



GOLDTIMER

SPECIALTIDSKRIFT
FÖR MODELLFLYGARE

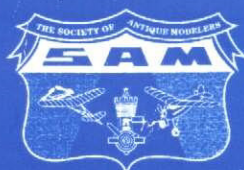
Nr: 1 1999

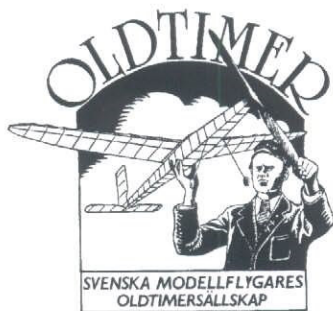


Harald Martin.
Nordens förste modellflygare?

Wakefieldtävlingen 1949

Markku berättar. Del 2





OLDTIMER ORGAN FÖR SVENSKA MODELLFLYGARES OLDTIMERSÄLLSKAP

Årg. 28 Nr 1/1999
Red. av detta nummer:
Sven-Olov Lindén

Styrelse:
Ordförande:
Sven-Olov Lindén
Hovstavägen 15
703 63 Örebro
tel. 019-18 21 79
E-postadress:
s.o.linden@mail.bip.net

Sekreterare:
Sofia Wivardsson
Brilljantvägen 9
421 49 V. Frölunda
tel. 031- 709 49 46
E-postadress:
fia@mailbox.calypso.net

Kassör:
Arne Andersson
Bagaregatan 24 B
611 31 Nyköping
Tel. 0155-28 68 52
Postgiro för SMOS
88 66 95-56
Medlemsavgift: 140,-/år

Suppleant:
Sigurd Isacson
Skallbergsvägen 18
310 42 Haverdal
Tel. 035- 511 02

Hedersmedlem:
Bertil Dahlqvist
Laholm

Tidningskommitté:
Rolf Astervik -layout
och tryckning
S.-O. Lindén -red.
Sten Persson -red.
Kurt Sandberg-
distribution
Tryck: Arkitektkopia, Gävle.

Bild: Kurt Sandberg med en S-2
Vintertävlingen Rättvik -50.
Foto: S-O Lindén.



S.O.L. med segel-
modellen "Silko" i
Fagersta 1946.

Ord från ordföranden.

SMOS:s styrelse höll den 20 februari sammanträde i Örebro. Då kunde vi konstatera att medlemsantalet håller sig i stort sett oförändrat och det är ju glädjande, då det innebär att några nya medlemmar har tillkommit i stället för dem, som av olika anledningar ej längre är med.

Uppmuntrande ord om tidningen har kommit oss till del och det kan tidningskommittén ta åt sig av!

"Fia:s Hemsida" skall fr.o.m. nu vara SMOS officiella hemsida och Sofia Wivardsson har åtagit sig att hålla den aktuell.

Sökadressen är: <http://home.1.2.sbb.se/fia.w/ci-24918>

Än en gång kommer vi att få resa till Rinkaby i Skåne för att tävla om S.M.-värdigheten i oldtimerflygning. Kurt Sandberg arbetar oförtröttligt och lovar att hålla i det hela med bistånd av Lennart Hansson, men vi vädjar till medlemmarna i Kristianstad med omnejd att hjälpa till med en del praktiskt arbete.

En lång diskussion ägnade vi åt hur våra bygg-och flygregler efterlevs. På annan plats finns de kompletteringar som vi anser vara nödvändiga för att de tävlande skall förstå innebörden av de överenskomna bestämmelserna.

De tävlande vid årets OT/SM bör vara beredda på att visa dokumentation till sin modeller liksom att de modeller som når fly-off och de som får de tre främsta placeringarna kommer att mätas och vägas.

Sven Östlunds fynd i en gammal "Levande Livet" från 1943 har kastat nytt ljus över vad som var Sveriges första modellflygplan. Att Harald Martin tidigt ägnade sig åt modellflyg är bekant, se bara hans bok: "Modellplansflygning" från år 1934.

Att han redan 1901 hade byggt det plan han beskriver var en glad överraskning för mig! Ett jubileum 2001, ja varför inte! Alla ska väl annars ha jubileum år 2000! Vi är ju lite udda i SMOS, så det passar ju bra! Men som Sven frågar - vem bygger en kopia av Martins modell? Kanske Sven kan göra en byggritning?

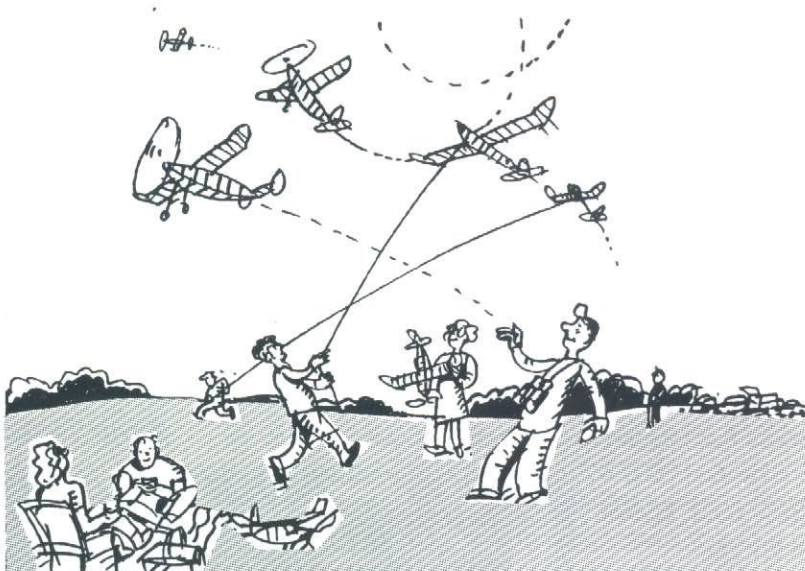
Som svar på Svens allra sista fråga, kan jag svara att jag i "Modellflygnytt" fr.o.m. Nr 1/1995 haft en fortlöpande serie om Modellflygets historia, där den sammanställning Sven Östlund efterlyser har presenterats. Om intresse finns kommer serien att publiceras i bokform. Hör gärna av er modellflyghistoriker!

Sven-Olov

Tack till medarbetare i detta nummer:

Markku Tähtikäpää, Kyllike Nordström, Sven Östlund, Kurt Sandberg, K.-Å. Elofsson, Gunnar Pettersson, Lasse Larsson, Ronald Borg, C.-G. Ahreemark, Sofia Wivardsson, Ingvar Claesson samt givetvis Rolf Astervik och Kurt Sandberg

VÅR TÄVLINGEN 1999



**AKM och Södra Hallands Modellflygsällskap
inbjuder härmed
till VÅRTÄVLINGEN på REVINGE övningsfält.
Lördagen den 1 maj kl 09.30 - 16.30**

Vårtävling enligt följande.

SI, Sint, C och D med Classic Wakefield med 1998 års OT/SM.
Vid OT/SM förra året kunde tävlingen ej genomföras i alla
klasser på grund av för hård vind.

Då vårt OT/SM har stor betydelse för många vill vi att tävling-
en skall fullföljas och de berörda klasserna kommer med i
årets vårtävling.

Observera dock att endast de modeller som var anmälda till
1998-års SM får delta i kampen om SM-plaketterna.

Tre tävlingsstarter utan periodindelning.

S2, A, B, och F ingår i Vårtävlingen.

Två tävlingsstarter utan periodindelning.

Gemensamt för alla klasser är en omstart om flygtiden är min-
dre än 20 sekunder. Linlängd 50 meter.

Efter tävlingen slut blir det prisutdelning med SM-plaketter
och vandringspriser samt sedvanliga plaketter för Vårtävlingen.

Startavgiften på 50:- gäller för max 5 (fem) modeller -

- betalas på tävlingsplatsen.

Tävlingsanmälan med uppgift om modellens namn och klass
samt den tävlandes namn insändes senast den 15 april till Kurt
Sandberg, Vallgatan 23 A, 302 42 Halmstad.

HJÄRTLIGT VÄLKOMNA!

Äldre tidningar.

Önskas köpa.

Följande nummer av "Oldtimer" önskas köpa
för utländsk OT-intresserad modellflygares räkning:
Nr 1/1981; Nr 1/1985; Nr 1 och 3 /1987; Nr 2/1988
Örjan Gahm, Andebodavägen 367, 175 43 Järfälla.
tel 08-580 141 42.

Äldre ex. av "Oldtimer" finns att tillgå i enstaka ex.

-85 nr 2; -87 nr 2; och 4; -88 nr 1; 2; och 3;
-90 nr 2; -91 nr 2; -93 nr 2; och 3; -94 nr 1; och 3;
-95 nr 1; -96 nr 2; -97 nr 1, 2 och 3; -98 nr 1, 2 och 3.

Även SAM Speaks finns i ett fåtal ex.

-96 nr 129; -97 nr 134; -97 nr 135;
-97 nr 136; -97 nr 137;
-97 nr 138; -98 nr 139 och -98 nr 141.
Priset är 20:-/st och du får dem portofritt inom Sverige -
till Norden och övriga världen tillkommer porto.
Ring till kassören eller till distributören Kurt Sandberg.
Kurts tel.nr är 035 - 12 28 46.



SMOS-T-shirt.

Ännu en chans - den sista för lång tid - till Dig, som vill
ha ensnygg T-shirt med SMOS-emblem.

Det blir en blå tröja med vitt s.k. gummitryck.

Priset blir ca 85:- om vi får in tillräckligt många
beställningar ca 50 st.

Förhandsbeställ hos ordf. tel 019-18 21 79 eller hos
Rolf Astervik, som ordnar tryckningen. Leverans vid
OT/SM eller per post om Du vill ha det så!

Rolfs tel 026-18 64 27.

Aarne Ellilä, världsmästare.

Berättat för Raimo Katajamäki av honom själv.

Översatt (något förkortat) från "Lennoki" utgiven 1983 av Kyllike Nordström, Örebro.

"Jag föddes 11 juni 1923. Min familj består av fru och två barn. Sonen arbetar inom diplomatin och dottern läser till sädsteknolog. Själv är jag kemist, tog kandidatexamen 1949. Marjatta, frun är också kemist.

Familjen i övrigt är inte intresserad av modellflyg. Markku har försökt, men intresset slocknade. Min fru har varit med på tävlingar, men endast som åskådare.

Familjen Ellilä flyttade 1934 från Lievestuoreelta till Helsingfors. Kring Mauringatan fanns mycket ungdomar. Modellflyget var redan väl utbrett där.

Bröderna Pentimäens flygningar var de första jag såg. Av bröderna fick jag vingar och en kropp till mitt första modellplan. Det var några andra, som hade liknande plan. Vi arrangerade en tävling för de här planen. Från en balkong på åttonde våningen kastade vi ut planen. De flesta av mina kopisar tog bort tyngden fram i nosen. När jag gjorde så, flög mitt plan sämre, så jag gjorde tvärt emot, vilket visade sig vara det bästa. Det fanns en kille, som hade ett plan med gummimotor, som flög mycket fint och som jag var imponerad av.

På stranden fanns en stor öppen plan, där vi flög. Nu är där bara gator. Redan då fanns ett stort intresse för modellflyg. Vi fick tag på en engelsk tidning om modellflyg. Med tidningen följde en ritning på ett plan, som visade sig vara mycket bra."

Familjen Ellilä flyttade ytterligare tre gånger innan vi hamnade i Esbo.

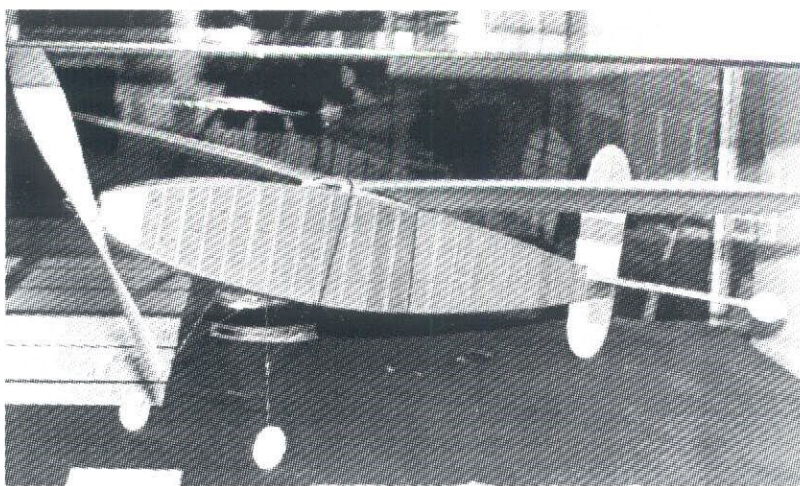
1938 deltog Aarne Ellilä i Nordiskamästerskapen i Norrköping. Man tävlade i Wakefield-klassen. Aarne hade byggt en Wakefieldmodell, men den gick inte så bra. Han var den yngste deltagaren. Med i laget var också Lennart Poppius, VeikkoValanti, Klaus Kivinen. 1939 byggde han en ny Wakefieldmodell, den som 10

år senare vann VM-titeln. De är ju mycket sällsynt att ett så gammalt plan vinner en tävling!

1941 i juni var Ellilä med på Älleberg där NM skulle hållas. Under tiden han var i Sverige angrep Tyskland Sovjetunionen och Finland drogs in i kriget på nytt. "Mina svenska vänner undrade hur jag kunde

vara så lugn, men då svarade jag att inte blir det bättre om jag gråter!"

När han kom hem anmälde han sig som frivillig med pappans samtycke. 1942 fick han permis för att var med på modellflygläget i Jämijärvi, där



Ellilä har sin Wakefield från -49 bevarad på Vanda Aeroport i Helsingfors.

han tävlade och vann.

"Jag var den ende med en Wakefieldmodell, så det kom inte in något resultat i tidningarna, vilket gjorde det svårt att förklara för befälet var jag hade varit, men jag klarade mig från buren."

1943 blev han flyttad till en luftvärnsskola. Även då fick han permis för att delta i Jämijärviläget.

1949 åkte jag till England som utbytesstudent för att bättra på min engelska. Jag kom till Ipswich. Innan jag åkte sa en kompis till mig att ta med planet, för det skulle bli en Wakefieldtävling. Sagt och gjort!

Några av de utländska deltagarna träffade jag i London, bl.a. en holländare, som jag blev god vän med.

Vädret på tävlingsdagen var uruselt, mest regn och bläst, men det var nog till fördel för mig eftersom jag kände mitt 10 år gamla plan mycket väl. Inför den sista av de tre starterna var spänningen stor, för jag hade stor chans att vinna och efter en flygning på drygt 3 minuter hade jag vunnit - till allas stora förvåning. Men som det heter -bäste man vinner.....

Prisutdelningen förrättades på en bar i Cranfield. Där

fanns det fotsår i taket! Hur de nu hade hamnat där förstod jag inte! När festen var på topp kom en amerikan in med en eldsläckare och sprutade skum omkring sig. Holländareb som fick det på sig ilsknade till och det höll på att bli slagsmål, men det lugnade sig.

