

OLDTIMER

SPECIALTIDSKRIFT FÖR MODELLFLYGARE Nr 3.1990

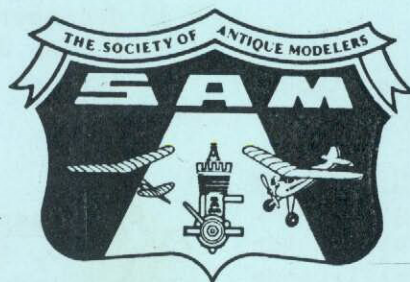


"OT-MÄSTERSKAPET 1990"

"WAKEFIELD-MODELLER"

"FINSKA SEGELMODELLER"

"MODELLFLYG I NORDVÄSTRA SKÅNE"



THE SOCIETY OF ANTIQUE MODELLERS



OLDTIMER

Organ för Svenska Modellflygares
Oldtimersällskap

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

Medlemsavgift 75:-/år.

Postgiro 88 66 95 - 6.

Svenska Modellflygares Oldtimer-
Sällskap, c/o Hans Schmitterlöw.

Årg 19 Nr 3/1990

Detta nummers red. S.-O. Lindén.

ÅRSMÖTET 1990.

KOMMENTARER FRÅN ORDFÖRANDEN

Mellan de två tävlingsdagarna höll SMOS sitt årsmöte. Alla punkter behandlades snabbt och smärtfritt. Ansvarsfrihet och omval på alla poster. Tack herrar revisorer och valberedare!

Det som drog ut på tiden blev som vanligt våra regeldiskussioner. Ur protokollet framgår att några modeller ansågs ej uppfylla de tävlingsregler vi antagit. I resultatlistan har de markerats med *.

En trevlig modelltyp är den s.k. Twinpushern eller A-frame. Nu fanns två sådana modeller på plats. Georg Törnkvists och Sigurd Isacsons.

Om fler bygger och vill flyga sådana i en separat klass bör vi ta upp den i tävlingsprogrammet.

FLER MODELLTYPER !

För att få större variation på modellerna föreslår Kurt Sandberg att vi gör en regeländring: Var och en får starta med obegränsat antal modeller i varje klass, dock endast en av varje konstruktion.

FLER OT-MÖTEN !

Flera medlemmar har uttryckt sin önskan om att få träffas lite mer informellt, kanske bara för att visa upp sina modeller, trimma lite och prata ! Ev. kan man tänka sig en liten opretentiös tävling !

DAGS FÖR GAMLA RADIOMODELLER !

Vår nye medlem Sven-Bertil Olofsson tycker det är på tiden att vi inför en klass för radiostyrda oldtimers.

Men då ska det vara gamla R/C-modeller t.ex. "Skyscooter", "Robot", "Viking", "Rudder Bug", alltså sådan som från början var avsedda för radio, inte gamla friflygande F-kärror som byggs om för att hålla för radioflygandets manövrer.

Enda ändringen får vara utbyte av radioanläggningen till en modern sådan, men var det 1-kanal sidoroder, så ska man inte bygga in 5 funktioner till !

TACK TILL BIDRAGSGIVARE !

I detta nummer har flera medlemmar bidragit med såväl text, bilder som ritningar.

Några ickemedlemmar har också utnyttjats ! Ett tack till medlemmarna Lennart Wahlqvist, Hans Schmitterlöw, Örjan Gahm, Rune Andersson och Lars Andersson.

Till Robert Löwen-Åberg, Nils Wallertin och till Guido Fea samt Roberto Marzoli riktas också ett hjärtligt tack !

OBS ! INGEN ÄNDRING AV MEDLEMSAVGIFTEN !

Det kan tyckas som om det blivit dyrt att vara med i Oldtimersällskapet ?!

Egentligen är det ingen ändring - nåja, 2:50 mera då !

Du betalar nu 40:- för det halvår som nästan gått och 75:- för hela nästa år ! Medlemskapet i amerikanska SAM var något som SMOS goda ekonomi bjöd på under ett år. Vill du nu fortsätta att vara med i SAM kostar det 60:-/år (6 USD till SAM + porton för utskick i Sverige).

OBS ! OBS ! BETALA I TID !

Vill du vara med SAM måste du betala före 15 december. Vi kan inte betala in småposter till USA, det blir för dyrt med banköverföringar.

OMSLAGSBILD: Svenska VM-laget 1950. fr. v. Sture Sandberg, Kurt Sandberg lagledaren Rune Andersson, Lennart Persson och Ragnar Odenman.

ÅRSMÖTESPROTOKOLL:

Protokoll fört vid Svenska Modellflygares Oldtimer Sälls-kaps Årsmöte i Åhus den 25 aug 1990.

1. Sven-Olov Linden hälsade deltagarna välkomna och förklarade Årsmötet öppnat.
2. Till ordförande för Årsmötet valdes Sven-Olov Linden, till sekreterare Örjan Gahm och till justeringsmän Sten Persson och Carl-Johan Eiroff.
3. Dagordningen godkändes sedan "motioner" införts under "övrige frågor" och att nästa års OT-mästerskap behandlas under punkt 13, "fastställande av nästa Årsmöte".
4. Styrelsens verksamhetsberättelse upplästes och godkändes av Årsmötet.
5. I kassörens, Hans Schmitterlöws, frånvaro upplästes kassarapporten av Sven-Olov Linden. SMOS behållning var per 30/6-90 runt 7800 kr.
6. Revisionsberättelsen upplästes av Karl-Axel Pettersson som föreslog att styrelsen skulle beviljas ansvarsfrihet.
7. Årsmötet beviljade styrelsen ansvarsfrihet.
8. Val av styrelse och övr. funktionärer för verksamhetsåret 1/7-90 - 30/6-91.

Till ordförande valdes	Sven-Olov Linden.
Till kassör valdes	Hans Schmitterlöw.
Till sekreterare valdes	Örjan Gahm.
Till styrelsesuppleant valdes	Sigurd Isacson.
Till revisor valdes	Johan Bagge.
Till revisorsuppleant valdes	Karl-Axel Pettersson,
Till tidningskommitte valdes	Sten Persson, Carl-Johan Eiroff,
	Bertil Dahlqvist och Sven-Olov Linden.
Till valberedning valdes	Nils-Olov Gustafsson och Arne Berglin.

Samtliga funktionärer valdes på 1 år.

9. Årsmötet beslutade att medlemsavgiften skall ändras till att gälla per kalenderår, vilket innebär att för andra halvåret 1990 uttages en kompletteringsavgift på 40 kr. Denna avgift uttages ej för medlemmar anslutna under fjärde kvartalet 1990.
10. Årsmötet godkände styrelsens förslag till differentierad avgift fr.o.m. 1991

Medlem bosatt inom Norden.	Medlemsavgift	75 kr
" " " "	Medlemsavgift + pren. SAM-Speaks	135 kr
" " utom "	Medlemsavgift	100 kr
" " " "	Medlemsavgift + pren. SAM-Speaks	190 kr

11. Einar Håkansson föreslog att större krav skulle ställas på dokumentering av modeller som tillåts deltaga i Oldtimermästerskapen och att styrelsen fick i uppdrag att tillsätta en kommitte som skall godkänna dokumentationen. Publicerad ritning/måttskis med bärplansprofilerna angivna samt existerande originalmodell är godkänd dokumentation. Förslag från Sten Persson att 30"-modeller skulle/skall få tävla i B-klassen (75 cm spännvidd) godkändes av Årsmötet. Tempo-modellen, konstruerad 1950 efter 1951-års regler, fick dispens av Årsmötet att tävla i D-klassen i 1990 års Oldtimermästerskap. I resultatlistan skall anges att Tempo-modellen deltog på dispens. Twin-pusher med kroppslängd överstigande spännvidden fick ej dispens att tävla i C2-klassen. Einar Håkansson fick i uppdrag att lämna förslag till handicapberäkning. Ritningsbanken står till tjänst med ritningar till modeller som skall handi-capberäknas.
12. Årsmötet godkände att SMOS löser in mästerskapsplaketter i metall som Kurt Sandberg köpt in. Dessa plaketter skall användas vid kommande OT-mästerskap. Frågan om inköp av kikare bordlades till nästa Årsmöte. Lennart Flodström inbjöd oldtimerflygarna att delta i Mfk Sländans öppna DM den 7/10 1990.
13. Styrelsen fick i uppdrag att kontakta Lasse Larsson ang. arrangemang av 1991 års Oldtimermästerskap. Årsmötet hålls i anslutning till OT-mästerskapet.
14. Ordföranden tackade de 31 deltagarna för visat intresse och förklarade Årsmötet 1990 för avslutat.

Vid protokollet

Örjan Gahm

Justeras: Sten Persson

Carl-Johan Eiroff

Tankar kring våra tävlingsregler.

Många av oss "oldtimare" debatterar gärna och ofta tävlingsbestämmelser och konstruktionsregler, så även nu senast på årsmötet i Åhus. Tyvärr var jag inte där själv, men en del har återberättats för mig av det som då diskuterades, bl.a. dokumentationen av de modeller vi tävlar med och det ger mig anledning att ta till pennan igen.

Jag vidhåller den åsikten, som jag framförde i Oldtimer nr 3/88, att alla modeller som vi bygger och tävlar med skall kunna byggas av alla andra som så vill. Ritningen skall finnas tillgänglig i Ritningsbanken! Så till Helge Wannberg med flera skulla jag vilja säga: Sätt genast igång att rita av dina/era modeller från blyertslinjerna på det gamla byggbrädet. Detta kan vi verkligen begära av alla gamla konstruktörer att de gör innan det är för sent, ja, det är ni skyldiga oss alla andra "oldtimare" och inte minst av historiska skäl!

Dokumentation är ju inget problem när det gäller modeller som funnits i byggsats eller som funnits publicerade i någon flygtidning eller liknande. När så ej är fallet -- och det gäller kanske flertalet av de modeller som byggts här i landet -- kan det givetvis någon gång uppstå diskussion om äktheten av en s.k. "egen konstruktion". Därför är det så mycket viktigare att sådana konstruktioner får en godkännande-stämpel, en tanke som jag också anförde i min artikel i nr 3/88. Nu blev det bestämt på årsmötet att styrelsen skulle utse en kommitté för detta ändamål. Det förtjänar även att nämnas att det framgått av flera artiklar i SAM Speaks, att man i den amerikanska organisationen är mycket noga med särskilt godkännande av konstruktioner, som ej funnits i byggsats eller i form av publicerad ritning. Villkoren för sådana godkännanden känner jag ännu ej till, men jag skrev ett brev till Bob Larsh och frågade för en bra tid sedan.

Till slut några ord om stavmodeller. Deäldsta svenska modellflygglerna, stadfästa av KSAK, som jag känner till, finns publicerade i Modellflygklubben Vingarnas medlemsblad "Spännvidden" nr 1, 1938. Där finns mycket riktigt (och helt logiskt) också stavmodellklasserna C1 och D1. Vidare citerar jag "Modellernas totala längd får ej överstiga spännvidden. Stavmodell får endast omfatta en stav och gummimotorn (motorerna) skall ligga helt utanför staven. Med stav förstås även rör- eller fackverkskonstruktion." Sammanfattningsvis kan vi alltså vara överens om att vännen Sigurd Isacson måste propagera för införandet av en speciell "Twin-Pusher"-klass!

Hans Schmitterlöv

KALASVÄDER PÅ "DE GAMLES DAG" !

När Södra Hallands Modellflygsällskap och Aeroklubben i Malmö ställde samman anmälningarna till Årets Oldtimer-Mästerskap befanns att inte mindre än 137 modellplan av gamla konstruktioner skulle komma att flyga.

Kurt Sandberg hade dragit tyngsta lasset inför denna mästerskapstävling. Startkort och resultatlistor stod han för och han hade fixat tidtagare och en husvagn för sekretariatet och sett till att prisplaketter av det gamla Sporrong utförandet kommit fram.

Av sina klubbkompisar fick han hjälp med resultatavlan - Sven Rågwall gjorde den och en monteringsbar start ramp för Wakefield-modellerna- Bertil Dahlqvist stod för bygget.

Lars Andersson, Limhamn lånade ut tidtagarur och kikare.

Lennart Hansson; AKM höll i en del organisatoriska trådar, så att vi överhuvudtaget kom in på fältet och att vi fick plats för årsmötet.

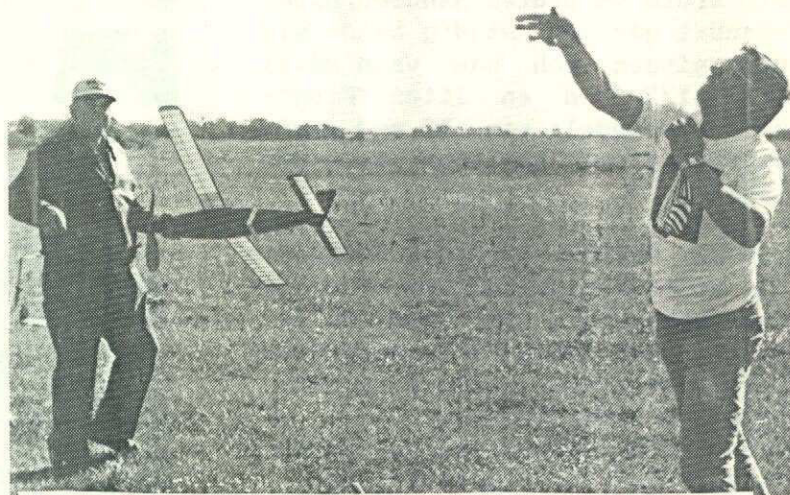
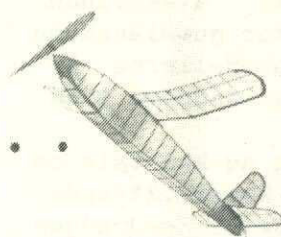
FÖRSTA DAGEN.

Lördagen den 25 augusti började med vackert väder ute på Rinkabyfältet i Skåne. Långt innan första start skulle ske var trimningen i full gång. Här fanns både gamla bekanta och nya gamla bekanta och några helt nya oldtimerflygare. I denna sport spelar åldern ingen roll, gammal och ung möts på samma villkor. Om benen inte bär längre, så tillämpas en gammal princip s.k. proxyflygning. En ställföreträdare gör starten, t.ex. springer med linan för att dra upp en segelmodell eller vrider upp gummimotorn med en drillborr. Här är det modellen som betyder mest, den tävlande sköter bara om planet.

Trots höjt bensinpris ger sig modellflygarna ut på långresor när det drar ihop sig till "Oldtimertävling". Längsta bilresan gjorde Arne Berglin och Sten Kristiansson från Östersund. Helge Wannberg, landslagsman 1942 och 1950 kom ända från Örnsköldsvik, men han hade tagit flyget till Skåne !

Flest anmälda modellplan fanns i 75-cm klassen; B2.

Här förekom så kända konstruktioner som "Kungsörnen" och "Tern" den senare i 7 exemplar. Sune Stark, flög också till Skåne och kom med sin originalmodell från 1936: "Tip Top IV".



"Nej, till kugghjul och kraxar," säger "Floda". Här ser Anders Håkansson hur "Laban" startar.



Två pensionärer med sina "75-or". Sune Stark och Bertil Dahlqvist med var sin "Tip Top"-modell.



"HEWA"-Helge Wannberg gör sina B2:or klara.

KLASS A1/2 ; B1/2 SMA, MEN
NAGGANDE GODA

I minsta klassen tävlade stav-och kroppsmodeller utan åtskillnad. Stavmodellerna "A1" har gummisnodden utanpå, medan kroppsmodellerna betecknade med "A2" har snodden innesluten i kroppen.

Utvecklingen - om man nu kan tala om utveckling av givna konstruktioner? - har visat att modeller med någon form av kuggväxlar har bästa flygtiderna.

Sigurd Isacson, behövde ej proxyhjälp trots en bruten handled, gipsförbandet gav en stadig hand vid uppdragningen och han vann såväl klass A1/2 med en liten "Frog"-växlad stavmodell som B2 med samma "Kungsörnen", som han vann på Gärdet i juni.

KLASS S2. STÖRST, BÄST OCH VACKRAST

De stora segelmodellerna tävlade också denna dag. Arne Berglin, de senaste årens dominant inom segelmodellklasserna hade denna gång inte "tumme med vädergudarna"

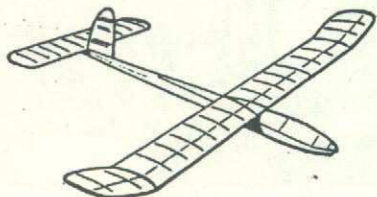
Här tog Sven Östlund, Skärholmen en ny inteckning i "Vingarnas" vandringpris. Sven flyger en finsk konstruktion "Meteor 20".

En annan modell med finsk anknytning visade Ove Meissner från Bjuv upp. Han hade reparerat sin S3:a från 1943, den segelmodell som han vann landskampen mot Finland med i en tävling på Skarpnäck. Då han aldrig givit sitt plan något namn förut tyckte han att "Finnkamp 43" kunde passa!

Ove hann förutom att flyga sina båda modeller, den andra var en "Strolch" även göra proxystarter åt Malte Mårtensson. Gamla "Hast" fick en våldsam markkontakt, men går väl att reparera?

