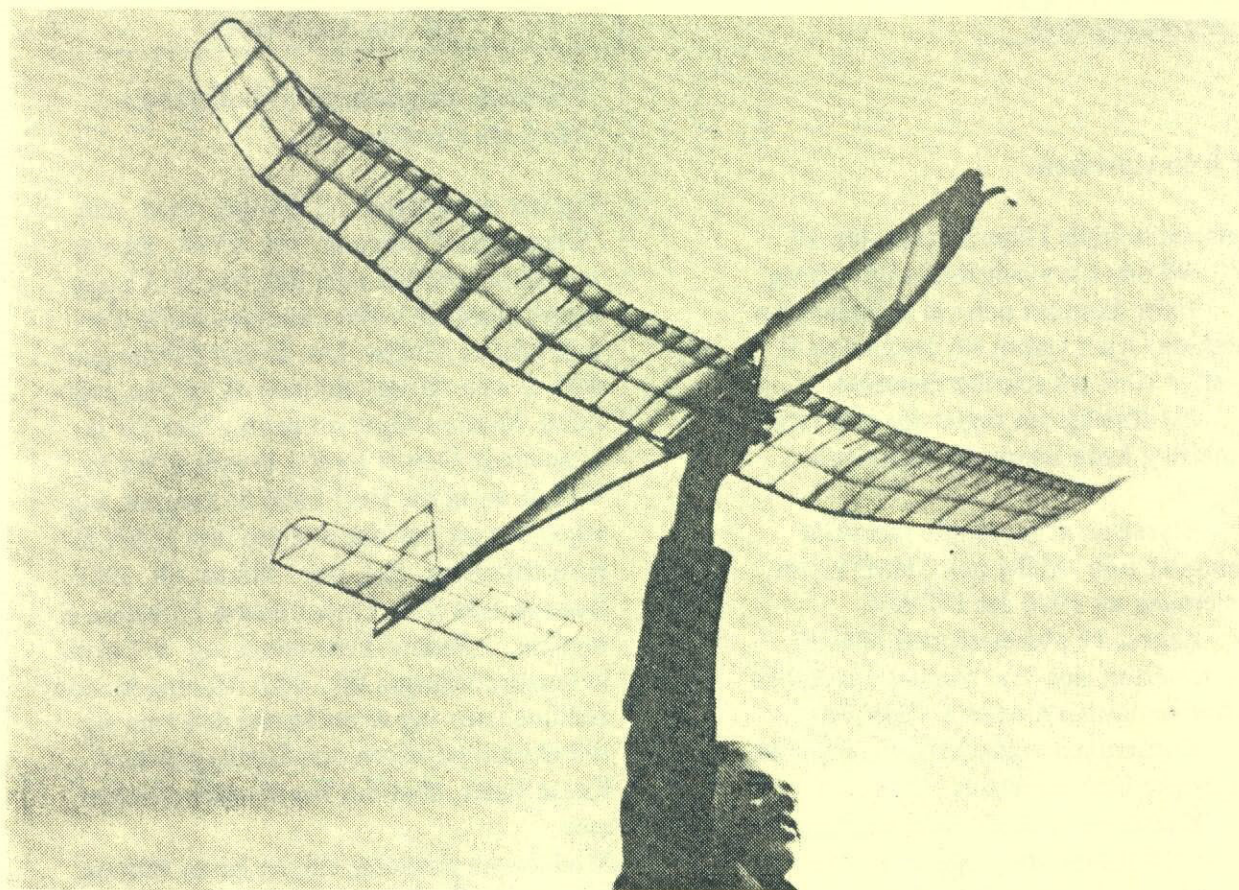


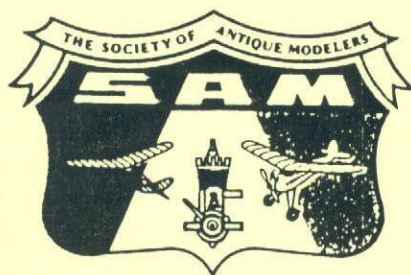
# OLDTIMER

SPECIALTIDSKRIFT FÖR MODELLFLYGARE

Nr 2.1996



- SMOS - 10 ÅR!
- OLDTIMER - 25 ÅR!
- A2 - NORDIC - 50 ÅR!



SOCIETY OF ANTIQUE MODELERS





### Nytt från styrelsen.

Styrelsemöte hölls i Nynäshamn den 10 mars 1996 hos Lars och Karin Ljungberg.

Inför årsmöte och val av ledamöter meddelade Örjan Gahm sin önskan att få avgå efter 10 år på sekreterarposten.

Ett förslag om regler för radiostyrt oldtimerflyg hade inkommit från Sven Landervik.

Styrelsen accepterade tacksamt erbjudandet från AKM och SHMFK om arrangemang av 1996 års OT-SM.

Lagret av plaketter med SMOS-logon är nästan slut. Ev. nyanskaffning bör ske efter samrådan med bl.a. SHMFK.

Kopieringskostnaderna kommer att bli en dyrare post än hittills.

Kassören önskade fasta utgivningstider för "Oldtimer"-tidningen. Nr 1 bör sändas någon gång i veckorna 10-14, nr 2 veckorna 20-22 och höstnumret i oktober.

### Nya medlemmar:

Bengt Johansson, Tibro  
Hans Karlsson, Linköping  
Nisse Holmström, Trollhättan  
Inge Kaarfjeld, Notodden, Norge  
Folke Andrén, V:a Frölunda  
Jörgen Skogh, Åtvidaberg  
Kjell Masch, Oslo, Norge  
Roger Barré, Sollentuna  
Sven-Olov Borg, Linköping

Vi hälsar de nya medlemmarna hjärtligt välkomna i vårt sällskap!

Ett par av våra medlemmar har för alltid lämnat oss:

Hans Olsson, Norberg och  
Terje Larsson, Hörby

### OLDTIMER

Organ för Svenska Modellflygares  
Oldtimer Sällskap

Årg. 25 Nr 2. 1996

Red. Av detta nummer: Sven-Olov 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

### Förslag angående S:1-klassen från Lars Larsson

Jag har nu deltagit 2 gånger med min "Örnungen 2", som är från 1954. Den är min första modell som flög bra. Två byggsatser inköptes 1956 i klubben MFK Termik i Stora Mellby. Det är just "Örnungen" som är min riktiga oldtimer-S:1a från pojktiden. Men nu säger en del att "den får du ej använda. Den är över 1 m och är för ny." Vad är detta för larv! 1950 är stoppet. Jag vågar tro att just detta stopp inte är bra för fortsättningen. S:1 bör tillåtas till 1955. Samma som Sint. Under denna tid hände ej mycket. "Gladan" kom minns jag. S:1 skulle kunna förlängas till 1960! Meningen med oldtimer tror jag är att kunna drömma sig tillbaka till pojkåren och åter bygga sina första alster, som det var mycket problem med.

Med denna skrivelse vill jag ha en ändring till stånd till nästa årsmöte, som jag tyvärr inte kan delta i, då jag nyss deltagit i EM i Italien.

Jag är också positiv till att ta med "Coupe d'Hiver" samt någon annan klass t.ex. de s.k. populärklasserna från vårt moderna flyg. Detta skulle på sikt bredda deltagandet i stället för att sätta R/C i modeller som aldrig haft detta.

Förslag: 1. S:1 förlängs till 1960.

2. S:1 förlängs till 1955.

3. Införande av Coupe d'Hiver.

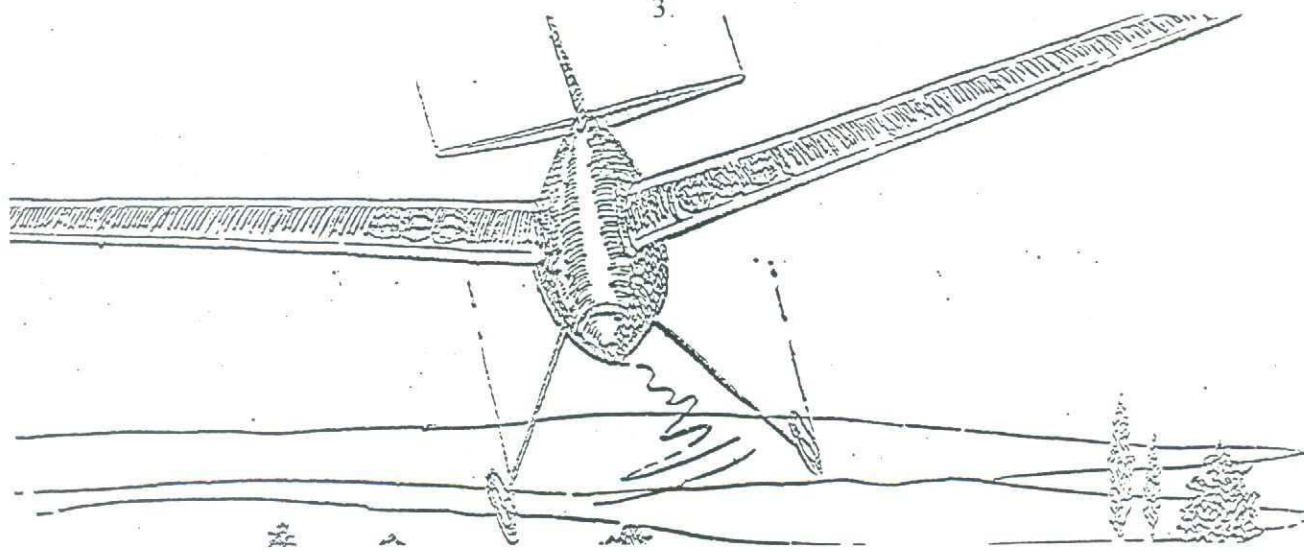
4. Införande av Populärklasserna.

(Regler finns hos SMFF)

Kan detta tagas in i nästa "Oldtimer" för läsning? Jag vill poängtera att dessa förslag enbart är till gagn för mer flygande i OT-SM. Hur många klasser finns det i OT i dag? Många! Tack, släpp lite på handbromsen.

Hälsningar Lasse Larsson





VÄLKOMNA TILL 1996 ÅRS OLDTIMER-SM PÅ RINKABYFÄLTET!

Att vårt sällskap och klassen A2 (S2) har jubileum vill vi skall firas med en stor och verkligt fin SM-tävling på vårt bästa flygfält.

Lördag 31/8 klass A, B, S2, F och TP. Samling på tävlingsplatsen kl 09.30. Första start till kl 12.00. Andra och tredje start 12.00-16.00. Ev. fly-off direkt efter sista start. Prisutdelning äger rum efter tävlingen.

Söndag 1/9 Klass C, D, Classic W., S1 och Sint. Samling på tävlingsplatsen kl 09.00. Första start till kl 11.30. Andra och tredje start 11.30-15.30. Ev. fly-off direkt efter sista start. Prisutdelning äger rum efter tävlingen. Vid få deltagare i klass TP ingår denna i klass C.

Maxtid bestäms på tävlingsdagen. Linlängd för S1 och Sint 50 meter. För S2 gäller 100 meters linlängd -som det var för 50 år sedan.

Inkvartering med mat erbjuds på gångavstånd från tävlingsplatsen. De mässar vi hade som förläggning förra året är upptagna. I stället har vi tillgång till åtta logement med vardera 10 bäddar. Logi kan erbjudas från fredag till måndag och kostnaden är kr 50:- per bädd och natt. Medtag eget sänglinne!

Middag på lördag kl 18.00 kr 80:-. Frukost på söndag kl 08.00 kr 35:-. Årsmöte hålles i samma lokal direkt efter middagen.

Startavgift kr 60:- för första modell och därefter kr 30:- per modell. En något högre avgift än föregående år beroende på den hyra som fr.o.m. i år debiteras med kr 1.000:- för varje tävling på Rinkabyfältet.

Inbetalningskort bifogas och det användes dels för tävlingsanmälan och dels för betalning av startavgift, mat och logi. Skriv den tävlandes och ev. medföljandes namn, samt namn och klass på de modeller som tävlas med. Skriv även vad som önskas av mat och logi.

Inbetalningskortet vill vi ha så snart som möjligt, men senast 10 augusti.

Rinkaby ligger mellan Kristianstad och Åhus (väg 118). I Rinkaby finns skylt RINKABYFÄLTET och vår egen skylt FLYG som visar vägen till tävlingsplatsen. Ytterligare information lämnas av Lennart Hansson 040-193790 och Kurt Sandberg 035-122846. (Tiden 22/7-7/8 är Lennart på EM i Italien och Kurt i fjällen).

Aeroklubben i Malmö och Södra Hallands Modellflygsällskap hälsar alla MYCKET VÄLKOMNA!

Tävling om Truedssons-pokalen ingår i SM.

Modell	År	Klass	Kodsiffr	Modell	År	Klass	Kodsiffr
Nimbus	1937	B	2,2	Clipper I	1946	B	1,7
Revolt	1938	B	2,0	Tern	1947	B	1,6
Laban	1938	C	1,1	Musketör	1949	B	2,2
Mercury	1939	C	1,5	Balbo	1950	B	2,2
Matador	1939	D	1,3	Torpedo	1950	B	2,2
Clipper I	1940	B	1,8	Hugin	1950	C	1,0



### Kallelse till årsmöte.

Medlemmarna i Svenska Modellflygares Oldtimer Sällskap kallas härmed till ordinarie årsmöte lördagen den 31 augusti i Rinkaby efter första dagens tävlingar om Svenska Mästerskapen i Oldtimerflyg.

SMOS fyller 10 år och årsmötet blir därför extra festligt!

Gångse årsmötesförhandlingar.

Inkomna motioner:

1. Förslag om inrättande av oldtimerklass-/klasser i radioflyg.
- 2a. Förslag om S:1-klassens förlängning till år 1960.
- 2b. Förslag om S:1-klassens förlängning till år 1955.
- 2c. Förslag om införande av klass Coupe d'Hiver.
- 2d. Förslag om införande av SMFF:s Populärklasser (S-G-F).

Styrelsen.

C.-J.Eiroff.

### Reflektioner - "tankar i det blå"!

Den nytraditionella "Vårtävlingen" har åter hållits. Många av de långresande entusiasterna samlades igen på Plönningefältet under lärkornas ihållande sångparaply. Eller var det modellflygarna själva som utförde en slags trandans? När våren kommer blir nog många oldtimers en kalv på grönbete. Precis som flyttfåglarna kan få bakslag med vädret är det med friflygarna. det är en del av verkligheten.

Själv tyckte jag inte om vindriktningen på lördagseftermiddagen och låg lågt med flygandet I stället var jag flitigt anlitad "släppare" m.m. Att vara medhjälpare eller tidtagare är faktiskt roligt och man får en upplevelse som kan gå utanför det egna gnetandet.

Veckan för tävlingen hade vi i Halmstad högsommarvärme och blev kanske lite bortskämda. Nu frös jag om händerna och skärmmössans glesa plaststruktur kunde inte hålla vindkylan borta.

Lars Ljungbergs "Lövens G1" kunde ses i luften, men hans namn finns verken i start- eller resultatlistan. Min "Master" trimningsgled över dungen vid mägergropen, som fungerade som en magnet. Ingvar Persson fallskärmsfusade ner sin "Copland-46" i dungen utsida, som tur var, efter en fin start.

Söndagen grydde i dis men sedan kom solen och det såg ut att bli en skaplig förmiddag. Vi hann knappt ur bilarna förrän vinden tog i ordentligt. Först skar min "Scrappy" till höger och sedan åt vänster. Med tanke på lång hämtning, kanske i skogen lät jag "Master" vara. I skogen har jag "Rödluvan" efter trimning sista mars (trots fuse) och "Hewan" är inte reparerad.

forts. sid. 18.

### INTERNATIONAL POSTAL COMPETITION

1996

CHESTER LANZO's "1933 CABIN" AND  
25" RUBBER and 50" GLIDER OLDTIMER/VINTAGE MODELS.

Vår vän i Kanada Jim Moseley inbjuder till tre posttävlingar under året. Flygningarna ska ske mellan 1 aug. och 30 september.

Lanzo-modellen fanns i förminskad ritning i ett tidigare nummer av "SAM Speaks" Till 25"-modellerna kan ju våra A1/A2 modeller räknas och våra S1:or passar ju i "Glider 50", så varför inte prova samtidigt som du trimmar för OT/SM! Kopia av regler och tävlingsprotokoll kan du få från S.-O.Lindén. Sänd 2 x 3.85 i frimärken.



## ● SMOS - 10 ÅR!



I höst, närmare bestämt den 13:e september fyller SMOS 10 år!

Alla säger ju: "Vad tiden rinner iväg!" - Javisst gör den det! Men låt oss för en kort stund tänka tillbaka på vad dessa tio år har inneburit!

Det var på Ålleberg vi träffades dels för att tävla, dels för att bilda vårt modellflygsällskap. Nisse Gustavsson höll i den praktiska delen med tävlingsarrangemang och lokaler att träffas i.

Så blev stadgar antagna, en styrelse tillsattes och föreningen fick ett namn: Svenska Modellflygares Oldtimer Sällskap. Namnet tillkom efter förslag av Hans Schmitterlöw, som inte tyckte det dittills använda namnet "Oldtimer-Sällskapet" talade om vad vi är förena! Var det en bridgeklubb eller ett folkdansgille med lite ålderstigna medlemmar? S.-O.Lindén hade redan hållit samman de modellflygare, som ville bygga och flyga gamla modellplan med ett stencilerat blad kallat "Oldtimer". Han utsågs till ordförande för mötet. Hans Schmitterlöw utsågs till det konstituerande mötets sekreterare.

Fyra medlemmar skulle ingå i styrelsen. Tre ordinarie och en suppleant. När det kom till nomineringen och Hans Schmitterlöw föreslogs som sekreterare, något som han skött under många år i "Vingarna" sa han: "Nä, jag vill hellre vara kassör!" Johan Bagge, som var på förslag till detta uppdrag sa: "Ja, då vill jag bli revisor!"

Så fick oldtimerflygarna en vald styrelse bestående av ordf. S.-O.Lindén; sekr. Örjan Gahm; kassör Hans Schmitterlöw och som suppleant Sigurd Isacson. Som revisor valdes Johan Bagge och till revisorssuppleant K.-A.Pettersson.

En tidningskommitté valdes också. I den kom att ingå C.-J. Eiroff, S.-O. Lindén och Sten Persson.

Under de tio år som gått har styrelse och tidningskommitté undergått ytterligt små förändringar. Vid årsmötet 1993 valdes Lars Ljungberg till kassör efter Hans Schmitterlöw som av sagt sig omval.

Tidningskommittén har utökats med Kurt Sandberg och Bertil Dahlqvist.

Varje år har Oldtimermästerskapen eller som de kallas fr.o.m. 1992 "Oldtimer-S.M." avhållits. Tävlingsplatser har varit: Nyköping -1987, 1989. Rinkaby - 1988, 1990, 1992, 1993, 1995. Arboga 1991 och Mönarp 1994.

Tidningen "Oldtimer" har utkommit med 3 nummer per år, 1987 kom t.o.m. 4 nummer! Redaktörer har omväxlande varit Sten Persson och S.-O.Lindén.