Nästa dagskväll var vi bjudna på middag. Under kvällen ville arrangörerna att jag skulle hålla tal, vilket var mycket svårt, men jag lyckades i alla fall hälsa dem välkomna till Finland påföljande år. Det är nämligen tradition att den som vinner skall arrangera tävlingarna nästkommande år. Jag förklarade att tävlingen skulle hållas på natten, vilket gjorde många förvånade och nyfikna.

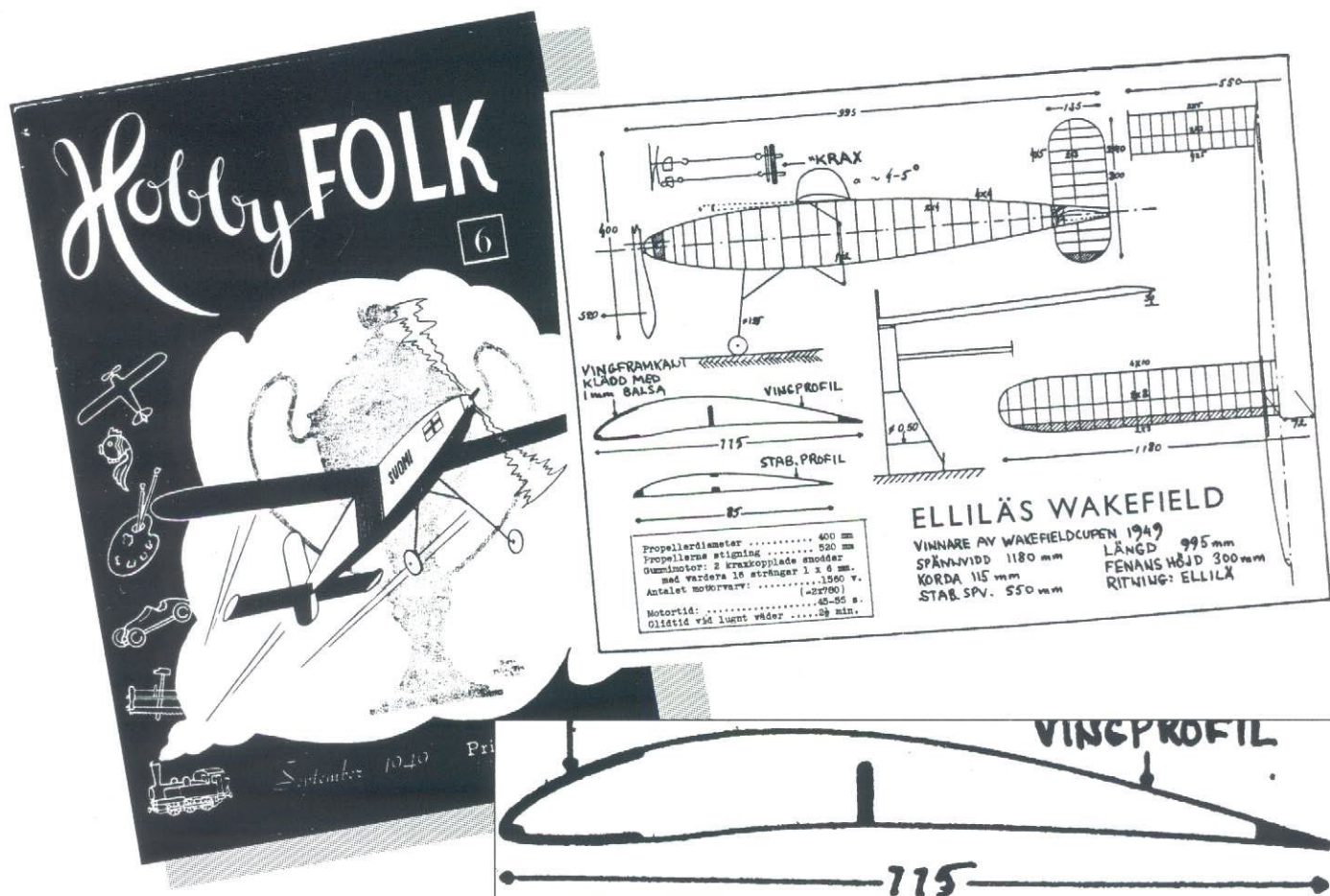
Det året 1950 arbetade jag heltid med att planera tävlingen. Så kom då tidpunkten för tävlingen. Många utländska gäster anlände, t.ex. italienarna, som inte kunde sova för det blev ju aldrig mörkt!

Tävlingen vanns av mig igen, vilket medförde att Finland fick arrangera även följande års tävling, vilken vanns av svensken Sune Stark. Själv kom jag på slutrundan.

1952-års tävling hölls alltså i Sverige, där jag kom på 3:e plats och där slutar min tävlingskarriär.

Fortfarande är jag ihågkommen av många, bl.a. för de två mästerskapen i rad och därtill en 3:e plats. Både byggande och tävlande har givit mig mycket, jag har lärt mig tålamod och fått självförtroende.

Äldre tiders Wakefieldmodeller var byggda så att de vägde 230 g, därav var ca 150 g gummimotor- märkligt att kroppen höll när man vred upp gummisnodden. Kroppen byggdes av 4x4 mm och 4x2 mm lister. Man fick akta sig så att gummisnodden inte gick av, för då var hela kroppen förstörd. Det fanns på 40-50-talen två olika fabrikat av gummisnodd: Dunlop och Brown. Senare kom även Pirelli. Jag använde Brown. Bästa tävlingstaktik är att planet är så enkelt och stabilt som möjligt att flyga i olika väder. Till sist skulle jag vilja säga, att flygsporten är rolig endast om man är avslappnad och lugn. Somliga tar det så allvarligt att de blir stressade. Så får det inte vara - sporten skall vara rolig och avkopplande.



Den rätta profilen som den ska se ut och inte som den i tidningen M.A.N. som var en modifierad RAF 32..

I år är det 50-år sedan Ellilä tog hem pokalen i Wakefieldtävlingen vid Cranfield, England.
Här följer ett referat hämtat direkt ur tidningen Hobby Folk -49.



Wakefieldvikingar i västerled: fr. v. Arne Blomgren, Börje Börjesson, Anders Deurell, Åke

"Postis" Larsson, Lennart Segerfelt och lagledaren Sune Stark.

WAKEFIELDTÄVLINGEN

Vår utsände medarbetare Lennart Sundström kom riktigt i händelsernas centrum vid årets Wakefieldtävling som "meck" åt ende deltagande finnen. Kanske vår gode vän Susse bidrog till de 10 sekunder som gav Finland segern? Här är i alla fall rapporten:

Årets Wakefieldtävling — den 14:e i ordningen — kännetecknades av dåligt väder, "sophögsflygningar", tragedier, sportmanship, fighting spirit och mitt upp i alltihop, ett enastående gott humör. Samtidigt var tävlingen utomordentligt spännande, jag har för min del aldrig varit så uppjagad under någon tävling som just denna. Men så var det också mycket som stod på spel. Skulle pokalen, The Wakefield Cup, vinnas av USA eller Nya Zeeland skulle Sveriges chanser till deltagande vara minimala. Pokalen åt Europa var mottot, men resultatet blev ändå bättre. Vår gamla vän från åtskilliga tävlingar i Norden, Aarne Ellilä, 27-årig kemistuderande från Helsingfors, ensam finne, slog överraskande hela världseliten.

TULLBESVÄR.

Men låt oss ta det hela från början. Hela laget utom ledaren, Sune Stark, flög över med SAS

till London, och vid ankomsten till Northolt blev det ett mer än timslångt parlamentärande med en tullman om modellplanen skulle anses tullpliktiga eller inte. I varje fall ville engelska tullen ha deposition, c:a 300 kr., men hur det nu var så blev modellerna fria, mot ett löfte att de skulle utföras ur landet inom tio dagar. G. G. Nilsson, gammal "Vinge" och medlem i KSAs modellflygkommitté, hade under tiden ledsnat i sin egenskap av mottagningskommitté, och avvikit in till London, men senare hade vi, d. v. s. laget och undertecknad desto större nytta och glädje av honom.

Efter en timmes bussfärd anlände vi till Londonderry House, det engelska sportflygets högberg, belägen vid Londons förnämsta gata, Park Lane. Huset var vid vår ankomst fyllt av modellflygare från hela jordklotet, men de första jag stötte ihop med var den danske lagledaren Per Weishaupt och norrmannsn Harald Orvin. Vi välkomnades sedan av ordförande i Society of Model Aeronautical Engineers, A. F. Houlberg, tillika ordförande i FAI:s modellflygkommission. Efter 5 o'clock thé, var det dags för bussresa igen, och målet var nu College of Aeronautics vid Cranfield, c:a 2 1/2 timmes bussresa från London.

TAKTIKSNACK.

Vid ankomsten till Cranfield möttes vi av Sune Stark med fru — han hade åkt över i familjens Volvo PV 444 — och så var det färdigt för det s. k. taktiksnacket. Börjesson hade i sin modell en ny typ av engelsk gummisnodd, och den påstods ha utomordentligt goda egenskaper. Det gällde nu att i all hast skaffa denna snodd. Under nästa dag, lördagen, fick man också köpa in ett parti, och så började intrimning av motorer. Det var emellertid lättare sagt än gjort, eftersom rummen saknade de för gummimotorers trimning nödvändiga dörrhandtagen. Här fanns endast dörrknoppar. Men nöden är uppfinningens mormor, och hatthängare, värmeelement-kranar etc. fick ersätta dörrhandtagen.

Eftersom det blåste hårt under lördagen var trimning tämligen meningslös. Amerikanerna hade emellertid varit kloka nog att stiga upp i ottan, då vädret var lugnt, men de var å andra sidan mera utvilade än svenskarna.

På lördag e. m. var det kontroll av modellerna — mycket välorganiserat f. ö. — och de svenska modellerna visade sig vara av högsta internationella klass. I söndagsupplagan av

WAKEFIELDTÄVLINGEN I KORTHET.

92 modeller från 19 länder.

Deltagande länder: Amerika, Australien, Belgien, Canada, Danmark, Finland, Frankrike, England, Holland, Irland, Italien, Monaco, Nya Zeeland, Norge, Sydafrika, Sverige, Schweiz, Tjeckoslovakien och Trinidad.

Tävlingsjury: Houlburg, England, Franc Zaik, USA, Van Hattum Holland.

Kostnad för tävlingens anordnande: C:a 15 000 kronor.

Totalkostnad för de utsända modellflygarna: Uppåt 100 000 kronor!

Antal totalkvaddade modeller: Ett 40-tal.

"Wakefieldnyheterna" omnämndes speciellt Arne Blomgrens modell, som betecknande som tävlingens förnämsta, dels på grund av det skickliga utförandet dels på grund av den i många stycken geniala konstruktion. Modellen hade också utomordentliga flygegenskaper, men det fick den tyvärr ringa chans att visa.

Sedan svenskarna studerat de utländska modellerna, var laget på det klara med, att våra modeller var de mest välbyggda av alla nationers, och självförtroendet steg. Vi hade trott att Sverige kommit på efterkälken när det gällde Wakefieldmodeller, men så var inte alls fallet.

Natten till söndagen trimmades det motorer för fullt — Segerfelt höll visst på till framt 3-snåret — och så somnade vi in, fulla av förväntan.

TÄVLINGEN BÖRJAR.

Uppvaknandet på söndagsmorgonen var något av en kalldusch. Det regnade ganska intensivt men värst var det med vinden. Det rädde nära nog storm, och vädret kunde knappast anses användbart. Men vad var att göra. Tävlingen

skulle gå i alla väder, så det var bara att knalla ut till tävlingsplatsen och plocka upp modellerna. Varje lag hade ett eget, mycket rymligt tält av kontinental badortstyp, och som närmaste grannar hade vi Monaco, Danmark, Trinidad (!), Canada, Zealand och Finland. Monaco hade f. ö. tävlingens enda kvinnliga deltagare, Mac Odette Pin. Hennes modell var välbyggd och hon hade kvalificerat sig i vanlig ordning, men det hårda vädret rädde hon inte på.

Enligt lottningen skulle Sverige göra första starten, men det var likgiltigt vem inom laget som började. Sune Stark åtog sig start nr 1 och öppnade därmed tävlingen. Som tidigare nämnts var det nästan storm, och startplaisen var långt ifrån idealisk. Sunes modell startade emellertid tämligen normalt, men på 25—30 meters höjd började den trycka och gick i backen efter c:a 30 sekunders flygning. Ett verk av förrädiska nervindrar! Kärran kvaddades och så var det reparationsdags. I den stilen gick det för samtliga svenskar utom Börjesson, som fick en bra start och uppnådde över 2 minuters flygtid. Landningen blev emellertid hård, modellen blåste iväg utmed marken och även Börje fick ägna sig åt reparerandets tålmodsprövande konst.

En lyckad flygning var första periodens facit för svenskarnas del, men lyckade flygningar hörde nu till sällsyntheterna även för övriga deltagare. Bra resultat uppnåddes av ett par amerikaner, en italienare samt Ellilä (utt. Elajla på engelska).

HOPPET VAKNAR.

Efter lunchen hade svenskarnas modeller tor- kat och någotsånär återtagit sitt normala utseende. Vinden var nu något mindre häftig, i varje fall blåste det jämnare.

Börjesson, Stark, Blomgren och Segerfelt gjorde skapliga starter, och ett svagt hopp började tändas hos de blågula. Hoppet fanns också hos Fletcher, USA, Sadoria, Italien, Loates, Canada och Chesterton, England och förra årets Wakefieldvinnaren. Ellilä gjorde också en bra andra start, och svenskarna konstaterade med belåtenhet att vännen Aarne låg på andra plats efter Fletcher.

Naturligtvis flög svenskarna bort sina modeller, liksom Ellilä och ett tjugotal andra tävlande, men den starkska Volvon plus tävlingens egna modellspanare svarade för att flertalet modeller tämligen snabbt kom tillbaka till sina ägare.

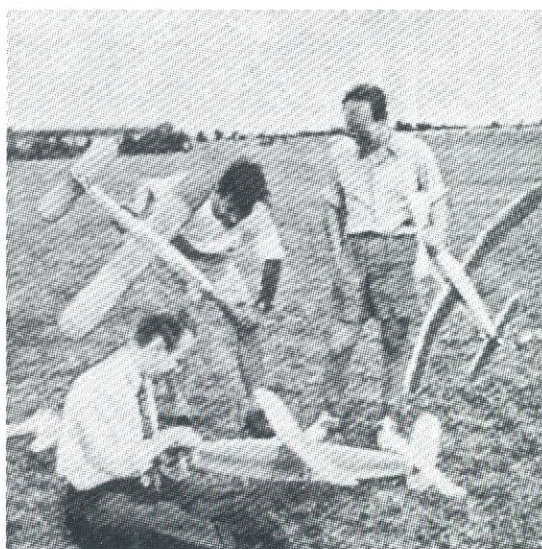
Så var det dags för sista start. Börjesson, Blomgren och Stark hade onekligen vissa chanser, nu gällde det att kämpa! Och nog kämpades

Bilderna på nästa sida:

Svenskarna Deurell och "Postis" ler ett igenkännandes leende åt sittande Elliläs gamla knarr. Vem kunde ana en Wakefieldsegrare i den kärran?

