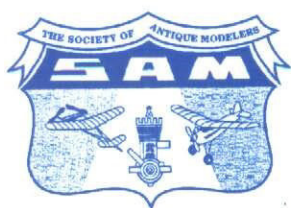
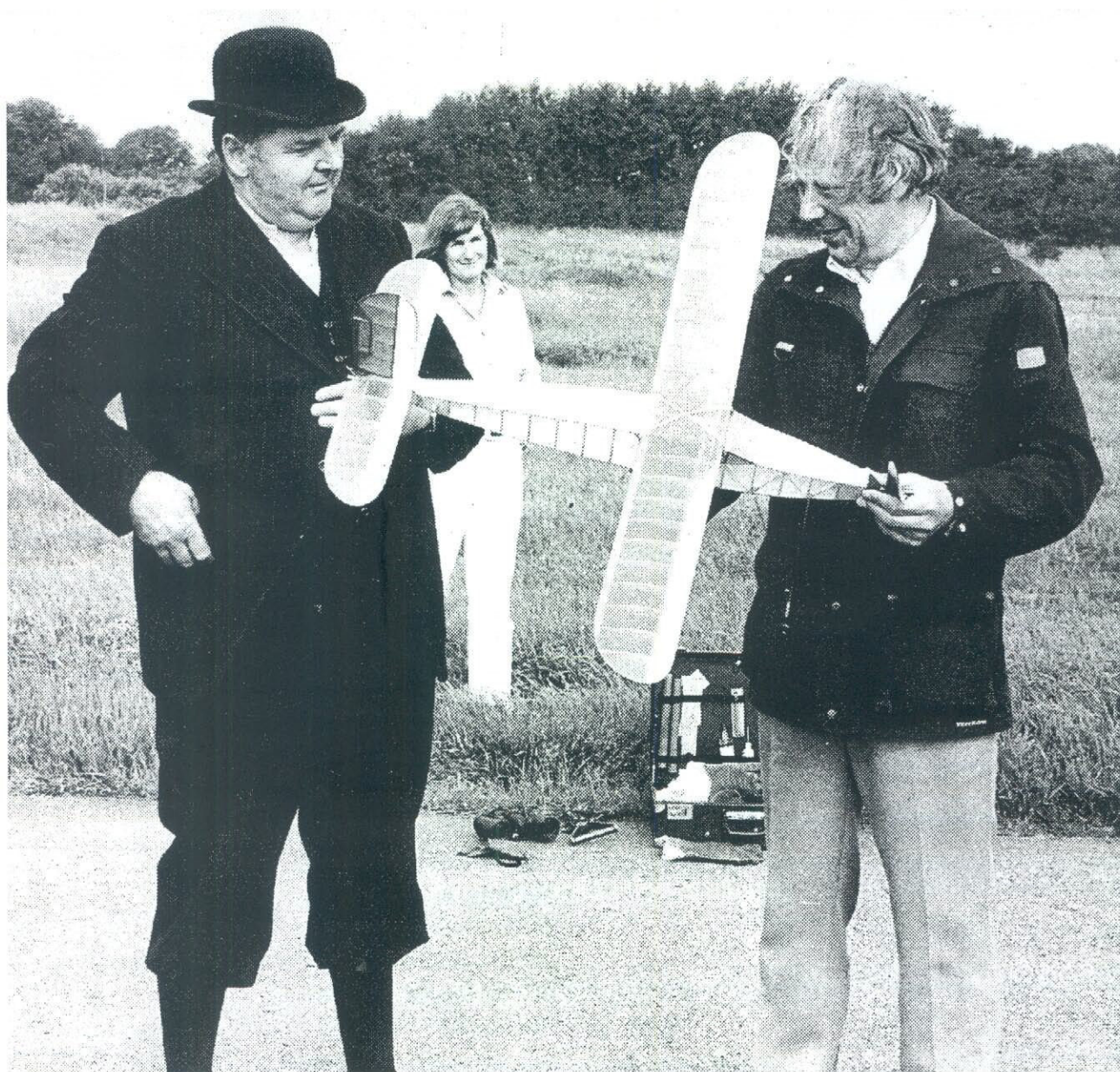




GOLDTIMER

SPECIALTIDSKRIFT
FÖR MODELLFLYGARE

Nr: 2 1997



Innehåll:

Två modellflygmästare minns

Danska ankor

Örnungen

Clas Ohlsons katalog 1945



OLDTIMER
ORGAN FÖR SVENSKA
MODELLFLYGARES
OLDTIMER SÄLLSKAP

Årg. 26 Nr 2/1997
Red. av detta nummer:
Sven-Olov Lindén



Ordförande:
Sven-Olov Lindén,
Hovstav.15,
703 63 Örebro.
Tel 019-182 179



Medlemsavgift: 100:-/år
Postgiro 88 66 95 - 6
Svenska Modellflygares
Oldtimer Sällskap,
c/o Lars Ljungberg,
Linneastigen 6,
149 31 Nynäshamn.
Tel. 08-520 186 60

Ord från ordföranden:

Fleralet av oss har inte träffats sedan Oldtimer SM förra året. Därför ser vi givetvis fram mot detta möte med stor förväntan. SMOS har under åren som gått stabiliserats och blivit en institution i Modellflyg-Sverige. Medan "det vanliga" fristyget haft vissa svårigheter att rekrytera ungdomar och att locka ut dessa till tävlingar, har "gammelflygarna bara blivit fler och fler. Det moderna fristyget i tävlingsform har nu utvecklats så långt att bara en handfull specialister kan -eller har råd -att ägna sig åt det. Håller man sig till oldtimermodeller, så kan hemmasnickaren fortfarande bygga sina flygplan och även tävla med dem på ett mer avstressande sätt. Tre eller även två starter är tillräckligt för att lufta sina skapelser. Tid för umgänge och utbyte av tankar, minnen och känslor måste få finnas.

Ett sätt att flyga och tävla med sina modeller är att delta i de Posttävlingar som annonseras dels i detta nummer och i det förra. Tiderna för kvalificering är satta lågt för att alla ska känna att de kan vara med!

Helt ofrånkomligt är att bland SMOS:s medlemsskara några av de äldre medlemmarna lämnar oss för alltid. Så har meddelande nått oss att Karl-Erik Landegren, Kolbäck och Sture Sandberg, Sollentuna (tidigare Umeå och Norrlands Modellflygindustri) har avslutat sina modellflygarår. Vi känner saknad efter dem och sänder våra hälsningar till deras familjer.

Bland nyheterna detta år är att det kommer att ordnas ett par försökstävlingar med radiostyrda oldtimermodeller -se annons om detta. Vi är glada att Tomas Johansson och Ingvar Claesson har velat ta på sig jobbet med introduktion och arrangemang. Ett bra initiativ är att förlägga övningarna på två platser, så att resekostnaderna kan hållas låga.

Om du inte har en egen OT/RC-modell, åk och titta! Du kanske blir inspirerad.

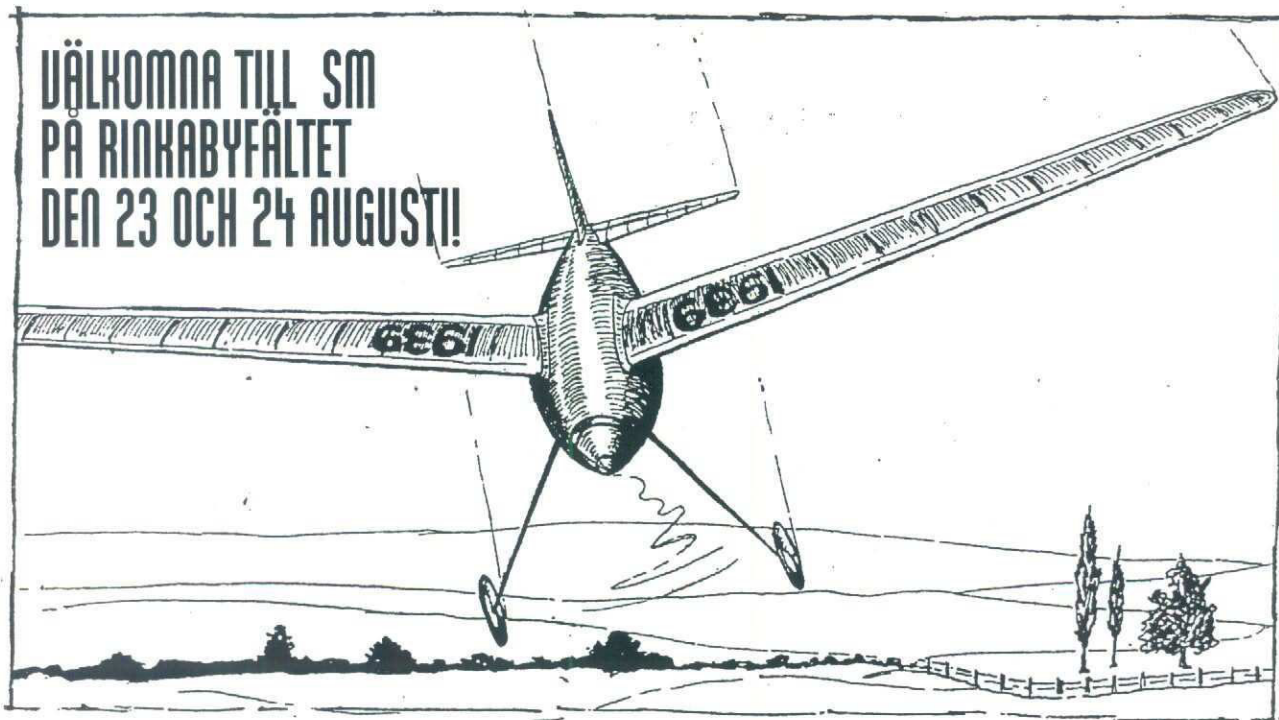
Ett tack till följande medarbetare i detta nummer.
Rolf Astervik - för layout och tryckning.

Lennart Flodstöm för artikeln om Clas Olsson,

Anders Håkanson som berättat om sitt modellflygarliv,
Martyn Pressnell för ritningen till "Tjiff" (Chief) - göteborgsk resp. engelsk stavning! Bertil Dahlqvist, som påminde red. om det roliga kåseriet av "Wingström" = Lennart Sundström i "Flygning". Sten Persson för motionen och F-klassen.

Och så - Kurt Sandberg, som klistrat frimärken och kuvert och burit alla kilona med tidningspapper!

**VÄLKOMNA TILL SM
PÅ RINKABYFÄLTET
DEN 23 OCH 24 AUGUSTI!**



**LÖRDAG tävlar vi i klasserna
A, B, F, TP och S2.**

Samling 9.30 på tävlingsplatsen.
Första start till 12.00, andra och tredje start 12.00 - 16.00
Fly-off 16.15.
Prisutdelning i samband med middag och årsmöte.

**SÖNDAG tävlar vi i klasserna
C, D, Classic Wakefield, S1 och Sint.**

Samling 9.00 på tävlingsplatsen.
Första start till 11.30, andra och tredje start 11.30 - 15.00.
Fly-off 15.45.
Maxtider bestäms på tävlingsdagen. Linlängd är
50 m för S1 och Sint samt 100 m för S2.
Startavgiften är 60:- för första modell därefter 30:- per
modell.

**MAT och LOGI kan vi erbjuda
alldeles intill tävlingsplatsen.**

Det finns befälsförläggning (mäss B och C) med mycket
god standard samt logement att välja på. Mäss B och C kos-
tar per natt och bädd 120:- och logement 50:-. Till sist-
nämnda måste sänglinne och handduk medtagas.

Frukost på lördag och söndag 8.00 kostar 35:- per dag.
Middag på lördag 18.00 kostar 92:-, inkl. dricka och
dessert.

Anmälan görs på bifogat inbetalningskort, som insändes
senast 5 augusti.

Skriv modellens klass och namn.
Skriv vad som önskas av mat och logi. Kostnader för
detta och startavgift betalas in samtidigt.

Ev. medföljandes namn bör också uppges för att få god
ordning på rumsfördelning.

Rinkaby ligger mellan Kristianstad och Åhus (väg 118). I
Rinkaby finns skyltar "FLYG", som visar till tävlingsplatsen.

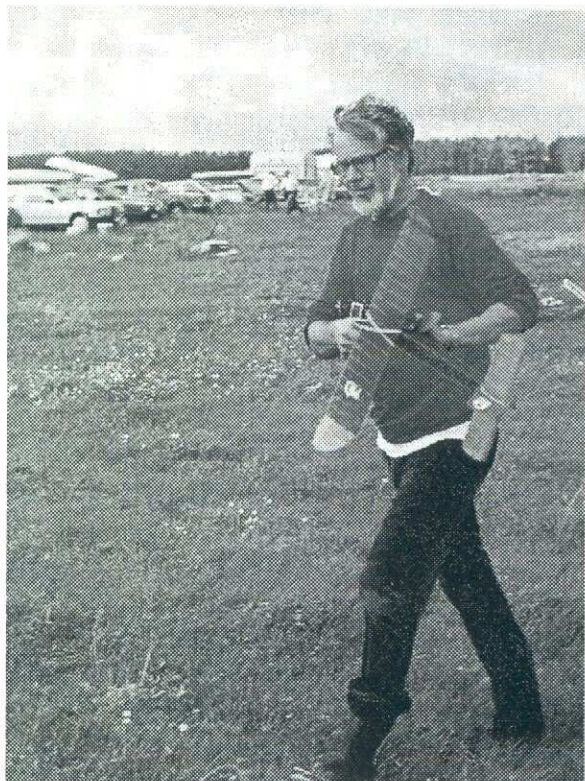
Information om tävlingen lämnas av Lennart Hansson
040-193790 och Kurt Sandberg 035-122846.

**Tävling om Truedssonpokalen ingår i SM
enligt följande:**

MODELL	ÅR	KLASS	KODSIFFRAN
Nimbus	1937	B	2,2
Clipper 1	1946	B	1,7
Revolt	1938	B	2,0
Tern	1947	B	1,6
Laban	1938	C	1,1
Musketör	1949	B	2,2
Mercury	1939	C	1,5
Balbo	1950	B	2,2
Matador	1939	D	1,3
Torpedo	1950	B	2,2
Clipper 1	1940	B	1,8
Hugin	1950	B	1,0

MYCKET VÄLKOMNA!

