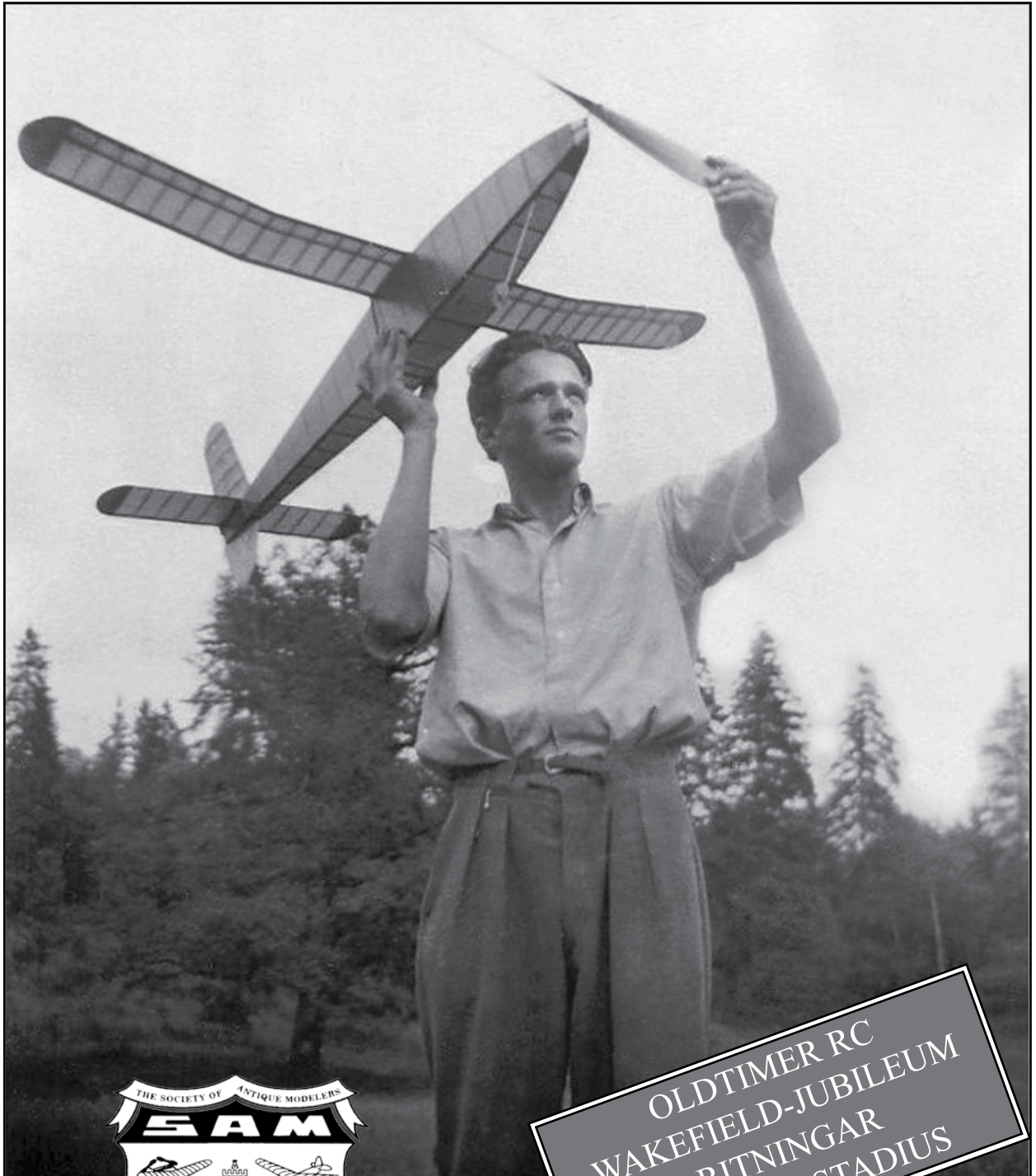


OLDTIMER

SPECIALTIDSKRIFT
FÖR MODELLFLYGARE

Nr: 1 2011



OLDTIMER RC
WAKEFIELD-JUBILEUM
RITNINGAR
IVAN ROGSTADIUS

OLDTIMER
ORGAN FÖR SVENSKA
MODELLFLYGARES
OLDTIMERSÄLLSKAP

Arg. 39. Nr 1/2011
Red. Sten Persson

Styrelse:
Ordförande: Gunnar Wivardsson
Box 10 212, 434 23 Kungsbacka
Tfn 0300-163 79
gunnar_wivard@hotmail.com

Sekreterare: Pär Lundqvist
Wasagatan 29
312 45 Veinge
Tfn 0340-18590
lundqvist@veinge.nu

Kassör: Ingvar L Nilsson
Källbäcksvägen 11B
507 31 Bråmhult
Tfn 033-23 04 05
arb. 031-77 61 663
ingvarl.nilsson@telia.com

Ledamot RC:
Anders Nilsson
Bjurback Berg Södergården
565 92 Mullsjö
Tfn 0392-240 09

Ledamot Linkkontroll
Alf Eskilsson
Tfn 0300-777 66

Suppleant:
Sven Landervik
Rollos Väg 12
291 66 Kristianstad
Tfn 044-24 50 77

Suppleant:
Sigurd Isacson
Skallbergsv. 18, 310 42 Haverdal
Tfn 035-511 02

Hedersordförande:
Sven-Olov Lindén

Hedersmedlem:
Kurt Sandberg

Tidningskommitté:
Sten Persson - redaktör
Tfn 035-10 49 43
sten.persson@mbox305.swipnet.se

Pär Lundqvist - layout
lundqvist@veinge.nu

Kurt Sandberg - distribution

Plusgiro för SMOS: 88 66 95-6
Medlemsavgift: 200 kr/år

Hemsida:
<http://www.smos.info/>

SAM Chapter 67 Sweden

Manusstopptid Nr: 2 2011:
16 maj.



Ordföranden har ordet

Det pågår ständiga diskussioner om hur vi kan utveckla vår förening. Det mesta handlar om idéer om ändrade regler. Jag får ständigt propåer om att vi borde tillåta den och den modellen eller att vi borde låta nyare modeller vara med. Det är bra att medlemmarna är måna om vår förenings fortlevnad, men ibland är önskemålen styrda av drömmen om den egna framgången på tävlingar snarare än av ett genomtänkt förslag.

Vi måste hela tiden fundera på hur vi ska vara attraktiva för framtidens modellflygare utan att för den skull tappa fokus på den viktiga uppgift vi har att bevara och dokumentera modellflyget i Sverige. Därför får vi inte skapa tävlingsklasser där de äldre modellerna inte har en chans att hävda sig, för då riskerar vi att dessa modeller försvinner därför att ingen vill bygga en modell som man ändå inte har någon möjlighet att placera sig bra med.

Att försiktigt flytta våra tidsgränser framåt för att locka dagens modellflygare tror jag är en nödvändighet för vår fortlevnad. Det får dock inte ske genom att vi får tidsintervaller som innehåller modeller med helt olika förutsättningar. Våra tidsintervaller för klasserna måste vara kopplade till tidpunkter för väsentliga regeländringar där den nya regeln dramatiskt ändrar modellernas storlek, prestanda eller grundförutsättningarna för tävlandet.

Vi gör nu ett intressant försök att förlänga tidsepoken för Gint genom att låta de äldre modellerna med 80 gram gummimotor eller mer göra markstart medan de yngre (1958 och senare) med 50 gram gummimotor flygs med handstart. På så sätt tror vi att vi utjämnat förutsättningarna på ett rimligt sätt och att vi kan få rättvisa tävlingar trots att modellerna är så olika. Det ska bli mycket intressant att se hur detta slår ut!

För att vi ska få veta säkert så måste många komma och tävla. Jag kan väl räkna med Dig!

Gunnar Wivardsson

För bidrag till detta nummer tackar red.: Sven-Olov

Lindén, Bengt Åhman, Göran Dacke, Einar Håkansson, Bo Modéer.

Omslagsbilden.:

Omslagsbilden visar Bengt Blomgren Mfk Vingarna, Stockholm med Wakefieldmodell 1943.

Jubileumstävlingarna "Wakefield 60 år" och "Glider 60 år" på Rinkabyfältet lördagen den 2 juli respektive söndagen den 3 juli 2011.

Vi har nu nöjet att få bjuda in våra medlemmar till som vi hoppas två trevliga och spännande jubileumstävlingar på Rinkabyfältet.

Tävlingen Swedish Glider Cup 60 år som blev så uppskattad av våra medlemmar både i Sverige, Norge och Danmark vill vi fortsätta med. Denna tävling kommer vi i fortsättningen kalla för "Jubileumstävlingen Glider 60 år".

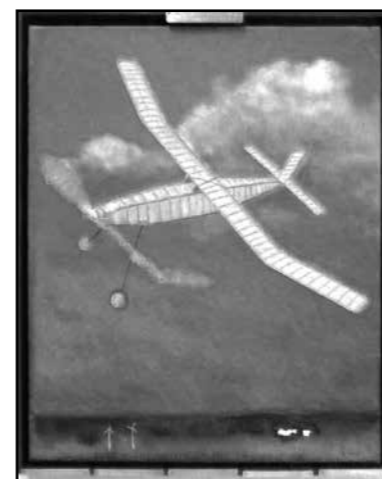
Ny jubileumstävling för i år blir "Wakefield 60 år" som gäller för den Wakefield-tävling som 1951 blev officiellt VM. Vi fick då också en Svensk Världsmästare, nämligen Sune Stark.

Vi kommer sedan att följande år fortsätta med denna tävlingsform som kommer gälla för båda jubileumstävlingarna. Alltså tävlar vi nästa år med modeller byggda före 1952 och så vidare...

Det blir även nya vandringspriser, två oljemålningar i format 40x50 cm med modeller fritt svävande bland molnen. För Glider 60 år Stephan Bernfests VM-modell och för Wakefield 60 år Sune Stark's VM Wakefield-modell. Vi hoppas på ett fint tävlingsväder och många modellflygare och kanske också en del nya modeller.

Tävlingsledningen

"Wakefield 60 år" 3 juli kl. 12.00



Information gällande tävlingen se nedan. Tävlingen slutar kl.18.00.

Modeller: Alla wakefield-modeller konstruerade senast 31/12 1951 får delta och Du har rätt att anmäla två modeller.

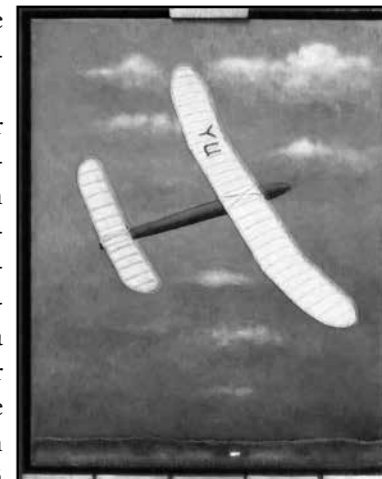
Startsätt: Start från nyttillverkat runt startbord med diameter 2 meter och höjd 1 meter. Ett mycket säkert startbord, där riskerna för en olycka är extremt små,

se vidare sidan 21. Omstart får ske vid flygtid under 20 sek.

För tävlingarna här ovan gäller följande information:

Samling vid försvarsmaktens informationstavla och därefter sker avfärd till tävlingsplatsen där information och utdelning av startkort samt betalning kommer att ske. För båda tävlingarna gäller tre starter utan periodindelning. Direkt efter avslutad tävling sker eventuell fly-off och prisutdelning.

"Glider 60 år" 2 juli kl 09.00



Information gällande tävlingen se nedan. Tävlingen slutar kl.15.00.

Modeller: Alla modeller som skulle kunna ha deltagit i tävlingen år 1951 och som uppfyller de då gällande reglerna. Total bäryta 32-34 dm², kroppssektion= bärytan/100. Lägsta vikt 410 gram. Modeller skall vara konstruerade senast den 31/12 1951 och du har rätt att anmäla två modeller. Linlängd blir om vädret tillåter 100 meter.

Omstart är tillåten vid flygtid under 20 sek.

Anmälan:

Anmälan skall ske senast onsdagen den 22 juni 2011, skriftligt per brev eller e-post till:

Åke Gustavsson, Broddarpvägen 97, 269 95 Båstad, Sverige. E-post: torekov@swipnet.se

Förfrågningar:

Förfrågan om tävlingarna kan ske på tfn 0431-363 807 Åke Gustavsson.

Startavgift gäller 70 kr för den första modellen och 30 kr för övriga.

REGIONOMBUD FÖR SMOS

För Skåne-Blekinge	Thomas Johansson.	Närke-Västmanland	Göran Larsson
Småland-Öland	Bengt Åhman	Uppland	Gunnar Ågren
Gotland	Vakant	Dalarna	Inge Sundstedt
Halland	Sten Persson	Gästrikland och	
Västra Götaland	Lennart Flodström	Hälsingland	Vakant
Storstockholm	Anders Sjöberg	Mellannorrland*	Sofia Holmbom
Östergötland och		Övriga Norrland	Vakant
Södermanland	Kent Josefsson	*Jämtland-Härjedalen-Medelpad-Ångermanland.	
Värmland	Christer Jansson	V.G. se matrikeln för adress och telefonnummer.	

