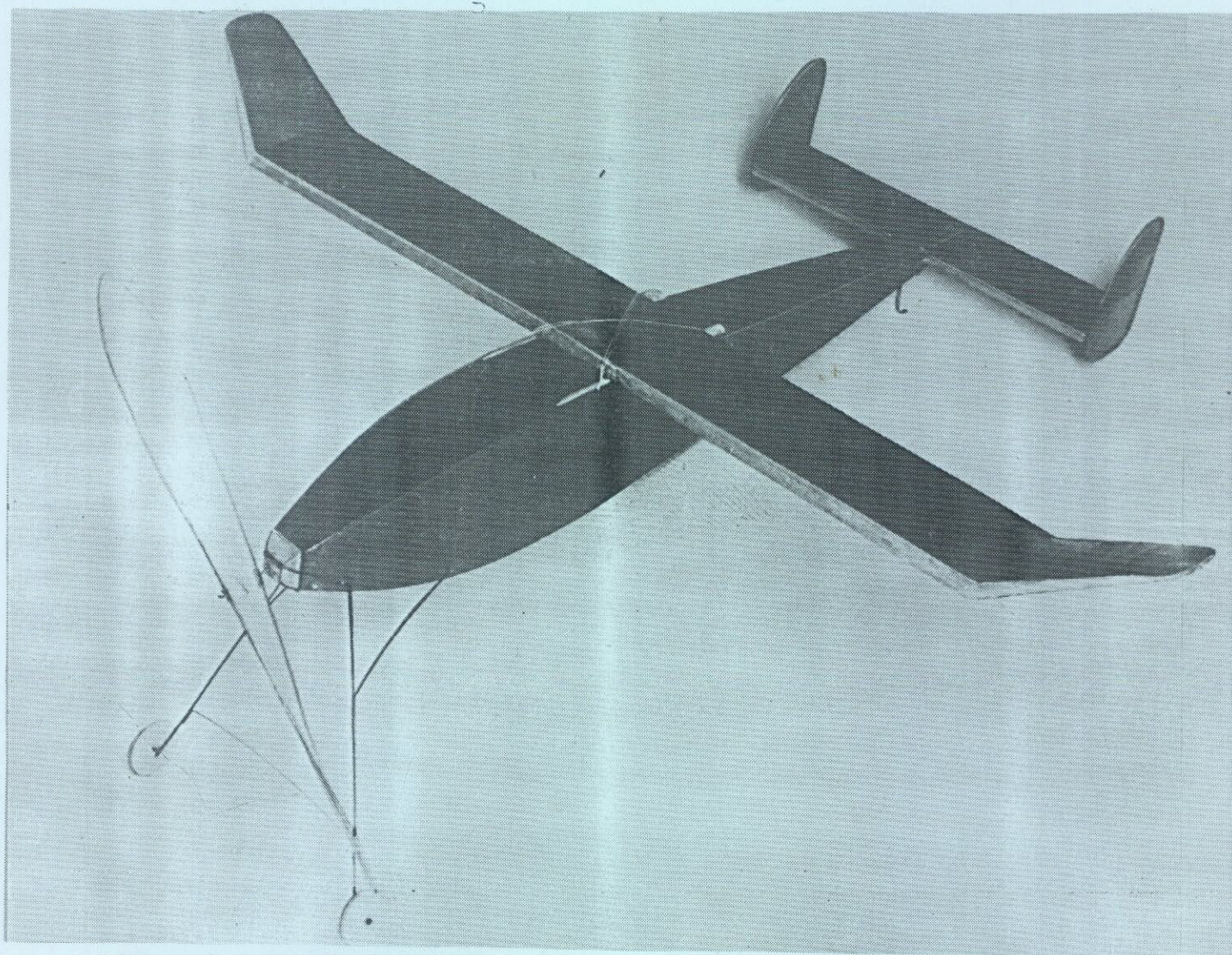


OLDTIMER

SPECIALTIDSKRIFT FÖR MODELLFLYGARE Nr 2. 1992

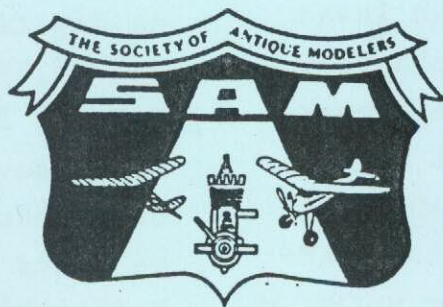


Ur innehållet:

Modellflyget i Sverige.

Finsk segelmodell "Diktator"

Tävlingsreferat - Ritningar





Redaktören tycker...

Från Danmark kom ett stort kuvert med ett spännande innehåll. Det var första numret av de danska oldtimerflygarnas tidning. Erik Knudsen i Skjern har tagit initiativet till föreningen och till tidningen. Från starten har man ca. 20 medlemmar. Vi svenska oldtimerflygare gratulerar våra danska vänner och hoppas på många och givande kontakter.

Responser på förslagen till ny logotype var inte stor. De som röstat har i första hand föredragit nr 2.

Vinnare blev Bengt Andersson, Hjaltevad. Tvåa blev Martti Bogdanoff, Malmö och trea Gösta Aurér, Södra Sandby. Dessa tre kommer att få var sin ritning ur "Ritningsbanken".

För dagen är byte av logotype inte aktuellt, men förslagen från Berth Sundström har givit oss tips om vad medlemmarna önskar i framtiden.

Kurt Sandberg har varit flitigt verksam under våren. Han tog initiativ till "Vårtävlingen" varom kan läsas längre fram. Han har också planerat och ordnat med vårt kommande Svenska Mästerskap. Inbjudan finns i detta nummer. Givetvis har Kurt haft hjälp av sina kompisar i SHMFS och av AKM-Lennart Hansson. Alla ni som jobbar åt SMOS ska ha ett stort tack.

-2-

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 Schmitterlöw.
Medlemsavgift 75:-/år

Årg. 21 Nr 2/1992

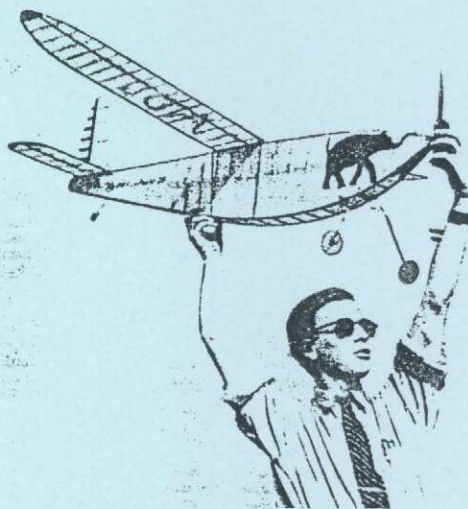
Red. av detta nr: Sven-Olov Lindén



OLDTIMER MODELLFLYVERNE DANMARK

Nr. 1

1992

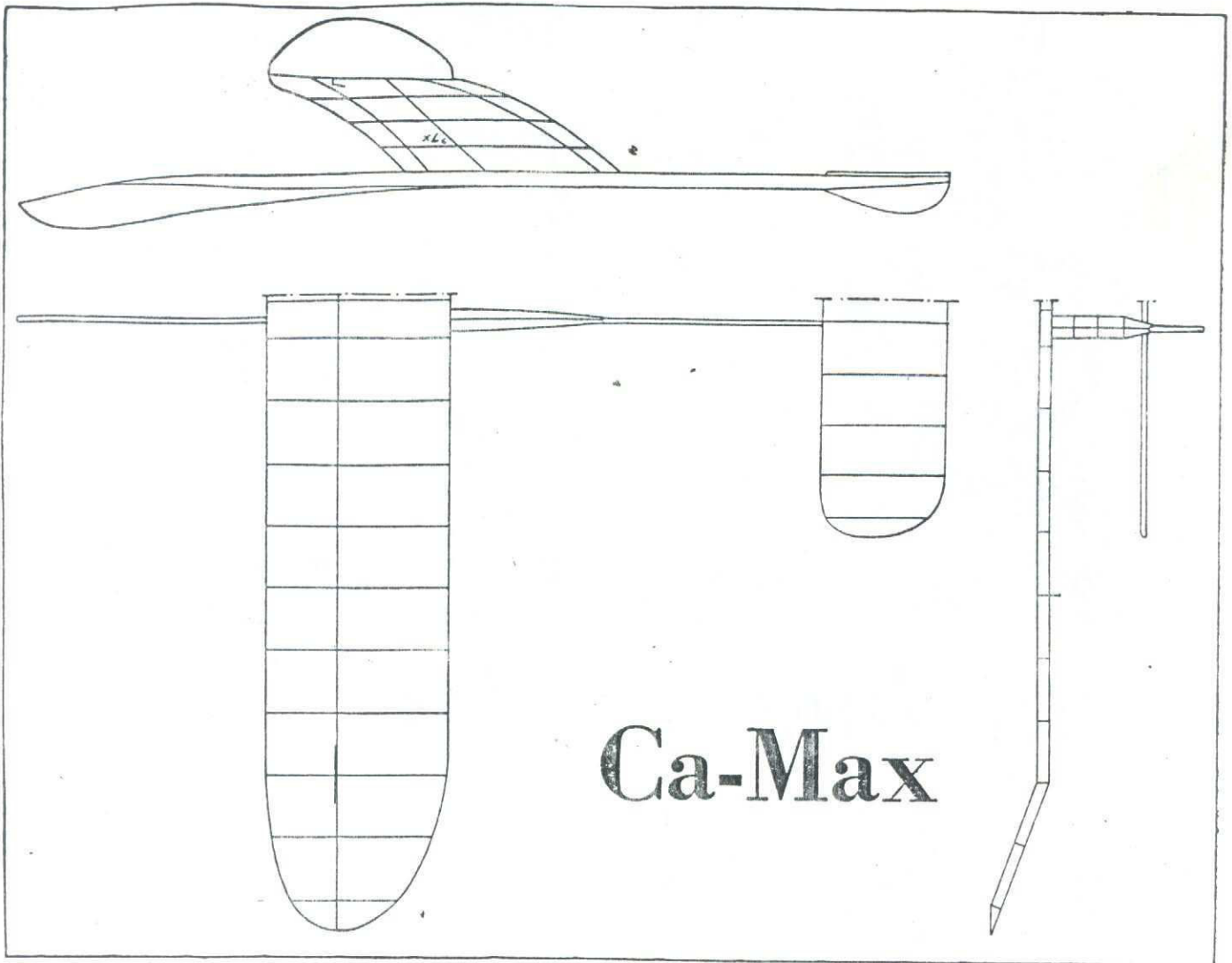


Per Weishaupt med sin Motormodel »Jumbo«. Weishaupt er den eneste herhjemme, der har opnaaet gode Resultater med de store Motormodeller.

Vill du bli medlem i den danska "Oldtimer" föreningen kan du vända dig till Erik Knudsen, Amagervej 66, DK 6900 Skjern.

Tel. 97 351767.

Medlemsavgiften för 1992 är 100:- danska kronor som kan inbetalas på Eriks postgiro 2 43 54 97. Medlemsbladet utges i 3 nummer.



Flygtidningen "VINGAR" presenterade 1945 "Ca-MAX" - en termikvinglare. Det var vår vän Karl-Axel Petterson som beskrev såväl modellplan som dess konstruktör: Sven-Erik Lundin. Lundin kom från Dalarna född 1925, började modellflyga 1936. En av hans konstruktioner utgav i byggsats av Avesta Modellflygindustri, Sl:an "Ludde" 1943 började Sven-Erik på Tekniska Gymnasiet i Norrköping och blev medlem i FK Gamen. En fråga till KAP :Var är Sven-Erik nu ?

"Ca-MAX" är en S-1:a spv. 990 mm Framkant 2x5 mm furu, bakkant 2x7 mm furu, mittbalk 5x5 mm furu. Kordan 150 mm, Vingprofilen sägs vara mycket tunn. Vingspetsarna stå 45 mm upp.

Baldakinen är även Fena byggd av fanér och lister 2x7 mm furu. Dess höjd är 70 mm.

Stabbens längd är 350 mm korda mm. Profilen är "plan platta" listerna är 4x5 mm furu.

Den lilla fenan under stabben är av 2 mm furu.

Red., som studerat ritningen tycker sig se två startkrokar i vingens mittparti.

"Ca-MAX" känns som en utmaning.

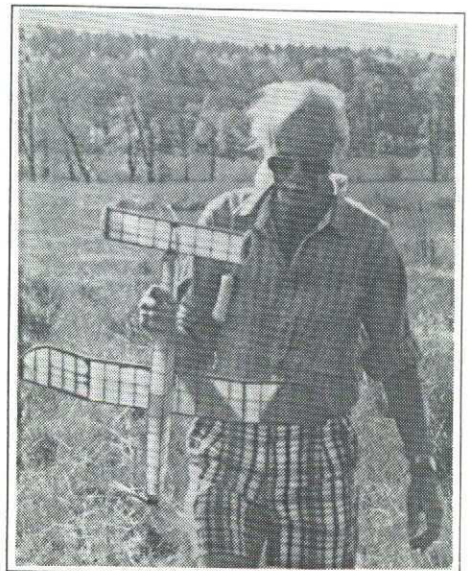


Vårtävlingen i blåst

Ibland sker saker som man är tacksam över. Efteråt har man svårt att komma på varför det gick som det gick. Jag minns, att Kurt Sandberg ringde mig. Jag har glömt bort varför. Men så plötsligt en vacker och blåsig majdag, så stod jag framför idel ädel oldtimeraciel. Man hade kallat till Vårtävling. Där var jag. Där var 21 deltagare. Stiliga pojkar. Där var 72 olika modeller. Stiliga modeller.

Man höll till på ett fält, som tidigare burit riklig frukt i form av vete och have. Odling av de fyra sädesslagen hör idag till oldtimer-sysslor. Något för Skansen, knätofs och sånt. Fältet ligger intill Pionninge Landbruksskola, som ligger några mil norr om Halmstad. Utsänd kartskiss och pilade vägkorsningar förde Modellflygnytt's gamle utsände till rätt plats. Och här fanns de! Grabbarna! Jag har svårt att definiera det, men man känner en form av samhörighet och stämning med de här grabbarna. Återigen får man beviset - det är modellerna, som gör att den här verksamheten kallas oldtimer. Inte de evigt unga! Den här gången provade man två starter - en fördel i den starkt ökande vinden. Inte heller körde man med

periodindelning. Bra, det också! Arrangörerna hade också ordnat med två grabbar som ställts ut långt i vindriktningen. De hämtade och bar in modellerna till en bestämd plats, där deltagarna kunde hämta dem. Uppskattat, det också! Man hade också kunnat ordna med kostnadsfri övernattning i sommarstugor i närliggande Ugglarp för ett tiotal deltagare. På lördagskvällen slog man sig ner för en "go" pratstund hos Kurt Sandberg. Där dryftade man bland annat önskemålet från samtliga, att ändra reglerna så att man fick använda en reservmodell - självfallet av samma konstruktion som originalmodellen. Man ska även kunna ta delar av reservmodellen, om något går sönder. Det är inte trevligt att åka 50 mil till en tävling, för att sedan vid första start slå sönder sin modell! Som en följd av denna nya bestämmelse, blir det i fortsättningen ointressant att tävla med två identiskt lika modeller. De, som tyckte så här, var Arne Andersson, Arne Berglin, Bertil Dahlqvist, Sigurd Isacson, Kurt Sandberg, Helge Wannberg och Sven Östlund. Säkert finns det ännu fler, som ställer upp bakom förslaget.





