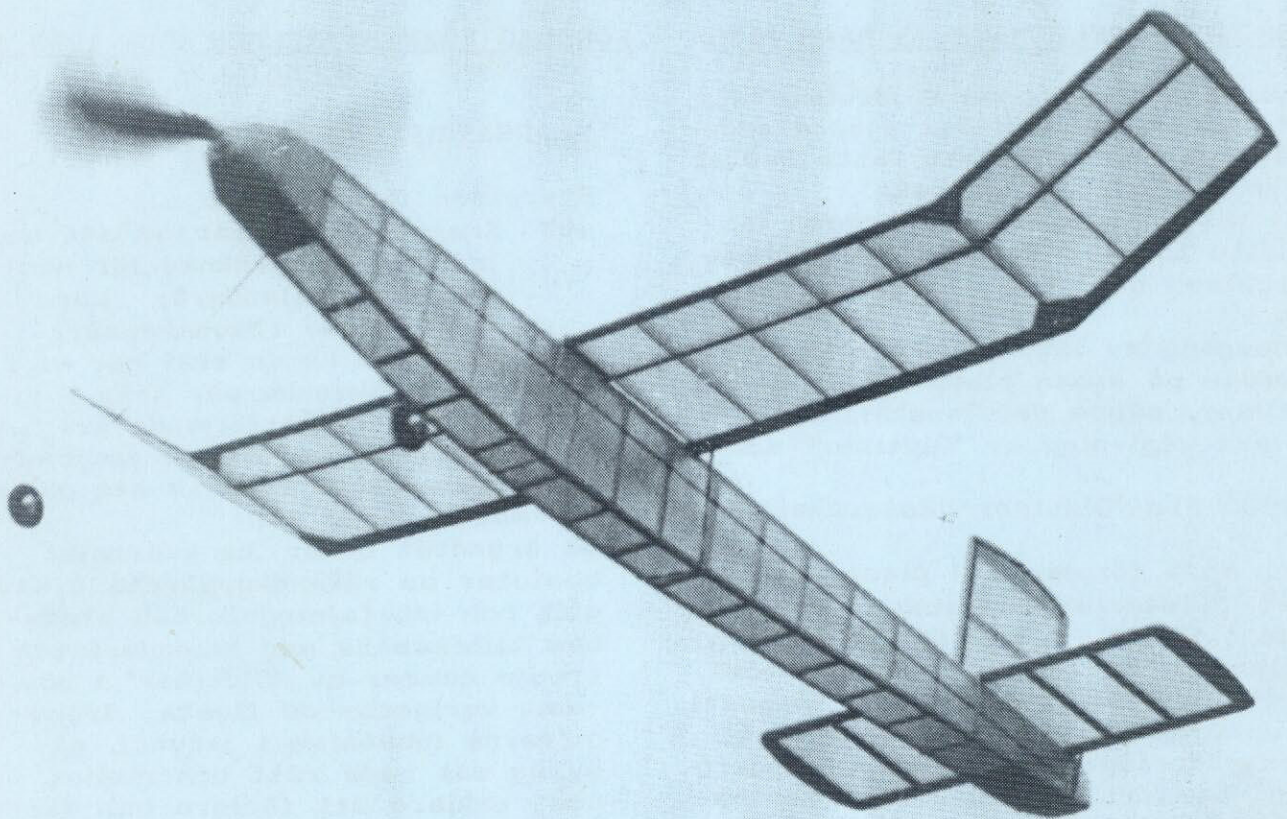


OLDTIMER

SPECIALTIDSKRIFT FÖR MODELLFLYGARE Nr 1. 1990



"NORRLANDS-NUMMER"

"KSAK-3" ÅTERFUNNEN !

"OLDTIMER-TIDNINGEN" 20 ÅR



THE SOCIETY OF ANTIQUE MODELLERS

OLDTIMER



Organ för Svenska Modellflygares
Oldtimersällskap

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

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

Årg. 19 Nr 1/1990.

Detta nummers red. S.-O. Lindén.

"SMOS" STYRELSEMÖTE 3 MARS 1990.

Styrelsen träffades i Örebro för att gå igenom vad som gjorts sedan årsmötet och för att fatta beslut inför kommande verksamhet.

Till mötet hade Arne Andersson inbjudits för att mottaga den plakett styrelsen beslutat utdela till honom.

Genomgång av inkomna skrivelser redovisas på annan plats i form av artiklar, såsom dekalanskaffning, 20-års utgivning av "Oldtimer" m.m.

1990 års "Oldtimer-Mästerskap".

Ett enda förslag till placering av Året Mästerskapstävling förelåg. Från Södra Hallands Modellflyg Sällskap och Aeroklubben i Malmö har veckoslutet den 25-26 augusti föreslagits. Styrelsen beslöt att anta förslaget och Kurt Sandberg resp. Lennart Hansson har kontaktats för att lösa de praktiska problemen. Inkvartering kan t.ex. ordnas i Åhus och en lämplig lokal för årsmöte lär också finnas där.

Motioner till årsmötet.

För att styrelsen ska hinna behandla ev. motioner bör dessa ha sänts till ordf. senast 15 juni.

Medlemmarna hinner då underrättas i utskick av "SAM Speaks" i juli.

SOL

FÖRSLAG FRÅN STYRELSEN TILL 1990 ÅRS
ÅRSMÖTE

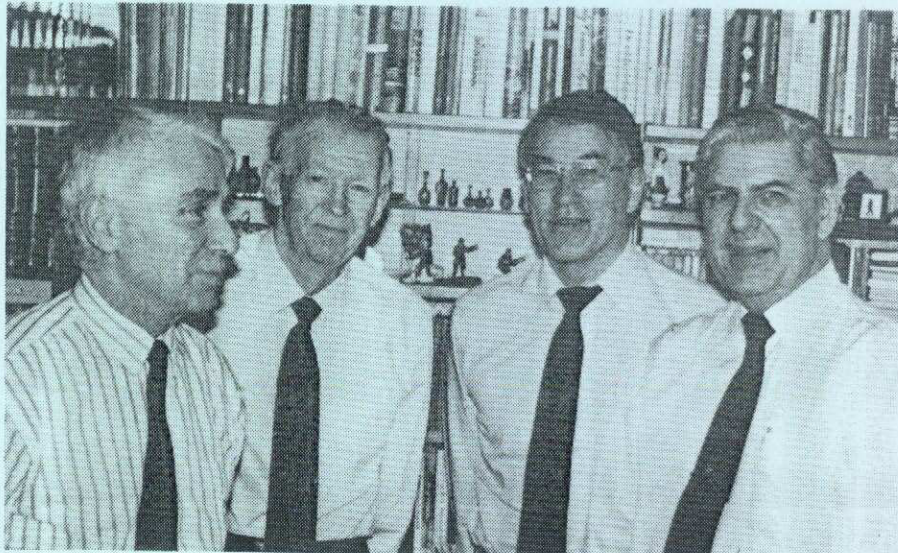
1. ARSAVGIFTENS GILTIGHETSTID.

Styrelsen föreslår:

att årsmötet beslutar om att medlemsavgiften räknas för nästföljande kalenderår i.st.f. innevarande räkenskapsår.

Anledning: Av kända skäl har vi i sällskapet räkenskapsår från 1 juli till 30 juni nästföljande år. Följdaktligen har också medlemskap/medlemskort räknats att gälla för motsvarande tid.

Då årsmötet under 3:e kvartalet beslutar om räkenskapsårets årsavgift och inbetalningskortet utsändes tillsammans med kalenderårets tredje nummer av "Oldtimer" i nov.-dec. varigenom de flesta årsavgifterna inbetalas i januari, så synes det både rätt och rimligt och enklare att förfara enl. förslaget !



Fr.v. Arne Andersson, Hans Schmitterlöw
Örian Gahn och Sven-Olov Lindén.

2. ARSAVGIFTENS DIFFERENTIERING.

Med anledning av den vid förra års mötet beslutade anslutningen till SAM i Nordamerika föreslår styrelsen en uppdelning av årsavgiften i två kategorier enl. följande:

Kategori IS: Årsavgiften för 1991 för enbart medlemskap i SMOS och med 3 nr av "Oldtimer" (dvs som hittills) beslutas till kr 60:-.

Kategori UN: De som härutöver vill erhålla tidningen SAM Speaks 6 nr/år får en total årsavgift på kr 120:-.

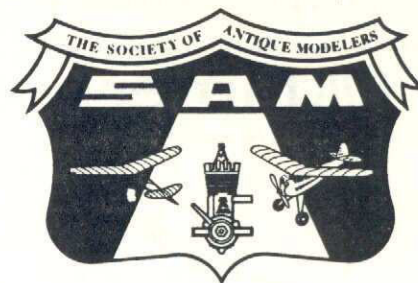
Anledning: För innevarande år erhöll alla medlemmar SAM Speaks utan extra kostnad, till följd av sällskapets goda likviditet. Det var ju också av stort värde för alla att under ett år få ta del av en verksamhet motsvarande vår i ett flertal länder runt världen. Kostnaden per medlem och år är relativt hög, f.n. 6 USD dvs ca 40:-, vartill kommer kuvert och porto för utsändande inom landet för minst 18:-, dvs sammanlagt ca 60:-/år.

Att innefatta SAM Speaks i en fast årsavgift på 120:-/år kan för många av sällskapets medlemmar vara av både kostnads- och intresseskäl så föga lockande att man lämnar sällskapet.

Skäligheten i styrelsens förslag synes därför uppenbar!



Arne Andersson mottar Oldtimer Sällskapets plakett för förtjänstfullt arbete.



This certifies that the following named organization has been installed as a Chapter in the Society of Antique Modelers.

Chapter No. 67

Svenska Modellflygares Oldtimer Sällskap

The Chapter hereby agrees to conduct itself in accordance with the by-laws which govern the Society of Antique Modelers (S.A.M.)

Jim Adams
President
Society of Antique Modelers

Ernst Eriksson
Chapter Coordinator
Society of Antique Modelers

Lobert F. Wiedes
Secretary-Treasurer
Society of Antique Modelers

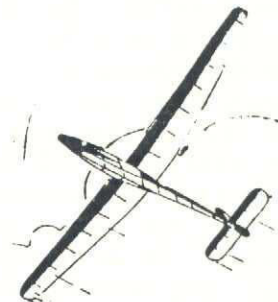
Date of Issue 10-3-84

"S M O S - D E K A L E R"

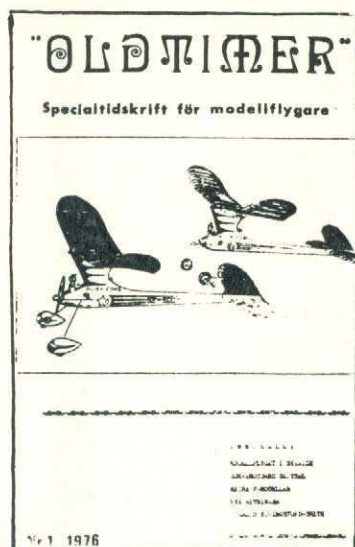
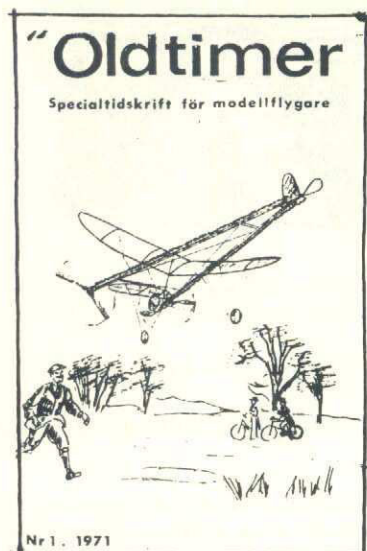
Två typer av dekaler har beställts. Den en mindre sorten kommer som våtdekal tänkt att anbringas på modeller.

Den andra sorten blir lite större och är självhäftande avsedd för "tyngre" föremål, som trunk, bil, båt och hus. ?

Närmare presentation kommer i nästa nr eller i bilaga till SAM Speaks.



OMSLAGET visar G1:an "TERN" konstr. Terje Larsson, Malmö Byggsats från Truedssons 1947 Denna modell är byggd av Sture Tingwall, Halmstad.



Sven östlund, vår medlem i Skärholmen skrev och påminde om att tidningen nu existerat i 20 år minnsann !

Visst är det väl underligt att vi inom modellflygområdet, som väl räknas till en ung sport, har skapat en verksamhet som sysslar med historia ?

Ännu märkligare är det att just denna del av modellflyget tycks växa medan det ordinarie, moderna friflyget krymper och kommer alltmer i skymundan !

Under åren som gått har "OLDTIMER" kommit ut med totalt 51 nummer.

Normal utgivning är tre nummer per år, men ibland har det varit bara två eller vid ett tillfälle fyra nummer samma år. Under 1981 utkom tidningen inte alls, beroende på att redaktören inte längre orkade sköta hela arbete ensam - här ska sägas att om inte en förstående och hjälpsam hustru bistått hade tidningen aldrig utkommit !

En genomräkning av antalet sidor med tryck på, ger vid handen att läsarna kunnat ta del av text, bilder och ritningar på 951 sidor !

Den lilla reseskrivmaskinen "Hermes Baby" fick ta emot mycket "stryk" under åren. -I de senare numren kan man se hur versalerna inte längre följer raderna. Slitaget gjorde att de hamnade 0,5 mm nedanför !

Under de första åren gjordes tidningen med stenciler och tryckning med tryckfärg = kladdigt jobb !

Ett försök till nytryck med bevarade stenciler var ett ännu kladdigare jobb !

Så småningom kom kopieringsapparater t.ex. Rank-Xerox, som gjorde jobbet lättare.

Upplagan växte i och med fler prenumeranter/medlemmar. Alla handskrivna adresser stod hustrun för. Vid en sammankomst efter Oldtimermästerskapet i Ängelholm i augusti 1982 framfördes önskemål, behov, krav (läs det du tycker passar) på att tidningen måste utkomma !

En samarbetskommitte bildades med i första hand Bertil Dahlqvist som tillskyndare och med Sten Persson som 1:e hjälpare. Gunnar Wivardsson lovade också att hjälpa till med redaktörskapet.

En ide att låta redaktör/utgivningsort flytta mellan olika delar av landet prövades. Gunnar Wivardsson skrev och sände ut nr 1/83. Sten Persson tog hand om 2/83. SOL skrev nr 1/84 och Lennart Hansson tillsammans med Einar Håkansson utgav nr 2/84. Rolf Astervik stod för nr 3/84.