önskar Aeroklubben i Malmö
och Södra Hallands Modellflygsällskap.



ÖRJAN OCH STEN, SNABBA PÅ DET ÅR ÅRSMÖTE!

Kallelse till årsmöte.

Medlemmarna i Svenska Modellflygares Oldtimer Sällskap kallas härmed till ordinarie årsmöte lördagen den 23 augusti i Rinkaby efter första dagens tävlingar om Svenska Mästerskapen i Oldtimerflyg.

Gängse årsmötesförhandlingar.

STYRELSENS FÖRSLAG:

1. *Höjd medlemsavgift till kr 120:-/år*
2. *Inrättande av Hedersmedlemskap.*

INKOMNA MOTIONER:

1. *Förslag om inrättande av nya F-klasser.*

Styrelsen.

CLAS OHLSON I EN MODELL- FLYGARES LIV.

AV LENNART FLODSTRÖM

Ja just ja, dom sålde ju Centra-motorerna! Så reagerar de flesta oldtimerflygarna om man nämner namnet.

Clas Ohlson & Co i Insjön har ju varit ett begrepp för alla hobbyister och även för en del småhantverkare, som sökte specialprylar. Man sålde en massa udda grejer, och eftersom många av dem var överskott kunde man få ihop delar till en liten specialmaskin för en ringa slant. Ett paradiset för den händige med lite fantasi. Order under en krona expedierades endast om likvid plus porto medföljde ordern.

Så är det inte i dag. Företaget är en järnhandel plus en elaffär plus en färgaffär plus en hel del annat. Allt på ett ställe, men dom där speciellt billiga udda prylarna saknas.

Det som varit udda de senaste åren är urvalet på modellflygsidan. Jag har sett byggsatser från Östern med plasticspryglar som inte gått att limma fast vid listerna. I dag är utbudet mycket litet, möjligen något åt lekhållet.

Annat var det förr! Visserligen var inte Clas Ohlson tillverkare av modellflyggrejer, men man sålde en del. Då jag nyligen fick tag i deras nytryck av 1945 års katalog blev det en riktig nostalgitripp. Där fanns dom där specialarna, där fanns Centramotorn och VästeråsDieseln och där fanns ett antal modellbyggsatser.

Jag byggde ett antal modeller i olika storlek baserade på "Tärnan"-stilen. Alträ och skokartonger dög bra. Av deras skalaritningar köpte jag No RB134, Republic Thunderbolt och byggde den, min äldsta bror hade den på linneskåpet i vardagsrummet ända tills för



några år sedan. Senare hade dom också en ritning på Martin Marauder, det blev en modell till min syster.

Byggsatser däremot köptes lokalt hos "Georgs Cykel- och Sportaffär" i Sundsvall, och dom hade inte Clas Ohlsons grejer. Tydligt såldes inte så många av dem, eftersom vi har en klar brist i SMOS:s ritningsarkiv.

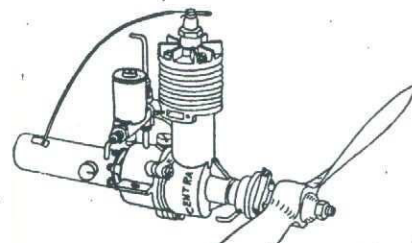
För drygt 20 år sedan fick jag av en bekant en Centramotor, komplett! Sten Persson fick låna den för att göra avgjutningar som komplettering till sin egen motor, och därpå fick

Ove Pettersson ta den som betalning för ett antal årgångar av "Flugsport". Det var ett svårt val, men både sonen (ej modellflygare) och jag har haft enormt

Centra bensenmotorer.

(Se även omslagets 3:de sida.)

Motorerna levereras provkörda, men inte inkörda o. äro utförda med största omsorg och noggrannhet. Garanteras med avseende på material, utförande och gång. Fullständig beskrivning medföljer varje motor.

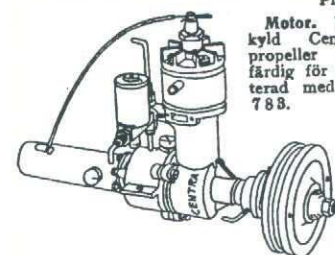


Motor. Komplet luftkyld Centra-motor med propeller eller svänghjul färdig för drift även monterad med tändstift № U 788.

№ U 862, med luftpropeller och tändspole. Pris pr st. 79:50

№ U 863, med svänghjul och tändspole. Pris pr st. 79:50

Motor. Komplet vattenkyld Centra-motor med propeller eller svänghjul färdig för drift, även monterad med tändstift № U 788.



№ U 866, med luftpropeller o. tändspole. Pris 79:50

№ U 867 med svänghjul och tändspole. Pris 79:50

Ritning till Centra-motor № RD 68. Vi lagerföra allt gjutgods obearbetat och ritning åtföljes av prislista å detta. Pris pr ritn. 3:25

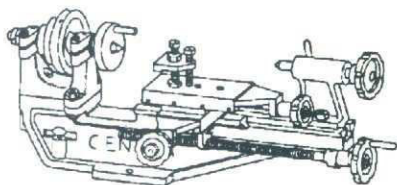
Tändspoleritning № RD 69, till Centra-motor. Pris pr ritn. 1:80

utbyte av tidningarna, så även om jag saknar Centran så ångrar jag inte affären (hädelse!).

En ny sådan kostade för övrigt 79:50 enligt katalogen. Tillverkaren i Skanderåsen (nära Svenstavik i Jämtland gjorde också Centrasvarven. I det utförande som syns längst ned på katalogsidan kostade den 63:75, dvs mycket mindre än motorn!

Finns det någon Centra kvar i Sverige? Kan någon i så fall mäta upp den och göra en ritning? Vi har ju ett antal personer i landet som tycker om att snickra ihop modellmotorer i egen verkstad. En GP 40 och en Centra vore väl mums! Originalritningarna och gjutformarna skrotades tyvärr innan Clas Ohlson gav ut sin katalog 1945 eftersom all aluminium behövdes för att göra motorer till B17 och B18!

Clas Ohlson har även gett ut nytryck av några fler av de äldre katalogerna. Finns att köpa i deras affärer i Stockholm, Göteborg och Malmö, samt givetvis även i Insjön.



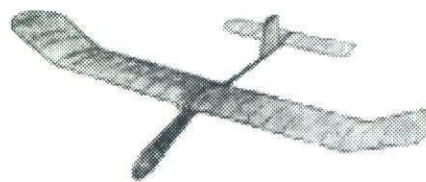
Svarv № K 592, lika svarv № K 591, men dessutom försedd med ledarskruv № K 611. Vikt ca 3,2 kg. Pris kr. 63:75

Svarv № K 675, som svarv № K 592, men försedd med motdocka K 604 och spindeldocka № K 601. Pris kr. 70:—

Segelflyg

Förnämliga byggsatser till låga priser. Allt erforderligt material för byggandet av modellerna ingår i byggsatserna. Alla detaljer såsom spryglar, spant, vingspetsar m. m. äro utsågade och färdiga för montering. Spryglarna äro av asp eller gran och spanten av flygplywood. Med varje sats följer ritning i full skala samt fullständig arbetsbeskrivning. Moderna o. välkonstruerade modeller m. bästa flygförmåga. Byggsatserna äro förpackade i kraftiga papptuber.

Byggsats № L 624. "Vräken". (stora bilden t. höger) Vålflygande och startsäker segelmodell. Spännvidd 172 cm. Satsen består av 97 st. delar. Pris pr sats 8:95



Byggsats № L 621. "Arlan" är en lättbyggd segelmodell i klass S 1. Den har god flygförmåga, samt lätt att bygga av nybörjare. Spännvidd 98 cm. Satsen består av 54 delar. Pris pr sats 4:85



Byggsats № L 622. "Bris" Vacker vålflygande segelmodell med låg sjunkhastighet. Spännvidd 146 cm. Satsen består av 83 delar. Pris pr sats 8:—



Byggsats № L 623. "Älvan". En mycket vacker modell som är relativt lättbyggd. Den är enastående termikkänslig. Spännvidd 147 cm. Satsen består av 79 delar. Pris pr sats 8:50



Byggsats № L 620. "Sparven" är en synnerligen lättbyggd segelmodell för nybörjare. Alla delar äro utsågade. Ritning och lättfattlig arbetsbeskrivning medföljer. Spännvidd 57 cm. Pris pr sats 1:35

EFTERLYSNING!

1. Var finns ritningar till Vräken, Bris, Ärlan och Älvan? Samt för övriga Clas Ohlsonmodeller som kom före (?) och efter dessa. Svar till ritningsbanken (Sven-Olov Lindén)
2. Om vi inte hittar ritningarna, är det någon som vet vem (vilka) som var modellkonstruktör(er) och vem det var, som gjorde byggsatserna?



K.E.LANDEGREN. VINTERTÄVLINGEN 1946 I ÖREBRO.
VANN G1 OCH G2.

För några år sedan gjorde S.-O.Lindén och Örjan Gahm ett besök hos Karl-Erik Landegren för en intervju. Här kommer den i repris från "Oldtimer" 1976.

Vid det besök som Örjan Gahm och jag gjorde hos Karl-Erik Landegren i hans hem i Kolbäck för ett par år sedan lät jag en bandspelare ta upp samtalet. Innehållet i det bandet har nu nedtecknats och redigerats. Innehållet följer här nedan.

Karl-Erik Landegren bor i Kolbäck, där han driver Landegrens Motor AB. Han föddes i Strömsholm 1919. Hans fader Edvin Landegren handhade modellflygsektionen inom Västerås Flygklubb och var under många år ledamot av KSAK:s modellflygkommitté.

Karl-Erik hann under sin aktiva tid vinna sex svenska mästerskap och inneha två svenska rekord. Han deltog i ett par internationella tävlingar; Jämjårvilägret 1942 och Vingarnas Jubileumstävlingar 1945.

MODELLFLYG- MÄSTARE MINNS.

- När började du?

- Det var Allers Flygklubb, som gjorde att jag började. Vi var fem grabbar här i Kolbäck, som byggde var sin modell, "Trollsländan" tror jag den hette, och vi var tillsammans och flög, men det var bara jag som fortsatte.

- Minns du din första tävling?

- Ja, det var i Västerås på en flygdag. Då fick jag en kompass i pris. Den ligger här, därför att den är det första pris jag överhuvudtaget har fått. Den var begagnad redan då! Den ser ut som en snusdosa! Jag tror jag kom 5:a med "Gladan". Sven Wentzel var på mig och frågade varför jag spämt en björntråd från vingpetsarna och in till kroppen. Han trodde väl att det var en riktig finess! -"Nä-ä, sa jag, det är bara för att jag körde av vingen förra veckan!"

Jag visste inte så mycket om sådan här grejer då. Jag slog i alla fall Roggtinggrabbarna och det var jag stolt över. Dom hade man ju läst om och tyckte att dom var kungar!

- Det står Strömsholm på adresslapparna på dina modeller.

- Ja, vi bodde där hela tiden jag tävlade, men jag jobbade åt pappa här i Kolbäck När jag gifte mig flyt-

tade vi till Köping, men strax därefter dog min pappa och då kom jag tillbaka och övertog verkstaden.

- I resultatlistorna ser man namnet Rolf Landegren, hur är ni släkt?

- Han är min kusin. Han höll igång en klubb i Hallstahammar en tid, men sen flyttade han. Jag har ofta tänkt på vilken betydelse det har att någon vill offra tid och leda grabbarna.

När pappa dog blev det just inget kvar av sektionen i Västerås. Vi var ju på väg uppåt då och kunde konkurrera med "Vingarna", något som vi väl aldrig kunnat drömma om, då vi började.

- Vilken var din första stora tävling?

- Det måste ha varit Vintertävlingen i Stockholm 1939, det var första gången jag tävlade i Stockholm. Jag tror jag fick tre stycken 5:e priser. Det var verkligen hård konkurrens i lilla 75 cm-klassen, jag fick någon-ting på 1.50 i genomsnitt och tänk på att det var mitt i vintern med en så liten modell och det gav bara en 5:e plats!

Det var nog då jag såg Anders Deurell tävla med "Taifun". Den var så fin att jag beslöt att bygga en sådan. Men jag fick aldrig någon fart på den, men Deurell han hade snurr på sin. Den var svår att bygga. Det fanns ingen ritning, utan jag byggde efter en skiss i "Flygning". Jag byggde två olika kroppar, en med spant och lister och en helplankad. Men jag hade inte någon riktig tur med den där växeln. Till slut tog jag ur den och körde modellen enkeldriven.

- När vann du ditt första SM-tecken?

- Mitt första S.M. var i Eskilstuna 1939. Jag vann 75-cm-klassen och blev 2:a i den större. Det var uppdelat på en elitklass och på allmänna klasser, varför det blev många klasser i vilka konkurrensen inte var så hård. Från den tävlingen minns jag Oswald Eklöf, för han var precis tio år äldre än jag och Eugen Semitjov, rymdtecknaren, han hade en "Korda".

Jag byggde också en "Korda", men den var vek, särskilt vingarna, så den ville man inte flyga så mycket med.

- Det gällde väl att bygga rätt mycket modeller på den tiden, det fanns ju inte någon form av termikbromsar?

- Jo, det hade vi! I varje fall jag hade på min "Kranich". Det var en ombyggd klocka från en Ford.

Jag köpte ritning av Sven Hjelmerus och byggde den. Pappa hjälpte mig med den. Bl.a. minns jag att han satt och putsade kroppen. Modellen skulle vara med på en hobbyutställning i Västerås. Vi satt uppe till kl 3 på natten innan den skulle till utställningen.

- Har du ritningen kvar?

- Nej, den lånade jag ut till Sverker Blom, men jag fick den aldrig tillbaka.

Jämijärvi-lägret:

- Hur gick det till när du satte rekord med "Kranich"?