Tävlingarna genomfördes i gemytlig anda trots den kraftiga västkustska vinden, som ökade varefter dagen led. Det finns skäl att nämna några minnesbilder i samband med den svårbemästrade vinden.

Lars Ljungberg ville fullfölja tävlingen på ett värdigt sätt. Han gjorde sin sista start, trots att vindstyrkan var nära 10 meter/sekund. Den mycket fina och välbyggda Tern hade ingen fjus och försvann vid horisonten på hög höjd ...

Carl-Johan Eiroff trotsade också de svåra vindarna när han gjorde sin sista start med Skymaster. Med fin startteknik fick modellen god höjd och maxtid. Carl-Johan vann därmed Sint och genom seger även i S1 blev det pris för dagens bästa prestation. Inte dåligt. Carl-Johan fick lägga sin Tern till handlingarna utan flygning i avsaknad på rätt dimensionerad snodd.

Anders Håkansson och Sigurd Isacson visade en speciell fair play när de kom överens om att inte genomföra någon sista start. Lennart Hansson hade bästa tid i första start, men i sista havererade modellen efter sex sekunder. Det kunde ha blivit en promenadseger för Anders eller Sigurd, men risken var också stor för ytterligare haverier ...

Då den gamle Mfn-redaktören tillåts plita ner personliga rader, må det förlåtas honom att en viss avundsjuka lyser igenom. Varför måste alla unga grabbar som sysslar med

oldtimer bygga så förtvivlat fint? Jag stannade häpen framför Lars Ljungbergs "Trim" och "Tern". Hur gör man för att klä så otroligt fint - ja, vackert? Och Lars är bara ett exempel. Bord inte det finns en liten lägre division för oss - som gärna vill men inte kan vara med på lika villkor? Ni har ju så förbaskad trevligt hela gänget! Skall min oförmåga att tälja till en användbar propeller och min rudisness att klä med japon tissu utestänga mig från gemenskapen? Nej, gemenskapen känner jag till fullt. Och bara att vara med och njuta räcker. Fortsätt och jag skall snylta med välbehag. Tack för den här gången!

Den gamle redaktören

Bilderna, övre raden fr v:

Sven Östlund/Meteor 20; vitkepsprydda Arne Andersson/Hugin (Ni skulle sett hans vita skjorta med Sunnanvind-reklam!); Thure Josefsson gör en snygg start med sin Gladan; Kurt Sandberg/HW-43 med medhjälpare Patrik gör klart för start; Martti Bogdanoff/Tern och Lennart Hansson/One-And-A-Half förbereder motorladdning.

Nedre raden fr v:

Arne Berglin/Skayway; Välbyggande Lars Ljungberg - här med sin Trim S; Sigurd Isacson med segerekipaget Västanvind i klass A 1-2.

Resultat

Klass A 1-2

1. Sigurd Isacson TI 39 120
Lars Andersson, Martti Bogdanoff, Anders Håkansson, Thure Josefsson, Lars Ljungberg och Helge Wannberg fullföljde inte tävlingen.

Klass B 1-2

1. Sigurd Isacson Västanvind 217
2. Lars Ljungberg Tern 187
3. Bertil Dahlqvist Tip-Top 125
4. Lars Andersson Tern 93
Thure Josefsson Tern 93
6. Martti Bogdanoff Tern 92
7. Thure Josefsson Kungsörnen 47

Klass C 2

1. Anders Håkansson Landegren 240

2. Lennart Hansson One-&-a-half 230
3. Erik Jönsson Laban 55
4. Arne Andersson Hugin 32
5. Gunnar Stedt Simple Simon 5

Klass D

1. Lennart Hansson Duplex 120
2. Anders Håkansson Landegren 106
3. Sigurd Isacson Rimfaxe 98

Klass S 1

1. Carl-Johan Eiroff Hewa 3 198
2. Helge Wannberg Korpen 177
3. Kurt Sandberg HW-43 165
4. Arne Andersson Reynold V 130
5. Helge Wannberg Hewa 3 128
6. N-O Gustavsson Alex 127
7. Lars Andersson Sunnanvind 121
8. Martti Bogdanoff Sunnanvind 104

9. Helge Wannberg Hewa 3 86
10. Arne Andersson Zamba 57
11. Gunnar Stedt Bantam 56
12. Ove Larsson Sunnanvind 40
13. Sigurd Isacson Sunnanvind 2 28

Klass S 2

1. N-O Gustavsson Oden 222
2. Kurt Sandberg KS-46 197
3. Arne Berglin Skayway 184
4. Sven Rågwall Uranus 140
5. Helge Wannberg Viking 130
6. Bengt Andersson Kondor 95

Klass Sint

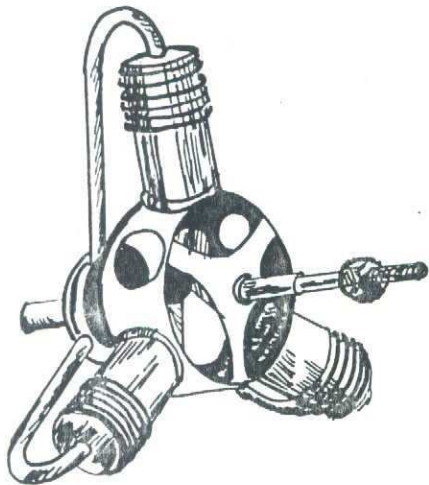
1. Carl-Johan Eiroff Skymaster 240
2. Ove Larsson Termik 213
3. Bengt Andersson Odenmans 159
4. Lars Andersson Skymaster 154

MODELLFLYGGET I SVERIGE

MODELLFLYGGET I SVERIGE.

"DET GLADA 20-TALET"

Stavmodeller var vanligast. Det är tydligt att det riktiga flyget satte sina spår på modellplanen; jaktplanen under första världskriget hade t.ex. stabilisatorer utformade som trianglar, och detta kopierades. Segelmodeller och gummimotordrivna kroppsmodeller var sällsynta. En motsvarighet till våra dagars förbränningsmotorer var tryckluftsmotorer. Dessa var ganska riskabla anordningar; då den pumpades upp med en kraftig cykelpump kunde aluminiumbehållaren, trots att den var lindad med pianotråd inte längre hålla det svårreglerbara övertrycket utan sprang helt plötsligt i stycken med en oerhörd knall som gjorde både ägare och nyfiken publik döva under den närmaste kvarten!



3-cylindrig tryckluftsmotor
Utgångstryck ca 7 kg/cm²

En sann episod som ger en klar bild av motoreffekten utspann sig en visningssöndag. En hårdpumpad tryckluftare kom vid starten i en brant sväng in mot publiken utan att stiga. Den landade i hög fart på en distingerad herres höga, söndagsputsade cylinder, vilken tillika med modellens propeller totalt spolierades! Högljudda utrop från respektive ägare!

År 1921 utgavs i Göteborg Sveriges första modellflyghandbok. Författare var löjtnant Nils Eriksson. Titeln "FLYGPLANSMODELLEN - dess konstruktion och tillverkning". Priset var Kr 1:-; Förlag Isacssons.



Intresset för modellflyg här hemma svalnade under slutet av 20-talet, men ute i stora världen utvecklades modellplanen. I England tog gummimotormodellerna överhanden. I USA blev förbränningsmotormodellerna populärast. Deras genombrott kom med den berömda bensinmotorn "Brown J:r". I Tyskland omhuldades särskilt segelmodellerna.

Hur mycket lord Wakefields donation 1927 av "The Wakefield Trophy" har betytt för modellflyget är omöjligt att bedöma. Men en framsynt handling var det, och alltsedan 1928, då den första Wakefieldtävlingen vanns av engelsmannen T.H. Newell har Wakefieldtrofen ansetts som den mest ätråvärda av modellflygets utmärkelser.

Under I L I S - utställningen i maj 1931 i Stockholm anordnade Stockholms-Tidningen en modellplanstävling på Gärdet föregången av en utställning i Nordiska Kompaniet - NK. Vid tävlingen tillämpades följande regler:

Tävlande indelades i två klasser:

- 1) modeller med drivkraft
(gummibands- eller urverksdrivna eller med motorer för bensin, sprit, elektricitet eller komprimerad luft).
- 2) modeller utan drivkraft
(glid- eller segelflygplan).

Tävlande var berättigad till tre starter och placeringen avgjordes genom poängberäkning enligt följande grunder:

sammanlagda poängsumman av:

a) längsta flygtid (i endera av tre starter) för varje sek.
= 1 poäng.

b) längsta flygsträcka (i endera av tre starter) för varje meter
= 1 poäng.

Tävlande tillhörande klass 1, vilka startade från marken, erhöles för sådan start ett tillägg av 25 poäng.

På hösten 1933 bildades av några flygintresserade ungdomar i Stockholm "Svenska Modell-Flygklubben Eskader", som snart räknade flera hundra medlemmar över hela landet.

S.M.F.E. anordnade i maj 1934 den hittills största modellplansutställningen i Stockholm, och då utställdes modeller från olika delar av landet.

Tidskriften "FLYG" intervjuade i början av 1934 klubbens sekreterare Hans Langhorst, senare direktör för Eskader i Stockholm, "Ja", säger herr Langhorst, "vår klubb bildades ju så sent som i höstas men vi har ändå fått över hundratalet medlemmar. Vi har hittills mest sysselsatt oss med att bygga små skalamodeller av kända flygplan såsom Gee-Bee, Supermarine, Curtiss m.fl. storlek

20 cm upp till 60 cm mellan vingpetsarna. De flesta av dessa äro flygande, alltså försedda med gummibandsmotor (som drages upp och sedan snurra runt propellern när maskinen släppes). De flyga ganska bra och äro billiga att bygga. De minsta kosta inte mer än 2.25...."

Den 30 september anordnade S.M.F.E. en stor flygdag i Stockholm med bl.a. propagandaflygningar på Skansen.



1934 utkom från C.E.Fritztes Bokförlag en modellflygbok:

"Modellplansflygning" författad av Harald Martin.

I den beskrivs utförligt hur man bäst skulle konstruera och bygga gummimotordrivna modellplan. De anvisningar som gavs följde de erfarenheter författaren vunnit genom bygge och flygning med en modelltyp "Falkungen", som konstruerats av John Lindqvist i samarbete med Martin.

Genom Harald Martins försorg såldes också byggsatser till dessa modeller och ganska många exemplar byggdes lite var stans i Sverige.

I december 1934 bildades "Riksorganisationen för modell- och segelflygning" i Stockholm i samarbete med K.S.A.K. Ordförande blev Bertil Florman, vice ordförande Egon Sparman och Rolf Bergwik. Titeln ändrades senare till "Svenska modell- och segelflygförbundet".

Fram till år 1935 hade modellflygning bedrivits lite mer som en kuriositet, men från och med detta år kom klubbverksamhet och organiserade tävlingar igång.

Stockholms Modellflygklubb kallades sig nu sammanslutningen av stockholmsmedlemmarna i "Eskader". Klubbens verksamhet var i början av året mycket livlig. Sammankomsrerna hölls i ett stort garage på Skeppargatan, där Stockholms Segelflygklubb börjat bygga två glidplan.

Västra Sveriges Modellflygklubb höll den 18 februari konstituerande sammanträde, varvid en interimstyrelse tillsattes. För verksamheten uppgjordes följande plan: Två modellflygplanstyper konstrueras i samarbete med Chalmers Segelflygklubb, till vilka ritningar och arbetsbeskrivningar utdelas till medlemmarna. Material tillhandahålls genom en särskild organisation: "Västra Sveriges Modellplandepå". Samling skedde under vinterhalvåret i Göteborg men sommartid på Torslanda. Medlemsantalet var redan i början av året över 300!

Ytterligare modellflygklubbar uppstod under första halvåret t.ex. i Norrköping, Lindsberg, Söderhamn och i Östersund.

Egentligen kommer vi alldeles försent med den här lilla notisen!

AKE ROGGENTIN 75 ÅR

Han började modellflyga redan 1933 med en liten segelmodell efter en tysk ritning "Record-Modell" hette planet!

Artiklarna i "Flygning" författade av Nils Söderberg gav Ake en del teoretiska grunder på vilka han senare kunde konstruera egna plan. 1936 deltog han i sin första tävling. Tillsammans med brodern Rune startade han med 5 modeller och de vann 5 förstapris!

Sommaren 1936 blev Ake Roggentin en "kändis"! Stockholms Tidningen skrev om hans långa termikflygning med "Kungsörnen" 42 min 43,2 sek gav ett inofficiellt världrekord! Ake hann med flera SM-titlar, segrar i Vintertävlingen och internationellt deltagande i Norge och Finland.

Under senare år har "Roggen" intresserat sig för flyghistoria i allmänhet och har erhållit SFF:s diplom. Modellflyget har han aldrig släppt. Varje år kommer han till "Vingarnas" träff på Gärdet.

GRATTIS AKE!

SOL

"ÄNTLIGEN TID FÖR HOBBY!"

Så stod att läsa i Östgöta Correspondenten 5 juni i år.

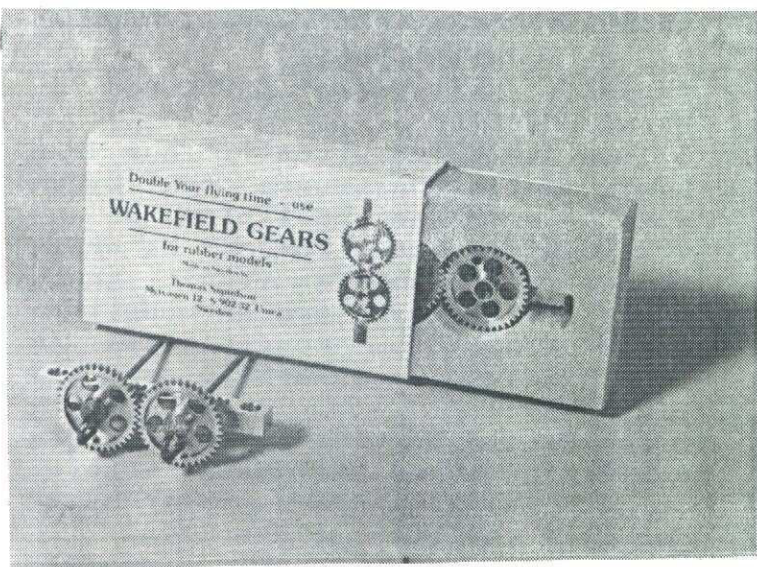
Det är Sven-Olov Borg som efter 38 år bakom disken i sin affär "Borgs Hobby" nu lämnat över till S.E. Anundi.

Borg startade sin butik på Gustav Adolfsgatan i Linköping 1954. Det hade börjat komma radiostyrningsgrejor då och hans katalog var den första i landet som specialiserades på sådant material. Sven-Olov hans fru jobbade själva och förutom butiken hade de agenturen för flera utländska fabriker.

Nu blir det lite mer tid för hobbyn men en del tid tar också ideellt arbete för Radio Linköping och Sion-kören.

Sven-Olov Borg ska ha ett stort tack från alla modellflygare som han servat genom åren.

L.W.



Behöver du "KRAX" eller andra kuggväxlar till dina oldtimermodeller, ska du vända dig till:

Thomas Sigurdsson, Myrvägen 12,
903 46 Umeå.

