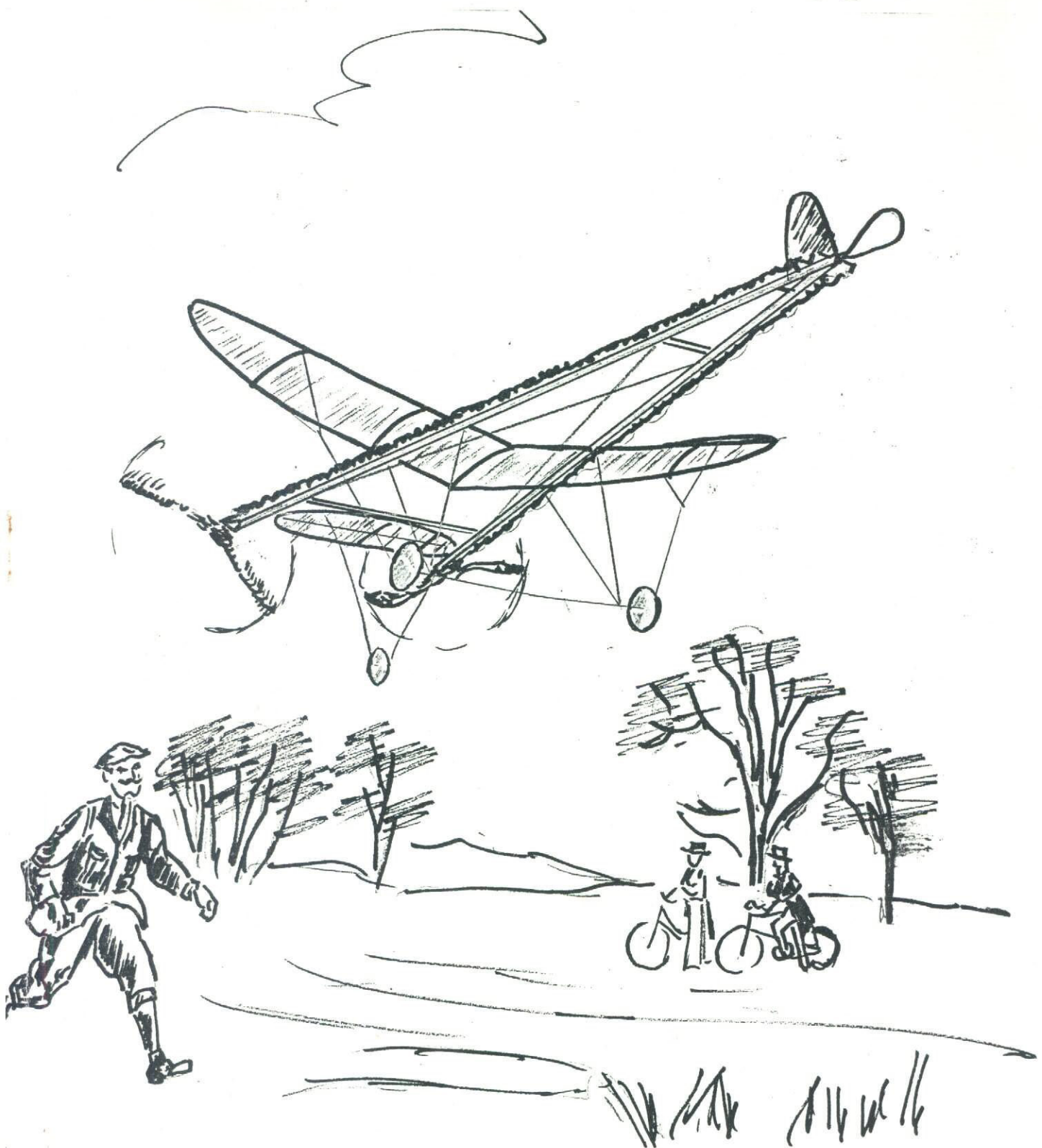


# "Oldtimer"

Specialtidskrift för modellflygare



Nr 1. 1971

# Old Nimbus

SPECIALNUMMER FÖR MODELLFLYGTIDNINGEN NIMBUS

1976

## OLDFIMMERFLYGTIDNINGEN

avbildas ständigt 26 juli. Referat återfinns på sid 2.

## GÅRDE RITNINGAR

Ljus.  
Kan köpas om de inte är tomta.  
På för tjockt papper. På transparen.  
Vår förtäring ritat av några tjocka  
För-Olof Larsson har gjort det med  
V. a. Neutzelt "Glas".  
S. O. Lindén förbereder det samma med  
våra ur sin samling.

## FRÅN U. S. A.

kan du köpa kopior av gamla ritningar,  
Rekvirera katalogblad från:  
John Pond, 4135 Avanti Drive, San Diego,  
California 92117 USA. Skud en dollar.

## MODELLANFÖRSAMLARE

Har du skrivit efter Lisa från:  
Bill's Mail Order Hobby, 503 West Astor,  
Lee's Summit, Missouri 64063 USA.

Pröva också: Chandler Engineering Co.  
7858 Fawcett Avenue, Canoga Park,  
California USA.

BEMCO dvs. Mr Ralph E. Kroch, har startat  
nyttillverkning av Super Cyclone 10 cc á  
dollar 38.50 och Anderson Spitfire 10 cc  
45.- dollar. Adressen är  
BEMCO Manufacturers of Miniature Aircraft  
Engines, P. O. Box 22414 Denver, Colorado  
80222 USA.