- Jag var ju med på lägret i Jämijärvi 1942. Lennart Poppus var bas det året.

Jag bad en av tidtagarna ta tid på en trimstart jag gjorde.

"Men det ska inte vara tävlingsstart", sa jag. Och så stack modellen iväg och flög 40 min 45,5 sek. innan den försvann i molnen. "Nå-å?" sa Poppus, "var det inte en tävlingsstart?" och så knuffade han mig med armbågen i sidan. "Ne-nej, sa jag men vi tog tid ändå!" - "Nu var du allt bra ärlig ändå", sa han.

Det var väl en klass jag vann i alla fall. S1 eller A, som finnarna sa. Jag flög bort den modellen.

De hade nog inte så lätt under den tiden i Finland. Ja, på lägret var det bra. Ordentligt med mat och så, men på restaurangerna var det dåligt.

Vi hade 200 m vinschlina då. Det var ju sån där pianotråd. En gång när jag hade "Kranichen" med till Stockholm minns jag att pappa och jag satt över två timmar för att trassla ut en härva. Oj, vad arg jag var då! Det var lite knepigt att starta "Kranichen". Det var för det jag ändrade den lite i V-formen. Men inte blev den direkt bättre för det. En annan som byggde en sån här flygande skalamodell var Nils "Tippe" Åkerman. Han byggde en "Olympia", men den flög inte så bra,



ÖRJAN GAHM HEMMA HOS LANDERGREN STUDERANDE KRANICH.
FOTO S.O. LINDÉN

den var väldigt chansartad för den var så svårstartad.

- Vilka var det mer som deltog i Jämijärvi?

- Det var Helge Wannberg från Örnsköldsvik, Sverker Blom från Stockholm, en väldigt duktig grabb och så Sigurd Isacson, som också skulle vara lagledare. Och som sådan var han bra. Han kunde ordna och prata, jag tror till och med att han lärde sig lite finska de där dagarna! Det var en energisk människa. Som t.ex. mitt pass gick ut medan vi var där. Jag hade haft svårt att bli ledig för jag var inkallad och låg vid flyget, så det var ovisst om jag skulle få resa och då hade jag inte hunnit ordna med passet. Men Isacson han följde med mig till Svenska konsulatet och där pratade han så att dom förlängde giltigheten åt mej!

Sigurd Isacson var väldigt impulsiv. Allt skulle hända direkt. Han hade sina snilleblixtar, han överdrev väl ibland, så t.ex. när vi var i Finland. Han satte knappnålar ute i vingspetsarna på sin S:la "Nimbus", för att den skulle kunna flyga i närmast större klass!

- Påverkades du av de finska modellerna?

- Jag hade ju sett Elliläs Wakefield på Ålleberg. Men mest imponerades jag av deras nya avancerade vingprofiler. De var ju mycket tunnare och mer välvda än våra.

Vad finnarna mest hade emot min "Kranich", var att den hade så hög vingbelastning. Nu saknas klockan, så den var givetvis tyngre då än vad den är nu.

FIB:s Rikstävling 1942.

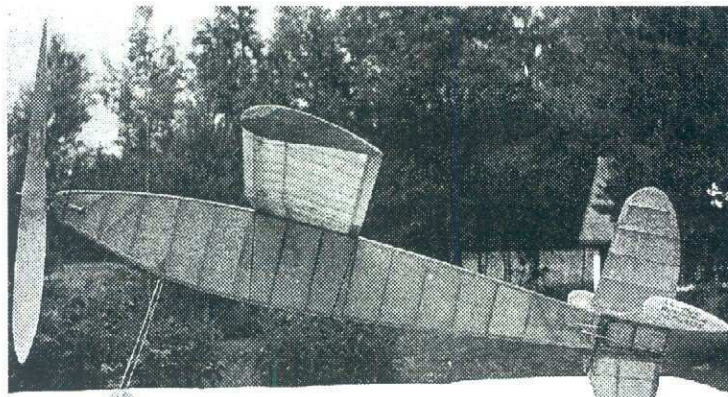
- Var du med på någon av FIB:s Rikstävlingar?

- Dom gjorde ju ett uppehåll då kriget kom, men 1942 blev det en ny tävling och då var jag med. Jag hade

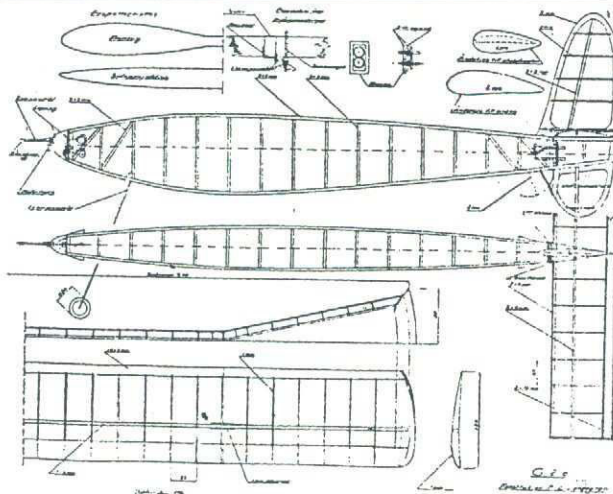
flugit bort min bästa segelmodell, S1:an, i Finland, så jag byggde en ny, som väl hade lite danska linjer, rätt mycket furu och plywood, så den blev nog för tung. Jag minns att jag bytte vinge och tog en från en gummikärra och då gick det bättre. Men det var i sista starten. Blomgren som vann hade nog en sån där lätt balsammodell. Det var en trevlig tävling även om resultatet inte blev så bra för mej!

FIB gjorde nytta för modellflyget. De var generösa och bjöd på Gröna Lund och så en fin middag på Solliden. De där åren under kriget var man ju inte bortskämd med god mat och annat fint.

Helst propeller!



"LANDERGREN SPEC G-2". SVENSK MÅSTARE 1944-45-46.
FOTO: S.-O.LINDÉN
RITNING FRÅN HOBBYBOKEN 1946.



- Vilken modelltyp gillar du bäst? Du har ju provat både segel-, gummi- och förbränningsmotor-modeller.

- Jag tycker det är mer spännande med propeller. Just den höga utgångshastigheten, som en kanon uppåt och sen ett perfekt glid, det är det som är tjustigt. Det är ju det som det svåra att trimma in. Det var inte ofta jag var nöjd med starterna. Vi hade hög utgångshastighet i t.ex. 75 cm-klassen. Jag hade en G1:a på Vintertävlingen i Uppsala 1945, där den flög bort. Den gick rakt fram först, sen stack den iväg rätt upp som om

det hade suttit någon i och dragit i spaken. Just på den tävlingen kommer jag ihåg att jag sa till en annan grabb: "Nu gick den bra!", när den stack iväg upp i en fin båge. Då sa den andre: "Det är första gången jag hört dej vara nöjd!"

- Vilken modell var det?

- Det var den med krax. Men jag hade en enkeldriven också, den vann jag SM-1943 med. Då hade jag nog lite flax! Det blev ju ett svenskt rekord också på lite över 12 minuter.

- Här i din trunk ligger en vingspets, som ser ut att vara från en G1:a, är det från den?

- Det är svårt att säga. Jag tror den hade vanlig Clark Y, men det här ser ut att vara en RAF 32 eller Eiffel 4300. Ibland satte jag mig till att klippa ut en profil ur en pappskiva och sen putsa den så att jag tyckte den såg bra ut! Man hade ju såna där idéer!

Den lilla G1:an som jag flög bort i Uppsala tyckte jag bra om, den hade dubbelfenor.

- Såg den ut så här? (Örjan visar sin ritning, som han gjort efter ett foto i "Flyg".)

- Har du gjort den här? Den stämmer rätt bra! Det är bra gjort! Jag hade aldrig någon ritning. Någon underfena hade den inte....., men dubbelfenor var det och de gick längre ner. Det var balsaskivor i fenorna, de var inte uppbyggda. Kraxen var en liten lätt grej. Den satt inte ända bak vid stabben utan var lite längre fram, för jag var rädd för bakvikten. Det var bärande profil på stabben.

- Hur var färgsättningen?

- Jag vill minnas att den hade orange kropp och gul vinge.

- Vilken höjd nådde du med en G1:a?

- Det är svårt att uppskatta - 50 - 75 meter, kanske. Men G2:an gick betydligt högre.

Den var säker på 2- 2,5 minut utan tremik. Den var bra, tänk bara på att jag på SM 1943 glömde att ta ut kraxpinnen och kärran i alla fall flög 45 sek. på bara en snodd med en tung järnpinne i aktern! Det var på lördagen. På söndagen blev den första starten en termikflygning på 10 min och den tredje blev också bra, så jag gjorde en extra start för att få elitmärket. Jag fick en väldigt fin genomsnittstid trots att man bara fick räkna 6 min av de 10.

Ett par år senare satte jag nytt mästerskapsrekord, det var på Barkarby 1946 på något över 4,5 min. fastän reservmodellen var det bara skrutt med!

- Byggde du många G2:or?

- Nej, det fanns bara en!

- Men du hade ju en med gul kropp också?

- Det var en tidigare modell, som fick vara reserv. Den var direkt driven och var inte så bra. Den hade inte så fin vinge, det var en vanlig Clark Y på den.

- Det är ju fantastiskt! Och ingen fuse hade du?!

- Det var inte bekant då. Visst flög den iväg ibland. I Stockholm flög den bort men hamnade på en kyrkogård. En grabb kom med den, så jag kunde fortsätta.

- Har du någon förklaring till att du vann nästan alla tävlingar i mitten av 40-talet?

- Jag hade ju några bra modeller. Men det var kanske det också att jag var en av de första, som började med att byta snoddar mellan starterna. Jag hade alltid bra stig på mina modeller. Det gjorde också att jag hade mycket mer snodd, när det inte fanns att köpa sådan under kriget. Mina motorer levde längre, för att jag inte kramade musten ur dom direkt.



AROS-TÄVLINGEN 1946 JOHANNISBERG.
VANN G1 OCH G2

- Försökte du med fällbar snurra någon gång?

- Jo, både Åke Roggentin och jag provade fällbart, men vi tyckte inte det var bra. Vi tyckte en frihjulare jämnade ut flygningen bättre. Övergången mellan stig och glid blev lättare och jämnare.

- Du fick väl många vänner under dina modellflygarår?

- Jovisst, en del ser man väl ibland. Vi har väl mötts i andra sammanhang inom motorsporten t.ex. Många har ju blivit skickliga tekniker. Vid "Vingarnas" Jubileumstävling på Slå 1945 var det en dansk modellflygare jag blev bekant med, men jag har tappat bort honom nu. Han var väldigt intresserad. Det var Ellilä som vann och jag kom tvåa. Och så var jag med i Sveriges segrande lag. Vi fick någon minnesplakett, som ska ligga här bland de andra.

- Tävlingsreglerna ändrades till 1947, så du måste bygga nytt då?!

- Det var då Gint-modellen kom till. Den är ju i princip samma som G2:an, bara lite större. Kraxen är den-

samma i båda modellerna. Jag fick aldrig tid att trimma in den ordentligt. Jag råkade ut för motorexpllosioner på båda SM-tävlingarna och den blev så illa skadad och snabbreparerad, att den aldrig fick tillfälle att visa vad den egentligen gick för.

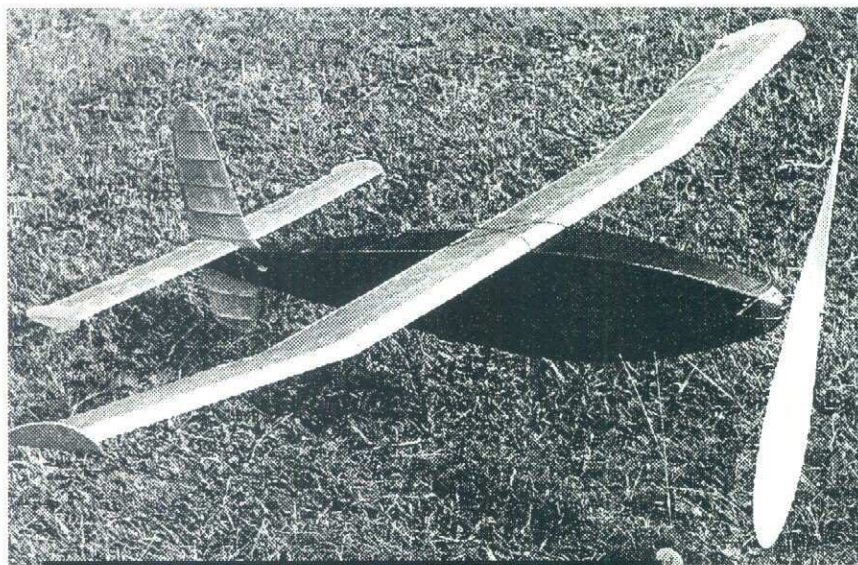
- Hade du inte ännu en Gint-modell? På bilder från SM i Östersund har du en modell med ljus kropp. Den här är ju svart.

- Det var så att jag sprängde den här kroppen och då gjorde jag om den gamla reserven med gul kropp, så att kraxen passade in. För övrigt var alla grejer de, som hör till Gint:an. SM i Östersund blev min sista tävling

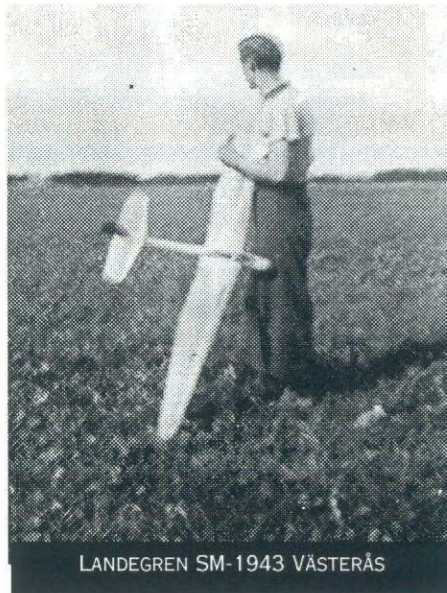
dels hade jag tagit över firman efter pappa och fick allt mindre med fritid, dels var det lite konstigt med resultatet. Jag blev utsedd till Svensk mästare där upp, men sen räknade dom om i resultatet, så att Anders Deurell fick titeln. Jag blev aldrig riktigt klok på det där, men nu är det så länge sedan att det inte spelar någon roll.

