

OLDTIMER

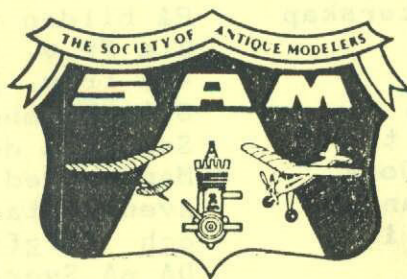
SPECIALTIDSKRIFT FÖR MODELLFLYGARE Nr 2. 1991.



"SVENSK WAKEFIELD-SEGER 40-ÅR"

"SVENSKT INOMHUSFLYG 50-ÅR"

Om årets Oldtimermästerskap; se sid 27.



THE SOCIETY OF ANTIQUE MODELLERS



2.

Organ för Svenska Modellflygares
Oldtimersällskap

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

Medlemsavgift 75:-/år.

Postgiro 88 66 95 - 6.

Svenska Modellflygares Oldtimer
Sällskap, c/o Hans Schmiterlöv.

Årg 20 Nr 2/1991

Detta nummers red. S.-O. Lindén.

STYRELSEMÖTET I APRIL.

På styreslemötet hos Hans och Wivi Schmiterlöv i Söderköping den 14 april diskuterades de angelägna frågor, som rör vårt sällskap.

1. "Ritningsgranskningskommittén"
På årsmötets uppdrag har styrelsen inbjudit och bildat denna "RGK". Som sammankallande eller 1:e granskare har Einar Håkansson, Bjärred utsetts. De övriga ledamöterna är, Lennart Hansson, Malmö; Sten Persson, Halmstad, Rolf Sundin, Sundsvall och Hans Schmiterlöv, Söderköping.

2. Medlemsavgifter.
SMOS:s ekonomi är så pass god att styrelsen inte finner det nödvändigt att ändra årsavgiften.

3. Tävlingsregler.
Till styrelsemötet hade en motion om införande av en klass för "TWIN-PUSHER" inkommit. Vid årsmötet kommer medlemmarna att få besluta. Redan vid årets OT-Mästerskap kommer klassen att flygas på prov.
Ytterligare en motion behandlades. Den gäller antalet modeller.
Styrelsen finner det väl motiverat att den tävlande får flyga med flera modeller, förutsatt att de är av olika konstruktioner.
Regeländring göres på årsmötet om medlemmarna så beslutar. Dock kan redan på årets OT-Mästerskap principen tillämpas !

4. OT-Mästerskap och Årsmöte.
Ingen bestämd plats eller tidpunkt kunde fastställas. Dock arbetar styrelsen efter tanken att årets träff skall ske i mellansverige.

ANSLUTNINGEN TILL SAM.

Sedan "SMOS" för snart två år sedan anslöts till internationella SAM har just den amerikanska broderorganisationen drabbats av problem, som med såväl redaktörskapet av "SAM Speaks" som ökade portokostnader. Tidningsbuntens sänds nu från USA med ytpost.

Just i slutet av förra året blev problemen akuta och vi har märkt av dem i form av mycket fördröjda tidningar.

Detta gjorde nog mycket till att flera av våra medlemmar fann utgiften för den amerikanska tidningen alltför stor. Ändå har ca 75 av våra medlemmar fortsatt att också vara med i SAM.

I detta nummer finner du flera inbjudningar till oldtimertävlingar i USA, England, Italien och Tjeckoslovakien

Om du åker utomlands i år och vill få kontakt med gamla modellflygare i det land dit du far, hör gärna av dig till styrelsen. Någon av oss kan säkert ge tips !

BILDEN PÅ 1:A SIDAN :

Sune Starks första start vid VM 1952 i Norrköping, då han skulle försvara sin VM-titel. Tyvärr tog propellern i gräset bortom startplattan, som tur var blev tiden så kort att Sune fick göra omstart.

På bilden finner du några "kändisar" 2:a fr.v. Aarne Ellilä tittar fram. 4:a fr.v. Kurt Sandberg. 5:a fr.v. Olle Blomberg - tidtagare.

Samtliga dessa är "SMOS"-medlemmar! Mannen med kikaren är Nils Testor, svenskättad amerikan, välkänd lim- och färgfabrikant i staterna.

Då på Sverige-visit sponsrade han USA-laget.

50th Anniversary Wakefield at Jean.

av Jim Adams

Arets upplaga av "50th Anniversary Wakefield" kommer att hållas i samband med SAMCHAMPS vid Jean, Nevada, måndagen den 7:e oktober, 1991. Tävligen indelas i tre klasser. En är för modeller från åren 1934-1936 (tidigare kallad "pre-1937") konstruktioner som måste väga minst fyra (4) uns.

Den andra klassen är för modeller med minst åtta (8) uns minimivikt som flögs från 1937 t.o.m. 1950. Den nya klassen detta år är för modeller konstruerade och flugna fr. o.m. 1928 t.o.m. 1933. Denna klass är för de tidiga modeller som konstruerades innan det fanns någon viktbegränsning.

Denna tävling som startade som en utmaning mellan två rivaliserande SAM friflygföreningar i södra Californien och SAM 35 i England har fortsatt att växa för varje år. Vi har nu stort deltagande från SAM 1066, många kanadensare, föreningar i mellanvästern och på östkusten.

Reglerna: Modellerna måste vara kopior av publicerade Wakefield-konstruktioner från 1928 t.o.m. 1950. De ska ha gummimotor.

Tidiga modeller från tiden före 1934 har ingen viktbegränsning.

Modeller från 1934-1936 måste väga minst 4 uns, 1937-1950-modellerna måste väga minst 8 uns.

Samtliga modeller måste följa originalritningarna. Yttre dimensioner, profiler, propellrar och inre struktur skall vara som ritningen visar utom i följande fall: Tillåtna avvikelser är följande tillägg av termikbroms, anordning för sprängrör och fasthållning i aktern. Lamineringar kan ersätta bambu i ving- och stabilisatorspetsar. Materialet skall vara samma som på originalet så långt möjligt. Modellerna ska kunna markstarta. Sex startförsök tillåts för att uppnå tre (3) officiella flygningar. Flygningar under 20 sek. räknas som försök. Fem (5) minuter är max. Slutresultat utgöres av genomsnittet av tre officiella flygningar. Om samma slutresultat uppnås av två eller flera tävlande skall skiljeflygning ordnas. Omflygningar skall göras samtidigt och det räknas ingen max.tid.

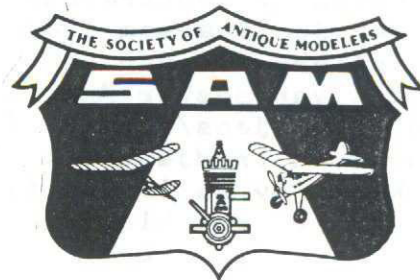
50-års jubileums Wakefieldtävlingen baseras på förkrigsreglerna. De tidigaste Wakefieldmodellerna hade ingen viktregel och ingen specifikation beträffande storlek och vikt. 1934 infördes den mest betydelsefulla regeländringen. Minimvikten sattes till 4 uns och vingytan begränsades till 200 (plus minus 10) kvadrattum.

1937 ökades vikten från 4 till 8 uns och 1938 begränsades stab.ytan till max 1/3 av vingytan. För att undvika att en fjärde klass skall uppstå har vi beslutat att låta 1937-års modeller flyga i 8 uns-klassen.

Alla seriösa gummimotorflygare inbjuds att delta och förena sig i det ROLIGA. Anmälningar kan göras vid SAM:s huvudkvarter på söndagen den 6 oktober vid Nevada Landing Hotel eller man kan komma på måndag morgon till flygfältet. Startavgift är 5 USD per modell. Flygningarna startar kl 08.00 och slutar 16.00. Proxyflygning tillåts av personer som innehar AMNA eller motsvarande licens. Bevis på medlemskap i utländsk nationell organisation eller AMA-licens måste uppvisas eller den tävlande krävs på en tillfällig medlemsavgift i AMA på 10 USD för att uppfylla försäkringsbestämmelserna. Om man har betalt denna avgift till för deltagande i SAM-CHAMPS behövs ingen ytterligare avgift.

Slutligen; vi har en rapport om 14 deltagare från England. Bland dem återfinns Chapman, Hetherington, Baker, Smeed, Michel, Stagg, Culf, Webb, Tomlinson and Andrews. Vi väntar på en stor kontingent från Canada och Åtskilliga australiensare.

De allra senaste nyheterna säger att italienarna ska ordna tävlingen 1992 i Goriza, Italien.



DEN STORA UTMANINGEN 1991.

VINGARNAS TRÄFF PÅ GÄRDET.

Den stor utmaningen var i år dubbelt så stor! Det gällde nu två modeller av gammalt Wentzelsfabrikat. Sven Wentzel satte fart på tävlandet med modellplan 1935 med sina modeller "Tummeliten" och "Gladan". I år utmanade oss Lasse Wentzel till drabbning på Gärdet i Stockholm den 2 juni.

Märkligt nog denna blöta och svala sommar, så var vädret omintejutbart så dock flygbart.

Av resultatlistan framgår att 22 tävlande ställde upp med "Tummeliten" och 14 med "Gladan".

Det fanns fler modeller på plats men somliga överlevde inte provflygningarna.

Kvalificeringsflygning om tre starter med 30 sek max. för "Tummeliten" och 60 sek för "Gladan" inleddes ca kl 17.00, då det fanns lite värme och termik.

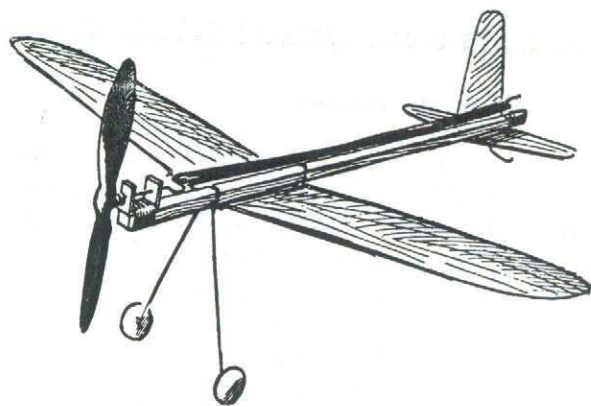
Sigurd Isacson satte iväg med sin lilla stavmodell på ett sätt som väl en sådan aldrig flugit förr!

Det sägs att det gamla "rekordet" med en "Tummeliten" var 1 min 20 sek. Sigurd satte i sin första start nytt "rekord" med 2.40 min!

Inte mindre än 8 tävlande nådde 1:a omflygningen. Tiden sattes nu till 45 sek. "och sen var fyra små ne.." Under tiden flögs också "Gladan".

De två bästa (?) modellerna flög bort i sina första starter. Det var Helge Wannberg och Sten Kristianssons modeller som fick termikan slutning och drev iväg över Gärdet mot Skansen till. - Var de trimmade i kall norrlandsluft och fick värmeslag eller ville de ingå som ett exotiskt inslag i Skansens övriga fågelvärld - norrländska glador har ingen förr hört talas om! "HEWA":s modell nådde upp i träden vid Bredablick medan Stens kanske har blandat sig med Brunnsvikens små najader!

Om Lasse W: själv inte har nå'n lyckad dag, kan han ju alltid lita på någon av döttrarna! Förra året var det ju Ylva som flög "Kungsörnen" så bra. Hon var med i år också, men det var syster Asa, som försvarade familjens/firmas färger. Två maxar, men tredje start blev 5 sek för kort. Av de 14 som flög var det två "gubar" som klarade 3 x 60 sek.



Tävlingens 3:a Asa Wentzel med "Gladan"

t.v. Vailet Lindén med protokollet.



1:an Anders Håkansson och 2:an Sven-Olov Lindén före "fly-off".

Sedan avgjordes "Tummeliten"-tävlingen med ytterligare en "fly-off" -Jaha, givetvis var det Sigurd I., som var värst! Nu flög han 81 sek och vann före Anders H.

Anders skulle också vara med i finalen med "Gladan". Han och "Esso" vevade upp samtidigt. Anders fick in några fler varv och hans "Gladan" nådde också högre. Vinden hade nu vänt och modellerna drev in mot Filminstitutet men klarade sig undan träd och andra hinder. "Esso":s modell landade först, Anders strax därefter. Skillnaden blev 16 sek. Visst är det grant med en final där man kan se vem som vinner!

"SO"

VINGARNAS DAG. 2 juni 1991 Tävlingsresultat.

Klass: "Gladan". 1 2 3 S:a 4 S:a

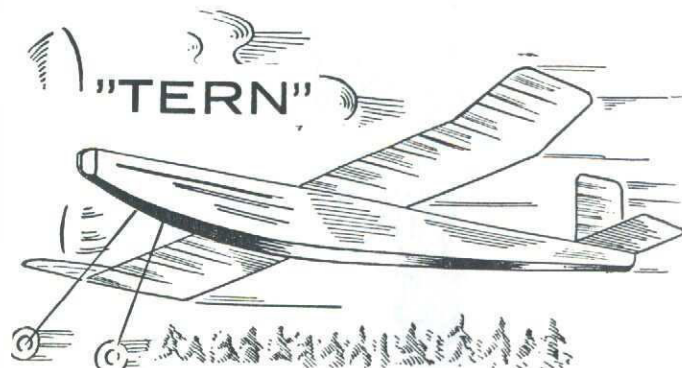
1. Anders Håkansson	60	60	60	180	116	296
2. Sven-Olov Linden	60	60	60	180	100	280
3. Asa Wentzel	60	60	55	175		
4. Lars Gustafsson	40	54	53	147		
5. Siv Håkansson	60	60	2	122		
6. Helge Wannberg	52	60	-	112		
7. P.-A. Holmberg	41	38	22	111		
8. John Hagedal	37	31	40	108		
9. Ylva Wentzel	34	31	29	94		
10. Ture Josefsson	37	24	23	84		
11. Guy Perdhe	33	14	32	79		
12. Sten Kristiansson	60	-	-	60		
13. Lars Kristiansson	27	-	-	27		
14. K.-A. Pettersson	7	-	-	7		

Klass: "Tummeliten" 1 2 3 S:a 4 5 S:a

1. Sigurd Isacson	30	30	30	90	45	81	216
2. Anders Håkansson	30	30	30	90	45	60	195
3. Sten Kristiansson	30	30	30	90	45	56	191
4. Ove Kjellberg	30	30	30	90	45	-	135
5. Georg Töörnkvist	30	30	30	90	42		132
6. Karl Åke Nilsson	30	30	30	90	38		128
7. P.-A. Holmberg	30	30	30	90	9		99
8. K.-A. Pettersson	30	30	30	90	-		90
9. Peter Ring	30	26	29	85			85
10. Gösta Lejon	23	25	23	71			71
11. Helge Wannberg	20	25	20	65			65
12. Lennart Axelsson	30	30	-	60			60
13. Johan Sköldekrans	30	17	-	47			47
14. John Hagedal	24	13	-	37			37
15. Jan Rosengren	24	7	-	31			31
15. Thomas Gustafsson	9	12	10	31			31
17. K.-J. Övarfordt	5	5	19	29			29
18. Johan Wahlstedt	7	8	13	28			28
19. Hannah Gustafsson	10	9	6	25			25
20. Ejvind Olsson	17	-	-	17			17
21. Magnus Sköldekrans	8	6	-	14			14
22. Lasse Wentzel	6	-	-	6			6

OLDTIMERTÄVLING PÅ AXVALLA HED DEN 4: MAJ 1991.

På försök beslöt vi att göra en tävling i S1 med Tore Haglunds "Zamba" och i G1 med Truedssons "Tern".

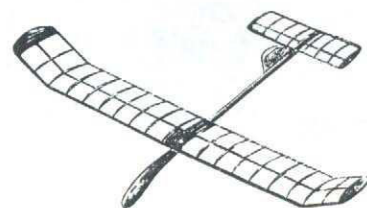


Tyvärr talade väderleksrapporten, som vanligt i modellflygsammanhang om regn och blåst.

Då undertecknad och hustru Ingrid åkte till Axvall på morgonen trodde vi inte någon skulle komma i duggregnet.

Tidtagarna Gösta Sundberg och Björn Ehn kom punktligt.