## INNEHÅLL:

OLDTIMMERFLYGTIDNINGEN sid 2-3

Tadfun. Anders Deurells

Wakefield sid 4

Messerschmitt Me 109

skalmodell av Björn

Karlström sid 5

E. Fillons Wakefield

segrare 1937. Ritn. Fr. Zatic

sid 6-8

Anmälningsblankett NFFS

sid 9

## Fördrag nr 1, brev från Lund 6.8.1976

- Ett minne blott - Fikens, h. av gods -  
men vi har ha minst två tävlingar per år.  
Och egentligen stödes vedta för "Gale" -  
eller "Rally"-idén, going together flyng.  
Om en av de två tävlingarna är sådan som är  
bikraftig (det är inte svårt) och ha i sinnet  
att så ja. 22.000 flyngarna - glansfulla i  
Småland. Du såg den väl på TV? Den började  
som vi med park- och söndagsflyngning i vackert  
värder, byggde modellvarianter och köpte  
till mig en stor från USA. En synes att värde  
ligger på hur som väl.

- Har du "Modellplanflyngning" av Harald Martin,  
Nitzges 1936? Underbar i Propellern på sid 52,  
Flottörerna sid 49 och kameran på bl.a. sid 34  
MÅSTE byggas. Men ritning finns ej i boken.  
Looping alias VLB VI måste hittas. Tillika med  
så mycket som möjligt av Viléns grejer. Vad sägs  
om Sea Raider med alltför liten propeller, alltså  
som gjord för en Cox?

- Äkte som till Småland på flyngningsfika och flög  
med Junior Sea Cabin på VIDÖSTERN. Spogelbländ -  
handstart. Ett underbart postiskt surrande när  
kärren klättrade och så en sättning värdig den  
fina sånedgången och abornappen!

Ätt brevet är undertecknat. Hif har väl läsaren  
företätt:

Visst känner vi det väl så litet till man då  
våra gamla balsalådar går till vaders - vi kan  
bara inte uttrycka det i ord. Tack Ulf för Din fina  
statistiska förmåga!

Vi gamle i Nimbus känner det som en plikt att  
tillförlitligt detta med "oldtimer", men ser gärna att  
någon annan klubb tar upp tävlingsformen - gärna  
som "Rally" med familjenslag och annat skojigt

Om inte förv, så är vi tillbaka med en inbjudan  
till Oldtimer 1977. Vi skall ta planerna på en  
tvådagars tävling under Övervågande.

Med hälsningar

Specialtidskrift för modellflygare.

Utgiven i samband med Modellflygklubben Nimbus årliga "Oldtimer-tävling"

Red. Sven-Olov Lindén, Hovstavägen 15, 703 63 Örebro. Tel 019/ 18 21 79

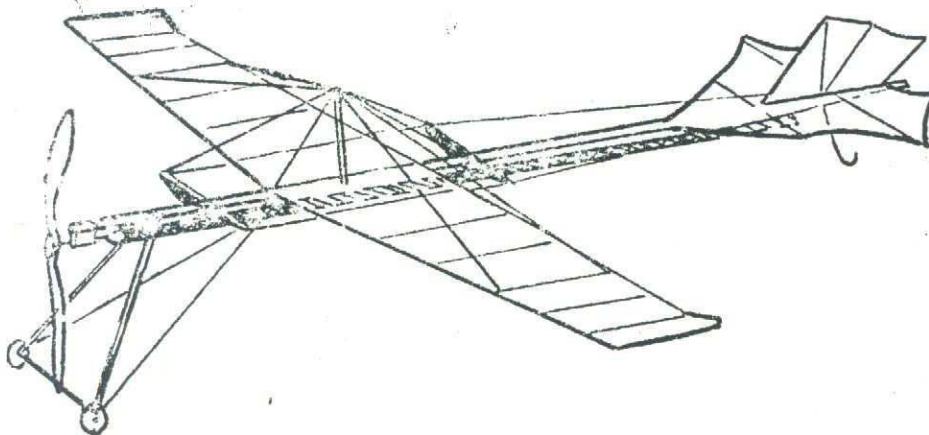
## Redaktören tycker....

- om att modellflyga.
- om att ha sin familj med på tävlingarna.
- om alla goda glada människor, särskilt dem som delar red:s intressen.
- att det kan vara på sin plats med en förklaring till varför han skriver om "gammalt modellflyg".

Förklaringen är enkel, liksom alla ,nåja nästan alla andra människor ,så har han fått för sig att det var roligare förr ,att fanns en s.k. god tid, att man gärna vill återuppliva sin barndom. Det finns ett fint ord för sånt här -nostalgi. Ytterligare ett skäl till att skriva snå't här är att ingen annan har gjort det förr (?) .

Så det skäl som gör att han bemödar sig om att fler ska få läsa om det - det finns flera som har intresse för samma sak ,Du t.ex. annars hade Du ju inte skaffat Dig detta ex. av "Oldtimer" !

- att han ska tala om att omslaget är lånat från en gammal Aeromodeller July 1949
- att någon ska bygga den modell som avbildas .Ritning kan beställas från Aeromodeller Plans Service, 13-35 Bridge Street, Hemel Hempstead, Herts, England. Beställningsnummer är "Old timer" D 324 X den kostade förr 8/- .Det blir till att räkna om i decimaler .
- att de som är intresserade av att skaffa kopior av de ritningar som red. förtecknat i slutet av bladet kan ringa eller skriva . Red. skaffar ljuskopior till självkostnads-pris och porto.
- att kopiorna av Arvid Palmgrens beräkningar är enastående och mycket före sin tid.
- att Ove Pettersson, som förmedlat kontakten med Allan Palmgren, som flög dessa modeller är värd ett extra tack.



Gummimotordriven stavmodell från 1920-talet

BRÖDERNA WRIGHTS  
EGEN SKILDNING ÅR 1908 AV DERAS ARBETE  
PÅ FLYGPROBLEMETS LÖSNING.



