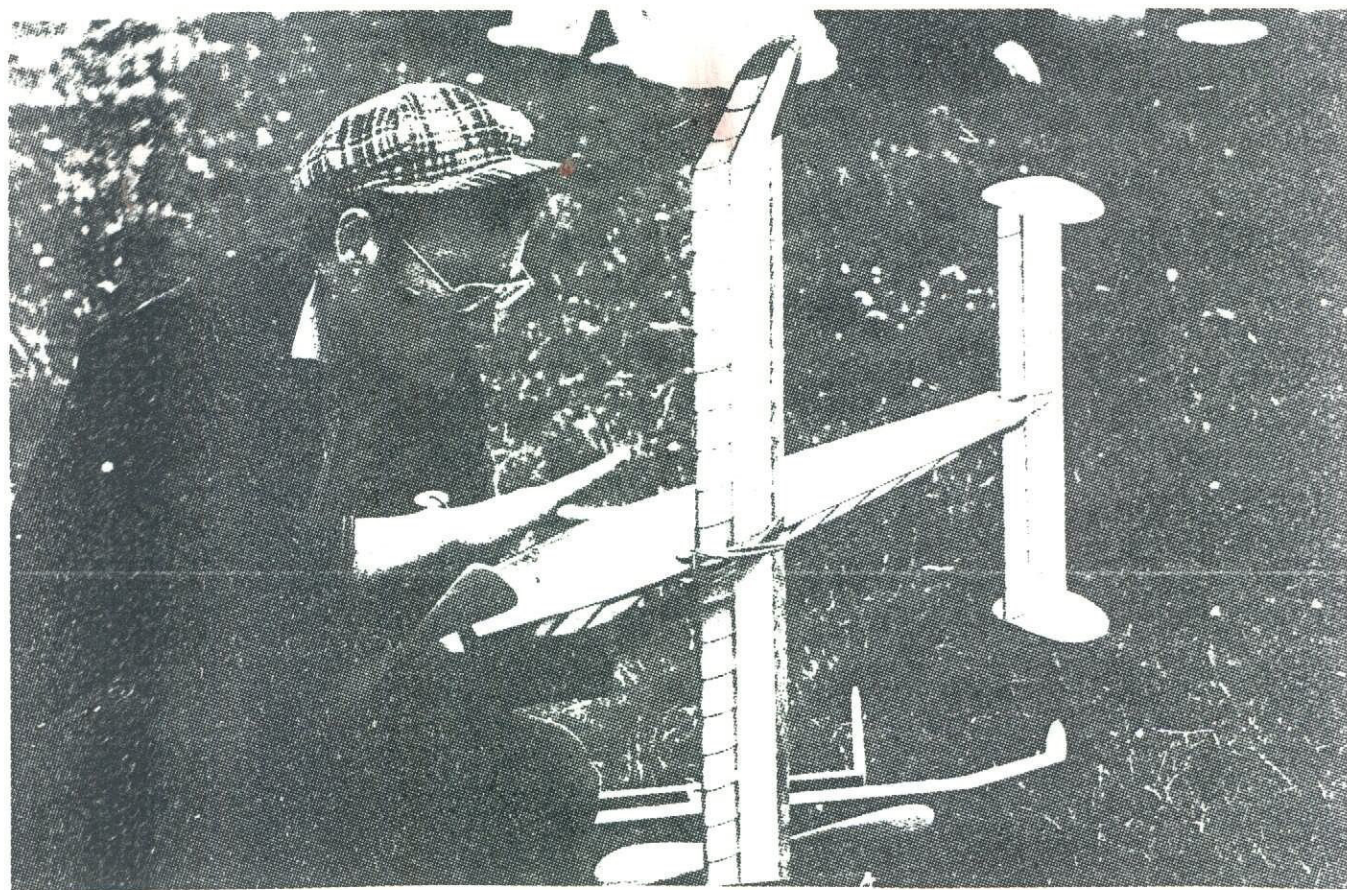


"OLDTIMER"

Specialtidskrift för modellflygare



I N N E H Å L L :
MODELLFLYGET I SVERIGE 1941
DANSK MODELLFLYGNINGS HISTORIA
OLDTIMER-TÄVLINGEN 1977
EN MODELLFLYVERS ERINDRINGER
OLDTIMER-SÄLLSKAPET: "VETERANFLYG
I MODELL."

Nr 3 1977



"OLDTIMER" - Organ för "Oldtimer-sällskapet".

Red. Sven-Olov Lindén, Hovstavägen 15, 703 63 Örebro

Tel 019/ 18 21 79. Postgiro 55 09 16- 1

Redaktören tycker....

- att "Oldtimer"-idén just nu har ett gensvar som väl ingen tänkte sig för 10 år sedan ! Publicitet i "Allt om Hobby" har väckt många med intresse för de gamla modellflygplanen. "Svenska Dagbladet" tog in en liten artikel i "Stockholms Rondan" i juni, så att många människor mötte upp på Gärdet. "Skövde Nyheter" tog in en artikel som berättade om "Oldtimer-tävlingen".
- Från U.S.A. har kommit tidskrifter med innehåll om vårt sällskap ! Se t.ex. "Model Airplane News" Oct.1977 och "Model Builder" July & Sept. 1977.
- att ett tack skall framföras till alla dem, som ställt ritningar till "Ritningsbankens" förfogande. Det är Jörgen Daun, som lånat ut "Sparmannjagaren", Lasse Larsson som hade "S.M.Ettan" och "Ibis", Agne Engman med "Monira" och Inge Ahlin, som har lånat ut en hel mängd ritningar. Bertil Beckman lånade ut "Camilla", den stiliga S 3:an, som Arne Blomgren byggde 1942 och som Bertil köpte av Arne, fullskalaritning har åstadkommit genom uppmätningar. I "Ritningsbanken" finns nu ett flertal nyheter genom dessa lån och genom Örjan Gahms och mina egna och sonen Lars'arbete. Lennart Flodström har också bidragit med uppförstoringar av ett par ritningar i "Hobbyboken".
- att Jörgen M.Larsen bör tackas för att han ställt sina memoarer till förfogande och att han för detta nummer låtit kopiera och trycka de två bladen ur "Allt om Hobby". I det sammanhanget skall också Jan Jangö tackas för att han tillåtit denna kopiering. Tidningen "Allt om Hobby" har ju som specialité under åren haft artiklar om "oldtimers", även om det först i år blivit modellflygveteraner.

Nya medlemmar

En hel rad av nya medlemmar har kommit till "Oldtimer-Sällskapet". Alla dessa hälsas välkomna i vår krets !

Stig Ahlinger, Vikingagatan 21, 753 34 Uppsala
 Bertil Andersson, Ranbergagatan 49, 212 30 Malmö
 Johan Bagge, Lokegatan 24, 602 36 Norrköping
 Bertil Beckman, Skandiavägen 6, 182 63 Djursholm
 Sture Björn, Majorsallén 66 D, 531 00 Lidköping
 Boris Borotinskij, Mattby Svenska Folkskolan, 02230 Esbo 23, Finland
 Bertil Dahlqvist, Box 122, 312 01 Laholm
 Karl-Erik Ekström, Vapenkroken 17, 222 47 Lund
 Agne Engman, Lunnelidsvägen 29, 531 00 Lidköping
 Olle Eriksson, Ryttnästarvägen 12, 162 24 Vällingby
 Conny Gunnarsson, Krysshämmarvägen 36, 171 57 Solna
 Ernst Persson, Nämndemannavägen 86, 145 57 Norsborg
 Thomas Sigurdsson, Myrvägen 12, 902 32 Umeå
 Ivan Skoglund, Segelvägen 2, 824 00 Hudiksvall
 Hans-Olof Strömberg, Kvarnåsvägen 13, 180 21 Österskär
 Börje Uhr, Centralgatan 12 C, 828 00 Edsbyn
 Helge Wannberg, Östersel 3472, 890 10 Bjästa
 Göran Åberg, Oscarsgatan 22, 602 37 Norrköping
 Sven Östlund, Lövsätra gränd 24, 127 36 Skärholmen

Omslaget.

visar Örjan Gahm vid årets "Oldtimer-tävling" på Axvalla. Modellen heter "Kolibri" och den är konstruerad av Sture Sandberg 1946, Byggsats såldes av Norrlands Modellflygindustri. Per Bendelin, Gotland byggde denna modell.

MODELLFLYGGET

I SVERIGE

1941

"Pappa" Stark 50-år !

En händelse, som väl egentligen ej hade med modellflyget att göra ! Men genom att Tyko Stark, så aktivt tagit del av modellflygets framväxt, blev hans jubileumsdag uppmärksammas av såväl organisationer och enskilda. Genom överste P.R af Uhr överlämnade K.S.A.K. sin förtjänstplakett i guld, en utmärkelse, som endast kommit ett fåtal personer till del.

Radiokontroll

Radiostyrning av modeller är ingen direkt nyhet ! Försök i den vägen gjordes tidigt av entusiaster, som inte skydde några medel för att nå sina mål !

Bland de första var Paul Erichsen, en ung studerande i Hälsingborg, som byggde ett modellflygplan utrustat med en liten radiomottagare. Förebilden hade han funnit i en amerikansk tidning. Med en fingerskiva från en telefon, som åstadkom impulser bröts och slöts sändarvägen, så att mottagaren i planet fick arbetsorder till de två små elmotorerna som skötte styrningen av sidorodret. Modellplanet hade ca 2 m spännvidd och en Brown J:r motor.

Vid den tiden måste man ha sändarcertifikat för amatörradio för att styra ett modellflygplan ! "Jag skulle vara telegrafverket särdeles tacksam om en liten ändring i i detta system kunde göras." slutade Paul i den intervju som "Flygtidningen":s reporter gjorde. Ja, vi vet ju att ändringar kommit !