"Ritningsbanken" har utökats varje år och innehåller nu ca 120 gummimotormodeller, 110 segelmodeller, 20 förbränningsmotor-modeller, ca 30 skalamodeller, ett tiotal linstyrda och några få gamla radiostyrda modeller. Totalt rör det sig om ca 300 kopieringsbara ritningar.

1989 anslöts SMOS till SAM, den amerikanska oldtimerorganisationen som registrerar klubbar och sammanslutningar över hela världen. SMOS har Chapter-nummer 67. F.n. är 56 av SMOS-medlemmarna också medlemmar i "The Society of Antique Modelers".

1992 tillsattes en "Ungdomsstyrelse" för att trygga SMOS fortlevnad och skapa en grupp för nyrekrytering till ledande poster inom SMOS.

Vi hoppas att grogrunden för oldtimerflyg är så god att vi kan fira ännu ett decennium år 2006!

SOL

**Omslagsbilden:** 60 år sedan!  
Björn Andersson(Flodén) i startposition med "Der Grosse Winkler"



# VÄRTÄVLINGEN



"Lädrar, den fick termik!"



Ronald och Martti snackar taktik.



Anders: "Det är ju min örnunge!  
Flyger den?"



"Nye" Ingvar Persson med sin  
förrämliga Copland.



Thomas och Björn Johansson  
med Trim II.



Sten Persson med Franc Zaic's New Yorker IV.



-På den här tävlingen har vi tid att prata med varann- så kan man sammanfatta Anders Håkanssons tacktal vid prisutdelningen. Och precis så vill vi att Vårtävlingen skall vara.

Resultatlistan visar också att Anders hade tid att både prata och tävla. Han tävlade i tre klasser. Han vann tre klasser!

Anders Sjöberg vann klass A med sin FIB men övriga motorklasser toppades av Anders Håkansson med sina Landegrenare.

I Wakefield blev det delad seger med tre Rimfaxe! Finalflygning var för riskabel med hänsyn till väder och fält.

Utländska konstruktioner dominerade i de stora segelmodellklasserna. Sven Rågwall vann S2 med finska Meteor 20 och blev tvåa i Sint med danska Winner. Där vann Lars (Lasse)Larsson med sin jugoslaviska Bernfest som vann inofficiella VM i Trollhättan 1950.

I den lilla segelklassen S1 var Hans Westfelts konstruktioner från 1943-44 framgångsrika med plac. 1,3,5. Anders Håkanssons Örnungen fick där en 2:a plats genom Lars Larsson.

Coupe d'Hiver är ingen oldtimerklass men för att visa Bertil Dahlqvist vår stora uppskattning ingick denna klass, som är Bertils ögonsten, i vår tävling.

Familjen Sjöberg tog här både första och andra plats. Lars Larsson kom på tredje.

Ginger berättade att Anders börja sparka på bildäcket när dom kom fram till Halmstad "Västanvind ligger hemma på köksbordet"!

En något annorlunda upplevelse fick Sten och jag när vi letade efter min HW-43 som hamnat i våldsamt termik.

Modellen hittade vi nerstoppad i en brevlåda!

Om vädret kan vi säga som Lars Larsson -det ska va lite så här på en tävling-.

Jag tror vi alla trivdes och ser fram emot Vårtävlingen 1997!



Diktare och Diktator.

A					
1	Anders Sjöberg	FIB	90	81	171
2	Gunnar Wivardsson	Whipit Quick	75	81	156
3	Thomas Johansson	Trumf	51	62	113
4	Thure Josefsson	Trim II	41	31	72
5	Thomas Johansson	Trim II	21	25	51
6	Thure Josefsson	TI -39	41		41

B					
1	Anders Håkansson	Landegren	120	120	240
2	Sigurd Isacson	Västanvind	120	105	225
3	Sten Persson	Cleo	120	77	197
4	Martti Bogdanoff	Tern	90	68	158
5	Thure Josefsson	Tip-Top VI	71	72	143
6	Tycho Andersson	High Climber	54	69	123
7	Gunnar Wivardsson	Trumfe	57	59	116
8	Sofia Wivardsson	Baby	5	58	63
9	Sten Persson	Clipper	5		5

C					
1	Anders Håkansson	Landegren	108	120	228
2	Bengt Ahman	Cirrus	76	87	163
3	Martti Bogdanoff	Laban	72	88	160
4	Thure Josefsson	Lövens G1	70	64	134
5	Martti Bogdanoff	Hugin	49	68	117
6	Bengt Ahman	Laban	9	96	105
7	Björn Johansson	Korda	58	43	101
8	Gunnar Wivardsson	Gypsi	71		71

D					
1	Anders Håkansson	Landegren	150	150	300
1	Sigurd Isacson	Rimfaxe	150	150	300
1	Anders Sjöberg	Rimfaxe	150	150	300
1	Ginger Sjöberg	Rimfaxe	150	150	300
5	Sten Persson	Smoothie	116	124	240
6	Sten Persson	New Yorker	82	127	229
7	Ingvar Persson	Copland -46	90	116	206
8	Sofia Wivardsson	Gipsi	43		43

S1					
1	Kurt Sandberg	HW -44	120	120	240
2	Lars Larsson	Örnungen	116	120	236
3	Kurt Sandberg	HW -43	120	95	215
4	Tycho Andersson	Laruska	120	86	206
5	Rune Tedenryd	HW -44	81	120	201
6	Fritz Neumann	Fidusia	80	116	196
7	Rune Tedenryd	Sunnanvind	76	105	181
8	Sigurd Isacson	Sunnanvind	86	81	167
9	Sven Landervik	Novis	68	78	146
10	Martti Bogdanoff	Sunnanvind	73	71	144
11	Sven Landervik	HW -43	46	94	140
12	Sigurd Isacson	Reynold 5	69		69

S2					
1	Sven Rågwall	Meteor 20	120	120	240
2	Kurt Sandberg	KS -46	87	120	207
3	Sigurd Isacson	Scout	100	89	189
4	Kurt Sandberg	Donald Duck	58	71	129
5	Sven Landervik	Taifun	62	64	126
6	Bengt Ahman	Kondor	88	24	112

Sint					
1	Lars Larsson	Bernfest	117	109	226
2	Sven Rågwall	Winner	105	120	225
3	Sven Landervik	Skymaster	105	117	222
3	Ronald Borg	Bora Gunic	120	102	222
5	Sven Rågwall	Cherokee	113	73	186
6	Rune Tedenryd	Skymaster	80	73	153
7	Bengt Ahman	Odenmans	48	49	97
8	Tycho Andersson	Skymaster	31		31

Coupe d'Hiver					
1	Ginger Sjöberg		120	120	240
2	Anders Sjöberg		78	120	198
3	Lars Larsson		104	55	159
4	Thomas Johansson		49	68	117
5	Sofia Wivardsson		15	14	29



# RINKABY PINGSTDAGEN 1996

40 modeller var anmälda och 33 startade i hänryckningens tid på Rinkaby flygfält i ädel tävlan men kanske lika mycket för känslan av att flyga fritt i det blå. Nu säger vän av ordning att flygplansmodeller inte har känslor men det tror inte de verkliga entusiasterna på. Vi som såg Hep Cat och Chop Stick sväva mycket högt och inte landa förrän efter fyra minuter, vi som fick uppleva att Duplex tre gånger i följd gjorde max och vi som såg den lilla Klimax inom ganska få sekunder göra en oavbruten följd av ystra piruetter, vi är övertygade om att balsaträ, japanpapper och gummisnodd vill flyga. Ja det går bra att komma upp utan gummisnodd också. Det visade Cherokee och HW-44 när de elegant flöt iväg på den annars så svårfunna termiken, och det var eter, fotogen och ricinolja som fick den gamla dieselmotorn Aquila Baby (som en gång inköpts för 12:50) att lyfta Eterraketten till väders.

Två modeller hade sin frihet beskuren av en konstig nymodighet som kallas radiokontroll. De visade dock för sina ägare att de hade en egen vilja och landade för det mesta på betryggande avstånd från landningsmärket. Webran i JHH-100 gav, liksom för att visa sitt oberoende, ett par rejäla hugg i byggarens hand. Tala om att bita den hand som föder sig! Dagens tappreste flygplan var Stratos. Ett av kreaturen på fältet trampade av vingen helt, men med hjälp av lim och tejp kunde den tredje starten genomföras. Strax därefter följde prisutdelning. Stolta flygare fick blommor och konfekt, som man kan gissa kom väl till pass när man kom hem efter att ha försummat MOR på hennes egen dag. Men äran tillhör i lika hög grad modellerna och deras skickliga konstruktörer som verkade på 30-, 40- och 50-talen.

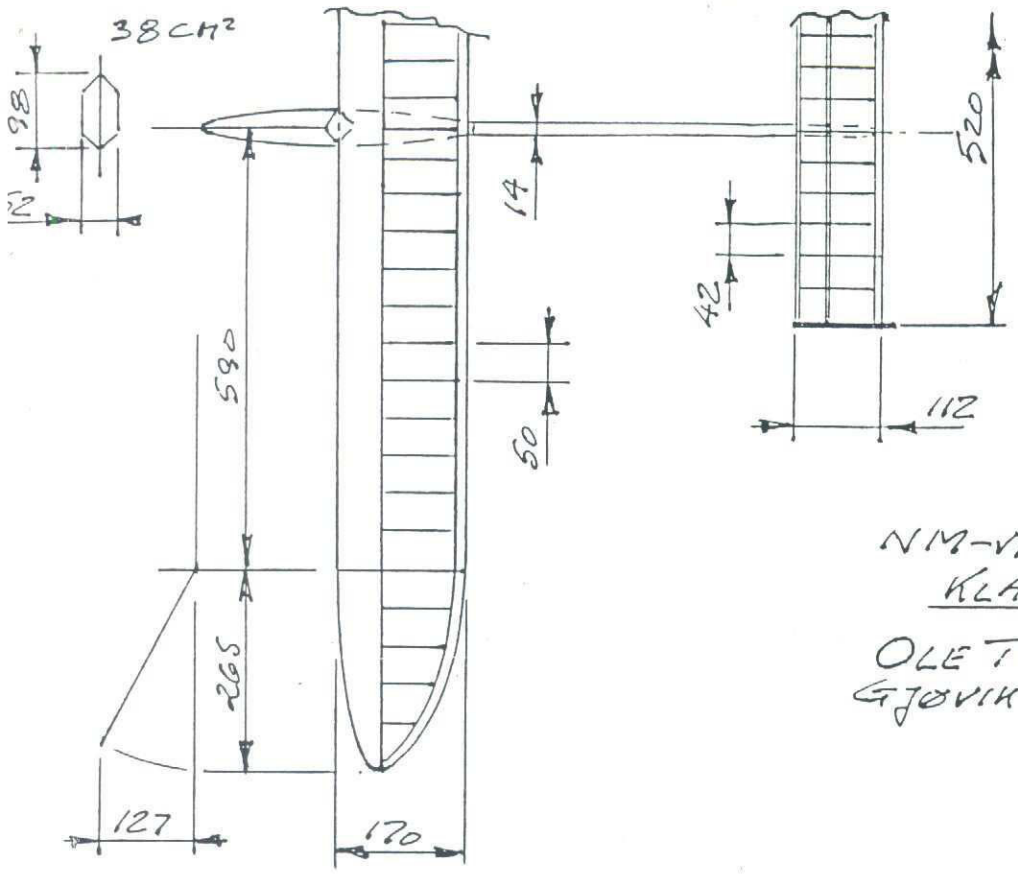
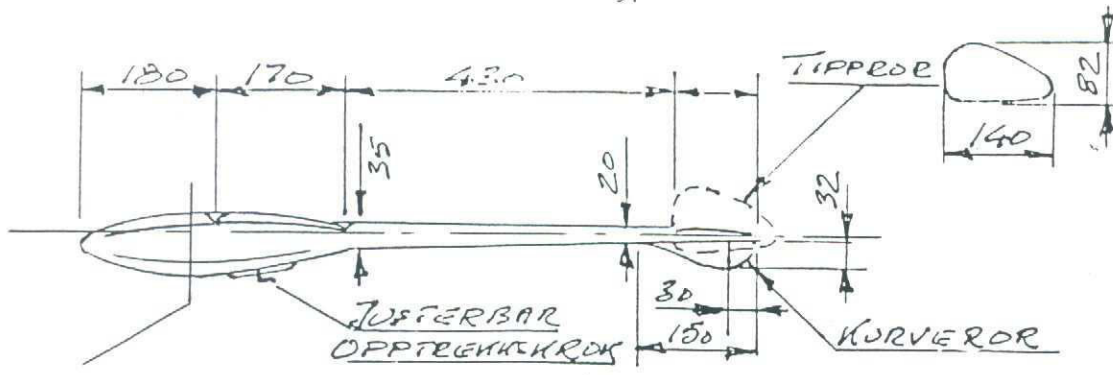
1	Ti-39	A	Georg Törnkvist	63	67	62	192
2	FIB	A	Georg Törnkvist	69	65		124
3	Trumf	A	Thomas Johansson Sk	45	37	24	106
4	Klimax	A	Arne Friberg Sk	22	28	18	68
1	Hep Cat	B	Gunnar Stedt Sk	101	104	120	325
2	Clipper	B	Lennart Hansson Sk	54			54
3	Cleo	B	Sten Persson	19			19
1	Chop Stick	C	Gunnar Stedt Sk	80	120	83	283
2	3/4 Korda 39	C	Björn Johansson Sk	64	112	97	273
3	Lövens G1a	C	Georg Törnkvist	106			106
4	Laban	C	Bengt Stibner Sk	47			47
1	Duplex	D	Lennart Hansson Sk	120	120	120	360
2	New Yorker 1937	D	Sten Persson	112	66	105	283
3	Korda 39	D	Thomas Johansson Sk	63	71	76	210
4	Copland 46	D	Ingvar Persson Sk	80	120	6	206
1	Ether Rocket	F	Paul Sjöblom Sk	50	57		107
2	Half wild goose	F	Gunnar Stedt Sk	7			7
1	Playboy	RC	Bengt Stibner Sk	40	0	83	123
2	JHH-100	RC	Sven Landervik Sk	31	20		51
1	HW-44	S 1	Kurt Sandberg	120	108	76	304
2	Hector	S 1	Paul Sjöblom Sk	27	120	22	169
3	Laruska	S 1	Tycho Andersson Sk	77	23	23	123
4	HW-43	S 1	Kurt Sandberg	37	33	52	122
4	HW-43	S 1	Sven Landervik Sk	45	43	34	122
1	Cherokee	S-int	Sven Rågwall	120	120	96	336
2	Stratos	S-int	Arne Friberg Sk	113	90	86	289
3	Winner	S-int	Sven Rågwall	66	90	53	209
4	Skymaster	S-int	Sven Landervik Sk	63	61	74	198
5	Skymaster	S-int	Tycho Andersson Sk	85	68	22	175
1	Taifun	S2	Sven Landervik Sk	76	81	71	228
2	KS-46	S2	Kurt Sandberg	30	75		105
3	Monsaun	S2	Bengt Stibner Sk	30	27	36	93
4	Meteor 20	S2	Sven Rågwall	3			3

Måttlig men mycket turbulent västlig vind.  
Växlande molnighet, cirka 13 grader varmt.

## The WAKEFIELD INTERNATIONAL CUP A HISTORY 1911 TO 1995

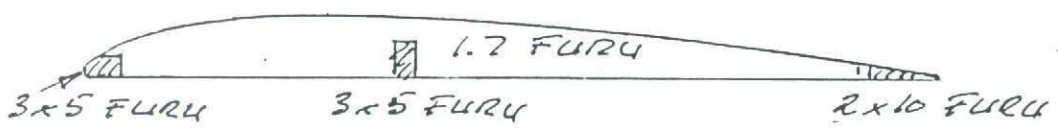
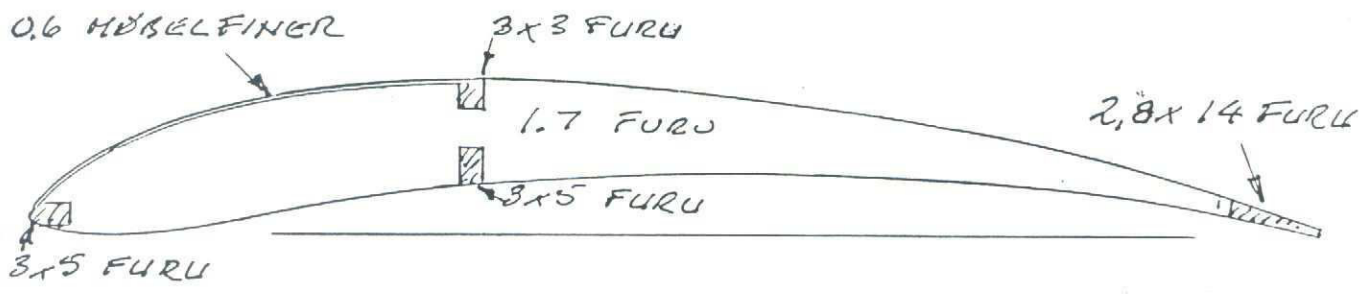
This is the History about the Wakefield contests that have been taken place since the dawn of aviation (85 years) and continue to this day. Each contest is chronicled, artists drawings of the Wakefield Champion and the Winning Wakefield are included in all 46 chapters. Orders may now be placed for the spring '96 publication. \$30 unbound. \$40 covered & signed. Send to Charles Rushing, PO 1030 Sutter Creek, CA 95685. U.S.A. (209) 267- 0866





VINGEAREAL 26.30 DM<sup>2</sup>  
 ROLAREAL 5.84 m<sup>2</sup>  
 BFEREAREAL 32.14 DM<sup>2</sup>

NIM-VINNER 1952  
 KLASSE H2  
 OLE TORGENSEN  
 GJØVIK FLYKLUBB

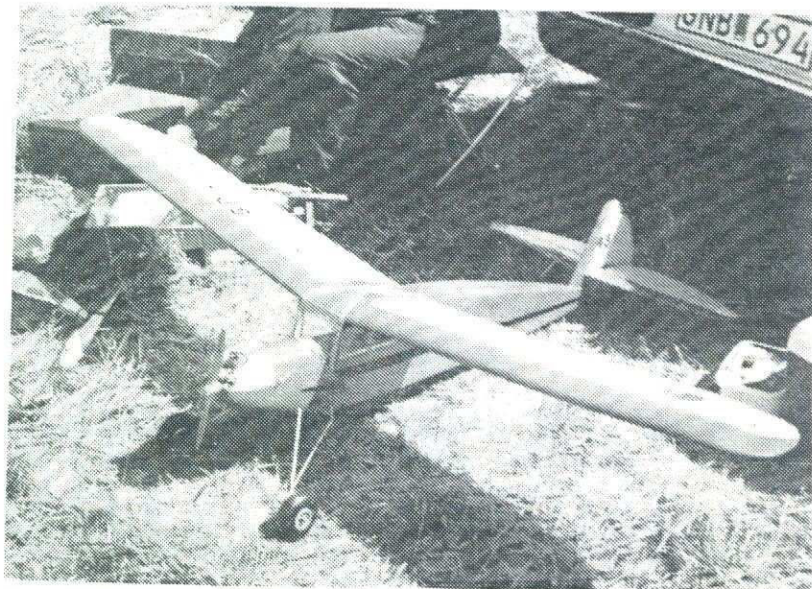




## OLDTIMER MED RC. EN REFLEKTION.

Någon gång i början av sjuttioalet skrev jag några inlägg i dåvarande "Oldtimer" om RC-kontroll av oldtimermodeller från "The Golden Age", men detta väckte tydligen inte någon större uppmärksamhet. Intresse saknades tydligen. Nåväl, i nådens år nittiosex tycks ett nymornat uppvaknande skett för denna ädla form av modellflyg.