DEN STORA UTMANINGEN 1992.

Lasse Wentzel inbjöd på nytt till en tävling på "Vingarnas dag". På Annan dag pingst 8 juni möttes ett stort antal förhoppningsfulla gamlingar och yngre förmågor på Gärdet i Stockholm.

De hade byggt "Tip Top VI" en 75 cm-modell av Sune Starks konstruktion och framtagen som byggsats av Sven Wentzel 1937. 16 deltagare kom till start. Fler var anmälda, men oro inför vad "öltälten" på Gärdet -det var ju Fotbolls-EM i faggorna och den ganska sena timmen kl 17 gjorde att några avstod.

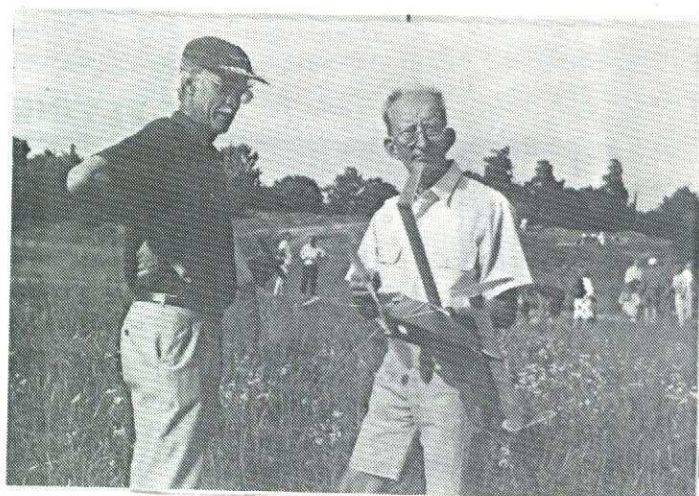
Många hade också "Tummeliten", som nu blivit standardmodell. Här kom över 20-talet modeller !

Förgrundsfigurer var givetvis Anders Håkansson från Malmö och Sigurd Isacson, Halmstad. Men långväga resenärer som Sten Kristiansson från Östersund, Helge Wannberg från Domsjö och Uno Johansson från Markaryd visade att här gällde det mer än äran, här gällde det att träffa gamla kompisar och att ha trevligt !

Klockan 17 startade vi men fick flytta oss till en startposition, som inte var den bästa. Vinden hade ökat och kom från nordnordost rätt över fältet och med stark turbulens över skogen. Det blev svårfluget ! Man kunde få 100 sek likaväl som 5 sek ! Det var inte modellerna det berodde på, det var vädrets nyckfullhet. Visst är "Tip Top VI" en knepig modell att få trim på ! Det gäller att få fram tyngdpunkten, annars blir den instabil. "Jag har aldrig byggt nån," sa Sune. "Det var Sven Wentzel som ville ha en internationell modell och då ritade jag en!" Så tog han fram sin "Tip Top IV", som har en smalare och diamondformad kropp. Kroppen var original 1937 ! Vingen kanske senare men från tiden "dazumal".

Det blev ingen flyoff i huvudklassen Lars Ljungberg hade en elegant byggd "Tip Top" och med den tog han en välförtjänt seger. Lasse har på senare tid skaffat lite tävlingsrutin. Nu börjar det ge resultat med placeringar i täten ! Grattis !

Anders Håkansson var nära igen att vinna. Han kände sig dock lite stressad då han fick en upplysning om att tävlingen skulle vara klar till 19.30 - nu drog det ut på tiden så Anders skulle nog ha kunnat.....



Lasse Wentzel i samtal med Sigurd Isacson, segrare i "Tummeliten"-klassen.



Segraren i "Tip Top"-klassen Lars Ljungberg med sin fina modell.

Sten Kristiansson har haft otur med sina plan tidigare, alltid har det hänt nåt! Nu gick det fint det blev 3:e plats.

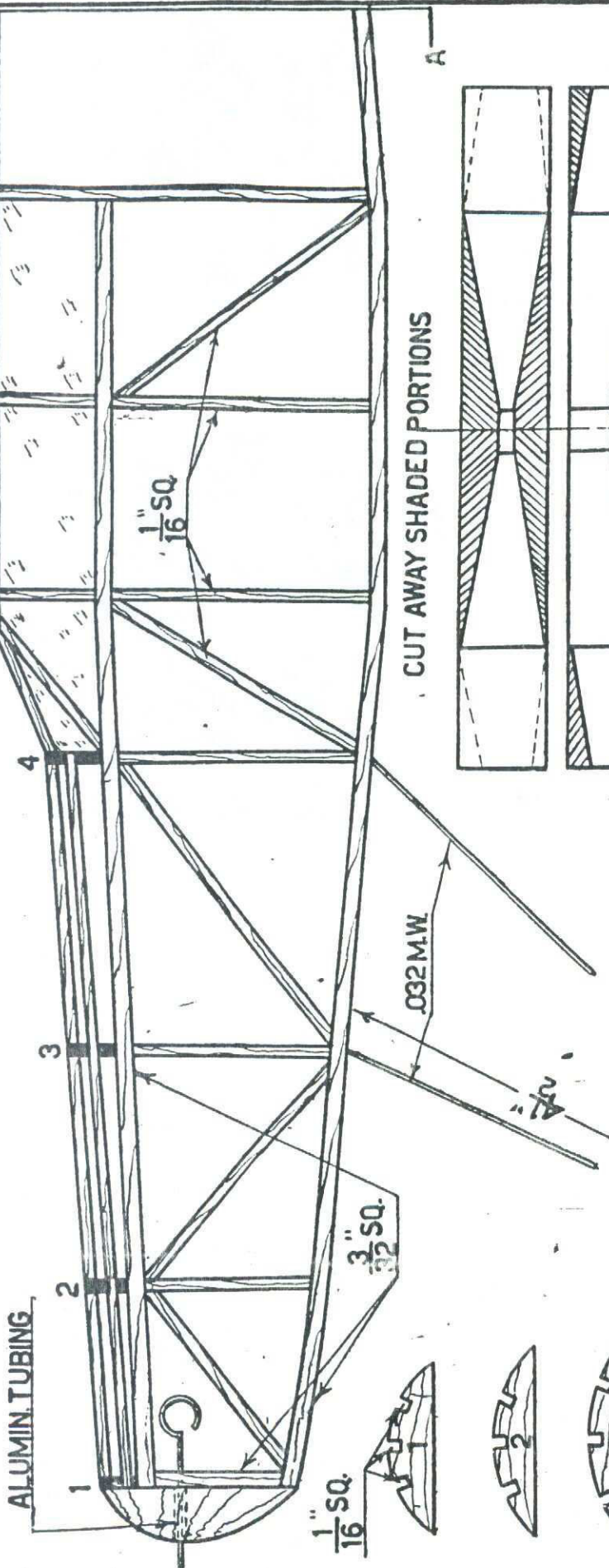
Med Tummeliten nådde 5 man 3 x 30 sek och det gjorde att man flög om. Sigurd Isacson visade hur man flyger länge med "Tummeliten". När sen en försenad flygare i bättre luft också fick 3 x 30 sek, sa "Sigge": "Jag ger honom chansen!" "Jaha", sa han efteråt, "det är första gången jag vunnit samma tävling två gånger!" Anders Håkansson firade sitt fullständiga pensionskap med att instifta och överlämna ett ständigt vandrande pris till bäste junior. Det blev Karl Johan Quarfordt, Solna som fick den första inteckningen i det ständigt vandrande priset. Stort grattis till honom och övriga pristagare utbringades av Sune Stark efter prisutdelningen som sköttes av Ylva Wentzel.

THE FLYING ACES MOTH—Plate 1

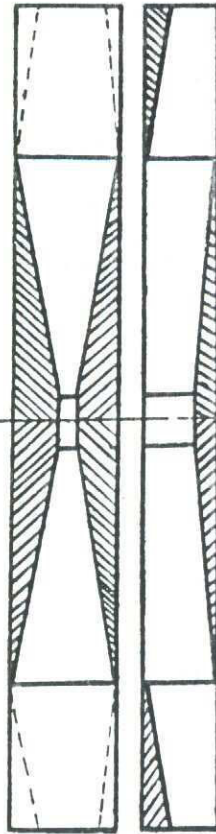
DES. & DRAWN BY H. SPATZ

PLATE 1

ALUMIN. TUBING



CUT AWAY SHADED PORTIONS



USE ANY GOOD FREEWHEELING DEVICE



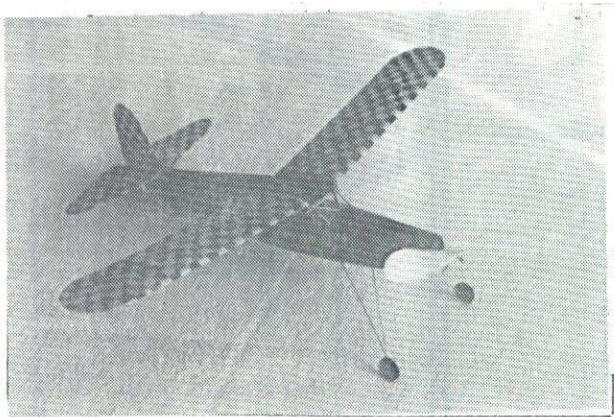
PROP.—HALF SIZE

$\frac{1}{16}$ SQ.



FORMERS— $\frac{1}{16}$ SHEET

The Flying Ace Moth



Jim Moseleys "F.A.Moth"

I augustinumret 1937 av "FLYING ACES" fanns denna ritning till "F.A.Moth", en konstruktion av amerikanen Herb Spatz.

Ritningen kommer från vår vän i Canada Jim Moseley, som också byggt modellen på fotot nedan.

Det är inga konstigheter i i bygget, det är bara att sätt igång!

Originallet var klätt i gult/grönt. Jims modell har svart kropp och schackrutigt svart/gult papper på vinge och styrverk.

Den stora utmaningen....

VINGARNAS DAG 8 juni 1992.

Resultatlista.

Klass: TIP-TOP IV.

	1	2	3	S:a
1. Lars Ljungberg	49	60	60	169
2. Anders Håkansson	52	59	42	153
3. Sten Kristiansson	60	60	18	138
4. John Hagedal	33	45	45	123
5. Lars Kristiansson	60	5	49	114
6. Sture Sandberg	13	40	36	89
7. Ginger Aberg	50	14	20	84
8. Sven-Olov Lindén	24	33	17	74
9. Anders Sjöberg	4	31	33	68
10. Lennart Axelsson	25	21	21	67
11. Lars Wentzel	39	4	7	50
12. Helge Wannberg	12	35	-	47
13. Ylva Wentzel	35	7	4	46
14. Arne Andersson	4	4	20	28
15. Guy Perdhe	3	-	-	3

Klass: TUMMELITEN.

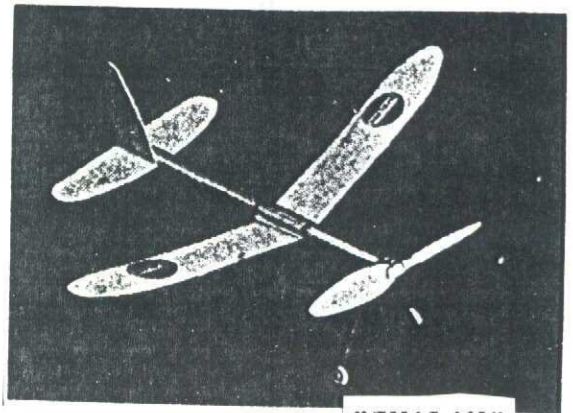
	1	2	3	4	S:a
1. Sigurd Isaksson 1	30	30	30	56	146
2. Sten Kristiansson	30	30	30	35	125
3. Ove Kjellberg	30	30	30	30	120
4. Anders Olsén	30	30	30	17	107
5. Jan Rosengren	30	30	30	4	94
6. Sigurd Isaksson 2	30	30	27		87
7. Tomas Hultgren	30	26	30		86
8. Lars Lindén	24	27	26		77
9. Thomas Selin	14	24	28		66
10. Lennart Axelsson	26	30	9		65
11. Thomas Gustavsson	19	27	17		63
12. Karl-Ake Nilsson	29	30	3		62
13. Roland Nilsson	19	21	18		58
14. George Törnkvist	10	30	13		53 (53,22)
15. Karl-Johan Qvarfort	21	8	23		53 (53,00)
16. John Hagedal	10	10	30		50
17. Hanna Gustavsson	8	18	18		44
18. Anders Håkansson	30	6	6		42
19. Asa Wentzel	2	17	22		41
20. Gösta Leijon	22	3	15		40
21. Thure Josefsson	21	-	-		21
22. Bengt Theander	3	14	2		19

Även om Lasse Wentzel, som för något år sedan satte fart på dessa träffar med tävling med "Vingarnas" gamla modeller nu tycker att han gjort sitt, så kan vi nog räkna på en fortsättning. Solna MSK eller SLM är troliga garantör för en ny träff 1993.

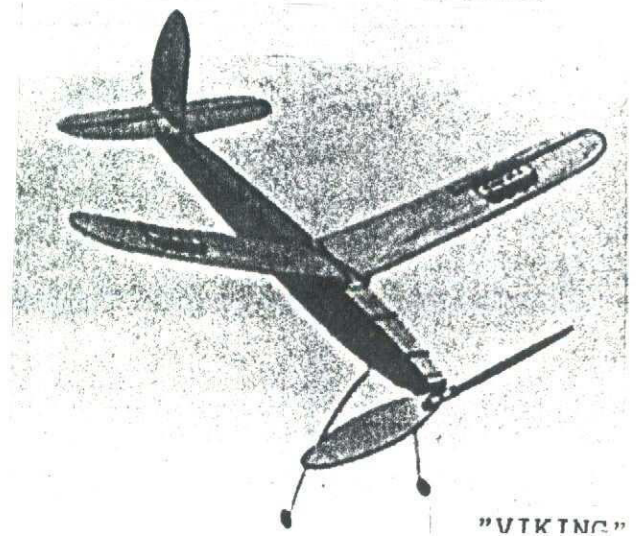
Ritningsbanken

"Ritningsbanken" innehåller nu även en ritning till "Reynold"-ursprungsmodellen. Konstruerad 1943 av Sigurd.

Sven Rågwall, har ritat den. Svens adress om du vill få tag på en kopia är: Uranusgränd 7, 302 35 Halmstad.