Ehuru luftfarten i allmänhet betraktas såsom ny, så har den dock sysselsatt människornas tankar i mer eller mindre hög grad, sedan tusentals år tillbaka. Vårt personliga intresse härför daterar sig från vår barndoms dagar. Sent på hösten 1878 kom vår far en afton hem med ett föremål, som han delvis dolde i sina händer och innan vi kunde se, vad det var, kastade han upp det i luften. I stället för att det, som vi hade väntat, föll till golvet, flög det tvärs genom rummet och ända upp till taket, där det fladdrade en stund, innan det sjönk ned till golvet. Det var en liten leksak som mera fackmässigt kallas helikopter, men som vi genast döpte till "flädermus". Det var en lätt stomme av kork och bambu, klädd med papper, som bildade två propellrar, vilka sattes i rotation åt var sitt håll av gummisnören. En så ömtålig leksak varade icke länge i händerna på små pojkar, men den gjorde ett varaktigt intryck på oss.

Åtskilliga år senare började vi att bygga sådana helikoptrar själva, varvid vi gjorde dem allt större och större. Men vi funno till vår förvåning, att ju större vi gjorde dem, desto sämre flögo de. Då visste vi icke, att en apparat, som endast var dubbelt så stor som en annan behövde åtta gånger större effekt. Vi blevo slutligen missmodiga och återvände till våra drakar, åt vilka vi ägnat så stort intresse, att vi betraktades såsom experter. Men då vi blevo äldre, måste vi sluta med denna tilltalande sport såsom icke passande för pojkar vid vår ålder.

Icke förrän underrättelsen om Lilienthals sorgliga död nådde Amerika på sommaren 1895 började vi mer än flyktigt intressera oss för flygning. Vi läste då med största intresse Chanute's "Progress in flying Machines", Langley's "Experiments in Aerodynamics", "Aeronautical Annuals of 1905, 1906 och 1907" och en del broschyrer, utgivna av Smithsonian Institution, särskilt artiklar av Lilienthal och utdrag av Mouillard's "Empire of the Air". De större arbetena gävo oss en god uppfattning om flygproblemets natur och svårigheterna vid tidigare försök att lösa det, under det att Mouillard och Lilienthal, flygningens stora apostlar, delgävo oss sin glödande entusiasm och förvandlade vår overksamma nyfikenhet till aktiv verksamhet.

Inom flygkonstens område funnos två läger. Det ena representerades av sådana män som professor Langley och Sir Hiram Maxim, vilka ägnade sitt huvudsakliga intresse åt den rena flygningen, under det att andra, representerat av Lilienthal, Mouillard och Chanute, sysslade med glidflygning. Vi hade de största sympatierna för den sistnämnda skolan, dels på grund av otålighet över det extravaganta slöseriet att montera ömtåliga och dyrbara maskiner på vingar, om vilka ingen visste, huru de skulle skötas och dels otvivelaktigt även på grund av den utomordentliga charm och entusiasm, med vilken glidflygningens förespråkare beskrev tjusningen av att segla genom luften med tillhjälp av orörliga vingar och utnyttjande vinden själv såsom drivkraft.

Att balansera en flygmaskin kan vid första påseendet synas vara en enkel sak, men alla, som experimenterat därmed, hade mött svårigheter, vilka de icke på ett tillfredställande sätt kunnat behärska. Många olika metoder hade försökts, En del hade placerat tyngdpunkten långt under vingarna, i den tron, att tyngdpunkten alltid skulle eftersträva att vara den lägsta punkten. I själva verket visade det sig, att man erhöll en pendlande rörelse, som var synnerligen menlig för all stabilitet. Ett mer tillfredställande system, särskilt för sidostabiliteten, bestod i att anordna vingarna i V-form. Teoretiskt erhöll man härigenom ett system som automatiskt bibehöll stabilitet, men i praktiken medförde det två allvarliga olägenheter; för det första fick maskinen en tendens till oscillerande rörelse, och för det andra var dess inverkan inskränkt till stilla luff.

I något modifierad form tillämpades samma system på längdstabiliteten. Vingarna anordnades således med en positiv anfallsvinkel, och en horisontell stabilisator med negativ vinkel infördes å stjärtpartiet, under det att tyngdpunkten placerades långt framöver. På samma sätt som vid sidostabiliteten erhöll man härmed en ständig tendens till pendling och samma krafter, som i stilla luft verkade stabiliserande, störde stabiliteten i byigt väder. Trots detta systems kända begränsningar har det tillämpats vid nästan alla hittills byggda maskiner av någon betydelse.

Sedan vi tagit den V-formade principens praktiska konsekvenser i betraktande, kommo vi till den slutsatsen, att en flygmaskin, som baserades på densamma, möjligen kunde vara av vetenskapligt intresse, men att den saknade praktiskt värde. Vi beslöt oss därför att försöka en helt och hållet ny princip. Vi ville bygga maskinen så, att den icke själv hade någon tendens att återtaga sitt rätta läge. Vi ville göra den så okänslig som möjligt för förändringar i riktning eller hastighet för att på så sätt reducera inverkan av kastvindar till ett minimum. I fråga om längdstabiliteten ville vi åstadkomma detta genom att giva vingarna en svagt välvd form med vingpetsarna lägre än mittpartiet. Genom lämpliga styrordningar skulle föraren därefter kunna sätta erforderliga krafter i funktion för att kunna hålla balansen.

Lilienthal och Chanute hade styrt och balanserat sina maskiner genom att förflytta förarens kroppsvikt. Det föreföll oss emellertid icke möjligt att tillämpa denna metod för större förhållanden, då såväl vikten som skall förflyttas, och det avstånd, man förfogar över, är begränsat medan de krafter, som störa stabiliteten, hela tiden tilltaga, ju större vingytan och vindhastigheten äro. För att tillgodose behoven för större maskiner ville vi använda ett system, varigenom föraren efter behag kunde förändra anfallsvinklarna vid olika delar av vingen, så att han därigenom kunde använda luftkrafter för att upprätthålla den stabilitet, som vinden själv söker störa.

