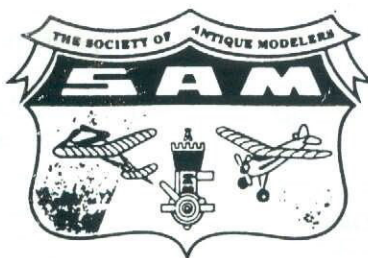


OLDTIMER

SPECIALTIDSKRIFT FÖR MODELLFLYGARE

Nr 3.1995



SOCIETY OF ANTIQUE MODELERS



OLDTIMER

Organ för Svenska Modellflygares
Oldtimer Sällskap

Årg. 24

Nr 3/1995

Red av detta nummer: S.-O.Lindén

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

Medlemsavgift 100:-/år

Postgiro 88 66 95 - 6

Svenska Modellflygares Oldtimer Sällskap.
c/o Lars Ljungberg, Linneastigen 6,
149 31 Nynäshamn, tel.08-520 186 60

Redaktören tycker.....

att denna sommar går till historien som en fantastisk modellflygsommar. Nu kanske jag talar för egen del, men det har varit så många fina tävlingsdagar detta år att jag inte minns en bättre sommar.

I en liten brevväxling med kassören "gnölade" jag lite över sommarens besvärigheter i fråga om modellflyg. Flygplanen försvinner i den växande grödan, flugor och mygg gör luften otrivsamt m.m. Men Lasse har rätt; sommaren är den rätta tiden för modellflyg- det gäller bara att hitta några platser att flyga på! Det började med Wentzeltävlingen på "Vingarnas dag" på Gärdet i juni. Trivsamt och fint med jubile(m)umställrik fixad av Jörgen Gärdin genom SAS Catering, mycket passande med denna flygbricka! Vi fick sen vara med om en härlig tävling där inte ens en liten regnskur i slutet kunde störa. Tack Sune, Rune och Jörgen för "Vingjubiléet" och tack Lasse och hela klanen Wentzel för tävlingen.

Även om det inte var oldtimerflyg i det officiella Svenska Mästerskapet, så var det en härlig avslutning på SMFF-veckan i Norrköping. Söndagen den 7 juli kom med mycket sol och värme. Vi fick flyga på F13 och det var ju bra. Ytorna räcker till, men nu var de uppodlade och sökandet i "halmen" efter modellplan var så gott som hopplöst.

Sommaren behöll värmen in i augusti och vi fick vara med om ett par fina tävlingsdagar i Rinkaby. Detta fält är ju det bästa vi har att tillgå i Sverige. Ja, så bra att danskarna förlägger sin World Cup-tävling i de moderna friflygklasserna där dvs "utomlands"!

Vi som anmält oss till The Third European SAM Champs fick vara med om ännu några härliga modellflygdagar med sol och värme - Phu! +32°C i tre dagar. Det var heta dagar för pensionärer, men för modellflyg var det ypperligt! forts. sid 16

Kassören har ordet.

Med detta nummer av Oldtimer följer inbetalningskort för 1996 års avgifter till SMOS och SAM. Aktuella belopp har noterats på varje kort. Observera att medlemskapet i SAM kräver att man också är medlem i SMOS.

Avgiften till SAM är en frivillig tilläggsavgift och man kan inte slippa lindrigare undan genom att betala enbart denna.

Betala alla avgifter så snart som möjligt och under alla omständigheter före årsskiftet. Avgifterna till SAM sänds vidare till USA omedelbart i början på 1996 och då fastställs också upplagan på SAM Speaks. Den som betalar senare riskerar att helt bli utan tidning.

Nytt för 1996 är att familjemedlemmar kan anslutas till SMOS. Som familjemedlem betraktas medlem av samma familj och med samma bostadsadress som huvudmedlemmen. Denne betalar full medlemsavgift, medan varje familjemedlem betalar endast en registreringsavgift, som är fastställd till 10:- Eftersom även familjemedlemmar skall ingå i medlemsregistret, är det viktigt att varje familjemedlems namn anges på inbetalningskortet.

Jag ber: skriv ut alla namn tydligt - även huvudmedlemmens! Jag är inte betjänt av en snitsig namnteckning som mest liknar en galopperande häst!

Lasse

Den stora utmaningen 1996

"Ny" modell i nästa års Wentzeltävling blir "Trim II"- Curry Melins lilla fina gummi-motormodell från 1938. Kontakta Lasse Wentzel för ritning.

Tävlingen hålls i samband med den årliga träff som "Vingarna" arrangerar på Gärdet i Stockholm.

Troligtvis blir det söndagen den 9 juni.

OLDTIMER- S.M. 1995

Såsom flyttfåglar återvänder till sina häckningsplatser, så kom oldtimerflygarna tillbaka till sitt favoritfält. Vi reste alltså till Rinkaby på nytt för att tävla om årets mästerskap i modellflygning av årgång äldre än 1950.

Sommaren hade ju varit härlig med sol och värme, skulle vädret stå sig över tävlingsdagarna? Jodå, vi hade två härliga flygdagar!

AKM och SHMFS, och då speciellt Lennart Hansson och Kurt Sandberg stod liksom tidigare för organisation och arrangemang. Alldeles utmärkt var ju förläggning och matsal "på gångavstånd" från tävlingsplatsen! De militära anläggningarna vid Rinkaby stod till vårt förfogande och det var en utomordentlig lösning av logi och utspisning. Många anlände redan på fredagskvällen den 4 augusti.

Lördagen den 5 aug.

Lördagsmorgonen grydde lika solig och vacker som dagarna innan. "Överste" Hansson ställde upp sina trupper på pansarfältet och förklarade med klar och tydlig ädelskånska hur dagens övningar i "terräng-lådan" skulle företas. Med flaggskeppet -"Vit Volvo" i täten företogs terrängmarsch ut naturen bilburen. Vinden låg ca SSO, vilket betydde flygning på tvärs över fältet. Rinkaby räcker dock till för våra behov. Maxtiden sattes till 2 min. för att bortflygningar skulle undvikas. Klass F fick ha sin startplats lite "offside" för att ej utsätta intet ont anande personer för dråpförsök.

Klass B (gummimotor spv 50-75 cm) samlade flest deltagare. Modellerna är av "lagom" storlek men nu kom ännu en faktor in i bilden. Man kunde tävla i två klasser samtidigt! Till årets OT/SM hade nämligen familjen Truedsson ställt upp ett vandringpris till minne av Sven E. Truedsson -modellfabrikanten från Malmö, som gick bort 1991. Genom ett handikappsystem kunde alla G-modeller som tillverkats av Truedssons delta i tävlingen om minnespokalen. Pouläraste modell var "Tern" sex



Ove Carlsson har just vevat färdigt gummi-motorn på sin "Laban". Foto Anders Bäckblom



*Bengt Rosengren missar inte gärna ett OT/SM, även om resan från Schweiz är lång.
Lilla "Eaglet" göres klar för start. Foto:S.-O.L.*



Original från 1937. Sune Stark hade iordningställt sin Wakefield från tävlingen i London. Endast stjärtpartiet var nybyggt. Foto: S.-O.L.



En "halvvild gås" med ägare - Gunnar Stedt blev 5:a med denna F-modell. Foto: S.-O.L.

var anmälda. Annars var de kugghjulsförsedda "Landegren Krax" och "Västanvind" i majoritet. Dessa konstruktioner kunde inte tävla om vandringspriset men väl om segern i klassen. Det blev också en av vardera typen i en "fly-off". Anders Håkansson flög en "Landegren" medan Sigurd Isacson givetvis hade sin egen konstruktion "Västanvind". Nu vann Anders på maxtid satt till 3 min, medan Sigurd fick problem med hoptrasslade gummimotorer och ej hann reda ut hävan innan starttiden löpt ut.

I stora segelmodellklassen S2 blev det även "fly-off" mellan Helge Wannberg, Arne Berglin och Sven Landervik. HEWA vann och tog på nytt en inteckning i "Vingarnas" vandringspris.

Twin-pusherklassen hade bara tre man anmälda med fyra modeller. Sigurd Isacson uttryckte sin förtvivlan om klassen skulle dö ut.

Så - Hör upp Oldtimers! Bygg en "A-frame" till nästa OT/SM!

Motorklassen för dieslar har nu sin stadiga anslutning. Elva modeller var anmälda och sju fick tider noterade. Du som funderar på att dra igång din gamla motor - beställ ritningskatalog från Aeromodeller, i den finns ett stort antal trevliga och välflygande F-kärror!

Efter dagens tävling skedde prisutdelning direkt på fältet. De tävlande skyndade till förläggningen för uppfräschning då middag vankades och därefter sedvanligt årsmöte. Protokoll återfinns på annan plats i tidningen.

Söndag 6 augusti.

Natten stördes av buller och oljud från en VW-klubb, dock ej motorljud som under dagen, då de sysslat med accelerationstävling på det närliggande flygfältets asfaltstraka, utan av s.k. musik ur starka högtalare fram till kl 3.

Ändå gick vi igång en timma tidigare än dagen innan.

Första periodens flygningar skedde från en plats nära den väg man åker in på. Vid middagstid måste vi dock flytta till samma startplats som vi använde dagen innan.

Vi hade besök av våra danska vänner.

Omslagsbilden visar hur Anders Sjöberg tackar Lisa Hansson, 9 år, för guldplaketten i klass A. Berit Hansson och ordf. ser glatt på. Gemyt och trivsel präglade årets OT/SM; - som vanligt!

Foto: Sven Rågwall

Poul Rasmussen hade särskilt god lycka och tog hem två Oldtimerplaketter. Han blev 3:a i både S1 och klass A. Poul och Fritz Neumann flög med en trevlig S1:a "Jochum", lite "Isac"-inspirerad med fenan nedåt och SI-profiler.

Arne Hansen gick omkring med sin videokamera, men under hot om att inte få filma nästa år, om han inte ställde upp i tävlan lovade han att bättra sig!

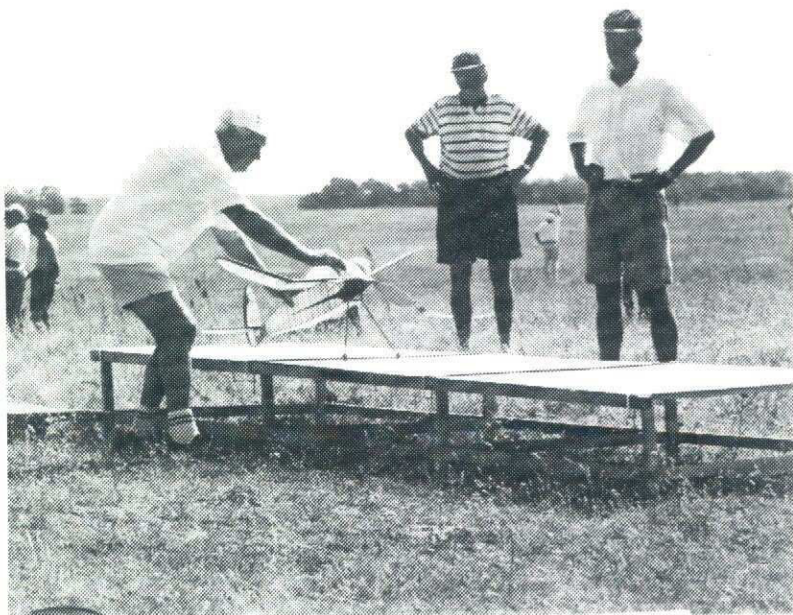
Rolf Astervik svarade för en spektakulär flygning. Hans "Hi Ho" tog termik och befann sig på hög höjd då den fusade. Det hjälpte inte, modellen kom inte ner ändå. I kikare kunde man nu se hur flygplanet synades av två glador -eller kanske hökar. En åskådare såg även hur en av fåglarna gick till angrepp! Då modellen inte brydde sig om sällskapet tröttnade fåglarna. Upp i det blå drog modellen iväg och syntes ej mer. Rolf har dock fått besked om att den är upphittad ca 20 km från startplatsen!

Dagens man blev Kurt Sandberg. han hann med att flyga både Sint och S1 till seger! Hans "Toothpick" gled långsamt och stabilt trots vinden som ökat under dagen, en viss sjöbris förstärkte den annars svaga vinden.

Det drog med sig svårigheter att markstarta lätta Wakfields t.ex. Einar Håkanssons "Erhardt". Flygplanet helt enkelt blåstes snett av kastvindar.

Det är inte lätt att göra korrekta markstarter. "Pushing" är ej tillåten. För att undvika "diskning" bör man endast hålla i propeller-och vingspets! Ett stadigt grepp om modellens bakkropp inbjuder till lite extra knuff i startögonblicket. Minns att Sven Wentzel förlorade segern i Wakefield-finalen 1937 pga dömd "pushing"! Hans tid 21 min överträffade alla andra resultat! Sune Stark medförde sin Wakefield av 1937 - i original Den gamla modellen, skör som en spetsgardin, var uppfräschad med lite papper för att tåla landning på fältet. Tack och lov för Bertil Dahlqvists fina startbana! Höjden över marken gav frigång så mycket att Sunes modell klarade startsträckan med knapp marginal! Det behövs ork i gummimotorn att driva upp planen!