ZAMBA segelmodell i klass S1



Modellflygarna är som bekant ett segt släkte. Sven Botström kom från Torby i norra Värmland. Från Eksjö kom Bengt Andersson och Ture Josefsson och från Mfk Sländan i Gendala kom Lasse Larsson och Alf Wängberg. Visst blev det tävling! 4 startande "Zamba"-klassen och 3 st med "Tern". Kyttig vind och tidvis regn hindrade inte att samtliga deltagare genomförde alla tre starterna.

Resultat: S1 "Zamba"

1. Alf Wängberg	26	+	125	+	95	=246
2. N.-O. Gustavsson	82	+	57	+	69	=208
3. Lasse Larsson	58	+	91	+	28	=177
4. Björn Ehn	45	+	27	+	39	=111

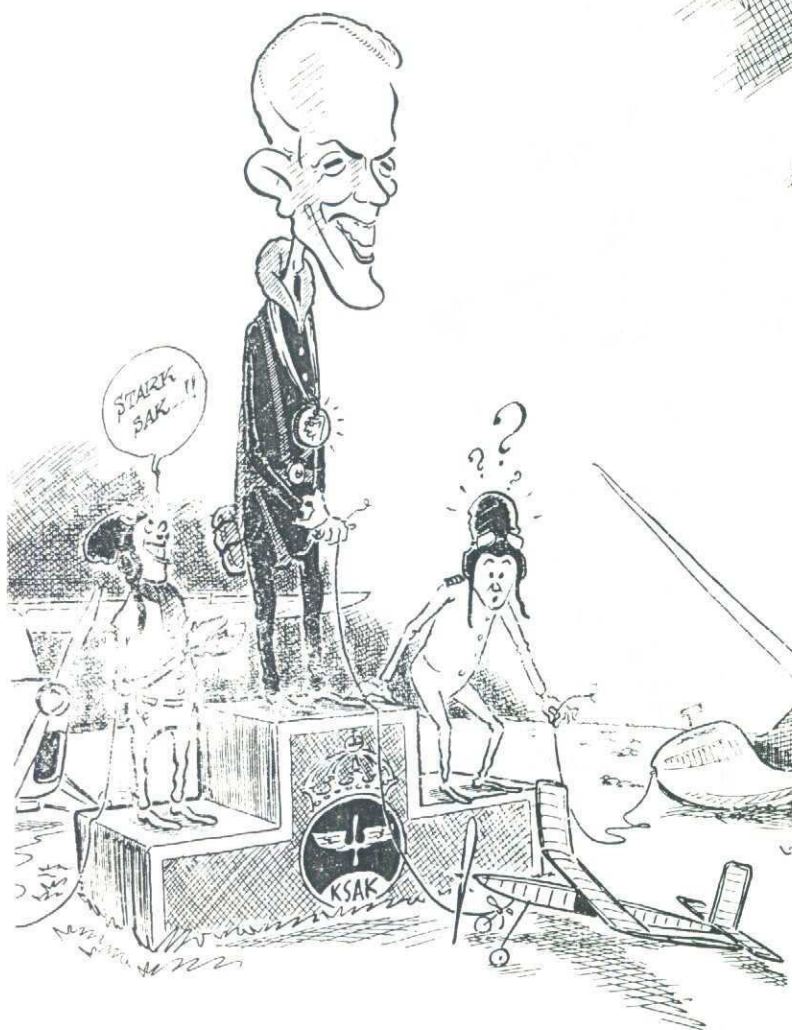
Resultat: G1 "Tern"

1. Bengt Andersson	55	+	36	+	84	=175
2. Ture Josefsson	55	+	10	+	54	=119
3. Sven Botström	19	+	56	+	29	=104

Kanske återkommer vi med en ny tävling nästa år med andra modeller!

Nils-Olof Gustavsson

BALSAPILOTENS TRIUMF...



Sune Stark
Världsmästare

VÄGEN TILL VM - SEGERN.

av Sune Stark (Från TFA 3/8-51).

Årets Wakefielddävling tillika VM för gummimotordrivna modellflygplan, gick liksom förra året av stapeln i Jämsjärvi, den finska segelflygskolan.

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

Vid KSAK:s årsmöte den 17 november 1951 tilldelades Sune Stark klubbens högsta utmärkelse, guldmedaljen, dels som erkänsla för sin prestation att år 1951 erövra Wakefieldepokalen och därmed även världs mästartiteln, dels även för tidigare gjorda prestationer inom modellflyget.

Det är första gången som svenskt modellflyg fått ett så förnämnt officiellt erkännande som sportgren - och modellflygarna kan med rätta känna sig stolta över den utmärkelse som kommit Sune Stark till del.

Sune började modellflyga redan i början av 30-talet och det är få modellflygare som kan och vet så mycket som han om modellflyg i allmänhet och om gummimotormodeller i synnerhet. Han var kassör i Vingarna från klubben start år 1935. Han har deltagit i ett otal tävlingar både i Sverige och i utlandet och har numera (naturligtvis skulle man vilja tillägga) flyget som yrke; han är flygingenjör vid flygförvaltningen och ser ut att få allt mindre tid över för modellflyget. Men känner vi Sune rätt så kommer han nog aldrig att kunna släppa modellflyget helt. Han sitter ju ännu i modellflygkommitteen, där han som vice ordförande gjort en stor insats och på allra sista tiden har han hamnat som ordförande i interimstyrelsen för den tävlingsorganisation som är på väg att bildas inom den svenska modellflyg-eliten.

(Ur Modellflyg-Sport nr 11-12 1951)

Vi anlände till Jämsjärvi hela tre dagar före tävlingen och trodde oss därigenom ha god tid att lägga sista handen vid modellernas trimning. Vädrets makter var emellertid onådiga och förhindrade genom stark blåst regn all tanke på trimningsflygning de första dagarna. Vi ägnade istället tiden åt andra förberedelser, såsom trimning av och sprängningsförsök med gummimotorerna. Motorernas skötsel är nämligen en hel vetenskap för sig. Det gäller att känna sina motorer, så att man kan utnyttja dem intill men absolut ej över bristningsgränsen. Lyckligtvis blev det hyggligt väder för trimningsflyg-

ning natten före tävlingen. Det var tillräckligt ljus för att flyga hela natten, vilket vi också gjorde. Vid halv femtiden på morgonen var alla i laget nöjda med sina modeller och förhoppningsfulla gick vi till sängs för att vila ut till tävlingen, som skulle börja på kvällen samma dag.

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

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

1. perioden kl 19.30-21.00
2. perioden kl 21.00-23.00
3. perioden kl 03.00-04.30

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

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

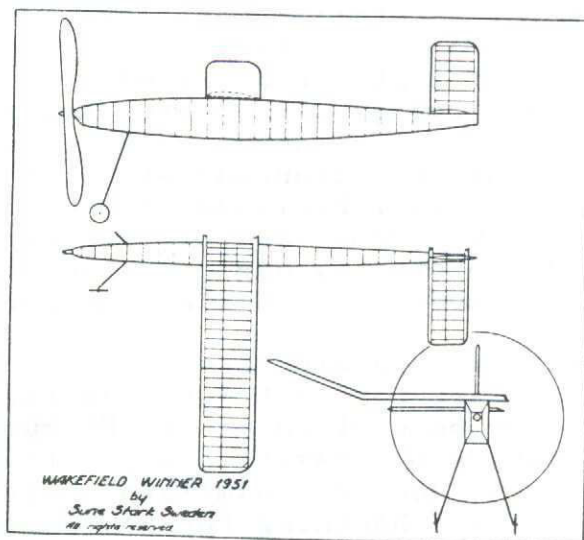
Följningen underlättades genom radioförbindelse mellan startplatsen och de båda kedjorna. Organisationens effektivitet bevisas bäst av att, såvitt jag vet, ingen enda modell försvann trots att många landade i skogen.

Vid årets tävling tillämpades för första gången de nya mätreglerna för Wakefieldmodeller. Detta satte i viss utsträckning sin prägel på årets modeller. Amerikanerna hade fastnat för möjligheten att göra

mycket långa kroppar och exellerade i kroppslängder på 1 1/2 a 2 gånger spännvidden. Vi betraktade först dessa modeller med odelad misstro men måste senare medge, att de kunde flyga alldeles utmärkt, även om de föreföll ha en viss benägenhet att råka i hackflykt.

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

Följande tävlingsreferat handlar huvudsakligen om mina egna flyg-



ningar bland annat därför, att jag inte vet mycket om de andra deltagarnas öden. Den som händelsevis har deltagit i en modellflygtävling vet kanske att man inte har mycket tid över att iaktta sina medtävlare. Alltnog, jag startade först i det svenska laget. Med benäget bistånd av Arne Blomgren, drog jag upp allt vad motorerna

tålde, och med någon bävan ställde jag ifrån mig planet på startbanan. Markstart med en gummimotor är ju alltid litet nervpirrande, då modellen på grund av motorns våldsamma kraft vid toppvarv dels stjälpes omkull av propellermomentet, dels kan uppvisa tryckningstendenser som kanske icke finns vid något lägre varvtal. Modellen startade emellertid säkert och steg ett tag alldeles lodrätt. Många trodde nog att den väl branta stigningen skulle sluta med en stjärtlidning, men modellen klarade övergången till normal stigflygning genom en elegant knyck. Höjden blev god och modellen drev med vinden rätt mot hanget (hang-ås, som används vid segelflygning i s.k. hanguppvind). Förmodligen fick den hjälp av någon hanguppvind, men dess värre gled modellen över hanget och försvann ur tidtagarnas åsyn. Detta spelade dock mindre roll ur tävlingssynpunkt eftersom det drabbade alla långtflygande modeller lika. Det visade sig senare att tiden 3 min 46 sek räckte till en 4:e placering i första tävlingsperioden.

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

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

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

Efter andra perioden var det som sagt ett uppehåll på fyra timmar före den 3:e och sista tävlingsperioden.

Vi hade med andra ord gott om tid att fundera över läget och eventuella placeringschanser. Det visade sig att engelsmannen Tubbs ledde med 489 sek följt av holländaren de Jong 464 sek varefter jag kom med 458 sek sammanlagd tid. Tubbs försprång föreföll om icke ouppnåeligt så dock ganska säkert med hänsyn till det termikfria vädret.

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



Man har bett mig berätta hur det kom sig, att jag blev världsmästare. Det är naturligtvis en ganska delikat fråga. Utan tvivel hade min modell de nödvändiga förutsättningarna, men det gällde i lika hög grad flera andra modeller. Själv bedömde jag före tävlingen att bl.a. Aarne Ellilä och Arne Blomgren hade stora segerchanser. Båda hade emellertid otur och mot oturen kämpar den bästa förgäves. Själv hade jag tur så tillvida att jag inte råkade ut för något som helst missöde, såsom gummimotorsprängning, landningshaveri eller dylikt. På sätt och vis var det kanske också tur, att jag under den förberedande trimningen av min modell haft krångel med stabiliteten. Detta föranledde mig nämligen dels att trimma med betyggsande stabilitetsmarginal, dels att nat-ten före tävlingen kontrollera modellens uppförande på toppvarv. Många av tävlingens markstartshaverier berodde troligen på för liten toppvarvsstabilitet.

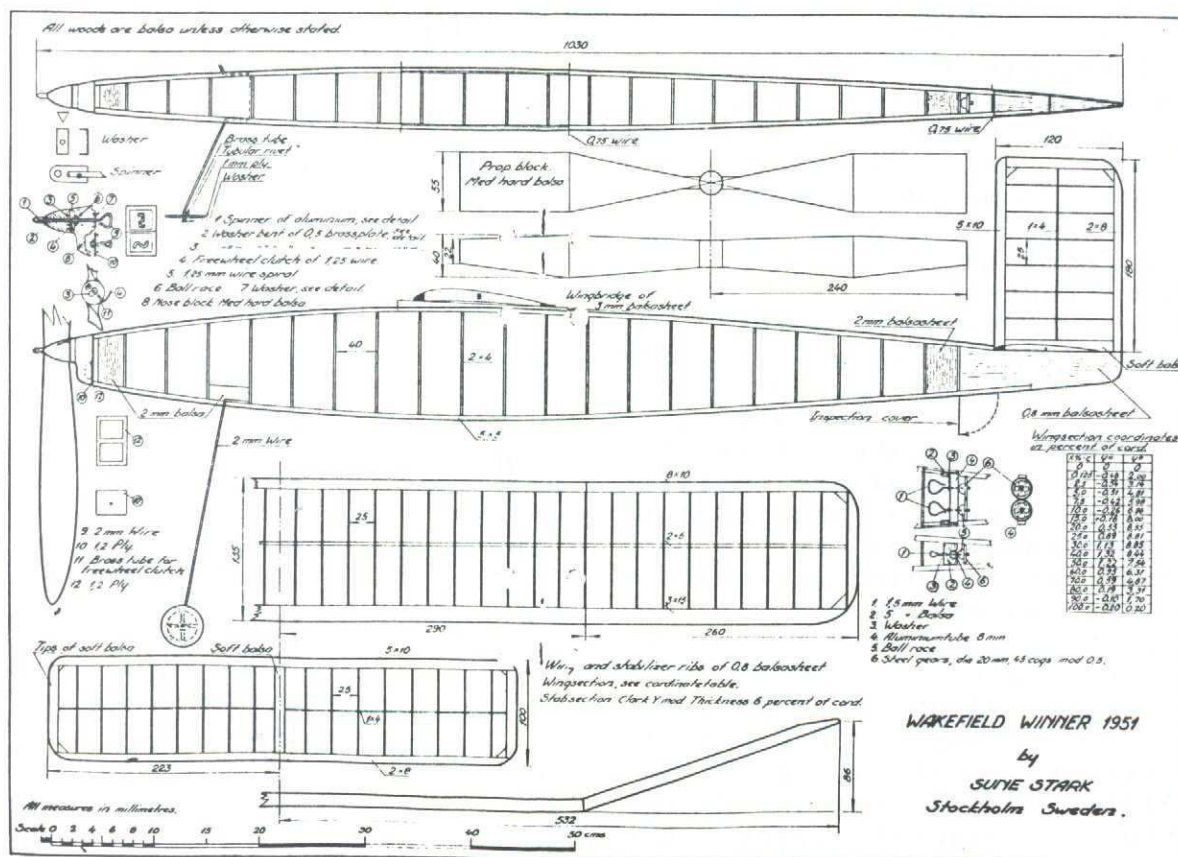
Min modell har framkommit genom samarbete med Arne Blomgren. Våra modeller uppvisar följaktligen

stora principiella likheter även om de i det konstruktiva utförandet skiljer sig ganska avsevärt från varandra. Båda modellerna är försedda med s.k. "krax"-växel och exakt likadana gummimotorer. Vingprofilen, som är konstruerad av civilingenjör Bertil Dillner enligt erfarenheter från ett examensarbete vid Tekniska Högskolan, är densamma som jag använde redan på min 1949-års Wakefieldmodell. I övrigt har modellen uiga speciella finesser. Ritningen till densamma kommer att ges ut av Kungl. Svenska Aeroklubben för de modellbyggare som eventuellt önskar bygga den.

Generalprotokoll från Wakefield 1951

1. S. Stark	S	226,2	232,5	246,5	705,2
2. H. Tubbs	E	252,7	236,9	186,6	676,2
3. S. Lustrati	I	226,0	229,1	209,1	664,2
4. J. de Jong	H	258,1	206,0	189,8	653,9
5. A. Hoffmeister	USA	201,0	223,6	204,8	629,4
6. C. R. de Vries	H	194,8	170,3	256,5	621,6
7. M. Andrade	USA	226,0	180,5	208,3	614,8
8. P. Deschepper	B	202,2	243,4	164,0	609,6
9. F. Holland	E	221,2	190,0	187,4	598,6
10. F. Cassola	I	172,0	236,0	190,2	598,2
11. I. Dowsett	E	215,9	184,2	166,7	566,8
12. J. Elgin	USA	212,1	192,0	156,0	560,1
13. G. Dijkstra	H	119,5	215,1	170,8	505,4
14. P. Gilg	Fr	236,0	137,6	113,5	487,1
15. G. Perryman	USA	208,5	170,0	85,2	463,7

forts. sid 27.



Örjan Gahm har gjort en ny ritning,
uppmätt exakt efter originalmodellen
-Örjans tel. 0758/ 141 42.