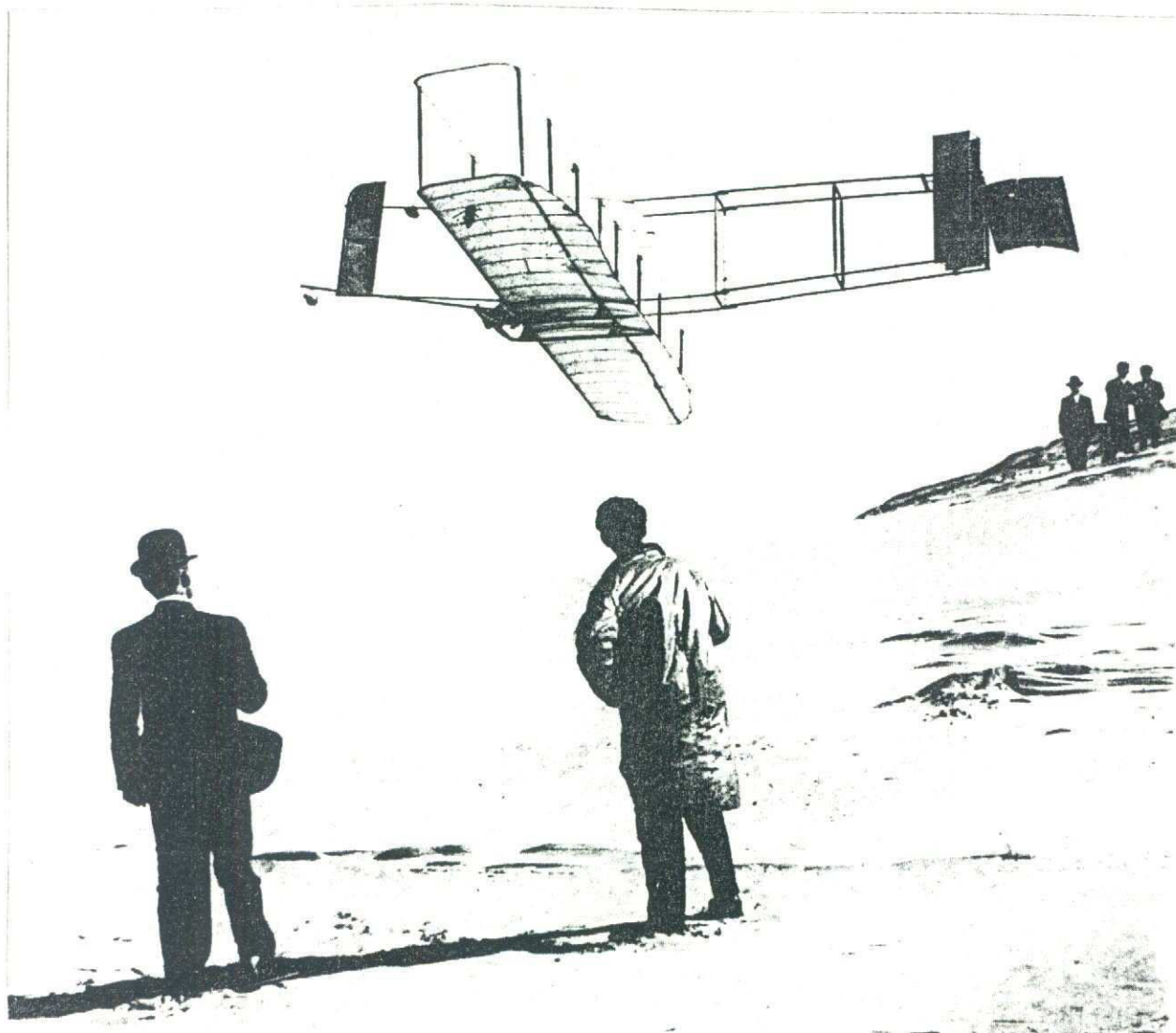
Detta kunde lätt ernås genom att använda vingar, som man kunde skeva och genom att införa reglerbara ytor i form av roder. Då de krafter, som man härigenom skulle erhålla för att upprätthålla stabiliteten, måste tilltaga i samma proportion som de krafter, som störa stabiliteten, syntes denna metod kunna användas i nära nog obegränsad utsträckning. Vi upptäckte en lyckad anordning, varigenom det till synes stela systemet av över varandra placerade vingar, vilket uppfunnits av Wenham och förbättrats av Stringfellow och Chanute, kunde skevas effektivare, än man någonsin kunnat vänta sig, så att vingarna kunde bibringas olika anfallsvinkel på vänster och höger sida. Denna anordning tillsammans med ett framtill placerat vridbart roder karakteriserade vår första glidapparat.

Tidsperioden från 1885 till 1900 kännetecknades av oförliknelig aktivitet inom aeronautiken och man ställde en tid stora förhoppningar på att flygningens tidsålder skulle stå för dörren. Men sedan Maxim förbrukat 375.000 kr., övergav han arbetet på problemet, Ader-maskinen, som byggdes på franska statens bekostnad, blev en missräkning

Lilienthal och Pitcher förolyckades vid sina försök och Chanute och många andra minskade av ena eller andra orsaken sina ansträngningar, och först efteråt fick man veta, att professor Langley fortfarande i all hemlighet arbetat på en maskin för amerikanska statens räkning. Allmänheten, som misströstade på grund av misslyckandena och tragedierna, ansåg, att flygproblemets lösning låg utom räckhåll för människan och hänförde dem, som sysslade med detta problem, till samma kategori som de uppfinnare, vilka arbetar på Perpetuum Mobile.

Vi började våra praktiska försök mot slutet av denna period i oktober 1900 vid Kitty Hawk, N.C. Vi hade konstruerat vår maskin så, att densamma, använd som drake, skulle kunna göra uppstigningar med en man ombord vid vindstyrkor från 7-9 m/sek. Men vid försöken visade det sig, att det behövdes en mycket större vindstyrka än så, för att den skulle kunna höja sig. Då lämpliga vindar icke förekommo så ofta, voro vi tvungna att prova vårt nya stabiliseringsystem med användande av vår apparat såsom drake utan någon ombord och därvid påverka styrspakarna ifrån marken medelst linor. Detta gav oss icke den övning vi hade väntat oss, men den gav oss förtroende till vårt stabiliseringssystem.

