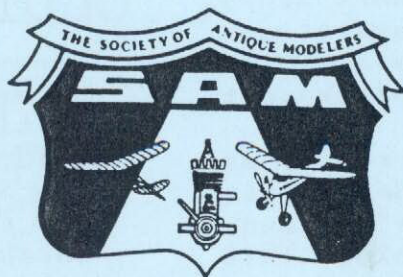


OLDTIMER

SPECIALTIDSKRIFT FÖR MODELLFLYGARE Nr 1. 1992



WAKEFIELDTÄVLINGEN 1952
MODELLFLYGET I SVERIGE
EN FRAMTID FÖR SMOS ?



THE SOCIETY OF ANTIQUE MODELLERS



Organ för Svenska Modellflygares
Oldtimer Sällskap
Ordf. Sven-Olov Lindén, Hovstav. 15
703 63 Örebro, tel 019/182179

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

Arg. 21 Nr 1/1992
Red. av detta nr: Sven-Olov Lindén

Redaktören tycker:

DEKALER.

Det nya året har nu kommit så långt att de flesta intentioner och drömmar väl nu blivit förverkligade. Jag tänker på de nya modeller du byggt eller börjat bygga eller på dina gamla fina modeller, som du väl nu reparerat?

I de tävlingsinbjudningar som du ser i detta nummer ges du många tillfällen att flyga dina kära gamla modeller. Finner du resvägarna för långa kan du ju alltid försöka med någon posttävling.

Medlemmarna ligger inte på latsidan det kan du se av tidningens innehåll. Det har skapats ritningar av hittills opublicerade modeller, förslag till ny logo med anknytningen till SAM. Tävlingsarcna för Årets Oldtimer-SM är klar o.s.v.

Postverkets dribblande med porton kan betyda att medlemsavgiften måste höjas, vi får se hur vår kassör kan i sin tur dribbla med finanserna!

Hur som helst vi ser ut att gå ett gott oldtimerår tillmötes!

Den långa artikeln om VM 1952 i Norrköping bygger inte enbart på egna minnen utan delvis också på de referat om fanns att läsa i Looping och i Teknik för Alla.

Rune "Bananen" Andersson skrev i Looping - men vem skrev i TfA? Ritningen är också hämtad ur Looping. Örjan Gahm, som haft Arnes modell om hand och restaurerat den har givetvis en fullskalaritning till den om du vill försöka att bygga den!

Flera önskemål om en repris av den artikelserie som under namnet "Modellflyget i Sverige" fanns införd i "Oldtimer" fr.o.m. 1972 har inkommit. Den nu påbörjade nya serien kommer att utökas och kompletteras med uppgifter som tillkommit under åren.

Två sorters dekaler finns nu att köpa.

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

En mindre sort, 40x40 mm en s.k. våt-dekal eller överföringsbild, lämpar sig bra till modeller, särskilt de små.

De små kostar 3:-/st eller 17:- för en karta om 6 st.

Porto tillkommer med 2.80 kr eller ett rabattmärke. För mer än 4 st plastdekaler blir det dubbelt porto.

Beställningar kan göras hos: "Oldtimer", c/o S.-O. Lindén, Hovstavvägen 15, 703 63 Örebro.

Enklast beställer du genom att sätta in beloppet direkt på postgiro 550916-1, S.-O. Lindén.

Ange på talongen vad du beställer! Skaffa några dekaler att sända till brevvänner, många utländska vänner vill gärna byta till sig dessa mot andra exotiska bilder!

*OMSLAG: WAKEFIELD VM 1952 I NORRKÖPING.
E. V. Evans från England drar upp sin långkroppsmo-
dell med assistans av Frank Holland.*

OLDTIMER S.M. 1992

Planeringen för årets oldtimermästerskap har kommit så långt att tid och plats är kända.

SHMFS = Södra Hallands Modellflyg Sällskap kommer att hålla i de flesta trädar.

Kontaktman är Kurt Sandberg.

Plats blir Rinkaby i Skåne.

Tid är prel. 22-23 aug. med reserdatum 5-6 sept.

EN FRAMTIDS SKISS FÖR SMOS ?

"Quo vadis" är ett gammalt latinskt uttryck som innebär en fråga: "Vart går du ?" Den frågan vill jag utvidga till att omfatta hela SMOS framtid, dvs vad vill vi sikta fram emot med vår verksamhet och vad kan vi göra för att nå våra mål ? Och vilka mål har vi satt upp på 5-års, 10-års, ja också 25 eller 50 års sikt ? Vi gamla modellflygare från 30- och 40-talen är snart borta och allt eftersom måste senare 50-, 60-, och 70-talens flygare ta över. Enligt min mening måste vi nu genast börja planera för och även styra framtiden, så att inte allt det vi arbetat för går till spillo.

Som jag ser det har vi tre huvudproblem att lösa:

- dels flygfältsfrågan; var skall vi hålla till i framtiden ?
- dels museal förvaring av alla samlingar; arkiv, litteratur, priser, ritningar och inte minst modellerna från "äldsta" tid ?
- dels hur vår verksamhet skall utformas för att bestå bara 25 år till ?

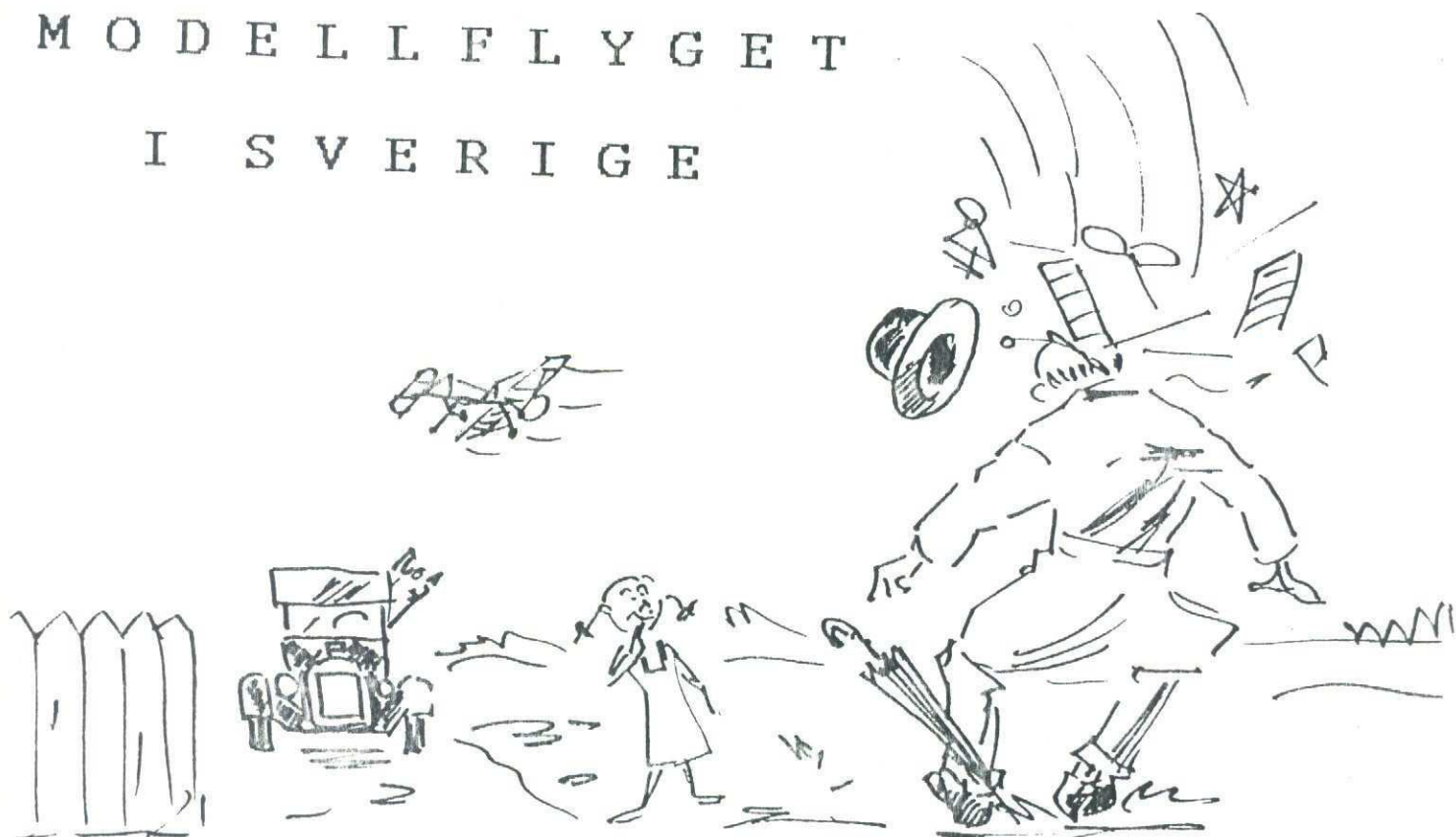
Flygfältsfrågan har ju hittills alltid kunnat lösas vid våra mästerskap, även om det ej alltid varit så lätt. Vi vill ju också gärna att tävlingarna skall äga rum på olika platser i landet väl geografiskt åtskilda. det måste ju också anses vara en riktig princip, om vi inte kan finna några välbelägna fält i norr och söder, som vi kan få full rätt att disponera - med viss varseltid - var gång vi vill anordna en tävling eller annan sammankomst. Nu när det har varslats om att vissa flygflottiljer skall läggas ner och stora jordbruksytor skall användas för annat ändamål har vi då någon chans att disponera sådana fält ? Eller finns det en helt annan typ av fält ytor ex. vis liknande "ölandsallvar" eller en stor myr ? Nog vore väl mycket vunnet om vi kunde hitta en och helst flera bra lösningar på detta problem för all modellflygverksamhet. För det är väl inte en utopi ?

Våra samlingar av ovannämnda slag kan inte till slut få rum i Sven-Olov Lindéns lilla källarlokal. Vi måste ha en plan över vart allt i slutändan skall ta vägen. Vi äldre kan inte räkna med att våra arvingar skall ta vara på något vi samlat på, så vi måste också betsämma oss för vart våra "antikviteter" skall sändas den dag det fatala händer. Vi gubbar är många och vi har samlat på mycket från tidiga modellflyghistorien i våra gömmor ! Vi vet att det pågår en planering för ett större flygmuseum på Arlanda, men ingen vet när stasmakterna beviljar pengar för det bygget. Där skall enligt planerna även modellflyg få en plats i en hörna. Finns det något mer alternativ, ja gärna flera ?

Så länge som vårt medlemsantal sakta ökar år efter år, så är ju det ett gott bevis på att intresset för SMOS verksamhet ännu ej är på nedåtgående och det är vi ju tacksamma för, vi som omfattas av denna goda hobby. Men den dagen kanske kommer och då gäller det att ha en strategi för fortlevnaden klar och fastlagd, om det så gäller bara 10 år framåt.

Med detta inlägg har jag försökt ställa problemen på sin spets i god tid. Vi är i dag bortåt 200 medlemmar och det bör rimligen finnas många också utanför styrelsen och tidningsgruppen, som har kloka ord att komma med vad det gäller här skisserade framtida strategier för oss alla i SMOS. Vi måste tänka framåt, eller hur ? Det hoppas
"Hopus One" !

MODELLFLYGET I SVERIGE



Människans dröm om att kunna flyga fanns redan hos de gamla grekerna ! Visst minns ni sagan om Dacdalos och Ikaros !

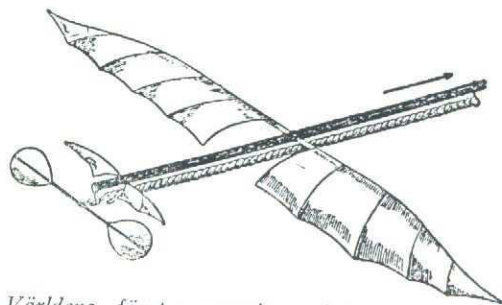
Att använda modeller för flygförsöken var ju naturligt. Om dessa kunde flyga, så kunde kanske till slut ett människobärande flygplan skapas.

Namn som George Cayley, William S. Henson, John Stringfellow är förknippade med modellförsök.

Verkligt flygande modeller skapades av fransmannen Alphonse Penaud. "Modellflygets fader" kallad för att han "uppfann" gumminmotorn. Hans modellplan av "anktyp" - dvs de flög med stabilisatorn före - väckte berättigt uppseende i Tuilleritradgården i Paris på 1870-talet. Den längsta flygtiden han noterade var 20 sek. en på den tiden enastående bedrift !

I USA provade Samuel P. Langley och bröderna Wright modeller innan de försökte sig på fullstora maskiner.

Sedan bröderna Wright och dansken Ellehammer gjort lyckade försök med fullskalemaskiner var modellflygets bästa tid som förebild för riktigt flyg förbi.



Världens första gumminotordrivna modell konstruerad av fransmannen Penaud.

EN SPORT BLIR TILL.

Flygintresset växte i världen. Modellplanen fick en ny roll, de behövdes inte längre för problemlösningen "flygplan tyngre än luften". Människorna började intressera sig för modellplanen som sådana.

En av de tidigaste modellflygklubbarna i världen var "New York Model Aero Club" grundad 1907 av Edward Durant, en ung flygstuderande. Man höll sin första tävling i en exershall nära Broadway. Hallen var 60 m lång, men flygsträckan räckte inte till ! Efter någon månads övningar flyttade man utomhus till Oakwood Heights Airport.

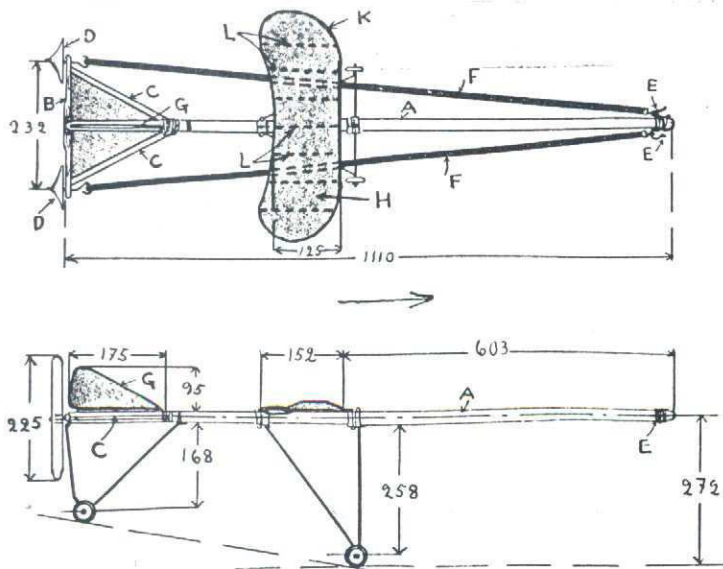
Aven i Storbritannien hölls en första tävling inomhus i Alexandra Palace i London den 15 april 1907. Tidningen "Daily Mail" arrangerade tävlingen med 275 i priser. 130 entusiaster från hela landet kom. Segrade gjorde Alliot Vernon Roe med en biplansmodell med 275 cm spv. Samme A.V.Roe blev sedan den berömde konstruktören och ledaren för Avro Aircraft Co.

SVENSKA PIONJARINSATSER.

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. Att intresset var stort redan då framgår av att en yngling inte drog sig för att åka hela vägen från Östersund för att tävla!

