupptogs Jamijärvtävlingarna. Dit reste bl.a. Sverker Blom.

Även FIB:s Rikstävling återupptogs 1942. Det blev en "vinge", som vann även denna gång. Arne Blomgren, som nu visade att man kunde flyga segelmodeller i blåst också inom "Vingarna".



Arne Blomgren vann  
FIB:s Rikstävling  
1942



Några bilder från Avestatävlingen 20 sept. 1942

Sverker Blom med sin Wake-field - vann M3 före Åke Ruggentin.

"Pappa" Stark tävlingsledare i Avesta  
Robert Löwen-Åberg med S2:an "Sincadus" 3:e plats i tävlingen.

Under 1943 återupptogs tävlingsutbytet med Odense MFK. Nu fick det ske per telegraf, på så sätt att varje klubb tävlade på sin hemmaplan. Väret var betydligt bättre på Skarpnäck än i Odense, varför Vingarnas seger blev överlägsen.

Två "vingar" fick delta i årets Jämjarviltägar. Bengt Haraldsson och Robert Löwen-Åberg.

PR-sinne när man haft inom "Vingarna". Vad sägs t.ex. om att man deltog i Aftonbladets revy på Auditorium hösten 1941 med microfilmklädda inomhusmodeller? Arne Blomgren, Olie Lindan och Nils Curry Melin flög dessa plan inför en häpen publik. Bengt Blomgren och Anders Deurell visade upp sina utomhusflygande Wakefields. - Att modellplanen stal lite av intresset från sängerskan Inez Johansson medan hon sjöng en flygarvals är förklarligt!

Även på annat sätt visade sig "Vingarna" på Skansen utmanades ett "ving"-lag av ett

gång flyglottor. Det gällde flygplanidentifiering. Grabbarna hann att titta på flygplanssilhuetterna också!

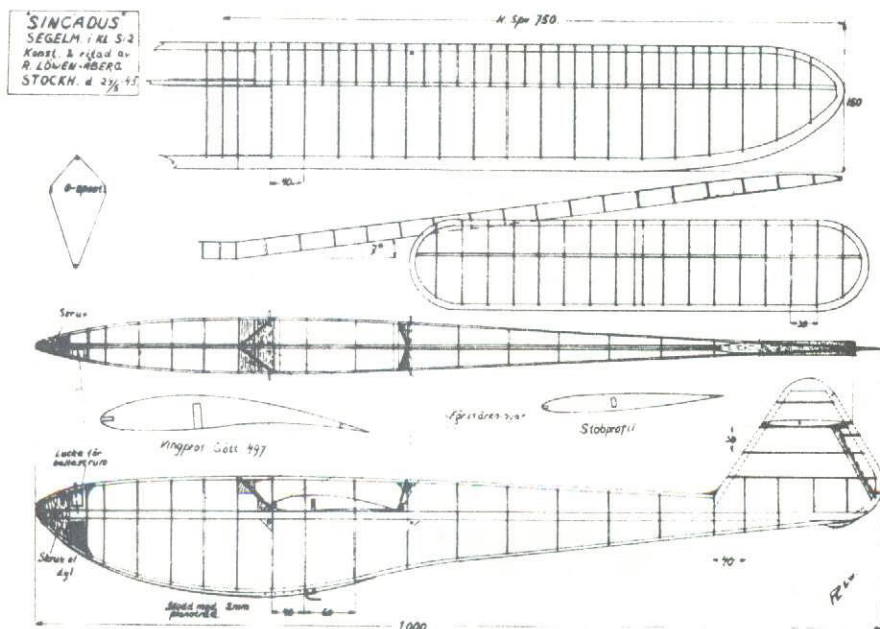
Skarpnäck invaderades av ännu en flygsugen skara modellflygare den 27 febr. 1944, då man tävlade om vintermästerskapen igen. För 3:e gången i följd vann Curt Jansson-Odelstad stora segelmodellklassen.

För sina prestationer blev han och "Bananen" uttagna till årets Jämjarviltävling. Curt vann där stora segelmodellklassen, men förlorade sin maskin. "Bananen" vann en bejublad seger i hangflygning genom "tankestyrning" - hur nu det går till!?

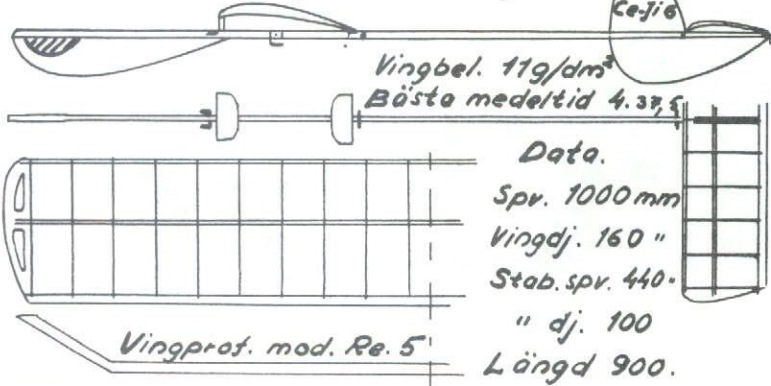
SM blev åter ett arrangemang för "Vingarna". Skarpnäck var arena, samtidigt hölls också en landskamp mot Finland.

Så kom 1945 och därmed freden. Balsa och gumminodd lät dock vänta på sig. Detta år var det 10-årsjubileum för "Vingarna". Man höll en hel veckas tävlingar på Skå mitt i juli månad när det var värmer rekord. Det blev också rekordflygningar. I S1 noterade Lenart Larsson, Västerås 1 tim 5,17 sek och i S2 fick Lars Persson, Östersund 1 tim 02 sek. Hans plan följdes också i teodoliter och höjden mättes till 565 m. Utländskt deltagande var det också. Tio danskar, två normän och fyra finnar kom.

I oktober 1945 hölls en modellflygkonferens med "Pappa" Stark som svensk auktoritet. De förslag till regler och rekord, som där gjordes fick stor betydelse för det moderna modellflyget. Då skapades S-int = Nordic = A2 = nuvarande FlA-klassen



Stien "FLUGAN", konstr. av C. Janson.



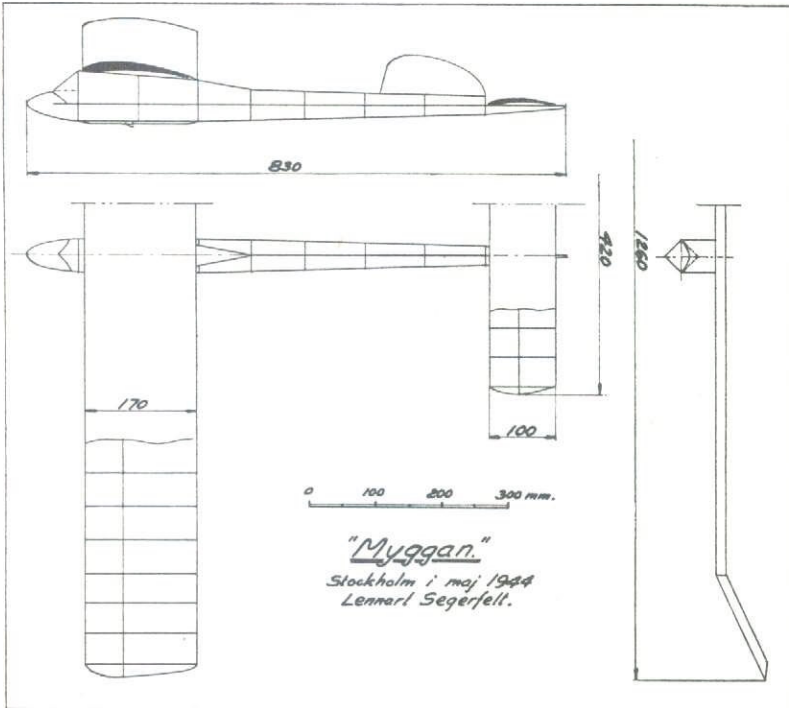
Här finns några av "Vingarnas" berömda segelmodeller från 40-talets mitt.