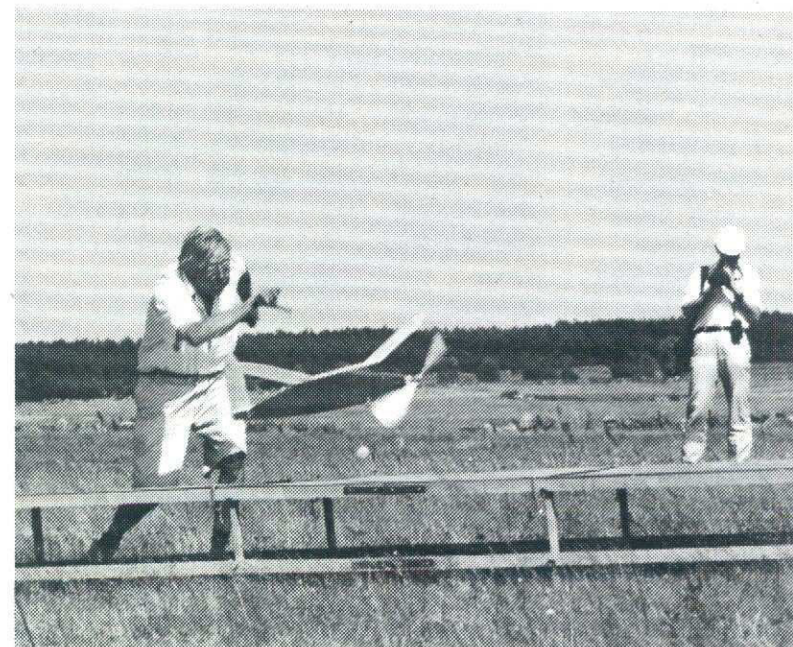
Far och dotter - Gunnar och Sofia Wivardsson - satsade på "ork", så mycket



*Poul Rasmussen klar att släppa sin "Körda"
Foto: Anders Bäckdahl*



*Ivåg med "Rimfaxe" till en max. Ginger Sjöberg
startar, blev 4:a i klass D. Foto: Anders Bäckblom*



*Koncentration! Bertil Dahlqvist låter sin "Lanzo
Duplex" lämna startrampen. Foto: Anders Bäckblom*

Klass A						
Pl	Namn	Modell	1:a	2:a	3:e	Total
1	Anders Sjöberg	FIB	120	120	88	328
2	Tomas Hultgren	FIB	120	114	6	240
3	Poul Rasmussen	Sportster	56	42	120	218
4	Thure Josefsson	TI-39	44	73	92	209
5	Gunnar Wivardsson	Whippet Quick	65	49	46	160
6	Sven-Olov Lindén	Trim	40	50	27	117
7	Anders Hakansson	TI-39	39	45	8	92
8	Karl Axel Pettersson	TI-39	32	30	26	88

Klass S1						
Pl	Namn	Modell	1:a	2:a	3:e	Total
1	Kurt Sandberg	HW-44	120	65	120	305
2	Sigurd Isacson	Sunnanvind	112	120	61	292
3	Poul Rasmussen	Jochum	120	30	120	270
4	Arne Berglin	Flugan	120	81	43	244
5	Helge Wannberg	Novis	120	53	630	236
6	Carl-Johan Eiroff	Scrappy	59	120	45	224
7	Helge Wannberg	Hewa 3 an	90	59	68	217
8	Rune Tedenryd	Sunnanvind	85	65	35	185
9	Fritz Neumann	Fidusia	120	25	35	180
10	Kurt Sandberg	HW-43	67	49	38	154
11	Paul Sjöblom	Hector	107	---	40	147
12	Sven Landervik	HW-43	36	62	34	132
13	Fritz Neumann	Jochum	120	---	---	120
14	Gunnar Stedt	Flygfisken	65	---	---	65
15	Arne Berglin	Sunnanvind	18	---	---	18

Klass B							
Pl	Namn	Modell	1:a	2:a	3:e	Total	Fly-off
1	Anders Hakansson	Landegren Krax	120	120	120	360	180
2	Sigurd Isacson	Västanvind	120	120	120	360	0
3	Anders Hakansson	Västanvind	112	120	120	352	
4	Anders Hakansson	Clipper	120	112	120	352	
5	Anders Sjöberg	Landegren Krax	120	111	105	336	
6	Tomas Hultgren	Fröjds	120	98	108	326	
6	Sofia Wivardsson	Baby	120	86	120	326	
8	Sten Persson	Cleo	120	84	120	324	
9	Sten Persson	Clipper	120	120	83	323	
10	Ginger Sjöberg	Termik III	120	120	62	302	
11	Carl-Johan Eiroff	Tern	103	74	120	297	
12	Bertil Dahlqvist	Landegren Krax	51	120	120	291	
13	Orjan Gahm	Meteor	111	78	67	256	
14	Lennart Hansson	Clipper	63	71	111	245	
15	Ginger Sjöberg	Västanvind	120	120	--	240	
16	Gunnar Wivardsson	Trumfe	60	58	120	238	
17	Sven-Olov Lindén	Fröjds	54	120	59	233	
18	Anders Sjöberg	Västanvind	120	108	--	228	
19	Karl-Axel Pettersson	Kungsörnen	27	120	35	182	
20	Helge Wannberg	Hewa M2	68	90	--	158	
21	Gösta Aurér	Tern	44	43	48	135	
22	Lars Ljungberg	Landegren Krax	120	--	--	120	
23	Lars Ljungberg	Cleo	100	--	--	100	
24	Tycho Andersson	High Climber	3	33	36	72	
25	Bertil Dahlqvist	Cleo	69	--	--	69	
25	Bengt Rosengren	Eaglet	8	27	3	38	
27	Karl-Axel Pettersson	Tern	--	29	--	29	
28	Tycho Andersson	Musketör	5	4	--	9	

Klass S2							
Pl	Namn	Modell	1:a	2:a	3:e	Total	fly-off
1	Helge Wannberg	Peking-45	120	120	120	360	132
2	Arne Berglin	Master	120	120	120	360	84
3	Sven Landervik	Taifun	120	120	120	360	65
4	Carl-Johan Eiroff	Master	114	116	114	344	
5	Sven Ragwall	Meteor 20	120	119	61	300	
6	Kurt Sandberg	KS-46	105	62	120	287	
7	Kurt Sandberg	MT 13	90	73	55	218	
8	Kurt Sandberg	Donald Duck	75	92	49	216	
9	Rune Tedenryd	Pelikan	24	75	31	130	
10	Helge Wannberg	Monira	59	70	-	129	
11	Arne Berglin	Skyway	68	52	-	120	
12	Bengt Stibner	Monsun	45	22	43	110	
13	Sture Sandberg	Master	40	-	-	40	

Klass C						
Pl	Namn	Modell	1:a	2:a	3:e	Total
1	Tomas Hultgren	Warring's Lightw.	147	144	126	417
2	Anders Hakansson	Landegren Spec.	130	136	150	416
3	Lars Ljungberg	Postis G:2a	150	120	112	382
4	Lars Ljungberg	Löwens G1:a	150	95	112	357
5	Lennart Hansson	One-and-a-half	130	97	109	336
6	Orjan Gahm	Landegren Spec.	150	91	83	324
7	Martti Bogdanoff	Laban	120	109	78	307
8	Rolf Astervik	Löwens G:1a	75	68	150	283
9	Bengt Stibner	Laban	86	61	49	246
10	Thure Josefsson	Löwens G:1a	34	80	107	221
11	Gunnar Wivardsson	Gipsy	89	71	52	212
12	Sofia Wivardsson	Casano	122	17	38	177
13	Carl-Johan Eiroff	Gipsy	87	75	---	162
14	Owe Carlsson	Laban	36	75	39	150
15	Karl-Axel Pettersson	Laban	35	70	---	105
16	Gösta Aurér	Hugin	63	25	---	88
17	Ginger Sjöberg	Convertible	74	10	---	84
18	Anders Sjöberg	Landegren Spec.	75	---	---	75
19	Anders Hakansson	Laban	48	17	---	65
20	Karl-Axel Pettersson	Cirrus	47	---	---	47

Klass Sint						
Pl	Namn	Modell	1:a	2:a	3:e	Total
1	Kurt Sandberg	Toothpick	150	76	150	367
2	Arne Friberg	Stratos	150	109	106	365
3	Rune Tedenryd	Skymaster	150	60	150	360
4	Sven Ragwall	Winner	68	150	140	358
5	Carl-Johan Eiroff	Termik	150	70	53	273
6	Sven Ragwall	Cherokee	150	68	47	265
7	Sven Landervik	Skymaster	90	136	38	264
8	Sven Landervik	Bora Gunic	---	56	120	176
9	Rune Tedenryd	Bora Gunic	31	37	102	170
10	Ove Larsson	Nordic	150	---	---	150

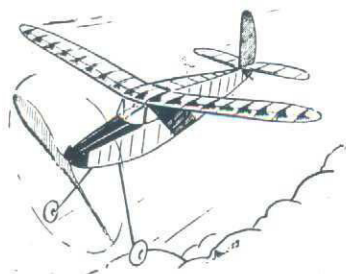
Klass F						
Pl	Namn	Modell	1:a	2:a	3:e	Total
1	Sten Persson	Jupiter	90	120	120	330
2	Leif Sundvall	Zeek	58	120	120	298
3	Gunnar Stedt	San de Hogan	120	22	120	262
4	Sven Ragwall	Scimitar	75	80	81	236
5	Gunnar Stedt	Half W. Goose	28	120	---	148
6	Paul Sjöblom	Ether Rocket	48	43	54	145
7	Johan Bagge	SFT-3	120	---	---	120

Klass TP						
Pl	Namn	Modell	1:a	2:a	3:e	Total
1	Sigurd Isacson	Simmer	120	120	108	348
2	Ove Larsson	Manulkin	53	85	120	258
3	Sigurd Isacson	Kummer	32	---	---	32

Klass D						
Pl	Namn	Modell	1:a	2:a	3:e	Total
1	Anders Hakansson	Tusse	150	150	150	450
2	Tomas Hultgren	Northern Arrow	150	146	150	446
3	Sigurd Isacson	Rimfaxe	145	150	150	445
4	Ginger Sjöberg	Rimfaxe	150	127	150	427
5	Bertil Dahlqvist	Lanzo Duplex	150	150	123	423
6	Lennart Hansson	Lanzo Duplex	150	130	137	417
7	Rolf Astervik	Chief (Tjiff)	108	145	107	360
8	Bertil Dahlqvist	Blomgren -49	150	150	---	300
9	Poul Rasmussen	Korda -37	89	64	120	273
10	Lennart Flodström	Joseph	150	119	---	269
11	Thomas Johansson	Korda -39	77	107	67	251
12	Einar Hakansson	Erhardt -30	60	76	78	214
13	Sven-Olov Lindén	Korda -37	53	86	70	209
14	Sune Stark	Stark -37 (orig.)	677	83	20	170
15	Sten Persson	Adams -37	150	---	---	150
16	Sofia Wivardsson	Gipsy	94	---	---	94
17	Gunnar Wivardsson	Super Clodhopper	91	---	---	94
18	Sten Persson	Smoothie	82	---	---	82
19	Anders Hakansson	Landegren Wake	15	---	---	15

Classic Wakefield							
Pl	Namn	Modell	koeff.	1:a	2:a	3:e	Total
1	Lennart Hansson	Lanzo Duplex	1,3	180	169	178	537
2	Bertil Dahlqvist	Lanzo Duplex	1,3	180	180	160	520
3	Einar Hakansson	Erhardt -30	2,5	150	180	180	510
4	Rolf Astervik	Chief (Tjiff)	1,1	119	160	180	397
5	Poul Rasmussen	Korda -37	1,4	125	90	168	383
6	Thomas Johansson	Korda -39	1,4	108	150	94	352
7	Bertil Dahlqvist	Blomgren -49	1,1	165	165	---	330
8	Sven-Olov Lindén	Korda -37	1,4	74	120	98	272
9	Sune Stark	Stark -37 (orig.)	1,6	107	133	32	272
10	Sten Persson	Adams -37	1,3	180	---	---	180

Sven Truedsson Pokalen							
Pl	Namn	Modell	koeff.	1:a	2:a	3:e	Total
1	Sten Persson	Clipper	1,8	120	120	120	360
1	Anders Hakansson	Clipper	1,8	120	120	120	360
3	Carl-Johans Eiroff	Tern	1,6	120	118	120	358
4	Lennart Hansson	Clipper	1,8	113	120	120	353
5	Martti Bogdanoff	Laban	1,1	120	120	86	326
6	Bengt Stibner	Laban	1,1	95	67	54	216
7	Gösta Aurér	Tern	1,6	70	69	77	216
8	Owe Carlsson	Laban	1,1	40	83	43	160
9	Karl-Axel Pettersson	Laban	1,1	39	77	---	116
10	Gösta Aurér	Hugin	1	63	25	---	88
11	Anders Hakansson	Laban	1,1	53	19	---	72
12	Karl-Axel Pettersson	Tern	1,6	---	46	---	46
13	Tycho Andersson	Musketor	2,2	11	9	---	20



"CLIPPER I"

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

att snoddarna brast! Jag tror inte de hade någon oskadad modell med hem i trunken!

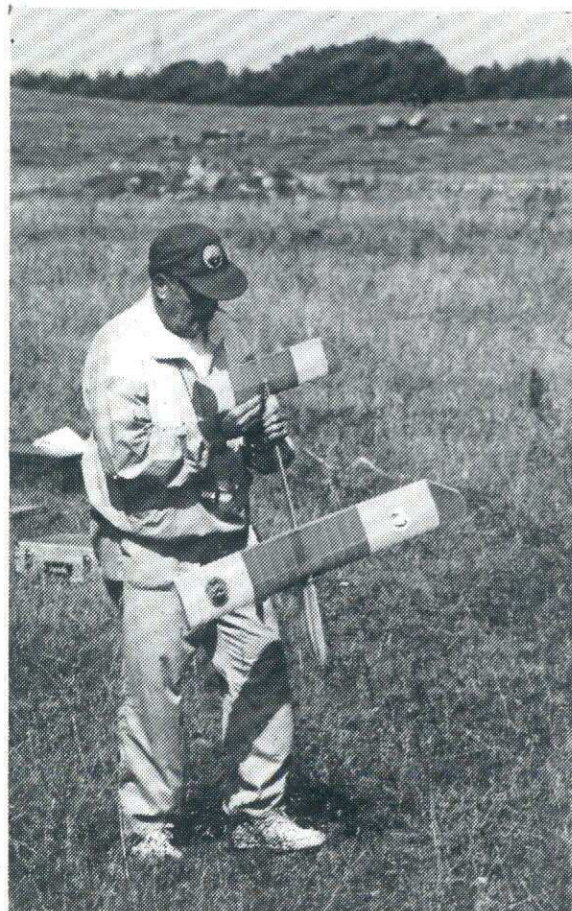
Kuggväxlar eller direktdrift är ju en fråga. Tomas Hultgren visade att man visst kan vinna utan mekanik i kraftöverföringen. Med den elegant byggda "Warring's Lightweight" med frihjulspjeller och landställ - vann han klass C. Ett par "krax"-modeller hotade men med en enda sekund tillgodo vann han över Anders Håkansson.