KLASS Sint - ny klass!

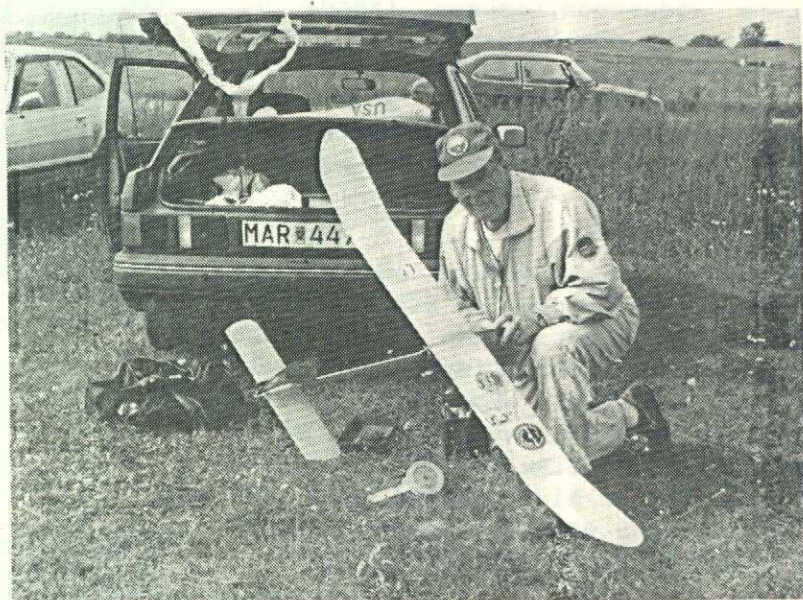
Ny klass för året var "Sint" 1951-55. På förra årsmötet beslöts att ta med den klassen, för den innehåller modeller som mycket väl kan flygas i dagens tävlingar. Kanske "oldtimers" ger sig på det moderna tävlingsflyget igen?



"KORPEN" sov 98 cm



Georg "Jojje" Törnkvist får assistans av fru Birgit att göra lilla "Trim II" startklar.



Arne Berglin gör sin "Carioca" startklar.



Den gamla "proxy"-regeln gör det möjligt att delta även då benen inte bär. Ove Meissner startade åt Malte Mårtensson. Modellen är tyska 30-tals "Hast".

KLASS F. BRA FART I DENNA KLASS !

Efter att ha varit en klass i skymundan har F-modellerna kommit på allvar. Nu var sju stycken anmälda. Många tror kanske att man måste använda sin gamla "Västerås"-diesel, som ju har samlarvärde. Så är inte fallet. Du kan använda nytillverkade kopior av t.ex. "Mills" eller "MOVO", eller t.o.m. PAW-dieslar. Gunnar Stedt från Kristianstad hade ett stall med vältrimmade modeller av amerikanska konstruktioner och han kunde ha dubbelsekrat om inte ett av planen kommit bort. Som tur var återfanns det på söndagen.



Under många år har Sven Rågwall flugit med "Reynold" - nu vill vi andra ha en ritning, så vi kan bygga den också !

ANDRA DAGEN.

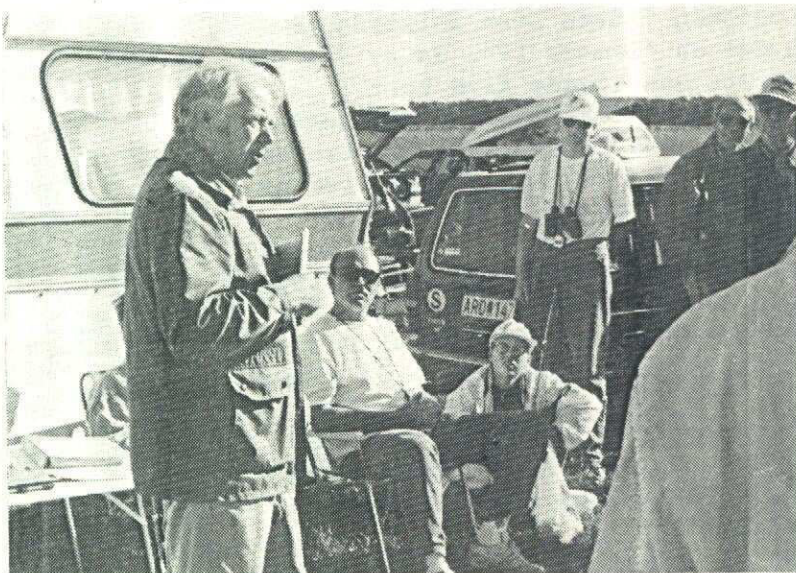
Nästa dag gav ännu bättre väder. Söndagen i Skåne hade en sol från från klar himmel. Vinden var så svag att flygmodellerna sällan flög mer än 1-1,5 km trots utgångshöjder upp mot 200 meter ! Särskilt var det i klass D eller "Wakefield" som de tävlande visade prov på sin skicklighet. Maxtiden sattes även denna dag till 150 sek. Om några hade 3 x 150 sk, skulle skiljeflygning tillämpas.

Efter briefing lett av Lennart Hansson, som denna dag ville tävla, varför han överlämnade sekretariatet till sin hustru Berit kom tävlandet igång.

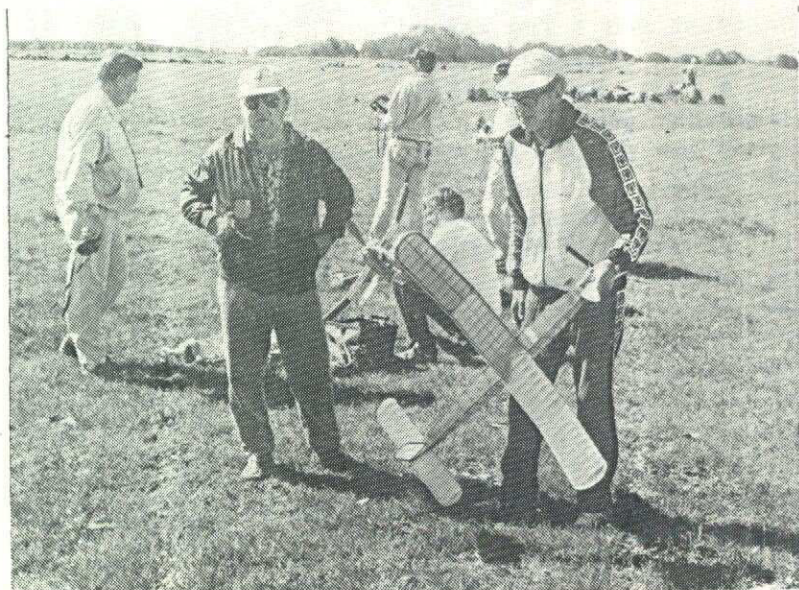
Avdriften var så svag att somliga modeller kom ner på startområdet, andra flög iväg åt fel håll.

KLASS C2.

Största antalet deltagare fanns i klass "C2". 26 modellplan var anmälda. Mest förekommande typ var "Cirrus", ett resultat av förra årets Wentzeltävling på Gärdet ! T.o.m Sune Stärk tänker bygga ett nytt plan av sin egen konstruktion från 1937 ! (?) Liksom på lördagen var det modeller med växel eller "krax", som hade längsta flygtid. Anders Håkansson kunde trots en elak motorsprängning hinna reparera och till slut vinna klass "C2".



Lennart Hansson leder samlingen på söndagsmorgonen.



Slutfluket med "Tempo" ? Trämasken hade ätit upp nosen ! Martti Bagdanoff är beredd att hjälpa Lars Andersson.

KLASS S1.

I lilla segelmodellklassen, upp till 100 cm spv var "Sunnanvind" populärast. Att konstruktören själv, Sigurd Isacson vann var det ingen som undrade över. Men även andra konstruktioner av Sigge fanns med, så t.ex. "Reynold" som Sven Rågwall flugit med många år. Nu passade vädret och hans båda plan flög fint.

WAKEFIELD. "FLY-OFF"

Den mest prestigefyllda klassen är "Wakefield", klass D.

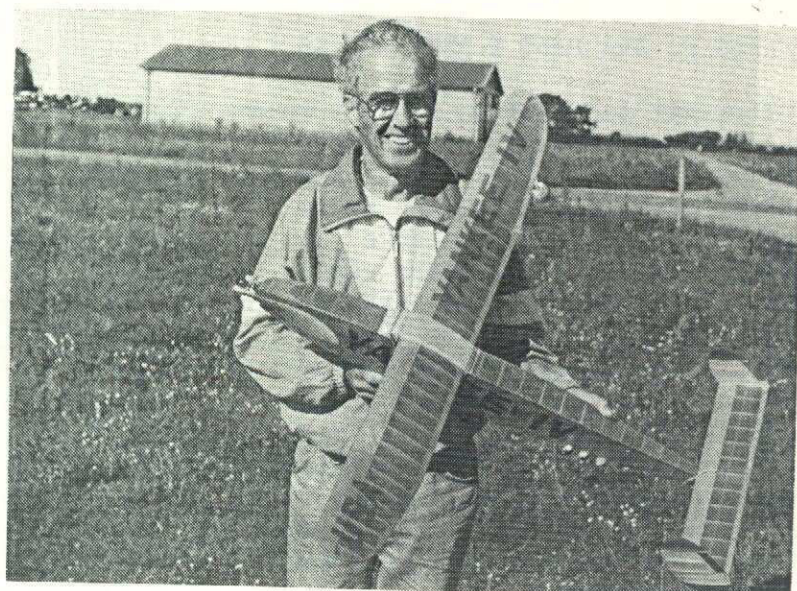
Ett flertal välbyggda modeller visades upp. Kanske Sten Kristianssons "Yankee IV" och "Clodhopper" är de mest välbyggda modeller som deltagit i Oldtimer-mästerskpen någonsin? Även Sven Botström hade byggt en "Yankee IV", en ny för den första han byggde flyg bort!

Det påstås från England att detta är den enda enkeldrivna Wakefielden som kan ge krax- och växelkårror en match! - Vad säger du, Floda?

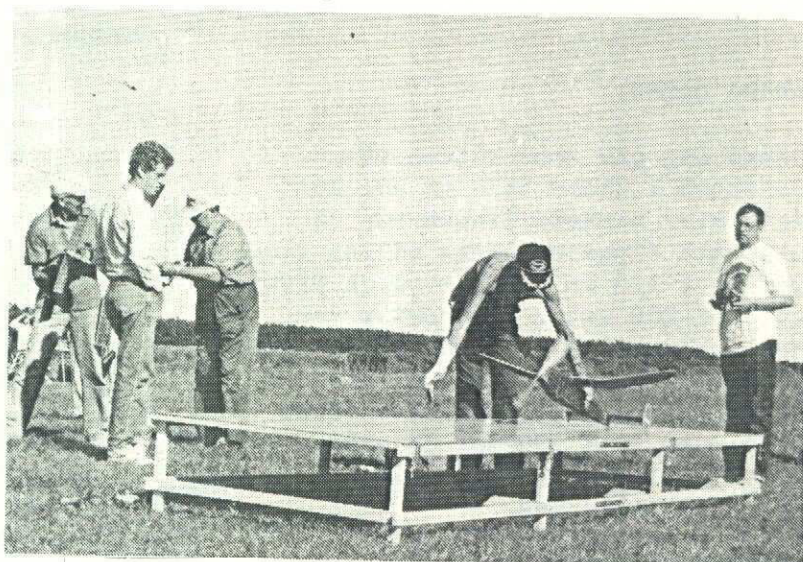
Ett par "Tempo"-modeller var också med, men nu har de flugit för sista gången enl. årsmötets beslut. För Lars Anderssons "Tempo" var det nog sista gången i alla fall. Då planet tog mark lite hårt i en flygning brast nosen - i brottanvisningen befanns balsavirket alldeles maskätet! Det är nog gott; såpsmord balsa?!

Man var säker på att det skulle bli skiljeflygningar. Precis som förra året nådde Sigurd I. och Anders H. full tid, men nu var även Bertil Dahlqvist med! Tre man till "fly-off", alltså. Maxtiden sattes till 4 min. De fick 15 minuter att förbereda sig.

Sigurd var först iväg. Hans "Rimfaxe" med växel i nosen fick fin höjd, men någon termikanslutning blev det ej. Så startade Anders. Kanske han vevat några varv extra, för hans tidigare så säkra starter förbyttes nu till en hisnande looping från startrampen. Trots att bästa kraften gick förlorad nådde hans "Landegren" topphöjd. Tiden blev 4.30 min. Bertil jobbade förtvivlat med ett reparera en bruten fena. Tiden rann iväg innan Bertil var klar. Trots att hans placering var given; 3:e, ville han ändå flyga. Då hände det förstås! Gummimotorn brast och bröt sönder nosen på hans "Ellilä-50".



Sten Kristiansson har byggt "Yankee IV".



Sigurd har just släppt propellern på "Rimfaxe" vid skiljeflygningen.



Anders Håkansson vann Wakefieldtävlingen!

Så avslutades Oldtimer-mästerskapet på ett dramatiskt och spännande sätt. Med tunga plaketter och stora vandringspris återvände "de gamle" till sina hemorter sedan vi hurrat för modellflyget!

Resultat - Oldtimermästerskapet 1990.

KLASS A1/2. (16 anmälda)

1. Sigurd Isacson,	TI -39	116	117	121 = 354
2. Martti Bogdanoff,	Trim 2	63	95	89 = 247
3. Georg Törnkvist,	Trim 2	97	61	52 = 210
4. Anders Håkansson,	Trim 2	63	59	66 = 188
5. Bertil Dahlquist,	Trim 2	50	52	76 = 178
6. Lennart Flodström,	Trim 2	44	71	43 = 158
7. Sven-Olov Linden,	Trim 2	39	53	55 = 147
8. Thomas Johansson,	Trim 2	48	32	33 = 113
9. Uno Johansson,	TI -39	54	42	4 = 100
9. Lars Ljungberg,	Trim 2	4	51	45 = 100
9. Thure Josefsson,	FIB	37	33	30 = 100
12. Thomas Johansson,	Trumf	31	40	28 = 99
13. Sten Kristiansson,	Tempo II	0	41	54 = 95
14. Lars Andersson,	Klimax	27	30	30 = 87
15. Uno Johansson,	FIB	3	23	4 = 30

WAKEFIELD - KLASS D. (17 anmälda)

1. Anders Håkansson,	Landegren	150	150	150 = 450 +240
2. Sigurd Isacson,	Rimfaxe	150	150	150 = 450 +183
3. Bertil Dahlquist,	Ellilä -50	150	150	150 = 450 + 0
4. Anders Håkansson,	Tusse	120	125	150 = 395
5. Örjan Gahn,	Landegren	141	150	78 = 369
6. Lennart Flodström,	Joseph	147	119	76 = 352
7. Sten Persson,	Stark -50	95	150	106 = 351
8. Lennart Hansson,	Lanzo Duplex	103	150	91 = 344
9. Sven Botström,	Yankee IV	48	142	150 = 340
10. Sven Botström,	Tempo	58	98	125 = 281 (*)
11. Gunnar Stedt,	Bandbox	122	60	76 = 258
12. Sten Kristiansson	Yankee IV	150	-	- = 150
13. Lars Andersson,	Tempo	53	35	- = 88 (*)
14. Lars Ljungberg,	Wake w/50	85	-	- = 85
15. Sten Kristiansson,	Clothopper II	5	-	- = 5

KLASS S1. (20 anmälda)

1. Sigurd Isacson,	Sunnanvind(1)	150	150	112 = 412
2. Sven Rågwall,	Reynold (1)	115	134	150 = 399
3. Kurt Sandberg,	HW 43	150	150	77 = 377
4. Sven-Olov Linden,	Scrappy	150	117	73 = 340
5. Lars Andersson,	Sunnanvind	98	80	150 = 328
6. Arne Berglin,	Flugan	63	150	89 = 302
7. Sven Rågwall,	Reynold (2)	44	150	80 = 274
8. Sigurd Isacson,	Sunnanvind(2)	54	150	49 = 253
9. Carl-Johan Eiroff,	Scrappy	56	86	74 = 216
10. Bengt Andersson,	Sappo	68	69	62 = 199
11. Martti Bogdanoff,	Sunnanvind	122	33	35 = 190
12. Sven Östlund,	Hector	55	92	40 = 187
13. Helge Wannberg,	HEWA 3 röd	101	27	41 = 169
14. Sten Persson,	Sunnanvind	150	-	- = 150
15. Gunnar Stedt,	Bantam	21	92	- = 113
16. Ove Larsson,	Scrappy	28	27	6 = 61
17. Ove Larsson,	Sunnanvind	36	24	- = 60
18. Arne Berglin,	Easy	38	-	- = 38
19. Helge Wannberg,	HEWA 3 orange	6	3	25 = 34

KLASS C2. (25 anmälda)