2:an Fletcher i mitten i samtal med Deurell och Franc Saic. I bakgrunden Ed Lidgard. De båda sistnämnda är berömda modellflygskribenter i USA.

Det amerikanska laget utanför College Aeronautics. Alla amerikaner hade fällbara propellrar.



det. Både Börje och Blomgren gjorde fina flygningar på bortåt fyra minuter, men vinden förde iväg modellerna så snabbt, att tidtagarna inte fick mer än lite över 2 minuter. Liknande öde vederfors Elliläs modell. Sune väntade så länge som möjligt med start i hopp om att vinden skulle mogna. Modellen kom emellertid aldrig upp i luften. Frigången gick sönder och modellen förvandlades på en sekund till en sophö. Där gick en chans till en bra placering.

Vem hade nu vunnit? Hade svenskarna någon möjlighet att komma bland de tio bästa?

FINLANDS DAG.

Lagets utsände spanare kunde snart meddela, att Ellilä tycktes leda och åtminstone två svenskar var bland de tio bästa. Det var goda nyheter. Men det var hårt i toppen, och felräkningar kunde ha förekommit. Dock, resultatet kollades och Ellilä hade verkligen vunnit med en modell som var tio år gammal, en modell som han klådde svenskarna med på Alleberg 1941!

Sensation! Vi tog hand om den överraskade Ellilä och hissade honom i minst 10 minuter allt under det fotografer från världens största tidningar och pressbyråer fyrade av sina blixtrar. Sedan passade vi på att hurra för oss själva också, eftersom Börjesson kommit på 6:e plats och Blomgren på 8:e.

Tävlingen hade börjat kl. 11, nu var klockan 19,45 och svenskarna hade all rätt att vara trötta. Men den fest som svenskarna ställde till för Ellilä, visade att de våras kondition inte var något att klaga över. Och sällan har en lyckligare finne skådats. Det enda bekymmer som tyngde hans unga axlar, var hur den pampiga Wakefieldpokalen skulle komma till Finland. Men den detaljen ordnades sedermera av SMAE.

Tätplaceringarna framgår av nedanstående resultatlista, men innan jag slutar detta relativt långa men ändå knapphändiga reportage från den mest spännande modellflygtävling jag varit med om, vill jag på det kraftigaste understryka, att det svenska lagets insats var strålande. Aningen mindre otur hade fört Wakefieldpokalen till Sverige, därom råder inget tvivel. Ur aerodynamisk synpunkt låg de svenska modellerna främst, och vi hade mycket litet att lära av de andra lagen. Vad de våra möjligen saknade var tillräcklig träning, men till nästa år är den skadan reparerad. Och då blir det inte så lång resa. Tävlingen kommer då att gå i Finland, förmodligen på Jämskärs eller Björneborg. WINGSTRÖM.

Striden var knivskarp, såsom framgår av listan nedan. Futtiga 10,2 sekunder hade lämnat segern till Italien, ytterligare en halv sekund hade säkert glatt amerikanarna en hel del!

RESULTAT:

Segrare: Aarne Ellilä, Finland 549,9 sek
 2) E. Sadorin, Italien 539,7 "
 3) W. Fletcher, USA 539,4 "
 4) E. Naudzius USA 532,3 "
 5) F. Loates, Canada 491,9 "
 6) B. Börjesson, Sverige 490,1 "
 8) Arne Blomgren, Sverige 444,0 "
 37) L. Segerfelt, Sverige, 53) Sune Stark, 63) Åke "Postis" Larsson, 78) A. Deurell.

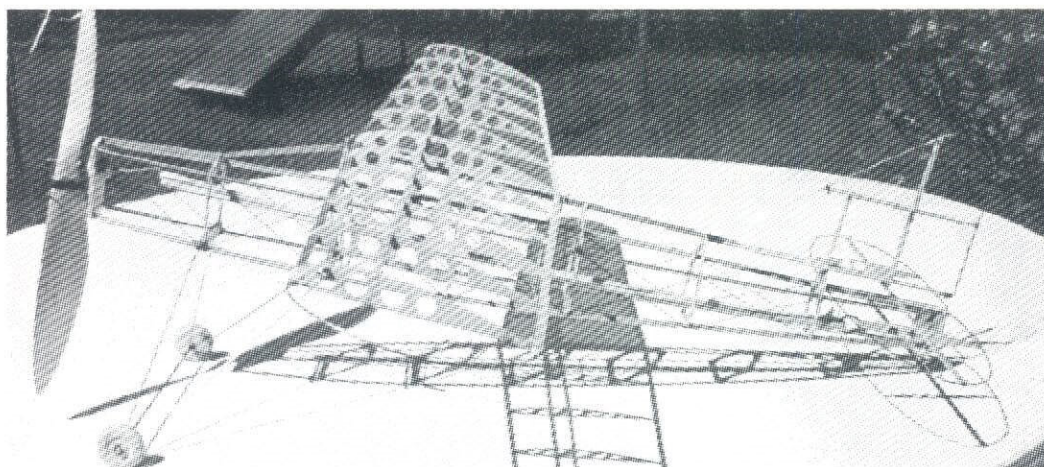


BREV

Brev från C.G.Ahremark om
"Vårt Hems Falken"

Vejbystrand den 13 december 1998.

Jag tänkte fara över till OT på Rinkaby men vädret här var så bedrövligt att jag omprövade beslutet och



stannade hemma och jobbade i stället. Jag är tillsammans med bl a några pensionerade Saabdirektörer inblandad i något som heter Senior Innovators och det håller mig sysselsatt. Jag har uppdraget att projektera och visualisera alla tekniska idéer de haft men som aldrig kommit till utförande. Det är vansinnigt roligt men ger inte mycket tid för modellflyget, eller flygmåleriet, som hela tiden lockar.

Jag har i alla fall tagit mig tid till att knäpa ihop ett ex av en av mina tidigare modeller. Att jag kom på att bygga den berodde mest på att jag efter flyttningen hit ner till Skåne hittade gammalt trä, hjul och propeller samt skisser till "Vårt Hems" "Falken", som jag byggde, tro jag 1934. Jag byggde först en modell efter originalritningen, men den blev inte så lyckad så med den ägna hjälp av mina CVM-arbetande morbröder blev det en fullskalainspirerad variant, som faktiskt flög riktigt bra enligt dåtidens krav - dvs som det brukade stå i reklamen. "Med modellen kan uppnås flygsträckor på 300-400 meter."

När jag byggde modellen på nytt blev jag något

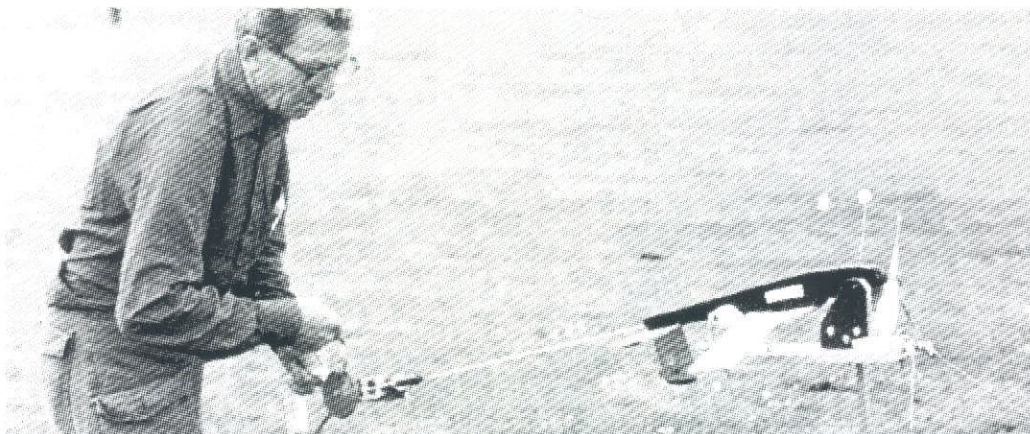
undrande över hur en 12-åring klarade att bygga sid- och höjdstyrverk i pianotråd, det är minsann inte det lättaste sättet!

Men som Du kanske ser av bilderna blev resultatet inte så illa den här gången heller. När mina söner fick se modellen fick jag lova att inte flyga med den. Lämna den oklädd och spara den till ett blivande modellflygmuseum och det är ju naturligtvis en tanke. Jag hoppas fortfarande på att det skall bli plats på Ålleberg för en modellavdelning och jag har Stig Kernell med på idén.

1936 byggde jag en "Falken x 1,5", som kom till därför att Konsumföreståndaren i Malmslätt hade fått hem någon slags frukt, eller annat, i en låda av balsaträ, som jag till min ousägliga glädje fick av honom. Mina morbröder sågade upp bräderna till flak och det visades sig naturligtvis vara balsa av allra sämsta slag. Visserligen lätt men så mjuk att det inte skulle hålla i en modell. Då kom morbröderna åter med en lösning, jag skulle limma ihop flaken med fibrerna tvärs precis som i plywood. Undrar om detta var första försöket med balsaplywood? Det blev inte starkt men det fungerade. Så när jag nu inte skall flyga med den lilla "Falken", så har jag startat så smått med x 1,5. Till den har jag propeller och hjul kvar och dessutom balsa som är av ungefär samma kvalitet som den gamla fruktlådan och obrukbar till någon kvalificerad modell. Den kunde vara rolig till nästa års OT-träff!

Finns "Falken" i Ritningsbanken eller är den ritning jag nu gjort av något intresse? Jag skänker den gärna till Dig om Du tror att den kan vara till någon glädje. Finns den inte med i ett tidigare nummer av Oldtimer förresten?

Lev väl!
Gamle vännen Carl G.



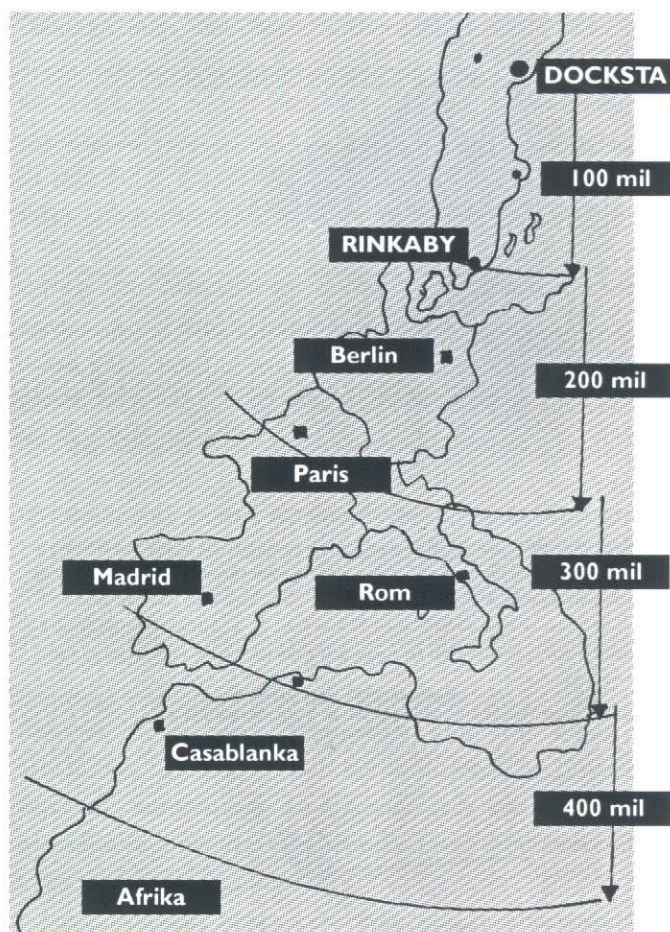
HEWA: - En OT-medlem har ordet.

Docksta den 14 januari 1999.

Tredje gången gillt blev det inte. Två resor på sammanlagt ca 440 mil, det räcker! Några extra mil till S.M. den 3 oktober blev det inte. Sonen, som flyger på Kastrup, sa: "Pappa, far inte ner - det bara blåser här nere!"

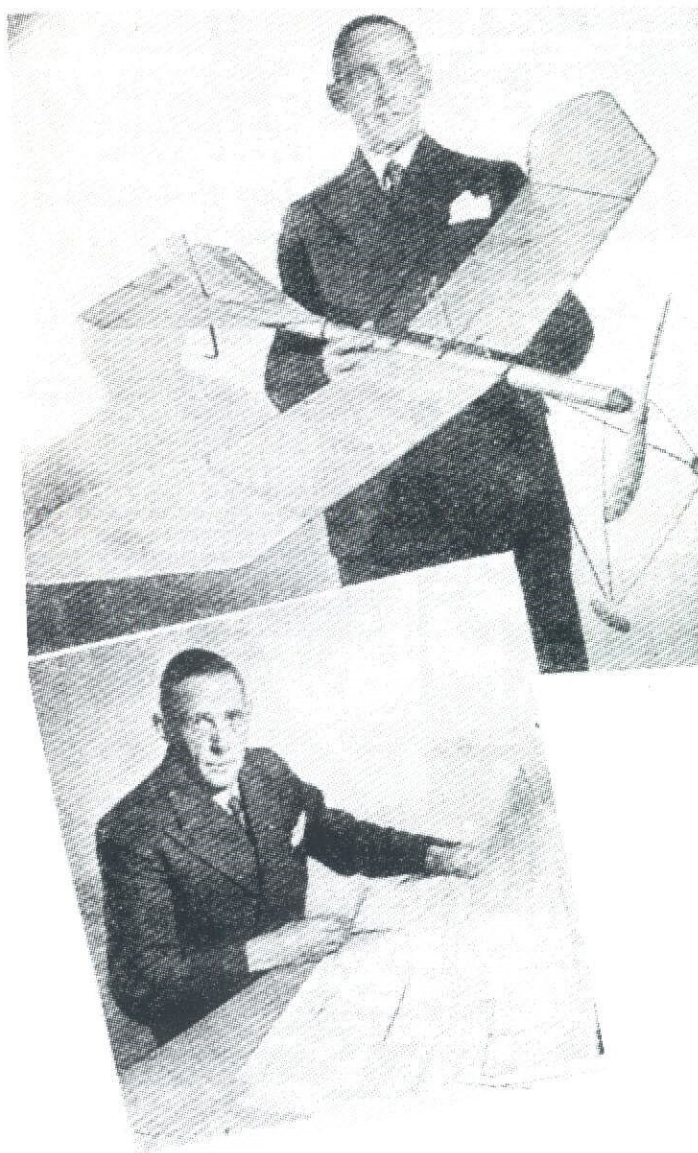
Jag har roat mig med att rita en karta här intill. Från Docksta, som ligger mellan städerna Örnköldsvik i norr och Härnösand i söder till Rinkaby är det ca 110 mil. Östersund, där Arne Berglin bor, ligger på samma breddgrad. Om man skulle åka en enkel resa från Docksta söderut, på de resor jag gjorde till S.M. i fjol, då skulle jag hamna en bra bit in i Afrika! Jag och Arne bor ändå mycket nära Sveriges geografiska mittpunkt. Tankar går till kommande S.M. Många tävlande kommer till Rinkaby redan dagen före första tävlingsdagen - alltså fredag. För min egen del "mellanlandar" jag i 08-området och fortsätter andra halvan av resan på fredagen. Om jag åker från 08-området kl 6 -7 på morgonen, bör jag vara i Rinkaby vid 14-tiden. Installera mig i förläggningen, få en kopp kaffe - ta fram de modeller som tävlingsledningen bestämt ska tävlas med och börja tävla vid ca 16-tiden.