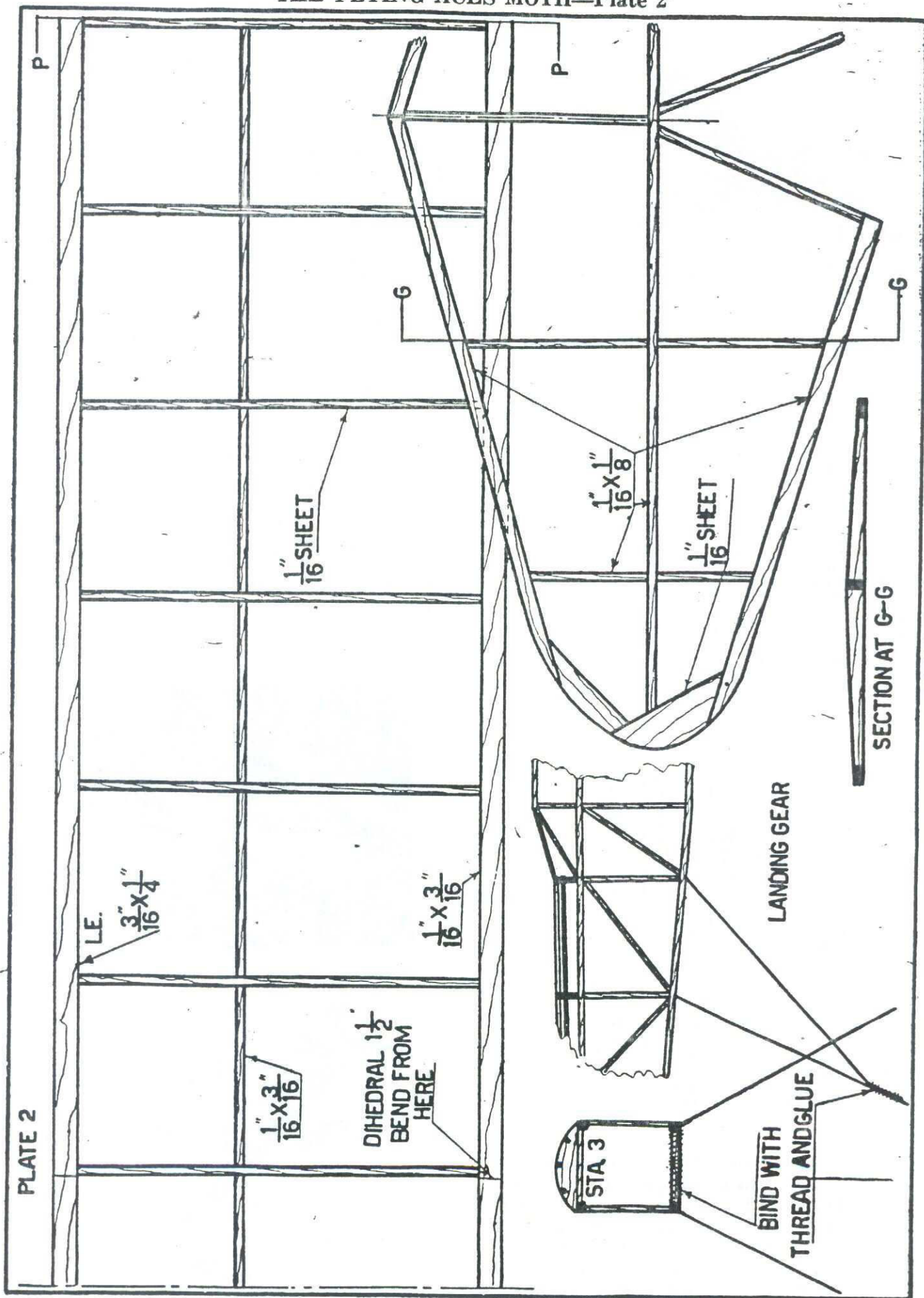


"SVALAN"



"VIKING"

THE FLYING ACES MOTH—Plate 2



PIPER SUPER CUB.

Från Arne Andersson kom en liten överraskning. För länge sedan höll Sigurd Isacson i pekpinnen i "Örnflygarskolan" hos TfA. Han lärde ut att bygga och flyga med små skalamodeller. Bland ritningarna där finns bl.a denna modell Piper Super Cub. Formen på flygplanet säger att denna måste bli en bra flygande skalamodell.

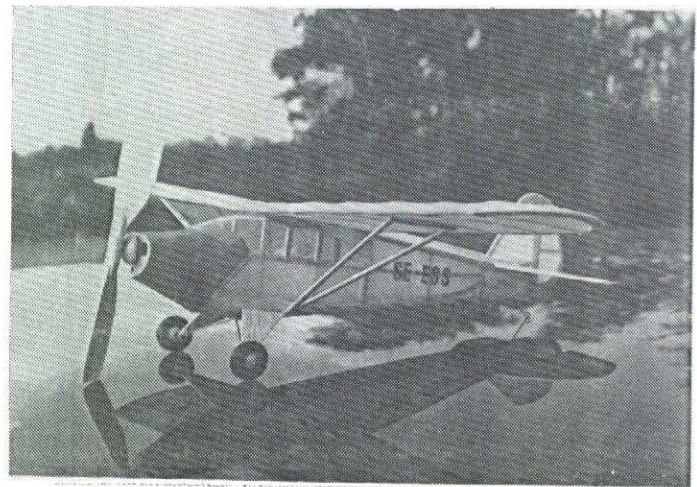
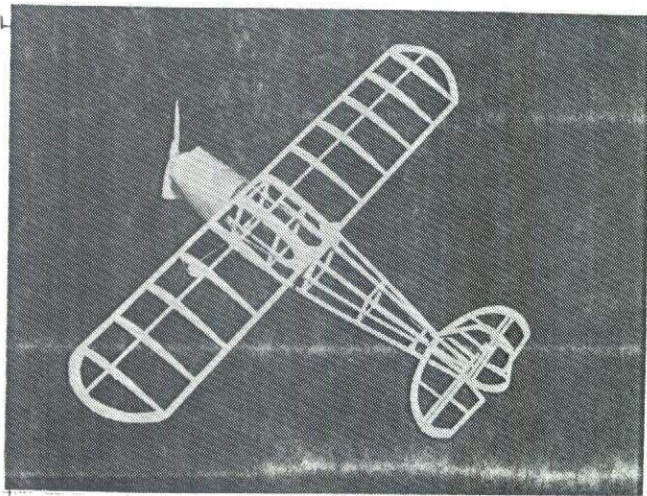
Ritning i full skala på två blad och med utförlig bygg- och flyganvisning medföljer. Materialet är balsa; färdigskurna lister och silkscreentryckta flak med spryglar och kroppsspant, hårdträ i färdigsvarvade hjul och nosplugg, acetatfilm till kabinfönster och ritpapper till motorkåpa. Pianotråd till propelleraxel och landställ samt gummisnodd.

Konstruktören tog till ganska tjocka dimensioner i kroppslisterna 2x3 mm. Man kan med fördel slipa ner dem till 1,5 x 2 mm. Att forma noskåpan av ritpapper är lite knepigt liksom frontrutan av acetatfilm. Arne Andersson har dock lovat att lägga med mallar i kommande byggsatser. Styrverken kan byggas antingen skalenliga eller förstorade för flygning. De förstorade rodrer stör inte helhetsintrycket. - Ett tips för dem som vill ha rörliga roder - klipp små remsor 2x3 mm av alu.plåten i värmeljus och skär små snitt i mitten på listerna där ritningen rekommenderar koppartråd, limma fast plåtbitarna. För att fästa acetatfilmen rekommenderas att vitt trälim. Då det torkat syns inte limmet så mycket. I övrigt rekommenderas s.k. halsalim.

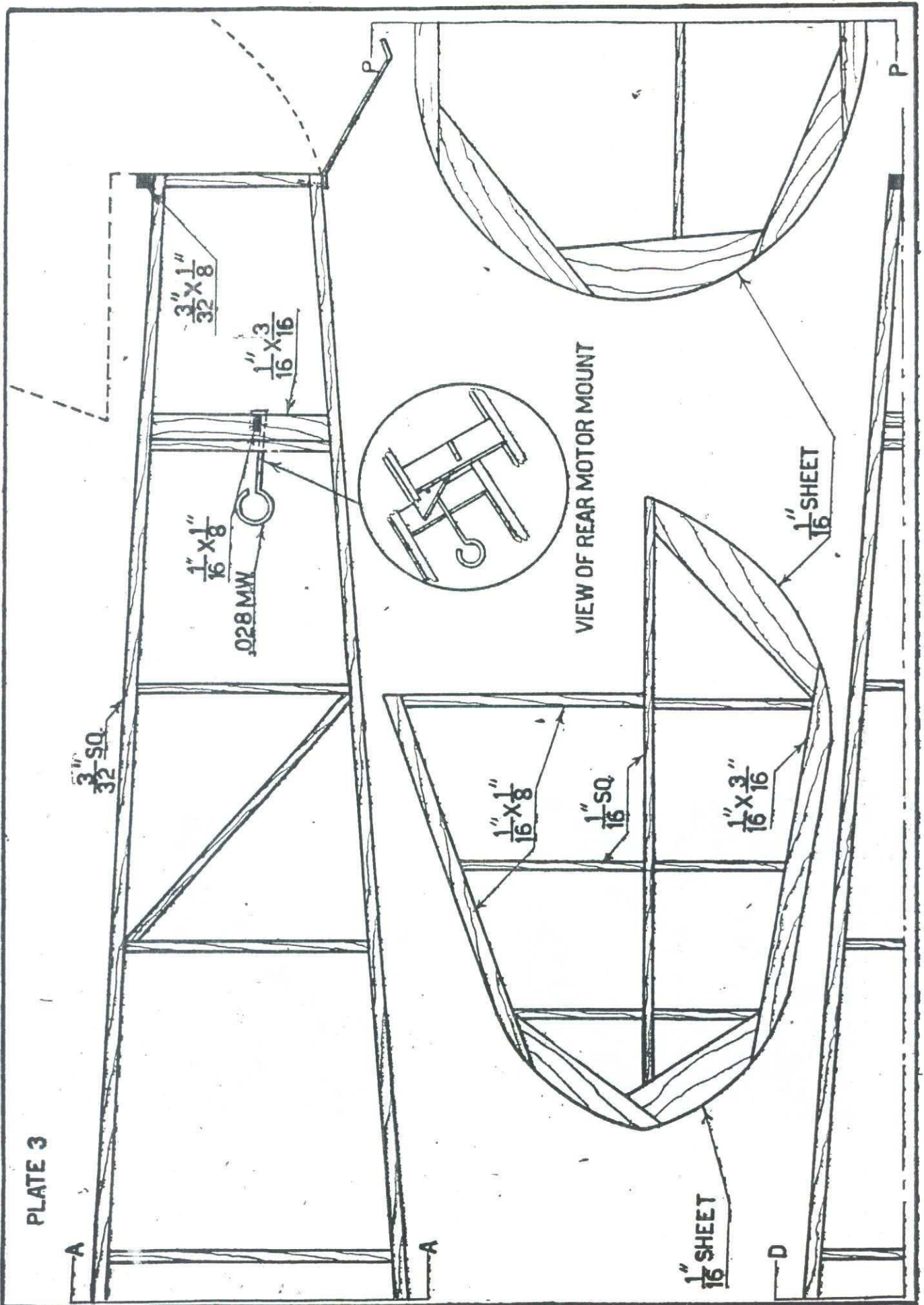
Klädselpapperet är vitt och tunt, det spänner ganska bra, men försök få bort onödiga rynkor. Vill man ta ut planet för att flyga behövs ett "dope" på papperet. För att zaponlack el.dyl. inte ska spänna för mycket kan man sätta till någon droppe ricinolja -en eller två droppar i en deciliter; högst ! Tar du mer får du ett prima flugpapper !

Propellern ska man själv tillverka. Då planet ändå tycks bli baktungt kan man med fördel byta ut träpropellern mot en plastdito, t.ex från "Flugan"- "AMA-Cub". Kåpa spetsarna ca 10 mm, så bli den lagom stor.

Har du några lämpliga våtdekaler att dekorera med så förhöjs synintrycket. Måla ej ! Då blir din Super Cub för tung! Börja provflygningarna i högt gräs ! Smörj gummisnodden med "gummimotorolja" = 75% såpa + 25% glycerin. Om man lossar nospluggen och drar ut gummisnodden ca 3ggr normal längd och sedan långsamt minskar avståndet tills man åter sätter in nospluggen, så kan man få in dubbelt så många varv på "motorn" ! Flyg lågt och sakta!



THE FLYING ACES MOTH—Plate 3



Karl-Erik Ekström berättar:

Det hela började med att Allers Familjjournal startade Allers flygklubb, 1935. I tidningen talade man om att man kunde bli medlem och att för en ringa penning kunde man köpa en byggsats till en stavmodell liknande "Tummeliten". Efter inköpet och färdigställande av detta underverk av balsaflak till vingar och stjärtparti samt motorstav av "pine" och motor av gummiband var vi tre förhoppningsfulla ynglingar färdiga för vår första tävling. Deltagarnas namn var Tor Hermond, Kurt Gottlow och undertecknad. Kampen var hård och segertiden var omkring 30 sekunder. Eftersatsen resulterade i att en klubb bildades och medlemsantalet var tre och som bygglokal fungerade min studerkammare som vid denna tidpunkt var belägen i Sjöhusgården, en 100 år gammal skånegård. (Denna gård är numera museum och belägen vid Trollsjön i Eslöv.) Vår verksamhet spred sig och fler ungdomar blev intresserade och den 26 april 1936 bildades Eslövs Modellflygklubb.

Styreslemedlemmar blev Tor Hermond, Gunnar Rahm samt Emil Nilsson. Jag själv blev instruktör och medlemsantalet steg till ca 20 st. En av de mera bemärkta medlemmarna var Allan Dahl som ju i ålder var Oldtimer jämfört med oss andra.

Klubblokalen inhyrdes hos en familj Malmros som hade hus i anslutning till ett öppet fält där vi kunde prova våra konstruktioner som alla utom Gladan var våra egna. Medlemsavgiften var 35 öre i veckan. Klubbens genombrott tävlingsmässigt kom när en uttagningstävling för ett internationellt läger i Norge skulle gå av stapeln på Bulltofta i Malmö. Segrare blev Sven Truedsson, Malmö men 2:dra, 3:dje och 4:de platserna gick till Eslöv.



**Styrelsen i Eslövs MFK:
Gunnar Rahm, Tor Hermod och Emil Nilsson.**

Mesta tiden 1938 före examen ägnades åt bygget av två stycken bensindrivan cubbar 180 cm spännvidd. Motorerna var gjorda av Ing Pinotti och var på 10 cm³. Allan Dahl byggde också en bensinmotor driven modell.

Ären efter 1938 blev det för min del en kort sejour på F5, Ljungbyhed följt av värnplikt och därefter en lång beredskapsjänst.

För klubbens del blev det massor av tävlingar och studerar man prislister så håller sig Eslövs Modellflygklubb väl framme. 1942 arrangerades en stortävling i Eslöv och ett antal fina resultat gjorde denna till en lyckad tävling.

Efter 1945 blev flygandet av gummimotormodeller och segelmodeller satt åt sidan för min del och den nya flugan radiostyrda modeller tog över och intresset för dessa håller ännu i sig.

När så Oldtimer blev ett begrepp och en klubb så vaknade intresset på nytt för dessa fina gamla modeller och för mig blev det att gå in i arkivet och leta fram ritningar och bygga på nytt. De modeller som nu luftas är en Wakefield av segermaskin 1936, Tummeliten samt en kopia av den 75:a som jag blev 3:a med 1937 i Malmö.