ÖMF - Östergötlands Modellflygförbund

Aktiviteten i Östergötland låg hela året på topp ! 16- 23 april höll flygklubbarna Linköping en utställning i Museet. Linköpings-Eskaderns utställning av modellplan, som omfattade snart sagt alla slags modeller, upptog större delen av utrymmet. Det blev en verkligt gog propaganda för modellflyget och ortspressen var synnerligen imponerad av vad stadens modellflygare i mängd och kvalitet lyckats åstadkomma.

Klubbarna i Östergötland Modellflygförbund var: Linköpings-Eskadern, Norrköpings Modell-och Segelflygklubb, Vadstena MFK, Mjölby MFK, Motala MSFK.

Vadstens MFK inbjöd den 23 mars förbundets juniorer (16 år eller yngre) till ädel tävlan, genom ett handicapsystem omräknades flygtiderna till poäng. Segrare blev Claes Ring, Vadstena, som även belade 2:a plats med sin modell "Ikarus". Segermodellen var en "Allers-1".

På sitt andra styrelsemöte beslöt ÖMF att starta en Östgötaserie i modellflyg. Alla klubbar skulle enligt programmet mötas under tiden 20 april till 18 maj. Genom att variera lagsammansättningarna skulle alla klubbmedlemmar få tillfälle till tävlingsdeltagande. Givetvis skulle möjligheterna till propaganda utnyttjas ! Som segrare i serietävlingen utgick oväntat Motala Modell-och Segelflygklubb, en liten sensation, då det i Motala blott några år tidigare knappast funnits någon, som visste vad modellflyg var.

Finalen för östgötarnas våromgång kom med årets distriktsmästerskap den 2 juni, Arrangörer av tävlingen var Motala Modell-och Segelflygklubb. Det blev rekord i bortflygningar i det vackra vädret. Inte mindre än 20 modeller flög till skogs ! Samtliga ÖMF-klubbar deltog med ett 50-tal modeller. Segelmodellerna dominerade, men dagens bästa medeltid uppnåddes av K.-E.Svenssons M 2-modell, hela 5 min 2,2 sek. Kurt Almroth visade och flög sin bensinmotormodell, i 3 min steg den brant uppåt och gled sedan ner på 3 min.!

Resultat vid Ö.M. i Motala 1941.

Klass S 1.		Klass S 2.		Klass S 3.	
1. Olle Björling, Norrköping	1,52,6	1. Sven Hjelmerus, Linköping	2,33,7	1. L.E.Ohlsson, Linköping	4,40,3
2. T.Andersson, Motala	1,21,9	2. J.Johansson, Norrköping	2,22,3	2. H.Djurström, Norrköping	3,07,9
3. Sven Witt, Linköping	1,15,0	3. H.Johansson, "	2,19,5	3. L.Nyström, Linköping	2,14,5
Klass M 1.		Klass M 2.			
1. Torbjörn Isacson, Linköping	2,24,9	1. K.E.Svensson, Linköping	5,02,2		
2. H.Hedlund, Motala	1,12,2	2. Sven Hjelmerus, "	3,23,8		
3. K.E.Svensson, Linköping	0,48,7	3. T.Andersson, Motala	0,48,7		

Bensinmotormodeller

Under året kom en hel del bensinmotordrivna modeller i luften och de väckte så mycken uppmärksamhet att flertalet blev omskrivna i flygtidningarna. Man undrar kanske varför de presenterades vid den tid, då vi hade svårt att få material. Importen av balsa, motorer, gummi-snodd, japanpapper m.m. upphörde ju under kriget. Det var väl så, att byggena planerats långt tidigare och de blev färdiga för provflygningar under 1941.

Erik Jonsson i Östersund byggde en flygbåt, som både startade och landade utmärkt på vattnet.

Holger Klein, "Bagarn" kallad, konstruerade en lågvingad modell med löstagbart motorfundament. Söderhamn var hemort.

Kurt Almroth i Norrköping hade en modell med en svenskbyggd motor på 1/7 hkr. Planet var av amerikansk konstruktion med pumpbara hjul.

Ulf Hallvig, Stockholm byggde en "Cub"liknande modell med en G.H.Q-motor. Spv. 184 cm och korda 30 cm

Hans Lundquist, Linköping byggde den kanske mest säregna modellen med skjutande propeller och två stjärtbommar. Planet hade 3-hjuligt ställ med noshjul. Motorn var en Brown J:r. Spv. 226 cm, längd 133,5 cm vikt ca 2 kg.

Karl-Erik Ekström och Brodde Malmqvist i Eslöv byggde var sin semiskala "Cub". Tyvärr glömde "Klirk"- Karl-Erik alltså att sätta timern vid en flygning och så flög hans fina modell bort efter 12 min., motorn hördes, men planet försvann ur sikte !

Uppvisning för 6.000

Den största organiserade modellflyguppvisningen i Sverige hölls på Gärdet den 11 maj. Det var "Vingarna" som demonstrerade sina modellplan. G.H. Dérantz var speaker och gav en orientering om vad modellflyg är. Så följde uppvisningsflygningar med olika modellplantyper. Lennart Sundström visade en enkel stavmodell, Bengt Blomgren och P.-A. Malmström flög med var sin Wakefield. Gösta Améen vinschade upp sin "Gamen" och Ulf Hallvig skulle ha flugit med en bensinmotormodell, men motorn startade ej. Stig Hoffström hade med sig en flygande skalamodell av F.W. "Stieglitz", men vågade inte låta den flyga in i folkmassan. En höjdgissningstävling gjorde succé. Bengt Blomgrens maskin startade, publiken gissade och teodoliterna mätte. Höjden 52,8 m uppskattades av en del till 2.000 m ! Svindlande höjder !

Livsfarlig tävling

De sydliga landskapen uppehöll stor aktivitet under våren. På påskdagen höll Ystads Segelflygklubb en tävling med deltagare från Eslöv och Malmö. Tydligt hade arrangörerna mycket liten kunskap om modellflyg, då de lade tävlingsplatsen centralt mitt i stan. Startplatsen var omgärdad av en 25 m hög fabriksbyggnad och en 10 m hög skog, enda sträckan som var hindersfri slutade i Östersjön, och där slutade fyra av Eslövs bästa modeller sina dagar. Vid ett bärgningsförsök utsatte sig fyra modellflygare för livsfara, särskilt en som efter en stunds vilt roende förklarade, att han inte kunde simma ! En otroligt klåfingring publik fanns också tillstädes. Det hände mer än en gång att någon mitt under en högst start sprang fram, grep tag i startlinan och började rycka i den ! Den hårda blåsten gjorde att de modeller, som ej flög till havs i stället försvann bakom skogskanten och endast kunde klockas för halva flygtiden.

Resultat: Klass A		Klass B I		Klass B II	
1. Bertil Olsson, Eslöv	106,8 s.	1. Terje Larsson, Limhamn	102,6 s.	1. Egon Mohlin, Ystad	150 s.
2. Rune Rydberg, Eslöv	50,1	2. Bo Lundqvist, Limhamn	74,4	2. Olle Hilton, Kristianstad	141
3. Sven Persson, Ystad	48,6	3. Egon Mohlin, Ystad	72,0	3. Sven D.Sjunnesson, Eslöv	94,8
Klass B III		Klass C I		Klass C II	
1. Bertil Olsson, Eslöv	174,6 s.	1. Göte Fabiansson, Ystad	52,2 s.	1. Rolf Dilot, Eslöv	222 s.

Norrlandsmästerskapen hade skapat så mycket intresse för modellflyget att minst 10 spaltmeter skrev i tidningarna om tävlingen. För att följa upp detta intresse hölls 11 maj en modellflygutställning i Husum, ett stort industrisambälle 3 mil norr om Örn-sköldsvik. Modeller byggda av norrlandsmästarna och en del skalamodeller ställdes ut liksom Helge Wannbergs omtalade hastighetsmodell. Som avslutning på utställningen höll Åke Sundelin ett föredrag om "svenskt flyg och svenskt modellflyg".

Nya rekord.

K.S.A.K:s verkställande utskott godkände på ett möte i april 1941 följande modellflygrekord:

Distansrekord:	Klass SC, Sven Witt, LEN	21.4.1940	5.900 m.
	Klass SA, Sigurd Isacson, LEN	2.5.1940	14.800 m.
	Klass SB, Sven Hjalmerus, LEN	2.6.1940	17.000 m.
Tidsrekord:			
Vattenstart	Klass MB, Sven Hjalmerus, LEN	15.8.1940	1 min 27,2 s.

S.M. och N.M.

K.S.A.K:s modellflygkommitté kom med en glad nyhet för svenska modellflygare: Det skulle bli ett modellflygläger, denna gång på Ålleberg. Platsen var välbekant, då segelflyget på västgötaberget fått sitt centrum. Tidpunkten var kring midsommar 20 juni - 6 juli. På Midsommardagen den 24 juni skulle S.M. avhållas och på söndagen efter avsågs Nordiska landskampen gå. Detta år hade Danmark anmält sitt intresse att delta och de anmälde följande lag: Lagledare, Sven Wiel Bang. Tävlade: Jørgen Larsen, Per Weishaupt, Peder Kristianssen, Johannes Thinesen, Frank Hendrich och Finn Johanssen. Det svenska laget var ännu inte uttaget, utan skulle uttagas i samband med S.M. Endast Arne Blomgren var såsom pokalförsvareare självskrivet deltagare.

Ett rekorddeltagande i S.M. väntades. 90 deltagare med 150 modeller var anmälda. De fördelades på följande sätt:

Klass M 1.	17 modeller.	Klass S 1.	30 modeller
M 2.	23 "	S 2.	24 "
M 3.	20 "	S 3.	23 "

Modellflyglägret på Ålleberg

Söndagen den 22 juni.