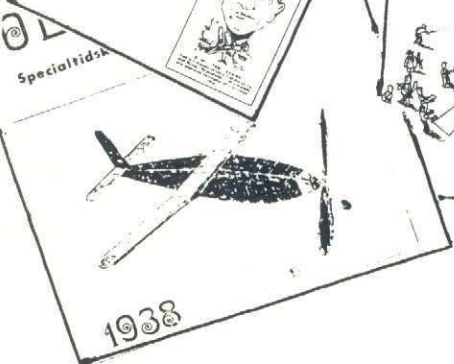
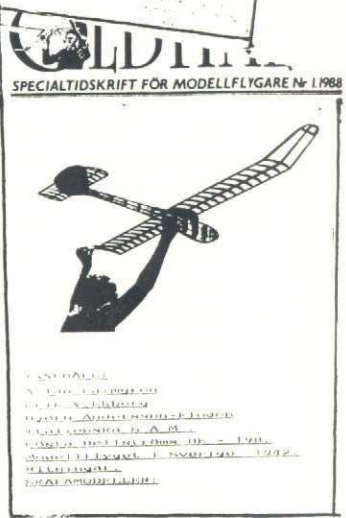
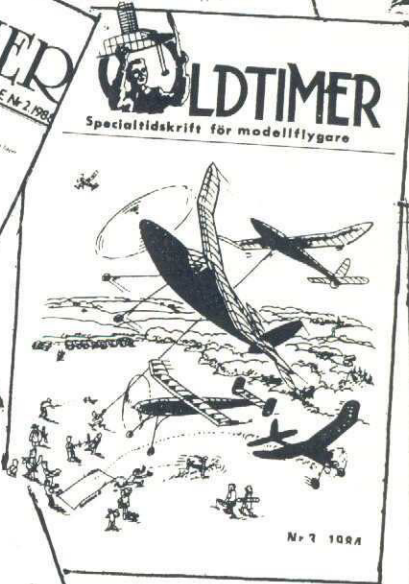
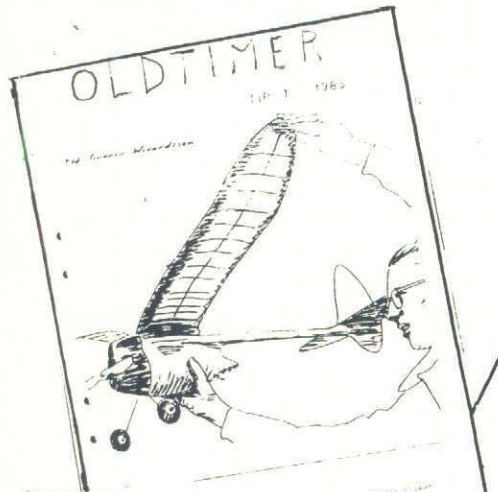
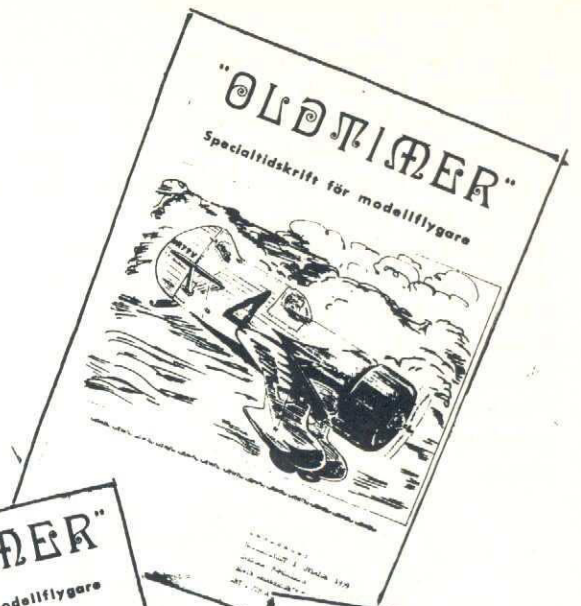
Under 1985 var redaktörerna för nr 1.= SOL, för nr 2.= Sten P. och nyprövade krafter för nr 3 var Arne Berglin tillsammans med Sten Kristiansson.

Från 1986, då "SMOS"- Svenska Modellflygares Oldtimer Sällskap bildades och föreningen fick styrelse och stadgar finns en tidningskommitte som bestått av Sten Persson, Carl-Johan Eiroff och S.-O. Linden.

Sten Persson och S.-O. Lindén har varit redaktörer för varannat nummer.

Halmstadsgruppen har till sig knutit Bertil Dahlqvist, som ombesörjer rastering av bilder och tryckning av tidningen. Kurt Sandberg har åtagit sig distributionen. Det har betydtt mycket klistrande av namnklappar, men fr.o.m. denna utgivning har gummerade etiketter med namn från dataregister kunnat framställas.

Nära 170 medlemmar och ett antal vänner till SMOS (nu t.ex. några broderorganisationer inom SAM) erhåller tidningen "OLDTIMER".



SFT aug 1943

Det "bevingade" Gärdet

För någon tid sen gjorde vi huvudsta'n den äran och tog då bl. a. en hastig titt på gamla mångomtalade Gärdet. Litet mindre hade det onekligen blivit, kanske något mer taggträds-behängt, men trots allt var det dock samma idealiska kämpaplats för modellflyggrabbar. Och sådana stötte vi förresten genast på... Som bekant har ju "Vingarna" återupptagit sina tisdagsträffar! Man letar sig så där vid pass 7 eller 8 ut till fältet i följe med någon ny eller

reparerad modell, utbyter erfarenheter och skaffar sig goda tips för nya byggen.

Då vi på länge inte hört något från "Vingarna" sökte vi kontakt med klubbens energiske sekreterare "Hasse" Schmitterlöw och frågade hur det stod till med klubbverksamheten. Det var tydligen bara väl över hela linjen även om militärinkallelserna bland styrelsemedlemmarna vållar ett visst avbräck!

Innan vi slet oss från Gärdet och "Vingarna" tog vi ett högtidligt löfte av "Hasse" Schmitterlöw, som lovade att klubben då och då skulle återkomma till SFT med litet klubbnyheter och annat... Så nu hoppas vi snart höra från klubbens P-man.

För den icke initierade blir ovanstående rubrik helt kryptisk ! Det handlar givetvis om att vårt oldtimersällskap nu är anslutet till det "världsomfattande" Society of Antic Modellers. Modellflygarna behöver inte vara antika, men väl deras flygmodeller ! SAM bildades då Lee Freeman, John Pond och Martin Schindler ville återuppliva "the good ol' days" av modellflyg och de satte upp vissa regler för tävlingar med gamla plan.



SAM räknar nu ca 3100 medlemmar från alla stater i USA, Europa och Australien.

"SAM Speaks" är medlemsorgan och utges regelbundet. Det innehåller kommande aktiviteter, tävlingsresultat, bygg och flygtips, inköpskällor och allmän information för oldtime-flygare.

Årsmötet i Nyköping förra hösten antog styrelsens förslag om anslutning och genast togs kontakt med SAM:s organisation.

Ordföranden Jim Adams med sin "Ellilä 1950" såg ni förra numret av "Oldtimer" är en stor friflygentusiast och glädde sig mycket åt vår beslut att gå med.

Everett "Woody" Woodman har sett till att vi blivit försedda med vidstående certifikat, som visar vår anslutning.

Några nummer av tidningen "SAM Speaks" har funnit vägen fram till oss. Här ska Kurt Sandberg ha ett stort tack som sköter distributionen inom Sverige.

Vår medlemsavgift är reducerad jämfört med vad amerikanerna själva betalar. För dem är medlemsavgiften 10 USD, medan vi sänder in 6 USD per medlem. För oss kvarstår dock kostnaden att inom landet sända SAM Speaks till alla medlemmar.

Om du finner tidningen värdefull för information om vad som händer i andra länder och möjligheter till ta kontakt med likasinnade modellflygare i andra länder, så står du givetvis kvar i både SMOS och SAM. Årsmötet kommer dock att ta upp anslutningen till SAM på nästa årsmöte.

OLDTIME RUBBER. (fuselage + stick) = kropp och "pinne".

Samma sorts propeller som original ej begränsning av gummimängd. Två modeller tillåts = en reserv. 3 starter över 40 sek. Under 40 sek räknas som försök. 6 försök tillåts för att få till 3 officiella starter.

COMMERCIAL RUBBER SPECIAL. = byggsatser publicerade före 1943. Max 36 tums spv. (förstoring eller förminskning tillåts ej)

Original V-form, får ej ha fällbar propeller på ritningen. (ev. tillåts sådan att göras som frihjulare !) Prop.diam = den på ritningen eller medföljande block/halvfabr.

Om ej propeller finns på ritning får en sådan av 1/3 av spv. tillverkas. Propeller ska vara av trä, endast om plast d:o fanns i byggsats tillåts en sådan.

Ingen begränsning av gummimängd eller modellvikt.

Ej tillåtet att ändra dimensioner eller klädselmateriäl för att få ned vikt. Förstärkningar eller t.ex fler spryglar tillåts.

Landställ ska vara för markstart även om handstart tillämpas.

De 3 bästa av 6 försök räknas. MAX.TID 3 MIN.

Man ska kunna uppvisa en tryckt ritning.

KLASSER:

- I: = Kropp, stor (> 150 kvadrattum vingyta)
- J: = Stick, stor (" " " ")
- K: = Kropp, liten (< 150 " " ")
- L: = Stick, liten (" " " ")

Termikletningsutrustning ej tillåten !

Special events (specialklasser):

Twin rubber före 1943 - mass-start, sist nere vinner.

Commercial rubber - = byggsatser före 1943, gummimotor innesluten i kroppen. Ej fällbar propeller.

ETT STORT "TACK" TILL MEDARBETARE I DETTA NUMMER:
LENNART FLODSTRÖM, GÖSTA LEIJON OCH LARS WENTZEL.

FROG Model Aircraft

av Richard Lines och Leif Hellström.
Förlag New Cavendish Books.
Inbunden med skyddsomslag i färg.
272 sidor, över 900 illustrationer
varav 190 i färg.
Pris i England 25.00 pund.
(ISBN 0 904568 63 6.)

Här är hela historien om alla flygande modellplan, färdigbyggda eller i byggsatsform och alla plastbyggsatser producerade av den engelska firman FROG.

Namnet FROG kommer av Flying Right Off Ground. ROG hade blivit en sorts varubeteckning på verkligt flygande modeller till skillnad från de statiska skalmodellerna.

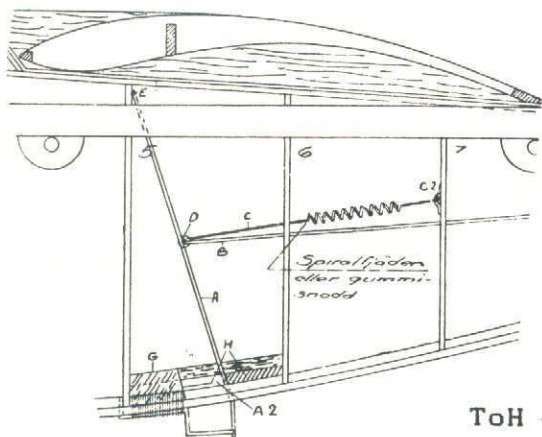
De pojkar som hade lyckan att få ett färdigbyggt modellplan i slutet av 30-talet kan här dra sig till minnes hur deras "Mk.IV Interceptor" med aluminiumkropp, växel i nosen och formpressade pappvingar såg ut! Den såldes även med svenska nationalitetsbeteckningar! (svarta kronor på vit botten).

Mitt eget första modellplan var en "Avenger", som bara kostade 1/5 av "Interceptor".

"Avenger" hade pappkropp och balsavingar.

Början av boken upptas av en kronologi från 1932 till 1976. Många originaldokument och katalogsidor i färg ger tidsatmosfär.

Richard Lines arbetade i företaget från 1947 och har ingående kunskap om produktionen.



ToH 1945

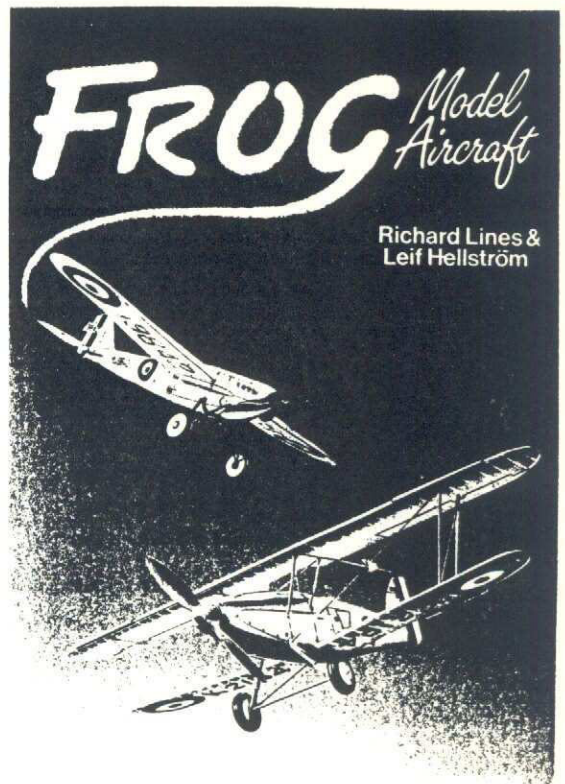
"Optimus" i Falkenberg

För att eliminera alla bortflygningar har Modell-Sport i Falkenberg försett sin elitmodell »Optimus» med en automatisk utlösningssanordning, som lägger om kurvrodret så snart modellen släpper startlinan. Bilden ger en föreställning om själva metoden. Så länge startringen sitter i startkroken hålles rodret rakt, men så snart ringen släpper, blir det kurva med detsamma.

FROG Model Aircraft 1932-1976

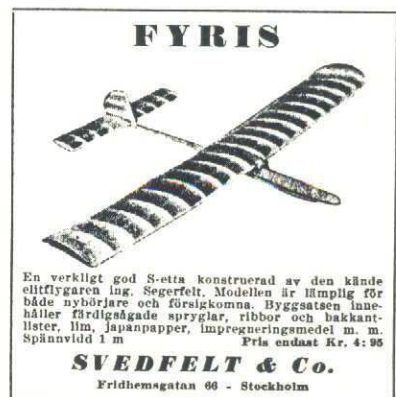
Richard Lines och Leif Hellström

NCC



Leif Hellström, välkänd för svenska flygintresserade genom boken "J26 Mustang", har sammanställt ett kompendium över plastbyggsatserna från förkrigstidens "Penguins", som var de första 1/72 plastsatserna till de sist producerade i en 194 sidor faktaspäckad avdelning. Mängder av avbildningar, även i färg av byggsatser och artistiska byggsatsock kompletterar avdelningen. Från Danmark bidrar Vagn Espensen med foton av "Penguin"-modeller som han pietetsfullt restaurerat. 35 sidor ägnas de för flygning avsedda modellerna. Färgbilder visar bevarade och restaurerade samlarmodeller. Modellmotorer finns också med i boken, men deras historia är väl knapphändig. För nostalgikern och för plastmodellbyggaren är boken en guldgruva. "FROG Model Aircraft" är ett värdefullt bidrag till modellflyghistorien.