Om det normalt blåser på dagen, bör det väl vara något lugnare på eftermiddagen och kvällen. Kanske någon klass med gummimotor kan flygas då?



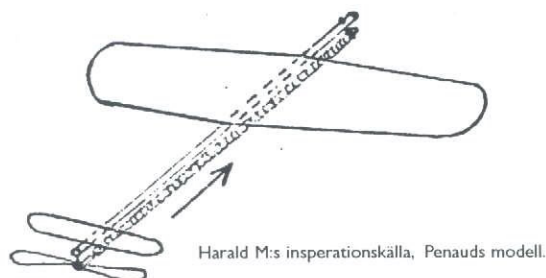
Med modellflygarhälsningar

Helge Wannberg



Bilden ovan; HARALD MARTIN med en senare modell där kropp och stomme var av aluminium. Dragande propeller. Han flog den på Sveriges första modellflygtävling arrangerad av Dagens Nyheter våren 1913. Spännvidd 125 cm, längd 105 cm. Kroppen av aluminiumrör med 30 mm diam. Tävligen ägde rum på Gärdet i Stockholm och Harald vann ett första pris i största klassen med en tid på närmare 2 minuter.

Bilden under: Harald med ritningen till sin första modell från 1901.



Sveriges och kanske Nordens förste modellflygare?

Sven Östlund.

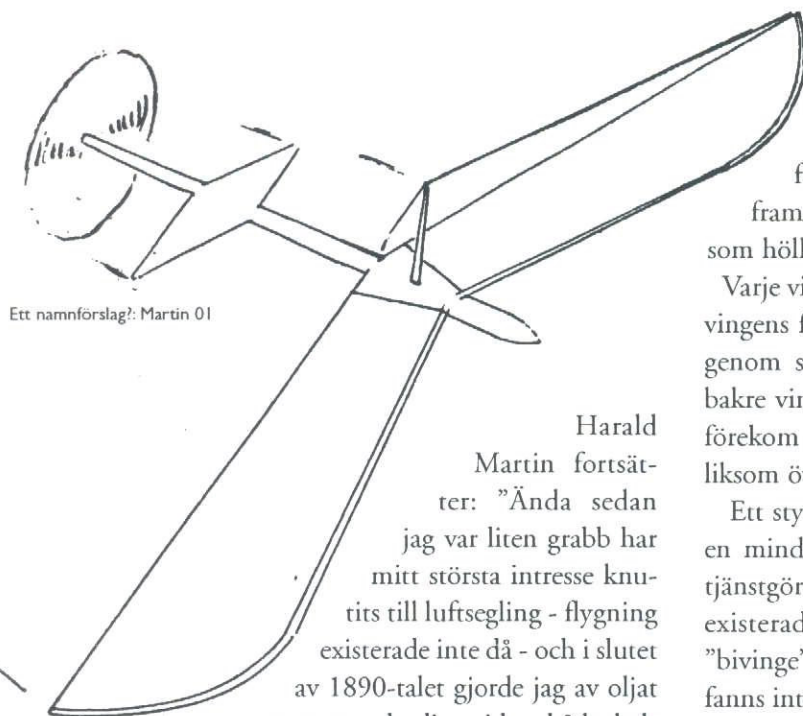
Ja, vem var först i luften med ett modellflygplan i Sverige? För de modellflyghistoriskt intresserade och kanske också för andra, är det en spännande fråga. Här presenteras en stark kandidat, Harald Martin som vid 14 års ålder 1901 byggde Sveriges troligtvis första modellplan med gummimotor. Gummisnodden knäckte han ur mammas strumpeband. Det kan finnas andra tidiga modellflygare också, så vi vill inte vara kategoriska, men det vore av intresse att höra om läsekretsen har andra förslag. Det finns ju många som har ett stort modellflyghistoriskt kunnande, inte minst vår ordförande, så vad säger ni finns det fler ännu tidigare modellflygare? Här nedan följer ett utdrag av en artikel ur en tidskrift från 1943 om modellflyg, där Harald Martin berättar om hur han själv började modellflyga.

Den första modellen.

"Modellflygningen har gamla anor, som sträcker sig mer än ett hundra år tillbaka i tiden. Det första flygdugliga modellplanet såg dagens ljus när fransmannen Alphonse Pénaud på 1870-talet konstruerade sina små händiga modeller, där gummimotorn för första gången kom till användning som drivkraft.

Pénauds första modeller bestod av två olika stora vingar, vilka var fästa på en trästav på något avstånd från varandra, som framgår av modellen bilden.

Hos en del modeller satt den större vingen närmast propellern och hos andra tvärtom men propellern var alltid skjutande. Den drevs av en gummisnodd fäst under staven. Den första modellen hade en längd av 50 cm och en spännvidd av 45 cm och kunde flyga ca 60 m på 13 sek."



Ett namnförslag?: Martin 01

Harald Martin fortsätter: "Ända sedan jag var liten grabb har mitt största intresse knutits till luftsegling - flygning existerade inte då - och i slutet av 1890-talet gjorde jag av oljat papper och dito siden både ballonger och luftskepp, vilka jag fyllde med vätgas från ett litet hemgjort gasverk.

Men så fick jag syn på en bild av Pénauds modellplan och då satte jag förstås bums igång med att själv försöka göra en flygande modell efter Pénauds principer.

År 1901 - när jag var 14 år - hade jag ritningarna klara till mitt första modellplan, en stavmodell, som troligen också var det första i Sverige som drevs med gummisnoddar.

Sveriges första verkliga flygplanskonstruktör, den världsbekante uppfinnaren av blåslampan, fabrikör Carl Robert Nyberg hade visserligen redan 1878 konstruerat en liten "flygapparat" men den var av helikoptertyp och drevs av en klockfjäder.

Sedan jag hade ritningarna klara till mitt första modellplan gällde det att hitta lämpligt material. Passande lister fanns ju inte att köpa och att själv göra dem var jag inte i stånd till. Jag beställde därför hos en finsnickare lister av satinvalnöt, som då ansågs vara det smidigaste och lättaste träslaget. Men dyrt blev det! Varje list kostade 1 krona och 50 öre!

Värre bekymmer var det få tag på gummisnoddar. Det fanns ju inte att. Jag drog därför ut gummisnoddar ur min mammas strumpeband, men dels gick de lätt av och dels fick jag ovet av henne för att jag förstörde hennes strumpeband. Till sist lyckades en stockholmsfirma skaffa mig fyrkantiga snoddar med ca 2 mm genomskärning och det blev den slutliga lösningen.

Planet hade en spännvidd av 122,8 cm och staven var 78 cm lång. Vingen satt fram till på staven och hade omvänd pilform, så att vingpetsarna sköt fram ett stycke framför kroppsstaven. Vingen hade svag V-form som hölls i läge genom stagning.

Varje vinghalva var gjord av en enda valnötstlist utmed vingens framkant. Den böjda formen hölls i spänning genom stagning till staven en liten bit strax bakom bakre vingfästet på stavens översida. Någon vingprofil förekom inte, spryglar var något okänt på den tiden liksom över huvud taget alla aerodynamiska begrepp.

Ett stycke bakom den stora vingen hade jag placerat en mindre vinge med 27 cm spännvidd. Den skulle tjänstgöra som stabilisator, men den benämningen existerade inte på den tiden, utan den kallades "bivinge" och den större "huvudvinge". Någon fena fanns inte och därför ville modellen ofta vrida sig kring sin längdaxel. Någon propeller med det utseende och material som vi är vana vid nu fanns inte, då. Jag gjorde min av en skevad rottinglist som kläddes med oljat siden och hade en diameter av 30,5 cm.

Vad denna ovanligt stora modell vägde i färdigt skick vet jag inte, men den var rätt så tung i förhållande till nuvarande konstruktioner och flygegenskaper blev också begränsade. Längsta flygsträckan blev ett 30-tal meter, men vad gjorde det! Jag hade ju byggt min första flygande modell!

Jag kanske bör nämna att modellen 20 år senare, på tävlingen som hölls i samband med Flygutställningen 1933, flög hela 13 minuter. Men då hade jag förstås en riktig gummisnodd och en bättre propeller. Och den är "still going strong"!

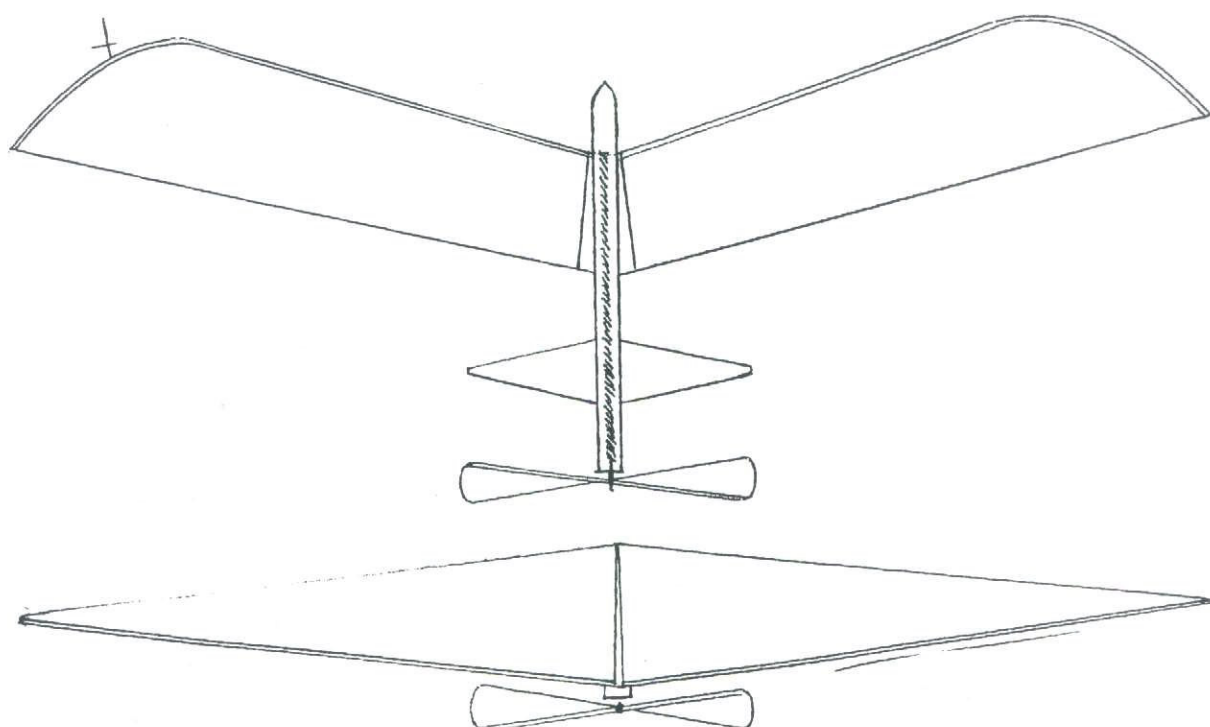
En modell av lättmetall.

Sveriges första modellflygtävling kom till stånd i Stockholm våren 1913 och var arrangerad av Dagens Nyheter. Sammanlagt 31 flygande och icke flygande modeller exponerades och beundrades av stora och små flygentusiaster.

Jag deltog själv med en större modell med en spännvidd av 125 cm och en längd av 105 cm.

Det var den första i Sverige som byggts av lättmetall.

Aluminium var på den tiden en sällsynt vara i vårt land, men pappan till en av mina bästa vänner var direktör i ett stort metallbolag i Stockholm och genom honom lyckades jag komma över aluminiumrör av 3 mm diam. De rören utgjorde stommen till vingar, sta-



Sveriges förmodligen första flygande modellplan. Spännvidd 122,8 cm, längd 78 cm. Skjutande propeller med 30,5 cm diameter. Bästa flygtid 13 min.
Konstruktör: Harald Martin

bilisator, fena och roder samt staghållare till vingen. Alla dessa ytor var sedan överklädda med fernissat tunt siden, men inga profiler eller spryglar förekom.

Kroppen var av s.k. rörstavsmo- dell. Ett aluminiumrör av 80 cm längd och 3 cm diam. inneslöt den kraftiga gummimotorn av 15 m gummiband. Propellern hade en diam. av 35 cm och hjulbredden på landstället var 28 cm.

Vingspetsarna hade samma form som de då berömda tyska och österrikiska Taube-planen. För övrigt framgår modellens utseende bästa av bilden.

Första flygtävlingen ägde rum på Norra realläroverkets gård vid Roslagsgatan i Stockholm, men vinden var för stark och åskådarna för många, så det beslöts att en ny tävling skulle hållas.

Endast tävlande och funktionärer underrättades om tid och plats för att som det sedan stod i D.N. "inte riskera tävlingarnas omöjliggörande genom för stora åskådarmassor":

Tävlingen hölls senare på Gärdet invid artillerikaser- nern och jag fick tävla i den äldsta gruppen ungdomar och i den största modellklassen. Jag lyckades ta

hem första priset i den klassen med en flygtid av närmare två min. En ganska bra tid då- 1913." Så långt Martins intressanta beskrivning.

Några reflektioner.

Man blir onekligen imponerad av Harald Martins pionjärbete inom modellflyget. Att utan teoretiska och praktiska kunskaper ensam kunna lösa alla problem med att konstruera, bygga och flyga vid den tiden, för snart hundra år sedan är en enastående prestation, väl värd en postum hedersbevisning av något slag. Vem bygger kopior av hans unika modeller, för att testflyga dem och till det kommande modellflygmuseet?

Skulle det inte vara en passande hyllning till svenskt modellflyg och åt dess Grand old man, inför 100-års jubileet år 2001, att få se dessa tidiga skapelser i luften i samband med OT-SM?

Det skulle också vara intressant att göra en närmare analys av Haralds modeller ur lågfartsaerodynamisk synpunkt. Hur tex en vinge utan profil, en plan vinge, skapar lyftkraft, som gör det möjligt att flyga

13 min., som Martin gjorde 1932, även om det naturligtvis var termik med i bilden.

Var låg tyngdpunkten och lateralplanets centrum, och andra liknande frågor. Av tidsskäl får det anstå till ett senare tillfälle.

Kan det vara så att Harald Martin är den förste modellflygaren i Sverige och i de nordiska länderna Danmark, Finland, Norge och de Baltiska staterna? Vi uppmuntrar de flyghistoriskt kunniga och de andra intresserade i dess länder att göra efterforskningar i den frågan.