Lägerdeltagarna anlände mer eller mindre försenade. Många hade begagnat cykel för att nå Ålleberg. Lägerplatsen nåddes efter en halvtimmas klättring. Tältresning följde varefter middagen fick intagas nere i Saleby. Kvällen ägnades bl.a. trimning.

Midsommarafton.

Redan kl 5 på morgon vaknade folket, det var för varmt att sova. Vid frukostdags drog sig folket ner och inmundigade väldiga kvantiteter. Så småningom var de åter uppe i lägret och några fann då tiden mogen att söka sig ner för att äta middag! På midsommaraftonen skall man roa sig, några tyckte det var bäst att sova inför nästa dag, S.M.-dagen.

Midsommardagen.

Tidig trimning. Alla dörrhandtag i hangaren var upptagna i och för gummisnodds-trimning. Värmen steg, men trots det sökte sig bortåt 2.000 åskådare upp till Ålleberg. På förmiddagen kl 10 började tävlingarna med ing. Bertil Florman som speaker och Tyko Stark som tävlingsledare. Vindförhållandena var oberäkneliga, den tryckande värmen ut-satte både tävlade och modeller för påfrestningar. Gummimotorerna brast redan vid 1/3 varv. För att spara modellerna i M 3 - de plan som kunde ingå i Nordiska Mästerskapen uppskötts tävlingen för dessa till kvällen. Det var tre platser att besätta i laget.

Ålleberg som tävlingsplats fick dåligt rykte i och med detta S.M. Fältet var 1.200 meter x 600 meter och givetvis blåste det i kortaste riktningen. Många modeller dråsade ner i skogen på osthaget, medan andra som fick ordentlig höjd steg och försvann från såväl ägare som tidtagare.

1940-års S.M. blev segelmodellernas genombrott. Linköpings-Eskadern tog storslam i alla S-klasserna, och vann även lagpriset - Adolf Jahrs vandringspris.

På kvällen flögs M 3. Segrade gjorde Olle Lindh, Vingarna före klubbkamraterna Bengt Blomgren och Börje Stark.

Ports." Modellflygläget"

Dagen efter.

Snarkningar till 1/2 10. Ett bad ansåg nödvändigt. Cykelfärd till Pankasjön på Mösseberg. Återfärd i utförslöpa, 60 km/ t. Två cyklisterna kördes över. Börje Stark hamnade i potatisåker.

Torsdagen den 26

Dagsprogrammet innehöll bl.a. gymnastik, somliga föredrog ryggläge. På kvällen hölls Sveriges första officiella hangtävling. En uppskattad tävlingsform.

Fredagen den 27

På kvällen matades lägerbålet med modellplansrester. Utöver denna notis finns inget som har med modellflyg att göra !

Lördagen den 28

Regn. Många tält, de utan vallgravar, som folk ramlade i, blev obeboeliga. Minst hälften av lägerdeltagarna sov i hangaren.

Söndagen den 29

Nordiska Mästerskapen blev ej av ! Händelserna i Europa gjorde att resor mellan grannländerna fick inställas. Tyskarna gick till angrepp mot Sovjetunionen vid midsomartid och spänningen ökade. Endast Arne Ellilä från Finland hade hunnit resa i god tid och befann sig på Ålleberg.

En nationell tävling ordnades i stället och Ellilä inbjöds att delta i den. Det gjorde han med den äran och vann huvudklassen M 3, med sin kraxförsedda Wakefield - Samma modell, som åtta år senare skulle vinna Wakefieldtävlingen i England!

Måndagen den 30

Endast fyra tält kvar. När de var rivna var lägret följaktligen avslutat.

S.M. 1941 Resultat.

Klass M 1.		Klass M 2.		Klass M 3.	
1. Åke Westerlund, Borås	2.00,2	1. Bengt Blomgren, Vingarna	2.21,4	1. Olle Lindh, Vingarna	2.09,1
2. Arne Ellilä, Finland	1.42,7	2. Ingvar Melin, Västerås	1.48,2	2. Bengt Blomgren, d:o	1.55,6
3. K.-E. Landegren, Västerås	1.09,3	3. Sven Hjelmerus, LEN	1.12,5	3. Börje Stark, d:o	1.39,0
4. Gunnar Magnusson, Vingarna	1.08,5	4. Sven Herrlin, Visby	0.39,5	4. Gunnar Holmer, d:o	1.15,5
5. Bengt Leo, Västerås	1.07,4	5. H. Nathorst-Westfelt, Borås	0.33,2	5. Osvald Eklöf, Eskilstuna	1.05,3
Klass S 1.		Klass S 2.		Klass S 3.	
1. Sigurd Isacson, LEN	1.51,0	1. Sven Hjelmerus, LEN	3.00,9	1. L.E. Ohlsson, LEN	1.52,9
2. Nils Åkerblad, Örebro	1.36,7	2. Svante Tolf, d:o	2.16,2	2. Göran Lindholm, Örebro	1.34,0
3. Sven Witt, LEN	0.58,8	3. J. Nathorst-Westfelt, Borås	1.02,5	3. Folke Hagsten, Örebro	1.33,8
4. Magnus Ögren, Borås	0.53,5	4. Nils Åkerman, Västerås	0.45,2	4. Sven Hjelmerus, LEN	1.33,0
5. K.G. Öhrn, Vadstena	0.50,5			5. Sigurd Isacson, LEN	1.14,6
Lag				6. Lennart Nyström, LEN	1.13,5
1. Linköpingseskadern 1.	5.21,7			7. Lars Hedin, Hjo	1.12,5
2. Vingarna 1.	4.07,5				
3. Borås Flygklubb	3.56,2				
4. Västerås Flygklubb	3.40,8				

Hangtävlingen :

Klass S 1.		Klass S 2.		Klass S 3.	
1. L.O. Bergendahl, Borås	169,8 s.	1. Lennart Sundström, Vingarna	129,6 s.	1. L.E. Olsson, LEN	361,5 s.
2. Sigurd Isacson, LEN	140,1	2. Arne Blomgren, Vingarna	125,4	2. Sigurd Isacson, LEN	31,7
3. Lennart Sundström, Vingarna	94,7	3. J.H. Westfelt, Borås	69,0	Klass M.	
				1. Olle Lindh, Vingarna	159,1 s.
				2. Bengt Linton, Ö. Sörml.	141,2
				3. Nils Åkerman, Västerås	113,4

Ållebergstävlingen

Resultat:

Klass M 1.		Klass M 2.		Klass M 3.	
1. Olle Lindh, Vingarna	1.54,1 m.	1. Sven Hjelmerus, LEN	1.07,2	1. Arne Ellilä, Finland	2.51,4 m.
2. Arne Blomgren, d:o	1.53,3	2. Folke Åkerman, Västerås	0.57,6	2. Arne Blomgren, Vingarna	2.29,6
3. Gunnar Magnusson, d:o	1.03,6			3. Bengt Blomgren, d:o	2.13,3
				4. Börje Stark, d:o	1.51,3
Klass S 1.		Klass S 2.		Klass S 3.	
1. Sigurd Isacson, LEN	1.33,6	1. Sven Hjelmerus, LEN	1.29,1	1. Sven Hjelmerus, LEN	1.14,5
2. Sverker Blom, Vingarna	1.16,7			2. L.E. Olsson, d:o	0.59,0
3. L.O. Bergendahl, Borås	0.46,6				

DANSK MODELLFLYGNINGS HISTORIA

Ur "Modelflyvesport" av
Sven Wiel Bang, Per Weishaupt
och Johannes Thinesen. 1941.
Översatt från danskan av S.-O.Lindén

Fortsättning på artikelserien, som började i förra numret.

M. F:s andra Generalförsamling

avhölls 5:e augusti 1939 i Hellerup. Klubbantalet var nu 45. Betydande ändringar gjordes i stadgarna, rekord-och tävlingsreglerna. Bl.a. de gällande 16 klasserna reducerade till 14, varigenom antalet rekordmöjligheter minskade betydligt. På det hela taget närmade man sig FAI:s regler. Styrelsen utvidgades till sju man med framlidne H.E.Hansen, "Dragør", som ordförande.

I samband med Generalförsamlingen avhöll M. F. sin andra Landskonkurrens 1939 i Vaerløse den 6:e augusti. Deltagarantalet var begränsat till 5 man i var och en av de fem klasserna. Deltagarna hade utsetts vid uttagningstävlingar landet runt. Endast 17 deltagare mötte upp. Niels Hassing, "Cirrus", vann bägge motormodellklasserna, medan "Zephyr" vann minsta och mellersta och Odense Model-Flyveklub största klassen för segelmodeller.

Sedan 1009 hade inte någon dansk inomhustävling avhållits. Ca. 30 år senare, den 26:e november 1939, hölls en sådan i gymnastiksalen på Fredriksbergs slott. 10 klubbar med ca 40 modeller deltog. Vinnare blev: Klass 1. (Inomhus balsamodeller): Hawk., Kl.2 (Pol-eller stångflygning): Vanløse., och Kl.3 (Mikrofilmmodeller): Cirrus.

1940

blev ett lugnt år. x) En planerad internationell modellflygutställning tiden 11:e maj - 2:a juni blev genom händelserna den 9:e april ändrad till en nationell. Det var M. F:s andra utställning i vilken 15 av M. F:s anslutna klubbar deltog.

Rekorden föll inte så snabbt som under 1939. Här skall dock nämnas att Wedorf Hansen från Slagelse den 16:e juni uppnådde den hittills längsta officiella tiden i landet idet hans F.J.6 segelmodell uppnådde en flygtid i termik på 1 timme 16 min. 22 sek.