1. Anders Håkansson,	Landegren Sp	150	141	135 = 426
2. Carl-Johan Eiroff,	Gipsy	150	83	150 = 383
3. Bengt Andersson,	Laban	90	150	121 = 361
4. Ove Larsson,	Atom Smasher	119	65	134 = 318
5. Sven-Olov Linden,	Cirrus	68	150	99 = 317
6. Lennart Hansson,	One-and 1/2	85	69	135 = 289
7. Bengt Andersson,	Cirrus	108	105	66 = 279
8. Georg Törnkvist,	A-Frame -37	87	94	97 = 278 (*)
9. Sofia Wivardsson,	Al Casano	38	150	78 = 266
10. Thure Josefsson,	Cirrus (2)	109	128	30 = 267
11. Georg Törnkvist,	Hugin	84	22	145 = 251
12. Sven Botström,	Hugin	62	57	55 = 174
13. Karl-Axel Pettersson	Cirrus	53	36	44 = 133
14. Lars Andersson,	Hugin -Blå	44	57	30 = 131
15. Thure Josefsson,	Cirrus (1)	53	28	5 = 86
16. Lennart Flodström,	Laban	55	-	- = 56
17. Lars Andersson,	Hugin -Röd	38	-	- = 38
18. Martin Olausson,	Amigos	2	-	- = 2

KLASS B 1/2. (24 anmälda)

KLASS S2. (20 anmälda)

1. Sven Östlund,	Meteor 20	90	140	150 = 380
2. Sven Landervik,	Taifun	80	103	150 = 333
3. Carl-Johan Eiroff,	Super-Scout	75	147	100 = 322
4. Ove Meissner,	Finnkamp-44	73	110	86 = 269
5. Arne Berglin,	Carioca	28	94	117 = 239
6. Arne Berglin,	Skyway	43	74	91 = 208
6. Sven Rågwall,	Uranus	60	75	73 = 208
8. Malte Mårtensson,	Optimus	65	40	86 = 191
9. Ove Meissner,	Strolch	88	58	43 = 189
10. Bengt Andersson,	Kondor	69	65	52 = 186
11. Ove Larsson,	Taifun	40	65	79 = 184
12. Kurt Sandberg,	KS 46	52	97	28 = 177
13. Bengt Andersson,	Billy Boy	0	21	123 = 144
14. Kurt Sandberg,	Toothpick	124	-	- = 124
15. Lars Andersson,	Nonsun	50	22	- = 72
16. Malte Mårtensson,	Hast	18	-	- = 18
17. Rolf Jönsson,	Hast	5	-	- = 5
18. Rolf Jönsson,	Baby	3	-	- = 3

1. Sigurd Isacson,	Kungsörnen	121	132	107 = 360
2. Anders Håkansson,	Västanvind	71	122	144 = 337
3. Sofia Wivardsson,	Baby	150	67	76 = 293
4. Sigurd Isacson,	Västanvind	55	97	138 = 290
5. Sten Persson,	Cleo	124	150	- = 274
6. Anders Håkansson,	Landegren Kr	141	124	4 = 265
7. Sven Botström,	Stratosphere	105	75	82 = 262
8. Örjan Gahn,	Landegren Kr	64	82	101 = 247
9. Bertil Dahlquist,	Tip Top mod.	81	92	72 = 245
10. Carl-Johan Eiroff,	Tern	150	75	- = 225
11. Gunnar Stedt,	Trumf	55	81	82 = 218
12. Martti Bogdanoff,	Tern	51	65	77 = 193
13. Helge Wannberg,	Gin&Juice	65	58	56 = 179
14. Thure Josefsson,	Tern	37	62	55 = 154
15. Sven Botström,	Tern	24	47	74 = 145
16. Lars Andersson,	Nimbus	55	31	43 = 129
16. Sune Stark,	Tip Top IV	48	47	34 = 129
18. Lars Andersson,	Tern	30	44	41 = 115
19. Georg Törnkvist,	Postis Gl:a	52	-	- = 52
20. Karl-Axel Pettersson	Tern	0	25	5 = 30

Fr. v. Sigurd Isacson med segermodell och 1:a prisen papegoja! Tyvärr flög den ej, den var av trä! Ylva Wentzel blev tvåa. Ake Roggentin med "Ur-Kungsörnen".



Fjolårets succe med en enhetstävling - då gällde det gummimotormodellen "Cirrus"- gjorde att Lasse Wentzel föreslog att en upprepning skulle ske på "Vingarnas" juniträff.

Valet föll på "Kungsörnen" konstruerad redan 1936 och samma år flugen av Ake Roggentin till ett inofficiellt världrekord. Den 12 juli 1936 fanns ett reportage i Stockholms-Tidningen om flygningen som varade mer än 42 min, då modellen försvann in i ett moln. Fyra timmar senare återfanns planet i farleden nor om Tranholmen.

Lasse Wentzel tog fram ritningar från det gamla originalet och såg till att hugade deltagare fick tillfälle att bygga under våren.

Så kom finaldagen. Annandag Pingst på Gärdet, var annars? Strålande vacker försommardag. Vinden mojnade. Trimmingsflygningarna på slänten utanför Sjöhistoriska Museet visade på alla sorters flygkonster. den är inte helt lätt att trimma "Kungsörnen"! Referenten kunde konstatera att de inställningar som gjorts tidigare nu inte alls stämde.

Maxtiden bestämdes till 60 sek, en ganska normal flygtid utan termik. Visst hade Anders Håkansson och Sigurd Isacson lagt i tvinnade snoddar, men det var upp till var och en. Deras trimflygningar såg alldeles för bra ut!

Örjan Gahm skötte protokollet och hade ett 20-tal namn noterade.

Bland tidtagarna fanns Nisse Pettersson och Jan Jangö gamla "vingar". Givetvis hade "Bananen"-Rune Andersson kommit tillsammans med sin fru. Arne Blomgren fanns där och Sune Stark med fru och en oldtimer-Wakefield kom också.

Så kom givetvis Ake Roggentin med fru Gun och - "Kungsörnen" = ORIGINALMODELLEN från 1936!

Alla tycktes ana omflygning mellan "Isac" och Anders. Men så sprängde Anders gummisnodden och efter den snabbreparation som måste göras blev inte flygningarna lika säkra längre. Så visade det sig att två - en man och en kvinna! - kunde hota Sigurd. Georg Törnkvist och Ylva Wentzel hade två maxar.

"Jojje" fick bara 50 sek i sista start varför allas intresse riktades mot Ylva! Med pappa Lasses goda hjälp fick hon en bra start och se nu måste omflygning tillgripas.

Under pauser passade Per-Axel Eliason på att "Oldtimer"-flyga med sin eldrivna "Red Zephyr". Det var nog många som tänkte på den sortens flyg!



RESULTATLISTA



Skånska Mästerskapen -- DM för
Oldtimer söndagen den 19 aug 1990
på Revingehed.

Arrangörer: Trelleborgs MFK och Limhamns MFK

Klass A2.

1. Martti Bogdanoff	Limhamns MFK	Trim 2	69	107	67	243
2. Thomas Johansson	Fladdermusen	Trim 2	25	22	71	118
3. Thomas Johansson	Fladdermusen	Triumf	35	33	38	106
4. Lars Andersson	Limhamns MFK	Klimax	31	31	43	105
5. Arne Friberg	Trelleborgs MFK	Klimax	27	26	10	63

Klass B2.

1. Gunnar Stedt	Höganäs MFK	Trumfe	25	64	120	209
2. Martti Bogdanoff	Limhamns MFK	Tern	113	26	29	168
3. Lars Andersson	Limhamns MFK	Nimbus	58	57	45	160
4. Lars Andersson	Limhamns MFK	Tern	31	46	51	128
5. Erik Jönsson	Limhamns MFK	Ace	42	-	-	42

Klass S1.

1. Malte Mårtensson	Aerokl i Malmö	Sunnanvind	73	44	120	237
2. Erik Jönsson	Limhamns MFK	Sunnanvind	88	44	39	171
3. Martti Bogdanoff	Limhamns MFK	Sunnanvind	55	74	37	166
4. Gunnar Stedt	Höganäs MFK	Flygfisken	43	120	-	163
5. Arne Friberg	Trelleborgs MFK	Sunnanvind	70	40	31	141
6. Ove Larsson	Limhamns MFK	Sunnanvind	37	43	23	103

Klass S2.

1. Sven Landervik	Kristianstads MFK	Taifun	34	120	82	236
2. Ove Larsson	Limhamns MFK	Termik	60	58	57	175
3. Arne Friberg	Trelleborgs MFK	Taifun	41	52	40	133
4. Ove Larsson	Limhamns MFK	Taifun	15	61	50	126
5. Malte Mårtensson	Aerokl i Malmö	Hast	25	32	-	57
5. Arne Friberg	Trelleborgs MFK	Draken	57	-	-	57

Tävlingsdagen började med fint väder men tyvärr med en besvärlig vindriktning, som medförde att startplatsen måste flyttas till en sällan använd del av fältet. Luften visade sig vara mycket turbulent och tidvis drabbades modellerna av svåra nedsvep, som resulterade i mindre bra flygtider.

Lars Andersson

"Löwens" Wakefield 1948

Utdrag ur brev från Robert Löwen-Åberg till Örjan Gahm.

Göteborg 14 nov 89

Hej Örjan !

--Ditt brev kommer som en pust från forntiden. Jag känner mej nästan som en fossil märkvärdighet och det du frågar om har jag glömt det mesta av. Lustigt är också att din fråga gäller en av mina mera mediokra modeller. Jag tyckte aldrig det var nån särskilt bra konstruktion. Den var en raketstartare med kort motortid. Det var ju en växel i nosen, inte krax. Om du visste vad jag just beundrade Åke Roggentin, som konstruerade Wakefields med lång motortid och långsam klättring. det fanns ju två skolor. Raketstart: starkarna och blomgrenarna. Men utvecklingen blev ju så småningom långsam och långvarig klättring. Jag det där vet du bättre än jag eftersom du tydligen forskar i det.

Nå, det gällde min modell. Jag har också de här veckorna letat efter och försökt komma ihåg, var min gamla lilla anteckningsbok ligger. Där finns förmodligen data om den här modellen. Av någon anledning har jag kvar kroppen till den här Wakefielden i min trunk, men bara kroppen. Allt annat är borta. Så där får du inte några uppgifter. Vingen minns jag inget av, det var en något konkav profil, antagligen av egen konstruktion. Skulle misstänka att vingdjupet var 13 cm, jag har kvar en Wakefield, som har just det måttet. Det var nog standard för mina Wakefields. Stabben hade en bärande profil med plan undersida, men jag ser på den kvarvarande Wakefielden att just den har konkav undersida. Om vingens konstruktion f.ö. minns jag inte: kanske hade den torsionsnäsa, men jag är inte säker. Vingbalken? Kanske låg vingbalken infälld mitt i sprygelns som på den W-modell jag har kvar. Propellern? Jag undrar om den var så stor som du ritat.

Hur som helst var det alltså en modell efter Wakefieldreglerna, vikt så och så, vingytan var väl bestämd också, mängden gummi o.s.v.

Jag ser att du har uppfattat kroppens form mycket bra, så du har kanske rätt i de andra detaljerna också. Vad modellen hette minns jag inte Jag antar den hade en beteckning. Hittar jag min lilla svarta bok, lovar jag att jag ska meddela dej.

Men som sagt det var en ganska medioker kärra, kom jag trea eller vad på den där SM-tävlingen på Tullinge? Samma år vann jag Vintertävlingen som det året gick i Göteborg på Säve med den också, men jag vill minnas att det var klen konkurrens.

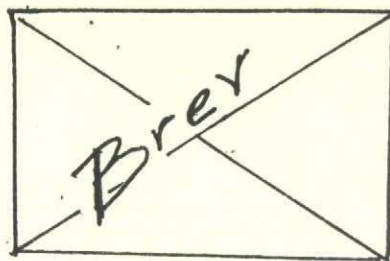
Jag byggde två Wakefieldar till, den näst sista blev stulen av en sopgubbe och den sista har jag i kofferten, den blev inte mycket flugat med.



Från VT-49 i Örebro.
Löwen med sin Wakefield.
Bakom syns Åke Roggentin.

Anggården 1 febr 90

Hej Örjan !



Ja, nu har jag grävt i åkern efter gamla fornminnen. jag känner mig ganska förvirrad. Vissa saker kommer jag ihåg förunderligt bra, andra saker är helt borta efter så där en 42 år. Man brukar säga att gamlingar så bra minns tidiga minnen. De här sakerna är kanske inte tillräckligt gamla för mej ! Jag kan exempelvis inte för mitt liv minnas hur gummimotorarrangemanget var grejat på den här modellen. Liksom jag på något vis känner ett slags motvilja att kalla det för gummimotor ! - Motor ? En anordning så primitiv - men för all del inte så lite genial i sin enkelhet. Liksom cykeln !

Jag har helt enkel lagt modellkroppen på papperet och kalkerat av den, det var lite lurt eftersom kroppssidorna krummar, men du har fått en verkligt autentisk bild av hur kroppen på denna enkla Wakefield sett ut. Jag har ju inga ritmallar kvar, så jag tyckte detta var det enklaste sättet. Ingen snygg ritning, men personlig. Jag hoppas du får veta vad du vill veta.

Tack för ritning och bilder. Den M-ettan hade jag mycket riktigt glömt, jag var tvungen leta upp Hobbyboken 1947 för att kolla. Jovisst, där var den ! Men jag tror inte att längsribborna i kroppen var 3x3 mm, det var nog 2x2 mm. Det var ju ett ständigt jagande av vikt, allt skulle ju läggas på gummit. Jag blir ju också förvånad när jag ploclar fram de här gamla grejerna ur den gamla trunken. Jag häpnar över att grejerna väger så lite !

Den här trunken har för resten en historia. Den mättbeställde jag på Göteborgs väskfabrik 1950. Varför ? Jo, den modell, en Wakefield som du ser på den bild jag fick av dej (Det måste ha varit i Rättvik 1950) hade jag varit ute och flugit med här i Göteborg. Sen skulle jag hem till min fästmö och hälsa på. Hon var inte hemma. Jag ville inte släpa på trunken så jag gick ner under entretrappan till hennes villa och ställde trunken ovanpå soptunnan När jag nästa dag skulle hämta trunken var den borta ! Soppubbarna hade tagit med trunken ! Dom som annars är så svårbedda att ta något extra utöver tunnan hade den här gången gjort en gentil insats. Jag ringde renhållningsinspektören.

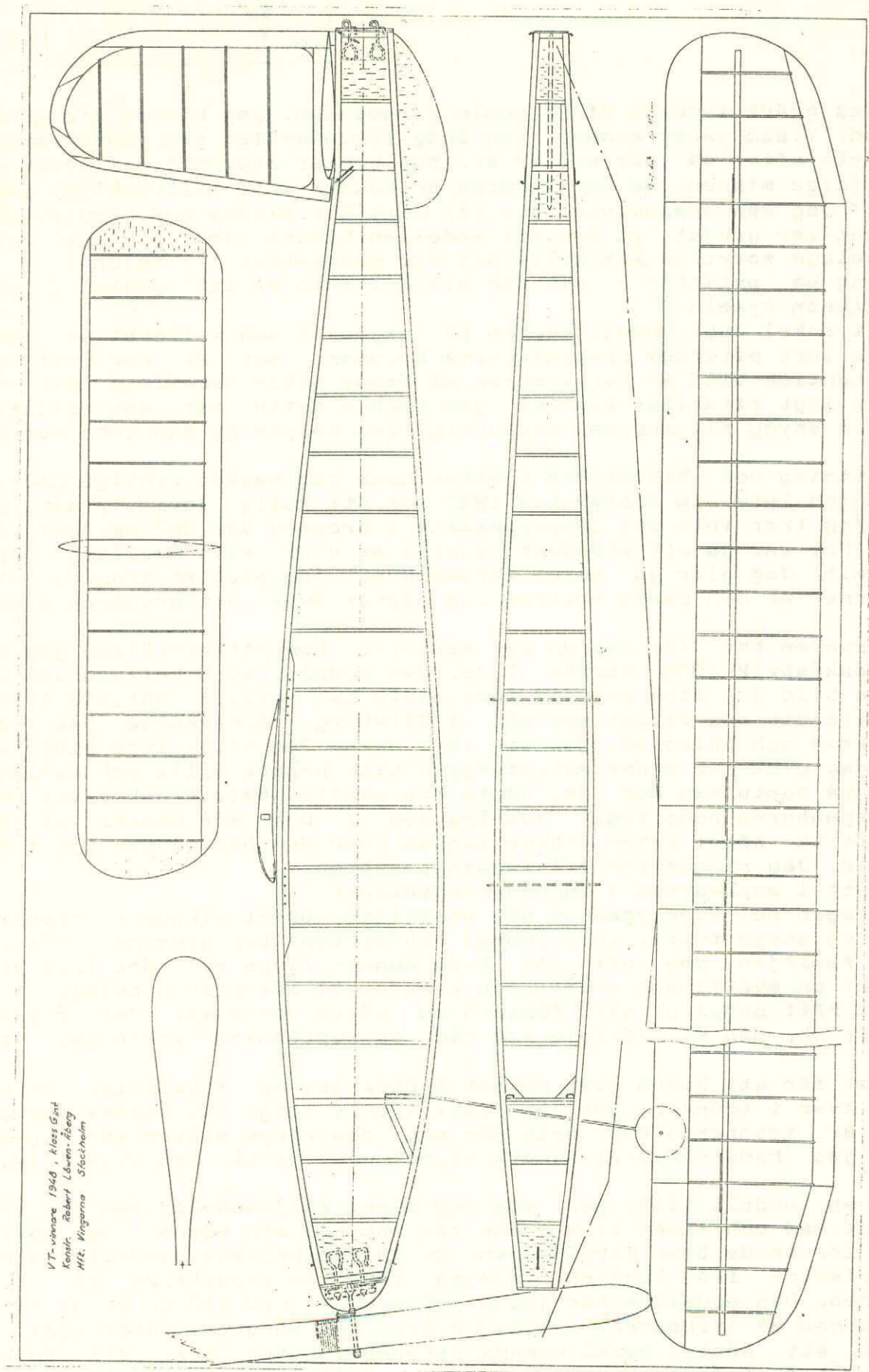
- Den har gått i sopkvarnen ! sa han respektlöst.