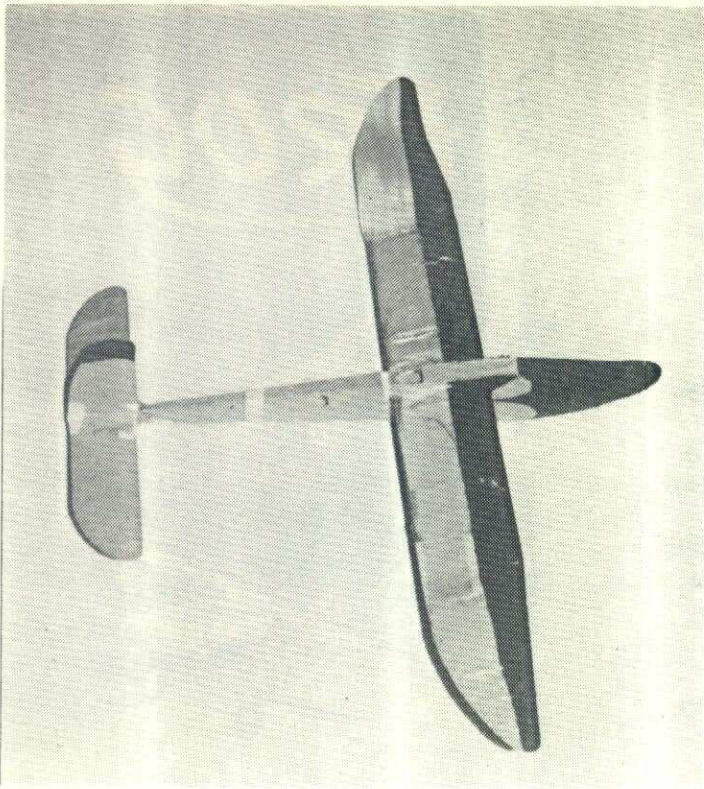
SOL



ToH 1945

Ritning efter flygplan 1/50

"KSAK-3"



"KSAK-3" i nuvarande skick. Vänster vingspets provisoriskt utformad. Klädsel lackat papper i gult och svart. Byggare och ägare: Ulf Marksten

Äntligen "KSAK-3". Version 1!

Det sista som överger människan är hoppet!

Kanske Arne Andersson, som med ljus och lycka sökt efter denna segelmodell hade givit upp hoppet. Arne har kontaktat Sven Witt, konstruktören och LEN-flygaren som 1943 konstruerade denna modell för KSAK:s räkning och som utgavs i byggsats av Ing. H. Vilen. Men Sven Witt hade alldeles glömt av denna modell!

Någon ritning har aldrig kommit fram trots ivrigt sökande.

Red. försökte t.o.m att efterlysa den i TV:s program "Uppdraget". Det blev aldrig någon efterlysning.

Men så till slut så ringer Ulf Marksten från Skåne och säger:

"Nu har jag hittat den!"

I flera år har Ulf lovat att göra en efterforskning av den modell han som pojke byggde och bevarade. Att Ulf hade ägt en sådan modell trodde jag på hela tiden, men om den fanns och om Ulf skulle få fram den, det var hela tiden osäkert. Kanske fanns den i Norrland eller i Stockholm. Nå, var den nu hittades är Ulf's hemlighet. Huvudsaken är att den finns!

Som fotot visar är modellen komplett så när som på en vingspets - på fotot ersatt av en "dummy" för att helhetsintrycket ska bli bättre.

Det som nu närmast ska ske är att den uppbyggda modellen ska fotograferas för dokumentation.

Därefter kommer jag att mäta och rita upp modellen för att därpå "skrota" den, dvs ta av klädsel och om det behövs montera isär delar för att kunna få exakta spant och spryglar.

Därefter ska "KSAK 3" återuppbyggas kläs och ev. provflygas innan den återlämnas till ägaren!

Örjan Gahm kommer att göra byggritning och Arne Andersson kommer att hålla "KSAK 3" i sin del av "Ritningsbanken"!

ETT STORT OCH HJÄRTLIGT TACK TILL ULF MARKSTEN!

SOL

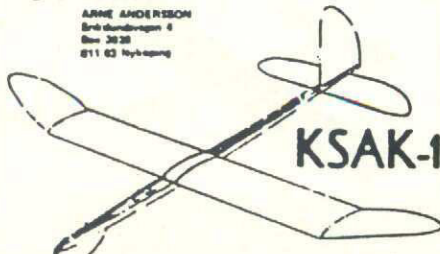
Oldtimermodell

BYGGSATSER

Aktuell annons 1990

Oldtimermodell

ARNE ANDERSSON
Erikslundsvägen 4
Box 3028
611 03 NYKÖPING



KSAK-1

Pris, 57.50

1942

Mr KSAK - 1. Spännvidd 70 cm.
Konstruerad av den bländande modellflygaren Börje Stort för denna modell framställd avsedd för nybörjare, men lämpar sig lika bra för alla som njuka sig av lättbyggda modeller med värdigt flyttillman. Den senaste modellen flög över 40 20 minuter på sin första flygning!

Byggsatsen består av lister och tryckta plak av lind. Nybearbetad ritning, med originaltext. Läs och lack ingår ej.



ARNE ANDERSSON
Erikslundsvägen 4
Box 3028
611 03 NYKÖPING
Tel. 0155-868 52

Pris, 57.50

BERTIL DAHLQVIST70 - Å R !

Jaha, tro det den som vill, men sanning är det i alla fall ! (För den som sist berättade det lever än, som min vän tennsoldatgjutaren Holger Eriksson sa !)

I maj månad den 13:e fyller vår vän och medlem Bertil 70 år! En utförlig presentation av Bertil kommer i nästa nummer, men här måste ju sägas att få, läs ingen svensk modellflygare har ett så långvarigt och aktivt tävlande som Bertil ! Vad sägs om att ha deltagit i FIB:s Rikstävling redan 1937 och att ha vunnit ett SM senast 1989,- troligtvis ej det sista !

Sten Persson kommer att berätta mer, men jag måste få rekapitulera en historia, som Bertil berättat för mig !

- När SM i modellflyg hölls på Skarpnäck i augusti 1944 deltog Bertil i klass S2. Han hade startat sin modell, som tog termik och seglade iväg in mot Enskede.

Bertil fick låna en cykel och tog upp jakten på sin modell. Vinden var svag och han hann följa modellplanet som till all lycka började sänka sig nedåt.

In bland villabebyggelsen drog det iväg, men Bertil hade planet i sikte. Med uppjudande av sina sista krafter hängde han med ända tills att planet slog i ett hus. Fönstren på övervåningen stod öppna för att släppa in lite svalka i sovrummet. Ena vingpetsen slog i fönstret. Med stjärten före dök planet baklänges in genom fönstret och var som upp slukat ! Men Bertil hade sett det ! Flåsande av ansträngning och svettig i pannan ringde han på och sa, då husets fru öppnade:

"Mitt modellplan har landat inne hos er !"

Ingen trodde honom först, men Bertil stod på sig och fick frun i huset att gå upp i sovrummet. Jo då, mycket riktigt ! Där låg Bertils S2:a helt oskadd !

Glad i hågen kunde Bertil återvända till flygfältet och fullfölja tävlingen !

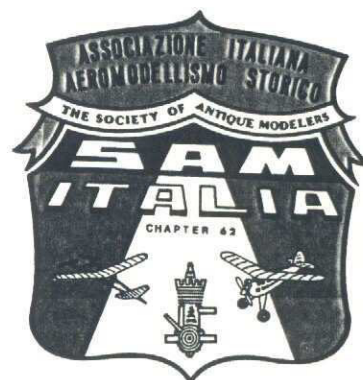
SOL

Sanningen skall fram! Vännen SOL handskas litet ovarsamt med den. Alltså: Det var inte någon S2:a, det var en S1:a (Phu Lingen) och så var det egen cykel. Fö är det helt riktigt.

"Trevkapsel"



Bertil Dahlqvist skyndar här fram till start med sin "Joseph" vid OT-mästerskapen 1986.



A.I.A.S. S A M I T A L I A 1990
KALENDER.

- | | |
|---------------------|--|
| April 29 | R/C Contest (only) at Molinella (Bologna). |
| Maj 13 | Meeting for F/F and R/C at Quargnento (Alessandria). |
| Maj 26 - 27 | A.I.A.S. National Meeting at Pavullo nel Frignano (Modena). |
| Juni 30 -
Juli 1 | International Meeting "Alpe Adria-Aeromodels old Time" at Gorizia. |
| Sept. 2 | A.I.A.S. National Champs. R/C (only) at Molinella (Bologna). |
| Sept. 16 | A.I.A.S. National Champs. F/F (only) at Orentano (Pisa). |

Please write for further information: Roberto Marzoli, Via Cavour 1 20043 ARCORE (Milano), Italien.



Hos Wentzels i febr.1990.Lasse Wentzel har tagit fram originalmodellen till "Kungsörnen". Ake Roggentin tittar förundrat på vad han byggde en gång 1936 !

KUPIGA KOPPARBRICKOR !

Finns det sådana säger du kanske ?
Jodå, det finns ! Lasse Wentzel har ett litet lager kvar. Visst blir det helt i "oldtimerstil" om man löder på ett par sådana brickor på propelleraxeln !

Hur får man tag på dem ?

Jo, du skriver ett brev till Lasse-adress nedan- i brevet lägger du ett kuvert med ditt eget namn och adress påskrivet. Klistra fast ett rabattfrimärke och lägg med ytterligare ett rabattfrimärke, så får du ca 20 brickor för framtida behov !
Skriv till: Lars Wentzel, Baronv. 8
191 51 Sollentuna.

OBS ! Dubbelt porto går också bra, men är dyrare för dig ! Det blir 4 x 2.50 i så fall !

SOL

Bengt Bergwalls G1:a nu i "Ritningsbanken"
Örjan Gahm har mätt upp originalmodellen.

Ytterligare nya ritningar finner du i
"Ritningsbanken" - Lista mot dubbelt porto
eller rabattmärke till S.-O.Lindén.

ÅRETS UTMANING - denna gång med

KUNGSÖRNEN

Ake Roggentins rekordmodell från 1936.

Ake var aktiv tävlingsflygare i 22 år och hans intresse för allt som flyger är mycket stort. Det kan alla hans många vänner intyga.

Vi skulle kunna berätta mycket om Ake som modellflygare, men nöjer oss med den intervju som Yngve Norrvi gjorde med honom 1936, efter rekordflygningen.

Nu är det hög tid för dig att bygga, trimma och anmäla ditt intresse för tävlingen på Ladugårdsgärdet. Hjälp oss också att intressera andra modellflygare för tävlingen som kommer att gå av stapeln samtidigt med Vingarnas årliga träff vid månadsskiftet maj/juni.

Vill din vän ha en egen ritning kan den erhållas mot insättande av 45:- på postgiro 1 29 54 - 4.

Reqler för planet.

Planet ska var byggt helt efter originalritningen.

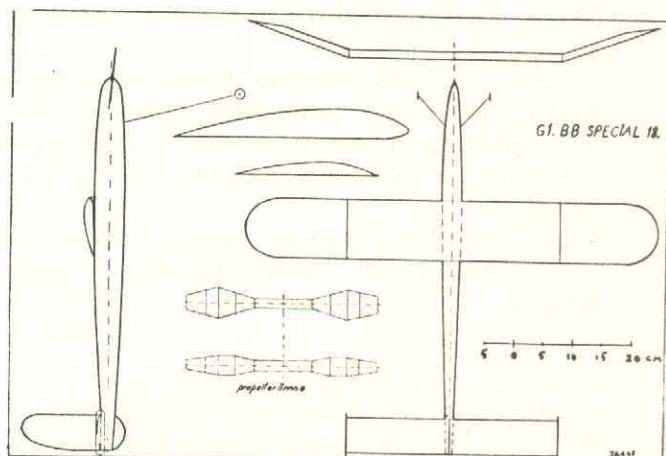
Propellern, av balsa, ska vara "hemslöjdad" efter ritningens form.

Fri mängd gummimotor får användas. Planet får förses med termikbroms.

Med vänliga hälsningar

Örjan Gahm . Sven-Olov Lindén .
Ake Roggentin . Lasse Wentzel .

Anmäl ditt intresse att deltaga före 15 maj - sänd ett vykort till: Lasse Wentzel, Box 16118
103 23 Stockholm.



Sveriges bästa MODELLFLYGARE berättar

Första flygtiden 20 sekunder. Rekordet 42 minuter.
Wakefieldpokalen leker svenskarna i hägen.
Modellflyg — en sport i tidens anda.

Svenska mästaren i modellflyg finns inte. Det vill säga, titeln är inte officiell, men vill man räkna efter framgångar och resultat på det för svenska förhållanden relativt nya sportgebiet, modellflyg, så är det knappast någon svårighet att hitta på den verkliga mästaren. Det är en leende och ung, mycket ung man med hemortsrätt på Götgatan i Stockholm. Hans namn är Åke Roggentin och han innehar det inofficiella svenska rekordet med tiden 42 minuter och 43,2 sekunder. En nästan fantastisk tid.



En imponerande prissamling. T. v. Åke Roggentin med skelettet till Wakefieldmodellen. T. h. Rune Roggentin — Åkes värsta konkurrent.

Intresset för modellflyg har ju utvecklats sig kolossalt på det sista året, och vad Roggentin beträffar, så har hans framgångar kunnat registreras under de båda senaste solvarven. Han började visserligen »flyga» redan 1933, då han var femton år, men då blev det inga fyrtiotvå minuter. Av okänd anledning fick han tag i en ritning till en något odefinierbar typ av stavmodell, som dock i motsats till de modeller R. hade byggt förut, sades äga den underbara förmågan att kunna flyga. Det gjorde den också när den blev färdig, men rekordet var endast 20 sekunder, varför den framåt- och uppåtsträvande unge mannen genast började se sig om efter mera effektiva saker. Modellen flög i alla fall, och därmed hade modellflygarflugan bitit sig fast ordentligt. Så kom då så småningom den första svenska byggsatsen »Falken». Roggentin byggde den, och fick den efter en hel del mödor och besvär att flyga närmare minuten. En mycket bra tid. Sedan kom de lätta balsammodellerna, som infördes i svenska marknaden av Sven Wentzel, och därmed åkte både modellerna och tiderna i höjden. Åke anställdes efter en tid hos Wentzel och har fortfarande sin anställning där. Att både han och hans arbetsgivare är tillfreds med samarbetet behöver vi väl inte särskilt poängtera. Eftersom de båda flygexperterna tillhör samma klubb — modellflygklubben Vingarna — har man all anledning förmoda att den klubben inte behöver ligga illa till i prislistorna på ganska länge.