Året avslutades med en inomhustävling i Forum av större format, arrangerad av M.F. i samarbete med "Berlingske Tidende". 10 klubbar med 41 modeller var anmälda. Under tävlingen uppnådde Ejnar Holm från "Cirrus" en tid av 3 min. 55 sek., som då detta skrevs inte var överskridet.

Uppgång igen under 1941.

I januari 1941 övertog en ny styrelse, som valdes vid en extraordinär Generalförsamling i Odense den 27:e oktober 1940, ledningen av Dansk Modelflyver Forbund med Sven Wiel Bang som ordförande. En snar ökning av aktiviteten visade sig snart. Det blev bl.a. arrangerat landsomfattande tävlingar vid påsk och pingst varvid klubbarna tävlade var för sig och därefter sände in resultaten till M. F. varefter den inbördes placeringen uträknades. O.M.-F. hävdade sin ledande ställning men trängdes hårt av den framgångsrika unga Köbenhavns Modelflyver Klub.

Bönsöndagen i maj avhöll M. F. i samarbete med "Berlingske Tidende" en stor rikstävling på Lundtofte flygplats. Den blev en stor publiksuccé och en glänsande propaganda för modellflygsporten.

Under tiden 27:e juli - 3:e augusti höll M. F. sitt första sommarläger i Fuglsø på Mols. 37 modellflygare från 13 klubbar möttes i ett oförlikneligt praktfullt lägerliv samordnat med en rikstävling och Generalförsamlingen. O.M.-F. erövrade 3 första platser, medan "termik" och "Stratus" tog de resterande två.

På M. F:s tredje ordinarie Generalförsamling den 2:a augusti utökades styrelsen från 7 till 9 man. Sven Wiel Bang m.fl. blev omvalda. Ändringar av stadgar och tävlingsregler, ett nytt emblem och namnändring till Dansk Modelflyver Union företogs.

Det ena arrangemanget följde på det andra. Den 31:a augusti samlades danska modellflygare igen till en storstildad tävling. Den lades upp som en propagandatillställning på Lundetofte flygplats. Arrangörer var återigen "Berlingske Tidende" och D.M.U. Även denna gång blev det en publiksuccé, då över 5.000 människor med förtjusning åsåg det omfattande programmet. För första gången visades raketflygning och start från vatten inför publik.

F R A M T I D E N ?

Då detta skrevs för 37 år sedan hade Dansk Modellflyver Union ca 750 medlemmar fördelade på ca. 30 klubbar. Med de förberedelser som gjorts ansåg författarna att dansk modellflygning hade stora framtidsmöjligheter, trots stundens allvar. Dansk modellflygning hade sin stora chans i en tid då all annan aktiv flygning praktiskt taget låg nere. Den chansen fick inte förspillas !

- x) För att ha det rätta perspektivet på skrivsättet i boken "Modellflyvesport", måste man komma ihåg att den 9:e april 1940 invaderades Danmark av Hitlers trupper och författarna måste noga akta på sina uttryck om boken skulle få tryckas !

(Red.anmärkning)

S L U T.

OLDTIMER-MEETING PÅ GÄRDET

En strålande fin upptakt på sommaren blev söndagen den 12 juni. Dagen var avsedd att vara "Allmänflygets Dag". En av de få, kanske den enda begivenheten på det temat i Stockholm blev "Oldtimer-mötet" på Gärdet.

Genom en blänkare i "Svenska Dagbladet" lockades mer människor ut till Gärdet än vi väl vågat ana. Nu avlöpte allt synnerligen väl, och varken polis eller parkförvaltning har hört av sig !

För oss "oldtimers" av idag var det otroligt stimulerande att få träffa några verkliga veteraner. Där fann Tyko "Pappa" Stark, still going strong med 86 år på nacken, som tillsammans med sönerna Börje och Sune sökt sig ut till Gärdet. Sune Stark hade också med sig en Wakefield av 1950-års modell. Några provflygningar visade att den inte led av ålderskrämpor.

Tre generationer Jangö ställde upp med samlade krafter för att flyga en "HPD" - nu ville inte flygetyget hänga med, mest beroende på för svag motor. Edward Jangö gladdes åt alla tekniska framsteg som modellflyget gjort sedan han själv på 30-talet byggde modellflygplan.

Bröderna Lars och Sven-Gunnar Wentzel medförde äkta "Oldtimers" i form av en "Kungsörnen" byggd 1937 och ett par "Tummeliten" byggda av originalmaterial från de gamla byggsatserna.

"Bananen", Rune Andersson hade tagit med "Balder" och fru Kerstin. "Balder" i Sint-version, samma modell som han vann S.M. med 1954.

En av svensk modellflygnings klassiska skapelser, segelmodellen "Camilla" konstruerad och byggd 1942 av Arne Blomgren medfördes av Bertil Beckman. Bertil lånade generöst ut modellen så att vi nu kunnat införliva den i "Ritningsbanken".

Så ställde några av oss "vanliga" oldtimers upp. Örjan Gahn, Nisse Gustavsson, Per Björklund och undertecknad. Vi luftade våra modeller och pratade modellflyg med alla intresserade. I bland hördes ett svagt surrande. Det var Per-Axel Eliassons elmotor-drivna R/C-modell. Det var ju sannerligen ingen "oldtimer", men eftersom det var "Allmänflygets Dag", så var vi generösa och översåg med inblandningen !

På eftermiddagen kunde intresserade söka sig till Tekniska Museet, där Lars Wentzel ordnat med en filmvisning av en gammal 16 mm journalfilm från Stockholms-Tidningens "SE-FYR"-tävling 1935.

Flygdagen på Gärdet blev en så trevlig tillställning att vi tror det finns anledning att återkomma !

"ALLT OM HOBBY"

Tidskrift för teknisk kultur, veteranhobby och modellbygge. Lösnummer finns i varuhus och tidningskiosker, men det är billigare att prenumerera. Prenumerationspris för 1978: 53:- Skriv till "Allt om Hobby", Box 9185, 102 70 Stockholm 9

OLDTIMER TÄVLINGEN



Årets "Oldtimer-tävling" flyttades från Örebro flygfält till Axvalla hed i Västergötland. Genom överenskommelse mellan "Axvalla fff" - med Nisse Gustavsson och Åke Engström bland "oldtimer-flygarna" och Arne Nohlberg som tävlingsledare samt "Nimbus" i Kumla, som ansvarig för ekonomi och sekretariat, kunde tävlingen hållas på denna ur många synpunkter intressanta och lämpliga plats.

Söndagen den 21 augusti var en vacker och varm sommar dag med svag vind. Idealiskt väder för de gamla modellerna. Tävlingsplatsen tillhör inte de största, men under en stor del av dagen blåste vinden i en gynnsam riktning. I sista perioden ändrade sig vindriktningen, så att en del modeller drev in i en närbelägen tallskog.

Nya modeller

Sedan förra årets tävling har flera nybyggen tillkommit. Nisse Gustavsson hade en ny "Magnusson Wakefield", som han trimmat tidigare i veckan, varvid den visat goda flygegenskaper, men i trimstarterna på söndagen hade den tappat stilen och dök så hårt att nosen knäcktes. Nisse hade ju sin "Korda" att flyga med, så han var inte ledsen. Örjan Gahm hade med sig en modell, som ursprungligen byggdes av Per Bendelin Visby. Per och Örjan är gamla modellflygkamrater sen 40-talet. Örjan hade reparerat modell, "Kolibri" och flög den proxy för Per. Se omslagsbilden! Örjan hade även sin egen gamla "Landgren Spec.", inte den han vann med i fjol, utan den originalmodell han byggde 1948 efter att ha mått upp Landgrens modell vid S.M. 1948. Örjan flög sin modell på Vintertävlingen 1949, därefter har den laget på en vind i många år till han tog fram och reparerade upp den till flygdugligt skick. Tyvärr råkade han ut för en motorexpllosion, som stoppade tävlingsstarter. Ove Pettersson hade med sig ett par nya gummitormodeller. En "Dyn V", byggd efter Björn Anderssons ritning från 1937, Sune Stark och Björn Andersson använde den modelltypen vid Wakefield-tävlingen i London 1937. Sven Wentzel utgav modellen som byggsats före kriget. Ove hade också en liten 50 cm "Trim II" av Curry Melins konstruktion. Lars Lindén sände med sin nybyggda lilla "Landgren Krax", den modell Örjan Gahm ritat upp efter foto och som K.E. Landgren därefter godkänt, som trovärdigt kopierad. Jag fick i uppdrag av sonen att flyga den för hans räkning, eftersom han var förhindrad att själv delta. Jag själv medförde en nybyggd kopia av Jørgen M. Larsens "Victory" en Wakefield konstruerad 1940. En för den tiden mycket avancerad konstruktion med fällbar propeller och infällbart enbent landningsställ. En ofullständig detalj, ett propellerstopp, hindrade dock flygning just på tävlingsdagen. De övriga modellerna var gamla bekanta. Nisse Gustavssons, Åke Engströms och min "Korda", Lennart Flodströms "G B 3" och min "Flying Minutes" samt Örjans "Trim II" och "Terrik III". Olle Blomstergs "FIB" och "Magnusson"

Segelmodellerna

Agne Engman från Lidköping kom med en "Monira", en S 3:a från slutet av 40-talet och Sture Björn hade KSAK:s lilla nybörjarmodell "Vargen". Den senare så skickligt hanterad, att den vann över den stora modellen! Agnes "Monira" hade inte flugit på många år, så det dröjde litet innan han fick trim på den. Men sen, efter tävlingen, då flög den! Så bra att den försvann efter ca 10 min! De övriga segelmodellerna har flugit i "Oldtimer" tidigare. N-O Gustavssons "Tranan" vann, Nisse tog det litet vackert i början och höll inne linlängden, i sista starten tog han alla metrarna och då blev det en fin tid 3.12 m.