I början av 20-talet bildades i Stockholm den första verkliga modellflygklubben med Sven Lindberg som ledande man. "Stockholms Modellflygningsklubb" - sedermera "Svenska Modellflygningsklubben" - hade inom kort ett 50-tal medlemmar. Man höll föredrag och ordnade kurser och samlades varje onsdags- och torsdagskväll på Gärdet för provflygningar.

Nästa modellflygtävling var avsedd att hållas den 4 juni 1921. Tidningen "Flygning" hade tagit in modellflyget i sitt program för året och den stod som arrangör. På grund av alltför stark vind måste tävlingen dock uppskjutas. 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!"



Ritning med måttuppgifter i millimeter till "kwei-racer"-modellen.

Man flög med modeller drivna dels av gummimotorer, dels av motorer som drevs av komprimerad luft. Mest var det stavmodeller med gummimotorer. Konstruktionerna var utförda i kådfri gran, hambu och japanskt rispapper. Modellflygplanen liksom den tidens stora maskiner stötades och stagades åt alla upptänkliga håll, särskilt lade man an på finurliga landningsställ, som fjädrande kunde ta upp törnarna vid "landningen"! Skjutande propellrar förekom oftast. Experimentlustan var stor och förutom monoplan fanns bi- och triplan, "ankor" och "pil-flygare", dvs flygande vingar. Flygtiderna överskred sällan 30 sek, flygsträckor på 50 m uppnåddes endast av de skickligaste.

Tävlingsformerna var fler än nu för tiden. Det var t.ex. längdflygning eller distansflygning. Den senare tillgick så att man sökte flyga 300 med minsta antal mellanlandningar. Dessutom tävlade man om längsta tid i luften och pricklandningar.

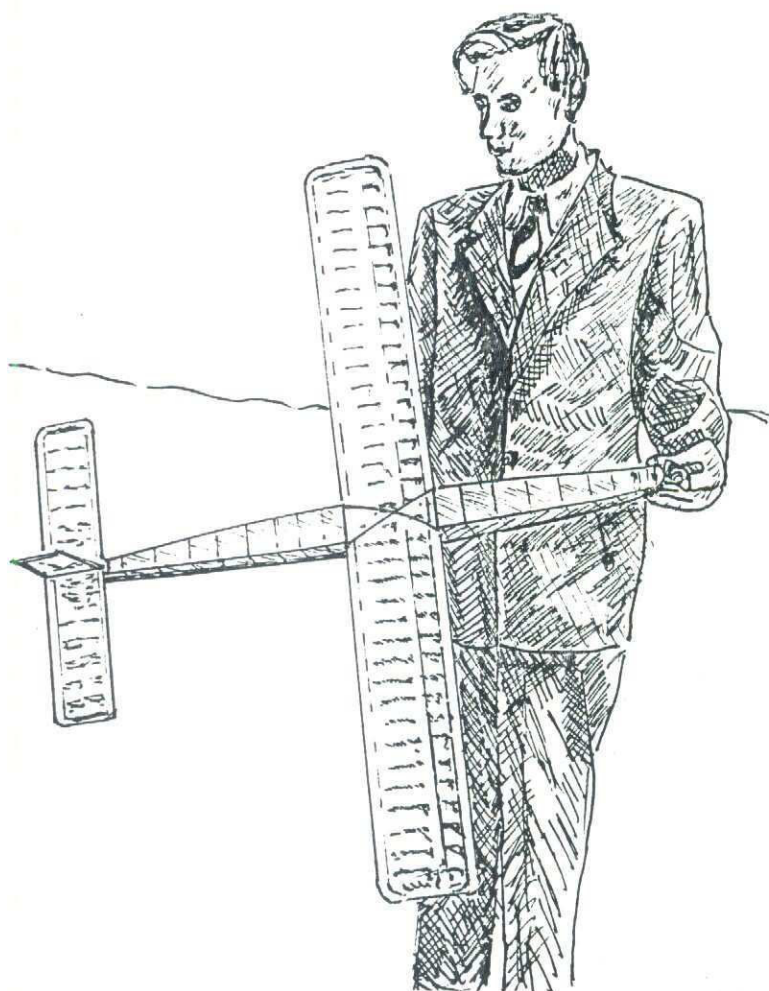
I juni 1921 anordnade KSAK i Göteborg en modellplansutställning och tävling på Särö. Året därpå bildades rikets andra stad "Göteborgs Modellflygningsklubb".

Samma år anordnades också den första flygmodellutställningen i Ostermans utställningshallar i Stockholm. Den omfattade i huvudsak skalamodeller från olika flygplansfabriker, men även en del modeller, som byggts av SMFK:s medlemmar. De "hembyggda" modellernas klass var dock inte särskilt god. En tidningsreferent skrev: "Men ska vi vara uppriktiga så måste vi erkänna att dessa mest vittnade om att modellbyggarens väg till framgång är ganska besvärlig."

"Flygning" inbjöd till en tävling på hösten. Egentligen skulle den ha hållits i september, men hade blivit framskjuten till den 2 oktober. I dagspressen stod att läsa: "Då erfarenheten givit vid handen att det är ganska vanskligt att räkna med en fixerad tidpunkt när det är fråga om modeller, då dessa ju är känsliga för rådande väderleksförhållanden." 14 tävlande ställde upp, men bara 4 fullföljde tävlingen. Vinden var alltför stark för att alla skulle kunna genomföra de tre flygningarna innan planen gick sönder. Segrarens flygtider var 8, 12 och 8 sek. Flygsträckorna var 59,5 m, 88 m och 59,5 m.

forts.nästa nr.

WAKEFIELDTÄVLINGEN 1952



En hygglig och förstående sjuksyster ordnade permis åt mig och jag tog mig ner till Norrköping. På Centralen stötte jag ihop med Kurt Sandberg som också kom ditresande av pur nyfikenhet. Ingen av oss hade ordnat hotellrum i förväg, så vi slog oss tillsammans och gick till Standard hotell nära järnvägen. Av portiern fick vi veta att en modellflygare just inkvarterats och vi uppsökte honom. Det var den mycket mörkhyade Bertram Blend från Trinidad. Han satt och försökte reparera de tre skadade modeller han medförde. En var hans egen de två andra skulle proxyflygas. Av tre modeller fick han ihop en flygbar! När han sen kom ut till tävlingen fick han veta att:

- 1) ingen startavgift hade betalats
- 2) hans land var ej anslutet till FAI!

Ing. Derantz lät honom ändå ställa upp men utom tävlan!

Tävlingen skulle enligt planerna hållas sen lördagskväll och tidig söndagsmorgon för att undvika den starka termiken och därmed göra tävlingen mer rättvis. Så hade skett i de två senaste åren 1950-51 i Finland.

NY SVENSK WAKEFIELDSEGER

Arne Blomgren hade en lyckad dag, eller kanske rättare sagt en lyckad natt, ty innan de flesta norrköpingsbor ännu krupit ur sina sängar var hans världsmästartitel ett faktum. I över 15 år har han sysslat med modellflyg och redan förekriget tillhörde han wakefieldflygarnas absoluta topp här i landet

Sommaren 1952 kom världseliten i modellflyget till Sverige. Det gällde VM i Wakefieldklassen.

Sune Stark hade segrat i VM 1951 i Jämjarvi. Nu fick Sverige och KSAK uppdraget att arrangera 1952 års VM. Efter mycket diskussion fick Norrköpings Automobil- och Flygklubb uppdraget att vara lokal organisator.

Tävlingen förlades till Kungsängens flygfält.

Givetvis ville jag vara på plats och se storheter som Evans, Bilgri och Ellilä. Jag låg i "lumpen" den sommaren inlagd på sjukan dessutom.



1. Lördagsregn! Jörgen M. Larsens "Liberty" visas upp av proxyflygaren och t.h. scoutledaren Jonas Nauclér.

När tävlingen skulle börja kvällen den 12 juli kom emellertid en kraftig regnskur och grusade tävlingsledningens planer. Tävlingen uppsköts till morgonen därpå med start kl 2.30!

Kurt hade träffat Bertil Dahlqvist ute på fältet och vi fick nu åka med Bertil in till stan och han lovade också att hämta oss mitt i natten!

Det hade inte ljusnat riktigt än. Marken var fuktig och det var lite rött i luften, men det var fin sikt och klart väder och vinden var rätt svag.

1:a perioden började med signal från högtalarbilen, men det dröjde rätt länge innan några tävlingsstarter gjordes. Så kom man igång. Först att starta var holländaren Dijkstra.



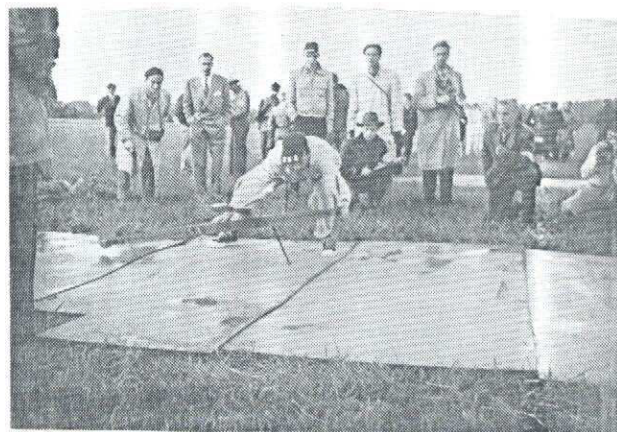
2. Det amerikanska laget tidigt på söndagsmorgonen - medan alla modeller var hela och i behåll! fr. v Carl Perkins, Clifford Montplaisir, Joe Bilgri, Ed Lidgard (knästående), Jim Tangney och Syd Seldon.

Det var termikfritt än så länge, men ändå drev modellerna iväg så långt att tidtagarna inte kunde hålla planen i sikte. Några tävlande förlorade sina plan redan i första starten, t.ex. amerikanen Joe Bilgri och engelsmannen E.V. Evans samt ytterligare några. Reservmodell var tillåten. Arne Blomgrens modell klockades för 3 1/2 minut men den var uppe över 5 min!

Som tur var fick han planet tillbaka. Någon reservmodell hade han inte.

Sune Stark första start höll på att ända med förskräckelse! Innan planet lättade från den korta startbanan högg propellern tag i gräset och ett blad bröts. Sune kunde göra en bra omstart på 230 sek.

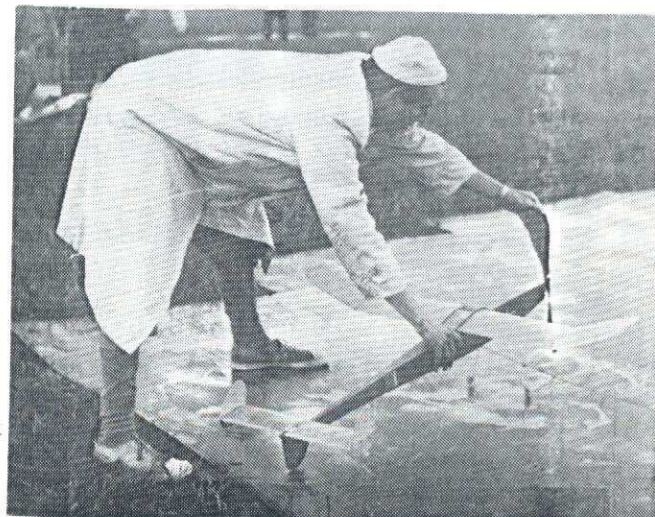
Börje Börjesson hade en helt olycklig start även hans propeller fastnade vid banändan och modellen to-talkvaddades.



4. Svårhanterligt! Cliff Montplaisir startberedd! T.v. "Bananen" i basker. Jan Jangö i regnrock och bredvid honom behängd med kameror Bertil Dillner konstruktören av vingprofilen som Stark och Blomgren använde.

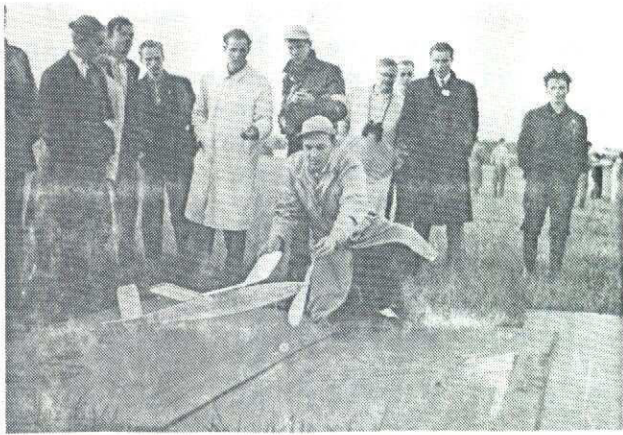


3. Cliff Montplaisir ordnar med fuse före första start.



5. Börje Börjesson startklar! Det blev stall i starten och to-talkvadd! Synd på en modell med sådan potential! foto B. Dahlqvist

saml.foton SOL om ej annat anges



6. Sune Starks första startförsök - modellen fastnade i gräset bortom startbanan utan att lyfta = omstart ! Då gick det bättre ! I bakgrunden i vit regnrock Olle Blomberg, t.v. om honom Kurt Sandberg och strax där bortom tittar Aarne Ellilä fram !



7. E. V. Evans inledde sina flygningar med sin kraxmodell. OBS! Propellern med lätthål och spryglar !

Efter 1:a perioden var ställningen:

Bilgri, USA	293
Wilson, NZ	250
(proxy- Sture Sandberg)	
Warring, GB	242
Ellilä, FI	240
Haslach, SCH	232
Evans, GB	230
Stark, S	230
Kanneworf, IT	229
Maibaum, TY	213
Blomgren, S	210

Klockan 4 började andra perioden och samtidigt tittade solen fram. Nu fick man räkna med att termik skulle uppstå. Vinden blev märkbart kraftigare. Det blev svårt att se modellerna då de drev direkt mot solen. Ändock noterades tre max. tider på 5 min. Maibaum, Blomgren och fransmannen Gerland stod för bedriften. Maibaums modell kunde inte återfinnas trots att unga mc-förare hjälpte till med transporter av både tävlande och modeller upp och ned längs fältet. Hela tyska laget letade förgäves. Unge skåningen Jan Nilborn noterade en bra flygning och kom nu med i tio i topp!



8. Fransmannen E. Gerland har laddat in de sista varven på gummimotorn. Han blev franska lagets bästa man.



9. Tom Dunkley England har också vevat upp på fullvarv och är startberedd.

Vid 2:a periodens slut var ställningen:

1. Maibaum, TY	513
2. Blomgren, S	510
3. Ellilä, FI	496
4. Nilborn, S	489
5. Gerland, FR	488
6. Bilgri, USA	473
7. Montplaisir, USA	464
8. Morriset, FR	457
9. Evans, GB	457
10. Warring, GB	447



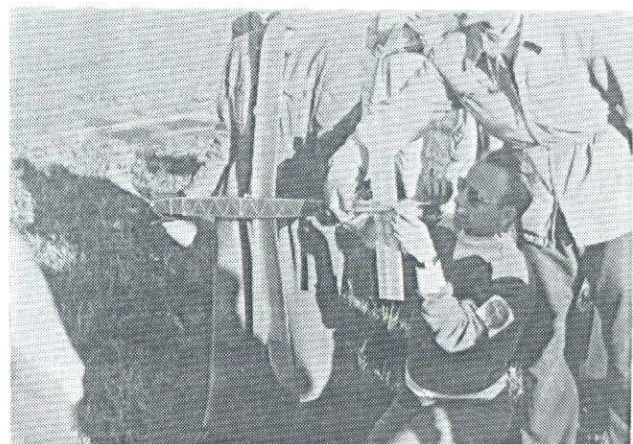
10. Bertram Blend från Trinidad proxy-startar för landsmannen Figueira.