Jag är för egen del övertygad om att sopkillen säkert kikade i trunken för det var en snygg trunk, inte gammal och sliten. Den gick nog till en ättelägg i familjen. Men att dom hade kunnat flyga med den tror jag inte. Det var en svårflugan modell, som krävde ett särskilt handlag. En hågkomst, rätt snöplig ! Att förlora en kärra genom att den flyger bort, det är OK, men att förlora den vid en soptömning tyckte jag var sorgligt.

Hur som helst för att komma över sorgen byggde jag en Wakefield, det är den jag har kvar i trunken. Som jag själv tycker idag: ett kanske snyggt bygge, jag är imponerad över detaljer och den ringa vikten, men jag är helt klar: jag hade förlorat handlaget, det var slut med modellflygkarriären.

Jag byggde en modell till. En, som jag säger skojmodell, som jag har mycket roligt med och visat lite grann för ungarna och vänner som varit synnerligen förvånade över flygförmågan. En slags halvskalemodell med en gammal dieselmotor från Italien, som jag fått av importören för att skriva om den. Den modellen har jag också kvar (spv 150 cm, korda 21,5 cm; flög med den då "Vingarna" fyllde 50 år.) den hänger i taket uppe i vindstrappan, ett nästan kyrkliknande utrymme i vårt hus, ett öppet utrymme genom två våningar, där har min modell fått en lämplig rymd. Nej, slut med gamla hågkomster !

Hälsn Löwen



WAKEFIELD 1948 KONSTR.

ROBERT LÖWEN-ÅBERG.

finns nu i "Ritningsbanken" hos Örjan Gahm.

Ur Nils Wallertins "Julläsning" 1986.

VINTERTÄVLINGEN 1950, "KÖLDTESTEN".

(Rättvik den 12 febr. 1950)

Resan dit skedde med SJ. Jag hade sällskap på tåget med göteborgarna Börje Börjesson och Helge Eliasson, "Geta" kallad. Vi kom fram till Rättvik sent på lördag e.m.

Vi blev anvisade att bo i hemvärnets baracker som stod där i skogen på plintar. Ingen hade eldast i dem, de var iskalla och det var i februari månad.

S.-O.Linden, som också var där, har senare berättat för mej att han inte fick eld i kaminen i deras barack, så de gick och la sig utan värme. (Var han uppväxt med centralvärme?). I vår barack lyckades jag få eld i kaminen och sedan kravlade jag mig upp i översäng och la mej, däruppe under taket var det inte så många minusgrader!

Jag vill minnas att arrangörerna under kvällen bjöd på ett slags samkväm i någon lokal. Men vad jag inte glömt är att de samlat ihop varenda hästkrake i hela Dalarna till ett jättestort slädparti på kvällen, med facklor och allt! Hela Vintertävlingssällskapet bjöds på slädparti runt Siljan. Nej, inte riktigt men närapå.

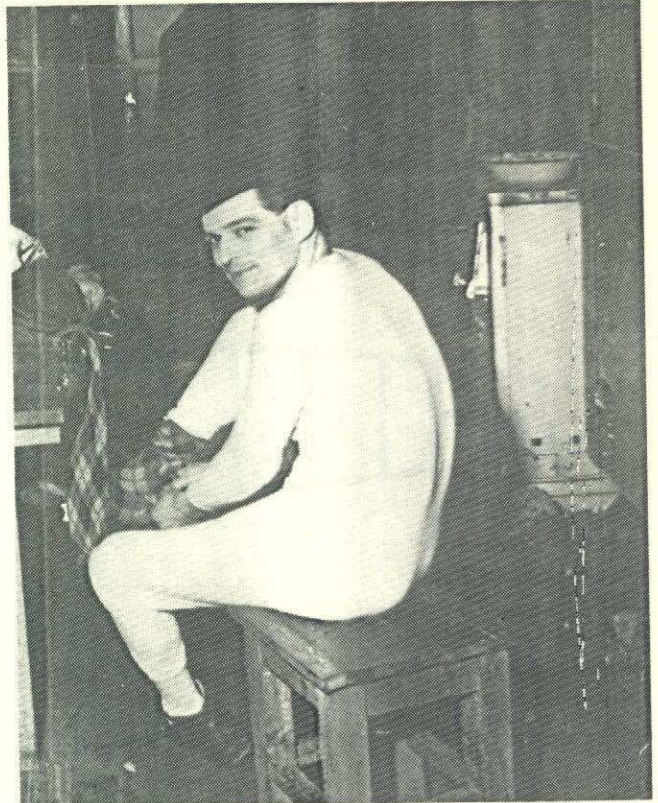
Tävlingen gick dagen därpå på Siljans is. Jag flög med en egen Wake. Det gick dåligt, den var alldeles otrimmad. Jag har den kvar och har gjort en ritning på den.

(Det var ett strongt släkte, friflygare på den tiden. Lunginflammation bet inte på dem !)

Nils Wallertin



En av "hästkrakarna". De 50 slädarna tog oss upp till Lerdalshöjden och förbi Gärdebyn. Kurt Sandberg och jag för i samma släde !



Kaminen i vår barack. Helt rätt - det gick inte att få fyr i den! Gunnar Carle, Hedemora rustar sig för natten.

OBS! Moderiktig hatt !



Samkvämet hölls på Turisthotellet i Rättvik. Modellflygarna kritiserade KSAK för brister i organisationen. Här Gunnar Kalen i farten. Lyssnar gör fr. v. Karl-Axel Pettersson, Anders Deurell och Kurt Sandberg.

Foton och bildkommentarer av S-O L

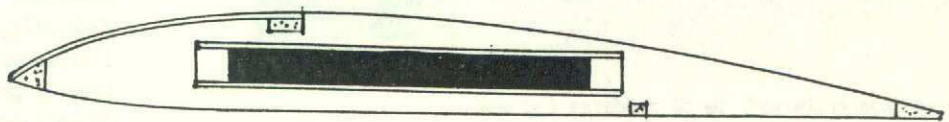
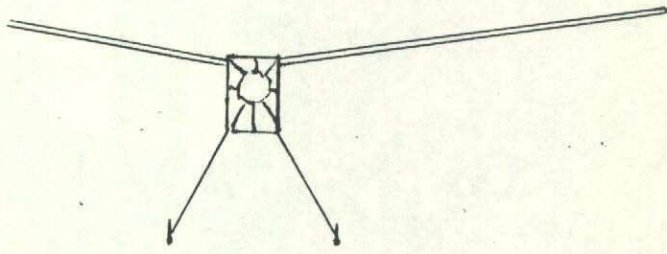
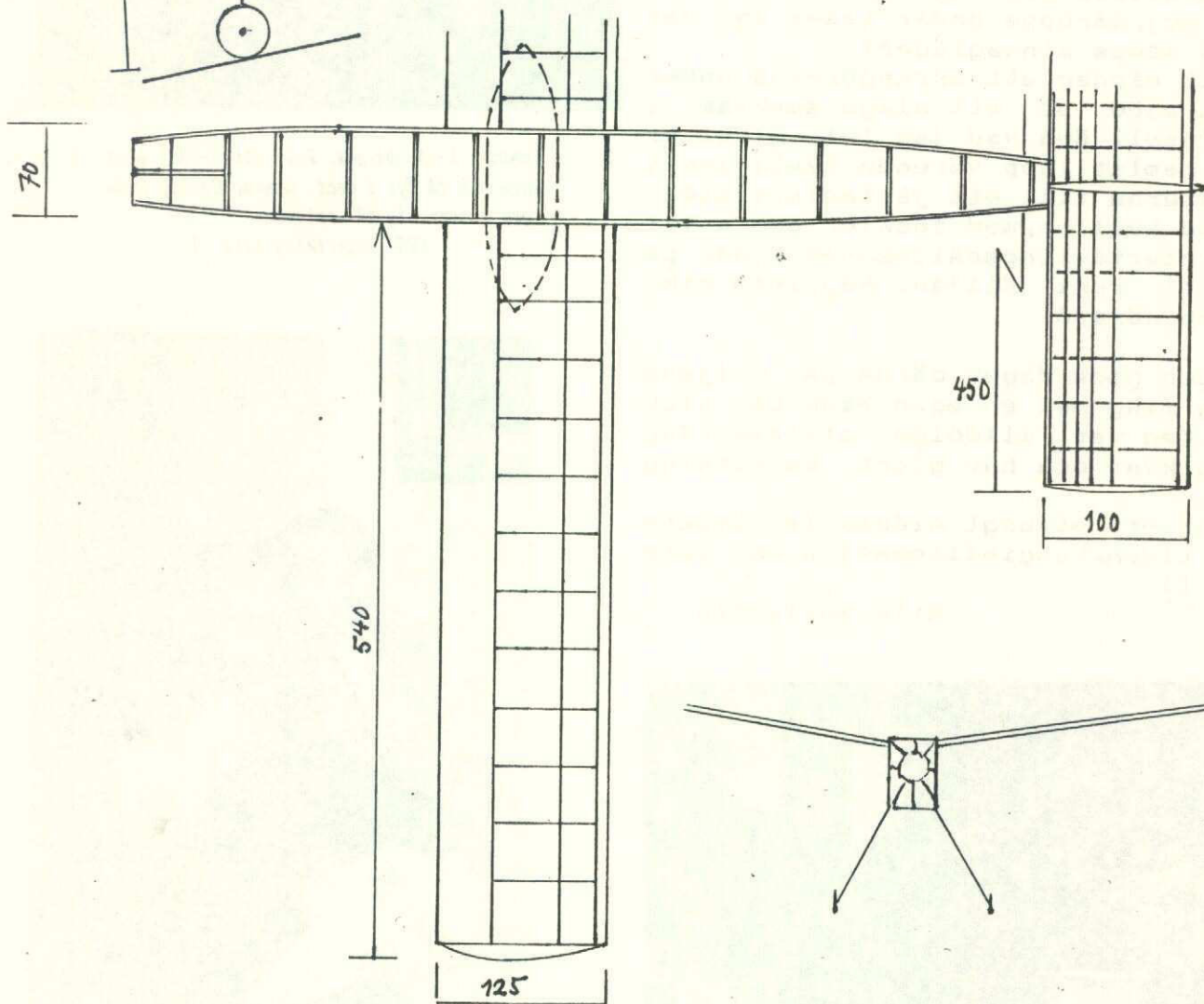
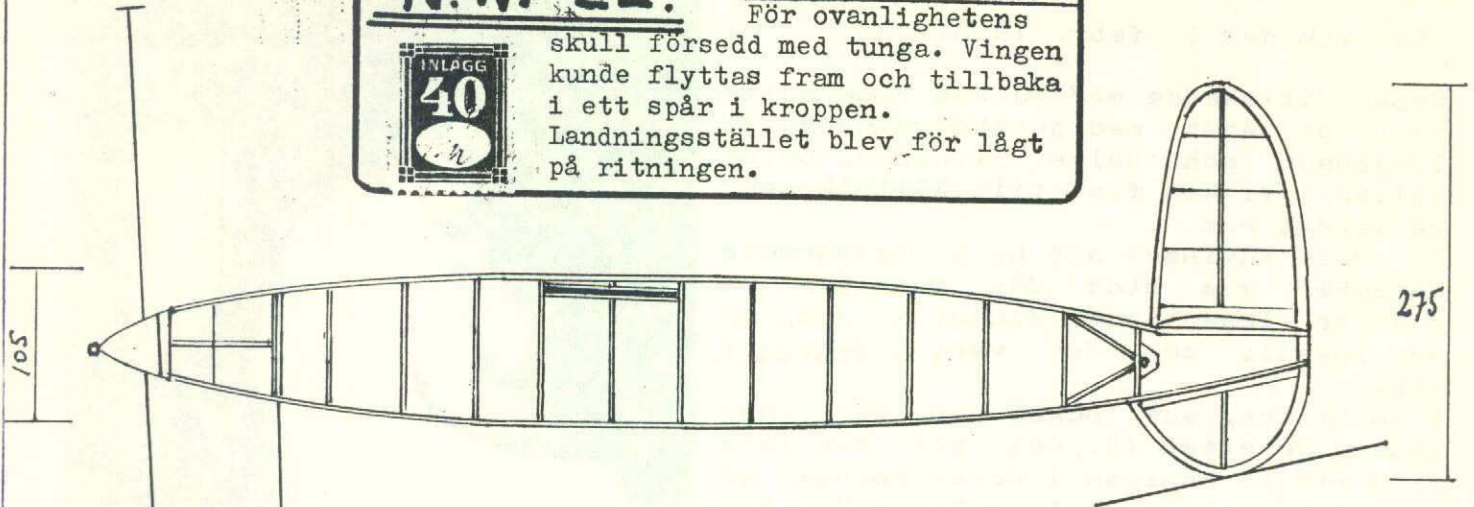
N.W.-22.

Wakefield i VT-1950.

För ovanlighetens

skull försedd med tunga. Vingen kunde flyttas fram och tillbaka i ett spår i kroppen.

Landningsstället blev för lågt på ritningen.



"Swedish Glider Cup"

Under andra världskriget rådde brist på byggmaterial som balsa och japanpapper..

Därför försökte många modellflygare att bygga sina plan av inhemskt material. Här i Norden fanns gott om furu och tunn plywood. Att bygga motormodeller var ingen ide, varken gummisnodd eller bensinmotorer fanns att få - alltså återstod segelmodeller !

Trots blockad och reseproblem uppehölls en viss kontakt mellan de nordiska länderna. Mellan "Vingarna" i Stockholm och Odense Modellflygklubb ordnades telegraftävlingar, alltså man tävlade samma dag och samma tid och utbytte resultaten över telegrafnätet.

Från Sverige reste varje år ett 4-männalag till Jämijärvi i Finland och finnarna gjorde en svarsvisit i Stockholm på hösten. Vid dessa möten hölls landskamp med segelmodeller. När krigsslutet närmade sig började man diskutera internationellt samarbete.

Som medlem av KSAK:s Modellflygkommitte föreslog Sigurd Isacson gemensamma regler för de nordiska länderna. Bland dessa ingick ett förslag om en nordisk segelmodellklass.

I tidskriften "Modellteknik" mars 1945 utvecklade dansken Per Weishaupt detta till en "Wakefieldsegelmodell" med vingyta max.25 dm och en min.vikt på 400 g.

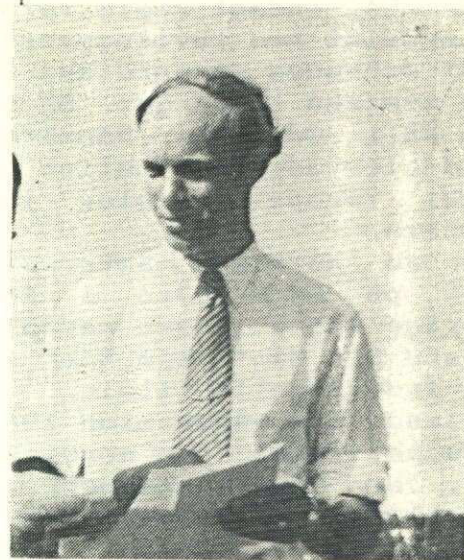
"Isac" och "PW" kan alltså ta åt sig äran av att ha skapat A2 eller "Nordic" - nu kallad F1A-klassen.

I samband med den nordiska landskampen i Stockholm i juni 1945 hölls en konferens mellan de nordiska modellflygledarna.

Där fanns G.H.Derantz från Sverige, Lennart Poppius, Finland och Knut Flensted -Jensen, Danmark.

På förslag av Poppius lades de svenska reglerna till grund för diskussionerna och därifrån utvecklades ett förslag till internationella regler som sändes till FAI i Paris. Segelmodellerna betecknades med A1, A2 och A3. Inomhusmodeller med B; gummimotordrivna = C och modeller med förbränningsmotorer = D.

I september 1946 samlades delegater från 18 länder i London för att diskutera privatflygning. Sverige representerades av G.H.Derantz och han utsågs till medlem av FAI:s modellflygkommitte. Det nordiska förslaget diskuterades ej p.g.a. tidsbrist, men



Sigurd Isacson , idégivare.



G.H.Derantz, 1:e instruktör KSAK.



ett positivt intresse för internationella tävlingar noterades. Dittills hade FAI endast registrerat rekord, ej sysslat med tävlingsverksamhet. 1947 prövades de nordiska reglerna vid svenska tävlingar. SM 1947 liksom NM i Odense i Danmark där Finland blev segrande nation och finnen Erkki Toropainen blev individuell mästare.