AKM 70 år inbjuder till Total Wakefield

Tävlingsklasser: 1 A. De gyllene åren 1930-1957 (alltid med markstart). Här får man delta med original, befintlig eller nybyggd oldtimermodell med väldokumenterad bakgrund. Man får anmäla två olika modeller. Det är modellens byggare, som får tillgodoräkna sig placeringen och en eventuell segerpremie. Proxyflygare är välkomna. Segraren erhåller 995 SEK.

1 B. Classic Wakefield 1930-1953 (gäller modeller i AKM:s förteckning). De som tävlar i 1 A (ovan) deltar samtidigt i Classic Wakefield. De äldre modellernas sämre flygegenskaper kompenseras med ett handikapp i form av en individuell koefficient. Det går att flyga själv samtidigt som man utnyttjar en proxyflygare till en annan modell. Segraren erhåller 995 SEK plus vandringspris.

2. Modern 1958-1966 samt 30 gram. Här flyger vi modeller med maximalt 50 gram gummimotor. Modellerna får gärna vara original från tiden 1958-1966 eller nybyggda efter äldre ritningar eller t.o.m.

VÅRTÄVLINGEN 2011

SMOS inbjuder härmed medlemmarna till den traditionella Vårtävlingen på Rinkabyfältet lördagen den 21 maj 2011. Reservdag 22 maj.

Omstart vid flygtid under 20 sekunder, linlängd 100 meter om vädret tillåter. Samling 9.30 vid försvarets informationstavla. Därefter förflyttning till tävlingsplatsen där information ges och startkort delas ut. Tävlingsstid 10.00-15.30 utan periodindelning, därefter sker eventuell fly-off.

Tävlingsklasser – alla! D.v.s. A, B, C, D, Gint, S1, S2 S3, Sint, A1, A2 samt F-Klassisk och F-Nostalgi, med reservation för sammanslagning av klasser vid behov. Startavgiften på 50 kr gäller för första modell och sedan tillkommer 25 kr för varje följande modell.

Avgiften betalas på tävlingsplatsen.

Tävlingsanmälan med uppgift om modellens klass och namn samt den tävlandes namn och telefonnummer meddelas till Åke Gustavsson Broddarpsvägen 97, 269 95 Båstad, Tfn 0431-363 807. E-post torekov@swipnet.se Anmälan senast den 15 maj. För att underlätta hämtning rekommenderas alla tävlande att förse sina modeller med ägarens mobiltelefonnummer, OBS lämnas också på anmälan! Hjärtligt välkomna!

SMOS Tävlingskommitté Åke Gustavsson

FRIFLYG-SKALA.

Friflygskalakommittén inbjuder härmed alla intresserade till tävling i friflygskala i samband med OT-SM 2011. Flygning fredag 26/8 e.m. och kväll med skalabedömning lördagen den 27/8, som också är reservdag för flygning. Concours d'Élegance på kvällen. Reglerna finns på SMOS' hemsida www.smos.info.

helt nykonstruerade med tidstypiska detaljer från perioden 1958-66. Vi tror att 50 grams modeller kan tävla mot nutida 30 grams modeller. Det går bra att delta samtidigt med Modern och 30 gram. Man får ha en ordinarie och en reservmodell. Segraren erhåller 995 SEK plus ett vandringspris.

Tid: 2 september 2011, samling 0900.

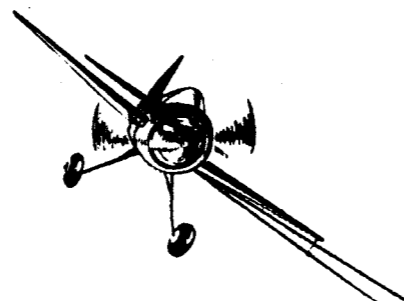
Plats: Rinkabyfältet i samband med Nordiska Mästerskapen den 1-4 september.

Tävlingsmoment: Tre starter med periodindelning

Startavgift: 1A och 1B 150 kr första modellen, 75 kr för en olika 2:a modell. För 2 Modern: 150 kr för en ordinarie med eller utan reservmodell.

Anmälan & mer info: Einar Håkansson, Tfn 0413/54 07 90, E-post: einar.hakansson@telia.com

För den som vill ha fler tävlingstillfällen med sina historiska Wakefieldmodeller under 2011 föreslår vi Svenska Oldtimersällskapetets hemsida <http://smos.info>.



SMOS TÄVLINGSKOMMITTÉ

Behöver du övernattnings vid tävlingarna i Rinkaby kan vi rekommendera följande närbelägna B&B.

Cigarrkungens B&B, Åhus, tfn 044-248535, 070-6067710. Wanters vandrarhem o.B&B, Fjälkinge, tfn 044-51270. Då tävlingarna 2-3 juli är under semestertid, bör bokning ske i mycket god tid. SM-tävlingen kommer att äga rum som vanligt på Rinkabyfältet den 26-27-28 augusti 2011. All information om denna tävling kommer i nästa nr., alltså nr. 2.

Åke Gustavsson



Plats och tidpunkt för RM i friflygskala har vid tidningens pressläggning ännu ej fastställts och vi återkommer därför till detta i nästa nummer.

Anders Sellman

Omslagsbilden

Bengt Blomgren Mfk Vingarna.

Bengt Blomgren är yngre broder till Arne Blomgren. Han föddes 15 augusti 1923 i Stockholm.

Arne hade börjat med att bygga modellflygplan och snart var Bengt också aktiv i Mfk Vingarna redan 1935. Som 14-åring deltog han i en tävling i Örebro där hans modellplan drabbades av den nya regel som KSAK hade infört. Regeln innebar att en termikflygning som gav en lång flygtid bara fick räknas som max. 6 minuter. Eftersom Bengts plan flög bort fick han bara medeltiden 2.00 min i protokollet men det räckte till en 3:e plats.

Den 11 juni 1939 arrangerades Nordiska Mästerskapen också i Örebro. Bröderna Blomgren hade framgång i och med att Arne vann och Bengt blev 2:a. Ett foto visar dem tillsammans med en stolt fader!

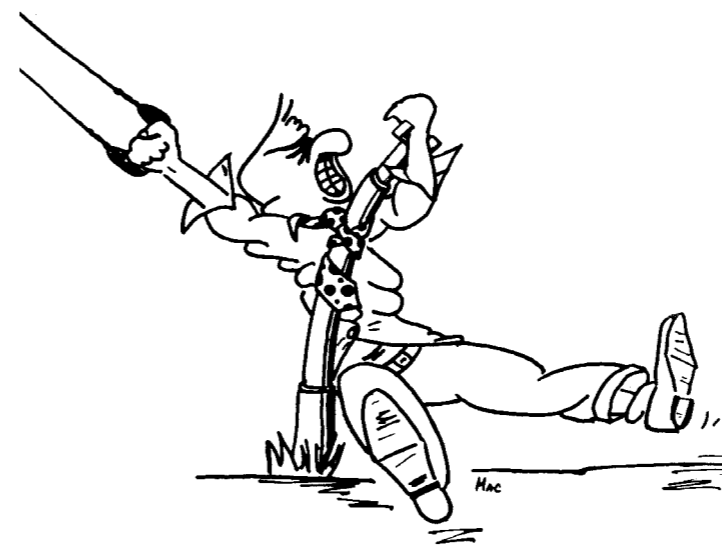
Sverige hade en seger i Coupe de Belgique från 1938 att försvara. Tillsammans med brodern Arne och den individuella försvararen Gunnar Magnusson åkte de med Sven Wentzel till Liège i Wentzels DKW 1939. Svenskarna var bara 4 man i laget medan övriga lag hade sexmannagrupper, så lagsegrern gick till Frankrike. Bengt blev 11:e: man med tre goda flygningar.

SM 1939 hölls i Eskilstuna dit tävlingen flyttats från Västerås pga 2:a världskrigets utbrott. I miserabelt väder med gråa regnskyar kom Bengt på tredje plats i Elitklass för gummimotormodeller. Broder Arne vann förstås!

Nästa SM-tävling blev en triumf för Bengt. I Linköping 1940 vann han klass MB Mästarklass.

I månaden efter deltog han i Avestatävlingen och blev där 2:a i klass MBM Mästarklass efter Åke Roggentin...

Mfk Hobby, Örebro anordnade Vintertävlingen 1941. Flygfältet i Örebro tycks ha varit en plats där Bengt trivdes! Nu vann han klass M3M och blev 2:a i M2M.



SM flyttades 1942 till Ålleberg, avsikten var att också hålla NM där. Bengt vann klass M2 och blev 2: i M3 = Wakefieldklassen. Nordiska Mästerskapen blev inställda då 2:a Vkr satte stopp för övriga nordiska deltagare. Endast Aarne Ellilä från Finland hade hunnit resa till Sverige. En extratävling ordnades och i den vann Ellilä före Bengt.

Vintertävlingen fick också byta plats från Skarpnäck till Ulvsundasjön. Bristen på gummimotorer började märkas vilket gjorde att de större klasserna M2 och M3 slogs samman. Bengt vann klasserna M2E och M3E..

1943 var Skarpnäck åter tillgängligt. Elitklasserna hade nu slopats. Bengt blev detta år 2:a i M2.

Den sista tävling Bengt Blomgren deltog i var SM 1943 på Västerås flygfält. Hans M2:a som finns i Ritningsbanken var åter suverän. I klass M3, modellen på omslaget blev han 4:a.

Bengt Blomgren tog studenten i Palmgrenska skolan våren 1943. Efter den tiden var teater hans huvudintresse. Han och fästmon cyklade till SM-tävlingarna i Västerås, då hade han fått besked om att han blivit antagen till Göteborgs stadsteaters elevskola så fort som tävlingarna var avslutade tog de cyklarna och drog iväg till Göteborg. Trunken med modeller fick bror Arne ta med hem till Stockholm.

I Göteborg blev Bengt premiärelev det tredje året och skådespelare fjärde året. Därpå flyttade han till Norrköping.

Bengt Blomgren skrev teaterpjäser och hans debutpjäs "Höst" fick sin premiär på Helsingborgs stadsteater medan Bengt själv spelade huvudrollen i "Den heliga familjen" på Norrköpings stadsteater!

Pjäsen fick fin kritik och i Stockholms-Tidningen skrev Herbert Grevenius att "Höst" blev en succé.

Bengt medverkade i ett flertal filmer och TV-serier och var regissör i många teaterpjäser.

Sven-Olov Lindén

Old-Timer-linflygträff 4 juni 2011.

Ingvar Nilsson meddelar att linflygarna i Kungsbacka även i år inbjuder till en träff för OT-linflygare, men välkomnar även OT-RC och modellmotorfantaster att visa upp sina alster.

För närmare detaljer var god se inbjudan i OLDTIMER nr 1/2009 eller kontakta Ingvar Nilsson.

Tfn 033-23 04 05 arb. 031-77 61 663

E-post: ingvar.nilsson@telia.com

RC-Oldtimerflyg i Skillingaryd

Den sedvanliga RC-Oldtimerträffen med "Molnens bröder" fick i år med kort varsel ombasera till Skillingaryd. På grund av den stora övningen med den internationella insatsstyrkan Nordic Battle Group så hade Höglandets MFK i Eksjö inte tillgång till Ränneslätt för den årliga oldtimerträffen i början av oktober. Kontakt togs därför med Stig Andersson i Skillingaryds modellflygklubb. De hälsade oss hjärtligt välkomna att hålla våra flygningar hos dem.

Vi startade vid 10-tiden. Uppslutningen var mycket god och vi kunde se drygt ett femtontal modeller av olika slag. Vädret var helt optimalt med svag vind, angenäm temperatur samt soligt med termik stundtals. Stig hade ordnat med kaffe och hembakta bullar som vi åtnjöt tillsammans med korvgrillning vid brasan.

Vi flög, pratade, fikade och grillade korv om vartannat. Bilderna får tala för sig själva från denna fantastiska dag när oldtimerflyg är som allra bäst.

Bengt Åhman

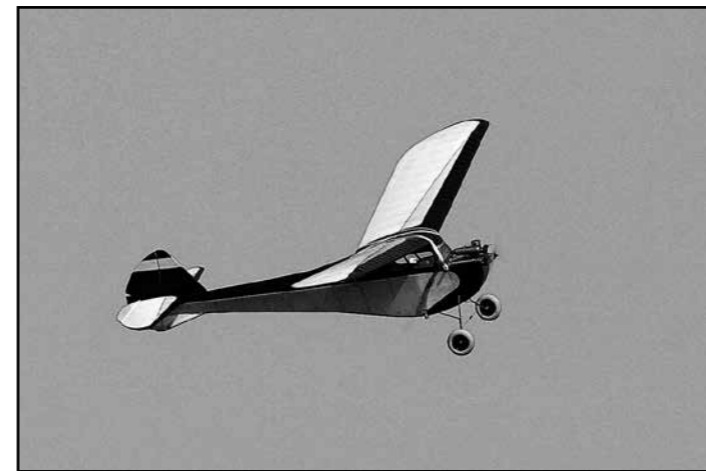


Ovan Alf Höglind klar för start med Scorpion och t. h. nästa sida har denna modell just lättat. T. v. om den syns även Benny Båths Double Diamond i luften.

T. v. Christer Skäär förbereder start med sin Falcon 56:a.

Nedan t. v. Christer Svenssons vackra modeller, Playboy och Qaker Flash.

Här under, Stig Andersson, Skillingaryd med en oldtimermodell som han övertagit från Termik-Johan. Det är en förstorad version av friflygmodellen SE-52 från 1947.



Historien om en stolt flygplansbyggare.