12. E. V. Evans och Joe Bilgri i samspråk. Amerikanen gör i ordning sin långkroppade "Drifter" sedan hans krazmodell ej återfunnits efter 1:a start.



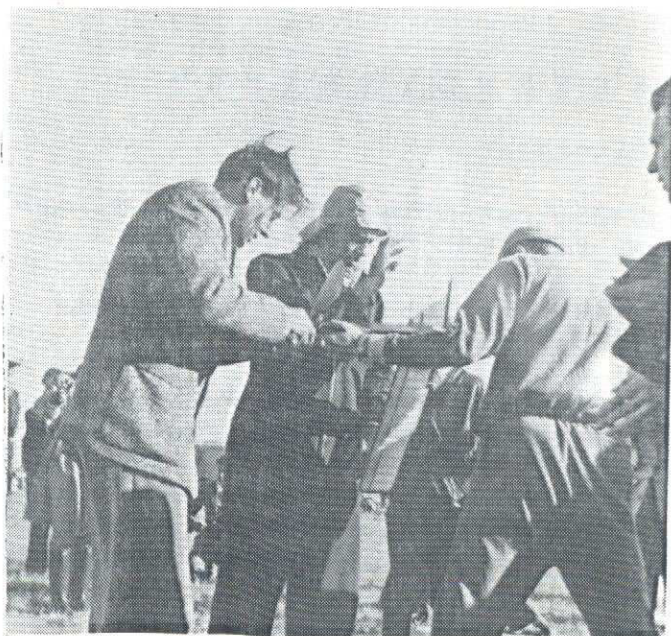
11. Ron Warring, England, modellflygskribent med världsrykte förbereder sin geodetiskt uppbyggda Wakefield-modell.



13. Arne Ellilä före 3:e start. Han blev 3:a !

Efter en halvtimmas paus började så den avgörande perioden. Tysken Maibaum inte hade någon modell, då hans reservmodell krossades i en trimstart. Alltså skulle slutstriden komma att stå mellan Ellilä, Blomgren och Nilborn.

Den unge svensken fick en maxtid och gick upp i ledningen. Nu gällde det Arne Blomgren. Assisterad av gamle vännen Björn Flodén (Andersson) hemma från USA och kamraten/konkurrenten Sune Stark drog Arne upp gummimotoerna till max. En lagning av vingbalken efter 1:a start hade givit en liten skevhet. Den våldsamma utgångshastigheten i starten visade hur lite det behövs för att flygningen skall på verkas. Modellen höll en 50 stigning med brant högerkurva. Kurvningen avtog när motorkraften minskade och det blev prima utgångshöjd. Modellen låg lätt synlig mot ett ljusst moln. En maxflygning till var klar. Nu kunde ingen hota. Frågan var bara skulle det bli svensk dubbelseger ?

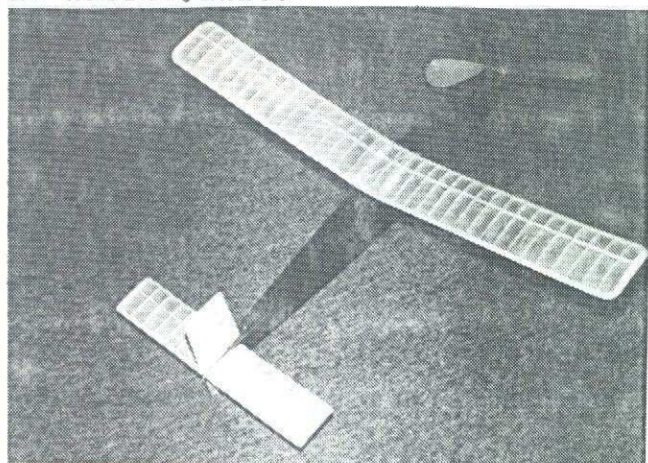


14. Arne Blomgren gör klart för sista och avgörande start. Sune Stark håller i. Iklädd sydväst biträder gamle vännen Björn Flodén (Andersson).
foto Benat Johansson

Aarne Ellilä fick en dålig start. Modellen gick upp till ca 20 m sen ner i en snäv båge, men rätade upp sig liksom Blomgrens modell var- efter termiken lyfte den till 4 1/2 minuts flygning. Det betydde 3:e plats för Ellilä.

Arne Blomgren befann sig ute i skogen på spaning efter sin modell. Den blev dock kvar några veckor men återfanns senare och Arne fick den tillbaka men flög den aldrig mer. Kraxen och vingspetsarna kom dock att ingå i hans nya modell !

Jag minns hur Kurt och jag kom i samspråk med Nils och Terje Larsson De bjöd på kaffe medan vi väntade på att den nye världsmästaren skulle återkomma för att bli intervjuad av Radiotjänst.



15. Arne Blomgrens VM-vinnare 1952. Örjan Gahn restaurerade modellen, foto-graferade och gjorde en ny exakt ritning - finns i "Ritningsbanken" ! foto Örjan Gahn.

Arne Blomgren:

TEKNIK OCH TAKTIK

När jag konstruerade min modell till VM förra året, var det i medvetandet att vi i Sverige måste göra en ny, lättare modelltyp med större gummimängd än tidigare för att kunna konkurrera med utlänningarna - kanske speciellt Ellilä, som ju två år på rad tog hem segern.

För att få in största möjliga mängd gummisnodd valdes en "kraxad" modell alltså med kuggjul bak och ett omsorgsfullt arbete lades ned på att få konstruktionen så lätt som möjligt. Som vingprofil valdes en av civ.ing. B.Dillner utarbetad profil, som visat sig ha utomordentliga egenskaper både vid motorflygning och glidflygning, och som tidigare med goda resultat prövats av Sune Stark.

Min modell väger totalt 230 gram (=minimivikten), fördelat med 100 gram på konstruktionen och 130 gram gummisnodd. Svenska laget har under de senaste åren ägnat speciell uppmärksamhet åt gummisnodden. Vi har valt Dunlops fabrikat. Vi använder under VM-starterna varje snodd endast en gång och byter mellan varje start. Totalt går det således åt 6 snoddar med vardera 14 strängar 6 mm gummisnodd på hela tävlingen, förutsatt att ingen brister vid uppdragningen. Gummimotorerna trimmas noga in, och Sune och jag hade ett hårt jobb med detta på hotellrummet före tävlingen. Snoddarna utsätts successivt för större och större uppdragning (de fästs i ett dörrhandtag under behandlingen) och får "vila" sig dessemellan. De synas noga, och det händer då och då att en motor exploderar eller genom bristning avslöjar någon svag punkt. Dessa kasseras ögonblickligen, och därigenom slipper vi förstörda modeller genom motorexlosion under tävlingen. Sedan är det många som syndar och drar upp gummisnodden för hårt. (Jag drog inte upp motorn i topp på någon tävlingsstart.)

För att få konstruktionen så lätt som möjligt är den klädd med japanskt rispapper av förkrigs-kvalitet - därigenom kan några gram extra offras på att göra balsat-räkonstruktionen starkare.

E F T E R L Y S N I N G !

Ritningar.

Radiokontrollmodellen "Tri-Pacer" av fabrikat "Sterling".

Linkontrollmodellen "J 22" från Bröderna Forslin i Bollnäs.

En förgasare till Webra Winner 2,5 cc och en till Taifun Hurricane 1,5 cc.

Börje Ekeröth,
Box 173 , 575 22 Eksjö.

RESULTATLISTAN FRÅN WAKEFIELD

1	Blomgren, Sverige	210	300	300	810
2	Nilborn, Sverige	203	286	300	789
3	Ellilä, Finland	210	256	279	775
4	Lustrati, Italien	208	196	300	704
5	Bilgri, USA	293	180	222	695
6	Kanneworff, Italien	229	168	289	686
7	Gerlaud, Frankrike	188	300	180	668
8	Morisset, Frankrike	183	274	175	632
9	Evans, England	230	227	164	621
10	Montplaisir, USA	203	261	153	617
11	Gilg, Frankrike	138	171	300	609
12	Warring, England	242	205	142	589
13	Haslach, Schweiz	232	214	140	586
14	Cellini, Italien	198	140	246	584
15	O'Donnell, England	190	230	162	582
16	Stark, Sverige	230	140	206	576
17	Goetz, Frankrike	136	162	264	562
18	Marsh, N. Zealand (p.)	90	170	296	556
19	Jossien, Frankrike	136	294	91	521
20	Wood, Kanada (p.)	112	192	209	513
21	Maibaum, Tyskland	213	300	—	513
22	de Vries, Italien	196	128	186	510
23	Järvi, Finland	160	154	191	505
24	Deschepper, Belgien	165	176	149	490
25	Aribaud, Frankrike	168	204	113	485
26	Sämann, Tyskland	125	149	200	474
27	Figueira, Trinidad (p.)	144	87	238	469
28	Lidgard, USA	153	212	103	468
29	Royle, England	191	163	105	459
30	Dijkstra, Holland	154	191	107	452
31	Spring, Finland	180	125	145	450
32	Knudsen, Danmark	155	124	167	446
33	Ferber, Belgien	188	124	116	428

34	Nicole, England	182	—	242	424
35	Wilson, N. Zealand (p.)	250	167	—	417
36	Follet, Belgien	128	153	135	416
37	Tangeny, USA	179	133	95	407
38	Håkansson, Sverige	187	195	9	391
39	Dunkley, England	145	112	127	384
40	Jorgensen, Danmark	132	106	140	378
41	Dijkstra, Holland	125	125	117	367
42	Kennedy, N. Zealand (p.)	159	120	80	359
43	Loates, Kanada (p.)	103	120	97	320
44	Lippens, Belgien	141	137	7	285
45	Huhtinen, Finland	175	105	—	280
46	Ferber, Belgien	157	—	106	263
47	Reeve, Australien (p.)	136	13	101	250
48	Bächli, Schweiz	97	143	4	244
49	du Toit, Sydafrika (p.)	93	141	—	234
50	Berge, Norge	61	88	75	224
51	Visser, Sydafrika (p.)	64	130	—	194
52	Prhavo, Jugoslavien	45	137	—	182
53	Pelegi, Italien	181	—	—	181
54	Selden, USA	121	42	3	166
55	Olsson, Sverige	165	—	—	165
56	Piccini, Italien	116	40	—	156
57	Faiola, Italien	136	—	1	137
58	Ferrer, Schweiz	4	6	126	136
59	Hopkins, Australien (p.)	46	85	—	131
60	Lipinski, Tyskland	93	11	—	104
61	Macaulay, N. Zealand	71	—	—	71
62	Melzer, Tyskland	44	22	—	66
63	Gray, Australien (p.)	49	4	—	53
64	Lichte, Tyskland	45	—	—	45
65	Larsen, Danmark (p.)	15	—	—	15
66	Connor, N. Zealand (p.)	9	—	—	9
67	Börjeson, Sverige	9	—	—	9

NEW

ISSN 0960-3875
Vol. 1, No. 1
OCTOBER 1991
£1.50

FLYING MODEL 1

DESIGNER & CONSTRUCTOR



FREE PLAN - BOB COPLAND'S 'NORTHERN STAR'

WALK IN THE SUN & C POWER ASSIST CROSS COUNTRY
KIT AND PRODUCT REVIEWS
CONSTRUCTOR MODEL FLYING ROOM STICK CLASS
NO. 1 TO 1000
MAXI-SLOW CLASS 1 CONTROL

A PAMAG Publication

FLYING MODEL DESIGNER & CONSTRUCTOR

FLYING MODEL DESIGNER & CONSTRUCTOR är en ny tidskrift för alla modellflygare. Innehållet ger tips åt såväl friflygare som lin och radiostyrare. Omslaget är i färg, sidantal i första numret var 28, därtill kom en fullskaleritning till Bob Coplands "Northern Star" en g-modell ca 40" från 1937. Ett provex. kan du erhålla för £ 2.10. Prenumeration för ett år med 4 nr är £ 12.50 för oss utanför GB.

Använd kupongen nedan !

To: PAMAG (Publications) Ltd
Unit 308, J.C. Albyn Complex, Burton Road,
SHEFFIELD S3 8BZ, England.

Tick Please send me a sample copy of FLYING MODEL DESIGNER & CONSTRUCTOR

Delete Please enter my subscription to FLYING MODEL DESIGNER & CONSTRUCTOR

I enclose cheque/postal order/international money order for £..... or
please debit my credit card ACCESS/MASTERCARD/EUROCARD/VISA

Card No Expiry Date / /

Name and Address.....

Signed..... Date.....

Where did you obtain this coupon please?.....

Eftersom jag hade haft min VM-modell i över ett år kände jag den utan och innan, och jag visste att modellen går tämligen bra i alla väder.

Beträffande själva tävlingen, så märkte jag efter första starten, som gick i rå nattluft, att vingbalken var knäckt. Skadan reparerades, men medförde att vingen skevade till sig. Trots att jag med trimningen motverkade skevningen, lade sig modellen i andra och tredje starterna i en brant högerkurva, vilket såg mycket riskabelt ut. För övrigt gick allt programenligt, fränsett att modellen försvann i tredje starten och sedan dess inte avhörts.

Bland medtävlarnas modeller var det särskilt två amerikaners, några engelsmäns och en del italienares som imponerade. Utlänningarna har i allmänhet inte brytt sig om att efterlikna de enkla modellerna av den s.k. "nordiska" typen, som nu fyra år på rad har vunnit Wakefieldpokalen. I stället för våra hela frihjulande propellrar är i synnerhet amerikanarna förtjusta i fällbara propellrar. Sådana kanske förbättrar modellens glidegenskaper, men föranleder å andra sidan betydligt kinkigare trimning. Efter vad man kan förstå av vissa antydningar kan man förmoda att amerikanerna återgår till frihjulande propellrar. Att göra långkroppade modeller tror jag däremot är förnuftigt, längder på 115 cm (min egen modell borde nog vara 15-20 cm längre) förefaller lagom, men längder över 160 cm, som förekommer, är överdrift. Någon har frågat efter min modells dimensioner. Spännvidd är 105 cm. längden är 90 cm.



Genom en överenskommelse med Bo Gårdstad finns nu i "Ritningsbanken" följande modeller av hans konstruktion:

"LISA"; 2-kanals radioseglare, spv 329 cm, vikt ca 1,3-1,5 kg år 1973

"BINGO" areobatic trainer motor .19-.29 spv 112 cm, vikt 1,4-16 kg år 1979

"KOMPIS"; 2-kanals radioseglare, spv 169 cm vikt 0,9-1,0 kg år 1976

"ELECTRIC LADY"; 3-kanals radioseglare, spv 195 cm vikt 1,6-1,7 kg

"KRAX"; gummimototmodell (även i segelversion) spv 92 cm, år 1984

"JACK"; linstyrd combatmodell motor 2,5-3,5 spv 745 mm, år 1973

"FRAS"; linstyrd nybörjarmodell, motor 2,5-3,5, spv 700 mm, år 1981

"KOMPIS 3"; 2-kanals radioseglare, spv 1700 cm, vikt 1-1,2 kg, år 1981

"SPACE CONTROL", linstyrd nybörjarmodell, motor 1,5-3,5, spv 760 år 1981

"SUPER COBRA"; linstyrd semistunt motor 2,5-3,5, spv 840 .

"BLACK JACK"; linstyrd semistunt, motor .19-.29, spv 860 mm, år 1978.

