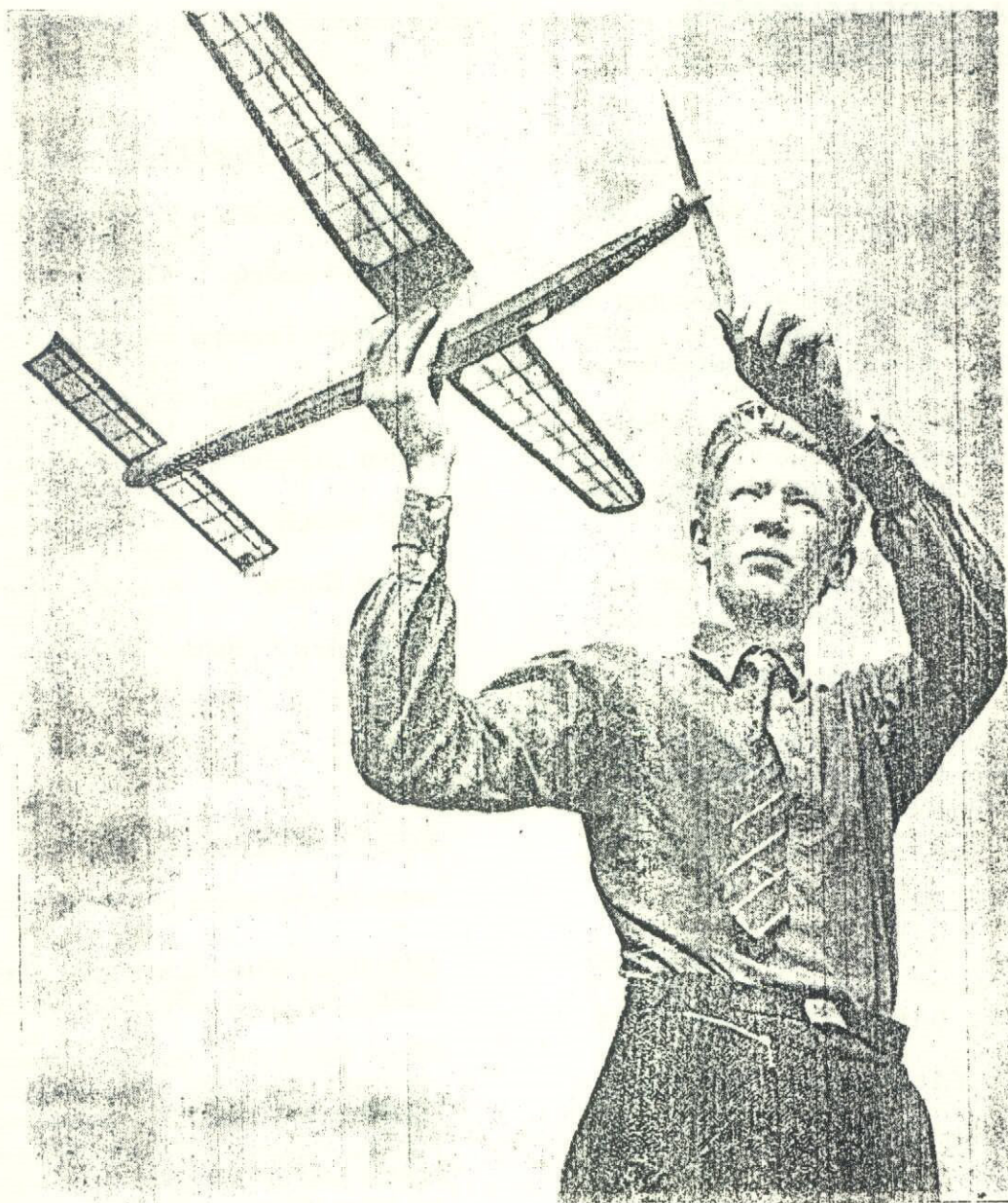


OLDTIMER

SPECIALTIDSKRIFT FÖR MODELLFLYGARE Nr 3. 1988



I N N E H Å L L :

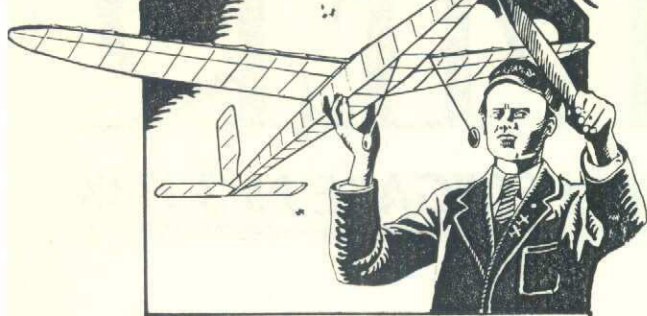
Oldtimermästerskap 1988

Gunnar Magnusson 1938

Meteor 13 - finsk S-etta

"En vit fläck på modellflygkartan"

OLDTIMER



SVENSKA MODELLFLYGARES
OLDTIMERSÄLLSKAP

OLDTIMER
Organ för Svenska Modellflygares
Oldtimer Sällskap

Ordf. Sven-Olov Lindén, Hovstav. 15
703 63 Örebro. Tel 019/182179.

Postgiro 88 66 95 - 6,
Svenska Modellflygares Oldtimer
Sällskap, c/o Hans Schmitterlöw.
Medlemsavgift 75:- / år

Årg. 17 Nr 3/1988.

Detta nummers red. Sven-Olov Lindén

Medlemsavgiften-årsavgiften 1988-89.

Som väl alla minns, så gäller enligt våra stadgar årsavgiften från juli till och med juni året efter.

Årsmötet i augusti/september beslutar om "årets" avgift - i år för tredje året i följd = 75:- - och der betaias med inbetalningskort som bifogas Oldtimer nr 3/88.

Det är värt att notera att av de 142 medlemmar, som betalade för året 87 - 88, så är det bara hälften som gör det via eget post- eller personkonto.

En liten rekommendation till alla andra: Skaffa er sådant konto, det är enklare och framför allt billigare att betala över eget postgiro.

Kassören Hans

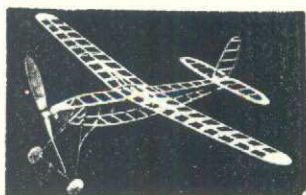
Red:s anm. -Du tjänar in så mycket på ett år att Postverket bjuder på medlemsavgiften i Oldtimer-Sällskapet !

T-shirts.

Så gott som alla T-shirts med "Oldtimermärket" har sålts. Alla som beställde har betalt och fått sina tröjor.

Nu finns ett fåtal kvar hos kassören.

Ring till Hans om du vill ha en !
0121 - 20 180



Sven Wentzels "Gladan"

Nya medlemmar:

Lars A. Forsell	Knut Håkansson's väg 3 515 00 Viskafors
Arne Friberg	Algatan 69 231 42 Trelleborg
Lennart Friberg	Rådmansgatan 6B 231 54 Trelleborg
Staffan Leijon	Krongårdsvägen 19 143 00 Vårby
Lars Ljungberg	Klövervägen 5 137 36 Västerhaninge
Per Norell	Nils Ehrnbergs väg 16 291 46 Kristianstad
Hans Olsson,	Kornettgatan 22 B 778 00 Norberg,
Sven-Åke Sjögren,	Hästhovsv. 21 773 00 Fagersta

APROPÅ OMSLAGET.

Hans Schmitterlöw berättar här om sin B:2a

Internationella 75-an med Hawker Hart-växel, ett snart 50-årigt minne !

Efter den i mitt tycke lyckades nypremiären med 1938-års C2:a, numera döpt till "HOPUS-ONE", på OT - mästerskapen i Nyköping augusti 1987, så låg det nära till hands att också göra ett nybygge av en av mina B2-or. Valet föll på den sista och 7:e i den klassen, som ritades och byggdes vintern 1940. Idén till konstruktionen var väl en följd av att jag hos Wentzels köpt en s.k. Hawker Hart-växel, ett runt växelhus med tre drivaxlar och propelleraxeln i mitten.

Nåväl, härav följde en oval kropp med mycket gummimotor i för lång motortid och fast mittvinge för lågt luftmotstånd. Modellen byggdes också för internationell



"VINGARNAS"

TRÄFF PÅ GÄRDET

Det har blivit regel att medlemmarna i "Vingarna" (samt andra intresserade) möts på Gärdet första tisdagen i juni månad.

Tisdagsträffarna var ordinarie trimningskväll under klubbens aktiva tid. Långa perioder saknades klubblokal. Därför var detta viktiga möten för medlemmarna.

Sune Stark håller i arkivet och kallar samman "de gamla råvarna".

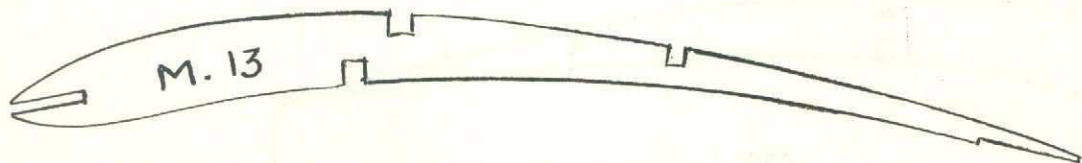
På bilden fr.v. : Curt Odelstad(Jansson), Lars Ljungberg, Nils Pettersson, Åke Roggentin och Örjan Gahm.

På "Vingarnas" träff hade jag tillfälle att samtala med Juha Jernvall, som rest över från Helsingfors. I ett gammalt ex. av "Teknik och Hobby" -Maj 1944, hade jag funnit en liten ritning på denna lilla fina S-etta.

Jag bad Juha, hjälpa mig med detaljer kring modellen.

Han bifogade en mall till vingprofilen. Som synes skiljer den sig (till det bättre!) från den på ritningen.

SOL



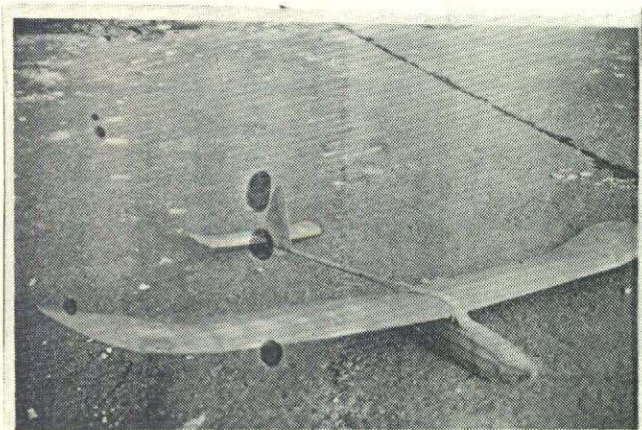
M E T E O R 1 3 .

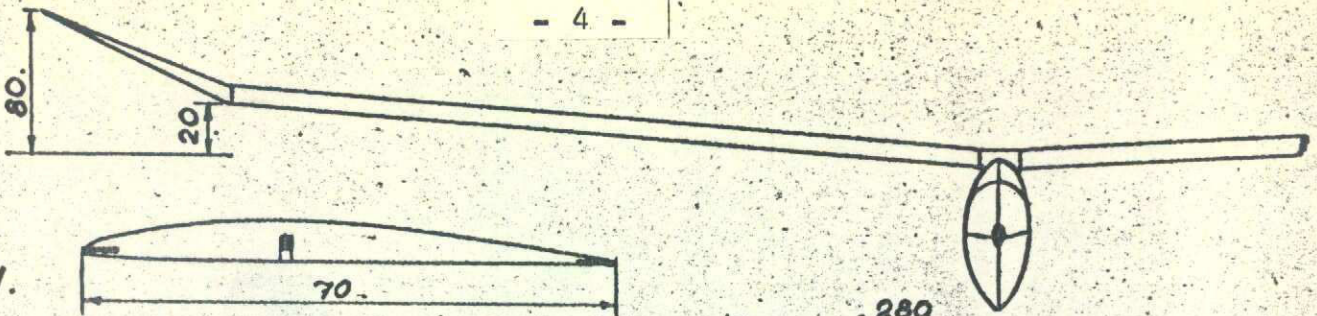
Finsk segelmodell

Konstruktör: Juha Jernvall, Helsingfors.