Internationella segelmodeller i Finland.

av Lennart Poppius.

Efter det FAI godkänt den nordiska segelmodellklassen som internationell tävlingsklass och Sverige beslutat hålla den första tävlingen 1950, har intresset för klassen återigen stegrats. I Finland är man övertygad om, att här är ett område som t.v. behärskas av Norden. Typen har finslipats och många intressanta rön har gjorts.

När det gäller nykonstruktioner bör man hålla fast vid, att det är minsta sjunkhastigheten, som avgör. Alla andra goda egenskaper bör sedan inpressas i modellen.

Detta framgår klarast ur vingens form: smal och lång. Stor vikt fästes vid övergången från kroppen till vingen och i själva kroppsformen får ingenting störande finnas. Stabben och fenan får inte utformas klumpigt. Allt onödigt motstånd och övervikt är av ondo.

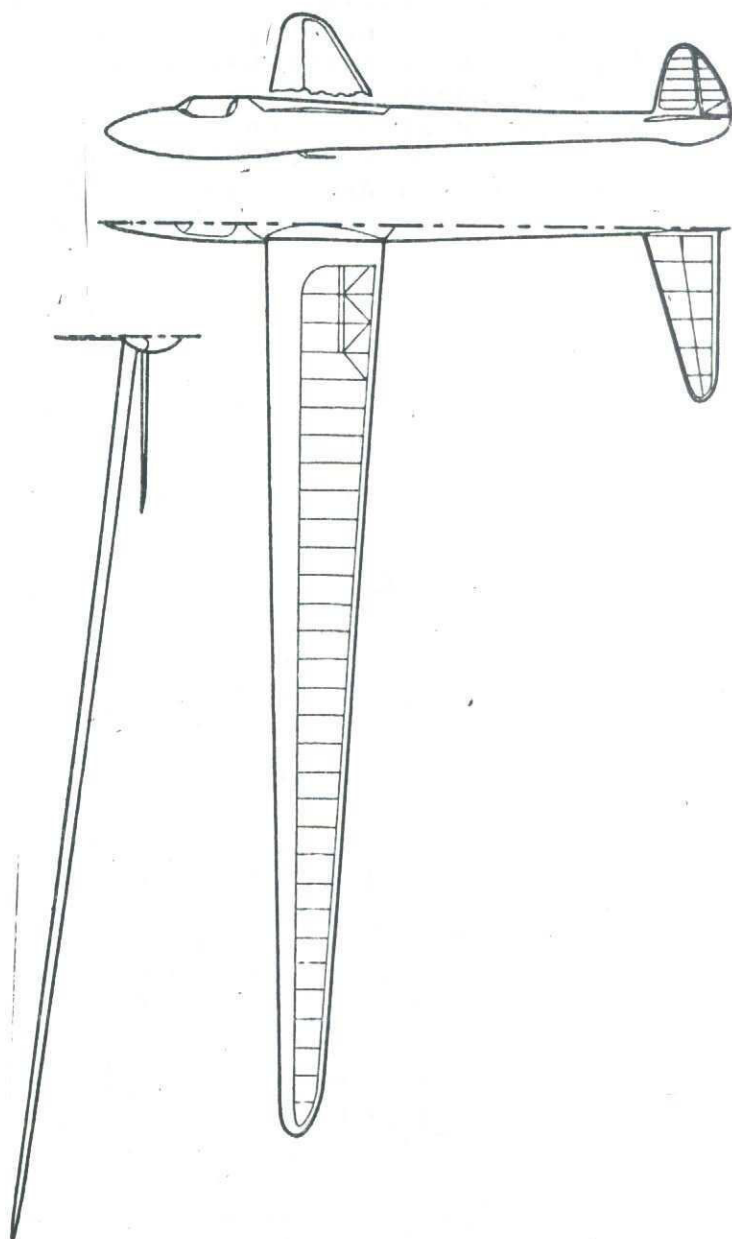
När principen om den minsta sjunkhastigheten fastslagits som utgångspunkt gäller det sedan att klara upp en massa konstruktiva problem, av vilka vingen är värst. Och därför följer flygegenskaperna: startsäkerhet, stabilitet och "termikhungrighet", d.v.s. en viss känslighet i rollplanet.

Utmärkande är konstruktörernas åtskillnad på "vintermodeller", var sjunkhastigheten är den minsta möjliga, och "sommarmodeller", var kurvflygningen och längsstabiliteten mera framträder.

Vingkonstruktionerna ha förbättrats. De extrema paraplyprofilerna från 1945-47 har fått ge vika för tjockare saker, som aerodynamiskt äro stabilare och framför allt till låta sundare konstruktionssätt. Vingbalken är genomgående, utfylld till full sprygelhöjd. Med omslutande torsionsnäsa, som tillsammans med vingbalken bildar ett slutet rör, möjliggöres vingar med 2 - 2,20 mellan spetsarna utan att vikten överskrides, går man till ännu längre vingar såsom M. Tähkää, Abo, får man (se ritningen: "Diktator"), redan övervikt, om vingen skall byggas hållbar. Trots trapetsform och ett ytterst noggrant bygge har "Diktator" en vikt om c:a 540 gr. Det blir stora övervikter, som skall kompenseras av den väl utformade

Vid jämntjock vinge används ofta en klen hjälpbalk för att de tunna sprygeländarna skall hållas i styr. Som byggmaterial för torsionsnäsan är 0,4 mm 3-limmad diagonalplywood bäst. Även mycket långa vingar byggas ofta i ett stycke, "Safety first".

»Diktator», högklassig segelmodell konstruerad av M. Tähkää, Abo.
Spännvidd 2625 mm. Längd 820 mm. Vikt 540 gram.
Flygtider utan termik: 4-5 minuter.





Finska landskampsmodeller.
1945.

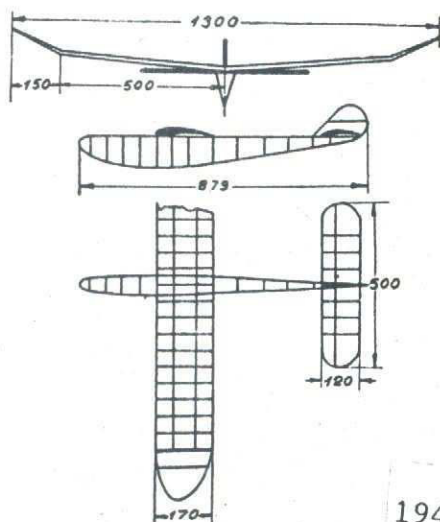
I nr 3/90 av "Oldtimer" fanns ritnigar till dessa modeller Fr.v.Jouka Hirvonen, Juha Jernvalls med "Meteor 19". Kaj Mellén håller sin "Nakki 45c" och t.h. Pauli Roschier med "Sir" eller "Lord".

Foto Hans Schmiterlöv

På fenan och även stabben offras gärna något av den sparsamma mängd balsa som finnes i landet. Stabben har blivit planare, men görs nästan utan undantag bärande. Planets tyngdpunkt ligger med andra ord vid $1/2-3/4$ av vingkordan. Genom att vingen smalnats och avståndet till stabben ytterligare ökats har stabiliteten blivit bättre. I samma riktning verkar frångången av de extrema profilerna.

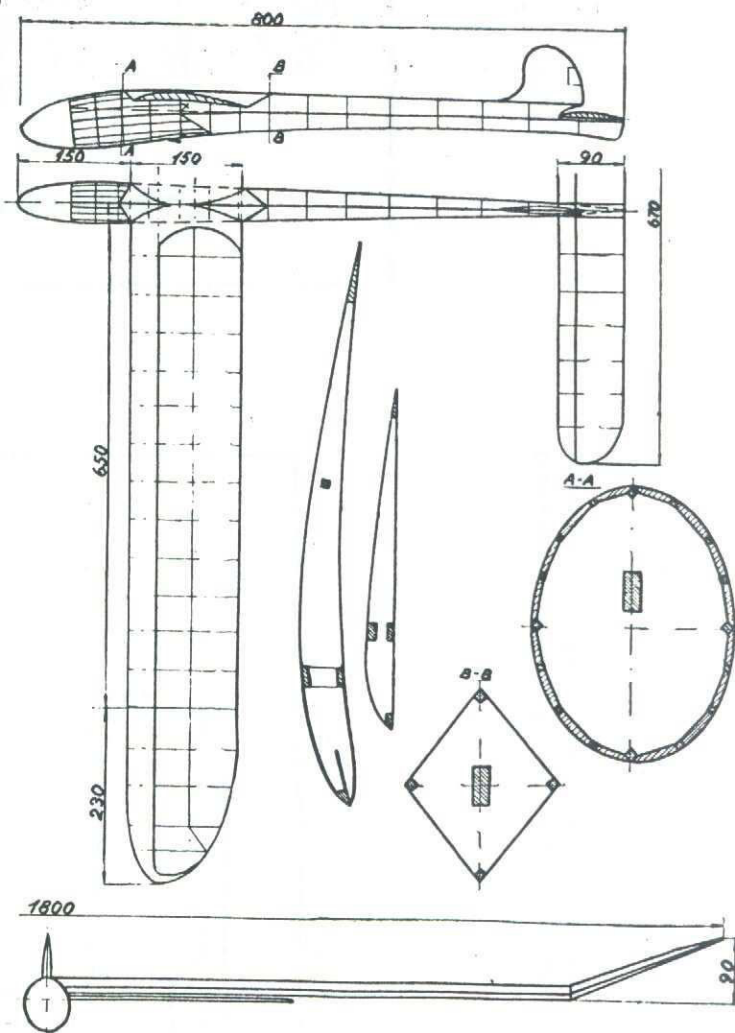
Provflygningarna och tävlingsresultaten visa, att 4 minuters medeltid i lugnt väder inte räcker till, när det gäller uttagningarna till internationella evenemang. Detta motsvarar en sjunkhastighet om c:a $0,25$ m/sek. med bibehållna goda kurv- och startegenskaper. För en så pass liten modell är sjunkvärdet då rätt gott.

(Ur Hobbyboken 1951).

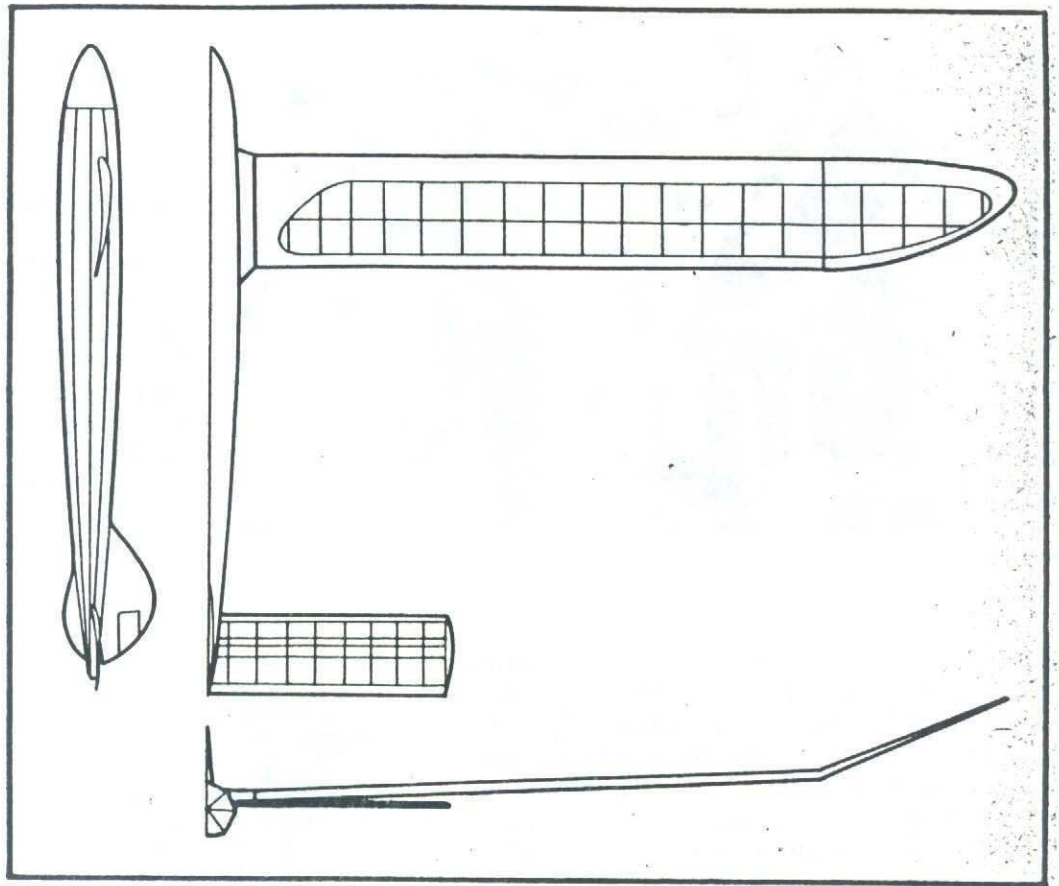


1944

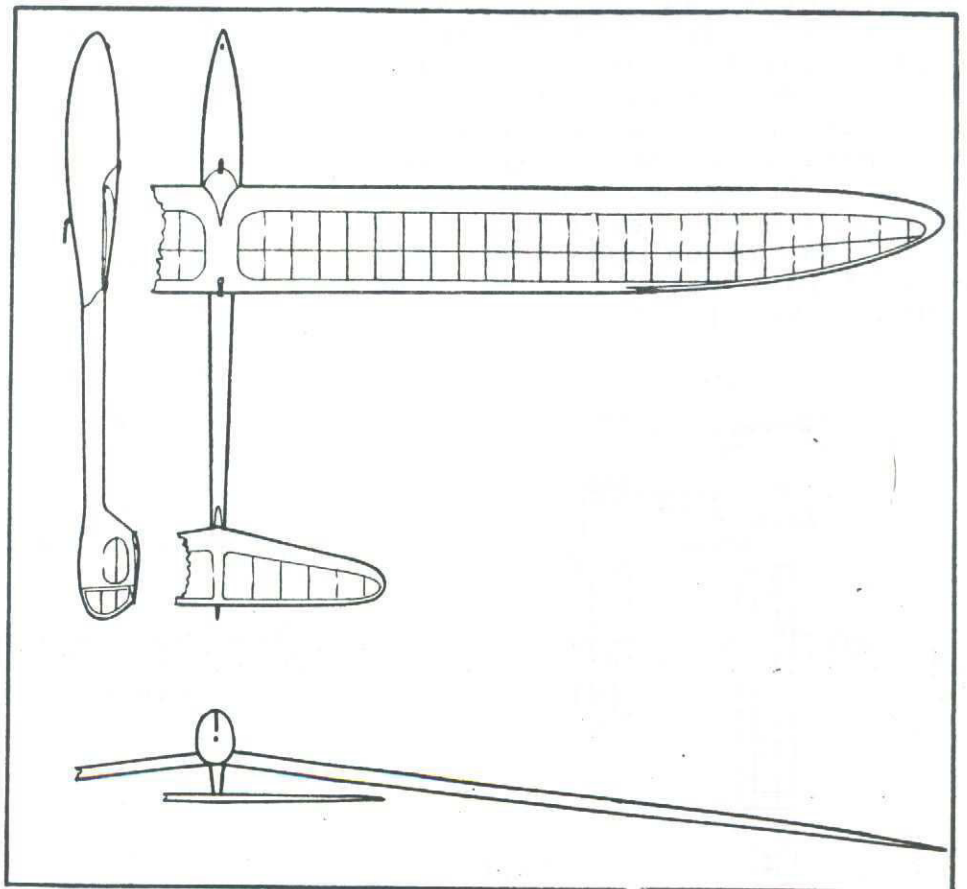
Ombyggd Baby, som har finska rekordet i klass B med tiden 1 tim. 11 min. 45,2 sek.



Segelmodell konstruerad av L. Santala, VLK.
Spännvidd 1800 mm. Vingkorda 150 mm. Längd 800 mm.
Stabilisator spv 670 mm, korda 90 mm.



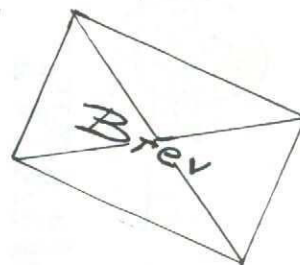
Finsk tävlingsmodell med extrema linjer. Konstruktör: R. Wallenius.
Spännvidd 2080 mm. Längd 820 mm. Vikt 480 gram.