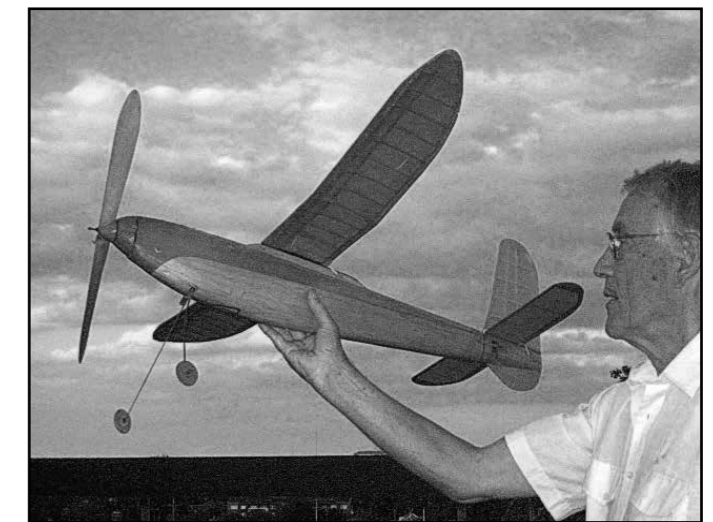
Vid Per-Axel Malmströms bortgång donerades hans gamla modellplanstrunk med innehåll till SMOS av fru Malmström. Då Örjan Gahm hämtade trunken fick han även ta del av följande episod, nedtecknad av Maj Malmström:

År 1936 i en sommarmånad cyklade Per-Axel Malmström från Stockholm, då boende med sina föräldrar på Chapmangatan 2 till Falköping för att medverka i en modellflygtävling med ett egenhändigt byggt modellflygplan. Det var en orolig tid i början av året, strejk inom metallsektorn s.k. storstrejk, början till ett andra världskrig och mycket annat, så pengar var det ont om lite var stans.

Per-Axel cyklade med 10 kr på fickan stolt och glad för att till varje pris nå målet Falköping och tävlingen. En limpa och mjölk fick han livnära sig på och hör nu – han vann tävlingen!

Så cyklade han hem igen med 5 kronor, lånade av en man som tillhörde tävlingsledningen, hans namn var Widegran. Per-Axel fick aldrig någon adress, han visste inte vart han skulle skicka till-baka dem lånade femman!

1958 började Per-Axel på Skandia som dess ende fotograf. Några år senare flyttade Skandia från Mynttorget till Sveavägen i Stockholm och där i den gemensamma matsalen bland några nya bekansaper fanns en man



med namnet Åke Widegran. P_A. frågade om Widegran i Falköping och Åke var släkt och fick till svar: "Ja, det var min farsa!"

Åke fick då vara så vänlig att ta emot 5 kr!

På så vis blev P.A. befriad från sin skuld.

Ja, så har flygplanet fått flytta mellan många vindskontor. Jag som skriver ner detta är Per-Axels hustru Maj Malmström.

Några fler byggen blev det aldrig, men många fantastiska Meccanobyggen. Så var han en fantastisk fotograf. En underbar livskamrat som gick ur tiden den 13 juni 2003.

Maj Malmström



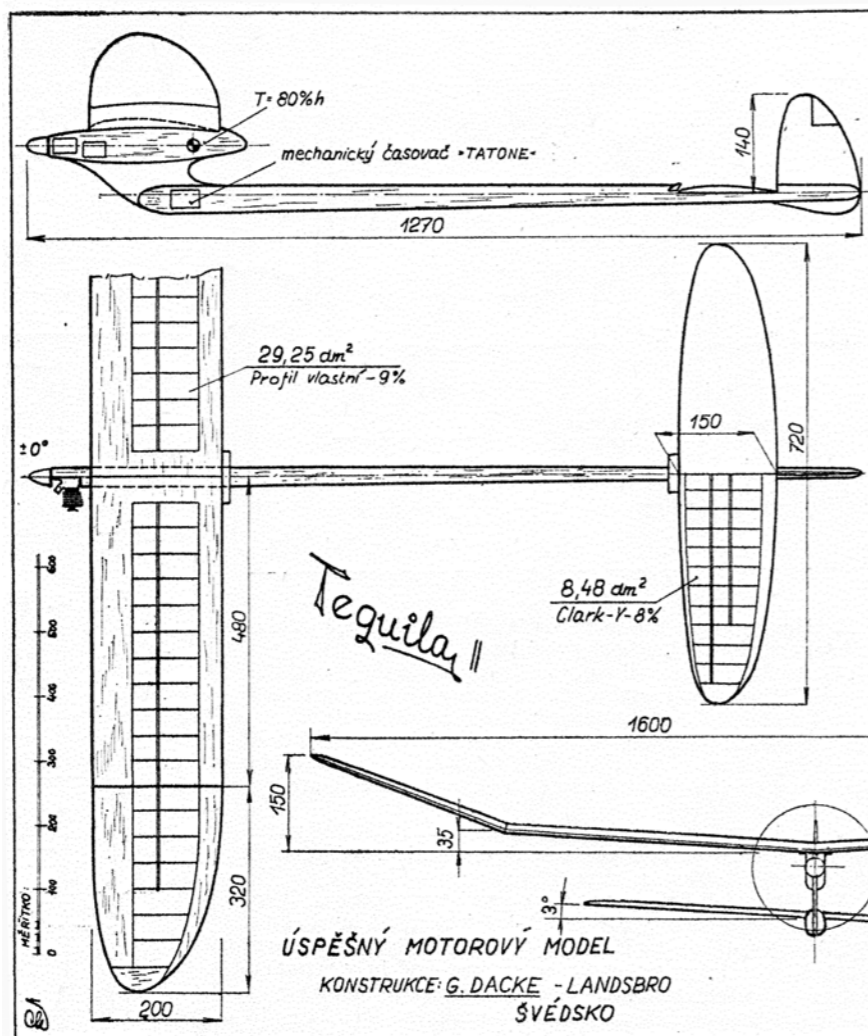
TEQUILA II

I OT 2/2010 presenterades Göran Dackes "Tequila I" och en uppföljning utlovades i form av "Tequila II". Denna utveckling av första versionen byggdes och flögs 1959, d.v.s. den ligger strax utanför SMOS' nuvarande tidsgräns för F-Nostalgimodeller. Med tanke på en framtida framflyttning av tidsgränsen kan den bli aktuell och visas därför här.

Skissen är tagen ur en tjeckisk tidskrift 1960 och som synes har modellen fått ellipsytor och en del av stabilisatorytan har flyttats till vingen. Det är annars mest kosmetiska ändringar och därför kan man utgå från att tidigare angivna materialspecifikationer gäller även här.

Tilläggs kan att vingprofilen är en 9% NACA 6409, vingens anfallsvinkel är +2,5 grad och motorn en Oliver Tiger Mk III med 9x4 propeller.

Sten P.



R.C. AMPHIBIAN...

Fly it on Ponds—Rivers—Bays—Lakes or Flying Fields!

Model will R.O.W. or R.O.G. fully loaded with Radio Gear.

Plans include: Radio Control, Installation Details, PAA-Load Dummy Installation, PAA Flying Hints, Construction Details, Various Engine Installations, Building Instructions.

Designed by: **Henry Struck**

Berkeley's "SEA-CAT"

N.A.C.A. Type Planing Hull Design Amphibian

For .15 to .25 Engines — 68" Wingspan

Price: **\$7.95**

Fly it Five Ways:

- Seaplane (R.O.W.)
- Landplane (R.O.G.)
- Radio Control
- PAA-Load
- Clipper Cargo

Here is a model design that has been a full thirteen years in development. It's N. A. C. A. Planing Hull design makes water take-offs easy. Its hull is easily accessible for radio control equipment, PAA Dummy Pilot or Clipper Cargo.

Proven performance on the original test models include: First International Radio Control Flight; Fourth place in a field of seventy in the Mirror Flying Fair (The first R.C. contest for both Struck and the "Sea-Cat"); First in Radio Control at "Scream" Demons Long Island Sound Hydro Championship; Second in PAA-Load at the same contest; and Precision flights carrying over a pint of fuel at the First "World Model Air Olympics."

This airplane is what many model builders have been waiting for. You can now fly your own "Sea-Cat" with perfect take-offs and landings from water or land. Start yours today!

- Detailed Full Size Plans
- Shaped Leading, Trailing Edges
- Formed Celluloid Bubble Canopy
- Die-Cut Balsa and Plywood
- Formed Metal Ring Cowl
- Hardware, Covering Material
- Selected Strip Balsa

Henry Struck's "Sea-Cat"

RC-sjöflygplan torde vara en rejält försummad OT-gren, vilket en och annan förhoppningsvis kan se som en utmaning! Red. tänker här närmast på kategorin flygbåtar, som ju lätt kan flygas även från land som amfibieplan.

Lämpliga konstruktioner hittar vi i synnerhet i amerikanska tidskrifter från 50-talet, där en viss Don McGovern speciellt utmärkte sig med sin klassiska "Privateer". Denna jättemaskin med 9 fots spännvidd och ett antal mindre varianter därav utkom i byggsatsform (främst av Berkeley) och detta gäller även Henry Strucks "Sea-Cat".

Den senare är slutpunkten på en utvecklingskedja, som påbörjades 1941, men skrovformen utvecklades senare efter data, som släpptes av NACA efter kriget. Vid denna tidpunkt var "Sea-Cat" förstas en friflygmodell.

En bit in på 50-talet ombads H. Struck utföra den första internationella flygningen med en radiostyrd modell och han modifierade då sin flygbåt till det utförande, som visas på den här ritningen från Model Airplane News' augustinumner 1954.

Hjälpligt styrd med en enkanalsradio, som påverkade ett minimalt sidoroder, döptes modellen till "Sea-Cat"

och korsade en blåsig dag gränsen mellan USA och Canada för att vinna den eftersträfvade titeln.

Som byggsats blev "Sea-Cat" en stor succé och byggsatser är än idag inte ovanliga på eBay och liknande nätmarknader. Söker man på Nätet hittar man mycket stoff om denna seglivade modell, som fortfarande byggs i mer eller mindre modifierade versioner.

Eftersom originalet var avsett att flygas antingen med en enkanalsradio eller som friflygmodell är den självstabil och nutida byggare minskar förstas på vingens V-form. För karaktärens skull ska man dock gå varsamt fram med dylika ändringar, fast en mera RC-anpassad vingprofil kanske inte är helt fel!

För friflyg rekommenderades en 2,5 cc-motor och upp till 4 cc för RC-versionen. Med den senare hade originalet en startvikt på 1,8 kg, varvid startsträckan uppgavs till c:a 15 meter (!).

Såväl ritningar till "Sea-Cat" som hela originalbyggsatser byter då och då ägare på eBay, men den som inte vill betala samlarpriser skaffar enklast en ritning via amerikanska AMAs ritningsbank (www.modelaircraft.org/plans.aspx) eller www.model-plans.co.uk). Kopia på byggbeskrivningen i Model Airplane News kan red. stå till tjänst med.

StenP.

VÄGEN TILL VM - SEGERN. Av Sune Stark

Sune Starks skildring av hur han blev världsmästare är saxad ur TFA 3/8 1951 och har redan publicerats i vår tidning. Det är dock snart 20 år sedan och på inrådan av Sven-Olov Lindén återges den än en gång inför stundande jubileum.

Årets Wakefieldtävling tillika VM för gummimotor-drivna modellflygplan, gick liksom förra året av stapeln i Jämsjärke, den finska segelflygskolan.

Tävlingen hade samlat 51 deltagare från 11 länder därav 4 utomeuropeiska. Varje land har rätt att sända högst 6 deltagare. Sverige representerades i år av Börje Börjesson och Helge Eliasson från Aeroklubben i Göteborg samt Arne Blomgren och Sune Stark från Vingarna i Stockholm.

Vi anlände till Jämsjärke hela tre dagar före tävlingen och trodde oss därigenom ha god tid att lägga sista handen vid modellernas trimning. Vädrets makter var emellertid onådiga och förhindrade genom stark blåst och regn all tanke på trimningsflygning de första dagarna. Vi ägnade istället tiden åt andra förberedelser, såsom trimning av och sprängningsförsök med gummimotorerna.

Motorernas skötsel är nämligen en hel vetenskap för sig! Det gäller att känna sina motorer, så att man kan utnyttja dem intill men absolut ej över bristningsgränsen. Lyckligtvis blev det hyggligt väder för trimningsflygning natten före tävlingen. Det var tillräckligt ljus för att flyga hela natten, vilket vi också gjorde. Vid halvfemtiden på morgonen var alla i laget nöjda med sina modeller och förhoppningsfulla gick vi till sängs

för att vila ut till tävlingen, som skulle börja på kvällen samma dag.

Tävlingskvällen kom med hyggligt men ingalunda idealiskt flygväder. De flesta deltagarna hade nog trott och hoppats på en upprepning av fjolårets nästan vindfria tävling men förhoppningarna infriades inte, och vindstyrkan på några meters höjd varierade uppskattningsvis mellan 4 och 6 meter per sekund. Vinden var dock mycket jämn och innebar inga besvärligheter ur startsynpunkt, speciellt som vinden på markhöjd vid startplatsen var ganska svag. Den väsentliga nackdelen med vinden var, att de bästa modellerna drev iväg ur synhåll för tidtagarna innan de landat.