"Flugan" tillverkades som byggsats av Avesta Modellflygindustri. Det var med en sådan modell, som Lemnart Larsson satte tidsrekordet.

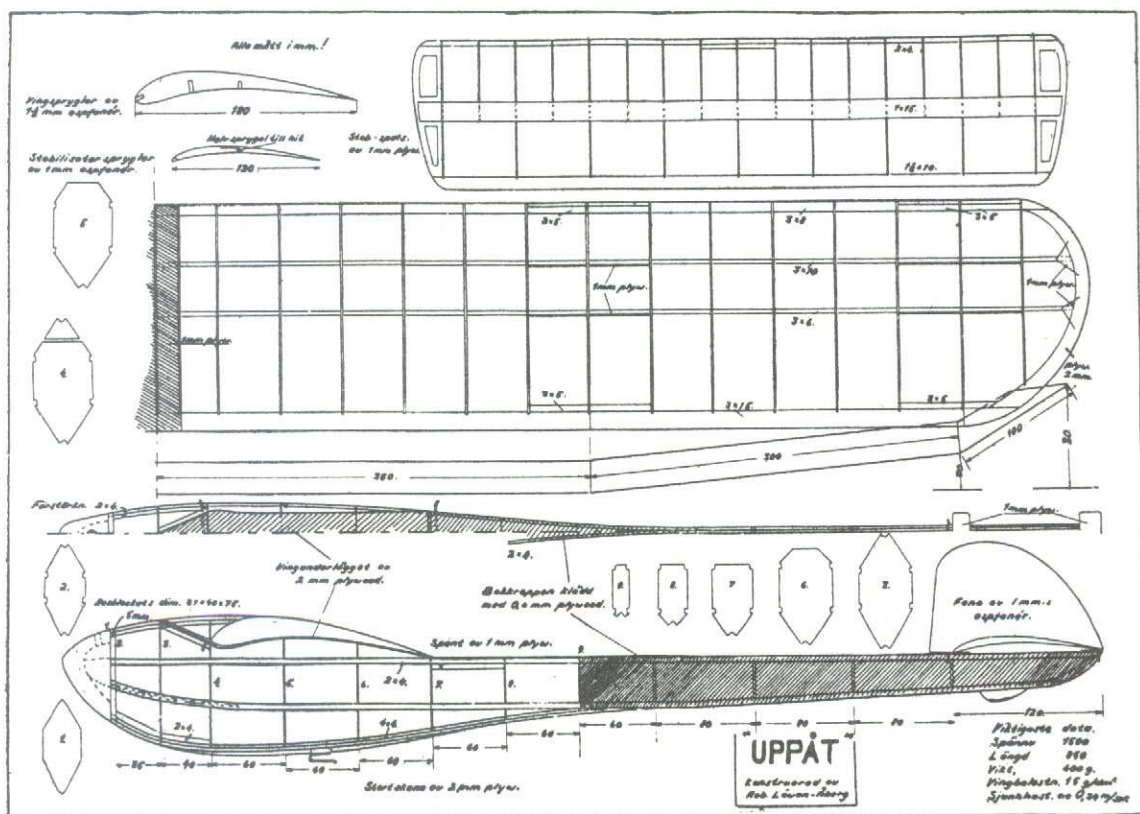
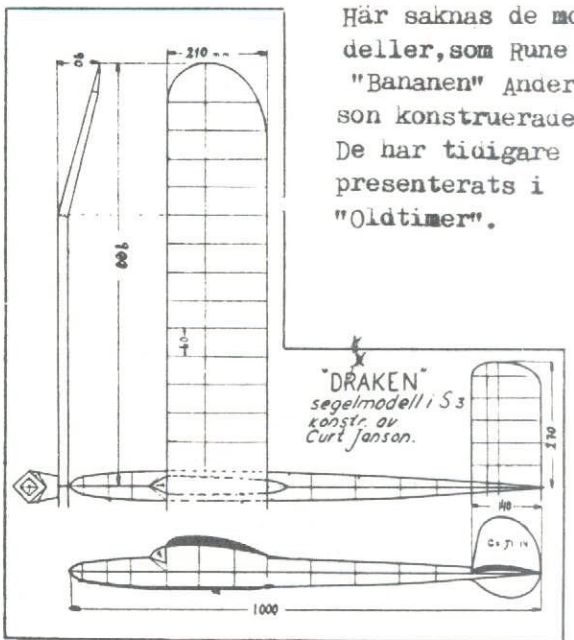
Avesta hade också byggsatser till "Draken" och "Sländan" - som liknade "Myggan".

Med "Draken" vann Curt Jansson-Odelstad sitt andra SM i klass S 3.