Internationell segelmodell. Konstruerad av M. Tähkäpää, Åbo. Spännvidd 2085 mm.
Längd 840 mm. Vikt 430 gram. Uppnått genomsnittstider av 4 minuter.

BREV.

Bjärred 91-04-22



Hej Sven-Olov!

Tack för brevet 91-04-18. Jag tackar ja till uppdraget som förstegranskare i "RGK". Nu har jag ju något "rigida principer" i dessa frågor, så om brist på godkända modelltyper uppstår, så får ni väl avsäta mig!

Jag tror vi måste börja att granska "enkla" fall för att få en bra grund. Jag tror också att vi skall ha en mjuk övergång till dess att endast godkända modeller tillåtes på OT-SM. Säg att kravet införes först till 93-års (ev. 94) OT-SM.

Beträffande "Classic Wakefield" så får du gärna skriva om detta till "bröderna" utomlands.

Här kommer lite mer om bakgrundsresonemanget:

När jag skrev till dig första gången 1989, så utgick tankarna från en "mix" av så "Modellflygavläsna ting" som det nya skattesystemet och golf!

Från skattesystemet kom tanken på att premiera det önskvärda. Från golfen kom handikappsystemet. Vad är då önskvärt?

Låt oss fundera över begreppet modellflygtävlande på 40-talet och samtidigt utse ex.vis Sune Stark som den främste utövaren.

Han behärskade då följande egenskaper 1) kunde konstruera, 2) kunde bygga, 3) kunde trimma, 4) kunde hantera modellen under tävling.

Jämför vi med modernt friflyg så krävs där bara egenskapen 4 och knappt det. Detta menar jag beror på att man de senaste 40-åren inte haft en övergripande filosofi vid regeländringar, d.v.s. vad är önskvärt att premiera och vad är inte önskvärt. Bristen på en "filosofi" har lett till att modernt friflyg är en redskapssport jämförbar med att kasta diskus. Detta är långt ifrån den hobbysport och de krav som ställdes på Sune Stark m.fl. en gång i tiden.

Går vi tillbaka till "Classic Wakefield" igen, så vill vi premiera egenskaperna 2-4 d.v.s. egenskap 1. är utesluten och detta, tror jag också var din avsikt när du lade grunden till OT-rörelsen.

Jag har tyckt att vi under senare år också saknat en övergripande filosofi inom OT-Sällskapet. Enskildas privata initiativ med nyutveckling av gamla modeller har inte gagnat OT-tanken totalt. Vi har bra regler men dessa har inte följts eller tolkats för liberalt. Jag är inte emot liberala ideer och privata initiativ men de skall gagna helheten och inte den enskildes egna tävlingsinsats.

Låt oss hoppas att någon i år kommer med en "Erhardt-30". Kan då denne flyga min. 3x50 sek? Tveksamt! Men om det nu sker i år och ett par gånger till, så får vi revidera kodsiffran 2,5.

Låt oss anta att vi får se följande 4 st "svåra" modeller: "Bullock-36", "Akka-37", "GB-3" och "Cahill-38". Låt oss anta att alla fyra gör min. 3x100 sek. Då får vi en mycket trevlig omflygning. Andra modeller med lägre kod och snare konstruktionsår kan naturligtvis också ha uppnått tävlingsresultatet 540 men får inte delta i omflygningen.

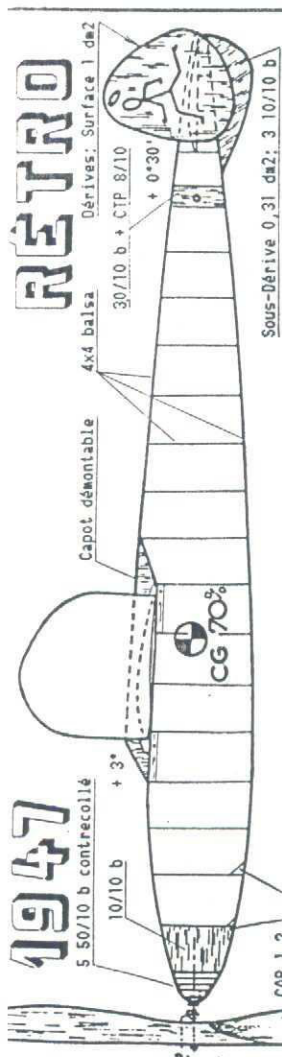
Omflygnings-/placeringssystemet är ett styrmedel för att välja en gammal modell med hög kod.

Kodsiffran har anpassats inte bara med hänsyn till ålder utan även med hänsyn till svårbygghet och trimning. "Classic Wakefield"-tävlandet börjar redan på byggbrädan! Vi vill återknyta till egenskaperna 2 & 3 ovan!

Dessutom är "Classic Wakefield" "Åldersvänligt"! Vilken "gubbe" orkar inte skruva upp en "Erhardt-30"? och nog skall någon orka hämta modellen efter 3 flyningar kring minuten!

Med vänliga hälsningar

Einar



W-01

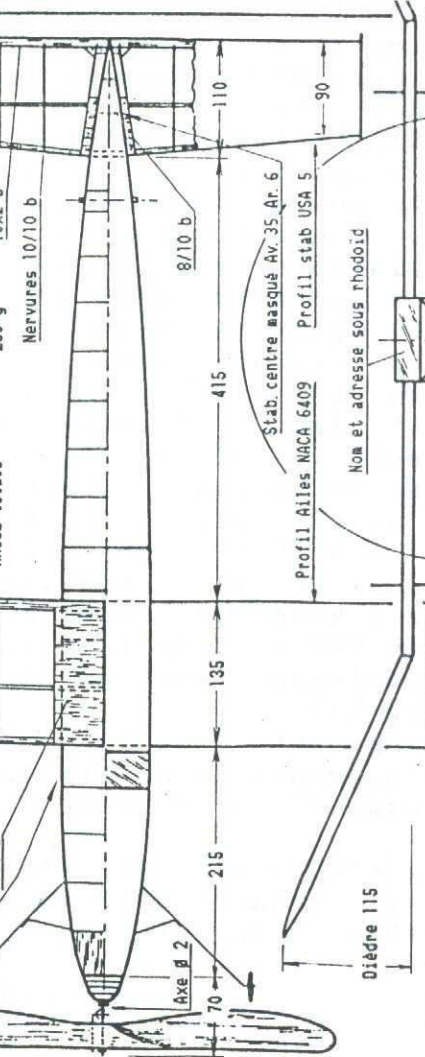
WAKEFIELD SENIOR

René Jossien

CHAMPION de FRANCE 1947

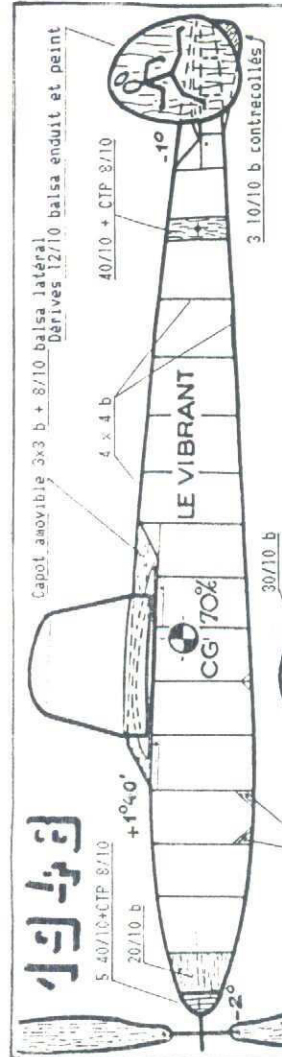
CARACTÉRISTIQUES

Envergure des Ailes 120 mm
Surface des Ailes 135 mm
Cordes des Ailes 460 mm
Envergure du stablo 460 mm
Surface du stablo 110 et 90 mm
Cordes du stab 945 mm
Longueur totale 550 mm
Grand levier stab 230 g
MASSE totale



CARACTÉRISTIQUES

Envergure 1140 mm
Longueur hors tout 980 mm
Surface des ailes 13,48 dm²
Surface du stablo 4,44 dm²
Masse totale 240 g
Moteur élastique; masse 95 g
Hélice biplace repliable; L=1100 mm
Diamètre 440 mm Pas 790 mm



LE VIBRANT

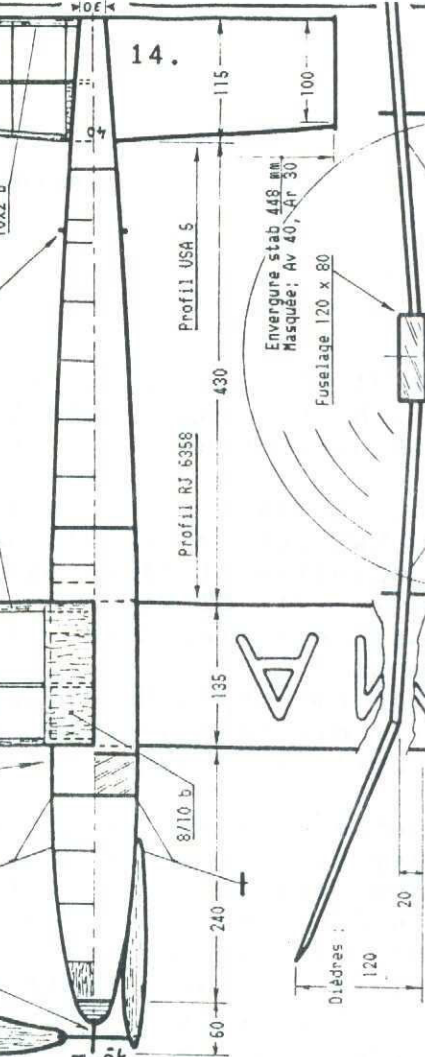
WAKEFIELD ANCIEN

René Jossien

ENTOLAGE

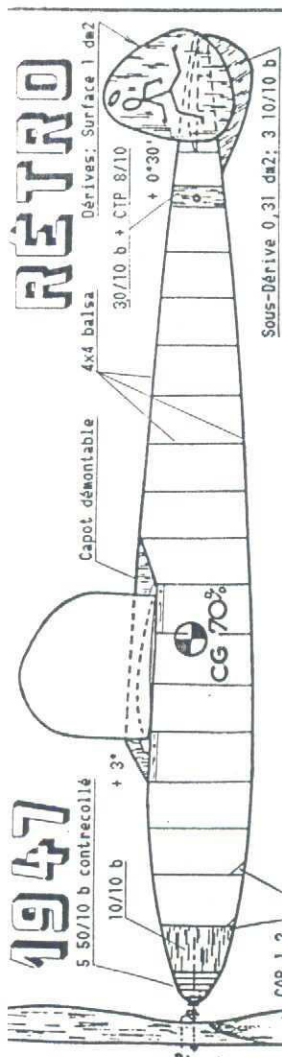
CARACTÉRISTIQUES

Envergure 1140 mm
Longueur hors tout 980 mm
Surface des ailes 13,48 dm²
Surface du stablo 4,44 dm²
Masse totale 240 g
Moteur élastique; masse 95 g
Hélice biplace repliable; L=1100 mm
Diamètre 440 mm Pas 790 mm



CARACTÉRISTIQUES

Envergure 1140 mm
Longueur hors tout 980 mm
Surface des ailes 13,48 dm²
Surface du stablo 4,44 dm²
Masse totale 240 g
Moteur élastique; masse 95 g
Hélice biplace repliable; L=1100 mm
Diamètre 440 mm Pas 790 mm



W-01

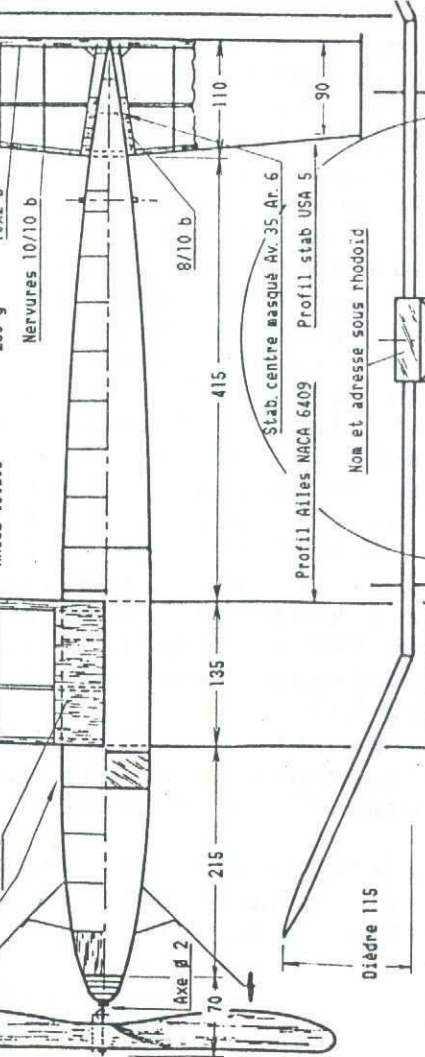
WAKEFIELD SENIOR

René Jossien

CHAMPION de FRANCE 1947

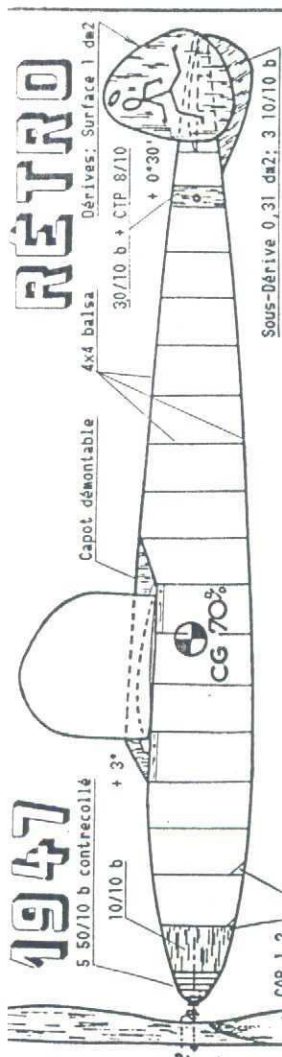
CARACTÉRISTIQUES

Envergure des Ailes 120 mm
Surface des Ailes 135 mm
Cordes des Ailes 460 mm
Envergure du stablo 460 mm
Surface du stablo 110 et 90 mm
Cordes du stab 945 mm
Longueur totale 550 mm
Grand levier stab 230 g
MASSE totale



CARACTÉRISTIQUES

Envergure 1140 mm
Longueur hors tout 980 mm
Surface des ailes 13,48 dm²
Surface du stablo 4,44 dm²
Masse totale 240 g
Moteur élastique; masse 95 g
Hélice biplace repliable; L=1100 mm
Diamètre 440 mm Pas 790 mm



W-01

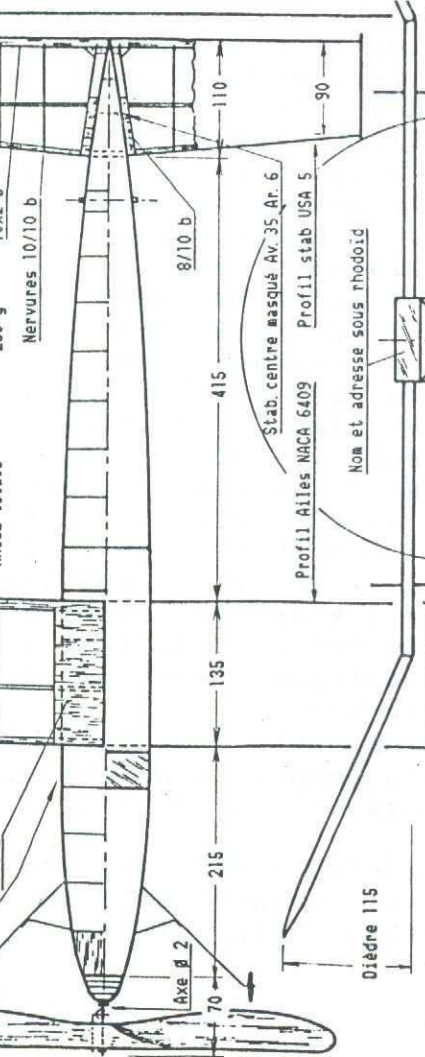
WAKEFIELD SENIOR

René Jossien

CHAMPION de FRANCE 1947

CARACTÉRISTIQUES

Envergure des Ailes 120 mm
Surface des Ailes 135 mm
Cordes des Ailes 460 mm
Envergure du stablo 460 mm
Surface du stablo 110 et 90 mm
Cordes du stab 945 mm
Longueur totale 550 mm
Grand levier stab 230 g
MASSE totale