I senaste numret av "Oldtimer" (Nr 1. -1996) skriver sign. Sten P. att: "Eftersom vi inte kan återskapa något som aldrig funnits inom svenskt modellflyg, förblir det säkert svårt för denna modellflyg-gren att vinna utbredning bland svenska OT-flygare....".



På OT/SM 1994 visade Bengt Åhman och Ingvar Claesson var sin "GP-Special" med R/C.

Vadå OT-flygare? Tvärtom vill jag påstå! Vi har nu unika möjligheter att "återskapa" eller varför inte nyskapa denna form av modellflyg med alla de moderna och tekniskt fulländade RC-anläggningar, som i dag finns tillgängliga. Byggandet och flygningen med dessa gassies uppfattar jag inte som en ren OT-angelägenhet, utan hävdar att vi har fått en helt ny gren för RC-flyg. Ett avslappnat sätt att i lugn och ro flyga långsamt och stilla en vacker sommarkväll med motorn på tomgång och verkligen bli "ett" med modellen i skyn på kvällshimlen.

Det finns en uppsjö på ritningar av modeller från the "Golden Age" att anskaffa och bygga efter. Jag har med stor framgång byggt och flugit ett flertal modeller efter sådana ritningar, inhandlade hos Mr Pond eller Model Builder i USA.

Sign. Sven Landervik tar upp (Oldtimer Nr 1. 1966) har man skall utforma regler och tävlingsmoment för dessa RC-modeller. Jag har lite annorlunda syn på detta. Enklare form av figurflygning bör förekomma. Vi har ju tekniska utrustningar för detta. Det är inte klokt att inte utnyttja dess möjligheter.

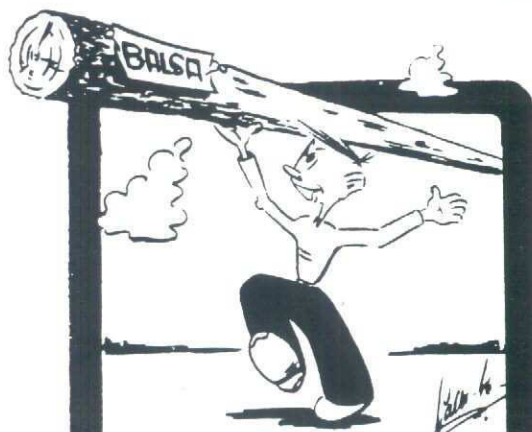
### Förslag:

1. Start och 90 sväng vänster eller höger.
2. 360 flygning. Vänster, höger.
3. Liggande åtta.
4. Förbiflygning med lägsta fart.
5. Touch and go.
6. Pricklandning på därför avsett märke. Landning sker med avstängd motor.
7. Efter avslutad flygning och landning avstänges radio och frekvensflagga inlämnas till ansvarig för säkerhet eller depå. Den tävlande bär hela ansvaret för att alla säkerhetsbestämmelser följes.
8. Total tid inkl. två startförsök bör sättas ganska högt. Förslagsvis 10 min.
9. Modeller konstruerade före 1965 bör få deltaga. Begränsningar betr. motorvolym och vikt bör finnas.
10. Två klasser föreslås. Modeller, som i sin ursprungskonstruktion är avsedda för RC-kontroll. Segel- och motormodeller som endast är konstruerade för friflyg.

Väl mött alla OT-och andra RC-flygare, som gillar att koppla av!

Östen Karlsson





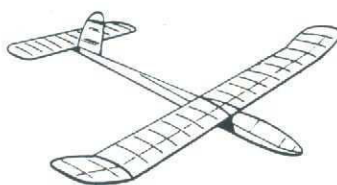
## BALSAN HAR KOMMIT!

Efter flera års väntan kan vi nu meddela modellflygarna glädjebudskapet att balsan äntligen kommit. Sveabolagets s/s Skuld kom för någon tid sedan till Stockholm och lossade ett parti balsan för vidarebefordran till Aktiebolaget ALGA, som är generalagent i Skandinavien för den amerikanska firman Balsa Wood Co. Den första sändningen omfattade c:a 10 m<sup>3</sup>, men inom den närmaste framtiden kommer flera och betydligt större partier.

Under de senaste åren har modellflyget genomgått en kolossal utveckling men på grund av materialbristen har det ofta varit svårt att utnyttja de nya teorierna på det mest fördelaktiga sättet. Balsan kommer emellertid att ge nya möjligheter och vi vågar nästan gissa på en ny utvecklingsperiod inom modellflyget. Det är framför allt gummimotormodellerna vi tänker på, modellerna som förr i tiden gav liv och färg åt modellflygsporten.

Även för skalmodellbyggarna stundar så småningom härliga tider. De kommer i form av de välbekanta och berömda amerikanska byggsatserna som är på väg över Atlanten. *Salle.*

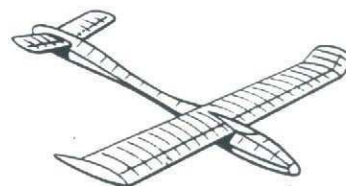
# MODELLFLYGARE!



»KORPEN» Spännvidd 98 cm. Vacker, lättbyggd modell med god flygförmåga. Byggsatsen innehåller: färdiga spryglar, lister, plywood, diplompapper, ritning med arbetsbeskrivning. Balsalin m. m. **Pris pr byggsats 5:50**

»TICO-TICO» Spännvidd 180 cm. Årets schlagert. modellen som konstruerats efter samma princip som den svenska rekordhållaren L. Perssons modell. Byggsatsen innehåller: färdiga spryglar, lister, plywood, diplompapper, ritning med arbetsbeskrivning. Balsalin etc. **Pris pr byggsats 9:50**

Härmed ha vi nöjet meddela att vi öppnat en modellflygindustri i Norrland. • Det är vår absoluta avsikt att tillhandabälla ärade kunder de allra bästa kvalitéer av såväl byggsatser som andra materialer. • Vår första katalog bar nu utkommit med massor av intressanta nyheter, bl. a. BALSAN, segelmodeller, replikamodeller, dieselmodeller, dieselmotorer, ritningar m. m. Sändes mot 30 öre i frim.



**NORRLANDS  
MODELLFLYGINDUSTRI  
UMEÅ**

Var god sänd omgående mot postförskott

..... st. Byggsats .....

..... st. Katalog .....

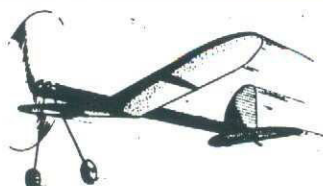
Namn .....

Adress .....

Flyg 11/46



Från den blåsiga Vintertävlingen 1946 på Gustavsviks flygfält vid Örebro. Åke Roggentin står t.v. med sin något ombyggda Wakefield. Sune Stark sätter fast vingen på sin Wakefield.



**GUMMIMOTOR-**  
modeller åter i lager.  
Prislista gratis på begäran.

**WENZEL** Apelbergsgatan 48  
STOCKHOLM



## 60-årsjubileum.

## 1936 - "Gladans år"

**"Lincol" - "Gladans"  
föregångare.**

Joe Erharts Wakefieldseger 1930 satte sina spår i det engelska modellflyget. Man insåg att tiden var mogen för att lämna de gamla byggsätten med hårdträ och siden för att övergå till amerikanernas stil med balsa och japanpapper.

"Lincol" var en av de allra första helbalsakonstruktionerna i England, som rönste stor popularitet. Den konstruerades 1932 av herrarna Linfoot och Cole. Därav namnet.

Vid "Vingarnas" 50-årsjubileum berättade Sune Stark vid middagen på Sveriges Radio, att det var just "Lincol", som satte fart på det svenska tävlingsflyget.

Dessförinnan hade konstruktionerna varit av hårdträ och klädseln av oljat siden, som t.ex. "Höken".

"Lincol" "adopterades" och blev "svensk" i Sven Wentzels byggsatsmodell "Gladan". Det var med den som Åke Lundmark gjorde en uppmärksamman termikflygning tvärs över Norrköping vid en tävling i mars 1936.

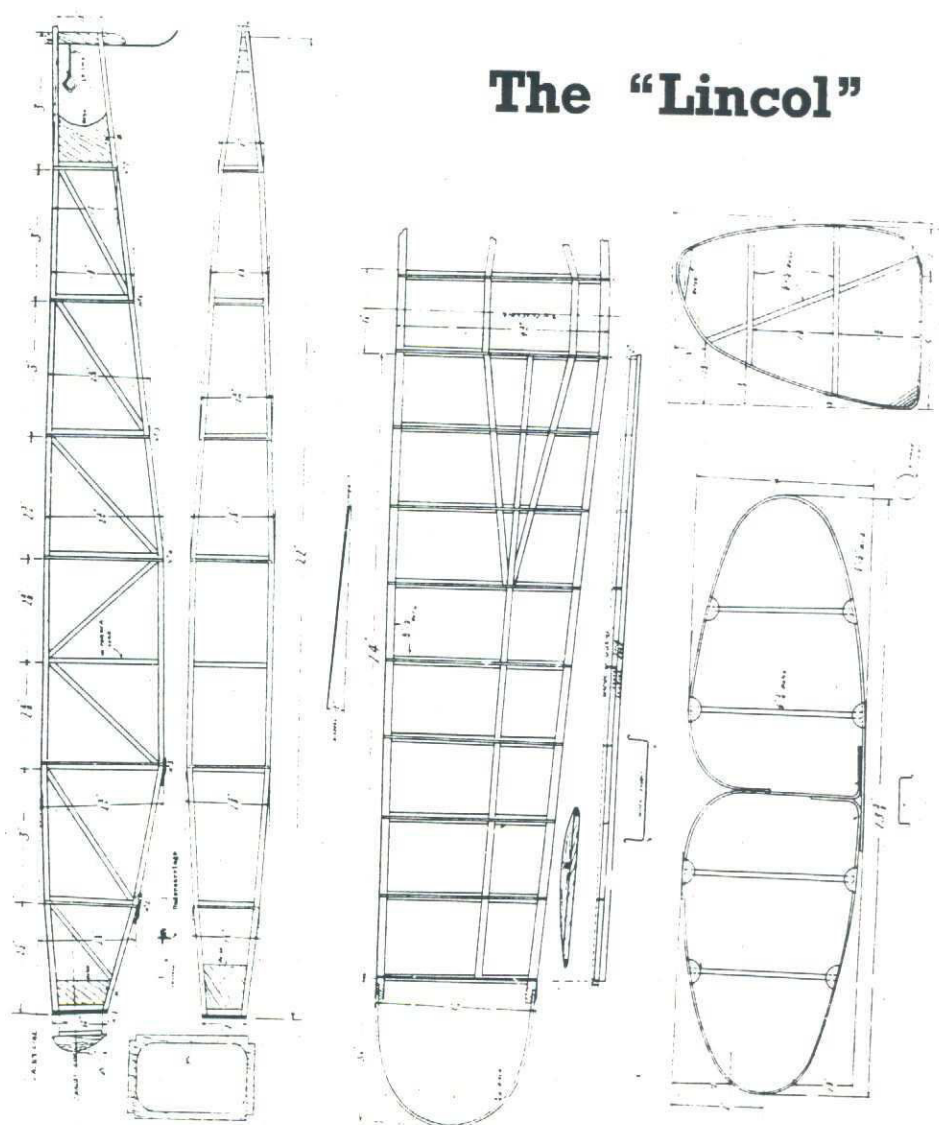
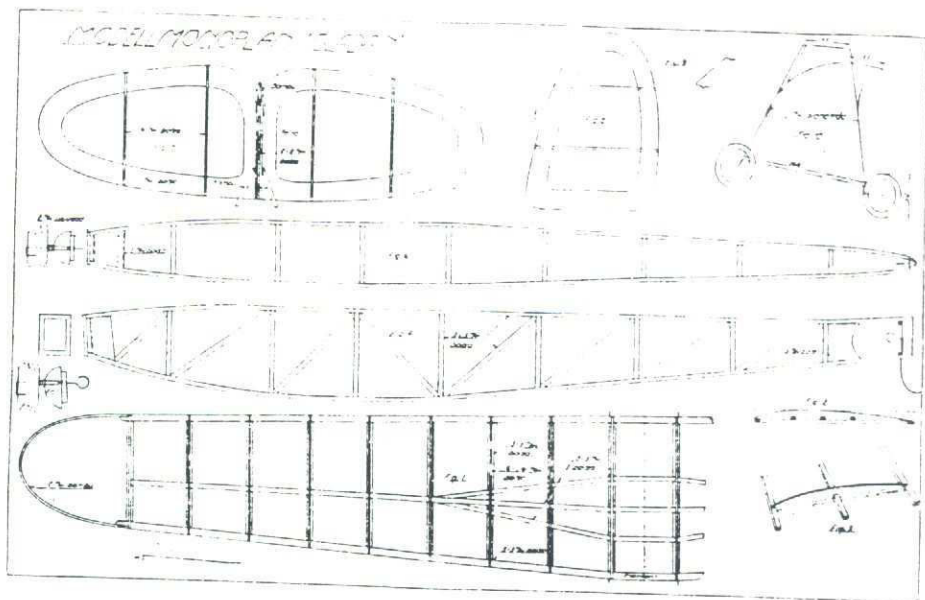
Ing. H. Vilén sålde också samma byggsats under namnet "Knock out".

Sune Stark berättade också att "Lincol" gav inspiration till hans och Björn Anderssons (Flodéns) konstruktion "Cirrus". Konstruktionsdraget med vingen uppbyggd som en stege finns i många av Wentzelmodellerna från 30-talet.

Här återges ritningen till "Lincol" ur engelska "The Model Aeroplane Constructor" dec. 1937.

Ritningen till "Gladan" kommer från "Flygning" nr 10 - 1935.

Bilden på "Knock out" är ur Viléns katalog.





## GLÖM REGLERNA!

### Oldtimersällskapet är igen tävlingsorganisation.

Alla tävlingsverksamheter med någon form av tekniskt inslag tenderar förr eller senare raka ut för tolkningsdiskussioner. Ibland drivs utvecklingen därhän att den blir osund och självdör (i segelbåtspporten finns flera sådana exempel). Modernt modellflyg har även sådana tendenser. Tävlanget, som från början var ett underhållande sätt att utveckla sporten och aktivera utövarna har blivit en börda.

Jag ser med oro på att SMOS blir alltför tävlingsinriktat. Av diskussionerna på årsmötet (1995) förefaller det som om tävlanget håller på att bli ett mål, inte ett medel.

På SM måste naturligtvis regler uppställas och följas. Det hör ju t.o.m. till den bevarandefilosofin att även tävlanget skall ske på "gamla villkor".

Men däremot förstår jag inte de som påstår att gammalt RC-flyg inte skulle kunna utövas, bara därför att det inte var så vanligt före 1950 och knappast tävlades i före 60-talet.

I stadgarnas målsättningsparagraf står det ungefär: "Oldtimersällskapetets mål är att utöva och dokumentera tidigare och nuvarande modellflyg". Det står alltså inte ett ord om vare sig klasser, årtal, regler eller tävling!

Så glöm all restriktioner. Bygg och flyg! Frilyg, RC och lina, oavsett klass och årtal.

Johan Bagge.

*"tankar i det blå"*

försök att trimma, de flesta avstod om inte förr så senare. Förevisning av diverse intressanta modeller, tekniker o.s.v. hade bl.a. Lasse Larsson.

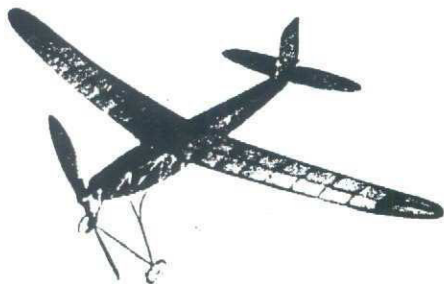
Min senast byggda Wakefield är "Laban 1953" (Nilborns). Den kan varmt rekommenderas till vem som helst även om den inte får delta i OT (tills vidare åtminstone). Enkel konstruktion och utomordentliga flygegenskaper. En dröm att flyga!

"Stark-51" har jag också börjat trimma. Den är faktiskt vacker i verkligheten trots "funkisstil". Gäller även "Laban" förstås. Till slut några efterlysningar. Vem har arbetsbeskrivningar till "Tempo 1950" och "Laban 1953"? Dessutom: 2 mm skruvbussning?

Carl-Johan Eiroff



Åke Lundmark med "Gladan" vid Vingarnas 50-årsjubileum 1985. Gärdet i Stockholm.

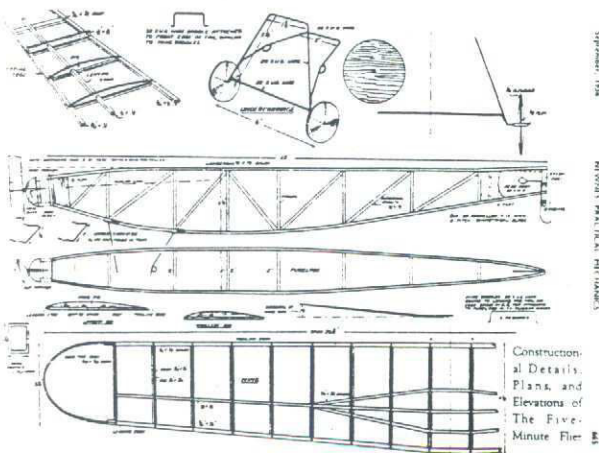


**Knock Out.**

Populär modell med utomordentliga flygegenskaper. Knock Out är en modifikation av den kända engelska modellen »Lincoln», (med hen. tillst. av The Model Aircraft Supplies Ltd.) som i sitt hemland nått 12 min. flygtid. I Sverige hava maskiner av denna typ nått häpnadsväckande flygtider, 5—10 minuter, och sträcker om flere kilometer. Spännvidd 93 cm. Byggsats komplett inkl. detaljerad ritning, lim, m. m.

Ordernr. EV-2.

Pris end. Kr. 4:50



There were some strange occurrences. The 'Lincoln' appeared in P.M. in 1936 as 'The Five Minute Flier' but clearly a slightly different drawing, acknowledged to Model Aircraft Supplies Ltd.



## PROPAGANDA! GÖR OLDTIMER- FLYGET KÄNT ÄVEN PÅ DIN HEMORT!

I det tysta jobbar medlemmar i SMOS med att göra sin hobby och därmed SMOS känt!

Första fotot kom för något år sedan från Uno Johansson i Markaryd. Han hade gjort denna fina lilla monter som visar hangar och byggnader i Halmstad, då Flygindustrin var igång åren 1939-1945. OBS! På väggen ett diplom med "Laban" från en OT-tävling där Uno placerade sig.

