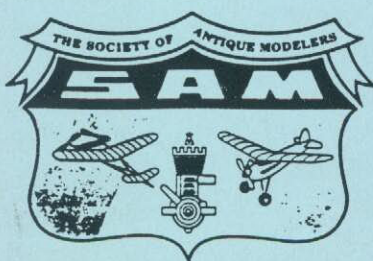


OLDTIMER

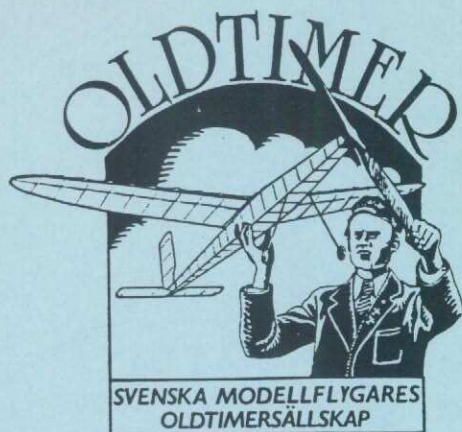
SPECIALTIDSKRIFT FÖR MODELLFLYGARE Nr 2. 1994



Sven Östlund: Att förbättra.....
60-årsjubileum = Wentzels
70-årsjubileum = "Löwen"



SOCIETY OF ANTIQUE MODELERS



OLDTIMER

Organ för Svenska Modellflygares

Oldtimer Sällskap

Årg 23

Nr 2/1994

Red. av detta nummer: S.-O. Lindén

Ordf. Sven-Olov Lindén, Hovstav. 15

703 63 Örebro. Tel 019/182179

Medlemsavgift 100:-/år

Postgiro 88 66 95 - 6

Svenska Modellflygares Oldtimer

Sällskap. c/o Lars Ljungberg

Styrelsen för Svenska Modellflygares Oldtimer Sällskap

Vid senaste styrelsemötet beslöts att till årsmötet framföra följande förslag:

- 1) Styrelsen avstyrker att antalet tävlingsklasser utökas samt att årtalen ändras. Vidare föreslår styrelsen att Sint-klassen blir segelmodellernas statusklass, då reglerna medför att modellernas bäryta bara varierar inom 2 dm² startlinans längd = 50 m enligt beslut vid årsmöte 1993. Ingen Classic-Sint införes. Styrelsen avstyrker att klass S3 införes som ny tävlingsklass.
- 2) En broschyr om OT-verksamheten föreslås. Upplaga 2000 - 5000 ex. Ev. sponsring skall undersökas.
- 3) Överföring av gamla 8 mm smalfilmer till video föreslås. SMOS bekostar överföringen. (5 kr/ min). Extrakopia för uthyrning framtages.
- 4) att årsmötet beslutar att i föreningens kontoplan införa ett fondkonto, vars utnyttjande skall vara underkastat särskilda regler, som fastställs av årsmötet.

Förslag till regler för fondkonto.

- 1) ändamålet med fondkontot skall vara att reservera ekonomiska resurser för bevarandet av föreningens modellflyghistoriskt intressanta samlingar.
- 2) Avsättning av medel till fondkontot kan göras endast efter beslut av årsmöte. Föreningens styrelse föreslår avsättningens storlek och avsättningen skall stå i rimlig relation till föreningens öv-

riga ekonomiska åtaganden. Om föreningen erhåller penninggåva och givaren uttrycker önskemål om att gåvan skall föras till fondkontot, får sådan överföring göras utan årsmötets beslut.

- 3) Medlen på fondkontot kan placeras på särskild bankräkning med så gynnsam avkastning som möjligt.
- 4) Utbetalning från fondkontot får göras endast efter beslut av årsmöte. Utbetalning skall ha klart samband med fondkontots ändamål.
- 5) Fondkontot kan upphöra endast efter beslut av årsmöte, som också då skall avgöra hur eventuell behållning på kontot skall disponeras.
- 6) Reglerna för fondkontot kan ändras endast efter beslut av årsmöte.

Våra förbindelser med:

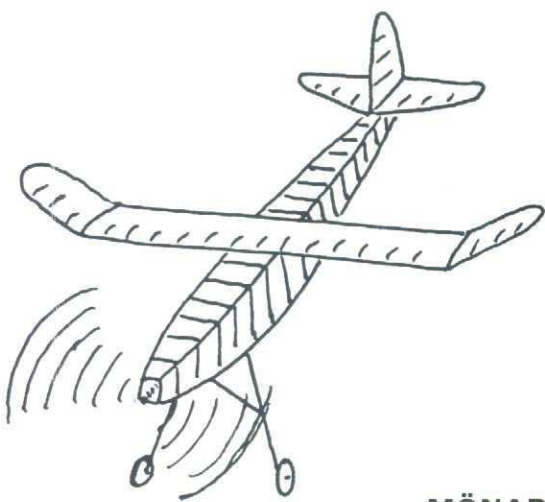
"The Society of Antique Modelers"

Några av våra medlemmar har säkert saknat den tidskrift de prenumererat på - "SAM Speaks".

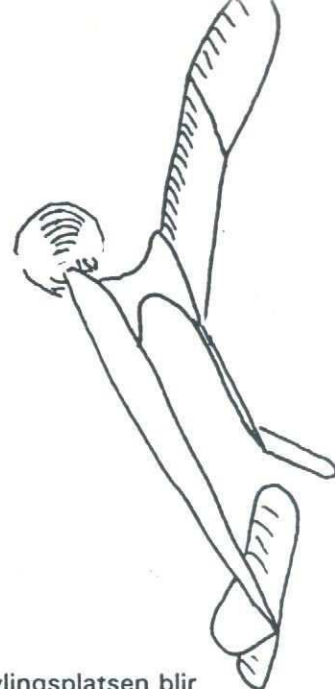
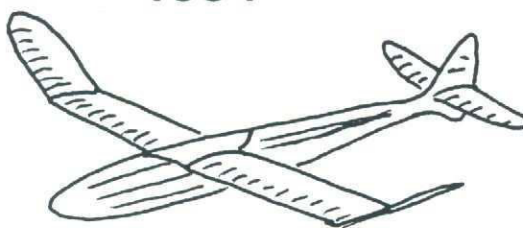
Vi har betalt in avgift för 55 medlemmar 1993 och 1994. Tyvärr har vi bara fått 50 ex av tidskriften, vilket gjort att de fem som var sist av alla att betala in 1993 inte fått någon tidning. Trots brev och påpekanden har SAM i USA inte ändrat antalet. Ett brev från ordf. Jim Adams 14/4-94 ger dock lite besked.

Sekreteraren/kassören Bob Dodds avled någon gång förra året och hos honom stannade tydligen uppgifterna som gäller oss. Nu har lovade Jim i brevet att man ska skicka "back-numbers". Ännu -(4/6) har inte några ex.kommit.

Postgången med ytpost är mycket långsam. Vi hoppas dock att det hela ska reda ut sig. De fem som betalt för 1993 får underrättelse snarast.



OLDTIMER-SM 1994



MÖNARPS MOSSE - VÄSTERGÖTLAND

Välkomna till 1994 års Oldtimer-SM, 6-7 Augusti.

I år kommer vi att hålla till i urgammal kulturbygd i hjärtat av Västergötland. Tävlingsplatsen blir Mönarps Mosse strax söder om Falköping (se vägbeskrivning). Skyltar kommer att visa vägen från Mönarp och från Slutarp (se detaljkarta).

På lördagen den 6/8 tävlar vi i klass **A, B, S2, F** och **TP**.

Samling och genomgång kl 10.00. Första start 10.30-13.00. Andra och tredje start 13.00-16.30. Ev. fly-off sker direkt efter sista start, och prisutdelning äger rum omedelbart efter tävlingens slut.

På söndagen den 7/8 tävlar vi i klass **C, D, CW, S1** och **Sint**.

Samling och genomgång kl 08.30. Första start 09.00-11.30. Andra och tredje start 11.30- 15.00. Ev. fly-off sker direkt efter sista start, och prisutdelning äger rum omedelbart efter tävlingens slut.

Linlängden och maxtiden bestäms av tävlingsledningen på tävlingsdagen. Linmätning och markering av startlinor kommer att ske.

Inkvartering sker på **Axevalla Folkhögskola**, där även årsmötet kommer att hållas. Logi erbjuds i dubbel- eller trippelrum till det facila priset av 150:- per person inklusive frukost. (Eget sänglinne medtages. **OBS!**)

Supé serveras på **Axevalla Folkhögskola** på lördag kväll kl 18.30. Supén kostar 120:- per person.

Anmälan görs på bifogade anmälningsblankett (en blankett per tävlande, tack!), som skickas till :

Gunnar Wivardsson
Sjötuna
PL 1680
440 06 GRÅBO

Glöm inte att räkna samman alla avgifter och att sätta in totalsumman på pg. **19 71 93-6, Mfk Sländan**. Ange Ditt namn och "OT-SM" på talongen!

Vi vill ha Din anmälan så tidigt som möjligt, men senast den 10/7!

Är det något Du undrar över är Du välkommen att ringa Gunnar Wivardsson på tel. 031-858027 (dagtid) eller 0302- 42494 (kvällstid).

Välkomna till ett sommarfagert Västergötland önskar

~ Gunnar Wivardsson

Lasse Larsson

SEGEL	spännv.,vingyta eller bäryta	lägsta vikt	kroppss- sektion	övrigt	
1938	A	0-50 cm		max vikt 750 g	
	B	50-75 cm			
	C	75-100 cm			
	D	100-200 cm			
1942	S1	0-100 cm	10 g/dm ²	fri	kroppslängd får ej överstiga spännv. stab.yta max 33% av vingyta
	S2	100-150 cm	10 g/dm ²	fri	
	S3	150-250 cm	15 g/dm ²	LxL:200	
1945	S1	0-100 cm	10 g/dm ²	fri	
	S2	100-250 cm	15 g/dm ²	LxL:200	
1946	A1	0-15 dm ²	10 g/dm ²	fri	vingyta (Nordiska regler)
	A2	24-26 dm ²	400 g	LxL:300	
	A3	över 30 dm ²	15 g/dm ²		
1947	S1	0-15 dm ²	10 g/dm ²	fri	vingyta om stab.yta är mer än 33% av vingyta räknas den som bärande
	S2	över 15 dm ²	15 g/dm ²	LxL:300	
	Sint	24-26 dm ²	400 g	LxL:300	
1949	Sint/A2	32-34 dm ²	410 g	bäryta/100	projicerad bäryta som omfattar även stab. och kropp
1953	A2	32-34 dm ²	410 g	bäryta/100	
GUMMIMOTOR					landningsställ obligatoriskt
1937	Wakef.	12,4-13,5 dm ²	228 g	LxL:100	vingyta, stab.yta max 33% av vingyta kroppslängd får ej överstiga spännv.
1938	A	0-50 cm	fri	LxL:200	stavm. = A1 B1 C1 D1 kroppsm.= A2 B2 C2 D2 kroppslängd får ej överstiga spännv.
	B	50-75 cm	fri	LxL:200	
	C	75-100 cm	fri	LxL:200	
	D	100-150 cm	fri	LxL:200	
1942	M1	0-70 cm	10 g/dm ²	fri	kroppslängd får ej överstiga spännv. stab.yta max 33% av vingyta
	M2	70-100 cm	10 g/dm ²	fri	
	M3	100-150 cm	15 g/dm ²	LxL:100	
1945	G1	0-70 cm	10 g/dm ²	fri	
	G2	70-100 cm	15 g/dm ²	LxL:100	
1946	C1	0-7 dm ²	15 g/dm ²	LxL:200	vingyta (Nordiska regler)
	C2	8-11 dm ²	15 g/dm ²	LxL:200	
	C3	12,25-13,55 dm ²	226,7 g	LxL:100	
1947	G1	0-7 dm ²	15 g/dm ²	LxL:200	vingyta
	G2	över 7 dm ²	15 g/dm ²	LxL:200	
	Gint	12,25-13,44 dm ²	226,7 g	LxL:100	
1951	Gint (Wakef.)	17-19 dm ²	230 g	min 65 cm ²	projicerad bäryta
1954	Wakef.	17-19 dm ²	230 g	min 65 cm ²	projicerad bäryta max 80 g gummimotor

F	motor	vikt	övrigt
1946	D1	max 5 cm ³ cyl.volym	15-40 g/dm ²
	D2	5-10 cm ³ cyl.volym	15-40 g/dm ²
1947	F		max 30 sek motortid
1952	F		max 30 sek motortid, stab.yta max 33% av vingyta
1954	F	2,5 cm ³ cyl.volym	12 g/dm ² min vikt 200 g/cm ³ cyl.volym kroppsssektion min bäryta/100

Sven Wentzel Modellplansfabrik 1934-1994

WENTZELS

Nisse Pettersson berättar om tiden på 30-talet. Nisse Pettersson och hans skolkamrat Åke Lundmark hade börjat bygga modellplan omkr.1931. De köpte amerikanska byggsatser i Langhorsts cigarraffär på Gumshornsgatan, det var sonen Hans som fått pappan att sälja byggsatser. Affären låg där nu Eskader ligger nu Sveriges äldsta modell- och hobbyaffär. Pojkarna hade byggt en "Winnie Mae", en skala-modell av det plan Willie Post hade satt världsrekord med. - Modellen flög tyvärr ej!

Sen köpte de en "S.E.5" kanske med 60 cm spv. De byggde på denna ända in på kvällen innan en "tävling" skulle hållas på Skansen. De hade just fått modellen flygklar, det var månsken och de gick ut på gården där Åke bodde. Som en *spök-flygare* flög det med vitt japanpapper klädda planet i cirkel på gården. Vackert och elegant till deras stora glädje.

Modellklubben Eskader tillsammans med Stockholms Tidningen arrangerade "tävlingen". "Farbror Sven" var konferencier. Alla som hade modellplan med sig fick komma upp till Bredablick, där skulle starten ske från tornet. Pojkarna själva fick inte starta sina plan. Det var andra som gjorde det åt dem, men dessa "mekaniker" kunde inte hantera planen. De vevade inte upp särskilt många varv på "S.E.5": an, så den föll mer som ett löv till marken..

"Tummeliten"

Ätt modellplan som däremot flög bra var Sven Wentzels "Tummeliten". Den flög ända ner till Djurgårdsbrunnsviken! En tidning skrev i ett referat efter modellflygdagen:

"De andra modellerna jämfört med "Tummeliten" flög som dasspapper efter ett snälltåg." Vilken debut och vilken reklam för Sven!

Wentzel hade efter utbildning på bl.a. **Schartaus** Institut försökt sig på att vara osthandlare i Stockholm. Sen flyttade han till Mjölby i Östergötland där han hade en speceriaffär. Sen återkom han till Stockholm och startade tillverkning av hårolja och "Wenzin"-pomada. Han försökte dryga ut förtjänsten från sitt företag genom att börja tillverka material och byggsatser till modellplan. Sven Wentzel hyrde 1 m² i en lokal på Sveavägen där man hade laddning av batterier.- Han hade en träskiva, på vilken han skar till lister och plywood till modellplanen "Höken" och senare "Vildanden" "Höken var helt av

hårdträ och klädd med oljat siden. "Vildanden" var i helbalsa, lågvingad med 90 cm spv. ! Detta är starten för "Wentzels Modellplansfabrik".- (Affären startade egentligen så smått redan 1933 men firman inregistrerades 1934).

Nisse P. och Åke L. köpte en byggsats till "Vildanden" genom tidningen "Flygning". Sven skrev redan då i "Flygning".



Sven Wentzel 1937 experimenterar med en Wakefieldpropeller av "bakad" plywood.

Sven Wentzel och Lars Mårtensson höll till på Brunnsviken och flög med modellplan. Vintern 1934 gick Nisse arbetslös, han var nu ledig och gick ner till Brunnsviken och träffade där Sven W, som höll på att provflyga en "Tummeliten". De hälsade på varandra. Man sa inte "du" då utan använde efternamnen. Nisse hade inget sagt om att han var utan jobb. "Är herr Pettersson arbetslös?" - "Ja." "Jo, jag har funderat på att starta en modellfirma. Skulle herr Pettersson kunna tänka sig att börja hos mig?"

"Ja-Jo-o!"

"Jag måste ju säga att så stor lön kan jag inte ge, men 25 kr i veckan, kan det passa?"

Givetvis passade det! Att få ett jobb och ett med grejor som han tyckte om att göra! Drömjobbet!

Apelbergsgatan

Wentzel var just då representant för en Göteborgsfirma. Han hyrde en lokal på Apelbergsgatan 54 1/2 trappa över gården.

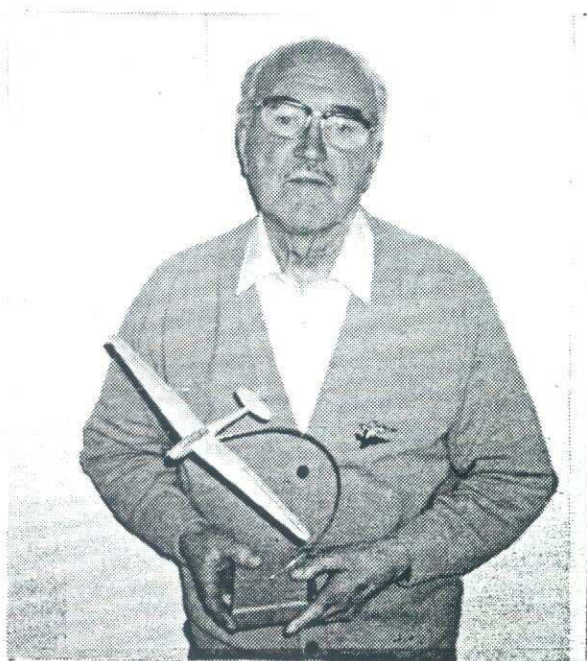
Hos Wentzel fanns före Pettersson en anställd vid namn Eriksson.