CARACTÉRISTIQUES

Envergure 1140 mm
Longueur hors tout 980 mm
Surface des ailes 13,48 dm²
Surface du stablo 4,44 dm²
Masse totale 240 g
Moteur élastique; masse 95 g
Hélice biplace repliable; L=1100 mm
Diamètre 440 mm Pas 790 mm



1943

BOULBOM'

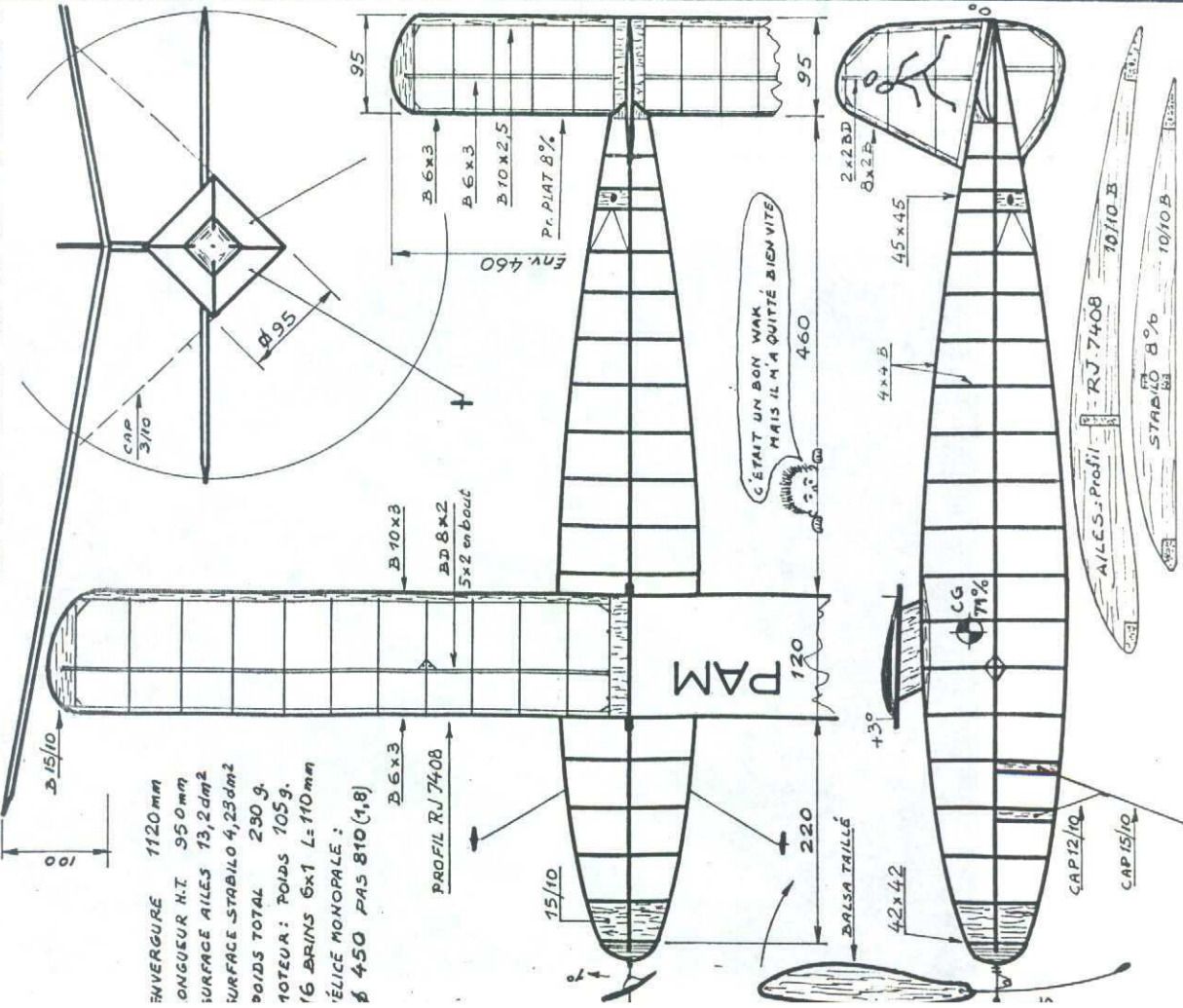
WAKEFIELD

DE R. JOSSIER

1er concours de Rouen 1943

PERDU RAPIDEMENT

Env. 1120



sch. 1/5

R. JOSSIER

1943

1949

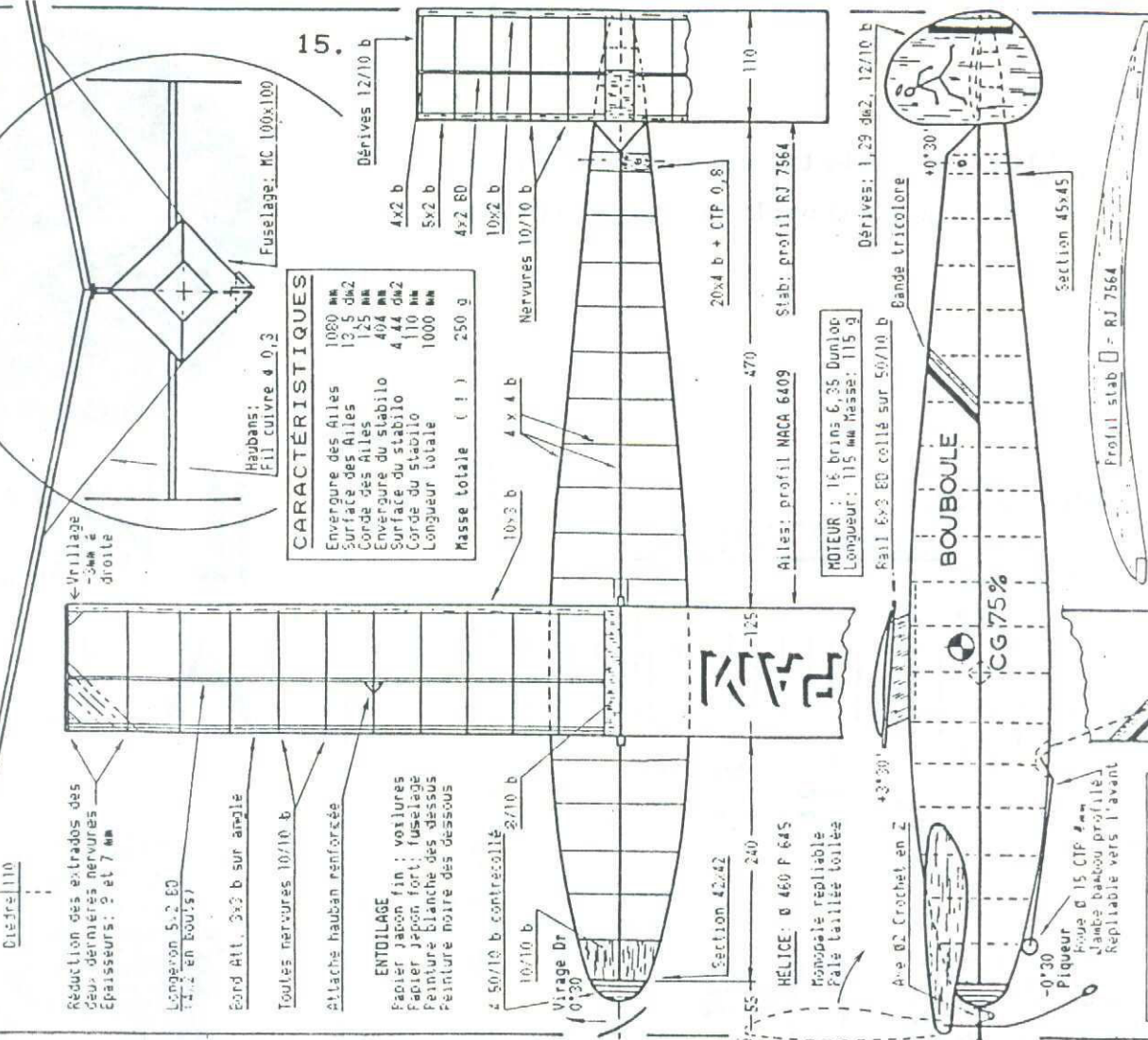
PALMARES

39^e à Coupe Wakefield 1949 avec deux vols seulement

Vol de 160 sec en neutre

RÉGLAGE

Droite - Droite



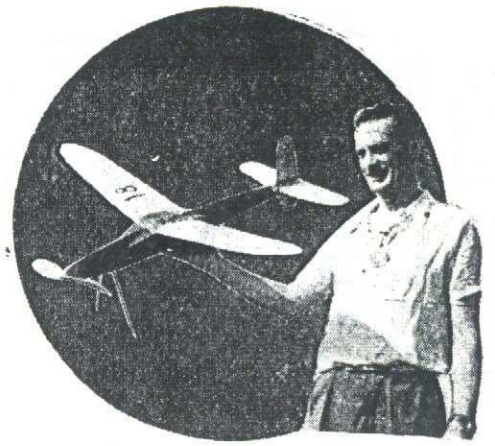
Plan paru dans MSA Déc 1949

Wakefield - 7m à gauche

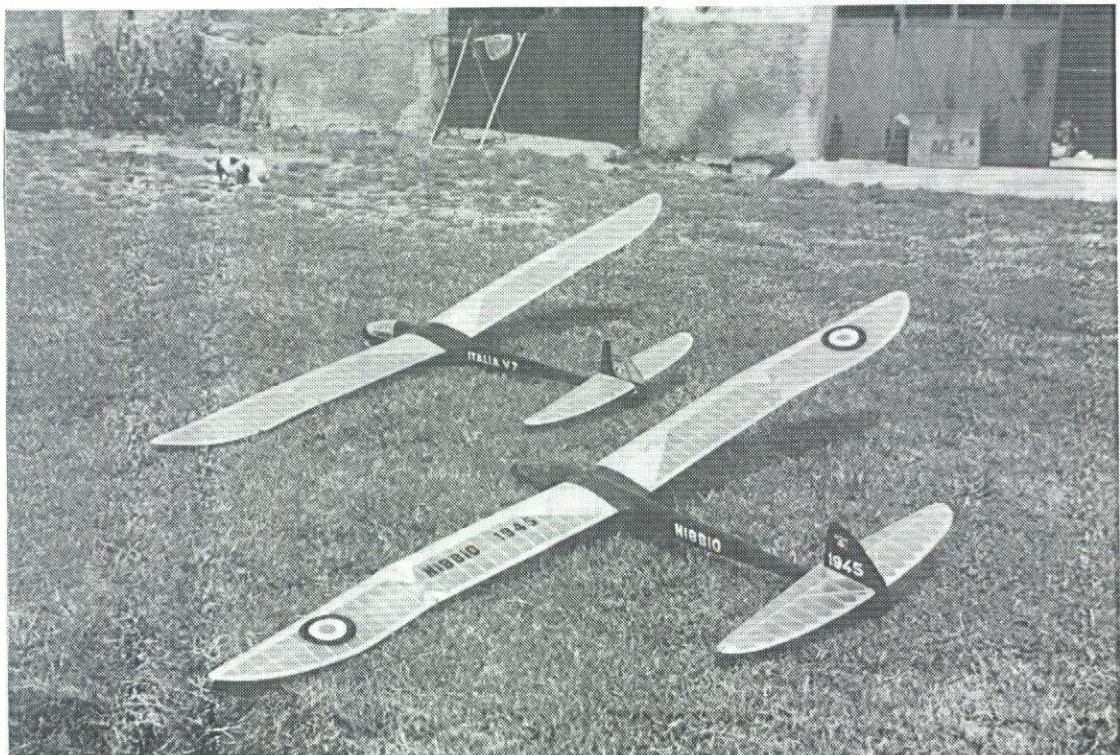
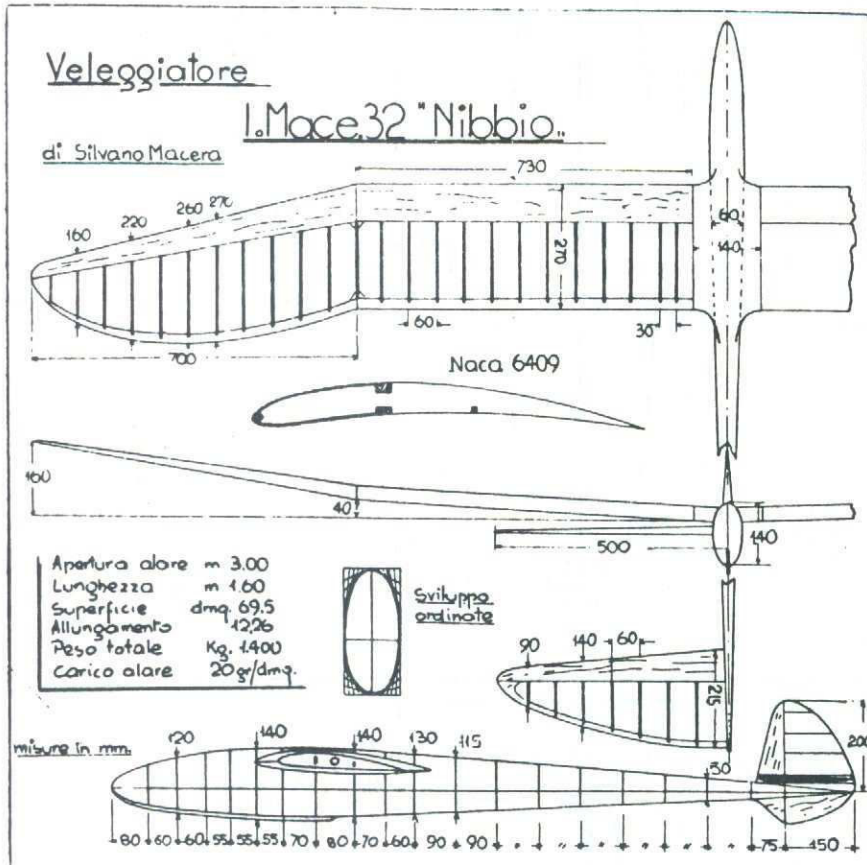
1949

R. JOSSIER

Kontakt med våra
italienska vänner



IL WAKEFIELD A. L. 50



Wakefield 1950

di A. Leardi

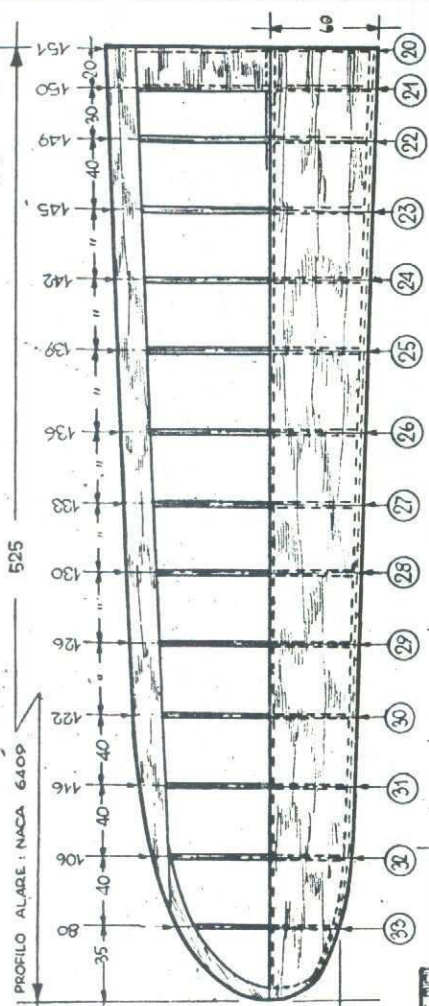
3° CLASSIFICATO NEL
EDIZIONE 1950
LA IN FINLANDIA

PART. COSTRU-
ZIONE BORDO
DI USCITA.