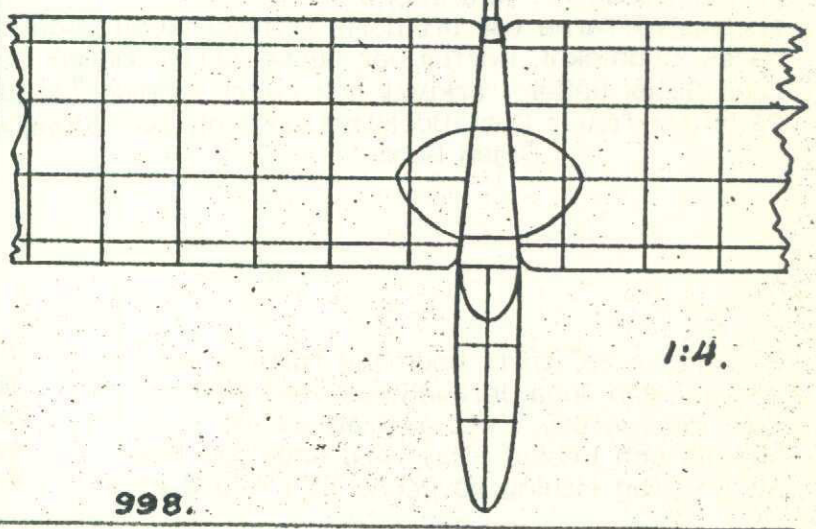
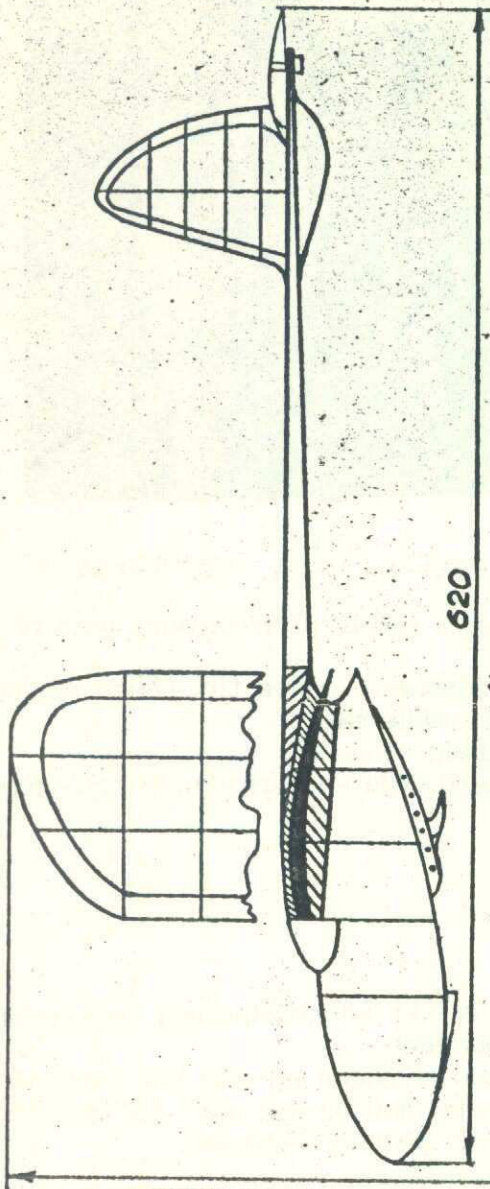
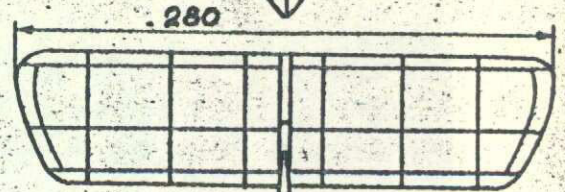
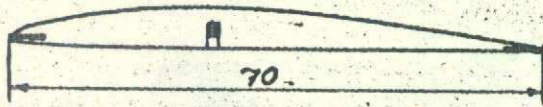
Konstruktionen, bygget och konstruktionen och bygget var ett "frontarbete".

Idén bakom denna konstruktion var att få fram en god lättvinds-A-klassare för svag termik, god startförmåga och liten sjunkhastighet.



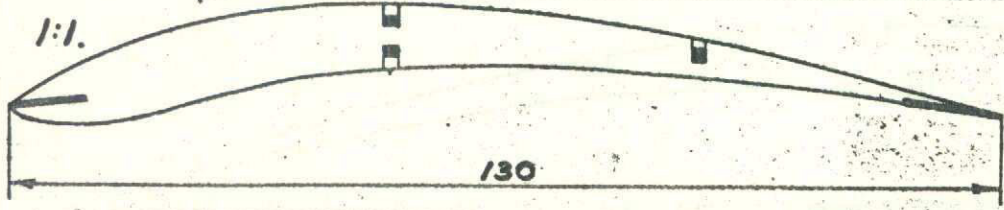


1:1.



1:4.

1:1.

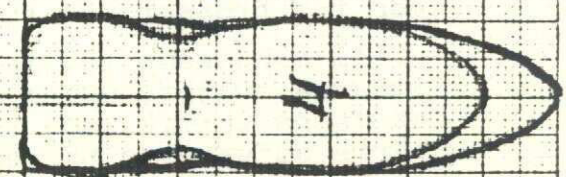
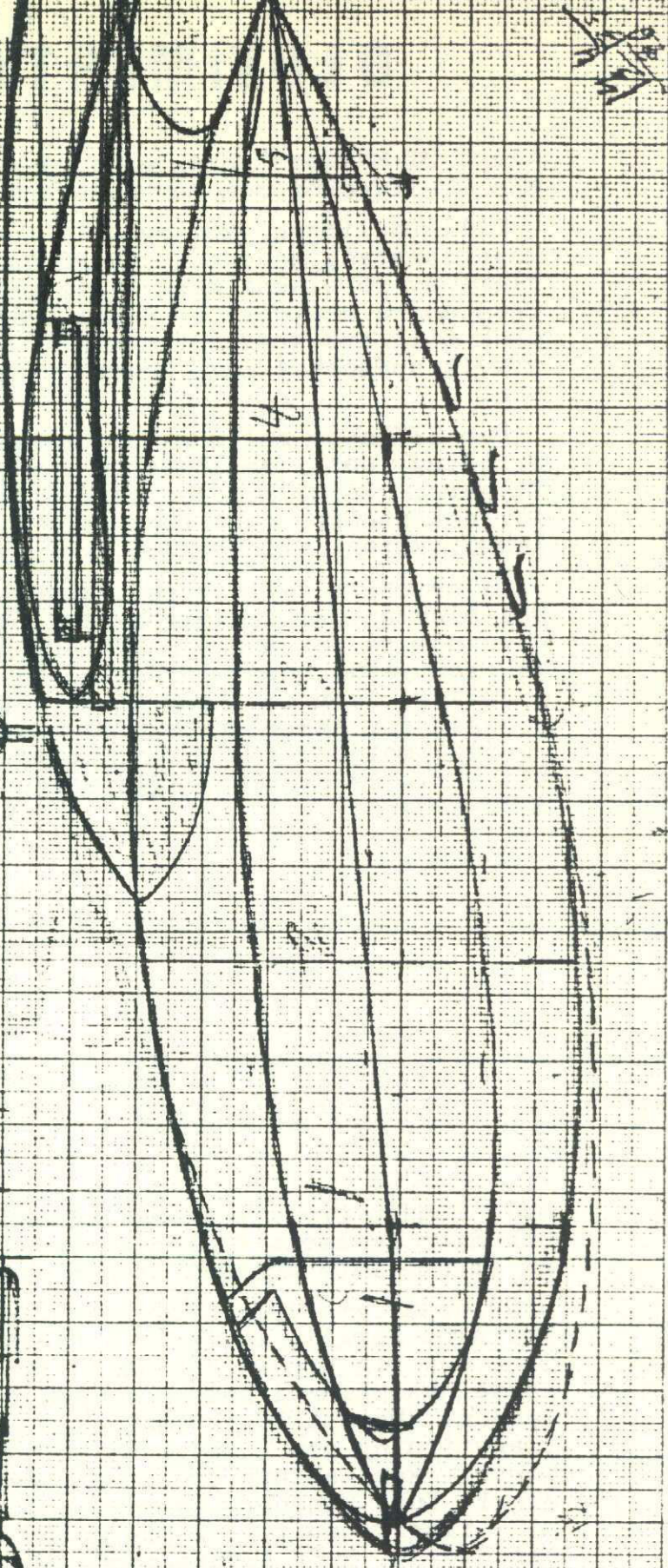
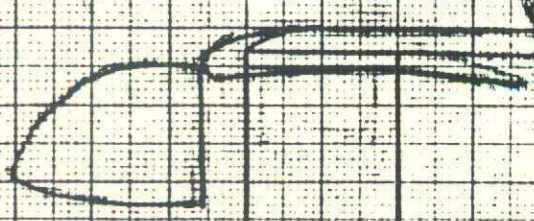
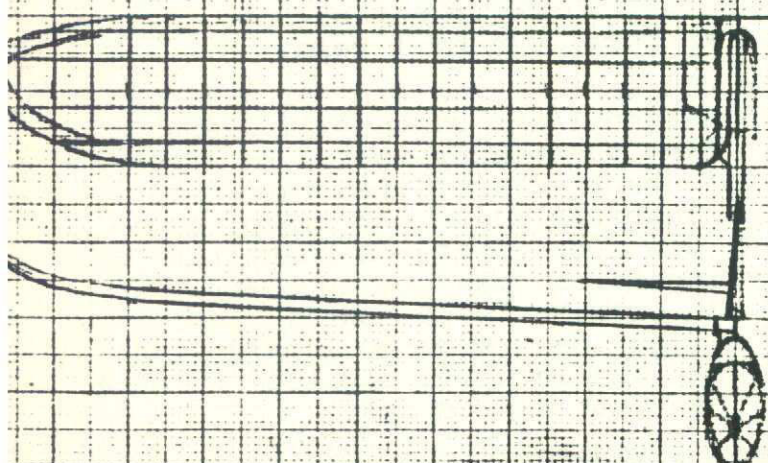
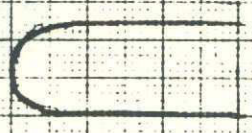
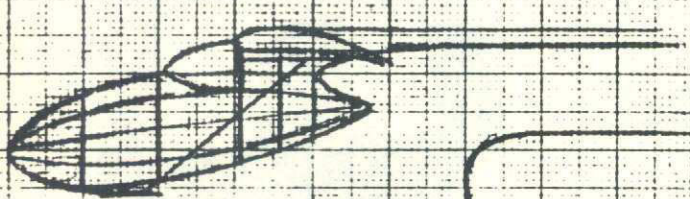
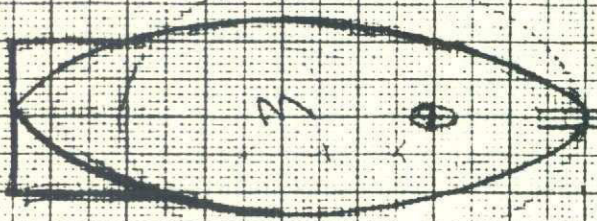
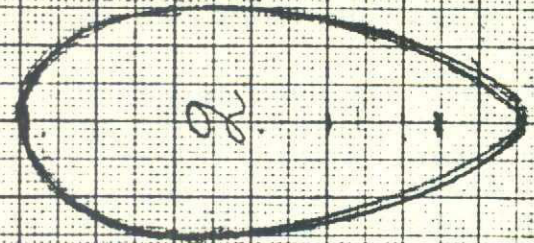
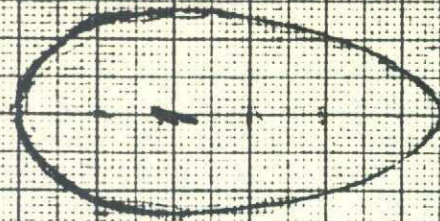
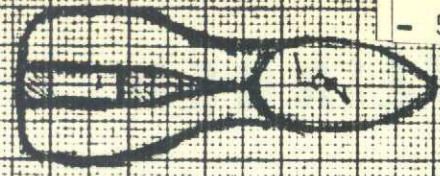


Meteor 13

Klass A

J. Jernvall, 1943.

~~Handwritten scribbles~~



OLDTIMERTÄVLINGEN

Årets OT-Mästerskap arrangerades av Malmöklubben AKM, med de halländska OT-flygarna som medansvariga.

Till tävlingen, som avhölls den 3-4 september på Rinkaby-fältet nära Kristianstad, hade ett rekordstort antal modeller anmälts, trots att flera av rörelsens mera kända profiler hade blivit tvungna att prioritera andra aktiviteter denna helg. En hotfull väderleksprognos bidrog dock till ett kraftigt manfall, men de som ställde upp bjöds på en tidvis spännande kamp under mycket skiftande väder-och terrängförhållanden.

Den blötaste delen av lågtrycket hade passerat lagom till lördagens briefing, som i snålblåsten samlade en huttrande skara A2, B2 och S2-flygare. En diskussion om 2 eller 3 min. maxtid slutade till förmån för det senare, mest tack vare att vinden låg på i det stora fältets längdriktning. Linlängden i S2 begränsades dock till 50 meter.