Sven Wentzel bodde nu i lokalen, som också var hans kontor och lager.

Första jobbet för Nisse blev att köpa fyra sockerlådor, några bräder och en skiva och att göra en säng. Han fick också snickra till en disk. Det fanns en brädgård på Apelbergsgatan där de skaffade material och byggde ihop en disk med några hyllor. Kassaskrinet var en tom cigarrlåda. Där höll de till i två år. Det fanns i samma plan en tom lokal. Man slog hål i väggen och fick dubbelt så stort utrymme. Senare utökades det hela med ännu en lokal ut mot Drottninggatan.

Wentzel köpte balsastockar i Frihamnen. Nisse fick bära över dem till snickaren på Hötorget, där de fick material sågat i flak av 1, 2 och 3 mm tjocklek. Folk som såg honom komma bärande på de stora balsastockarna tog honom för en atlet!

Lister skar de för hand!



Nils Pettersson 1993 med en av honom själv byggd prydnadsmodell av DFS "Kranich". Sådana segelflygplan i full skala byggde Nisse för AB Flygplan i Norrköping på 40-talet.

Vid ett tillfälle kom en överstelöjtnant från Flygvapnet in och handlade för nästan 50:- mycket pengar på den tiden! Annars var kunderna mest smågrabbar som handlade för 2-3 kr i taget. När de äldre kunderna, de mer köpstarka kom, jublade Sven, dagskassorna ökade snabbt. I början av 1935 bestod tillverkningen av olika dimensioner av balsalister och flak samt tillverkningen av "Tummeliten" i byggsatser men även färdigbyggda.

En dag sa Wentzel: "Nu ska vi göra skalamosdeller!" Han hade sett en annons om amerikanska "Bird"-byggsatser och köpte in "en hel billast"! Det var gröna kartonger med bara skräpbalsa! "Vi måste lägga i bättre material! Jag slutar med den här agenturen och ägnar mig enbart åt firman!" sa Wentzel.

Nisse hade en tid jobbat på ett tryckeri och kunde sköta en digelpress. Sven inköpte en begagnad sådan. Nu kopierade Wentzel ritningar och Nisse tryckte både ritningar och balsafлак. Trycket blev perfekt jämfört med de amerikanska. Nisse kom på att man kunde använda pressen för att stansa ut vingar, stabbe och fena till "Tummeliten". Det blev ett drygt jobb att stå och trampa den tunga pressen "för fot", det var där Nisse började få ont i ryggen. Senare skaffade Wentzel en eldriven press, men då hade Nisse lämnat firman.

"Vingarna"

Att berätta om Sven Wentzels Modellplansfabrik utan att nämna modellflygklubben "Vingarna" är nog uteslutet. Även där var Sven i högsta grad inblandad. Det var ett gäng modellflygare som på tisdagskvällarna alltid träffades och flög med egna konstruktioner. Sven med "Tummeliten"; "Gladan", "Kick-Off" m.fl. Sune och Börje Stark, Björn och Tord Andersson med "Lincol", "Cirrus", "Tip Top" m.fl. Åke och Rune Roggentin med "Kungsörnen" och "Fröjden". Sven köpte upp ritningarna av grabbarna och samtliga kom sedan ut som byggsatser. Alla dessa modeller blev sedemera berömda vinnare i tävlingssammanhang landet runt.

En kväll föreslog Sven att man skulle bilda en modellflygklubb. Så skedde på ett kafé på Sveavägen den 17 juli 1935. Den kallades "Vingarna", ett, som de tyckte lämpligt namn. Med i styrelsen blev nästan hela gänget, större var inte klubben i början!

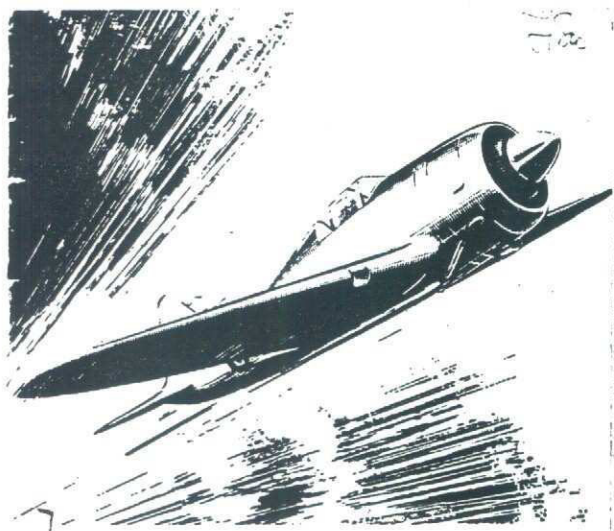
Nisse var en tisdagskväll på väg till Gärdet tillsammans med sin fru Britta.-De mötte en liten grabb, som försökte få en "Tummeliten" att flyga. "Kan farbror hjälpa mej, den flyger inte!?" "Joo, det kan vi nog, för det är vi som gör såna där!" Han följde med och blev på så sätt medlem i Vingarna.

Den som frågade var en gosse i knäbyxor; Nils C.Melin, senare känd som meteorologen Curry Melin! Redan 1938 blev han svensk mästare i klass A1 vid den första SM-tävlingen i Uppsala.

Här kan nämnas att klubbens senare "sponsor" – ordet fanns väl inte 1935 – ABA–chefen Calle Florman ofta kom i sin stora Buick och var tillsammans med grabbarna på träffkvällarna.

Fler modellflygklubbar bildades detta år i Stockholm bl.a. "Stockholms Modellflygklubb" med Nyström och Rolf Westerberg, sedemera överstelöjtnant i Flygvapnet. Även "Storkyrko–pojarnas modellflygsektion" kom till detta år. Den bildades av elektriker Johansson på Slottet med sonen Jan. Denne är numera känd som modellboksförfattare men nu med namnet Jan Jangö.

Så gott som alla modellbyggare–och flygare landet runt handlade hos Sven Wentzels Modellplansfabrik. Apelbergsgatan 54 1½ ö.g. En klassisk adress! Mycket såldes på postorder.



SVEN WENTZEL
MODELLPLANSFABRIK
APELBERGSGATAN 54 - STOCKHOLM

Färdigbyggda "Tummeliten"

Färdigbyggda "Tummeliten" efterfrågades mer och mer. Det blev svårt att hinna med leveranserna till återförsäljare runt om i landet. Nisses fru Britta jobbade på Söder, men hans önskan var att även hon skulle få jobb hos Wentzels.

Nisse frågade Sven om inte Britta kunde få hjälpa till att sätta ihop modeller hemma. Jodå, det gick bra! Nisse putsade balsadelarna och Britta limmade ihop planen – för 25 öre /st! Hon kunde snart sätta ihop 25 stycken per dag. Nisse gjorde en jigg på baksidan av en strykbräda, där spryglar och vingar kunde limmas samman. Nisse böjde allt i pianotråd för hand!

Propelleraxel, bakre krok för gummisnodden och landstället. Senare kom det att göras i maskin. "Jag byggde en speciallåda till cykeln för transporten. På så vis kunde vi leverera varje dag och firman var snart i fatt med leveranserna!"

Britta började på Apelbergsgatan när lokalerna utvidgades. Hon fick lägga samman byggsatser och fylla lim i små blytuber. "Balsalimet" framställdes av gammal spelfilm av celluloid. I en stor kittel kokades den ren från filmemulsionen, sen klipptes den i bitar som löstes upp i ett kärl som rymde 5 liter aceton. Det fick Nisse vicka och vända på tills att allt löst sig, sen fyllde Britta tuberna för hand och vek ihop tuben med en plattång. Slutligen klistrades en etikett på. Underligt att ingen blev sjuk!



Limtuber från Wentzels.

Egen såg.

Nisse tyckte man skulle sluta med att leja bort sågningsarbetet för att istället börja såga själv.

I ett garage på Dalagatan visste Nisse att det fanns en såg till salu. Den kostade visserligen 300 kronor och det var mycket pengar på den tiden. Det var en kapitalplacering. Sven W: fann att det skulle ordna sig om Nisse sågade. På Vasagatan fann man en järnaffär som sålde klingor som även passade för sågning av balsa. Flak gick nu bra att framställa – men hur skulle man kunna göra lister i större mängd? Att stå med linjal och rakblad var en alltför långsam metod. Sven–Gunnar sågade sig i fingrarna! Nisse uppfann en sorts listskärare med flera klingor, så att man samtidigt skar 10–12 lister och dessutom byggde han ett skydd över klingorna.

Man fick också nya lokaler ut mot Drottninggatan. Det fanns inget utsug för spånet, som hopade sig överallt. En tillfälligt anställd en norrköpingskille sågade balsa. En dag betedde han sig helt huvudlöst, skulle se om balsaspånet brann! Han tänkte på! Det kunde ha slutat med katastrof. Han bara skrek: "Det brinner!" Nisse kunde dock snabbt släcka genom att hälla vatten över elden!

Man var i absolut behov av utsugsanordning. Sven köpte en stor spånsug där spånet sögs ner i stora säckar. En stor kostnadsfråga var hur spånet skulle hanteras. I en speceriaffär fick man köpa 50 mjölsäckar billigt! En kusin till Sven som jobbade i stadsbudskåren tömde ut spånet på en tipp i Solna. Efter det hade man så gott som dammfritt inne i sågrummet.

På den gamla digelpressen tryckte Nisse även katalogblad, men så småningom lämnades tryck till ett tryckeri på Flemminggatan.

Propaganda - DN och ILIS

Sven Wentzel försökte på alla sätt propagera för modellflygsporten. En tid hade han t.o.m. en egen spalt i D.N. Starkt bidragande till "klirr" i kassakistan blev det genom ILIS 1936 och Bromma flygfälts öppnande. Folk kom från hela landet på besök och många hittade även till Apelbergsgatan. Britta och Nisse fick ofta hoppa in i affären och expediera.

En bekant till Sven, fru Maja Ohlsson från Göteborg anställdes och tog hand om det ekonomiska och all bokföring. Detta befriade Sven från mycket administrativt arbete och han kunde ägna sig åt konstruktionsarbete och firmans oerhört snabba utveckling.

Svens barn: Sven-Gunnar, Marianne, Kerstin, Lasse, Stig och Inger kom från skolan på eftermiddagarna och hjälpte till med diverse olika sysslor. Men man hann ändå inte med, utan måste anställa folk utifrån och lära upp dem att lägga byggsatser m.m. Det var alltid unga flickor med flinka fingrar och klara i huvudet, så att inget material glömdes bort i byggsatserna. En yngling, Sven Hedman blev den nye sågaren, en duktig sådan. Senare lämnade han firman och blev pilot i Flygvapnet och även känd segelflygare.

Lokalen åt Drottninggatan blev nu ombyggd till en större affär med kontor innanför Även där anställdes nytt folk, så mot slutet av 1939 var det 11 st anställda + alla barnen, samt Sven och Maja.

"Gladan"

Det stora genombrottet för Wentzel-konstruerade "Gladan" kom våren 1936, då "Vingarna" var inbjudna till en tävling på Norrköpings nyanlagda flygfält. Resan dit företogs med "sponsrad" buss. ABA-chefen ställde upp med buss och chaufför helt gratis. Åke Lundmarks "Gladan" flög bort över Norrköping, landade på andra sidan stan - troligen första termikflygningen i Sverige!

I "Norrköpings-Tidningar" dagen därpå fanns på första sidan en karta på dubbla spalter över Norrköping och "Gladans" färdväg över staden utprickad, samt foto av Sven och Åke lyckligt leende! Vilken reklam för Wentzels!

Sven Wentzels Modellplansfabrik stod nu på stadiga ben!

Massor av "Tummeliten", "Kick Off" och "Gladan" såldes.



Sune Starks "Tärnan" - en liten "Gladan"
73 cm spv.

Wakefield 1937 i London

Den stora händelsen 1937 var uttagningen till Wakefieldtävlingen, modellflygets VM, i London. KSAK tog ut fyra "Vingar" - Sven Wentzel, Olle Lindh, Sune Stark och Björn Andersson samt Allan Palmgren från Göteborg. De fyra "Vingarna" fick flygresan av KSAK och ABA tur och retur med en av de nya DC-3:orna. Vilken upplevelse på den tiden. Allan Palmgren tog båten från Göteborg.

I tävlingen gällde markstart från masoniteskivor. Sven Wentzel inledde tävlingen, med en flygning på 21 min. men han diskvalificerades, påstods ha givit planet fart i starten. Sven var inte glad vid hemkomsten. Han kunde ju ha blivit *Världsmästare*! Nu blev Björn Andersson

6:a och Sune Stark 8:a i den hårda konkurrensen. (11 nationer ställde upp) En fransman E.Fillon vann, men Sverige gjorde en "pangstart" i den internationella debuten.

Namnet Sven Wentzel var nu känt bland alla Sveriges modellflygare. Man hade t.o.m. modellflygskola i firman på eftermiddagarna. Lärare var den populäre och kände Åke Roggentin.

Man började att färga hela vingarna till "Tummeliten", men det var tidsödande att sitta och måla med pensel. Nisse kom på att samtidigt som man stansade vingarna också sätta färg på dem i digelpressen. Man packade färdiga "Tummeliten" i kartonger. Till julen 1937 hade man en stor beställning från NK och man jobbade över i julhets! Oturligt råkade Nisse sparka hål i en kartong som nederst i en trave på golyet. När han tog upp den visade det sig att den var tom! Sven W. hade väl tankarna på annat håll och hade klistrat ihop en hel trave tomma kartonger! De fick skära upp ett 30-tal.

En dag ringde en kund och fru Ohlsson svarade. Hon visste inte hur hon skulle besvara frågan, men så sa hon: "Ett ögonblick, jag ska fråga verkställare Pettersson!"

Nisse svarade på kundens fråga, men sen sa han till Maja. "Vad var det där, kalla mej verkställare, det är jag ju inte!" - "Jo, det är du och det låter ju så bra!"

Fru Ohlsson var ekonom, men det var inte Sven W. ! Innan hon kom in i rörelsen, hade nog W. väldigt liten koll på sina utgifter och inkomster, hade han haft en bra dag med "klirr i kassan" hände det att han bjöd på restaurang - "SHT", vid Hötorget eller "Japan"!

I mitten på 30-talet kunde det hända att SW sa: "Nu ska vi provflyga den här nya Wakefielden!" Så gick de ut på Hötorget med trunkar och material och tog en droska till Gärdet. Efter några timmar av trimning sa SW: "Är du hungrig, Nisse?" - "Jaa!" - så var det droska igen in till stan, till något matställe. Sen kunde de ta droska igen ut för att flyga! "Vilken chef! Vilket drömjobb!" minns Nisse än.

"FIB:s Modellflygklubb"

Wentzel fick kontakt med Einar Ebe på "Folket i Bild". Han samarbetade också med Yngve Norrvi (Nilsson) och Rolf Bergwik. Flyget lockade de unga och det passade bra att locka läsare av tidningen. Man startade "FIB:s Modellflygklubb". Det passade även Wentzel mycket bra för nu fick han reklam för sina byggsatser. Han skrev varje vecka en sida i "FIB".

Tidningen satte upp ett vandringspris "FIB:s Rikspokal", som alla Sveriges modellflygare blev inbjudna att tävla om på Ladugårdgårde. Vinnare första året 1937 blev "Vingen" Börje Stark. Stora åskådarskaror följde tävlingen på Gärdet och modellflyget fick stor publicitet i dagspressen. Sven Wentzel höll även föredrag i radio om modellflyget. Han skrev också i flera veckotidningar. Boken "Modellflygets ABC" kom ut i stora upplagor. Modellflyget togs t.o.m. upp som ämne i träslöjden i flera folkskolor. Sven blev också engagerad som tävlingsledare runt om i landet, men han måste snart ägna sig på heltid åt sin firma, som nu blivit Sveriges största i sitt slag.

Tyko Stark, far till Sune och Börje åtog sig ledarskapet av "Vingarna". "Pappa" Stark, som han kom att kallas av alla inom modellflyget ledde till slut hela Sveriges modellflyg genom KSAK:s Modellflygkommitté.