Liksom förra året gick tävlingen av stapeln på en lördagskväll och tidig söndagsmorgon för undvikande av turbetonade termikflygningar. Efter svenskt mönster indelades tävlingen i tre perioder enligt nedan:

1:a perioden	kl 19.30 - 21.00
2:a perioden	kl 21.00 - 23.00
3:e perioden	kl 03.00 - 04.30

För att undvika den mörkaste delen av dygnet gjordes alltså ett uppehåll på fyra timmar mellan andra och tredje perioden.

Tävlingsorganisationen var absolut perfekt och alldeles speciellt vann organisationen för återhämtning av modeller alla deltagares odelade gillande. Två kedjor av pojkar med uppgift att följa och hämta alla modeller som landade utanför fältet hade nämligen utplacerats i vindriktningen.

1992 deltog Sune Stark i OT-SM med sin original Wakefield från 1950 – och vann!



Följningen underlättades genom radioförbindelse mellan startplatsen och de båda kedjorna. Organisationens effektivitet bevisas bäst av att, såvitt jag vet, ingen enda modell försvann trots att många landade i skogen.

Vid årets tävling tillämpades för första gången de nya mätreglerna för Wakefieldmodeller. Detta satte sin prägel på årets modeller. Amerikanerna hade fastnat för möjligheten att göra mycket långa kroppar och exellerade i kroppslängder på 1 ½ à 2 gånger spännvidden. Vi betraktade först dessa modeller med odelad misstro men måste senare medge att de kunde flyga alldeles utmärkt, även om de föreföll ha en viss benägenhet att råka i hackflykt.

Förutom de ändrade mätreglerna tillämpades för året något uppmjukade startbestämmelser. Förut fick man endast hålla modellen i vingspetsen och propellern vid start, men nu tilläts även andra fattningar. En nyhet var att under tävlingen två modeller fick användas. Det var även tillåtet att växla delar mellan de båda modellerna under förutsättning att "bastarden" höll reglerna. Det senare är väl en möjlighet, som man väl normalt endast utnyttjar vid ett haveri av den ordinarie modellen och då reservmodellen inte är av fullt samma klass. I ett sådant fall kan man kanske med fördel ersätta en trasig vinge eller stabilisator med dito från reservmodellen. Jag kan faktiskt inte svara på om någon begagnade sig av den möjlighet under denna tävling, däremot var det många som på grund av starthaveri satte in sin reservmodell.

Följande tävlingsreferat handlar huvudsakligen om mina egna flygningar bland annat därför att jag inte vet mycket om de andra deltagarnas öden.. Den som händelsevis har deltagit i en modellflygtävling vet kanske att man inte har mycket tid över att iakta sina medtävlare. Alltnog, jag startade först i det svenska laget. Med benäget bistånd av Arne Blomgren drog jag upp allt vad motorerna tålde och med någon bävan ställde jag ifrån mig planet på startbanan.

Markstart med en gummimotor är ju alltid litet nervpirrande, då modellen på grund av motorns våldsamma kraft vid toppvarv, dels stjälpas omkull av propellermomentet, dels kan uppvisa tryckningstendenser, som kanske inte finns vid något lägre varvtal. Modellen startade emellertid säkert och steg ett tag alldeles lodrätt. Många trodde nog att den väl branta stigningen skulle sluta med en stjärtlidning, men modellen klarade övergången till normal stigflygning genom en elegant knyck!

Höjden blev god och modellen drev med vinden rätt mot hanget (Hang = ås, som används vid segelflygning i s.k. hanguppvind). Förmodligen fick den hjälp av någon hanguppvind, men dess värre gled modellen över hanget och försvann ur tidtagarnas åsyn. Detta spelade dock mindre roll ur tävlingssynpunkt eftersom det drabbade

alla långtflygande modeller lika. Det visade sig senare att tiden 3 min 46 sek räckte till en 4:e placering i första tävlingsperioden.

De övriga svenskarna misslyckades mer eller mindre i första starten och var därigenom redan från början borta ur slutstriden.

Arne Blomgren, vars modell under trimning föreföll mest lovande i svenska laget, råkade ut för en lindrigt sagt förarglig malör, i det de två gummimotorerna trasslade in sig i varandra under starten. Propellern stoppade efter endast 21 sek. Finlands hopp och dubbla världsmästare Ellilä hade också en oturlig dag och kvadade sin nya modell i första startförsöket.

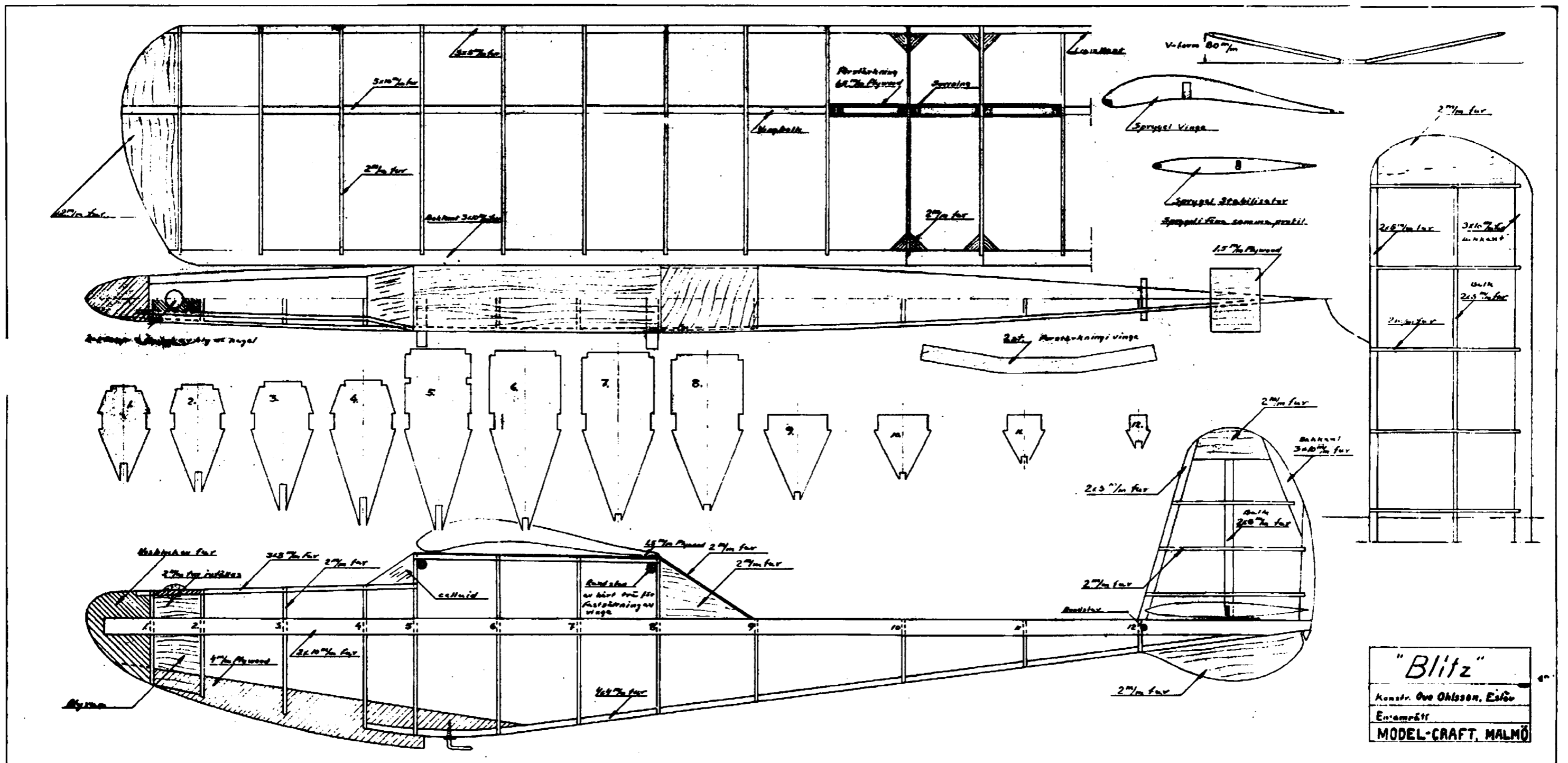
Jag bytte gummimotorer till min andra start för att utnyttja fördelen av en utvilad motor. En gummimotor, som dragits upp till toppvarv, behöver nämligen några få timmars återhämtning för att återfå sin fulla spänst. Vinden hade nu svängt något, så modellen drev långsamt med hanget. Tiden 3 min 52 sek gav en 4:e placering även i 2:a perioden och sammanlagda tiden av de två starterna berättigade mig till 3:e plats i protokollet.

Efter andra perioden var det som sagt ett uppehåll på fyra timmar före den 3:e och sista tävlingsperioden. Vi hade med andra ord gott om tid att fundera över läget och eventuella placeringschanser. Det visade sig att engelsmannen Tubbs ledde med 49 sek följd av holländaren de Jong 464 sek varefter jag kom med 458 sek sammanlagd tid.

Tubbs försprång föreföll om icke ouppnåeligt så dock ganska säkert med hänsyn till det termikfria vädret.

Då tredje perioden började kl 3 på morgonen hade vinden tilltagit i styrka och tenderande att ytterligare öka. Jag startade därför i början av perioden. Starten gick bra och jag hade sedan en timme full selsättning med att hämta modellen. När jag kom tillbaka, fann jag till min förvåning att jag ledde tävlingen trots att både Tubbs och de Jong hade gjort sina starter. Min tredje start hade gett tiden 4 min 6 sek, vilket var den bästa i perioden. Endast en tänkbar konkurrent om segern återstod, nämligen italienaren Lustrati. Jag iakttog hans start inte utan en viss nervositet, för den såg oroväckande bra ut, med lyckligtvis försvann planet bakom skogsbrynet i betryggande god tid.

Man har bett mig berätta hur det kom sig att jag blev världsmästare. Det är naturligtvis en ganska delikat fråga. Utan tvivel hade min modell de nödvändiga förutsättningarna, men det gällde i lika hög grad flera andra modeller. Själv bedömde jag före tävlingen att bl.a. Aarne Ellilä och Arne Blomgren hade stora segerchanser. Båda hade emellertid otur och mot oturen kämpar den bästa förgäves.



Fortsättning från föregående sida.

Själv hade jag tur så tillvida att jag inte råkade ut för något som helst missöde, såsom gummimotorsprängning, landningshaveri eller dylikt. På sätt och vis var det kanske också tur, att jag under den förberedande trimningen av min modell haft krångel med stabiliteten. Detta föranledde mig nämligen dels att trimma med betryggande stabilitetsmarginal, dels att natten före tävlingen kontrollera modellens uppförande på toppvarv. Många av tävlingens markstartshaverier berodde troligen på för liten toppvarvsstabilitet.

Min modell har framkommit genom samarbete med Arne Blomgren. Våra modeller uppvisar följaktligen

stora principiella likheter även om de i det konstruktiva utförandet skiljer sig ganska avsevärt från varandra. Båda modellerna är försedda med s.k. "krax"-växel och exakt likadana gummimotorer. Vingprofilen, som är konstruerad av civilingenjör Bertil Dillner enligt erfarenheter från ett examensarbete vid Tekniska Högskolan, är densamma som jag använde på min 1949-års Wakefieldmodell.

I övrigt har modellen inga speciella finesser. Ritningen till densamma kommer att ges ut av Kungl. Svenska Aeroklubben för de modellbyggare som eventuellt önska bygga den.

"BLITZ"

I samband med publiceringen av Anders Håkansson's "Mix" i Oldtimer 1/2010 nämndes att SMOS fått tillfälle att skanna flera av Modelcraft's gamla ritningar och här kommer ytterligare en sådan.

Det är en rejäl "buss" för klass S1 och den presenteras så här i Modelcraft's första efterkrigskatalog nr 3 1945:

"Blitz" – en vacker modell byggd med "Kabin", som har till konstruktör den kände modellflygaren Ove Olsson, Eslöv.

Även denna modell är en förstklassig tävlingsmodell

med en spännvidd av 100 cm. Spryglar och spant äro även här utsågade.

Pris för byggsats.....Kr. 6:50

Ovanstående ritning i full skala kommer framöver att ingå i SMOS' ritningsbank.

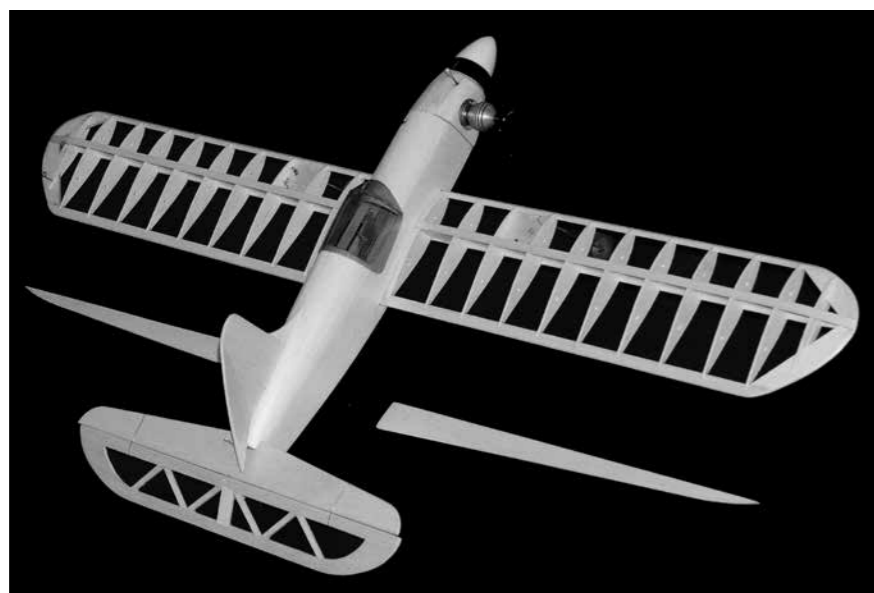
Sten P.