"JOHANNA"; motormodell i oldtimerstil, 3-kanaler, spv 196 cm, motor 5-10, år 1974.

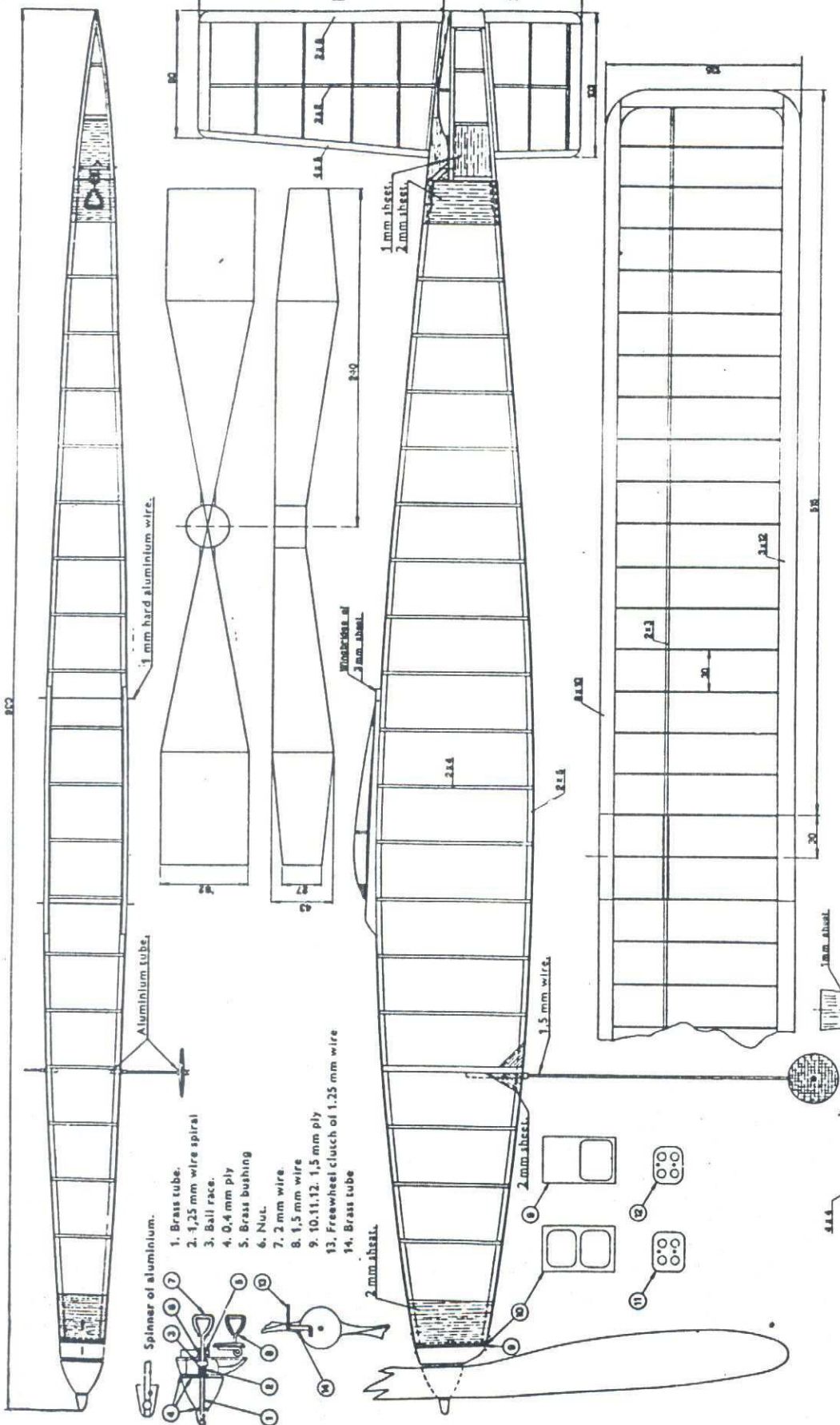
"TBG" = Tage Berggren + Bo Gårdstad segelflygbogserare, 2 kanal, spv 254 cm, år 1980.

"A4"; deltavingad linstyrd nybörjarmodell, motor 1,5-5 .

"KOMPIS"; ny version, 2-kanals radioseglare, spv 182 cm.

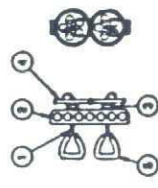


All woods are balsa unless otherwise stated



- Spinner of aluminum.
1. Brass tube.
 2. 1.25 mm wire spiral
 3. Ball race.
 4. 0.4 mm ply
 5. Brass bushing
 6. Nut.
 7. 2 mm wire
 8. 1.5 mm wire
 9. 10.11.12. 1.5 mm ply
 13. Freewheel clutch of 1.25 mm wire
 14. Brass tube

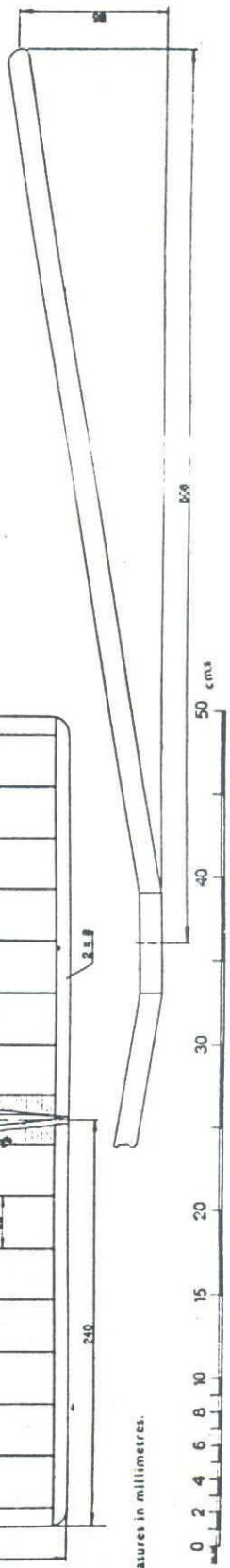
1. 1.5 mm wire.
2. Dural aluminium tube 8mm.
3. Ball race.
4. Brass gears diam. 20mm 40 eggs mod. 0.5
5. Valve rubber.



Wing section coordinates in percent of chord.

x/c	y/c	z/c
0	0	0
0.04	-0.49	3.00
0.1	-0.44	3.14
0.2	-0.31	4.01
0.3	-0.22	5.08
0.4	-0.16	6.44
0.5	-0.12	8.00
0.6	-0.08	9.81
0.7	-0.05	11.88
0.8	-0.03	14.24
0.9	-0.02	16.88
1.0	0	20.00

Wing and stabilizer ribs of 1.0 mm balsasheet. Stab. section: Clark Y mod. Thickness 6 percent of chord.



All measures in millimetres.



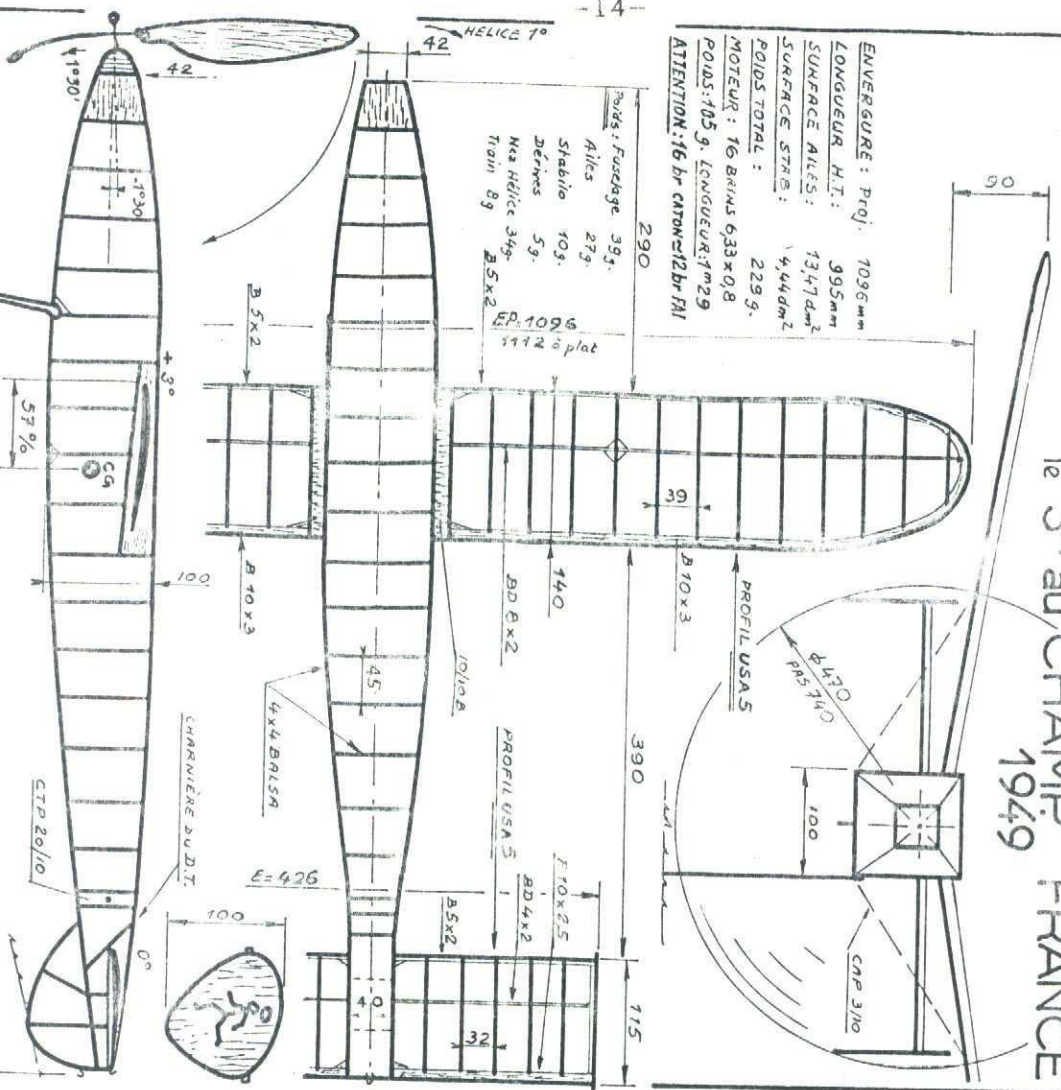
WAKEFIELD WINNER
1952
by
ARNE BLOMGREN
Stockholm Sweden.

RENÉ JOSSIEUX

le 3^e au CHAMP FRANCE 1949

PARTIE DE PALMARES
 1^{er} CONCOURS REIMS 1949
 1^{er} CONCOURS ROUEN 1950
 2^e CONCOURS LILLE 1950
 APPAREIL CASSÉ AU CHAMP 1950

ENVERGURE : Proj. 1096mm
 LONGUEUR HI : 995mm
 SURFACE AILES : 13,47dm²
 SURFACE STRB : 4,94dm²
 Poids TOTAL : 229g.
 MOTEUR : 16 Brital 6,33x0,8
 Poids : 0,5 g. LONGUEUR : 1,29m
 ATTENTION : 16 hr CARREME 12hr FI



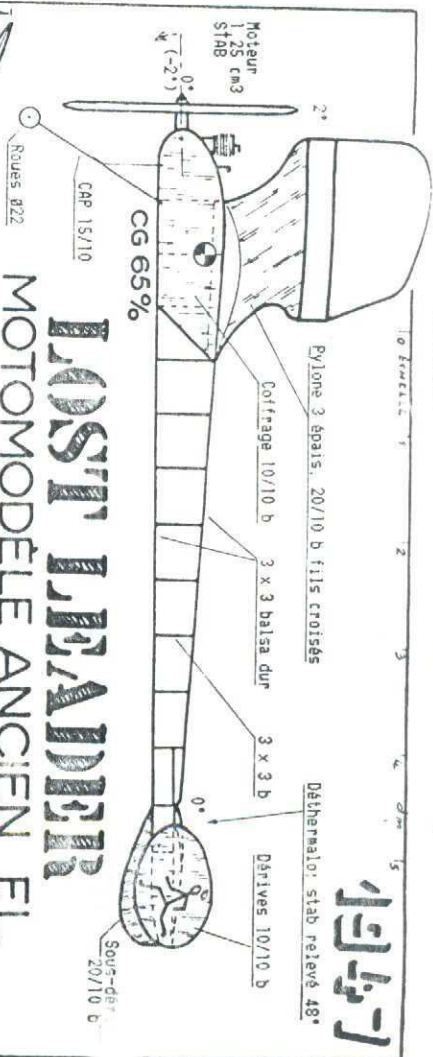
René Jossieux

Echelle 1/5

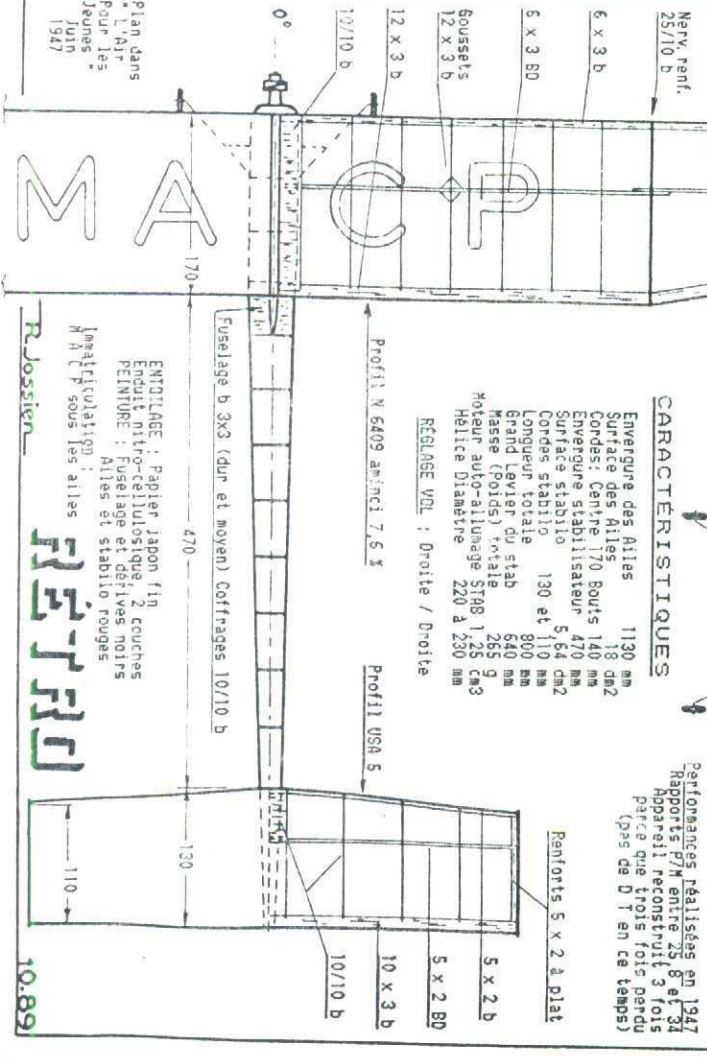
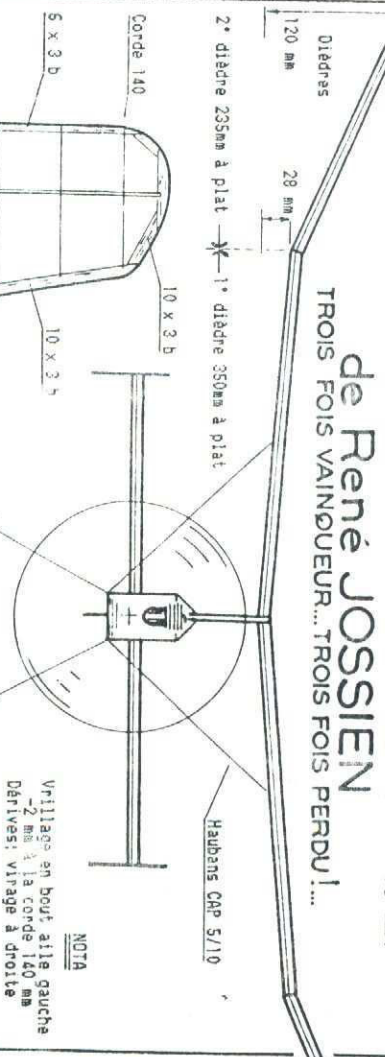
PEINTURE
 CELLULOSIQUE
 LEGERE

リニエリ

J'ETAIS BON DANS CE TEMPS LA :
 WAKEFIELD DÉCRIT DANS LE YEAR BOOK DE FRANK ZAIC (1952)



LOST LEADER
 MOTOMODELE ANCIEN FL.
 de René JOSSIEUX
 TROIS FOIS VAINQUEUR... TROIS FOIS PERDU !...