Wakefield 1938 i Paris

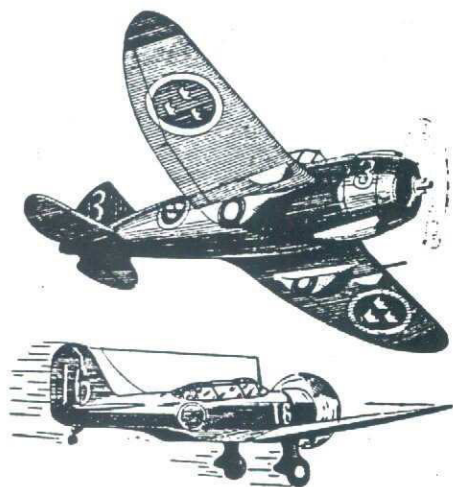
Även 1938 skickades ett svenskt lag till Wakefieldtävlingen som gick i Paris, eftersom en fransman vunnit året innan. Detta lag bestod av enbart "Vingar", nämligen Sven Wentzel, Björn Andersson, Sune Stark, Börje Stark, Gunnar Magnusson och Anders Deurell. Även detta år lyckade svenskarna relativt bra. Gunnar Magnusson blev 3:a. Sunes modell flög tyvärr bort för att aldrig återfinnas. Övriga kom längre bak i prislistan. På vägen hem, alla åkte nu i bilar, stannade laget i Antwerpen och deltog i den stora internationella tävlingen "Coupe de Belgique", där Gunnar Magnusson vann överlägset. Han fick motta kung Leopolds medalj. Dessutom vann svenskarna lagpriset; 8 min före fransmännen. En stor triumf alltså! Grabbarna visade att Sverige nu tillhörde modellflygets "stormakter"

Allt detta hände ju utanför Svens firma, men han deltog ju fortfarande som tävlande modellflygare.

Skiktbyggda skalamodeller.

Skalamodeller blev populära. Vid all sågning av balsa blev det mycket spillbitar över. Man sparade dem länge i en mindre lokal, balsan var ju dyr i inköp och högen bara växte; flera kubikmeter! Då började de diskutera vad de skulle kunna utnyttja detta till. Det var mycket pengar bundet i "skräp". Så kom de på lösningen! De började tillverka skiktbyggda modeller i olika

skalor. Nästan varenda liten balsabit kunde ju användas ! Man började med B5:an och J9:an som första byggsatser. Lasse Wentzel, som börjat rita då samt en anställd ritare, Sörlin satte full fart. Det blev ju mycket att rita med många detaljer till varje flygplan. Sven beställde massor av klichéer, en till varje skikt ! Dessa modeller blev en stor succé, men det var mycket pysseljobb med sågningen av alla småbitar. Allt tryckande av dessa 3-mm balsaskivor skedde i digelpressen.



Nr 501 Flygvapnets nya jaktplan J9 Republic EPI

Modell av vårt snabbaste jaktplan.
Spännvidd 220 mm.

Nr 502 Flygvapnets lätta bombplan B5 (Northrop 8 A-1)

Modell av svensk störtbombare. Spännvidd 290 mm.

Rätt mycket av Nisses tid upptogs av att välja ut balsa vid den importfirma i Värtan som de köpte balsa av. Han valde ut den finaste kvaliteten och det tog ett par dagar i månaden. Svens motto var "finaste kvalitet och hårdhetsgrad på balsa".

Lasse lärde sig att trycka i digelpressen, en ganska farlig maskin, men han blev väldigt skicklig och snabb i det jobbet trots sin ungdom. Nu gick företaget väldigt bra och som den gode chef Sven var, värdesatte han alla medarbetare. En kväll bjöd han alla på Berns salonger ! Mätta och nöjda, beredda på hemgång efter festen, överraskades de av Sven som säger:

"Nästa ! Jag bjuder er alla på Gröna Lund. Spela, dansa och roa er så mycket ni vill ! Jag betalar !!" Hela firman tävlade i 10-kamp men vem kommer ihåg vinnaren ?

Hösten 1939 bröt andra världskriget ut och för firmans del blev det ännu mer jobb så underligt det än låter. Flygplanstyper beskrevs varje dag i massmedia: "Spitfire", "Hawker Hurricane", "Stuka", "Messerschmitt 109" m.fl.

Sven var snabb att skaffa fram ritningar från engelska, tyska och amerikanska modellflygtidningar. Lasse och Sörlin ritade om dem till skalamodeller. Byggsatser lades och såldes som aldrig förr. T.o.m. Flygvapnet köpte modeller för att byggas vid flottiljerna för identifikation av främmande flygplan. Balsan fanns ännu kvar att få i Frihamnen som väl var. Flaken av balsa byttes mot asp under kriget, det var ett hårdare material.

Firman bara växte och blev större. 1939 blev man tvungen att söka nya lokaler och hamnade då så nära som Apelbergsgatan 48 i fina stora lokaler. Även sågningen flyttades till samma adress -en trappa ned.

Beställningsjobb - B 18 B 5 B3

Sven Wentzels Modellplansfabrik hade nu blivit så känd att den fick beställningar från Flygvapnet.

Nisse Pettersson fick i uppdrag att bygga den första vindtunnelmodellen till B 18. För att göra detta behövdes massor av profilmallar till alla delar av planet. Allt måste göras mycket noggrant. Modellen skulle ju placeras i vindtunneln för att utröna luftströmmarna. Det var mycket noga med att låsa in alla ritningar och mallar, för det rörde sig om hemligstämplat material. Jobbet utföll till beställarens belåtenhet.

Han fick även bygga en Junker Ju 86 "B3" åt Svenska Dagbladet. Tidningen skulle ha den till någon tävling om svenskt flyg. Även denna gång blev modellbygget lyckat Planet var camouflagemålat och stod utställt i depeschfönstret på Birger Jarlsgatan med skylt: "Tillverkat hos Sven Wentzels Modellplansfabrik". Så nog var firman i ropet med andra ord ! Andra stora jobb hade också med Flygvapnet att göra, men med Svensk Filmindustri som beställare . En stor modell av B5:an skulle byggas. Den var 1,6 m i spännvidd. Den skulle användas i SF-filmen "1:a Divisionen", som spelades in 1941. Hasse Ekman, regissör och skådespelare, kom instormande en dag. Han talade om att modellen skulle användas till att visa flygning i svår dimma. Planet hängde upp utomhus, en eld tändes och röken blåstes med en stor elfläkt mot planet. Det ser naturtroget ut när man ser filmen ! En elmotor drev propellern och kabinen försågs med belysning . I kabinen satt också en "pilot". Hasse talade också om att planet skulle användas vid en störtning och börja brinna. Efter några veckor kom han tillbaka till oss med modellen. Den var illa medfaren, nosen med motor och propeller hade gått i backen och det delvis

uppbrunna landstället var avslitet. Hasse förklarade att kärnan skulle användas igen och vara i nyskick ! Det var bara att sätta igång och göra "stor översyn". Det blev att spackla och måla delvis måste delar nyttillverkas. Men det blev en perfekt modell igen . Hasse hämtade den och tackade för fint utfört arbete, han såg mycket nöjd ut ! Sven var mycket glad över dessa arbeten. Han tjänade rätt mycket på både B 18- och B 5-modellerna. Sven passade också på att låna ut modeller till biografer här i stan då flygfilmer visades.

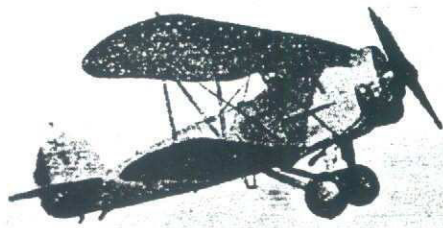
Tiden efter Sven Wentzels bortgång.

Sven Wentzel avled den 5 november 1962
De fyra sönerna tog vid. -

Stig Bäverfalk tog hand om inköp och försäljning. - Sven-Gunnar skötte det kamerala. - Lasse konstruerade modeller och byggsatser. - Stig var butikschef
Rivningen av City motade över Wentzels till Drottninggatan 67 år 1963.

Sedan företogs en djärv flytt till själva city 1965. Granne blev t.ex. Åhléns varuhus.

Med en ny flytt tog man ett ännu djärvare steg. Wentzels drog in på den nybyggda Gallerian på Hamngatan. Till en början hade man ingång från själva Gallerian, men numera når man butiken från Regeringsgatan.



Nr 504 Flygvapnets lätta bombplan B4

Modell av "Hawker Hart", landningsstället försett alternativt med skidor eller hjul. Spännvidd 230 mm.



Nr 503 Flygvapnets tunga bombplan B3

Modell av Junker Ju 86, spännvidd 450 mm.



Åke Roggentin t.v. och Lasse Wentzel i den nuvarande butiken studerar "Kungsörnen".



Från utställningen 1987 på Leksaksmuseet i Stockholm.

Robert Löwen-Åberg. 70 år i år!

Till de stora inom svenskt modellflyg måste "Löwen" räknas! Stockholmare och östermalmare med skolgång i Östra real. Han var -är för han lever än, men nu i Göteborg -begåvad på många sätt.

Vår kassör Lasse Ljungberg berättade att han träffade "Löwen" på Skarpnäck en dag på 40-talet. De hade båda blivit utsedda som stipendiater i gymnastik, Lasse på Södra latin och Robert på sin skola, och fått en gratis segelflygutbildning. Nå, de hade ju redan träffats i "Vingarna", men ändå! Tidigt engagerades "Löwen" som skribent i flygtidningar. Han blev redan som tonåring modellflygredaktör i tidskriften "Flyg" 1943.

1946 utgav Ulf Hallvig en liten tidskrift som fr.o.m nr 2 hade Robert Löwen-Åberg som redaktör.

Otaliga artiklar och reportage bär hans signaturer. Han medarbetade i många årgångar av "Hobbyboken" och i "Teknik för alla" liksom i "Teknikens värld", sedan "Flyg" uppgått i den.

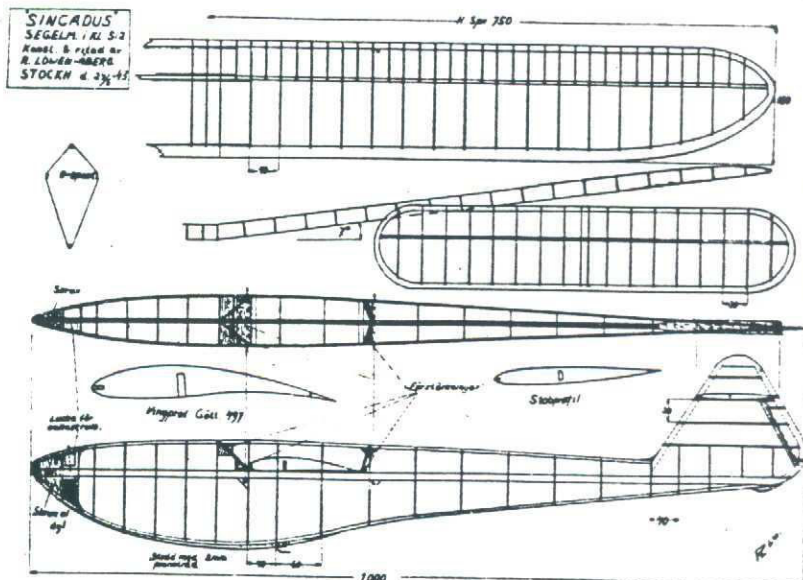
Jan Jangö engagerade "Löwen" i sina hobbytidningar och där visade Robert sina anlag som tecknare också!

1942 blev han den 66:e innehavaren av KSAK:s guldmärke = Elitflygare.

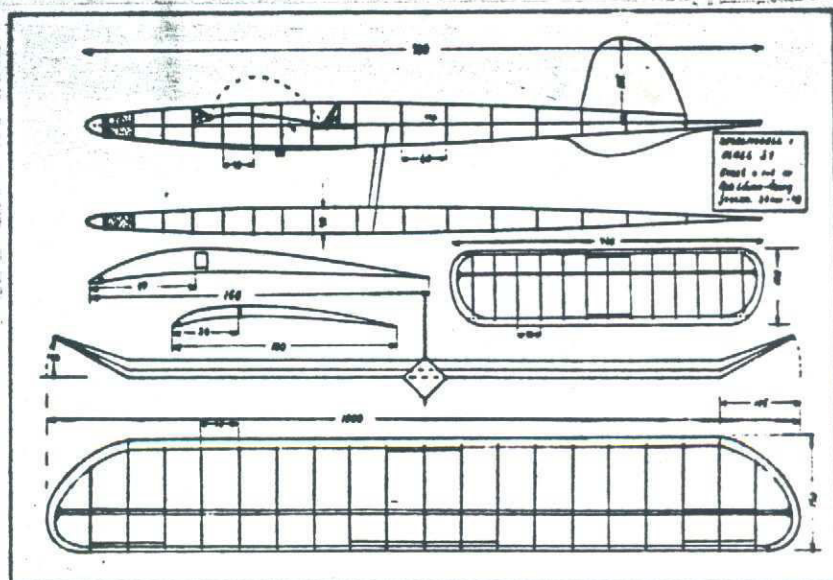
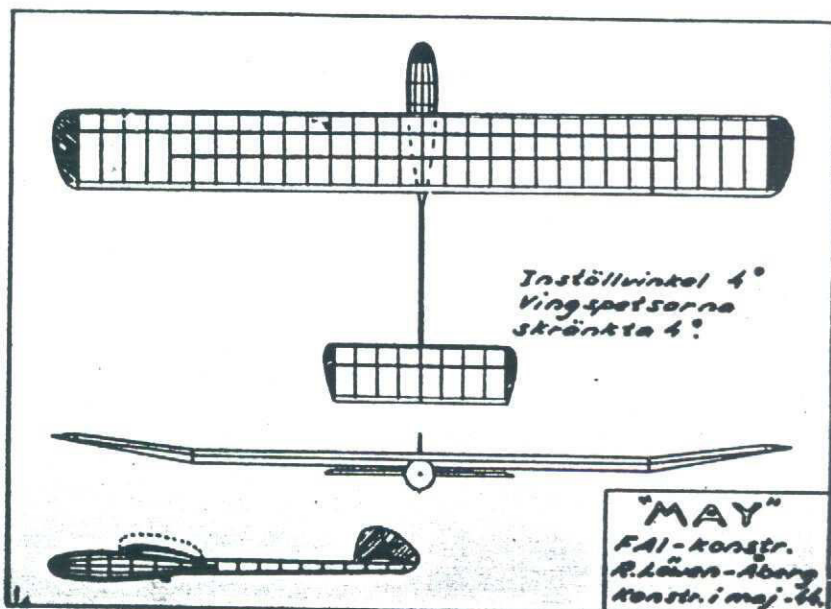
På "Vintertävlingen" detta år blev han 3:a i klass S2. De första segrarna i "stortävlingar" kom i Avesta 1942 med vinst i både S1 och M1

Samma år deltog han i SM på Gotland med en 4:e plats i S2. I den allra sista av FIB:s Rikstävlingar, den som hölls 1942 på Gärdet och då man flög med segelmodeller kom Robert på 3:e plats efter segraren Arne Blomgren och Göran Lindholm från Örebro.

1943 vann han "Vingarnas" "Vintertävling" i klass S2 med segelmodellen "Sincadus".



VINTERTÄVLINGENS S-2-SEGRARE



'LÖWENS' 'LANDSTRYKARE'

Samma år blev han uttagen att representera Sverige i landskampen mot Finland på Jämijärvi.

"Löwen" blev något av specialist på vintertävlingar. 1945 upprepade han sin seger från två år tidigare.

Något individuellt SM tog han aldrig, men han var nära mer än en gång.

På SM 1943 kom han tvåa i M1 efter K.-E.Landegren. När Karl-Erik satte nytt svenskt rekord i andra perioden med 12.14,8 råkade Robert ut för ett missöde och fick bara 0.08 sek --- annars!

Lagmästerskap blev det dock det året tillsammans med Bengt Blomgren och Sverker Blom.

Ännu en landskamp deltog "Löwen" i den som gick på Skarpnäck 1945.

Så började balsa och gummisnodd åter bli tillgängligt i Sverige.