Forts. i nästa nr



## MODELLFLYGET I SVERIGE.

Redaktören har under en följd av år försökt skaffa fram upplysningar om hur modellflyget vuxit fram i vårt land. Genom tidskriftsartiklar och fackböcker kan nu en ganska utförlig bild av sportens utveckling lämnas. Då en fullständig och helt uttömmande historisk skildring icke är möjlig att ge, dels därför att den skulle bli alltför omfattande och dels därför att skrivaren saknar en del material, ber han läsarna om överseende med vissa brister. Om några läsare har uppgifter att lämna, gärna i form av tidningsurklipp eller hänvisning till tidningar eller böcker är han tacksam om dessa personer sätter sig i förbindelse med honom !

Här i Sverige kan vi glädja oss åt, att vi tillhör de verkliga pionjerna på modellflygets område. Redan i april 1913 hölls den första "flygmaskinstävlingen" i Stockholm med Dagens Nyheter som arrangör. Deltagare ända från Östersund deltog

I början på 20-talet bildades i Stockholm den första verkliga modellflygklubben med Sven Lindberg som ledande man. "Stockholms Modellflygklubb" - sedermera "Svenska Modellflygningsklubben" - hade inom kort ett 50-tal medlemmar. Ladugårdsgården var den vanliga samlingsplatsen.

Nästa modellflygtävling arrangerades 4 juni 1921 av tidningen "Flygning", men tävlingen måste uppskjutas på grund av alltför stark vind. Referatet börjar: "Medlemmarna samlades på SMFK:s flygplats vid Värtavägen. Snart var luften full av surrande modeller, men Eolus var vredgad och kastade de små till marken."

Man flög med modeller drivna dels av gummimotorer, dels av motorer, som drevs av komprimerad luft. Mest var det stavmodeller med gummimotor. Konstruktionerna var utförda av furu, bambu och japanskt rispapper. Modellflygplanen var liksom den tidens stora maskiner stöttade och stagade åt alla upptänkliga håll, särskilt lade man an på finurliga landningsställ, som fjädrade och kunde ta upp törnarna vid "landningen".

Skjutande propellrar förekom ofta. Experimentlustan var stor och förutom monoplan fanns bi- och triplan, "ankor" och "pilflygare" d.v.s. flygande vingar. Flygtider på 25-30 sek var sällsynta, flygsträckor på 50 m uppnåddes endast av de skickligaste. Tävlingsformerna var fler än nu för tiden. Det var långflygning och distansflygning. Den senare tillgick så, att man sökte flyga 300 m med minsta antal mellanlandningar. Dessutom tävlade man om längsta tid i luften och pricklandningstävling.

I juni 1921 anordnade KSAK i Göteborg en modellplansutställning och tävling på Särö. Året därefter bildades i rikets andra stad "Göteborgs Modellflygningsklubb".

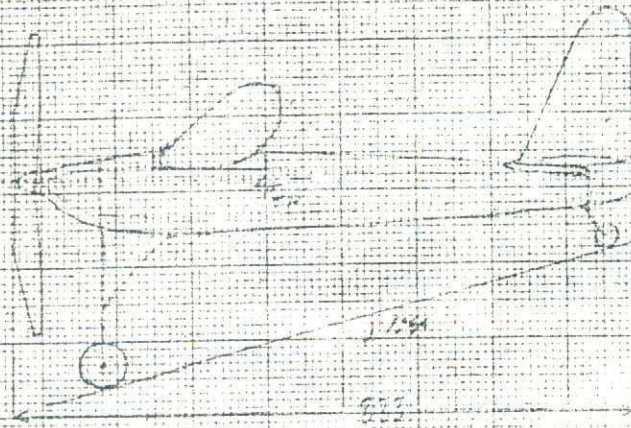
Den 2 oktober 1921 avhölls ytterligare en tävling i Stockholm. Arrangör var åter "Flygning". Egentligen var tävlingen utlyst att hållas i september, men hade blivit framskjuten. I dagspressen stod att läsa: "Då erfarenheten givit vid handen att det är ganska vanskligt att räkna med en fixerad tidpunkt när det gäller modeller, då ju dessa är känsliga för rådande väderleksförhållanden, bestämdes tävlingsdagen så sent som möjligt."

14 tävlande ställde upp, men bara 4 fullföljde tävlingen. Vinden var alltför stark för att alla skulle kunna genomföra de tre flygningarna innan planet var sönder. Segrarens flygtider var 8, 12 och 8 sek. Flygsträckorna var 59, 88 och 59 meter.