De numerärt sett största klasserna var (som vanligt!) B2 och S2. Det blev en del luftakrobatik i B2, av stallningarna att döma säkert beroende på att många modeller trimmats under lugnare förhållanden än de som rådde under lördagen. De flesta fick dock ordning på sina modeller, även om ingen kunde hota Sigurds "Västanvindar" - i år två stycken för säkerhets skull.! Dessa robusta modeller, som med sina växlade motorer har lika lång motortid som många B2:ors fulla flygtid, trivdes uppenbarligen i den rådande västanvinden och flögs till dubbelseger!

Sigurd Isacson med sin "Västanvind"
på Vintertävlingen 1944 på Skarpnäck.
Han vann då också !



Rolf Sundin tryckte på med sin "Tip Top" och nykomlingen "Hi-Climber" och Sten Perssons fjolårssegrare "Cleo" kunde trängt sig upp på listan om den inte kvaddat vingen vid en bortflygning i regn.

S2:ornas måttliga flygtider får väl tillskrivas den korta linlängden. Arne Berglin reste inte förgäves den långa vägen till Skåne utan fick med sin "Skyway" behålla det fina vandringspriset. En iögonfallande nykomling i det nu annars välbekanta startfältet var Gösta Leijons "Hotspur", en skala-trupptransportglidare med cabin, camouflagemålning och engelsk märkning. Den flög tungt och snabbt som en torped- kanske inte precis en tävlingskärria, men ett uppskattat inslag! Kurt Sandberg kämpade med sin extrema Czepa-modell. Den har ofta flugit upp till 2 min på 20 m lina, men sämre ju längre lina han använt. Kurt hördes mumla att han skulle hålla sig till 20 m på tävlingen också - kanske synd att han inte gjorde det!

De små A2:orna hade det inte lätt i vinden. Vi har tidigare sett hur förvånansvärt väl Thomas Johanssons "Trumf" tacklar varierande väder och så ock denna gång. Resultatet blev en guldplakett, medan Thomas även tog bronset med sin "Trim II".

Till söndagens tävling hade vädret gjort en helomvändning: de första timmarna avnjöts under blå himmel och praktiskt taget vindstilla. Det fanns termik, men senare också motsatsen, då svarta moln i allt större omfattning började dra förbi. För dem som inte hade lokalkännedom blev en snabbt uppblåsande havsbris en obehaglig överraskning.

Den fick till följd att hela startfältet måste omgruppera till fältets motsatta sida, där det sades en del beska saker om den mycket oländiga terrängen, turbulensen från en trädrida samt närheten till ett skogsparti, som många modeller i den nu friska vinden nådde på 90 sekunder. En snabbt beslutad förlängning av tävlingstiden kunde tack vare täta regnskurar endast delvis utnyttjas.

Men flögs gjordes det! Sällan har väl så goda tider uppnåtts av så många i Wakefield och C2. Bertil Dahlqvist kunde med hjälp av sin "Ellilä 1939" behålla Wakefield-trofén och Anders Håkansson presterade inte mindre än 7 maxar i Wakefield och C2! Det var med en Landegren han fick full pott i C2 - och därmed vanns alla g-klasserna utom A2 med kraxade motorer.! En definitiv trend, eller....?

Sven Botström stod för två av årets nya modeller i Wakefield, nämligen de i OLDTIMER nyligen beskrivna "Surprise" och "Yankee IV". Båda trimningsflögs flitigt, men visade ännu inte den potential, som de enligt våra engelska fränder besitter. Kanske nästa gång!

Antalet startande Sl:or var lägre än vanligt och endast 9 modeller gjorde sina tre flygningar. De flesta var Sigurd Isacson-konstruktioner och, som sig bör, vann Sigurd själv med en av sina "Sunnanvindar". Nämnas bör att man flög med 75 meters lina i Sl.

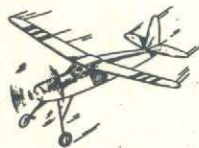
I klass F hade 6 modeller anmälts, varav tre kom till start. Thomas Johansson hade tyvärr slitit ut sin glödare och hans 0,5 cc "Dart" räckte inte till för att hans "Hi-Fly" skulle kunna hota Stens "Jupiter". Med en avslutande bortflygning i regn och rusk fick Sten därmed första inteckningen i det förnämliga vandringspris, som AKM i år instiftat för att öka intresse och status för F-klassen. "Jupiter" är återfunnen, men vill ha fler utmanare! Den absolut sötaste modellen flögs i klass F av Thomas Leijon: hans "Slicker Mite" med en Pfeffer-diesel om 0,6 cc var en strömlinjeformad "flygande bakelse" i rosa och vitt!

Med åska mullrande i bakgrunden förrättades prisutdelning med tacktal och allt vad därtill hör. Alla hoppades på bättre uppslutning nästa år och bland önskemålen kan noteras att 1989 års mästerskap förläggs längre upp i landet och att arrangören står för en kärntrupp av tidtagare som, liksom vid denna tävling, kan kompletteras med tidtagande medtävlare.

Sten P.

EFTERLYSNING !

K.A.Ericsson,
Box 2060, 871 02 Härnösand
söker ritning till sitt första
modellplan Vilén-modellen "Kolibri"

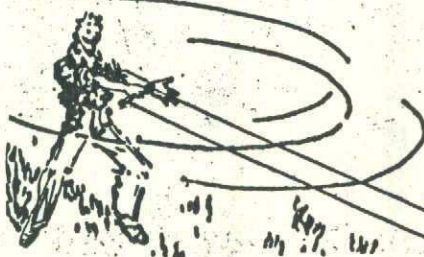


Kolibri. Nr K-1. Spännvidd 31 cm.
Mycket prisvärd byggsats med tryckt
balsa m. m. Modellen är synnerligen lätt
att bygga och flyger trots storleken bra.



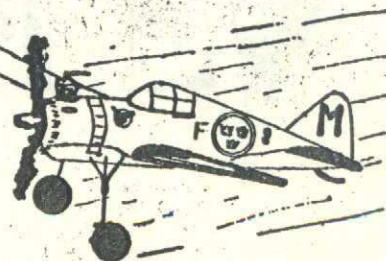
Falken. Nr K-8. Spännvidd 53 cm.
Överlägsen flygförmåga i förening med enkel
konstruktion har gjort Falken oerhört efter-
frågad. Satsen innehåller tryckta flak m. m.

BRÜDERNA FORSLIN



Börje Ekeroth,
Box 173, 575 22 Eksjö
tel. 0381/13941

Börje Ekeroth söker ritning till:
J 22:an med "U-kontroll"
Han behöver också:
Förgasare till Webra Winner 2,5
och Taifun Hurricane 1,5



S.O.Lindén söker ritning till sin
första G-modell:
Vilén-byggsatsen "Falken"



PROTOKOLL FÖRT VID ARSMÖTE 88-09-03

i Garvaregården, Nymölla

Till ordförande för mötet valdes Sigurd Isacson och till sekreterare Johan Bagge

Till justeringsmän valdes Sten Persson och Kurt Sandberg.

- 1 dagordningen upplästets och godkändes
- 2 Styrelsens verksamhetsberättelse upplästes och godkändes.
Mötet gav den avgående styrelsen en spontan applåd för gott arbete, inte minst tidningsutgivningen.
- 3 Kassören presenterade den ekonomiska rapporten.
- 4 Revisorn uppläste revisionsberättelsen.
Mötet beslutade att, i enlighet med kassörens förslag, bevilja den avgående styrelsen full ansvarfrihet för den gångna verksamhetsperioden.
- 5 Mötet beslutade att de regler för tävlingar med oldtimermodeller skall vara de som publicerats i OLDTIMER nr 1/88, d v s oförändrade regler.
- 6 Kassören redogjorde för den utredning om ev dekalbeställning som styrelsen gjort. Konstaterades att vattendekaler blir relativt dyra (c:a 6 kr / st för 1000), vilket innebär att sällskapet måste ta upp bindande förhandsbeställningar för att inte ligga ute med för stort kapital. Belutade mötet att f n ej beställa vattendekaler, men att styrelsen genom OLDTIMER skall undersöka intresset av självhäftande plastdekal.

7 K-A Ericsson, Härnösand, hade inkommit förslag att SMOS skall teckna kollektiv ansvarsförsäkring med likartat skydd som den SMFF har för sina medlemmar.
Konstaterades att kostnaden för försäkringen skulle bli relativt hög, c:a 1 400 kr, d v s ett icke försumbart belopp per medlem.
Mötet beslutade efter diskussion att avstyrka förslaget, d v s att f n inte teckna speciell försäkring för SMOS.

8 Arne Andersson, Nyköping, hade inkommit med förslag att införa periodindelning vid tävlingar.
Mötet beslutade efter diskussion att rekommendera arrangörer att ej införa periodindelning.

9 VAL AV FUNKTIONÄRER
I enlighet med valberedningens förslag omvaldes samtliga.

Den tillträdande styrelsen består således under det kommande året av följande personer:

Ordförande Sven-Olof Lindén
Sekreterare Örian Gahm
Kassör Hans Scmiterlöv
Suppleant Sigurd Isacson

Följande revisor och suppleant omvaldes:

Johan Bagge
Karl-Axel Pettersson

Till valberedning omvaldes:

Nils-Olof Gustavsson
Arne Berglin

Till tidningskommittéen omvaldes:

Sten Persson
Carl-Johan Eiroff
Sven-Olof Lindén

Samtliga funktionärer valdes på 1 år

9 Mötet beslutade enligt styrelsens förslag att årsavgiften skall var oförändrad 75 kr.

OldTimer-SM 1988 3-4 september Rinkaby

Resultatlista

Klass S1

1	Sigurd Isacson Sunnanvind II/1	156	180	155	352
2	Kurt Sandberg HW 43 röd	180	130	152	462
3	Ove Larsson Sunnanvind	180	60	180	420
4	Kurt Sandberg HW 43 orange	90	171	93	354
5	Sigurd Isacson Sunnanvind II/2	82	90	180	352
6	Sten Persson Sunnanvind	153	68	99	320
7	Staffan Leijon Tigern II	65	37	180	282
8	Tomas Leijon Tigern II	86	122	69	277
9	Arne Berglin Easy	80	133	-	213
10	Martti Bogdanoff Sunnanvind	100	8	-	108
11	Arne Berglin Flugan	84	-	-	84
12	Bengt Andersson KSAK II	18	9	17	44
12	Sven Rågvall Reynold	44	-	-	44

Klass S2

1	Arne Berglin Skyway	135	105	93	333
2	Kurt Sandberg Czepa	93	75	119	287
3	Rolf Jönsson Baby	80	120	57	257
4	Bengt Andersson Condor	68	95	85	248
5	Arne Friberg Draken	103	60	60	223
6	Malte Mårtensson Hast	64	78	77	219
7	Malte Mårtensson Optimus	61	67	66	194
8	Lars Andersson Monsun	43	95	47	185
9	Kurt Sandberg KS 47	61	121	-	182
10	Ove Larsson Taifun	61	63	50	174
10	Arne Friberg Taifun	49	50	75	174
12	Lennart Friberg Draken	44	62	45	151
13	Malte Mårtensson Baby	37	71	37	145
14	Gösta Leijon Hotspur	51	38	52	141
15	Ove Larsson Termik	33	70	25	128
16	Sven Rågvall Uranus	35	41	36	112
17	Rolf Jönsson Hast	43	46	16	105

Klass A2

1	Thomas Johansson Trumf	52	35	33	120
2	Lennart Flodström Trim II	35	55	25	115
3	Thomas Johansson Trim II	35	41	36	112
4	Rolf Sundin Fantom	38	42	29	109
5	Thure Josefsson FIB	26	26	38	90
6	Rolf Sundin Junior Cabin	24	41	6	71
7	Bengt Andersson Trim II	7	29	27	63
8	Lars Andersson Klimax	20	10	26	56
9	Gösta Leijon Trim II	4	24	23	51
10	Ulf Marksten Junior Cabin	8	-	-	8
11	Malte Mårtensson Trim II stavmodell	6	-	-	6

forts

OldTimer-SM 1988 3-4 september Rinkaby

Resultatlista forts

Klass B2

1	Sigurd Isacson Västänvind II/1	149	164	140	453
2	Sigurd Isacson Västänvind II/2	92	119	180	391
3	Rolf Sundin TipTop IV	139	110	111	360
4	Rolf Sundin HiClimber	93	99	103	295
5	Sten Persson Cleo	87	180	10	277
6	Anders Håkansson Clipper	65	75	85	225
7	Lars Andersson Tern	80	72	67	219
8	Martti Bogdanoff Tern	58	69	74	201
9	Lars Andersson Nimbus	61	70	55	186
10	Sven Botström Tern	53	47	42	142
11	Sofia Wivardsson Baby Duration Trainer	61	44	35	140
12	Anders Håkansson Kungsörnen	40	48	37	135
13	Leif Johansson Ajax	34	29	22	85
14	Lennart Flodström TipTop IV	49	-	-	49
15	Sven Botström Stratosphere	12	-	-	12