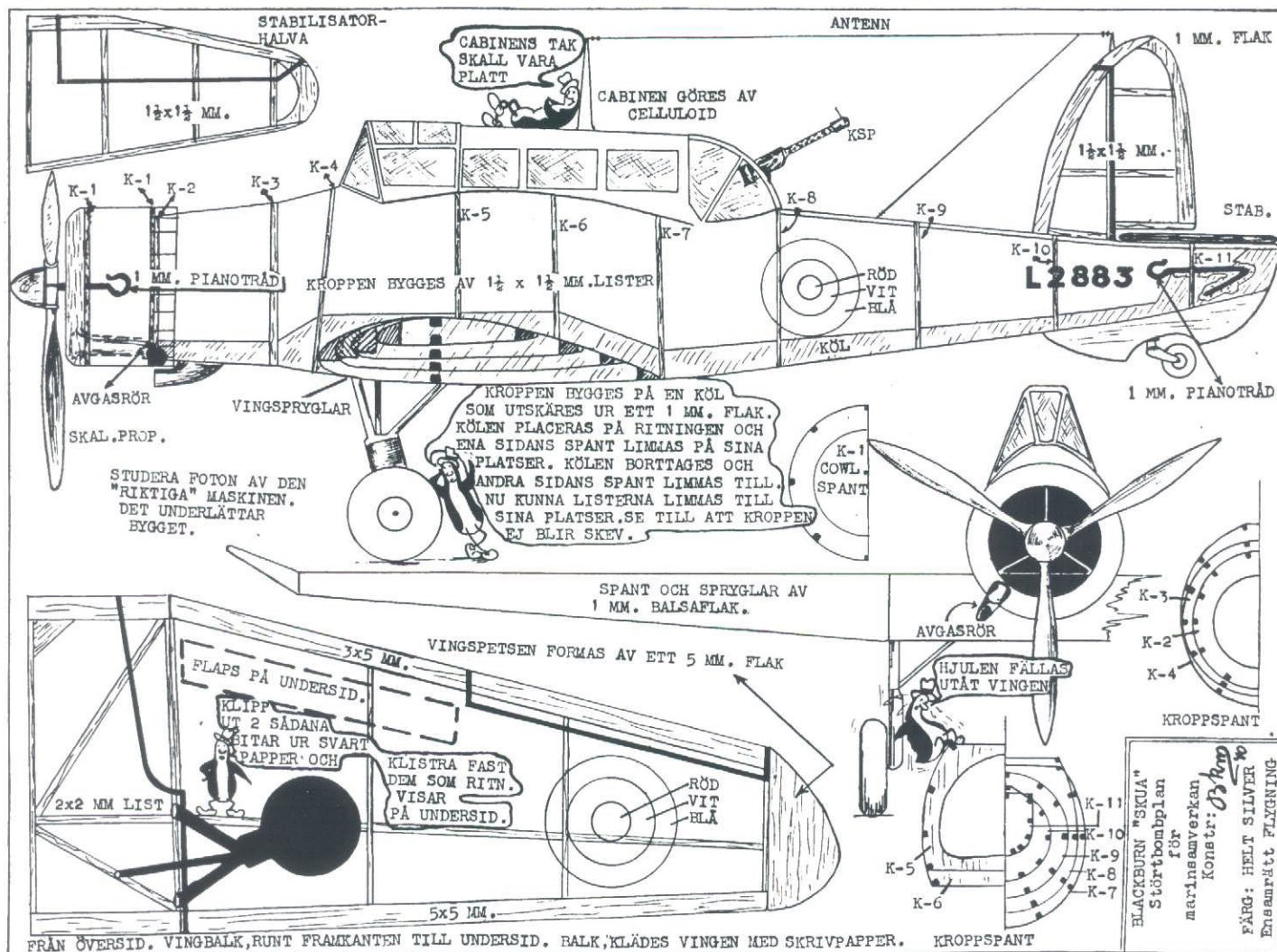
Om det inte inkommer dokumentation om någon ännu tidigare modellflygare före 1999 års utgång i Oldtimer eller i andra media, får vi anse att Harald

Martin de facto är Sveriges och Nordens första modellflygare.

Om det är så i verkligheten är kanske 100-års jubileet år 2001 något inte bara för Oldtimerorganisationen, utan också för Sveriges Modellflygförbund att uppmärksamma på något sätt i ett större sammanhang.

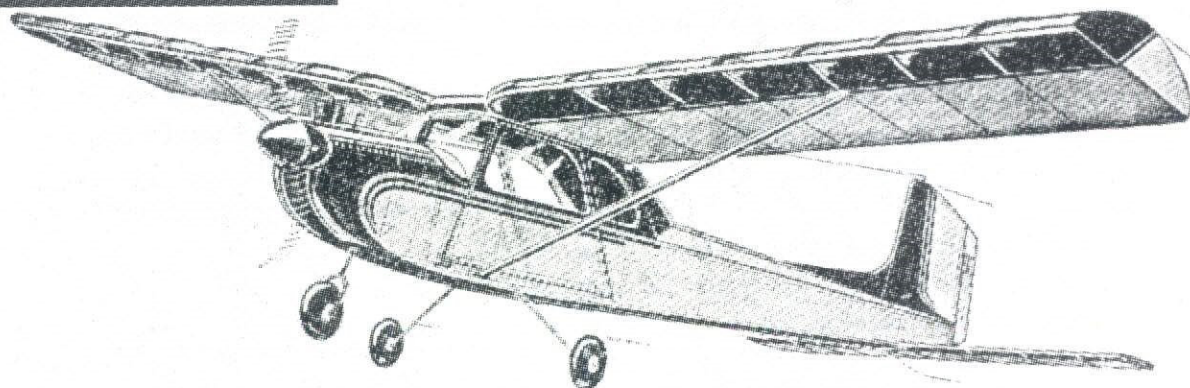
Vi vill på de här viset väcka uppmärksamhet kring den intressanta grundfrågan, frågan om var de verkliga rötterna till våra dagars Oldtimerflyg och till det moderna modellflygets månggreniga träd finns.

Källa : Levande Livet Populära Magasinet Nr 38 1943



OT-RC

Bild från
Modellflygkatalog
T Haglund&CO -54
SKY-SKOOTER
Spv 48" och E.D.
MkIII radioagregat



Funderingar om OT-RC III.

Efter att min artikel varit publicerad i MFN och OT-tidningen är det många som hört av sig med synpunkter och frågor. Jag skall här redogöra för min inställning till det hela, som samtidigt är svar på en del frågor.

Syfte:

Att föra samman många av dem som flög klassen på 50- och 60-talen till trivsamma och avkopplande tävlingar och meetings.

Att ge den yngre generationen en inblick i hur det gick till i RC-flygets barndom samt att den skall få möjlighet att själv pröva. det måste vara givande och framför allt lärorikt att trimma en modell, så att den flyger utan att man ständigt behöver styra den.

Regler:

Flygprogrammet enl. dåtidens RC III, men med undantag för att alla manövrar, som anges börja eller utföras över sändaren skall utföras framför domarna. Anledningen är att undvika att flyga över depå- och publikområde samt att det finns väl ingen som i dag flyger över sig. Det fordrar också att man är ganska mjuk i nacken, något som i så fall skulle omöjliggöra för många att flyga!

Modellen skall vara konstruerad före 1965 eller bevisligen ha deltagit i en RC III-tävling om den är yngre.

Max motorstorlek 10 cm³.

Max vingbelastning 100g/dm².

Max vikt 5 kg.

Valfri godkänd radioutrustning.

Godkända funktioner är sidoroder och motorkontroll/motor-avstängning.

Om modellen är utrustad med höjdroder måste detta kopplas ur.

Om någon trots allt vill ha höjdroder inkopplat ges inga poäng för landningens beskaffenhet samt precision, 5.6.3-2 och 5.6.3-3.

Hela landningsproceduren, 4.6.3, skall göras med avslagen motor. Om motorn är igång halveras poängen för de avsnitt under vilka motorn är igång.

Om fältets beskaffenhet är av sådan art att markstart är omöjlig, utgår manöver 5.6.1-1 och 5.6.3-2.

Man flyger tre omgångar och räknar de två bästa.

Den som flyger med en originalmodell med 1-kanalsradio får 10% tillägg.

Den tävlande får ställa upp med flera modeller, men endast den bästa kommer att räknas i den officiella resultatlistan.

Jag är tacksam om de som har synpunkter eller kommentarer hör av sig. Vi kommer att ha en tävling kombinerad med meeting den 29-30/5 (troligtvis på fd F6), där lördagen ägnas åt tävling både i OT-RC och OT-RC III samt att söndagen är vikt åt fri flygning med alla oldtimer RC-kärror. Mer info om detta arrangemang, när fältfrågan är löst.

Kjell-Åke Elofsson tel 0504 - 145 10

Oldtimermeeting och tävling i OT-RC och RC-III

Den 29 -30/5 är du välkommen till fd.F6 i Karlsborg till meeting och tävling med oldtimermodeller. På lördag har vi tävling i OT-RC och RC- III. Efter tävlingen och på söndagen är det fritt fram för *alla oldtimermodeller*. Eftersom vi kommer att hålla till på fältets bredaste del (ca 600m) bör det vara ok även för friflygande modeller.

LÖRDAG: samling kl.10.00 för de som skall tävla. Därefter flygs OT-RC och RC-III parallellt, 3 eller 4 omg. beroende av deltagarantalet.

På kvällen äter vi en gemensam middag på Restaurang "Flygaren", varefter vi går över till F6 kamratförenings lokal för social samvaro. Lokalen innehåller ett litet flottilmuseum samt en mycket sevärd fotoutställning. Vi kommer att ha projektorer för video, smalfilm och dia. Har Du något att visa är vi tacksamma att Du tar med det. Det är du själv som avgör hur trivsam kvällen kommer att bli!

SÖNDAG: fri flygning med alla oldtimermodeller.

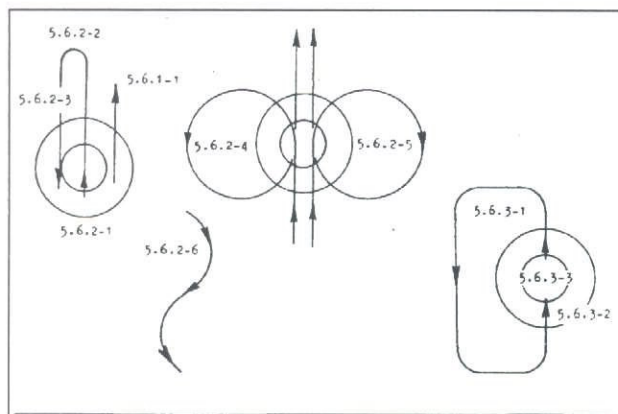
Husvagnsuppställning kommer att finnas på eller i anslutning till tävlingsplatsen.

Logementsbarack med 24 sängplatser står till förfogande.

Medtag egna sängkläder. Plats bokas genom Kjell-Åke, självkostnadspris c:a 40-50 kr/natt.

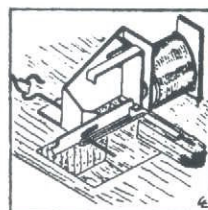
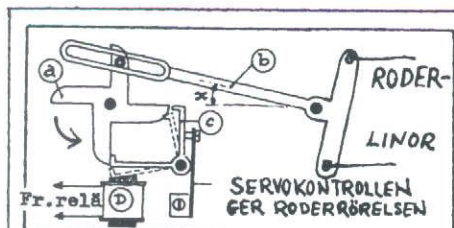
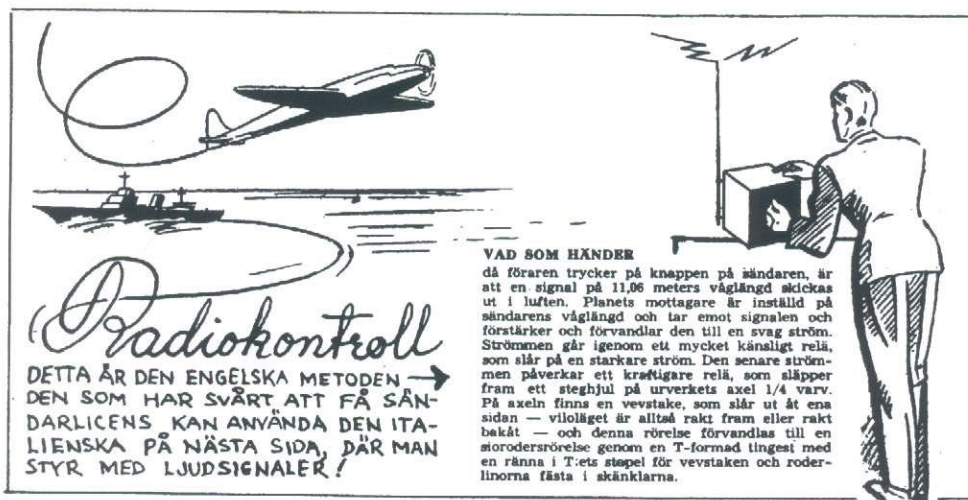
Vandrarhem (ett par min med bil) med 2-4-6-bäddrum till 100kr/natt (60kr för barn under 15år). Du bokar själv plats, 0505-44 600. Referera till Tibro MFK för att få nämnda pris!

Tillgång till dusch i anslutn. till tävlingsplatsen.

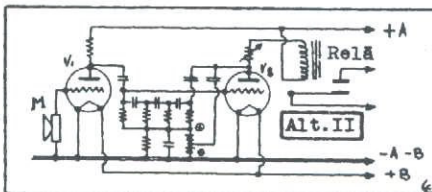
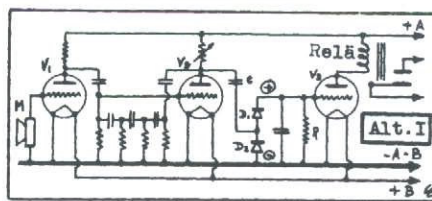


Domarkort Radiostyrda modeller - kategori III Monocontrol

Manöver nr	Beskrivning	Domar-betyg	Koeff	Poäng
5.6.1-1	Start från marken är obligatorisk och skall följas av jämn rak flygning mot vinden		5	
5.6.2-1	Rakflygning mot vinden påbörjas rakt över sändaren (minst 10 sekunder, min höjd 10 m)		5	
5.6.2-2	Vänstersväng 180°		5	
5.6.2-3	Äterflygning i rak linje med vinden till rakt över sändaren		5	
5.6.2-4	Vänstersväng 360° börjar rakt över sändaren diameter min 50 m, max 100 m		6	
5.6.2-5	Hogersväng som föregående		6	
5.6.2-6	Störtspiral, 2 varv		5	
	D:o 3:e varv direkt på föregående		5	
5.6.3-1	Ländningsinflygning i rektangulär bana		10	
5.6.3-2	Ländningens beskaffenhet		5	
5.6.3-3	Ländningens precision (Poäng i 5.6.3-2 x koeff.) (a) Sättning inom 25 m cirkeln x 3 (b) Sättning inom 50 m cirkeln x 2 (c) Sättning utanför 50 m cirkeln x 0			
Total poäng				



En ton från marken uppfattas av mikrofonen M, förvandlas till en ström som ger reläet D en impuls, varvid spärren c löses ut. T.v. höjdroderkontroll med fast viloläge. Två mottagaralternativ till höger.



Bilder tagna ur Hobby Folk 1949

OT-RC

31 jan. 1999.