Den första stora tävlingen Åke Roggentin deltog i var de av Vingarna anordnade

Vintermästerskapen 1936. Där deltog också Åkes bror Rune. Sammanlagt startade de båda bröderna med fem modeller och erövrade — fem första pris samt fick dessutom dagens bästa tid noterad. Det var väl en framgång som vem som helst skulle ha blivit stolt över. Den roligaste tävlingen påstår i alla fall Åke att den var som Norrköpings Modell- och Segelflygklubb anordnade i fjol på Norrköpings flygfält. För det första därför att tävlingen präglades av ett sådant omedelbart gemyt, att en så stor publik hade infunnit sig och naturligtvis också för att det blev ett första pris. Åke ställde endast upp med en modell, men en som klarade sig med glans. På Norrköpingstävlingarna den gången inträffade också den sensationen att en modell flög bort. Det har aldrig hänt förr, och folk blev högeligen förundrade. Tidtagarna följde modellen i 5 minuter och sedan försvann den. Men den hade då ordnat med dagens bästa tid, varför förlusten inte kändes så svår för vederbörande. På ILIS-tävlingarna i slutet av maj förra året flög första modellen för Åke Roggentin bort. Den hade då följts i 6 minu-



Starten går från särskild startbana.

ter, och tiden räckte för en förstaplacering. Den modellen var för övrigt en föregångsmodell till »Kungsörnen», som Roggentin sedan konstruerade och som visat goda flygarlag.

Åke Roggentin har på den korta tid han varit aktiv modellflygare hunnit med att få ihop en imponerande samling »bucklor», vilket bilden här på sidan ger belägg för. Men Åke förklarar med beslutsam min, att han inte tänker sluta med samlandet än på länge. Det skulle nog smaka att ha den stora Wakefield-pokalen bland det andra silvret, men tills vidare befinner sig den bägarn i engelskt förvar. Tills vidare...

Historien om de 42 minuterna.

Men Roggentin har ju flugit i hela 42 minuter med en modell. Hur i all världen är det möjligt? Och hur gick det till?

Det hände förra sommaren, närmare bestämt den 19 juli. Det var ingen tävling.

(På tävlingar sättes aldrig några rekord, vad det nu kan bero på.) Det regnade på vägen ut till Gärdet, men det var varmt och kav lugnt, och efter en stund sken solen upp. Eftersom det hade regnat förut blev det naturligtvis en del uppströmmar, och hade man tur att komma i en sådan kunde rekorden ryka. »Kärran» höll sig uppe i omkring 2 minuter för varje start, och det var ju god tid bara det. »Kärran» var en Kungsörn, kroppsmodell i klassen 50—75 cm spännvidd och med så där 800—900 varv på motorn. Efter en del trimningsförsök drogs gummit upp till toppvarv, och modellen släpptes. Genast i starten hade den turan att komma i en uppström. Den steg i cirklar och man kunde följa den i 18 minuter utan att behöva flytta på sig. Men sedan började modellen visa långfärdstendenser. Den tog kurs bortåt Fiskartorpet, och tidtagarna tog en bil och följde efter. Från krönet av Fiskartorpsbacken följdes modellen sedan tills den försvann i ett moln på stor höjd. Kronometrarna visade då 42 min. 43,2 sek.

En kanotist hittade planet ute vid Tranholmen i närheten av Djursholm, och endast fem timmar efter rekordflygningen hade ägaren det tillbaka igen, helt och fint, trots att det legat i vatten.

Men kan då inte flygningen få gälla som världsrekord, för 42 minuter är det väl knappast någon modellflygare i världen som uppnått hittills? Tyvärr inte. Den internationella modellflygarfederationen, vars initialer är F. A. I., har nämligen internationella regler och en licens, som måste innehas för att ett världsrekord skall kunna godkännas, och för närvarande är det ingen svensk som har den licensen. Dessutom måste modellerna vara byggda efter F. A. I:s regler. De svenska klubbarna har nu börjat bygga efter dessa, och i fortsättningen blir det kanske mer ordning på det hela.



Blir det 42 minuter den här gången också, tro?

Ur FOLKET I BILD 1936
Reporter: Yngve Norrvi.

NYGAMMAL BOMBARE

Lanzo Bomber på bilden är ett exempel på "moderniserat" oldtimerflyg, som inte kräver arkivstudier och uppletande av en äkta tändstiftsmotor "från tiden". Nej, här handlar det om en modern byggsats från amerikanska Leisure. Både ritning och byggsats är förstuds avpassade för deras OS elmotor, men jag valde att i stället bulka fast en modern fyrtakare, en OS 20 FS, där fram. Radioinstallationen kräver en del egenkonstruktion och pulande. För min del blev det tre små luckor i den ena bottenbiten av den diamondformade (vad heter det på svenska? Toppspetsfyrkantiga?) kroppen. Sidenklädda vingar och stjärt, Solar-tex på kroppen. Samt en del måleri, som förmodligen bidrog till att modellen blev avbildad i flera engelska modelltidningar efter ett besök på Old Warden Vintage Days i augusti 1988.

Modellen är något mindre än Chester Lanzos original från 1938; jag misstänker att han använde samma vinge till Bombern och till den Lanzo Record Breaker, som finns i byggsats från Ben Buckle/Nathans Hobby.

Min modell har spännvidden 170 cm och vikten låga 1535g, när man slänger iväg hela härligheten.... ty pylonupp-höjd vinge och klena landställsben (se bilden!) gör markstarter vanskliga. I stället tar man radion i vänsternäven, håller högerarmen rakt ner och greppar med högerkardan vingens bakkant mitt på. Sen drar man på full gas och slänger iväg, med samma teknik som när tjejer kastar en boll. Ser hiskligt ut men är helt ofärligt (peppar, peppar).

Den låga vikten gör att man kan flyga utomordentligt sakta. Och termikflyga! 20 minuter med avstängd motor har Bombern presterat hittills i den vägen. Men våghalsigheter går också för sig. Med rejäla roderutslag gör en skicklig flygare (inte jag, Tomas!) praktiskt taget snöräta rollar.

En mångsidig mackapär, med andra ord. Inte helt renlärig, men förfärligt rolig.
GÖSTA LEIJON



Bild
Per Norell - 88
Rinkaby



Antik Modellflugfreunde Deutschland

Från ordf. Friedhelm Mink har inbjudningar kommit till oldtimertävlingar i Tyskland.

Juni 2-3-4. Det första antika motor flygmötet för AMD e.V. vid LSV Hude. Postcode 2872. Nära Bremen.

Anmäl till Friedhelm Mink, Im Wiesengrund 9, BRD-5778 Meschede 12.

Senast 30 april. Meddela även viken

modell/konstruktör/motor/ som används (senaste till-lättna konstruktionsår 1955)

Juni 14-17. 6:e Horst Winkler mötet på Wasserkuppe RC-system (37 el. 40 Mhz)

Klasser: ANTIQUE I - modeller t.o.m. 1955

ANTIQUE Ia - modifierade modeller. t.ex förstärkta vingar och kroppar.

ANTIQUE II - Semiskala segelmodeller t.o.m. 1955

ANTIQUE III - Tandemplan, flygvingar, ankor m.m.

ANTIQUE III a - modifierade modeller ur gr. III samt solar och eldrivna modeller Anmäl till: Friedhelm Mink.



En glad oldtimare.

Jag älskar modellflyg. Modernt friflyg, oldtimerflyg, RC, lite linflyg i yngre dagar. Polemik i Modellflygnytt, diverse skrivelser i Oldtimer, tjat om bättre nybörjarrekrytering. Den, som känner mig, kan nog slå fast, att jag är en av dom mest aktiva modellflygarna i Sverige.

Men jag har andra intressen också. Jag har en massa flygböcker "på riktigt", några tusen skalaritningar. Grammofonskivor, trädgården, resor, kartor. Jag sprider mina pengar på många sätt. Och trots mitt enorma modellflygintresse är det den hobbyn, som får sitta emellan.

Som oldtimerentusiast är jag ganska misslyckad. Visserligen har jag byggt och flugit en hel del, men jag har inte en enda Frank Zaic! Tills för några månader sedan ägde jag inte en enda Teknik för Alla. Inte en enda riktig oldtimermotor finns i samlingarna. Hobbyboken 1949 och 1950 har jag, men inte en enda katalog från gamla tider. Jag har gjort några lama försök att bättra på situationen, men det är helt klart, att jag är för sent ute.

Men, hast Du mir gesehen! För några veckor sedan kom en arbetskamrat, Gunnar Wesslén, in till mig.

- Hej! Gissa vad jag har funnit på vinden.
- Ingen aning.
- Hobbyboken 1943, 44 och 46. Har du dom?
- Hupp! Nej, men om jag får köpa dom
- Nej, jag vill ha dom kvar. Men du kan få kopiera av.
- Jo men visst!

Jag kastar mig över Xerox-apparaten, kopierar varenda sida med modellflyg, i 2 ex. Sedan till vår Bindomatic inbindningsapparat, och snart har jag 6 tämligen acceptabla böcker, varav tre skickas till Roffe Sundin

Roffe ringer efter några dagar.

- Tackar tackar. Jag har pratat med Tore Nilsson. Han har årgångarna 1945, 47/48, 51, 52, 53. Dom är hårt slitna. Du får låna dom, om du fixar till Tores original med inbindningsapparaten.

Samma procedur, och nu har Roffe och jag hela serien från 43 till 53.

Så kommer Gunnar Wesslén in till mig igen.

- Jag fann min gamla Starkvinsch på vinden också.
- Får jag köpa den då?
- Javisst.

Och dagen efter har jag den. Jag frågar Gunnar:

- Vad vill du ha för den?
- Ingen aning. Vad föreslår du?
- Jag bjuder på ett års medlemskap i Oldtimersällskapet.

Detta anammades med acklamation. Dessutom tipsade Gunnar mig om en snubbe, som hade en Pinotti. Snubben bekräftade, att han har den kvar, men han kan inte finna den! Jäklar!

I Hobbyboken 1944 fann jag ritningen till Rogstadius-dieseln. Är det inte någon, som vill spika ihop ett mindre antal? Jag är i så fall allvarlig spekulant.

På tal om motorer. Jag har varit i kontakt med Rune Johansson i Härnösand, som byggde 36 motorer och flög bort de flesta! Han har en (1) kvar, och den vill han naturligtvis ha kvar. Han har lovat att berätta litet om motorerna och om sig själv.

Floda

FLYG 12/45



Att sjömodellflyget inte fått någon riktig fart i Sverige beror bl a på att vi inte hunnit få upp ögonen för denna speciella sport förrän kriget kom och därmed materialbrist. Men nu börjar förbränningsmotormodellerna bli vanliga även i vårt land — och det är just på dessa som tofflor gör sig bäst. För att uppmuntra flottörmodellbygget ulyser FLYG härmed en tävling, öppen för alla nordiska modellflygare, om vem som tar bästa fotot av sjömodellflygning (med gummimotor eller ftmotor). Det skall vara bilder med fart och fräs — inget stillsamt poserande! Första pris 50 kr, andra pris 25 kr och tredje pris 10 kr. Om bilderna inte är publicerbara utdelas inga priser. Sista dagen 31 aug. 1945. Märk kuvertet »Toffeltävling».

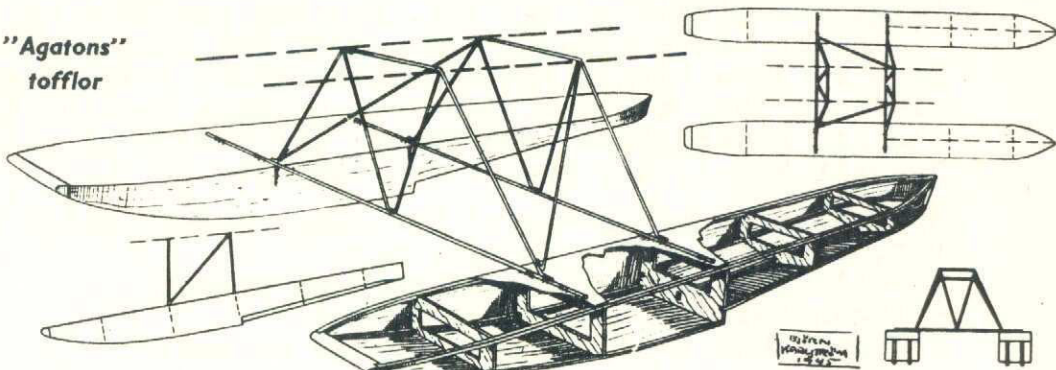
Bygg flottörmodeller och fotografera dem!

I Amerika samlas modellflygare ofta till stora tävlingar i sjömodellflyg. Åskådare kommer från alla håll i segel- och motorbåtar eller i bil. Dessa tävlingar bidrar ytterligare till att popularisera denna härliga gren av modellflyget. Varför inte så i Sverige? SM i sjömodellflyg — låter inte det bra?

Så här kan man bygga tofflor, säger »Agaton» Björn Karlström, pekar på skissen här t h och tillägger muntligt: Rita först upp flottörens uppifrånprojektion och nåla fast de båda övre longerongerna. Spanten placeras på sina platser vinkelrätt mot longerongerna. Över spanten sträcker man de övriga longerongerna. Sidorna kläds med lämpligt material — från tunn elfbenskartong till 0,5 mm aspflak eller björkfanér (men helst inte papper eller siden på tofflor till förbränningsmotormodeller). Bottnarna framför och bakom steget kläs med samma material. Alla skarvar och fogar tätas med balsalim. Tofflan impregneras på insidan med zaponlack, varpå däckket läggs — detta kan ev ske med siden. Köllisterna anbringas (utanpå klädseln), t ex två på varje flottör, material 2x2 mm aspribbor. Tofflan impregneras utanpå med en tunn shellacklösning och slipas med mycket fint sandpapper; detta upprepas tills ytan är absolut porfri. Till slut målas tofflan i önskad färg.

Flottörstället fordrar ingen närmare förklaring. Vid monteringen iakttas att tyngdpunkten bör komma strax framför steget.

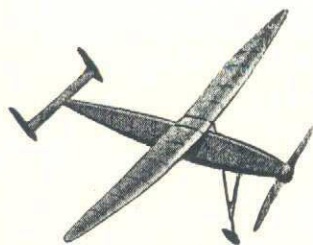
»Agatons»
tofflor



Vem kan ge mer upplysningar om denna modell och mannen på bilden?
Fotots baksida säger »OSSA» och »Norrbon»

Pojkarna i vinjetten är Lars Boström, Fagersta och Sigvard Andersson, Vad. Foto från 1940-t. (Sigvard, som var red. för VW-Forum avled 22 jan. i år)
Modellen en »Cirrus»!

Dessa Vilén-modeller efterlyses!