Nu lockade gummimotormodeller speciellt Wakefield. "Löwen" inspirerad av den internationella tävlingen byggde den modell som vann VT 1948

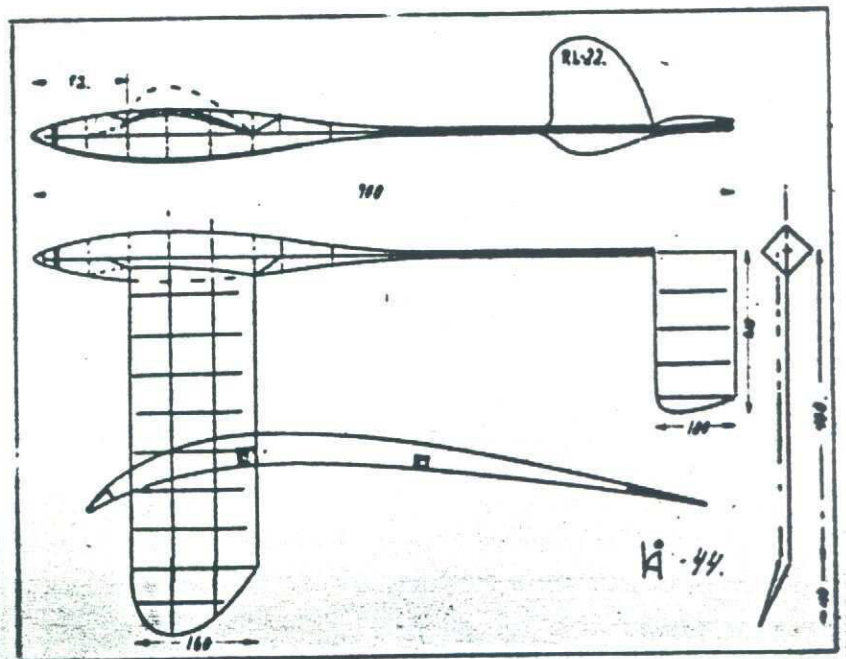
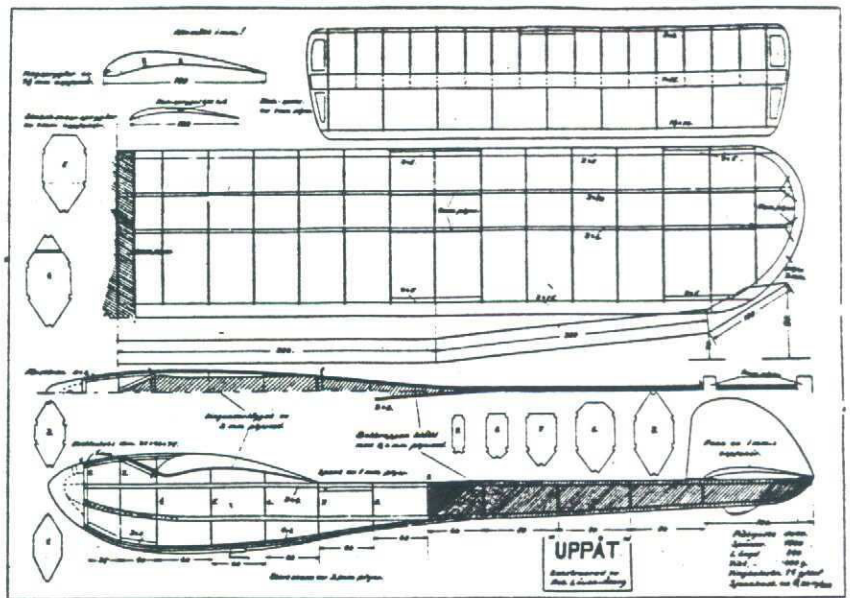
Inga svenskar åkte till USA det året, men året därpå gick tävlingen i England och dit tog sig "Löwen". För som den store entusiast han är gällde inga hinder. Han cyklade och tältade hela vägen till Cranfield! Lycklig var han när han tillsammans med övriga i svensklaget kunde bära gamle vännen segraren Aarne Ellilä, Finland i triumf på sina axlar!

Många av Robert Löwen-Åbergs modellkonstruktioner kom ut i byggsatser och byggdes landet runt.

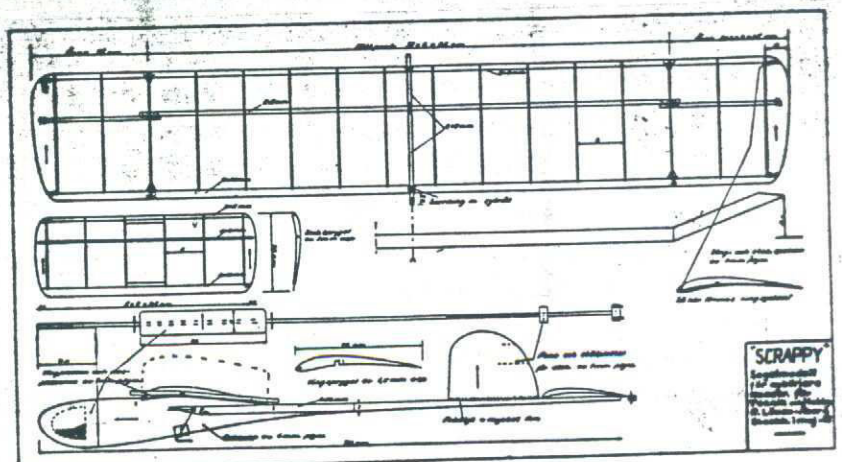
"Sincadus 2", - en modernare version av VT-vinnaren 1943 - gavs ut som byggsats av Wentzels och presenterades i firma-tidningen "Hobby" 9/1944. "Alga" köpte hans "Uppåt" som visa-des i "Flyg" 3/1945.

Mest berömd är nog den lilla "Scrappy" som först fanns som ritning i "Teknik och Hobby" nr 6/1945.

Senare gavs byggsatser ut från flera firmor.



Löwen-Åbergs S 1:a.



Brev från Robert Löwen-Åberg.

Hej Sven-Olov !

Ja det stämmer det där att jag fick ett stipendium i plugget. Jag gick på Östra real i Stockholm. Jag blev kallad till rektorn en dag och jag undrade vad jag hade gjort för fuffens. Jag tumlade ut från rektorn med en utbildning för A-diplom i segelflygning. vad jag hade gjort för att förtjäna den utmärkelsen kan jag då rakt inte minnas, kanske var det för att jag var duktig i gymnastik. Nå't ljus i pluggämnena var jag ju knappast ; den mesta tiden gick åt till att rita kärror. När jag bläddrar i gamla lexika från den tiden, så är det ju utkast till modeller på var och varannan sida. Jag fick året efter också utbildning till B-diplom och det var då jag vid ett tillfälle fick termik eller var det en bra hangvind som lyfte mig ordentligt. Det var ju inte ett segelflygplan det gällde utan ett glidflygplan, som egentligen inte skulle reagera på uppvindar, men jag låg och flög i åttor på baslinjen över Skarpnäcksvägen, något som inte alls hörde till B-diplomets utbildning. I samma kurs gick för resten Bengt Öste (TV-Rapport!)



Jag fick också början till C-diplom, som premium, men jag fullföljde aldrig den utbildningen för jag hade förstas inte pengar till det som fattig skolgrabb. Det blev ju lite mer avancerade uppstigningar med startwire tvärs över fältet och varje start kostade en del. Det höll förresten på att gå galet för mej och flygplanet. Björn Andersson (Flodén) gammal medlem i "Vingarna" var instruktör. Det var ju populärt att vid slutfasen av starten när man kopplade loss wiren göra ett extrastig för att vinna höjd, det ansågs vara tufft att göra så. det bar sig inte bättre än att kärran kom i stallning och vek sig och ett, tu, tre var jag på väg mot jordens medelpunkt. Jag såg ryggarna på kungens får rakt framför mig. det susade och ven i stagen på den gamla kärran, som vi några år tidigare hade byggt i verkstaden på Ringvägen på Söder, jag tror det var en Grunau med "ägg". Jag minns att jag inte tänkte att det här var slutet utan jag hade sinnesnärvaro och så pass flygsinne att jag tänkte: " Det här flygplanet är ju idiotsäkert", så jag släppte helt enkelt spaken – och se ! Kärran rätade genast upp sig och kungens får försvann ur sikte och jag kunde



landa reglementsenligt. När jag kom tillbaka till startplatsen, sa Björn: " Du vet vad du gjorde för fel, va ? Det är bäst du sticker upp genast, så du inte blir skraj." Och det gjorde jag. Och gjorde om samma grej en gång till! Jag fick göra en tredje start för att inte bli skraj, men då tryckte jag kärran genom hela flygningen och kom ner på rekordtid. Det var min sista C-diplom-flygning .

Det händer i min nuvarande pensionärstillvaro att jag känner ett sug efter att lära mig segelflyga ordentligt, men det skulle nog vara helt omöjligt eftersom hustru Anna-Stina och jag sedan 15 år är komplett golfidiotiska och inte har ögon eller öron för annat än att spela golf. Det är egendomligt att det här suget efter segelflyg och modell-flyg fortfarande sitter i det är ju för tusan ett halvt sekel sen jag höll på med sånt där.

Hade vi haft ett 50-årsperspektiv bakåt från den tiden, hade vi hamnat på 1894. Då hade människan ännu inte lärt sig flyga. 9 år innan bröder Wright flygskuttade vid Kitty Hawk i North Carolina!

Vad gjorde jag sen? Efter plugget gick jag på Konstfack ett år innan jag hamnade i Göteborg. Jag fick ett erbjudande på "Östra Småland" i Kalmar och höll på att ta det, men så fick jag jobb på Handelstidningen i Göteborg som jag främst tog för att Lennart Segerfelt då flyttat till Göteborg. Lennart var duktig flygare i "Vingarna" och generationskamrat med "Bananen", Curt Odelstad och mig. Vi började samtidigt i "Vingarna" och hade mycket roligt ihop även på annat sätt. Lennart gick bort förra året.

Nå, jag jobbade på Handelstidningen tills tidningen sorgligt nog gick över styr 1973. Jag hade tur att fortsatt jobb på GT Göteborgs-Tidningen, som köptes upp av Hjärnes Göteborgs-Posten. Så gick jag i pension för fem år sedan, blev sjuk för första gången i mitt liv ett par veckor efter och lades in på Sahlgrenska sjukhuset och tänkte: "Aj, fan. Jag som skulle ha så mycket skoj nu." Nåja efter ett par veckor var jag OK och sen har jag varit frisk och mycket riktigt för det mesta haft skoj.

Mina stora intressen hela livet har varit litteratur, trots att plugget gjorde allt för att ta det ur mej, konst och musik och trädgård. Det låter storstilat, men jag gick genom Slöjdföreningens skola på femtiotalet. Göteborgs motsvarighet till Konstfack i Stockholm. Jag började med idén att bli reportage-tecknare, men man var så jävla djup i dom där åren, så snart var det klart att jag skulle bli konstnär med stort "K". Det blev lite utställningar och en 25-raders notis i Allhems konstlexikon under L. Men det gick förstås inte att försörja sig som konstnär, då måste man vara starkt begåvad, flitig och ha stark tro på sig själv.

Se där! Där har du en ytlig beskrivning av mitt liv. Hur resten kommer att gestalta sig får vi se. I augusti blir jag 70 och då går min hustru i pension och då blir det andra bullar. Hon är den stora resedirigenten. Vi har redan i år åkt skidor i Sälen, spelat golf i Afrika och spelat golf i Wales några veckor - det innan hon gått i pension!

Jag blir något förvirrad när du ger mig ett sjok med bilder av gamla försyndelser och en mager gosse. En del av modellerna minns jag andra blir jag förvånad över att ha konstruerat. Den första som jag gjorde "Sincadus" syns ju tydligt att den röjer stark påverkan av danskt modellflyg Per Weishaupts stora bok "Modellflyvesport" var min bibel 1942, så det var ju inte så konstigt. Senare beundrade jag finländarna stort och gode vännen Juha Jernwall och andra. När jag slog Arne Blomgren på Vintertävlingen 1942 var jag mycket stolt. Skolkamraten hans Schmitterlöw kom springande på isen på Ulvsundasjön och skrek upphetsat: "Tänk att du slog Arne!" Det var ju så att för mej var Arne Blomgren den "Store Idolen". Ingen byggde så suveräna modeller som han, välbyggda, välkonstruerade, eleganta. Arne håller jag fortfarande som den främste av svenska modellflygare, ja i världen, han blev ju världsmästare till slut, liksom Sune Stark. Sune som jag förstås också beundrar mycket. Vid Vintertävlingen på Ulvsunda stod Arne och synade min "Sincadus". Den ansågs väl vara rätt hyggligt byggd av en nybörjare som jag då var och jag minns tydligt hur jag var en aning skraj och skämdes något över att jag inte riktigt sjunde hålla måttet under Arnes stränga argusblick.

Ett minne till med Arne. jag bodde på Strindbergsgatan, hus i åtta våningar runt omkring. Troligtvis var det 1938. Blomgrenarna, Roggentin, Gunnar Magnusson och de andra stora stjärnorna var ute och flög på Gärdet. jag hade väl inte riktigt börjat än, hade byggt Åke Roggentins "Kungsörnen", men tittade mest på . Arne Blomgrens

kärta flög in över stan och hamnade på taket till vår grannfastighet. Arne in i huset och jag följde med. Hur vi kom ut på taket minns jag inte, men modellen låg längst ner vid kanten. Dödsföraktande hasade jag mej nerför taket och just som jag grep modellen så hörde jag ett hjärtskärande skri. Min Morsa hade gått ut på balkongen och fått syn på sin kära son och sett honom sväva mellan himmel och jord. Hon påstod efteråt att hon hållit på att svimma. detta minns jag men jag tror inte Arne har det minsta minne av takklättringen. Sen när jag själv började modellflyga blev ju sån't där vardagsmat liksom förmågan att forcera den mest kalstammade jättefura.

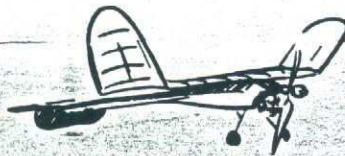
"Uppåt" var en bra modell som jag tyckte mycket om. Den där modellen "May" flög mycket bra, men vad var det för speciellt med den då? Jo, nu minns jag. "Bananen" hade byggt kroppen, han hade av någon anledning kasserat den, men jag övertog den - jag hade börjat bli lat att bygga vid den tiden. jag har för mig att jag vann Vintertävlingen i Uppsala med den - kanske jag minns fel? (det är rätt. red.). Den där "Landstrykaren" var ju också en trevlig sak, den var jag mycket nöjd med, men den flög ju snart bort och jag fick den aldrig åter. Jag gjorde några efterföljare, men jag överdrev mina idéer och de blev inte lika lyckade.

På något vis är det nog så att den här "Scrappy" ligger mej närmast om hjärtat. den konstruerade jag som en nybörjarmodell, men den flög som en elitmodell. Jag tog ju också det nyinstiftade "Elitmärket" med den lilla modellen. Och vad mera? Jo, jag sålde den till Bonniers. Jag tror jag fick 125 spänn. Den blev en av Sveriges mest sålda modeller. den fanns i järnaffärerna och jag vet inte hur många ex som såldes. Jag minns bara att jag tyckte det var synd att jag inte hade ordnat ett riktigt royaltavtal med förläggaren. Men jag var inte så värst klyftig. Nå'n affärsman har jag aldrig varit.

Den enda kontakt jag har med modellflyg nu för tiden är när hustrun och jag åker in till Kungsbacka för att handla och då passerar Kungsbacka modellflygklubbs flygfält. Ja det är ett riktigt flygfält. Kungsbacka som är en välmående kommun håller klubben med fält, välklippt som en golfbana med rundningstorn i svartvitt och på den fina gräsmattan landar och starter radiostyrda eleganta ekipage. Jag har blivit erbjuden att ta över manövreringsbordet, men har inte vågat. Känner att jag inte har följt med tidens obevekliga utveckling och klär mig i stället blygsamt i voajörens roll



Parasollknarrarna har ijdänat ut...

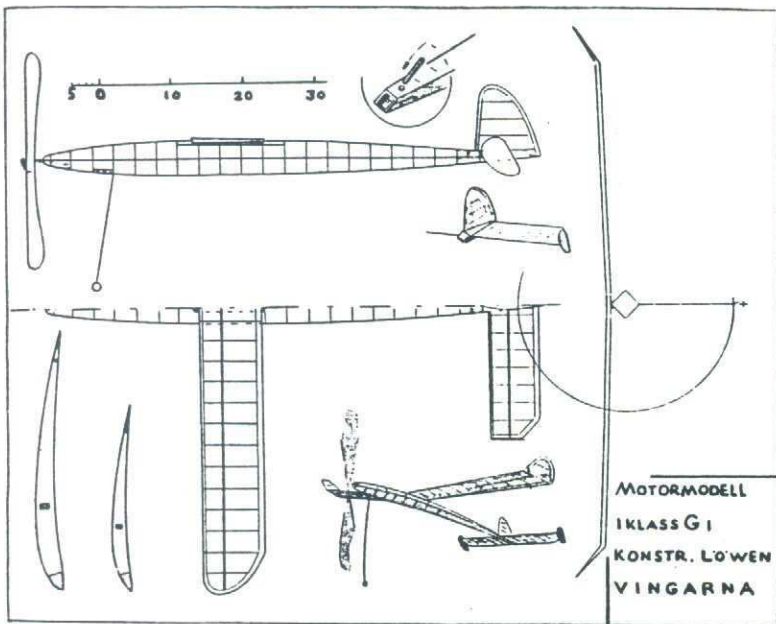


...och i stället har de börjessonska linjerna ryckt fram.

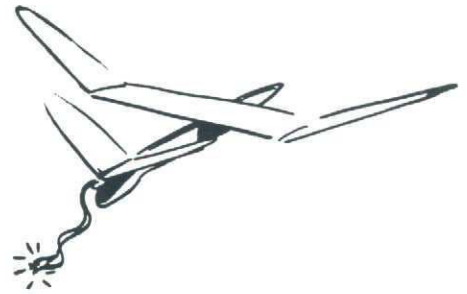
Teckningar till VT-50 i Rättvik.
(Hobbyfolk 1950)



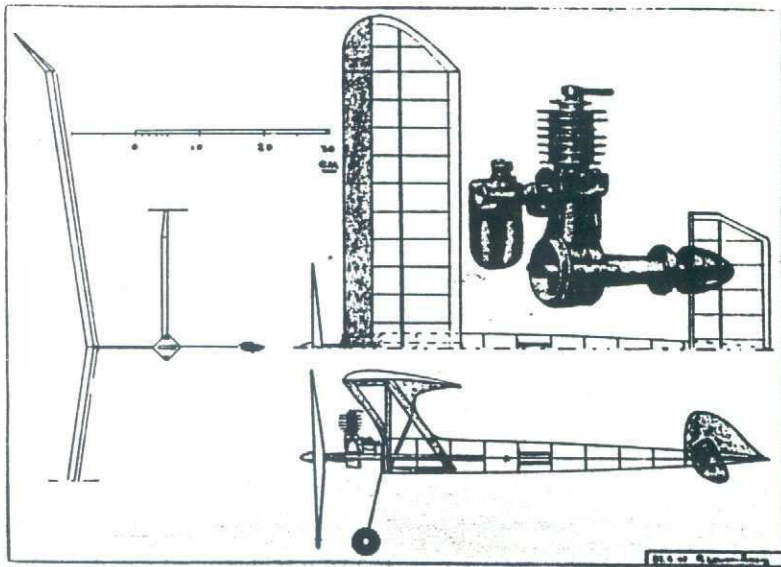
Starttekniken var överväldigande — 102 meters utgångshöjd!