Vi noterar att dagarna blir några minuter längre allteftersom. Om vi väntar lite till, så är våren här och då vidtar något som vi kallar flygsäsong. Det är således dags att damma av gamla OT-kärror alternativt bygga ihop något nytt till tiden är inne för luftning av desamma.

Vad gäller meetings och tävlingar i OT-RC under 1999, har Thomas Johansson och undertecknad Ingvar Claesson på förslag:

MEETING MED TÄVLING:

I Lund resp. Nyköping. Lördagen den 19 juni. Breeding kl 1000.

RC-OT RIKSMÄSTERSKAP:

I Nyköping. Lördagen den 11 september. Breeding kl 1000.

Notera redan nu dessa datum i din almanacka!!

Anmälningar: Thomas Johansson,
Lund: 046-248537
070-546 49 02

Ingvar Claesson, Nyköping:
0155-21 85 95

Startavgift: 50:- /modell.
Erläggas vid start.

Så är det väl dags att beskriva de enkla reglerna mera officiellt. Dessa har nu testats vid några träffar och befunnits fungera bra, men den slutliga utformningen får väl komma efter ytterligare ett par tester.

MODELLEN:

Förbränningsmotordrivna RC-modeller och förbränningsmotordrivna, RC-utrustade friflygande modeller konstruerade t.o.m. 1960 får delta. Det är tillåtet att använda elmotor i stället för förbränningsmotor.

BYGGSTANDARD:

Modellen skall vara byggd, så långt möjligt, i material motsvarande originalet. Balsa, gängse hårdträsorter och plywood får användas av byggaren enl. dennes val. Så t.ex. får erforderliga förstärkningar göras för att möta de hållfasthetskrav som motor- och RC-installation fordrar.

Kompositmaterial är inte tillåtna. (Epoxi får användas). Till klädsel bör material användas, som till sin struktur liknar originalet d.v.s. siden, japanpapper, vävburen plast, plastfilm som har likhet med japanpapper samt nylon. Blank plastfilm (Solarfilm, Monocote och liknande) bör/får inte användas. Modellen skall ju exteriört efterlikna originalet. (Du som har en modell klädd med dessa "moderna" material är under framtida "övergångstid" välkommen att delta i övningarna. Huvudsaken är ju att vi flyger!)

FLYGMOMENTET:

Tävlande med modell utrustad med enbart sidoroder alt. sidoroder och motorkontroll får tillgodoräkna sig 30 bonuspoäng totalt. Max 4 min får disponeras av piloten för stigning. Om stigtiden överskrides dras motsvarande antal sekunder av från glidtidens 4 min (240 sek). Omstart är tillåten vid helt motorbortfall < 30 sek efter start. Start är när modellen lättar eller släpps vid handstart. Om problem uppstår efter 30 sek kan piloten meddela att motorn stängs av. Piloten får då tillgodoräkna sig följande sek i glidflykt. Landningspoäng som vanligt.

Landningspoäng (30 p) vid landning innanför en cirkel med 30 m diameter. Mätning sker, där modellen stannat, från märkets mittpunkt till spinner spets, eller om spinner saknas, till propelleraxeln/mutterns främsta del. Modellens läge beaktas ej. (Rättvänd eller upp & ned).

(Anm. vad gäller stigtid och glidtid kan det i vissa fall vara påkallat, att justera tiderna nedåt. detta gäller t.ex. om tävlingsfältet är beläget inom en närliggande flygplats kontrollzon. Justeringar skall meddelas vid breeding.)

OT-SEGELMODELLER:

Sådana har inte provats vid någon träff.

FÖRSLAG: Högstart med 200 m lina, springstart, bryttrissa eller gummirep. (lina + gummirep = 200 m). Glidtid : 4 min. Landningspoäng som vid motordrivna modeller. Mätning sker vid nospetsen på modellen.

ÖVRIGT.

För närvarande tävlas om Riksmästerskap. Arbetsgruppen för OT-RC kommer att arbeta för att ta fram de internationella reglerna (SAM) för att vi ev. i framtiden skall kunna tävla på SM-nivå.

Redovisat tävlingsform är synnerligen enkel men kan för den skull ge en hel del spänning. Prestationerna under tävling är direkt mätbara. Fördel! Tidigare deltagare har uttryckt sin belåtenhet med såväl regler som arrangemang.

Så damma av vad du har, eller bygg något nytt, så ses vi den 12 juni och den 11 sept. Kom med och ha KUL!
VALKOMNA!

CLA / Ingvar Claesson

Tibro 991211.

Hej Sven-Olov!

Nu när ännu ett år gått, vill jag tacka för de trevliga tidskrifter jag som medlem fått.

Jag önskar Dej och övriga i redaktionen ett GOTT NYTT ÅR.

Jag medsänder ett minne från 50-talet,

då det var som jag minns stora svårigheter att hålla en R/C-modell i luften. Med dåtidens radioapparater slutade ju de flesta flygningar med att flygplanet som vi sa "gick ur räckvidden".

Men även på denna tid gjordes goda flygprestationer. T.ex. så flög en engelsman vid namn Sid Allen en R/C-modell från England till Frankrike. Starten gick från Dover och modellen landade på franska kusten. Modellen, just en Radio Queen, som Du ser på mina bilder styrdes från en Auster som följeflygplan.

Radion var en s.k. Reed-anläggning och modellens motor var en E.D. diesel på 5 cm3.

Hälsningar Gunnar Pettersson

TILLSTÅNDSBEVIS

Kungl. Maj:ts kungörelse den 4 juni 1954

(nr 471) meddelar

Kontorist Gunnar Peterson född den 13.11.1926
Brittgatan 9
Box 160
Tibro

härigenom tillstånd i enlighet med lagen den 3 maj 1946 (nr 172) om radioanläggningar m.m. att, under förbehåll av enskild rätt, tills vidare intill utgången av år 1956 innehava och nyttja en radioanläggning, avsedd för fjärrkontroll av modeller, varvid skola gälla följande villkor:

1. Radioanläggning får användas endast för fjärrkontroll av modellflygplan, -bilar, -båtar o.dyl. Den får icke nyttjas för sändande av några som helst meddelanden.
2. För sändaren tekniska utförande skall gälla: Frekvensband 26 960 - 27 289 kp/s Tillförd anodeffekt max. 5 w Sändningsklass A 1 och A 2
3. Sändare och mottagare skola vara så konstruerade, att harmoniska svängningar eller parasit-svängningar icke utstrålas med sådan styrka, att störningar därav förorsakas i för annan trafik avsedd mottager, inställd på frekvens utanför ovanstående frekvensband.
4. Tillståndshavaren skall ha tillgång till anordning för uppmätning av använd frekvens med sådan noggrannhet, att kontroll kan göras av att sändare och mottagare (om denna sistnämnda exempelvis är av pendelkopplad typ) arbeta inom ovanstående frekvensband.
5. Tillståndshavaren skall utan anspråk på gottgörelse ställa sig till efterrättelse i tillämpliga delar föreskrifterna i den internationella telekonventionen med tillhörande radioreglemente ävensom de föreskrifter angående anläggningens tekniska utförande, frekvens m.m., som kunna komma att utfärdas.
6. Telestyrelsens ombud skall äga att när som helst å anläggningen utföra prov, som kunna finnas behövliga.
7. Tillståndshavaren skall vara underkastad den avgiftsskyldighet, som han komma att fastställas, samt de ytterligare villkor och bestämmelser, som telestyrelsen an komma att meddela.
8. Det åligger tillståndshavaren att anmäla adressförändring till Kungl. Telestyrelsens radio-byrå, Stockholm 16.
9. Detta tillstånd får icke överlåtas.

Stockholm den 25.11.1955
KUNGL. TELESTYRELSEN
(namnteckning)
Erik Esping
Chef för radiobyran

S:int/A:2 förslag till medlemmar i SMOS.

Det är nu ungefär tio år sedan vi tog upp S:int(A:2)-klassen på ett möte i Arboga som tävlingsklass i O.T. Modeller från 1951 till och med 1955 skulle vara tillåtna. 1954 togs regeln om kroppstvärnsnitt bort och klassen kallades A:2 och senare FIA.

S:int-klassen har varit populär i O.T. under dessa år. Om vi antar att de som seriöst tävlingsflög klassen i början på 50-talet var i genomsnitt 18-20 år gamla så är dessa personer idag ungefär bortåt 70 år gamla! Om vi vill få in mera nya medlemmar och om vi antar att man vid 50-årsåldern börjar få tid att eventuellt börja igen så är det lämpligt att 1955 till 1969.

Vi skulle då få möjlighet att erbjuda de som tävlade i denna klass på 50-och 60-talet att vara med med sina egna modeller igen. Detta bygger på att de flesta kanske helst vill återuppliva modellflyg med modeller man själv använt i sin ungdom. För de som upplevt modellflyg på 30-och 40-talet finns det ju gott om klasser i O.T.

Varför då 1969? Jo, det var sista året då rak krok fortfarande var allenarådande.

1970-71 började snurrekroken att göra sitt revolutionerande intåg och detta förändrade kraven på de tävlande och på modellerna radikalt. Krav på startteknik (god fysik med teknikutövning) och styvare vingar blev skärpta och detta har resulterat i dagens FIA-modeller med enbart kolfiber, glasfiber, kevlar, elektroniktimers etc. För de som inte vet vad snurrekrok är, infördes den av två sovjetmedborgare (Isaenko och Lepp) vid VM i Göteborg. Modellen är fast kopplad till startlinan och kan cirklas runt valfri tid inom perioden ända tills den startande känner att han eventuellt har termikanslutning. Starten kan sedan fullföljas med utlösning av startkroken med en följande Zoomstart eller buntstart som ger 10-15 meter utgångshöjd, om den är lyckad, utöver vad 50-meterslinan ger i starthöjd.

Några kanske invänder att det är orättvist att bunta ihop modeller över en så lång period som hela 50-och 60-talet. Det hände dock inte något Revolutionerande under denna tid. Trenden var högre sidoförhållande (lugnvädermodeller), tunnare profiler, styvare vingar men fortfarande endast träkonstruktioner under denna period fram till 1969. Det vore ju dumt att förneka att modellernas prestanda i genomsnitt inte förbättrats under denna tidsperiod, men den är inte orimligt orättvis och kan ju alltid kompenseras med bra starter och det turinsslag som finns i all friflygverksamhet. Dessutom skall ju inte denna verksamhet vara enbart fokuserad på tävlingsresultat utan vara mera inriktad på social samvaro med modellflyg som gemensamt intresse.

Målsättningen med denna förändring är att säkra tillflöde av nya medlemmar från en tidsperiod, då friflyg fortfarande var en relativt stor del av modellflygandet. Det lär bli mycket svårare att få in medlemmar om 30 år från dagens friflygare, som är så fåtaliga.

Förslag:

S:int/A:2 med modeller från 1951 fram till 1969.

Vi förlänger alltså den befintliga klassens tidsperiod fram till 1969.

981111 M.V.H. Lars Larsson och Ronald Borg

Oldtimerträff i Sländan söndag 15 november.

av Lasse Larson

OT-flygning mellan klubbar per telefon. Kan detta vara något som kan intressera fler utövare?

Resor till tävlingar kan ibland kännas tröttsamt. Speciellt sent på året när dagarna blir korta. Därför togs kontakt med några klubbar samt klubbmedlemmar, som vi visste hade OT-modeller liggande eller hängande på väggar och dylikt. Inbjudan gällde det man hade flygbart hemma.

I Sländan flyger vi på åkrar som skördats. Vi har ännu ej lyckats få till något klubbfält.

Vädret denna söndag såg vinterlikt ut med lätt snöfall och -2°. Vinden var svag från nordost. Flygbart. Sex personer kom ut. Fyra hade modeller med sig.

Freddy Dahlstrand flög den gamla "Laban", som sakta steg i cirklar. Tre flygningar runt minuten, en skön syn. Två S-int-modeller sågs flyga mycket elegant. Den ena var Odenmans "Viking", den andra den vackra "Aurikel". Dessa flög var sin tre-minuters max med god marginal. Efter detta vred vindriktningen lite mer till nordlig. Maxtiden sattes nu till två minuter. Även S1-an "Örnungen" sågs starta fint. Det fina vädret som vi hade under flygningen gynnade oss verkligen. Arne Andersson i Nyköping meddelade oss att där var det också bra flygväder. De klubbar som nu kontaktades hade önskemål att OT-SM snart kunde arrangeras lite mer norrut. Örebro-området vore önskvärt då det ligger väldigt centralt. Där finns säkert lantbruk med stora arealer. Vi vill uppmuntra klubbarna att gå ut och ta kontakt med markägarna för att söka tillstånd för modellflyg. Så gjorde vi i Sländan och flyger nu i Järpås, mitt på Varaslätten. Det man i första hand bör ta upp med markägaren är vilka grödor som odlas på området och som kan bli känsliga att beträda. Även ersättningsanspråk är viktigt. Tag alltid med någon modell för visning, så det framgår vilken typ av flygning vi sysslar med.

Resultat av teleträff.

Arne Andersson	S1, "Dinah"	56	60	-	= 116
Kent Josefsson	S-int, "Mjölner"	62	-	-	= 62
Freddy Dahlstrand	C, "Laban"	56	70	58	= 184
Lars Larsson	S1, "Örnungen"	57	66	47	= 170
Lars Larsson	S-int "Viking"	180	120	102	= 402
Lars Larsson	S-int "Aurikel"	180	120	120	= 420

(flög Anna-Lenas modell)

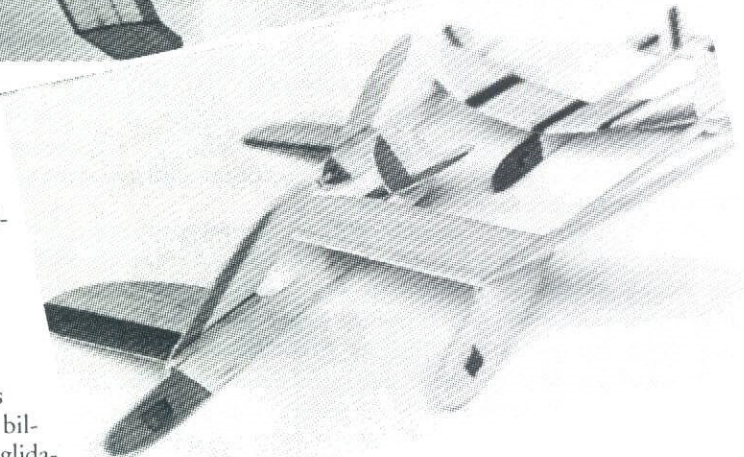
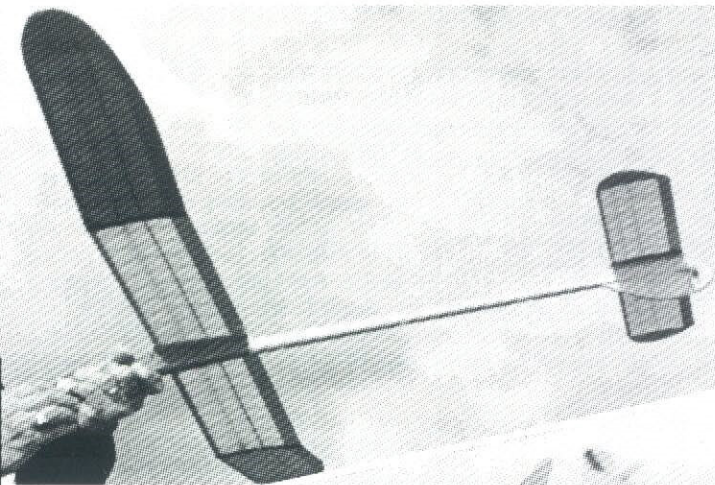
Modellflygarprofil från Hälsingland

Bengt Ahlman från Bergvik utanför Söderhamn förbereder en start med sin egen konstruerade A-1 modell.