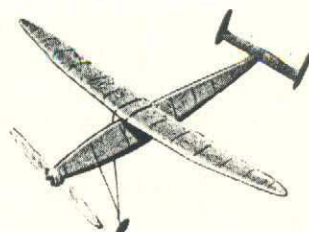
Cirrus. Nr K-19. Spännvidd 76 cm.
Ultramodern modell med bl. a. »diamond»-kropp, polygonvinge, dubbla fenor m. m. Synnerligen förmålig flygförståelse.



Örnen. Nr K-22. Spännvidd 75 cm.
Utmärkt fackverksmodell med de bästa flygegenskaper. Tryckta flak m. m. i sättn.



Nimbus. Nr L-1. Spännvidd 99 cm.
Ypperlig modell med »diamond»-kropp, polygonvinge, dubbla fenor m. m. i sättn.



Cumulus. Nr K-20. Spännvidd 99 cm.
Högförmålig tävlingsmodell med strålande flygförståelse. »Diamond»-kropp, polygonvinge, dubbla fenor m. m. i sättn.

Modellflyget i Norrland - 2

Av olika skäl kunde jag inte deltaga i 1989 års oldtimermästerskap på lördagen. Sålunda anlände hustrun och jag sent på lördagskvällen och drällde in på årsmötet, något försenade. Där fanns många för mig nya ansikten, men även ett par nygamla. Ett av dem hörde till Helge Wannberg från Örnsköldsvik.

Helge är en legendar bland äldre norrländska modellflygare. Han var gammal i gården redan då jag tävlingsdebuterade 1948. Man kan påstå, att han dominerade gummimotorklasserna i Norrland från 1940 till dess han lade av med modellflyg cirka 20 år senare. Han var Norrlands förste landslagsman i modellflyg, i Finland 1942, och han gjorde Örnsköldsvik till Norrlands modellflyghuvudstad under sin aktiva period, då han lärde upp massor av unga grabbar. Så småningom gled han över till segel- och motorflyg.

Men Helge var inte bara gummivridare. Hans HEWA-konstruktioner var segelmodeller för nybörjare, som fanns att köpa som byggsatser. Några tappra försök med motorkärror blev det också.

Personligen minns jag mest Helge som totalt oslagbar i G-1 på Wentzelpokaltävlingarna i Ope, på 50-talet.

Medan övriga norrländska modellflygare gömde sig på hemmaplan tog Sture Sandberg från Umeå, Helge och hans klubbkompisar Evert Gidlund, Gustaf Pettersson och Stig Norberg ibland tåget söderut och tävlade. Senare gjorde Gösta Nilsson sammalunda.

Under tiden var vi i Sundsvall med omnejd tämligen isolerade. Jag tror, att jag var den förste från Sundsvall, som deltog i en tävling söder om Hudiksvall. Det var Tempotävlingen 1951. Jag hängde inte alls med i byggtävlingen, och propellerarrangemanget hade jag aldrig sett tidigare, och därför pajade det ganska snart.

Men åter till Helge. När hustrun och jag lämnade Enköping hade han slängt in ett par klippböcker i baksätet på vår Jetta. De täcker perioden 1939-1960 och är en nästan komplett redogörelse för modellflyget i Ångermanland och för en hel del av den övriga norrländska verksamheten.

Huga! Jag ryser fortfarande av nostalgiska blodsvallningar efter genomläsningen.

Vi hade ganska beskedliga krav på flygfälten. Sålunda arrangerades utan betänkligheter tävlingar på Sidsjön, 500 x 800 meter. De flesta höll sig inom den ytan. De, som inte gjorde det, fick bygga nytt, men det var inget större problem. Kärrorna var ju ganska lättbyggda på den tiden.

Och vilka rubriker! En bortflugen kärna var en sensation. Klasssegrare med 2-3 minuter sammanlagt på tre starter visades upp med bild och allt. Västernorrlands Allehanda köpte en diesel och ställde den till Öviksklubbens förfogande. Alla flygningar dokumenterades noggrant i tidningen.

De minimala fältanspråken gjorde också, att många orter fick påhälsning av modellflygare. Inte på avspärrade militärfält utan på åkrar, ängar (nära byar och städer) och på sjöis. Massor av folk fick veta, vad modellflyg var. Kommun- och skoldignitärer insisterade på, att nästa tävling, eller åtminstone en uppvisning, skulle förläggas till deras hemort. Ack ja!

I dag sysslar vi med friflyg i ett fåtal orter. Dessutom gömmer vi oss för allmänheten. Är det vi oldtimerflygare, som skall återuppliva "närtävlingarna" och få folk intresserade igen?

Floda

Norrlands flygare kommer!



En grupp bild av några av deltagarna med deras plan.

Östersunds unga modellflygare tog de flesta prisen

*Sundsvall dock på andra plats i lagtävlingen. —
Byig vind försvårade flygningarna*

Norrländska modellflygningarna med deltagande av ett flertal klubbar inom Norrland hade Sundsvalls Flygsällskaps modellflygavdelning arrangerat i går och Sidsjön var tävlingsplats. Vädret var inte det ideella för en modellflygtävling med en allt för kraftig och tidvis rätt byig vind som huvudorsak.

Drygt 30-talet förhoppningsfulla aspiranter på »guld» hade samlats och man såg både östersundare, öbackabor, sundsvalliter och bollnäsflugare plocka upp sina verk ur sora lådor och sedan trimma och avväga planen tills allt var i sin ordning och sedan göra den ena både vackra och misslyckade staren efter den andra. Det var många verkligt stilliga skapelser som bogserades upp i luften med hjälp av vinschar och som sedan gav sig iväg på egen hand, antingen på en alltför lång eller alltför kort flygtur för att tillfredsställa ägaren.

Östersundarna visade sig vara säkra herrar, och tog hem samtliga första pris både i lag och individuellt. Sundsvallsborna med P. G. Svanberg i spetsen bjöd emellertid gästerna strid och kunde notera andrapris i lag och andra placering i fråga om dagens längsta tid. Östersunds Landahl hade sin modell uppe under en tid av 3 minuter 21 sekunder och för Svanberg, Sundsvall gick kronometern till 3.18,1 innan planet försvann utom synhåll. Det är vackra resultat med tanke på att det är segelflygplan det är fråga om och att de endast kunna bogseras upp med vinst till c:a 50—60 meter. Några propellerdrivna plan kunna f. n. ej byggas då gummisnodd till drivkraft ej står att få.

Organisationen kanske brast en smula, men ovanan med så pass stora modellflygtävlingar, som det här var frågan om, och den i det närmaste fullständiga bristen på tävlingsdisciplin från deltagarnas sida gör ett arrangörskap till en besvärlig historia. Dessutom torde modellflygtävlingar vara bland en av de svåraste tävlingsgrenarna att arrangera.

Resultat:

(Den först angivna tiden utgör genomsnittstiden för de tre flygningarna)
S I (mindre klass).

1. M. Landahl, Östersund	1.31,9
3.21,5—0.36,2—0.38,2	
2. Rune Einarsson, Sundsvall	1.27,3
1.19,7—2.08,0—0.54,3	
3. O. Olsson, Östersund	1.22,6
0.47,5—0.15,0—3.05,2	
4. S. Sandberg, Östersund	1.20,0
1.20,0—1.58,0—0.42,0	
5. Erik Jonsson, Örnsköldsvik	1.18,8
1.12,5—1.30,8—1.13,3	
6. P. G. Svanberg, Sundsvall	1.12,1
1.52,1—0.25,4—1.58,9	

S II (större klass).

1. S. Sandberg, Östersund	2.34,3
3.01,2—2.11,0—2.30,0	
2. Edvin Björklin, Bollnäs	2.26,2
2.38,2—2.08,0—2.32,5	
3. P. G. Svanberg, Sundsvall	2.09,4
3.18,1—2.20,2—0.50,0	
4. M. Landahl, Östersund	1.52,3
2.17,5—1.16,9—2.02,4	
5. Sven Eriksson, Sundsvall	1.40,2
1.37,9—0.59,1—2.23,5	
6. Rune Einarsson, Sundsvall	1.35,5
0.48,7—2.11,7—1.46,2	

Lagtävling.

1. Östersund	13.49
(Sandberg, Landahl, Olsson, Persson)	
2. Sundsvall	13.03
3. Bollnäs	10.19

Flera plan kunde aldrig återfinnas av ägarna då dessa flög utom synhåll bakom byggnaderna vid Sidsjö och in emot staden. Om någon event. skulle återfinna något av planen ombedes vederbörande sätta sig i förbindelse med sekreteraren i flygsällskapet Folke Florén, tel. 3234 för vidare befordran till ägaren.

Framgångsrikt år för SFS:s modellflyg

S. F. S:s modellflygsektion höll i fredags kväll sitt årsmöte under ordförandeskap av Per-Gustaf Svanberg.

Styrelsen, som under året bestått av P. G. Svanberg, ordf., Rolf Einarsson, skr. och klubbledare, Folke Rafstedt, kassör och Lennart Lönnberg, materialförvaltare, beviljades ansvarsfrihet. Den nya styrelsen fick följande sammansättning: P. G. Svanberg, ordf., Folke Rafstedt, sekr., Lennart Lönnberg, kassör, Bertil Johansson, materialförvaltare och v. ordf. samt Bengt Lindqvist, suppleant och presskontaktman.

Under det gångna året

har ett flertal modellflygtävlingar anordnats av sektionen och dessutom har medlemmarna deltagit i några tävlingar, där grannklubbarna stått som arrangörer. Bl. a. vann Sundsvall över Härnösand i en klubbmatch den 20 april. Med anledning av att modellflygsektionen i år firade sitt 5-årsjubileum, hölls en jubileumstävling ute på Sundsvallsfjärden den 30 mars, varvid många goda tider uppnåddes.

Den sista tävlingen hölls den 15 juni ute på flygfältet, då modellflygare från hela länet mötte upp för att tävla om länsmästarvärdigheterna. Modellflygsektionen fick glädjen att se två av sina medlemmar, nämligen bröderna Rolf och Rune Einarsson, som erövrare av var sin guldmedalj.

Vid helikopteruppvisningen i Idrotts-parken den 16 juli deltog några medlemmar med en lyckad uppvisning. Särskilt märktes Folke Rafstedt med sin suveräna segelmodell »Balders».

Ett flertal medlemmar har avlagt prov för segelflygdiplom, och de allra flesta segelflygarna i S. F. S. är aktiva modellflygare.

Klubbmästerskap den 12 oktober.

Mötet beslöt att hålla klubbmästerskap i samtliga klasser den 12 oktober på flygfältet, som är det enda användbara under den varmare årstiden.

Till vintern hoppas klubben kunna anordna en byggkurs för nybörjare, antagligen i en lokal, som ligger mitt i staden. Den nuvarande lokalen, som ligger ute på Mon, har ett alltför undanskynt läge.

Under det gångna året har modellflyget varit på stadig frammarsch och man får hoppas att denna nyttiga och trevliga hobby får ytterligare anslutning. Nya medlemmar kunna anmäla sig till Georgs Sportaffär, Köpman-gatan 30, tel. 55192. Årsavgiften är 2 kr. för medlemmar upp till 17 år, 3 kr. upp till 20 år och 5 kr. för äldre. Genom att gå med i en klubb kommer man i åtnjutande av den statligt stödda modellflygverksamheten i form av fria byggsatser, ritningar m. m. och man får då även deltaga i tävlingar, vilket är huvudpunkten i all modellflygverksamhet.

»Flying».

Västernorrlands Allehanda

Måndagen 26 Mars 1945

2,000 såg flyg i Härnösand - VA-dieseln flög strålande

Modellflygtävlingen: 1946 ?

Njeseilmotormodell

flög till skogs

Söndagens klubbävling i modellflyg mellan Sundsvalls Flygsällskaps Modelflygsektion och MFK Skvadern, Sundsbruk bjöd på betydligt bättre resultat än man kunnat vänta.

Solen sken vackert, men tyvärr blåste det något, vilket gjorde starten något svår. På blåstens minussida får man även anteckna att den »kvaddade» gummimotormodellerna och förde många plan upp i skogen bakom Sidsjöns sjukhus. I klass S 2 vann Stig Nordin, Skvadern, ganska överlägset med en genomsnittstid av 2.16,2. Han hade även tävlingens bästa tid, 2.53,7. I S 1 vann Bengt Lindqvist, SFS, med sin bekanta »Flugan». Hans genomsnittstid var 1.44,3 med en längsta flygning på 1.56,1. Båda lagpriserna vanns av SFS.

Efter tävningen hade tävlingsledaren Folke Rafstedt en uppvisning i den högre skolan med sin dieselmotormodell. Först gick den nästan rakt upp ca 100 meter, varefter den gjorde en looping och kom i spin, varför nedfärden gick något snabbare än uppfärden. De, som väntade på att Bengt Lindqvist skulle få igång sin dieselmotor, fick se en verkligt vacker flygning. Modellen steg under ivrigt kurlande ända tills bränslet tog slut, då den gick i vacker glidflykt. Tyvärr hade vinden fört den långt bort åt Lv 5-hållet. Om någon hittar den eller kan lämna någon upplysning om vart den hamnat, vore ägaren tacksam för ett meddelande till Georgs Sportaffär, tel. 551 92.

Resultat:

Klass S 1, segelmodeller under en meters spännvidd. Genomsnittstid av tre flygningar: 1) Bengt Lindqvist, SFS 1.44,3 min.; 2) Stig Nordin, MFK Skvadern 1.04,0; 3) Tore Nilsson, MFK Skvadern 0.53,3; 4) Rolf Einarsson, SFS 0.49,0.

Klass S 2, segelmodeller över en meters spännvidd. Genomsnittstid av tre flygningar: 1) Stig Nordin, MFK Skvadern 2.16,2 min.; 2) Per Gustav Svanberg, SFS 1.42,6; 3) Bertil Johansson, SFS 1.35,6; 4) Lind, SFS 1.35,4; 5) Sven Eriksson, MFK Skvadern 1.33,8; 6) Arne Holmström, SFS 1.03,8.

Lagtävling.

Klass S 1: De tre bästas sammanlagda tid: 1) Sundsvalls Flygsällskap 8.46,1 min; 2) MFK Skvadern 6.21,6.

Klass S 2: De tre bästas sammanlagda tid: 1) Sundsvalls Flygsällskap 14.41,2 min.; 2) MFK Skvadern 13.53,4.

Stora modellflygtävlingar.

Å K. 4-FÄLTET SÖNDAG 6/9 KLOCKAN 14.

Deltagare från ett flertal platser i Norrland. Hallåman, Musik. Entré: 50 öre för vuxna, 25 öre för barn. UMEA FLYGKLUBB.