Helge Wannberg har under många år ställt upp på museet i Örnsköldsvik och visat modeller och filmer om modellflyg. Han har lärt pojkar att bygga modellplan under sportlovsveckan. Det här fotot är från 1993. Jo, då! HEWA var igång i år också!

"Mille" Järverud i Ljusdal ordnade en speciell oldtimerhörna vid en flygutställning, som flygklubben ordnade. Ordf. känner sig hedrad att få vara med från omslaget till "Allt om Hobby". Bertil Beckman och jag diskuterar "Korda-37" vid en träff på Gärdet.

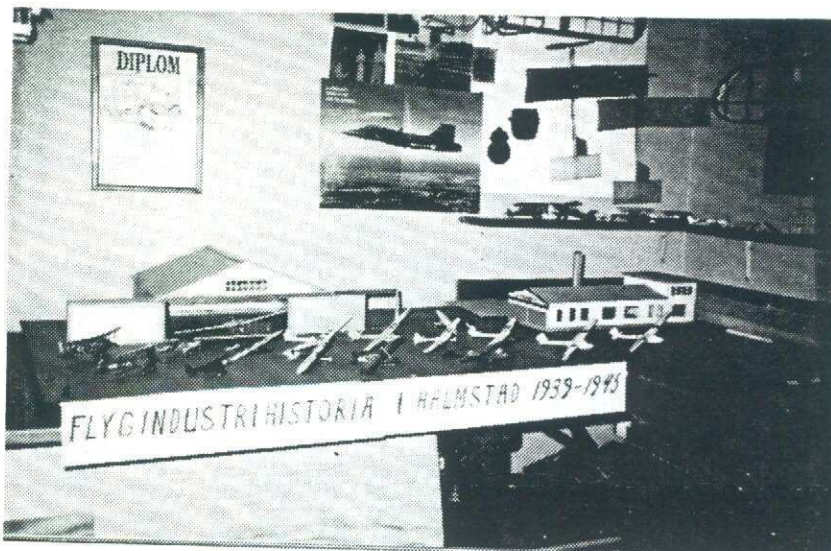


Foto: HEWA.



Foto: Mille Järverud.



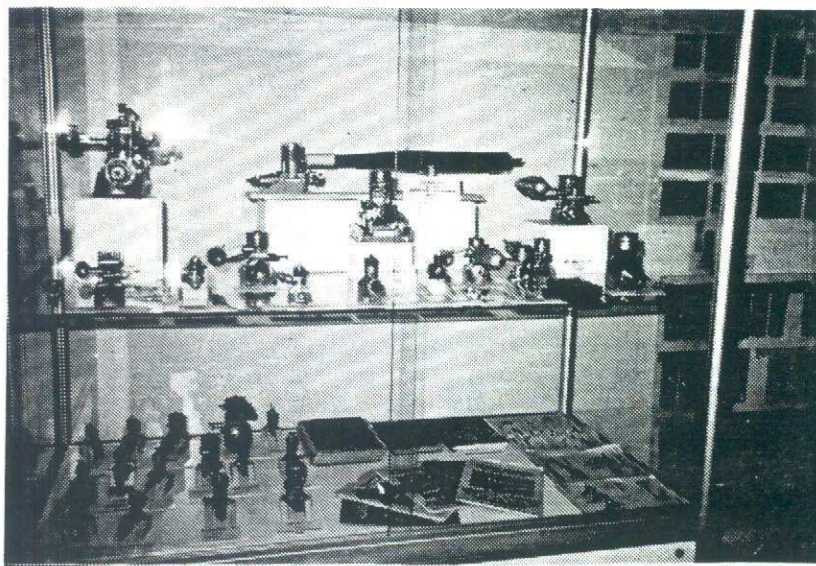


Foto: Mille Järverud.

På andra hyllan på nästa foto finns en fin samling gamla motorer och böcker

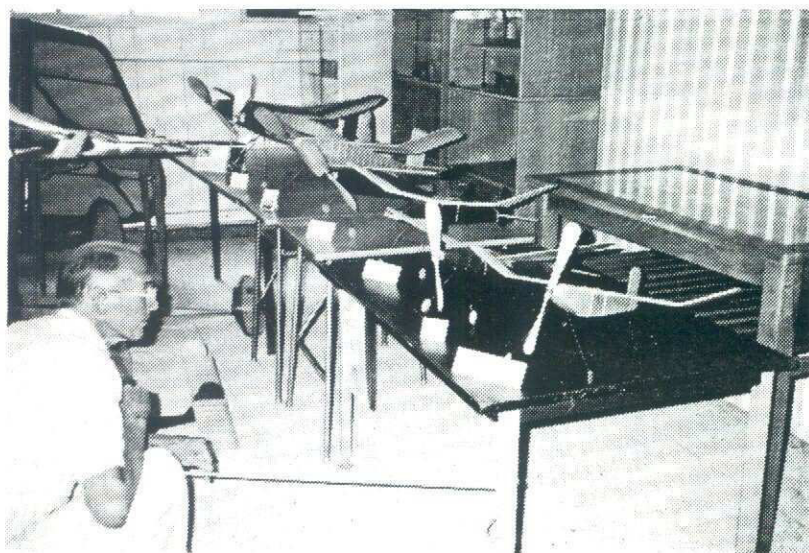


Foto: Arne Svensson.

Nisse Gustavsson i Skövde kunde med sina egna oldtimermodeller få till en hel utställning på Älleberg sommaren -95. Från höger sett "Tern", "Kurier", "Hugin", "Tip Top VI", "Stark 1950", "Korda -37", "Magnussons Wakefield". På bortre bordet skymtar "Zamba" och "Alex". På golvet ligger "Cherokee" och "Pluto". På knä framför sitter Arne Svensson, Örebro.



Foto: Christer Landberg.

Sportloven är bra tider för modellflygpropaganda. Nyköpings MFK var med i en aktivitet i år och då passade Arne Andersson på att visa upp oldtimermodeller från MFK Kondoren.

Du känner väl igen: "Fröjds" och "Korda-37" Modellen Arne håller i handen är en "Ikarus".

I taket hänger "Sunnanvind", "Tummeliten" och "Auster".

Arne har återuppväckt den gamla klubben och säger att "i den är gräddan av modellflygarna i Nyköping med!"



## A2-klassen firar 50-årsjubileum!

(En något avkortad artikel från ett brev till medlemmar i DMV- Dansk Modelflyve Veteranklub.)

I år är det 50 år sedan man i Norden antog gemensamma regler. I dem fanns också klassen för mellanstora segelmodeller "A2", som Per Weishaupt föreslog alla redan 1944 som en slags "Wakefieldsegelmodell". Man började använda de gemensamma reglerna 1946 i de nordiska länderna och A2-klassen blev landskampsklass. Den användes första gången vid NM 1946 i Finland och fram till 1951 när FAI antog den som VM-klass. Det är den fortfarande i denna dag. Reglerna är nästan desamma - en modell enligt A-2 reglerna från 1946 kan användas i FAI-tävlingar även i dag!

Kärt barn har många namn - A2-klassen kallades från 1950 "Nordic"-klassen och döptes senare av FAI till klass F1A, som den heter i dag.

Per Weishaupts idéer för 50 år sedan om modellstorlek m.m. var uppenbart helt riktiga. Det bör firas med en tävling om:

**"Per Weishaupt pokalen"**  
internationell oldtimertävling för A2-modeller från åren 1946 till och med 1953. 1954 försvann regeln om ett bestämt kroppstvärnsnitt, så modellerna efter 1953 är annorlunda. Det blir en 3-starters tävling med handikapberäkning. 3-minuters max och 50 m högstartslina.

Vår danska 2-dagarstävling kommer att hållas i Nordsjälland 27/28 juli med inkvartering på Fredensborgs vandrarhem som vid Hillerödstävlingen 1994. Kontakta Fritz Neumann alla redan nu för att vara säkra på att få plats på vandrarhemmet. Här flygs alla klasser med handikapberäkning.

### HJÄLP!

Vi skulle gärna vilja sätta upp ett vandringspris. (Per Weishaupt Cup?) i klass



Foto: SOL

A2 och vill försöka skaffa pengar till en sådan pokal - sponsorer är välkomna! Det finns tankar om att göra ett litet häfte på 30-40 sidor om A2-klassens historia med stoff från de nordiska landskamperna och världsmästerskapen från 1946-1953. Det skall också vara ritningar och fotografier av modeller från den perioden. detta häfte skulle ges till deltagarna. A2-klassens historia intresserar många världen över. Vi håller på att undersöka ekonomin i denna tanke. Den skulle kunna realiseras.

Skulle några kunna hjälpa till med att låna ut foton, ritningar(skisser) eller annat som kan komma till användning vid arbetet med häftet, så kommer det att göra häftet intressant och spännande. Utlånat material kommer givetvis att behandlas med yttersta omsorg.

Kontakta Erik Kundsén om detta. Ritningar finnes till 4 modeller \*)från nordiska landskampen 1946. - Sigurd Isacson's "Scout", som blev 2:a, Mogens Erdrups "Suomi" som blev 3:a, C.J.Petersens "Calle 10" och "Calle 9" Segrarens, Gunnar Persson, modell har vi inte ritning till.

\*) "Oden", Rune "Bananen" Anderssons modell finns hos Arne Andersson



Brev från Markku Tähkäpää.

Åbo 31.3.1996.

Hej Kurt!

Tackar dig för brevet som jag fick redan för länge sen. Har byggt ivrigt och har därför inte fått tid med brevskrivandet. På höstsidan tillverkade jag "flygande tefatet". Dess premiärflyg ägde rum i januari.

Efter det tillverkade jag även ett nytt plan. Tauno Silmunens B-klassens (150 cm) "Pluto III" från 1944. Premiärflyg ägde rum i mars.

Har nu efter det restaurerat några av mina gamla modellflygplan. De har inte ännu flugit. Flygomständigheterna har varit fina hela vintern och jag har testat hälften av mina modellplan. Bra hade de hållit sina förordningar.

Tackar varmt för inbjudan att delta i Er mästerskapstävling. Jag har ett positivt förhållande till det. Jag hoppas och tror starkt att vi träffas i Rinkaby, även om jag inte exakt vet dess position. Men det är ju gott om tid att ta reda på.

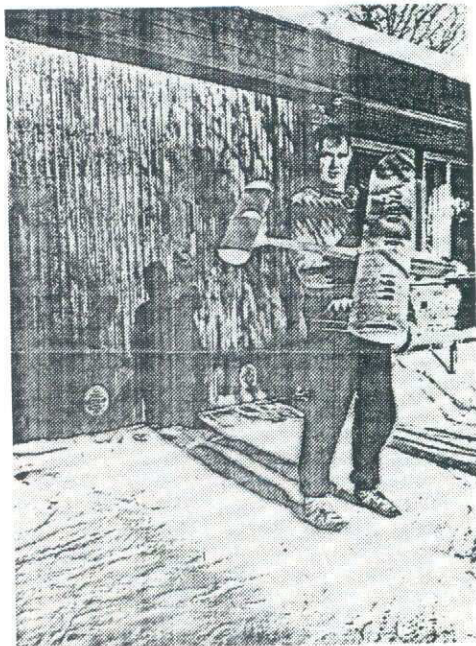
Troligen passar något av mina plan i era klasser.

Är det tillåtet att använda brinnande bomullstråd?

Om resan förverkligas kommer min fru också med.

Jag hoppas att Er vartävling lyckas bra och även annars stigande luftströmmar!

Markku



Brev från Ole Torgersen:

Hei Sven-Olov!

Forleden dag så jeg "Allt om Hobby" og vilket herlig bilde på omslaget. En Wakefield av balsa og papir! Og med bakkestart! AoH ble kjøpt. Inne i bladet var din artikkel med "gamle kjente" modeller som "Scout".....

Jeg flyr ikke noe oldtimer ennå men følger intressert med. Tor Bortne som bor 5 km herfra har begynt å skrive om norsk modellfly på 40-og 50-tallet i Norsk Aero Klubbs modellflygtidskrift. Jeg samler tegninger, etc.

Jeg er i full jobb fortsatt og reiser mye i jobbet. Det er liten tid til å bygge men jeg forsøker å fly F1B. Noen ganger går det bra i konkurransene, andre ganger dårlig. Men det får en akseptere når tiden til foberedelse er begrenset. Morro er det og hyggelig å treffe "gamle" kjente. Hva med deg? Er F1B-modellene lagt bort?

Vedlagt vil du finne en "Ritning" av en av mine tidlige F1A eller A2 modeller. Den ble bygget vintern '51-'52 og jeg vant det norske mesterskapet i 1952 med den. 100 m line på den tiden. Modellen er ikke oldtimer men bygger/flyger seg som en "riktig" oldtimer. Det meste av modellen har jeg, så en dag vil jeg reparere den.

Siden det er en aktiv Oldtimerforening i Sverige, så er det vel noen som selger tegninger etc. Har du noen adresser? Hvis så, kan du sende meg noe "info".

Jeg er med å arrangerer "World Cup"-konkurransen "Holiday on Ice" som er i mars hvert år. Konkurransen er på innsjøen Mjösa ved Gjøvik. Vi samler alle flygerne på Hovdetun Ungdomsherberge og har 2-3 fine dager sammen. Hvilken modellflyvestemning. De to siste årene har Oldtimerflygere vaert tilstede under konkurranse og demonstrert sine modeller. Til neste år har vi 10-årsjubileum for "Holiday on Ice". Hvorfor kommer ikke du en tur? Det er ikke langt fra Örebro til Gjøvik. Så kan du skrive litt om konkurransen i AoH. Alt for nå. Håper å høre fra deg.

Beste hilsen Ole.



Bäste Sven,

Jag tittar ut genom fönstret mot Sverige enligt almanackan ska det vara några dagar efter vårdagjämningen - men, sedan i går ligger nysnö!

Vi hade otur med vår friflygtävling 31.3 planerad sedan september-95. Det var omkr. - 3 C., inte så mycket, men nordanvinden kom med 5-8 m/s. Vi flög den minsta segelmodellklassen, klass A3:(12 dm 2 -150 g) Det är vår nationella klass. Den andra klassen var P-30. Efter 3:e perioden hade min hjälpare inte kollat fusen. (Vi flyger 100 sek med 10 g gummi). Jag fick termik och modellen kom ner för sent efter 2 min. och landade med D/T i i en skog.

Det är länge sedan jag skrev till dig beroende på mycket arbete. På sommaren gjorde våra unga (min dotters familj) en resa genom Tyskland, Danmark och delar av Sverige och Norge, till Bergen. Det var en stor upplevelse för dem alla, de hade många foton med sig hem.



Radoslav Cicek, Tjeckien med modellen "Zehrovice 2", RC segelmodell 1950-51.

*"tänkar i det blå"*

Mycket bra ifrån sig gjorde annars bland andra Ginger Sjöberg i extraklassen "Coupe d'Hiver" och Sven Rågwall som dubbelmaxare med "Meteor 20".

I Wakefield fanns inte mindre än fyra fullmaxare. En fly-off fick utgå p.g.a. omständigheterna.

Ganska snart fick aktiviteterna karaktären av social trivsel allt eftersom de tävlande flugit klart. En och annan sågs göra tappra

forts. sid 13.

Jag förmodar att du får vårt medlemsblad regelbundet. Jag vet hur svårt det är för er alla utlänningar att förstå allt, men jag tror ni kan förstå bilder och ritningar. På sista sidan av nr 22 kan du se alla klasser vi flyger:

A= segel, B= gummi, C= F-motor, V= friflyg, RC= radiokontroll, ARC= radiosegel. Detta är en mycket populär klass här. Nu är vi 110 medlemmar i SAM 95. De flesta är tjecker men vi har medlemmar från England, USA, Canada, Tyskland och Österrike. Jag sänder några tidningar ytterligare till USA, Australien, Ungern, England och Schweiz. Det är synd att vi inte kan flyga de gamla Wakefieldarna här - några försöker - då våra fält inte räcker till för säkra 3 min.

SAM 95 bildades i januari 1993. Många medlemmar bor långt bort ca 300 km. Jag tror 35-40% är aktiva dvs flyger modeller. Att göra medlemsbladet tar mycket av min tid. Jag skulle vilja bygga fler modeller men min lediga tid är praktiskt taget = 0! Medsant finner du Nr 23, där kan du se min vän från VM, Hans Hansen, med sin "Aurikel", vinnarmodellen 1953.

I nästa nummer skall jag visa några detaljer av modellens kropp. Erik Kundsén skrev förra veckan och berättade om några detaljer kring början av A2-Nordic-klassen. Jag ska använda det materialet i Nr 24.

Kan du berätta några nyheter som jag kan meddela våra läsare? Har du något intressant?

Jag är inte säker att du förstår min dåliga engelska, men jag hoppas att du försöker!

Med vänliga hälsningar

Rado



## Bob Copland 1917 - 1995.

- Översatt från Aeromodeller av SOL. -

För tonåringar under det tidiga 40-talet var Bob Copland en hjälte. Hans tävlingsframgångar, sättet på vilket han kunde hjälpa andra med råd, om man var lycklig nog att finna honom med "Rip" Rippon hos Premier Aeromodel Supplies i norra London och hans tävlingsförmåga att uppmuntra friska tankar var en inspirationskälla. Mitt mest levande minne av honom kan tyckas udda, men de som delade samma passion för flygning åren 1940-41 kommer att uppskatta det.

Bobs Northern Heights Club hade tvingats köra sin Galadag på klubbfältet vid Holly Farm bland en mängder av pinnar som hade stuckits ner för att omintetgöra en invasion med glidplan.

Tillsammans med John Holgate hade vi cyklat 20 miles eller så med trunkarna fästa längs ramen och det hade inte varit lätt. Detta var vår första stora tävling fjärran från de vanliga söndagarna på Chingford Plain i Epping Forest. När resultaten kom upp hade Johnny och hans "Northern Star" hade slagit Bob Copland med hans egen konstruktion! Det tursamma glömdes bort när vi jobbade oss hemåt. Jag själv glödande vid tanken på att vi hade besegrat vår hjälte och att han hade varit vänlig nog att gratulera oss, även om, sanning att säga, min delaktighet bara bestått i att hålla i vid uppdragningen!

Många år senare hade jag anledning att påminna Bob om händelsen och han mindes dagen mycket väl och han hade förvissat sig om, att vi hade cyklat hem i säkerhet. Det var under den tiden när natträdena pågick och splitter föll från skyn. Detta var så typiskt för denne vänlige och omtänksamme man. Femtiofyra år senare var han lika vänlig, då vi möttes för sista gången på Middle Wallop vid SAM:s internationella tävling. När han överlämnade priserna var det Bob som fick de starkaste applåderna. Precis som jag själv, tror jag att de andra på hemväg tänkte på att de träffat en legend.

Ron Moulton.



1951 vann Bob Copland "Queens Cup".

Bob Copland intervjuades av Sydney Camm vid Hawkerfabriken och accepterade Camms erbjudande som ritare i fabriken under W.S. Hollyhock chefskonstruktören. Från mitten av 1930-talet bidrog Copland med sin skicklighet i konstruktionen av Hurricane, Typhoon, Tempest och Sea-Fury vidare till Sea Hawk P1052 och P1081 jetplanen i slutet av 40-talet.