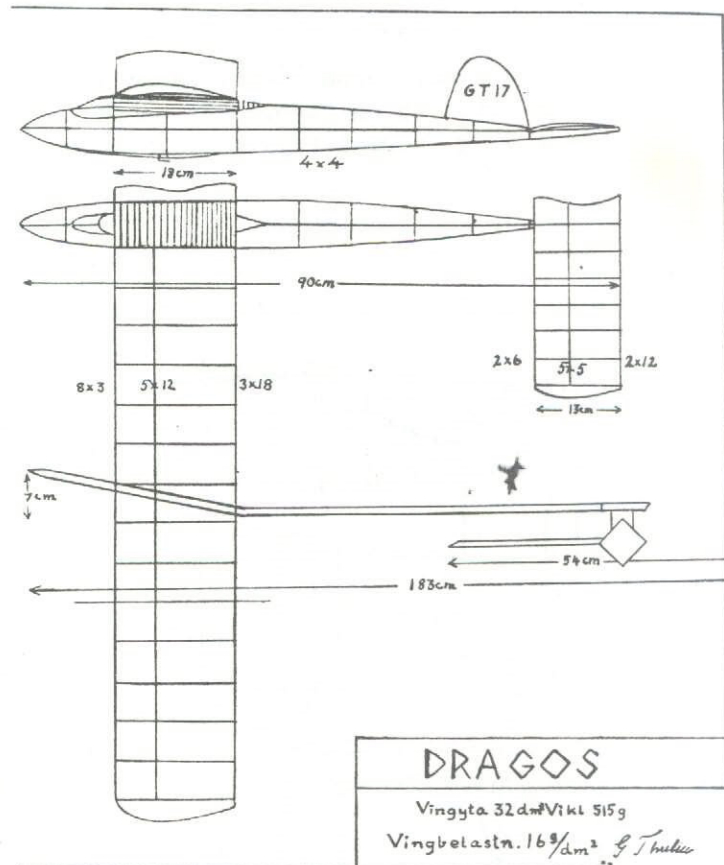
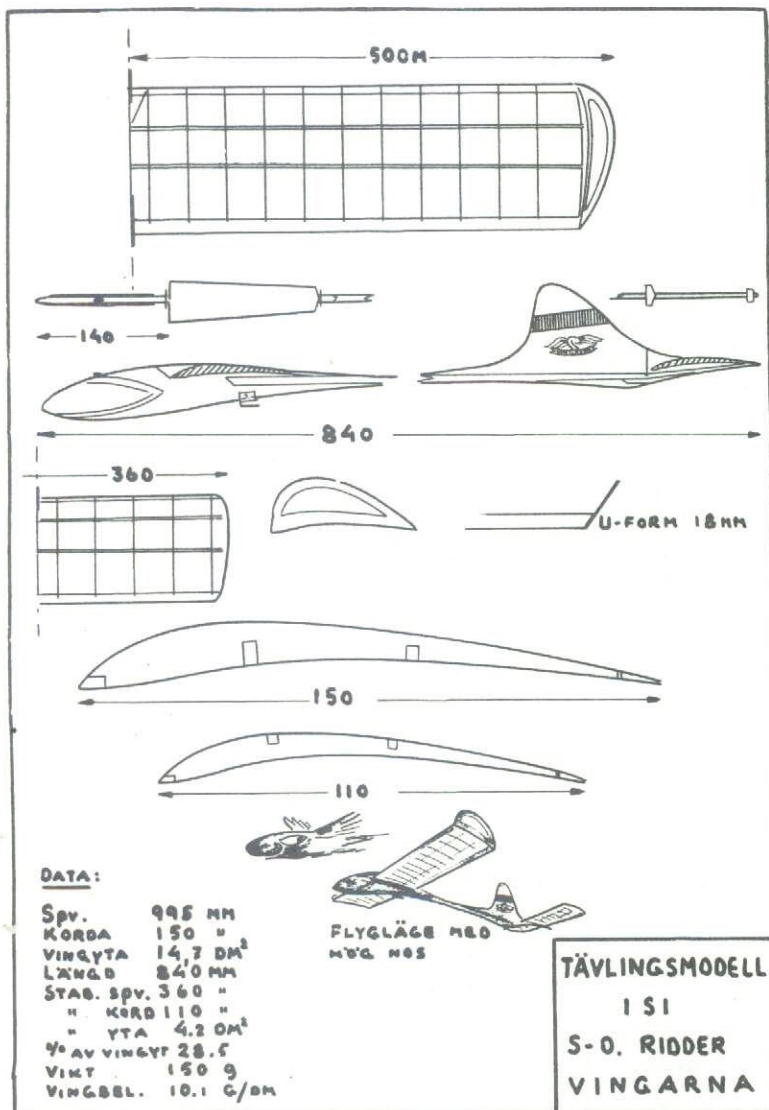
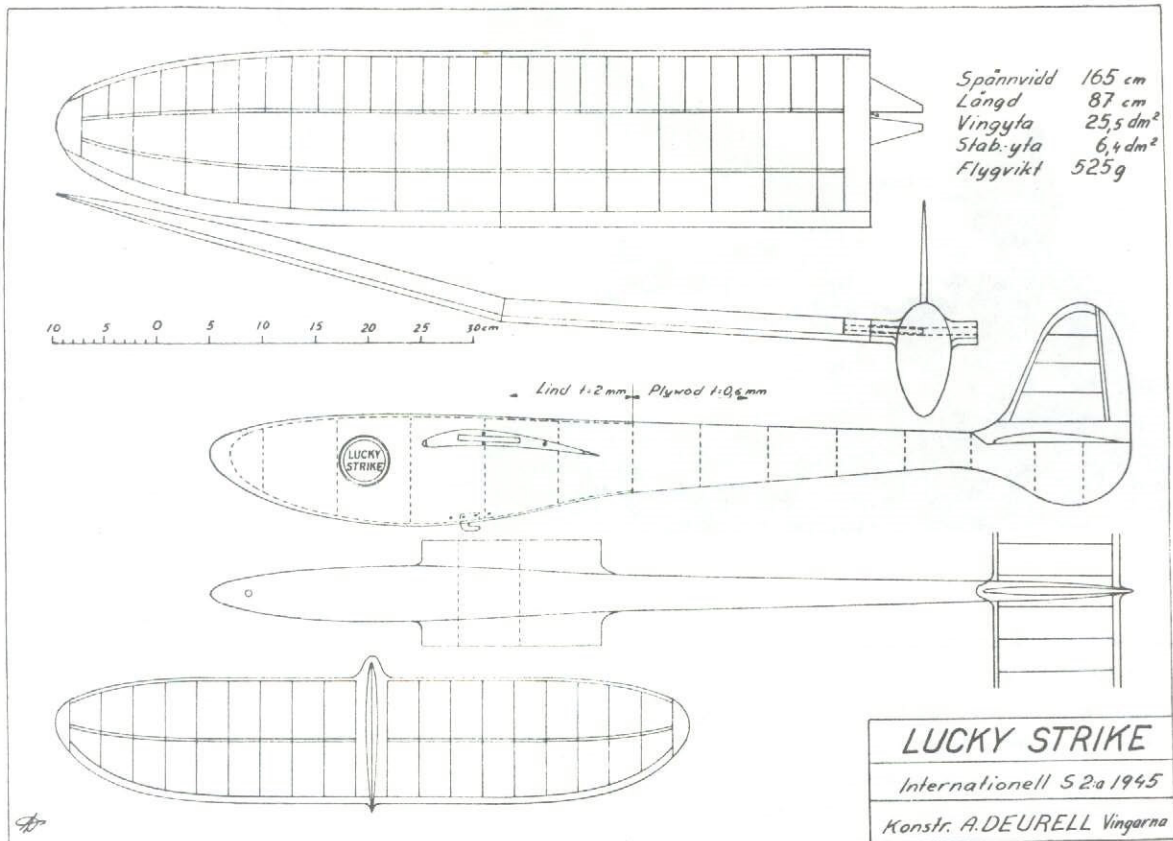
"Uppåt" blev också byggsatsmodell hos ALGA.



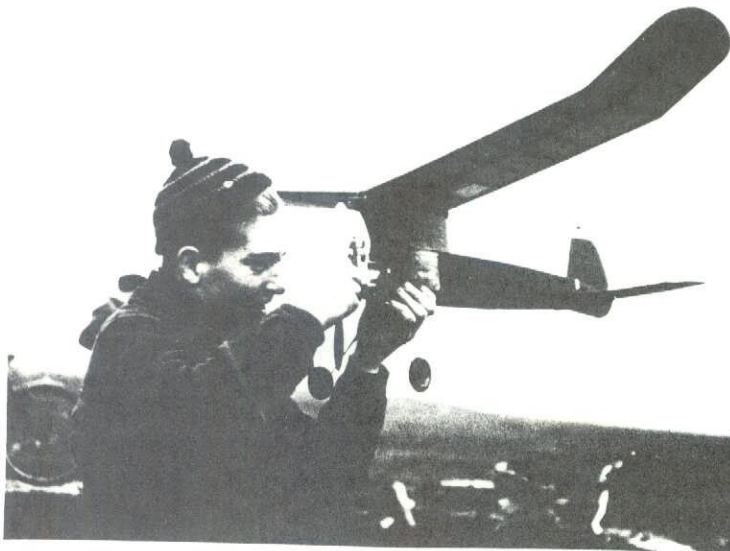
Här saknas de modeller, som Rune "Bananen" Andersson konstruerade. De har tidigare presenterats i "Oldtimer".