Just Anders Håkansson var den ende denna dag som prickade in 3 maxar. med sin egenkonstruktion "Tusse" vann han Wakefieldklassen. "Classic Wakefield" blev på nytt en triumf för Lennart Hansson. Han vann före Bertil Dahlqvist. Båda flög den förnämliga modellen "Lanzo Duplex".

Familjen Truedsson hade kom till prisutdelningen. Fru Gina med sonen Conny och barnbarn överlämnade pokalen till Sven E. Truedssons minne. Segern blev delad mellan Sten Persson och Anders Håkansson. Båda flög det vackra modellplanet "Clipper"

Det är väl troligt att koefficienttalet sänks för den modellen till nästa år.

Sune Stark framförde de tävlandes tack och vi hurrade fyrfaldigt för segrare och arrangörer.



En liten justering av stabben på "Sunnavind" göres av Arne Berglin. Foto: Anders Bäckblom

Protokoll fört vid årsmöte i SMOS den 5/8-95 i Rinkaby.

Innan årsmötet öppnades överlämnade ordföranden föreningens glasstatyett för värdefullt arbete inom oldtimerverksamheten till Lennart Hansson.

1. Ordföranden hälsade deltagarna välkomna och förklarade 1995 års årsmöte öppnat.
2. Till ordförande för årsmötet valdes Sven-Olov Lindén, till sekreterare valdes Örjan Gahm och till justeringsmän valdes Sven Rågvall och Gunnar Stedt.
3. Dagordningen godkändes.
4. Verksamhetsberättelsen upplästes och godkändes med den anmärkningen att antalet protokollförda styrelsemöten skall ändras till två.
5. Kassarapporten upplästes avkassören, Lars Ljungberg, och godkändes.
6. Revisorn, Johan Bagge, föredrog revisionsberättelsen och föreslog årsmötet att bevilja styrelsen ansvarsfrihet.
7. Årsmötet beviljade styrelsen ansvarsfrihet.
8. Till ordförande omvaldes Sven-Olov Lindén på 2år.
Till kassör omvaldes Lars Ljungberg på 2 år.
Till revisor omvaldes Johan Bagge på 1 år.
Till revisorsuppleant omvaldes Karl-Axel Pettersson på 1år.
Tidningskommittén omvaldes och mandatperioden ändrades till att gälla "tills vidare". Den som önskar avgå meddelar valberedningen.
I tidningskommittén ingår Bertil Dahlqvist, Carl-Johan Eiroff, Sven-Olov Lindén, Sten Persson och Kurt Sandberg.
Ungdomskommittén, Tomas Hultgren, Tomas Leijon och Lars Lindén, omvaldes på 2 år.
Till valberedning omvaldes Arne Berglin, Helge Wannberg och Arne Andersson på 1 år.
9. Styrelsens förslag att införa en mindre tilläggsavgift för familjemedlemmar som önskar medlemskap i SMOS diskuterades livligt men till slut enades årsmötet och godkände att avgiften per familjemedlem blir 10 kr. Huvudmannen i familjen betalar full avgift.
Årsmötet godkände att 3000 kr av föreningens tillgångar överföres till fondkontot.
10. Styrelsens förslag om oförändrad medlemsavgift på 100 kr och oförändrad avgift, 135 kr, för SAM-speaks godkändes.
11. Förslag att inrätta regelkommittéer för S,G och F-klasser godkändes.
12. Sigurd Isacson, Sten Persson och Kurt Sandberg valdes att ingå i regelkommittén.
13. Under Övriga frågor framfördes synpunkter om att oldtimerverksamheten också skall omfatta radio- och linkontrollflyg.

14. Nästa årsmöte skall hållas i samband med 1996 års OT-SM .
15. Ordföranden meddelade att SMOS-medlemmarna Lars Andersson, Sture Björn och Erik Jönsson hade avlidit under året, varefter ordf. tackade för visat intresse och förklarade årsmötet avslutat.

Vid protokollet

Örjan Gahm
Örjan Gahm

Justeras:

Sven Rågvall
Sven Rågvall

Gunnar Stedt
Gunnar Stedt

BOB'S PLANS

LIGHTWEIGHTS

1945 Mick Farthing (Two blade freewheeler)	30"
1946 Hep-Cat (J Barker)	30"
1947 Dizzy Lizzy (R Parham) (Land & Float U/C)	32"
1947 The Jinx (J White)	30"
1948 Pinocchio (L Barr)	28"
1949 Blackpool Rock Mk3	32"
1950 Scram (L Barr)	28"

WAKEFIELDS

No Weight

1930 Ehrhardt	32"
1931 Feinburg	37"
1931 Ehrhardt	36"
1932 Gordon Light	37"

4 Ounce

1935 Gordon Light	39½"
1935 Kummer	45"
1935 Bob Jeffery Moffett	41½"
1937 Lanzo Duplex	41½"

8 Ounce

1937 Ducrot (French)	41"
1937 Kansas	48"
1939 Lockton Park	59"
1939 Gypsy (Stahl)	44"
1942 Sharpshooter	44"
1950 Parham	42"
1950 Geared Ghost (Gorham)	47"
1950 Fittleworth Flyer (Boxall)	44"
1950 John Knight	44"

AMERICAN STICKS

1937 Korda 'C'	38"
1940 Lanzo Stick	55"
1941 Korda Stickler	42"
1941 Smith Mulvihill	35"
1942 Slick Stick	50"

SPORT & DURATION

1937 Kanga Kitten (Bowden)	30"
1937 Eaglet - Knight Low Wing Racer	28"
1939 Dewfly - Cabin Duration	32"
1937 AM Beginner's Duration	42½"
1940 Korda Conquerer Cabin/Stick	30"
1940 Sky Burd - Duration	30"
1941 Cloudercraft Mercury Semi-Scale	24"
1942 Hump II	24"
1942 Wattie (R Watson) Flight Cup	34"
1942 Wren Duration (H McDougall)	34"
1945 Cyonet (Gordon Rae) Biplane	28"

GLIDERS

1940 Thermic 50X (Zaic)	50"
1940 Elite Airborne	42"
1942 Bristol Beauglider No2 No3	40"
	50"
1945 Lightweight (Stephen Lacy)	36"

SCALE

1930 Megows Fairchild Ranger	30"
1936 Burd Rearwin Speedster Jumbo (Mods Doug McHard)	60"

Co2/Elec

1938 Quarter Size Powerhouse	21"
------------------------------	-----

MICK FARTHING

JOHN KNIGHT'S WAKE

HUMP II

POWERHOUSE

KANGA KITTEN

PARHAM WAKE

1932 GORDON LIGHT

WREN

LANZO STICK

THERMIC 50X

ALL PLANS £3.00 inc P&P UK

£3.50	??	??	EUROPE
£4.00	??	??	OTHER

R G JONES
2 LIPSCOMBE PLACE
CARTERTON
OXON OX18 1EP ENGLAND
TEL: 01993 841911

Middle Wallop - ett drömfält

Kan Du tänka Dig ett flygfält, där man kan se sitt modellplan uppåt en km bort, liggande i gräset? Som var 5 cm. Högt.....? Det ville det allt, då termikchansen var bortåt 75%! Viken upplevelse. Med måttlig vind och v a r m t.

Men häri låg ett drastiskt problem! Ta t.ex. Kurt Sandbergs Sint och min Wakefield Rimfaxe. Han fick en fallvind och jag fick en fusemiss på 4 sek. Ute ur konkurrensen. Hade vi haft de fulla 3 x 2½ min skulle vi tvingats till fly-off utan fuse. Största chansen att vi aldrig återfått våra "dyrbara" flygplan. Lite av vår själ finns ju i dem, det tycker många av oss...

Detta illustrerades av tredje och sista tävlingsdagen, då man avslutade med samtidig start av Twin pushers. Jag hade 2 st och **BESLUTADE** offra min fina Kummer. det var fly-off direkt, utan kval.starter! Efter ett par krockincidenter steg den högt över de andra, tog termik och försvann efter 4½ min i min goda kikare, 7x50, samtidigt som den siste konkurrenten landade. Godnatt! Men då hade man en kort, stadig man, troligen en marinofficer, med en 10x50, vidvinkel, som följde TP:n till landning i 9 min 5 sek!

Omöjlig att hitta igen - men vilken avslutning! Men fler flygplan ville vi inte offra....

Första dagen blev vi alla fyra svenskar betänk-samma, då jag maxade i 3 flygningar med Twin pushern i klassen motsv. svenska C, men även för stavar. Fick 4 min i fly-off och blev slagen av tre med 9, 10 och 13 min! Vårt SM har ju 4 min max.tid.

Andra dagen slog Kurt till och räddade den svenska äran i S1, sedan jag fått en fallvind (mycket termik betyder också fallvind ibland...)

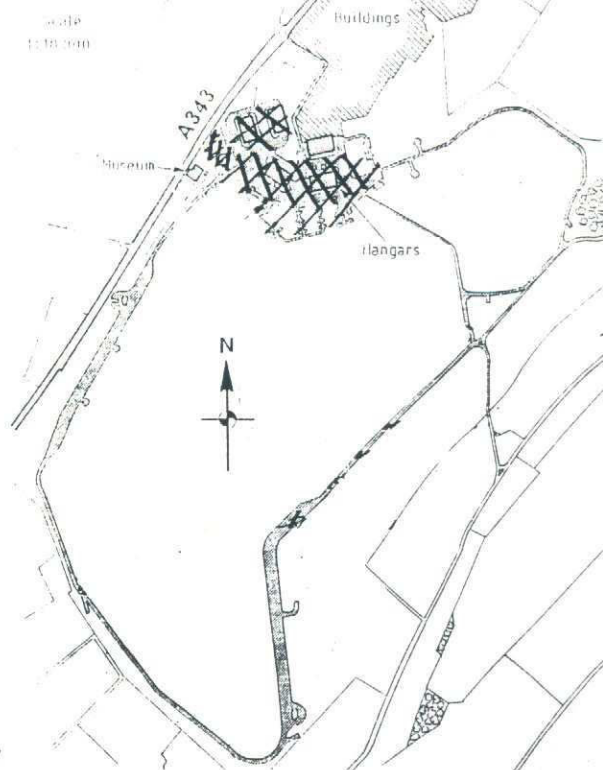
Det hade ju satts upp en "Sigurd Isacson Cup"

och vi ville inte dabba oss. Han slapp fly-off. Men Kurt fick en annan silverpokal, då man schabblat bort vår "egen" buckla!

Medan jag åter gjorde alla max med min långa TP "Simmers" och flög många km.

Sista dagen förnöjde Kurt de tävlande i masstarten med kanske 300 flygplan med att visa sin danska S2-anka. Termik och

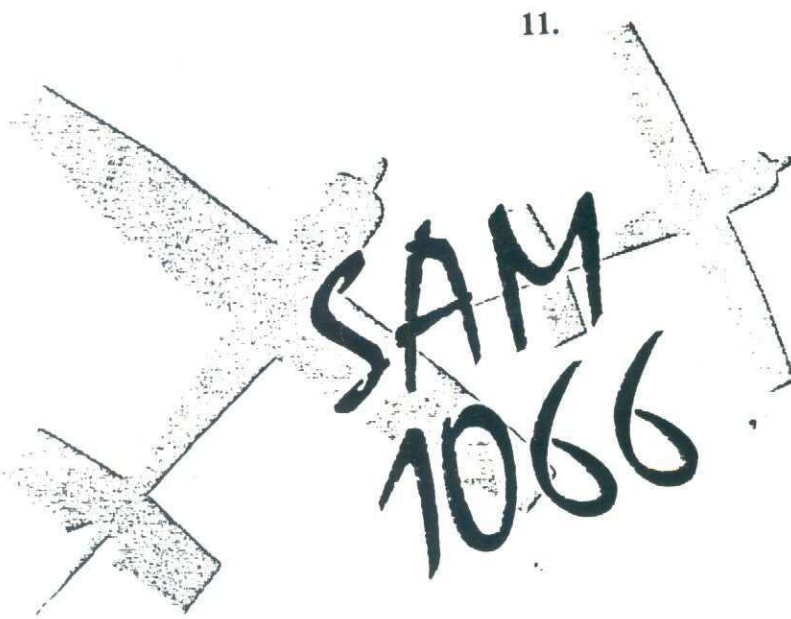
Middle Wallop Airfield



Svenskar på Middle Wallop. Örjan Gahm, Kurt Sandberg, Sigurd Isacson med "Scout". Foto: S.-O.L.

lång, fin uppvisning för alla briter, amerikanare, italienare m. fl. nationer! Alltihop var "very British" - sport, flyglädje, inga begränsningar. Vår förläggning var förträfflig på ett college med trevliga måltider och samvaro. Lyckat!
Vi tackade David Baker officiellt.

Sigurd Isacson



"WAKEFIELD CUP"
18 - 20 AUG 1995
3 DAY PASS £7.00

The Third European *SAM Champs*

Förra hösten kom ett par brev från David Baker SAM 1066 i England med frågor varför vi svenskar inte ställde upp i den internationella oldtimertävlingen som hållits två år i rad och nu skulle anordnas för tredje gången. Jag kunde för egen del tala om att jag varit förhindrad av arbetet men kunde ju inte svara för övriga svenskar. När så nästa brev innehöll Davids och SAM 1066:s förslag om att sätta upp en särskild pokal i klassen för små segelmodeller och ägna den åt Sigurd Isacson tog jag kontakt med Sigurd som blev "eld och lågor". Jovisst, visst skulle vi representera Sverige, så många som möjligt!