BALSA DA 1

LISTELLO 45x5

PROF. ALARE: NACA 6409



IL LONGHERONE
ALARE E' FORMA
TO DA 2 LIST. 3x3

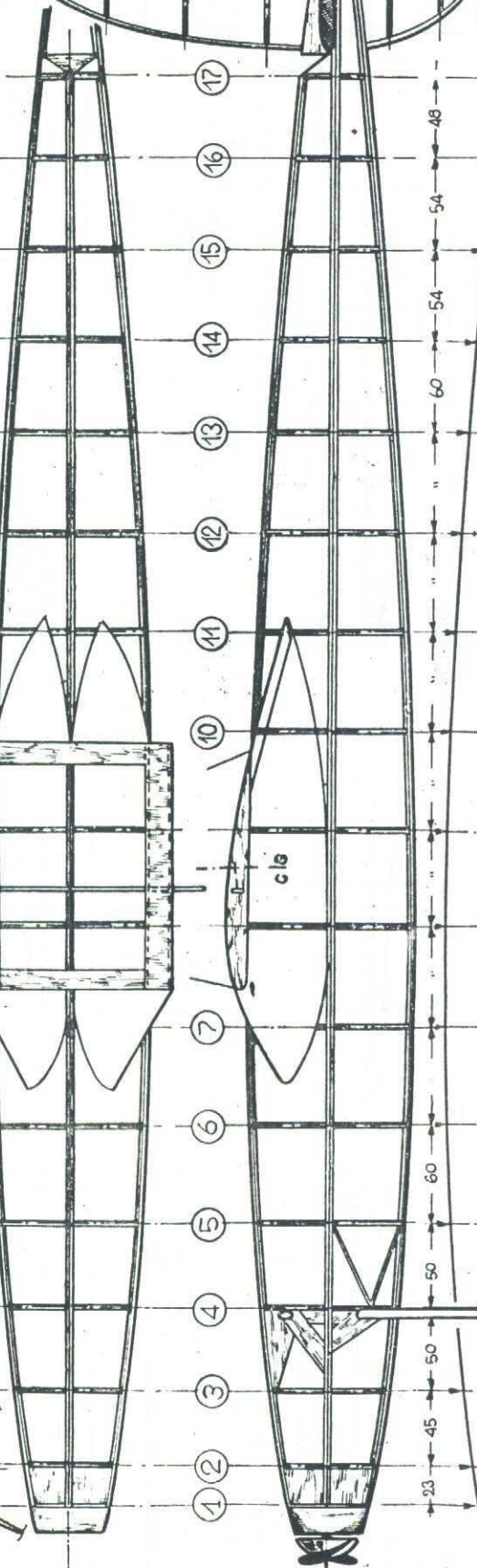
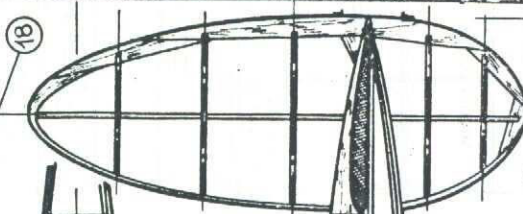
IL BORDO D'ATTACCO
E' IN BALSA 4x3 CON
COPIERTURA DA 1/8" 0,8

LA BAVONETTA
E' FORMATA DA
3 STRATI DI COM.
PENBATO DA 1/8"

OGNI ESTREMITA' ALARE E'
SOLLEVATA SUL DIAMO DI CM 8

L'ELICA DIAMETRO CM 50
E' BIPALA A SCATTO LI-
BERO. L'ANTIERMICA E'
A MICIA ED AGISCE SUL
COMPLESSO DI CODA

G. T.M.P.



LA MATASSA E' FOR-
MATA DA 12 FILI
DI ELASTICO 1x6
DEL PESO DI GRAM
MI 100

VISTA IN PIANTE

VISTA DI FIANCO

TABELLA PESI

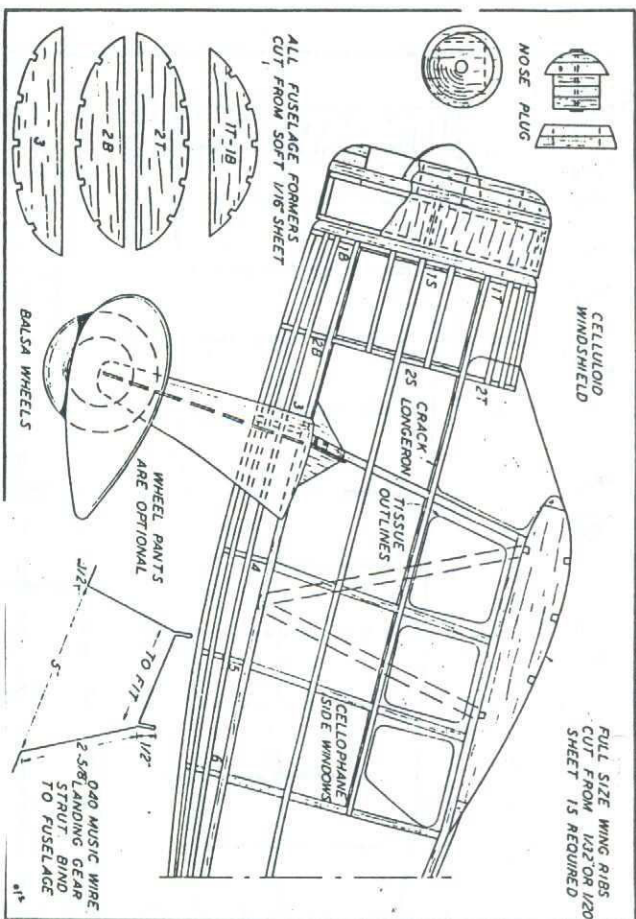
GR. 50
GR. 25
GR. 27
GR. 10
GR. 100

FUSOLIERA
ALI
ELICA
IMPIENNAGGI
ELASTICO

LA GAMBA
DEL CARREL-
LO E' IN
BAMBU E
LE ESTRE-
MITA' IN
ACCIAIO

I CORRENTINI SONO
IN BALSA SEMIPIU-
RO 3x3 TRAVERSI
NI SONO 2x3 DEL
LO STESSO LEGNO.

"Mr. Mulligan"



var ett försöksprojekt. Jag har byggt en modell i skala 1:72. Björn Andreassons BA-4 är också med i min samling.

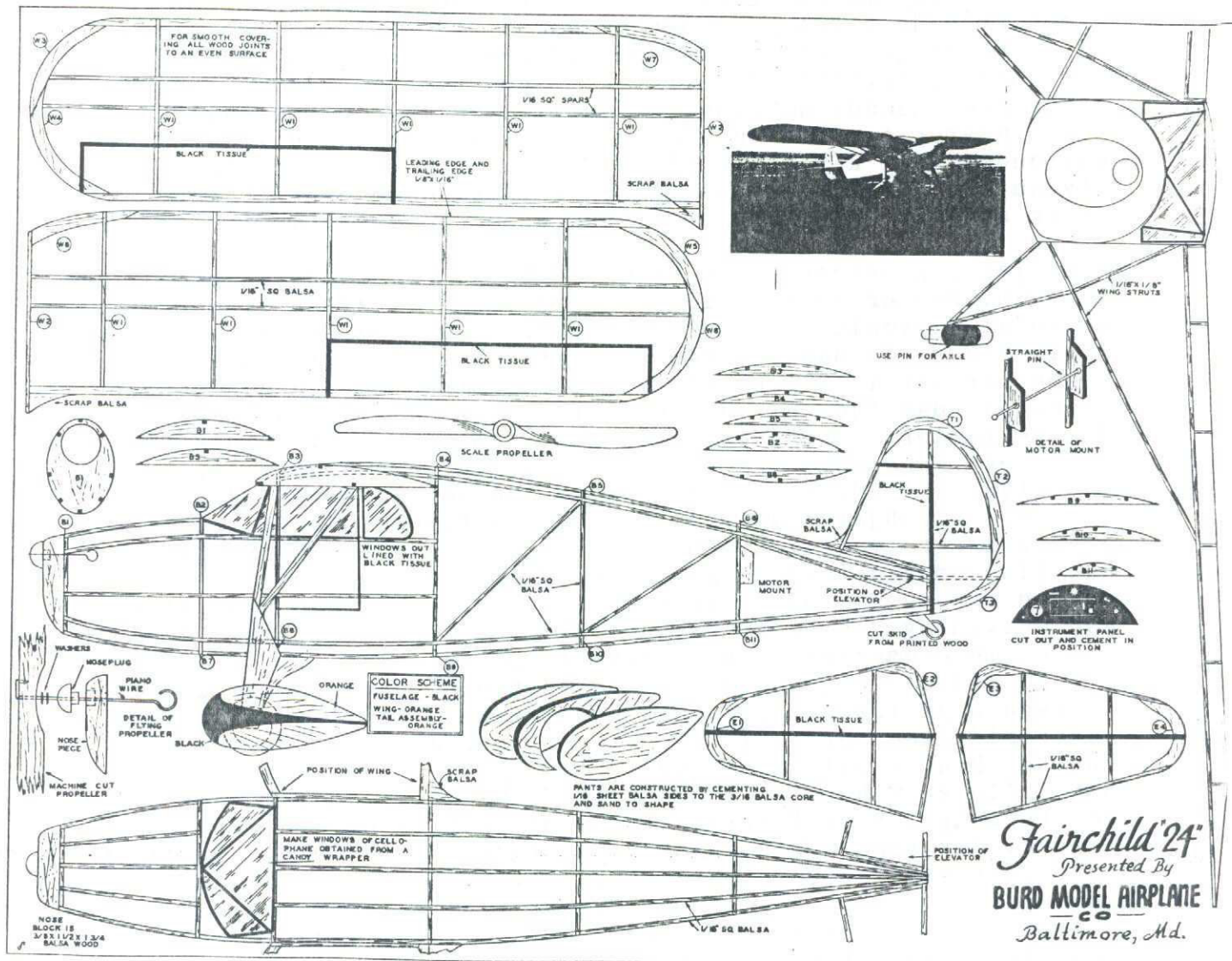
Jag medsänder en kopia av ett brev, som Bertil Dahlqvist skrev till mig daterat den 27 juli 1944, du kanske tycker det är skojigt att se det!

Så får jag sluta mina klottriga rader för denna gång.

Vi får hoppas det blir fredliga förhållanden i världen så att vi kan träffas på OT-SM -91.

Många hälsningar

Uno



KONTAKT MED VÄRLDEN !

Associazione Italiana Aeromodellismo
Storico = A. I. A. S.
SAM-ITALIA Chapter 62.

Kalender - 15 sept. friflygtävling
i Orentano (Lucca)

- 6 okt. linkontrolltävling
i Prato (Florens).

Valter Ricco, via Veneto, 3,
35030 Selvazzano D. (PD)
Italien.

vill gärna ha kontakt med oldtimerflygare. Han skriver på engelska.

Clenu Klubu Historickych Modelu
Letadel A Motoru - SAM 78
Tjeckoslovakien.

Tävling 30.8 - 1.9.

Kontakta : Jaroslav Rybak,
kpt. Nalepky 45, 568-02 Svitavy,
Tjeckoslovakien

korrespondens på engelska, tyska,
franska, italienska och spanska.
(Ytterligare adresser i Tjeckoslovakien finns. Kontakta SOL.)

Erik Knudsen
 Amagervej 66
 6900 Skjern
 Danmark
 Tlf.: 97351767



18.04.91

Kære Sven - Olov !

Først tak for mange år med "Oldtimer". Du må have lagt et stort arbejde i det. Jeg har nu været "passivt" medlem siden 1977. Nu er jeg endelig begyndt på bygningen af en oldtimermodel. Den er forhåbentlig flyveklar om en månedstid. Foreningen hedder jo Svenska Modellflygares Oldtimersällskap, så jeg funderer over, om en dansker også kan flyve med i jeres konkurrencer? Jeg har tænkt på at skrive lidt i det danske Modelflyvenyt om "Oldtimer", så måske er flere danskere interesserede. Vi er nok ikke så mange, at vi kan danne en selvstændig forening.

Modellen jeg bygger på, er en Calle 18 W - en dansk wakefield fra 1949/50. Den er konstrueret af Carl Johan Petersen fra OMF - Odense Model Flyveklub - efter at have deltaget på Cranfield i 1949. Calle vidste, da han tegnede den, at der ville komme nye regler for kropstværnsnit i 1951, så han satte den mærkeligt udseende kropsfinne på. Han fjernede den så i 1951 og havde da en model efter de nye regler. Desuden indsatte han et midterstykke i planet for at få et større planareal. Det er 1950-modellen, jeg bygger. Jeg har set den flyve i 1950/51. Den er bygget i 4 eksemplarer - 2 af Calle selv og 2 af Bjarne Jørgensen OMF. Han flyver stadig wakefield. Bjarne brugte modellen som reservemodel i 1952 i Norrköping, hvor han fløj en start med den. Han vandt DM 1952 med den.

Da han stadig har nogle rester af modellen, har han hjulpet mig med oplysninger om den. Da han hørte, at jeg ville bygge den, blev han så interesseret, at han begyndte på en selv.....

I 1950 ville jeg gerne bygge modellen, men jeg kunne ikke vente på tegningen fra Calle, så jeg konstruerede selv en - min første wakefield. Den var i Ellilä-stil men med enkel motor. Desværre har jeg kun et billede af den.

Min Calle 18 W har jeg lavet bygge-tegning til udfra en artikel med tegning i Flyv februar 1951 samt profil- og propelfotos fra Bjarne. Jeg sender kopier af disse ting med og håber så, at den er tilstrækkeligt dokumenteret til at kunne flyve med i oldtimerkonkurrencer. Når modellen er bygget færdig, laver jeg en "pæn" byggetegning til Ritningsbanken. Jeg har også sendt kopier til Lennart Hansson for at forsøge at få modellen med på forteckningen for Classic Wakefields.

Af hensyn til transport og flyvning har jeg tilføjet og ændret nogle småting: 1. Termikbremse med Tomytimer. 2. Aftagelige finner samt delbar vinge. 3. En radiosender (3g) for hjemhentning. Det er en god hjælp, når benene ikke er så unge mere. 4. Et rør i bagkroppen til motorfæste, så jeg kan bruge optrækkerstativ. 5. Lamineret propel i stedet for at skære den ud af en blok. 6. Kugleleje til propelakslen. Mon disse ændringer tillades?

Jeg mangler at bygge finnerne, understel og propel samt beklæde hele modellen.

fortsættes...

fortsat...

Classic Wakefield er en god ide. Personligt synes jeg, at når man bruger kodsiffra, kunne man let medtage modeller indtil 1954, hvordan fri gummivægt forsvandt. Det er den virkelige grænse mellem gamle og nye wakefields.

Som min næste oldtimermodel har jeg tænkt mig Jørgen Larsens "Victory". Den model havde det danske hold til VM i 1952 med, og min bror Poul skulle flyve den. Vi havde fintrimmet aftenen før konkurrencen, men på selve dagen havde finnerne slået sig i det fugtige vejr med fejlstart og havari til følge. Så jeg kender modellen. Jørgen har sendt nogle kopier af billeder fra 52-fotograferet af dig? Min bror blev meget glad for dem.

Som sagt vil jeg prøve at stimulere interessen for oldtimermodeller i Danmark. Jeg har fået kontakt med flere -bl.a. Arne HANSEN OG Børge Hansen. Tegninger fra den tid har jeg også fundet en del frem af: AH-20 Cumulus, AH-24 (3.de i Trollhättan), 2 A-1 modeller af Calle (Calle-8 og Calle-11), Calle 16 D-en dieselmotor til Thorning III dieselen. De 3 modeller af Calles har jeg selv bygget og fløjet med. Calle 8 Olympia var min første byggesætsmodel. Desværre har jeg ikke længere min Thorning III. Jeg solgte den for at få råd til en bedre - Mikro II, som jeg senere gav væk. Ak ja.....

Jeg forsøger at finde en nem måde at få fotokopieret de gamle tegninger på i stedet for at nytegne dem med tusch-selvfølgelig er de til rådighed for Ritningsbanken, hvis de har interesse?