# Humlan



Rune "Bananen" Andersson med "Humlan".

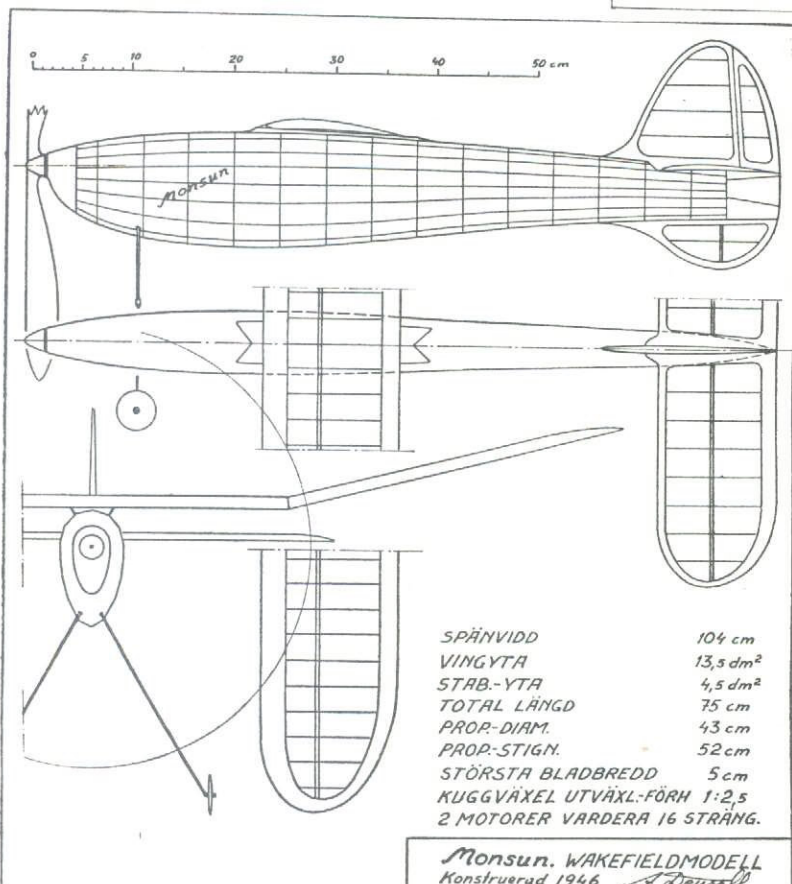
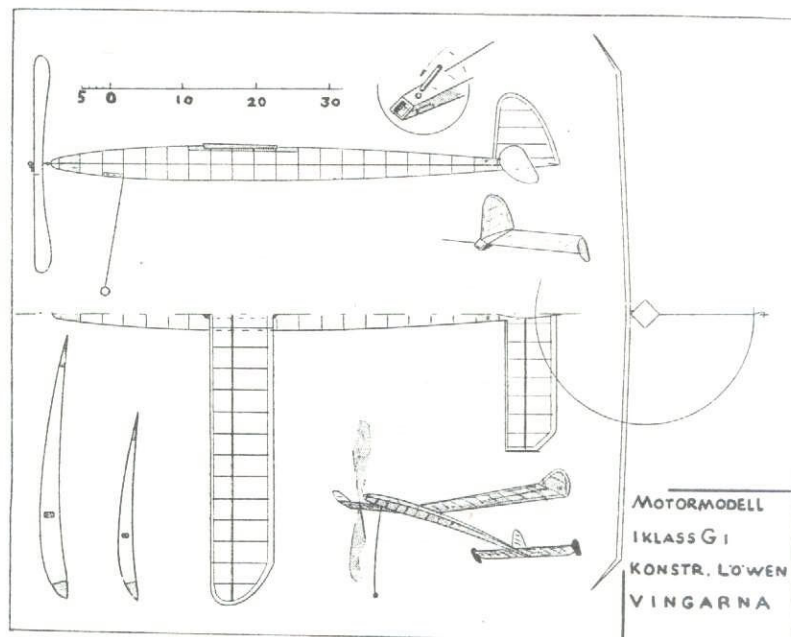
Inom "Vingarna" kom bensen eller dieselmodeller alarig att betyda lika mycket som gummi-motor- och segelmodellerna. Den, som lyckades bäst med motorplan var Rune "Bananen" Andersson. Som särskild uppmuntran fick han vid Jämjarvilägret 1944 en "Dyno I", en schweizisk dieselmotor. Genast efter hemkomsten satte han igång att bygga modellen som syns på bilden t.v.

Under 1944-45 vann "Bananen" vinna ett flertal tävlingar, t.ex. Västerås Jubileumstävling 1945 och Avestatävlingen samma år.

När importstoppet upphävdes anades nya tider. Givetvis skulle nya G-modeller byggas. Nu skulle också de nya principerna med tunna välvda profiler prövas på motormodellerna. Inom "Vingarna" höll man hårt på att frångångspropellern var lämpligast.

Robert Löwen-Åberg konstruerade denna G 1-modell efter nya moderna idéer. Ännu gällde markstart, därför finns enbent huvudstäl med två stödfenor.

Spv. 800 mm, Korda 90 mm, Längd 700 mm  
Stab.spv. 575 mm Stab.korda 05 mm  
Vikt 70 g Normal flygtid ca 2.20.



## Monsun

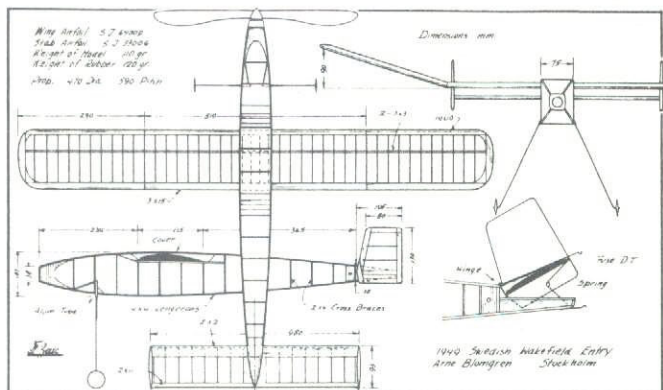
Strömlinjeformad Wakefield  
Normal flygtid utan uppvinde 3-4  
minuter.

Även Anders Deurell prövade nya aerodynamiska idéer på sin "Monsun", som blev en utveckling av hans "Taifun". Dubbla motorer med kuggväxel i nosen gav en kort kropp med litet tvärsnitt.

En ny uppfinning var en motorsticka på vilken motorerna kunde dras upp utan för kroppen, så att man inte riskerade att förstöra kroppen vid en ev. motor-explosion

# Wakefield

Tack vare engelsmannen Roy Chestertons seger i Wakefield Cup 1948 kom tävlingen åter till Europa. KSAK beslöt att sända ett svenskt lag, som kom att innehålla ett stort antal "vingar": Sune Stark,



Arne Blomgren, Åke Larsson, Anders Deurell och Lennart Segerfelt - då medlem i AKG-samt Börje Börjesson AKG, Göteborg. Arne Blomgren kom 6:a i en tävling, som var svårflugan i bläst och regn. Arne Ellilä, Finland vann. Därigenom kom nästa års tävling att gå i Finland.

1950-års Wakefieldtävling hölls i Jämjarvi nattetid - den ljusa sommarnatten gjorde tävlingen mycket rättvis. Ellilä vann igen och svenskarna fick bakläxa. De hade använt samma modeller som året innan och de räckte inte till. Redan på båten nem började Sune Stark och Arne Blomgren att räkna på nya modeller.