-Det räcker med en liten tunn bit papper under bak-kanten från ett blad ur tidningen Kuriren för att få glidet, säger Bengt!

Bengt är pensionerad folkskollärare och som hobby har han pianot och modellflyget. Bengt har fostrat många modellflygare sedan femtiotalet i klubben Albatross.

En traditon har det blivit att träffa Bengt på Moheds flygfält sköna sommarkvällar för att trimflyga. Här på bilden bredvid ser vi några av hans uppskattade små kastglidare med oldtimer-stuk.



Kurt Sandberg med KS-47, samma konstruktion som på omslagsbilden. Foto: RA



Här har vi Sven Östlund med sin vackra "Meteor 21" på Moheds flygfält. Foto: RA.

Oldtimer Winter Challenge 1999

16-17 Januari

Namn	Model	Place	Start 1	Start 2	Start 3	Total
S1 Alf Wängberg	Zamba	Gendalen	37	120	-	157
S2 Sven Landervik	Taifun	Rinkaby	120	114	120	354

30-31 Januari

B Sten Persson	Clipper		101	120	74	295
B Sten Persson	Cleo		106	120	65	291
S1 Kurt Sandberg	HW-44		61	120	120	301
S2 Sven Landervik	Taifun	Rinkaby	120	98	107	325

16-17 Februari

B Sten Persson	Clipper		120	120	120	360
B Sten Persson	Cleo		120	120	107	347
B Jim Moseley	F.A.Moth	Ontario, Canada	61	72	53	186
B Helge Wannberg	HeWa MIN	Norrjärden	83	92	100	175
S1 Kurt Sandberg	HW-44		120	120	110	350
S1 Lars Larsson			98	54	57	209
F-Classic Gunnar Ågren	HUIOC		115	90	—	205
F-Nostalgi Gunnar Ågren	Night Train		78	63	120	251

Total Winners

B	Sten Persson	Clipper	655 s.
S1	Kurt Sandberg	HW-44	651 s.
S2	Sven Landervik	Taifun	679 s.
F-Classic	Gunnar Ågren	HUIOC	205 s.
F-Nostalgi	Gunnar Ågren	Night Train	251 s.

World Wide Postal Competition 1999.

Vår vän Jim Moseley har under en rad av år samlat modellflygare runt hela världen i en posttävling med fyra tävlingsklasser:

1) 1933 Lanzo Cabin. 2) 50" Glider. 3) 25+"/36" Vintage 4) 25" Vintage.

Då Jim varit flitig deltagare i SMOS:s Posttävlingar fann Lars Tolkstam och jag det inte mer än rätt att vi ställde upp i Jims egen tävling.

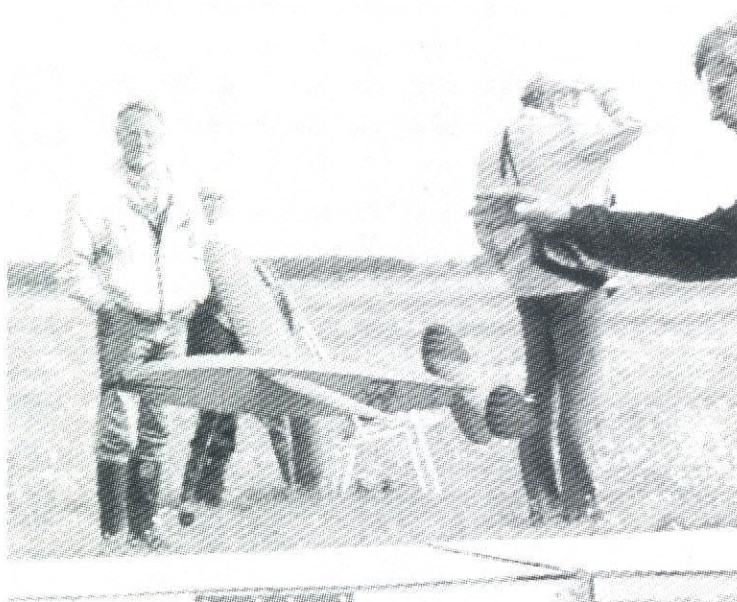
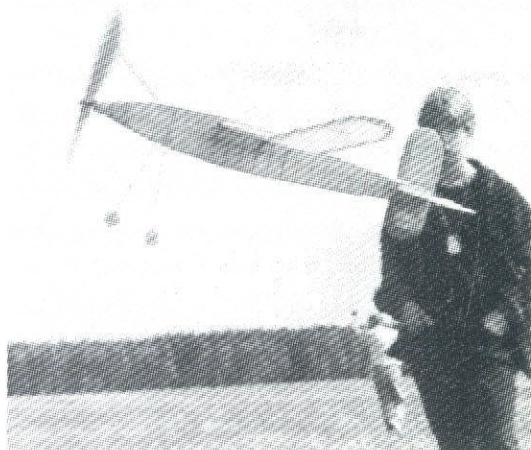
1933 Lanzo Cabin.	Error	50" Glider.	Error
1. Gordon Seymor, UK 100% 5.46%		1. Jacopo Pesciolini, IT 100% 1.66%	
2. George Merkel, CN 100%		2. Mike Thomas, CN 100%	
3. Mike Thomas, CN 100%		3. Eric Lord, UK 90,3%	

25/36" Vintage	Error	25" Vintage	Error
1. Jim Moseley, CN Senator 100% 1.17%		1. Jim Moseley, CN, Cabinaire 100% 1.27%	
2. Dave Aronsein, US KordaC 100% 1.66%		2. Orville Olm, CN, MissCanada 100% 1.92%	
3. Stu Bennett, US Gollywock 100% 2.83%		3. Orville Olm, CN, FAMoth 100% 2.55%	
		10. Lars Tolkstam, SW, Trim II 100% 23.25%	
		30. S.-O. Lindén, SW, Trim II 64,4%	



Gunnar Wivardsson med Korda C från -37. Vi fick inte se den i luften under -98 års SM. Men den maxade vid Danskarnas OT-Mästerskap under blåsiga förhållanden, liknande vårat SM med andra ord.
Foto: RA.

Här nedan ser vi de modeller som fanns med i det svenska VM-laget i England -49. "Postis" och B Börjessons Wakar byggda och flygna av R Åstervik Rinkaby -93.



Markku Tähkäpää berättar om hur han blev modellflygare. del 2.

Markku med "Mara" på
Rinkaby 1996. Foto: R Astervik.



På sommaren 1947 var jag på Jämijärvi och beundrade segelflygplan av typ Olympia och Weihe och konstaterade att så borde en modell se ut! Jag byggde dylika med olika spännvidd. Den bästa var MT-8 som jag deltog med i uttagnings tävlingar till VM och blev tvåa. Men i laget valdes enbart tävlande från Helsingfors och jag blev upplyst om att urvalet skedde på basis av tidigare meriter! Och jag som strax innan hade vunnit ett mästerskap. Men å andra sidan hade jag i alla fall inte haft råd att åka med till Jugoslavien där VM skulle hållas.

Andra modellflygare i Åbo hade en lite annorlunda utformning på sina modeller. V-formen var lika men vingen var med konstant korda och med ellipsformade spetsar. Kroppsnosen bestod av urholkade träbitar men bakkroppen bestod av 0,8 mm fanerrör som hade varit blötdag i hett vatten och sedan rullats på en rundstav för att sedan torkas. Kroppsspant behövdes inte. Det hela förstärktes med en lackad tygklädsel. Detta resulterade i en mycket stark kropp som aldrig gick av. Jag byggde två kroppar av denna typ och flög med dessa under mera krävande förhållanden. Några hade i kroppsnosen installerat batterier med en lampa som

syntes väl i kvällsmörkret och var då också lättare att hitta efter flygningen.

Båtvarvet lades ned och på platsen byggdes Väinö Aaltonens konstmuseum. Jag blev anställd som brev-bärare och stannade 46 år på posten.

Under åren 1951-56 blev det mindre tid för min hobbyverksamhet då jag ägnade mig åt simning, skidåkning och löpning. Jag köpte en motorcykel och friade till fruntimmer. Jag byggde dock en Wakefield-modell och deltog i världsmästerskapen på Jämijärvi i det finska laget. Tävlingen vanns av Sune Stark. Jag hade en bra Wakefield-modell men när jag skulle utföra min första tävlingsstart hände det en olycka. En fotograf med sin uppställda kamera på stativ kom i sista sekund i vägen. Jag fick en flygtid på en sekund innan min modell krockade med kameran efter markstart. Endast stabilisatorn var hel. Hur det gick med kameran vet jag inte men jag plockade ihop resterna och gick därifrån för att reparera modellen. Till mångas förvåning kom jag igen till den andra tävlingsstartens slut med min hopplappade modell vars lackade pappersklädsel ännu ej hade torkat. Jag fick nu en bättre tid och var åter med i tävlingen. Min slutplacering blev någonstans



Med denna modell vann jag mitt första finska mästerskap 1956.

bortom 40 men jag hade i alla fall fått deltaga i en stortävling.

På Jämijärvi modellflygläger uppmuntrades man att deltaga i så många klasser som möjligt. Så jag hade både förbränningsmotormodeller och gummimotormodeller i olika storlekar. Material fanns tillgängligt och före lagrets början var det bråttom med att göra i ordning alla tävlingsmodellerna.

Sommaren 1952 byggde jag en "flygande vinge". Den flög vackert bort i stora cirklar i termik. Denna första flygande vinge var rätt så liten, endast 120 cm spännvidd. Att bygga en större version fanns i mina tankar under flera årtionden. Först på 90-talet kunde jag förverkliga mitt projekt. Jag hade med mig "Mara" till Rinkaby 1996. 1954 byggde jag för en utställning en stor modell som hade en spännvidd av 360 cm och som var mycket välflygande. Den kom att finnas på omslaget i tidskriften "Ilmailu" (Flygning).

1956 vann jag mitt första finska mästerskap och då börja mitt intresse för tävlingsflygning att öka. Visst hade jag gjort bra ifrån mig tidigare men SM var värdefullast. På den tiden fanns det många duktiga konkurrenter. Jag vann även 1959, -60, -62 och -66. År 1959 var det hårt. Jag hade redan vunnit uttagningen till världsmästerskapen men på Jämi hade man en del-

tävling till SM. Jag råkade använda min VM-modell i denna deltävling och under sista starten flög den in i stark termik och flög bort trots att termikbromsen fungerade. En månad kvar till VM! Jag hade många modeller men de var alla hårt slitna. Jag bestämde mig för att bygga två nya modeller som jag inte behövde skämmas för i en sådan prestigeartad tävling. Jag byggde färdigt på tre veckor och det återstod en vecka för trimning. Lyckligtvis var det bra flygväder och modellerna blev vältrimmade. Jag var färdig för att åka till Belgien. Tävlingarna gick bra och det finska laget vann och jag blev fyra i de individuella tävlingarna. Vid fly-offen blev det en för hård start så att vingarna böjde sig kraftigt och jag fick avbryta starten för tidigt med en kort flygning som följd.

År 1965 gick världsmästerskapen i Finland i Kauhava. Jag byggde återigen två modeller så bra som jag kunde. Jag hade mer byggtid på mig denna gång och gjorde styvare vingar. Fven dessa modeller flög bra från början. Efter att jag flugit min första maxtid blev min modell antagligen stulen från åkern där den landat. Jag letade så länge jag kunde fram till nästa period. Modellen hade flugit 1,5 km. Jag återvände från letandet i tid och flög med den andra modellen och fick ytterligare en maxtid. Denna gång hittade jag modell nr två och fortsatte att leta efter den första. Jag hade tagit ut en kompassriktning. Sädesfältet var 1,5 m högt. Letandet var förgäves och jag höll på lite för länge. När jag kom tillbaka till startplatsen var det bara 5 minuter kvar av perioden och mycket sjunk i luften. Jag fick 1.50 och tävlingen var förlorad för min del. Kalén från Sverige var med i fly-off men en schweizare vann tävlingen.

I nordiska mästerskapen deltog jag ofta. Jag vann aldrig något NM men blev ofta tvåa eller trea. I Gamlakarleby och Tammerfors blev jag slagen av Eimar som är en riktig tävlingsmänniska.

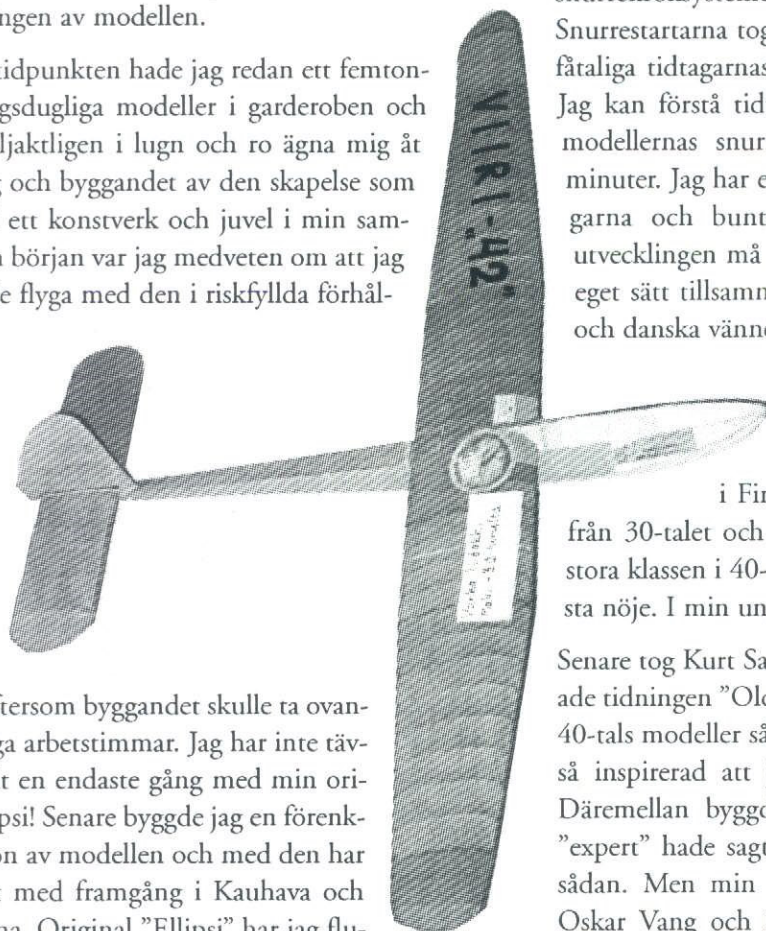
Byggandet fortsatte och modellflyglagret blev bara större och större. Förmodligen som följd av att jag tyckte att det var roligare att bygga än att tävla. Men att flyga utom tävling, inom klubben, var dock för mig roligast.