När jag nu blivit pensionär hindrade inte tidpunkten mitt deltagande. Örjan Gahm tyckte det skulle vara trevligt att vara med och vi planerade vår resa redan i mars. Sigurd fick med sig Kurt Sandberg. Ja, det blev vi fyra som ställde upp i tävlingarna, just det pluralis, för det var många klasser och flygning hela dagarna! Inte mindre än 25 olika klasser kunde man tävla i! Allt ifrån HKG - "handluns" till de största motormodellerna med tändstiftsmotor och däremellan lite "Military glider"; "Jumbo Rubber" och "Waterplane".

Sigurd med sällskap av Anita kom i en bil, Örjan och Gull-Britt Gahm samt jag och Vailet reste i en.

Vi valde bilfärjan "Scandiavian Princess" som på ett dygn tog oss över Nordsjön från Göteborg till Harwich. Kurt skulle resa med sonsonen per flyg lite senare och hämtas upp av Sigurd.

Vi fick ett par dagar på oss att turista och passade på att besöka Ipswich innan vi for till London. Det var hett i London. Som tur är ligger pubarna tätt, så det gick att överleva!

Torsdagen den 17 aug.

Ett besök på RAF museet i Hendon hann vi med innan Örjan och jag for till Middle Wallop. Vi lämnade våra fruar i London och hoppades att de skulle finna sig till rätta. Här ska sägas att England liksom Sverige drabbats av värme nej, hetta och brist på regn. Inget regn hade fallit på 6 veckor, så Hyde Park t.ex. var totalt brunbränt. 100-åriga träd började dö och flyttfåglar gav sig av. Bönderna måste börja utfordra kreaturen med årets höskörd redan i augusti.

Vi hade ingen aning om hur vi skulle bo de tre nätter vi behövde logi. Vi fann snart David Baker ute vid flygfältet vid Middle Wallop. Han gav oss en karta så att vi kunde köra till vår förläggning, en jordbruksskola, ca 25 km från fältet.

Fredagen den 18 aug.

Vid grinden in till fältet står en skåpvagn och där finns en flicka som avkräver oss en avgift för inpassering på fältet. 7.00/pers. för tre dar. Vinden kommer från "fel håll"

det blåser NO och det betyder vind lite på tvärs. Vi får köra runt 3/4 av fältet för att komma till samlingsplatsen. Det är redan mycket varmt när klockan är ca 9.00. Jag passar på att videofilma litet direkt. Jag står mitt i vägen, då en bil kommer bakom, jag ville inte flytta mig utan filmar färdigt. När jag vänder mig om står en stor Jaguar och spinner därbakom. De första engelsmän jag träffar på tävlingen är Laurie Barr och hans fru! Vi är bekanta sedan VM i Göteborg 1971 och från inomhus VM i Carding-ton 1976 och-78. Sigurd och Kurt har redan kollat hur det ska gå till på den här tävlingsarenen. Vi får betala startavgift för de modell vi avser att flyga. 2 per modell är det nu på fredagen. G-modeller som skall markstarta får göra det från en cirkelrund platta - målade som ett nationalitetsmärke till en "Spitfire" - uppbyggd ca 1/2 m., men startplatsen är illa vald tycker vi. I lä bakom en stod dunge. Det visar sig snart att de som startar där får problem.

"Men", säger David Baker, "ni får starta var ni vill- -ta med tidtagaren och gå hur långt ni vill!"

Sigurd hade bråda dagar. Han flög minst två klasser per dag, med termik och vind blev det mycket löpande efter modeller. I lilla G-klassen startade han med Kungsörnen, som behagade komma ner i en av högt stängsel omgiven brandgrop. David Baker ringde på brandkåren, som snabbt ryckte ut och återbördade både modell och Sigurd. I "Flight Cup" som gällde modeller i storlek mellan 36" och Wakefield flög Sigurd med sin Kummer Twin pusher. Den klarade lätt tre maxar och det blev fly-off mot två engelsmän med modeller liknande Ray Smith's Nat's Winner 1940. Den spinkiga TP:n syntes ej lika bra som de andra modellerna med tjockare kroppar. Sigurds tid blev 3.56 min medan segraren hade ca 9 min ! Tvåan hade ca 7 min ! Men nog undrade vi hur man kunde se flygplanen så länge?!

Själv flög jag "Fröjds" mer på "skoj" än för att vinna. Tiderna var måttliga kring 1.30 min

Solen stod fortfarande högt och hettan var intensiv. Även i lilla G-klassen var det fly-off. Jag följde med videokameran Laurie Barr's uppdragning och flygning med hans

"Pinocchio". Med sprängrör istoppat laddade han in massor med varv, medan hustrun Betty modigt höll i. Stiget var snabbt och högt. Jag tror han blev trea - vi har ännu inte sett några resultatlistor. Det var skönt att komma åter till förläggningen för dusch och middag.

Lördagen den 19 aug.

Denna dag innebar för Örjan och mig flygning i två klasser. Kurt skulle nu "i elden" också. Sigurd kämpade givetvis också, nu med tre modeller. Som tur var hade de var sin löpare! Anita åt Sigurd och så Kurts sonson. Sigurd satsade med ännu en av sina Twin-pushers, nu "Simmers" samt "Sunnanvind" i *Open glider >50"* - och så "Rimfaxe" i *8oz Wakefield*

Kurt maxade i alla tre starterna med "HW 44" -lätt match med 100 m lina! Sigurd hittade sjunk åt "Sunnanvind" och avstod tredje starten. "Rimfaxe" drabbades av turbulensen i starten från den runda startbanan varför han satsade för fullt i *Large Rubber* med TP:n.

Örjan och jag lånade italienarnas startbana - kartongark lagda på marken en bit ut på fältet för att slippa den turbulenta vinden. Min "Korda" orkade inte upp så bra i första starten medan Örjans "Landegren Wake." flög normalt ca 3 min. I andra starten nådde "Korda" upp i termik och fusade på god höjd. Örjan klockade den till 4.06. Så var det Örjans tur igen. Han är en modig man som flyger utan termikbroms. Det kunde bara gå på ett sätt här på Middle Wallop. Flygplanet tog termik och steg högre och högre bort mot Stonehenge. Örjan sprang efter men måste ge upp. Min klocka stannade på 9.44 -

Jag gick för att hämta åter "Korda"; då jag fick se Örjan komma och bära på något gul/svart, det såg så konstigt ut. När han kom närmare såg jag - det var "Korda" med vingen bruten i tre delar, fenan avslagen - en dyster syn. Ingen mer flygning kunde göras.

Vi ägnade oss åt våra S1:or- Örjan flög "Pin Up" och jag "Scrappy". Båda planen startar rakt och snällt, de ställer sig också rakt -men inte så lyckat, rakt mot vinden! - Tiderna var kläna - mellan 1 -1.30 min.

av dem var dock lite makabra med, som vi tyckte förhärilgandet av brittiska framgångar i både Falklands-kriget och "Ökenstormen".

4 oz Wakefield dvs modeller från tiden före 1937 med halva minimivikten jämfört 8 oz-klassen visade sig innehålla så stora modeller som "Lanzo Duplex"-kanske ett misstag?

Annars var det mindre plan jämförbara med t.ex. svenska "Cirrus". det blev flera "Lanzo" i fly-off, annat var ej att vänta.

Smått och stort. Bredvid varandra fanns startplatser för *Chuck Glider Cup* och *Texaco Cup*. Den senare betydde tändstiftsmotormodeller. Visst var det härligt att se bl.a. två stora "Civvy Boy 84" med .60-motorer brumma iväg uppåt! En tävling för Twin Pusher *Denny Shields "A" Frame* innebar endast en start - alla samtidigt på kommando. Sigurd satsade för fullt med sin "Kummer". Här gällde det längsta tid och det betydde att flyga bort modellen utan fuse! Så blev det ju också. Anita såg modellen i kikare i 4.50 min. "Då var det kört då", tyckte Sigurd lite uppgivet. Hans uppsyn ljusnade dock efter några minuter. En engelsman hade följt Sigurd modell längre. 9.05 hade han klockat den till! Det betydde seger! Det visade sig att engelsmännen hade kikare på 12x50 och på stativ! Undra på att de såg bättre än vi! Nu var vi överens om att engelsmännen visat sportsmanship och fair-play!

Det som utlysts som ett *World record Attempt* kanske inte blev det men det var roligt ändå. Precis kl 16.15 stod så gott som alla på fältet beredda att släppa iväg ett modellplan!!

Nedräkning 20 seconds - 10, -5, -4, -3, -2, -1, GO! Plötsligt är luften full av modeller som flyger åt alla håll., kanske 200 kanske 300! - En sveper precis förbi min kamera, när jag försöker filma virrvarret! Javisst, jag har ju min lilla "FIB" uppdragen i ena handen,- lägger ner kameran och skickar iväg modellen och fortsätter att filma ! Tjosan! Det här var roligt!



SE 5 i klassen Jumbo Scale Rubber. Foto: S.-O.L.



I en särskild klass för Army Gliders tävlades om muséets vandringspris. Här en Waco. Foto: S.-O.L.



"Big is beautiful" - Här stämmer det! En Carl Goldberg konstruktion från 1937 med Brown J:r. Varje sprygel är uppbyggd på lister liksom alla balkar! Kroppen är helt balsaklädd, ändå är modellen lätt! Foto: S.-O.L.

Vi hann titta lite på *Water Plane Event*. Några tävlande monterade ställ med tofflor på sina ordinarie hjulmodeller. Vissa svårigheter uppstod, särskilt om man startade reglements-enligt. En tävlande lät inte flottörerna ens nud-da vid vattnet då han släppte i väg sin modell! Roligast att se var de två flygbåtarna med dubbla motorgondoler. De lättade från vattnet och flög stabilt och bra om ock inte så länge.

Kurt var klar för fly-off. Varför gick det inte så bra den gången? - Sjunk förstås. Jaha, tyckte Kurt, det var ju roligt i alla fall att ha varit med. Men visst hade det passat bra att ta hem "Sigurd Isacson Cup" till Sverige! En man till hade full tid, en tjeck med en modell påminnande om gamla tyska "Baby". Han skulle förstås lätt överträffa 1.57 min. Men ibland grinar oturen illa. Han drog för hårt i linan, vingen knäcktes och plötsligt var Kurt segrare i klassen!

Omflygningen med Wakefield-modellerna omfattade en stor skara. Peter Michel gjorde en medioker start med turbulensstörning. Elegantast av alla flög en "Jaguar"- snabbt stig rätt upp högre än alla andra. Det förlorade han på! Ska man ha längsta tiden är det bättre att snubbla omkring på låg höjd först sen ta termik och befinna sig inom synhåll. Det var det Peter Michel gjorde och vann!

Varför Sigurd inte kom med i fly-off med sin TP vet vi ej, han hade 3 x 2.30 min och borde ha varit med!?

Åter till förläggningen - dusch och torra kläder.. Nu beslöt Örjan och jag att prova en pub vi sett på vägen "hem"- Det var rätt ställe! Plötsligt var lokalen fylld av modellflygare som vi sett på fältet bl.a. alla tjeckerna! Kall lager är inte dumt när kroppen nästan torkat ut! Örjan tyckte dock att Guinness var ännu bättre som törstsläckare.

Söndag 20 aug.

Sedan vi plockat ihop våra prylar, drog vi på nytt in till fältet. Då vi inte hade någon flygning att göra förrän kl 16.15 passade Örjan och jag på att besöka Arméflygmuseet vid fältet..

Det var välordnat med många dioramor både i modellstorlek och i fullskala. Några



Deltagare i Water Plane Contest. Foto: S.-O-L.

The White Hart Inn £ 22.50

PETER CURTIS
HIGH STREET, STOCKBRIDGE
HAMPSHIRE

Tel: Andover (01264) 810475

VAT No. 189 9113 18



No 53



Jim Baguley inväntar termiken. Flög en "Lanzo Duplex" i 4 oz-klassen. Foto: S.-O.L.

Masstarten blev finalen för oss. Sigurd och Kurt stannade kvar till prisutdelningen. På något sätt blev det en miss det där med *Sigurd Isacson Cup*. Engelsmännen - SAM 1066 - hade lovat att ställa upp en sådan bara de fick vårt medgivande och det fick de! Men vad som hände sen vet vi ej! Nå, Kurt fick en annan stilig pokal som ställdes upp 1958 av Italien! Över en timma tog prisceremonien under David Bakers humoristiska ledning.

Örjan och jag bröt upp för att hinna tillbaka till London innan mörkret kom. Vi hade otroligt svårt att hitta gatorna till vårt hotell i dagsljus även när vi såg det på håll, att hitta i mörker skulle vi aldrig klarat av!

Den här tävlingen var en upplevelse väl värd att minnas och varför inte återuppleva?!

Vi träffade den italienska gruppen en av kvällarna och de inbjöd oss och givetvis alla svenska oldtimer-flygare till en Historical Wakefield Cup i Italien nästa år.



Earl Stahl-konstruktion. "Fairchild". Foto: S.-O.L.



Mario Gialanella, som vunnit Wakefield-klassen på Middle Wallop två gånger kvaddade sin
 Wakefield 1950. Här skall han just dra ut spåreröret på sin 4 or Wakefield Foto S.-O.L.

Forts. Redaktören tycker.

Kontakterna med andra SAM-organisationer visar hur internationellt oldtimerflyget blivit.

Mötet med Alberto Del Chicca och övriga italienare på Middle Wallop var till stor glädje för oss. David Baker och övriga engelsmän tog hjärtligt emot oss. Vi träffade tjecker och amerikaner, ja, det var visst fransmän där också.