- Har du tänkt flyga med dina modeller någon gång?

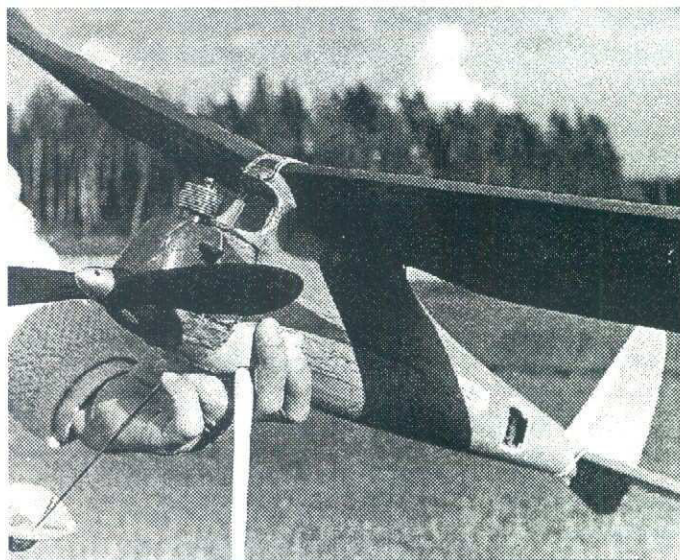
- Jo, tänkt har jag väl.- "Ska du inte göra i ordning dina grejer?" har grabben min sagt många gånger, men det blir visst aldrig av..... den här F-kärran borde man väl kunna få igång på förstås.....



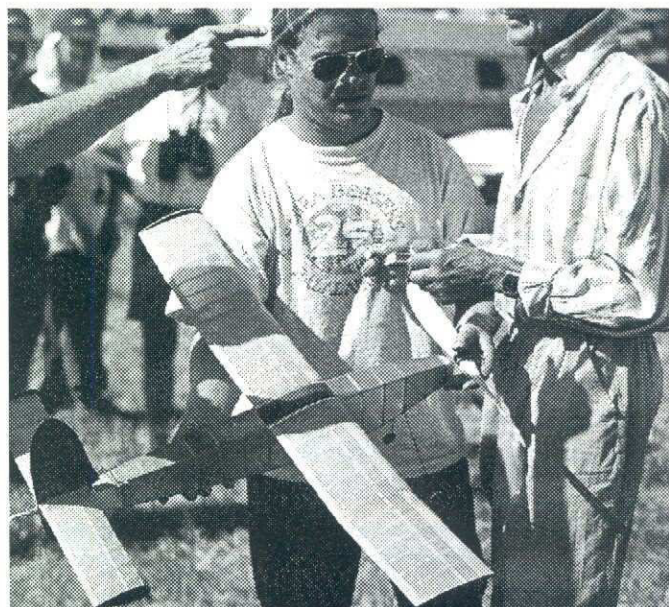
"LANDEGREN SPEC. G-INT" SM 2:A 1947-48
FOTO: S.-O. LINDÉN.



LANDEGREN SM-1943 VÄSTERÅS



LANDEGRENS F-MODELL MED VÄSTERÅS-DIESEL.
FOTO: S.-O. LINDÉN.



ANDERS SJÖBERG FÅR RÅD VID EN FLY-OFF MED EN LANDEGREN AV ETT PEKANDE FINGER OCH SIGURD I. FOTO: R ASTERVIK.

Ur MODELL-teknik april 1945.

Svend Petersen är en av de bästa danska modellflygarna med en sjuvärdeles lust för konstruktion av originella modeller. Hans specialitet är ankmodeller och det är om dessa högintressanta typer han för MODELL-tekniks räkning skrivit denna artikelserie.



Ankorna och Reynolds tal.

Det är ganska många som slagit sig på konstruktion och byggnad av specialmodeller.

Och av dem är det flera som sökt konstruera ankmodeller, eftersom dessa ur konstruktionssynpunkt liknar de vanliga modelltyperna.

Men stora flertalet av dessa ankor har haft dåliga flygegenskaper och de olyckliga konstruktörerna har menat som så: "Men - det står ju faktiskt i handböckerna, att en anka kan konstrueras så att dess flygegenskaper blir bättre än de vanliga modellernas. Ankmodellerna har ju större total lyftkraft i förhållande till det totala luftmotståndet. Vad ska det tjäna till att bygga en anka när de faktiskt inte flyger ens hälften

så bra, som en vanlig kärra!"

Kan det manne vara författaren till dessa modellhandböcker, som överdrivit ankmodellernas flygförmåga?

Nej, det har de inte! Att de tvärtom har alldeles rätt bevisade tre ankmodeller, som kommer att beskrivas i denna artikelseries andra avsnitt. Det är tre ankor som mer än väl kan mäta sig med de vanliga modellerna.

Men varför gick det så dåligt för ankmodellerna för bara ett par tre år sedan?

Jo, den tidens ankor följde naturligtvis tidens mod. Och den tidens "sista skrik" var det stora och "fina" sidoförhållandet, som skulle nedbringa det inducerade luftmotståndet. Det var segelflygplanen, som då stod modell för modellbyggarna och därför använde de ytterst små stabilisatorer och fenor. En anka skulle följaktligen ha ett härlig stort sidoförhållande hos både vingen och stabilisatorn och dessutom skulle den senare ha mycket liten yta. Slutligen fick stabilisatorn, eller, rättare, det främre bärande planet en anfallsvinkel som i någon grad rättade sig efter tyngdpunktens läge. Och en anka var på den tiden inte en anka om inte dess tyngdpunkt låg på ett avstånd av $A/3$ från vingens tryckcentrum, där A är avståndet mellan vingens och det främre bärplanets tryckcentra.

Men är inte detta konstruktionsförfarande riktigt?

Nej, det är det inte. Var och en har väl nå'n gång hört talas om en vinprofils kritiska Reynolds tal. det är det reynoldska tal vid vilket strömningen kring profilen slår om från laminär till turbulent strömning - dvs från glatt till virvlande strömning. Detta fenomen har sina nackdelar Det beror inte på vingordans längd och det rättar sig inte efter om denna är stor eller liten. Och dessutom är det behäftat med det föregående felet att det växer när anfallsvinkeln ökas.

För några år sedan använde man "gammaldags" vingprofiler, dvs profiler med stort kritiskt Reynolds tal. Det främre bärplanet på ankorna hade en yta av bara 20% av vingens och dess sidoförhållande var stort. Alltså var profilkordna(t) mycket liten. dessutom hade det främre bärplanet en anfallsvinkel, som var 4-6 gånger större än vingens. Dessa tvåting måste tillsammans ha åstadkommit, att strömningen kring det främre planet var laminär, men den kring vingen var turbulent. Därav de dåliga flygegenskaperna!

Många av de modellbyggare, som sysslat med ankmodeller har lagt märke till deras modell kunde få en till att börja med ganska god glidvinkel om de kastade modellen med högre hastighet än den vanligtvis flög

under. men när hastigheten under modellens nedfärd, passerar ett bestämt värde blir glidvinkeln åter den gamla och dåliga.....Och konstruktören tror för sin del att modellen är för tung i nosen. Alltså bort med några blyhagel! Men nu börjar modellen i stället att ställa. Och problemet blir olöst!

Den gången kunde man emellertid inte skjuta skulden på Reynolds tal, eftersom det då inte var särdeles bekant för modellflygarna i allmänhet.

Men nu skall vi gå till attack!

Vi betraktar en anka, vars normala flyghastighet är 6 m/sek. Profilkordorna i främre planet och vingen är 10 respektive 14 cm. Då luftströmmens hastighet kring profilen (flyghastigheten), v , ingår som faktor i Reynolds tal: $\frac{v \cdot t}{\nu}$ där t är den genomsnittliga profilkordan, och ν är luftens viskositet, vet vi, att Reynolds tal och hastigheten är proportionella. Nu kan vi exempelvis antaga, att v har använt samma profil till både främre bärplanet och vingen, och att dess kritiska tal är 50.000.

Detta insätter vi i :

$Re_{kri} = \frac{v \cdot t}{\nu}$, där t är 10 respektive 14 cm., ν är 0,143, samt Re_{kri} som nämnts 50.000. Härigenom kommer vi nu att finna den kritiska hastigheten för främre bärplanet och vingen. Resultatet blir 7,14 m/sek för främre planet och 5,11 m/sek för vingen. Det vill säga att medan det främre bärplanet behöver 7,14 m/sek behöver vingen bara 5,11 m/sek.

Vi kastar nu ankan med en hastighet av exempelvis 10 m/sek. Den kommer nu att bromsas upp till sin normala hastighet av 6 m/sek. Att börja med är glidvinkeln bra men just när modellen passerar 7,14 m/sek börjar glidet bli dåligt. I detta ögonblick slår ju strömningen kring det främre bärplanet om från laminär till turbulent strömning. Denna förändring har till följd, att det främre planets lyftkraft minskar och dess motstånd ökas. Under det vingen ännu bär för fullt eftersom modellens flyghastighet ju alltid ligger över dens kritiska hastighet - 5,11 m/sek.

Tack vare teorin om Reynolds tal har vi alltså fått lösningen på frågan varför våra ankmodeller för bara några år sedan flög så dåligt.



KURT SANDBERG OCH SIGURD ISACSON INFÖR EN START MED "DONALD DUCK". FOTO: S.-O.LINDÉN.

MODELL-teknik. Maj 1945.

SVEND PETERSEN.



OSCAR VANG MED ORIGNALET .
FOTO: S.-O. LINDÉN.

Denna gång skall vi titta litet på mina tre bästa ankm modeller och se hur jag konstruerat dem. De har undfått namnen SP 90 Mike, SP 84 Wrap och SP 93 Anders And.

Den första modellen, Mike, är en termikmodell av bästa slag. Kroppen har s.k. vispform. Den ser onekligen en smula originell ut, använd till anka. Avsikten med denna kroppsform var att få så liten sidoyta som möjligt. För att ytterligare minska kursstabiliteten har fenan försetts med en ganska tjock laminär profil. Mike skiljer sig från mina andra modeller genom att den har "stabilisatorprofil" i det främre bärplanet. Annars brukar jag, som på Wrap och Anders And, ha den tunnaste profilen i huvudbärplanet. I och för sig var det också, på grund av den tunnare profilens lägre Re kri, naturligt att använda det till det främre bärplanet. Ur konstruktiv synvinkel är det emellertid icke lämpligt eftersom det är svårt att få en bäryta med tunn profil tillräckligt stark. Modellens övriga data återfinns i tabellen.

Liksom Mike till det yttre är en särpräglad modell är den det också i luften. På grund av sina goda kurvegenskaper har den kunnat trimmas så baktung att den liksom småstallar under högstarten. Denna ten-

dens har lyckligt nog inget som helst inflytande på startsäkerheten. Just i utlösningögonblicket ämnar modellen ställa, men lägger sig i stället i en fin kurva med låg sjunkhastighet.

Mikes kroppsform har utvecklats ur SP 100 Xerxes. Det är nämligen så att ankmmodellerna som termikmodeller har det stora felet att deras kroppar är för långa. Därför har fenan på Xerxes flyttats fram över huvudbärplanet. Se f.ö. vår teckning på denna modell.

Wrap har vunnit erkännande för sina goda resultat. Ursprungligen var den tänkt som en förskönad upplaga av tidigare ankm modeller. Av en slump kom jag emellertid att förse modellen med tunna, välvda profiler i bägge bärplanen. Se data i tabellen!

Wrap byggdes år 1944. Den skulle vara med i DMU:s sommarläger och trimningen gick därför i rasande tempo. Det visade sig snart att modellen uppförde sig en smula ofint under handstarten. Vi fick ta oss en redig funderare och resultatet blev att jag och modellen enades om att det främre bärplanets kritiska reynoldska tal för modligen var en aning för stort på grund av att det främre bärplanet flög med en vinkel av 6-80° i förhållande till huvudbärplanet.

Följden blev att främre bärytan fick en turbulens-tråd - och modellen flög som en liten gud. Vid senare

försök har det visat sig att turbulenstråden, genom att öka främre bärytans prestanda, betydligt ökade modellens längdstabilitet.

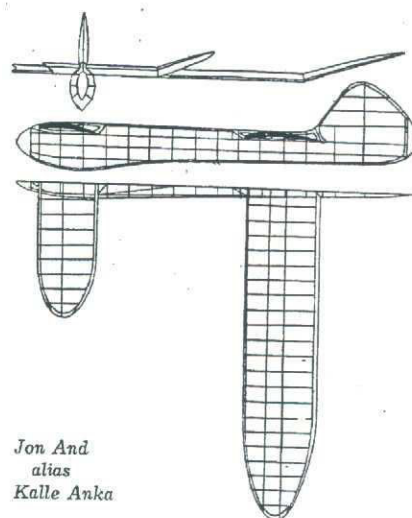
I slutet av år 1944 satte modellen danskt rekord genom att efter en högststart med liten lina flyga 35 min. 40,6 sek. och tillryggalägga en sträcka på hela 12 kilometer. Senare har modellen med 100 meter lina flugit i genomsnitt 3 min. 02,6 sek. Den har alltså hållit mer än den först lovade - tack vare lite god trimning och en turbulenstråd!

Anders And (Kalle Anka) konstruerades med tanke på de danska elitproven. Jag ville också gärna dra nytta av de erfarenheter jag rönt med Wrap och därför blev modellen i stort sett en större upplaga av Wrap. Det återstår därför inte mycket att nämna om konstruktionen utöver vad som återfinnes i tabellen. Jag vill emellertid påpeka att kroppen är något längre än hos Wrap.