Dessa båda trimmade sina nya plan vid midsommartid 1951. Igen anade väl då att det var två blivande världsmästarmodeller som då visades - se omslaget (bild från TFA tagen av Jan Jangö).

Hur Sune vann har berättats tidigare i nr 3/79 av "Oldtimer".

Att Arne vann året därpå syntes bara naturligt! Klubbkamraterna i "Vingarna" hade sina föreningar redan året innan. Ett missöde med inoptrasslade gummimotorer berövade honom chansen då. I Norrköping 1952 vann Arne en tävling som var avsedd att också bli en termikfri nattävling. Men regn och dåligt väder gjorde att man måste uppskjuta tävlingen, så att den kom att hållas i tidig morgonsol och därmed även i termik.

"Vingarna" ordnade regelbundet vår- och hösttävlingar, först på Skarpnäck och senare även på Gärdet.

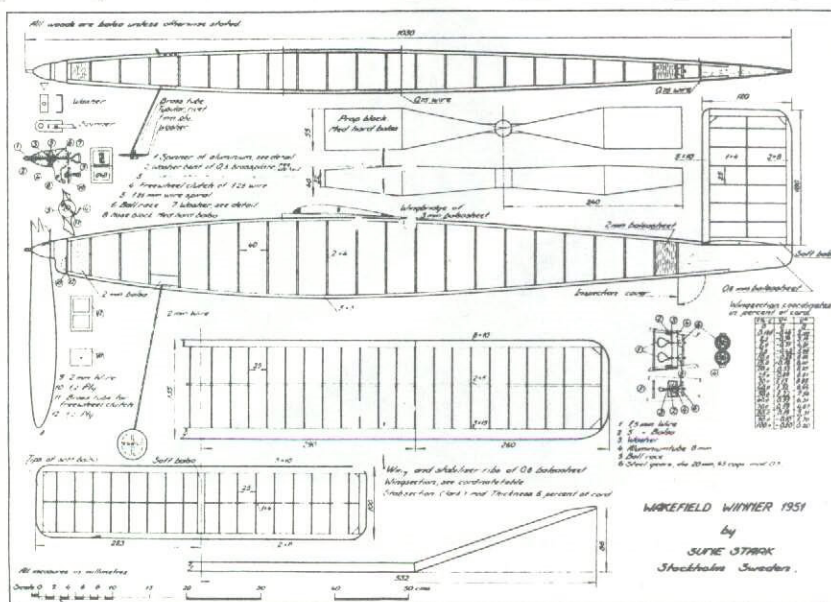
1947 föreslog sverker Blom att klubben skulle inrätta en årlig tävling till minne av Olle Lindh, den skicklige och uppfinningsrike modellflygaren som just avlidit. Tävlingen skulle vara en fri C-klass och man hoppades på mycket experimenterande. Ganska snart visade det sig att Wakefieldmodellerna var helt överlägsna. Prestandan gjorde att varken Gärdet eller Skarpnäck räckte till, därför beslöts ändra reglerna så att modellerna endast fick ha 30 g gummimotor och max-tiden sattes till 2 min. Senare gjordes ytterligare begränsningar. "Vingarna" var alltså tidigt inne på vad som senare skulle tas upp i FAI för att begränsa modellplanens prestanda och göra det möjligt att flyga på relativt små fält.

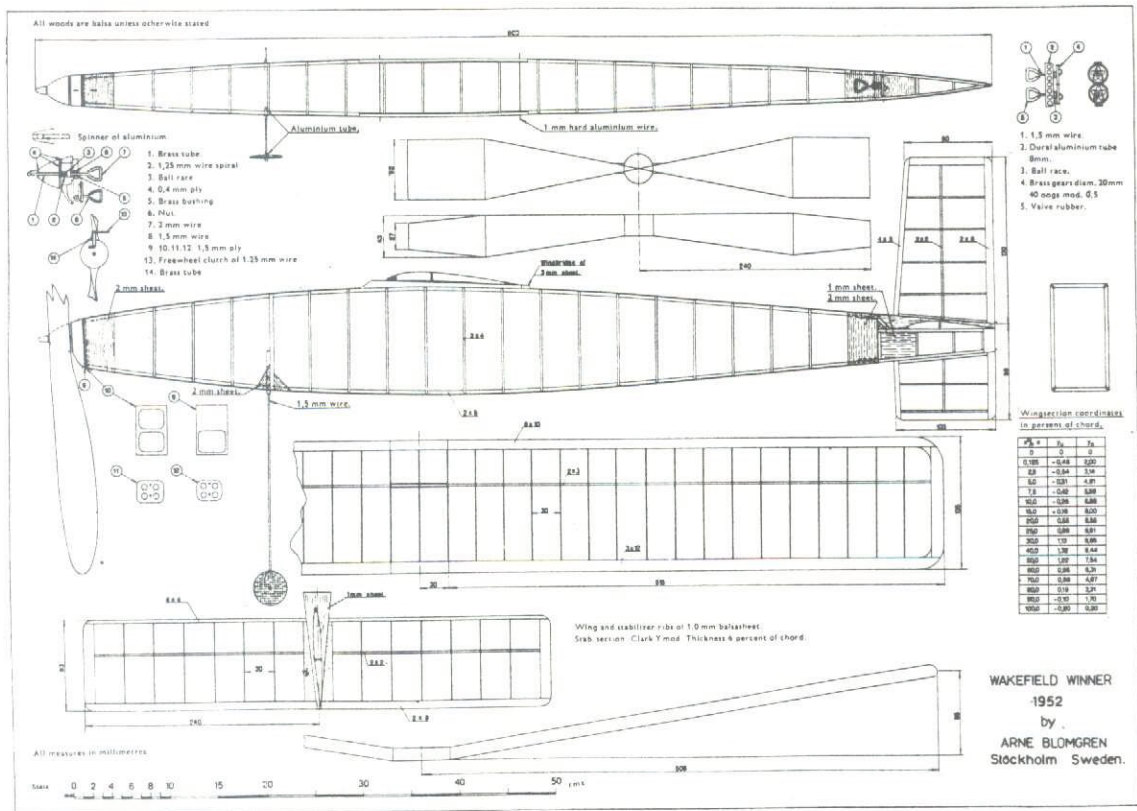
I slutet av 40-talet och början av 50-talet var "Vingarna" ofta värd för SM-tävlingarna. 1946 höll man till på Barkarby. 1948 på Tullinge och 1950 och 1951 på Skarpnäck. Sista SM där "Vingarna" var medarrangör med "Nimbus" hölls på Halmsjön, blivande Arlanda, 1955.

Arne Blomgren deltog i 1953 och 1954-års Wakefieldtävlingar i England resp. USA. Där blev han 7:e resp. 6:e man.

Rune "Bananen" Andersson uppehöll klubbens färger i segelmodellklassen och deltog i VM 1951 i Jugoslavien - 8:e plats; 1952 i Graz, Österrike - 26:e plats och 1953 åter i Jugoslavien - 27:e plats.

Bo Modéer (Carlsson) tog upp "Bananens" mantel i Sint sedan denne drog sig tillbaka efter att ha återtagit SM-titeln 1954.





1959 och 1961 vann Bo Modéer SM i segelmodellklassen.