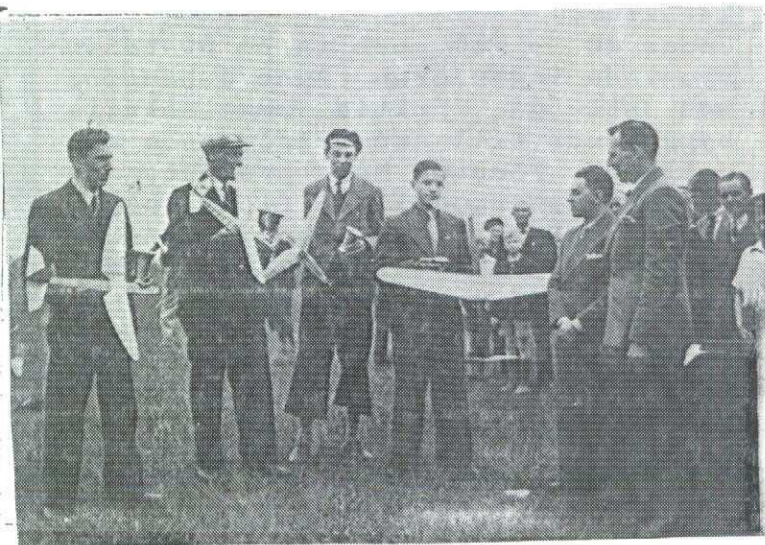
Det finns så mycket att berätta om denna underbara sport som är miljövänlig, som ger utövaren frisk luft och tillfälle att visa sina kreativa anlag och framför allt det goda kamratskap och den vänskap som skapas i den sport som kallas modellflyg.



**Eslövs MFK:
fr.v. Olden, Svensson, K.E. Ekström
Allan Dahl och Irvingier.**

Detta gav oss blodad tand och i fortsättningen blev det nya framgångar för Allan Dahl, bröderna Bertil och Ove Ohlsson, Rolf Dilot, Malte Mårtensson m fl. Själv skulle jag upp i studenten så flyget och byggandet blev satt på sparlåga.

Det som kunde hända under denna tid var att det skulle tävlas i Malmö på söndagen och då kunde fredag natt och lördagen före bli byggdagar och till tävlingen kom man med ett par modeller som fick trimmas före tävlingens början. Resultatet var ofta dåligt men ett och annat pris blev det.



**Prisutdelning 1937 i Malmö:
fr.v. K.E. Ekström, Allan Dahl,
Tor Hermod och Sven Truedsson.**

1943 hade KSAK utfärdat sammanlagt 82 guldmärken till "Elitflygarna"

Bland dessa märktes från Eslövs MFK 1941: Malte Mårtensson, Rolf Dilot, Sven D. Sjunnesson, Carl E. Andersson

1942: Bertil Olsson, Ove Olsson, Rune Rydberg, Allan Dahl, Kjell-Uno Nilsson.

Inledning. Samtliga trädelar, utom propellern, nosblocket och hjulen, utskäras ur råbalk. Örtagen i spryglarna göres med en pennod. Vid böjning av pian en plattning och en rändning. De delarna är färdiga utförda lite till, eller s.k. hopen, ett sandpapper 0, en klädnytt, kassaband, Saponlak och en liten fite berysnel. Byggnadet står i nummerordning, varvid stor noggrannhet och oräddhet är tilltagas.

1.a. Knappdalar, klädnytt, sandpapper, Saponlak och pensel medföljer ej byggsatzen

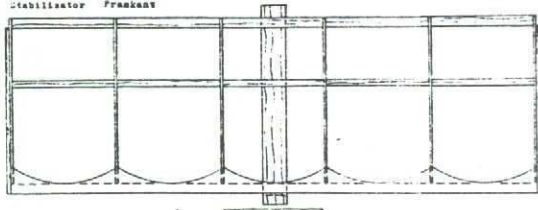
1.a) Flygkroppen (fig. 1) Longorörerna (de långa gående listerna) böjes efter ritningen och fästas vid kanten med knappdalar. De övergående spetsen utvidgas, avskärs och fastsläms på resp. plattor. Ringkallspalten utskärs, avskärs och fastsläms. Här sidos har tornat, lösttagas den försiktigt och notvarande sidos utföras på samma sätt



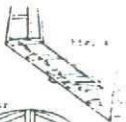
6. Propellern ihoplimmas, avvägs och avrundas i kanten. Propellerens trädes igenom nosblocket. Lagerbrickorna påträddas och propellerens trädes igenom navet och bocks

KUBUSORREN i genomskärning från sidan

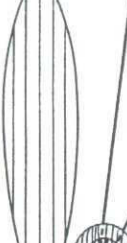
Stabilisatorförstärkning
Stabilisator Frankant



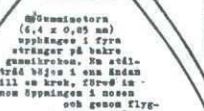
Stabilisator Frankant
Stabilisatorförstärkning



16 st. vingsprygler



Landingsställ
Gummimotorn (6,4 x 0,95 cm) upphänges i fyra strängar på bakre gummbredden. En sidotråd böjes i ena ändan till en krok, för att genom öppningen i motorn och genom flygkroppen, Gummimotorn bakre på kroken, drages genom flygkroppen, avvikas och upphänges på propelleraxeln



5. Landingsstället ihopmonteras enl. fig. 5. Lådorna bocks upp på öfver sidan hjulen på-satta



2. Ving (fig. 3) bygges i tre delar direkt på ritningen. Mittlederna bygges först, härvid påträddas 6 st. sprygler på vinghalvan, alltså mittlederna halva antalet sprygler. Spryglerna och kassorna läggnas. Kassorna fästas vid kanten med knappdalar och spryglerna fastsläms. Här limnet har torkat, lösttagas mittlederna, vänds och fästes på nytt på ritningen.

1.b) Flygkroppen (fig. 2) har båda sidorna är färdiga, läggs dessa mot varandra och ihoplimmas med stjärtskycket, på vilket gummimotorn med spornen påträddas. En klädnytt påträddas stjärten, för att hålla ihop sidorna och stjärtskycket, sedan limnet torkar. Tvärspanten utskärs, avskärs och bocks på sina resp. plattor och fastsläms med Saponlak påträddas klädnytt, på för att fasthålla tvärspanten. Här flygkroppen har torkat, borttages klädnytt och avviks med pensel. Spryglarna och stjärtskycket fästas



De övriga 6 st. spryglerna läggnas och fastsläms. De vingsidorna bygges på liknande sätt, som den andra sidan bygges avrundad på ritningen, alltså på ritningsbaklidan. Vingsidorna läggnas mot varandra och avrundas på ritningen. De fastsläms vid mittlederna, så att V-formen blir riktig. Framad avrundas och klädnytt påträddas på kanten. Här flygkroppen avviks och fastsläms med Saponlak påträddas klädnytt, på för att fasthålla tvärspanten. Här flygkroppen har torkat, borttages klädnytt och avviks med pensel. Spryglarna och stjärtskycket fästas

7. Modellen sandpapperas och klädes med silbepapper. Fibrerna i detta skall gå i kroppen längsriktning och parallellt med vingarna, stabilisatorerna och fernans balkar. Vingarna mittlederna klädes förra, varvid pappret fastsläms vid bakverkens undersida, viken upp över bakverkens ströket på ströket. Klädes sedan med Saponlak, stabilisatorerna klädes

Överkastande papper borttages. Vingensidorna och stabilisatorerna klädes på samma sätt. På flygkroppen fastsläms pappret vid longorörerna på en sida i tagen. Fernans klädes på liknande sätt som flygkroppen. Pappret strökes ytterligare, genom att hålla de klädda delarna över lågan från ströket på ströket. Klädes sedan med Saponlak. Förstärkningarna, ströket strökes en gång med Saponlak. Förstärkningarna, ströket strökes en gång med Saponlak.

9. Montering. En en, utvärta vid landingsstället fastsläms med klädnytt och Saponlak på båda sidorna och medellen är färdig för provflygning. Härvid torkas klädnytt klädes

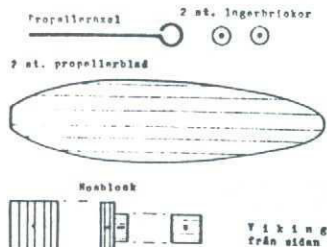
Stora **KUNGSÖRNEN**
LITERTÄGNAD OCH HÖRSTÄLLD
Konstr.: Flygning, Agne Johansson

Gamla modeller - som nya !

Förra året kom Björn Alnebo på Hobbybokhandeln i Stockholm över ett gammalt lager av byggsatser, ritningar och div. material av oldtimer karaktär. Under 40 - 50 och in på 60-talet sysslade ingenjören Agne Johansson med att på fritid, sammanställa byggsatser till små friflygande modellplan. Förutom här presenterade 3 gummimotormodeller finns några enkla balsaglidare t.ex "Lansen" och några semiskalamodeller t.ex. "Tiger Moth". Det råder viss osäkerhet i dateringen av dessa modeller varför vi inte vill ange konstruktionsår förrän det fastställts. "Svalan", "Viking" och "Kungsörnen" har ju otvetydig oldtimer-look. Byggsatser kan beställas från : Hobbybokhandeln, Pipersgatan 25, Stockholm, Tel 08/654 8455



5. Propellern ihoplimmas, avvägs och avrundas i kanterna. Propelleraxeln trådes igenom nosblocket. Lagerbrickorna påträddas och propelleraxeln trådes igenom navet och bockas

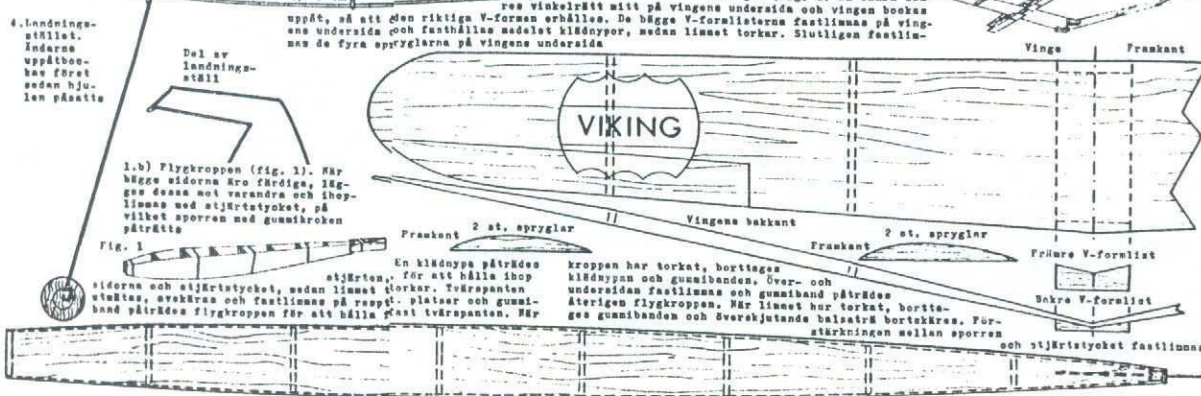


Inledning. Samtliga trädelar utom propellern, nosblocket och hjulen, utskäras i balsasträ med ett rakblad. Vid böjning av pianotråden används en plattång och en rundtång. Om delarna äro färdiga erfordras blott lite källim eller s. k. hobbylim, ett sandpapper O och klädnyppor. Byggandet sker i nummerordning, varvid stor noggrannhet och försiktighet bör iakttagas

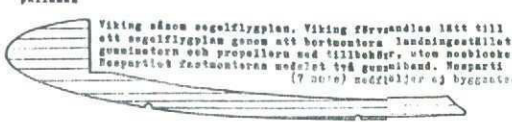
3. Stjärten (fig. 3) Fena fastlimmas vinkelrätt mitt ovanpå stabilisatorn samtidigt med två st. balsalister



1.a) Flygkroppen. De bägge sidorna lägges mot varandra och putsas, så att de bli exakt lika. Sidoappanten utskäts, avskäras och fastlimmas uppåt, så att den riktiga V-formen erhålles. De bägge V-formlisterna fastlimmas på vingens undersida och fasthållas med ett klädnyppor, sedan limmet torkar. Slutligen fastlimmas de fyra spryglarna på vingens undersida

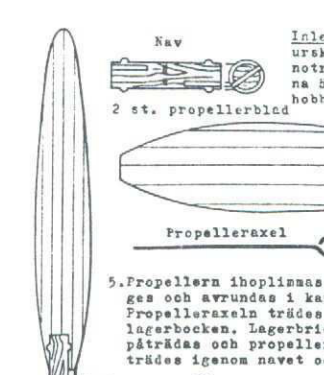


6. Modellen sandpapperas. Om så önskas, kan modellen vattenbetsas i olika färger. Betset påstrykes mycket tunn med en fin hårpensel. Hederna kunna markeras med tuschstreck. Märkena och beteckningarna pålimmas

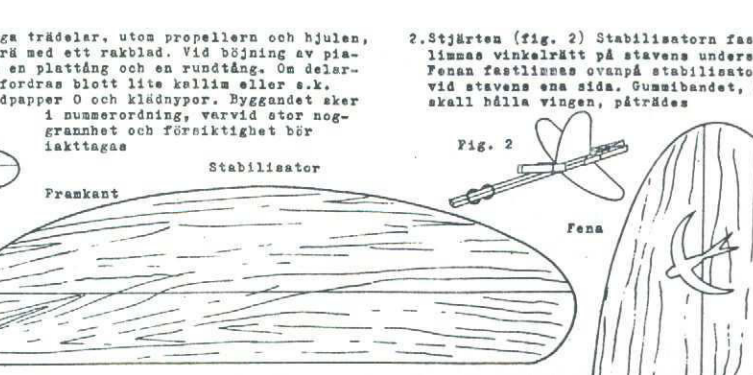


7. Montering. Gumminotern (4,7 x 0,85 mm) upphänges i fyra strängar på gummikroken i stjärten. En ståltråd böjes i ena ändan till en krok, förses in genom spryglarna i nosen och genom flygkroppen. Gumminotern bakas på kroken, drages genom flygkroppen, avskäras och upphänges på propelleraxeln. Landningsstället, vingen och stjärten fastmonteras med ett gummiband enl. bilden på sken och modellen är färdig för provflygning. Härvid torde flyginstruktionen följias

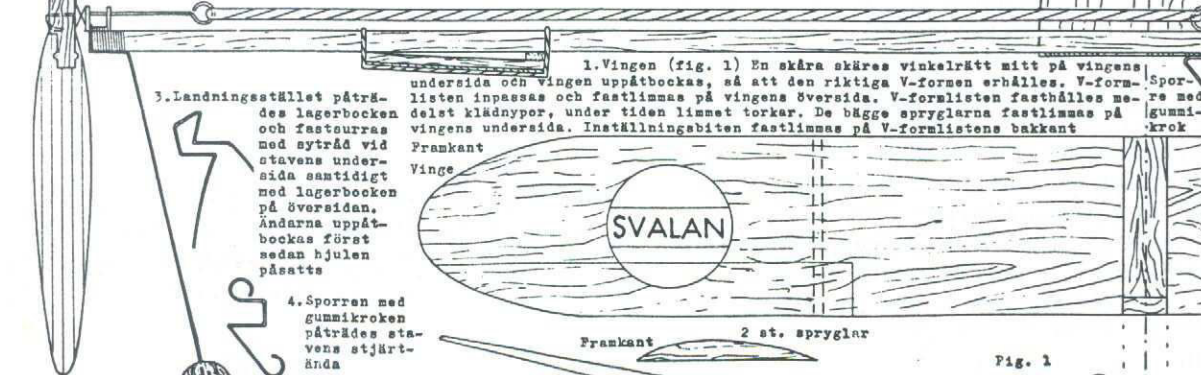
Viking
Naturlig storlek
Vanligen lättbyggd
Kroppsmodell med utskärta flyggenöskaper
Konstr.: Ing. Agne Johansson



5. Propellern ihoplimmas, avvägs och avrundas i kanterna. Propelleraxeln trådes igenom nosblocket. Lagerbrickorna påträddas och propelleraxeln trådes igenom navet och bockas