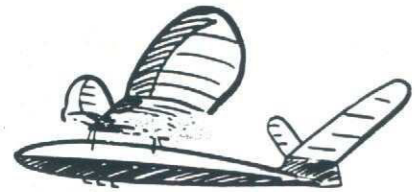
"Löwens" teckning till VM 1950 i Trollhättan. (Hobbyfolk 1950)



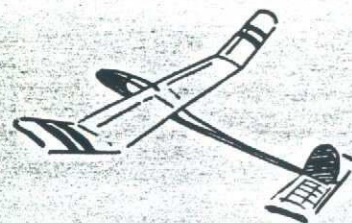
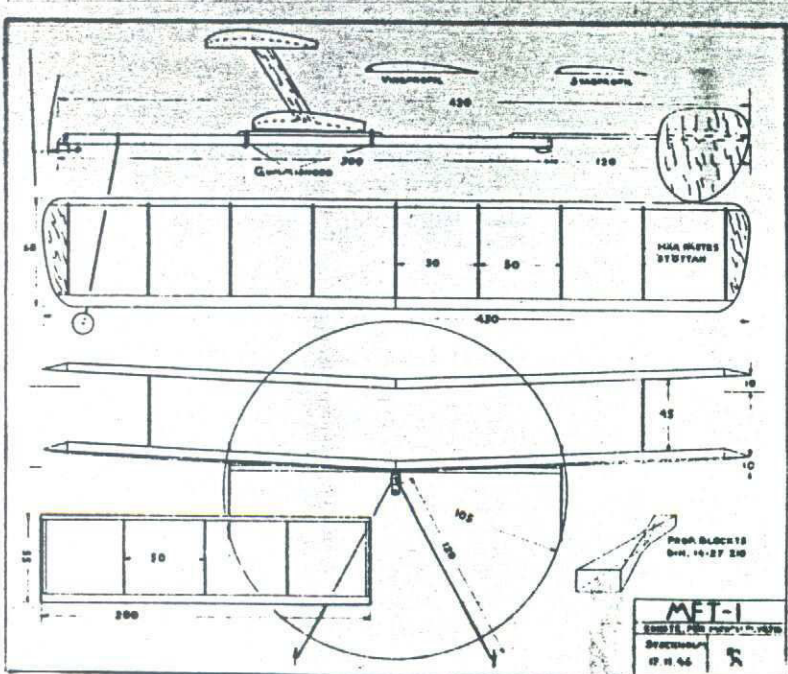
De jugoslaviska modellerna hade till 3/4 av laget V-formad stabilisator. Obs.! den härliga "fuzen"!



De engelska modellerna hade en lång rad av startkrokar.



Engelsmannen Bennets modell.



Rätt typisk engelsk modell.

Omslagsbilden :
 visar en ung Robert Löwen-Åberg
 i KSAK:s bygglokal 1942. (Fotot köpte
 jag för ett par år sen i Hobbybokhandeln.
 På baksidan finns noterat "Flygboken" -
 mycket riktigt i en artikel om modellflyg
 av G.H.Derantz i den boken återfinns
 bilden! -SOL.)

VINGARNAS DAG -DEN 12 JUNI.

Kvinnorna stormar fram.

Den årliga Wentzeltävlingen på Vingarnas dag hölls på Gärdet i Stockholm den 12 juni 1994. Detta år valde tävlingskommittén att låta alla modelltyper som tävlat under de senaste fem åren få deltaga. De delades i klass A:= "Tummeliten" Klass B:= "Kungsörnen", "Tip Top" och "Fröjds" samt klass C:= "Cirrus" och "Gladan".

Hela dagen hade det blåst kraftigt. Vinden kom från väst så startplatsen valdes i fältdelen mot staden. I hopp om avtagande vind försköts starttiden till kl 18. Det blev något mindre blåst, men den var ändå svärbemästrad för de lätta balsaplanen. Vinden var mycket turbulent i markskiktet och mer än ett modellplan kastades i marken av oberäknliga vindstötter. Bäst klarade sig de "halvstora" modellerna i klass B.

I lilla "Tummeliten-klassen" återställde Sigurd Isacson ordningen med att vinna fly-off före Tomas Hultgren, Anders Håkansson och Jan Rosengren. Även i klass B blev det fly-off mellan fyra tävlande. Familjen Sjöbergs ära försvarades av fru Ginger sedan maken Anders flugit bort sin "Fröjds" i en trimstart. Hon förpassade "essen" Sigurd I., Tomas H. och Anders H: till platserna bakom! I stora klassen blev det också en kvinnlig segrare. Maj-Britt Sjöstrand vann före "oldtimer" SOL.

Anders Håkanssons pris till bästa junior togs på nytt av Hanna Gustafsson med sin "Tummeliten".

Efter utdelning av priser till segrarna - de fick "flygande mobiler" - fick övriga från ett prisbord välja diverse "nyttigheter" såsom gamla handskurna propellrar; mer än 50-åriga ex. av "Flygning" och till behövande - en limtub, så avslutades träffen med levan och hurrarop för såväl pristagare som arrangörer.

SOL

Klass: TUMMELITEN.					
	1	2	3	4	S:a
1. Sigurd Isacson	30	30	30	98	188
2. Tomas Hultgren	30	30	30	82	172
3. Anders Håkansson	30	30	30	46	136
4. Jan Rosengren	30	30	30	43	133
5. Bertil Beckman	29	30	30		89
6. Ove Kjellberg	30	30	27		87
7. Lars Lindén	27	30	26		83
8. George Törnkvist	25	27	26		78
9. Lasse Wentzel	20	30	27		77
10. Bengt Thelander	27	30	16		73
11. John Hagedal	26	30	10		66
12. Hannah Gustafsson	22	18	21		61
13. P.A. Holmberg	19	11	30		60
14. Anders Olsén	6	19	30		55
15. Karl-Axel Pettersson	21	23	4		48
16. Lennart Axelsson	23	20	-		43

Klass: KUNGSÖRNEN, FRÖJD, TIP-TOP.					
	1	2	3	4	S:a
1. Ginger Sjöberg	60	60	60	105	285
2/3. Sigurd Isacson	60	60	60	93	273
2/3. Tomas Hultgren	60	60	60	93	273
4. Anders Håkansson	60	60	60	89	269
5. Helge Wannberg	59	60	57		176
6. George Törnkvist	60	60	52		172
7. Ingvar Claesson	51	60	60		171
8. Karl-Johan Qvarfort	39	35	36		110
9. Sven-Olov Lindén	38	36	34		108
10. Sture Sandberg	32	28	43		103
11. John Hagedal	33	31	36		100
12. Arne Andersson	31	16	17		64
13. Rolf Astervik	47	-	-		47

Klass: CIRRUS, GLADAN.					
	1	2	3		S:a
1. Maj-Britt Sjöstrand	50	60	60		170
2. Sven-Olov Lindén	40	47	60		147
3. Lars Gustafsson	32	46	39		117
4. John Hagedal	33	59	19		111
5. Lasse Wentzel	29	35	39		103
6. Karl-Axel Pettersson	28	40	6		74
7. Anders Håkansson	60	-	-		60



Jan Rosengren med sin Tummeliten

STARKVINSCH mod 2.
till salu
Jan Rosengren Kruthornsv. 20B
191 53 Sollentuna. Tel 08-961476



Segrarna fr v: Sigurd Isacson,
Ginger Sjöberg och Maj-Britt Sjöstrand.

Att förbättra sitt modellflygande

Del 3

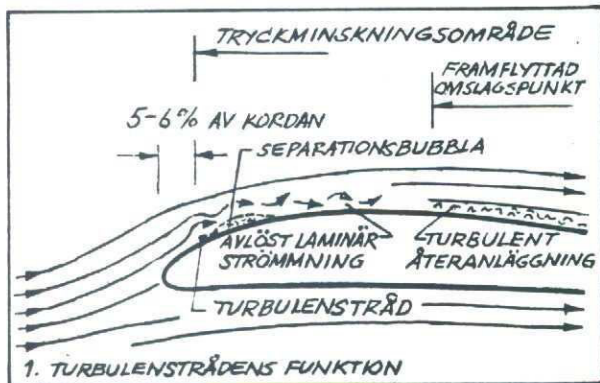
Hur kan vi påverka det turbulenta gränsskiktet?

Som vi lovade tidigare, återkommer vi med fler detaljerade synpunkter om framflyttning av omslagspunkten, eftersom det betyder ökad lyftkraft, vilket i sin tur också ger ett bättre glidtal på vår modell, och längre flygningar.

Vi försöker nu fördjupa våra insikter i olika viktiga detaljområden inom modellflyget. Motivet är också att göra det tillgängligt för alla som vill förbättra sin förståelse för vad som händer runt våra modellflygvingar när de skapar förutsättningar för långa "livgivande flygningar".

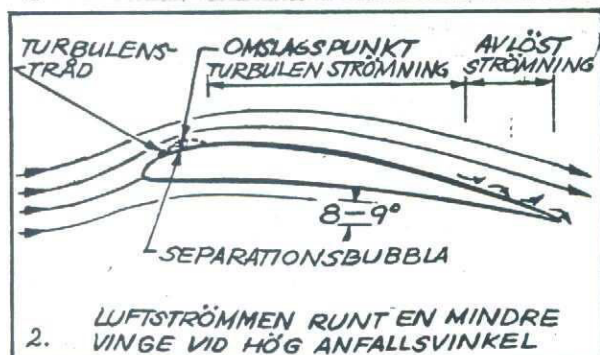
En tråd som turbulator

Vi kan ta upp exemplet igen med en turbulatortråd som vi såg på som hastigast i del 1. Den placeras vanligtvis där tryckminskningen börjar på profilens ovasida, och kan vara 0,7 - 1 mm tjock. Fig 1.

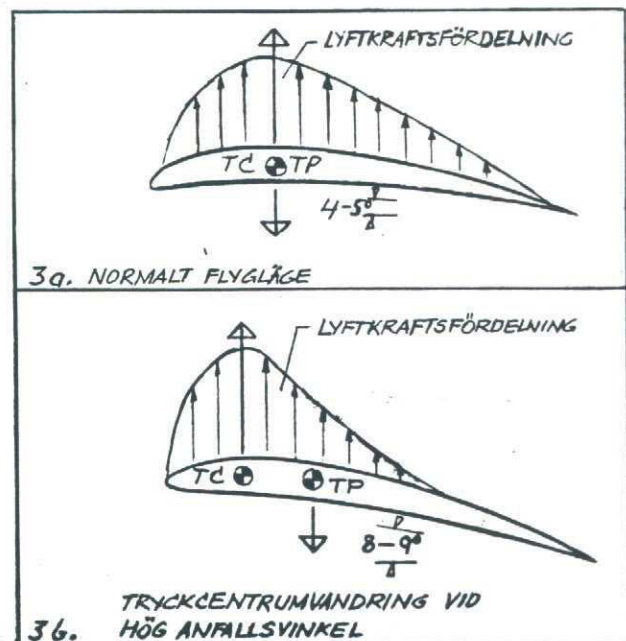


Den ger ökad lyftkraft vid Re-talen omkring 30.000 - 50.000, dvs. i området där moderna A1 och A2 - or befinner sig.

Vid högre Re-tal blir vinsten allt mindre, och vid lägre Re-tal sjunker fördelarna ännu snabbare då det ökade luftmotståndet blir större än vinsten i lyftkraft. Fig 2.

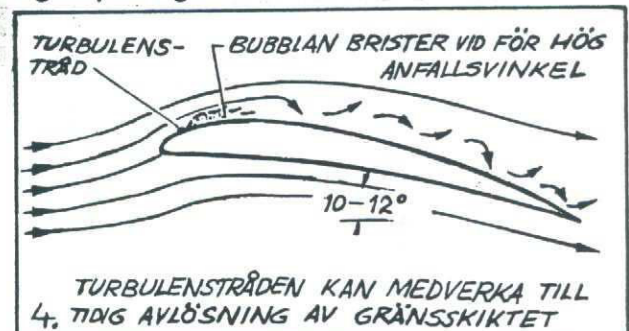


Vid normalt flygläge fungerar turbulenstråden fint



inom sitt relativt begränsade Re-talsområde. Fig 3a.

Men vid tex ett kraftigt kytt, då tryckcentrumvandringen flyttar tryckminskningsområdet framåt, kommer tråden in i den avlösta strömmningen och gör ingen nytta. Fig 3b.

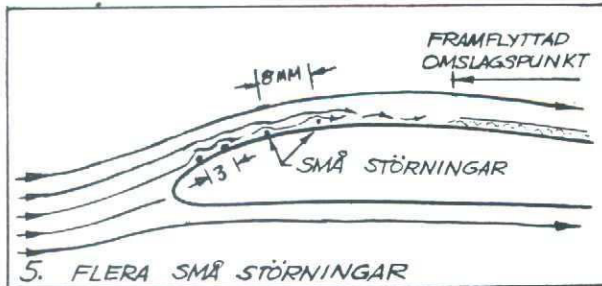


Vid ytterligare ökning av anfallsvinkeln, på små kordor, kan turbulenstråden t.o.m. medverka till tidig

avlösning av hela gränsskiktet, vilket betyder att modellen plötsligt förlorar en stor del av sin lyftkraft och stabilitet. Fig 4.

Flera små störningar

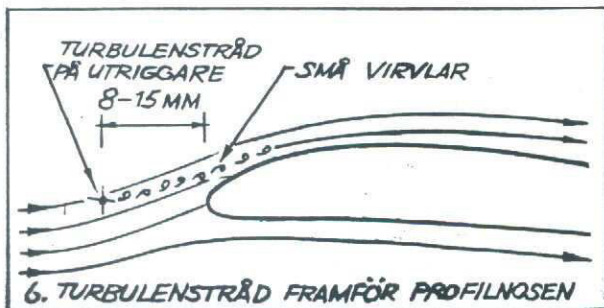
Ett annat alternativ är att åstadkomma framflyttad omslagspunkt genom flera tunna trådar på rätt avstånd, 3 - 8 mm från varandra. Fig 5.



Rätt placerade och dimensionerade ger de mindre luftmotstånd än den ena turbulenstråden. Men det är besvärligt att ta reda på exakt rätt placering och tjocklek.

Turbulenstråd på en utriggare

Ett tredje alternativ är en tråd monterad på en utriggare 8-15 mm framför vingen. Den används inte så ofta eftersom den är lite omständlig att montera och då modellen flyger även utan tråden. Fig 6.



Den fungerar annorlunda än de tidigare beskrivna. Det bildas nämligen regebundet en dubbel omgång virvlar växelvis på trådens över- och undersida så snart trådens diameter överskrider c:a 0,2mm, vid 4 - 5m/sek. flyghastighet. (Ungefär som vasstrån i strömmande vatten).

Vid en diam. på 0,5 - 0,8 mm är dessa virvlar lämpliga störningar. De transporteras med luftströmmen till profilens översida och förstoras där på rätta ställen. Gränsskiktet använder virvlarna så att de förstärker och förlänger den turbulenta strömmningen och ökar därmed lyftkraften.

Läget i höjddled för tråden ligger på en rät linje som tangerar profilnosen undersida och bakkanten.

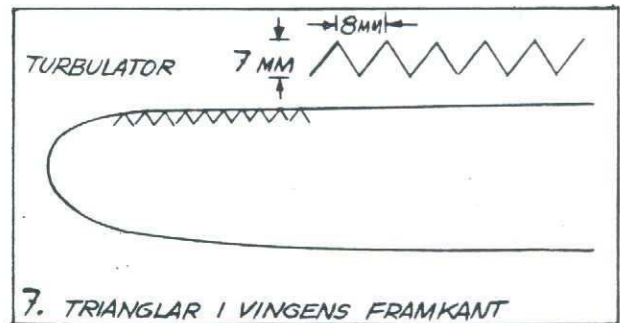
Trianglar

Ett fjärde alternativ är trianglar med c:a 5 - 8 mm sida,

monterade på profilnosen översida med basen 4 - 5% bakom framkanten. Höjden behöver inte vara mer än 0,2 - 0,5 mm, men kan flytta fram omslagspunkten så mycket som 30 - 40 mm.

Liknande störningar uppkommer som bakom tråden framför vingen. De små störningsvirvlarna avtar långsamt och därför kan trianglarna placeras långt fram så att de ligger framför tryckminskningsområdet även vid höga anfallsvinklar.

Det finns tejp med detta utseende som kan monteras direkt på vingens framkant. Orbo har en sick-sack formad tejp, c:a 0,2 mm tjock, 8 mm mellan topparna och i 90° vinkel. Fig 7.



Det går naturligtvis att göra trianglar av annat material också men är mer tidsödande.