Klass C2

1	Anders Håkansson Landegren	180	180	180	540
2	Anders Håkansson Laban	180	159	180	519
3	Lennart Flodström Laban	152	130	180	462
4	Rolf Sundin Prim	180	127	94	401
5	Lennart Hansson One-and-a-half	147	71	134	352
6	Sten Persson Prim	129	180	-	309
7	Martti Bogdanoff Laban	125	93	76	294
8	Lars Andersson Hugin/1	116	80	77	273
9	Lars Andersson Hugin/2	79	47	66	192
10	Sofia Wivardsson Casino 1940	50	10	-	60
11	Thure Josefsson	36	-	-	36

Klass D Wakefield

1	Bertil Dahlqvist Ellilä 1939	170	180	173	523
2	Anders Håkansson AH 1950	180	180	159	519
3	Lars Andersson Kraxi	180	148	115	443
4	Lars Andersson Tempo	154	98	180	432
5	Lennart Hansson Duplex 1936	116	109	180	405
6	Einar Håkansson Ellilä 1950	125	123	134	382
7	Bertil Dahlqvist Blomgren 1949	150	177	-	327
8	Lennart Flodström Copland 1938	130	111	44	285
9	Sven Botström Yankee IV	86	79	75	240
10	Martti Bogdanoff Judge 1936	175	-	-	175
11	Einar Håkansson Ellilä 1939	96	-	-	96
12	Sven Botström Surprise	49	-	-	49

Klass F

1	Sten Persson Jupiter	180	148	180	508
2	Thomas Johansson Hi-Fly	139	62	35	236
3	Thomas Leijon Slicker Mite	46	57	87	190

OLDTIMERTÄVLINGEN



Sofia Wivardsson med pappa Gunnar och Martin Olausson på Oldtimer-Mästerskapen förra året i Nyköping

Bland gamla modeller och gubbar.

I år har det ju sammanfallit så, att det gick tre SM samma helg. Pappa och därmed också bilen skulle till inomhus-SM, medan jag ville till Oldtimer i Rinkaby. Jag skulle få åka om jag bara kunde ta mig dit ner själv. Jag tog tåget från Göteborg ner till Markaryd, där farfar och farmor bor.

På lördagsmorgonen regnade det rejält och både farmor och farfar var väldigt pessimistiskt inställda till en dag ute på ett fält. Men vi åkte iväg och när vi kom fram sken solen och det hade slutat regna.

Efter ett tag var det dags för min första start med "Baby" i B2 och den gick ganska bra; 61 sek. Men i nästa startförsök raknade propelleraxeln, så nospartiet blev förstört.

Farmor och farfar tyckte att det nu var färdigfluet för min del, men det tyckte inte jag, så jag satte mig med snabblim, tejp och några lister och försökte få modellen flygduglig igen medan farfar bockade till en ny propelleraxel. Jag gjorde min andra start och det blev 44 sek.

Till tredje starten hade jag bytt motor och den rök, så jag fick tejpa lite till. Sedan gjorde jag min sista start med Babyn och det blev 35 sek. Det tyckte jag var bra med tanke på hur den såg ut efter de tidigare startförsöken!

Vi plockade ihop och satte oss att fika innan vi åkte hem, då kom regnet! Snacka om tur med vädret!

Nästa dag var det dags för "Casano-40" att vädra vingarna för första gången och det gjorde den både ut-och invändigt ! "C-40" tryckte i motorflykten och var svår att få fason på, men jag fick många råd och det var många, som kom fram och snackade och det verkade som om de tyckte det var roligt att jag var där även utan pappa!

Matti B. hjälpte mig att få fason på "C-40" och i första starten flög den 50 sek men sedan landade den lite hårt och stabben gick sönder. I den andra starten landade den inte lite hårt utan ganska mycket hårt, så vingen knäcktes. Farmor och farfar kom med sitt-"Nu är det väl färdigfluet?"- Men jag tänkte inte åka hem med någon nolla i protokollet, så därför satte jag mig att laga den knäckta vingen så gott det gick.

När jag lagat färdigt hade vinden vänt, så vi skulle åka till andra änden på fältet. Väl där gjorde jag min sista eller rättare sagt sista krasch denna SM-helg.

Jag hade tyvärr inte så gott om tid att gå runt och titta på de andra, men de plan jag såg i luften flög högt och långt. Det var bara något enstaka som inte gjorde det.

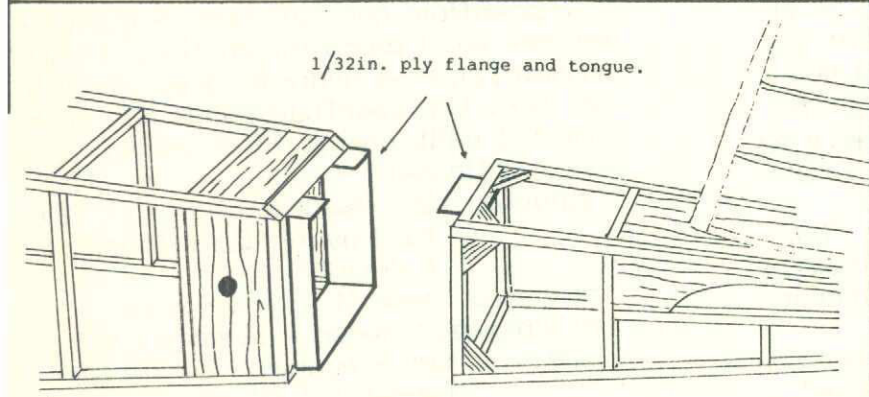
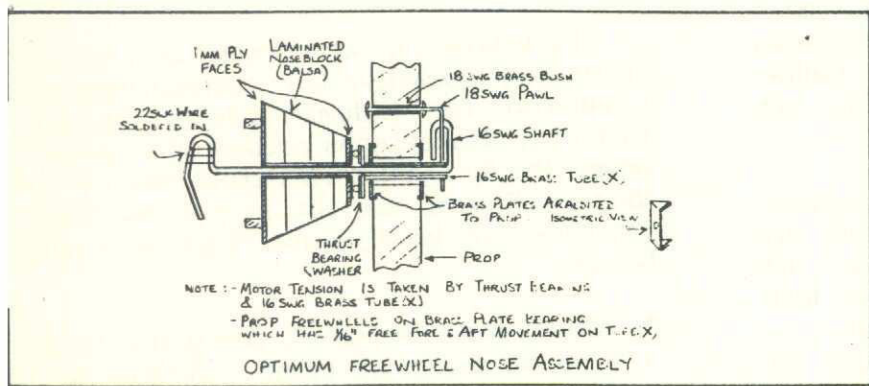
Kort sammanfattat kan man säga att jag hade kul fast jag mest satt och lagade och det var väldigt trevligt med alla som kom och pratade och hjälpte mig.

Sofia Wivardsson

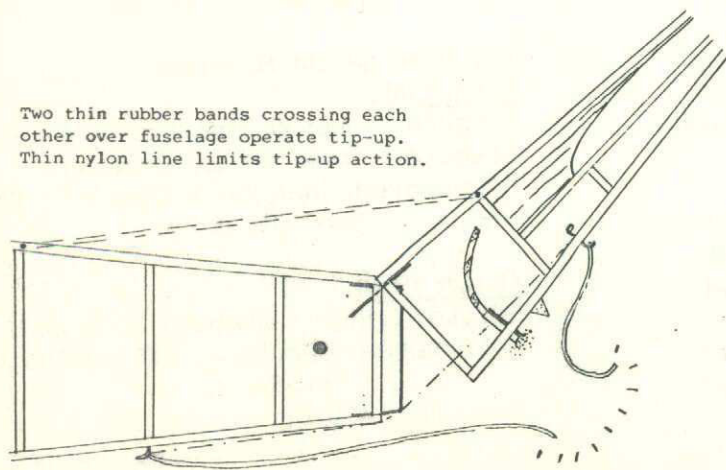
Besök från USA.

Sven E. Truedsson sände detta foto. I brevet som bifogas skriver han: "Jag sänder några rader om världens meste modell-och hobbyman: Nat Polk. Nat var min gäst ett par dagar. Det var Nat och hans bror Irwing, som tog initiativ till The Nationals i USA 1934. Det är en av världens största tävlingar, öppen även för andra nationer.

Hälsningar Sven E. Truedsson



Two thin rubber bands crossing each other over fuselage operate tip-up. Thin nylon line limits tip-up action.





Trimningsflygning av segelmodell.

Att tävla med oldtimermodeller.
Einar Håkansson

Vid 88-års OT-mästerskap borde egentligen vi i tävlingsledningen ha underkänt några av de deltagande modellerna, då dessa uppenbart inte uppfyllde de regler, som gäller enligt "Oldtimer" Nr 1 1988. Varför gjorde vi nu inte detta? Svaret är enkelt. Vi vill att det ska vara en trevlig stämning på våra tävlingar.

Vi måste dock nu få en debatt om vilka modeller, som ryms inom våra regler. Förmodligen känner många inte till de regler, som gällde 1950 och därför vill jag be Sven-Olov att dessa regler publiceras i vår tidning.

Tyvärr saknar också en del tävlande, i mitt tycke, en slags "känsla" och "trohet" mot originalmodellen. Dett kan taga sig uttryck i att en segelmodell bygges helt i balsa d.v.s. inte tidstypiskt och kanske med för låg vikt.

Det kan också vara så att man bygger en egenkonstruerad modell efter några foton eller en gammal skiss. Reglerna föreskriver att ritningen bör ha varit införd i en känd publikation. Detta kan ju inte innebära annat än att dokumentationen aldrig får vara sämre än den som finns på publicerade ritningar (obs! ej skiss!).

Reglerna ger dock också genom ordet "bör" utrymme för ännu existerande originalmodeller eller modeller som byggts efter ritningar av uppmätta originalmodeller.

De modeller som byggs efter foton, skisser och minnet, vill jag betrakta som "semioldtimers". Dessa modeller kan i och för sig vara trevliga och bör inte förbjudas, men jag anser definitivt att man inte skall kunna vinna vandringpris eller mästerskapsplaketter med "semioldtimers".

Vid årets mästerskap fanns det också modeller daterade efter 1950. Jag förstår att det kan vara svårt att minnas om ens modell deltog i en tävling 1950 eller några år senare. När modellen inte uppfyller 1950-års regler borde svaret vara enkelt, d.v.s. att modellen inte skulle ha anmälts.

Det är min förhoppning att vi alla skall hjälpa till att skapa oldtimertävlingar med så trogna kopior av originalmodeller som är möjligt och praktiskt. Vid årsmötet uttalade sig en övervägande majoritet, för liberala tävlingsförhållanden d.v.s. ingen periodindelning, tidsmässigt långa tävlingar och obegränsat antal modeller.

Jag är anhängare av liberala tävlingsförhållanden, men definitivt inte av liberala tolkningar av de gamla modellerna eller semioldtimers.

Våra tävlingar skall självklart ha en lättsam form, men vi kan ju inte slopa tävlingsetiken.

Bjärred 88-09-16
Einar Håkansson

VÅRA TÄVLINGSREGLER,

--- några kommentarer

av Hans Schmiterlöw.

Eftersom jag var närmast ansvarig av styrelsens ledamöter till formuleringarna i reglerna för Oldtimermodeller, har jag fått Einar Håkanssons artikel för besvarande. Det är mycket värdefullt med ett inlägg, som Einars, han vet ju, vad han talar om; dock kan jag ej i alla delar hålla med honom.

1. Beträffande de regler, som gällde t.o.m. 1950, så avser väl Einar i första hand Gint-Wakefield och Sint-Nordic-A2, eftersom det var i dessa internationella klasser, som reglerna ändrades just från och med 1951. För Wakefield gällde då - och hade väl gällt i minst 10 år om jag minns rätt - följande:

Vingyta: 200 kvadrattum med en tolerans av +/- 10 kvadrattum = 6,45 cm².

Stabyta: max 33 % av vingytan.

Kroppsarea: längden x längden : 100.

Vikt: min. 8 ounces = 228,2 g (avrundat till 230 g)

För Sint gällde följande:

t.o.m. 1949.

Vingyta: min 24 dm² - max 26 dm².

Stabyta: max 33% av vingytan.

Kroppsarea: längden x längden : 300.

Vikt: min. 400 g.

fr.o.m 1950.

Bäryta: (vinge + stabbe) 32-34 dm².

Kroppsarea: Bärytan : 100 ; alltså 32-34 cm².

Vikt: min. 410 g.