CARACTERISTIQUES

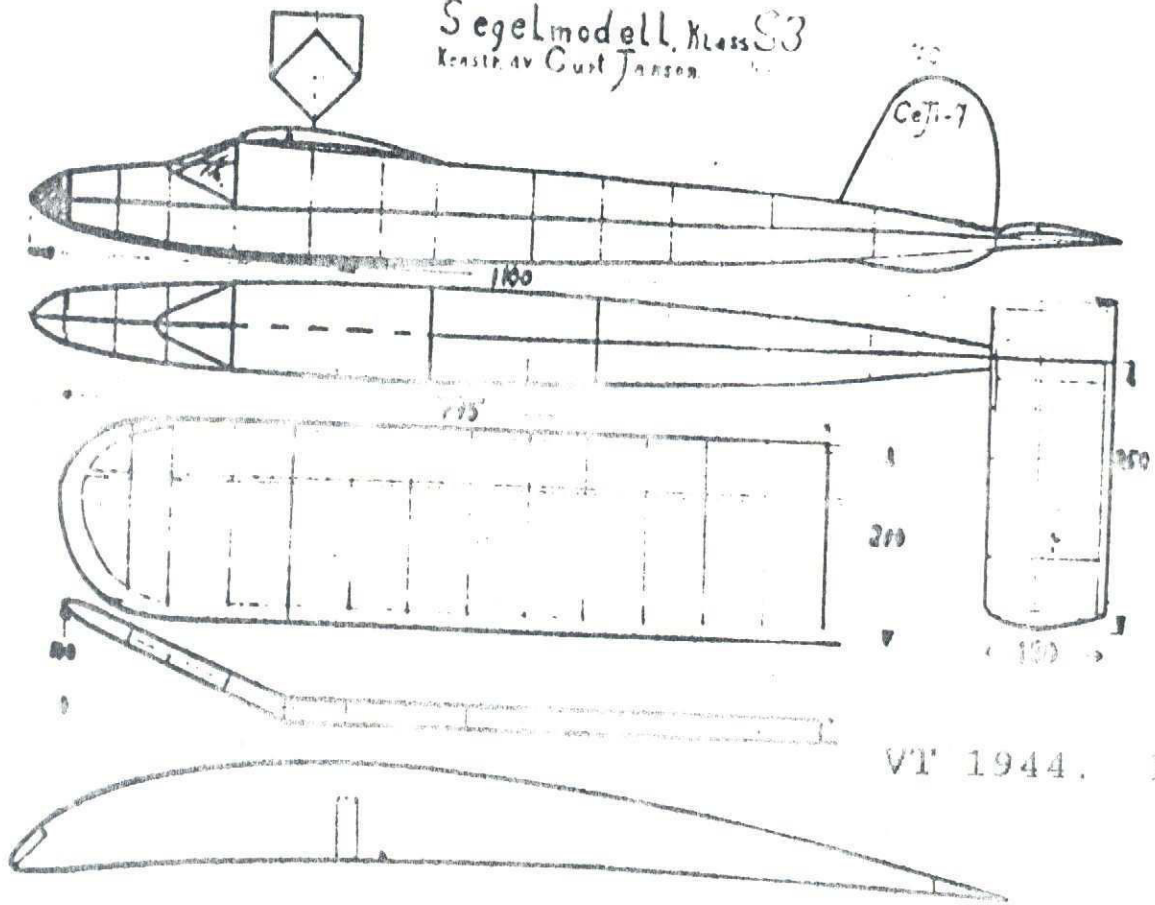
Envergure des Ailes 1130 mm
 Surface des Ailes 18 dm²
 Cordes : Centre 170 Bouts 140 mm
 Envergure stabilisateur 470 mm
 Surface stablio 5,54 dm²
 Cordes stablio 130 et 110 mm
 Longueur totale 800 mm
 Grand levier du stab 640 mm
 Masse (poids) totale 265 g
 MOTEUR auto-alumage ST8 1,25 cm³
 Hélice Diamètre 220 à 230 mm
 RÉGLAGE VDL : Droite / Droite

NOTA
 Village en bout aile gauche
 -2 m à la corde 140 mm
 Derives : virage à droite
 Performances réalisées en 1947
 Rapports p/m entre 25,8 et 34
 Appareil reconstruit 3 fois
 parce que trois fois perdu
 (pas de D 1 en ce temps)

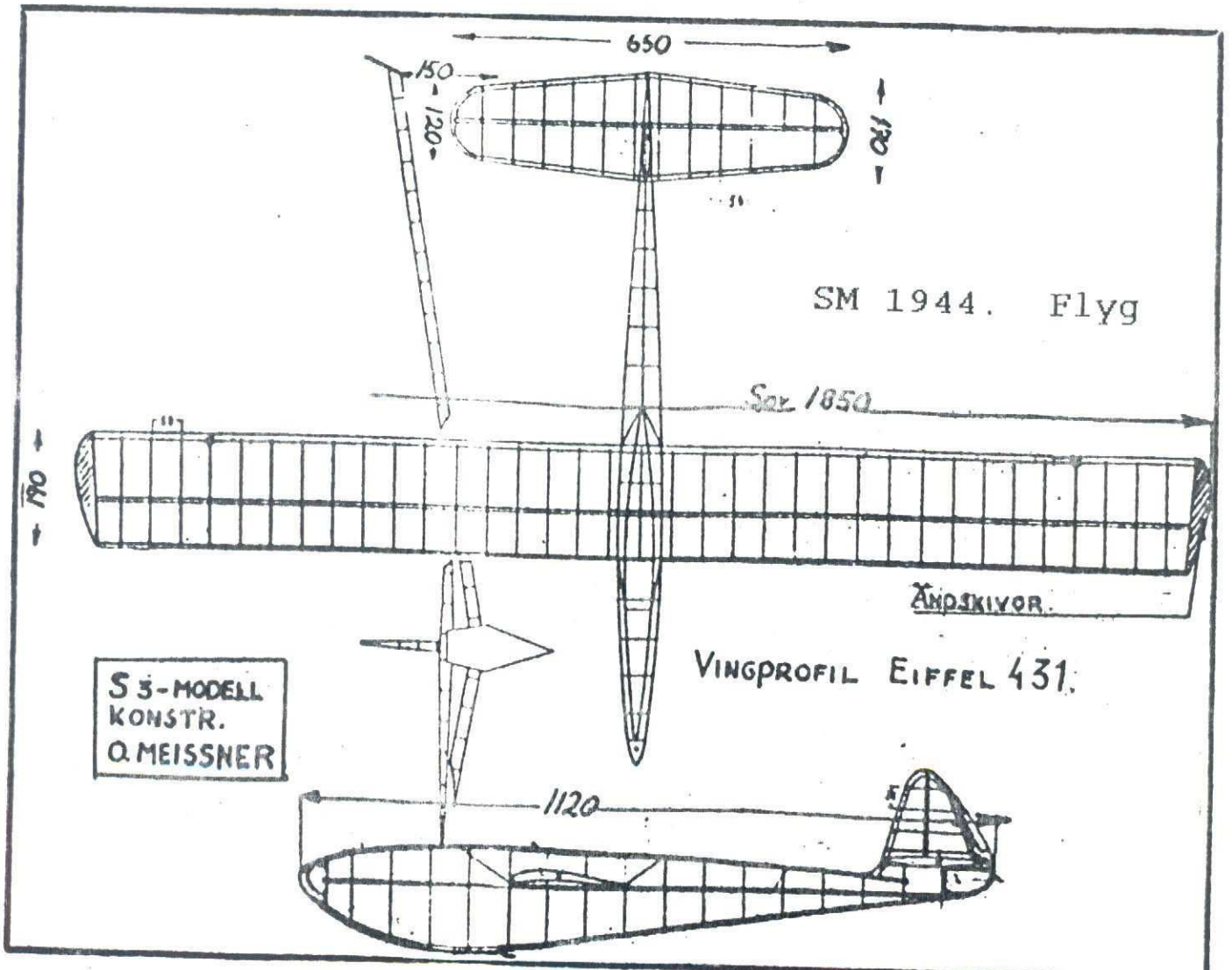
ENTRETOISE : Papier Japon fin
 Encoil nitro-cellulosique, 2 couches
 PEINTURE : Fuselage et dérives noirs
 Ailes et stabilis rouge
 Immatriculation :
 N N C F sous les ailes

リニエリ

Segelmodell, Klass S3
Konstr. av Gust Jansson



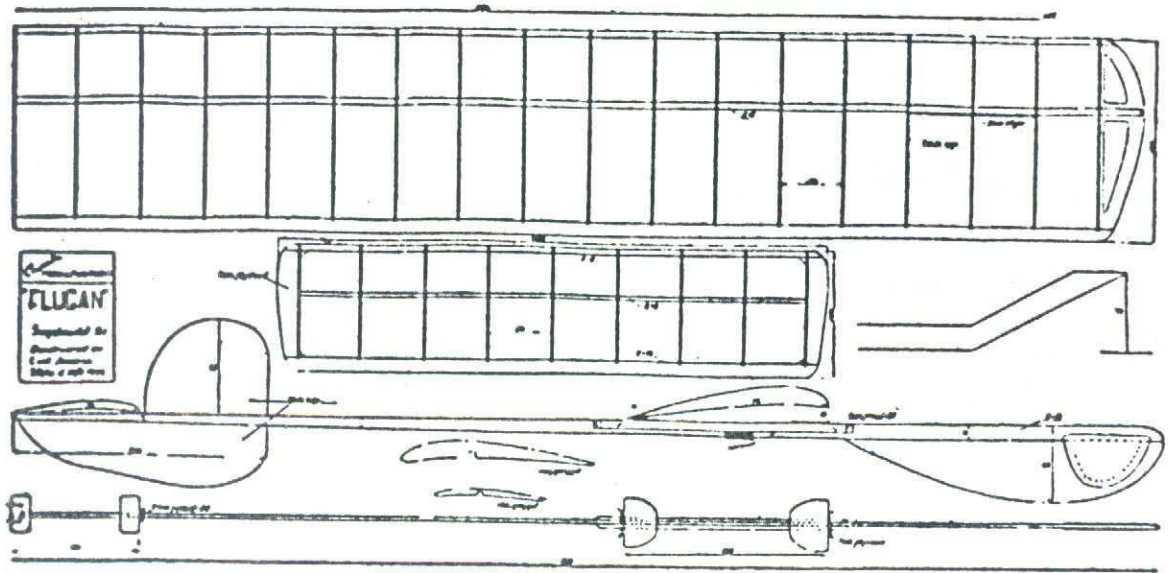
VT 1944. Flyg



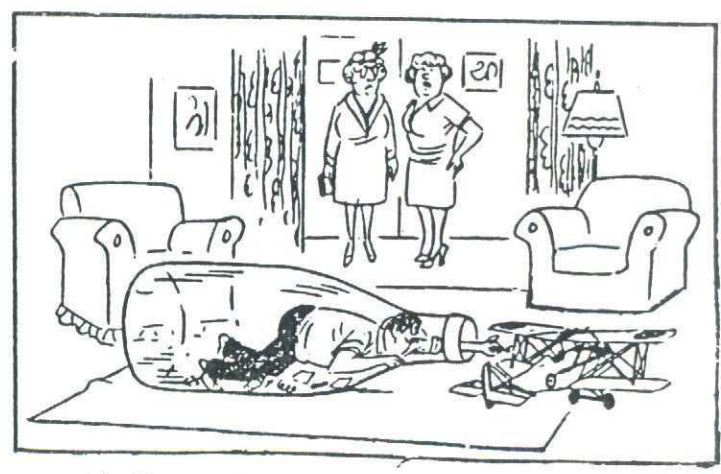
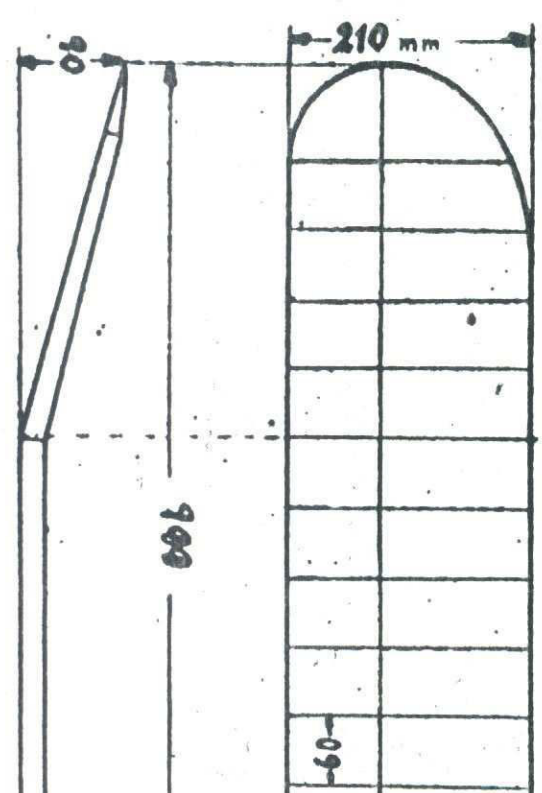
SM 1944. Flyg

S3-MODELL
KONSTR.
O. MEISSNER

VINGPROFIL EIFFEL 431.