2. Stjärten (fig. 2) Stabilisatorn fastlimmas vinkelrätt på stavens undersida. Fena fastlimmas ovanpå stabilisatorn vid stavens ena sida. Gummibandet, som skall hålla vingen, påträddes



3. Landningsstället påträddes lagerbocken och fastsätts med sytråd vid stavens undersida samtidigt med lagerbocken på översidan. Ändarna uppätbocbas först sedan hjulen påsatts

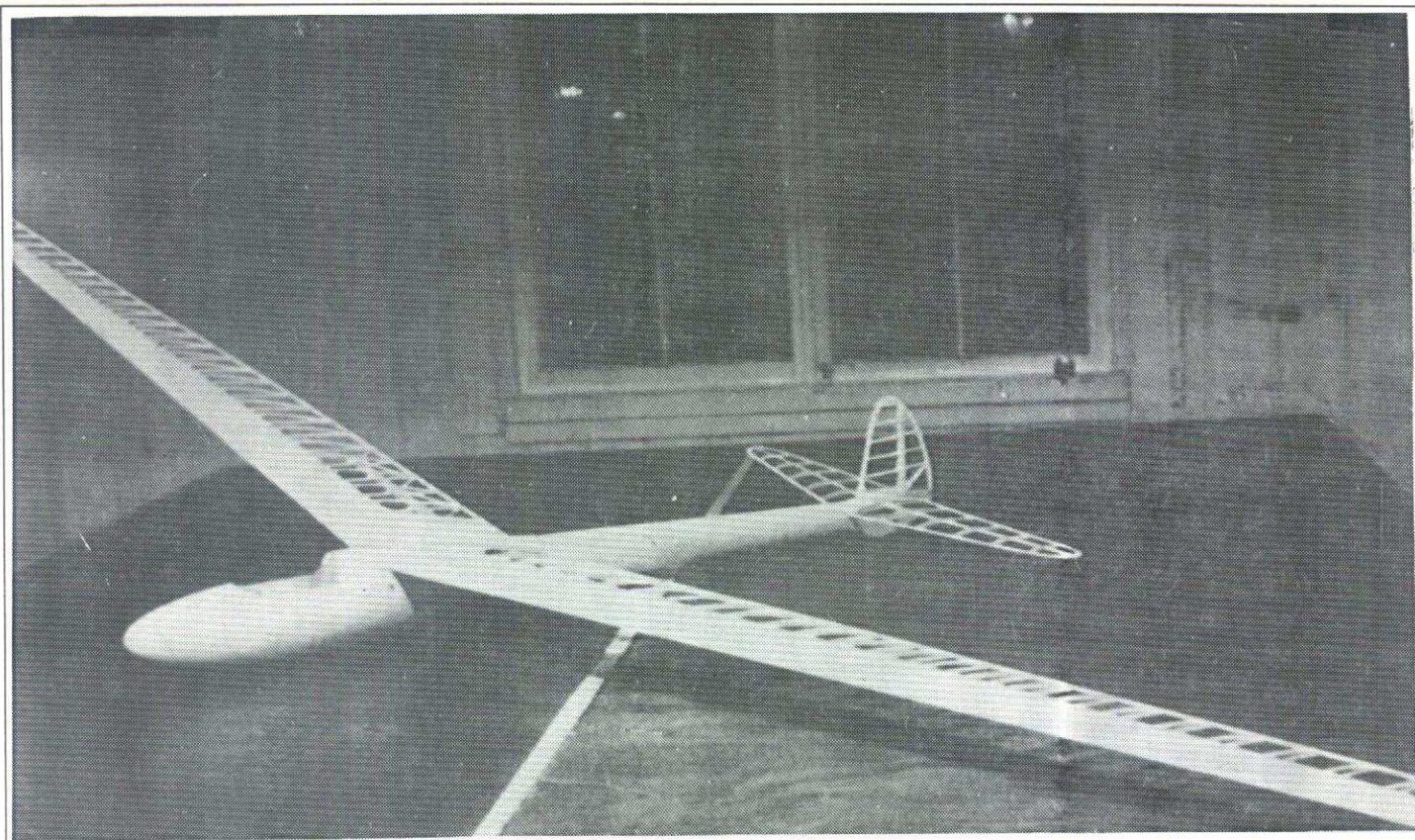
1. Vingen (fig. 1) En skära skäras vinkelrätt mitt på vingens undersida och vingen uppätbocbas, så att den riktiga V-formen erhålles. V-form-listen inpassas och fastlimmas på vingens översida. V-formlistan fasthålls nära med delat klädnyppor, under tiden limmet torkar. De bägge spryglarna fastlimmas på vingens undersida. Inställningsbiten fastlimmas på V-formlistens bakkant

Svalan
Naturlig storlek - Nybjörjarmodell
Stavmodell med bra flygförhållanden
Konstr.: Ing. Agne Johansson

6. Modellen sandpapperas. Om så önskas kan modellen vattenbetsas i olika färger. Betset påstrykes mycket tunn med en fin hårpensel. Roderen kunna markeras med tuschstreck. Märkena och beteckningarna pålimmas

7. Montering. Gumminotern (3,2 x 1 mm) upphänges i fyra strängar. Vingen fastmonteras med ett gummiband enl. bilden på sken och modellen är nu färdig för provflygning. Härvid torde flyginstruktionen följias

Lim, sandpapper, klädnyppor och sytråd medföljer ej byggsatsen



Diktator

Diktatorn - en segelmodell med ett sådant namn och med en spännvidd på 265 cm väcker snabbt mitt intresse. När kroppen därtill är helt i trä och med kabin - då är det kört!

Mitt brev till en finske konstruktören Markku Tähpää blev mycket sympatiskt besvarat och jag fick både ritning och bygganvisning. Det visade sig att kroppen var av asp som först formats och sedan urholkats till cirka 5 mm tjocklek.

Asp ska det vara - en stock på sex meter!

Just detta blev mitt stora problem. Jag var helt inställd på att virket måste vara väl torkat innan det bearbetades men att själv ordna denna långsamma procedur hade jag inte tålamod till. Jag ringde runt till byggnadsfirmor och även deras leverantörer men asp fanns ej mer i sortimentet. Till slut kontaktade jag tändstickfabriken och där fanns asp men på grund av deras data måste jag köpa en stock på sex meter! Detta tillsammans med 25 mils bilresa blev ingen bra lösning så efter samtal med andra oldtimare blev det en avvikelse från originalet och kroppen spantbyggdes och kläddes med balsa. När detta var gjort kom brev från Markku och han skrev att kroppen tillverkades på ett speciellt sätt av otorkad asp ...

Diktatorns kännetecken är i första hand den långa vingen men även den ovanligt korta kroppen (90 cm). Detta förhållande och därtill en liten stubbe kommer kanske att skapa en del flygproblem, men de kära bekymren ligger en bit framför mej eftersom modellen ännu är oklädd.

Ett andra brev med Limex - en värsting!

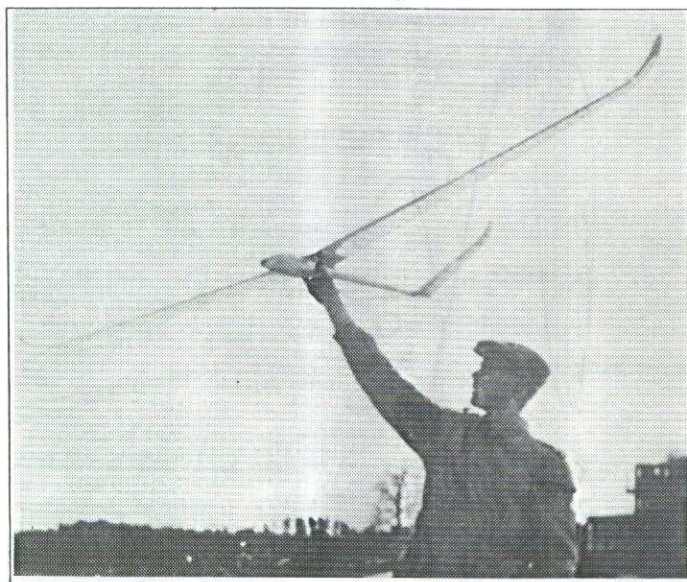
I början av maj kom ännu ett brev med foton från Markku som visade modellen Limex från 1950. Den har ju en spännvidd på hela 285 cm! Och jag som trodde Diktatorn var en riktig

värsting! Den här Limex ligger mej varmt om hjärtat, särskilt som den har ving- och stabbtipparna rundade uppåt på samma sätt som min KS-46 har sina vingtippar. Jag skall skriva till Markku och höra om ritning finns!

Kurt Sandberg

Ovan: Den smäckra och långvingade Diktatorn - här innan den fått klädsel av "japanskt vitt bambupapper".

Nedan: Markku Tähpää med den kanske än nu vackrade Limex. Obs uppåtböjda ving- och stabilisatorspetsar!



Markkus första brev

Bäste Kurt!

Är glatt överraskad av Ditt intresse för mitt gamla modellglidplan. Har ritat för Dig detaljer av dess konstruktion. Som mästare kan Du säkert få reda på dem.

Vingens fördel är pålagd med 0,4 mm tjock faner, som inte producerats i Finland sedan 35 år. Det kan man väl ersätta med 0,8 mm tjock hård balsa. Jag har kvar ännu 6 plan från åren 1948, -49, -50, -51, -54, -58. Och därtill planet som vann -59 lagsvärldsmästerskap. Intresset för "oldtime" modellplan har inte ännu fått luft under vingarna här i Finland. De gamla veteranerna har inget kvar och byggandet av replikamodeller har inte börjat i större skala. Det har nog varit tal om det, så kanske ännu en dag! Hoppas Du gör färdig Din "Diktator" ty den är mycket vacker med sina långa vingar svävande i 100 meters höjd. Men akta för termik ty den bar den originala "Diktatorn" till okänt öde.

Svarar gärna om Du har något mer att fråga. Skulle gärna ta emot kännedom om hur det lyckats med planet och kanske någongång få ett foto av skönheten!

Markku Tähkäpää

Isohaantie 4, 203 20 Turku, FINLAND

Markkus andra brev

Bäste Kurt!

Tack igen för hälsningarna och det fina bladet. Jag kan skicka Dig ett blad från tiden då Finland redan var nära förlora kriget 1944.

Då jag själv inte kan svenska skickar jag i stället foton av Diktatorns ett år yngre föregångare, som finns ännu kvar i ursprungligt skick. Diktatorn försvann ju en sommarkväll 1951.

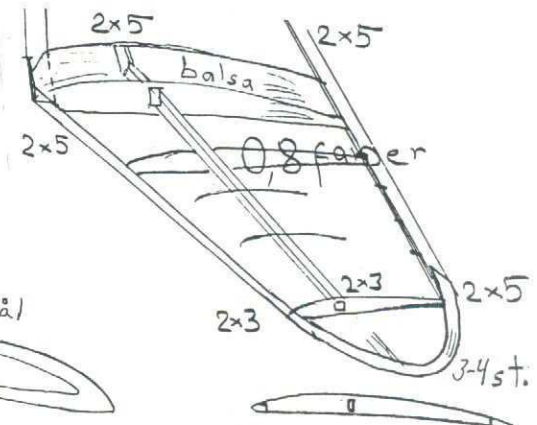
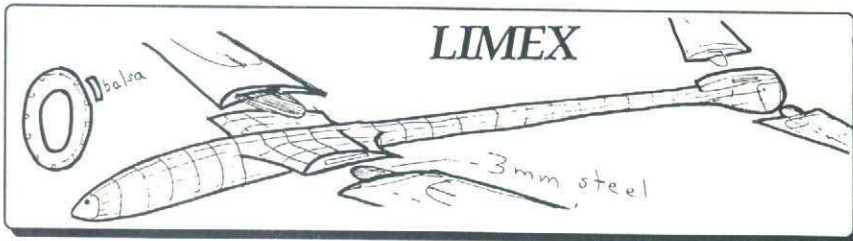
Bifogade foton kan Du behålla. På grund av fel i kameran är hela materialet försenat. Då filmen inte alls hade rullat framåt i kameran var jag tvungen att upprepa allt. Diktatorns föregångare på fotona är som typ likadan med vingarna spetsvidd 2360 mm.

Ritade också nya bilder. Men förstod inte på blad 1 punkt C och B. Planet var betäckt med japanskt vitt bambupapper som skaffats till Finland på 30-talet. Jag hade en gång samma problem med asp som Du nu. Jag gick till skogen och fällde en asp. Sen klöv jag rotändastocken och hyolade den som färsk till brädor.

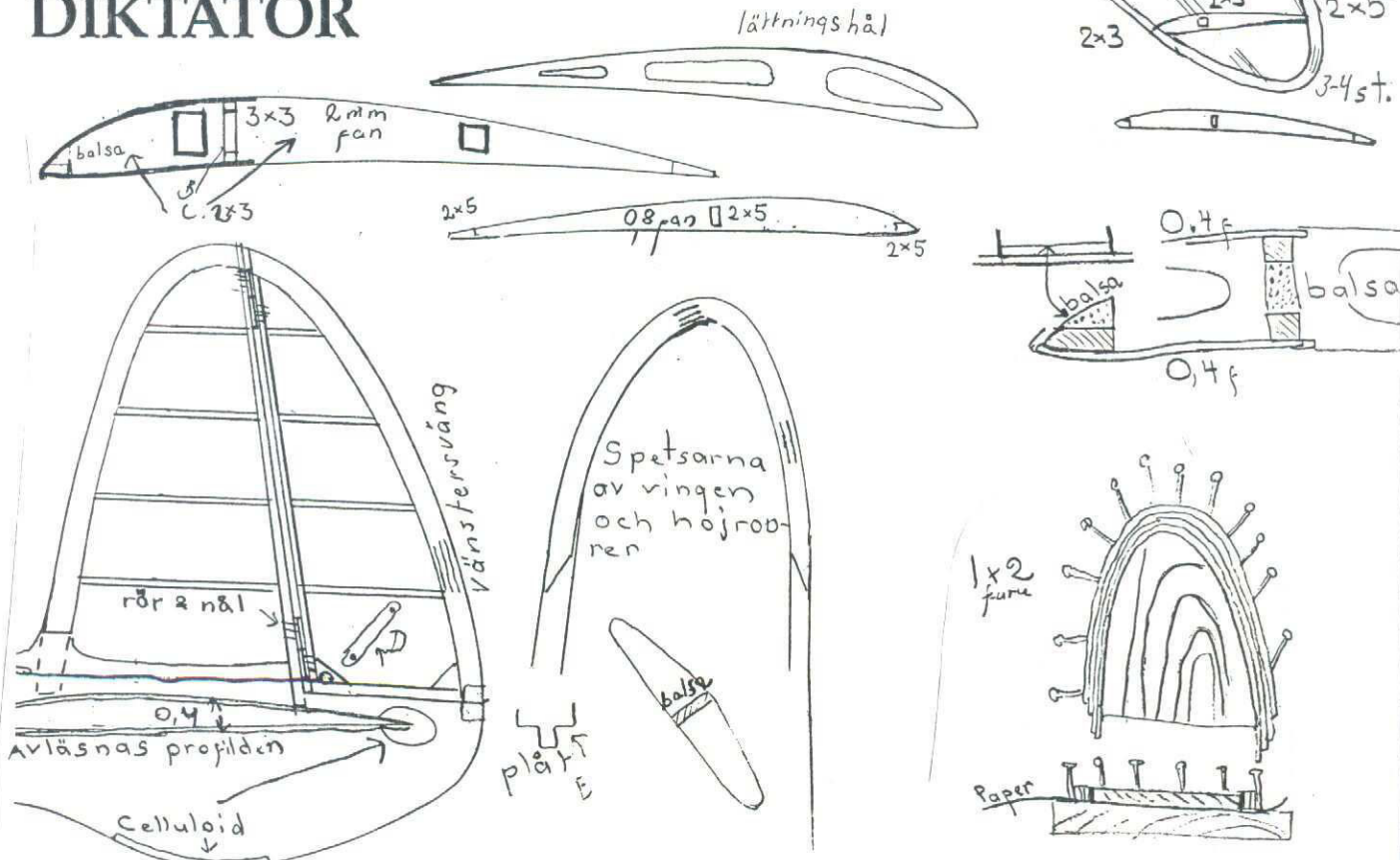
Sedan ritade jag stommens kontur med anilinpenna och täljde formen grovt med yxan. Då trädet var fuktigt kunde jag inte fästa halvorna med lim utan förenade delarna med järntråd. Med kniv täljde jag formen rätt så färdig. Holkade samtidigt halvornas väggar ca. 5 mm tjocka och slingrade halvorna tillsammans med isoleringsband. Efter tre dagar hade trädet torkat och arbetet kunde fortsätta. Stommen kan man göra också av apachi eller al. Men den vita aspen är vackrast!