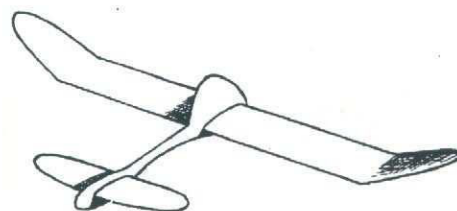
Ja, Anders And är en stor modell och den flyger som en sådan - långsamt och lugnt med låg sjunkhastighet. Mycket betecknande är att den vid elitproven, trots att den startades med ungefär 150 meter lina blott låg omkring 200 meter från den som startat modellen.

Startsäkerheten är stor. Det framgår bland annat av de tider som nåddes vid elitproven: 5.34,9 - 4.22,8 - och 5.42,7.

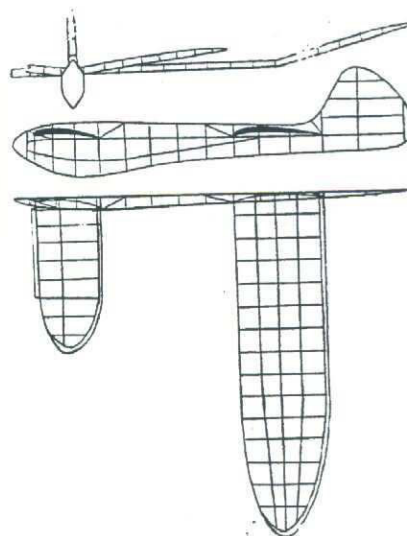
Genomsnittstiden med denna ankmodell ligger ungefär 15 sek. över de tider de normala segelmodellerna presterade vid samma tillfälle och under samma startförhållanden.



Jon And
alias
Kalle Anka



SP 90 "Mike"

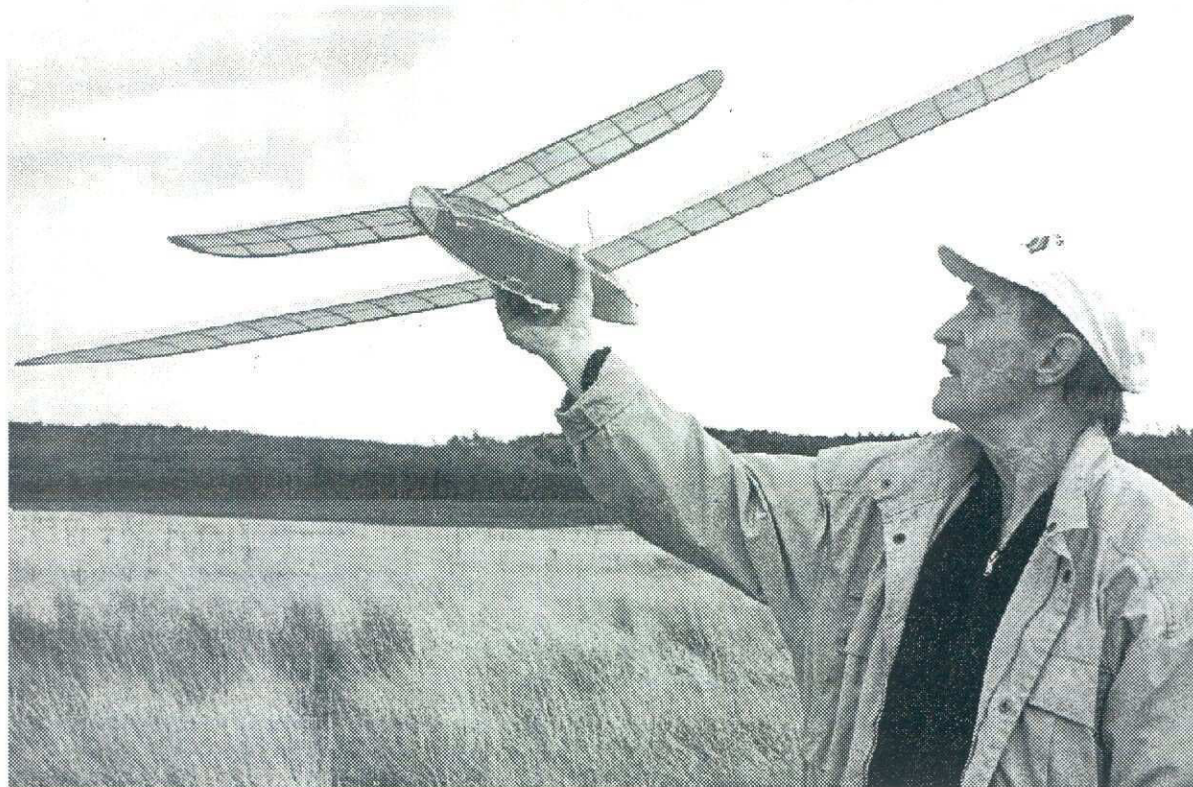


SP 100 "Xerxes"

	Mike	Wrap	Anders And
Spännvidd	115 cm	153 cm	220 cm
Vingyta	16,6 dm ²	27,7 dm ²	51,0 dm ²
Sidoförhållande	1: 8	1: 8,5	1: 9,5
Anfallsvinkel	+ 0,5o	0,0o	0,0o
Främre bärpianets spv.	51 cm	70 cm	90 cm
yta	5,4 dm ²	8,8 dm ²	16,0
yta i %	32,5 %	31,8 %	31,5 %
sidoförh.	1: 4,8	1: 5,6	1: 5,1
anfallsv.	+ 5,0o	+ 5,1o	+ 5,1o
Längd	86 cm	89,5 cm	135 cm
Tryckavstånd	42 cm	45,5 cm	73 cm
Tyngdpunkt	27,1 %	28,3 %	26,0 %
Vingbelastning	16 g/dm ²	15 g/dm ²	15 g/dm ²

Jörgen S.Petersen.

KALLE ANKA i luften.



KURT SANDBERG MED "DONALD DUCK". FOTO:BERTIL DAHLQVIST.

Som redan framhållits i det första avsnittet av denna artikelserie, brukade man för bara några år sedan hålla på den regeln, att en ankmodells tyngdpunkt skulle ligga på en tredjedel av avståndet mellan det främre bärplanets tryckcentrum och huvudbärplanets.

Denna uppfattning fordrar emellertid en tämligen grundlig revidering. Vi skall därför ta oss en titt på en anka i den gamla goda stilen, vars främre bärplan är ungefär 20% av huvudbärplanet och vars tyngdpunkt ligger på en tredjedel av avståndet mellan de bägge bärplanens tryckcentra.

Då det främre planet har något så när samma

anfallsvinkel som en normal modells vinge, säger vi, i det vi helt ignorerar det inducerade motståndet, att det har en lyftkraft av 1 % av den samlade bärplanen. Vi använder nu hävstångsregeln på modellen och får:
 $20 \times 2/3 = 100 \times 1/3$; $40/3 = 100/3$.

Vi ser alltså, att när modellens tyngdpunkt ligger på en tredjedels avstånd och när det 20% stora främre bärplanet har en lyftkraft på bara = 0,4 % av ytan.

Enda lösningen till att man den gången använde vingens lyftkraft i så ringa grad, är att man den gången rekommenderade symmetriska och konvexa profiler (t.ex. *NACA 23012*) vilka ansågs särskilt goda till ankmodeller. Och man kan ju inte ens med bästa vilja i världen påstå, att dessa ha blott förhållandevis så stor lyftkraft som de vanliga vingprofilerna.

Modellflygskribenterna har rätt i att ankmodellernas totala lyftkraft är större än de vanliga modellernas, men man har inte i praktiken förstått att utnyttja detta, så att man får ett fint förhållande mellan den totala lyftkraften och det totala luftmotståndet.

Hur skall man då konstruera sin modell? Ja, först och främst krävs det givetvis en ordentlig och lämplig profil. Och för det andra skall tyngdpunkten ligga rätt. För att finna det rätta läget, måste vi göra en beräkning i stil med den vi gjorde för några ögonblick sen.

Mellan vingen och det främre bärplanet bör det vara en skillnad vad anfallsvinklarna beträffar på 4 - 6°. (Detta gäller dock bara när de ligger i samma nivå och då deras inbördes avstånd är ungefär 2 - 2,5 gånger det främre bärplanets genomsnittliga korda. Ligger vingen högre än det främre planet, skall skillnaden vara större, under det den skall vara mindre när vingen ligger lägre.) Detta ger till resultat, att lyftkraften per ytenhet kommer att vara ungefär lika för både främre bärplanet och huvudbärplanet, därigenom att främre bärytans anfallsvinkel bokstavligen talat upphävs av dess större inducerade motstånd (på grund av dess mindre sidoförhållande).

Vi önskar nu konstruera en ankmodell, vars främre bärplan är ungefär 30 % av huvudbärplanet och vi använder hävstångsprincipen för att finna modellens tyngdpunkt och faller då tillbaka på det föregående.

$$\begin{aligned} \text{Vi får: } 30 \cdot (100-X) &= 100 \cdot X; & 3000 - 30 \cdot X &= \\ & 100 \cdot X; & 130 \cdot X &= 3000; & X &= 23,1. \end{aligned}$$

Vi finner alltså, att tyngdpunkten rent teoretiskt sett skulle ligga ungefär 23 % från vingens tryckcentrum. men de praktiska försöken visar att den bör läggas ungefär 4 - 5 % ytterligare längre fram. den skall alltså ligga på omkring 27 - 28 %.

Vi konstruerar alltså vår ankmodell så att främre bärplanet har en anfallsvinkel på t.ex. 5,5% medan vi till att börja med inte ger vingen någon anfallsvinkel alls. Detta är nämligen fördelaktigt vid trimningen, vilket bäst utföres på följande vis: vi avbalanserar modellen så att tyngdpunkten ligger på exempelvis 28 % och börjar så grovtrimningen. Denna försiggår genom att vi ändrar vingens anfallsvinkel, till dess vi funnit bästa glidvinkeln, sjunkhastigheten m.m., m.m. När man fått den bästa anfallsvinkeln, förser man vingen med fast anfallsvinkel. När den är fullt färdig kan den fintrimmas med exempelvis blyhagel.

Så har vi högstartkrokens läge. Kroken bör sitta så långt tillbaka som möjligt, eftersom modellen annars

gärna stallar. Även detta faktum har nåtts genom ingående praktiska försök.

Så till sist valet av profil. Här har Sigurd Isacson i en och annan artikel varit avogt inställd mot användandet av tunna och välvda profiler hos de större modellerna. Skälet skulle vara, att dessa större modeller, på grund av de nämnda profilernas större tryckcentrumsvandring, blev "vackertvädermodeller". Detta rör dock inte våra ankmodeller eftersom dessa har god längdstabilitet. En ankmodell med tjockare profil är faktiskt stallsäker, medan en anka med tunnare profil har en längdstabilitet, som svarar mot en vältrimmad normal modells.

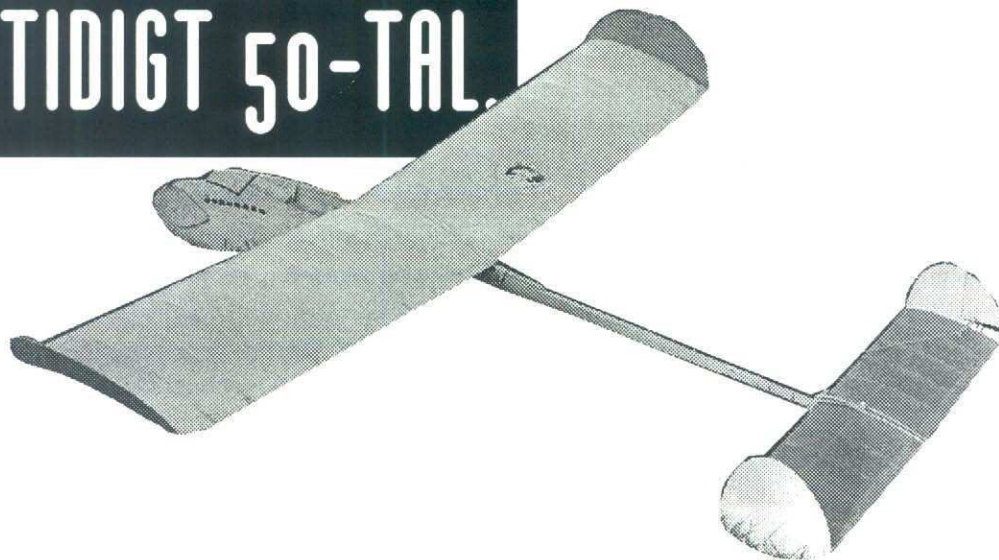
Och därmed är denna artikelserie om ankornas konstruktion avslutad. Det är min förhoppning, att MODELL-tekniks modellflygande läsare fått många tips och goda upplysningar. Skulle emellertid något av vad jag anfört vara oklart, står jag gärna till tjänst med direkta svar. Skriv bara till MODELL-tekniks redaktion, så kommer svaret så småningom! Och så hoppas jag att vi träffas snart igen i vår tidning MODELL-teknik!



SIGURD ISACSON SLÄPPER KURTS "DONALD DUCK".
FOTO: S.-O. LINDEN.

Brev från Lasse Larsson.

ÖRNUNGAR FRÅN TIDIGT 50-TAL.



Min barndomstid upplevde jag på gården där hemma. Det var arbete på åkrar och i ladugården. Hästen, ardenneren, var motorn på åkrarna. Han var försiktig, när jag visade mig med mina modeller.

Det var så här det började. En söndag fick jag på grannens åker se några figurer, som höll på med modellflygning. Flygplanen hämtades tillbaka på våra marker. Nyfikenheten tog överhanden, så jag gick för att se, vad som hände. Jag fick se en låda full med olika modeller. Att se dem segla iväg majestätiskt satte sina spår inom mej. Sådana här stora stora modeller hade jag ej sett tidigare.

Jag fick en katalog och beställde genast hem en byggsats. Vilken minns jag ej, men det var en S 1:a. De modeller jag minns var "Ibis", "SM-Ettan" och så "Örnungen" samt en massa andra mindre med gum-mimotorer.