Han blev ansvarig konstruktör för den 50-gradiga bakåtsvepta P1083 en överljuds-version av "Hunter". Bob arbetade också med den marina men landbaserade tvåsitsversionen av "Hunter". Han arbetade också med överljudsprojektet P1121, som Hawkers startade som ett privat initiativ. Bobs konstruktionsskicklighet spelade också stor roll i utvecklingen av den tidiga P1127 V/STOL demonstrationsplanet i mitten av 60-talet.

Bob Copland blev chefsritare när hans överordnade Stan Whale pensionerades. Hans största bedrift i denna slutliga befattning var att övervaka konstruktionen av Sea Harrier inkluderande en ny cockpit-utrustning. Han hade också huvudansvaret för ritningarna till Hawk på 70-talet.



Liksom Camm strävade Bob alltid att ge det bästa av sitt yrkeskunnande. Bob hade ingen formell teknisk utbildning men detta uppvägdes av hans långa erfarenhet av flygplanskonstruktion. Han var säkert en av de utvalda konstruktörerna, som i allt större grad försvinner. Han var alltid redo att på ett papper visa, att flygplanskonstruktion, trots dess större komplexitet i dag fortfarande, består av lika mycket konstnärlig som vetenskaplig verksamhet.

John W. Fozard  
(sammanfattat av SOL)

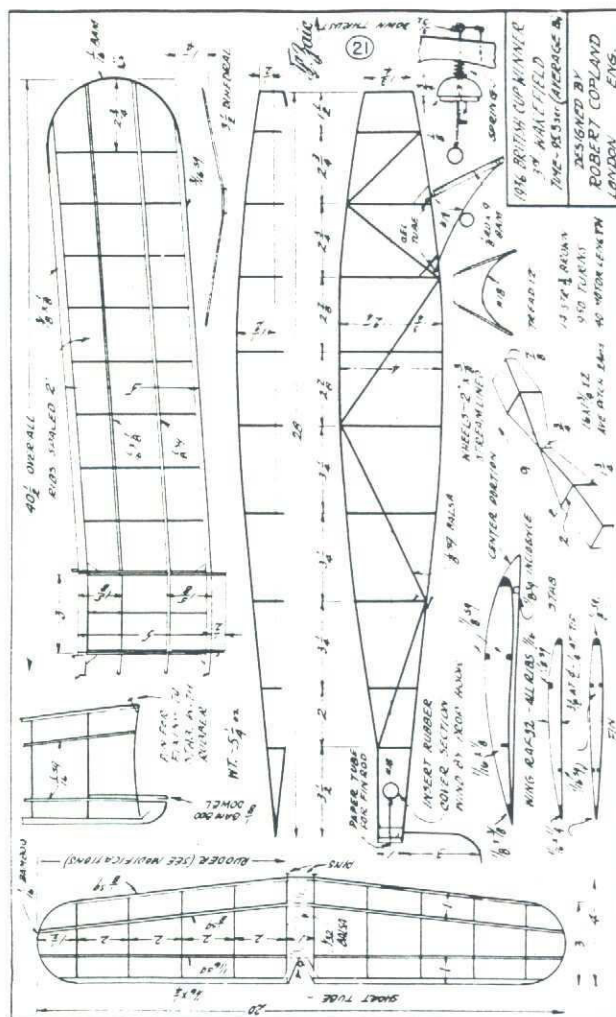
Hans första framträdanden syntes i en rapport i juninumret 1936 av Aeromodeller. Man granskade nya Wakefield-modeller och en av nykomlingarna var den 18-årige Bob Copland.

Ytterligare framgång kom snabbt med en 2:a plats i den traditionellt blåsiga "Gamage" Cup och den följdes under den fortsatta säsongen med en 6:e plats i laget vid uttagningarna på Heath Row.

Resultaten från denna tävling med 123 deltagare visar att Bob och Bert Judge - den slutlige segraren - hade mycket jämna flygningar.

Bob placerade sig som trea i Wakefield-tävlingen i Detroit och blev tvåa i tävlingen om Stout Trophy. Hans modell flögs sen också proxy av A. Worley till en tredjeplats i Moffet. Dessa kombinerade framgångar i hans första utlandsframträdande ledde till att Bob och hans 4oz "slabside"-modell (ungf. lådkroppsmodell) fick Whitfield Trophy. Han hade seglat till USA med "Aquitania" och återvände till Europa färdig för flera framgångar genom att vinna Blackheath Duration Contest, rapporterad med rubriken "Stor folkmassa applåderar vidare framgångar". I samma septembernummer 1936 visar sig Bob med den nu väl använda modellen under rubriken "National Cup vanns i storm". Av 42 deltagare hade Bob placerat sig som nr 1 i brittiska mästerskapen på Heath Row (Fairey's) för att fullborda ett anmärkningsvärt första år i seriös tävling.

Frank Zaic publicerade konstruktionen i sin Yearbook 1937 och även om den vid första anblicken syns konventionell finns det flera aspekter värda att lägga märke till.



Ett minimum av balsa användes för att nå viktgränsen 4 oz. Med stor frihjulspjeller och lång motor blev kombinationen en lätt, enkel och säker konstruktion vars popularitet har visats i SAM-tävlingar.

Wakefieldreglerna ändrades 1937 så att minimivikten blev 8 oz. Som ett resultat av detta började Bob med sina strömlinjemodeller även om det fanns tävlingar i SMAE-kalendern för både lätta och tunga modeller. För lättviktsklassen byggde han ett nytt "slabside"-mästerstycke som han visade för första gången vid 1937- års Northern Heights Gala och slog sina medtävlare Bert Judge och Ed Chasteneuf. I oktober var hemligheten röjd då Premier Aeromodel Supplies annonserade att "Northern Star" skulle visas vid Model Engineer Exhibition. Beskriven som Bob Coplands Champion 4oz model med en genom-



snittstid på 7 min i 8 tävlingar skulle den bli byggsats att köpa och flyga 1938.

Premier annonserade: "Vi är säkra på att denna konstruktion vill främst i många av 1938 års tävlingar", och det blev den! Den tog det brittiska rekordet med markstart med 27 m 56 s och vann Weston Cup två gånger.

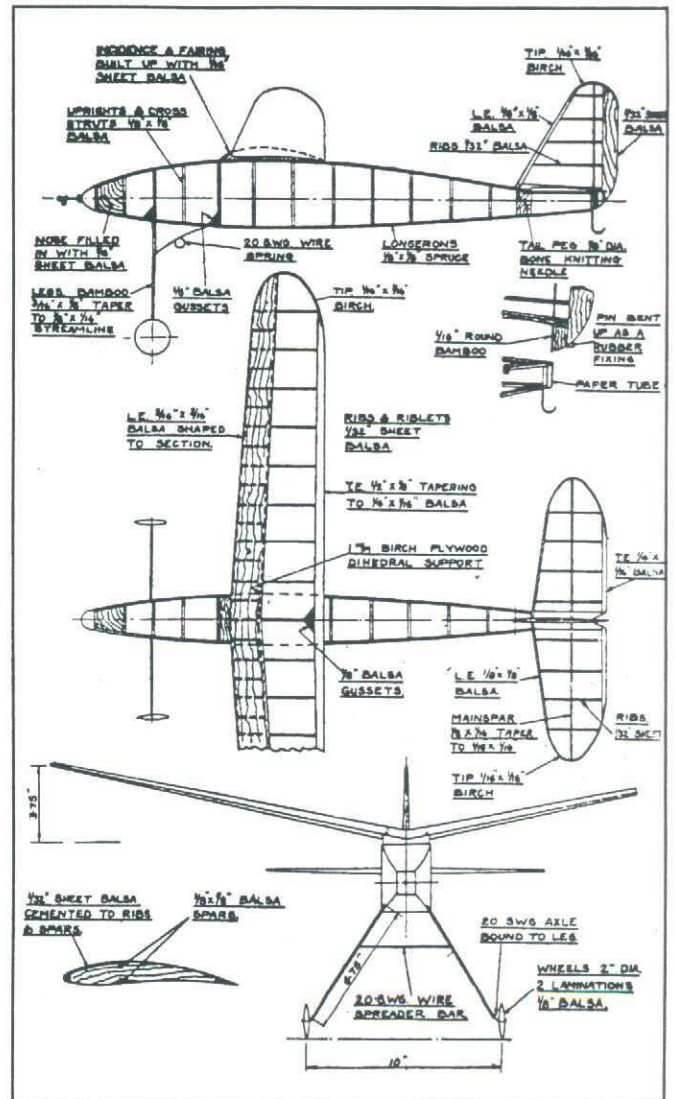
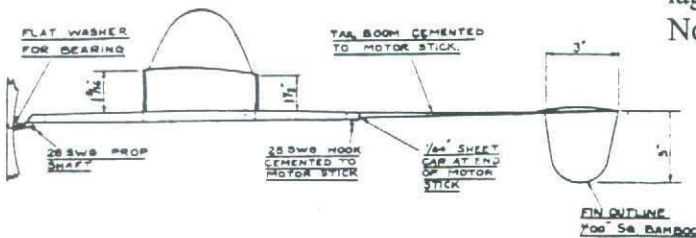
"Northern Star" hade bevisat vad den gick för och var kanske den första byggsatsmodellen av sådan kvalitet som presenterats för brittiska modellflygare. Modellen var en klar utveckling av Bobs 1936-års Wakefield men med reducerade dimensioner. Bob blev förespråkare för den långa motortiden med flätad motor uppfunnen av Norther Heights medlemmen H.E. White. Med "Nordstjärnan" introducerade också Bob den med svart tusch färgade kroppen och de vita vingarna som skulle bli ett kännemärke för hans närmaste 20+ åren i tävlingsflygning.

Med den intensiva aktiviteten i dessa tidiga år är det märkligt att han fann tid att börja med inomhusflygning, något som han lärt känna i USA. En liten muta till de ansvariga gjorde inomhusflygning tillåten i Albert Hall! Bob antog utmaningen med att sätta ett rekord på 11:57 och sedan 18:52. Det sades att den stora orgeln utgjorde det största faromomentet. Förutom dessa flygningar vintern 1937 konstruerade han och byggde flottörplan för den kommande säsongen. I dessa placerade ha sig alltid bland de främsta.

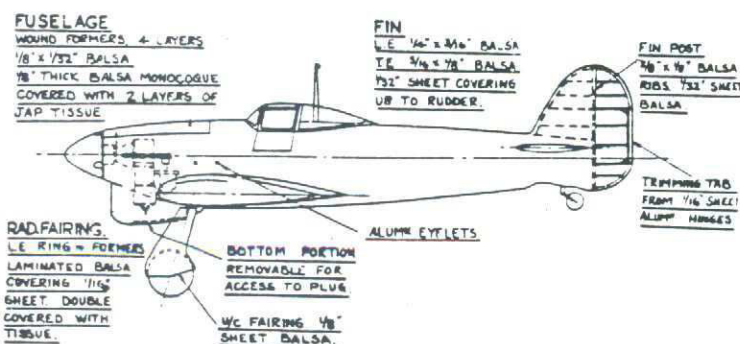
"The Model Aeroplane Constructor" presenterade i septembernumret 1938 en annan "slabside" lättviktsmodell kallad "Parastar" eftersom vingen låg på en parasol. Liksom hans tidigare Wakefieldmodeller upptäcktes inte dess prestanda förrän längre fram. Lee Ransom presenterade den som en "ny" Aeromodeller-ritning.

Historien visar att att Bob under sina sista tonår blivit en fulländad modellflygare med stor skicklighet både i inomhus- och utomhusflygning. Det var en talang som krävde erkännande och ledde till att han rekryterades av Sir Sydney Camm och inledde hans långa karriär hos Hawkers med specialitet på cockpit-konstruktioner. Men många säger dock att Hawkerplanens fenor alla bar en smula Coplandstil!

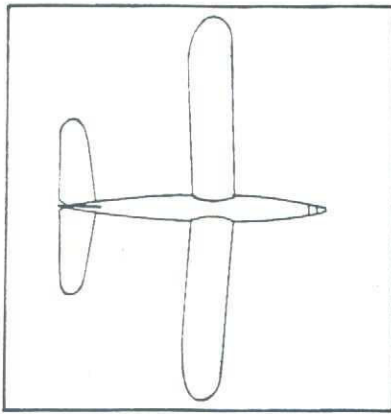
Han övergav inte slabsidermodellerna även om hans strömlinje-Wakefields var de huvudsakliga. En konstruktion för ekonomiklassen "Flight" Cup lyckades bra, särskilt i lagtävlingar för klubbar, i vilka hans kära Northern Heights Club höll sig väl framme.



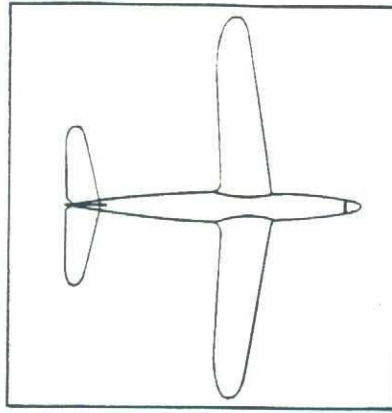
Design for the "Flight" Cup



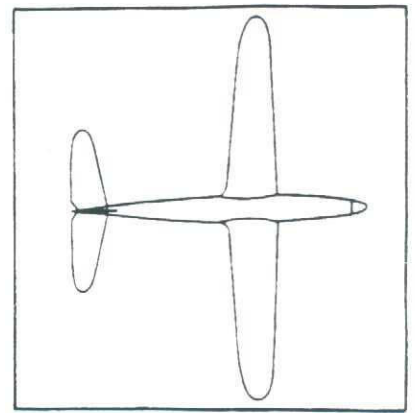




1937: Sheet formers, planked fuselage



1938: The U.S.C. rounded formers, stringers.



1939: Smoothed fus. No stringers.

*Design changes of the streamlined models, 1937, 1938, 1939.*

Framför allt var Bob den mest tillgängliga och vänliga "experten" som välvilligt delade med sig av sina erfarenheter, men han kunde också argumentera med känsla då han försvarade sina kära strömlinjemodeller gentemot dem, som föredrog de enklare lådkropparna.

Mike Kemp.

Bob Coplands strömlinjemodeller, tjusiga att titta på - härliga att flyga representerar det yppersta i elegans bland modellkonstruktioner enligt den gamla 8oz-regeln. Med sina avsmalnande vingar vackert infästa i den mångstringade kroppen är de också en utmaning för byggaren endast jämförbara med nutida "state-of-art" F1B-modeller. De såg inte bara vackra ut. I händerna på en mästare var de utan tvekan likvärdiga med de amerikanska lådkropparna i tiden så som också resultatlistorna visar.

I händerna på en mästare, ja.....Men hur många mindre skickliga flygare famlade inte i hans spår?

När minimivikten för Wakefield dubblades till 8oz 1937 beslöt toppflygarna i England -Ralph Bullock, Eddie Chasteneuf och Bob Copland att använda "extravikten" för strömlinjeform, vilket då var ett modeord. Det var ett djärvt steg att ta eftersom de flesta ledande amerikaner -särskilt Dick Korda - hårdnackat höll fast lådkropparna och senare visade sig ha rätt.

De olika företrädena hos "streamliners" resp. "slabsiders" orsakade mycket diskussion vid den tiden och åsikterna luftades i "Aeromodeller". Bullock gick så långt som att offentligt kräva att ingen icke-strömlinjeformad Wakefield skulle få ingå i det brittiska Wakefield-laget. På senare år skrev Copland om det grundläggande beslutet att övergå till strömlinjeformen: "Till följd av långa diskussioner med Frank

Zaic beslöt jag att bara fullt strömlinjeformade modeller skulle tillfredställa mig och jag föresatte mig att nå detta mål. Jag var övertygad om klokheden i att anpassa, välja och utveckla var rätt väg att gå." Och han följde detta.

Först i ledet kom tidigt 1937 en i grund uppfräschad version av hans berömda 1936-års 4oz "slabsider" - en konstruktion som ännu i denna dag sannerligen inte skulle skämmas för sig som en "rund" modell. Den strömlinjeformade versionen hade en plankad elliptisk kropp men behöll den raka vingen från sin föregångare.

Den blev en ögonblicklig fullträff och vann två större tävlingar det året. Men framför allt, den klassiska Copland-stilen med de karaktäristiska skuldervingarna började framträda.

Bob var i stort sett nöjd med konstruktionsdragen men han visste att han kunde förbättra den. Så följde 1938 en av alla tiders klassiker -"GB3". Bob presenterade de böjda runda kroppsspanten vilka han troget höll fast vid under resten av sin briljanta modellflygkarriär. Vingarna - instuckna i en fals kunde justeras framåt eller bakåt, men Bob medgav senare att detta var onödigt och uteslöt denna typ av infästning i en replika av "GB3" som han byggde och för en kort tid flög med i mitten av 80-talet. Han fann också att bakåt-svepningen på de trapetsformade vingarna krävde avsevärd wash-out för att motverka tip-stall. Ytterligare ett problem med "GB3"-prototypen var att den hade för liten fenyta. Han löste detta genom att skära till rundade extrafenor av 1/16 balsaflik och limma fast dem på stabilisatorn. De löste problemet, men gav orsak till en av modellflygets stora myter - den om "anti-spin-fenorna". Experter bland den Ron Warring begagnade dem i tron att Bob Copland hade kommit på något!



Det var många år senare som Bob avslöjade för en grupp SAM 35-medlemmar, att han hade beslutat om en snabbfixning, då han inte hade tid att bygga en större fena. Denna modell gjorde en världsrekordflygning på 33 m 9 s i Jugoslavien 1938 och tycktes vara den förnämsta, den typ alla borde välja. Copland var emellertid inte helt nöjd utan fortsatte att förbättra. Bort med det förlegade trådstället. Vingarna förlorade sin bakåtsvepning. "Anti-spin" fenorna försvann. Bob flög den förbättrade modellen i USA 1939, när han tvingades se Dick Korda beröva honom världsrekordet med den historiska flygningen på 43 m 29s. Med mindre förändringar fortsatte Copland med sin konstruktion efter andra världskriget och prövade t.o.m. fällbar propeller, men återgick snart till frihjulpropellern, som han ansåg överlägsen på många sätt innefattande stabilitet och säkerhet.

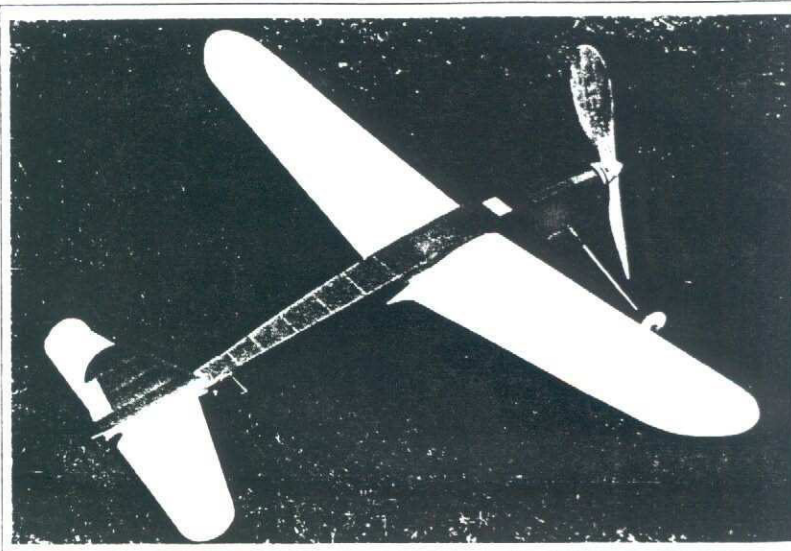
Även när den kontroversiella regeländringen kom i slutet av 50-talet och avskaffade L2x100 kroppssektionen och med den de feta kropparna höll Copland troget fast vid sina älskade "streamliners". De blev längre och slankare - men Bilgri, Foster och Co. med sina fyrkantiga föregångar till dagens "open rubber"-modeller dödade snart sådana godsaker och Bob tillsammans med sin ärkerival Warring hade aldrig mer samma tävlingskraft.