De två bröderna Åke och Egron Qvarnström blev säkra Wakefield-flygare under 50-talet. 1959 krönte Egron banan med en SM-titel.

Här ska också nämnas att gotlänningen Örjan Gahn blev "vinge" sedan han flyttat till "stan". Han blev svensk mästare 1974 men tävlade då för Jakobsbergs MFK.



Bo Modéer med Sint-modellen "Spinella".

Med ålderns rätt drog sig "Pappa" Stark tillbaka från ordförandeposten. Sune hade en tid hand om klubban och övertog även faderns plats i KSAK:s modellflygkommitté. Hans "civila" arbete tog dock så mycket tid att han inte hann med modellflyget så som tidigare.

Den sammanhållande kraften blev nu den oförtröttlige sekreteraren Hans Schmiterlöv, som åtog sig ordförandeskapet.

"Vingarna" vilar på lagrarna.

Medlemmarnas boplatser utspridda över Storstockholm, bristen på klubblokal, Gärdets bebyggelse och Skarpnäcks strängare regler för flygverksamheten gjorde det svårare att hålla samman klubben och att finna platser för träning och tävling.






Sedan Hans Schmiterlöv flyttat till Linköping blev det allt svårare att hålla klubben samlad. Därför beslöts på årsmötet den 12 november 1972 att låta klubben vila och en interimstyrelse bestående av Sune Stark, Rune Andersson och Jörgen Gärman tillsattes.

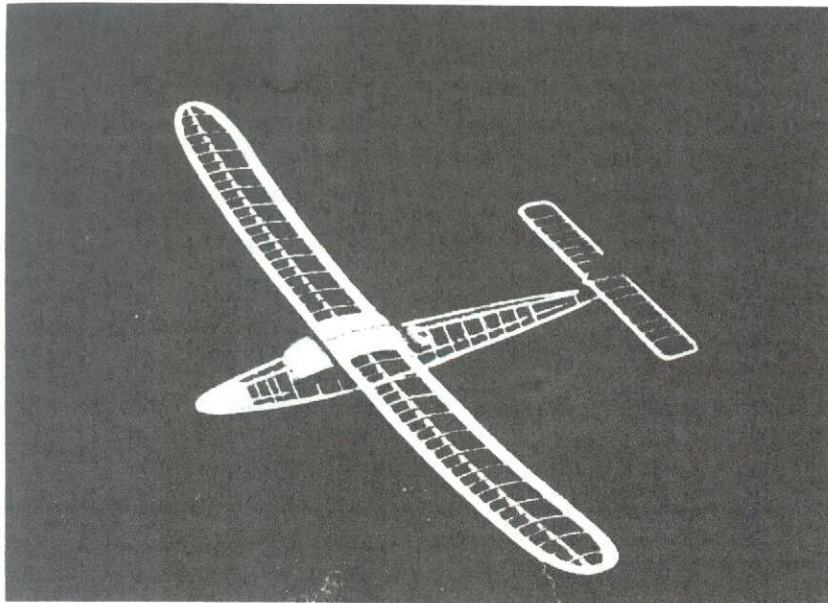
Sune fick i uppdrag att förvalta klubbens arkiv och räkenskaper.

Så är läget nu, när klubben kallar till ett sista (?) möte på Gärdet den 10 aug.

För många av oss "Oldtimer"-flygare har väl namnet Hans Schmiterlöv förknippats med "Vingarnas" "ständiga sekreterare". Många har nog genom "Hobbyboken" blivit bekanta med Hans segelmodellkonstruktioner "Cherokee" och "Sirocco". Att Hans konstruerat och byggt en hel del andra modeller måste vi ha förstått, för hans namn har funnits med i många prislistor. Ingen modellflygare som jag träffat genom åren har haft en så perfekt ordning på sina anteckningar om byggda modellplan och genomförda flygningar och tävlingar som Hans Schmiterlöv. Här nedan kommer hans egna anteckningar.

FÖRTECKNING ÖVER MINA MODELLBYGGEN  
FRIFLYGANDE ÅREN 1935 - 1960.

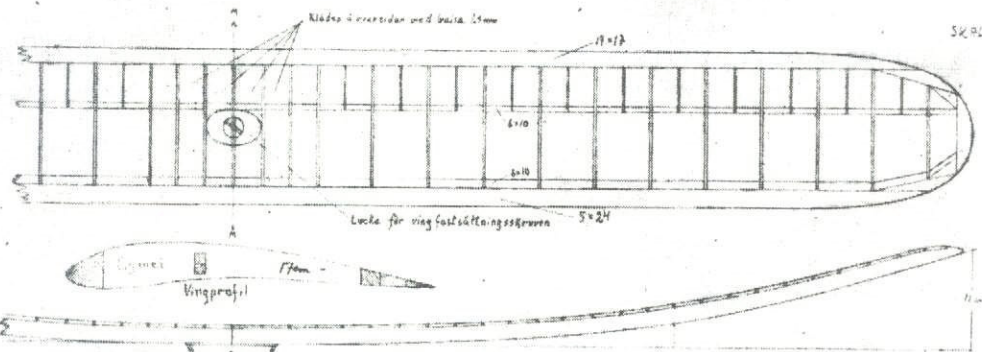
- |  | Byggd                 |
|--|-----------------------|
| 1. Stavmodell, byggsats TEMPO, av bambu och japanpapper. Flög 28 m.  | somm. 1935            |
| 2. Kroppsmodell, byggsats KONDOR, från Viléns i helbalsa ( nr I i B2)  | somm. 1936            |
| 3.     "-", byggsats KNOCK-OUT, från Viléns byggd av Rune Svensson (nr I i C2)   | höst 1936             |
| 4. Stavmodell, nr I i klass A1   |                       |
| 5.     "-", nr II i " A1   |                       |
| 6. Kroppsmodell, nr II i C2, 1:a egna konstr. Silverkropp, ljusblå vingar<br>se art. "Nybörjare slog gubbarna" vid Gärdestävling 9 okt 1938, foto finns  | vint. 1938            |
| 7.     "-", nr I i A2, max. 50 cm spv. hade möjl. Frog-växel   | somm. 1938            |
| 8.     "-", nr II i A2, flög bort 17 sept.-39  | höst 1938             |
| 9.     "-", nr II i B2   |                       |
| 10.    "-", nr III i B2  -kropp   |                       |
| 11.    "-", nr IV i B2  -kropp, spv. 74,5. flög bort i tidigt skede   |                       |
| 12. Sjömodell, byggsats ZEPHYR från Viléns, försedd med pontoner. Byggd och<br>flugen några gånger på Muskö. Foto finns  | somm. 1937<br>el 1938 |
| 13. Kroppsmodell, nr V i B2,  -kropp. ritn. och foto finns  | vint. 1939            |
| 14.     "-", nr III i C2, foto finns oklädd, med i många tävlingar   | vint. 1939            |
| 15.     "-", nr VI i B2, samma vinge o. stabb som på nr V. Omklädd o. uppsnyg-<br>gad, skänkt till morbror Harry. ritn. på kropp finns, foto finns   | somm. 1939?           |
| 16. Stavmodell, nr III i A1 med Frog-växel, foto finns   | somm. 1939            |
| 17. Kroppsmodell, nr VII i B2 enl. int. regel. Ritn i full skala för repr. i TFA finns<br>Foto finns. Hade fällbar prop. infällb. landställ. Hawker Hart-<br>växel med tre gummitorer. Flög bort på Kungsängen, Uppsala 1940, 16 aug   | vint. 1940            |
| 18. Wakefield, nr I i D2, kroppen kvaddad våren 1940   | höst. 1939            |
| 19. Segelmodell, i klass SA, max 50 cm spv. endast för handstart   | 9.7.1940              |
| 20.     "-", i klass SB, max 75 cm spv. helbalsakroppen urholkad.  |                       |
| 21.     "-", nr I i nya klass S1<br> -kropp, bågvinge, dubbelfenor, ritn. o. många foton finns. Min<br>mesta tävlingsmodell. NY  -kropp våren 1942. Modellen finns kvar idag | vint. 1941            |
| 22. Motormodell, nr IV i C2, ny kropp och vinge men stab-fena från nr III. Foto. vint. 1941  |                       |