12 SUNDSVALLS TIDNING

ONSDAG 25 MAJ 1945

Domsjö dominerade modellflygtävlingen

Domsjö tog en blodig revansch i söndags på SFS för fjolårets länsmästerskap, då SFS vann fyra klasser och Domsjö en, medan förhållandet den här gången blev precis tvärtom. Domsjöns triumf får till stor del tillskrivas dess energiske klubbledare, Helge Wannberg, som var med överallt o. eldade på sina pojkar och själv vann två klasser och blev andre man i en. Så man får nog säga att de pengar, som Domsjöverken lade ut för att möjliggöra resan, blev väl använda.

Vädret var — som vanligt, vill man tillägga — inte alls idealiskt, och på den hårda och byiga vindens konto får man lasta de flesta kvaddarna. Helge Wannberg, som flugit med sina G 2:a i 7 år, råkade nu ut för sitt första haveri med denna modell. Två bortflygningar visar dock, att det även fanns termiska uppvindar. Sålunda försvann R. Perssons S:1:a efter 5,45 min., medan likaledes Bengt Lindqvists S:1:a uppslukades av molnen redan efter 4 min. Om någon hittar dessa modeller eller några andra, vore modellflygarna tacksamma för ett meddelande till tel. 55454.

I S: 2 blev striden mellan de främsta synnerligen hård. Gunnar Westerlund, NFK, lyckades som bäste medelpadsrepresentant kila in sig på andra plats bland Domsjöns lovande ungdomar. G-klasserna var svaag, då gummimotormodeller måste byggas lätta och därför bli mest handikappade av blåst. Wannbergs segrarresultat i F var ovanligt bra men kunde ha blivit bättre om inte modellen i sista starten gripits av en kastby.

SFS:s och NFK:s representeranter var av en eller annan an-

ledning ovanligt fåtaliga, och det behövs verkligen krafttag om Medelpad skall kunna hävda sig i fortsättningen.

Resultat (sammanlagd tid på tre starter).

S1: 1) R. Persson, Domsjö 7,01 min; 2) B. Lindqvist, SFS 6,25; 3) S. Norberg, Domsjö 3,37; 4) I. Håkansson, KFUM, H-sand 3,35; 5) A. Ekman, H:sands FK 2,26 min.

S2: 1) A. Bergh, Domsjö, 242 min; 2) G. Westerlund, Njurunda FK 2,34; 3) A. Johansson, Domsjö 2,27; 4) S. Norberg, d:o 2,19 min.

G1: 1) H. Wennberg, Domsjö 1,27 min; 2) R. Einarsson, SFS 0,48; 3) E. Lindqvist, d:o 0,11 min.

G1: 1) E. Lindqvist, SFS 0,27 min; 2) H. Wannberg, Domsjö 0,37 min.

F: 1) H. Wannberg, Domsjö 4,27 min; 2) R. Einarsson, SFS 3,40; 3) B. Sundberg, d:o 1,25 min.

Lagtävling. Sammanlagd tid för de tre bästa. 1) Domsjö I 15,05 min; 2) SFS 11,30; 3) Domsjö II 7,11 min.

»Flying».

1946 Strålände resultat vid modellflygtävling på Skeppsholmen

Det var mycket livligt på Midlanda i går. Massor av flygplan svävade i luften under så gott som hela dagen och en del haverier blev det också. Det är väl bäst att redan från början klargöra, att det här är fråga om modellflygplan och att det hela rörde sig om en tävling för unga modellflygare. Sundsvalls flygsällskaps modellflygsektion stod som arrangör och de 30-tal deltagarna voro hemmahörande i Sundsvall, distriktet, Härnösand och Örnsköldsvik.

I tävlingarna deltog också några plan med dieselmotorer, men de motsvarade tydligen inte förväntningarna. En del starter med dessa plan gjordes visserligen, men största tiden åtgick dock vid försöken att få motorerna i gång.

Bästa resultaten uppnåddes med segelflygplan, som startades med lina. Ett flertal grandiosa uppstigningar gjordes och planen flög ibland så långt, att de hamnade utanför flygfältet.

Tävlingarna började kl. 11, men redan kl. 5 på morgonen voro de unga flygarna, som till största delen övernattat i den s. k. byggmästaregården, i farten. Vädret var på morgonen idealiskt för flygningar av detta slag och en hel del goda tider gjordes. Per Erik Svanberg, Sundsvall, noterade sålunda under träningen 8 minuter. Sedan tävlingsmaskineriet kommit i gång blev emellertid vinden allt för kraftig, vilket menligt inverkade på resultaten. Tävlingarna måste dock i stort sett anses som lyckade och den stora avslutningen visar ju också att intresset för modellflyg är stort bland ungdomen.

Det var en mycket tilltalande syn att se de solbelysta, i flera fall mycket färgglada planen sväva i luften. Intressant var det också att se hur ungdomarna — det fanns också en njurundaflicka med i gänget — gick upp i sina uppgifter. Sämre fritidssysselsättning än modellflyg kan våra unga pojkar och flickor säkerligen ha.

Resultaten blevo:

S 1. 1) Rune Einarsson, Sundsvall, 244,4 sek.; 2) P. G. Svanberg, d.o, 223 sek.; 3) F. Rafstedt, d.o, 200,6 sek.

S 2. 1) Rolf Einarsson, Sundsvall, 269 sek.; 2) Åke Ekman, Härnösand, 216 sek.; 3) P. G. Svanberg, Sundsvall, 213 sek.

F 1. 1) R. Johansson, Härnösand, 136,2 sek.; 2) F. Rafstedt, Sundsvall, 92 sek.; 3) H. Vannberg, Örnsköldsvik, 59,6 sek.

G 1. 1) Åke Ekman, Härnösand, 108,1 sek.; 2) Åke Lidbom, d.o, 42,2 sek.

G 2. 1) Stig Pettersson, Härnösand, 134 sek.; 2) H. Vannberg, Örnsköldsvik, 119 sek.; 3) Sven Eriksson, Sundsbruk, 74 sek.

Söndagens modellflyg:

Domsjö, NFK och SFS hemförde klassegrar

Vid söndagens modellflygtävling i SFS:s regi ute på flygfältet infriades tyvärr inte de förhoppningar om idealiskt väder, som man hade på lördagen. Solen gömde sig bakom molnslöjorna, och vinden förde ibland modellerna ett par kilometer från startplatsen.

Deltagarantalet var det största på länge. 30 modellflygare med 45 modeller fick protokollförda tider. Av dessa kom de flesta eller 10 från arrangörsklubben, 8 från Härnösand, 7 från Domsjö, 4 från Njurunda och 1 från Sörberge.

S1 blev en överlägsen triumf

för Domsjö, som tog de tre första platserna, varefter följde tre härnösandare. Stig Norberg var endast 3 sekunder före Runo Persson, som hade ledningen före sista omgången och även hade bästa tiden i klassen med 2.31 minuter.

Sven Hörnblad blev Domsjös andre segrare för dagen. Hans modell höll sig uppe 3.44 min., 2.36 min. och 3.02 min. Den första flygningen var dagens längsta och belönades som sådan med ett extrapris vid prisutdelningen. SFS:s Heinz Salomon och Härnösands G. Westin utkämpade en hård strid, men Salomon lyckades hålla undan, trots att Westins flygningar blev längre för var period.

Tiderna i G-klasserna

blev svaga, vilket väl delvis får tillskrivas den stundtals kytliga vinden. Njurunda fick en välförtjänt dubbelseger i G2 genom Viktor Kappinen och tävlingens äldste deltagare, Valle Persson. De därpå följande hade en hård sekundstrid, och endast 8 sek. skilde mellan 3:e och 6:e man.

I dieselklassen hände

en del tragiska saker. En del motorer vägrade gå riktigt, andra däremot gick längre än tillåtna 30 sekunder, varvid starten underkändes, men värsta oturen hade Arne Holmström, som flög bort sin utmärkta modell. Segrare blev Rolf Einarsson, som efter att ha varit borta från tävlingar en tid, nu reparerat sin gamla modell, som gjorde så pass bra tid som 1.59 min. i sista starten. Björn Björnström blev 2:e man och ordnade på så vis en dubbelseger för SFS. Rune Johansson, Härnösand, hade otur med sin modell, som tycktes kunna göra betydligt bättre tider.

I lagtävlingen,

som omfattade en modell ur vardera S-, G- och F-klasserna, visade SFS sin jämnhet genom att lägga beslag på 1:a, 2:a och 4:e lagpris. Härnösand tog 3:e och 5:e, medan de övriga klubbarna ej fick ihop några lag, då de saknade representanter i någon klass.

Efter tävlingen utdelades priser, som tack vare välvilliga bidrag från intresserade var rätt många. Nästa tävling blir om en månad och innefattar även uttagning till Wakefieldtävlingen, och man får då hoppas på gynnsammare väder och spännande strider.

RESULTAT

(Sammanlagd tid på tre starter.)

S1: 1) Stig Norberg, Domsjö, 5.39 min.; 2) Runo Persson, d.o, 5.36; 3) Helge Wannberg, d.o, 5.04; 4) B. Lindqvist, Härnösand, 4.57; 5) A. Ekman, d.o, 4.09; 6) S. Öberg, d.o, 3.59; 7) Valle Persson, NFK, 2.51; 8) Bengt Lindqvist, SFS, 2.43.

S2: 1) Sven Hörnblad, Domsjö, 9.22 min.; 2) Heinz Salomon, SFS, 6.28; 3) G. Westin, Härnösand, 6.23; 4) Helge Wannberg, Domsjö, 5.45; 5) Stig Norberg, d.o, 5.19; 6) Runo Persson, d.o, 5.13; 7) Hans Sjödin, SFS, 5.12; 8) Bo Sundberg, d.o, 5.05; 9) Rune Einarsson, d.o, 4.07; 10) Arne Bergh, Domsjö 3.36.

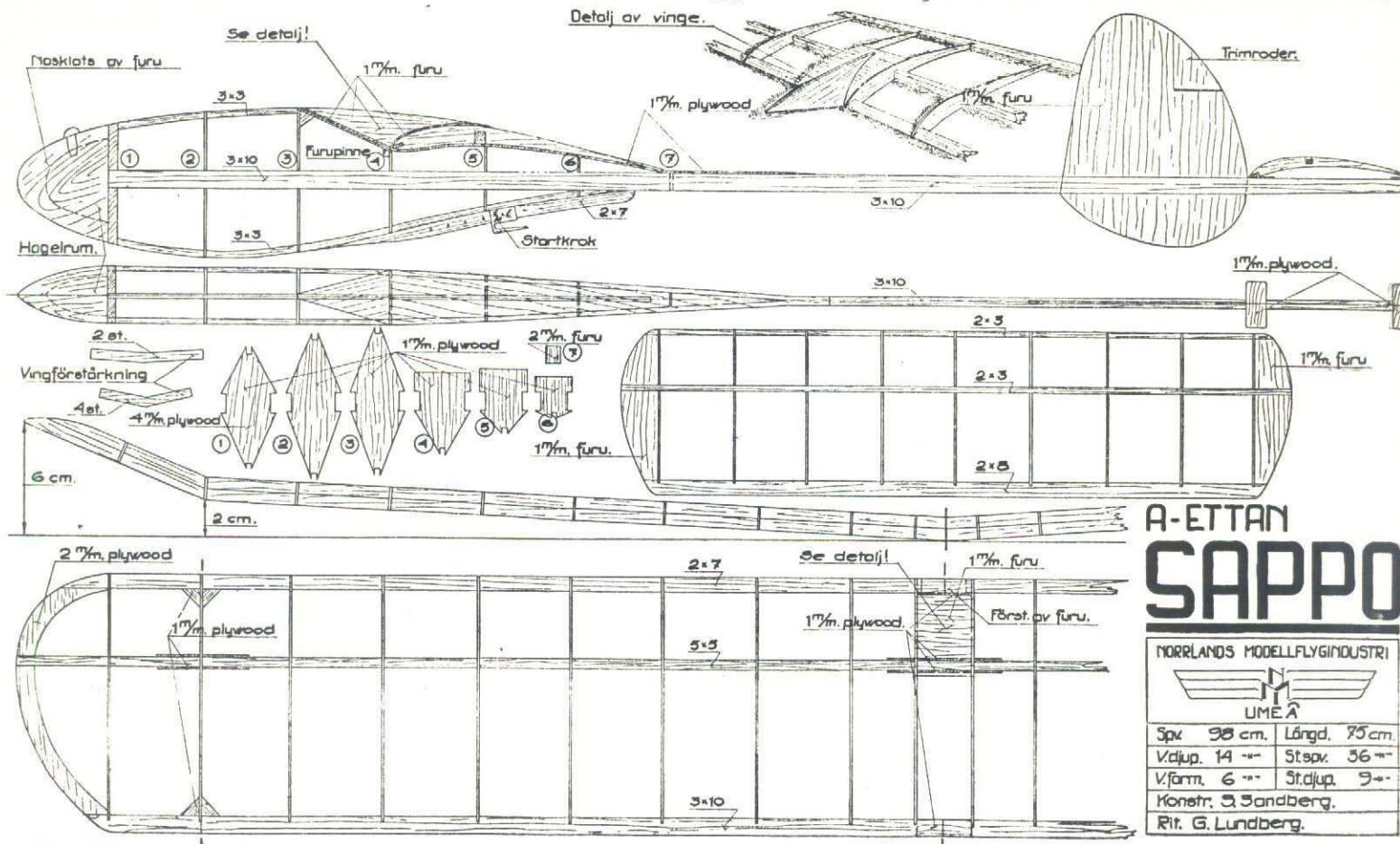
G1: 1) Bengt Lindqvist, SFS, 1.40 min.; 2) Åke Lidbom, Härnösand, 0.39; 3) Åke Persson, NFK, 0.37.

G2: 1) Viktor Kappinen, NFK, 2.15 min.; 2) Valle Persson, d.o, 1.53; 3) Rune Einarsson, SFS, 1.36; 4) Evert Lindqvist, d.o, 1.35; 5) S. O. Nilsson, NFK, 1.33; 6) Lennart Flodström, SFS, 1.28.

F1: 1) Rolf Einarsson, SFS, 3.54 min.; 2) Björn Björnström, d.o, 2.06; 3) Rune Johansson, Härnösand, 1.37; 4) Arne Holmström, SFS, 1.13; 5) Jan Erik Öhman, Härnösand, 0.46.

Lag: 1) SFS lag I (Heinz Salomon, Bengt Lindqvist, Rolf Einarsson) 12.02 min.; 2) SFS lag II (Hans Sjödin, Rune Einarsson, Björn Björnström) 8.54; 3) Härnösand lag I 8.39; 4) SFS lag III 7.53; 5) Härnösand lag II 4.54.

Flying.



A-ETTAN SAPPO

NORRLANDS MODELLFLYGINDUSTRI

UME Å

Spv	98 cm.	Längd	75 cm.
Vdjup	14 "	Stspv	56 "
Vform	6 "	Stdjup	9 "
Konstr.	S. Sandberg.		
Rit.	G. Lundberg.		