I dag ser vi då och då Copland- "streamliners" vid de stora oldtimer-tävlingarna, men konceptet om än aldrig så beundrat, har inte återfått sitt favoritskap.

Författaren har byggt två "GB3" och 1948-års stömlinjemodell och flugit alla tre i tävlingar. Byggt till 4½oz vikt med 3½oz motor var de verkligen tävlingsdugliga i 80z-klassen. Deras enda svaghet, vilken man inte kan lasta Bob för, är deras ömtålighet när de tages omhand av "Joe Public" i fältkanten.

Med facit i hand kan vi se att Bob Copland valde fel väg när viktregeln ändrades 1937. Men han visste det inte - och vad mera är, det skulle inte heller vi vetat - om han inte hade framhärdat så outtröttligt. Så även om han var dömd att förlora i striden mellan "streamliners" och "slabsiders" har han lämnat efter sig ett underbart arv - de vackraste modellflygplan som någonsin konstruerats.

Peter Michel



1. "Masterplane" Wakefield £2.40/£3.10\*  
Bob Coplands famous design



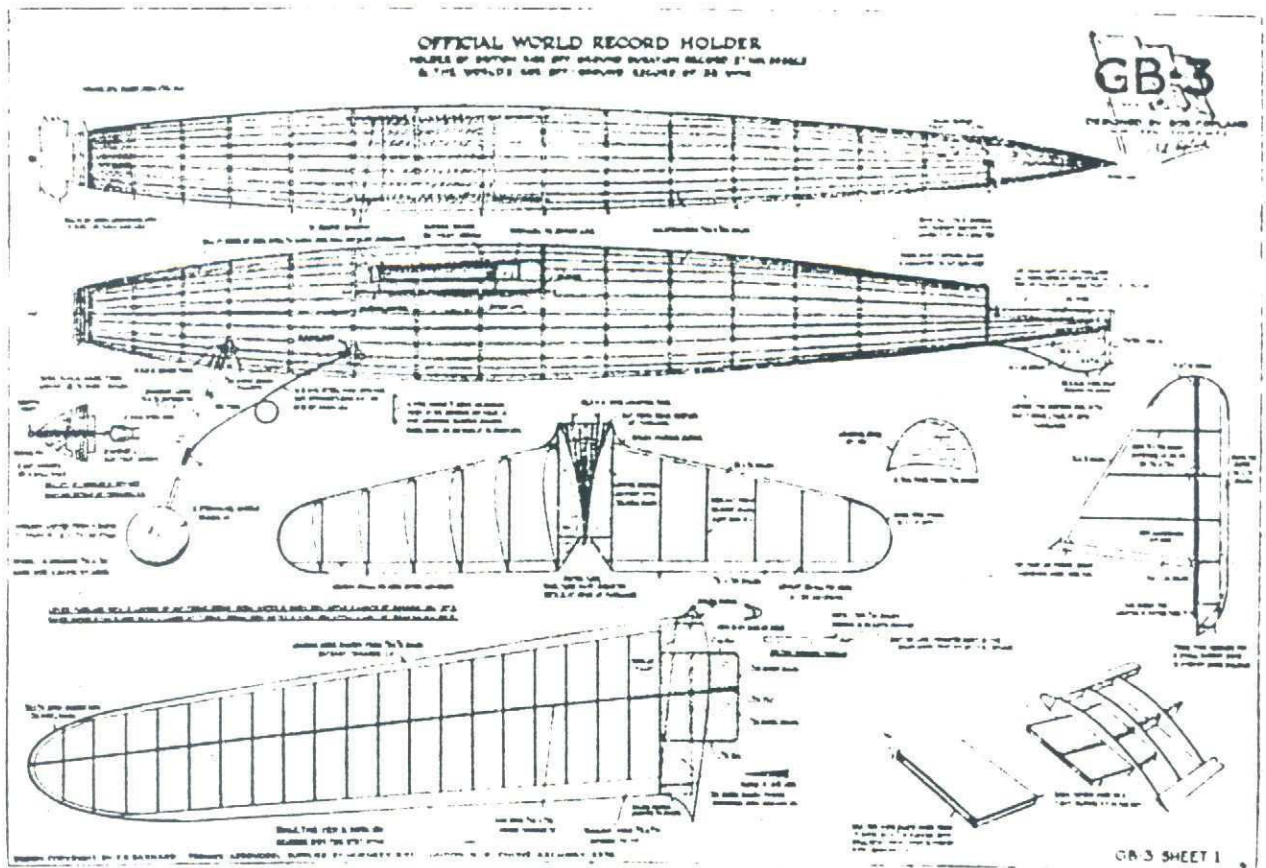
Foto: SOL



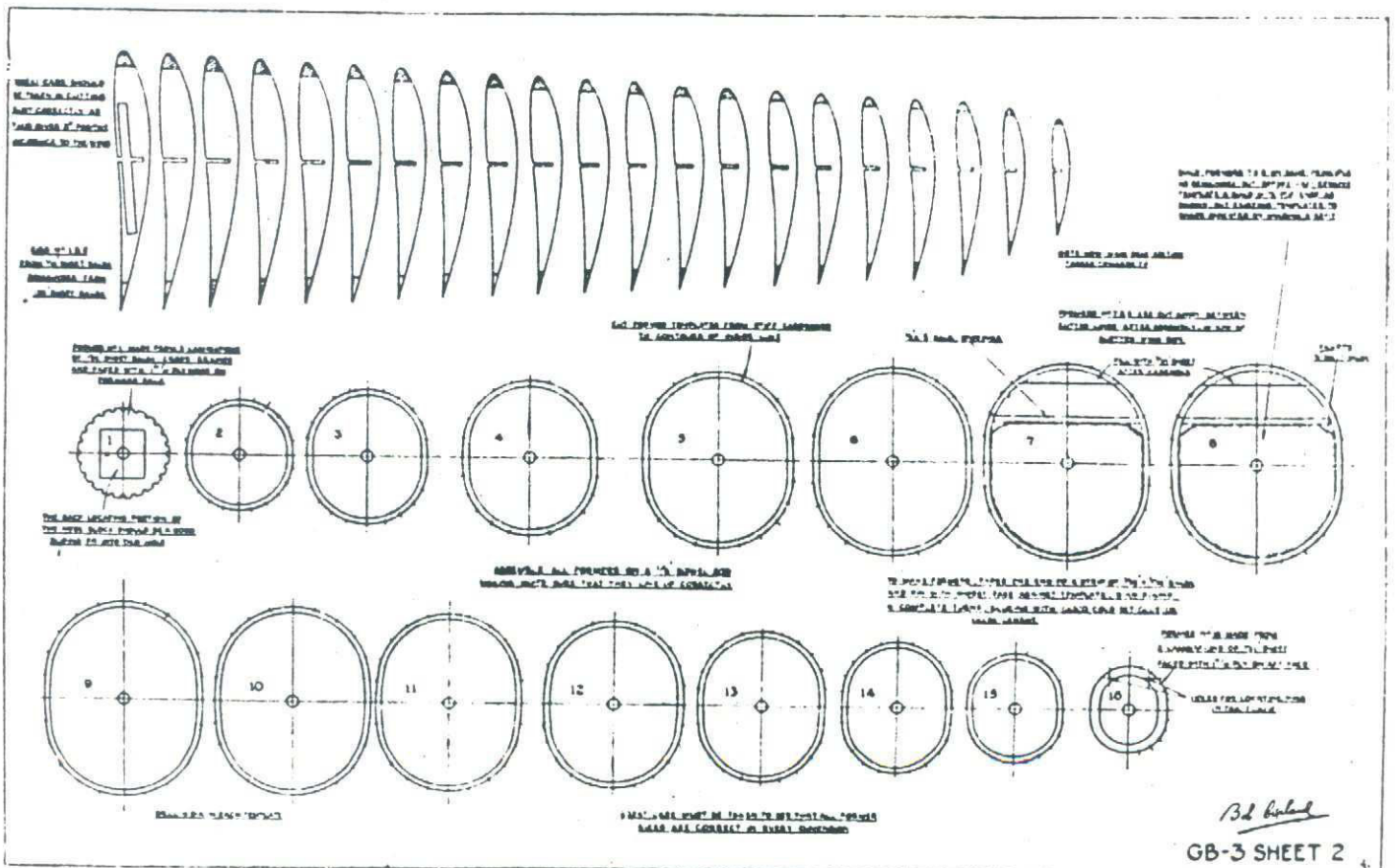
Foto: Einar Håkansson

Ett par SMOS-medlemmar har byggt och flugit "GB-3". Lennart Flodström var först. Einar Håkansson byggde också en sådan. Ingvar Persson i Hörby har i år tävlat med en "Copland 46".

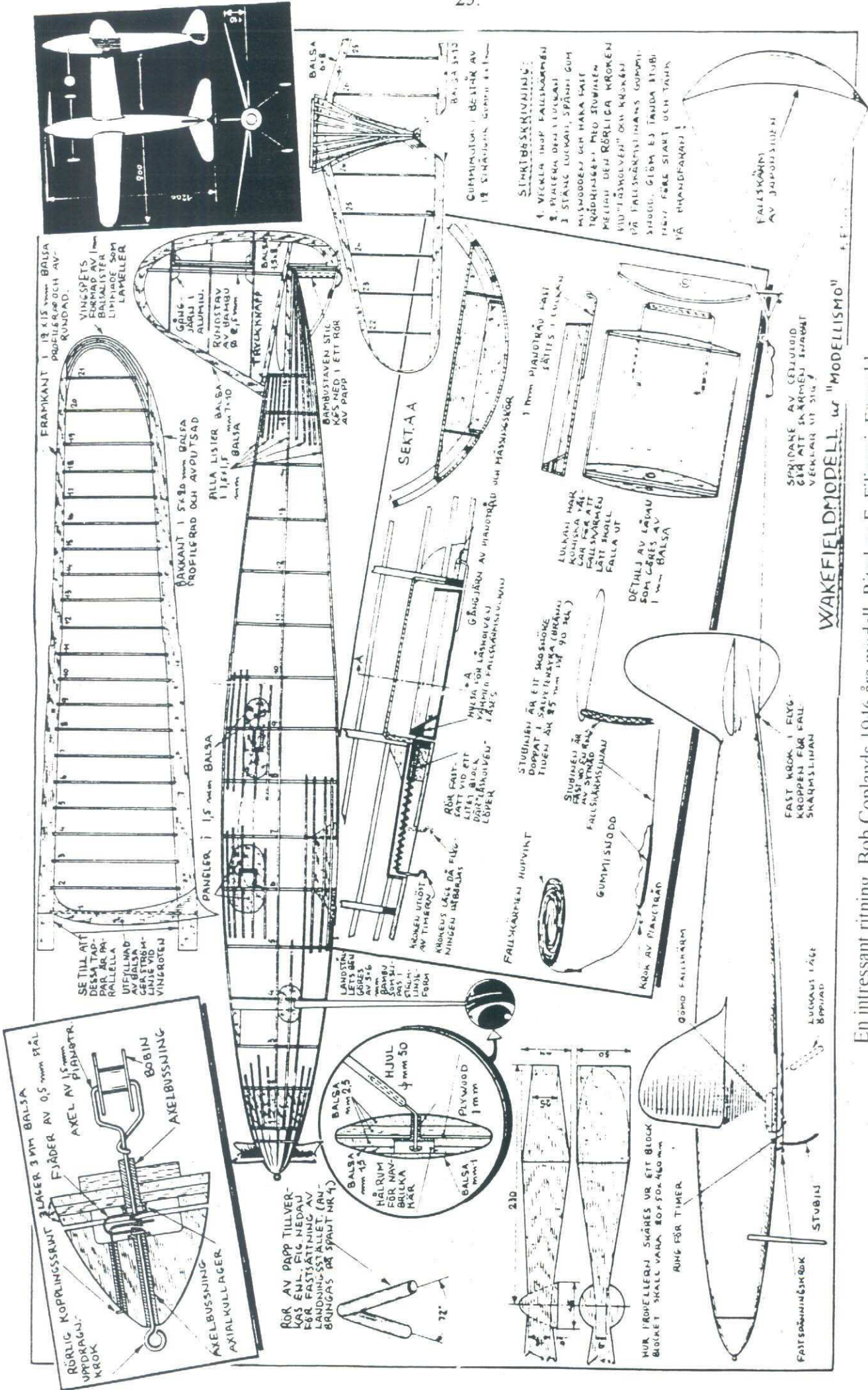




Ur "The Model Aeroplane Manual".







WAKEFIELDMODELL nr "MODELLISMO"

En intressant ritning. Bob Coplands 1946 års modell. Ritad av F. Filiponi. Försedd med svensk svensk text och publicerad i "Hobbyfolk" (Jan Jango) nr 5/1949

FRAMKANT I 19.415 mm Balsa profilerad och avrundad.