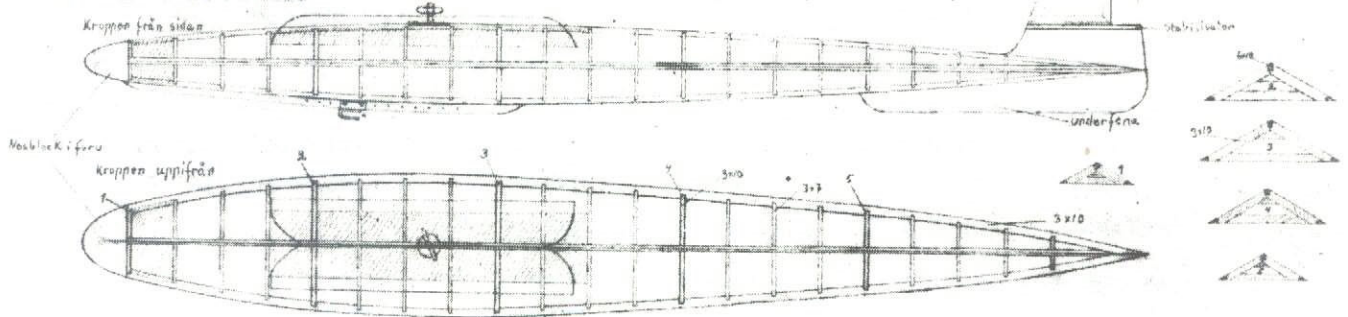
## "CHEROKEE"

DATA:

Vinge	
Spännvidd	158 cm
Korda	17 "
Sidoförh.	1:0,5
Profil	8gan
Yta	28,2 dm <sup>2</sup>
Kropp	
Längd	116 cm
Bredd	15,5 "
Höjd	9 "
Stabilisator	
Spännvidd	58 cm
Korda	18 cm
Yta	6,9 dm <sup>2</sup>
Sidoförh.	1:5
Profil	NACA M 6



**CHEROKEE**  
 Internationell segelmodell  
 i klass S 3.  
 helt byggd i balsa  
 Ritad och konstruerad av  
 Hans Schmiterlöw  
 Vintern 1942.  
 Sista och bästa tid: 20 min 41,8 sek.



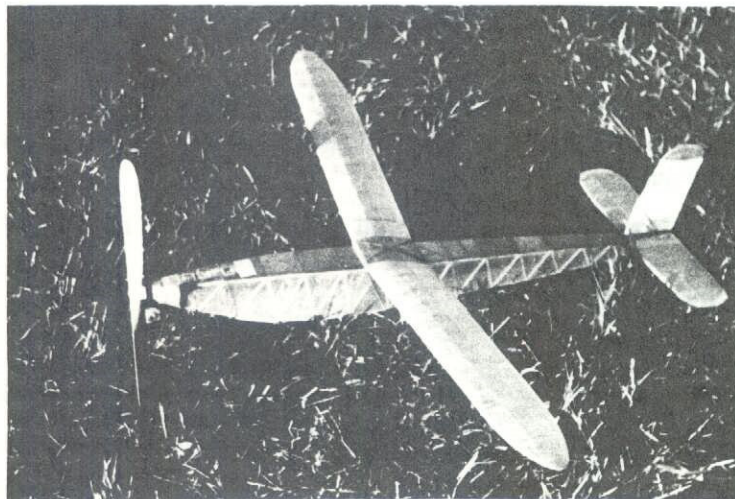
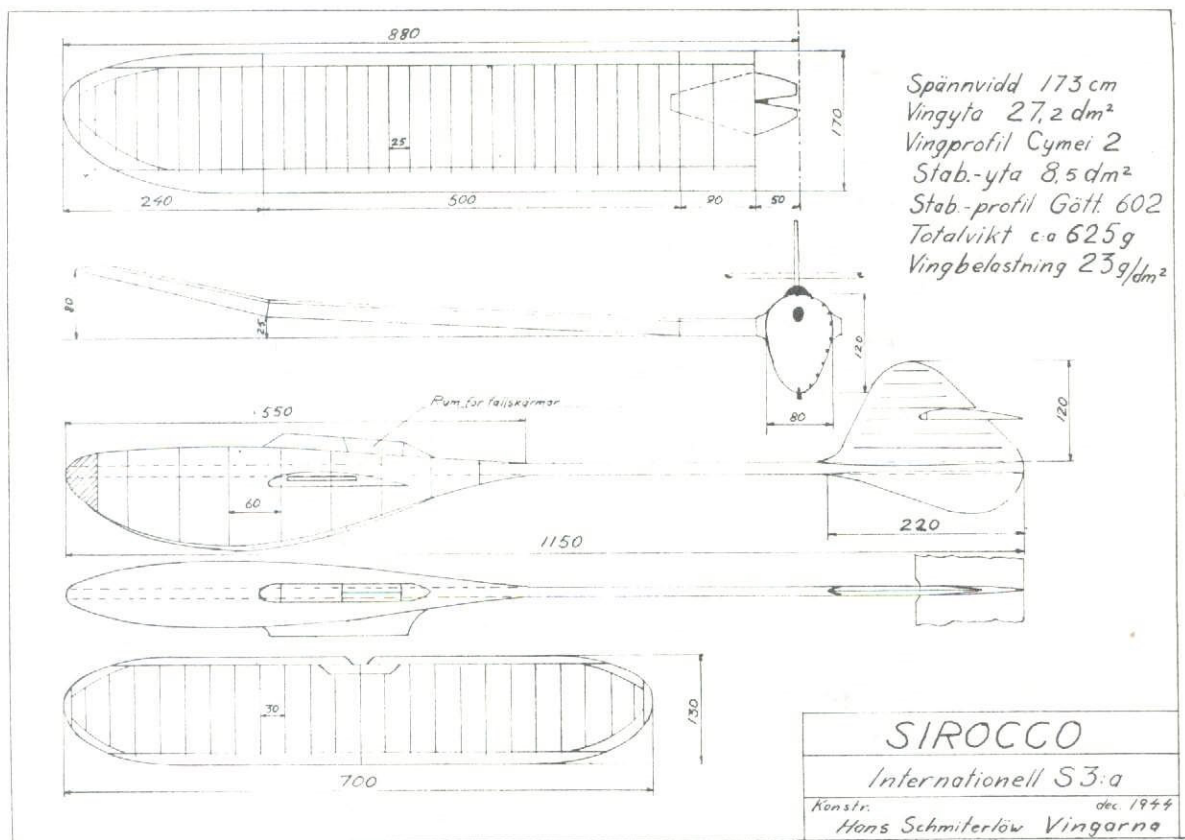
## S 3:an "Cherokee"