Brev kom från USA från förre Presidenten Jim Adams, som uttrycker sin uppskattning över vår tidning och att vi dokumenterar för framtiden.

Historia har ju plötsligt blivit populärt! Vår verksamhet kan otvivelaktigt betecknas som kultur och kanske den med tiden får sin plats i historien!

Genom att förena den historiska aspekten och samtidigt leva så aktivt med i nutiden som vi gör i våra oldtimertävlingar befinner vi oss i en rätt unik situation. Man håller sinnet ungt om kroppen får vara aktiv!

"Oldtimer" inrangeras numera i gruppen "Svenska flygtidskrifter". Redan 1987 tog Stig Kernell med bladet i den förteckning han håller aktuell. Visste du att det finns 21 prenumerationsbara flygtidskrifter i vårt land?

Några är liksom "Oldtimer" medlemsblad för föreningar.

Styrelsen kommer att träffas i slutet av oktober för att diskutera museiverksamhet och besluta om plats för nästa års OT/SM. Förslag finns om placering på Flatruet i Härjedalen men också om repris på årets tävling i Rinkaby. Har du synpunkter på tävlingsplats, så hör gärna av dig!

De nya medlemmarna ber vi få hälsa hjärtligt välkomna i sällskapet!

Till Er alla som deltagit i vår verksamhet vill jag tacka för året som gått och hoppas att alla får ett fint nytt oldtimerår!

Nya medlemmar:

Jörgen Gärdin, Fullblodsvägen 9
175 39 Järfälla

Birger Jonsson, Stallbacken 9,
892 40 Domsjö

Ingvar Persson, Äspinge Råset 613,
242 95 Hörby

Nils Pettersson, Kvarnbacksv. 130
161 49 Bromma

Niels Hassing, Toftegaardsvaenget
316DK-3480, Fredensborg, Danmark

Per Nilsson, Linnégatan 23,
413 04 Göteborg.

-----Per är ju egentligen en förloven
yngling som nu återvänt till fadershuset!----

Three Aviation Magazines in One!

FICTION
MODEL
BUILDING
FACT

FLYING ACES

FEBRUARY
15¢



FLYING ACES - VOLUME THREE
SAM 1066 VINTAGE - PUBLICATIONS

FLYING ACES.

Känner du till den amerikanska flygtidningen "Flying Aces" som utkom från 1931 till början av andra världskriget?

Den innehöll många fina modellplansritningar av Ben Shereshaw, Louis Garami, Sal Taibi, Earl Stahl men också annat läsvärt om både stort och smått flyg.

SAM 1066 har låtit nytrycka 7 nummer av tidskriften och bundit in dem till en bok.

Fler utgåvor är att vänta. (5 totalt)

Kontakta David Baker, SAM 1066,
24 Pinetrees, Weston Favell. Northampton
NN3 3ET. England.

Priset på Army Flying Museum var £ 9.99.

Böcker till salu.

Frank Zaic: Model Aeronautical
Year Book 1955/56 60:-

Harald Martin: Modellplansflygning.
1:a uppl. 1934 100:-

Harald Martin: Modellplansflygning
2:a uppl. 1936 100:-

Kenneth Munson: Flygplan i färg 4
Privatflygplan 35:-

Jan Jangö: Teknik och Hobby 1974
-Linstyrt, Zeppelin, plastbygge 25:-

Pojkarnas flygbok 1942 -häft. 25:-

" " sämre rygg
häft 20:-

Porto: B-porto 12:30 tillkommer.

S.-O.Lindén pgk 55 09 16-1

Modellflygarminnen från 40-talet.



Tibro Modellflygklubbs lokal.

Fr.v. Sven Johansson, Olle Lindberg, Ove Ljungkvist, RuneÅberg, Folke Friske och Börje Zäll.

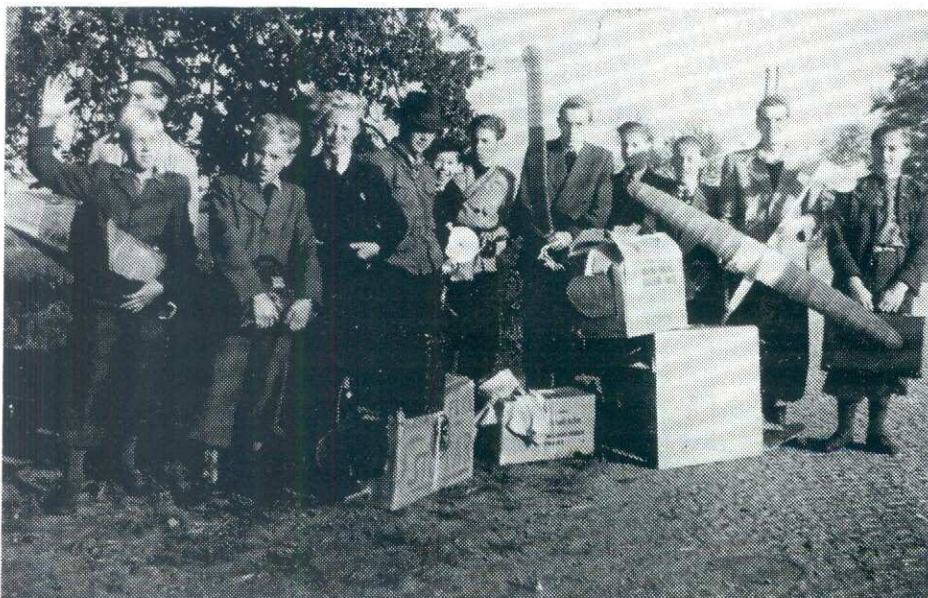
Tibro Modellflygklubb bildades i början av 40-talet. Fabrikör Göran Zäll - en möbeltillverkare - var initiativtagare. Jag minns mycket väl det första årsmötet, som hölls på Larssons Café i Tibro; det första sammanträde jag varit på i mitt liv.

Klubben hade egen lokal mitt i Tibro, en före detta verkstad, som klubben fick hyra. Utanpå verkstaden stod med stora vita bokstäver

TIBRO MODELLFLYGKLUBB

Mitt i lokalen fanns en järnkamin, som trots att vi eldade den glödhet inte förmådde värma upp hela den gistna gamla verkstaden under kalla vinterkvällar.

Jag kan ännu känna lukten av kollodium och zaponlack och det lim vi själva tillverkade genom att lösa upp remsor av celluloid i aceton. Till klädsel använde vi domestic och det krävde mängder med lack för att bli tät. Balsa såg jag aldrig till, men spryglar och lister av furu gick bra att få sågade på någon av snickeriverkstäderna här.



. På väg till en tävling.

Fr.v. Stig Johansson -(min bror), killen bakom honom minns jag inte namnet på. Thore Lundström skymtar bakom Sven Johansson, Kurt Lundkvist, Börje Zäll, Kurt Franzén, Olle Lindberg, Ove Ljungkvist, Lars Larsson, jag själv(Bengt Johansson), Åke Karlsson samt Lennart Johansson -(min andra bror).

Modellerna trimmade vi på torget och den angränsande ängen ca 200-300 meter bort. Trots kringliggande bostäder och en rad affärer runt torget vinschade vi ibland upp våra modeller.

Jag minns med fasa när min S 1:a en gång var på väg rakt mot Bokhandelns stora skyltfönster.

Av någon oförklarlig men lycklig anledning svängde modellen i sista stund och tog med nosen rakt i fönsterkarmen.

Klubben anordnade två tävlingar, som jag minns. Den ena på Ruders egendom utanför Tibro och den andra på Häggetorps egendom i närheten av samhället. Jag minns inga detaljer, bara att någon av misstag trampade sönder nå-gons modell genom att gå baklänges och trampa rakt i trunken.

Vi deltog också i tävlingar utanför Tibro, bl.a. i Karlsborg, Hjo, Skövde, Jönköping, Örebro och Borås.

Till Borås åkte vi tåg dagen före tävlingen och fick övernatta i en av regementets baracker. Tävlingsdagen blev lyckad för min del. I klass S 3 kom jag på 2:a plats med en modell som hette "Sven". Jag hade hittat ritningen i en tidning och byggde efter den. Den hade bärande stabbe, var lätt att starta och flög mycket stabilt och bra.

Vid SM i Halmstad 1945 blev Ove Ljungkvist i vår klubb bland de fem bästa. Själv kvaddade jag min nya S 1:a och kunde inte fullfölja tävlingen.

Ett roligt minne har jag från en vintertävling i Karlsborg på Bottensjöns is - troligen var det 1943. I klubben hade vi en kille Folke Friske, som var duktig på att vinscha upp modeller och han drog upp alla modeller åt oss i klubben. Om det var tillåtet minns jag inte. Speaker var vanligt på varje tävling liksom nummerlapp på varje tävlande. Nu kunde man höra speakerns stämman genom högtalarna med jämna mellanrum utropa. "Nu vinschar Folke Friske!"

Tyvär har jag varken någon modell eller ritning kvar från den tiden, men många roliga och fina minnen bevarar jag med glädje.

Bengt Johansson

Modellflygklubbens grundare längst till vänster med unga medlemmar.

Fr.v. Göran Zäll, Lennart Johansson, Olle Tiberg, Kurt Lundkvist, Ove Ljungkvist, Gunnar Pettersson, Folke Friske, Rune Johansson, Olle Lindberg, Sven Johansson och Börje Zäll.



Utanför järnvägsstationen i Tibro inför resa

till en tävling

Fr.v. Kurt Lundkvist, Olle Lindberg, Rune Åberg, Olle Zäll och Lars Larsson



Några av klubbens medlemmar med modeller.

Fr.v. stående - Okänd, Stig Johansson, Rune Åberg, Karl-Erik Johansson, Börje Zäll, Lennart Johansson, jag själv (Bengt Johansson) och Kurt Lundkvist, sittande: Olle Zäll och Lennart Johansson



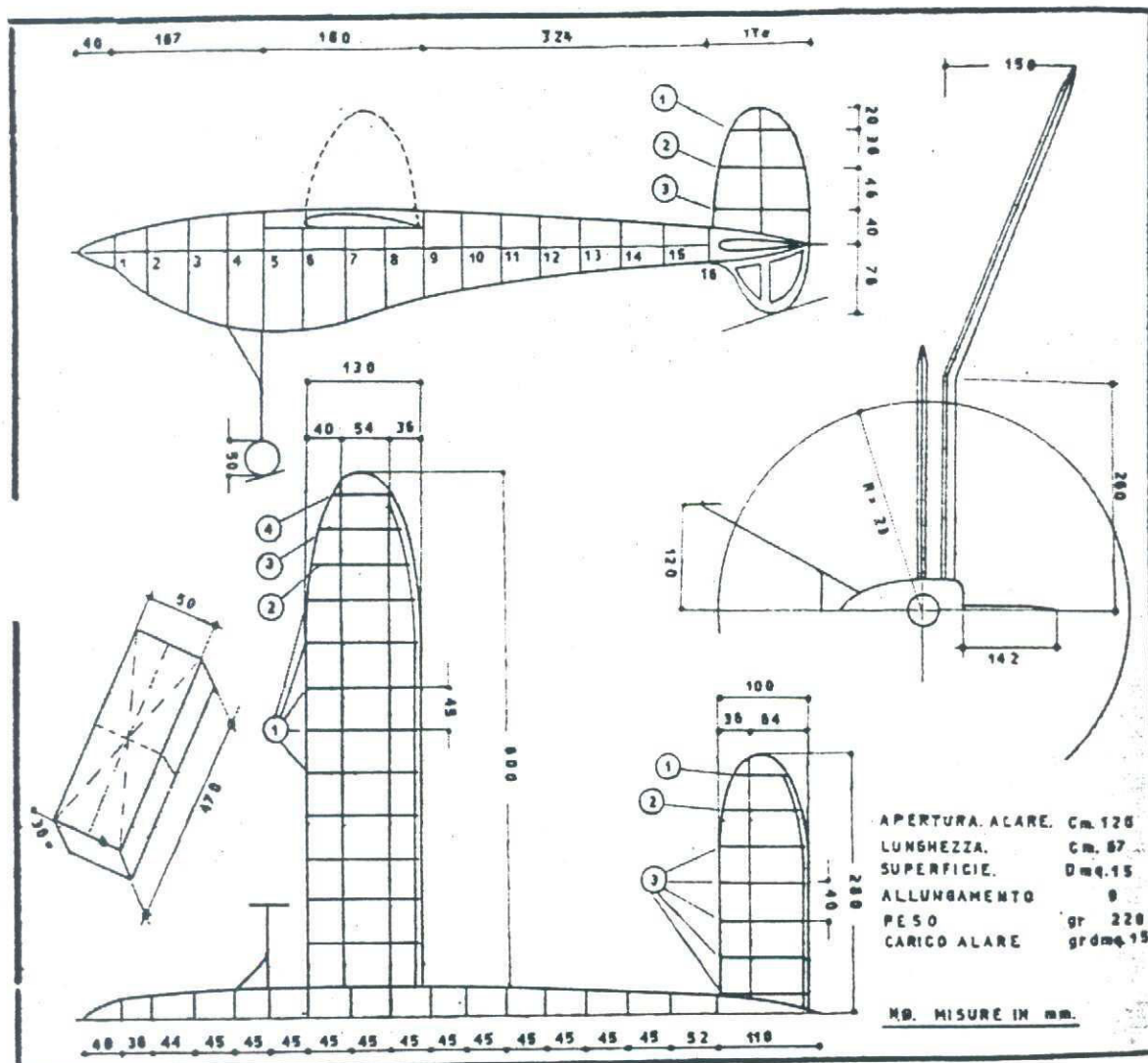
Lite Oldtimernostalgi

När HOBBYBOKEN kom ut 1943 innehöll den en liten ritning på en Wakefield som tilltalade mitt öga alldeles speciellt. det var en modell ritad av Guido Pozzi från en plats som heter Calliate, Novara i Italien, och den hette I-DOME.