Denna "Örnungen" flögs på kvällar på våra åkrar. Startlinan var björntråd eller mattvarp. Modellen gick upp rakt och fint minns jag. Hur den flög minns jag ej. Anspråken på flygförmåga var inte så stora då. Jag minns att jag började rita egna skapelser med samma vingprofil. Dessa flög till skogs, där jag fick klättra i träden för att få ner dem. Senare beställdes "Örnungen 2".

Den var ju av balsa och såg annorlunda ut. Den flög mycket fint.

Nu i vintras fick jag fram en gammal ritning på "Örnungen" - den första. Nosen ser enorm ut mot den lilla vingen. Jag beslutade att åter bygga den. 42 år har gått sen sist. Jag ringde upp PA:s-Rotorblad. Han sände lindfanér. Spryglar tillverkades i balsa annars är allt listmaterial av furu även stabbe och bakkanter. Fenorna på stabben är av lind. Flyttbar vinge på kroppen var original på denna. Klädsel blev det nya "Airspar", det är likt papper, spricker ej men sträcker sig fint över spryglarna. Värmestreckning göres med strykjärn. Spännlackning två gånger efteråt.

Om det är någon som känner för att bygga en "Örnungen", så har jag lind liggande för att tillverka ett mindre antal kompletta byggsatser. I min senaste katalog -97 finns detta angivet. Modellen behöver knappast timer. Fuse är bättre. Ritningen till gamla "Örnungen" är inte bra, så jag tänker rita den med hel vinge och kropp efter provflygning nu i vår. Nämnas bör att "Örnungen" är en konstruktion av Anders Håkanson. Modellen tillverkades i byggsats av Truedssons i Malmö under 50-talet.

Finns intresse för min katalog - sätt in 20:- på mitt postgiro nr 2 71 83 - 3.

Lars Larsson, Gendalen 57, 466 94 Sollebrunn.

Upphovsrätt.

Vår tidning är ju ideell och det vi skriver i historiskt belysande syfte är inte gjort i kommersiellt avseende. Detta kan ha en viss betydelse för upphovsrätten.

Då jag skrev om Clas Ohlson refererade jag ju till ett nytryck. Osäker som jag var om vad som gäller skrev jag till dem och bad om publiceringstillstånd. Naturligtvis gick det bara två dagar så ramlade jag på en artikel om upphovsrätten. Det är kanske skönt för våra skribenter att höra följande:

Upphovsrätten för skrivna alster gäller som regel 50 år efter upphovsmannens död (för att arvingarna skall få råd

att köpa OS-motorer). För kataloger, tabeller etc är rätten dock skyddad i bara 10 år. För foton är tiden 25 år från framställning (om det har konstnärligt eller vetenskapligt värde dock 50 år från det fotografen lämnat det jordiska).

Eftersom jag hittills inte funnit någon som gjort anspråk på konstnärligt eller vetenskapligt värde då det gäller modellflyg bör vi, som har gränsen vid 1950, inte ha några större problem. Möjligen ligger det ett konstnärligt värde i den klassiska bilden av Sune Starks vertikalande Wake (jag vet fortfarande inte hur den bilden stämmer med en geometrisk



HOBBYBOKEN 1950.
FOTO: LENNART SANDBERG

världsbild!) men fotografen tar nog inte illa upp. Men skrivna artiklar räknas som "beskrivande framställning", så håll tummarna då ni tar in artiklar ur TFA eller Flygning!

Det finns dock särskilda regler för Utbildningsväsendet och Folkbildningsverksamhet. Jag kan inte dessa regler, men dom talar nog för oss.

I Clas Ohlsonfallet är det den ursprungliga publiceringen som gäller. Vi kunde alltså ha skrivit artikeln redan i det allra första numret av vår tidning för massor av år sedan! Emellertid kan man tänka sig möjligheten att företaget plockar fram lite mer godsaker ur arkivet på grund av min begäran.

Lennart Flodström

SOL säljer plasmodeller!

En gång trodde jag att jag skulle bygga alla Svenska Flygvapnets typer i skala 1:72. Sen ökade jag på med finska typer, lite tyska och engelska. Och så racerflygplan, sportflygplan, civila transportplan, plan med flotörer, helikoptrar och segelflygplan. Jaha! Det ligger så där 300 byggsatser och väntar! Jag vet att det bara är Nisse Gustavsson i Skövde som kan bygga som jag planerade! Jo! Nisse har snart hela Flygvapnet komplett!

Eftersom jag nu förstår att jag inte blir 150 år gammal, så finns nu en hel del till salu!

Jag har också några böcker att sälja! Sänd dubbelt svarporto så kommer en lista!

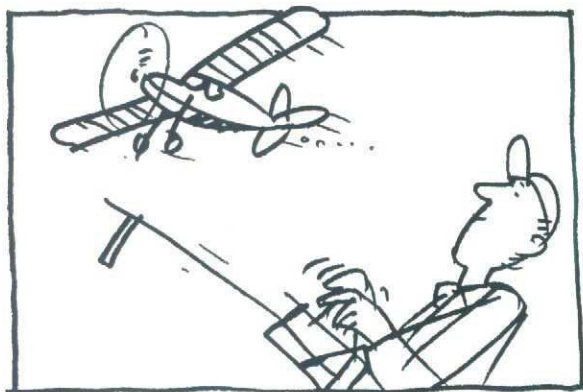
S.-O. Linden Hovstävägen 15, 703 63 Örebro

VÅRTÄVLINGEN 1997.

Kort rapport från Kurt Sandberg.

Av 25 anmälda kom 24. Vädret var strålande med sol och lagom vind ända fram till prisutdelningen, då kom ett stabilt regn. Vi försökte vänta ut blötan men lyckades endast delvis. I varje fall fick första-och andrapristagarna chokladkartonger av varierande storlek med tanke på söndagens Mors dag! Priser till tredjeplatserna var valfri bok eller tidning, vilka Sten Persson ställde upp med.

Alla var mycket glada och nöjda för att vi fått ha en så fin dag!



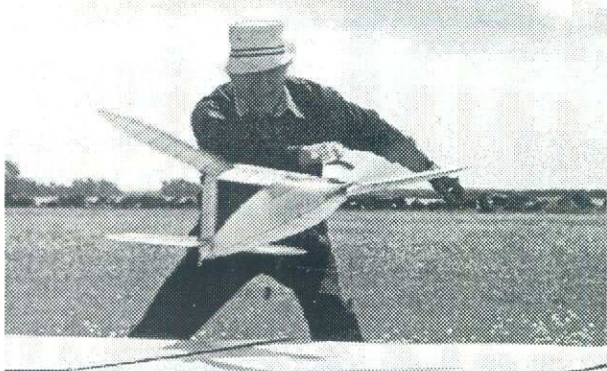
Oldtimer Radioflyg.

En försökstävling av meetingkaraktär kommer att hållas på två platser samma dag för att göra det möjligt att delta utan att behöva åka långväga.

Nyköping och Lund lördagen den 9 augusti.

- Du som inte ännu har någon OT/RC - åk dit och titta! -

Hör med *Ingvar Claesson tel 0155/ 21 85 95* eller *Tomas Johansson tel 046/ 48537*.



LENNART HANSSON. MED ETT VRÅL STARTAR HAN SIN "DUPLEX".
FOTO: ROLF ASTERVIK

1997 Worldwide Postal Competition for Chester Lanzo's "1933 Cabin" and 25"and 36" rubber, 50" glider Oldtimer/Vintage models.

1933 Lanzo Cabin

I tävlingen med Lanzomodellen gäller tre flygningar med 150 sek. max. Om dessa uppnås sker ytterligare en precisionsflygning på 75 sek. Varje avvikelse från det målet, i 1/10 sek. räknat kommer att beräknas i procentuell felmarginal för avgöra slutplacering.

25" (63,5 cm) Oldtimer/ Vintage/ Scale.

Fyra flygningar skall göras till ett maximum beroende av spännvidden som multipliceras med 4 t.ex. 25" = 100 sek.

16" = 64 sek. Spännvidden mätes på ritningen -ej projicerad- delar av tum räknas upp till heltal t.ex. 20,5" blir 21" x 4 = 84 sek.max.

Om fyra max.rider noteras sker en precisionsstart på 40 sek. tid tages i tiondelar och alla variationer från målet beräknas i procent för att avgöra slutplacering.

Omstart får ske om flygning resulterar i ett sekundtal mindre än modellens spännvidd!

T.ex. om en 20"-modell flyger mindre än 20 sek får omstart ske.

Stora modeller konstruerade före 1951 får nedskalats till max 25".

36" (91,4 cm) Vintage/ Oldtimer/ Scale.

Denna klass är till för modeller med spännvidd över 25" men ej större än 36".

Fyra flygningar max 100 sek för modeller t.o m. 30" spv. 120 sek max för större modeller.

En omstart får ske om uppnådd tid ej överstiger 20 sek- andra startförsöket gäller. Om fyra maxar uppnåtts sker en precisionsflygning på 60 sek tid tages i 1/10 sek. Placering enl. ovan.

50" (127 cm) Vintage Glider.

En tävling för modeller konstruerade före 1951 att flygas med 164' (50 m) lina. Tre flygningar med max. 120 sek plus en fjärde upp till 180 sek plus ytterligare start utan tidsgräns.

Arrangören Jim Moseley i Canada har satt en startavgift på \$ 2.00 eller £1 = 15 SEK per modell. Du kan starta med mer än en modell dock ej så att samma starter "dublas" i Lanzo/36" !

Resultat sänds till *Jim Moseley, 19 Banner Crescent, Ajax, Ontario L1S 3S8, Canada*

eller till *S.-O.Lindén, Hovstävningen 15, 703 63 Örebro* för vidare befordran:

TOMY TIMER:

Tips från England.

Ed Bennet har gjort denna "wiggler" till en Tomy timer lättviktstimer. Tag en pianotråd 0,75 mm. Börja med att linda upp en spole på tre varv på en

4mm borrh. Lämna en 20 mm rak tråd, böj till ett "V" sen ytterligare 20 mm rakt och till sist tre varv på 4 mm borrh: Balansera wiggern upp-och ned på en knivsegg, knipsa av små bitar av tråden tills den väger jämnt.

Till sist, spänn försiktigt fast Tomy timern i ett litet skruvstycke, sätt ner trådbocken, värm med en lödkolv, så att plasten smälter. "V"-boken fastnar i smältan.



Motion till SMOS årsmöte 1997 från Sten Persson, SHMFS.



LEIF SUNDVALL FUNDERAR ÖVER OM "ROCKETEER A" HAR FÅTT DEN "SNAPS" SOM DEN BEHÖVER INFÖR FLYGNINGEN.
FOTO: R ASTERVIK RINKABY -96.

Nya F-klassen

Undertecknad fick vid SMOS:s årsmöte 1995 i uppdrag att "att titta över" gällande regler för vår F-klass, som inte minst jag själv tyckte börjat bli lite väl vildvuxen. (se inlägg i OT 2/1995).

I vår enda motorklass tävlas det med en blandad flora konstruktioner från sent 30-tal till tidigt 50-tal, försedda med gamla originalmotorer, nyttillverkade replikamotorer samt moderna dieslar.

Prestandamässigt leder ovanstående till stora skillnader ("orättvisor") och en tydlig trend har varit att de gamla 40-tals-"knarrarna" med långslagiga motorer, som väl klassen ursprungligen avsågs för, kommit i skymundan; de kan naturligtvis inte hävda sig mot konstruktioner från åren kring 1950, försedda med relativt högvarviga 50-talsdieslar- för att inte tala om 90-talsmotorer!

Som flygare av OT-F-modeller är det lätt att se charmen i båda dessa varianter av OT-F-flyg och även om den ursprungliga avsikten med översynen av F-reglerna var att s.a.s restaurera den ursprungliga "knarrklassen", så stod det klart att det fanns både önskemål och utrymme för de senare modellerna - fast i en separat klass.

Ett utkast till hur dessa två F-klasser skulle kunna tänkas se ut tillställdes alla aktiva F-flygare för drygt ett år sedan. De enskilda detaljerna i de båda klassförslagen hade inte tillkommit av en slump utan var väl

genomtänkta. Vissa ändringar gjordes dock på basis av de synpunkter, som sedan inflöt och det måste betonas att förslaget fortfarande är just ett förslag, som kan ändras och revideras.

Förslaget har tillställts SMOS:s styrelse för kännedom och kommer som en motion till SMOS:s årsmöte i sommar.

SYFTE 1: att (åter-)upprätta en "knarr-klass", så utformad att den passar för -och inbjuder till - de skandinaviska* F-modeller, som flögs på våra tävlingar under senare delen av 40-talet; att flygas med den storlek och den typ av lågvarviga dieselmotorer, som då stod till buds. *utesluter naturligtvis inte utländska "knarrar"!

SYFTE 2: att även ge våra grånade F-veteraner en möjlighet att flyga sina egna, eller andras, 50-talskonstruktioner med större frihet beträffande motorvalet.

Vi vet redan att det är motorerna, som bestämmer en F-modells prestanda, oavsett modellens ursprungsår (se t.ex.. hur våra amerikanska OT-bröder flyger pylonmodeller från 1940-talet med 2 hk-Nelson .40 glödare med pipa och 50% nitro.....)och jag tror att de nya F-klasserna står och faller med hur villiga vi är att använda motorer, som rimmar med syftet med regeländringen. I praktiken blir det motorvalet, som i första hand avgör klasstillhörigheten, d.v.s. om man av någon anledning så önskar kan man flyga en "F-Klassisk" modell med 50-tals-motor, men deltar då i "F-Nostalgi"-klassen. Någon bakre gräns för "F-Nostalgi" behöver alltså ej finnas

Förslag

F-Klassisk:

F-modeller med senaste konstruktionsdatum 48 12 31.

Motorstorlek: max 2,5 cm³.

Motortid: max 30 sek.

Motortyp: originalmotor konstruerad före 1950 eller modern replika därav.

Modellen försedd med av konstruktören föreslagen motorstorlek.