MEDLEM- MARN BYGGER

Kurt Sandberg med klassiska A2:an "Sans Egal", byggd av Sten Persson.



Ronald Borg har byggt Ed Lidgard's 1952 Wakefield från ritning, införskaffad från O'Reillys CAD ritningsbank.



Freddy Dahlstrand bygger denna Ultra Stunter, en linmodell från 50-talet från Graupner i Tyskland. Det är Freddys andra Ultra Stunter – den första, av vilken rester finns kvar, byggde han i tonären!

XL-59 var den främsta av en rad superba och framgångsrika Wakefieldmodeller, som Radoslav Cizek utvecklade under 50-talet. I år hoppas vi få se Åke Gustavssons nybyggda exemplar i aktion! Se även annons på sid. 27!



Lars-Erik Fridströms "No 18" (se Oldtimer 2/2010) är nu intrimmad.



R.J. Dunham's "All American" Wakefield från 1952, byggd av Lasse Larsson.



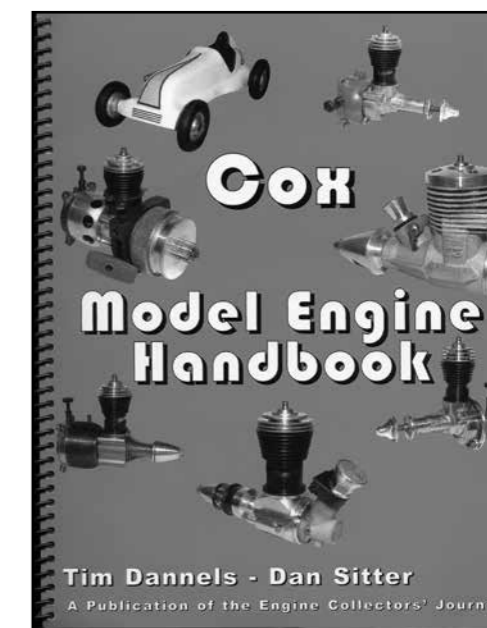
COX MODEL ENGINE HANDBOOK

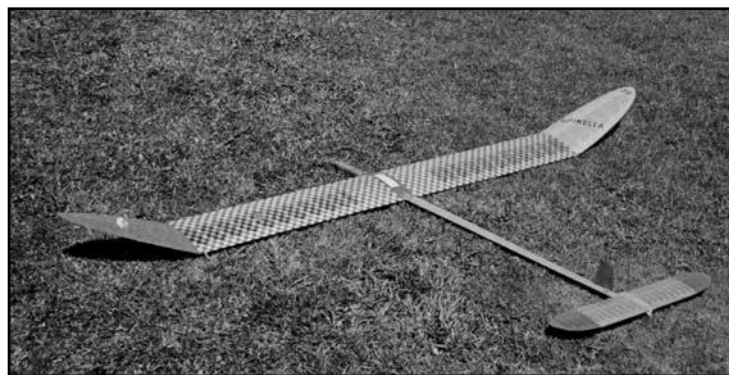
Den sanne modellmotorentusiasten kan nu glädja sig åt ännu en publikation i ämnet, som behandlar världens f.d. störste motortillverkare. Den är skriven av två experter på området, Dan Sitter och Tim Dannels, den senare utgivare av tidningen Engine Collectors' Journal sedan 1963 (!).

På c:a 70 tjocka, glansiga A4-sidor får vi ta del av den 51-åriga Cox-historien i ord och bild – mest det senare. LeRoy Cox tillverkade cirka 50 miljoner modellmotorer och samtliga typer (med undervarianter) finns återgivna och beskrivna i färg.

Det är en läckerbit inte minst för kalenderbitaren, men den är inte gratis. Priset är \$35 + frakt \$14, vilket kan betalas via PayPal. Beställer gör man från Country View Enterprises, P.O. Box 243, Buena Vista, CO 81211, USA (e-post ecj@chaffee.net).

Sten P.





"Spinella"

En 3-plansritning på Bo Modéers "Spinella" i Modellflygbladet 2/1959 fick red. att ställa några nyfikna frågor till upphovsmannen, som ju i flera år deltagit framgångsrikt i vår A2-klass med en utvecklade version, döpt till "Agathe".

Svaret resulterade i ett intressant dokument, som säkert är av intresse för en vidare krets. Det presenteras därför här tillsammans med nämnda ritning samt ett foto från Bo.

Exakta detaljer för stabilisatorns uppbyggnad saknas tyvärr, men originalprofilen finns bevarad.

Det är tveklöst så att den ritning jag har fick jag med brev från dig i våras. Här kommer ett försök att rekapitulera historien:

Du skrev att ritningen var publicerad i början av 1959, vilket innebär att hon måste ha flugit och troligen byggts under 1958. Det var under den tiden som jag blev god vän med Hans Thomann och kom att flyga mycket tillsammans med honom på Skarpnäcksfältet i södra Stockholm. Det kan mycket väl ha varit så att det var i den vevan som jag ändrade från korda 180 till 160 mm och att Spinella blev den första. Men jag har inget tydligt minne av Spinella i det utförandet som ritningen visar. Det var i slutet av 50-talet som jag lärde mig att man kan ersätta "fuzen" med en timer som kopplas till startlinan. Spinella blev min första modell som fick den finessen, men enligt vad jag minns var det i en nyare kropp som också fick en överfena som formmässigt harmonierade med vingspetsarna.

Någon speciell modellflygtimer fick jag inte tag i utan det blev en sådan där kameratimer som man kunde skruva på en kamera. Den var c:a 30 mm i diameter, c:a 20 mm "tjock" och som en bra klocka invändigt. En luftvinge bromsade hastigheten och det blev alldeles för kort tid för en max. Jag arbetade då på Electrolux tvättmaskinslaboratorium på Lilla Essingen och hade mycket god kontakt med den stora experimentverkstaden. Vi hade dessutom en egen liten verkstad för avdelningen. Med de förutsättningarna blev det möjligt att ändra timern så att istället för luftvingen blev det på samma axel en rund "klump" med fyra hål, i vilka jag hade små kulor. Runt om klumpen placerades en cylinder. När timern gick centrifugerades kulorna ut mot cylindervägen och bromsade på så sätt hastigheten.

Den här timern byggdes in i den nya kroppen, under den duralplåt som förenade vinghalvorna. Timern satt väl skyddad men det var lite bökiigt att lossa vingarna och lyfta undan täckluckan varje gång som timern skulle skruvas upp.

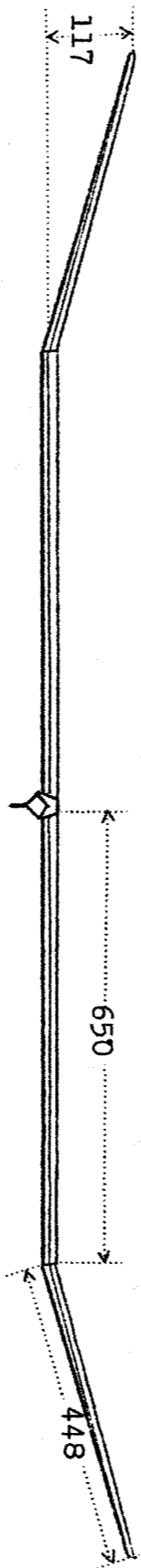
Timern och sidoroderkopplingen låstes med ett 2 mm rör som sköts in underifrån. När vingen var monterad igen sköts röret upp genom kroppen. Inför start sköt jag in en styv tråd i röret underifrån och drog ut röret uppåt. Tråden satt fast i startlinan och timern startade alltså vid kopplingen. Thomann var då inte bara en välkänd och skicklig flygare, han byggde också mycket fint och med egna finesser. Av honom lärde jag mig finessen med att rulla ett balsafлак för att forma en bakkropp. Jag vet inte vad han hade för mall att rulla runt, men jag fick verkstaden att svarva en aluminiumstång till lämpligt format. Den finns fortfarande kvar.

Den nya Spinellakroppen med timer fick även en rullad bakkropp. Hon kom att under många år vara en riktigt bra termikmodell. Hon tålde hårt drag i startlinan och en egenskap var att efter kopplingen gå in i en snäv, stigande högersväng. Det måste ha berott på lämpliga skevheter i vingen, men riktigt hur det förhöll sig blev jag inte klok på. Det var bara att vara glad, för egenskapen var givetvis utmärkt i kombination med att kunna dra hårt i linan. Jag har ett minne av att vingen aldrig bröts av trots hård belastning. Däremot gick bakkroppen av emellanåt när landningen blev för våldsam. Mittvingehalvorna var klädda med rött - vitt schackrutemönstrat siden som gav en särskild karaktär åt modellen.

Vid VM-63 i Wiener - Neustadt svek hon mig i en start då hon drog åt höger och jag missade en max. Orsaken lyckades jag aldrig härleda. Efteråt var hon som vanligt igen. Vid landslagsuttagningen i Norrköping 1965 flög hon bort på söndagen och jag slutade 5:a. Hon landade strax utanför Örebro, c:a 8 mil fågelvägen från Norrköping, och Linköpingsgänget hjälpte mig genom att ta med henne till nästa tävling.

Sista gången jag såg henne var den 18 juli 1965 då jag tränade på F 18 (Tullinge). Hon steg i en rejäl termikblåsa och försvann i riktning mot Södertälje.

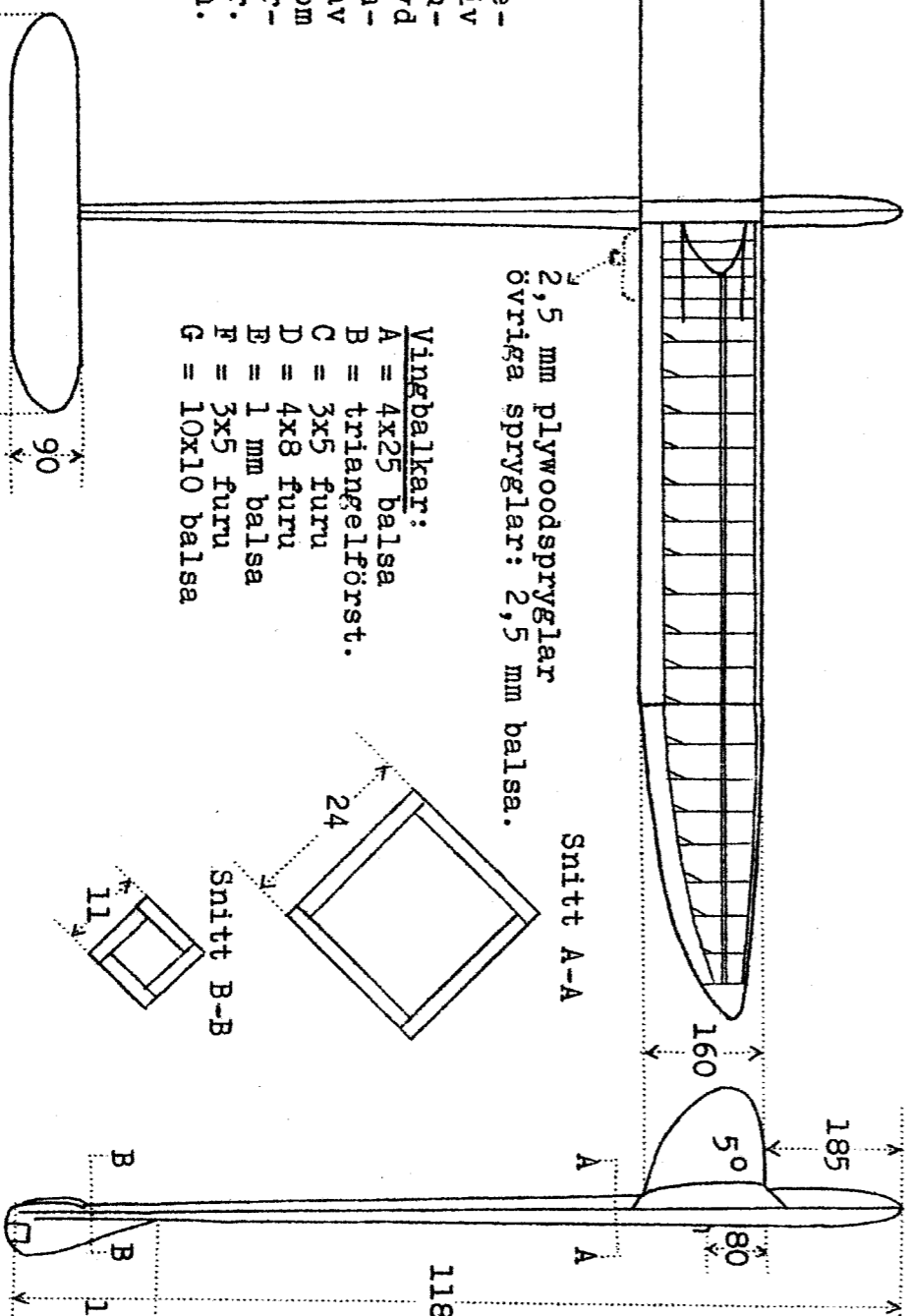
Hon blev den enda modell som jag aldrig fick tillbaka efter bortflygning. Hon var den första med namn efter en kvinnlig ädelsten (Spinell). Då för tiden salufördes bl.a. en korsett för kvinnor med namnet Spirella, vilket medförde en del kommentarer. Därefter kom Zirkonika, Esmaragda, Agathe, Akvamarie (när jag var som nykärast), Turmalin, Diamanda. (Attraktiva men med begränsad flygförmåga).