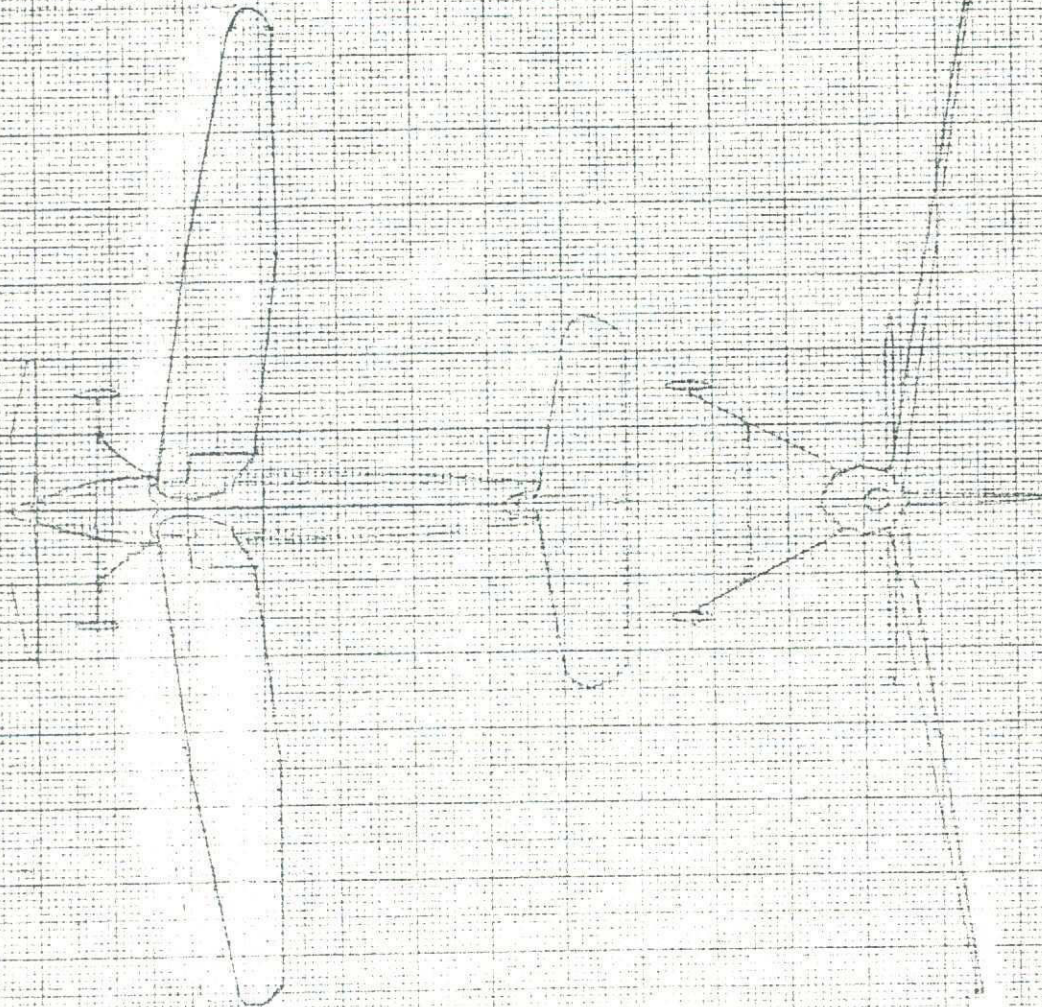
forts. i nästa nr

Watersfield-modell

Erfinderlig kroppsarea:  
 $0,91 \cdot 83,8^2 = 697 \text{ cm}^2$



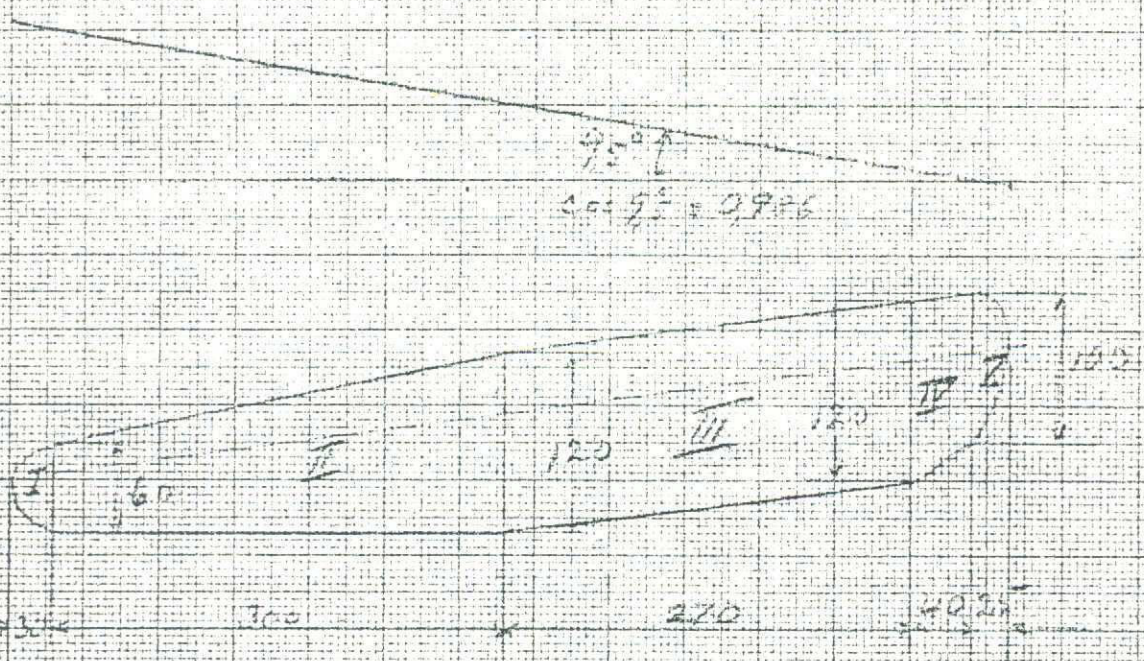
1330



Längd över allt	838 mm	Flygspryggel	2 språk, profiltvåradat
Spännvidd	1330 "	Stabilisator	under propell Clark Y, underkant 0°
Vingyta, eff.	13 dm <sup>2</sup>	Propeller	0° turis, 1/2 av bågen
Kroppsarea	71 cm <sup>2</sup>	Hjullådan	fram 60 mm, bak 30 mm
Dikt	265 gr	Hjullåddiameter	40 cm
Stabilisatorarea	47 dm <sup>2</sup>	" - stigning	52 "
Fenarea	2,5 "	" - bladbredd	52 "
2 st gummi strängar	105 mm <sup>2</sup>	Vingelstämning	175 95 mm <sup>2</sup>
1 st gummi sträng	50 cm	för stabilisator	55 55 mm <sup>2</sup>
Max. uppdrift	400 varv	Flyghastighet	6,2 m/sec (22 knop)
Ljpväxling	1/23	Gummisikt	100 gr
Sidaförhållande	13	Beräkn. flytid	2 1/4 min. 27,7 1937
Wingbalk	3 1/2 cm tjock balsa		
8 st löngranger	3 1/3 mm modellbalk		