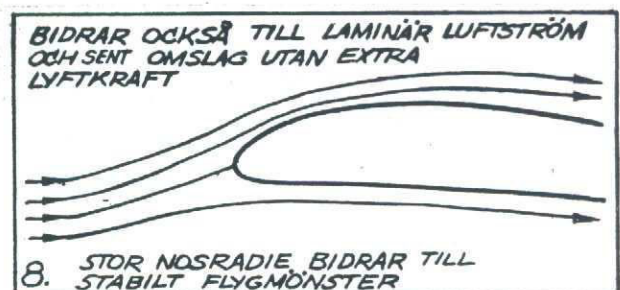
Andra varianter

Det finns några andra alternativ också tex. tejp, s.k. pinstripes, som monteras på den bakre delen av vingen. En försänkt kant kan skapa turbulens, eller små kulor, eller virvelgeneratorer på 10°, osv. Men dessa bedöms ge mindre effekt än de vi tidigare behandlat.

Luftflödet runt profilnosen

I det här sammanhanget är det intressant att studera luftströmmen runt profilnosen och hur den kan påverka det microturbulenta gränsskiktet.

En relativt stor nosradie låter luftströmmen ledigt och lätt passera förbi. Den accelererar inte upp luftströmmen på ovansidan så mycket, utan det förblir laminärt. Fig 8.



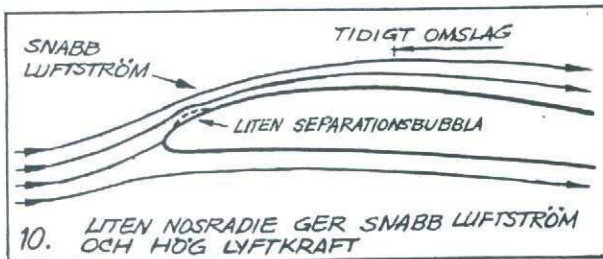
Det är en mjuk form som tål olika anfallsvinklar, och flyger stabilt, men utan att skapa extra lyftkraft.

Monterar vi en turbulator av något slag så skapas mer lyftkraft, men samtidigt också mer motstånd. Fig 9.

Det kan bildas en liten separationsbubbla som sedan följs av ett tidigare omslag och ökad lyftkraft.



Men om vi minskar nosradien kraftigt får luftströmmen ett snabbare förlopp runt den lilla nosradien. Den kan vara så liten som 0.4 - 0,5% av kordan. Fig 10.

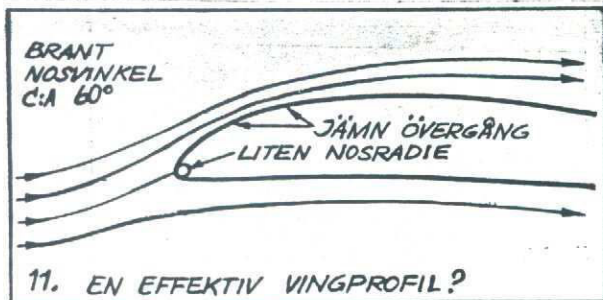


Det kan bildas en liten separationsbubbla, men därefter kommer på grund av det snabbare luftflödet, ett tidigare omslag till turbulent flöde som ger ökad lyftkraft, utan turbulatorhjälp.

Det skapas ett flödesförlopp som mycket liknar den runt tråden på en uttriggare, utan det motstånd den skapar.

Men en liten nosradie brukar ju höra samman med en tunn profil, på c:a 5,8 - 6,0%, och en sådan har ofta sin bästa prestanda i turbulensfritt väder och svag vind. Då däremot en något tjockare profil, med lämplig tjockleksfördelning, ger hög lyftkraft också i turbulent och blåstigt väder som ju ofta förekommer hos oss.

Så om vi till en liten nosradie i stället lägger en vingprofil med över 7% tjocklek, skulle vi närma oss



något mycket intressant. Går det att kombinera?

Ja en liten nosradie på en profil med omkring 7-8% tjocklek, skulle skapa både ett tidigt turbulent omslag i gränsskiktet och en profil som ger hög lyftkraft och ett stabilt flygmönster i olika vädertyper. Fig 11.

Nosvinkeln bör vara brant, c:a 60° för att möta uppsvepet framför profilnosen utan avlösningstendenser.

Övergången till profilens översida måste också göras så jämn som möjligt för att luftflödet inte ska skapa en onödig separationsbubbla. I övrigt måste profilen ges en lämplig välvning och tjockleksfördelning.

Är detta en "tulipanros"?

De är mycket som talar för att en sådan kombination skulle vara en variant av en effektiv vingprofil.

Hur ser den fortsatta utvecklingen ut?

Den här lilla studien har visat några metoder att skapa ökad lyftkraft. Men det sista ordet i den här viktiga frågan är inte sagt ännu.

Troligtvis står vi bara i början av en ny utvecklingsfas. Forskning pågår på många håll bl.a. i USA inom detta viktiga område, för att effektivisera människogjorda vingar.

Man detaljstuderar insekters och i synnerhet trollsländans fantastiska sätt att skapa stor lyftkraft genom "instabila luftströmmar", som forskningstermen lyder.

Aerodynamiker som forskar kring dessa frågor menar att studier om "instabila luftströmmar", läs microturbulent luftflöde, är den största uppgiften under de närmaste årtiondena.

Där kan upptäckter göras som kommer att öka våra flygfarkosters prestanda. Därför satsar man nu stora resurser på forskning kring detta ämne.

Sländornas och andra insekters fantastiska teknik och flygförmåga ligger i superklass och döljer fortfarande många hemligheter inom aerodynamikens område.

Människan behöver lära sig utnyttja deras överlägsna flygteknik bättre. Men eftersom sländans mirakulösa



sa flygkonst ligger så långt framför det mest sofistikerade människor kan åstadkomma i dag kan det ta lång tid att komma ifatt, om det någonsin går att göra det. Ja den som lever får se.



Väder som påverkar våra modellflygningar

Del 4

Utan tvekan hör oldtimerflyget till en av de mest väderberoende fritidsaktiviteterna som finns och därför är en lite fördjupad insikt om orsakerna bakom luftens rörelsescheman, en avgjord fördel att ha för de aktiva och andra intresserade.

Det kan vara svårt att förstå sig på vädrets skiftande beteende då det nästan aldrig finns två exakt lika vädersituationer eftersom det är så många faktorer som påverkar luftens rörelser i olika riktningar.

Om man bättre lär sig förstå och utnyttja detta komplicerade medium kan våra flygningar bli mer framgångsrika och mindre chansartade.

Luftströmmarnas orsak

Det är två grundprinciper som kan vara bra att hålla i minnet så här i inledningen. Den ena är att motorn till all lufrörelse, antingen den är horisontell eller vertikal, är solens inverkan, genom luftens tryckskillnader i ett kretslopp. Fig 1.



Den andra handlar om att alla horisontella luftströmmar runt jorden påverkas av friktionen mot markytans ojämnheter. Det får till följd att luftens rörelser är snabbare ju högre upp den kommer från marken. Det kan märkas ända till c:a 600 m höjd. Fig 2.



Dessa enkla grundfakta underlättar förståelsen av lufrörelsernas dynamik även i mindre sammanhang.

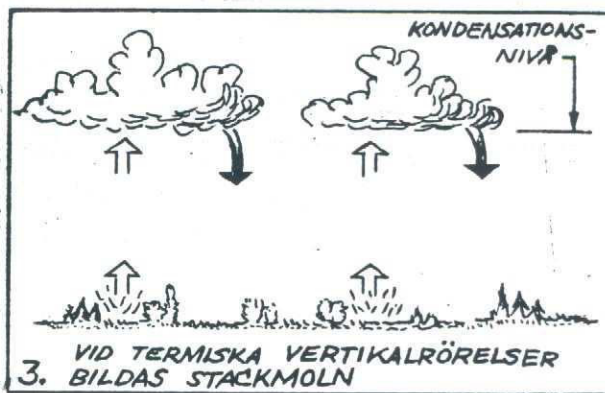
Solenergi vid bildandet och upplösning av moln

Innan vi går in på detaljerna vill vi också i korthet, visa hur molnigheten påverkas av solenergien.

Det är stora mängder av den energin som upptas och omsättes av luftmassorna över land och vatten en solig sommardag.

Uppvärmning av landytor alstrar uppåtgående luftströmmar som på en viss höjd, kondensationsnivån, avkyls och omvandlas till stackmoln.

Men de uppåtgående luftströmmarna måste kompenseras av nedåtgående kalla lufrörelser, sjunk, däremellan för att balansen ska bibehållas. Fig 3.



I den nedåtsjunkande svala luften upplöses ofta befintliga moln.

Ett utbrett tunt molntäcke kan släppa igenom tillräckligt med solvärme för att sätta igång stigande luft under molnskiktet. Om luften är labilt skiktad, dvs. inga skikt av kall luft förekommer, kan dessa lufrörelser också tränga igenom molntäcket. Fig 4.

Fallvindarna kan sedan upplösa molnskiktet och

omvandla det till stackmoln. Då ökar termiken ytterligare genom att mer solvärme når marken.



Det vi nu behandlat är i all enkelhet några grundläggande principer för olika luftrörelser som får bilda bakgrund till de detaljer vi nu ska behandla som berör våra modellflygningar mer omedelbart.

Termiska luftrörelser

Solstrålarna värmer inte upp luften direkt, utan markytan måste först ta emot solvärmens, som därefter värmer upp luften.

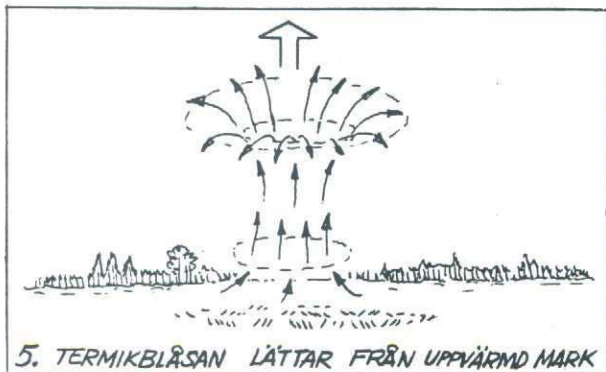
Eftersom marken är av olika struktur och färg, skogar, vatten, berg, sädesfält osv. uppstår en mycket ojämnt fördelad utstrålning eller magasinering av värme.

Mörka och fuktiga partier tex. lövskog, sjöar, sankar ängar, absorberar värme, dvs. ger sjunk. Medan ljus, torr terräng med god värmeledningsförmåga snabbt skapar termik. Tex. sädesfält, sand, snö osv.

När solinstrålningen pågått en stund på de ljusa torra partierna av marken avger den värme till luften ovanför. Du kan se det som flimmer en solig dag.

Den uppvärmda luften börjar expandera, blir lättare och en varmluftsblåsa är under utbildning. På grund av ytspänningen ligger den kvar en stund och växer tills en vindby låter den lyfta som termik, med ett ungefärligt utseende som fig 5 visar.

Den är osynlig för blotta ögat förstås, men prov med rökblandad luft har visat en ringformad struktur med den starkaste luftströmmen i centrum.



När den lämnar marken kan den vara tex. 40-50 m i diameter. Men storleken beror givetvis på den solvärme som står till förfogande.

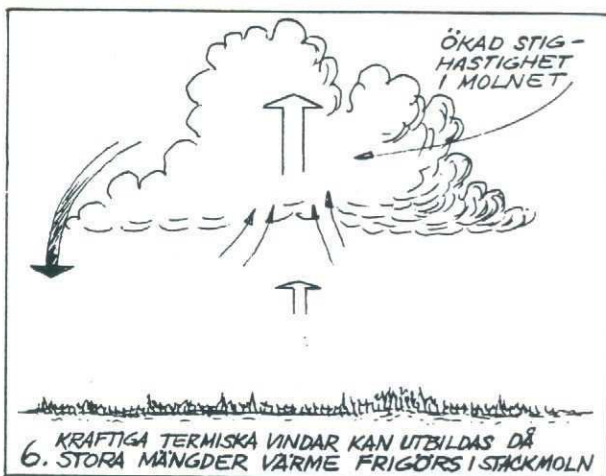
När termikblåsan lämnar marken upplevs det som en svag byighet från vinden. När den stiger uppåt, med c:a 1m/sek, växer den så att på några hundra meters höjd, kan den ha blivit fyra fem ggr så stor.

Samtidigt som den lättar från marken sugas också svalare luft in där blåsan tidigare legat.

När termikbubblan nått upp till kondensationsnivån blir avkyllningen så stor att varmluften kondenseras och bildar vattenånga. Det är då stackmolnen skapas.

Molnbasen är ganska platt och kan ligga mellan några hundra meters höjd upp till c:a 2.000 m..

Eftersom stora mängder värme frigörs vid kondensationen, kan stighastigheten vara mycket kraftigare strax under och inuti cumulusmolnet, än den termikblåsan hade tidigare. Fig 6.



Vinden påverkar givetvis termikblåsans väg uppåt. Den följer med i vindriktningen och är beroende av hur stark vinden är och hur stor varmluftsblåsan är. Fig 7.



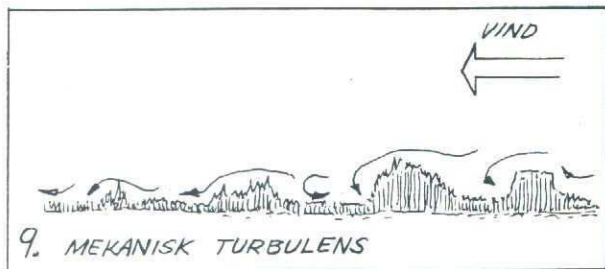
Vid tex. piggybacking är det därför ofta en fördel att starta vid läsidan av startområdet, där man kan få bra överblick, för att hinna nå termiken med modellen.

Varmluftens väg påverkas också inne i cumulusmolnet av vindens riktning och hastighet. Fig 8.



Den kyliga torra luften, fallvinden, från stackmolnet kan ha hög hastighet, och upplevas som en vindby vid marken, en s.k. *termisk turbulens*.

Då vinden blåser över ojämn terräng, berg, skog osv. uppstår s.k. *mekanisk turbulens*. Fig 9.



Är man vaksam kan man ofta undvika turbulensvindarna om man vet ungefär var de kan hamna i förhållande till vind terräng osv.

Praktisk erfarenhet

Att skaffa sig praktisk erfarenhet av att "läsa" både de uppåt- och nedåtgående lufttransporterna är viktigt för modellflygaren.

De är naturligtvis också bra att teoretiskt veta bakgrunden till vindmönstren som ofta förekommer, de underlättar.

Men den praktiska erfarenheten måste man skaffa sig på flygfältet, genom medveten träning. De finns ingen annan framkomlig väg. Ofta är det sedan en fråga om tålmod, att vänta ut ett bra "lyft".

Har man inte skaffat sig dom viktiga egenskaperna, erfarenhet och tålmod, startar man flygningen utan bra luft. Man chansar på att de ändå ska gå vägen. Men ofta gör de inte det och resultatet av flygningen blir inte som man hoppats.

Varje flygfält har också sina speciella karaktärsdrag när det gäller vindförhållanden, termiska och mekaniska turbulenser, termikbildning osv. De gäller att utnyttja dessa olika särdrag.

Termiken kan också komma från helt andra ytor på kvällen än under dagen. En skogsdunge tex. där det varit fallvindar hela dagen, kan på kvällen vara mättad med varm luft och avge termik.

Om solen varit dold ett tag och åter börjar synas, kan det ta några minuter innan termiken kommer igång igen. Så starta inte flygningen för tidigt.

De är en stor fördel om modellen kan kurva snävt inom termikblåsan och driva med termiken. De kan bli långa flygningar om man lyckas med det.

Flygning i nederbördsväder

De händer ibland att dimma, regn och snö förekommer då vi flyger. Även om lackningen är väl utförd betyder de att en del fukt ändå stannar kvar på modellens yta och ger större tyngd.

Det kan innebära risk för tyngdpunktsförflyttning bakåt då den våta stabben med sin långa hävarm kan orsaka sådan förskjutning, på en del modeller.

De kan också finnas områden med svag termik i regnväder, det låter märkligt men förekommer ibland.

Flyger man framför en kallfront med regn kan man också hamna i lyft trots regnet. Fig 10. Vinden är ofta byig i kallfronten.

De som var med vid OT-mästerskapet 1991 på fäl-



tet utanför Arboga minns säkert kallfronten på söndagen, med en stigande luftström framför som medgav långa flygningar, och regn med byig vind därefter.

Flygning i vinterväder.

Vintertävlingarna har en lång och intressant historia i Sverige. De visar att man tidigt insåg fördelarna med dessa tävlingar.



Man har många fina fält att välja mellan, när isen ligger på sjöar och efter kusterna.

Vid gynnsamt väder med sol kan termikaktiviteten bli stor då snön och isen är utmärkta reflektorer för solvärmens. 45-85% återstrålar ofta till luften.

Glidtalet för en del modeller kan bli bättre i vinterluft då den har lägre viskositet, dvs. luften är "tjockare", och kan ge mycket goda flygtider.

Laminär luftskiktning förekommer ofta vintertid. Det betyder att varm och kall luft finns på olika nivåer. I de varma skikten, s.k. flytområden, kan långa flygningar förekomma.

Framför en front med snöfall kan det också bildas fina lyft som kan ge maxflygningar. Jämför med fig 10.