Amerikanskt besök

Bruce Chandler från U.S.A. kom på besök. Han är gift med en svenska och de var på semester i hennes hemland. Genom att Ove Pettersson stått i korrespondens med Bruce en lång tid planerade amerikanerna in sitt besök i Sverige, så att de kunde besöka "Old-

timer-tävlingen". Bruce skänkte en uppsättning tillbehör till tändstiftsmotorer; tändstift, kondensator, tändspole och fästklammor. Detta kommer att bli ett pris i en tävling. Bruce Chandler bygger om O.S. glödstiftsmotorer till tändstifts d:o, under beteckningen "Black Knight" finns de att köpa hos honom. Han medförde f.ö. en till beskådande.

Bensin-och CO₂-motorer

Den ende som medförde en bensinmotormodell var Ove Pettersson. Han gjorde en start med sin "Humlan" med Ohlsson 23 motorn. Flygningen slutade med en smäll inne på militärt område. En vägg råkade stå i vägen ! Ove hade dessutom med sig en liten kolsyremotor i en antik skalmodell. "R.E.P. Mod B" heter modellen och motorn är en Telco från England. Varför har ingen importerat dessa trevliga motorer till Sverige ? Oves modell flög verkligen förnämligt och man ska veta att den följer originalet mycket noga i fråga om stagneringar o.s.v. Även ekrade hjul sitter på den ! Kurt Kaspersson från Varberg var också tillstades med en CO₂-modell. Han hade monterat sin motor i en av Truedssons helbalsa "Cessna". Den enkla modellen flög mycket bra, mycket bättre än vad väl byggsatstillverkarerna kunnat tänka sig !

TERM I K !

Flygningarna dominerades av gummitormodellerna. Oftast syntes någon gul-svart "Korda" skramla iväg uppåt ! Nisse Gustavssons "Korda" tog termik och flög länge, samtidigt passade "Floda" på att släppa iväg sin "Laban" för en verkligt fin start. Det fattades inte många sek i max. 6 min. ! Flodströms "G B 3" har vunnit "Wakefield-klassen" en gång förut, men det var innan det stora vandringspriset kom i omlopp ! Inte heller den här gången ville hans "G B 3", som han själv. Det blev ett propellerbrott, men det lagades snabbt med "Hot Stuff" - Undras just hur tävlingsresultaten från förr sett ut om dessa snabbim funnits för 40 år sen ? När modellen i andra omloppsstarten tappade stabben, trodde vi att dagen var förstörd, men icke så ! "Floda" kom igen och flög sin tredje start så bra att han slog konkurrenterna ! Då hade han redan grejat dagens sensation !

OLDTIMER-REKORD !

Innan Lennart och Louis Flodström reste hemifrån Stenungsund hade Lennart sagt att han skulle låta en modell flyga iväg för att sätta rekord. Sagt och gjort ! Då termiken inte räckte i 2:a starten med "Laban" för att den skulle sticka iväg, väntade "Floda" ut en bättre blåsa, så var saken klar ! Efter 21 min 46 sek. syntes ej "Laban" mer !

I minsta klassen tilläts handstart. Det förklarar kanske varför tiderna i A 2 i år ser så mycket bättre ut än tidigare. "Trim II" har blivit populäraste modellen, tre stycken fanns med. Olle Blombergs "FIB" går nu på sitt 11 år ! Den borde vara fulltrimmad vid det här laget !

Tre modeller proxyflögs. Örjan Gahm hade sin vän Per Bendelins "Kolibri", Olle Blomberg flög Lasse Lindéns S.1:a "Prince" och jag tog om hand Lasses "Landegren". Om Du har en modell att flyga, men ej kan komma. Sänd den till kontaktmännen nästa år !

Publiken var talrik, många f.d. modellflygare fanns som åskådare och nya entusiaster har hört av sig till "Sällskapet".

Prisutdelning ägde rum på platsen. Lennart Flodström mottog vandringspriset och gjorde en segergest å la Björn Borg på Wembley ! Paketter, ritningskopior och en del nyttovaror utgjorde prisbordet.

Småmodeller

Som brukligt är vid "Oldtimer-tävlingen" flögs även HKG och "Sleek Streak". Olle Broman, som kommit ut för skojs skull; han avsåg att ta tid, vilket han också gjorde, passade på att anmäla sig i handluns och det gjorde han rätt i ! För han vann !

Propagandaklassen "Sleek Streak" fick inte så många deltagare i själva tävlingen, men det flögs hej vilt ! med dessa enkla plan. Arne Nohlberg och Agne Engman roade sig kungligt i sina försök att överträffa varann !

Alla tävlande och funktionärer inbjöds av Nisse och Ingrid Gustavsson att följa med till deras hem i Skövde för en avslutande tesupe. Ett ymnigt dukat bord, med hembakta brödsorter inmundigades av svultna modellflygare! Hjärtligt tack från oss som var med! Efter att hungern var stillad slog vi oss bekvämt tillrätta för att minnas våra tidigare oldtimerflygningar. Min filmkamera har förevigat små episoder från tidigare möten.

Så skildes vi för denna gång, men vi som nu provat Axvall tycker platsen var så bra att vi kommer igen nästa år!

Sven-Olov

Resultat från "Oldtimer-tävlingen" 1977.

Klass A 2.

		Modell
1. S.-O. Lindén, Örebro	47 + 69 + 65 = 181	"Trim II"
2. Örjan Gahn, Jakobsberg	66 + 41 + 63 = 170	"Trim II"
3. Olle Blomberg, Kumla	18 + 24 + 23 = 65	"FIB"
4. Ove Pettersson, V. Frölunda	5 + - - = 5	"Trim II"

Klass S.

1. N-O Gustavsson, Skövde	78 + 62 + 192 = 332	"Tranan"
2. Sture Björn, Lidköping	111 + 56 + 54 = 221	"Vargen"
3. Agne Engman, Lidköping	25 + 29 + 103 = 157	"Monira"
4. S-O Lindén, Örebro	11 + 78 + 65 = 154	"Tfa"
5. Lars Lindén, Örebro x)	47 + 40 + 32 = 101	"Prince"

Klass B2-C2.

1. Lennart Flodström, Stenungsund	64 + 341 + 360 = 765	"Laban"
2. Lars Lindén, Örebro x)	83 + 154 + 63 = 300	"Landegren"
3. Ove Pettersson, V. Frölunda	76 + 84 + 89 = 249	"Landegren"
4. Lennart Flodström, Stenungsund	23 + 44 + 106 = 173	"Tip Top VI"
5. Örjan Gahn, Jakobsberg	27 + 40 + 53 = 120	"Termik III"

Klass D.

1. Lennart Flodström, Stenungsund	122 + 20 + 161 = 303	"GB 3"
2. N-O Gustavsson, Skövde	94 + 116 + 70 = 280	"Korda"
3. S-O Lindén, Örebro	88 + 47 + 110 = 245	"Korda"
4. S-O Lindén, Örebro	78 + 77 + 88 = 243	"Flying Mate"
5. Åke Engström, Falköping	60 + 64 + 67 = 191	"Korda"
6. Per Bendelin, Visby x)	66 + 74 + 9 = 149	"Kolibri"
7. Olle Blomberg, Kumla	54 + 47 + - = 101	" "
8. Ove Pettersson, V. Frölunda	68 + - - = 68	"Dyn V"

Klass Hkg.

1. Olle Broman, Axvall	45 + 51 + 35 + 60 + 46 = 237
2. Ove Pettersson, V. Fröl.	36 + 45 + 41 + 49 + 37 = 208
3. Olle Blomberg, Kumla	24 + 55 + 60 + 29 + 34 = 202
4. Mikael Pettersson, Örebro	17 + 21 + 17 + 48 + 20 = 123
5. S-O Lindén, Örebro	48 + 18 + 19 + 19 + 13 = 117
6. Rolf Gustavsson, Kumla	7 + 3 + 6 + 3 + - = 22

Klass Sleek Streak

1. Carina Nohberg	49
2. Agne Engman	43
3. Arne Nohberg	37
3. Anders Gustavsson	37
5. Tommy Jakobsson	30
6. Rolf Gustavsson	27
7. Elisabet Ask	26
8. Anders Carton	20
9. Mikael Stenmark	18
10. Sabina Milton	17
11. Maria Gustavsson	14

RITNINGSBANKEN

Följande nya ritningar har tillkommit:

1940 "Int. 75:a"	Sverker Blom & Bengt Blomgren	spv 750 mm,	(LF)
1942 "M 2:a"	Sverker Blom	spv 1000 mm	(LF)
1942 "Wakefield"	Bengt Blomgren		(ÖG)
1949 "Wakefield"	Arne Blomgren		(ÖG)
1944 "Ibis"	Vilén-modell	S 1	spv 850 mm (SOL)
1945 "SM-Ettan"	Kurt Sandberg	S 1	" 1000 mm (SOL)
1947 "Master"	Sture Sandberg	Sint	(SOL)
1950 "Master"	" "	Sint	" 1620 mm (SOL)
1947 "Bonzo"	S.-O. Sundberg	G 2	" 1160 mm (SOL)
1946 "Easy"	I. Sjöberg (Haglund)	S 1	" 960 mm (SOL)
1945 "SG-45"	Stag-modell	S 1	" 950 mm (SOL)
1947 "Monira"	Haglund-modell	S 3	" 1800 mm (SOL)
1947 "Diesel-Scuot"	Sigurd Isacson	F	" 1450 mm (SOL)
1942 "Camilla"	Arne Blomgren	S 3	" 2180 mm (SOL)

Ritningarna kan beställas hos: (LF), Lennart Flodström, (ÖG), Örjan Gahn och (SOL), Sven-Olov Lindén

"MODEL BUILDER"

För den som vill hänga med i vad som händer inom alla grenar av modellflyg rekommenderas "Model Builder", F.n. är den den bästa tidskriften från U.S.A. Varje månad finns en ritning till en oldtimer, fullskalritningar kan köpas från tidskriften. John Pond, "Mr Oldtimer" himself skriver varje månad. 17.00 per år 12 nr. Adress: MODEL BUILDER, 621 West Nineteenth St., Cosa Mesa, California 92627. U.S.A.