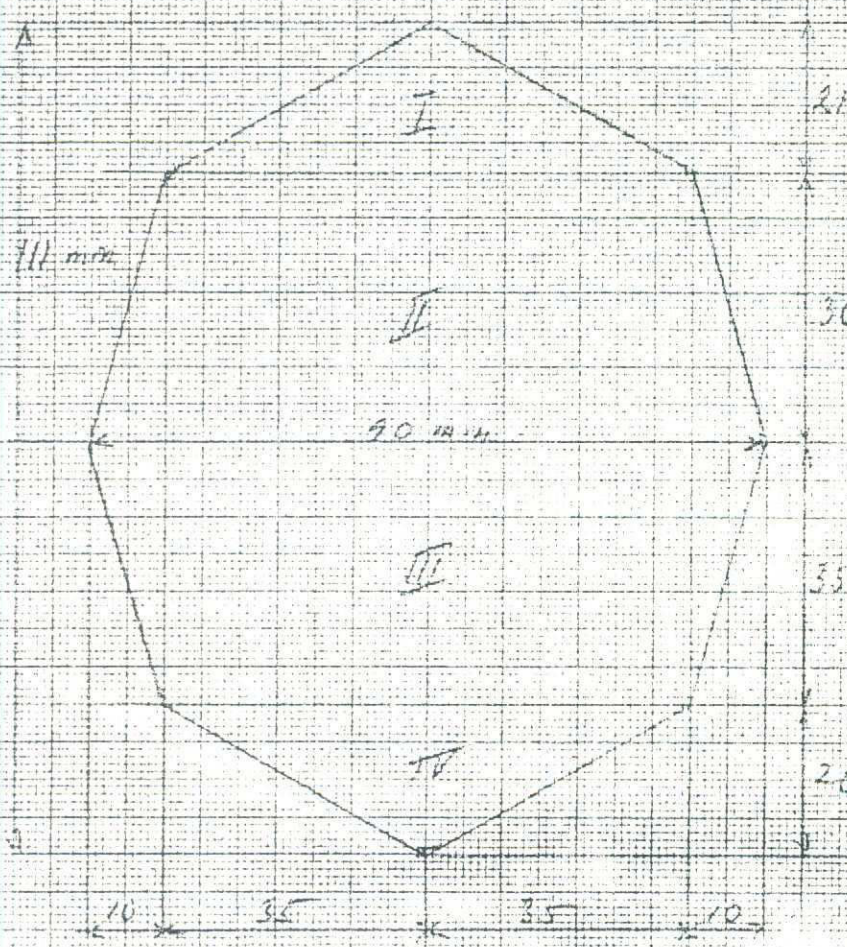




$95^\circ$   
 $\cos 95^\circ = 0,9926$

- I  $\pi \cdot 3 \cdot 3 = 28 \text{ cm}^2$
- II  $18 \cdot 30 = 540 \text{ "}$
- III  $24 \cdot 27 = 650 \text{ "}$
- IV  $22 \cdot 27 = 594 \text{ "}$
- V  $7 \cdot 40 = 280 \text{ "}$

$1346 \text{ cm}^2 \cdot 0,9926 = 1330 \text{ cm}^2 = 206 \text{ kg/m}^2$



- I  $35 \cdot 21 = 735 \text{ cm}^2$
  - II  $8 \cdot 36 = 288 \text{ "}$
  - III  $3 \cdot 35 = 105 \text{ "}$
  - IV  $35 \cdot 20 = 700 \text{ "}$
- $71,1 \text{ cm}^2$

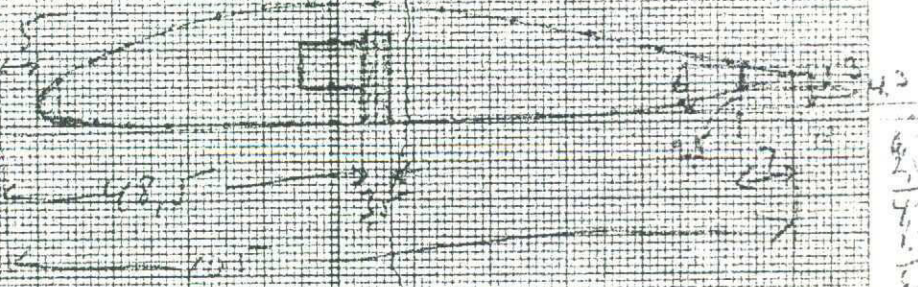
1  
 12  
 1/16

Wakaputid-modell  
 spraglar

Januari 10%  
 febr 4%  
 mars 2%

	65			66			72			78			84			89		
	20	5		22	57		24	64		25	71		28	78		30	85	
0	0	12	12	0	13	13	0	14	14	0	16	16	0	17	17	0	18	18
25	15	5	5	16	33	54	13	36	51	19	39	55	21	42	55	22	45	57
5	3	4	22	33	44	52	36	48	52	39	52	52	42	56	53	45	6	53
10	6	35	0	66	6	0	72	65	0	73	71	0	84	76	0	9	82	0
15	9	64	0	99	71	0	108	77	0	117	83	0	126	9	0	135	96	0
20	12	71	0	132	78	0	14	85	0	16	92	0	17	99	0	18	106	0
30	18	79	0	20	87	0	22	95	0	23	103	0	25	111	0	27	119	0
40	24	79	0	26	87	0	29	95	0	31	102	0	34	111	0	35	119	0
50	30	75	0	33	82	0	36	9	0	39	94	0	42	105	0	45	112	0
60	36	67	0	40	74	0	43	81	0	47	87	0	50	94	0	54	101	0
70	42	56	0	46	61	0	50	67	0	55	72	0	59	78	0	63	84	0
80	48	43	0.2	53	48	0	58	49	0	62	53	0	67	57	0	72	61	0
90	54	31	0.9	59	34	0	65	27	0	70	28	0	75	31	0	81	33	0
100	60	20	1.9	66	10	0.9	72	0	0	78	0	0	84	0	0	90	0	0
		26		102			102			114			126			140	0.9	
	32	9.2		31	11.9		36	10.6		33	11.5		40	12.6		40		