Lennart Flodström:

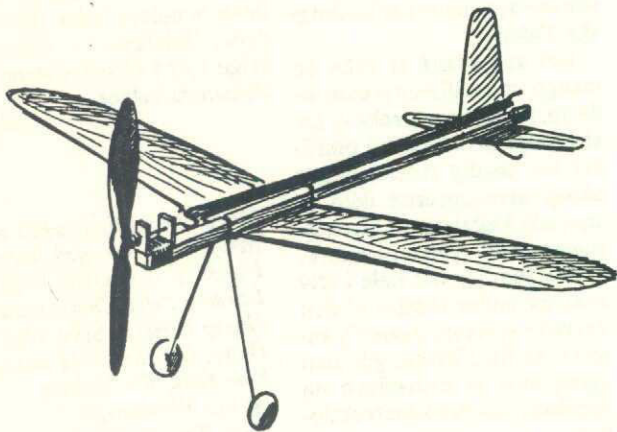
"Så kan det faktiskt gå till....."

Det var 1942.Vi bodde i Stockvik,ett bruks-samhälle söder om Sundsvall. Min far arbe-tade i bolagets kalkugnar medan min mor, i enlighet med den tidens modell, var hemma-fru. Det var väldigt knapert,och det fanns inga pengar för annat än livets nödtrft.

Mellanbrodern,sju år äldre än jag,var med i ett gäng om 7-8 grabbar,som hängde ihop i vått och torrt. Alla hade ungefär sam-ma bakgrund utom en, vars far var bagare, men deras gemensamma nämnare var ont om sekiner och problem med att finna på nya fritidsaktiviteter.

Gösta, ett par år äldre än brorsan, hade dock arbete.Han var vaktmästare på bruks-kontoret. Då han hade betalat för mat och husrum till sina föräldrar hade han pengar kvar att köpa "Flygning" varannan vecka. Sedan var det slut.

En kväll hängde grabbarna över senaste numret av tidningen. En annons från Went-zels kläckte idén. Gösta skulle beställa en Kordabyggsats. Bagarns son hängde på med en annan plockepinnkärra. De övriga be-stämde sig för var sin Tummeliten.



Allt var gott och väl så långt,men pengar-na fattades.

- Det fixar jag,sade Gösta. Mycket riktigt, om några veckor låg byggsatserna i bagarns mangelbod.

Där ingick en extra Tummeliten.Brorsan ha-de kläckt ur sig vad som var på gång,vilket innebar,att jag tjatade på farsan till dess han länsade portmonnän (1:65 tror jag).

De stora pojkarna flög på Vaplelägdarna. Dit var det tre kilometer,och jag kunde in-te cykla. Telefonsamtal till brorsan 29.8.88 bekräftar,att dom verkligen flög.

Men jag fick se Kordan.Den var JÄTTESTOR och klädd med ett grått japanpapper (pap-persfärgen förbryllar mig något).

I samband med att brorsan bekräftade flyg-ningarna enligt ovan fick jag också veta, hur inköpen finansierades. Det kan avslöjas nu, eftersom preskriptionstiden är ute, och ingen av de inblandade är med i sossetoppen

Som vaktmästare hade Gösta hand om bru-kets frimärksskassa. Wentzels annons förut-satte betalning i kontanter eller i frimär-ken. Det fanns ingen kontroll av vart fri-märkena gick,och följdén blev brukets för-sta och enda bidrag till modellflygets from-ma,om också utan ledningens vetskap.

Alltnog, jag flög min Tummeliten hemma på gården och lyckades göra flera lyckade "uppstigningar". Misshandlade propellerblad ersattes med av faderskapet handtäljda sådana av alträ. Dunlop(?)snodden ersattes med slaktad cykelslang. Tummeliten gick sin död till mötes då kamraterna i ren välvilja slogs om vem,som skulle återbörda den efter en start.

Jag undrar förresten vad det blev av fa-derskapets kontanta utlägg ? Några biobil-jetter och ett paket Turk ?

Av alla inblandade var det bara jag, som fortsatte med modellflyg. Varianter på Tum-meliten byggdes med material,som fanns att tillgå. Vad sägs om följande materiallista?

Vinge och stjärtplan: Skokartonger
Kropp och propeller: Hårdträ efter tillgång
Propellerlager: Konservburksplåt
Axlarn m m: Cykelekrar
Allt sammansatt med häftstift,nubb och iso-leringsband.
Gummisnodden var den redan hårt prövade cykelslangen.

Min popularitet avtog snabbt, då de förut snyggt paketerade skorna låg huller om buller i garderoben, då jag tömde konserv-burkar enbart för plåtens skull och då fa-derskapet fick hjärtsnörp, då han skulle trampa igång sin cykel och efter första ned-försbacken upptäckte, att bakhjulet hade bara tre ekrar på ena hjulhalvan.

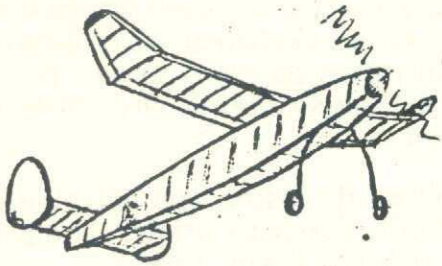
Detta var också den historiska tidpunkt,då min fars något ljumma stöd till modellflyget förbyttes i tämligen utpräglad motvilja. Han har numera min fulla förståelse.

Jag och mina jämnåriga i niofamiljshuset byggde ett flygplan i "full skala" av några roer (=störar) och papperssäckar.Landställs-underredet försågs med ett par gamla ski-dor och Kalle,som var vildast av oss,satte

sig i. Ekipaget skickades utför en backe och kraschade mot fabriksstaketet. Piloten klarade sig med skrubbsår den gången (en annan gemensam aktivitet gav honom en bruten arm, men det är en annan historia).

1945 började jag på läroverket. Efter ett år fann jag, att Rolf Sundin och Gunnar Westerlund, två skolkamrater, var lika flygtokiga som jag. Dom kände dessutom till, var man kunde köpa balsa, snodd och lim. Men ekonomin var fortfarande så skral, att lister köptes en åt gången och limmet tillverkades av aceton och film (svart lim) eller tandborstar (grönt, rött lim) eller skohorn.

Min andra G-etta (1947) flög fint. Föräldrarna utkallades för att kolla andra flygningen. Kärran motsvarade mina förväntningar.



- Så vackert ! utropade min mor.
- Hrm ! sa min far, gick ut i vedboden och klöv en tolvtumsklamp med ett yxhugg.

Men jag var frälst, så härligt frälst, och även om det gällde jordiska skatter, är det ibland nästan så, att jag faller i hänryckning, då jag upplever en vacker flygning. Även efter 46 år utan frivilligt uppehåll !

Floda.

Mandag 1. august 1988

Herlig flyvedag

Der blev uddelt 55 diplomer til de tapre model-flyvere i alle aldre - fra tre til 75 år - der trodsede de alt andet end velvillige vejrguder og mødte op til Berlingske Tidendes Modelfly Træf 88 på Eremitagesletten i Dyrehaven.

Mellem 450 og 500 læsere samledes ved Eremitageslottet klokken 10 og krøb i læ for den stride blæst, der fejede ind over den store slette, hvor man for nøjagtig 50 år siden havde det første modelflyvestævne arrangeret af Berlingske Tidende.

Det var svært at råbe de mange modelfly-interesserede op, fordi skovstyrelsen, for at beskytte rådyrene i området for unødigt stress, havde pålagt arrangørerne ikke at anvende højtalere til orienteringen af de mange tilskuere.

Alle tog dog det hele i stiv arm, og under ledelse af den garvede veteran, modelflyinstruktør Eli Nielsen, gik man igang med at prøveflyve de dyrebare model-konstruktioner.

Midt imellem verdensmesterskaberne i Jugoslavien midt i juli og de europæiske konkurrencer i Polen i næste uge havde nogle af Danmarks bedste modelflyvere stillet sig til rådighed for at vise, hvordan de mest moderne fly anno 1988 ser ud i al deres strømlinede og radiostyrede herlighed.

En enkelt velbygget »FRI«-model stak til himmels, fandt termik og boltrede sig i flotte volter henover tilskuerne i flere minutter inden den landede. Heldigvis for dens 13-årige ejer i sikker afstand fra Øresunds bølger.

Willer

Her er en herlig gruppe veteran-flyvere, der også var med i 1938. Fra venstre: Jørgen Larsen, Peter Christiansen, Harry Nielsen, Sven Wiel Bang, Ole Holten og hans bror Erik, Eli Nielsen og Per Weishaupt. Foto: Teit Hornbak



"En vit fläck på modellflygkartan"

Fram till 1960 var mellersta Norrlands modellflyg nästan helt någonting lokalt utan nationalintresse. Några undantag fanns. Helge Wannberg hävdade sig ganska bra i stora sammanhang. Lars Persson och Roland Reineck från Östersund satte svenska rekord (i höjd resp tid för ankmodeller) och Sture Sandberg var en tid på F4 i Östersund. Annars var det tunt.

Lite slumpmässigt fick jag kontakt med en gammal bekant, Per Gustaf Svanberg, som jag visste hade sysslat med modellflyg en gång i tiden.

"BINGO"! PG hade kvar en samling urklipp från tiden 1942 till 1947, och det handlar då mest om Sundsvalls Flygsällskaps modellflygbravader. Det var inte minst roligt, med tanke på, att Flygsällskapetets samtliga bevarade handlingar brann upp på 60-talet.

1942 var det något helt annat att vara modellflygare än i dag. Förmodligen fanns det någon form av sådan verksamhet redan på 30-talet i Sundsvall, men nu sattes en annons in i lokaltidningarna. Modellflygintresserade kallades till sammanträde å Hotell Kanust! Det låter kanske litet extravagant men det skulle vara lite fint på den tiden! Viktigast var dock, att det berömda hotellets ägare, Oskar Knaust, var ordförande i och beskyddare för Flygsällskapet.

Modellflygintresserade

kallas till sammanträde å Hotell Knaust tisdagen den 3 mars 1942 kl. 19.30.

Sundsvalls Flygsällskap.

När man läser urklippen blir man litet förvånad över de ganska svaga resultaten, men man bör då tänka på, att de flesta tävlingarna hölls vintertid med i bästa fall svag termik, som dock inte orkade bära upp "bussarna".

Innan junioravdelningen återuppväcktes hade PG och Rune Blom gått KSAK:s kurs för modellflygledare. Dessa två var alltså skickade att bli ledare och sekreterare för avdelningen. Tredje man blev Rolf Einarsson, som så småningom blev sekreterare för Flygsällskapet under en massa år.

Sundsvall låg tydligen efter en del. Verksamheten drogs igång omedelbart med FIB:s Rikstävling. Därifrån finns ingen resultatlista, men en odaterad anmälningslista, troligen från 1943, visar att det fanns gott om klubbar.

Bollnäs (med bl a Sven Forslin), Härnösands scoutkår, Härnösands Modellflygklubb, Östersund (Sture Sandberg, Lars Persson), Örnsköldsvik (Helge Wannberg), Sundsvalls Flygsällskap och KFUM:s flygscouter. Den sistnämnda klubbens enda anmälan gällde Jan Malmqvist, en för mig tämligen bekant person, var modellflygförflutna var mig helt obekant. Här ser man att det finns många dolda furor i oldtimersammanhang.

Flygsällskapetets junioravdelning startar på nytt.

Intresset för modellflyget i stigande i Sundsvall.

Sundsvalls Flygsällskap hade under gårdagen kallat modellflygintresserade till sammanträde å Hotell Knaust. Till sammanträdet, som hölls under ordförandeskap av källarmäst. Knaust, hade infunnit sig ett femtontal modellflygare.

Då det nu visat sig att intresset för modellflyg är i stigande i Sundsvall beslöts att på allvar återupptaga arbetet inom junioravdelningen. Till juniorledare utsågs Per-Gustaf Svanberg, Haga, vilken under januari månad genomgått KSAK:s modellflygledarekurs. Till att biträda juniorledaren utsågs Rune Blom, Vattjom, vilken även valdes till junioravdelningens sekreterare, och Rolf Einarsson, Sundsvall. Även Rune Blom har genomgått KSAK:s modellflygledarekurs.

Junioravdelningens närmaste önskan är att få tag i lämplig lokal för sammanträden och modellbygge. Vem vill hjälpa de unga modellbyggarna till lokal? Juniormedlemmarna beslöt att gå in för byggandet av segelmodellen Hobby II.

Fastställdes dagen för uttagnings-tävlingarna i Sundsvall till Filket i Bilds rikstävling för modellflygare till den 14 maj. Tävlingen omfattar två klasser, en klass för silverflygare och en klass för nybörjare. Rikstävlingen äver rum den 22 augusti på Skarpnäcksfjället i Stockholm.