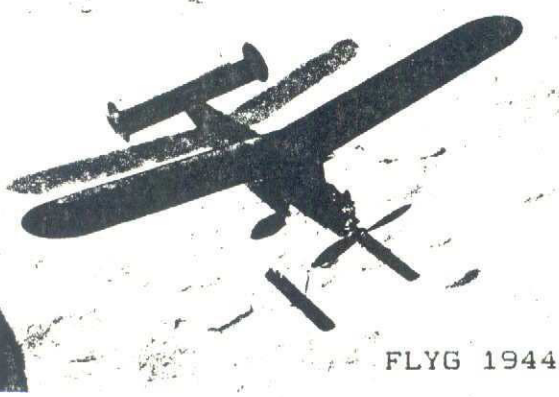
HOBBYBOKEN 1947/48.

1949

ÅRETS KATALOG Nr 4

I den finner Du marknads förnämsta modeller. Erh. mot 40 öre i frim.

NORRLANDS MODELLFLYGINDUSTRI
Vasagatan 4 — Umeå — Tel. 1949



FLYG 1944

Förbränningsmotormodellerna är en sak som kommer, säger ing. Dérazntz i artikeln på denna sida. Ja, de håller redan på att »komma». Härövan ses en sådan modell på skidor, byggd av Holger Klein, Söderhamn. Som en klok man använder han en GP-Diesel-motor. Modellen har vackert glid och gör perfekta landningar. Vikt med skidor 400 gram. Nu har Klein

Oh boy vilken kärra!

"Billy Boy" heter den, har en spännvidd på 115 cm och är konstruerad av Sven Salenius. Mod. utmärker sig genom en synnerligen enkel konstruktion och utomordentliga flyg- och startegenskaper. Vi tillhandahåller kompletta byggsatser till ett pris av 4:50 samt lösa ritningar till ett pris av 1:50. Vid inköp av övrigt modellflygmateriel hänvisar vi till vår nyutkomna katalog som innehåller massor av fina modellflygtips. I den finner Ni allt material för Er hobby — och till billigaste priser. Katalogen sändes mot 30 öre i frimärken.

**NORRLANDS
MODELLFLYGINDUSTRI
Umeå**

Härmed rekviderar jag att sändas mot postförskott + porto st. byggsats/ritning till »Billy Boy» samt st. katalog mot bifogade frimärken.

Namn

Bostad

Postadress

(Skriv tydligt med blyerts!)

S 2-RESULTATEN BÄSTA BEHÅLLNINGEN

VID LYCKAD

Ö-VIKTÄVLING

Norra Ängermanlands Flygklubbs andra stortävling gick i den goda viljans och busvädrets tecken. Stark vind rådde och i synnerhet motormodellerna klarade sig dåligt. Konstigt nog förekom inte kvaddar i större utsträckning och »maskinkrossning» blev det sålunda aldrig frågan om.

NÄFK:s strålande organisationsförmåga övervinner alla svårigheter. Man minns t. ex. arrangemangen vid Norrlandsmästerskapen. Den här gången hade man dagen till ära rest tvenne flaggstänger ute vid tävlingsplatser och de blågula dukarna smällde pampigt i den hårda vinden. Högtalaren sände ut grammofonmusik och lockade folk till platsen och mot avlämnandet av 1 kr. för äldre och 50 öre för barn och militärer ägde allmänheten tillträde.

Deltagare från Sundsvall, Sollefteå, NÄFK och NÄFK:s Husum-sektion ställde upp, och som vanligt dominerade NÄFK:s Wannberg och Gidlund.

Motormodellerna gjorde en svag insats, och de flesta av dem tycktes lida av en s. k. landsortsåkomma, för litet antal strängar gummisnodd. Den enda motormodellen med »krut» i var Wannbergs. Han segrade också överlägset i M 1 och M 3 på 75,3 sek. resp. 63,7. Wannberg och Gidlund voro även tävlingens huvudfigurer, ty tävlingen utkämpades faktiskt mellan dessa goda modellflygare. Wannberg vann tre klasser och Gidlund en, och kom på andra och tredje plats i M 1 och S 2. Klass S 2 var f. ö. tävlingens ljuspunkt, där klassens 4 deltagare inte bara fullföljde utan även fingo goda tider.

Örnsköldsviks-Postens vandringspris tävlade man, eller rättare sagt Wannberg-Gidlund, om för sista gången.

Efter ett helt års tävlande gick priset slutgiltigt till Helge Wannberg. Att kampen dem emellan varit hård framgår av att endast 1 poäng skiljde dem åt. Gidlunds insats borde därför ha belönats med extra pris.

Dagens bästa tid uppnåddes i klass S 2 där E. Karlsson, NÄFK:s Husumsektion, noterade 2 min. 46,6 sek. Inte illa!

Resultat: Klass M 1. 1) Helge Wannberg, 75,3 sek., NÄFK. 2) Evert Gidlund, 28,5 sek., NÄFK.

Klass M 2. 1) P. G. Svanberg, Sundsvalls FS, 19 sek. 2) Sune Nolin, Sollefteå, 12,2 sekr.



Evert Gidlund, en av Norrlands bäst kända modellflygare, vann klass S 1. I höger hand håller han sin specialkonstruerade vinsch.

Klass M 3. 1) Helge Wannberg, NÄFK, 63,7 sek.

Klass S 1. 1) Evert Gidlund, NÄFK, 59,9 sek. 2) Erik Jonsson, NÄFK, 44,6 sek.

Klass S 2. 1) Helge Wannberg, NÄFK, 110,4 sek. 2) E. Karlsson, NÄFK:s Husumsektion, 106,6 sek. 3) Evert Gidlund, NÄFK, 99,2 sek. 4) A. Odén, NÄFK:s Husumsektion, 61,7 sek.

Klass S 3. 1) T. Sandström, NÄFK:s Husumsektion, 44,3 sek.

Noterat: Bland åskådarna NÄFK:s ordf. borgmästare Liljebäck, överste Qvarnström, dir. P. E. Hägglund, civ.-ing. Kempe, dir. Nordström m. fl.

Som tidtagare fungerade Selånger, allt för känd för att behöva en presentation. Han ämnar börja segelflyga, när tillfälle därtill beredes i Ö-vik. Goda förutsättningar för sporten har han givetvis. Han har ju seglat genom luiten åtskilliga gånger.

Wannberg och Gidlund hade tillverkat var sin vinsch och kunde därigenom göra den ena fina starten efter den andra.

Prisutdelningen förrättades av överste Qvarnström. Som vanligt hade NÄFK samlat i hop en förtämlig prissamling.



TORÉ HAGLUND & CO
HOFORS

KATALOG 1947

1949

FIRMA
TORÉ HAGLUND & Co
MODELLFLYGINDUSTRI



HOFORS

1947

DIESEL MODELLER

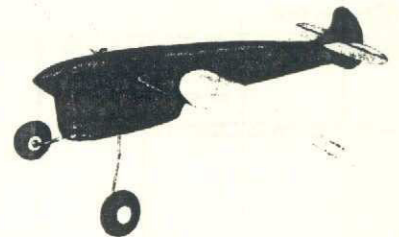
»LÄRKAN»



Spännvidd 1140 mm. Längd 795 mm. Vingyta 19,2 dm². Vikt c:a 450 gram med Västerås diesel.

Byggsatsen till denna välflygande modell innehåller färdiga spryglar och spant av balsa, balsalist, flak och klotsar, piano-tråd, svarvade trähjul, ritning och SILKSPAN till klädseln. Modellen är mycket lättbyggd.

Pris pr byggsats endast Kr. 11:85
Enbart ritningen » 2:50



»METEOR»

Spännvidd 900 mm. Längd 605 mm. Denna snabba linkekontrollmodell är mycket lättbyggd och lättflugen. Motorn kan monteras in upprätt om så önskas. Även mindre tändstiftsmotorer kan inmonteras. Byggsatsen innehåller list, flak och klotsar av balsa, piano-tråd, svarvade trähjul, ritning med beskrivning etc.

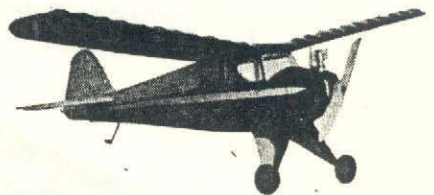
Pris pr byggsats Kr. 8:50
Enbart ritningen med beskr. ... » 2:50
Västerås diesel motor » 62:—
OK Super 60 bensinmotor kompl. med tändspole o. kondensator » 99:—
SILKSPAN är USA:s bästa klädselmateri- al och är mycket lätt att handskas med. Storlek 61,5x92 cm.
Pris pr ark endast Kr. 0:30

MODELLFLYGTJÄNST
STORGATAN 9 LULEÅ

FLYG 4/47

DIESELMODELLEN

»P 40»



Spännvidd 1320 mm. Längd 820 mm. Vingyta 23,3 dm².

Härmed ha vi nöjet att presentera P 40. Den ha vi konstruerat för de modellbyggare, som föredra en dieseldriven modell, som liknar en riktig »kürra». Byggsatsen till P 40 innehåller balsatråd av bästa kvalitet, utsågade spant och spryglar, celluloid, SILKSPAN, piano-tråd och svarvade trähjul.

Priset för byggsatsen är endast.. Kr. 14:85
Västerås dieselmotor, vikt 180 gr. » 62:—
SILKSPAN. Det bästa klädselmaterialet för större modellflygplan. Storlek 61,5x92 cm.
Pris pr ark endast Kr. 0:30

MODELLFLYGTJÄNST
Storgatan 9 LULEÅ

April/Maj 1947

POLSKT MODELLFLYG I GAMLA TIDER

Jag har en kompis (så börjar alla moderna sagor), som har en del kontakter med polska modellbyggare. Från en av dem fick han en bok, som heter "Modelarstwo lotnicze w Polsce". Eftersom han inte längre sysslar med modellflyg överlät han boken till undertecknad. Den handlar om polskt modellflyg före 1944, och den är full av bilder och - oftast enkla - skisser.

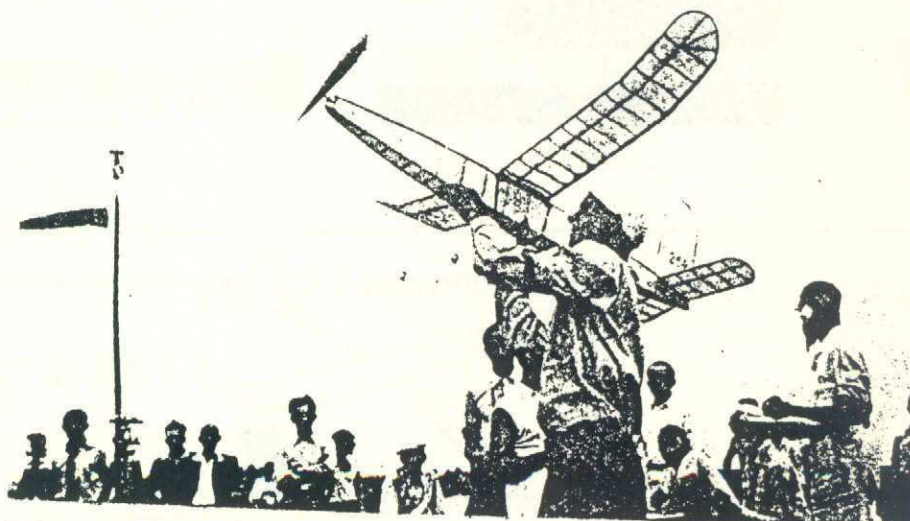
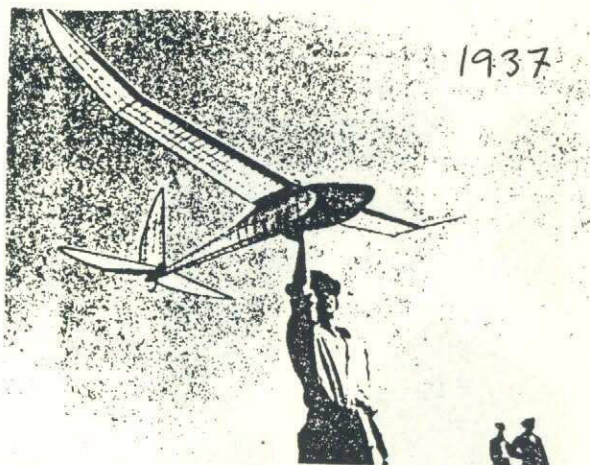
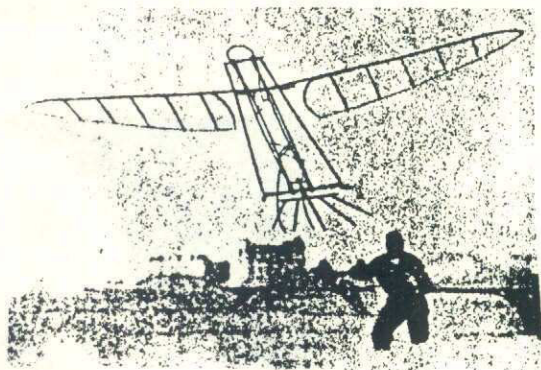
Tyvärr kan jag inte polska. Men för modellflygare är ofta bilder och ritningar mer värdefulla än text. Alltså visar jag här några av illustrationerna i boken.

En framstående person tycks ha varit professor Kazimierz Blaszczyński, som ägnas ett helt kapitel i boken. På nästa sida finns några av hans konstruktioner.

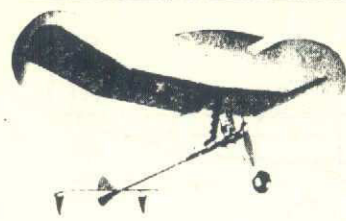
Det enda namn jag känner igen finns vid en bild från 1937, där bakom en elegant stor segelmodell står Władysław Niestoj, vars Wakefieldprofil lanserades i Sverige av undertecknad 1965.

Först en ovanlig Twin Pusher, en elegant segelkärva och en jättegummimotormodell (som var mycket vanliga i Sovjet och Polen på 30- och 40-talen).

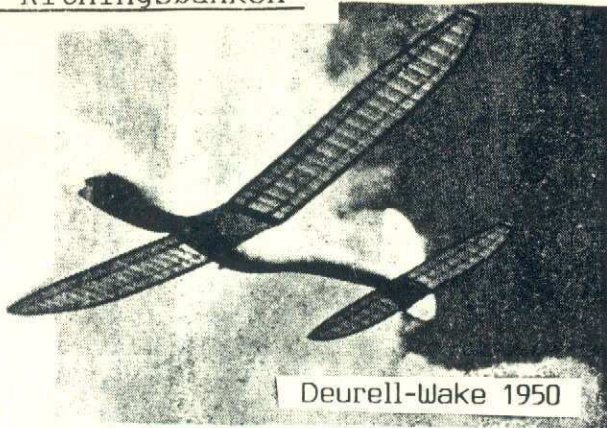
Floda



Duży model z napędem gumowym. Konstrukcja modelarzy krakowskich. Zawody w Masłowie k. Kielc w 1937 r.