I slutet av 70-talet förverkligade jag en gammal dröm. En modell kallad "Ellipsi" med stor spännvidd med vingar som var helt ellipsformade och även med ellip-tisk V-form från roten till spetsen.

När jag började planera byggandet av den nya model-

len 1975 ville jag göra den så aerodynamiskt välformad som möjligt. För att nå detta samlade jag mina egna och andras tankar under åren och resultatet blev förverkligandet av min gamla dröm. Ellipsutformningen, som i sig är vacker, var den ledande tanken vid konstruktionsvalet. Detta slår igenom i det mesta vid utformningen av modellen.

Vid den tidpunkten hade jag redan ett femton-tal tävlingsdugliga modeller i garderoben och kunde följaktligen i lugn och ro ägna mig åt planering och byggandet av den skapelse som skulle bli ett konstverk och juvel i min samling. Från början var jag medveten om att jag inte skulle flyga med den i riskfyllda förhål-



landen eftersom byggandet skulle ta ovanligt många arbetstimmar. Jag har inte tävlingsflygit en endaste gång med min original Ellipsi! Senare byggde jag en förenklad version av modellen och med den har jag tävlat med framgång i Kauhava och Savonlinna. Original "Ellipsi" har jag flygit varje vinter vid väl utvalda väderförhållanden med det magiska talet 13 max tider vid 13 flygningar i följd.

Vingspetsarna hade aerodynamiskt utformad ellipsform. Vingkonstruktionen var geodetisk och verkligen unik bestående av cirka 2000 balsabitar. Dessa är placerade omlott med 28 mm längd. Vingens fram- och bakkanter smalnade kontinuerligt mot spetsarna. Dessa var laminerade så att framkanten hade 5 skikt och bakkanten 4 skikt. Alla skikt var slipade i bredd så att också den tunna spetsen hade lika många skikt. Kroppen gjorde jag så strömlinjeformad som möjligt.

(Det var svårt att översätta beskrivningen av vingbygget men Markku har gjort några skisser som bifogas. Översättarens anmärkning).

Med andra exemplar av denna typ av modell deltog jag också i EM -84 i Livno och i VM -87 i franska Taïze. En enstaka flygning i vardera tävling i "dålig luft" spo-

lierade mina möjligheter till bra placering. Jag var nog den ende som inte använde "snurrekrok".

Min karriär som tävlingsflygare började lida mot sitt slut. Jag vann några enstaka tävlingar. Snurrekroken passade inte för mina otaliga modeller. Jag gillade inte snurrekroksystemet, det var för mycket trixande. Snurrestartarna tog mycket tid och upptog därmed de fåtaliga tidtagarnas tillgängliga tid inom varje period. Jag kan förstå tidtagarnas otålighet när de fick följa modellernas snurrande i luften i upptill tjugotals minuter. Jag har elakt sagt att snurrekroken tog tidtagarna och bunt-systemet tog de tävlande! Men utvecklingen må gå vidare och jag fortsätter på mitt eget sätt tillsammans med mina likasinnade svenska och danska vänner.

År 1990 byggde jag "Viiri"-modellen, som under åren 1942-52 hade funnits som byggsats i Finland. Det var en modell i tysk stil från 30-talet och var den vanligaste modellen i den stora klassen i 40-talets början. Jag flög den med största nöje. I min ungdom hade jag byggt två sådana.

Senare tog Kurt Sandberg kontakt med mig och skickade tidningen "Oldtimer". Jag rustade upp mina gamla 40-tals modeller så att de blev i flygbart skick. Jag blev så inspirerad att jag byggde andra gamla modeller. Däremellan byggde jag en ankmodell, eftersom en "expert" hade sagt att det inte gick att flyga med en sådan. Men min modell flyger och detta kan både Oskar Vang och Kurt Sandberg bevittna. Ett annat våghalsigt bygge var ett "flygande tefat". Det blev inte heller misslyckat, vilket kunde bevittnas av de deltagande på Rinkaby 1996.

Allt eftersom har jag byggt ett flertal gamla modeller. Mina egna gamla konstruktioner hade ingen termikbroms och jag ville inte modifiera dem. Tidigare hade jag ofta använt en sk uppfällbar stabilisator och man kunde införa denna typ av termikbroms.

Nu har jag byggt repliker av mina egna modeller såsom en måsvingad konstruktion från 1949 och "U-1" från båtvarvstiden och av andras modeller "Strolch", "Viiri", "Pinochio", "Salmiak" och "Teufel -43". Vidare finns det "Pluto III", "Moazagotl" och nu senast "Kuha 15" från 1943 som jag byggde nu på vintern 1998. Nya planer har jag inte just nu men jag fick fina ritningar på svenska modeller av Ronald. Så vi får väl se när höstlöven ligger på komposten och fritids- problemen börjar.

Technical drawing of the F1A Ellipsi I model airplane, showing side, top, and detail views with dimensions and specifications.

Dimensions:

- Wing span: 2340
- Wing chord at root: 150
- Wing chord at tip: 150
- Wing area: 29,39 dm²
- Stabilizer area: 4,40 dm²
- Model total weight: 425 gr
- Wing construction length: 150
- Wing construction length: 160
- Wing construction length: 700
- Wing construction length: 98
- Wing construction length: 560

Specifications:

- Vingens Uppbyggnad: 1x2m.
- Stabilisator profil: 1x2m.
- Kroppstjävsnitt: 2x2m. balsa
- 0,5 mm faner.

Model Name: F1A Ellipsi I

Markku Tähkäpää

MFK Flugan

I Finland har modellflyghistoria fallit i glömska. På luftfartsmuseet finns det några modeller, en t o m från år 1918. Där finns också Elliläs "Wake" och t ex Juha Jernvalls "Meteor 20", som man också har byggt i Sverige.

Men det finns ingen verksamhet med veteranmodeller, som Old-timer aktiviteterna i Sverige. De gamla mästarna har försvunnit i rymdens svarta hål. Efter min resa till Rinkaby 1996 skrev jag en reseskildring till tidningen "Lennokki" som utges av Luftfartsverket men den publicerades inte.

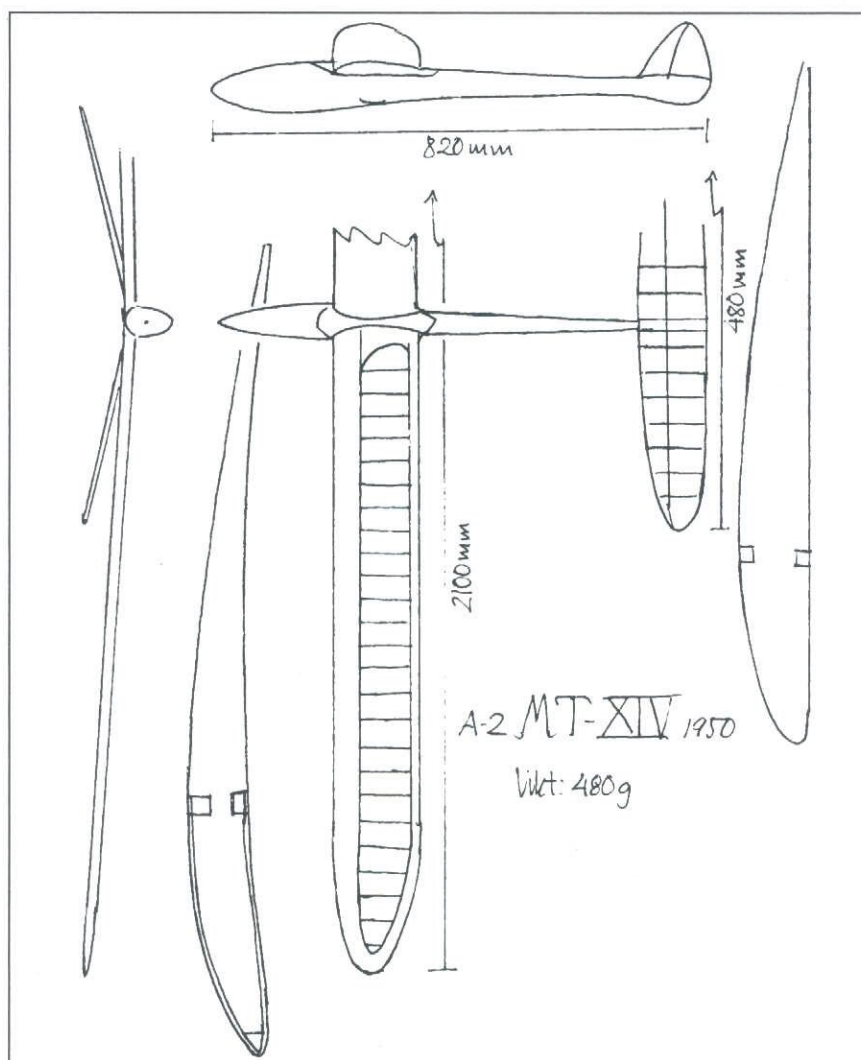
I Åbo finns det ytterligare en "Pluto III" som flyger på samma sätt som min Pluto. Den byggdes av vår klubbsekreterare Matti Aaltonen förra vintern. Vi kommer att ordna ett inofficiellt finskt mästerskap med dessa två modeller i samband med något officiellt nationellt mästerskap. Och 100 m lina ska vi ha! Kanske kommer någon intresserad därefter att fråga om ritningar!

Jag har skrivit detta en vecka före tävlingarna på Rinkaby 1998. Även om detta inte blir publicerat i

Oldtimer skulle jag inte bli besviken eftersom det har varit roligt att skriva ner och att minnas gamla tider. Alla roliga minnen har kanske inte direkt med modellflyget att göra. En gång på väg hem från en tävling till Kauhava körde vi på en liten grusväg på en het sommardag. Vid vägen såg vi en liten å. Vi parkerade vår Wartburg bil under granen vid vägen och hoppade i ån. Syrsorna spelade och badbyxor behövdes inte. Men när vi kom upp ur vattnet sida vid sida, skrämdes vi livet ur två damer som kom körande i en gammal öppen Skoda. Chauffösen höll på att tappa kontrollen över bilen vid den kommande kurvan. Dammolnen flög upp till trätopparna och växtligheten vid dikeskanten lade sig ned av vindraget från bilen. Vi har ofta skrattat gott åt detta!

Grattis på efterhand till vinnarna i Rinkaby 1998 och tack Marja Borg för översättningen till tre kronors språk!

Markku Tähtkäpää 14.8.1998



Förslag till ändringar och tillägg i reglerna för friflygande oldtimermodeller.

Gummimotormodeller.

I samtliga klasser utom "Twin pusher" skall modellerna vara utrustade med landningsställ. Aktre gummimotorfästet får utformas av ett rör i st.f. pianotråds krok under förutsättning att placeringen blir oförändrad.

Segelmodeller.

Klass S2 spv 100 - 150 cm. Konstruktionsår före 1949.
Klass S3 spv 150 - 250 cm. Konstruktionsår före 1949.
(Ändring av årtal pga ändring av regler för bäryta och kroppssektion 1949).

Klass Sint omfattar alla modeller för klasserna Sint, A2 eller Nordic med konstruktionsår från 1949 t.o.m. 1955.
Minimivikt 410 g.

I samtliga klasser skall modellerna ha fast startkrok - snurrekrok e.dyl. tillåts ej.

Med tidstypiskt utförd menas att material ej får ersättas med annat. Ej balsa om originalet är uppbyggt av hårdträ. Ej plastfilm till klädsel. Propeller av trä av samma diam. och stign. som originalmodellen.

Med erfarenhetsmässiga förstärkningar avses t.ex. vingknäckar och landställsfästningar. Förstärkningar får ej ändra modellens yttre former. Förstärkningar får ej heller innebära prestandahöjande ändringar såsom extra balkar med turbulensbildning. Ej heller extrabalkar för ökad styrka vid högst start av segelmodeller. Tävlningar.

Alla slag av reparationer tillåts, dock ej utbyte av skadade delar, förutom propeller, reservmodell får ej sättas in.

Vid linbrott eller linkorsning tillåts en omstart.
Styrelsen



Majtävlingen. "GURRAS" VANDRINGS PRIS för bästa prestation i Oldtimer.

9 maj F16/alt. fält vid Uppsala. Alla klasser.
OBS! Detta är ett av de bästa tillfällena att flyga
oldtimer före OT-SM.
Hjärtligt välkomna! Gunnar Ågren 018-20 67 10.

Aktuella Oldtimer-tävlingar 1999.

- 1-2 maj Vårtävlingen, Revinge. Oldtimer-friflyg
Kontakta Kurt Sandberg tel 035-12 28 46
- 9 maj Majtävlingen, Uppsala.
- 30 maj Oldtimer radioflyg, F 6.
Kontakta K.-Å. Elofsson tel 0504-145 10
- 6 juni Vingarnas dag, Gärdet. Oldtimer friflyg med
Wentzelmodeller. Kontakta Anders Sjöberg
tel 08-652 16 39
- 19 juni Meeting med tävling, Nyköping. Kontakta
Ingvar Claesson 0155-21 85 95.
- 13-15 aug. Oldtimer-SM, Rinkaby. Friflygklasser.
Kontakta Kurt Sandberg, tel 035-12 28 46
- 20-22 aug. European SAM Champs, 1066 Middle Wallop,
England. David Baker, 24 Pinetrees,
Weston Favell,
Northampton NN3 3ET, England.
- 15 maj - 30 juli Oldtimer Posträffing Klass A - direkt driven
och- klass S1 - 30 m lina.
Se regler i "Oldtimer" 1/1998 eller kontakta
S.-O. Lindén.
- 1 aug - 31 ok World Wide Postal Competition.
Jim Moseley, Canada.
Se även här "Oldtimer" 1/1998.
- 8 aug kl 18.00 Charles Hampton Grants Memorial .
Se här nr 2/1998 om regler m.m.
- 11 sept. RC-OT Riksmästerskap

Nytt vandringspris.

Limhams modellflygklubb har efter förslag från det friflygande oldtimergänget inom klubben beslutat att ställa upp ett nytt, fint vandringspris i klass C vid Oldtimer S.M. 1999.

SMOS styrelse tackar så mycket och hoppas på livligt deltagande i den härliga "Laban"-klassen!

Ännu ett vandringspris på gång!

Från den ännu något aktiva modellflygklubben "Vingarna" har besked kommit att ett vandringspris kommer att ställas upp i en "Nostalgi-klass". Det blir Wakefield-modeller åren 1951-53, som det kommer att tävlas med. Klassen är (ännu) ej officiell OT/SM-klass. Årsmötet 1999 får avgöra tillägg till G-klasserna.

Sofia Wivardsson önskar att alla med e-postadr. i SMOS ger den till henne för att få en sammanställning av dessa.
Skicka den till e-post: fia.mailbox.calypso.net

Bilder från "Gurra" Ågrens fotoalbum



"Gurra" med ame-
rikansk F-modell
och Kometdiesel
Skarpnäck -51.



Börje Börjesson
håller G-modell vid
SM-51 Skarpnäck