Konstr. av HANS SCHMITERLÖW

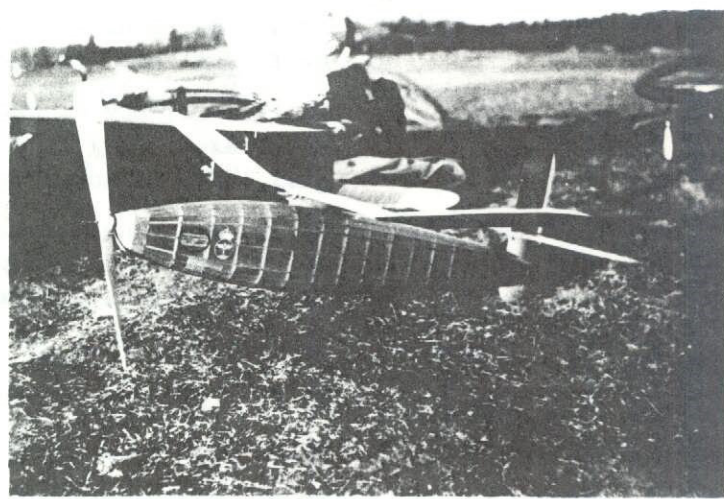
23. Wakefield, nr II, vinge från nr I, oval kropp med högt ovan kroppen monterad vingbrygga, 2 gummimotorer och egenbyggd växel i nosblock Senare ombyggd med vingfäste direkt på kroppen, ny vinge nr II och krax. Ytterligare senare ombyggd till en motor med 20 strängar 1 x 0,4 mm. juni 1941
24. Segelmodell, nr I i klass S3. CHEROKEE. Ritn. i Hobbyboken 1943. Foto finns. Flög bort från Gärdet till Lidingö och stals av kanotister i aug.-42 Vint.1942
25. -"- nr I i klass S2, sattes ihop av Sl  $\nabla$ -kropp, Wakefieldvinge nr II och stabbe nr I. Flögs bara några gånger och ersattes senare av INDIGO. våren 1942
26. Wakefield, nr III, vinge från nr I men med  $\square$ -kropp, som Erik Wessman ej byggt färdig. Använd på SM i Visby 1942. Kroppen sprängd. Foto finns bl.a. i boken om KSAK. våren 1942
27. Motormodell, nr I i klass M1, enl. FAI-regeln spv 70 cm. Avkortad vinge från C2 nr IV. Kroppen finns ännu kvar i G1-modell nr V. Använd på SM 1943 våren 1942
28. Segelmodell, nr II i S2, INDIGO, namnet pga mörkblå vinge från Wakefield nr II och ny kropp. Ritn. på denna finns. Flög bort på Gärdet mot söder över Skansen, den 27 maj 1954 våren 1945
29. -"- nr II i S3, SIROCCO. var med på Vintertävlingen 1945 ffg. gjorde då 2.17. Ritn. i Hobbyboken 1945. Fyller i år 40-år! Foton finns. Vingen senare ombyggd - kortare vingpetsar för att passa i S-int-klassen med max 34 dm<sup>2</sup> totalyta. Även stjärtpartiet byggdes om. Modellen finns ännu kvar. jan. 1945
30. Motormodell, nr V i G2 (f.d. M2 o. C2) ny kropp o. stabbe, avkortad Wakefieldvinge nr I (som ännu finns kvar) och krax. juni 1946
31. -"- nr II i G1, spv 61 cm, vingyta 5.5 dm<sup>2</sup>, totalvikt 67 g. med puss Moth-växel. Flög från Gärdet till Kersön vid Drottningholm 16 juli 1948. Sträckan var 11,3 km aug.1946
32. Wakefield, nr IV, med vingprofil 63207,5. Prop.diam 45 cm och krax. Flögs på KM 1947. Flög bort på SM i Uppsala 1956. Endast kraxen kom tillbaka. Viktlista exkl. gummi finns. höst 1947
33. Motormodell, nr III i G1, TERN 1947-53
34. -"- nr IV i G1, Ternvariant, foto finns. juni 1955
35. -"- Olle Lindh-Ex 56. Foto finns. sept 1956
36. -"- nr V i G1. Hopplock åt min dotter, dvs kropp från nr I i M1 något ändrad, möjligen också vinge från denna. 1958
37. -"- nr VI i G1, lång helbalsakropp och bågvinge, finns kvar. 1958
38. Wakefield nr V, ombyggd OL-Ex 56 med förlängd helbalsakropp, sidenklädd och förlängd vinge. Har till denna dag ej trimmat annat än med handuppdragning! 1959-60

Sammanställt från gamla anteckningar och ur minnet den 24-26 nov. 1984 på Fussegårasvägen 10, i Kåhög, Jonsered-Partille.

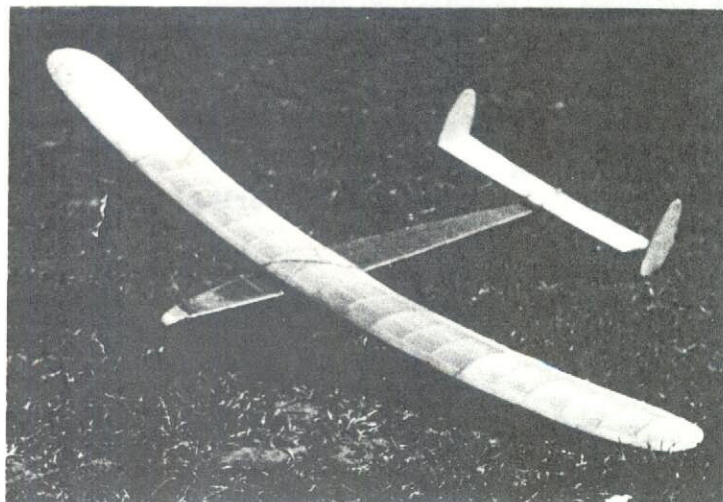
Hans Schmiterlöw.



Modell C2 nr IV byggd 1941  
foto Avesta sept. 1942

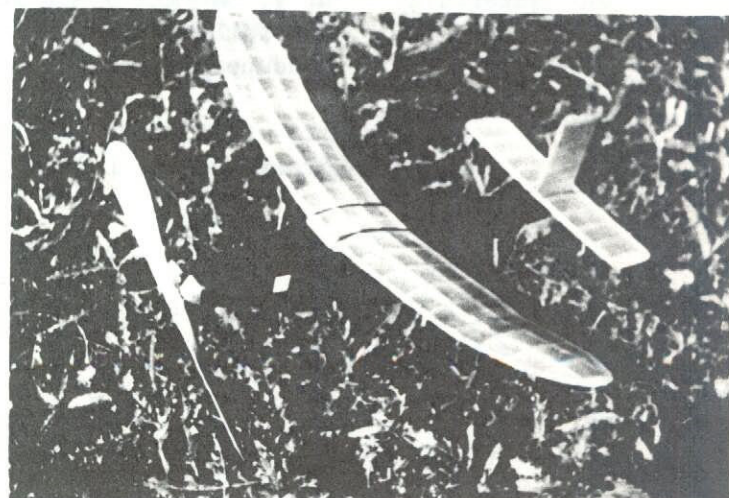


Wakefield nr II-original  
med hög vinge och växel  
i nosblock. Gärdet 1942



16.

S1 nr I. original 1941  
foto Gärdet 1942



M1 Nr I SM i Västerås  
foto aug. 1943