Kroppsidor av 1,5-2 mm talsa beroende på hårdhetsgrad. Massiv framkropp. Vingtunga av 2 mm dural. Stabbe: Profil ned välvd undersida. 18 mm sprygel mellanrum. Massiva spetsar. Fena av 2 mm balsa. Hela modellen utom stabben är klädd med siden. Termikromsen utlöses med timer. TP 91 mm bakom vingfremkanten.

2,5 mm plywoodspryglar
övriga spryglar: 2,5 mm balsa.

Vingbalkar:
A = 4x25 balsa
B = triangelförst.
C = 3x5 furu
D = 4x8 furu
E = 1 mm balsa
F = 3x5 furu
G = 10x10 balsa



S-int
S P I N E L L A
Bo Modéer
Mfr Vingarna
Stockholm

Skala 1:10
Alla mått i mm
Ritning: P. Wanngård

X	0	2,5	5	10	20	30	40	50	60	70	80	90	100
y6	0	3,3	5	6,9	9,4	10,4	10,3	9,7	8,7	7,4	5,1	2,6	0,2
yu	0	-0,5	-0,3	+0,6	1,7	2,7	3,1	3,1	3,1	2,5	1,7	0,6	0

Nosradie: 0,5%, tjocklek: 7,7%, största välvn: 6,7% vid 40%.

Nya wakefieldstarten regelstridig!

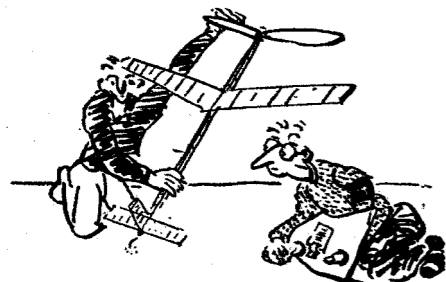
Saxat ur TFA 27/8 1954
TfA:s medarbetare utrustad med obligatorisk, paletliknande tidtagarattiralj deltog som tidtagare vid SM-tävlingarna nyligen i Göteborg och kunde sålunda syna modeller och tävlingsteknik närmare i sömmarna.

Stellan Knöös från Malmö som så säkert genomförde sina flygningar med full maxtid som följd skulle egentligen inte ha fått sitt SM-tecken!

Några konkurrenter anmärkte riktigt att hans sista start inte var reglementslenig. Förklaringen är så här: Stellan använde sig av den nya så populära startmetoden att ställa modellen direkt i stigläge på startbanan, varvid den annars så energipåkostande upprättningen till stigläge alltså elimineras.

Modellen står alltså direkt på aktern. Men reglerna föreskriver att modellen vid markstart ska vila på minst tre punkter, dvs. landningsställets två hjul och aktern. Men utvecklingen har gått mot fällbar propeller och därefter infällbart landningsställ och slutligen har det ganska besvärliga jobbet med fällbart landningsställ medfört att stället slopats – det har ju ingen annan praktisk betydelse än just vid starten.

Och som senaste ledet i utvecklingen har vi alltså fått ”akterstarten” eller ”direktstarten” – hur vi nu ska kalla den. För att detta slags start ska vara reglementslenig med tre punkter så har man som regel löst detta på ett provisoriskt sätt med tre knappnålar i akterspetsen. Teoretiskt är detta förstås riktigt men i praktiken som TfA:s medarbetare kunde se vid SM går dessa starter sällan regelrätt till. Det är ett konststycke för tävlaren att låta sin modell vila på dessa tre knappnålar liksom att ens vidröra startbanan med dem. För att inte tala om de ganska avancerade gymnastiska förberedelser tidtagaren får vidta för att kontrollera starten. (Som synes på teckningen!).



Så här går den regelstridiga starten till. Akterspetsen vidrör startbanan med tre knappnålar – reglerna kräver att modellen vila på tre punkter!

Stellan Knöös släppte i själva verket sin modell 2 dm ovanför startbanan! Det var med andra ord en handstart han gjorde! Som situationen nu var så var det meningslöst och löjligt att straffa honom för den saken enligt min åsikt, emedan hans modell var dagens bästa och

säkraste och det fanns mängder av liknande syndare både i Wakefield och F.

Med andra ord: motorflygarna får ändra på sitt start-sätt eller också får reglerna ändras!

”Tandpetare” till korta!



Det var hugnesamt för TfA-medarbetaren som är gammal modellflygarräv att notera att Per Nilssons m. fl. ”tandpetare” – som leder sitt ursprung från VM-segrarnas modell 1951 – helt kom till korta mot Bananens och Kaléns ”gamla bussar”. Annars hade man för sig att dessa stickor till flygplan flög bättre än något annat i sådant här lugnt väder. Troligen kan man finna den perfekta tävlingsmodellen någonstans mitt emellan ”tandpetarna” och Bananens för två år sen ordinära modell.

Bananen som nu segrade överlägset hade den modell av Balder-typ som han utvecklat fram till nära fulländning. Bananen meddelade f. ö. att fortsättningen på den hans bästa skapelse, som försvann vid VM förra året är i vardande. Här gäller det för intresserade att hålla sig framme för att få en ritning!

Bredden i wakefieldklassen var markant. För några år sen var klassen ”exklusiv” med ett fåtal toppfigurer. SM visade att en mängd goda konstruktioner kommit fram och att vi skulle ha goda chanser om vi kunde delta med fullt lag i VM. Stellan Knöös och tvåan Moberg representerade den nya given med fällbar snurra och långa enkla motorer (110 hakavstånd ungefär) och ”direktstart”.

Stellans modell helt i fackverkskonstruktion med amerikanskt balksystem i vingen men av allt döma tunn profil, Mobergs modell med kropp i hel balsa och klädd med siden, högt stabilisatorläge, båda modellerna med stora 50 cm-snurror. Deras modeller var mycket välgjorda. Trean Anders Håkansson hade samma modell som han deltog med i på VM strax före, krax-modell med frihjulande propeller, säker modell i alla väder men kanske med lite klen stigförmåga. Hans modell startade reglementslenigt.

Annars kunde jag inte låta bli att göra reflexionen att en gammal ”buss med rivstart” skulle stå sig fint i konkurrensen mot dessa ”stavmodeller” – nu fanns några med men utan det rätta stinget.

F-klassen förefaller vara en typisk toppklass utan bredd och tycks inte locka experiment. Den av Börjeson lanserade typen är fortfarande framgångsrikast.

Teckningar och text: Robert Löwen-Åberg.

MEDLEMMARNA SKRIVER

Hej

Vi har byggt var sin Wakefield modell (1952) för att eventuellt delta i SMOS tävlingar.

Dock har vi tvekat på grund av krav på markstart. Markstart var ju obligatoriskt på VM. Deltagare var unga och tränade för att bli uttagna till landslaget. Lokala tävlingar på den tiden hade oftast inte krav på markstart enligt min erfarenhet (Vingarna Stockholm).

SMOS senaste regler föreskriver att modeller som på VM hade kravet på markstart att det också skall gälla vid SMOS tävlingar.

Vi tillhör en Oldtimerförening där man skall ha roligt och efter bästa individuella förmåga delta i tävlingar.

Vi tycker att man på något sätt skall tillåta att de som är osäkra på att klara markstart skall kunna delta med handstart. Vi är glada om vi kan hitta ett fält där man kan trimma modellen med handstart. Vi vill inte hindra de som tycker att markstart är det sanna sättet att flyga oldtimer-Wake och som känner sig säkra på att klara detta. Däremot vill vi locka fram de som inte känner för detta att delta och på så sätt slippa riskera sin modell där mycket arbete lagts ned.

Man kan tänka sig olika sätt för detta. (Det finns säkert flera).

Ett är att vid handstart få ett avdrag på sin tid i protokoll (säg 20 sek för varje start. Man avstår därvid chansen att få en max i varje period). Men man kan delta.

Ett annat är att dela in deltagarna i 2 grupper en för markstart och en för handstart och redovisa resultat för vardera.

Detta skall gälla för modeller fram till 1955. 1956 avskaffades krav på markstart vid VM.

Dessa modeller kan ju enligt SMOS utökade tids

regler delta med handstart. Här kan man också lägga till modeller fram till 1955 och ha handstart för dessa om tävlingen avser tidsperioden fram till 65.

Med vänlig hälsning

Ronald Borg, Lars Larsson.

Nytt startbord

Med skånsk vinter som fond demonstrerar här Åke Gustavsson det nya, cirkulära startbordet, som han byggt och skänkt till SMOS.

De lärde (de erfarna) tvistar om huruvida startbanans avstånd från marken påverkar modellens möjligheter att överleva de kytt och snabba vindkantringar, som alltför ofta blir slutet för våra Wakefieldmodeller, speciellt med stort vridmoment.

Fördelen med ett runt bord är förstås möjligheten att snabbt ändra startriktning om så behövs och Åke hör också till dem, som hävdar att den väl tilltagna höjden ökar modellens överlevnadschanser även vid en ej helt lyckad start. Vi hoppas kunna återkomma med en utvärdering så småningom!

Sten P.



Mer om lack och sån't.

En av våra medlemmar, Jörgen Daun, ringde mig samma dag som jag fick Oldtimer nr 4. Det var rätt lustigt, för han ville tipsa mig om lack och thinners. Han har varit billackerare och vet säkert mer än jag om de här grejorna.

Jag är involverad i byggandet av en ultralättkärra och har utsetts till dukningsspecialist, gubevars. Detta tack vare modellflyget och ett tidigare ultralättprojekt. Och när man är inne i den svängen hamnar man ofelbart hos Curt Sandberg. Nej, han i Stockholm, som har firma Arigo. Han säljer nämligen allt möjligt till hemmabyggare, och däribland duk och lim och lacker för dessa. Han är även Jörgens nyckel till samma material för hobbybruk. Så även jag hade nu samma och nya information.

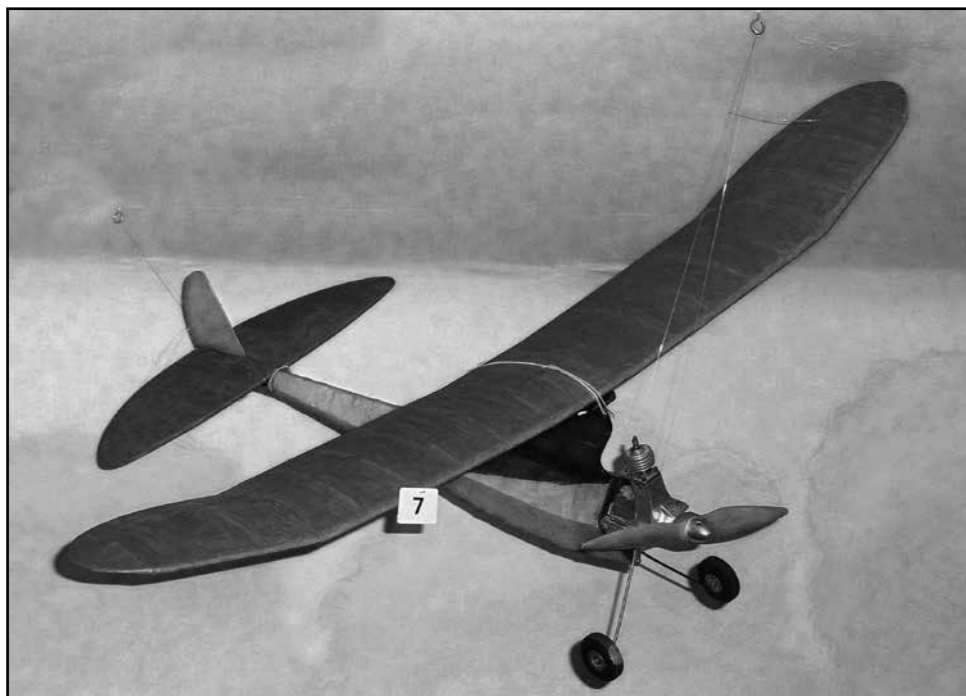
Arigo har nämligen både en motsvarighet till spännlack och CAB-lack i kvartsgallonförpackning (ungefär 1 liter) och thinners för dessa.

Priserna är fullt godtagbara och Curt är nog glad att bredda sitt kundunderlag. info@arigoteknik.se, 08-5603 2062 eller 070-590 3281, alla går bra.

Jörgen var osäker på om Arigo har färglös CAB, men jag tror att dom har det.

Ett annat tips från Jörgen. Simbra Sidentyger AB i Stockholm och Järna har en massa olika sidensorter, däribland en lätt variant i många av färger. Kolla in www.simbrasiden.se, fråga via simbra@swipnet.se eller 08-551 715 20.

När Du ser prislistan, se på tygets bredd innan Du bedömer priset.



He-198 på Simrishamnsmuseet som den ser ut idag.

Svenskbyggd Dieselmotor Flyger – Märklig Modellpremiär

Ovanstående rubrik inleder en artikel i ett Teknik för Alla-nummer 1943 och skildrar premiärflygningen för Sveriges första modellflygplan med en svensk dieselmotor.