Modellen var en omarbetning av Jim Cahill's Wakefieldvinnare från 1938, en modell som jag då bara sett på foton men gillat i hög grad. Som vanligt var i Hobbyboken med utländska ritningar var den mycket summarisk. Egentligen bara måttskiss, men till den här fanns det en spantruta. Kroppen alltså nästan färdigritad! Byggsättet däremot var inte beskrivet, mer än det faktum att den byggts med ett par kraftiga sidolister och ett antal stringers därutöver. Men den kunde ju naturligtvis byggas på alla erfarenheter som Cleveland-bygg-satsbyggandet gett. Sedan var det resten. Ingen vingprofil, inte någon som helst materialdimension, alltså dags för egna idéer.

På en av de linjerade noteringsssidorna i boken skissades så grunderna in, profil - den gamla pålitliga Göttingen 497, vinge med rak mittdel och trapetsformade spetsar och en stabbe med två fenor, för i luften såg man ofta SAAB:s 18A och det där med dubbla fenor såg bra häftigt ut. Dessutom använde ju Sigurd Isacson det på sina segelmodeller. Sen liknade den I-DOME så lite att den fick heta "Mix-43".

Det var många år senare jag råkade se den här skissen i Hobbyboken och kom ihåg min modell. På skissen står antecknat "Flög bort 26/4" vilket förmodligen var 1944. Jag kommer ihåg att det var en ovanligt vacker vårdag, alldeles lugnt och ovanligt varmt och fint flygväder. Jag har senare konstaterat att det var en söndag vilket förklarar varför jag kunde flyga från gamla F3 på Malmen. Efter lite trimning och mycket spänd på hur den skulle uppföra sig, drog jag så upp motorn

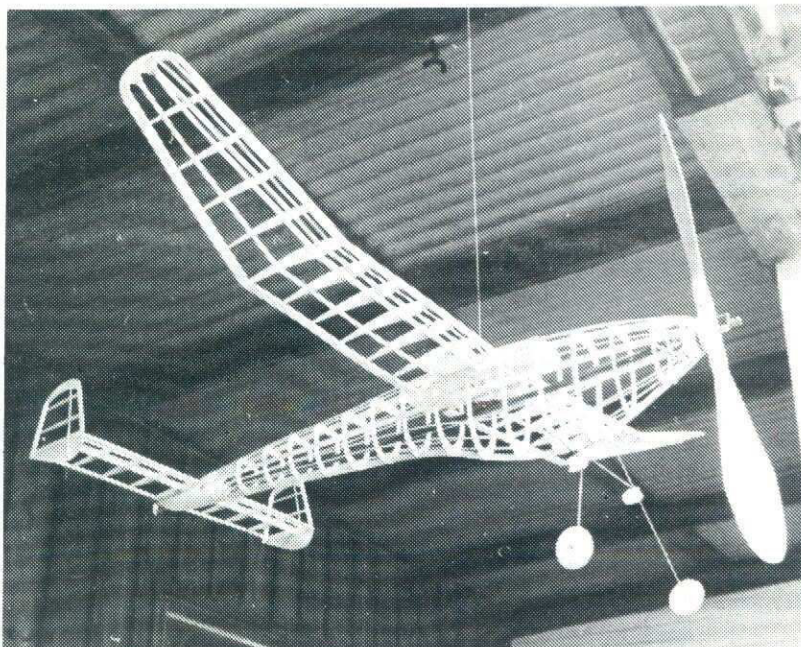


I-DOME

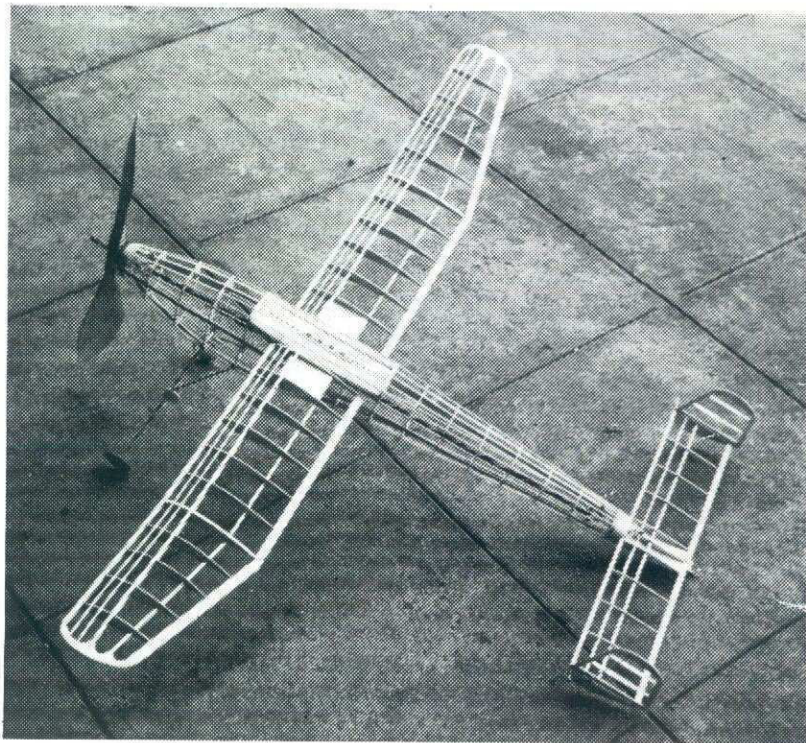
och släppte iväg den. Den steg snällt, planade ut, motorn gick ut och glidet började. Det såg riktigt bra ut till en början tills jag upptäckte att den inte sjönk. Den steg istället sakta och trots att det inte blåste drev den iväg åt nordväst, väderstreck med all skogen och ingen väg ut från lägerområdet. Alltså i panik iväg på cykeln, ut genom vakten och runt hela flottiljorområdet. När jag äntligen kom bort på rätt sida syntes naturligtvis ingen modell och den kom heller aldrig till synes igen. För som vanligt hade jag ju inte tänkt på det här med en liten adresslapp på modellen!

När jag förra hösten flyttade till Skåne och allt gammalt skulle packas, vad dyker upp om inte den gamla ritningen till "Mix-43". Ritad på restbitar av väv från morfars ritkontor och vattenskadad men faktiskt i hyggligt skick. Nu började det plötsligt klia i byggnerven. det var ju mer än 50 år sen, skulle man klara av att bygga så'n't här igen? När sedan en av de gamla japanska träpropellrarna, samma frihjulande typ som jag använde på "Mix-43", dyker upp, så är det klippt. När det sedan blir lite stagnation på jobb som absolut måste göras så startar jag bygget. Ritningen som 1943 måste ha varit kristallklar visar sig nu innehålla ett antal frågetecken. varför är det t.ex. två framkanter på stabben? Det tar tid innan jag kommer på att jag ändrat för att få rätt bäryta. Och konstruktionen av flygkroppen, där vingen fästs in, en mycket komplicerad historia som skulle vara strömlinjeformad men dessutom tillåta att vingen flyttades till rätt tyngdpunkt? Men så minns jag det här med bygglädjen. Ibland var det ju roligt att komplicera bara för glädjen att se om det trots allt skulle fungera! Varför antecknade jag inte på ritningen vilka dimensioner på material som jag byggde med? Men så finner jag under byggets gång, att jag kommer ju faktiskt ihåg vad jag använde. Så upptäcker jag att det här med modellbyggandet faktiskt har satt outplånliga spår i livet. Efter 50 år behövs bara en ritning för att minnet ska väckas till liv och det mesta återkomma.

Bygget fortskred riktigt bra och modellen blev träfärdig. Som egenhändig byggare tycker man naturligtvis att den är otroligt vacker. Nu säger oldtimern inom en att man ska sätta dit den gamla japanska propellern, men på ritningen är skissat en fällbar propeller med hänvisning till Model Airplane News, maj 1941, sid 26. In i arkivet och leta och mycket riktigt. Där är



Mix-43 väntar på klädsel. Foto: C.G. Ahremark



den! Naturligtvis är konstruktionen ändrad även här, men det är ju lockande att åter tälja en propeller, så det får bli en fällbar. Sen blir det tyvärr som förut. Jobben rasar in, styrda av publiceringsdatum och enträgna projektledare. Det är med dåligt samvete man då och då stjälar en halvtimme för att få på lite japanpapper, eller för att ta sig tid att skriva om hur jäkla roligt det var att återuppliva en gammal modell från det förgångna. Vi Oldtimers har det rätt kul!

C.G. Ahremark

Rolf Lundkvist

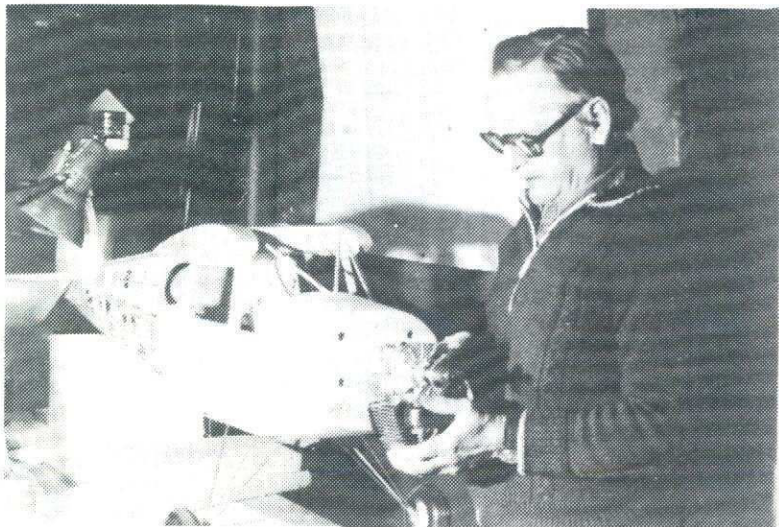
Rolf Lundkvist var född i Norrtälje och uppvuxen i Skutskär. Redan i tjugooårsåldern flyttade han till Söderfors, där han sedan var bosatt under hela sitt liv. Rolf var en aktiv och iderik person som hann med åtskilligt under sin levnad.

Vi kan börja med modellflyg, som nog var hans största hobbyintresse. Han berättade, att han redan som 7-åring byggde sin första modell. Det var en gummi-motormodell efter en ritning i Allers. Efter den skulle det följa många och mer avancerade modeller under åren. När de radiostyrda modellerna började komma måste han naturligtvis också pröva på dem. Till en början arbetade han med mycket enkla typer av radio, dvs en-kanaliga. Det var troligen omkring 1955. När han flög med dem hemma på idrottsplatsen i Söderfors blev det snabbt folksamling. Alla visste om Rolfs hobby och vad han kunde fixa till. När modellernas ilska motorljud hördes över samhället, visste alla att nu var Rolf igång med något spännande att bjuda på. De visste också var han höll till. Ibland blev det så många åskådare på idrottsplatsen, att Rolf inte fick tillräckligt utrymme att flyga på.

Så kom de modernare radioapparaterna och med dem började Rolf bygga större och mer avancerade modeller. Då blev idrottsplatsen i Söderfors för liten som flygplats och fick bytas ut mot N.Norra Upplands Flygklubbs flygfält i Gryttjom. Där kom i fortsättningen de flesta av Rolfs kvartsskalamodeller att provflygas.

Med åren blev både Rolf och hans flygmodeller kända och populära. Han blev ofta anlitad att medverka vid hembygdsgårdar, utställningar etc för att visa sina modeller och naturligtvis flyga med dem. Det blev ett effektivt dragplåster för arrangörerna. Speciellt uppmärksammade blev hans 1/4-skalamodeller. Så stora modellflygplan var mycket ovanliga. -De såg ju ut som riktiga flygplan! I Furuviik, nöjesparken utanför Gävle, deltog han många gånger i samband med olika tema-arrangemang som parken anordnade.

En modell som Rolf ofta hade med sig och visade upp vid olika arrangemang var en Tiger Moth med spännvidden 2235 mm. Den var inte demonterbar, så när han skulle åka med den till olika utställningar, var han tvungen att fästa den i skidstället på biltaket. Det hade sina risker. För att den inte skulle slita sig loss måste han ställa den i färdriktningen med negativ lutning, så att den inte kunde lyfta. Sen fick bilfärden ske i dämpad fart, max. 60 km/h som han sa. Han mötte och blev omkörd av många förvånade bilister.



Rolf Lundkvist bygger Piper Cub.



På flygfältet.

Rolfs enorma intresse för att bygga modeller och hans produktionsförmåga blev ett ekonomiskt problem. Tack vare sin iderikedom löste han den saken fiffigt. Han kom överens med några hobbyaffärer, att om de höll med material, så byggde han. I gengäld fick de hänga upp modellerna till försäljning i sina affärer, sen han flugit med dem. En fin reklam för båda parter!

En hobbyaffär som Rolf hade mycket samarbete med var Molanders Hobby i Gävle. Den har nu flyttat till Landskrona.



Här är en förteckning över de modeller som Rolf levererat till till Molanders Hobby.

<u>Flygplanstyp.</u>	<u>Spännvidd</u>	<u>Motor</u>
North American AT-6,	1843 mm	61-90
Boeing Stearman	1736	61-90
Curtiss Hawk P6E	1600	61-90
Douglas DC-3	2112	2 x 35-40
Piper Cub J3	1400	20-25
Bellanca Decathlon	2438	108-300
Tiger Moth	2235	60-120
Rodeo	52 tum	40-60
Pot Pot	54	15-20
Fokker Triplane	54	60
Fokker Eindecker	68	40-60
AVRO 504K	72	60
Fokker D IV	57	60
Great Lakes Spec.	60	60
Sopwith Camel	56	60
Aerobat	48	20-29
Sparmann P-1	84	120 FS
Little Toot	57	61
Fairey Flycatcher	58	61

SE 5, Skybolt, Mr Mulligan, Zero.