S.I. var känd i Finland i början av 50-talet för sitt plan som hade tre stommar och också för vingbågarna han konstruerat. Ni är välkomna till Åbo bara Du låter höra av Dig tidigare. Du kan fråga vidare om det behövs. Är försäkrad att frågelistan blir så småningom kortare. Ty hoppas att det blev även denna gång litet mera klarhet i saken. Med vänliga hälsningar!

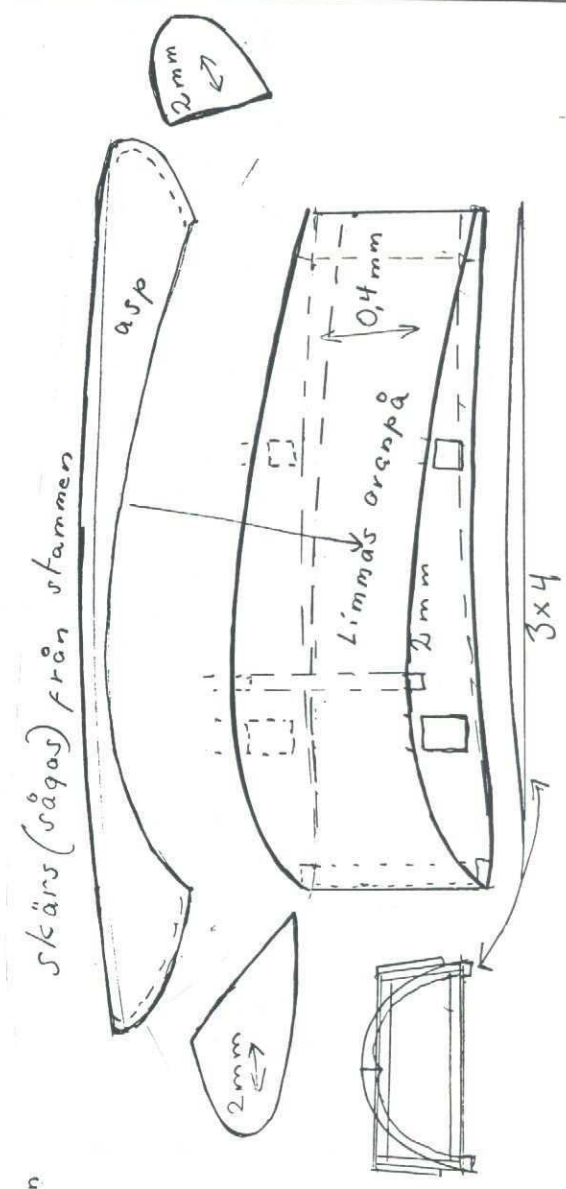
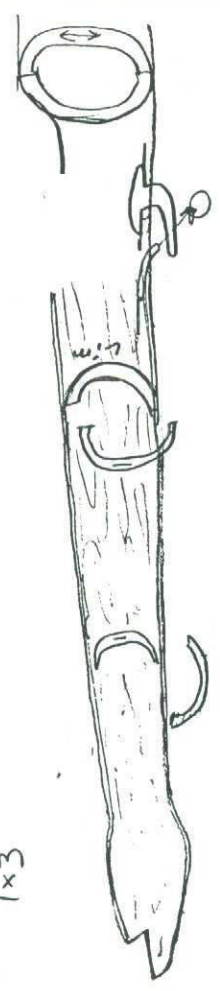
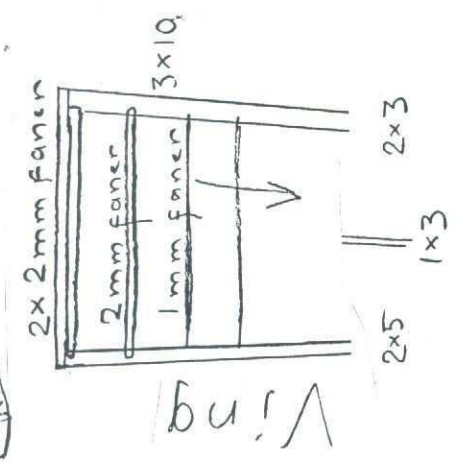
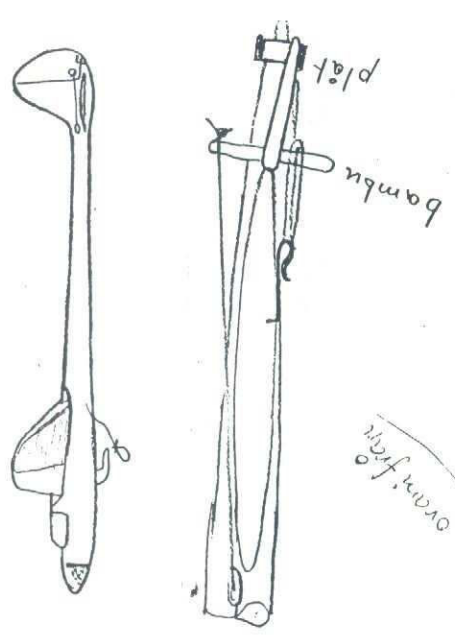
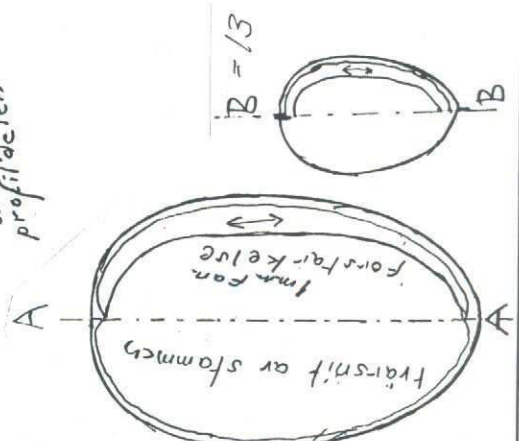
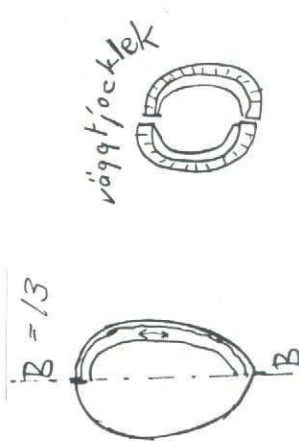
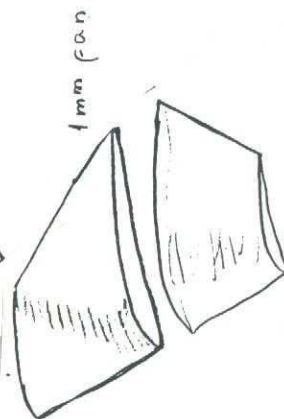
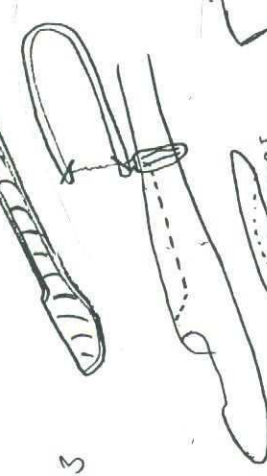
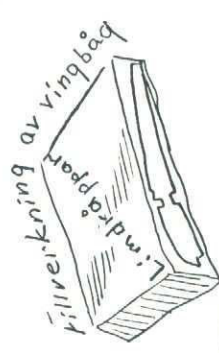
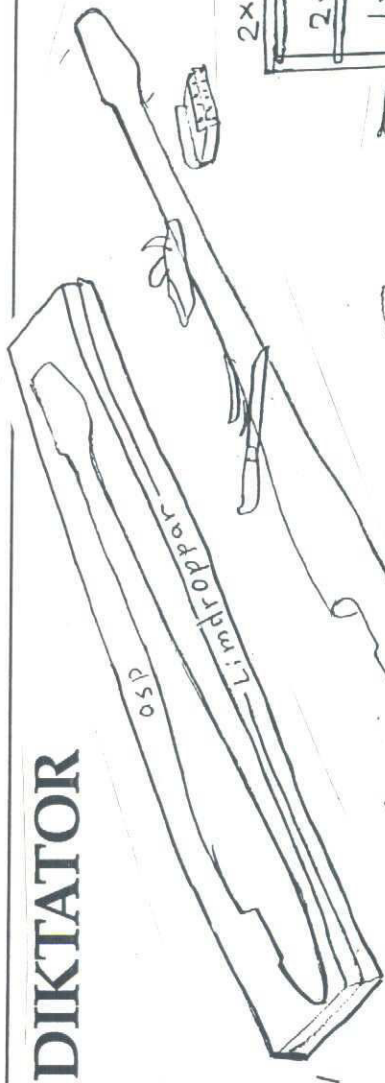
Markku



DIKTATOR



DIKTATOR



1952

Appareil classé 19e à la Coupe Wakefield 1952
Voile de 135" 234" et 31"

ERBEZAN

WAKEFIELD ANCIEN de René JOSSIER



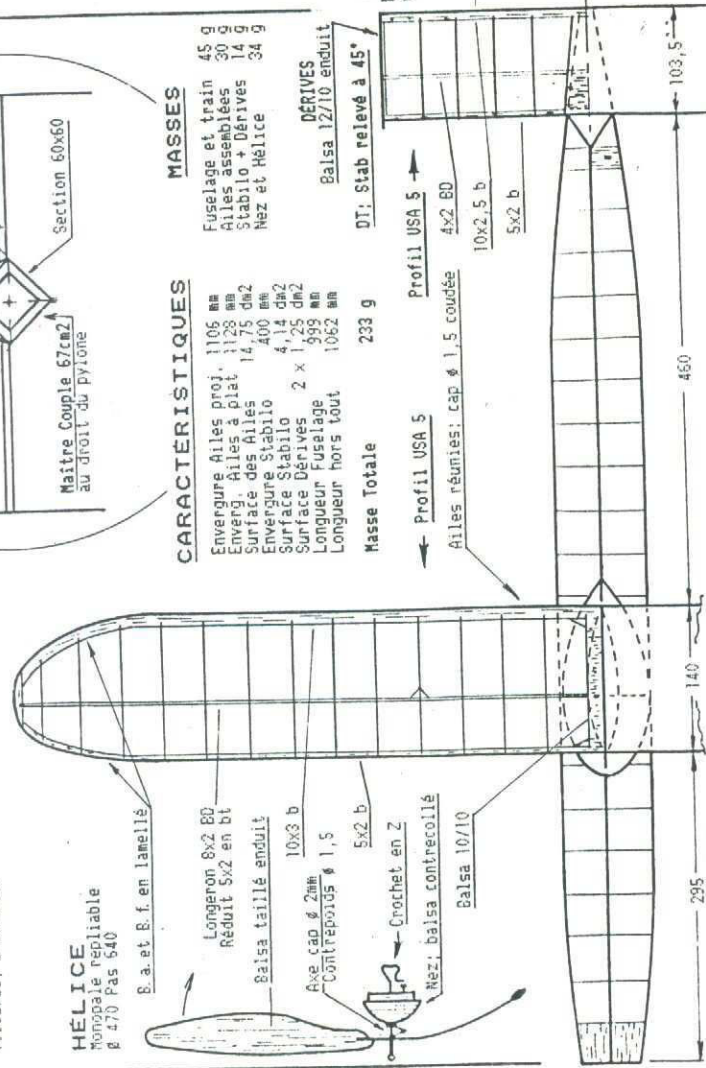
ENTOILAGE
Papier japon blanc
Fuselage: 3 couches enduit nitro
Voilures: 2 couches

HÉLICE
Monopale repliable
Ø 470 Pas 540
B. a. et B. f. en lamellé

CARACTÉRISTIQUES
Envergure Ailes proj. 1106 mm
Enverg. Ailes à plat 1128 mm
Surface des Ailes 14,75 dm²
Surface Stablio 4,14 dm²
Surface Dérives 2 x 1,25 dm²
Longueur Fuselage 1062 mm
Longueur hors tout 233 g

MASSES
Fuselage et train 45 g
Ailes assemblées 30 g
Stablio + Dérives 14 g
Nez et Hélice 34 g

DÉRIVES
Balsa 12/10 enduit
DT: Stab relevé à 45°
Masse Totale 233 g
Profil USA 5
Ailes réunies: Cap Ø 1,5 courbé
10x2,5 b
5x2 b



PYLONE: assemblage de balsa 20/10 évidé-croisé
Papier Japon fil vertical
Balsa 10/10
2°30'
CG 70%
4x4 b moyen
4x4 b tendre
40x40
Dérives: 120x135 S 1,25

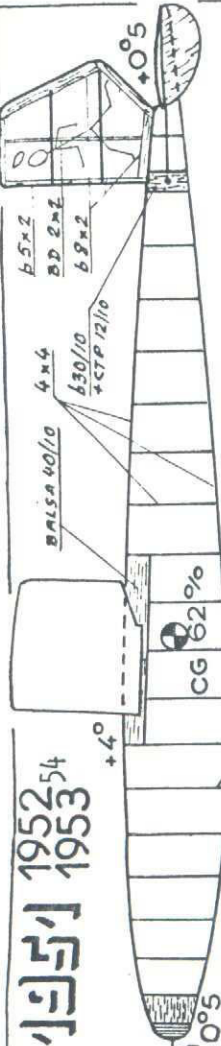
MOTEUR
14 brins 6x1 Long. 1300
Masse: 110 g Section 84 mm²

RÉGLAGE
Droite-Droite
Béquille de décollage repliable
zEchelle 3

Plan sur MRA 162
Photo sur MRA 164

RÉTRO

11-89 0



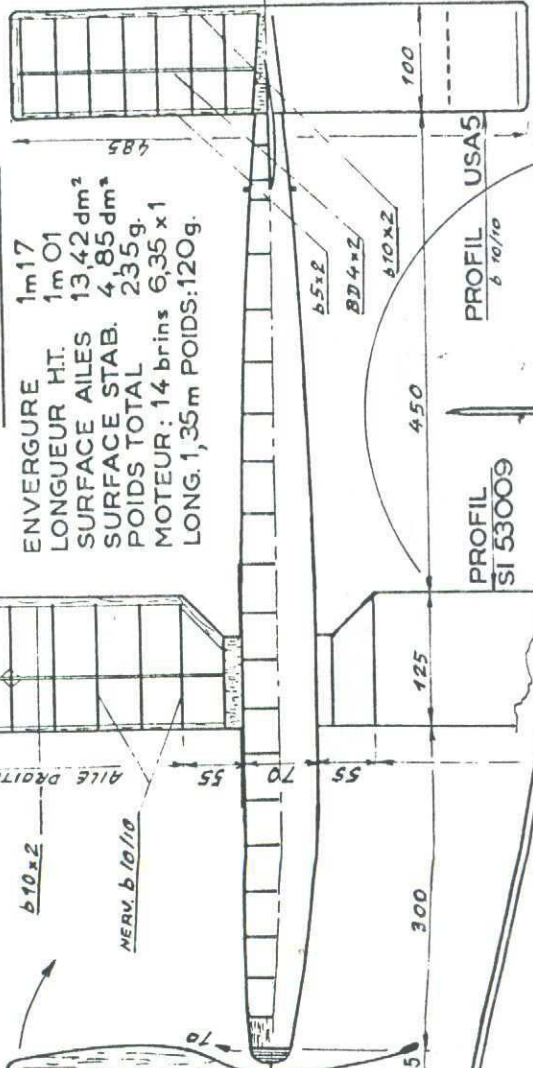
"TOTO"

WAKEFIELD DE René JOSSIER

CHAMPION DE FRANCE 1951

2^e au Ch. d. F. 1952. 4^e au Ch. d. F. 1953
AVEC LE MÊME APPAREIL
2^e au Ch. d. Fr. 1954

ENVERGURE 1m17
LONGUEUR H.T. 1m01
SURFACE AILES 13,42 dm²
SURFACE STAB. 4,85 dm²
POIDS TOTAL 235g.
MOTEUR: 14 brins 6,35 x 1
LONG. 1,35m **POIDS**: 120g.