Jeg håber, at min dokumentation på Calle -18 W er tilstrækkelig til, at den kan flyve med i oldtimerklassen, og at du vil skrive, hvis nogle af ændringerne er imod jeres regler. Er det forøvrigt tilladt at anvende turbulenstråd på de gamle modeller?

Jeg vil fra i år få en del mere tid til modelflyvning, da jeg bliver pensioneret på grund af dårligt helbred. Siden en større operation i 1985 har jeg ikke været helt på toppen - jeg håber så, at jeg kan have det godt i de næste år.

Mange hilsner

Erling Knudsen

av CHARLES M SCHULZ



"Regnbågens alla färger på
Vingarnas smäckra maskiner".

Så löd rubrikerna i Stockholms-Tidningen den 6 dec 1940.

Det var Arne Blomgren, som prövade sin microfilmklädda inomhusmodell i Arbetarinstitutets samlingssal. Modellplanet, en stavmodell med 50 cm spv. och 40 cm längd flög 4 min 5 sek.

Detta är troligen den första noteringen av svenskt microfilmflyg. Tillsammans med kopisarna Olle Lindh och Nils (Curry) Melin byggde Arne flera plan.

PRISUTDELNING OCH INOMHUSFLYG.

Efter genomförd Vintertävling 1941 samlades de tävlande till prisutdelning i Arbetarinstitutet.

Inför de frusna modellflygarna visade nu Arne Blomgren och Olle Lindh upp sina inomhusplan. När de lätta modellerna minut efter minut svävade i den stora lokalen blev det kraftiga applåder ! När ett av planen fastnade i taket men efter en stund ramlade ner och fortsatte som om inget hänt, blev det formliga ovationer och hurrarop!

INOMHUSFLYG SOM REVYNUMMER!

Under hösten 1941 deltog de tre med sina plan i en stockholmsrevy:

"Vi som vill opp". De framförde sitt "revynummer" tillsammans Inez Johansson, som medan modellerna flög ut i lokalen sjöng en flygarvals !

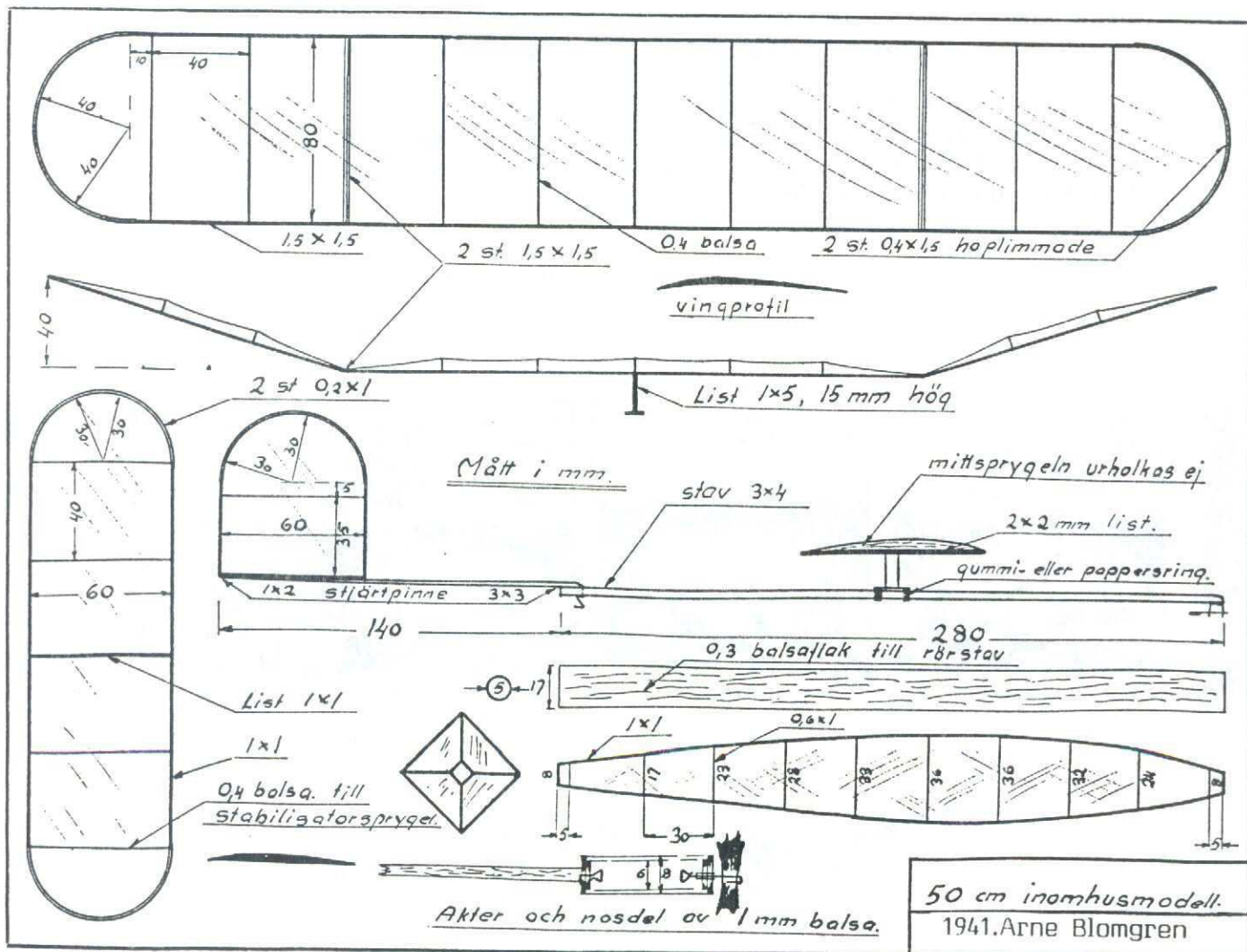
Inte mindre än 20.000 personer såg dessa 14 föreställningar på Auditorium. Trots att planen landade bland åskådarna blev bara 2 totalförstörelse!

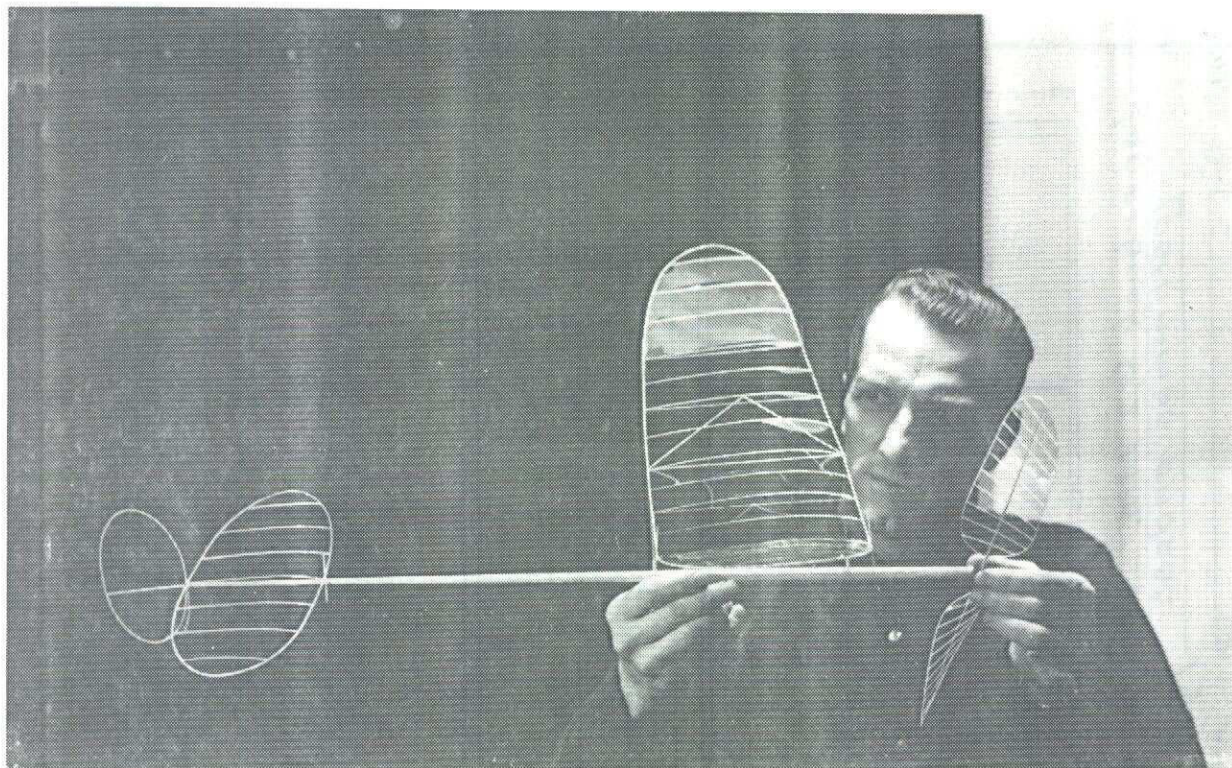
Efter varje förställning var det dock som regel en del reparationer att göra.

Den längsta flygningen klockades till 7 min 20 sek och det var Arne Blomgren, som svarade för den.

MODELLFLYG I SMOKING !

När KSAK höll årsmöte våren 1942 var Arne Blomgren och Olle Lindh inbjudna att visa upp sina modeller. För att delta måste grabbarna hyra sig smokingar ! Arsfesten ägde rum på Grand Hotel Royal och modellplanen svävade till publikens jubel under Vinterträdgårdens glastak.





Ove Pettersson med int.microfilmmodell 1970

Inomhusflyget försvann trots fina artiklar i "Flygning". De tre skickliga modellflygarna förmedlade sina kunskaper, men alla är inte så skickliga som de var. Många provade nog, men de flesta skakade på huvudet och sa: "Det är inget för mig".

EN LJUSNING I VASTER !

Näste modellflygare som försökte sig på inomhusflyg var Roald Olsson från Göteborg.

Denne otroligt skicklige byggare hade rätta handlaget för att klara det läckra bygge som en microfilmmodell utgör. Roald var bara 16 år då han slog igen om på en Tempotävling med ett elegant Wakefield-bygge. 1953 byggde han en inomhusmodell med 75 cm spv., vikt 2,1 g. Med den satte han ett svenskt rekord på 5 min 03 sek, även om planet vid andra tillfällen än just vid det utlysta rekordförsöket flugit längre.

Även Roald Olsson gjorde en bejublad uppvisning för deltagare i KSAK:s och Internationella Klubbens vårfest 1953 på Grand Hotel Royal i Stockholm.

Tyst i 20 år !

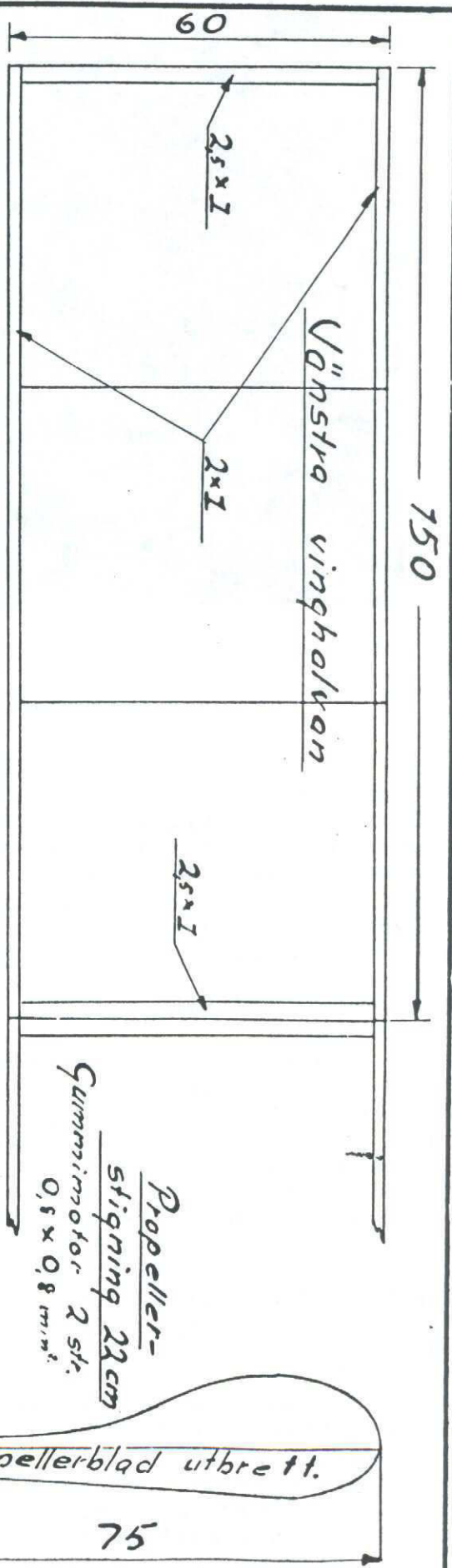
Ännu en göteborgare försökte få med sig några modellflygare att flyga inomhus och då inte bara microfilm. Det var Ove Pettersson i Västra Frölunda som lockade med sig ett gäng till Valhalla inomhushall i Göteborg i februari 1972.

T.o.m TV fann evenemanget värt att satsa på !

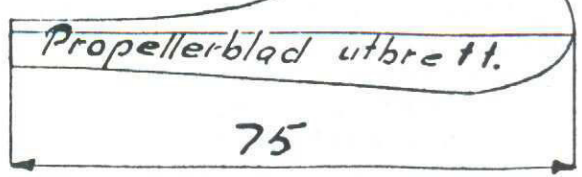
Det fröet slog rot och sedan dess finns ett aktivt svenskt inomhusflyg, organiserat med DM- och SM-tävlingar varje år och även med VM-deltagande.

Sägas ska att pionjärernas arbete var oerhört mycket svårare än vad det är för dagens modellflygare. Nu finns en hel del specialgjort material att köpa. Skaffa dig t.ex. SAM: s katalog från England och titta där !

SOL



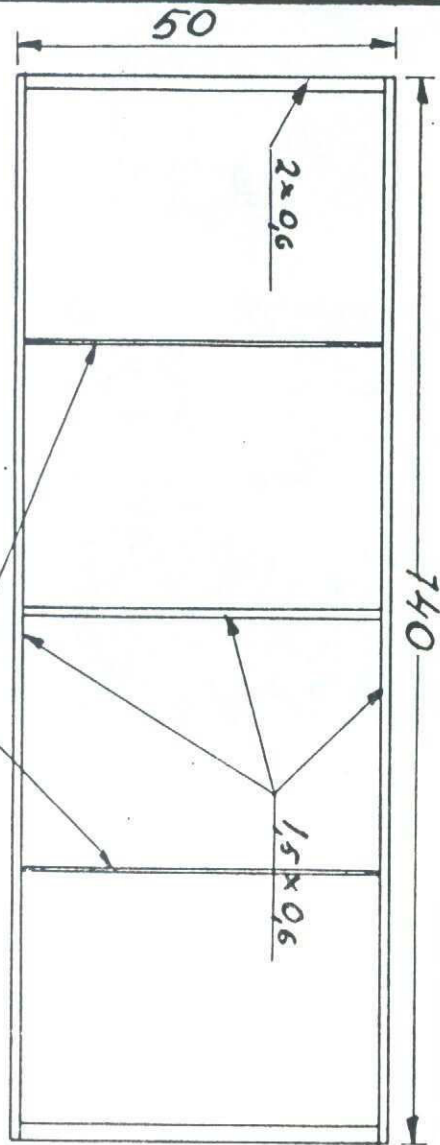
Anfallsvinkel ungefär 2 mm.



Propeller-
stigning 22 cm
Gummimotor 2 st.
0,5 x 0,8 mm²

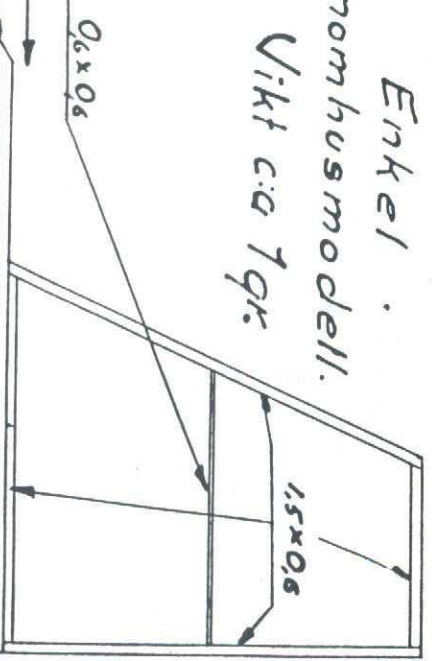
4 st
spryglar av 0,4 balsa

Alla mät i mm.
Ritningen i naturlig storlek.