På Flygvapenmuseum i Linköping finns också modeller som Rolf byggt. Det är sådana som efter hans bortgång inköpts av museet.

De här modellerna finns på Flygvapenmuseet:

Tiger Moth målad i engelska flygvapnets färger.

SE-5 även den i RAF:s färger.

Sparmann S1A

Andra modellplan som Rolf byggt, men som vi inte vet var de finns i dag är följande:

Piper Super Crusier, Liberty Sport, Nieuport 28 och Mustang.

Rolf byggde inte bara modellflygplan. Han tillverkade även många modellbåtar. En av de mer kuriösa var en flodspruta. Naturligtvis var den radiostyrd och när han demonstrerade den svängde den med sprutorna och sände iväg en vattenstråle.

Radiostyrda stridsvagnar fanns också med i hans produktion. Naturligtvis var han också med och byggde modelljärnvägar.

Ett av de mer ovanliga modellbyggen Rolf utförde, var en kopia av det engelska emigrationsfartyget Mayflower. Det tog honom nära två år att fullborda det.

Även i sitt dagliga arbete fick han tillfällen att omsätta sin idérikedom, sin uppfinningsförmåga och sin kunnighet i att utforma modeller. Han arbetade som instrumentmakare på Söderfors Bruk. När idéer till nya maskiner eller experiment skulle prövas, var det Rolf som gjorde modeller till dem. Som instrumentmakare var han van vid att arbeta med smådetaljer och med stor noggrannhet och det passade honom urmärkt för hans modellbyggande.

Men Rolf hade också andra intressen. Han smalfilmade t.ex. ganska mycket. Tillsammans med andra filmare ingick han i kommunens filmteam, som hade till uppgift att dokumentera kommunens historiska och kulturella tillgångar.

Han var också musikintresserad och deltog i flera hornmusikkåror, där han spelade trumma, klarinett och saxofon.

En del människor har den otroliga förmågan att se positivt på livet, trots motigheter. Sådan var Rolf Lundkvist. Även då sjukdomen kom och han blev förtidspensionär var han positiv. "Nu får jag mer tid för modellbygge", var hans kommentar. Modellbygget var säkert positivt för Rolf under sjukdomstiden. Hans sysselsättningsbehov fylldes och han fick utlopp för sin kreativitet samtidigt som skapandet gav honom glädje.

Rolf Lundkvist var vid sin bortgång 1992 72 år gammal

Tierp 950830 Nils Engström



Två sorters dekaler finns att köpa. Den ena är av självhäftande plast av visad storlek, blå på vit bakgrund. Lämpliga för större modeller, väskor, bilrutan, postlådan m.m.

Pris : 4:-/st eller 22:- för en karta om 6 st.

En mindre sort 40 x 40 mm- en s.k våtdekal eller överföringsbild lämpar sig bra för modeller särskilt de små. De kostar 3:-/st eller 18:- för en karta om 6 st

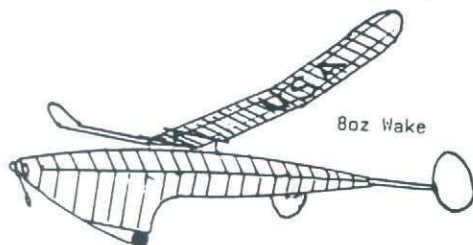
Porto tillkommer med 3:10 föreningsporto.

Beställningar kan göras hos "Oldtimer" c/o S.-O.Lindén, Hovstavägen 15, 703 63 Örebro
Enklast beställer du genom att sätta in beloppet på postgiro

55 06 16 - 1, S.-O.Lindén

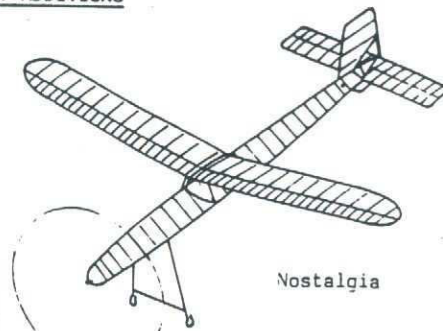
Ange på talongen vad du beställer !

BOB'S PLANS - RECENT ADDITIONS



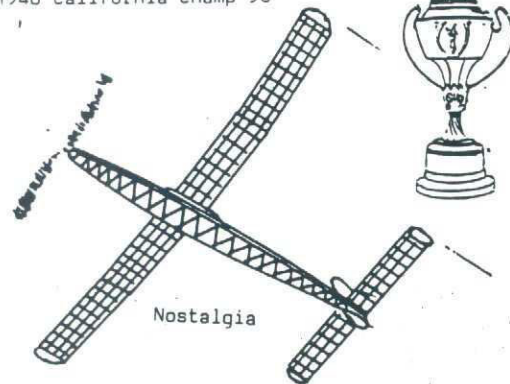
Boz Wake

1940 California Champ 50"



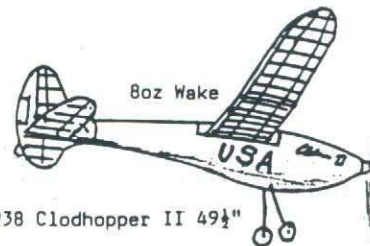
Nostalgia

1952/53 John Knight's Wake 46"



Nostalgia

1953 Joe Foster's Winning Wake 48"



Boz Wake

1938 Clodhopper II 49½"

ALL PLANS £3.00 inc p&p - R G JONES 2 LIPSCOMBE PLACE, CATERTON, OXON. OX18 1EP

SMALL SAE FOR FULL LIST READY TO RUN TIMERS £5.00 inc p&p

HISTORICAL WAKEFIELD CUP - 1996



PROGRAMME

DATE: Sunday, August 11 th, 1996

PLACE: MANIAGO (Italy) - (see map and programme E/Ch)

TIME SCHEDULE ON CONTEST DAY:

10 a.m. - 1 p.m.:	Rounds 1 and 2
1 - 3	Lunch break
3.30 - 5	Round 3
6	Fly - Off
8	Prizegiving ceremony
9	Closing Banquet

(In case of bad weather, time schedule can be changed using, if necessary, Monday morning too)

AERO CLUB ITALIA



AERO CLUB GORIZIA

CATEGORIES: VINTAGE WAKEFIELD

a) Antique - Pre 4 oz. (1928-1933)	max 2'
b) Veteran - 4 oz. (1934-1936)	max 3'
c) Classic - 8 oz. (1937-1950)	max 3'
d) Post Classic (1951-1953)	max 4'

RULES:

Three rounds with Rise-off-Ground (ROG)

Unlimited time for fly-off

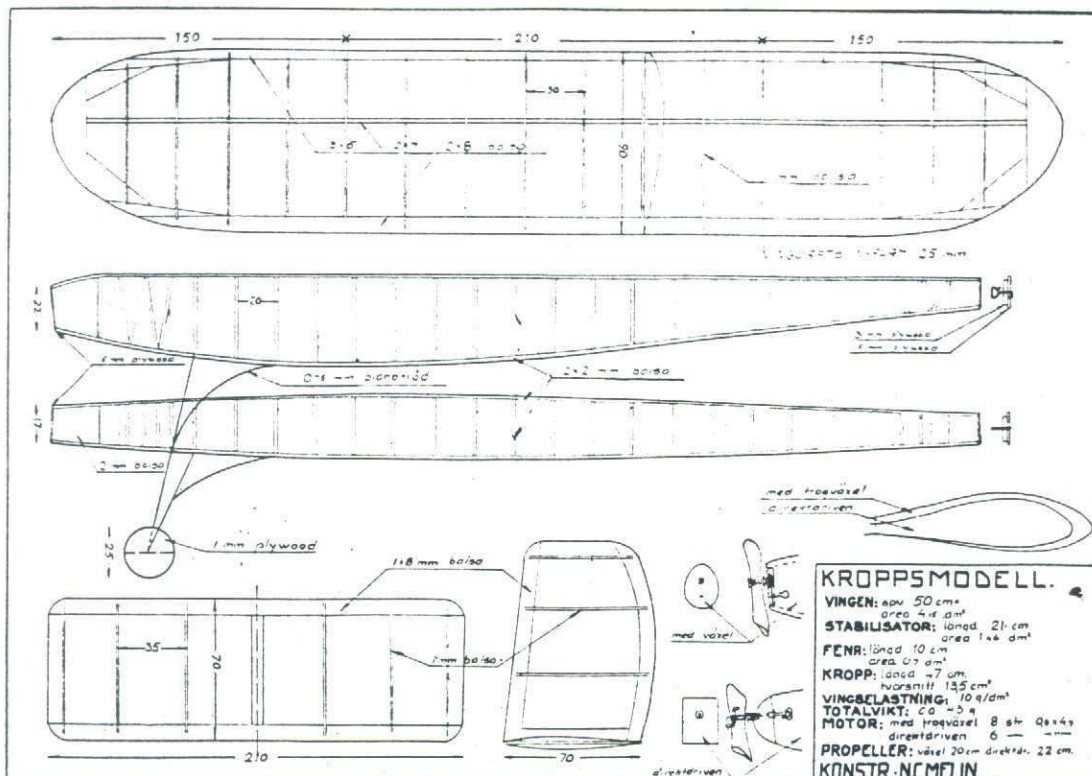
Reserve model not accepted

The competitor can present one model only in each category Proxy flying allowed
FAI Sporting Code and SAM Rules will be observed

Den stora utmaningen 1996

dvs Wentzeltävlingen på
Vingarnas dag i juni på
Gärdet i Stockholm gäller
"Trim" Curry Melins
konstruktion.

Detta meddelas som ett
förhandstips. Hall kontakt
med Lasse Wentzel.
Ritning finns hos honom.
Tävling sker även med
övriga Wentzelmodeller

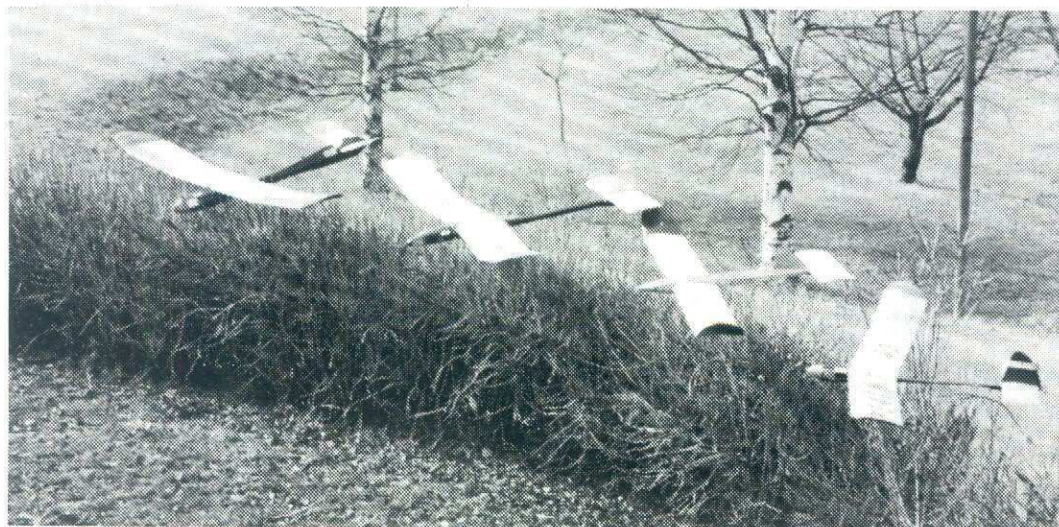


IDENTIFIKATIONSTÄVLING!

Fyra "kråkor" har satt sig i buskarna. Skriv namnen på modellerna, konstruktörernas namn och firman (firmorna), som producerade dessa modeller!

Sänd svaret till "Oldtimer", c/o S.-O.Lindén, Hovstavägen 15, 703 63 Örebro. **Först rätt öppnade lösning** ger en ritning till någon av dessa modeller i pris. Ange vilken modell du önskar! Skriv ditt eget namn och adress! Tävlingsstiden utgår 10 dec 1995.

Två personer äger ej rätt att delta i tävlingen, - redaktören och byggaren av modellerna!



Resultat från Revinge möte 1995.

Enl. telefonrapport från Bertil Dahlqvist
var det blåsigt och mot slutet kom regn.

Klass A						
Pi	Namn	Modell	1:a	2:a	3:e	Total
1	Georg Törnkvist	TI-39	115	120	--	235
2	Thomas Johansson	Trumf	59	38	90	187
Klass B						
1	Sigurd Isacson	Vastanvind	120	110	120	350
2	Bertil Dahlqvist	Landegren	101	120	120	341
3	Gunnar Stedt	Hep Cat	96	120	120	336
4	Anders Hakansson	Landegren	120	113	91	324
5	Sten Persson	Clipper	120	--	--	120
6	Birgit Törnkvist	Fl. Aces Moth	44	23	42	109
Klass C						
1	Anders Hakansson	Landegren	120	120	120	360
2	Lennart Hansson	One-and-a-half	97	109	88	294
3	Gunnar Stedt	Chopstick	114	120	--	234
4	Martti Bogdanoff	Laban	69	61	80	210
5	Georg Törnkvist	Löwens G:1a	92	32	60	184
6	Tycho Andersson	High Climber	60	48	52	160
7	Björn Johansson	3/4 Korda-39	45	48	34	127
8	Gösta Aurér	Hugin	46	33	33	112
Klass D						
1	Anders Hakansson	Rimfaxe	120	120	120	360
2	Ingvar Persson	Copland-36	91	120	84	295
Klass TP						
1	Ove Larsson	Manulkin	80	64	79	223
Klass S1						
1	Kurt Sandberg	HW-44	80	120	66	266
2	Rune Tedenryd	Sunnanvind	51	57	120	228
3	Tycho Andersson	Laruska	77	22	82	181
4	Sigurd Isacson	Sunnanvind	94	86	--	180
5	Sven Landervik	HW-43	29	65	58	152
Klass S2						
1	Martti Bogdanoff	Termik	45	82	34	161
2	Kurt Sandberg	KS-46	65	30	--	95
3	Sigurd Isacson	Scout	44	47	--	91
4	Sven Landervik	Taifun	88	--	--	88
Klass Sint						
1	Rune Tedenryd	Bora Gunic	120	77	85	282
2	Sven Landervik	Skymaster	120	62	40	222
3	Ove Larsson	Nordic	50	--	--	50
4	Rune Tedenryd	Skymaster	3	--	--	3

Tack till medarbetare i detta nummer!
C.G. Ahremark, Rolf Astervik, Anders Bäckblom,
Nils Engström, Sigurd Isacson, Bengt Johansson,
Lars Ljungberg och Sven Rågwall.