Vidare beslöts att ordna så att tillfälle ges för juniormedlemmarna att avlägga prov till KSAK:s modellflygmärke i järn, brons, silver och guld. En modellflygutställning planeras om bara lämplig lokal härför kan anskaffas.

Modellflygintresserade kunna vända sig till juniorledaren P. G. Svanberg, som lämnar närmare upplysningar om avdelningens närmaste planer.

1944

1944 startar Sundsvalls Tidnings "Ungdomsnyheter" sin egen modellflygklubb. Medlemmarna blir automatiskt medlemmar även i Flysällskapets modellflygsektion. Tillströmningen var tydligen mycket god i början. Som man kunde vänta sig tog Flygsällskapets verksamhet överhanden, och tidningen hade inte mycket mer om sin flygklubb

Tyvärr är inte alla datum och årtal med på PG:s urklipp. Dock kan vi konstatera, att MFK Skvadern föddes någon gång hösten 1945 eller våren 1946. Stig Nordin var den drivande kraften (precis som 10-11 år senare, då klubben återuppstod).

1947

1947 startade så Njurunda modellflygverksamhet och sedan kom Sörberge och Ånge. Fem klubbar bara i Medelpad. Ljuva tider !

Längre än så räcker inte PG:s urklipp, eftersom han själv lade av. Av utrymmesskäl kan vi bara visa några av urklippen. Men det är ibland rätt fascinerande att följa modellflygares vidare karriär. Många av dem gick vidare till segelflyget via SG-38, där de själva bidragit till byggandet.

Här några andra levnadsöden:

Folke Rafstedt. Bl.a. chef för Ranstadsverket. Rune Einarsson, Lennart Lönnberg, Bertil "Johan" Johansson, Bengt Lindqvist via segelflyg till motorflyg. Bengt flyger än, för SAS och är medlem i Oldtimersällskapet!

Rolf Bruhn såg ut som och spelade kornett som en ung Muggsy Spanier. Hur han ser ut nu, vet jag inte, men han låter fortfarande en hel del Muggsy, då han går ut i P3 !

Med tanke på hur många, som blev flygare på riktigt, kan man undra, hur SAS och Flygvapnet, med sina rekryteringsproblem, kan undgå att stötta modellflyget ?

Så långt PG:s period inom modellflygverksamheten. Åren före 1942 får bli källforskning. Åren efter kan jag rätt bra och kan komma i ett senare nummer efter några kollar med mina gamla kollegor - om inte övriga OT-medlemmar lämnar in protest.

Håll tummarna för att Rune Einarsson kan hitta ritningentill hans och PG:s första kärra "Star dust", den vill jag bygga !

Därmed hoppas jag att diverse andra medlemmar från Örnsköldsvik och Östersund gör gemensam sak med mig och börjar rota i gamla luntor.

Floda.

1942

Inofficiellt världsrekord vid modellmästerskapen.

Ogynnsamma vindar förryckte tävlingarna. — Ändock goda resultat,

Vädrets makter voro inte gunstiga mot arrangörerna av de första Norrlandsmästerskapet i modellflyg. En obehaglig kastvind förorsakade åtskilligt besvär och ett flertal modeller förstördes ögonblicket efter starten.

Men detta till trots uppnåddes goda resultat och t. o. m. ett världsrekord såg dagens ljus. Visserligen inofficiellt men högsta hastigheten är dock. Det var Vingarnas stora trumfess Ulf Hallvig vars modell i en extratävling uppnådde den fenomenala hastigheten 120 km. Tiden blev 0.9 sek. och sen var saken klar.

Bland de lokala förmågorna visade Folke Hector mot alla tips lejonklon och vann ett överlägset mästerskap i M 3-klassen. Även övriga mästerskap hamnade hos de rätta färgerna, varför NAFK har all anledning att vara belåtet. Vad arrangemangen beträffar voro de ypperliga. Organisation är nu en gång för alla nordångermanlänningarnas starka sida och flygklubben utgjorde intet undantag. Stockholmsgästerna förklarade för sin del att de aldrig deltagit i bättre ordnade tävlingar, ett betyg högt som något. Klubben är nu utan tvekan Norrlands förnämsta och enligt uppgift Sveriges tredje i storlek. Bra marscherat. Eller hur?

Resultat:

Klass M 1:

- | | |
|---------------------------------|------|
| 1) Ulf Hallvig, Vingarna, | 71,2 |
| 2) Folke Hector, NAFK, | 59,7 |
| 3) Helge Wannberg, NAFK, | 47,4 |
| 4) Lennart Sundström, Vingarna, | 9,0 |

Klass M 2:

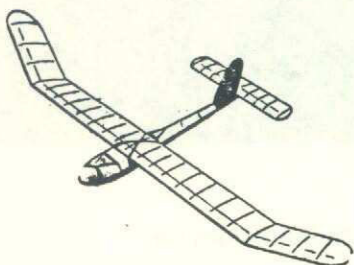
- | | |
|----------------------------|------|
| 1) Ulf Hallvig, Vingarna, | 52,3 |
| 2) Evert Gidlund, NAFK, | 46,9 |
| 3) Birger Pettersson, d:o, | 33,8 |
| 4) Gösta Sjöblom, d:o, | 21,9 |
| 5) Olle Hellström, AMFS, | 21,3 |
| 6) Sune Nalin, d:o, | 19,7 |
| 7) Astor Bylund, NAFK, | 15,4 |
| 8) Deam Jonsson, UFK, | 13,9 |
| 9) Sture Sandberg, d:o, | 9,2 |

Norrlandsmästerskapet:

- | | |
|-------------------------|------|
| 1) Evert Gidlund, NAFK, | 46,9 |
|-------------------------|------|

forts. "Inofficiellt världs-
1942

Klass M 3:	
1) Folke Hector, NAFK,	1,50,9
2) Helge Wannberg, d:o,	54,4
3) Evert Gidlund, d:o,	46,6
4) Harry Westman, d:o,	23,4
5) Birger Pettersson, d:o,	22,8
6) Per Gustav Svanberg, SFS,	12,3
Klass S 1:	
1) Ulf Hallvig, Vingarna,	35,7
2) Erik Jonsson, NAFK,	30,8
3) Lennart Sundström, Vingarna,	21,9
4) Helge Wannberg, NAFK,	14,2
Klass S 2:	
1) Lennart Sundström, Vingarna,	55,6
Lagtävling:	
1) Norra Angermanlands Flygklubb, lag 2,	6,12,5.
2) D:o, lag 1	3,13,7.
3) Angermanlands Motorklubbs Flyg- sektion, Sollefteå,	41,0.
4) Umeå Flygklubb	23,1.
Hastighetstävlingar:	
1) Ulf Hallvig, Vingarna, 50 m.,	1,05
2) Helge Wannberg, NAFK, 50 m.,	2,4.
Extra hastighetstävling, 30 meter:	
Ulf Hallvig 0,9 sek. el. 120 km. (inoff. världsrekord).	



"TICO-TICO" spv 180 cm.
Årets schlager. Byggsatsen innehåller
allt erforderligt material för
byggandet. Pris pr byggsats kr. 9: 50.

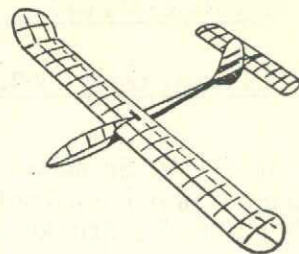
Modellflygare!

Härmed har vi nöjet meddela att vi öppnat
en modellflygindustri i Norrland.

Det är vår absoluta avsikt att tillhanda-
hålla ärade kunder de allra bästa kvalitéter
av såväl byggsatser som andra materialer.

Vår första katalog har nu utkommit med
massor av intressanta nyheter, bl. a. segel-
modeller, skalamodeller, dieselmotorer, rit-
ningar m. m. Sändes mot 30 öre i frimärken.

Norrlands Modellflygindustri
UMEÅ



"SAPPO" spv 97 cm.
En välflygande, termikkänslig täv-
lingsmodell. Byggsatsen innehåller
färdiga spryglar, diplompapper, rit-
ning, balsalim m. m. Pris pr bygg-
sats kr. 5: 50.

Lyckad modellflygtävling på Sundsvallsfjärden

Det vore synd påstå att gårdagens
modellflygtävling på Sundsvallsfjär-
den — anordnad av Sundsvalls Flyg-
sällskaps modellflygsektion — gyn-
nades av något idealiskt väder. Att
det var blåstigt i luften var ju förstas
som det skulle vara, men tyvärr var
flygstyrkan i överkant med påföljd
att ett flertal modellplan seglade
bort sig.

De flesta kom dock till rätta genom
välvilliga personers bistånd, men några
återfanns inte.

Det mest ögonfågande »avskedet»

togs av det Öbacka-dieselplan, som efter
att i grann spiralgång ha nått bortåt
500 meters höjd kom på en stark söder-
luftväg och majestätiskt försvann bortåt
Sidsjöhället. Ett bitterljuvt ögonblick för
ägaren, som givetvis var stolt över den
magnifika seglatsen, men ledsen över för-
lusten. »Om det inte var ett så sabla
bussigt plan ändå», var den torra öbac-
kakommentaren.

Segern i den mindre segelmodellklassen
gick till Rune Einarsson, Sundsvalls
Flygsällskap medan Sven Eriksson,

Sundsbruk, vann i den större. I diesel-
motorklassen segrade Rune Johansson,
Härnösand.

Efter tävlingen följde prisutdelning på
klubblokalen av tävlingsledaren, Per-
Gustav Svanberg, varvid de främsta fick
sina belöningar för goda prestationer.

PRISLISTA

(genomsnittstid av tre flygningar).

Klass S 1. Mindre segelmodellklassen:

- 1) Rune Einarsson, S. F. S., 1.45.5 min.;
- 2) Rolf Bruhn, S. F. S., 1.38.4;
- 3) Gustav Magnusson, Mfk Stratos, Iggesund, 1.22.8;
- 4) Bo Nilsson, Mfk Skvadern, Sundsbruk, 1.18.2;
- 5) Folke Rafstedt, S. F. S., 1.12.0;
- 6) Ake Ekman, Härnösands Mfk, 1.09.4;
- 7) Rolf Einarsson, S. F. S., 1.03.2;
- 8) Bengt Lindsvist, S. F. S., 1.01.3.

Klass S 2. Större segelmodellklassen:

- 1) Sven Eriksson, Mfk Skvadern, Sundsbruk, 1.52.8 min.;
- 2) Folke Rafstedt, S. F. S., 1.45.0;
- 3) Bo Nilsson, Mfk Skvadern, Sundsbruk, 1.33.3;
- 4) Stig Nordin, d:o 1.25.8;
- 5) Arne Ögren, Mfk Stratos, Iggesund, 1.18.8;
- 6) Arne Holmström, S. F. S., 1.18.5.

Klass F. Dieselmotormodeller.

- 1) Rune Johansson, Härnösands Mfk, 0.35.7 min.;
- 2) Kjell Bäckström, d:o 0.22.3;
- 3) Jan Erik Öhman, d:o, 0.09.3.

1947



Dieselmotorklass-segraren i färd med att skicka iväg sin »luftkärra».

Wakefield 1938Gunnar Magnusson

I år för 50 år sedan tog svenskt modellflyg steget upp i världseliten. Modellflygklubben "Vingarna" i Stockholm hade på tre år frambringat ett gäng unga modellflygare, som efter egna idéer konstruerade och byggde Wakefieldmodeller, som var lika bra eller bättre än dem som erfarna konstruktörer i England, USA eller Frankrike förmådde göra.

1938 års inofficiella världsmästerskap, Wakefieldtävlingen, hölls i Paris.

Att den kallas så efter donatorn till det ståtliga vandringspriset, som ännu i dag vandrar mellan segrarna, behöver väl inte upprepas? Alla vet väl att det var Lord Wakefield, oljemagnaten, som på många sätt stödde flygets utveckling, som skänkte pokalen 1927?