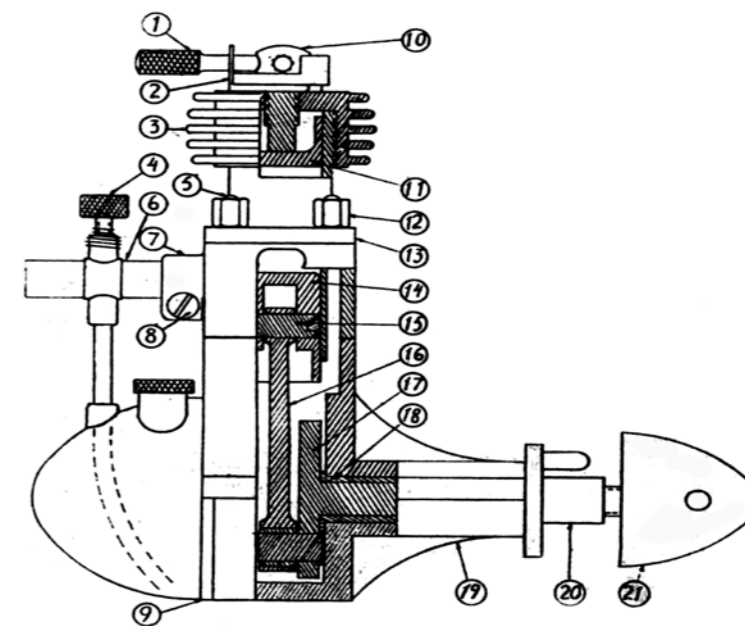
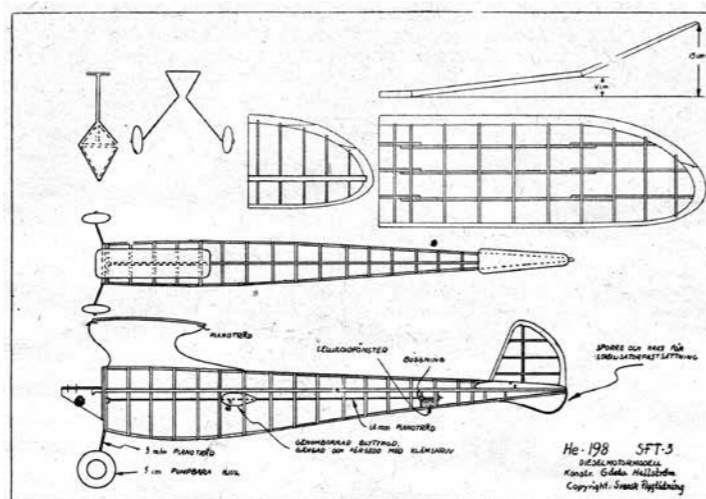
Både motorbyggaren Ivan Rogstadius och modellens konstruktör Gösta Hellström har figurerat i tidigare nummer av Oldtimer, men den korta texten i TFA kan ändå vara värd att återges, eftersom den låter ana vilken revolution, som väntade bakom hörnet för motordrivna modellplan i vårt land.

”Kontakt - . Ilsket fräsande rusar det första dieselmotordrivna modellplanet fram över startbanan, studsar ett par gånger - lättar - lägger sig i en vid högerkurva på ett par, tre meters höjd, fullbordar varvet för att landa perfekt och praktiskt taget på stället, där det startade.

Mera fulländad kan man inte tänka sig en modellflygning. Vilken triumf för motorns konstruktör, Ivan Rogstadius, och för Gösta Hellström, som byggde planet. Rogstadius är förresten en gammal bekant till TFA:s läsare. Som modellbyggare hade han ordet i nr 24. Nu har han bevisat, att dieselmotor är det enda raka för modellplan. Vikten av tändstift, spole och batteri bortfaller helt och motorn kan utföras till stor del av lättmetall. Och kraft finns det i den.

Tyvärr tillåter inte utrymmet att vi gå alltför långt in på data angående ekipaget — men för de intresserade kunna vi tala om, att parasollplanets motor har 1/10 hk vid 7500 varv/min och slaglängden är 18, cylinderdiametern 12 mm. För jämviktens skull var en pianotråd fastsatt vid motorfundamentet och på denna löpte en trimningstyngd av bly, fasthållen av en klämskruv.

Både planet och motorn var av den höga klass, som man sätter värde på att se vid modellbygge — varje detalj var genomtänkt och gjord med minutiös omsorg. Vi kunna ge de båda hobbyisterna en välförtjänt eloge för deras arbete”.



Juli-numret 1943 av Svensk Flygtidning innehöll en ännu utförligare skildring av såväl premiärflygningen som senare trimningsvedermödor. I decembernumret av samma tidning publicerades en enkel ritning av Hellströms modell, som förutom konstruktörens beteckning He-198 nu även benämndes SFT-3.

När man känner till vitala mått som spv. (106 cm), korda (18 cm) och kroppslängd (91 cm) bör det inte vara svårt att göra en fullskalaritning och utifrån den

den historiska flygningen med Hellströms modell.

Vad han uppenbarligen inte kände till vid det tillfället är att såväl modell som motor fortfarande existerar. Förmodligen är det många SMOS-medlemmar, som inte vet att den kanske unikaste modellen på vårt museum i Simrishamn är Gösta Hellströms He-198 från 1943 med Ivan Rogstadius' första svenska dieselmotor fortfarande monterad i nosen!

Sten P.

MODELLFLYG PÅ FRIMÄRKEN - Del 15

Frimärksserien här nedan är märklig så tillvida att den trycktes i Kroatien mitt under brinnande krig. Den utgavs för att markera en modellflygutställning i mars 1942 och samtliga märken har portopåslag till förmån för "Kroatiens flygväsen" (förmodligen flygvapen...).

Märkena finns med fyra motiv i olika storlekar och visar dels start av en hang-modell och samma modell i

flykt samt en flottörförsedd högvingad modell, samtliga något stiliserade.

Märkena i det större formatet är idag ganska dyra och ännu dyrare är de två specialblock, vari samtliga märken ingår.

Sten P.



CLIPPER I

En återkommande modell på våra OT-tävlingar är Truedssons "Clipper 1", som med sin 75 cm-vinge just går in i 'B'-klassen.

"Clipper 1" konstruerades

1938 och byggsatsen kostade då inte mindre än kr 6:50 (se vidstående annons ur Flygtidningen för december 1939), vilket var mer än en helårsprenumeration på ovan nämnda tidskrift kostade! Enligt Truedssons katalog 1942 fanns modellen kvar i sortimentet under kriget, men byggsatser kunde inte levereras p.g.a. materialbrist.

1946 återupptogs tillverkningen under samma beteckning och den maskinskrivna bygganvisningen avslutas med följande information:

"Clipper" är konstruerad 1938, andra upplagan för vilken denna beskrivning gäller är förbättrad och moderniserad samt omritad nov. månad 1946 och tillverkas av Sven E. Truedsson, Modellflygindustri, Malmö 9.

Exakt vilka förändringar som gjorts är svårt att få klarhet i, inte minst eftersom katalog- och annonsbilder visar samma utförande såväl före som efter kriget. Tydligt är dock att landningsstället så småningom förenklades.

"Clipper 1" togs inte ur sortimentet förrän vid mitten av 50-talet. Otaliga byggsatser (och även separata ritningar) hade då sålts; slutpriset var 25 öre lägre än förkrigspriset!

Att "Clipper 1" fortfarande hänger med i våra OT-tävlingar kan synas märkligt, eftersom den inte är – och förmodligen aldrig varit – en renodlad tävlingsmodell. Vi som fortfarande flyger den gör det förmodligen mest av nostalgiska skäl; det är dessutom en attraktiv modell med klassiska proportioner och alltid en kandidat för "Truedsson-pokalen".

Det som gör att "Clipper 1" ändå kan förväntas prestera 1½-2 minuter utan termikhjälp beror nog på den effektiva propellern och att mycket gummi ryms i den långa kroppen. Som även de tidigaste annonserna framhöll så kan "Clipper 1" därför klättra upp till en imponerande utgångshöjd, som den dock förverkar snabbt om den inte hittar "bra" luft. Den stora kroppen ger förmodligen ett ansenligt luftmotstånd och vingens tjocka Clark Y-profil förbättrar inte precis glidet.

Den symmetriska stabilisatorprofilen förutsätter en långt framskjuten tyngdpunkt och därför måste bakkroppen byggas lätt för att minimera ev. nostyngd.





"CLIPPER I"

En synnerligen vacker och tilltalande cabinmodell med många goda egenskaper. Den enorma stiftförmågan i förening med den överlägsna glidflykten placerar modellen i absolut toppklass. Spv. 75 cm. Byggsatsen innehåller väl bearbetat balsaträ av högsta kvalitet, kulört japanpapper, eelluloid, lin, brunt tävlingsgummiband m. m.

Beställ Eder "Clipper" redan i dag! Obs. finnes även hos våra återförsäljare. Prospekt över tävlingsmodeller m. m. sändes på begäran.

Pris endast:
Kr. 6:50

E. TRUEDSSON
MODELLFLYGINDUSTRI MALMÖ 9

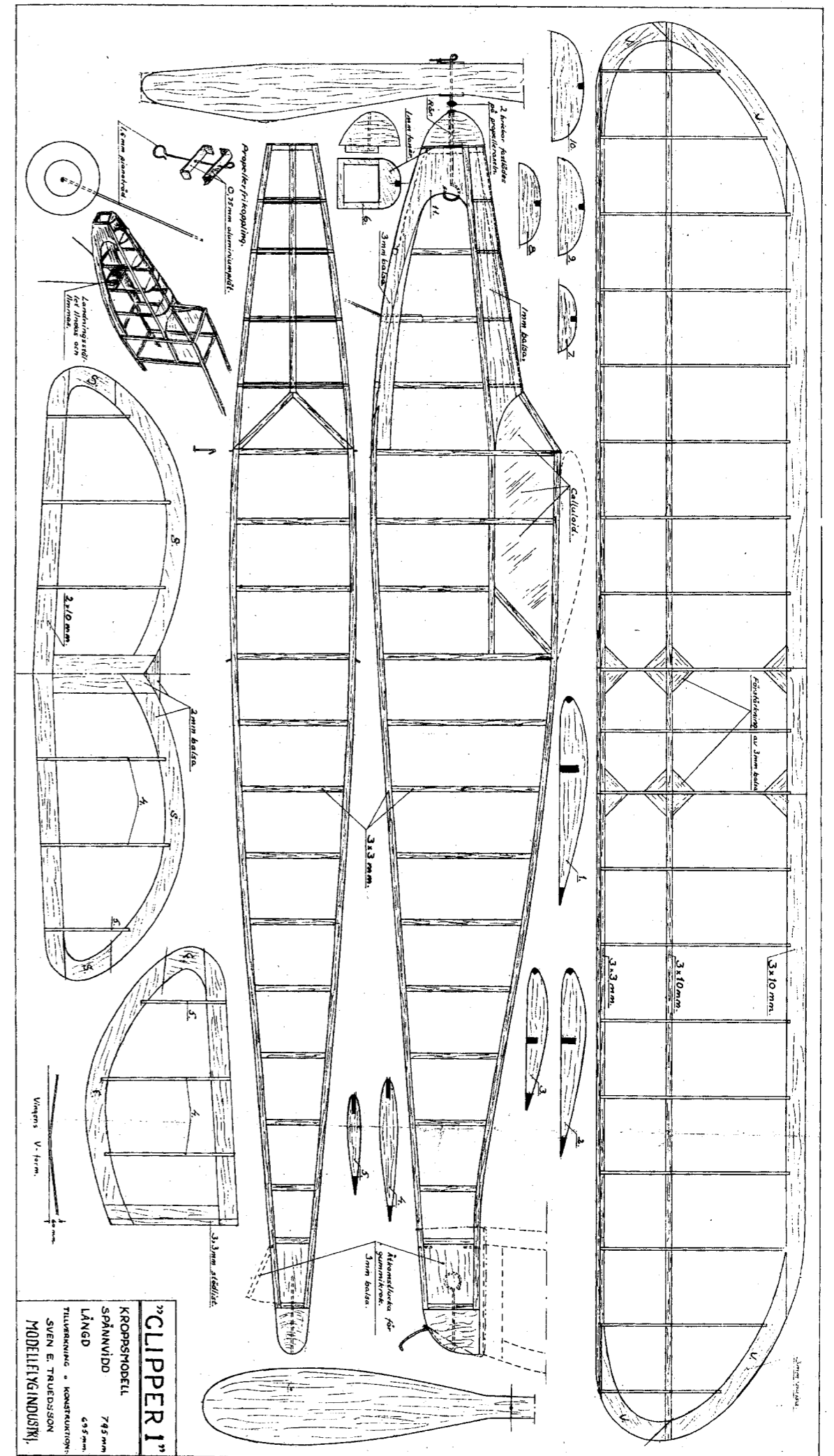
Mitt tidigaste minne av ett modellflygplan är en bortflugen "Clipper 1", som någon gång i slutet av 40-talet landade på vårt hustak.

"Clipper 1" blev naturligt nog en av mina första OT-modeller och jag luftar då och då fortfarande den modell, som jag byggde 1982 – nu ombyggd och omklädd ett antal gånger efter många tävlingar, kvaddar och 3 bortflygningar. Den vägde ursprungligen 55 gram utan gummimotor och flögs med 33 gram 6,5 mm Pirelli, fördelat på 8 strängar. Vid 500 varv var det raketliknande stiget nätt och jämt hanterbart och kunde vid minsta störning resultera i våldsamt akrobatik.