En Modelflyvers Erindringen

eller

En Ode til Gummimotormodellerne.

Dette med at få modelmaterialer fra Sverige var ikke så let en sag. Danmark befandt sig i slutningen af 1930'ne i en om muligt endnu vanskeligere situation med fremmed-valuta end man gør det i Danmark af 1974 - eller måske er situationen lige så slem nu, man nægter blot at erkende det. I 1938 var denne situation dog helt klart erkendt, og de forholdsregler myndighederne i den anledning havde indført ville nok virke temmelig chokerende på folk i dagens Danmark. Man kunne nemlig ikke efter forgodtbefindende købe den fremmed-valuta man havde lyst til, - og således heller ikke svenske Kroner - det sørgede "Valuta-centralen" for - og bestemmelserne blev fortolket meget strengt. Derimod kunne man pr. "International Postanvisning" sende mindre beløb til Sverige - men det var til en betydelig højere kurs end den officielle som dengang var 1,10 dansk krone for een svensk. Lykkedes det på een eller anden måde nogle af os drenge at foretage en lille opsparing af de dengang - ikke så let tilflydende lomme penge, så kunne man altså sende en lille bestilling til Stockholm og bede Sven Wentzel om at sende lidt Bals, Japanpapir og motorgummi - som "Vareprøve" - blot med den hage at man så modtog man sine balsalister og sit balsafinér i længder på 45cm. - idet disse små pakker med "Vareprøver" ikke måtte være længere, - balsalister og finér var normalt i 90cm. længde, og det affødte naturligvis mange besværligheder at man ikke kunne få lister til vinger og kroppe i hele længder. Dette var nok en medvirkende årsag til at man begyndte at se sig om efter andre muligheder for fremskaffelse af Balsatræ. Gennem de tidligere omtalte modelflyvekammerater fra klubben "Condor" i Helsingør fik vi en "fidus" om at man i Helsingborg - hos Firmaet "Brødrene Boréus" kunne købe alle de dejlige materialer vi gik og sukkede efter, - der var jo blot den "hage" ved det at man så blev nødt til at fremskaffe kontante svenske penge - hvilket voldte besvær - da man ikke sådan uden videre kunne gå i banken og veksle - - det var een af de strenge bestemmelser førømtalte "Valuta-central" håndhævede - den kunne sikkert med fordel genindføres i 1974 i forholdet til rejsevaluta, specielt til Spanien-soldature.

På een eller anden måde lykkedes det dog engang imellem at forskafe sig lidt sølvkroner, og så gik turen til Helsingborg, men hermed var besværlighederne jo ikke slut, man skulle også hjem til Danmark med erobringsgodset - og igennem Tolden i Helsingør. Mig bekendt var der aldrig nogen af os drenge som fik konfiskeret noget under disse små rejser, men man måtte mange gange stå skoleret for een eller anden tolder og prøve at fremstamme een eller anden forklaring på disse balsalisters og balsapladers tilstedeværelse - motorgummi og tyndt japanpapir kunne man jo have i lommerne, - så det gik endda.

Spændende var det - selv om man sådan set følte sig som smugler - og helt ude på lovens overdrev - ens frygt for autoriteterne var sikkert en helt anden end den folk lægger for dagen nu, - men for lidt og for meget fordærver alt, - jeg mener at vi i 1974 er havnet helt ovre i den "anden grøft".

Men også disse små smugler-rejser blev med tiden for besværlige - rejsen til Helsingborg kostede jo også penge, og de var ret så knappe i de år. Når jeg fortæller at jeg til min Konfirmation - den 10 Oktober 1937 - indkasserede Kr. 65,00 i konstanter, vil man næppe tro mig i dag. Af disse 65 kr. anvendte jeg 16 kr. til et par langskaftede fedtlæder-snørestøvler, - og det er næsten endnu mere utroligt.

Ind imellem kunne der dog - selv i et Statsbane-hjem - også blive råd til et lille bidrag til denne min "flyvegrille"

Helt godt kom det - med hensyn til materialerne - først til at gå efter at vi i "Cirrus" havde fået en "fidus" af Henning Schrøder fra "Hawk". Han fortalte os nemlig at han hos en model-snedker Jørgensen på Amager - havde købt balsa i lang tid, og at denne snedker var ret villig til at skære både lister og finér - denne nye viden bragte gang i sagerne, og snart begyndte balsa-modellerne rigtig for alvor at gøre sig gældende i "Cirrus" - og på "Dansk Modelflyver Forbund's" rekordlister. Engang i 1939 - da man kunne se at der var eet eller andet der var "ved at brænde på" - købte klubben et større lager af balsatræ i planker hos Snedkermester Jørgensen, - og det viste sig at være en fremsynet disposition, - for vi havde faktisk balsa under hele krigen, - og vi kunne endda engang imellem hjælpe een eller anden betrængt kammerat fra en anden klub med balsatræ til en ny model. Disse planker fik vi vores gode gamle ven, Snedkermester Otto Henriksen i Holte til at skære op for os - og vi fik både plader og lister i rigt mål.

I Sommeren 1939 deltog Niels Hassing - fra "Cirrus", Henning Schrøder fra "Hawk" og Peter Christiansen fra "Condor" i Helsingør i det første nordiske stævne for "Wakefield-modeller" i Örebro i Sverige, - og selv om der ikke faldt nogle præmier til det danske hold, så høstede der mange rige erfaringer - hvilket de danske rekordlister i selv samme sommer kom til at bære et meget tydeligt præg af.

Niels Hassing byggede, straks efter sin hjemkomst fra Sverige, en meget velflyvende Wakefieldmodel efter svensk inspiration, - desuden konstruerede han en meget succesrig type som han kaldte N.H.-15 til klasse 2 (Motormodeller under 100 cm. spændvidde).

Ved Modelflyver Unionens stævne på Værløse den 6 August 1939 gik Niels Hassing hen og vandt 1. præmie i begge disse klasser - selv blev jeg nr. 3 i Wakefieldklassen med en fransk konstruktion - CEKO-230 - hvortil jeg havde købt tegningen i Helsingborg hos "Brødrene Boréus" - og denne model eksisterer stadig. Netop i skrivende stund, - den 12 August 1974 - er den ved at blive fikset lidt op med nogle små reparationer og ny beklædning, - således at den engang kan indtage sin plads på vort forhåbentligt snart kommende flyvemuseum. Jeg mener, - med fuld overbevisning, at den må være een af de ældst eksisterende Wakefield-modeller i Danmark.

Ved den generalforsamling som gik lige forud for Værløse-stævnet havde Forbundsbestyrelsen taget bestemmelse om en ret epokegørende ting, idet man havde oprettet en såkaldt "Eliteflyver klasse. For at kunne indtræde i denne skulle man kvalificere sig gennem "Eliteflyver-prøver" - for hhv. Motormodeller, Svævemodeller, Indendørsmodeller og Brændstofmotor-modeller.

For Gummimotormodellerne var det ensbetydende med at man skulle aflægge en prøve gående ud på at man skulle flyve tre på hinanden følgende flyvninger - med en minimum flyvetid på 1½ minut pr. flyvning - og det skulle vise sig at volde sine vanskeligheder - det lykkedes dog for ialt tre af os fra "Cirrus" - i tidens løb. I første omgang for Niels Hassing - den 17 December 1939 for forfatteren til disse linier, - Jørgen M. Larsen, og på et senere tidspunkt for Jørgen Dommergård, medens han var medlem af Cirrus. Modellerne skulle, sådan som reglerne var dengang starte fra jorden, og herved gik megen god motorkraft faktisk til spilde. Hvorfor man ikke kunne starte fra hånden har jeg aldrig kunnet forstå - det ville jo være uden betydning - hvis blot alle gjorde tingene ens. Senere har man på internationalt plan ændret Wakefieldreglerne således at man selv her starter fra hånden.

Mangen god model blev slået til pindebrænde under disse forsøg på jordstart - hovedsageligt fordi en fuldt optrukket gummimotor har et ganske forfærdeligt vridningsmoment - for hvilket det er endog meget vanskeligt at kompensere i startøjeblikket.

Den erfaring tror jeg alle Wakefield-modelflyvere har gjort - og det er ikke så få modeller jeg selv har knust på denne måde, eller set blive knust, - og det er altid et "very sad moment".

Vinteren 1939-1940 var på mange måder en underlig tid i Cirrus - som den selvfølgelig også var det for den øvrige del af Europas befolkning, - men det forhindrede ikke os drenge i at fortsætte med vor hobby - og samtidig holde et øje på alle de nye "rigtige flyvemaskine-typer der dukkede op i de forskellige flyveblade vi læste. Men der skulle jo desværre ikke forløbe ret lang tid før også vi - på vort lille område, skulle få lov at se tidens alvor i øjnene. Den 9 April marcherede Hitlers soldater ind over vore grænser - og dermed blev der sat en stopper for videre læsning af "Aeromodeller" og Model Airplane News" - og vores dejlige flyveplads i Værløse blev taget i brug af besættelsesmagten, - så vi måtte forlægge residensen til Lundtofte og Eremitagen.

Året 1940 kom ikke til at byde på nogen større aktivitet - der blev holdt en mængde udstillinger - dels på enkeltklubbers initiativ, og dels i større plan - i landsomfattende målestok. Det havde været meningen at arrangere den første internationale modelflyveudstilling i København i Maj måned, men på grund af tyskernes ankomst den 9 April måtte man ændre denne udstilling til at være på helt national basis.