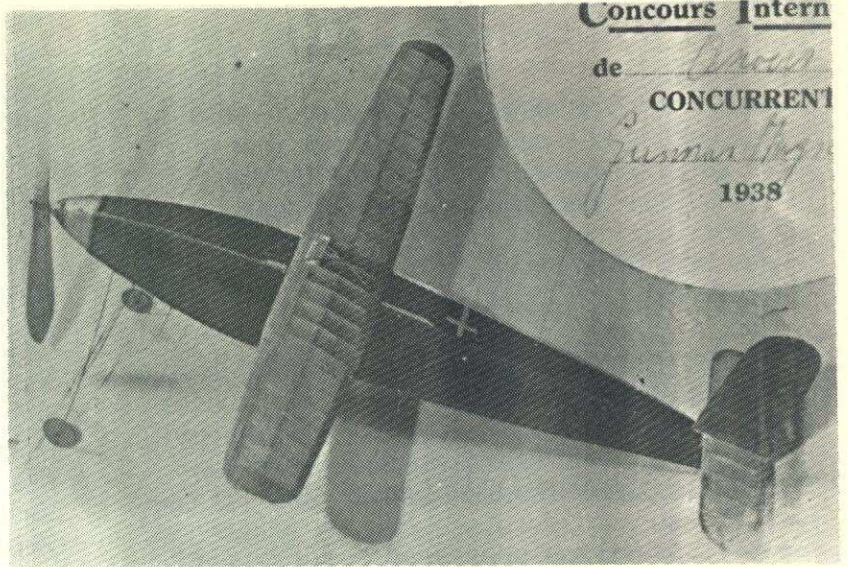
En av deltagarna i det svenska laget 1938 var Gunnar Magnusson. Han hade uttagits efter flera provtävlingar på försommaren. Övriga i svensklaget var bröderna Sune och Börje Stark, Anders Deurell, Björn Andersson och Sven Wentzel.

Ängot för kalenderbitare !

Bland Gunnar papper fanns denna sammanställning av uttagningstävlingarna försommaren 1938.

Namn	Starte r					Sammanlagt	Starte r			Sammanlagt	
	5/6	6/6		8/6			9/6	10/6			
	1.	1.	2.	1.	2.		1.	1.	2.		3.
Andersson, Björn	--	1.53,2	2.01,5	2.12,4	1.32,0	--	7.39,1	1.43,0	2.20,5	2.00,1	6.03,2
Andersson, Tord	1.22,8	0.02,4	--	1.59,4	4.59,0	--	5.23,6	2.18,7	1.50,2	1.56,3	6.05,2
Blomgren, Arne	--	2.28,5	1.42,1	1.38,7	1.59,3	1.35,0	9.23,6	2.01,6	1.50,0	1.45,3	5.43,9
Blomgren, Bengt	--	1.34,8	1.50,5	1.50,9	2.03,4	1.26,3	8.45,9	1.05,5	2.07,5	1.28,2	4.41,2
Deurell, Anders	--	2.33,0	2.11,5	2.36,1	--	2.02,7	9.23,3	3.03,3	2.16,8	2.16,2	7.36,8
Heine, Arne	1.06,4	--	--	0.37,2	--	--	1.43,6				
Johansson, Edward	0.50,7	0.23,4	0.54,4	--	--	--	2.08,5				
Larsson, Sigurd	--	--	--	1.15,0	1.02,8	0.09,0	2.26,8				
Larsson, Åke	1.23,8	1.45,5	1.07,5	--	--	--	4.16,8				
Levin, Rolf	--	0.04,8	--	--	--	--	0.04,8				
Lindh, Olof	--	2.09,6	2.36,8	2.19,0	--	1.47,2	8.52,6	2.08,4	0.01,8	2.12,9	4.22,1
Magnusson, Gunnar	2.15,5	2.26,5	2.13,6	2.12,0	0.13,0	0.58,2	10.18,8	2.07,7	2.53,8	2.03,8	7.05,3
Melin, Nils	--	--	1.20,4	1.35,5	1.43,4	1.23,6	6.02,9	1.46,9	1.23,0	1.33,6	4.43,5
Roggentin, Rune	1.23,8	--	--	--	--	--	1.13,8				
Stark, Börje	2.09,0	2.02,4	2.34,7	1.53,2	2.07,2	1.27,3	12.13,8	1.55,0	1.56,5	1.55,2	5.46,7
Stark, Sune	2.13,1	2.07,0	2.09,0	2.38,7	0.32,5	0.03,3	9.43,6	2.32,3	1.55,4	2.21,7	6.49,4
Wentzel, Sven	--	1.31,9	--	--	1.15,0	1.34,1	4.21,0	1.45,7	1.23,7	2.11,2	5.21,6

Till vänster: Gunnar Magnusson
 aug.1988 med en kopia av sin
 berömda Wakefieldmodell.
 Kopian byggd av Nisse Gustavs-
 son i Skövde.
 Till höger: Originalmodellen.(Röd
 kropp och fena,gul vinge och
 stabbe.)



Gunnar som då var 16 år, berättar om sitt
 sitt deltagande, då vi besökte honom nästan
 på dagen 50 år efter det att han dels blivit
 trea individuellt i Wakefieldtävlingen och
 veckan efteråt vann Kung Leopolds medalj i
 tävlingen om Coupe de Belgique. Gunnar fo-
 tograferade flitigt på sin första Parisresa
 och kan berätta hur ena halvan av laget for
 med tåg medan de övriga fick flyga. På
 hemväg byttes man av. Givetvis hann ung-
 domarna se såväl Eiffeltornet som Invalid-
 domen och andra sevärdheter. En värmebölja
 svepte över Frankrike, så ett bad i ett fri-
 luftsbad gav svalka och trevliga synintryck
 allt från "Pappa" Starks ryggsim till lätt-
 klädda parisiskors solbad !



Jim Cahill, USA, vann Wakefield 1938
 Här med en annan modell än den
 han vann med !

Tävlingsdagen den 31 juli på Caudron-
 Renaults flygfält vid Guyancourt ut mot
 Versailles var oerhört varm. Svenskarnas
 smarta vita overaller skyddade mot solen.
 Just detta att laget kom enhetligt klätt
 och med nya eleganta modellflygväskor im-
 ponerade mycket på både åskådare och övri-
 ga tävlande.

Trimning var det knappast beräknad tid för.
 Två gasfyllda ballonger sändes upp för att
 markera vinden, men de steg nära nog lod-
 rätt. Kl 11.30 började tävlingen. Det fanns
 sex tidtagare för 70 modeller ! Den första
 temikflygningen gjorde engelsmannen Caste-
 neuf med över 10 min. De engelska suppor-
 terna vrålade för varje minut, som modellen
 höll sig uppe. Men de kände sig betydligt en-
 klare, när förste svensk; Gunnar Magnusson,
 gjort sin första flygning, som överträffade
 engelsmannens med 6 min.!

Efter första omgången ledde Sverige, även en
 stund in på andra var Gunnars tid den bästa,
 men så fick USA:s Jim Cahill en fin tid note-
 rad - över 32 minuter! Övriga svenskar kunde
 inte nå upp i dessa tider. Bästa tid fick Sune
 Stark med 9 min., men modellen, som var ljus-
 olå försvann mot den ljusa himlen.
 Anders Deurells modell gav sig också iväg på
 långflygning, men det var på trimning - ca 45
 min blev det ! De övriga hade tider kring 2
 minuter som bäst.

Genomsnittstid av tre flygningar gav följande
 resultatlista:

- | | |
|---------------------------|-----|
| 1. Cahill, James, USA | 654 |
| 2. Bougeret, Frankrike | 418 |
| 3. Magnusson, G. Sverige | 402 |
| 4. Chabot, Frankrike | 402 |
| 5. Klose, Tyskland | 375 |
| 6. Almond, England | 357 |
| 7. Chasteneuf, England | 319 |
| 15. Stark, Sune, Sverige | 183 |
| 22. Stark, Börje, Sverige | 128 |
| 30. Andersson, B. Sverige | 112 |
| 43. Deurell, A., Sverige | |
| 48. Wentzel, S., Sverige | |

forts. "Våra tävlingsregler"

Dessa två FAI-klasser dvs internationella tävlingsklasser rymdes då inom de från 1945 gällande KSAK-reglerna för de svenska tävlings- och mästerskapsklasserna G2 resp. S2.

(Från 1950 tävlades enbart i klasserna : Sint, Gint och F i mästerskapen.)

- 2. För gummimotormodellerna har vi enligt årsmötesbeslut valt att tävla enligt den äldsta klassindelningen, dvs A1-A2, B2, C2 och D, som gällde t.o.m. 1940. Dessa klasser ersattes från 1941 med M1 (spv. 70 cm), M2 (spv 100 cm) och M3 = D.

Från 1944 ändrades bokstaven M till G och 1945 slogs G2 och G3 ihop till enbart en klass. På fem år minskades alltså antalet tävlingsklasser för gummimotormodeller från fem (5) till två (2) !

Jag har inte längre i min ägo alla regelböckerna från dessa år, men det står helt klart för mig att för klass M1-G1 fanns inget krav på minsta kroppsarea. Detta betyder om vi hårdtdrar reglerna att många G1-modeller ej skulle få tävla i B2-klassen (ex.vis "Tern"), men detta (miss-?)-förhållande har vi, antar jag måst acceptera inom Oldtimerflygandet, för att antalet klasser ej ska bli ännu större. Vidare måste vi sannolikt (eller hur?) godta utländska, främst engelska och amerikanska modeller från 30- och 40-talen, som ej heller uppfyller kroppsareakravet L x L : 200. En mycket snygg sådan amerikanare var med i C2 på Rinkaby.

- 3. Tävlanget med segelmodeller på SM började 1939 och 1940 i klasser, som då hade spännviddsindelning lika gummimotormodellerna, dvs Sa, SB, SC och SD. Men 1941 kom en ny spännviddsindelning, dvs SA+SB+SC slogs ihop till S1, S2 fick spännvidden max 150 cm och S3 min 150 cm.

1945 slogs S2 och S3 ihop till enbart S2. S2-S3 följde kroppsareakravet L x L : 200, så även här kan utländska S2-modeller, Sint undantagna avvika från reglerna.

undantagna avvika från reglerna. För S1 har aldrig funnits något kroppsareakrav.

Efter den här lilla utredningen måste jag erkänna att sista meningen under rubriken 2. Konstruktion i våra regler borde ha slutat så här "vara uppfyllda av alla svenska oldtimerkonstruktioner."

- 4. Så till Einars synpunkter på Oldtimermodellernas dokumentation. I reglerna står: "Sådan dokumentation bör främst utgöras av ritning från någon känd publikation."

Härmed avses givetvis att det skall finnas möjlighet att ta fram en nyritning av en verklig och/eller fotograferad oldtimermodell genom noggrann uppmätning. Den enskilde modellbyggarens noggrannhet kan härvidlag diskuteras, varför en sådan form av nyritning - tillsammans med allt underlag - kanske bör tillställas en särskilt utsedd granskningsnämnd innan ritningen stämplas "Godkänd" och införlivas i "Ritningsbanken". I denna finns nu många ritningar, som framtagits enbart genom uppmätning.

Enligt min mening borde ritningarna till alla Oldtimers, som ställer upp på våra tävlingar finnas tillgängliga för alla. Om detta vore ett krav skulle vidare tvistefall kunna undvikas, och det skulle därmed "skapa oldtimertävlingar med så trogna kopior av originalmodellerna, som gärna är möjligt och praktiskt", såsom Einar så precist uttryckt det.

Hans Schmiterlöw

forts. "Wakefieldtävlingen 1938

Från Paris gick resan senare i veckan till Antwerpen. Redan på torsdagen passade man på att trimma på Saint-Annefältet, där tävlingen skulle gå på söndagen. På lördagen lade det svenska laget tillsammans med ledaren för det belgiska modellflyget, commandant Hellemands en stor bukett med blå-gula band vid drottning Astrids monument.

På söndagen den 7 aug. rådde ungefär samma väder som i Paris. Både Wakefieldtävlingen och tvåan var på plats. Frank Zaic fick in sin modell i god termik, men modellen skymdes bort av röken från fabriksskorstenar. Zaic's modell hamnade i floden men han var inte sämre än att han simmade ut efter den !

Åter blev Gunnar Magnusson svenskarnas bäste och för övrigt dagens bäste man! Liksom den amerikanska modellen tog hans plan vägen in mot staden, men tidtagarna kunde följa den i 13 min. 41 sek.! Sverige ledde !

Jim Cahills modell låg länge över fältet, på samma höjd och såg inte ut att vilja gå ner, men efter drygt tre minuter höll det inte längre.

Fransmannen Chabot startade, modellen kom in i termik och nådde kolossal höjd, men så sjönk den och efter ca 9 min. gick den ner bakom en dunge.

Sven Wentzel påstod att det nog var svenske konsulns i Antwerpen, Sven Danielsson, besvärjelser som gav segern. Under fransmannens flygning hördes han befallande säga: "Gå ned, gå ned, gå ned !" Och ned gick den.

"Halmstadgruppen" tävlar i England.

Med stor hjälp av Peter Michel i berömda Epsom Downs söder om London ordnade Sigurd Isacson en trevlig Englandsresa med stortävling och museibesök för sig och Kurt Sandberg, Carl Johan Eiroff och Sven Rågwall, alla från Halmstad.

Fredagen den 5 augusti for gänget med färjan Göteborg-Harwich, där Peter mötte efter en trevlig tur. 23 mil i Kurts SAAB 9000, vilken glatt rymde alla fyra med 13 modeller i stor låda på taket. Målet var Barkston Heath RAF Airfield i Lincolnshire norrut.