När de nordiska mästerskapen hölls 1948 på sjön Mjösa i Norge vann Sverige lagtävlingen medan Danmarks "Grand Old Man" Aage Høst Aaris vann den individuella titeln.

Finland var värdnation 1949. Då vann Danmark laget och nordisk mästare blev Jena Arne Lauridsen, Danmark.

Vid 1948-års FAI-kongress i Paris framställde G.H. Derantz önskemål om internationella tävlingar utlysta enligt gällande FAI-regler. Sverige och Danmark fick oväntat stöd av Belgien och kommittén gjorde detta uttalande: "FAI skal utfärda rekommendationer avseende organisationen av internationella tävlingar."

FAI-mötet 1949 hölls i Cleveland, Ohio. I september kom de länge väntade reglerna. Dessa regler låg till grund för den tävling som skulle hållas i Sverige 1950 som ett led i 50-årsfirandet av KSAK:s bildande.

Tävlingen gällde segelmodeller i A2-klassen. Runt om i världen hade denna klass accepterats och anmälningar kom från 10 nationer.

Den svenske affärsmannen Osvald Arnulf-Olsen i Göteborg skänkte den magnifika silvertrofen känd som "Swedish Glider Cup".

Tävlingen 1950 var inte officiellt utlyst som VM, men från 1951 beslöt FAI att officiellt erkänna A/2 som världsmästerskapsklass för segelmodeller.

1950 års inofficiella världsmästare blev Stjepan Bernfest, en jugoslavisk ingenjör. Hans modell var ganska kompakt med 22 cm vingkorda och i aktern ett V-format styrverk.

Många ansåg att just detta bidrog till segern och hans konstruktion blev ofta kopierad. Närmast efter kom svensken Ragnar Odenman, med en typisk svensk konstruktion "hus med fönster". Vid denna tid måste en A2-modell ha kroppssektion; bäryta delad med 100 var formeln. Bärytan var begränsad till 32-34 cm². Kropparna på modellerna blev lite klumpiga jämfört med moderna segelmodeller.

Det mest säregna sättet att uppfylla denna sektionsregel visades av vinnaren vid 1951-års mästerskap som hölls i Jugoslavien (Lesce-Bled). Oscar Czepa från Österrike hade satt ett "ägg" med den stipulerade tvärsnittsytan längst bak på en nära 2 meter lång kropp! Vid tävlingen i Graz i Österrike 1952 vann den unge jugoslaven Bora Gunic med en för den tiden mycket elegant konstruktion. 1953 hölls tävlingen på nytt i Lesce-Bled. Äntligen kunde en man från Norden vinna. Hans Hansen från Danmark tog 1:a plats med perfekta 3 x 5 min med sin säkra "Aurikel" eller "Victory", som den kallades när den utkom i byggsats.

Tävlingen flyttade till Danmark 1954. Tyvärr var vädret i Odense mycket dåligt, hård vind och regn.

Rudolf Lindner från Västtyskland vann och hans flygningar som ledde till seger ger en antydning om hur svårt det var att flyga:

145 - 31 - 180 - 30 - 180 = 566 s.

Två av världens ledande segelmodell experter deltog i detta mästerskap, Max Hacklinger från Västtyskland och Hansheiri Thomann från Schweiz. Om vädret hade varit bättre skulle troligen en av dem ha vunnit !?



Segraren Stjepan Bernfest, Jugoslavien

av Guido Fea.
eng. översättn Roberto Marzoli.

Denna modell föddes, flög och dog under den korta tidrymden av en säsong i nådens år 1950 för att vara exakt.

Jag hade konstruerat och byggt den på mindre än två månader för att delta i uttagningen till Wakefield Cup, som skulle hållas på Jämijärvi i Finland i juli 1950.

Under uttagningen i Pontedera, Italien, flög min modell mycket bra, varje flygning varade ungefär fyra minuter, så den kvalificerade sig och medtogs i det italienska laget, i vilket jag gjorde min debut tillsammans med Leardi, Sadorin, Lustrati och Kanneworff. Uttagningens enda obehagliga minne är motorsprängningen då den hårt spända snodden behagade träffa mina allra som mest personliga kroppsdelar - vid den tiden hade de särskilt stor betydelse !

Modellen skapades efter den tidens regler. Med tanke på att gummi vikten var fri och att minimi vikten (flygklar) var 232 g var problemet att bygga lättaste möjliga stomme, därför är den så klen dimensionerad, för att ge plats åt maximal mängd gummi motor.

Jag lyckades producera en modell vägande 105-106 g och använde 16 str. Pirelli 1 x 6 mm, 126-127 cm lång, tvinnad på Chestertons vis. Gummits torrsvikt var 122-123 g.

Stiget var utmärkt, min modell klättrade rätt högt i stora cirklar med ca 40 sek. motortid. Glidet var långsamt till följd av den stora - 52 cm. diam. - propellern. Ibland småstallade den lite beroende på hur knutarna på den tvinnade motorn hamnade, men det var mer sällan det inträffade.

Vid tävlingen i Finland kom min modell på 25:e plats med bara två flygningar istället dels beroende på otur dels på min bristande erfarenhet. Jag ska förklara hur !

Vid tredje flygningen, efter att modellen stigit 7-8 sek - ja, jag kan ännu inte förstå varför - så rusade motorn av all kraft, spräckte kroppen och och flyttade vingen från sitt läge. Modellen kom ner nästan



*Deltagande nationers flaggor
utanför matsalen på Jämijärvi.*

vertikalt utan att bryta propellern, men men... under neddalandet lossnade luckan över bromsfallskärmen. Domslut: lösgörande av del under flygning, den uppnådda tiden fram till lösgörandet erhålles som resultat; ingen omstart !

Jag är säker på att om inte denna händelse inträffat så skulle min modell - vederbörligen och snabbt reparerad - med en tredje flygning kunnat placera sig bland de 10-12 bästa !

Dessutom spelade min bristande erfarenhet mig ett fult spratt. Som kanske är bekant, så var natten då tävlingen genomfördes rätt kall och med hög luftfuktighet. Oturligt nog hade jag kört in min motorer mycket noga, tyvärr var de av rätt mjukt gummi. Före tävlingen hade jag inte vågat prova dem helt, så som Lustrati och Kanneworff hade gjort. Som följd av detta kunde jag inte upprepa det vackra stiget som min modell hade vid uttagningen.

Efterklokheden säger att jag omedelbart skulle ha lagt om motorerna till 18 eller 20 str. för att kunna tävla om segern. Men, det måste jag medge bara tanken på att prova min modell på det fältet omgivet av björkskog, i vilken Leardis modell hade hamnat och skadats avhöll mig från att flyga.

Efter Jämijärvi tänkte jag göra en förbättrad version av "Lucky Strike", och bygga in de erfarenheter jag gjort, men jag blev helt förälskad i en "Anka" och ägnade mig helt åt denna modelltyp vilket gjorde att jag missade platsen i 1951 års lag.

Fyrtio år senare, försiktigt men envist uppmuntrad av min vän Alberto Del Chicca, återuppbogde jag "Lucky Strike", och ritade upp den i full skala.

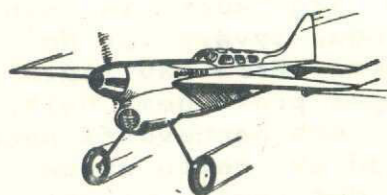
I april hade jag gjort klart 3-plansskissen som visades i den italienska tidningen "L'Aquilone" och i UTA Bulletin.

Då jag började uppbyggnaden av modellen och letade efter noteringar, diagram, foton och tidningar, hade jag turen att finna plåtmallen till vingprofilen, ett devis skuret propellerblock - kasserat p.g.a. en oturlig felskärning. Jag fann också nosblocket likaså en bobbin av elektron. Allt detta gör det möjligt återuppbogga "Lucky", som ska flyga igen efter 40 år !

De ändringar som gjorts är ett D/T-system i aktern. Jag ska också använda ett sprängrör liksom Paolo Vittori gjort till sin "Zeffiro".

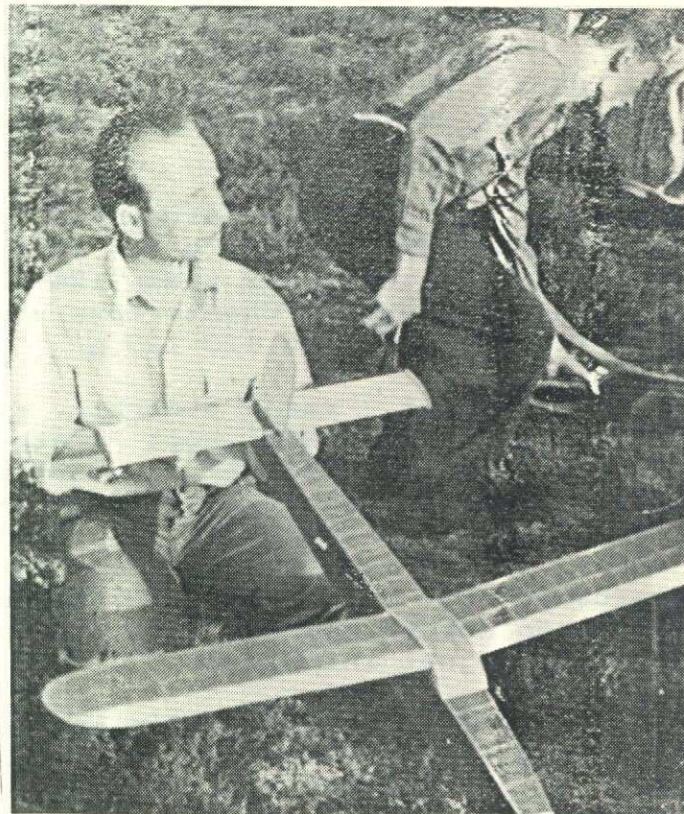
Om du skulle vilja bygga "Lycky" och göra Guido Fea lycklig, kontakta Capt. Alberto Del Chicca - Via Pugnano, 26 - 56043 FAUGLIA (Pisa) - Italien, för att skaffa en ritning.

Guido Fea,
Via del Lucchetto, 13,
12055 FOSSANO (CN) -
Italien.



RESULTAT WAKEFIELDTÄVLINGEN 1950.

1. Aarne Ellilä, Finland	732,1
2. E. V. Evans, Storbritannien	660,0
3. A. Leardi, Italien	644,8
4. P. W. Seton, Nederländerna	619,6
5. H. R. Stevens, Storbritan.	618,4
6. L. L. Salisbury, U. S. A.	606,0
7. S. Lustrati, Italien	597,7
8. B. Bäckli, Schweiz	597,1
9. E. Sadorin, Italien	573,4
10. R. Warring, Storbritannien	553,7
11. Arne Blomgren, Sverige	548,6
12. Sune Stark, Sverige	531,2
13. G. Dijkstra, Nederländerna	449,3
14. J. B. Knight, Storbritannien	491,2
23. Helge Eliasson, Sverige	399,5
25. G. Fea, Italien	340,6
33. Olle Blomberg, Sverige	316,8
34. Helge Wannberg, Sverige	316,4
53. Anders Håkansson, Sverige	156,6

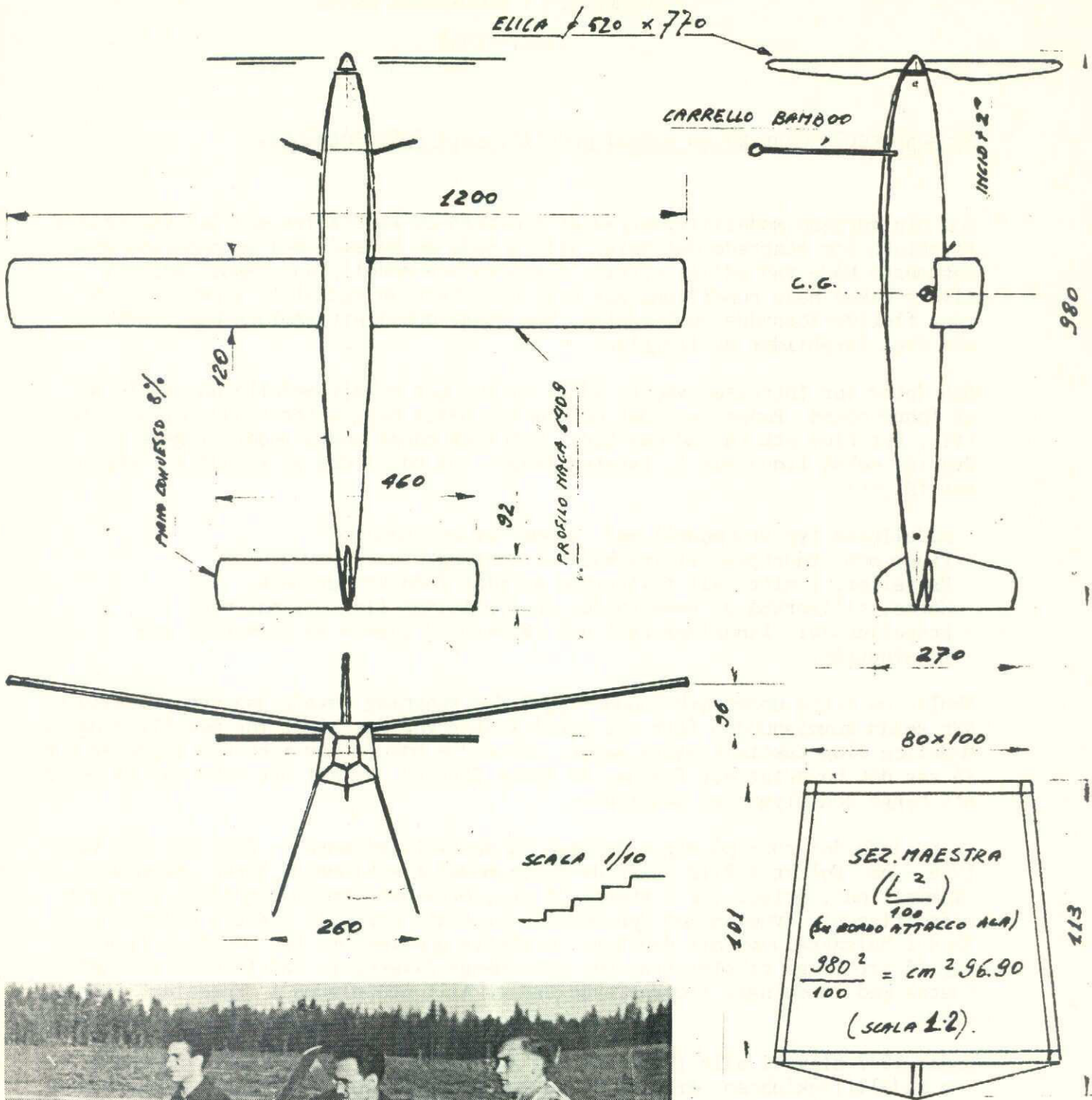


"Jo, nog flyger den lite!"
Aarne Elliläs kommentar
före 3:e flygningen !

Bilder ur Rune "Bananens"
fotoalbum.

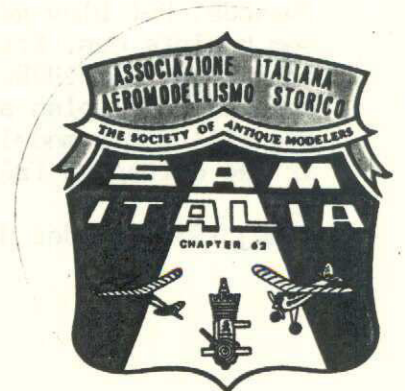
"LUCKY STRIKE" - WAKEFIELD 1950 -

di Guido Fea



Guido Fea på väg till startplatsen.

Foto: R. Andersson



MODELLFLYG I NORDVÄSTRA SKÅNE

1935 - 1945

Minnesanteckningar av en gammal modellflygare från Ängelholm

Hos mig började modellflygintresset i mitten av 1930-talet och det var Allers Flygklubb som startade det hela. Allers hade en helsida med information om det mesta både vad gäller riktiga flygplan och modellplan. Nämnas bör att Allers också hade rundflygningar över hela Sverige med Albin Ahrenberg och hans flottörsförsedda Junkersplan. Man utgav också ett samlaralbum, "FART", med fina färgbilder av flygplan.

Med detta var intresset väckt. Idéer om hur ett enkelt modellplan skulle se ut fanns också. Pengar var det ont om och några byggsatser kände jag då inte till. Det blev att ta vad man hade. Det fick många andra modellflygare i Sverige också finna sig i. Byggtekniken - som väl i dag är klassisk - såg ut som följer:

- Modellplan typ stavmodell med "kropp" av en träpinne
- Vinge och stjärtplan tillverkade av kartong
- Propeller, i mitt fall tillverkad av plåt från konservburk
- Motor, tillverkad av gummisnodd. En cykelslang fick bli material
- Propelleraxel, landningsställ och fästkrokar gjorda av pianotråd och mässingtråd.

Skulle nu detta underverk kunna flyga? Med spänning vevade jag upp propellern. När sedan gummisnodden fått ett antal knutar var det klart för provflygningen. Modellen flög faktiskt några meter, men sedan bar det av rakt ner i backen och så var det haveriet ett faktum. Av detta förstod jag att det inte var så enkelt att bygga och flyga ett modellplan.