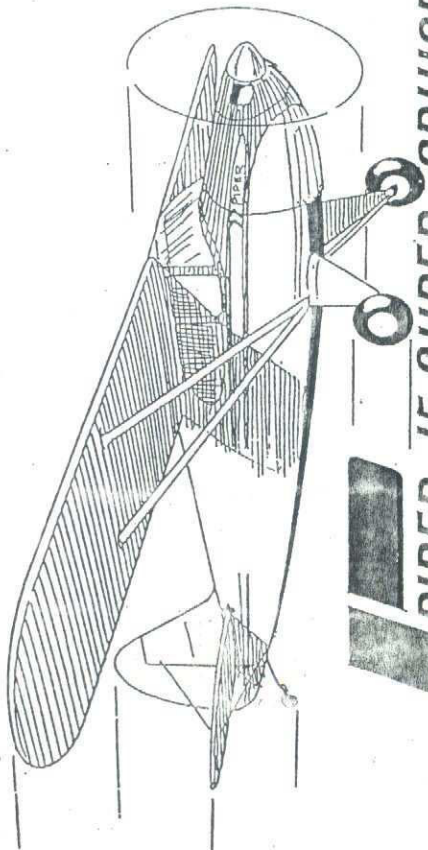


PARTICULARITÉ:
AILE DROITE PLUS GRANDE QUE LA GAUCHE POUR FACILITER LE RÉGLAGE DROITE-DROITE

RÉTRO

Tossier

Årets NYHET



PIPER J5 SUPER CRUISER

Detta är en oldtimer!

Konstruerad av Sigurd Isacson, 1949.

Skala 1/25 Spännvidd 44 CM.

Byggsatsen innehåller allt för bygget bl.a. tryckta fiak, lister, beklädnadspapper, utförlig ritning och byggbeskrivning, från Isaccsons ÖRNFLYGARSKOLA!
Beställ även extra gummimotor, 3 meter 1x3,2mm 10:- 120:-

F.A.I. TAN GUMMIMOTOR.

Minsta leverans 5 meter

1x3,2mm.....3.50 per meter Klädseppapper.

1x4,7mm 4:- per meter Japanpapper, gult 12gr 10.50 per ark

1x6,4mm 5:- per meter Japanpapper, rött 22 gram 11.50 per ark

10% lämnas vid köp av 10 meter. Klädseppapper vitt 8.00 per ark

Hel förpackning 454 gram 265:- Siden 22-24gr Vitt 90:- per meter

Gummimotorolja 25ml 15:- Plastpropeller 18cm 8.00

Spännlack (Dope) 200 ml 35:- Plastpropeller 20cm 9-00

Balsalim UHU 15:- Plastpropeller 24cm 10-00

Vitlim 15:-

PRIS FÖR OT-MEDLEMMAR 100:-

Jag har även balsalim, furu och asp i lager!

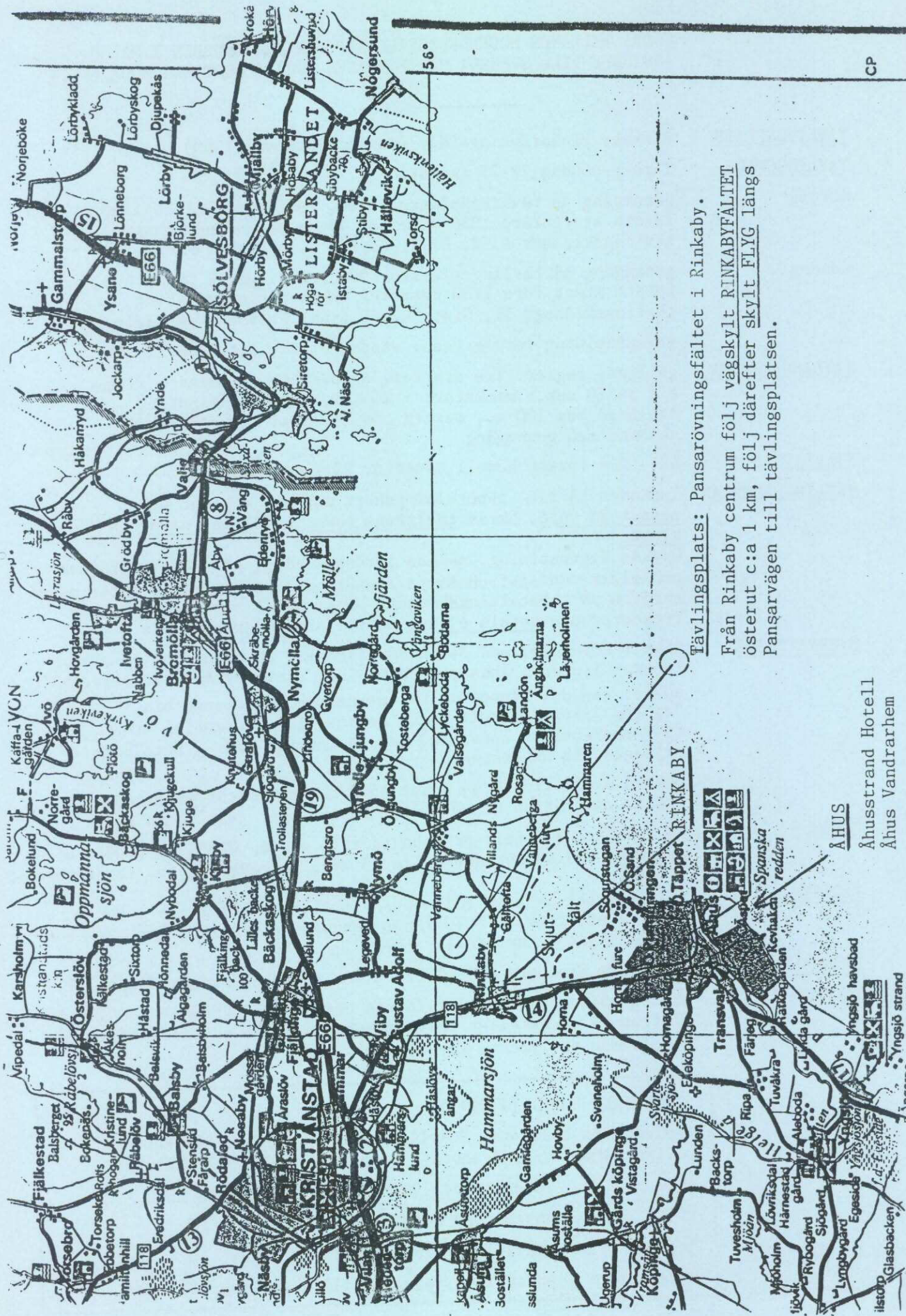
Oldtimerritningar



Ritningar utgivna av KSAK. Copy Right Arne Andersson

1942	KSAK-1	Börje Stark	70 cm	S1
1942	KSAK-2	Mfk Vingarna	81 "	S1
1942	KSAK-3	Sven Witt	100 "	S1
1944	KSAK-1	S Isacson	65 "	S1
1944	KSAK-2	S Isacson	81 "	S1
1944	KSAK-3	Sunnanvind	96 "	S1
1946	KSAK-2	Tigern II	81 "	S1
1948	Rödflugan	T Larsson	100 "	S1
1949	Bums	B Haraldsson	96 "	S1
1949	Spiggen	R Andersson	95 "	S1
1950	Tempo	R Andersson/Blomgren	100 "	D
1950	Balder	R Andersson	167 "	S int
1951	Mjölnir	R Andersson	162 "	S int
1951	Tempo	T Larsson	98 "	F
Övriga ritningar, segelmodeller.				
1934	Rumpfsegelmodell	Poppick	96 cm	S1
1934	Baby	Kirchke	120 "	S2
1940	Klux	Sven Witt	98 "	S1
1941	Nimbus	S Isacson	98 "	S1
1941	Kranich	S Hjelmerus	180 "	S2
1942	Hobby 2	Wentzels	98 "	S1
1943	Garm	S Isacson	98 "	S1
1945	Nordanyvind	S Isacson	98 "	S1
1945	Oden	R Andersson	155 "	S2
1946	Reynold V	S Isacson	98 "	S1
1946	Faxe	A Jonsson	145 "	S2
1946	Segel Scout	S Isacson	145 "	S2
1946	Suomi	M Erdrup	140 "	S2
1949	AKM-1	AKM	96 "S	S int
1949	AKM-II	AKM	140 "	S1
1949	Zamba	T Haglund	98 "	S2
1951	Viking	R Odenman	161 "	S1
1959	Uppvind	S Isacson	100 "	S int
Övriga ritningar, gummimotormodeller.				
1936	ILIS-Fågeln	S Wentzel	48 cm	A2
1936	Sparvhöken	Vilenmodell	48 "	A2
1939	T.I.39	T Isacson	50 "	A1
1939	Rimfaxe	S Isacson	111 "	D
1943	Västanyvind	S Isacson	70 "	B2
1950	Sleipner	R Andersson	105 "	D
1951	Silver Måsen	S Isacson	69 "	G1
Förbränningsmotormodeller.				
1946	Orion	R Andersson	97cm	F
1947	Humlan	R Andersson	123 "	F
1947	Humlan 2	R Andersson	104 "	F
Skalamodeller.				
1949	Chrislea Super Ace	S Isacson	44cm	
1949	Piper Super Cruiser	S Isacson	44 "	

ARNE ANDERSSON, BAGAREGATAN 36M,
611 31 NYKÖPING. Tel. 0155-23 68 52.



Tävlingsplats: Pansarövningsfältet i Rinkaby.

Från Rinkaby centrum följ vägskylt RINKABYFÄLTET österut c:a 1 km, följ därefter skylt FLYG längs Pansarvägen till tävlingsplatsen.

- ÅHUS
- Åhusstrand Hotell
- Åhus Vandrarhem

- Åhus
- Åhusstrand Hotell
- Åhus Vandrarhem
- Åhusströms strand
- Åhusströms havsbad

SÖDRA HALLANDS MODELLFLYGSÄLLSKAP OCH AEROKLUBBEN I MALMÖ
INBJUDER TILL SVENSKA MÄSTERSKAPEN 1992 I OLDTIMER-MODELLFLYG

- TÄVLINGSPLATS Rinkaby Pansarövningsfält (samma plats som 1990)
- TÄVLINGSTID lördag-söndag 22-23 augusti
- lördag genomgång på tävlingsplatsen 1100, tävlingstid 1130-1730
första start före 1330 därefter ingen periodindelning
tävlingsklasser A1/2, B1/2, S2/S3, Twin Pusher och F,
- söndag genomgång på tävlingsplatsen 0900, tävlingstid 0930-1600
första start före 1130 därefter ingen periodindelning
tävlingsklasser S1, Sint, C2, D (inkl. Classic Wakefield)
prisutdelning lördag resp. söndag direkt efter tävlingen
- TÄVLINGSREGLER, gällande regler. Tre starter, en omstart vid mindre flyg-
tid än 20 sek., markstart i klass D, maxtid 3 minuter,
linlängd max 100 m., maxtid och linlängd fastställes i
samband med genomgång
- STARTAVGIFT 45:- för första modell därefter 25:- per modell
- TÄVLINGSANMÄLAN insändes på bif. inbetalningskort snarast möjligt och
senast 28 juli. Skriv tävlarens namn, modellens namn och
klass.
Önskas övernattnig, mellan lördag-söndag, på Åhus Vandrarhem
och/eller söndagsfrukost på Åhusstrand Hotell måste detta också
skrivas på inbetalningskortet. Uppge antal antal bäddar resp.
frukostar men betala ej nu. Beställningen är bindande.
- ÖVERNATTNING Åhus Vandrarhem, med 34 bäddar fördelat på 8 rum, som är prel.
inbokat ligger i Åhus c:a 50 m. från Turistbyrån. Mat serveras
ej där men det finns två väl utrustade kök disponibla.
Tag med lakan, örngott etc., kostnad för STF-medlem 90:-
(STF-medlemskort uppvisas) och för övriga 125:-. Betalning
erlägges vid ankomsten.
Önskas övernattnig på annat sätt rekommenderar vi att detta
ordnas snarast då det är många inbokningar just denna helg.
- FRUKOST på Åhusstrand Hotell är inbokad till söndag 0730, kostnaden 45:-
erlägges vid serveringen. C:a 15 min. gångavstånd fr. vandrarhemmet.
- VÄGVISNING TILL från Rinkaby centrum följ vägskylt RINKABYFÄLTET c:a 1 km
TÄVL. PLATSEN följ därefter skylt FLYG längs Pansarvägen till tävlingsplatsen.
Se medföljande kartblad!
- INFORMATION ring Kurt Sandberg 035/122846 eller Lennart Hansson 040/193790
Till sist mycket välkomna till vårt första officiella SVENSKA MÄSTERSKAP.
Vi tror på en verkligt trivsamt och spännande tävling med många
livgivande och vackra flygningar!

KALLELSE TILL ÅRSMÖTE

Medlemmarna i Svenska Modellflygares Oldtimer Sällskap
kallas härmed till årsmöte i samband med SM 1992 i Rinkaby

Tid lördagen den 22 august 1992 klockan 2000

Plats Åhusstrand Hotell i Åhus

Ärenden sedvanliga årsmötesförhandlingar

Motioner skriftliga förslag till styrelsen före den 5 aug.