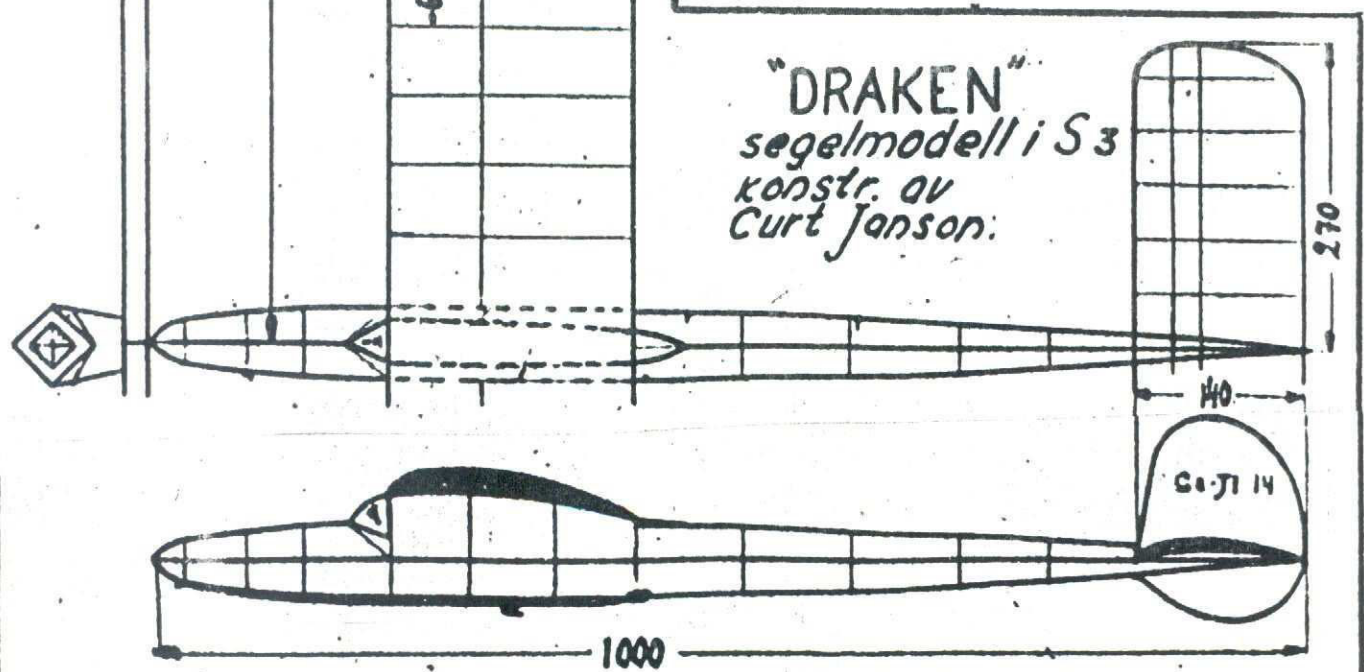


SM 1944. Hobbyboken 1945

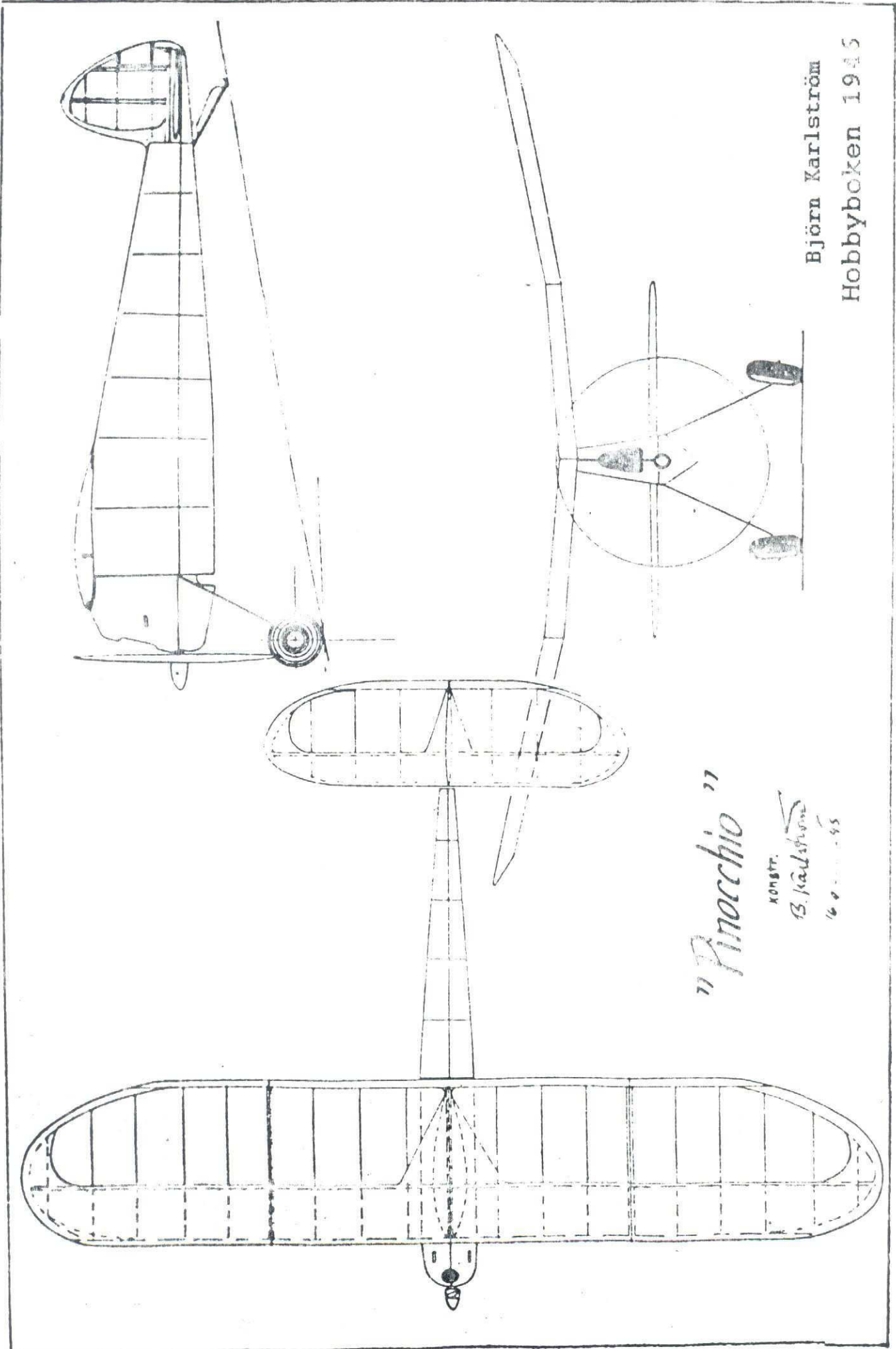


John Blagg will resort to anything to be different!

"DRAKEN"
 segelmodell i S3
 konstr. av
 Curt Janson.



SM 1944. Flyg



"Pinocchio"

KONST.
B. Karlström
16 0 1945

Björn Karlström
Hobbyboken 1945

Vår broderorganisation i Italien "SAM Italia Chapter 62" har utgivit sin första årsbok: "Annuario/Annual" Redaktör är Cesare de Robertis. Boken omfattar 96 sidor i A4-format. Pris:

Texten är skriven både på italienska och på engelska i två spalter. Ur innehållet kan nämnas "G 20 Historien om en myt" -avser Supertigremotorn.

"Elliläs tredje seger" - Mario Gianellas vinst i 1990-års Wakefield-tävling.

"Radiostyrda gummitormodeller"

"Oldtimers från CCCP".

38 ritningar till alla typer av modeller.

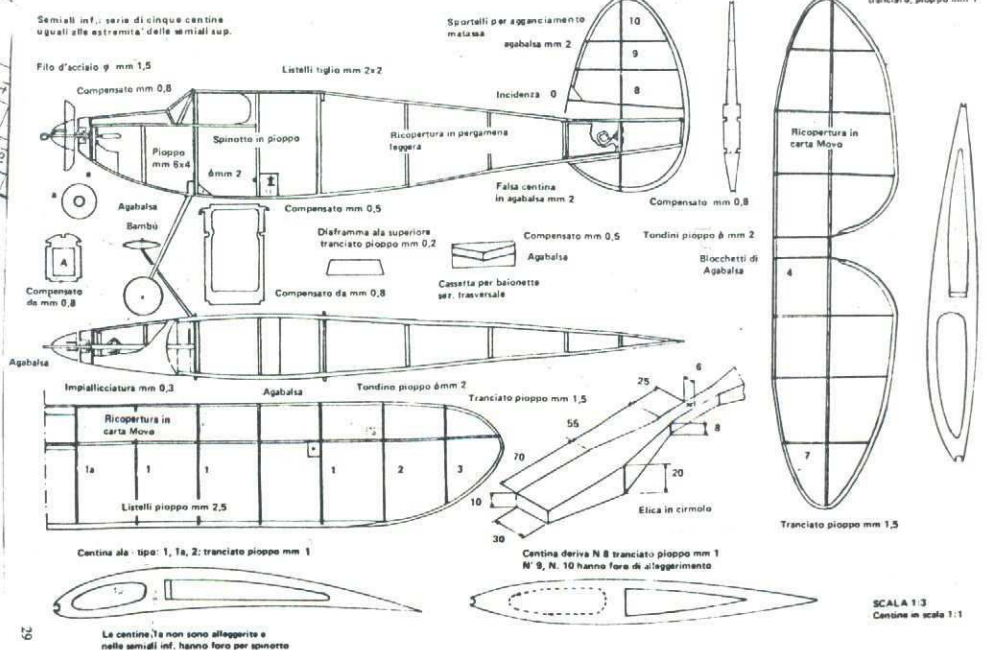
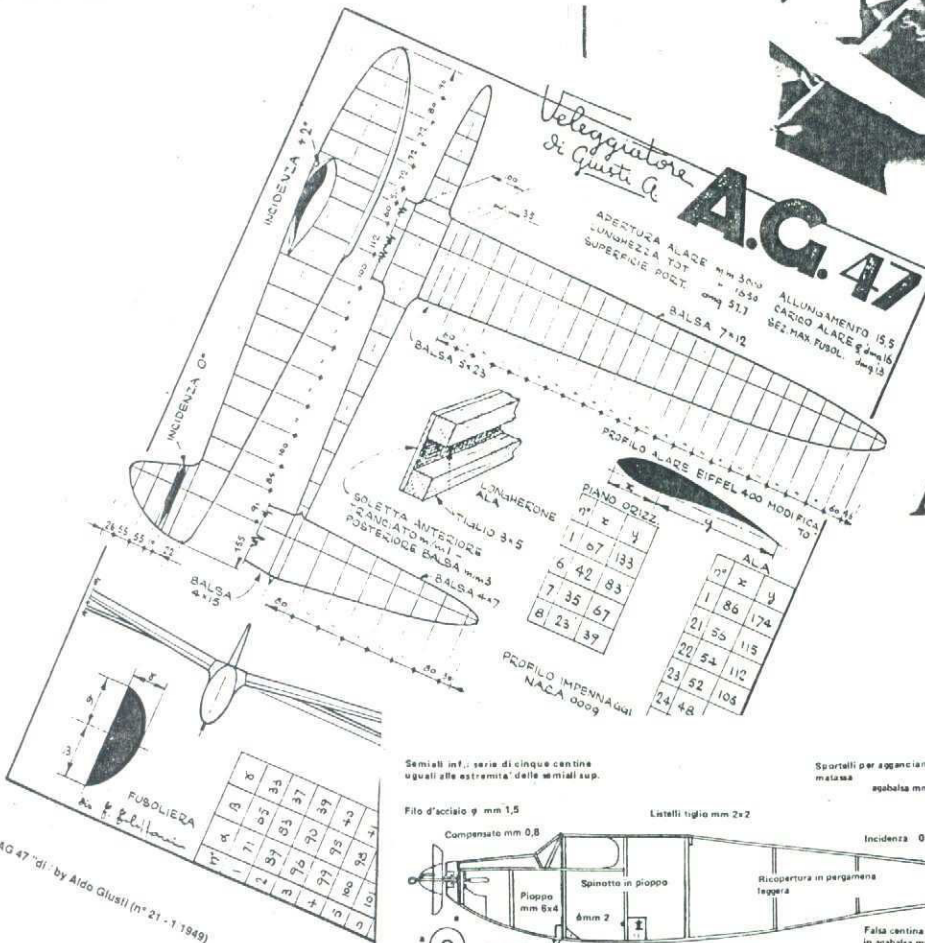
Associazione Italiana Aeromodellismo Storico
SAM Italia - Chapter 62

Annuario

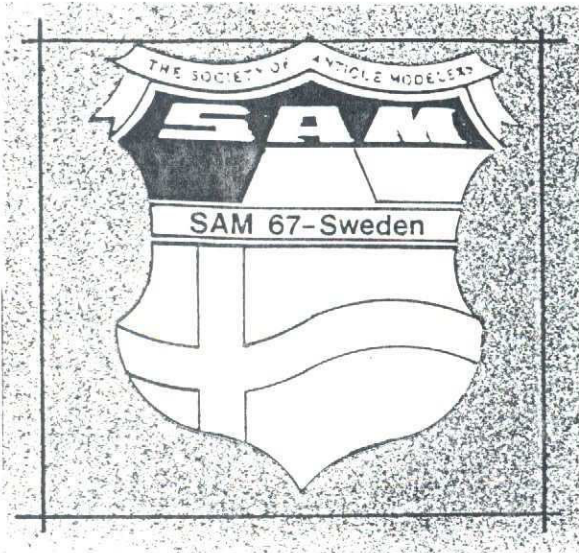


Annual

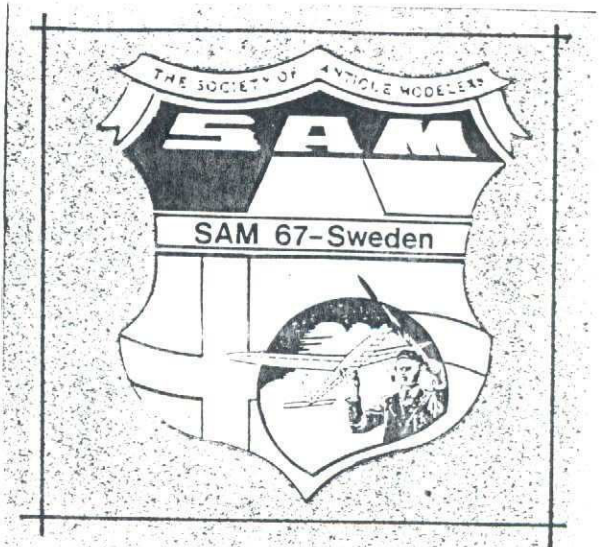
A cura di / Edited by
Cesare de Robertis



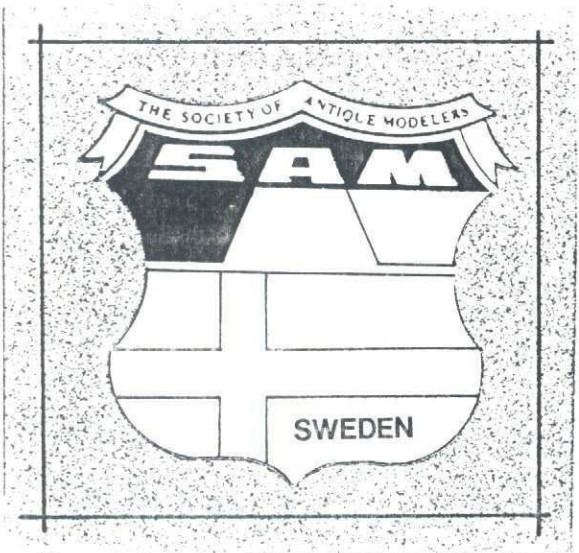
TIPSA - GISSA - VINN !