Nu började det röra på sig i Sverige på modellflygfronten - året bör väl vara 1936 - när Folket i Bild startade FIB:s modellflygklubb. En liten stavmodell, "Tummeliten", priset var 2 kronor 25 öre, blev den tändande gnistan för mitt modellflygeri. Nyheten med den modellen var att den till största delen var utförd i balsaträ samt att den hade en riktig gummimotor. Den modellen lyckades jag få att flyga riktigt bra. Det blev många flygturer, delvis över grannarnas hustak med landningar i deras trädgårdar. Allt utspelades i "Epadalen" i Ängelholm.

Under 1937 blev vi allt flera som kom att bygga modellplan och på hösten bildades modellflygklubben "Fritiden". Hur nu den klubben kom till minns jag dåligt, men sannolikt var det Iwan Johansson i Skälderviken som lyckades värva en ordförande. Det blev adjunkten vid realskolan och rektorn för yrkesskolan C.U. Ling som hjälpte oss. Ett 10-tal medlemmar träffades en gång per vecka under hösten och våren 1937-1938. Vi hade fått låna en lokal i realskolans källare och där byggdes modellplan av flera typer, men "FIB" var det populäraste. Klubben anslöt sig till FIB:s modellflygklubb, som bland annat anordnade en rikstävling varje år med deltagare från hela Sverige. Men mera om det längre fram i anteckningarna.

I maj 1938 var det dags för den första större tävlingen. Den gick av stapeln vid

F5 i Ljungbyhed. Arrangör var - förutom klubben - Engelholms Tidning. Tävlingsledningen bestod av sportredaktören Stig Hök och rektor C.U. Ling.

Från början hade vi inget fält för våra flygövningar i Ängelholm. Ordföranden tog då kontakt med godsägare E. von Geijer på Vegeholms slott, vilket resulterade i att vi fick tillstånd att hålla till på en av slottets ängar, belägen vid gamla vägen Ängelholm - Vegeholm. I början hade vi problem med en flock ungdjur som också höll till på samma äng. Kossorna var väldigt nyfikna på oss. När de kom sättande i bästa Wild Western-stil så var det bara att fly. Tekniken blev att kasta planen över taggtråden och själv dyka under densamma. Ibland fastnade man lite pinsamt i taggtråden.

Under 1938 höll vi en hel del interna klubbävlingar, men 1939 blev nog det bästa året för oss genom uttagningstävlingen till FIB:s rikstävling, som en av våra medlemmar vann. Det blev för honom en resa till Stockholm för finalen på Ladugårdsgårde. Hans namn var Erik Persson, senare bosatt i Örebro. Av en slump råkade jag honom där för en hel del år sedan. Jag fick då också veta att det modellplan han tävlade med 1939 ännu fanns kvar.

I gamla yrkesskolan anordnade vi under våren en utställning av våra modellplan. Vi fick disponera en ny lokal under 1939 och en tid framöver. Den var belägen i bankhusets källare invid Stortorget i Ängelholm.

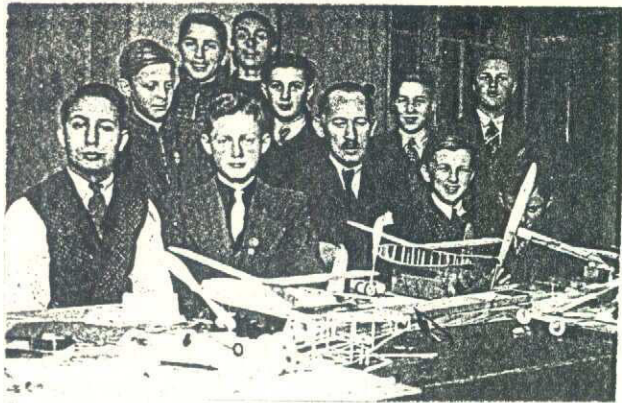
En del av de gamla medlemmarna började vid det här laget att tröttna, men nya yngre tillkom. För år 1940 har jag ingen notering, men 1941-08-24 var vi med på en större tävling på Kvidinge flygfält. Där deltog jag med en segelmodell, "Baby", men jag hade otur, för i första starten kom modellen in i en uppvind och den försvann så småningom i det blå och jag fick aldrig tillbaka den. Av de foton jag har kvar framgår att vi även 1942 var med på en tävling på Kvidinge flygfält. Någon gång under denna tidsperiod var det en tävling på Bergafältet i Helsingborg. Själv deltog jag med en gummimotormodell av amerikansk konstruktion, kallad "KORDA-37". Denna gång hade jag en annan otur, för efter första starten kunde jag inte hitta planet. Troligen blev det och flera andra plan stulna. Så det var några ilska modellflygare som återvände till sina respektive hemorter.

Bjuvs modellflygklubb hade med sin ordförande Gunnar Persson kommit ordentligt i farten och man anordnade månadstävlingar inom regionen. En sådan gick av stapeln i Nyhamnsläge. Årtalet kan vara 1942 eller möjligen 1943. Några protokoll från dessa tävlingar har jag inte. Jag nöjer mig därför med att nämna egna engagemang. Tävlingen i Nyhamnsläge var således från min sida ett deltagande med en så kallad flygande vinge. Konstruktionen, en tysk ERWA 8, hade 220 centimeter mellan vingspetsarna. Ett stort modellplan, alltså. Nu var det så att våra startanordningar var synnerligen enkla. Planet var stort och tungt, varför varje linstart slutade med en konstflygning till åskådarnas stora förnöjelse.

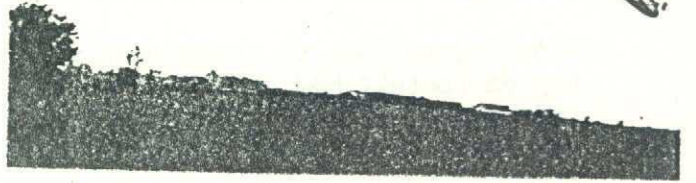
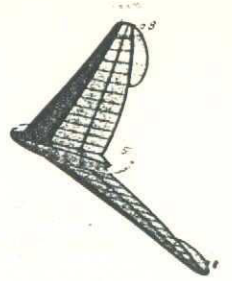
Allt detta utspelades ju under andra världskriget och för vår del hade byggmaterial som balsaträ och gummisnodd tagit slut. I stället blev det furulister och lövsågning i plywood som frambringade alla sorters segelmodellplan.

1945-03-25 kom tvåpersonersfinalen för det gamla modellflygandet i Ängelholm. Hans-Olov Nilsson deltog med ett plan av Vargentyp. Själv deltog jag med ett som hette KITE 1. Det var segelmodeller. Min notering är att det den dagen var ett varmt och fint vårväder på "vårt" flygfält.

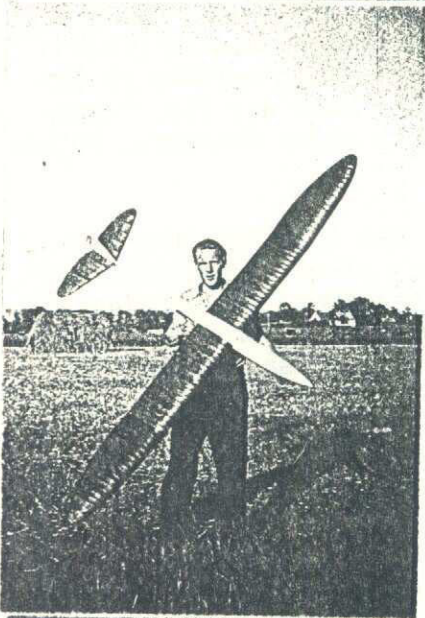
Det är intressant att fråga sig var modellflygarna så småningom hamnade i forskningringen. Hans-Olov Nilsson - en av entusiasterna som jag här har berättat om - ägnade sig åt studier i Stockholm inom flygteknikområdet. Enligt mina tidningsutklipp blev han senare bland annat studerande i USA och fick anställning vid rymsbasen Cape Kennedy i Florida. Där var han verksam till sin alltför tidi-



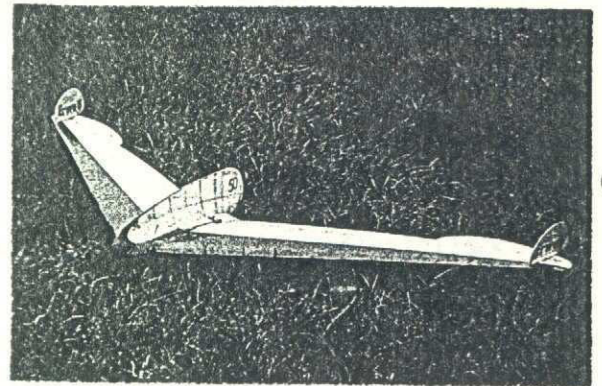
1.



5.



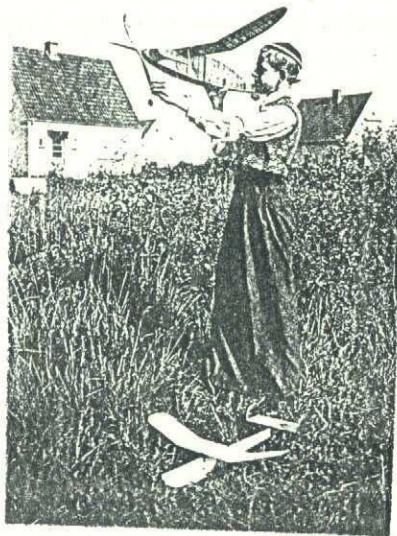
2.



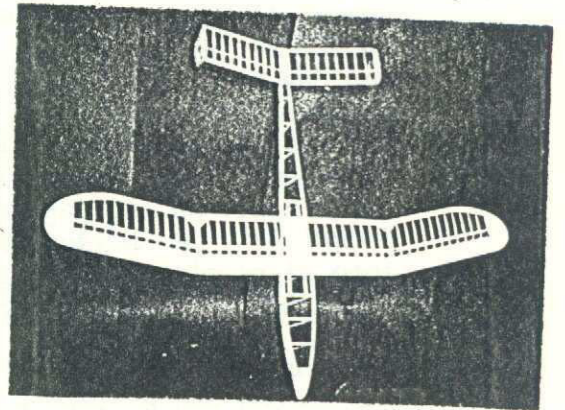
6.



3.



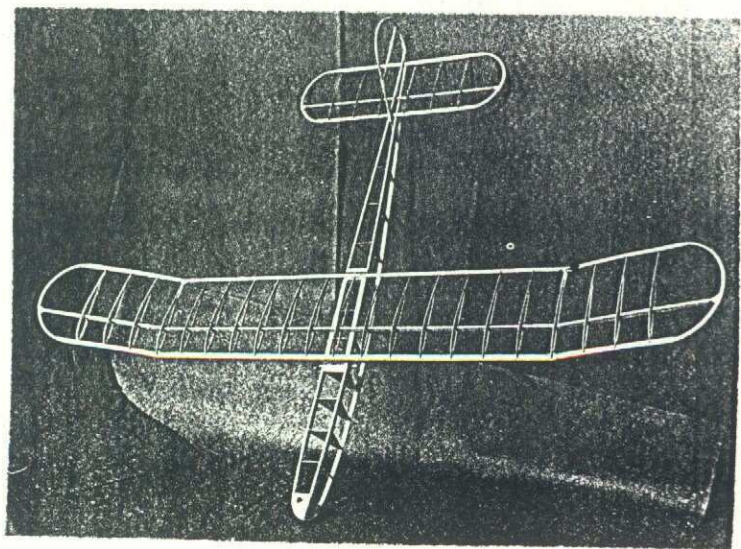
7.



8.



4.



9.

SYNPUNKTER PÅ NÅGRA AV MODELLPLANEN

(Numreringen hänför sig till bifogad förteckning)

23. TIP-TOP 6 var en trevlig modell både att bygga och flyga. Jag hade försett modellen med pumpbara gummihjul av det amerikanska fabrikatet M&M. Det var lyckat. Markstarterna gick utmärkt. Det gjorde även landningarna. Med 400 varv blev flygtiden 40 sekunder och vid 600 varv blev flygtiden i allmänhet 60 sekunder utan termik.
32. RED ZEPHYR bensinmotormodellen byggdes inom klubben. På något sätt hamnade den hos mig för fullbordan. Siden till klädsel kunde jag ej få tag på, men väl en lätt bomullsväv. Impregnering utfördes med zaponlack som jag lyckades få röd kulör på. Men det blev kanske för hög vikt på planet med denna klädsel.

Att få tag på en motor, Brown J:r på 10 cm³, syntes uteslutet eftersom landet var avspärrat från all kontakt med USA. Än en gång grep slumpen in. Jag fick veta att en annan yngling i Ängelholm tidigare hade fått en RED ZEPHYR med tillhörande motor som present från USA. Jag lyckades få köpa motorn för 25 kronor. Sedan började det roliga. Till tändningen behövde jag en tändspole. Efter mycket letande fann jag en firma i Malmö som kunde leverera en sådan. Kondensatorn fick jag tag i hos en bilfirma. Strömförsörjningen kom från vanliga 4,5 volts ficklampsbatterier. Två stycken batterier var monterade i planet, men för att lätt få i gång motorn kopplades ett yttre startpaket på 5 till 6 batterier in.

Originaltanken tycktes för liten, varför jag löt ihop en större. Jag tog en RUMFORDS bakpulverburk till detta.

Bensin gick ju ej att uppbringa, men några liter av ett annat bränsle som kallades Motyl fick jag tag i. Troligen bestod det av etanol eller metanol. Olja lyckades jag också skaffa. Så nu var det bara att försöka lära sig att starta motorn. Det var marigt. Men i alla fall tog jag mod till mig och övningsflög med planet. I början blev det små skutt med några sekunders motor-tid. För att få stopp på motorn hade jag byggt in en timer i tändsystemet. Det var ett fjäderverk som egentligen användes vid fotografering. Auto-Knips var nog namnet. Sista flygningen gick till som följer:

Jag hade fått i gång motorn. Den hade aldrig förut gått så jämnt och bra, varför jag med hjärtat i halsgropen gjorde en handstart. Stigningen blev alldeles för brant. Det slutade med överstegring, vikning och dykning. Det gick bra även andra gången, men den tredje slutade med en dykning från 40 till 50 meters höjd rakt ner i backen. Nu kom den bleka eftertanken. Jag hade glömt att koppla in timern! Jag plockade ihop resterna av planet och gick hem.

När jag sedan demonterade motorn fann jag att vevstaken konstigt nog var krökt. Jag skänkte bort motorn. Hade tidigare i MAN (Model Airplane News) läst att man i USA hade fått fram små radorör, sub-miniatyr, och att man också byggt en radiostyrning för modellplan. Jag tror att det var år 1939 som detta stod att läsa i MAN. Med facit i handen förstod jag att det var på tok att flyga med stora bensinmotorplan utan att ha någon som helst kontroll. Jag beslöt mig för att lägga av med denna hobbygren. Kanske skulle det i framtiden komma någon teknisk utveckling inom radiostyrningsområdet!?!

35. KORDA-37 också den en trevlig modell. Men landningsstället blev ej tillverkat av bambu utan av pianotråd. Jag lyckades med ett försök att tillverka en enbladig fällbar propeller. Modellen flög faktiskt med den. Vid tävling använde jag dock en vanlig propeller.
48. ERWA 8 Den tyskkonstruerade flygande vingen var intressant. Byggt av plywood och fururibbor samt klädd med kartong och diplompapper blev planet tungt. Jag fick ont i armen när jag hade handstartat det några gånger. Linstarterna gick dåligt eftersom planet brukade koppla ur under stigningen. Sedan började det rotera längs vingaxeln. Efter denna rotationsflygning följde en hårdhänt landning. Men det gjorde inte så mycket. Vinghalvorna var nämligen hopmonterade mot kroppen med gummisnoddar. Det var bara att montera ihop planet och göra nya flygförsök. Undrar om inte konstruktören tänkt sig denna modell för hangflygning?

Lennart Wahlqvist

ga bortgång i september 1971.

I april 1945 påbörjade jag själv min värnpliktsutbildning vid F5 i Ljungbyhed. Jag fick alltså tillfälle att fortsätta mitt flygintresse. Det var en intressant och lärorik tid jag fick uppleva i flygvapnet.

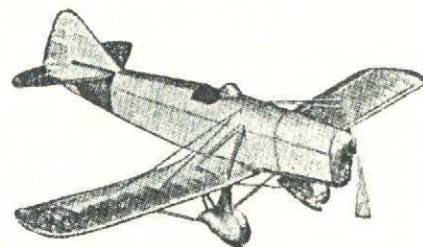
POSTUMT: Min varma tanke och honnör till rektor C.U. Ling, som under startåren av vårt modellflygande under 1930-talet ledde och hjälpte oss till ett synnerligen intressant och fint ungdomsminne.

I dag - i januari 1990 - sitter jag i Linköping och knåpar med modellplan, konstruerade på 1930-talet. Varför? Jo, på samma sätt som det var en fin hobby för ungdomar på 1930-1940-talen så är det i dag en synnerligen god sysselsättning för oss pensionärer.