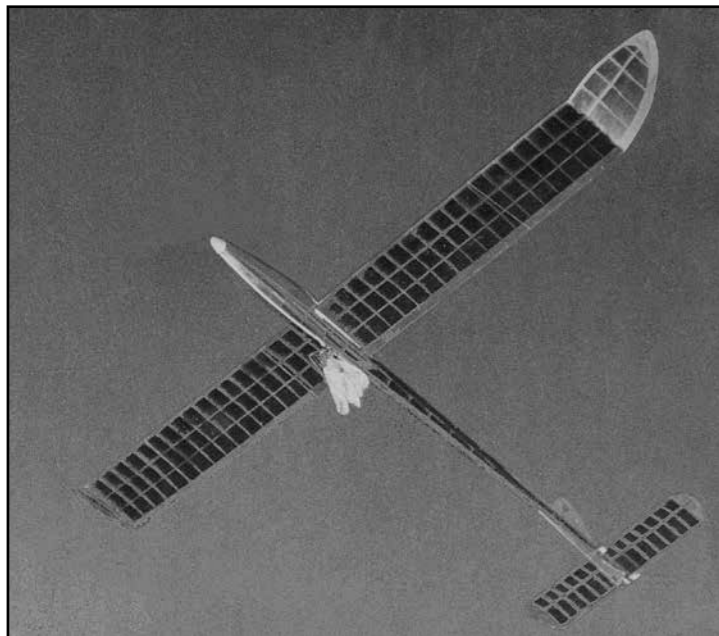
Med motsvarande mängd Tan II kunde varvet riskfritt ökas till 600, men det gjorde förstas inte motorflykten säkrare. Efter några år på hyllan testades modellen 2002 med 14 strängar 3 mm Tan II, vilket gav ett markant säkrare stig. En 62 cm lång motor visade sig tåla 880 varv, men vid flygning har jag aldrig överskridit 710, vilket mer än väl kompenserar bortfallet av två strängar.

Min gamla "Clipper 1" flygs numera mest i mindre stressande sammanhang utanför SM-tävlingar. Liksom byggaren har den gått upp en del i vikt och har sedan ett tag en s.k. vätsketimer i stället för fuse. Spänsten har den dock kvar, vilket den senast visade genom att vinna sin klass vid Hösttävlingen 2009 och Vårtävlingen 2010!

Sten P.



UR MEDLEMMARNAS ALBUM



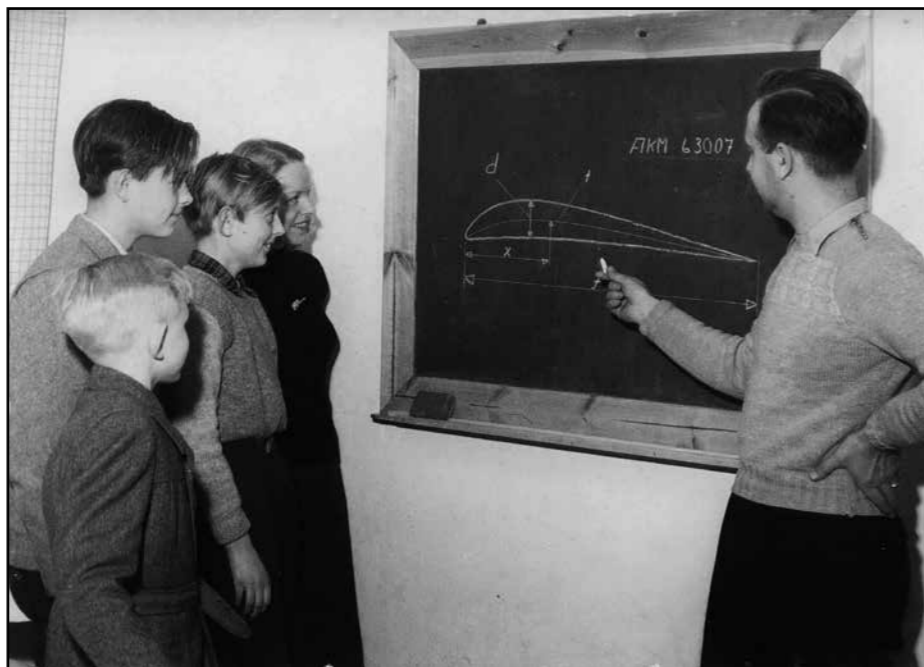
"Däruppe ovan molnen"

I september 1953 hade AKM's modellflygsektion besök av en reporter från Kvällsposten, som ägnade såväl stort intresse som stort utrymme åt medlemmarnas aktiviteter. Artikeln, med ovanstående rubrik, var rikligt illustrerad och beskrev de olika tävlingsklasserna väl.

Einar Håkansson har för vår räkning skannat in såväl text som bilder ur tidningen, men dessa går tyvärr ej att återge direkt. Av de foton, som Einar har originalen kvar, återges här två stycken plus ett senare ur Einars album.

"EH-10" Sint 1953. Jag byggde 5-6 S-int modeller per år 1952 & 1953.

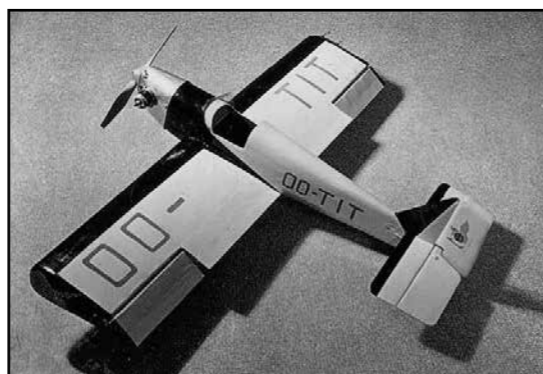
Terje Larson undervisar Einar Håkansson, Jan Nilborn, Börje Ottosson och sin fru Birgit. fotot taget 1949.



VM 56 D.v.s. VM i Höganäs 1956. Einar Håkansson flyger Proxy för en Nya Zeeländare. Lagledaren Hans Schmitterlöv håller, lagmedlemmen Lars Andersson skyddar vingen mot den kraftiga blåsten. Till höger syns AKM:s Hjalmar Fries.



Från "Gurra" kommer här nedan en bild på hans Topsy Junior för linkontroll med en amerikansk Ohlsson motor, byggd på 50 talet efter Björn Karlströms ritning i Hobbyboken. Obs. skevrodden var kopplade som flaps.



ANNONSER

TILL SALU: I SMOS' arkiv finns bl.a 1100 dubblett-exemplar av Model Airplane News 1946 – 1985 och 350 exemplar av AirTrails/American Modeler 1948-1975. Innan de avyttras på annat sätt beredes medlemmarna möjlighet att köpa dessa för kr. 10:00/stycket.

Lämna din beställning eller önskemål till red. Sten Persson för leverans i samband med någon av sommarens tävlingar!

EFTERLYSNING!

Ritning eller treplansskiss till "Termik-Johans" (Rune Johansson) F-modell SE 88.

Ritning till U-kontrollmodellen J22 som såldes av Bröderna Forslin Bollnäs.

Lars-Erik Fridström tfn 0371-173 52

SÄLJES

Kontursåg, Profr BKS-400. Obetydligt använd. Pris 700:-

Lars-Erik Fridström tfn 0371-173 52

WINCH SÄLJES

Stark-winch endast 200:-

Berndt Berndtsson Tfn 07 09 366 570.

EFTERLYSNING

De tyska BWM-motorerna såldes här i Sverige från 1952 och framåt i flera storlekar från 1,5 cc till 10 cc. De är ganska ovanliga och red. söker för sin samling välbevarade exemplar av dessa, speciellt B.W.-2002 på 10 cc.

Väl tilltagen belöning utlovas! V.g. kontakta red. Sten Persson tfn 035-104943, e-post sten.persson@mbox305.swipnet.se

SÄLJES: Följande Truedsson-byggsatser från 50 & 60-talet i orört skick:

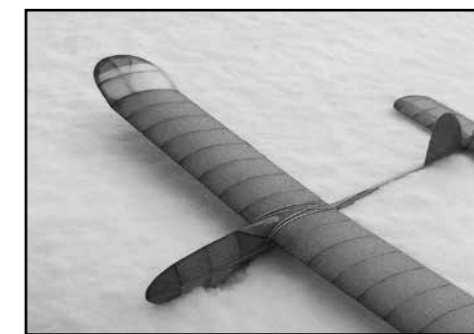
Skymaster och Stratos, kr 490:00/st., Bantam 2 och Pilot 2, kr 350:00/st., Tempo, kr 875:00, Max Master kr 875:00, Vespus, kr 350:00, Semo Mini, kr 300:00, A 32 Lansen skala 1:25 (Super-serien) kr 475:00. De större kartongerna levereras med fördel i samband med tävling.

Sten Persson, tfn 035-104943,

e-post sten.persson@mbox305.swipnet.se

SÄLJES: Byggsatser till OT-S1:orna "Örnungen", "Tempo" (se OT 2/2010) och "Sappo" (se nedan) kan nu beställas från Lasse Larsson.

e-post: ffservice@swipnet.se



SÄLJES: Ronald Borg förmedlar att Jim O'Reilly har gjort en CAD-ritning till Radoslav Cizek's 50 gm Wakefield-vinnare 1959, "XL-59". En semi-kit med laser-teknik (spryglar + andra svåra delar) skall dessutom tas fram av Bob Holman. Preliminära kostnader är \$10.00 för ritning och \$25.00 för semi-kit, totalt \$35.00 (ungefär 230 kr). (se bild på sid. 16!)

O'Reilly har även ritning till Cizek's 80 gr Wake XL-56, som tog de första två platserna i Nostalgia Wake vid SAM 2005.

BW-tysk motorsensation

B. W. — 1901
Cylv 2.5 cc
Varv/min 15000
Erfekt 0.27 hk
Kr. 79:-

B. W. — 2002
Cylv 10 cc
Varv/min 12000
Erfekt 1 hk
Kr. 125:-

Racermotorerna B. W. 1901 och B. W. 2002 är av tysk precisionstillverkning — verkliga tynd nar det gäller kvalitetsmotorer för modeller. Båda är monterade med kullagrade vevlar samt utförda av bästa material, som ger en övertäffad livslängd. Topprvar på 12000—15000 V/min inbjuder till rekordprestationer för modeller av alla slag. Leverans oavgående direkt från oss mot postförskott! Skriv i dag!

Importör och Generalagent
F:a Kopter
BOX 173 MALMÖ S.

Prospekt sändes gratis.

MATS STRÖMBERGS blogg har vi tidigare haft anledning att hänvisa till och gör det än en gång. Red. rekommenderar:

<http://hangflygning.se/?p=10275>

<http://hangflygning.se/?p=10328>

<http://hangflygning.se/?p=10464>

för en rundtur bland Åke Gustavssons modeller m.m.

Redaktionen

RÄTTELSE

Liksom i andra prominenta tidskrifter härjar tryckfelsnisse ibland i vår tidning: på sid. 10 i Oldtimer 4/2010 ses Lars Fridström starta sin Luton Minor (och inget annat) och på sid. 16 ska första årtalet i bildtexten till Kurt Sandberg naturligtvis vara 1950!

Webra

1956

neu → PICCOLO GLO DM 28,-

PICCOLO DM 27,-

neu → SPORT GLO DM 30,50

RECORD DM 29,40

*Von Sieg zu Sieg
mit Webra
dem Zuverlässigen*

FEIN- UND MODELLECHNIK
Berlin-Tempelhof
Bessemerstraße 76a

WINNER RC DM 36,-

MACH I GLO DM 49,50

MACH I DM 48,-

WINNER DM 31,50

neu →

WEBRA IN MEMORIAM

Den 23 december 2010 försattes en av våra klassiska modellmotortillverkare, firma Fein-und Modelltechnik, i konkurs. Med sina efternamnsinitialer bildade Walter WEichler och Martin BRAGewitz firman WEBRA redan 1949. Efter några års importverksamhet började man sommaren 1951 i smyg tillverka de första 1,5 och 2,5 cc Webra-motorerna strax innan ockupationsmakternas modellflygförbud hävdes. Firmanamnet tillkom 1952 då Martin Ebert knöts till företaget, men alla kommande modellflygprodukter, mest motorer och R/C-utrustningar, bar namnet WEBRA.

Som vi vet blev Webras dieselmotorer bland de mest använda under 50-talet, både för tävling och sportbruk. Martin Bodemanns Mach I och Mach II-dieslar var synonyma med kvalitet och prestanda, liksom Winner 2,5 cc och Rekord 1,5 cc, som båda tillverkades i flera versioner. Webra-motorerna fanns tidigt i R/C-utförande och efter 1980 kom de större R/C-glödstartare att dominera. Dessa byggdes i såväl Berlin som i Österrike, där även innovativa 4-taktare utvecklades.

Enligt ägarna var det konkurrensen från Kina, som knäckte företaget, men branschfolk hävdar också att Webras senare produkter helt enkelt inte levt upp till Webras tidigare rykte ifråga om kvalitet och lätt handhavande.

Sten P.



Nr:1 2011

SPECIALTIDSKRIFT FÖR MODELLFLYGARE

Nästa nummer (2/2011) beräknas utkomma i juni 2011