VINGSPEETS FORMAD AV BALSALISTER LIPPIADE SOM LAMELLER

GÄNG JÄRN I ALUMINIUM. RUNDSTAV 10x15 mm

TRÄCKRAPP Balsa 12x8

BAMBUSTAVEN STIG KES NED I ETT RÖR AV PAPP

SEKTA A

1 mm DIAUTRÅD KALL FÄTTES I LUKKAR

LUKKAR HAR KÖRNINGEN VÄR LÄTT SVÄR ATT FÄLLA UT LÄTT SVÄR ATT FÄLLA UT

DETLJ AV LÖRÅU SOM GERES AV 1 mm Balsa

SPRIDAKE AV CELLULOID GER ATT SKÄRMEN SVÄRER VECKLAR UT STIG

FAST KROK I FLYG KROPPEN FÖR KALL SKÄRMSLINJAN

LUCKAD TAG BOPPÅD

STUBIN

FASTSÄNNINGSKROK

SE TILL ATT DESSA TÄPPAR ÄR PÅ RÄLLELLA

UTFULLNAD AV Balsa GÅR I VINGROTEN

PANELER I 15 mm Balsa

ALLA LISTER Balsa I 15x15 mm 7-10

TRÄCKRAPP Balsa 12x8

BAMBUSTAVEN STIG KES NED I ETT RÖR AV PAPP

SEKTA A

1 mm DIAUTRÅD KALL FÄTTES I LUKKAR

LUKKAR HAR KÖRNINGEN VÄR LÄTT SVÄR ATT FÄLLA UT LÄTT SVÄR ATT FÄLLA UT

DETLJ AV LÖRÅU SOM GERES AV 1 mm Balsa

SPRIDAKE AV CELLULOID GER ATT SKÄRMEN SVÄRER VECKLAR UT STIG

FAST KROK I FLYG KROPPEN FÖR KALL SKÄRMSLINJAN

LUCKAD TAG BOPPÅD

STUBIN

SE TILL ATT DESSA TÄPPAR ÄR PÅ RÄLLELLA

UTFULLNAD AV Balsa GÅR I VINGROTEN

PANELER I 15 mm Balsa

ALLA LISTER Balsa I 15x15 mm 7-10

TRÄCKRAPP Balsa 12x8

BAMBUSTAVEN STIG KES NED I ETT RÖR AV PAPP

SEKTA A

1 mm DIAUTRÅD KALL FÄTTES I LUKKAR

LUKKAR HAR KÖRNINGEN VÄR LÄTT SVÄR ATT FÄLLA UT LÄTT SVÄR ATT FÄLLA UT

DETLJ AV LÖRÅU SOM GERES AV 1 mm Balsa

SPRIDAKE AV CELLULOID GER ATT SKÄRMEN SVÄRER VECKLAR UT STIG

FAST KROK I FLYG KROPPEN FÖR KALL SKÄRMSLINJAN

LUCKAD TAG BOPPÅD

STUBIN

SE TILL ATT DESSA TÄPPAR ÄR PÅ RÄLLELLA

UTFULLNAD AV Balsa GÅR I VINGROTEN

PANELER I 15 mm Balsa

ALLA LISTER Balsa I 15x15 mm 7-10

TRÄCKRAPP Balsa 12x8

BAMBUSTAVEN STIG KES NED I ETT RÖR AV PAPP

SEKTA A

1 mm DIAUTRÅD KALL FÄTTES I LUKKAR

LUKKAR HAR KÖRNINGEN VÄR LÄTT SVÄR ATT FÄLLA UT LÄTT SVÄR ATT FÄLLA UT

DETLJ AV LÖRÅU SOM GERES AV 1 mm Balsa

SPRIDAKE AV CELLULOID GER ATT SKÄRMEN SVÄRER VECKLAR UT STIG

FAST KROK I FLYG KROPPEN FÖR KALL SKÄRMSLINJAN

LUCKAD TAG BOPPÅD

STUBIN

SE TILL ATT DESSA TÄPPAR ÄR PÅ RÄLLELLA

UTFULLNAD AV Balsa GÅR I VINGROTEN

PANELER I 15 mm Balsa

ALLA LISTER Balsa I 15x15 mm 7-10

TRÄCKRAPP Balsa 12x8

BAMBUSTAVEN STIG KES NED I ETT RÖR AV PAPP

SEKTA A

1 mm DIAUTRÅD KALL FÄTTES I LUKKAR

LUKKAR HAR KÖRNINGEN VÄR LÄTT SVÄR ATT FÄLLA UT LÄTT SVÄR ATT FÄLLA UT

DETLJ AV LÖRÅU SOM GERES AV 1 mm Balsa

SPRIDAKE AV CELLULOID GER ATT SKÄRMEN SVÄRER VECKLAR UT STIG

FAST KROK I FLYG KROPPEN FÖR KALL SKÄRMSLINJAN

LUCKAD TAG BOPPÅD

STUBIN

SE TILL ATT DESSA TÄPPAR ÄR PÅ RÄLLELLA

UTFULLNAD AV Balsa GÅR I VINGROTEN

PANELER I 15 mm Balsa

ALLA LISTER Balsa I 15x15 mm 7-10

TRÄCKRAPP Balsa 12x8

BAMBUSTAVEN STIG KES NED I ETT RÖR AV PAPP

SEKTA A

1 mm DIAUTRÅD KALL FÄTTES I LUKKAR

LUKKAR HAR KÖRNINGEN VÄR LÄTT SVÄR ATT FÄLLA UT LÄTT SVÄR ATT FÄLLA UT

DETLJ AV LÖRÅU SOM GERES AV 1 mm Balsa

SPRIDAKE AV CELLULOID GER ATT SKÄRMEN SVÄRER VECKLAR UT STIG

FAST KROK I FLYG KROPPEN FÖR KALL SKÄRMSLINJAN

LUCKAD TAG BOPPÅD

STUBIN

SE TILL ATT DESSA TÄPPAR ÄR PÅ RÄLLELLA

UTFULLNAD AV Balsa GÅR I VINGROTEN

PANELER I 15 mm Balsa

ALLA LISTER Balsa I 15x15 mm 7-10

TRÄCKRAPP Balsa 12x8

BAMBUSTAVEN STIG KES NED I ETT RÖR AV PAPP

SEKTA A

1 mm DIAUTRÅD KALL FÄTTES I LUKKAR

LUKKAR HAR KÖRNINGEN VÄR LÄTT SVÄR ATT FÄLLA UT LÄTT SVÄR ATT FÄLLA UT

DETLJ AV LÖRÅU SOM GERES AV 1 mm Balsa

SPRIDAKE AV CELLULOID GER ATT SKÄRMEN SVÄRER VECKLAR UT STIG

FAST KROK I FLYG KROPPEN FÖR KALL SKÄRMSLINJAN

LUCKAD TAG BOPPÅD

STUBIN

SE TILL ATT DESSA TÄPPAR ÄR PÅ RÄLLELLA

UTFULLNAD AV Balsa GÅR I VINGROTEN

PANELER I 15 mm Balsa

ALLA LISTER Balsa I 15x15 mm 7-10

TRÄCKRAPP Balsa 12x8

BAMBUSTAVEN STIG KES NED I ETT RÖR AV PAPP

SEKTA A

1 mm DIAUTRÅD KALL FÄTTES I LUKKAR

LUKKAR HAR KÖRNINGEN VÄR LÄTT SVÄR ATT FÄLLA UT LÄTT SVÄR ATT FÄLLA UT

DETLJ AV LÖRÅU SOM GERES AV 1 mm Balsa

SPRIDAKE AV CELLULOID GER ATT SKÄRMEN SVÄRER VECKLAR UT STIG

FAST KROK I FLYG KROPPEN FÖR KALL SKÄRMSLINJAN

LUCKAD TAG BOPPÅD

STUBIN

SE TILL ATT DESSA TÄPPAR ÄR PÅ RÄLLELLA

UTFULLNAD AV Balsa GÅR I VINGROTEN

PANELER I 15 mm Balsa

ALLA LISTER Balsa I 15x15 mm 7-10

TRÄCKRAPP Balsa 12x8

BAMBUSTAVEN STIG KES NED I ETT RÖR AV PAPP

SEKTA A

1 mm DIAUTRÅD KALL FÄTTES I LUKKAR

LUKKAR HAR KÖRNINGEN VÄR LÄTT SVÄR ATT FÄLLA UT LÄTT SVÄR ATT FÄLLA UT

DETLJ AV LÖRÅU SOM GERES AV 1 mm Balsa

SPRIDAKE AV CELLULOID GER ATT SKÄRMEN SVÄRER VECKLAR UT STIG

FAST KROK I FLYG KROPPEN FÖR KALL SKÄRMSLINJAN

LUCKAD TAG BOPPÅD

STUBIN

SE TILL ATT DESSA TÄPPAR ÄR PÅ RÄLLELLA

UTFULLNAD AV Balsa GÅR I VINGROTEN

PANELER I 15 mm Balsa

ALLA LISTER Balsa I 15x15 mm 7-10

TRÄCKRAPP Balsa 12x8

BAMBUSTAVEN STIG KES NED I ETT RÖR AV PAPP

SEKTA A

1 mm DIAUTRÅD KALL FÄTTES I LUKKAR

LUKKAR HAR KÖRNINGEN VÄR LÄTT SVÄR ATT FÄLLA UT LÄTT SVÄR ATT FÄLLA UT

DETLJ AV LÖRÅU SOM GERES AV 1 mm Balsa

SPRIDAKE AV CELLULOID GER ATT SKÄRMEN SVÄRER VECKLAR UT STIG

FAST KROK I FLYG KROPPEN FÖR KALL SKÄRMSLINJAN

LUCKAD TAG BOPPÅD

STUBIN

SE TILL ATT DESSA TÄPPAR ÄR PÅ RÄLLELLA

UTFULLNAD AV Balsa GÅR I VINGROTEN

PANELER I 15 mm Balsa

ALLA LISTER Balsa I 15x15 mm 7-10

TRÄCKRAPP Balsa 12x8

BAMBUSTAVEN STIG KES NED I ETT RÖR AV PAPP

SEKTA A

1 mm DIAUTRÅD KALL FÄTTES I LUKKAR

LUKKAR HAR KÖRNINGEN VÄR LÄTT SVÄR ATT FÄLLA UT LÄTT SVÄR ATT FÄLLA UT

DETLJ AV LÖRÅU SOM GERES AV 1 mm Balsa

SPRIDAKE AV CELLULOID GER ATT SKÄRMEN SVÄRER VECKLAR UT STIG

FAST KROK I FLYG KROPPEN FÖR KALL SKÄRMSLINJAN

LUCKAD TAG BOPPÅD

STUBIN

SE TILL ATT DESSA TÄPPAR ÄR PÅ RÄLLELLA

UTFULLNAD AV Balsa GÅR I VINGROTEN

PANELER I 15 mm Balsa

ALLA LISTER Balsa I 15x15 mm 7-10

TRÄCKRAPP Balsa 12x8

BAMBUSTAVEN STIG KES NED I ETT RÖR AV PAPP

SEKTA A

1 mm DIAUTRÅD KALL FÄTTES I LUKKAR

LUKKAR HAR KÖRNINGEN VÄR LÄTT SVÄR ATT FÄLLA UT LÄTT SVÄR ATT FÄLLA UT

DETLJ AV LÖRÅU SOM GERES AV 1 mm Balsa

SPRIDAKE AV CELLULOID GER ATT SKÄRMEN SVÄRER VECKLAR UT STIG

FAST KROK I FLYG KROPPEN FÖR KALL SKÄRMSLINJAN

LUCKAD TAG BOPPÅD

STUBIN

SE TILL ATT DESSA TÄPPAR ÄR PÅ RÄLLELLA

UTFULLNAD AV Balsa GÅR I VINGROTEN

PANELER I 15 mm Balsa

ALLA LISTER Balsa I 15x15 mm 7-10

TRÄCKRAPP Balsa 12x8

BAMBUSTAVEN STIG KES NED I ETT RÖR AV PAPP

SEKTA A

1 mm DIAUTRÅD KALL FÄTTES I LUKKAR

LUKKAR HAR KÖRNINGEN VÄR LÄTT SVÄR ATT FÄLLA UT LÄTT SVÄR ATT FÄLLA UT

DETLJ AV LÖRÅU SOM GERES AV 1 mm Balsa

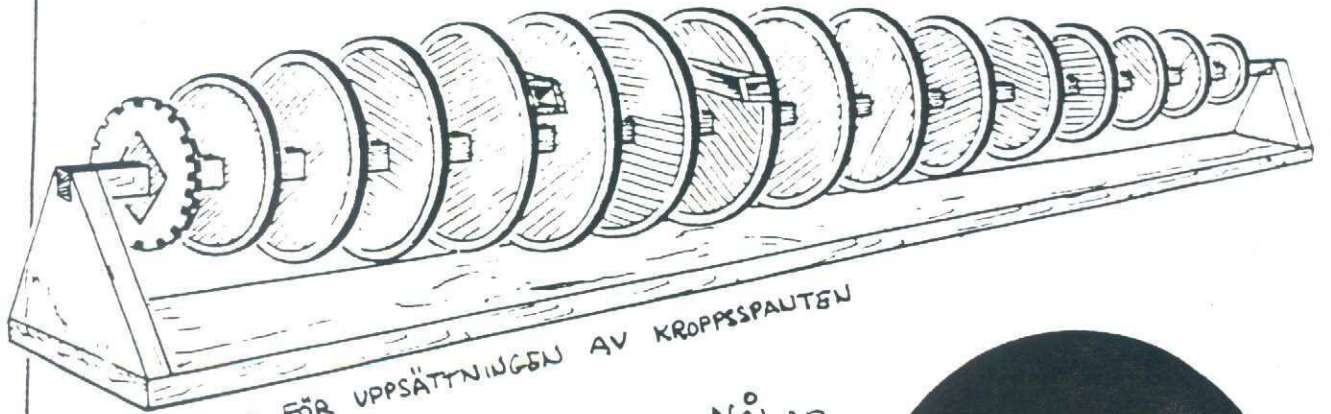
SPRIDAKE AV CELLULOID GER ATT SKÄRMEN SVÄRER VECKLAR UT STIG

FAST KROK I FLYG KROPPEN FÖR KALL SKÄRMSLINJAN

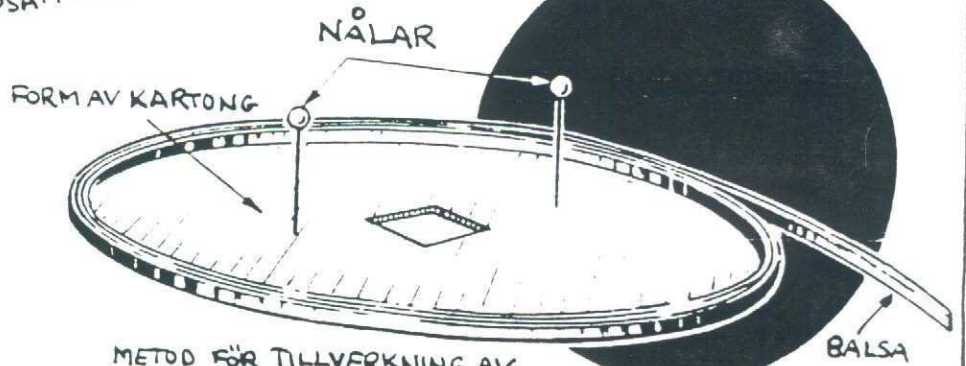
LUCKAD TAG BOPPÅD

STUBIN





METOD FÖR UPSÄTTNINGEN AV KROPPSSPANTEN

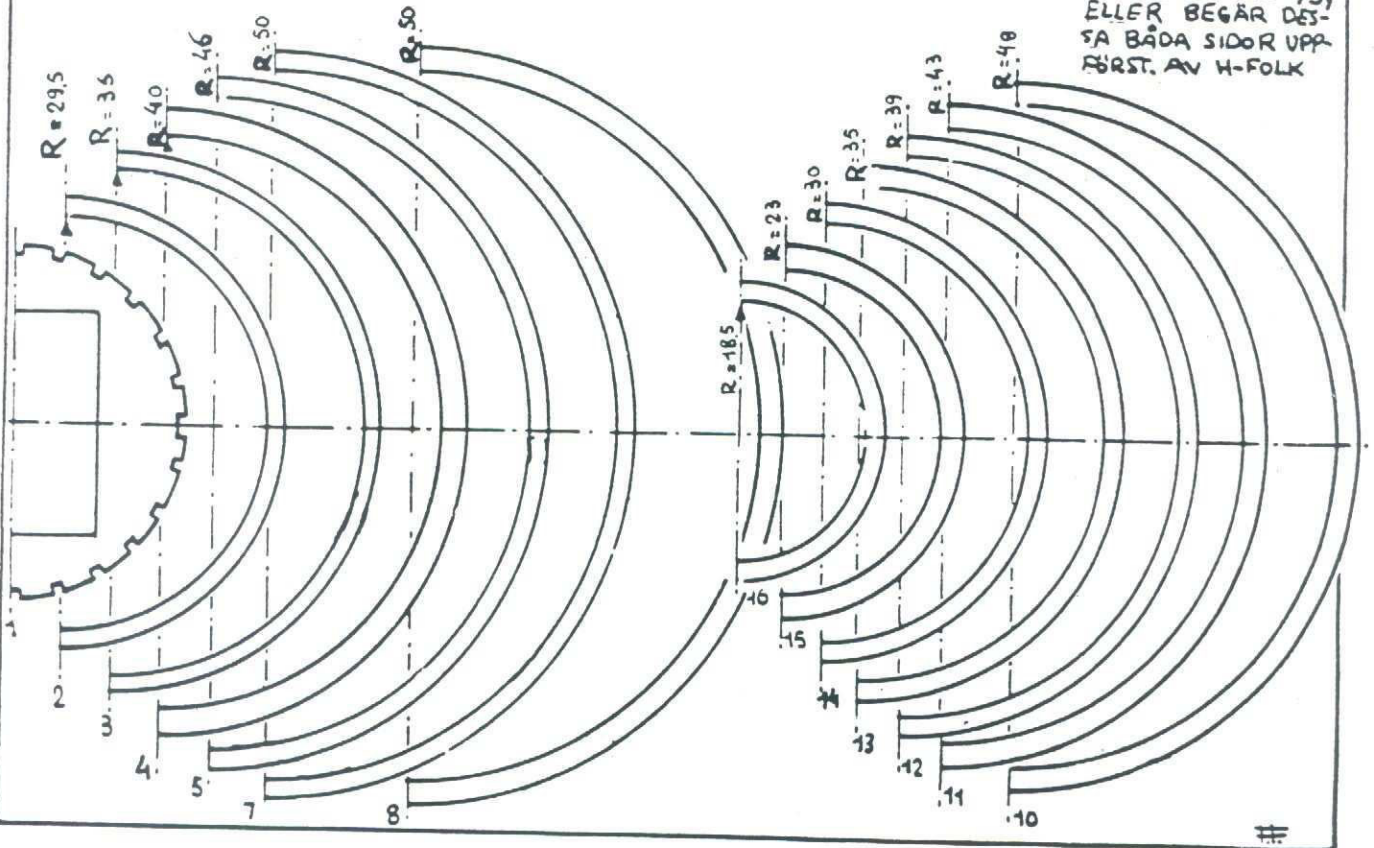


METOD FÖR TILLVERKNING AV SPANT AV TUNNA BALSASTRIPS

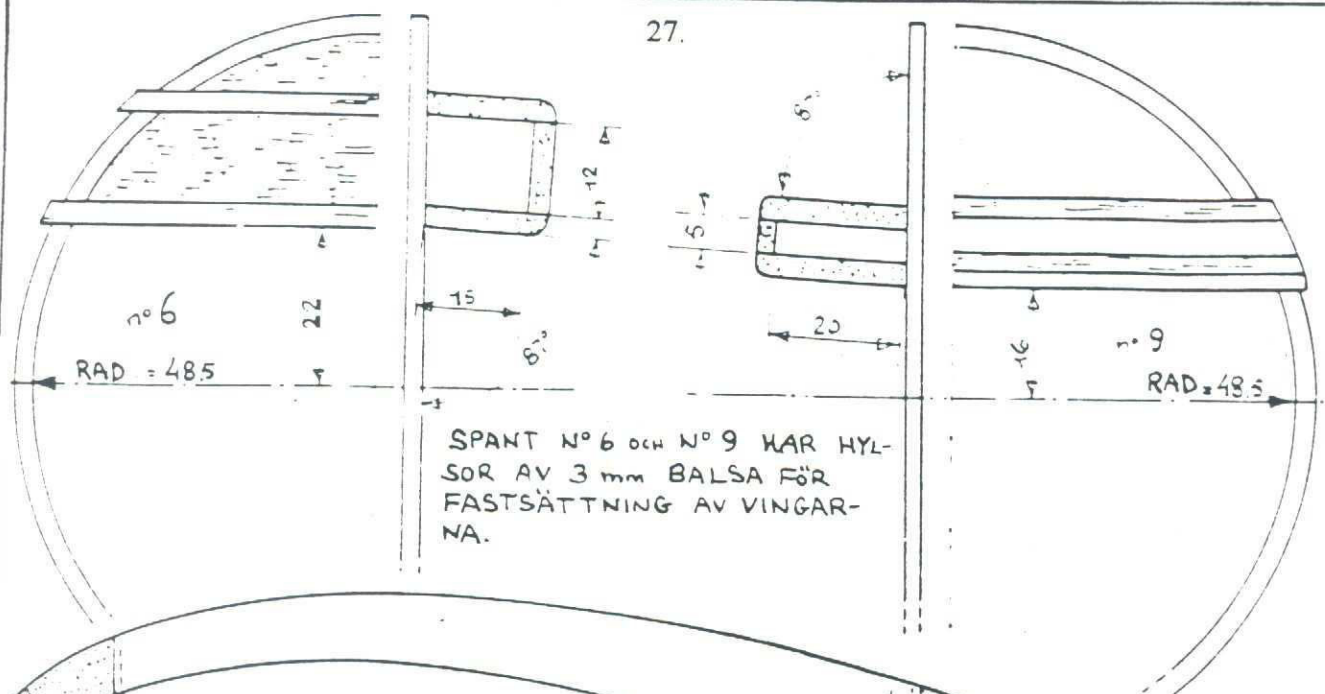
SPANTET NR 1  
ÄR GJORT AV  
EN SKIVA 3 mm  
BALSA OCH EN  
SKIVA 1 mm  
PLYWOOD.

DET INRE MÅTTET PÅ KROPPSSPANTEN ÄR  
UTSATTA FÖR TILLV. AV KARTONGFORMAR.  
SPANTENS TJOCKLEK FRAMGÅR AV RITN.