Lennart Wahlqvist

F O T O

1. MFK Fritiden Ängelholm 1937-1938
2. Karl Blom, Bjuvs MFK
3. Sven Forsberg, F5 Ljungbyhed. Kvidinge 1942
4. Tore Lundahl, Åstorp. Kvidinge 1942
5. Lennart Wahlqvist, Ängelholm. ERWA 8
6. " " " "
7. " " " KORDA-37 samt WINKLER J:R (modifierad)
8. " " " KITE 1
9. " " " BABY (Bortflugen Kvidinge 1941)



Sparmann S-1 (P1). Nr O-1. Spännvidd 50 cm. Modell i skala 1/16 av den populära svenska övningsjagaren. Mycket efterfrågad byggsats som överallt lovordas för sin förnämliga kvalitet i förening med lättbyggdhet.

Leif Wahlqvists modellbyggen 1937 - 1944

Nr	Namn, skala	Byggtid	Tillverkare/ Leverantör	Namn, skala	Byggtid	Tillverkare/ Leverantör
1.	Sky-pioneer*	April 1937	Troligen kinesisk. Bambukonstruktion	32.	Red Zephyr, motor Brown J:r	Amerikansk byggsats
2.	Tummeliten	1937	Wentzel	33}	Messerschmitt BF 109 1/50	?
3.	Knock Out	1937	Vilén	34}		Wentzel?
4.	Stavmodell 75 cm	1937	Egen konstruktion	35.	Korda-37	?
5.	Lincoln Sport 1/24	1937	Cleveland	36.	Taylor Craft 1/25	Ritning Wentzel
6.	Great Lakes Sport Trainer	1937	Amerikansk?	37.	Winkler Junior	Egen konstruktion
7.	Tummeliten	1937	Wentzel	38.	AW-8 93 cm	Wentzel
8.	Looping II	1937	Wentzel	39.	J 8 1/25	?
9.	FIB	1937	Wentzel	40)	J 9 1/100	?
10.	Westland Lysander 66 cm	1937	?	41)		
11.	Sparmann S-1	1937	Vilén	42.	Tipsy 1/25	?
12.	Junkers Ju 52 1/40	1937	Vilén	43.	Baby 120 cm	Ritning Wentzel
13.	Fröjds	1938	Wentzel	44.	T 1 sjömodell 69 cm	Egen konstruktion
14.	Aero I 50 cm	1938	Egen konstruktion	45.	Stavmodell 49 cm	Egen konstruktion
15.	Aero II 50 cm	1938	Egen konstruktion	46.	J 9 1/25	Wentzel
16.	Stavmodell 50 cm	1938	Egen konstruktion	47.	KITE 1	Wentzel
17.	Husky	1938	?	48.	ERWA 8 flygande vinge 220 cm	Ritning Wentzel
18.	Mister Mulligan 1/24	1938	Cleveland	49.	SK 15 1/10	Wentzel
19.	Speed	1938	?	50.	SK 12 1/25	Wentzel
20.	Boeing P26	1938	?	51.	Ikarus 150 cm	Ritning Wentzel
21.	FIB	1938	Wentzel	52.	Passad 143 cm	Boréus
22.	Komet	1938	?	53.	B 18 A 1/50	Wentzel
23.	Tip-Top 6	1938	Wentzel	54.	B 5 1/25	Wentzel
24.	Aero III 75 cm	1939	Egen konstruktion			
25.	Aero IV 93 cm	1939	Egen konstruktion			
26.	Aero V 75 cm	1939	Egen konstruktion			
*)	Great Lakes Sport Trainer 1/24	1939	Cleveland			
28.	Klemm 35 1/32	1939	?			
*)	Fokker Triplan 1/24	1939	Cleveland			
30.	Vought Corsair	1940	?			
31.	Sparmann S-1 1/16	1940	Vilén			

*) Modellerna finns kvar

GRATTIS !

Vår medlem Arne Friberg i Trelleborg har tilldelats Malmöhus läns landstings ungdomsledarstipendium på 10.000 kronor !
- Ganska enastående nu för tiden då det ju gäller modellflyg ! Stort grattis !

MM/BD

*) Modellerna finns kvar

FINSKA SEGELMODELLER

av Arne Sirén



I den svenska fackpressen har under senaste år talats en del om de finska segelmodellerna. Stora flertalet av de svenska modellflygarna vet dock näppeligen mer om finskt segelmodellflyg i allmänhet än det som stått att läsa i flygtidskrifterna. Jag borde som finna ara i stånd att åtminstone till en del lyfta A slöjan och hoppas livligt att mitt försök skall falla till belåtenhet.

När det svenska modellflyglaget besökte Finland 1942 och deltog i de internationella tävlingarna i Jämijärvi, var det för dess medlemmar en tämligen obekant avert av släktet "segelmodellplan" de gjorde bekantskap med — nämligen termiksegelmodellen.

I Sverige gällde då den gamla, men endast viss män träffande regeln: ju större vingbelastning, desto bättre glid. Det var raka motsatsen till denna gamla och beprövade regel, ja, nästan lag, som förvånade dem. De menade, att vi inte hade någon god glidvinkel och därmed ej heller låg sjunkhastighet. Där låg emellertid hunden begraven. Vi hade låg sjunkhastighet trots lågt glidtal! För övrigt har våra modeller god tvärstabilitet och goda startegenskaper.

Detta var för ett år sen. Nu har utvecklingen gått vidare! Nya, bättre profiler har plockats fram ur de olika profilsamlingarna, planen

drag har antagit en ur aerodynamisk synpunkt gynnsammare form. Väl att märka, att de ej blev strömlinjeformade. Nej, snarare tvärtom, ty de fick former, som gör det möjligt att modellerna blir "landstrykare", och att de får bästa möjliga start med startkroken placerad så nära tyngdpunkten som tänkbart och lateralcentrum framför tyngdpunkten. Det senare dock ej för mycket ty då får kroppen alltför stark kölverkan, vilket i sin tur gör den riktningstabilt. Och sådant ogillar vi finnar i hög grad. Med "landstrykare" menar vi en modell, som kurvar än åt det ena hållet än åt det andra utan styrmekanismer och när det får termik genast kurvar in i uppvindsområdet.

Innan jag går närmare in på att beskriva de finska segelmodellplanen, är det kanske skäl att vi tar oss en titt på de klasser i vilka de indelas: A, B och FAI. Bestämmelserna för klass A fördrar en spv under 1 m, vingbelastningen min 10 gram/kvdm och en stabilisatoryta på högst 1/3 av vingen — i annat fall räknas den som bärande yta. Kroppssektionen är fri. För klass B en spv på mellan 100 och 350 cm, vingbelastningen min 15 gram/kvdm, utom då spv ej överstiger 150 cm, då lägsta tillåtna belastningen är 12,5 gram/kvdm. Kroppssektionen är fri och för stabilisatorn gäller samma regel som för klass A. För klass FAI är betingelserna: spv mellan 70 och 350 cm, vingbelastning min 15 gram/kvdm och kroppssektion min $L \times L/200$. Stabilisatorn skall uppfylla samma villkor som gäller för de båda andra segelmodellklasserna. Som syns finns det vissa likheter mellan de svenska och finska klasserna.

Det finns speciella drag hos de finska segelmodellplanen, som äro gemensamma för alla storleksklasser. Karakteristiska är den låga vingbelastningen och den extremt kupiga profilen. Ett annat särdrag är den bärande stabilisatorn, som är genomgående på några få undantag när. I klasserna A och B håller man belastningen så nära gränsen som möjligt, d. v. s. vid 10 resp 12,5 gram/kvdm. Detta är emellertid svårare i klass FAI, där den stora spännvidden kräver starkare konstruktion. Men även där försöker den finske modellflygaren hålla vikten nere så lågt som möjligt — i rak motsats till de svenska principerna. Hos oss anser man en belastning på 20 gram/kvdm vara ganska hög medan en sådan belastning hos de svenska modellerna är ganska låg.

Klasserna A och B till 150 cm spännvidd — större modeller i klass B brukar inte byggas — har fler drag gemensamma än blott och bart den ytterst låga vingbelastningen. Denna är nämligen kombinerad med en stor bärande stabilisator och en starkt välvd profil. Välvdningen kan gå upp till 7 % och ger det långsamma glid, som är utmärkande för denna segelmodellkategori. Vid spetsarna finns uppåtböjda s. k. öron,

vilka förbättrar tvärstabiliteten avsevärt. Dessa finns dock ej bara i klasserna A och B utan är även typiska för alla mer välkända FAI-konstruktioner. Sidoförhållandet är ringa. I klass A är det 1:5, d. v. s. kordan är 20 cm vid en spännvidd på 100 cm. I klass B har hittills mest förekommit den tyska "Baby"-modellen i olika versioner och den har tills nu varit oslagbar.

I FAI-klassen är modellerna numera sällan under 2 m. Vanligtvis är spännvidden 2 och 2,5 m, vingbelastningen mellan 15 och 20 gram/kvdm och stabilisatorn bärande. Sidoförhållandet är 1:10—1:12. I motsats till de övriga klasserna förekommer här en god strömlinjeformning, vilken underlättas av ett vingfäste, som består av två ur kroppen utstående fanérskivor, vilka har motsvarande "fickor" i vingarna där de skjuts in.

Det var bristen på balsa och japanpapper, som tvang oss att använda helt inhemskt material. Man kan inte påstå att resultatet är sämre än det skulle varit med dessa utländska material. Egentligen har vi aldrig använt enbart balsa till segelmodellerna. Det berodde emellertid på att det i början på den nuvarande "segelmodellperioden" fanns en bestämmelse, som tillät att man hade endast 10 % balsa i modellerna. Och bra var det verkligen att vi ej blev bortskämda!

Modellernas konstruktion kanske det också är värt att slösa några ord på. Som jag redan nämnt är det företrädesvis fanér i tjocklekarna 0,8, 1,3 och 5 mm samt fururibbor som används. Kropparna byggs vanligtvis på spant av fanér, men även kroppar gjorda av enbart ribbor förekommer. Det är självfallet ett väldigt arbete som nedläggs t. ex. på en sexkantig kropp. Vingarna har oftast dubbel V-form samt "öron" och avsmalnar på de stora modellerna. Ett annat särdrag är den s. k. negativa pilformen, d. v. s. vingspetsarna är dragna längre framåt än vid roten. Hittills har detta arrangemang ännu ej utprovats tillräckligt för att visa verkligt positiva resultat, men rent negativa har det ej heller blivit tal om. Men rent teoretiskt sett är det nog så bra eftersom det inducerade motståndet avsevärt minskas. Problemet är synnerligen intressant, varför jag senare i SFTs mfspalter skall beröra denna nya vingtyp.

Till sist skall jag berätta lite om kursverksamheten och de därvid använda modellerna. Hos oss är skolningen av de nya modellflygarna en av klubbarnas främsta uppgifter. När en ung och förhoppningsfull modellflygare börjar ägna sig åt modellflyg får han som första plan bygga den av löjtnant Poppius konstruerade "Haka", under förutsättning att han aldrig eller endast i ringa omfattning byggt modeller. "Haka" är en trevlig modell, lättbyggd och för att vara nybörjarmodell välflygande. Den uppfyller kraven för klass A och trots att den är över två år gammal placerar den sig bra vid tävlingar. En annan modell, som vinner allt större spridning, är den redan förut i SFT omtalade "ESA". När modellflygaren byggt "Haka" deltar han i en kurs där "Baby"-modellen står på programmet. "Baby" är vid det här laget den mest spridda modellen i Finland och som redan nämnts behärskar den slagfältet i klass B. När "Baby" byggts återstår ytterligare en kurs innan man får kalla sig fullfjädrad modellflygare. Som typmodeller vid denna kurs användes numera främst "Viiri", med "Röhn" och "Strolch" i andra led. "Strollan" är välkänd även i Sverige varför jag underlåter att beskriva den. "Röhn" däremot torde vara mindre känd för den svenska modellflygaren. Det är en idealisk kursmodell och som namnet visar av tyskt ursprung. Den är lättbyggd samt lättflugan och med tillfredsställande flygegenskaper. "Viiri" är "Röhn's" raka motsats. Den är svårare att bygga, lätt och känslig för termik. Många goda resultat har nåtts med den.

KOM OCH FLYG PÅ AXVALLA HED I MAJ!



BYGG
MODELLER!

Som ett svar på önskemålen om ett litet OT-möte kommer Nisse Gustavsson med en inbjudan till en träff på Axvalla i maj nästa år.

Tävling med S 1:an "Zamba" (Haglund) och med G 1:an "Tern" (Truedsson)

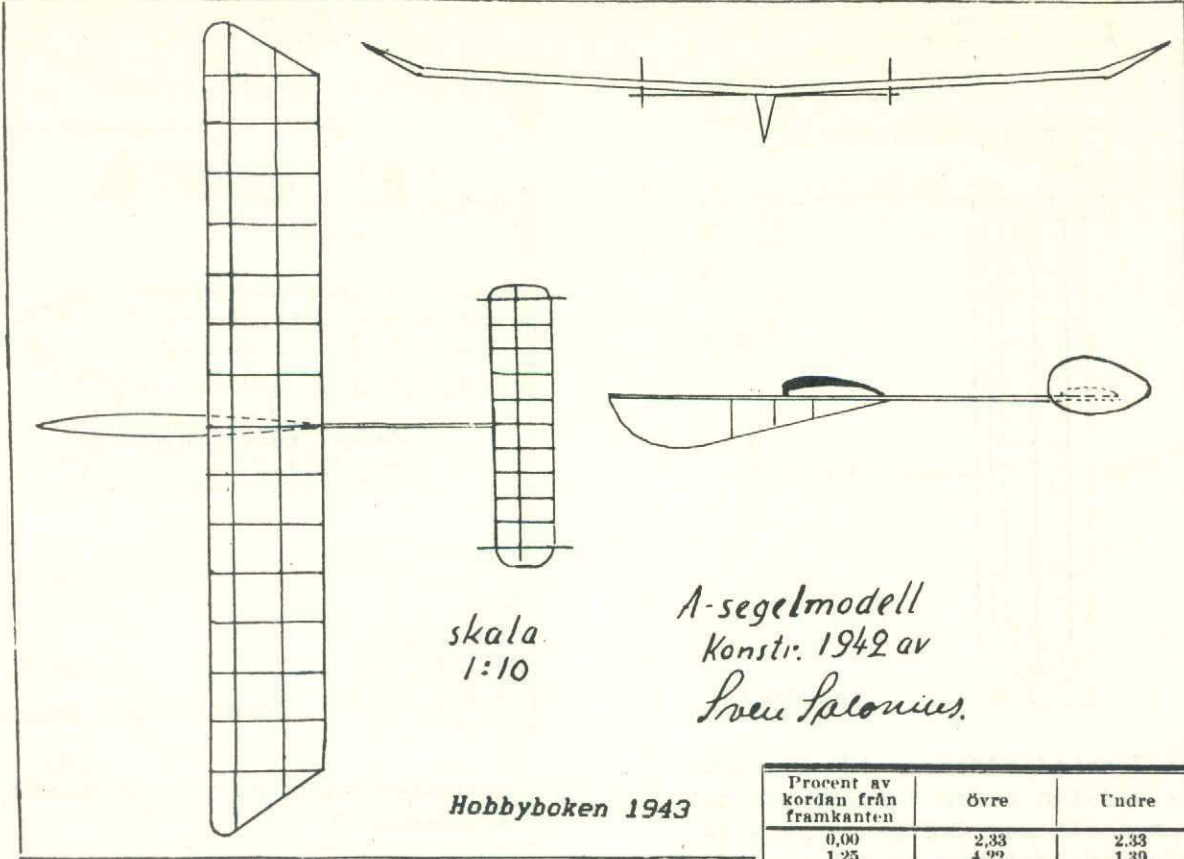
Utöver detta fri trimning med vad du helst vill flyga med!

Kolla med Nisse, när det drar ihop sig till träff, en lördag eller söndag mellan 1-15 maj 1991 - när vädret verkar att bli bra!

Tel. till Nisse 0500- 182 82.

Ritning till "Tern" hos Cento, till "Zamba" hos S.-O. Linden eller Nisse.