Med tanke på ovanstående och på alla fina erfarenheter från tidigare vintertävlingar så undrar vi: Vem eller vilka blir först med att organisera en oldtimertävling under vintermånaderna?

Lokaliseringen på en lämplig plats i landet kan inte bli något problem eftersom isar ju finns överallt, så vem tar upp den utmaningen?

Varför vi föreslår detta beror också på att många tävlar bara en gång per år, vid OT-SM, och de är bra. Men att göra några rimliga personliga framsteg med så lite tävlingsvana är svårt, närmast omöjligt.

Därför menar vi att om man till den etablerade Vårtävlingen, kunde få en stadigt återkommande stor tävling till per år, skulle de säkert höja både de personliga resultaten och glädjen för många på ett påtagligt sätt.

Tre tävlingar per år är säkert vad som behövs för att göra rimliga framsteg, då undviker man de enklaste misstagen som är så förgärliga, och som kommer när tävlingsrosten sätter in.

Ett alternativ skulle förstås vara att lägga den tredje tävlingen under sommarhalvåret, tex vid midsommartiden, eller finns det andra alternativ? Ja välkomna med tankar och förslag om hur fler ska få en rimlig nivå på sin tävlingsvana.

En nygamml tanke

En fråga som legat i "termikluften" nu en tid är hur vi ska stimulera Finlands och Norges många skickliga modellflygare från tidigare och senare år, att aktivera sitt oldtimerflygande. De finns ju tydligen en viss verksamhet redan på sina håll.

Hur gör vi det på bästa sätt? Skulle dom kunna inbjudas till våra tävlingar här i Sverige? Antingen att närvara och samla intryck eller att delta, beroende på sina olika omständigheter. Dom kunde få observatörsstatus på årsmötet också.

Som grädden på moset kunde vi kanske också bjuda dom på tex mat och logi under första besöket, eller ett resebidrag.

På sikt kunde det medföra fina spinoff-effekter. Dels att förbereda för att komma igång med egna oldtimerorganisationer, dels kunde längre fram ett tävlingsutbyte ske som skulle skapa fler välbehövliga tävlingstillfällen. Kanske också så småningom bereda en grund för ett Nordiskt mästerskap i olika klasser?

Låter inte de här facinerande? De kommer kanske att ta några år att förverkliga, men även en jordenruntvandring börjar ju som bekant med det första steget.

Och om entusiasmen inte är så stor nu i början, så ska vi inte ge upp så lätt utan vara uthålliga, så kommer gensvaret, var så säker.



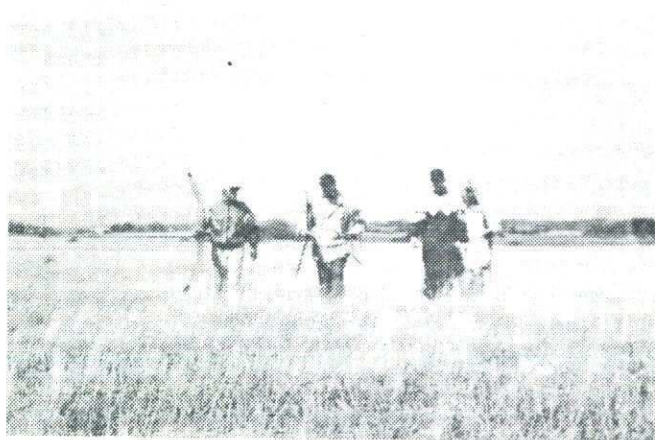
Hur skulle det vara om modellflygarna i Norge och Finland fick en officiell personlig inbjudan genom vår OT-tidning? Sedan kunde ett särtryck av detta, i ett antal ex, sändas till några på förhand vidtalade kontaktpersoner i resp. land. Tex *Aarne Ellilä* och *Markku Tähhkäpää* i Finland och två välkända modellflygare i Norge.

Dessa kunde sedan sända en sådan personlig inbjudan till de modellflygare de känner, så kanske snöbol-len redan är i rullning?

Ja vi blöter nu tummen och sticker upp den i luften för att se vart vinden blåser. Kanhända tiden är mogen att gå vidare från tanke till handling i den här viktiga frågan.

Om en sådan verksamhet kommer igång skulle den stimulera oldtimerflyget i hela Norden. Eller finns det byråkratiska hinder i någon form? Ja vartåt blåser "termikevinden" i den här frågan?

Sven Östlund



VÅRTÄVVLINGEN 1994

Med assistans från medlemmarna i Södra Hallands Modellflygsällskap och med benäget bistånd från markägaren arrangerade Kurt Sandberg även i år OT-flygarnas VÅRTÄVVLING i Harplinge utanför Halmstad.

Bistånd från vädrets makter erhöles också: skönaste maj-väder med sol och drygt +20 i skuggan. Den annars så besvärliga vinden var måttlig på lördagen, men ökade på söndagen. Maxtiden på 2 min. var lagom för att modellerna skulle hålla sig inom fältet, men det gällde att ha ordning på fuse-arrangemangen - för en del blev det långa hämtningar! För några blev det oväntat korta flygningar, som t.ex. för Anders Håkansson, som missade tre maxar genom nedfusning då hans tråd brann som en stubin!

77 modeller, fördelade på 25 deltagare, var anmälda, men alla kom inte. Långväga

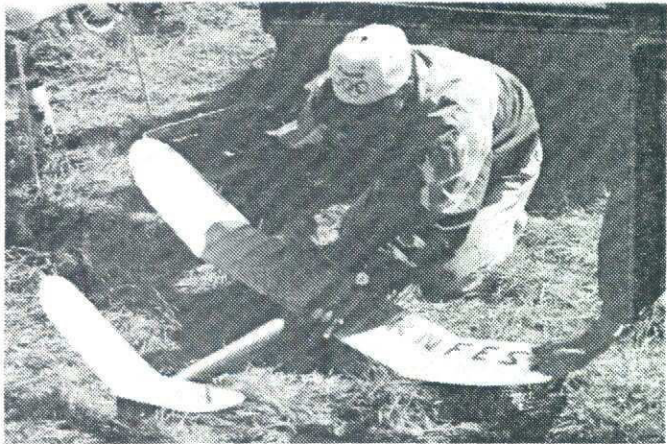
resenärer utnyttjade möjligheten till övernattnig och uttryckte sin belåtenhet över bra arrangemang med vänligt bemötande från Steninge Vandrarhem.

Termik i massor infann sig båda dagarna och tillät inga misstag, något som bl.a. Ingvar Claesson och vår ende danske gäst, Fritz Neuman, fick erfaras. Redan före tävlingen flög Ingvar bort sin "Prim" vid en trimstart utan fuse och Fritz förlorade sin "Fidusia" in sin andra start - utan fuse!

30 maxflygningar noterades och fler hade det säkert blivit om inte en del hade avstått att flyga på söndagen, t.ex. Lennart Hansson och Bertil Dahlqvist i Wakefield, något som säkert lett till en fly-off. En sådan skulle ha skett i B2 mellan tävlingens enda (men naggande goda!) kvinnliga deltagare, Ginger Sjöberg, och under-tecknad. Då ingen av oss ville riskera modellerna i den tilltagande vinden fick lotten avgöra!

Ginger flög sin nästan nya "Convertible" till en silverplats i klass C, medan Gunnar Wivardsson kom med den enda (?) helt nya modellen, en "Super Clodhopper". Med god flygförmåga och koefficienten 1,8 torde den bli svår att slå i Classic Wakefield! Den renderade honom denna gång ett





ex av en annan klassiker, Bang-Weishaupts bok "Modelflyvesport" från 1941.

Arrangören själv vann både S1 och S2 ; i S2 till Kurts egen förvåning med den finska MTL3, som inte bara flög bra utan även är en fröjd att beskåda med en kropp uthuggen ur en al-stock, urholkad, formad och pole-rad som en skulptur!

Vid prisutdelningen lovade Kurt att Vårtävlingen skulle förbli ett stående arrangemang, vilket hälsades med en applåd. Förutom det stora värdet i att träffas och umgås med likasinnade så märktes det också mycket väl hur nyttigt det är att någon gång mellan SM-arrangemangen få flyga under tävlingsformer, om än avstressade och gemtliga !

Sten P.

Bilderna ovan fr v:

Bilparkeringen och depåerna.

Modellhämtning på "prärien".

Lasse Larsson och Bernfest.

Sigurd I i diskussion med Sjöbergarna.

Till höger: Segrarna i klass C. "One

and a half" och Lennart Hansson (Foto:

Jan Boberg)

Nedan fr v: Sten P funderar över Erik

Jönssons "Laban".

Rune Tedenryd med "Sunnanvind".(Foto J B)

Sigurd och Bertil D snackar Twin Pusher.

(Foto Jan Boberg)

Gunnar Wivardsson med sin nya "Super

Cloudhopper". (Foto Jan Boberg)



Forts. nästa sida.

RESULTATLISTA VÅRTÄVLINGEN:

Klass A:

Plac.	Namn	Modell			
1	Sigurd Isacson	TI-39	65	116	181
2	Lars Ljungberg	Trim	46	120	166
3	Thure Josefsson	TI-39	23	31	54

Klass B:

Plac.	Namn	Modell			
1	Ginger Sjöberg	Västanvind	120	120	240
1	Sten Persson	Cleo	120	120	240
2	Lars Ljungberg	Tern	120	103	223
3	Anders Håkansson	Västanvind	99	120	219
4	Bertil Dahlqvist	Cleo	120	68	188
5	Gunnar Wivardsson	Trumfe	67	115	182
6	Thure Josefsson	Tip-Top VI	85	52	137
7	Anders Sjöberg	Västanvind	117		117
8	Martin Olausson	Trumfe	33	33	66
9	Bengt Åhman	Tern	31	30	61
10	Sten Persson	Clipper I	51		51
	Carl-Johan Eiroff	Tern			
	Lars Eriksson	Tern			
	Lars Eriksson	Fröjds			
	Sigurd Isacson	Västanvind			
	Thure Josefsson	Tern			
	Thure Josefsson	Fröjds			
	Gunnar Stedt	Hep-Cat			
	Gunnar Wivardsson	Trump Card			

Klass C:

Plac.	Namn	Modell			
1	Lennart Hansson	One-And-A-Half	116	120	236
2	Ginger Sjöberg	Convertible	87	120	207
3	Anders Håkansson	Landegren 100	120	72	192
4	Bengt Åhman	Laban	35	120	155
5	Bengt Åhman	Cirrus	50	64	114
	Ingvar Claesson	Prim			
	Thure Josefsson	Gladan			
	Erik Jönsson	Laban			
	Anders Sjöberg	Landegren			
	Gunnar Stedt	Chop Stick			

Klass D (Wakefield):

Plac.	Namn	Modell			
1	Sigurd Isacson	Rimfaxe	120	120	240
2	Anders Håkansson	Landegren	115	120	235
3	Gunnar Wivardsson	Super Clodhopper	120	74	194
4	Sten Persson	Adams-37	120		120
5	Anders Sjöberg	Rimfaxe	101		101
	Bertil Dahlqvist	Ellilä-49			
	Lennart Hansson	Duplex			
	Anders Håkansson	Rimfaxe			
	Gunnar Wivardsson	vann Wakefield Classic			

Klass TP (Twin Pusher):

Plac	Namn	Modell			
1	Sigurd Isacson	Kummer-33	120	120	240
	Per Andersson	Don Burnhams			
	Bertil Dahlqvist	Brock-Lockwood			

Klass S 1:

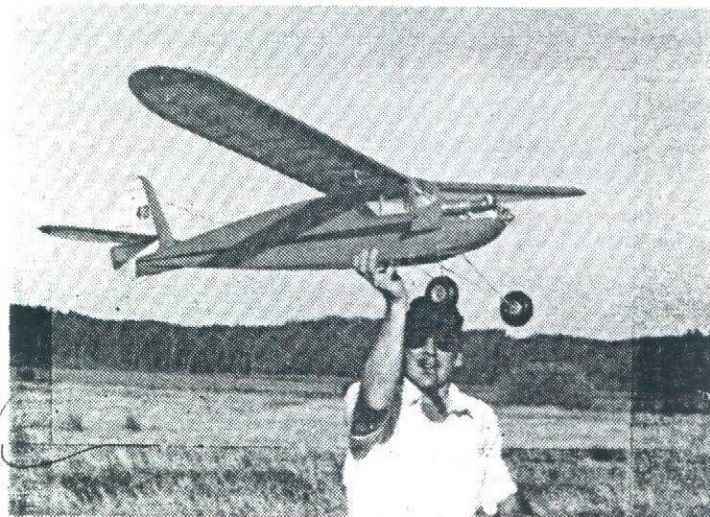
Plac.	Namn	Modell			
1	Kurt Sandberg	HW-43	120	120	240
2	Gunnar Stedt	Bantam	120	87	207
3	Sigurd Isacson	Sunnanvind	120	81	201
4	Fritz Neumann	Fidusia	58	120	178
5	Rune Tedenryd	Sunnanvind	120	30	150
6	Carl-Johan Eiroff	Hewa 3	63	67	130
7	Fritz Neumann	Jokum	63	52	115
8	Arne Andersson	Reynold V	44	69	113
9	Lars Eriksson	Sunnanvind	35	54	89
10	Erik Jönsson	Sunnanvind	42	25	67
11	Kurt Sandberg	HW-44	59		59
12	Gunnar Stedt	Flygfisken	36		36
	Arne Andersson	Sunnanvind			
	Arne Andersson	Klux			
	Carl-Johan Eiroff	Rödluvan			
	Sven Rågwall	Reynold			

Klass S 2:

Plac.	Namn	Modell			
1	Kurt Sandberg	MT 13	120	120	240
2	Sven Rågwall	Meteor 20	120	93	213
3	Carl-Johan Eiroff	Suomi	120	72	192
4	Carl-Johan Eiroff	Master	94	83	177
5	Bengt Åhman	Kondor	62	63	125
6	Ingvar Claesson	Taifun	70	13	83
7	Arne Andersson	Oden	35		35
8	Lars Larsson	Balder	30		30

Klass S Int:

Plac.	Namn	Modell			
1	Bengt Åhman	Odenmans VM-mod.	83	120	203
2	Sven Rågwall	Cherokee	120	39	159
3	Lars Larsson	Bernfest	84		84
4	Erik Jönsson	Bora Gunic	40	37	77
	Arne Andersson	Graz			
	Rune Tedenryd	Bora Gunic			



Under Vårtävlingen uppvisningsflög Bengt Åhman med sin imponerande replik av Sven E Truedssons "GP Special" konstruerad omkring 1940 och uppkallad efter motorbyggaren Gennario Pinotti. Drivkraften i Bengts modell kommer från en 3,25 Enya med en 1lx4 tums propeller.

Foto: Jan Boberg

KALLELSE TILL ÅRSMÖTE.

Medlemmarna i Svenska Modellflygares Oldtimer Sällskap kallas härmed till årsmöte i samband med SM i Västergötland.

Plats: Axevalla Folkhögskola

Tid: lördagen den 6 aug. kl 20

Ärenden: sedvanliga årsmötesförhandlingar.