4 cm V-form.

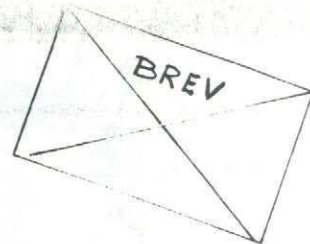
Enkel
inomhusmodell.
Vikt ca 7 gr.



Lagerbock 0,2 mm.
fastlimmas endast.

Rör
axel 0,35 mm
Staven 2x3 mm.

Stabilisatorn fastlimmas här



Markaryd den 9-1-91.

Svenska Modellflygares Oldtimer Sällskap.
Sven-Olov Linden

Antligen får jag ta tid att skriva ner några rader. Jag har fyllt i den medsända lappen om de tävlingar jag varit med om. För att ta det från början, så var min första tävling sommaren 1938, då jag träffade Bertil Dahlqvist första gången. Jag ställde upp med en liten stavmodell; "Tummeliten", vann andra pris med den. Jag vill minnas att "Hallandsposten" skrev om vår tävling, vi var fotograferade på första sidan.

Bertil Dahlqvist hade redan innan det tillfället sagt att jag var välkommen att modellflyga tillsammans med dem, så jag blev med i Halmstads Flygklubbs Modellflygsektion. Jag var inne till Halmstad några gånger. De hade en bygglokal på Skolgatan. Jag byggde en "Korda" år 1939 och tävlade med den i FIB:s uttagningstävling till Riksfinalen i Stockholm samma år. Så bröt världskriget ut i september, men vi fick tillstånd att vara och flyga våra modeller på fältet.

Jag gjorde min värnplikt på I 16. Så fort man hade ledigt så var man nere på fältet.

År 1944 började jag vid SJ i Markaryd, där var jag stationerad till pensionen 1982.

Jag lärde känna Sigurd Isacson. Han var på flygindustrin och praktiserade. Senare handlade jag en hel del byggsatser av honom då han startade sin modellfirma.

Sven Wentzels Modellplansfabrik, som det hette på den tiden handlade jag mycket av. Ing. H. Vilen var en annan firma i Stockholm.

Hos Truedssons Modellflygindustri i Malmö köpte jag också mycket. Antingen skrev jag efter saker eller så reste jag ner till Malmö. Från Norrlands Modellflygindustri, Umeå köpte jag segelmodellen "Viking", som jag vann SM 1953 med.

Just den modellen flög bort, men jag byggde en ny "Viking", som var färdig den 28 april 1954. Jag deltog med den i VM-uttagningen i Jönköping samma år i maj månad. Den modellen har jag kvar ännu. Enligt ritningen så var materialet furulister och plywood till spryglar och spant.

Segelmodellen "Termik" konstruerad av Paul G. Jørgensen, Danmark byggde jag och såväl ritning som modell har jag kvar. Den var färdig 22-4-53. Nämnas kan att även denna modell flög bort för mig vid SM-53, men jag byggde genast en ny.

Det är den och "Viking" jag nu har att flyga med, båda är klädda med siden.

Jag flög med dem på SM-1954 i Göteborg på Säve. Det blev ingen placering den gången, men jag har dem ju kvar. På grund av deras storlek (odelad vinge - reds.komm.) är det svårt att ha dem på OT-SM för transportens skull. Båda har utmärkt glidförmåga.

Som OT-modeller har jag S1:an "Reynold", S1:an "Hewa 3" och "Gladan". Jag tog fel modell med mig till förra årets OT-SM. Det skulle ha varit "Hewa 3" och inte "Gladan", som ju inte uppfyller tävlingsbestämmelserna (konstr. 1951 - reds.komm.)

I G-klasserna har jag A:2 "FIB"; B:2 "Volo" och "Kungsörnen" och i klass D "Korda". Jag håller på med stavmodellen "Svalan" 1938, den kanske blir klar till OT-SM-91.

Av skalamodeller har jag 5-6 "Pea-nut" Jag bygger även replikamodeller av balsa i skala 1:72. Jag har byggt upp modeller från Halmstads Flygindustri's dåvarande lilla fabrik. Glidflygplanen "Grunau 9" och "SG-38". Segelplanen "Grunau Baby", "Baby Falken", "Fi 1.", "Olympia", "Weihe" samt "Hütter H-17", dåvarande SV-koncernens första flygplansbygge. Industrin fick sedan namnet "Halmstads Flygindustri".

"Grunau 9" var "Kanoverkens" första glidplan som var i luften. Det såldes till "Förenade Tvätt" i Stockholm och skänktes sen till Stockholm Segelflygklubb. Planet målades som tvättlödder!

Ett lastglidplan "Fi 3." byggdes också, det skulle ta 12 man. Det

FLYGLITTERATURTRAFF.

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



En mindre sort, 40x40 mm en s.k. våtdekal eller överföringsbild, lämpar sig bra till modeller, särskilt de små. De små kostar 3:-/st eller 17:- för en karta om 6 st. Porto tillkommer med 2:50 för föreningsporto. Beställningar kan göras hos "Oldtimer" c/o S.-O. Linden, Hovstavägen 15, 703 63 Örebro.
Enklast beställer du genom att sätta in beloppet direkt på postgiro 550916-1, S.-O. Linden.
Ange på talongen vad du beställer!
Skaffa några dekalerna att sända till brevvänner, många utländska vänner vill gärna byta till sig dessa mot andra mer exotiska bilder!

GAMLA FLYGTIDNINGAR.

Söker du gamla ex. av t.ex. Aeromodeller, Flyg, Hobby, Model Airplane News, Modellflygnytt, Teknik för Alla m.fl.?
Sänd 30:- till Stig Kernell för att få en lista på 20 sid.
Adr. Södergatan 4, 573-39 Tranås.
Postgiro 445 18 09-0

26-27 oktober i Flyget Hus, Malm-slätt.

Program: Samvaro för alla att sälja, köpa och byta litteratur och för att prata med likasinnade. Presentation av nyutkommen flyglitteratur. Kåserier om näraliggande ämnen.

Kl 10.00 börjar vi.

Självkostnadspriset (kaffe lördag fm och em, söndag em, middag med vin på lördagen) 300 kr. (150 kr utan middag; 75 kr för endast en dag.) Lunch på egen bekostnad t.ex.

Scandic Hotel, Ryd.

Anmälan genom att sätta in avgiften på postgiro 54 16 36-7, Lars Olausson, senast 15 okt.

Vänligen fyll i ditt namn, adress och telefonnummer.

Övernattning måste var och en själv ordna.

Info Stig Kernell tel 0140/10283

eller Lars Olausson tel 0510/80394

INKÖPSSTÄLLEN UTMÅLANDS.I USA:

Ken Sykoras

OLDTIMER MODEL SUPPLY

1991 Års katalog kostar 2 USD.

Adress: P.O. Box 7334.

Van Nuys, CA 91409, USA.

- Här kan du finna t.ex. ritningar till "Twin-Pushers"

I USA:

ARGO-U.S.A.

Replika motorer - t.ex.

Elfin 2.49, pris 120 USD.

Div. tillbehör och reservdelar till gamla tändstiftsmotorer.

Adress: 3229 Dianora Drive,

Palos Verdes Peninsula, CA 90274, USA.

I ENGLAND: SAMS -

Indoor and outdoor free flight model aircraft by mail order.

1991 Års katalog kostar GBP 1 eller 4 st internationella svars kuponger.

Adress: SAMS- The Chapel, Roe Green, Sandon, Buntingford, Herts. SG9 0QJ England.

Köp sedlar på banken, svars kuponger på posten.

Du finner "allt" det där som är så svårt att få tag på i Sverige hos dessa firmor.

Portokostnader är närmast lägre än i Sverige!



En bild av det flygbitna domsjögänget Arne Berg, Kjell Norberg och Helge Wallberg, som natten före sollefteåtdävlingen byggde ett motordrivet modellplan, en s. k. u-kontrollmodell, vilken dirigeras i luften med tillhjälp av linor.

x) skall vara
Helge Wannberg

forts.

16. M. Ferber	B	223,5	127,0	106,3	456,8
17. J. Fullarton (Royle)	A	151,1	185,0	117,0	453,1
18. A. Lonergan (Bryant)	A	164,7	169,0	103,0	436,7
19. C. Lippens	B	157,1	108,3	168,0	433,4
20. R. Woodhouse	E	224,0	184,0	23,4	431,4
21. A. Dijkstra	H	197,4	153,8	79,4	430,6
22. E. Balasse	B	118,1	182,0	124,0	424,1
23. A. Leardi	I	192,5	228,3	1,3	422,1
24. J. F. Thomas (Seton)	H	122,0	150,0	126,0	398,0
25. A. Joon (Santala)	A	186,0	64,1	146,3	396,4
26. H. L. F. de Kat	H	158,0	236,0	1,5	395,5
27. G. Pelegi	I	177,0	211,7	—	388,7
28. E. Sadorin	I	186,3	195,0	—	381,3
29. J. Foster	USA	211,7	152,6	—	364,3
30. H. Eliasson	S	122,8	129,5	110,2	362,5
31. B. Börjeson	S	5,7	217,5	133,5	356,7
32. F. W. Rockell	E	115,6	136,5	101,2	353,3
33. A. Blomgren	S	21,0	153,0	164,0	338,0
34. P. Huhtinen	Fi	115,0	121,5	85,7	322,2
35. J. H. Wood (Helenius)	K	209,1	105,2	—	314,3
36. F. H. Boxall	E	149,2	143,4	16,0	308,6
37. A. Johanson	Fi	132,5	126,2	41,0	299,7
38. E. Gerlaud	Fr	12,5	140,9	140,6	294,0
39. D. Kneeland	USA	190,3	11,4	70,6	272,3
40. B. Pointel	Fr	218,0	28,8	—	246,8
41. T. Sillmunen	Fi	108,0	20,8	92,0	220,8
42. M. Tähkäpää	Fi	1,0	89,0	105,5	195,5
43. C. Morris (Viherialehto)	Sy	37,3	61,0	86,0	184,3
44. D. Faiola (Kanneworff)	I	—	183,0	—	183,0
45. J. Walter (Re-lander)	K	151,4	20,0	—	171,4
46. A. Kivikataja	Fi	99,0	59,3	—	158,3
47. A. Ellilä	Fi	130,0	6,9	—	136,9
48. S. Van Rensburg (Saarinen)	Sy	70,0	46,2	—	116,2
49. A. Ford (Kauhanen)	K	61,3	—	—	61,3
50. J. Holmes (L. Santala)	A	—	46,0	—	46,0
51. A. King (Sandin)	A	6,0	—	—	6,0

Förkortningar: A = Australien, B = Belgien, E = England, Fi = Finland, Fr = Frankrike, H = Holland, I = Italien, K = Kanada, S = Sverige, Sy = Sydafrika.

Namnen inom parentes avser s. k. proxyflygare.

STOPP!



1991 års mästerskap och årsmöte.

Underhandlingar pågår med Arboga Flygklubb, Mfs för att om möjligt få tillstånd att flyga på FFV:s fält öster om Arboga veckoslutet 24-25 augusti. Särskild inbjudan kommer att utsändas.

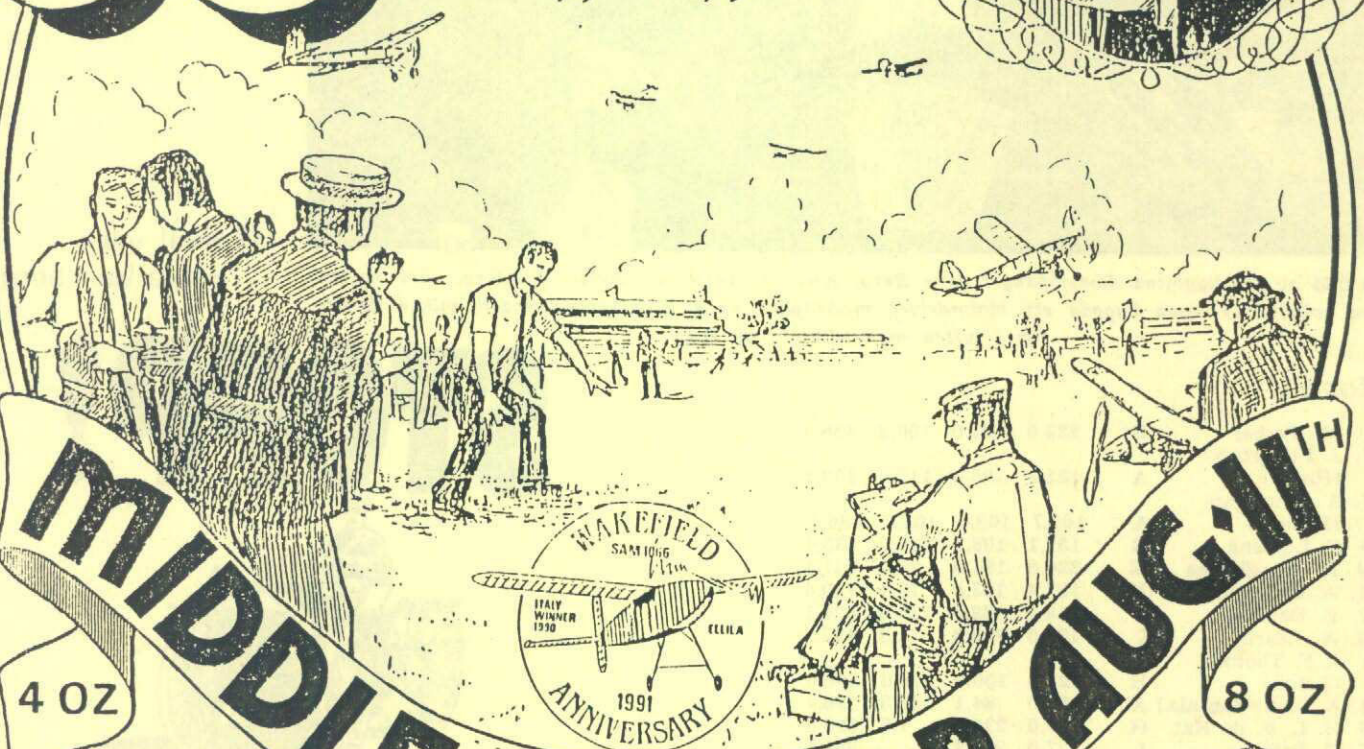
SOL

ANNONSER

Som medlem av SMOS får du annonsera gratis med s.k. radannonser upp till 1/8-sida. Köp, byt och sälj!



COME AND FLY ON THE
50th ANNIVERSARY
 OF THE
WAKEFIELD CUP
 COMPETITION
 1934 ~ 1991

MIDDLE WALLOP AUG 11TH

4 OZ 8 OZ

SAM 1066

CLASSIC WAKEFIELD COMPETITION
 TAYLORCRAFT AUSTER EVENT
 EARL STAHL LOW WING SCALE
 RON PRENTICE'S VINTAGE C/L BASH!
 NEW = JUMBO RUBBER SCALE (40"+)

FOR FURTHER DETAILS PHONE: —

DAVID BAKER 1066
 24 PINETREES
 NORTHAMPTON NN33ET
 0604 - 406822

Museum of Army Flying Ltd.
 Middle Wallop, Stockbridge,
 Hampshire. SO20 8DY
 Andover (0264) 62121 Ext. 428/421

"Bob Copland Wakefield Cup" for 4oz "Chet Lanzo Wakefield Trophy" for 8oz
 "Earl Stahl Crystal Decanter" for low wing scale
 "Middle Wallop Crystal Bowl" for Taylorcraft Auster
 "Jumbo Rubber Scale Trophy" for Large Rubber Scale
 Certificates - Mementos - T-Shirts - Programmes

Society of Antique Aeromodellers Chapter 1066