F-Nostalgi:

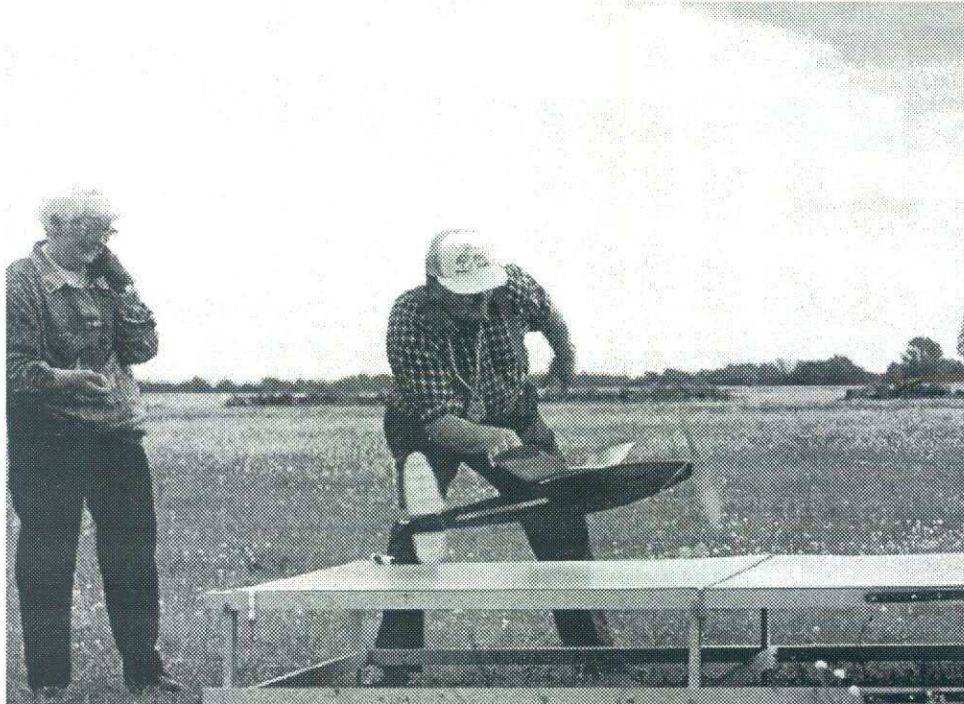
F-modeller med senaste konstruktionsdatum 58 12 31.

Motorstorlek: max 2,5 cm³.

Motortid max 15 sek.(handstart)

Motortyp: originalmotor konstruerad för 1959 eller modern replika därav.

Bärytebelastning enl. för modellens konstruktionsår gällande regler..



ANDERS HÅKANSON JUBILERAR - 70 ÅR I ÅR!

Föddes 3 juni 1927.

“Tummeliten”.

Far var flygintresserad!

Intresset kom från min far som föddes 1885. I början på 1900-talet skulle ju alla flyga. Han var väl 18-19-20 år när han gjorde sig ett par vingar som han skulle spänna fast på armarna och ryggen. Han hade gjort vingarna av vassmattor och på vis fått ihop dem. Provflygningen gick till på följande sätt. Han gick upp på uthustaket en dag när det blåste bra och sen kastade han sig ut - å, så hamna han rakt i gödselstan! Han provade nå'n gång till, men han liksom många andra fick avsluta det, det blev ingenting! Han talade om att de hade hängt upp den här flygmaskinen på logen på Knutstorp, där jag är barnfödd, och att den hängde där i många år, men så var det väl någon, som kastade bort den. Det är ju jättesynd, för det hade ju varit roligt se hur han hade byggt det där! På Knutstorp hade modellflyget sin vaggå både för mig och för många av killarna i Malmö

Mitt första flygplan fick jag när jag var cirka 7 år. Det där med att far var intresserad av flyg gjorde att han köpte en “Tummeliten” på Wentzels. Han hade gett 1:75 för den. När han kom hem hjälptes vi åt att bygga den och sen gick vi upp på vinden på Knutstorp. Så drog vi upp gummisnodden och släppte propellern och den flög runt kring bjälkarna på vinden! Det var verkligen festligt att se det och far var lika intresserad som jag. Jag vet att vi kvaddade stabben, vi visste inte vad balsa var så vi gjorde en ny stabbe av botten i en cigarrlåda. Men den var lite för tung så det blev inte så mycket mer av det hela.

Jag var ju flygintresserad och det fanns några affärer i Malmö som sålde byggsatser. Ofta när jag kom från skolan cyklade jag dit och stod och tittade och tryckte näsan mot skyltfönsterrutan och sa till mej själv -”den modellen skulle jag vilja ha!” Jag sparade alla pengar jag kunde få. Det var att åka ärenden på

cykeln åt bekanta till mor och far och då kunde man få en liten slant.

Limhamns MFK.

Så såg jag en annons i en tidning att det skulle vara en modellflygtävling vid Vik ute vid Limhamn. Där var ett litet gräsfält ungefär där Sibbarp ligger i dag. Jag cyklade dit glad i hågen för att titta på. Det var en del modellflygare från Eslöv och några från Ystad och så var det hel del från Limhamns modellflygklubb. Sven Truedsson var där, och Gunnar Persson som jobbade åt honom var också där. Jag kände ju inte alla dessa människor då. Terje Larsson var där och han flög med en "Nimbus" som Truedsson hade i byggsats. Den hade jag stått och tittat på många gånger i den där leksaksaffären. Så när tävlingen var slut gick jag fram till Terje Larsson och sa: Jo, farbror jag är rätt så intresserad av det här med modellflyg. Har jag nå'n chans att få komma med i nå'n klubb? Det tycket han lät intressant så vi bytte telefonnummer. Ja, vi hade faktiskt telefon redan på den tiden! Han lovade att han skulle höra av sig och det gjorde han och då skulle vi träffas och bilda nå't som skulle heta Malmö Modellflygklubb. Vi satt några i en sommarstuga och försökte bilda denna klubb. Vi flög ute på Rosengård, ett område som nu är bebyggt med stora höghus, på söndagarna när vädret var bra, men det blev liksom aldrig något av den där klubben. Jag höll i alla fall på och fick ihop de där 3:95, som den där "Nimbusen" kostade. Och jag tyckte jag lyckades bygga så att den såg riktigt hygglig ut! Men jag hade ju byggt något innan som jag inte klarade av att klä så det såg snyggt ut. Terje hjälpte, mig att klä modellen. Jag lackade den själv och sen var jag ute på våra ägor vid Knutstorp och försökte trimma den. Var gång jag hade byggt nå'n modell som skulle provflygas var min far så intresserad. Han gick ut och ställde sig vid knuten för att se hur det gick, men många, kanske de flesta gångerna kom jag hem med en "bunke bränne" som vi sa. Antingen var kroppen av eller också var det vingen! Han tyckte varje gång att det var lika tråkigt, men jag fortsatte, reparerade eller byggde något nytt.

Skolsjuk för att hinna bygga!

Jag har ett särskilt minne av det skulle vara en tävling på Bulltofta. Jag tror det var i början på 40-talet. Jag gick i skolan då och jag skulle bygga en ny modell, jag tror det var en S 2:a. Det blev lite snålt med tiden, så jag la mej sjuk hemma för att hinna bygga! När jag var

sjuk fick jag ligga i mors säng. Där hade jag plywood och sax och klippte ut spryglar och spant till den där modellen. Jag lyckade att få den färdig till den där tävlingen. Det var som sagt en S 2:a med rätt så tjock kropp och en vinge med avsmalnande öron. Det blåste rätt bra på tävlingen på Bulltofta. Jag hann bara flyga den en gång och den skar ner i backen, och sen var det bara skit av alltihopa!

Limhamns MFK? Den var ju min första egentliga klubb för det blev ju aldrig något av den här Malmö MFK, utan Terje och jag gick med i Limhamns MFK, som hade en lokal ute i Limhamn. Den hade förut använts för bowlingspel. Lokalen var inte så stor men den var trivsamt och vi träffades varje lördag och söndag. Då hade vi modeller med och så cyklade vi vidare ut mot Vik, där vi trimmade. - Jag körde förbi Vik härom dagen och sa till mig själv: "Kunde vi verkligen modellflyga på det här fältet?" -men vi hade ju aldrig mer flygtrid än så där 25- 30 sek! Och då räckte det ju



UTVECKLINGEN FLYGER VIDARE. STJUTTIO ÅR SENARE PRATAR HÅKANSON MED MODELLEN. FOTO: R ASTERVIK RINKARBY -93

klart till om det inte blåste för mycket! Det var många rätt stora skånetävlingar där på 40-talet. Vid nå't tillfälle var Malte Mårtensson från Eslöv där Jag kommer ihåg att han flög en 50 cm stavmodell och gjorde kanske 1,5 min. och flög in i Limhamn och det var ju en sensation!

Truedsson var med där och flög, han hade då konstruerat "Laban" och det var klart att då skulle jag också bygga en! Vi hade en tävling uppe vid Kvidinge

- jag tror det var min första riktiga tävling- det var 1937 eller -38. Vi åkte tåg dit. Jag flög med en kroppsmodell, vilken det var minns jag inte. Kanske det var "Nimbus" för det var den jag hade då. Jag blev tvåa i den klassen. Det var nå't helt sensationellt för mig då! Jag fick ett litet pris och det står här på hyllan, så jag ska på sekunden kunna ta fram det och säga "Det här är mitt först pris som jag har vunnit!". Vi hade vid nåt tillfälle i Limhamn tävlingar med segelmodeller lite senare och jag byggde en modell som hette "Allers 1", den hade trekantig kropp och rak vinge med V-form. den var byggd av balsalister och liknande. Varje gång jag drog upp den och det blåste lite gick vingen av på mitten!

Skånetävlingar.

Vi hade rätt så mycket tävlingar då på 40-talet i Skåne. Vi var till tävlingar i Eslöv, vi var till Landskrona, vi var t.o.m. i Hälsingborg och i Ystad. Till Kristianstad var jag aldrig med för det var för dyrt att åka. Det var Terje och jag som hjälptes åt, han hade en stor låda och i den fick jag lägga mina modeller. Jag cyklade till honom med mina modellplan. På lördagen gick till Centralstationen med lådan på Terjes cykel. Jag gick vid sidan och höll i. Sen vi polletterat lådan skulle vi hem och då fick jag gå igen, för jag hade ju cykeln hos Terje! Jag var ofta hos Terje och vi var mycket tillsammans. Jag kommer särskilt ihåg en gång, när vi hade varit i Eslöv- Det finns ett väldigt stort fint fält där i Eslöv! När vi skulle hem så kom tåget inkörande. Vi hade polletterat lådan, så det enda jag hade i handen var en liten väska som jag hade lite reparationsgrejor och ett par smörgåsar och en flaska mjölk. Då sa Terje:



"Oj! Där är en helt ledig kupé!" när tåget kom körande in. Han sprang bredvid vagnen och hoppade upp smidigt och lätt! Jag skulle ju också hoppa upp, men trampade vid sidan om och trillade ner mellan vagnarna och plattformen! Men där stod en järnvägare och han fick tag i nacken på mej och drog upp mej! Det kunde ha gått illa den gången!

Rekordhållare i linstyrt.

I slutet av kriget började vi flyga linkontroll! Och det var klart att jag också skulle pröva på det! Jag hade ju byggt massor av modeller av alla de slag och för att då kvickt komma igång för att flyga linkontroll, så jag tog en stabbe från en S2:a, en bräda som man hade sågat ett hack ur för motorn. Så limma jag på stabben på brädan och satte sen ett ok under. En bit balsa fick bli stabbe - fena hade man ingen! Ja, så flög man med en "Komet" och jag satte några svenska rekord på så 100-150 km/tim. Jag har faktiskt diplomerna kvar som visar att jag varit svensk rekordhållare i linflyg! Sen blev man ju lite äldre och började fundera på att flyga nå't annat som var spännande. Jag byggde ju många modeller både segel och gummimotor även om man hade ont om både balsa och gummiband. Jag handlade sen hos Truedsson. Han bodde i en villa en bit från där jag bodde och där började han med försäljning. Under kriget hade han sparat en del balsa, både flak och lister, och det låg ute i garaget på takbjälkarna. det var ju en högtidsstund att komma ut till Sven och fråga om det fanns några balsabitare som man kunde använda - och det var det ju ibland! Man hade ju alltid dåligt med pengar men jag var ju sugen på att bygga och behövde balsa och gummiband och färdiga propellrar, då köpte man färdiga så'n'a på den tiden. Truedsson hade så'n'a. Man putsade dom lite och satte frigång på dom.

En godmodig fader!

Hemma på Knutstorp hade far, hästar, kor, grisar och kalkoner. Han tyckte om djur. Far mjölkade för hand på den tiden. När han satt där på kvällningen och mjölkade och visslade "Kväsarevalsen" eller "Flickorna från Småland" märkte jag ju att han var på gott humör, så jag gick fram till honom och sa: "Jo, far - man sa inte du på den tiden, man sa far - jag behöver 1.50 för att köpa lite gummiband!" - När han då var på gott humör tog han fram börsen och tog fram 1.50 som jag fick. Då cyklade jag ut till Truedsson och köpte gummiband eller balsabitare för det! Det är

sån'a här gamla härliga minnen man har kvar om hur det började!

Vi var med i Limhamn i många år och flög där. John och Lennart Hansson.

Lennart Hansson var med och hans far John Hansson, som var skomakare, han var en väldig snabbyggare. En gång hade han fått tag på en "Volo" en G-modell som Ulf Hallvig konstruerat.

Den hade spolformad kropp och var väldigt tjustig. Han började på fredagskvällen och på söndagsmorgonen då vi skulle ut och flyga hade han den färdig! Han var duktig att bygga men en skitstövel till att trimma! Flög inte modellen på en gång tröttnade han på den och byggde en ny till nästa söndag! Han byggde sådan där stora S3:or från tyska ritningar - "Sperber" och flera andra. Spryglar och spant var ju av plywood. Han tog skomakarkniven och gjorde två snabba skär med den, så var sprygel'n färdig! Den var så perfekt skuren att han knappast behövde putsa den!