0	0	19	19	0	2	2	0	22	22	0	23	23	0	24	24	0	24	24
25	24	49	0.2	25	51	0.6	27	54	0.6	28	57	0.7	3	6	0.7	3	6	0.7
5	42	64	0.3	51	68	0.3	54	72	0.3	57	76	0.3	6	8	0.4	6	8	0.4
10	86	87	0	102	93	0	107	98	0	114	104	0	12	10.9	0	12	10.9	0
15	144	10.2		153	10.9		162	11.5		171	12.2		18	12.8		18	12.8	
20	19	11.3		20	12		22	12.8		23	13.4		24	14.2		24	14.2	
30	29	12.7		31	13.5		32	14.2		34	15		36	15.8		36	15.8	
40	38	12.7		41	13.5		43	14.2		46	15		48	15.8		45	15.8	0
50	48	12		57	12.7		54	13.5		57	14.2		60	15		54	13	0.8
60	58	13.7		61	14.4		65	12.1		68	12.8		72	13.4		63	13.4	0.5
70	67	8.9		71	9.5		75	10		80	10.6		84	11.2		73	11.5	0.8
80	77	6.5		82	6.9		86	7.2		91	7.8		96	8.2		82	7.7	1.5
90	86	3.0		82	3.9		97	4		102	4.2		108	4.5		91	7.9	2.4
100	96	0.4		102	0.1		108	0.1		114	0.1		120	0.1		100	0.1	6
		10	1.1															
	40																	



43  
 4.1  
 5







## FÖRTECKNINGAR ÖVER RITNINGAR TILL SEGELMODELLER

Modellens namn	Konstruktör	År	Fabrikat	Spår.	Klass	Ritnings- mått	Div.-anm
1. Baby (+K)	tysk konstr.	-34	Klasing & Co (Wentzel)	1200	S2	59 x 85	
2. Erwa 8 (+K)	H.Kirschke E.Warmbier	-35	O.Maier	2000		92 x 124	Flyg.vinge !
3. Strolch	H.Kirschke	<del>-37</del> ändrad år	Klasing & Co	1840		86 x 119	
4. Knirps (+K)	H.Kirschke	-37	"-	740		48 X 68	
5. Der Grosse Winkler.	Horst Winkler	-30(?)	Volckmann	1696		59 x 84	{ Rhönseger 1930 1:1 och 1:2,5
6. Falke R-5	Beerlage/Michalik	-37(?)	"-	1750		59 x 84	2 st 1:1 o. 1:2,5
7. Schwanzlos	Polzin	-37(?)	"-	1600		59 x 84	{ Flyg.vinge 1:1 och 1:2,5
8. Fluto	K.Flensted-Jensen	32(?)		1860		{ detaljer i full skala	förminskad
9. Kranich	S.Hjelmerus	-41		1800	S3	35 X 51	1:10
10. Albatross	L.A.	-43(?)	EPA	830	S1	45 x 76	
11. Pro Aero (+K)	Arnold Degen	-41		900		46 x 70	
12. Glid I	E.Björklin	-43	Stag	920	S1	42 x 89	
13. Vargen (se 118)	S.Isacson	-43	KSAK 1	650	S1	31 x 60	
14. Tigern	"-	-43	KSAK 2	610	S1	51 x 68	
15. Pantern	"-	-43	Wentzels	1000	S1	51 x 87	
16. Sunnanvind	"-	-44	KSAK 3	960	S1	51 x 72	
17. Reynold V	"-	-45	Hobbylagret	980	S1	52 x 77	ljuskopia
18. Tiger 2	"-	-46	KSAK	815	S1	48 x 75	
19. Scout	"-	-46	Norrlands	1450	Sint	62 x 84	
20. Flugan	C.Jansson/Odelstad	-44	Avesta	940	S1	50 x 93	ljuskopia
21. Draken	"-	-44	"-	1800	S3	82 x 102	"-
22. Siko	Ulf Christersson	-44		1800	S3	53 x 95	"-
23. Cumulus		-43	Hobbycirkel.	1320	S2	53 x 97	"-
24. Faxe	Ä.Jonsson	-44	Stag	1480	S2	56 x 93	
25. Optimus	M.Mårtensson	-44	Modelsport	1440	S2	78 x 92	
26. Ölhunden	J.S.Petersen	-44	Flyv	2000	S3	70 x 107	
27. Hobby I		-45	Wentzels	700	S1	41 x 61	
28. SM:ettan	K.Sandberg	-45	Modelsport	942	S1	50 x 95	
29. Tranan	L.O.Bergendahl	-45	Wentzels	1520	S2	42 x 79	skala 1:2
30. Sincadus II	R.Löwen-Åberg	-46	"-	1500	S2	30 x 54	"-
31. Jämi 3	R."Bananen" Andersson	-45	Modelsport	930	S1	46 x 61	
32. Balder	"-	-50	KSAK	1670	Sint	70 x 100	
33. Mjölner	"-	-51	KSAK	1620	Sint	70 x 100	
34. Charlie	S.-O.Sundberg	-46	Thaco	1700	A2	59 x 93	ljuskopia
35. Carioca	"-	-45	"-	1630	A2	54 x 90	"-
36. Kite I	O.Rådström	-43	Wentzels	1000	S1	67 x 85	M.trasig