A-klass segelmodell *Konstr. S. SALONIUS*

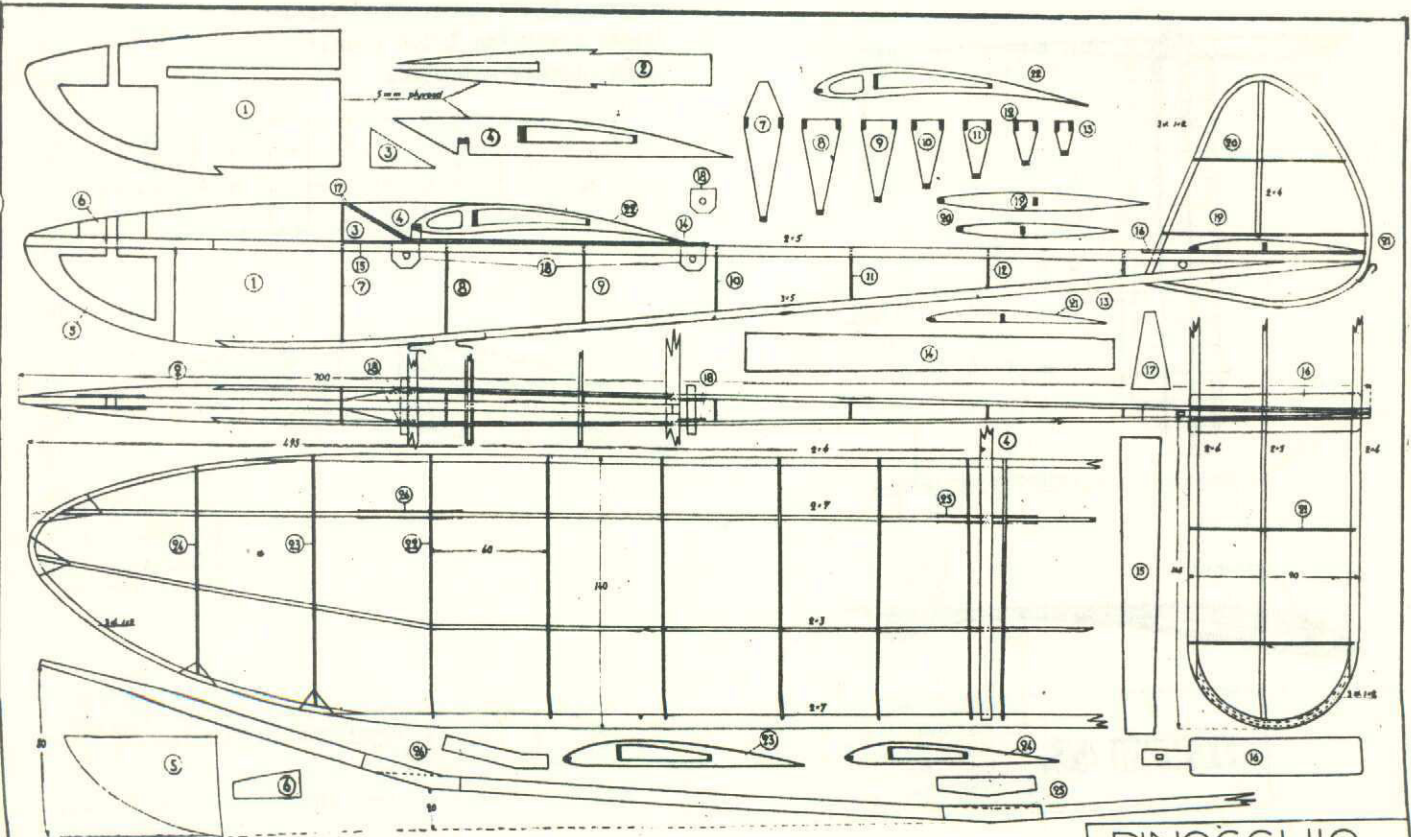


Hobbyboken 1943

Procent av kordan från framkanten	Övre	Undre
0,00	2,33	2,33
1,25	4,22	1,30
2,5	5,90	0,83
5,0	6,99	0,36
7,5	8,22	0,13
10,0	9,22	0,00
15,0	10,65	0,23
20,0	11,52	0,66
25,0	12,12	1,36
30,0	12,42	2,26
40,0	12,48	3,96
50,0	11,75	4,40
60,0	10,25	4,72
70,0	8,19	4,19
80,0	5,79	3,06
90,0	2,99	1,49
95,0	1,43	0,60
100,0	0,00	0,00



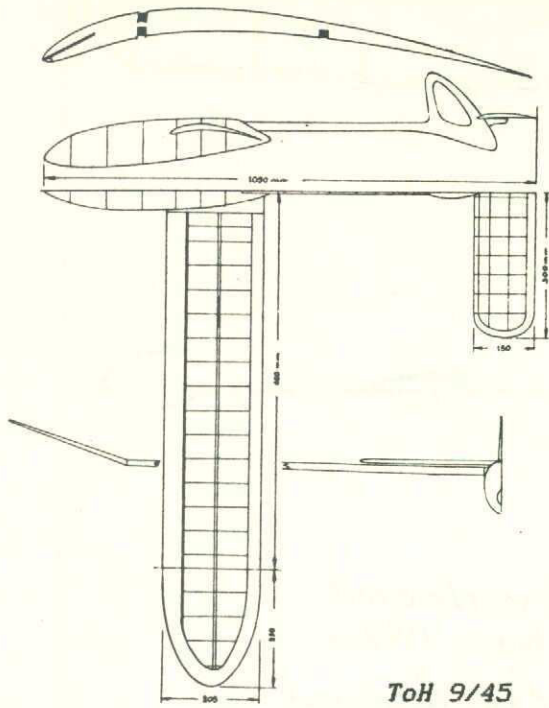
»Pinocchio's» vingprofil.



FLYG 14/43

PINOCCHIO
Segelmodell i klass S1.
Konstruktör: Sven Salenius

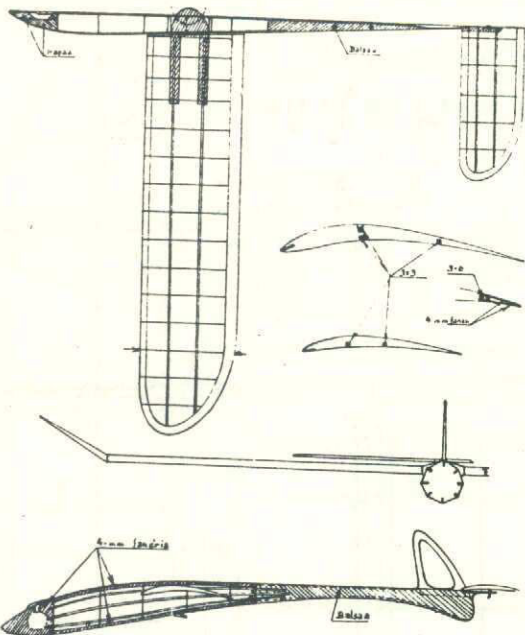
Finska landskampsmodeller 1945.



ToH 9/45

Juha Jernvalls "Meteor 19" klarade inte blåsten under landskampen så bra, men ett par kvällar senare på Gärdet, när det var lugnt och soligt flög den 4.15,6 min. i genomsnitt. Bästa tid 5.25,2 Spv. 2140 mm. korda 205 mm. L. 1050 mm. Stab spv. 600 mm korda 150 mm.

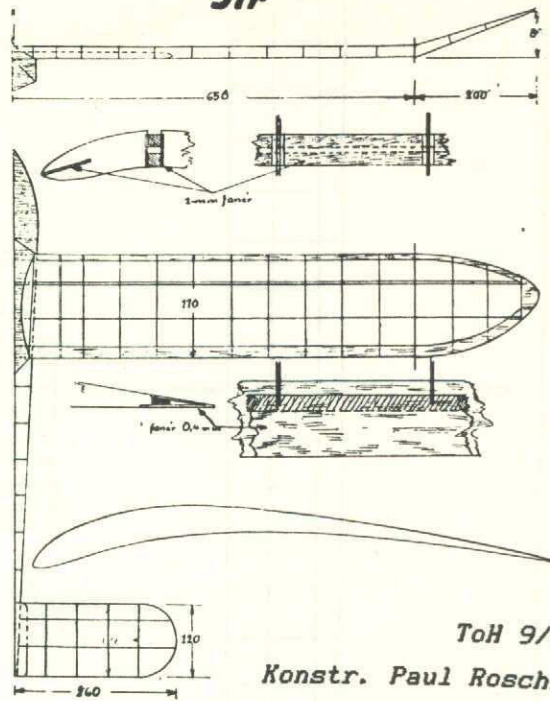
Teknik och Hobby nr 9/1945



NAKKI 45c	Jämnarelli	150 cm
	Tasan leveys	18 cm
	Suppinta-ala	23,1 dm ²
	Pituus	87 cm
	Paino	435 g
	Suunn. Kai Mellén	

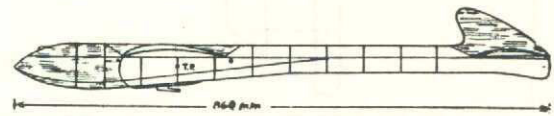
Kai Mellens reservmodell "Nakki 45 c"

"Sir"

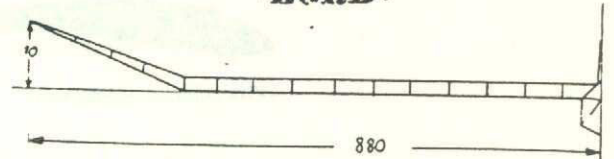


ToH 9/45

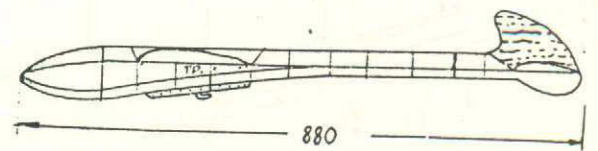
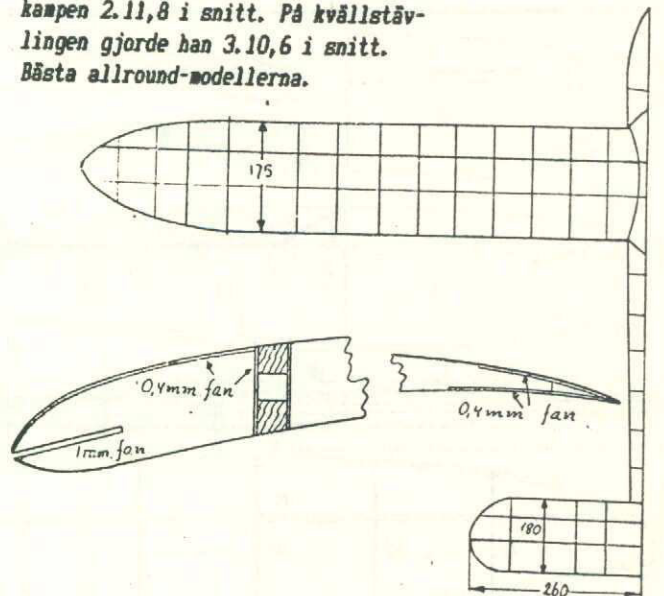
Konstr. Paul Roschier



"LORD"



Konstr. Paul Roschier 4: man i landskampen 2.11,8 i snitt. På kvällstävlingen gjorde han 3.10,6 i snitt. Bästa allround-modellerna.



OLDTIMER-MÄSTERSKAPET 1990.KLASS S-int. (5 anmälda)

1. Ove Larsson,	Termik	105	111	133 = 349
2. Kurt Sandberg,	Jekel	150	84	82 = 316
3. Carl-Johan Eiroff,	Skymaster	85	91	124 = 300
4. Bengt Andersson,	Odenman VM -5i	150	44	92 = 286
5. Helge Wannberg,	Viking	150	20	77 = 257

KLASS F. (7 anmälda)

1. Gunnar Stedt,	Zeek	150	136	150 = 436
2. Sten Persson,	Jupiter	109	138	150 = 397
3. Gunnar Stedt,	Halfwild Goose	119	150	- = 269
4. Lennart Flodström	HU 10 C	79	131	- = 210
5. Carl-Johan Eiroff	Lolita	55	22	121 = 198

"KUNGSÖRNEN" - DEN STORA UTMANINGEN.

Så dags för final ! Egentligen borde alla friflygtävlingar avslutas med en final ! Då kan alla se vem som vinner ! Nu såg alla att Sigurd Isacson startade lite före Ylva Wentzel och hans modell var ännu i luften när Ylvas tog mark !

Gammal är äldst brukar man säga ! Sigurds modell var lätt och elegant byggd. Låg vikt är första nyckeln till bra prestanda på gamla gummi-motormodeller.

Ylvas prestation att slå alla "gubbar" ger oss ju nästa års utmaning. Vilken modell Lasse Wentzel än väljer har vi ju tredje generationen i modellflygarfamiljen Wentzel att slå !

SOL

Resultatlista från KUNGSÖRNEN-TÄVLINGEN
på Vingarnas årsträff den 4 juni 1990.

1. Sigurd Isacson	60	60	60 = 180 + 100
2. Ylva Wentzel	60	60	60 = 180 + 57
3. Georg Törnkvist	60	60	50 = 170
4. John Hagedal	44	60	50 = 154
5. Lennart Axelsson	60	33	60 = 153
6. Anders Håkansson	60	60	32 = 152
7. P.-A. Holmberg	49	36	32 = 117
8. Daniel Savano	50	32	32 = 114
9. Lasse Wentzel	48	14	50 = 112
10. Lars Linden	26	35	46 = 107
11. Hans Schmiterlöw	38	16	47 = 101
12. K.J. Qvarfordt	23	23	33 = 79
13. Sven-Olov Linden	9	36	31 = 76
14. Lars Gustafsson	21	-	- = 21

RADIKONTROLLMODELLER

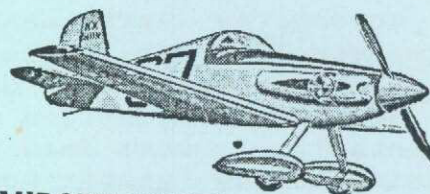
E F T E R L Y S N I N G !

"MIDGET MUSTANG"

VERONS Linkontrollmodell

"PIPER TRI-PACER"

STERLINGS RC-modell.

Börje Ekeröth,
Box 173, 575 22 EKSJÖ.

MIDGET MUSTANG

"SUNNANVIND"

I England finns också en oldtimer-organisation ansluten till SAM Nordamerika med SAM Chapter nr 35. Den ger varje månad ut en liten skrift som heter "SAM 35 Speaks". I den finns i varje nummer en spalt kallad "The Rubber Column" och en vid namn "The Guided Glider Column", den senare författad av George Stringwell. I majnumret har denne skildrat hur han försökt klarlägga alla engelska segelmodellbyggsatser upp till 1955. En lång lista som på åtminstone en punkt har svensk anknytning (Sigurd Isacson). Firman Paramount har haft en byggsats till "Sunnanvind" spv 39" om vilken all information finns, samt en byggsats "Superscout" om vilken han bara känner till namnet. George Stringwell ber läsarna om hjälp. Kanske något för Sigurd att "ta i" ? George s adress är: 17 Hepley Road, Poynton, Nr. Stockport, Cheshire. Postnr ej angivet.

"S W E D I S H G L I D E R C U P"

1955 ordnade Västtyskland och USA ett gemensamt VM i Mainx-Finthen i Västtyskland. Rudi Lindner upprepade sin seger från föregående år och blev på nytt världsmästare. Han är den ende som vunnit A/2 två gånger ! Italien stod som värd 1956 för tävlingen som hölls i Florens.

Som konstruktion betraktad var seg-raren Marcel Brems modell ett steg tillbaka. Vid denna tid hade konkurrensen blivit så svår att man måste ha något mer än en bra tävlingsmodell. Belgaren Brems hade kunnandet och turen att placera sin modell i termik. Han behärskade sin modell och kunde flyga den till seger !

Ännu en jugoslav blev världsmästare klass A2. I Prag 1957 vann Slobodan Babic med en mycket linjeskön välproportionerad konstruktion före ryssen Jiri Sokolov. Inte mindre än sex tävlande hade fyra 3-minutersflygningar före sista start, som Babic lyckades bäst med.

FAI beslöt att världsmästerskap skulle arrangeras vart annat år. Tävlingsplats 1959 var Leopoldbourg i Belgien. Gerry Ritz från USA blev mästare med sin för dåtiden extrema "Continental". I detta fall var det en kombination av utsökt konstruktion och bygge som tillsammans med absolut kunskap om flygning och tävling avgjorde tävlingen.

A2-klassen hade nått en punkt där ännu något mer behövdes för att man skulle kunna kliva upp på segerpallen.

Några år senare kom ryssarna med snurrekrokar.....

SMOS-dekaler



Två sorters dekaler finns nu att köpa. Den ena är av självhäftande plast av visad storlek, blå på vit bakgrund. Lämpliga för större modeller, väskor bilrutan, postlådan m.m. Pris 4:-/st eller 22:- för en karta om 6 st.



En mindre sort, 40x40 mm en s.k. våt-dekal eller överföringsbild, lämpar sig bra till modeller, särskilt de små. De små kostar 3:-/st eller 17:- för en karta om 6 st.

Porto tillkommer med 2:30 för föreningsporto. Beställningar kan göras hos "Oldtimer" c/o S.-O. Lindén, Hovstävågen 15, 703 63 Örebro. Enklarest beställer du genom att sätta in beloppet direkt på postgiro 550916-1, S.-O. Lindén.

Ange på talongen vad du beställer! Skaffa några dekaler att sända till brevvänner, många utländska vänner vill gärna byta till sig dessa mot andra mer exotiska bilder !

ANNONS

"Ritningsbanken"

1950 "Viking" av Ragnar Odenman.
Sint Spv 161 cm. Norrlands MFI.

Gummimotor FAI TAN finns i bredderna 3,2; 4,6 och 6,2 mm.

Skriv eller ring till:

OBS! Ny adress!

ARNE ANDERSSON,
Bagaregatan 36 M,
611 31 Nyköping. tel 0155/868 52



Modellbyggare
Gör Det
Med PRECISION