Det blev alligevel en stor begivenhed idet man havde fået arrangeret udstillingen midt i Københavns hjerte - i de store udstillingslokaler lige ved siden af Paladshotellet på rådhuspladsen - denne udstilling blev meget fint besøgt, og den var en meget fin propaganda for modelflyvningen.

Udstillingen holdtes i tidsrummet 11 Maj til 2 Juni - det var oprindeligt meningen at selveste Lord Wakefield skulle have været udstillingens protektor - men Lorden måtte selvfølgelig udgå - hvem der trådte i stedet ved jeg faktisk ikke.

Niels Hassing udstillede begyndelsen til sin store radiostyrede svævemodel - nemlig kroppen, med noget af radiostyret i. For denne fik han udstillingens ærespræmie. Desuden udstillede han sin store Bensin-motor model "The Privateer" som han havde bygget efter tegninger i det amerikanske "Model Airplane News" - motoren var en svenskbygget bensinmotor på 1/5 H.K. - og modellen var 2,27 meter i spændvidde - meget imponerende.

De lidt mere almindelige medlemmer fra Cirrus nøjedes med at udstille gummimotor-modeller og nogle få svævemodeller.

Den netop omtalte radiostyrede model blev for øvrigt aldrig færdig, - enhver form for brug af private radiosendere ophørte med tyskernes ankomst den 9 April 1940 - og det blev først muligt at praktisere sending igen ret lang tid efter krigens ophør. I mellemtiden havde mange ting ændret sig for modelflyvekammeraterne fra Cirrus - den krig gik ikke hen over os uden at sætte sine spor på højst forskellig vis. Men det er en anden historie - som Kipling siger.

Kroppen til denne store model lå sammen med Ole Holtens "Grosse Winkler" på loftet i mit hjem i Holte - oprindeligt var det Ole Holten der opbevarede disse modeller, men da han engang under krigen flyttede til København - blev det mig der overtog musæet, - blot jeg dog havde haft det endnu.

Forts.nästa nr.

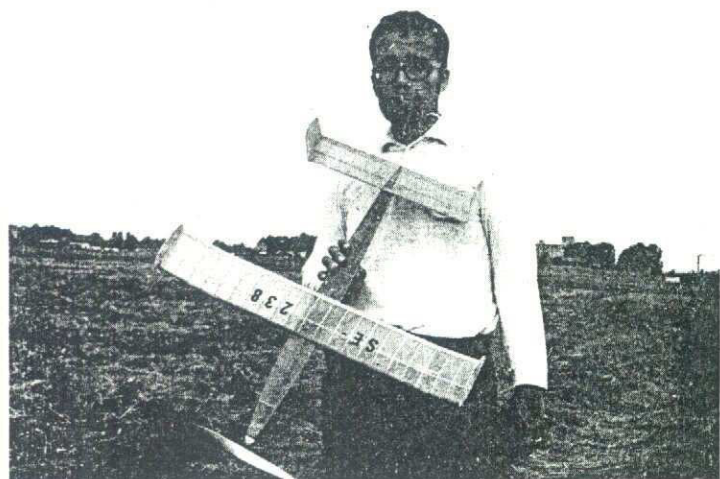
"AIR TRAILS"

En ny publikation, som helt och hållet består av nytryck av gamla sidor ur Air Trails. Nr 1 innehöll t.ex. referat av Wakefieldtävlingsen 1939, ritning till Korda's segermodell (med fullskaladetaljer), Buzzard Bombshell, ritning med fullskala detaljer. Flera andra ritningar på powermodels, scale rubber, U-control m.m. Prenumerationspris per år \$10:50 4 nr. Adress: Air Trails Classic Flying Models, Circulations Dept., 7950 Deering Ave., Canoga Park, California 91304, U.S.A.

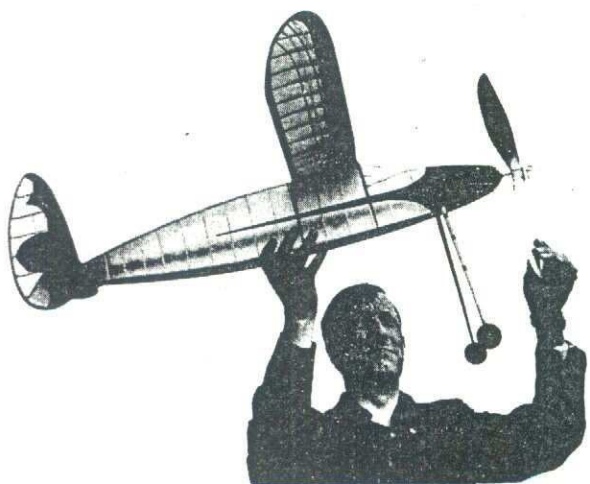
Veteranflyg i modell



Sven-Olov Lindén, Örebro, startberedd med "Trim II" — en 50 cm kroppsmo-
dell konstr. av Curry Melin. Den kände TV-meteorologen
vann SM 1938 med stavmodellversionen.



Olle Hillerström, Karlskoga, med sin upplaga av Åke Roggentins konstruk-
tion "Termik III", som publicerades i "Flygning" 1940.



Ove Pettersson, Göteborg, klar att släppa sin "Korda". — Original-
modellen satte 1938 ett dåtida världsrekord på 54 min. Med en se-
nare version som bl. a. hade fällbar propeller vann Dick Korda Wake-
fieldpokalen åt USA 1939.

Kommer Du ihåg hur "Gladan" — Wentzels gamla gum-
mimodell såg ut — eller "Korda"? Hur vore det att åter
se en riktig Wakefieldmodell i luften? En av de där stora
apparaterna med 130 gram gummimotor?

Sedan 10 år tillbaka har en liten hängiven skara samlats en gång
årigen i Örebro för att lufta sina nybyggen av "anno dazumal". Det
är "Oldtimer-sällskapet" — en sammanslutning av gamla och unga
modellflygare, som funnit nöje och intresse i de gamla modellplans-
konstruktionerna från 30- och 40-talen.

■ Idén till denna lätt nostalgis-
ka verksamhet kommer från
USA, där John Pond och ett
antal modellflygare i Califor-
nien startade Society of Antic
Modellers (SAM) för drygt 10
år sedan. I USA flygs i huvud-
sak med gasmotormodeller.
För att en modell skall räknas
som en "oldtimer" har gränsen
för konstruktionsdatum satts
till 31/12 1942. De huvudsak-
liga tävlingarna gäller rent friflyg
med gamla konstruktioner
och tändstiftsmotorer. Ett par
varianter av oldtimerflyget har
kommit fram i form av radio-
kontrollerade modeller och en
friflygklass med förminskade
kopior av de gamla stora plan-
nen. De senare ska ha sitt ur-
sprung före 1943 också men
byggs i en storlek av ca 1000—
1200 mm spv och förses med
motorer under .020 cu.in.,
främst då Cox Tee Dee .020.

Vad det gäller RC så kan väl
idén diskuteras. Visst förstår
man den modellbyggare som
lagt ner flera hundra timmars
arbete på sin modell, att han
inte vill riskera en bortflyg-
ning och då må en styrmöjlig-
het vara acceptabel. Likaså kan
det vara motiverat att sätta i
en radio för att kunna flyga
modellen på de mindre fält
som radioflygklubbarna runt
om i landet har lyckats anläg-
ga. Men att som en del ameri-
kaner har gjort, sätta in topp-
trimmade glödstiftsmotorer på
samma kubikinnehåll som de
gamla tändstiftsmotorerna, och
sen styra modellen uppåt i ett
raketsteg och för övrigt bygga
modellerna av helt andra mate-
rial än de ursprungliga, ja, då
har man hamnat ute i oldtimer-
flygets träskmarker!

I England förekommer också
"Oldtimer" eller "Vintage"
som tävlingsformen kallas där.
I samband med vanliga täv-
lingar har man ofta en sådan
vintage-klass, i vilken man täv-
lar med valfri modelltyp segel,
gummi- eller gasmotormodell.

OLDTIMER I SVERIGE

När vi i Sverige började fly-
ga "Oldtimer" blev det givetvis
gummimotormodeller som till-
drog sig största intresset. Mo-
dellflygets genombrott kom ju

i vårt land strax efter 1935 i
samband med att modellflyg-
klubben "Vingarna" bildades i
Stockholm och att Sven Went-
zel och H. Vilén började till-
verka och sälja byggsatser.

I slutet av 30-talet kom Sve-
rige att göra uppmärksamma-
de insatser i Wakefieldtävling-
arna och de gamla berömda
modellerna från den tiden så-
som "Magnussons Wakefield",
"Taifun" av Deurell och
"DYN V", en konstruktion av
Björn Andersson och Sune
Stark, har lockat de nutida
byggarna. En hel mängd mind-
re modeller finns också från
den tiden. Vad sägs tex om
TV-meteorologen Curry Melins
SM-vinnare i lilla stavmodell-
klassen? Jo, Curry Melin vann
SM 1938! Eller kanske "Fröjds
modellplan"? Herrekiperingen
i Stockholm som satsade på
reklam för sitt namn genom en
tävling med den vackra model-
len, som Åke Roggentin kon-
struerade och Wentzel produ-
cerade.

Här kan heller inte nog
framhållas värdet av de av vec-
kotidningarna "Allers" och
"Folket i Bild" startade mo-
dellflygklubbarna runt om i
landet. FIB:s Rikstävlingar
kom att bredda tävlingsflyget i
en omfattning som i dag sak-
nar motsvarighet.

Modellplanen "FIB" och
"Tummeliten" tillkom under
Wentzels samarbete med Fol-
ket i Bild.