Rad	Namn	Adress	Postnr-Ort	Telefonnr.
1	Ahlin.Inge	Swederusgatan 11	733 33 Sala	0224-135 20
2	Ahlman.Bengt	Pl. 1008	820 23 Bergvik	
3	Ahremark.Carlgustav	Valkebogatan 18 B	582 47 Linköping	013-14 03 54
4	Andersson.Arne	Bagaregatan 36 M	611 31 Nyköping	0155-28 68 52
5	Andersson.Bertil	Ranbergagatan 49	212 30 Malmö	040-49 97 90
6	Andersson.Lars	Tycho Brahegatan 35	216 12 Malmö	040-15 16 62
7	Andersson.Lennart	Bragevägen 5	136 46 Haninge	08-777 09 10
8	Andersson.Pär	Sprängarevägen 5	311 38 Falkenberg	
9	Andersson.Rune	Svedjevägen 45	181 47 Lidingö	08-765 87 05
10	Andersson.Tycho	Karlfeldtsv.6	245 32 Staffanstorp	046-25 31 66
11	Andreasson.Lars	Benzelsväg 38	443 51 Lerum	0302-111 59
12	Antonsen.Svein	Isgrenavägen 10 C	740 22 Bälinge	018-355944
13	Astervik.Rolf	N.Kungsgatan 39	803 23 Gävle	026-18 64 27
14	Aurér.Gösta	Allégatan 27 D	247 31 Södra Sandby	046-586 97
15	Axelsson.Lennart	Mörbyhöjden 20, 4 tr	182 32 Danderyd	08-755 48 79
16	Bagge.Johan	Lokegatan 24	602 36 Norrköping	011-13 36 47
17	Beckman.Bertil	Klubbvägen 7	182 31 Danderyd	
18	Bengtsson.Lars	Pl 6205 Östadkulle	441 92 Alingsås	
19	Berglin.Arne	Krondikesvägen 46 A	831 47 Östersund	063-11 39 06
20	Bergwall.Sten	Kittelvägen 12	811 38 Sandviken	026-25 77 53
21	Bjønnes.Henri	Smidsrødveien 5	N-3120 Tönsberg,Norge	
22	Björklund.Per	Fenixvägen 20	182 46 Enebyberg	08-758 14 75
23	Björkroth.Lars	Änggårdsvägen 3	582 69 Linköping	013-15 97 70
24	Björn.Sture	Karlagatan 17	531 32 Lidköping	0510-255 46
25	Blomberg.Olle	Bo	690 70 Pålshoda	0582-440 03
26	Boberg.Jan	Pl 1194	380 74 Löftorp	
27	Boëtius.Ulf	Noreens väg 80	752 63 Uppsala	
28	Bogdanoff.Martti	Rabygatan 70 C	216 13 Malmö	040-16 05 69
29	Borg.Ronald	Bergkullevägen 41	461 55 Trollhättan	0520-705 30
30	Bornhed.Kurt	Rydsvägen 334 B	582 50 Linköping	013-17 54 09
31	Botström.Sven	Skärvägen 9	685 00 Torsby	0560-133 25
32	Bovik.Torsten	Varpgatan 31	461 53 Trollhättan	0520-742 16
33	Buø.Finn Olav	Krillåsveien 42	N-1392 Vetre, Norge	
34	Börjesson.Ernst	Hovsta, Kårsta ö	705 91 Örebro	019-22 62 90
35	Börjesson.Leif	Box 54	440 92 Svanesund	
36	Carlander.Elaine	Tvetgatan 197	442 33 Kungälv	
37	Carlsson.CarlgEric	Box 34	831 21 Östersund	063-11 59 31
38	Claesson.Ingvar	Irsgången 15	611 65 Nyköping	0155-185 95
39	Dahqvist.Bertil	Box 122	312 22 Laholm	0430-114 31
40	Dahlstrand.Freddy	6282 Östadkulle	441 92 Alingsås	
41	Edström.Sören	Tegnergatan 21	752 26 Uppsala	018-52 14 58
42	Einarsson.Rune	Östermovägen 34	854 62 Sundsvall	060-15 14 25
43	Eiroff.CarlgJohan	Hamiltons väg 29	302 41 Halmstad	035-369 59
44	Ekeröth.Börje	Box 173	575 22 Eksjö	0381- 139 41
45	Ekström.Karl-Erik	Flöjtvägen 16 A	224 68 Lund	046-11 57 73
46	Ellilä.Aarne	Smidarvägen 1 E	SF-02130 Esbo, Finland	358-0-464383
47	Emilsson.Olle	Tjällmora	703 76 Örebro	019-22 75 57
48	Ericson.Karl-Anders	Box 2060	871 02 Härnösand	0611-165 00
49	Eriksson.Bo	Nämndemansvägen 20	534 30 Vara	0512-126 64
50	Eriksson.Lars	Hantverkarbacken 18 A	811 61 Sandviken	026-27 00 26

51	Eriksson, Stig	V. Jössefors 14	671 93 Arvika	0570-214 38
52	Estving, Sture	Ryd 664	420 17 Olofstorp	
53	Flodström, Lennart	Soldatvägen 25	444 41 Stenungsund	0303-803 77
54	Forsell, Lars Albert	Knut Håkanssons väg 3	515 00 Viskafors	033-935 93
55	Friberg, Arne	Algatan 69	231 42 Trelleborg	0410-132 23
56	Friberg, Lennart	Rådmansgatan 6 B	231 54 Trelleborg	
57	Gahm, Örjan	Andebodavägen 367	175 43 Järfälla	08-580 141 42
58	Gerdt, Sven E.	Kapellgatan 12	280 63 Sibbhult	044-485 03
59	Gröning, Stig	Harbovägen 14	738 50 Norberg	0223-212 06
60	Gunnarsson, Gerhard	Sjösgårde 1, Pl 2542	310 58 Vessigebo	
61	Gustafsson, Örjan	Knektslättsvägen 19	826 50 Söderhamn	
62	Gustafsson, Lars E.	Dannemoragatan 20. III	113 44 Stockholm	08-33 03 32
63	Gustavsson, Nils-Olof	Sturegatan 3	541 50 Skövde	0500-41 82 82
64	Hagedal, John	Hagalundsgatan 14 II	171 50 Solna	08-27 31 68
65	Hallgren, Bo	Box 30	618 00 Kolmården	
66	Hansen, Arne	Amagerbrogade 295 3 tv	DK-2300 Kobenhavn S	31-511322
67	Hanses, Ulf	Borganäsvägen 16	784 33 Borlänge	
68	Hansson, Lennart	Sigurdsgatan 15	214 65 Malmö	040-19 37 90
69	Haraldsson, Bengt	Villavägen 9	181 46 Lidingö	08-765 62 60
70	Herngren, Göran	Öckerögatan 6A	414 52 Göteborg	031-24 36 72
71	Hildingsson, Kurt	Tallvägen 8	572 33 Oskarshamn	0491-153 86
72	Hill, Allan	S:ta Gertruds gata 5	392 35 Kalmar	0480-182 79
73	Holm, Rolf	Piprensarvägen 18	123 57 Farsta	08-94 06 11
74	Holmberg, Per-Anders	Ormbunksvägen 60	139 56 Värmdö	08- 571 461 18
75	Holmström, Stig	Ljungbergsvägen 13	564 35 Bankeryd	
76	Hultgren, Tomas	Svartmangatan 11 IV	111 29 Stockholm	08-21 94 03
77	Håkansson, Anders	Goodtemplarvägen 7	230 30 Oxie	040-54 97 21
78	Håkansson, Einar	Anna Sömmerskas väg 5	237 34 Bjärred	046-29 24 19
79	Hörnblad, Sven	Genesåsvägen 45	892 43 Domsjö	
80	Isacson, Sigurd	Gaggegatan 18 D	302 37 Halmstad	035-15 63 09
81	Jagesten, Ingemar	Ekvägen 3	510 41 Sjömarken	
82	Johansson, Nils	Starvägen 14	824 00 Hudiksvall	0650-164 21
83	Johansson, Thomas	Ankaregränd 1	222 51 Lund	046-485 37
84	Johansson, Uno	Broddesgatan 5	285 33 Markaryd	0433-118 24
85	Jonsson, Evert	Timmermansgatan 29	392 36 Kalmar	0480-197 10
86	Josefsson, Kent	Smålandsvägen 86	611 56 Nyköping	0155-866 24
87	Josefsson, Thure	Box 128	570 31 Ingatorp	0381-210 41
88	Järverud, Rolf Millerd	Stora Jonsgatan 1B	827 32 Ljusdal	0651-134 26
89	Jönsson, Erik	Ringbergagatan 89	212 30 Malmö	
90	Jönsson, Rolf	Klarabergsvägen 9 B	136 66 Haninge	08-745 12 72
91	Karlsson, Östen	Ursviksgatan 136	932 32 Skelleftehamn	
92	Karsten, Arne	Torkels väg 9	193 40 Sigtuna	08-592 527 41
93	Kivling, Åsa	Norrgårdsgatan 4A	694 00 Hallsberg	0582- 164 48
94	Knudsen, Erik	Amagervej 66	DK-6900 Skjern	97 351 767
95	Landegren, Karl-Erik	Hagvägen 1 A	730 40 Kolbäck	0220-414 67
96	Landervik, Sven	Rollos väg 12	291 66 Kristianstad	044-24 50 77
97	Larsson, Lars	Gendalen 57	466 94 Sollebrunn	0322-421 17
98	Larsson, Ove	Ligustervägen 3	245 44 Staffanstorp	046-25 28 55
99	Leijon, Gösta	Mickelsbergsvägen 226	125 54 Ävsjö	08-648 22 79
100	Leijon, Tomas	Murgrönsvägen 25	125 55 Ävsjö	08-97 24 83
101	Lindén, Lars	Middagsvägen 8	146 32 Tullinge	08-778 39 34
102	Lindén, Sven-Olov	Hovstavägen 15	703 63 Örebro	019-18 21 79

103	Lindh.Ove	Båtsmansgatan 6	385 41 Bergkvara	0486- 202 21
104	Lindqvist.Bengt	Hällsbovägen 57	193 32 Sigtuna	08-592 508 55
105	Lindqvist.Bert	Tornfalksgatan 41	703 49 Örebro	
106	Lindström.Urban	Talgoxegatan 12	703 48 Örebro	019-27 05 39
107	Ljungberg.Lars	Linneastigen 6	149 31 Nynäshamn	08-520 186 60
108	Ljungberg.Mats	Enskedevägen 21	122 32 Enskede	08-648 70 80
109	Lundberg.Peter	Hagforsgatan 35	416 75 Göteborg	031-25 16 77
110	Lundemo.Carl Erik	Villagatan 7	731 60 Valskog	
111	Magnusson.Gunnar	Gåsörtstigen 5	165 72 Hässelby	08-89 88 99
112	Mann.Peter M.	36 Sydenham Str. Guelph	Ontario N1H 2W4 Can.	519-822-9582
113	Marksten.Ulf	St.Stenshult 1	274 00 Skurup	
114	Mårtensson.Malte	Färingtofta 4174	260 70 Ljungbyhed	0435-700 03
115	Nathanson.Thomas	Box 47	430 24 Väröbacka	0340-600 66
116	Neumann.Fritz	Kjaersvej 73	DK-4220 Korsör	53-572 376
117	Nilsson.Lars-Olof	Kummingatan 8A 1:2	754 48 Uppsala	018-25 63 15
118	Nilsson.Tore	Vikingavägen 41 C	857 41 Sundsvall	060-15 79 36
119	Norell.Per	Nils Ehrnbergs väg 16	291 46 Kristianstad	044-11 96 09
120	Nygren.John	Box 28	340 21 Diö	0476-213 20
121	Ohlsson.Sven	Nypongången 9	611 57 Nyköping	
122	Olausson.Martin	Sjötuna,PI 1680,Björboholm	440 06 Gråbo	0302-424 94
123	Olsson.Ejvind	Industrivägen 15 I	135 40 Tyresö	08-712 65 03
124	Olsson.Hans	Kornettgatan 22B	738 34 Norberg	0223-215 59
125	Persson,Bror	Västra vägen 6A	826 62 Norrala	
126	Persson.Allan	Box 51	890 26 Moliden	0660-910 34
127	Persson.Kurt	Soldatvägen 22	291 35 Kristianstad	044-12 88 53
128	Persson.Sten	Pålslyckegatan 26	302 30 Halmstad	035-10 49 43
129	Pettersson,Per-Olof	Box 209	247 25 Södra Sandby	
130	Pettersson.Karl-Axel	Diskusgatan 72	722 40 Västerås	021-33 25 78
131	Pettersson.Ove	Gånglåten 59	421 46 V.Frölunda	031-45 96 72
132	Rasmussen.Poul	Nyvangsvej 25 , 2 th	DK-4400 Kalundborg	53-516 211
133	Reineck,Roland	Box 132	793 23 Leksand	
134	Roggentin.Åke	Lillåvägen 59 II	121 59 Johanneshov	08-48 43 83
135	Rosengren.Bengt	Chalet Sonnegg,Dorfmatte	CH-3702 Hondrich	Schweiz
136	Rudolfsson.Per-Olof	St.Annegatan 22 II	611 33 Nyköping	0155-876 34
137	Runfeldt.Leif	PI 1197	660 60 Molkom	
138	Rydén.Leif	Österångsgatan 71	753 28 Uppsala	018-69 63 80
139	Rågwall.Sven	Uranusgränd 7	302 35 Halmstad	035-12 08 99
140	Sandberg,Sture	Solvallavägen 41	172 37 Sundbyberg	
141	Sandberg.Kurt	Vallgatan 23 A	302 42 Halmstad	035-12 28 46
142	Saras.Nils	Burens 3107	771 92 Ludvika	0240-161 88
143	Schmitterlöw.Hans	Smedstorp svägen 6 Mogata	614 90 Söderköping	0121-20180
144	Sigurdson.Thomas	Myrvägen 12	903 46 Umeå	090-13 79 82
145	Sjöberg.Anders	Kronobergsgatan 18 II	112 33 Stockholm	08-652 16 39
146	Sjögren.Sven-Åke	Hästhovsvägen 26	737 42 Fagersta	0223-130 23
147	Stark.Börje	Ängsholmen	178 93 Drottningholm	08-759 02 50
148	Stark.Sune	Vallarevägen 15	183 51 Täby	08-756 46 96
149	Stedt.Gunnar	Klövergatan 16	263 36 Höganäs	042-34 32 90
150	Stibner.Bengt	Viderupsgatan 29	216 22 Malmö	
151	Strand.Lennart	S.Jordbrovägen 133 II	136 51 Hanninge	08-500 268 69
152	Strandberg.Claes	Vallsvägen 3	196 37 Kungsängen	08-581 705 70
153	Sundin.Rolf	Thulegatan 35 C	852 35 Sundsvall	060-11 51 64
154	Sundqvist.Roland	Norr Mälarstrand 60	112 35 Stockholm	

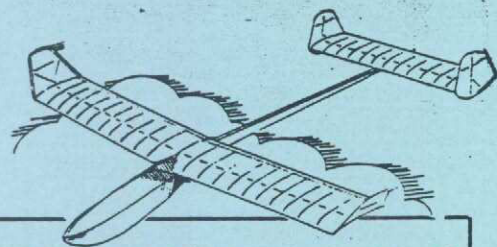
155	Sundstedt.Carl-Göran	Swedenborgsgatan 49	753 34 Uppsala	018-24 74 09
156	Sundström.Berth	Ljungvägen 16	791 45 Falun	023-332 70
157	Sundvall.Leif	Odenvägen 1 B	181 32 Lidingö	08-767 55 73
158	Tedenryd.Rune	Ringbergagatan 91	212 30 Malmö	
159	Thelander.Bengt	Skogsstjärnevägen 19	184 35 Åkersberga	08-540 227 51
160	Tolkstam.Lars	Norrgårdsgatan 4A	694 00 Hallsberg	0582- 164 48
161	Tyndal.Anders	Vanadisvägen 30	113 46 Stockholm	
162	Törnkvist.Georg	Norrängsvägen 4 B	191 46 Sollentuna	08-35 57 75
163	Uhr.Börje	V.Centralgatan 12 C	828 00 Edsbyn	0271-201 22
164	Upling.Arne	Klunkhyttan	710 15 Vintrosa	
165	Vang.Oscar	Fyrreholmen 9	DK-2630 Taastrup	
166	Wahlqvist.Lennart	Rydsvägen 38 A nb	582 48 Linköping	013-17 09 24
167	Wallerstedt.Karl-Erik	Björklundsgatan 7	582 49 Linköping	
168	Wannberg.Helge	Byvägen 18	892 51 Domsjö	0660-818 73
169	Wendel.Lars	Hedemoravägen 1	738 35 Norberg	
170	Wennhage.Åke	Kaptensgatan 3	462 35 Vänersborg	
171	Wentzel.Lars	Baronvägen 8	191 51 Sollentuna	08-35 11 01
172	Wesslen.Gunnar	Söbackevägen 18	444 42 Stenungsund	
173	Westfelt.Hans	Skogsdala	270 57 Kivik	
174	Widqvist.Olle	Sadelvägen 11	803 34 Gävle	
175	Wivardsson.Gunnar	Sjötuna.PI 1680.Björboholm	440 06 Gråbo	0302-424 94
176	Wivardsson.Sofia	Sjötuna.PI 1680.Björboholm	440 06 Gråbo	0302-424 94
177	Åberg.Göran	Lidaleden 107	603 61 Norrköping	011-10 58 49
178	Ågren.Gunnar	Regngatan 13	754 31 Uppsala	
179	Åhman.Bengt	Granvägen 4	570 32 Hjärtevad	
180	Åkermark.Henry	Trädgårdsgatan 21	521 95 Kättilstorp	0515-631 24
181	Åman.Hans	Älgå	671 93 Arvika	0570-250 80
182	Ögren.Torbjörn	Gitarrvägen 38	890 10 Bjästa	0660-306 13
183	Östlund.Sven	Lövsåtra gränd 24	127 36 Skärholmen	08-88 50 70

Tillägg till medlemslistan:

Jörgen Farm, Polhemsgatan 5

224 60 Lund. Tel. 046-12 83 02

Devon Sutcliff, 11 Canterbury Street,
Karori, Wellington 5. Nya Zeeland.



KSAK-3 "Sunnanvind"

Tävlingsmodell i klass 51.

Spv.....960 mm	Sidoförhållande 1:7,0
Längd ö.a.....850 mm	Vingens Re.....c:a 50,000
Vingyta.....13 1 dm ²	Vingprofil.....SI63008 II
Vikt.....c:a 160 g	Stabyta: vingyta 1:3,0
Vingbelastning c:a 12 g/dm ²	Sjunkhastighet 0,30-0,35 m/sek

KONSTRUERAD 1944 AV SIGURD ISACSON

KUNGL.SVENSKA AEROKLUBBEN

Till salu.

Nosväxel till "TI 39"

-"- " "Västanvind"

-"- " "Rimfaxe"

"Krax" passar till Landegrens 75 cm
Ritning "Sunnanvind" m.fl.

Arne Andersson, tel 0155-28 68 52

Till OT-SM 1994

skänker jag ett vandringspris till bästa

KSAK-3 Sunnanvind-flygare

Modellen skall vara byggd efter KSAK-
ritningen, inga ändringar är tillåtna,
klädsel -papper eller siden, trimroder på
fenan och timer får användas

De tre bästa modellerna tävlar efter
tävlingen i en fjärde start. Man kan alltså
endast delta med *en* modell.

Hoppas på stort deltagande !

Arne Andersson, Bagaregatan 24 B.,
611 431 Nyköping, tel 0155-28 68 52