Vi flög rätt så mycket under krigsåren med "60-modeller". Jag har ett foto hänger här på väggen, där vi står Lennart, John och jag med varsin "60-modell". Dessa modeller krävde inte så mycket balsamaterial.

Jag hade gjort en modell med enbladig fällbar propeller, Den hade torsionsnäsa och såg väldigt fin ut och den flög riktigt bra!

Lumparlivet betydde ett avbrott i modellflygandet.

1947 skulle jag göra min värnplikt. Både Lennart Hansson och jag åkte in samtidigt - i år är det exakt 50 år sedan! Siv och jag var till "Regementets dag" nyligen och jag berättade för henne då, att när vi hade kommit dit och fått våra kläder, satte vi oss utanför Klockbaracken, där vi då bodde. Så tittade Lennart och jag på varandra och sa: "Fy fan! Ska vi ligga här ett helt år?" Vi tyckte att det var så vidrigt! Det året hade jag ingen möjlighet att bygga eller flyga nå't -kanske lite linkontroll. Det året var jag inte med på SM.

På mina första SM-tävlingar flög jag segelmodeller



ARNE OCH BENGT BLOMGREN MED FÄSTMÖR OCH MODELLER PLUS MAMMA.FOTOGRAFERAT AV HANS SCHMITERLÖW VID SM I VÄSTERÅS 1943.

och 1943 gick SM i Västerås och det kommer jag väl ihåg. Där var bröderna Blomgren och Sune och Börje Stark och Olle Lindh Just Olle Lindh stod jag och beundrade när han drog upp -jag tror det var en M2:a. Modellen gick spirakratt rätt upp! När det var lite kvar av motortiden lade den sig mer plant

och började glida! Man såg ju mycket och lärde sig en del. De här bröderna Blomgren de hade ju fina modeller och var sin snygg tjejl med sig! Arne hade ju byggt den där modellen "Camilla" och den skulle ju alla fotografera. En av tjejlerna hette Camilla!

Min bästa modell flygarkompis?

Lennart och jag höll på rätt mycket tillsammans, men sen flyttade han till Stockholm och flög inte på flera år. Terje och jag höll ihop i många år. När vi sen gifte oss båda två kom vi att umgås familjevis och hade mycket trevligt. Även Sven Truedsson och hans fru ingick i gemenskapen. När vi sen for på stora tävlingar på kontinenten t.ex. i Wiesbaden i Tyskland där jag blev tvåa, så var vi ett helt gäng från Malmö. Även fruarna följde med, men jag hade inte Siv med mej just den gången. Hon väntade barn så hon fick stanna hemma.

Två SM har jag missat! 1947 när jag gjorde militärtjänst och så 1962 då tävlingen gick i Borlänge. Jag hade kört upp dit med bil. Det regnade och blåste, så tävlingen blev inställd och det var bara att köra hem igen. När så tävlingen gick nästa söndag tyckte jag det var för mycket för mej att köra upp dit igen!

Vilken har varit din bästa Wakefieldmodell?

Det är svårt att säga vilken, som varit min bästa, men jag ska berätta lite om vilken som var min första Wakefieldmodell. Vid någon tävling kom jag att bli mycket tillsammans med Börje Börjesson från Göteborg. Han var en mycket trevlig person och vi kom att ha mycket gemensamt. Han hade byggt en



ANEDERS MED EN TJIFF SOM HAR ENKELFENA .
FOTO: S-O LINDÉN

Wakefieldmodell, jag vet nu inte vad den hette ("Chief", se ritning i detta nummer - SOL:s kommentar!). Den var midvingad, man stoppade in vingarna från var sida, tvinnad snodd och en stor propeller. Jag har den kvar liggande nere i källaren. Jag fick låna ritningar av honom, så den byggde jag och den flög mycket bra. Jag trimmade ofta ute på Knutstorp och tänkte väl inte att det kunde finnas så mycket termik på en kväll - när så modellen flög 2,5 - 3 minuter så tyckte jag "Ah! Vilken bra modell!". Men nu förstår jag, det var inte modellen som var så bra, det var bara luften som var bra! 1950 gick Vintertävlingen i Rättvik, vi flög på isen där. Jag var 21-22 år då, jag blev fyra. Där flög jag med denna Börjesson-modell. Landstället var av bambu och det stacks in i kroppen i rullade pappersrör. Vid en del tävlingar blev det problem om planet landade lite hårt och bröt ett ställ. Då kunde det vara rätt svårt att "pilla" ut stumpen som satt kvar! På den tiden fick man ju inte byta ut någon del på ett plan, så jag var skiträdd att nå'n skulle se ifall jag bytte ut ett ben!

På väg till modellflygläger i Danmark.

1945, när kriget var slut, så fick Limhamns MFK en inbjudan från Danmark om ett modellflygläger. Det betydde att man åkte över och så tog danskarna hand om en, man bodde på en bonnagård. Vi packade den stora trunken i Limhamn, vi hade 17 modeller med oss "Gubben Hansson" och jag! -Vi kallade alltid

Lennarts far för "Gubben Hansson". Jag hade alla de slag av modeller med mej -S1:or, S2:or, S3:or t.o.m. någon gummimotormodell. Jag även byggt en F-modell, men jag hade ingen motor. Vi fick ordna visum han och jag, sen åkte vi över till Köpenhamn. Där tog de danska modellflygarna emot oss. Det var Per Weishaupt och alla de andra, som nu är gubbar de också! De hade ordnat hotell, som vi skulle bo på.

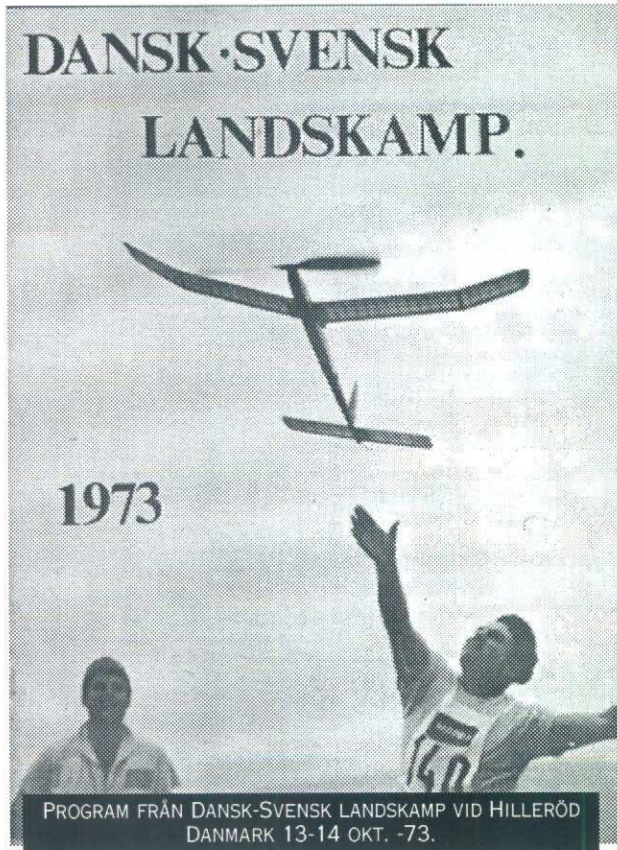
Men så hade "Gubben Hansson" en bror, som bodde i Köpenhamn. Han hade inte tagit kontakt med honom, men han sa: "Äh, vi kan bo hos min bror!"

Vi var på National Scala och åt en finare middag - "Gubben Hansson" var ju frälsningsoldat - men han tog två supar! Så jag tänkte: "Han är ju frälsningsoldat, ju!" - Men han var en glad och trevlig skit! Danskarna tog hand om våra modeller och bagage och sen åkte vi till hans bror, där han bodde. Vi ringde på, men det var ju klart - ingen svara! Så vi gick runt där på natten i Köpenhamn. Det var rätt så vanskligt då direkt efter kriget, kulorna kunde vissla om huvudet på en, de danske var ute och jagade "stickers" - sån'a som hade hållit med tyskarna.

Vi drog oss in i trappuppgången igen och ringde på flera gånger. Trötta var vi, så vi la oss ner i farstun där nere. Jag var trött och sov hårt, när jag gör det, så snarar jag! Och det gjorde jag, så det dånade i trapphuset! Då började folk att tända lyset och öppna dörren för att se vad det var för nå't! Vi blev ju rädda, så vi fick kuta ut i natten igen! "Vad ska vi ta oss till?" sa vi. Men så kom vi ihåg att på Centralstationen kunde man komma in och få lite värme. Vi gick ut på gatan och det kom en bil. Vi viftade och han stannade. Det var ingen vanlig bil, det var ambulansen i Köpenhamn. Vi sa att vi inte hade nå'nstans att bo, så han sa: "Hoppa in då, sätt er där bak, så ska jag köra er till Centralstationen!" Vi visste att i Danmark var det mycket ont om cigaretter och tuggummi. Jag hade säkert en 25-30 paket cigaretter med mej och mycket tuggummi! Det mesta hade jag lagt i trunken och packat, så det såg ut som flygkroppar, men jag hade några på mej. Så när vi var framme tog jag fram ett paket cigaretter och gav honom som tack. Han blev så glad, så han visste knappt vart han skulle ta vägen! Vi kom till Centralen. men den var inte öppen för klockan var inte just mer än tre på morgonen. Man öppnade inte förrän kl 5, så vi satte oss på en bänk för att vila. Där fanns flera danskar som satt där, jag kommer särskilt ihåg en. Han hade plockat upp fimpas, så tog

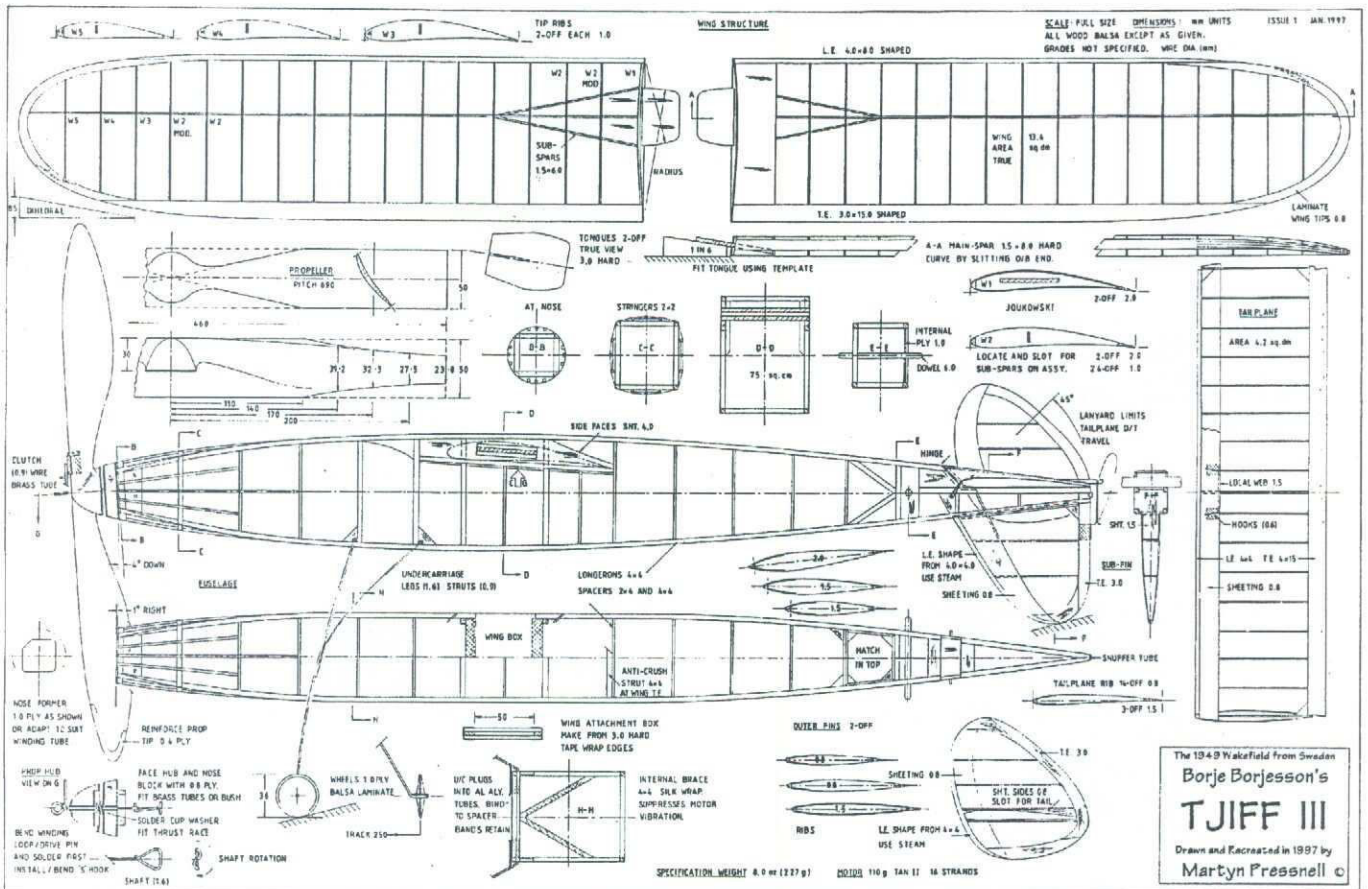
han lite tidningspapper och smulade ner tobak från fimparna och rullade ihop det för att röka! Det lukta-
de ju fan! Så jag tog upp en "Lucky Strike"- eller
"Camel" och bjöd honom på den! Han blev helt över-
lycklig den här killen! Nå, klockan gick och vi fick
komma in. Jag tror vi drack en kopp kaffe.

Forts. i nästa nummer!





ROLF ÅSTERVIK MED "TJIFF". RINKABY -93.



The 1949 Wakefield from Sweden
Borje Borjesson's
TJIFF III
 Drawn and Recreated in 1997 by
Martyn Pressnell ©

DEN NYA RITNINGEN PÅ BÖRJE BÖRJESSON'S "TJIFF". RITAD AV MARTYN PRESSNELL ENGLAND.