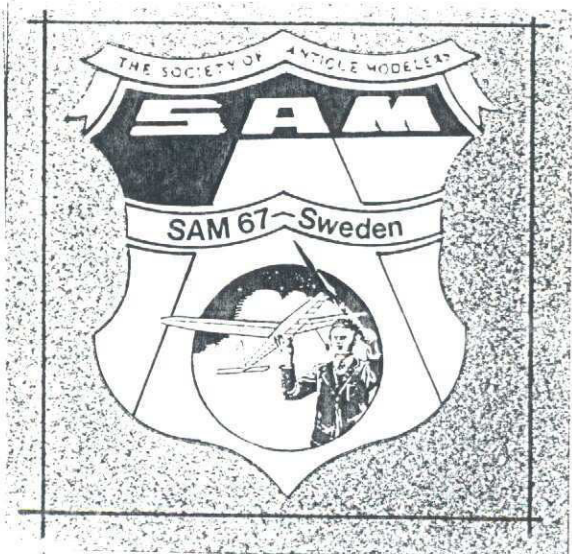
1.



2.



3.



4.

Våra broderorganisationer i andra länder har satt sin egen prägel på SAM - logotypen. Italicnarna har t.ex. färgerna rött, vitt och grön som i sin flagga.

Berth Sundström i Falun, har reklamerna som yrke och har skissat lite på vårt emblem och ger fyra förslag.

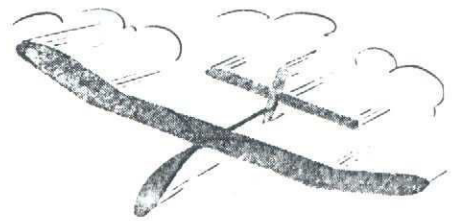
Färgfälten nedanför SAM har färgerna blått, vitt och rött - anspelar på anknytningen till USA medan fälten nedanför antingen är en svensk flagga helt eller med vår nuvarande logo inritad i färgfältet.

Det blir alltså tre färger att lägga på bilden blå, röd och gul.

Tycker du om förslagen ?

Enklast - fyll i kupongen nedan !

Tycker du mer så skriv gärna !



Sänd in svaret senast 15 maj till "Oldtimer", c/o S.-O.Lindén, Hovstavägen 15, 703 63 Örebro

PRISERNA man kan vinna är tre ritningar, som delas ut till de tre först öppnade svaren som röstat på vinnande förslag !

Jag tycker förslag nr.... ska bli vår nya logotype !

Namn:.....

Adress:.....

Postnr-Ort:.....



Medlemmarna i Eslövs modellflygklubb 1937. Det finns ett helt album med bilder från den "ljuva tiden" !

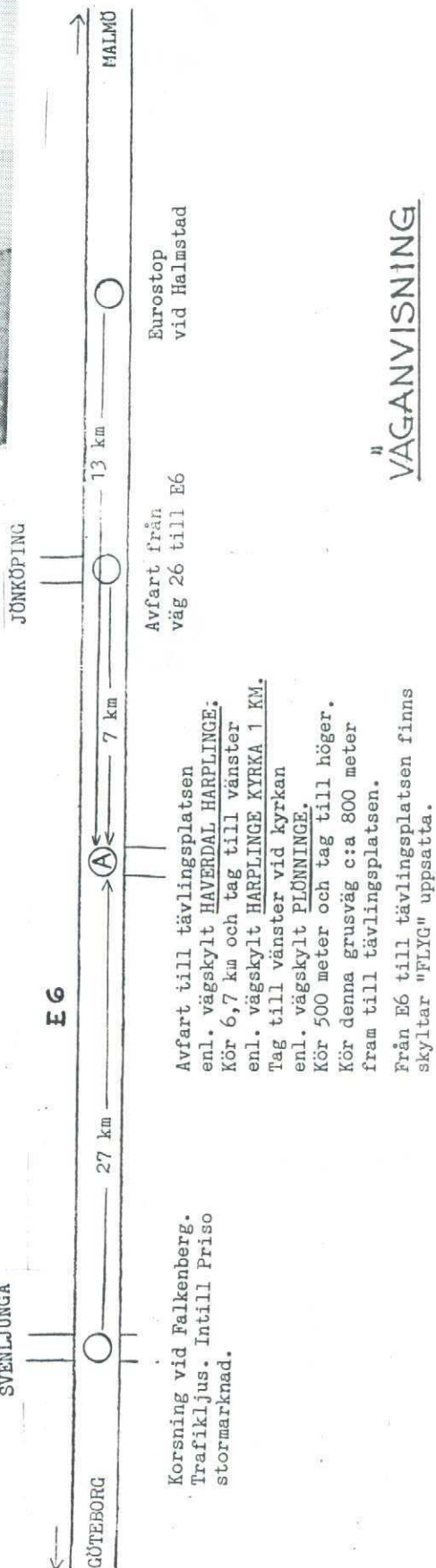


Min Cub före bortflygningen 1939 i augusti. Bilden tagen på Eslövs flygfält. En annan Cub silverfärgad byggdes av mig för en annan persons räkning. Båda modellerna hade Pinottis tändstiftsmotorer. Pris 1938 5:- !

KARL-ERIK EKSTRÖM, Flöjtvägen 16A, 224 68 Lund har sänt dessa bilder, som vi med glädje återger !

Det var djärva män med sina små fantastiska maskiner gav sig ut på friflyg på den tiden ! Vem av oss i skulle idag sätta in en äkta Pinottimotor i sin friflygande modell ? Du som minns namnen på grabbarna på övre bilden skriv gärna en rad till "Oldtimer" ! Kom gärna med fler "egna" bilder vi kan nu få dem snyggt reproducerade i tidningen !

Red.



HÄNG MED



PÅ

VÅRTÄVVLINGEN!

Som modellflygare på 40 och 50-talet hade vi många tävlingar det var SM, Vintertävlingen, Strömstävlingen, DM m.fl.. När vi nu flyger i oldtimer har vi endast en tävling om året och det är för lite tycker de flesta av oss.

Som komplettering av vårt SM på hösten inbjuder därför Södra Hallands Modellflygsällskap till VÅRTÄVVLINGEN söndagen 17 maj som är öppen för alla oldtimerklasser. För segelmodellerna gäller 50 m linlängd. För att prova något nytt och för att ge deltagarna mer tid till trevlig samvaro samt möjlighet att mera ingående beskåda de tjugusiga modellerna minskar vi denna gång antalet starter till två förutom eventuella finalflygningar. Startavgift och anmälan på bifogade inbetalningskort som insändes senast 5 maj. Startavgift 30:- för första modellen och 20:-/st för övriga.

För dem som har lång resväg och önskar övernattnig i Halmstad har vi möjligheter till några kostnadsfria bäddar med kvällsmål och frukost. Kontakta oss snarast om sådana önskemål finns.

Vi samlas tävlingsdagen kl 9,30 på tävlingsplatsen för genomgång. Vår gode vän godsägare Dag von Segebade ("svensk mästare" på att hämta ner modeller från höga träd utan grenar!) har upplåtit sina ägor intill Plönninge Lantbruksskola. Följ bifogade väganvisning och tag hjälp av bilens trippmätare från lämplig  till tävlingsplatsen. Från  avfart från E6:an till tävlingsplatsen finns skyltar "FLYG" uppsatta. Tävlingen avslutas kl 16,30 med prisutdelning och de främsta i varje klass med minst tre deltagare erhåller plaketter.

Alla är mycket välkomna till en fin tävling på vårsköna västkusten!

SÖDRA HALLANDS MODELLFLYGSÄLLSKAP

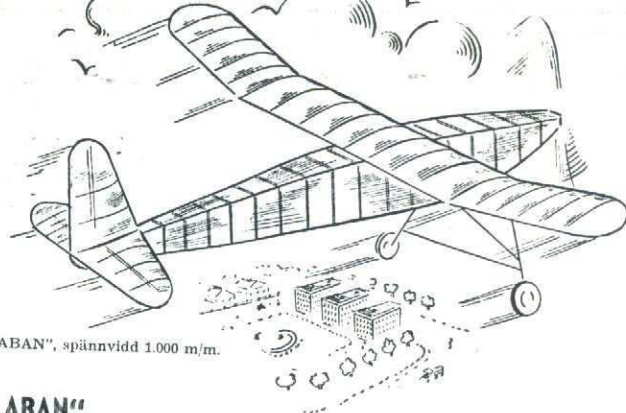
Kontakta gärna Kurt Sandberg, Vallgatan 23 A, 302 42 Halmstad
tel 035-122846 pg 499 10 61 - 5

"FLAX"



Spännvidd 840 mm.

-22-



"LABAN", spännvidd 1.000 m/m.

In memoriam Sven E. Truedsson

Sven E. Truedsson, en av förgrundsgestalterna inom svenskt modellflyg har lämnat oss.

Han föddes 1919 och började modellflyga 1934 som en av de första medlemmarna i den av Agne Högstedt ledda Malmö Modellflygklubb. Till sammans med Gunnar Persson, sedermera kamrer på det företag Sven grundade flög han på Bulltofta. Det var mest stavmodeller med gummisnodd man tävlade med på den tiden.

Sven Truedsson blev snart den skickligaste i landskapet. Det sägs att hans sätt att trimma före en tävling bestod i att han plockade upp modellen ur lådan, petade på sin höjd till vingen med lillfingret och gav modellen en betvingande blick. Sen var planet klart att berika hans omfattande prissamling med ännu en trofé!

Han tävlade helst i Skåne, men en årlig resa till Modellflygläget på Torslanda vid Göteborg hörde till. 1937 var ett intensivt tävlingsår då Sven i juni deltog i en internationell modellflygtävling på Kjellers flygplats nära Oslo. I augusti var det dags för finalen i Folket i Bilds Rikstävling på Gärdet i Stockholm. I båda tävlingarna blev det 2:a platser.

Den aktiva tävlingstiden omfattade åren 1934-1942.

1938 startade han sitt företag Sven E. Truedssons Modellflygindustri, som i rask takt tillverkade och distribuerade en rad tävlingsmodeller, såsom "Nimbus", "Clipper", "Mercury", "Laban", "Matador" och icke minst nybörjarmodellen "Lill-Klas". När han fick några varuhus att sälja byggsatser skapade han en stabil grund för utveckling av företaget. En klassiker blev bensinmotormodellen "GP-Special"; en stor kabinmodell avsedd för en motor byggd av italienaren Giovanni Pinotti.

När kriget kom tog balsan slut, men Truedsson satsade på segelmodeller av inhemskt material. Det var inte svårt att ställa om. På den tiden kostade det ca 200 kr att lägga upp en serie byggsatser. Segelmodeller som "Hang", de danska "Pluto" och

"LABAN"

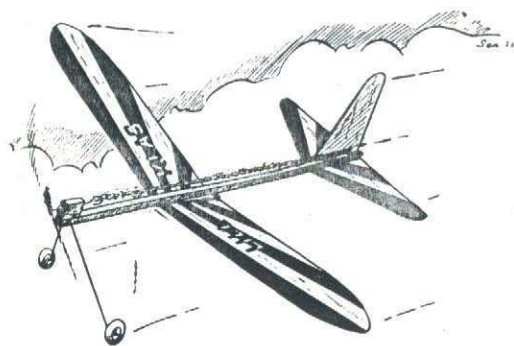
"SV10" blev kända över Sverige. När balsan kom åter var det lätt att ta upp tillverkningen av modellsatser såsom "Korda", "Laban" m.fl. Även nya segelmodeller i klass Sint (A2) skapades; danska "Skymaster", Terje Larssons "Nordic" och Rolf Hagels "Stratos". Motormodeller efterfrågades, nu gällde det dieselmotorer, från Danmark importerades "Jupiter". Rolf Hagel konstruerade "Hail-Shot" Även radiostyrda modeller fanns i byggsats. Rolf Dilots "Vagabond", Erik Berglunds EM-vinnare "Viking" och Segebadens "Mustfire". Fabrik och affär låg till en början vid Östergatan 20 i Malmö. Huset var i tre plan och det blev med tiden svårarbetat. En ny affärslokal uppfördes vid Storgatan 25, där man fick butik i gatuplanet. I april 1962 visades "Nordens största skyltfönster för modeller" 20 m långt! Nu hette detaljaffären "SEMO-Hobby".

Truedsson byggde upp ett nät av återförsäljare landet runt och han skaffade sig generalagentur för fabrikat såsom "X-acto", "Humbrol", "Frog", "Scaletric", "Pocher", "Rivarossi" m.fl.

På senare år blev Sven E. Truedsson medlem i SMOS. Genom företaget "Cento" gavs byggarna av gamla modeller möjlighet att flyga de guda-benådade konstruktioner Sven åstadkom under 30- och 40-talen.

Den 14 november 1991 lämnade Sven E. Truedsson oss, men minnet av hans gärning lever kvar!

SOL

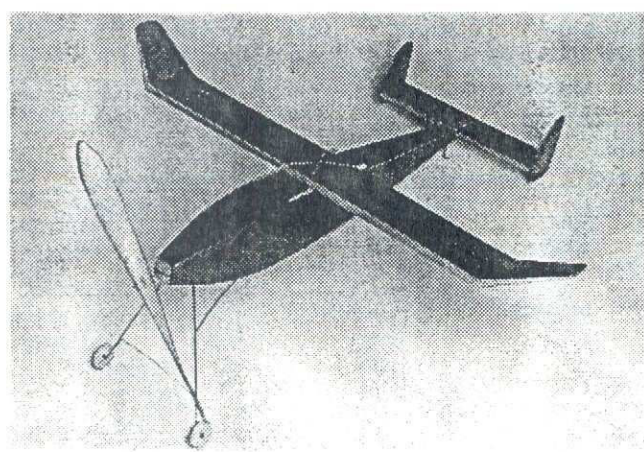


LILL-KLAS

VINGARNAS DAG

Nu ska vi bygga,
träffas och tävla.

Vi möts på Gärdet
den 8 juni kl. 17⁰⁰

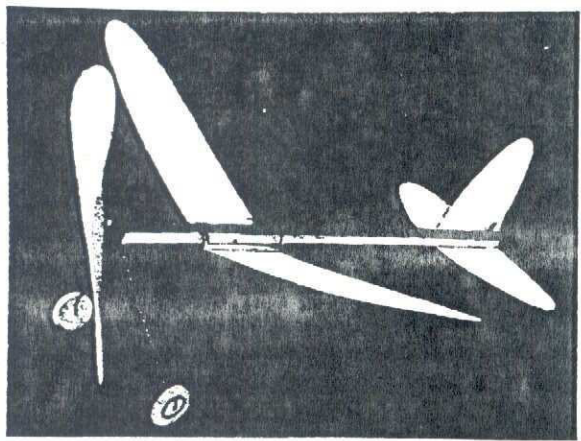


TIP-TOP VI

En av Sune Starks framgångsrika Tip-Top konstruktioner. Spännvidd 75 cm.

Uppfyller nya internationella måttbestämmelserna. Icke lämplig för nybörjare.

- 23 R Ritning i full skala pr st. 1: —
- 23 M Materialsats utom impr. medel pr st. 5: 50



TUMMELITEN

Stavmodell av balsa, spännvidd 43 cm. Balsaträt behandlat med gul specialfärg. Materialsats inneh. allt erf. material (utom lim), ritn. och arbetsbeskr. Vinge, stabilisator och fena utstansade, övriga delar färdiga för hopmontering. *Enbart ritningar säljas icke.*

- Marknadens lämpligaste nybörjaremodell.
- 1 M Materialsats pr st. 1: 75
 - 1 F Färdigbyggd modell * * 3: 25

Den stora utmanaren i år blir TIP-TOP VI, konstruerad av Sune Stark 1937. Ett plan "icke lämpligt för nybörjare" enligt Wentzels katalog från den tiden, men det är ju en utmaning vi vill ha och fram till den stora dagen ska vi väl klara av det.