RITNINGKOPIOR TILL OLDTIMER- MODELLER.

Pris inkl porto.
Sänd till postgiro 55 09 16-1
S.-O.Lindén

GUMMIMOTORMODELLER

Starks Wakefield 1950	40:-
Fillon's Wakefield 1937	60:-
Lars Ljungbergs Wakefield 1950	60:-
Volo Hallvig 75 cm	20:-
Gladan-Wentzel 98 cm	25:-
Zephyr Vilén 95 cm	35:-
Landegren Spec. 98 cm	40:-
Zeffiro, Wakefield Italien	40:-
Jaguar Wakefield 1948	40:-

SKALAMODELLER - GUMMIMOTOR

Spitfire (storskala) gummi 2 blad	75:-
Mr. Mulligan - skala	50:-

DIESELMOTORMODELLER

Pimpernel dansk F-modell 1390 mm	60:-
HA-50 Cyclone F-modell	35:-
Pirat - engelsk F-modell	40:-
Flyg-44 (2 blad)	45:-
Skyskooter -RC 1-kanal, 1 cm ³ (ED Bee)	60:-

CO² - KOLSYREMOTOR

REP 1910- CO ² skala	35:-
---------------------------------	------

SEGELMODELLER

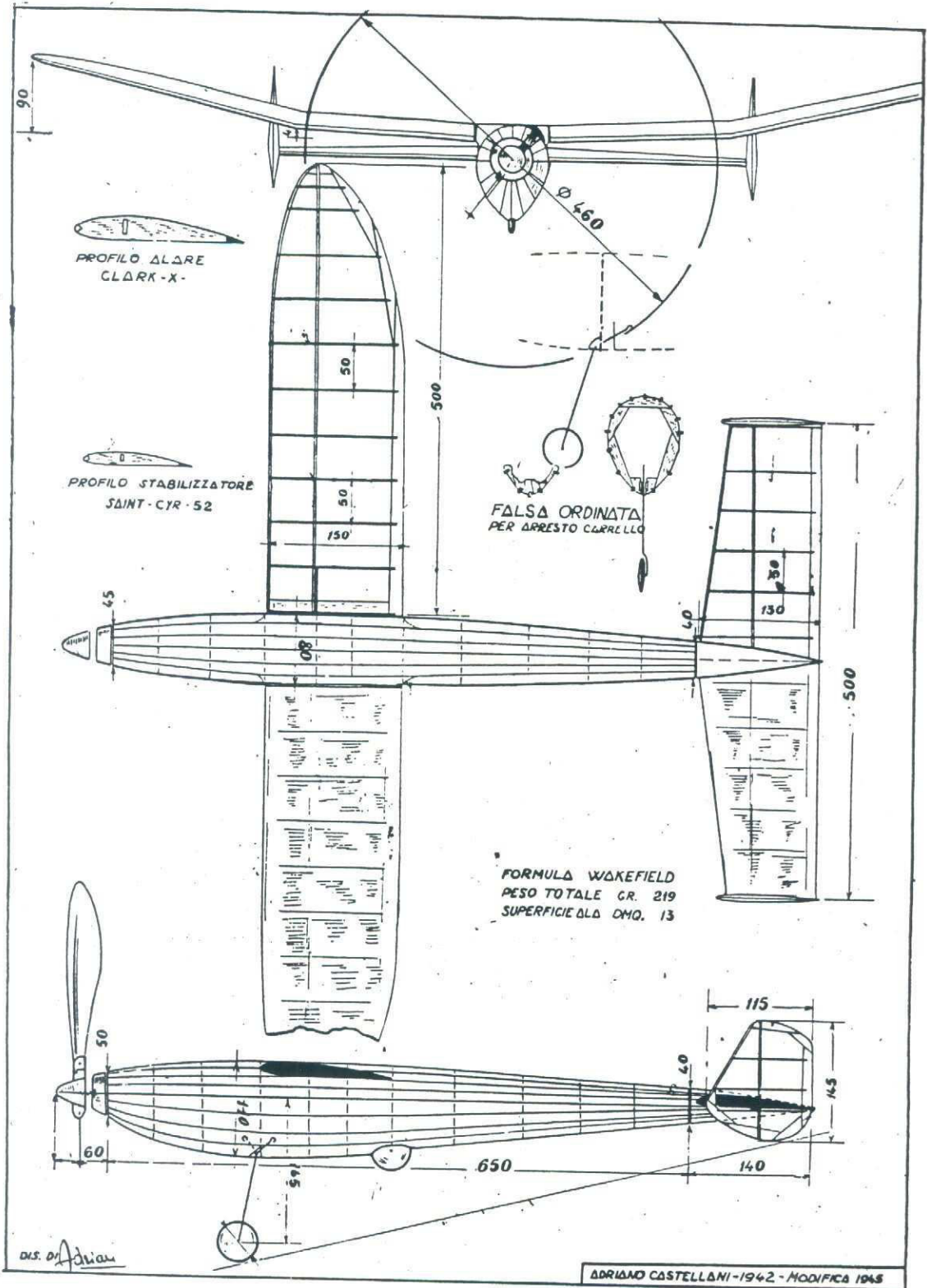
Pantern S1 Sigurd Isacson	30:-
Zamba S1-100 cm	30:-
Calle-dansk segel 180 cm	35:-
Pelican dansk segel 150 cm	40:-
Tico Tico segel 180 cm	50:-
Olympia dansk segel 100 cm	35:-
Optimal, Olle Bergendahl	35:-

Nytt i Ritningsbanken.

Allers 1 1938 segel 100 cm spv.
konstr. Sven Wiel Bang
HW 44 S1 1944 konstr. Hans Westfeldt
kopior genom S.-O.Lindén

Reklamblad för SMOS.

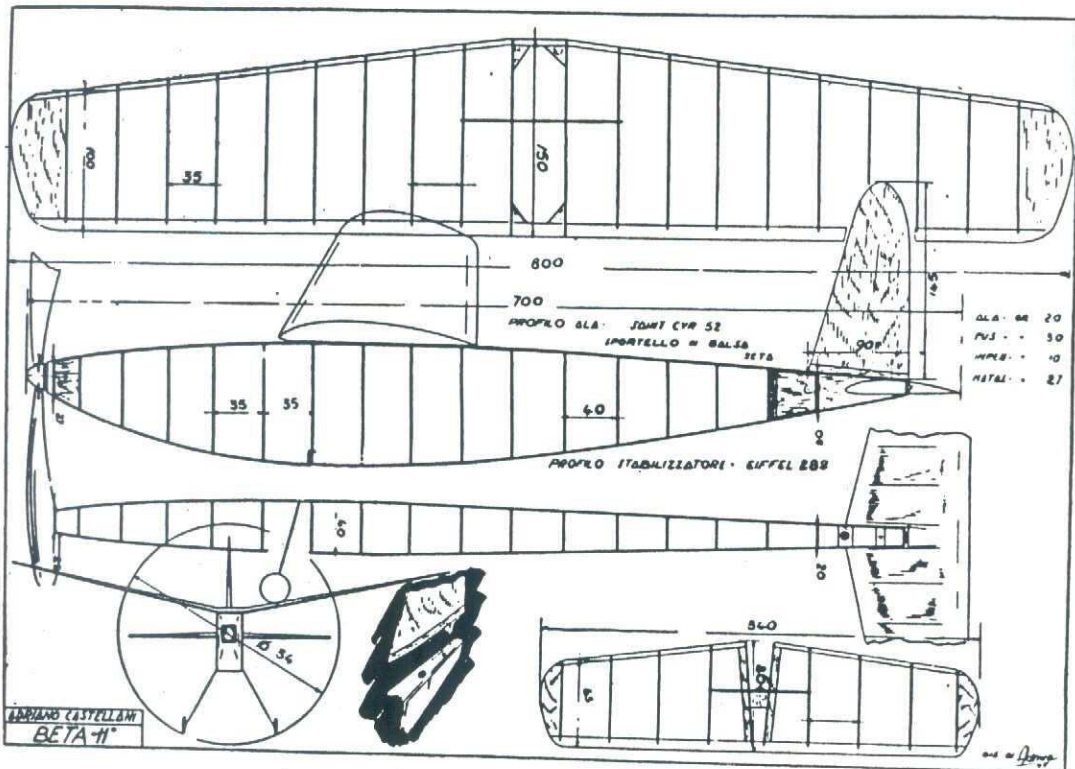
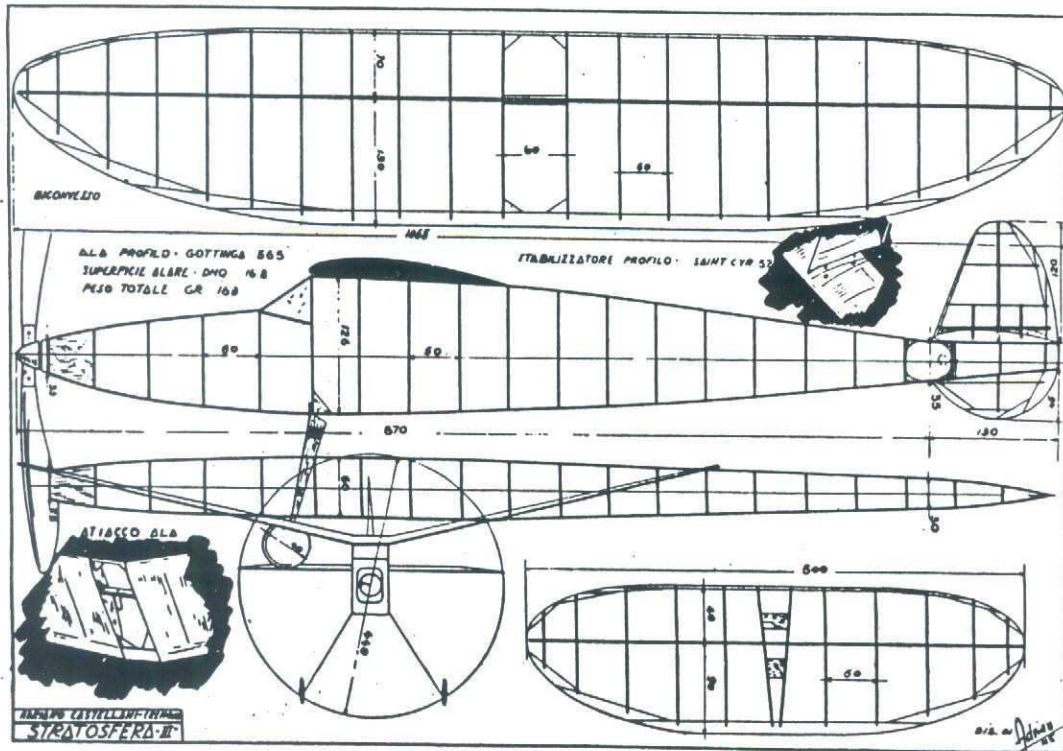
Bifogat detta nummer finns ett reklamblad
avsett att givas till någon du känner och som
kan tänkas vara intresserad av Oldtimerflyg.



MODELLI OLD TIMER ITALIANI
 da il Modello ad Elastico di A. Castellani

A CURA DI L. FANFANI

MODELLI OLD TIMER ITALIANI
 da il Modello ad Elastico di A. Castellani



A CURA DI L. FANFANI



OLDTIMERFLYGAREN
 ÄTER HEMMA I VARDAGEN
 DRÖMMER OM NÄSTA ÅRS
 FLYGNINGAR DÅ ALLT SKA
 KLAFFA OCH MAXA!

EPISODER UR
 MITT OT-SM
 1975 RINKABY
 ROLF ASTERVIK

REDAN VID
 TRIMNING
 DÅ SCIMITAR
 YSTER AV
 DIEZELKRAFT
 LYFTER I
 ALL HAST
 MEN NER I
 EN KRASCH!



PÅ LÖVEN GI TÄNDES
 FUSEN FÖR EN MAX...



... MEN NER SOM ETT
 LÖV DEN FALLER STRAX!



HI-HO PÅ SIN FÖRSTA START
 FAR SÅ MYCKET KRAFT...



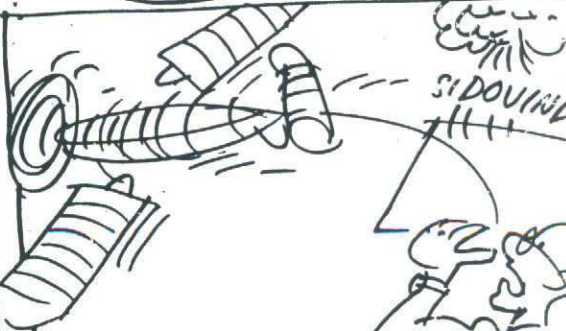
... ATT DEN FLYGER IKAPP



-TVA MÖRKAR SOM INTE
 FÖRSTÅR ETT SKVATT!



VA NU DÅ?!
 SKA DET
 BÄCKAS NÄR
 VI RÄKAR.



JAG AVSLUTAR MED "TJIFF"
 -SOM AV EN SIDOVIND KOMMER
 I SPINN.