De träffade redan på hotellet Keith Harris tävlingsledaren och andra trevliga engelska "vintage aeromodellers".

Fältet var nästan obegränsat, bara man inte flög över stängslet till en rad stora missiler. Väddret var det första vackra på hela sommaren, "som svenskarna tagit med sig". Stilla, med påtaglig termik emellanåt. Helt underbart !

Där var över hundra bilar med oldtimers. Många kom och tackade Sigge för SI-profilerna och Reynoldsforkningen (för 45 år sedan !). Ett par modellflygare hade varit i Cailifornien och nämnt om den svenska tävlingsgruppen, varvid man överlämnat en T-shirt f v b Sigge för tidigare insatser...!

Kurt kom tvåa med sin nya fina S-etta och Sven tvåa i S2. Carl-Johan vann "Concour d'elegance" med sin vackra Blomgren-Wakefield. En helt lyckad dag !

Nästa år avser Peter Michel (och kanske andra) att göra svarsvisit på SM. Peter är journalist och en av Englands allra mest kända profiler. Han skriver ofta och visar sina modeller i "Aeromodeller".

På hemvägen besågs Old Warden flygmuseum, som var en upplevelse. Hur man kan flyga så mycket modeller på det lilla fältet kunde man knappt förstå.... Därefter for vi till Hendon RAF Museum med Battle of Britain Museum, Englands största och finaste.

Måndag och tisdag var vi inviterade att bo hos Peter och Rose i deras nya villa i Epsom Downs, där man modellflyger jämt !

En fin resa, som vi hoppas lockar flera nästa sommar !

SI



forts. "Omslaget"

regel, dvs kroppsarean skulle på största stället uppfylla kravet L x L :100 och vingsbelastningen minst 15 g/dm², i verkligheten blev den drygt 20 g/dm² !

Bland mina gamla anteckningar finns följande materiallista:

Hawker Hart-växel		2:50
4 st balsalister 3 x 2		-:20
6 st " 1,5x 1,5		-:30
4 st " 2 x 2		-:20
1 st " 3 x 10		-:12
1 st " 3 x 7		-:11
1 st " 3 x 5		-:10
1 st " 2 x 5		-:07
Propellerblock		-:20
1 mm pianotråd		-:07
30 cm al-rör dy 2,4		-:30
1 st balsaflak 0,8x50		-:20
1 st " 1 x50		-:15
1 st " 1,5 x50		-:15
1 st japanpapper, orange		-:08
1 st " ,silver		-:15
8 m gummimotor 1 x 6,4		1:-

Tillsammans blir det kr 5:90 ! Det var tider det !

Modellen synes ej ha deltagit i så många tävlingar, men sannolikt ställde jag upp på SM i Linköping 1940, för i referatet i TfA nr 29/1940 därifrån är vinjetten ett foto av en ung Hans med hans modell.

Samma foto återkom som omslagsbild på Svensk Flygtidning nr 2/1944.

Sista tävlingen var i Uppsala 17 aug. 1941, då modellen landade långt bort i en veteåker, där jag ej kunde hitta den.

Detta år 1941 hade en ny klassindelning trätt i kraft, dvs M 1 max 70 cm spv, M2 70-100 cm och M3 över 100 cm.

En 75 cm B2 måste då tävla med 100 cm-modellerna i klass M2. Kanske det var anledningen till att jag gjorde en fullskaleritning i tusch för publicering i TfA - som dock aldrig blev av - där även ett utförande med 70 cm spännvidd och direkt drift med en gummi motor fanns med.

forts. sid 22

Allan Palmgren



I somras gjorde ordf. med maka ett besök hos Allan Palmgren och hans fru i Lerum.

Styrelsen hade beslutat tilldela Allan sällskapet plakett, där ju han med modell från 1936 finns återgiven.

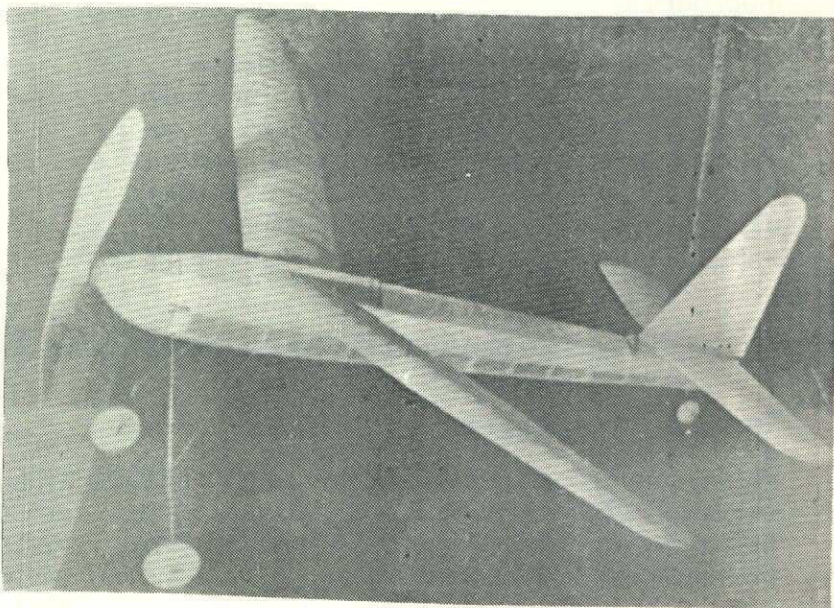
Bilden visar just detta tillfälle när S.-O.Lindén överlämnat plaketten till Allan.

Allan har en samling tidningsklipp från 1934-1938, som han lånade ut för kopiering.

Likaså har han sparat en del foton från samma tid.

Här visas ett reprofoto av en gulnad kopia. Modellplanet är Allans Wakefield från 1937, det plan han deltog med i London.

Nosblocket med kuggväxel samt propeller överlämnade han till S.-O-Lindén.



forts. "Omslaget"

I januari 1988 gjorde jag en ny transparent ritningen av TFA-ritningen för Ritningsbanken och på OT-mästerskapen på Rinkaby visades nybygget för första gången, dock ej i tävling, för tid till trimning hade jag inte haft under sommaren.

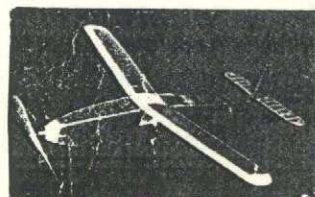
Nybygget, som fick namnet "HOPUS HART" drivs av en 27 cm propeller och 6 str 1X4,7 tvinnade snoddar. Följande ungefärliga vikter erhöles: Kropp med motor, nos- och stjärtblock c:a 46 g, propeller 14 g, vingar 19 g, stabilisator+fenor 7 g, samt landställ c:a 4 g totalt c:a 90 g, vilket ger en vingbelastning på ung. 16 g/dm². En snygg modell blev det i alla fall! - Enligt min mening!

Mogata 881101 Hans Schmiterlöv

forts. "Wakefieldtävlingen 1938"

Gunnar Magnusson fick kung Leopolds medalj för bästa individuella tid. Att lagpriset hamnade i Sverige berodde också på Börje Stark och Anders Deurell.

Vid hemkomsten inbjöds det svenska modellflyglandslaget till en vecka i Skåne av tidningen Arbetet. Man åkte runt till olika sevärdheter och deltog sedan i en tävling och uppvisning på Bulltofta innan laget återvände till Stockholm.



DEN STORA UTMANINGEN 89

Bygg och tävla med **CIRRUS**



Sune Stark och Björn Andersson. 1936.

Konstr. och utexperimenterad av Björn Andersson och Sune Stark, tvänne av Sveriges mest framgångsrika modellflygare. Spännvidd 98 cm, längd 72 cm. Har erövrat flera första- och andrapris vid tävlingar 1936. Pris för byggsats inneh. allt erforderligt material utom impregnering men inklusive ritn. i full skala. Kr. 6:75

Ej lämplig för nybörjare.

Ur Wentzels katalog 1936

En gummi-motor-modell konstruerad av Sune Stark och Björn Andersson år 1936.

Tävlingen kommer att gå av stapeln någon gång i maj 1989, på Gärdet i Stockholm.

Du måste själv ha byggt modellen efter originalritningen, själv ha tillverkat propellern och Du ska själv starta modellen.

Det blir väl en utmaning.

Ritningen finns att köpa i vår monter för 45:-- (kan även rekvireras per post). Med ritningen följer en 52 år gammal beskrivning, en materiallista och tävlingsregler.

Väl mött önskar vi hos

WENTZELS HOBBY

forts. "Årsmötesprotokoll"

10
övriga frågor

Mötet rekommenderade att nästa års Mästerskap skall ligga längre norr ut i Sverige.

Diskuterades linlängden vid kommande dags tävling

Diskuterades existensen av oldtimerorganisationer i övriga Norden. Noterades att utländska deltagare är hjärtligt välkomna till tävlingar.

På förslag från Ejnar Håkansson rekommenderade mötet att den som byggt en modell efter en ritning som tidigare ej publicerats, skall sända in en kopia för publicering i OLDTIMER och till ritningsbanken.

11
Mötet beslutade att till styrelsen uppdra att välja ort för nästa årsmötet, i samband med mästerskapen.

Ordförande förklarade mötet avslutat och framförde sällskapets tack till lokala arrangörer.

Efter förhandlingarna avnjöts kaffe med tilltugg och dessutom fina bilder från Old Warden med familjen Leijon bakom kameran.

Vid Protkollet

Johan Bagge
Johan Bagge

Justeras

Sten Persson
Sten Persson

Kurt Sandberg
Kurt Sandberg

Rapport från en byggbräda



SILVER STAR
SIGURD BOBERG 1946

SILVER STAR. DENNA MODELL ÄR SOM SIGURD IACSON SKREV I SITT REFERAT AV VINTER-TÄVLINGEN 1946 I "TEKNIK FÖR ALLA". "MAN SÅG VERKLIGT LÄCKRA SAKER BLAND VILKA INGENJÖR SIGURD BOBERG & SONS HELBALSA-PLAN LÅG I TÄTEN."

BYGGANDET HAR I SIG INGA SVÄRIGHETER UTOM PÅ TVÅ PUNKTER. DET ENA ÄR MOTORBOCKENS KONSTRUKTION DÄR OCKSÅ LANDNINGSTÄLLET ÄR FÄST. DENNA DEL HÅLLS PÅ PLATS MED EN SKRUVANORDNING

DETTA LÖSTE JAG MED ATT LÅTA MOTORBOCKEN LIMMAS FAST I KROPPEN MED LANDNINGSTÄLLET. ÖVRE DELEN AV NOSEN BLEV EN AVTAGBAR KÅPA. FÖR ATT NÅ FÄSTSKRUVARNA FÖR MOTORN.

DET ANDRA PROBLEMET BLEV OCKSÅ DET MEST TIDSKRÄVANDE. FÖR ATT FÅ EN RUND KONFORMAD KROPP SVARVADE JAG EN STAV I FURU SOM SEDAN LACKADES OCH KLÄDDES MED "GRAD-PACK".

FÖRSTA FÖRSÖKET: 2 MM MJUK BALSÅ I TVÅ STYCKEN SOM LADES I BLÖT ETT DYGN. NÄR DESSA STYCKEN BÖJDES RUNT STAVEN SPRACK DE!

ANDRA FÖRSÖKET: TVÅ NYA BALSÅSTYCKEN

LACKADES OCH KLÄDDES MED SIDEN PÅ EN SIDA. EFTER ETT DYGN I VATTEN SÅG DET UT ATT BLI DEN RÄTTA BÖJNINGEN. MEN RESULTATET BLEV SOM DET FÖRSTA.

TREDJE FÖRSÖKET: NU SKAR JAG BALSÅREMSOR SOM NÅLADES UPP OCH VITLIMMADES EN EFTER EN.

NÄR DETTA TORKAT EFTER ETT DYGN DROGS STAVEN UT UR DEN PUTSADE KROPPEN.

MODELLEN ÄR KLÄDD I VITT SIDEN PÅ VINGEN OCH VITT JAPANPAPPER RUNT KROPPEN OCH STAVEN. DEKOREN ÄR SVART JAPANPAPPER.

MOTORN ÄR EN REPLIKA AV "DEEZIL" 2CC KÖPT FRÅN GORDON BURFORD AUSTRALIEN.

TRE KORTA TESTFLYGNINGAR HAR GJORTS, MEN MED EN NÄGOT VASSAR MOTOR SOM ORIGINAL-MODELLENS "VÄSTERÅS-DIESEL" 2,5cc SKULLE DEN FÅ ETT BÄTTRE STIG OCH HÖJD.

ROLF ASTERVIK
RIKTADE O BERÄTANDE