HA-50 Cyclone



Deurell-Wake 1950



Västanvind 1943



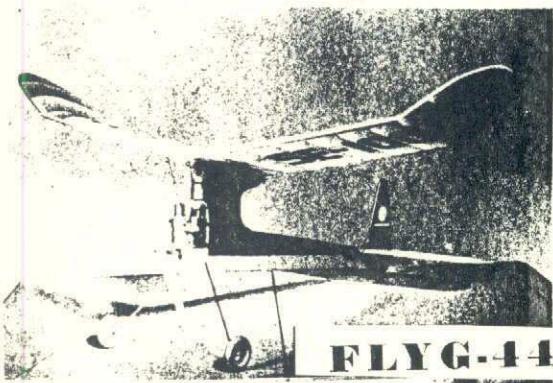
Landegrens "F"



Landegren Spec G2



Bengt Blomgren-M2:a



FLYG-44

MODELLBYGGARE



Se hit!



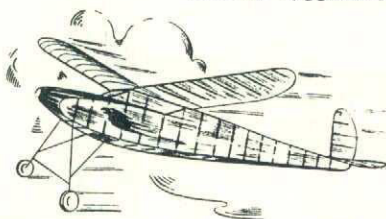
»TERN» - Spännvidd 700 mm.
Enkel och lättbyggd nybörjarmodell, konstr. av TERJE LARSSON, MALMÖ, spec. lämplig för kursverksamhet.
Byggsatsen inneh. balsalst, tryckta flak, förarbetat propellerämne, prima tävlingsgummi-band, beklädnad och ritning i full skala.
Pris per byggsats 3: 50



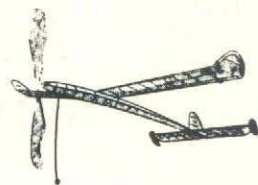
Kondor-Viking-VM 2:a
1950 Ragnar Odenman



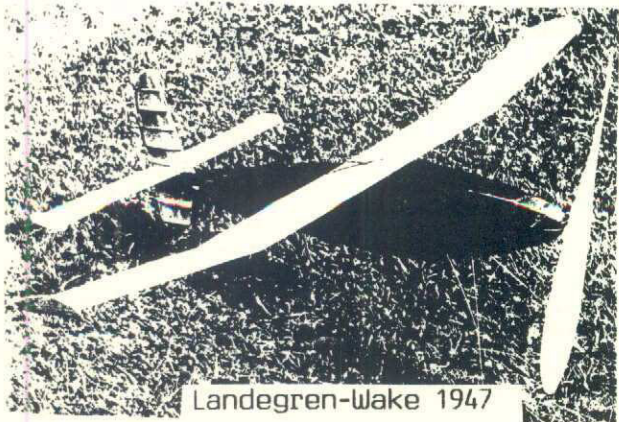
Ellilä-Wake 1950



DEN NYA »CLIPPER I« - Spännvidd 750 mm.
Den populära »Clipper I« finnes nu i nytt utförande, ritningen är ny, och många förbättringar har gjorts. I byggsatsen ingår tryckta flak, lister och beklädnad. Prima gummiband och ritning medföljer.
Pris per byggsats 5: 95



MOTORMODELL
IKLASS G I
KONSTR. LÖWEN
VINGARNA



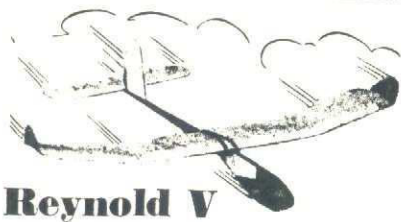
Landegren-Wake 1947



»LABAN« - Spännvidd 1000 mm.
PÅ MANGAS BEGÄRAN... presenterar vi »Laban«, modellen som flugit två och en halv mil, och under flera år särskilt före kriget alltid placerade sig främst på tävlingarna.
EN FÖRNÄMLIG OCH LÄTTBYGGD TÄVLINGSMODELL
Per byggsats inneh. som ovanst. ... Kr. 6: 50



Magnusson-Wake 1939



Reynold V



Curt Odelstad med sin vackra modell

GLID I
Segelmodell



Pin Up, S1



Irma Gramer med "Alex"



Uppåt, S2

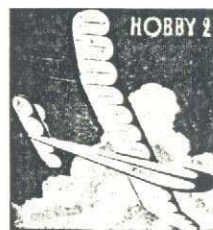


Ny tävlingsmodell "IBIS"

enligt modernaste principer.
Spännvidd 87 cm. Pris 10:-
inkl. ritning.



"KONDOR" spv. 150 cm.



Segelplansmodell "Hobby 2".
En god segelplansmodell, vars konstruktion speciellt tillrättalats för nybörjare. Spännvidd 980 mm.

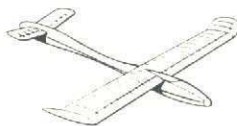


JANI 3

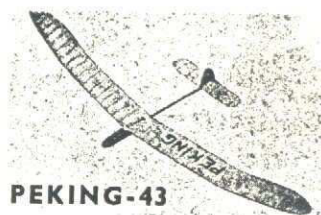
Konstruktör: »Hananen» Andersson
Mycket lättbyggd modell med god flygförmåga. Byggsatsen innehåller utsågade spryglar och nos, lister, ritning med arbetsbeskrivning m. m.
Spännvidd 63 cm. Pris endast Kr. 4:50



"TERMIK", Spv. 100 cm. Rekordflygande S:otta. En lättbyggd och tillförlitlig modell. Byggsats med ritn. i full skala, tryckta flak, lim m. m. Kr. 4:75 + porto.



"TICO-TICO" Spännvidd 180 cm.
Arens slagter, modellen som konstruerats efter samma princip som den svenska rekordhållaren L. Perssons modell. Byggsatsen innehåller: färdiga spryglar, lister, plywood, diplompapper, ritning med arbetsbeskrivning. Innehåller m. m. ritning med arbetsbeskrivning. Pris pr byggsats 9:50



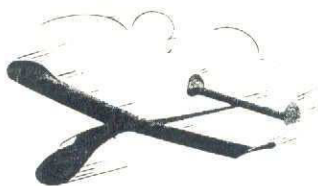
PEKING-43



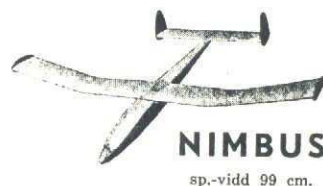
"FLAX"

Spännvidd 84 cm.

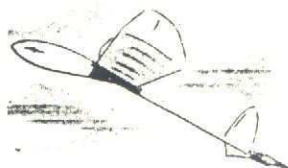
Den flyger BRA, är lätt att bygga och trimma och är framför allt BILLIG.
Byggsatsen innehåller prima material, bl. a. färdiga spryglar, instruktiv ritning i full skala, LIM m. m.
Pris pr byggsats kr. 3:— + porto.
Lämpligaste modell för undervisning i klubbar och skolor.



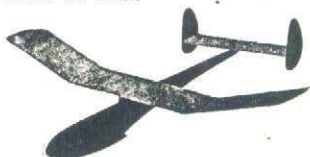
"ÖRNUNGEN" är en utmärkt nykomling i vår oerhört populära serie av »S:ottor». Spännvidden är 874 mm. En verkligt tillförlitlig och välflygande modell som finnes i förklassig byggsats med färdigsågade spryglar, utsågad kropp, lister, lim etc. Ritningar i full skala medföljer.
Pris Kr. 4:50 + porto.



NIMBUS
sp.-vidd 99 cm.



Oh boy vilken kärra!
"Billy Boy"



"HANG"

Spännvidd 75 cm.

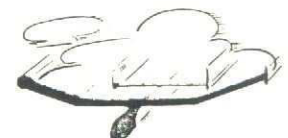
Den riksberömda "HANG" är ett av Sveriges populäraste och mest byggda modellplan i sin klass.
Utomordentliga flygegenskaper.
Byggsatsen, innehållande allt erforderligt material, ritning i full skala, tryckta flak, lister, plywood, beklädnadsmaterial, LIM m. m.
Pris pr byggsats kr. 3:95 + porto.



"BANTAM" den nya populära S:ottan med enastående goda flygegenskaper. Byggsatsen innehåller alla delar kontursågade. Ritningar i full skala, lim etc. Spv. 1000 mm. Pris Kr. 4:75 + porto.



"CARIOCA". Tävlingsmodell i klass A 2, spv. 1.430 mm., vingyta 25,7 dm². Linjeskön, startsäker. Ny konstruktion. Standardbyggsats med färdigsågade spryglar, lister, plywood, Japanpapper, ritning samt lim etc. Kr. 10:50.



"PILOT" Spv. 700 mm. En utmärkt välflygande nybörjarsmodell i klass S:1 som är lätt att bygga och trimma. — Byggsats med färdiga spryglar och kropp, lister, plywood, lim och ritning etc. Per Byggsats Kr. 2:85

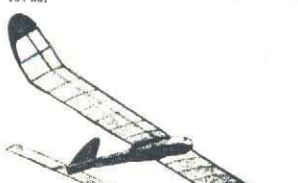


"TERMIK"

Spännvidd 100 cm.

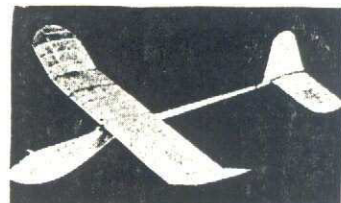


"TAIFUN", Spv. 1.360 mm. En högtintressant konstruktion, och dessutom en fullkomlig NYHET då det gäller de serielltillverkade modellerna, där »Taifun» är den första i sitt slag. Lev. i byggsats inneh. allt erf. matr. av absolut bästa kvalitet. Bl. a. medf. utsågade kroppsdetaljer och färdiga spryglar till vinge och stjärt. Stor reall.



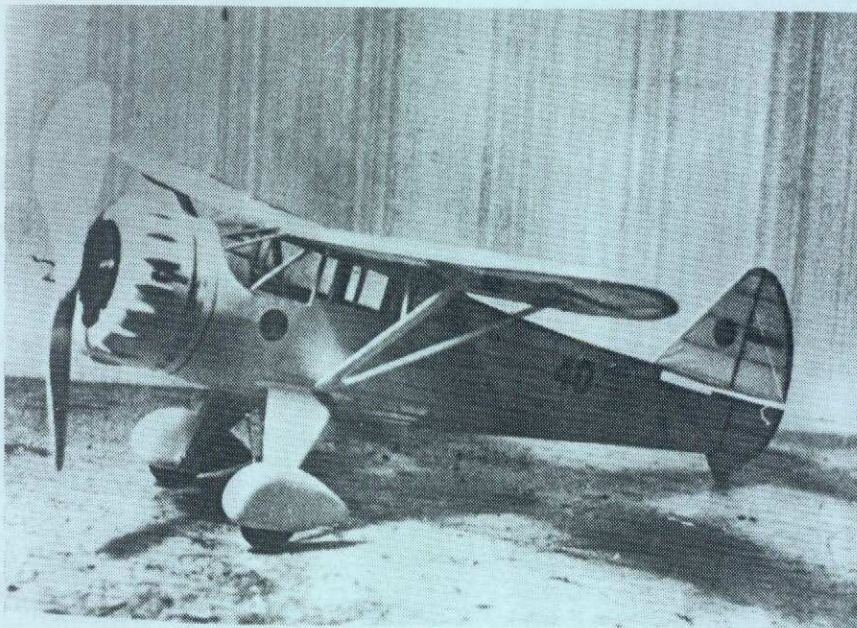
"EASY". Tävlingsmodell i klass A 1, spv. 965 mm., vingyta 14,3 dm². Ny succémodell till största delen byggd i bals, efter de nya reglerna. Standardbyggsats med färdigsågade spryglar, lister, plywood, Japanpapper, ritning samt lim etc. Kr. 6:75. Lyxbyggsats med 10 st. färdiga

NORDANVIND

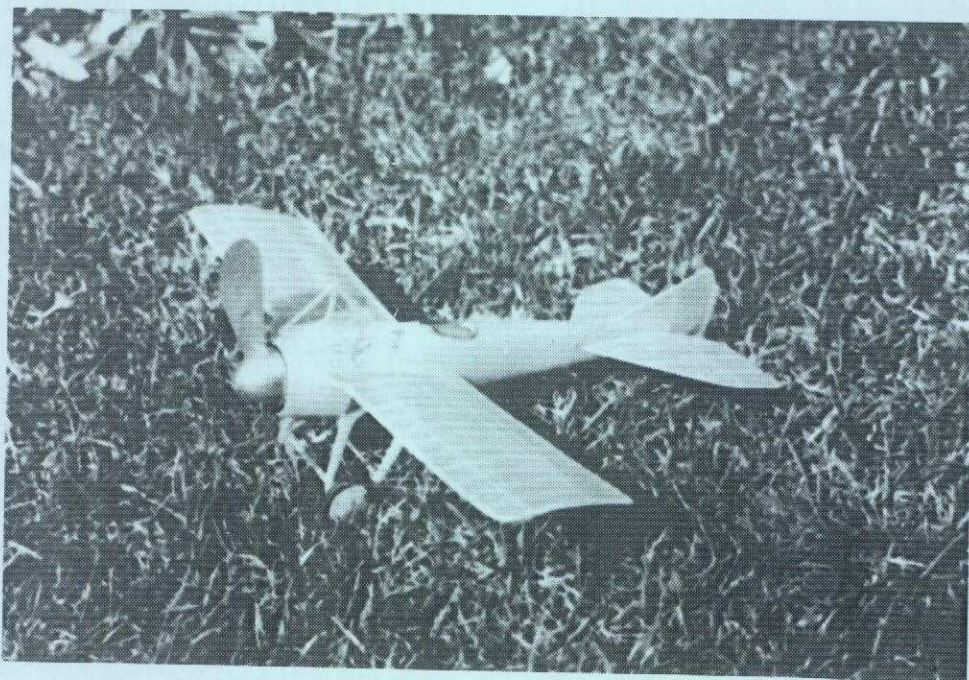


Sigurd Isaacsons föredragna segelplan

SKALAMODELLSIDAN:



"Mr. Mulligan" en SIG-byggsats.
Modellen byggd av Ove Pettersson, V:a Frölunda.
Flygplanet kan drivas antingen med gummimotor
eller med kolsyremotor.



"Deperdussin" en modell i pea-nutskala (33 cm)
Georg Törnkvist i Sollentuna har byggt den !



Kazuhiro Suzuki