Kontakten mellan medlem-
marna — i dag ett 70-tal —
sker genom en stencilerad
medlemstidning "OLDTI-
MER", som kommer ut med 3
nummer per år (prenumeration-
spris för 1977 — 13:50 kr).
Enklast sker prenumeration ge-
nom inbetalning på postgiro-
konto 55 09 16 - 1 till Sven-
Olov Lindén.

MEMLESTIDNINGEN OLDTIMER

Genom tidningen "OLDTI-
MER" meddelar medlemmarna
nya fynd av ritningar och litte-
ratur; säljer, byter och efter-
frågar böcker, motorer och
byggsatser. Några intresserade,
främst Örjan Gahm, S.-O. Lin-
dén och Ove Pettersson, har

ägnat sig åt att rita av gamla trasiga ritningar, förstora små ritningar ur tidningar eller göra uppmätningar av gamla ännu bevarade modeller. Från den så kallade "Ritningsbanken" kan ljuskopior erhållas till självkostnadspris.

Arligen hålles "Oldtimer-tävlingen", som detta år kommer att arrangeras i samarbete mellan Mfk Nimbus, Kumla och Axvalla ffl (free flight team) i Skövde den 20—21 augusti. Örebro flygfält, som hittills varit träffpunkt vid tävlingarna, har delvis odlats upp och kommer snart att försvinna då kommunen satsar på ett nytt trafikflygfält.

Sedan de första trevande försöken på 60-talet har "Oldtimer-tävlingen" i Örebro blivit ett begrepp. Nu är tävlingsklasserna fler, både segelmodeller och gasmotormodeller finns nu med.

DEN GAMLA GODA TIDEN

Den svenska storhetstiden i segelmodellflyg kom under krigsårens avspärning från import av balsa och gummisnodd. Linköpingseskadern med Sigurd Isacson i spetsen hade propagerat för tyngre modeller redan tidigt, och deras arbete gav nu utdelning åt hela det svenska modellflyget. En hel rad goda segelmodeller konstruerades under 40-talet. För att kunna flyga med dessa modeller har åldersgränsen 1942 varit för snäv och nu är datum satt till 31/12 1946 för segelmodellerna.

Endast ett fåtal svenska gasmotormodeller byggdes i slutet av 30-talet. En och annan amerikansk byggsats och några motorer av typ Brown Jr och Ohlsson hade funnit sin väg hit. Riktigt fart på motormodellerna blev det först då dieselmotorer som Dyno, GP-dieseln och "Komet"-motorerna från Västerås kom på marknaden. I "Oldtimer-tävlingen" har dessa plan och motorer sin egen klass med samma beteckning som i KSAK:s regler: "F" — står för förbränningsmotor modell. Inom denna grupp får modeller konstruerade åren 1943—1947 ställa upp. Här har Ove Pettersson från Göteborg varit dominant med sin version av Rune "Bananen" Anderssons "Humlan" och en amerikansk modell av Sal Taibi "Pacer".

"Oldtimer-sällskapet" har medlemmar utanför Sveriges gränser också. Danmark och Norge är givetvis företrädade men förutom USA och England finns så avlägsna länder som Saudi Arabien och Nya Zeeland!

Att några "gamla hjältar" från tidigare har anslutit sig till "Oldtimer-sällskapet" är glädjande. Så kan man i medlemsförteckningen se namn som Sune Stark, Rune "Bananen" Andersson och Karl-Erik Landegren. Av ännu lysande stjärnor finns tex Anders Håkansson och Rune "Termik-Johan" Johansson med.

Genom "OLDTIMER" som utkommit sedan 1971, har läsarna fått en fyllig historik om det svenska modellflygets utveckling alltifrån de första trevande försöken 1913 och 1921. Det sistnämnda året hade tidningen "Flygning" arrangerat en "flygmaskinstävling" på Gärdet i Stockholm. Det var inte så vanligt med modellplan då och denna tävling lockade många nyfikna. Bland åskådarna syntes småprinsarna Bertil och Carl Johan, som sedan valdes in som hedersledamöter i vår första modellflygklubb, Stockholms Modellflygklubb. I tävlingen ställde 14 deltagare upp. Vinden var dock besvärande — man kan anta att den tidens modellflygplan behövde nästan vindstilla för att flyga — och bara fyra man fullföljde tävlingen. Varje deltagare gjorde tre startförsök och segerresultatet blev 8 s, 12 s och 8 sekunder. Flygsträckorna var 59 m, 88 m och 59 meter.

Som synes har alltså svenskt modellflyg mycket gamla anor, äldre än flertalet tänker sig. Utvecklingen till dagens sofistikerade modellplanstyper, vare sig det nu är Pylon racers Combatkärnor, segelmodeller med snurrekrokar eller hyperlätta inomhusplan med microfilm, har gått steg för steg till den enorma grad av perfektion som varje klass i dag inrymmer.

Krönikan i "OLDTIMER" är idag framme vid år 1941, ett år då mycket hände i svenskt modellflyg.

S. O. Lindén ■

Oldtimerflygets tävlingsklasser

GUMMIMOTORMODELLER:

konstruerade senast 31/12 1942

A 2 0—50 cm spännvidd

B 2 50—75 cm spännvidd

C 2 75—100 cm spännvidd

D Wakefield 1928—1942

Vintage Wakefield 1943—1952

SEGELMODELLER:

konstruerade senast 31/12 1946

S 1 0—100 cm spännvidd

S 2 100—150 cm spännvidd

S 3 150—250 cm spännvidd

GASMOTORMODELLER:

E motorer upp till 10 cm³ konstr. senast 31/12 1942

F motorer upp till 2,5 cm³ konstr. 1943—1947

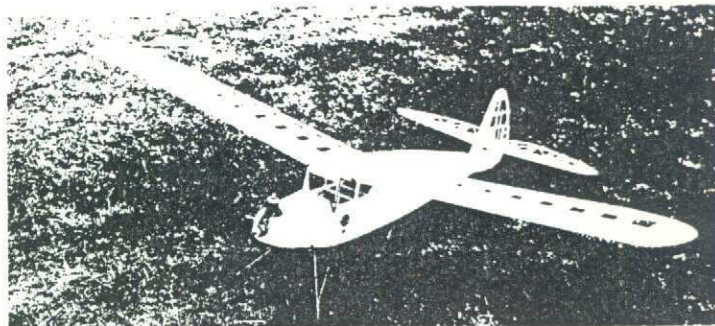
.020 — förminskade kopior med motorer högst .020 cu. in. konstr. senast 31/12 1942

Dessutom förekommer HKG, handkastglidare, och som propagandatävling "Sleek Streak".

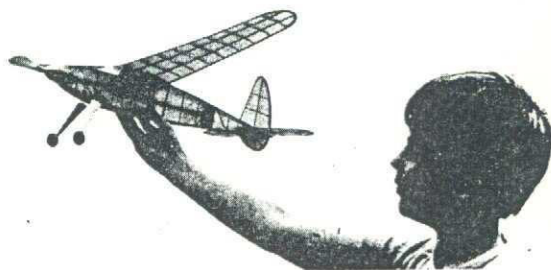
TÄVLINGSREGLER:

För samtliga motormodeller gäller markstart. Gasmotormodellerna får ha högst 30 s. motortid. Segelmodellerna startas med max 100 m startlina — löpstart eller vinschstart är valfritt. Maxtiden per flygning är satt till 6 min. 3 starter skall göras, omstart tillåtes om första försöket är under 20 sekunder. (I klass A 2 — 10 s.)

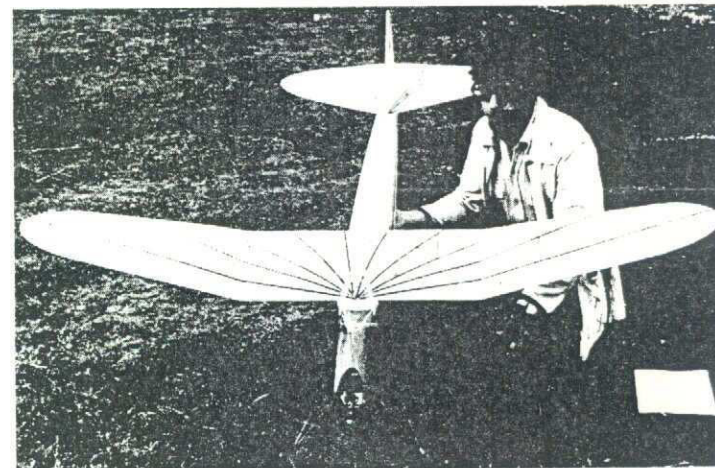
Ritningar, foton o dyl som styrker modellens ursprung skall medföras. Inga ändringar i huvudsakliga mått, förändringar av profiler eller propeller får göras. Timer eller fuse tillåtes och modifieringar för dess användande får ske.



"GP — Special" — en svenska motormodell konstr. av Sven E. Truedsson 1940. Namnet GP fick den då den utrustades med "GP-motorn" byggd av Giovanni Pinotti bosatt i Sverige. Modellen på bilden är ett bygge av P.-O. Larsson, Kumla. Motorn är en amerikansk tändstiftsmotor "Vivell 35".



Lars Lindén, Örebro, håller en amerikansk byggsatsmodell "Phantom Fury" tillverkad av "Comet". Byggsatsen kom redan på 40-talet, men finns ännu i produktion. Titta i hobby- och leksaksaffärernas hyllor! Du kan lätt skaffa dig en "Oldtimer"!



Sten Persson, Varberg, känd som stor motorsamlare här med "Red Zephyr" — en amerikanska motormodell från slutet av 30-talet. Vid detta tillfälle — 1974 — hade Sten en fransk motor Micron 5 i nosen. Planet har senare utrustats med R/C för att kunna flygas "inom rimliga gränser"!