Byggregler för TIP-TOP VI:
Planet skall vara byggt helt efter originalritningen.
Propellern, av balsa, skall vara "hemslöjddad" efter ritningens mallar.
Planet får förses med en annorlunda frigång och termikbroms.
Fri mängd gummimotor får användas.

Tävlingsregler:
3 starter med max.tid 60 sek. Därefter särflygningar med max.tider som bestäms "då" av tävlingsledningen.

Vi tävlar även i år med superkändisen, allas "mitt första plan", TUMMELITEN.

Byggregler:
Storlek och form måste överensstämma med originalet.
Vinge, stabilisator och fena av helbalsa. Kroppstav, balsa 8x8mm, får vara lamelllimmad.
Landställ, 2 ben av 1mm p-tråd, 2 hjul med min.diam. 25mm.
Landställets höjd ska ge markfrigång för propellern.
Plastpropeller och motorväxel får ej användas.
Fritt fram förpropellers storlek och form, vingprofil, sprygelantal, vingplacering, motorplacering, motormängd, propellerfrigång.

Med vänliga hälsningar - sätt igång och bygg - vi träffas på Gärdet.

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

Anmäl ditt intresse att deltaga före den 25 maj - sänd ett vykort till:
Lasse Wentzel
Box16118 103 23 Stockholm.

INTERNATIONELL POSTTAVLING.

***** CHESTER LANZO'S "1933 CABIN" *****

Avsikten med denna tävling är att påverka modellflygare till att i vänskaplig anda utmana varann med en klassisk oldtimer gummimotormodell med bevisad flygförmåga.

Flygningarna kan ske när som helst mellan 8 aug.-13 sept. Alla flygningar behöver inte göras samma dag, men en tidtagare skall intyga att de görs som regelrätta tävlingsflygningar beslutade före varje start. Det skall alltså inte vara "de tre bästa under månaden" !

Max.tiden sätts till 2:30. Om någon uppnår tre sådana starter skall en ytterligare med 3:30 som max göras. Om flera tävlande uppnår denna tid anses de som gemensamma segrare.

Obegränsad eller stigande maxtid har diskuterats, men anses olämplig, då det betyder bortflygningar. Det skall ju vara en trivsamtävling ! Startavgift för att få lite ekonomi i post-och portokostnader sätts till 2.00 dollar.

Avgift och resultat sänds till organisatören senast 30 sept. gärna med en liten notering om plats, väder och vind m.m. Skarpa foton tas också emot och kan komma med i resultatlistan som sänds till alla deltagare under okt.

Några små priser kan också komma utdelas !
- Lycka till ! -

.....
International Postal Event for Lanzo 1933 Cabin, Aug 8.- Sept 13.

Name: Phone:
Address: Memb.#
(print) (MAAC/AMA/SMAE/SAM/other)
.....
.....

<u>Flight #1</u>	.....	<u>Date</u>	.....	<u>Place</u>	.....
<u>Flight #2</u>	.....		.....		.....
<u>Flight #3</u>	.....		.....		.....
<u>Flyoff flt.</u>	.....		.....		.....

Entry fee \$2.00 ; scores to be returned by Sept 30th to:-
Jim Moseley, Apt. 406 - 2000 Sheppard Avenue West, Downsview,
Ontario M3N 1A2, Canada. Phone (416) 743-0145.

"OLDTIMER"- "POSTTAVLING 1992"

Flyg på hemmaplan med någon eller några av dina modellplan klasserna

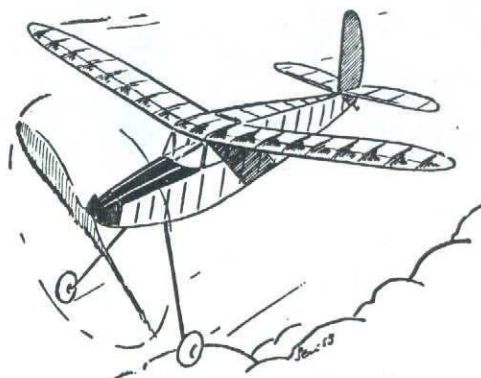
- A1 - Stavmodell
- A2 - Kroppsmodell

- B2 - Kroppsmodell

- S1 - Segelmodell.

Priser i form av ritningar och dekaler.

Skriv ditt namn, modell, dag och flygtider intygade av en tidtagare. Sänd in resultat senast 15 juni till "Oldtimer", c/o S.-O.Lindén Hovstavägen 15, 703063 Örebro.



"CLIPPER I"

Populär kabinmodell i förstklassig helbalsabyggsats innehållande tryckta flak, lister, beklädnad, och ritning i full skala men ej gummiband. Modellens spv. 750 mm. Nr MB-303 Kr. 6:25

Rad|Namn	Adress	Postnr-Ort	Rad|Telefonnummer
186|Agren.Gunnar	|Regngatan 13	1754 31 Uppsala	|186|
187|Agren.Jarl	|Triangelvägen 6	1671 30 Arvika	187|0570-112 30
188|Ahman.Ragnar	|Skärvägen 3	1603 65 Norrköping	|188|
189|Akermark.Henry	|Trädgårdsg.21 Yllestad L7	1521 95 Falköping	189|0515-631 24
190|Aman.Hans	|Älgå	1671 93 Arvika	190|0570-250 80
191|Ögren.Torbjörn	|Gitarrvägen 38	1890 10 Bjästa	191|0660-306 13
192|Östlund.Sven	|Lövsättra gränd 24	1127 36 Skärholmen	192|08-88 50 70

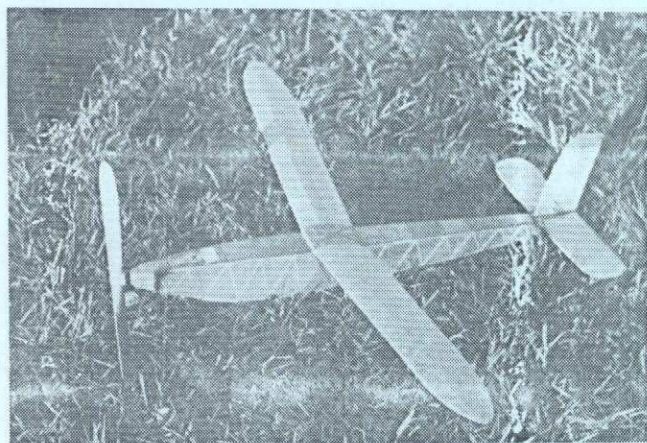
ADRESSER TILL "RITNINGSBANKEN".

KOPIEAGARE:

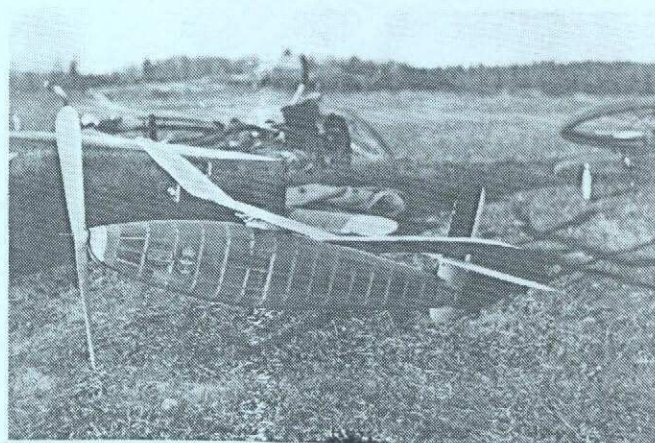
- AA = Arne Andersson, Bagaregatan 36 M, 611 31 Nyköping
- HSw = Hans Schmiterlöv, Smedstorpsv.6, Mogata, 614 90 Söderköping
- NOG = Nils-Olof Gustavsson, Sturegatan 4, 541 50 Skövde
- SOL = Sven-Olov Linden, Hovstavägen 15, 703 63 Örebro
- SÖ = Sven Östlund, Lövsättra gränd 24, 127 36 Skärholmen
- ÖG = Örjan Gahm, Andebodavägen 367, 175 43 Järfälla

NYTT I RITNINGSBANKEN

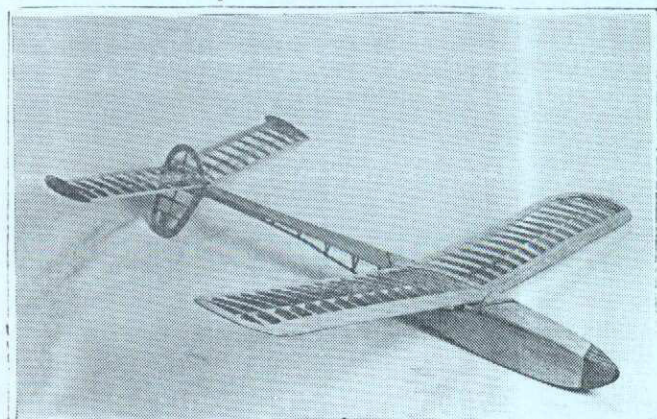
Modellnamn	Konstruktör	Klass	Ar	Spv.	Ritad av	Kopior
"HW 44"	Hans Westfeldt	S1	1944	1000	Kurt S.	SOL
"Gull-Olle"	Rune Johansson	Sint	1947	1644	Örjan G.	ÖG
"Finnkamp-44"	Ove Meissner	S3	1944	1850	Ove M.	SOL
"Löwens G1"	R.Löwen-Aberg	G1	1947	800	Rolf A.	SOL
"Postis G2"	Ake Larsson	G2	1947	930	Lars Lj.	SOL
"Wakefield"	Lars Ljungberg	D	1950	1100	Lars Lj.	SOL
"Stinson 150"		skala		740		SOL
"Robot"	Erik Berglund	RC-1	1954	1500	S.-O.L.	SOL



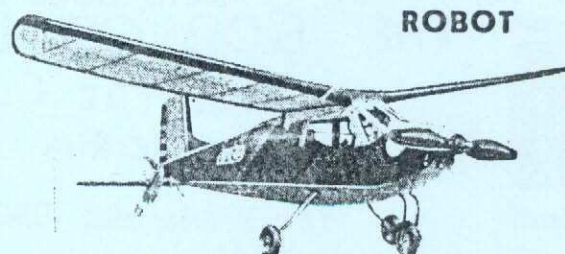
Hans Schmiterlöws C nr IV byggd 1941. - Nu kallad "Hopus One" Foto i Avesta sept. 1942.



Hans Schmiterlöws Wakefield med växel i nosblocket. Foto på Gärdet 1942. Modellen kallas nu "Hopus Wake".

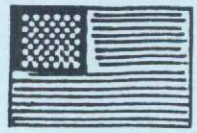


"HW-44" konstruerad av Hans Westfeldt. Byggs år 1944.



ROBOT
DATA: Spännvidd 150 cm. Vingbelastning ca 40 g/dm². Total vikt (inkl. radio) ca 1.200 gram.
 Lämplig motor: 2,5 cc.

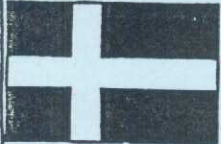
SOCIETY OF ANTIQUE MODELERS



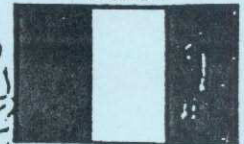
sam 62

PROUDLY PRESENTS VINTAGE MODEL FLYING SPECTACULAR

SWEDEN



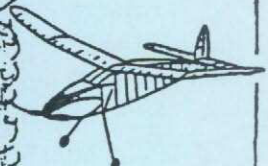
BELGIUM



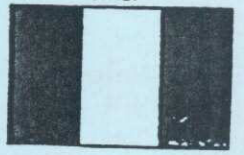
COME AND FLY ON THE

IX^a

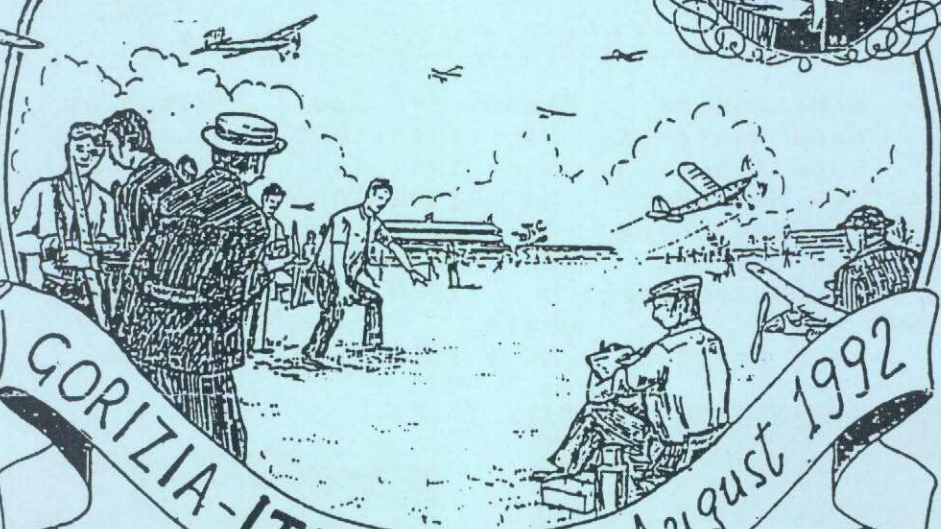
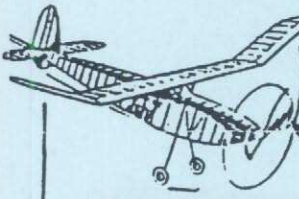
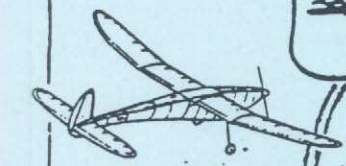
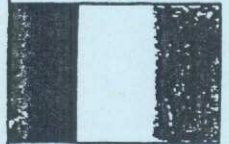
HISTORICAL WAKEFIELD CUP COMPETITION



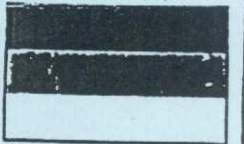
ITALY



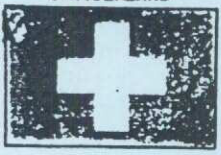
FRANCE



GERMANY



SWITZERLAND



GORIZIA-ITALY ~ 22/23 August 1992

WAKEFIELD COMPETITION (OLD & NEW RULES)

4 & 8oz CLASSES

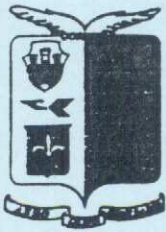
ALL ENTRANTS WILL RECEIVE SOUVENIR CERTIFICATE
THE WINNER OF THE 8oz CLASS WILL RECEIVE
(AND HOLD FOR ONE YEAR)

THE CHESTER LANZO MEMORIAL TROPHY

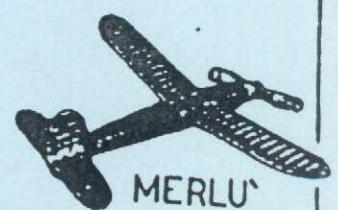
THE WINNER OF THE 4oz CLASS WILL RECEIVE
(AND HOLD FOR ONE YEAR)

THE BOB COPLAND TROPHY

PRE 4oz CLASS (1928-1933)
WILL BE RUN WITH OWN TROPHY



"A" Frame and JUMBO Rubber Events



Informations: Volveno PECORARI via Valentinis I22 34074 Monfalcone(GO)
Valter RICCO via Veneto 3 35030 Selvazzano(PD)
Del Chicca Alberto Fagnano 3o 56043 Fauglia(PI) ITALY