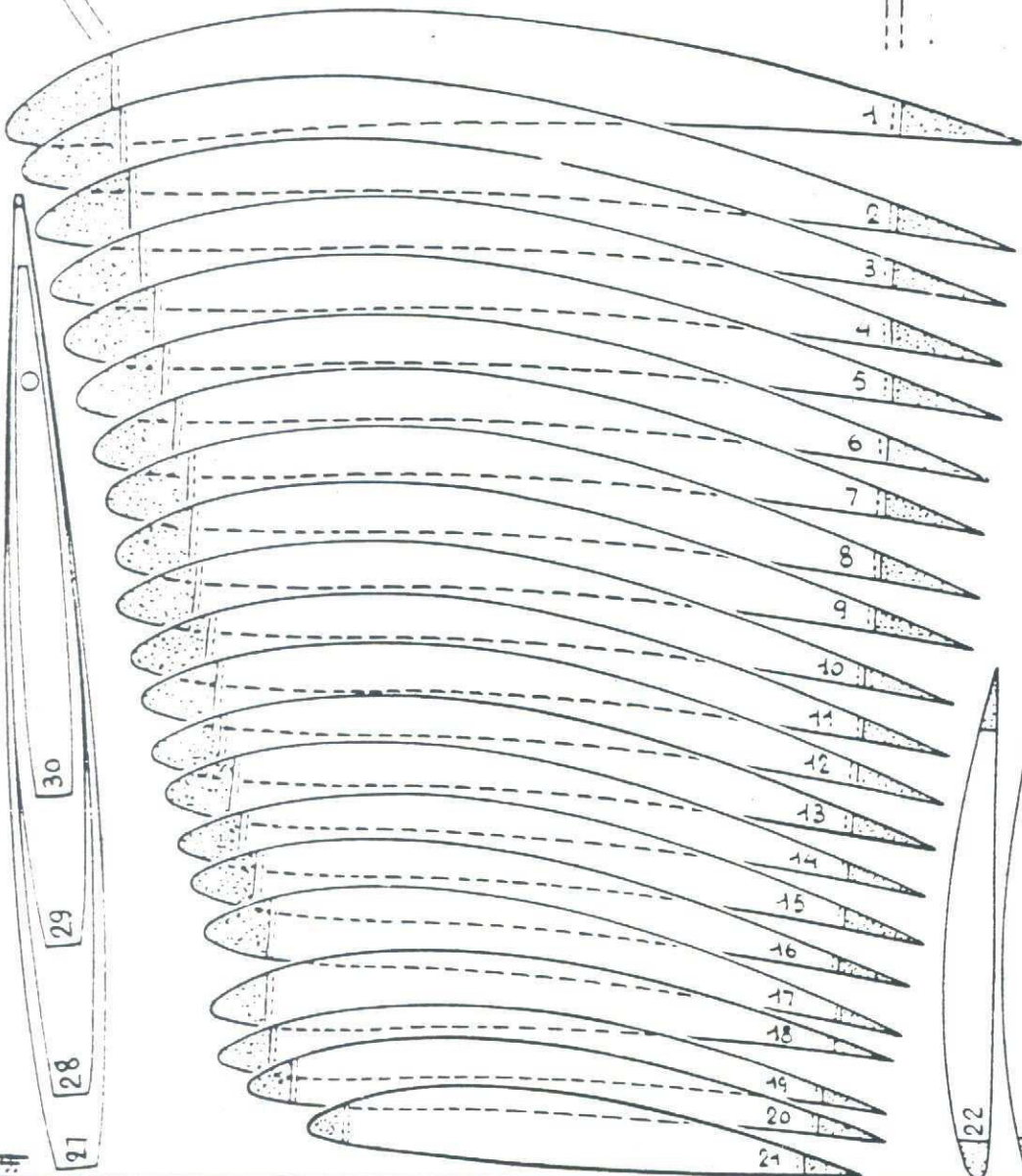
SPANT OCH SPRYG-  
LAR ÄR FÖRMINS-  
KADE 75% - ÖKA.  
MÄTTEN MED 1/3,  
ELLER BEGÅR DES-  
SA BÅDA SIDOR UPP-  
FÖRST. AV H-FOLK





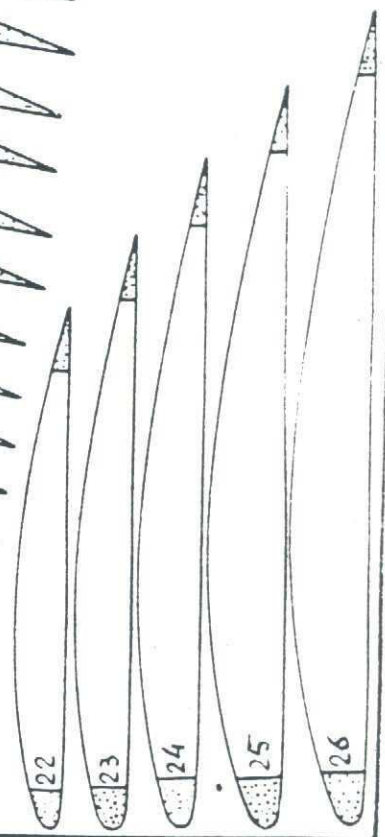


SPANT N° 6 och N° 9 HAR HYL-  
SOR AV 3 mm Balsa FÖR  
FASTSÄTTNING AV VINGAR-  
NA.



SRYGLAR  
SPRYGLAR

1 Balsa  
N° 1 i 2,5 mm  
N° 2-26 1 mm  
N° 27 4,5 mm  
N° 28-30 i 1,5 mm





## Medlemsförteckning 960601

	Namn	Adress	Postnr-ort	Telnr.
1	Ahlin, Inge	Swederusgatan 11	733 33 Sala	0224-135 20
2	Ahlman, Bengt	Kolningsvägen 3	820 23 Bergvik	0
3	Ahremark, Carl-Gustav	Box 30	260 83 Vejbystrand	0431-564 76
4	Andersson, Jan-Erik	Hjälmgatan 25	260 70 Ljungbyhed	0435-411 88
5	Andersson, Arne	Bagaregatan 24 B	611 31 Nyköping	0155-28 68 52
6	Andersson, Bertil	Ranbergagatan 49	212 30 Malmö	040-49 97 90
7	Andersson, Lennart	Bragevägen 5	136 46 Haninge	08-777 09 10
8	Andersson, Pär	Sprängarevägen 5	311 38 Falkenberg	0
9	Andersson, Rune	Svedjevägen 45	181 47 Lidingö	08-765 87 05
10	Andersson, Tycho	Karlfeldts väg 6	245 32 Staffanstorp	046-25 31 66
11	Andreasson, Lars	Benzels väg 38	443 51 Lerum	0302-111 59
12	André, Folke	Skonertgatan 6 A	426 74 Vä Frölunda	0
13	Antonsen, Svein	Isgrenavägen 10 C	740 22 Bälinge	018-35 59 44
14	Astervik, Rolf	N.Kungsgatan 39	803 23 Gävle	026-18 64 27
15	Aurér, Gösta	Allégatan 27 D	247 31 Södra Sandby	046-586 97
16	Axelsson, Lennart	Mörbyhöjden 20. 4 tr	182 32 Danderyd	08-755 48 79
17	Bagge, Johan	Lokegatan 24	602 36 Norrköping	011-13 36 47
18	Barré, Roger	Tennisvägen 36	192 77 Sollentuna	0
19	Beckman, Bertil	Klubbvägen 7	182 31 Danderyd	0
20	Bengtsson, Lars	Pl 6205 Östadkulle	441 92 Alingsås	0
21	Berglin, Arne	Krondikesvägen 46 A	831 47 Östersund	063-51 39 06
22	Bergwall, Sten	Kittelvägen 12	811 38 Sandviken	026-25 77 53
23	Bjönness, Henry	Smidsrödvejen 5	N-3120 Tönsberg	0
24	Björklund, Per	Fenixvägen 20	182 46 Enebyberg	08-758 14 75
25	Björkroth, Lars	Änggårdsvägen 3	582 69 Linköping	013-15 94 70
26	Blomberg, Olle	Bo	697 91 Palsboda	0582-440 03
27	Boberg, Jan	Pl 1194	380 74 Löttorp	0485-233 18
28	Boëthius, Ulf	Norens väg 80	752 63 Uppsala	0
29	Bogdanoff, Martti	Rabygatan 70 C	216 13 Malmö	040-16 05 69
30	Borg, Ronald	Bergkullevägen 41	461 55 Trollhättan	0520-705 30
31	Borg, Marja	Bergkullevägen 41	461 55 Trollhättan	0520-705 30
32	Borg, Sven-Olov	Tornhagsvägen 19	582 37 Linköping	013-13 25 47
33	Bornhed, Kurt	Rydsvägen 334 B	582 50 Linköping	013-17 54 09
34	Botström, Sven	Skärvägen 9	685 33 Torsby	0560-133 25
35	Bovik, Torsten	Varpgatan 31	461 53 Trollhättan	0520-742 16
36	Buö, Finn Olav	Krillåsvejen 42	N-1392 Vette	0
37	Börjesson, Ernst	Hovsta, Kårsta ö	705 91 Örebro	019-22 70 22
38	Börjesson, Leif	Färjevägen 37	472 31 Svanesund	0
39	Carlsson, Carl-Eric	Box 34	831 21 Östersund	063-11 59 31
40	Claesson, Ingvar	Irisgängen 15	611 65 Nyköping	0155-185 95
41	Dahlqvist, Bertil	Box 122	312 22 Laholm	0430-714 31
42	Dahlstrand, Freddy	6282 Östadkulle	441 92 Alingsås	0
43	Edström, Sören	Tegnérsgatan 21	752 26 Uppsala	018-52 14 58
44	Einarsson, Rune	Östermovägen 34	852 64 Sundsvall	060-15 14 25
45	Eiroff, Carl-Johan	Hamiltons väg 29	302 41 Halmstad	035-369 59
46	Ekeröth, Börje	Box 173	575 22 Eksjö	0381-139 41
47	Ekström, Karl-Erik	Flöjtvägen 16 A	224 68 Lund	046-11 57 73
48	Ellilä, Aarne	Smidarvägen 1 E	SF-02130 Esbo	358-0-464383
49	Emilsson, Olle	Tjällmora	703 76 Örebro	019-22 75 57
50	Ericsson, Karl-Anders	Box 2060	871 02 Härnösand	0611-165 00
51	Eriksson, Bo	Nämndemansvägen 20	534 30 Vara	0512-126 64
52	Eriksson, Lars	Hantverkarbacken 18A	811 61 Sandviken	026-27 00 26



	Namn	Adress	Postnr-ort	Telnr.
53	Eriksson, Stig	V. Jössefors 14	671 93 Arvika	0570-214 38
54	Estving, Sture	Ryd 664	424 91 Olofstorp	0
55	Farm, Jörgen	Polhemsgatan 5	224 60 Lund	046-12 83 02
56	Flodström, Lennart	Soldatvägen 25	444 41 Stenungsund	0303-803 77
57	Forsell, Lars Albert	Knut Håkanssons väg 3	515 70 Rydboholm	033-935 93
58	Friberg, Arne	Algatan 69	231 42 Trelleborg	0410-132 23
59	Friberg, Lennart	Rådmansgatan 6 B	231 54 Trelleborg	0
60	Gahm, Örjan	Andebodavägen 367	175 43 Järfälla	08-580 141 42
61	Gerdt, Sven E.	Kapellgatan 12	280 63 Sibbhult	044-485 03
62	Gröning, Stig	Harbovägen 14	738 50 Norberg	0223-212 06
63	Gunnarsson, Gerhard	Sjösgårde 1, Pl 2542	310 58 Vessigebro	0
64	Gustafsson, Lars E.	Dannemoragatan 20 III	113 44 Stockholm	08-33 03 32
65	Gustafsson, Örjan	Knektslättsvägen 19	826 50 Söderhamn	0
66	Gustavsson, Nils-Olof	Sturegatan 3	541 50 Skövde	0500-41 82 82
67	Gärdin, Jörgen	Fullblodsvägen 7	175 39 Järfälla	08-580 330 99
68	Hallgren, Bo	Box 30	618 21 Kolmården	0
69	Hansen, Arne	Amagerbrogade 295 3 tv	DK-2300 Kobenhavn	S31-511 322
70	Hanses, Ulf	Borganäsvägen 16	784 33 Borlänge	0
71	Hansson, Lennart	Sigurdsgatan 15	215 66 Malmö	040-19 37 90
72	Haraldsson, Bengt	Villavägen 9	181 46 Lidingö	08-765 62 60
73	Hassing, Niels	Toftegaardsvaenget 316	DK-3480 Fredensborg	42-281 535
74	Herngren, Göran	Öckerögatan 6A	414 52 Göteborg	031-24 36 72
75	Hildingsson, Kurt	Tallvägen 8	572 33 Oskarshamn	0491-153 86
76	Hill, Allan	S:ta Gertruds gata 5	392 35 Kalmar	0480-182 79
77	Hoff, William	Enegårdsvägen 7	267 90 Bjuv	0
78	Holm, Rolf	Piprensarvägen 18	123 57 Farsta	08-94 06 11
79	Holmberg, Per-Anders	Ormbunksvägen 60	139 56 Värmdö	08-571 461 18
80	Holmström, Nisse	Kungsportsvägen 14	461 39 Trollhättan	0
81	Holmström, Stig	Ljungbergsvägen 13	564 35 Bankeryd	0
82	Hultgren, Tomas	Svartmangatan 11 IV	111 29 Stockholm	08-21 94 03
83	Håkansson, Anders	Goodtemplarvägen 7	230 30 Oxie	040-54 97 21
84	Håkansson, Einar	Värtingevägen 24	290 36 Stehag	0413-407 90
85	Hörnblad, Sven	Genesåsvägen 45	892 43 Domsjö	0
86	Isacson, Sigurd	Skallbergsvägen 18	310 42 Haverdal	035-511 02
87	Jagesten, Ingemar	Ekvägen 3	510 41 Sjömarken	0
88	Johansson, Bengt	Änggatan 24	543 31 Tibro	0540-617 34
89	Johansson, Björn	Ankaregränden 1	226 51 Lund	046-485 37
90	Johansson, Nils	Starvägen 14	824 33 Hudiksvall	0650-164 21
91	Johansson, Rune	Åkersliden 3	446 41 Skepplanda	0303-384 81
92	Johansson, Thomas	Ankaregränden 1	226 51 Lund	046-485 37
93	Johansson, Uno	Broddesgatan 5	285 33 Markaryd	0433-118 24
94	Jonsson, Birger	Stallbacken 9	892 40 Domsjö	0660-523 79
95	Jonsson, Evert	Timmermansgatan 29	392 36 Kalmar	0480-197 10
96	Josefsson, Kent	Fyrbyvägen 17	611 94 Nyköping	0155-24 20 59
97	Josefsson, Thure	Box 126	570 31 Ingatorp	0381-210 41
98	Järverud, Rolf Millerd	Stora Jonsgatan 1B	827 32 Ljusdal	0651-134 26
99	Kaafjeld, Inge	Hellebrekkevejen 1	N-3670 Notodden	350-135 16
100	Karlsson, Hans	Västanaågatan 38	582 35 Linköping	0
101	Karlsson, Östen	Vintergatan 67	932 32 Skelleftehamn	0
102	Karlsten, Arne	Torkels väg 9	193 40 Sigtuna	0760-527 41
103	Kivling, Åsa	Sidvallsgatan 7	702 16 Örebro	019-32 09 52
104	Knudsen, Erik	Amagervej 66	DK-6900 Skjern	97-351-767

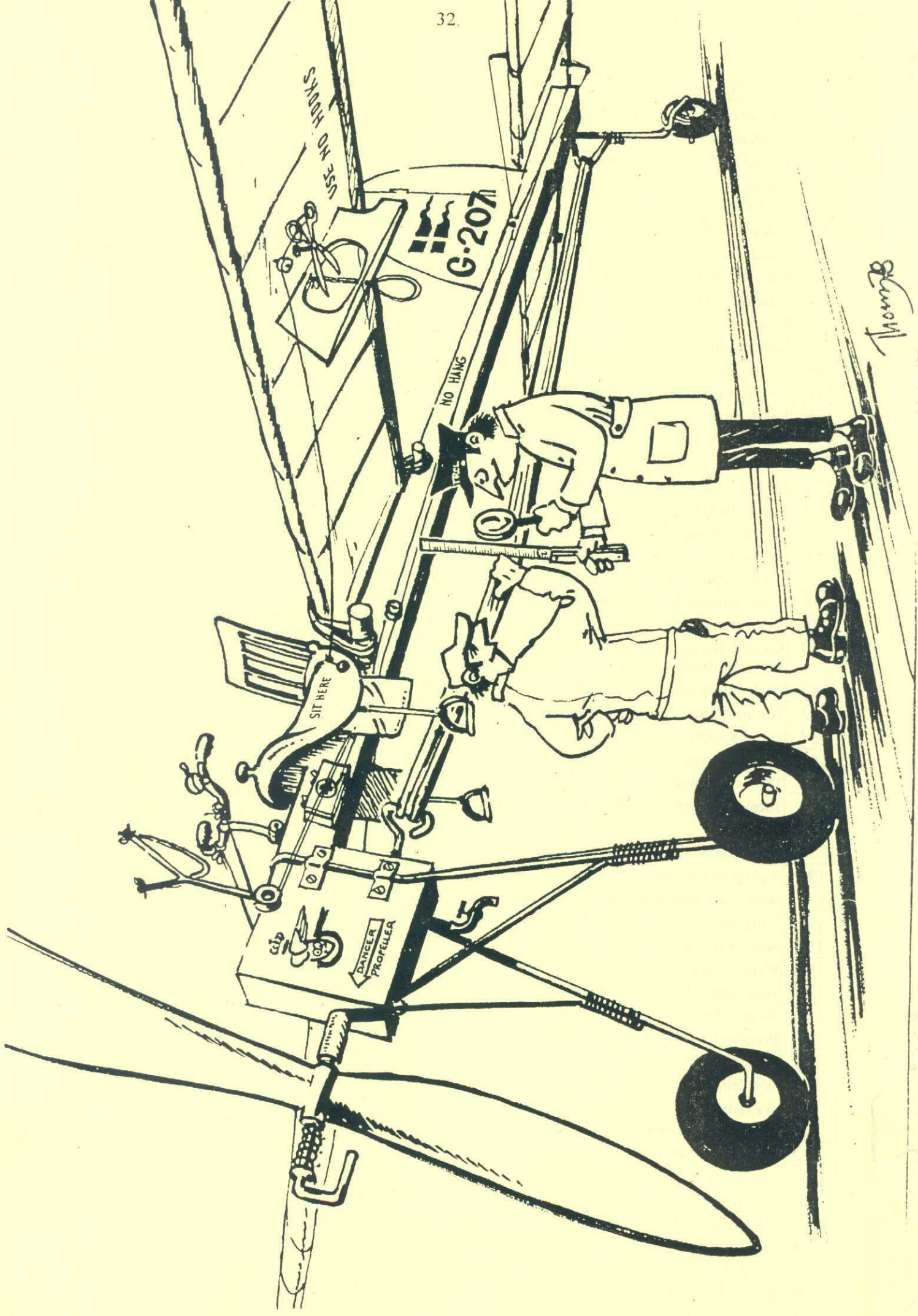


	Namn	Adress	Postnr-ort	Telnr.
105	Landegren,Karl-Erik	Hagvägen 1 A	730 40 Kolbäck	0220-414 67
106	Landervik,Sven	Rollos väg 12	291 66 Kristianstad	044-24 50 77
107	Larsson, Terje	Klövervägen 12, Osbyholm	242 93 Hörby	0
108	Larsson,Lars	Gendalen 57	466 94 Sollebrunn	0322-421 17
109	Larsson,Ove	Ligustervägen 3	245 44 Staffanstorp	046-25 28 55
110	Leijon,Gösta	Mickelsbergsvägen 226	125 54 Älvsjö	08-646 22 79
111	Leijon,Solveig	Mickelsbergsvägen 226	125 54 Älvsjö	08-646 22 79
112	Leijon,Tomas	Murgrönsvägen 25	125 55 Älvsjö	08-97 24 83
113	Lindén,Lars	Plåtslagarvägen 74	146 36 Tullinge	08-778 39 34
114	Lindén,Sven-Olov	Hovstavägen 15	703 63 Örebro	019-18 21 79
115	Lindh,Ove	Båtsmansgatan 6	385 41 Bergkvara	0486-202 21
116	Lindqvist,Bert	Tornfalksgatan 109	703 49 Örebro	019-26 09 99
117	Lindqvist,Bengt	Hällsbovägen 57	193 32 Sigtuna	08-592 508 55
118	Lindström,Urban	Talgoxegatan 12	703 48 Örebro	019-27 05 39
119	Ljungberg,Lars	Linneastigen 6	149 31 Nynäshamn	08-520 186 60
120	Ljungberg,Mats	Enskedevägen 21	122 32 Enskede	08-648 70 80
121	Lundberg,Peter	Hagforsgatan 35	416 75 Göteborg	031-25 16 77
122	Lundemo,Carl-Eric	Villagatan 7	731 60 Valskog	0
123	Magnusson,Gunnar	Gåsörtstigen 5	165 72 Hässelby	08-89 88 99
124	Mann,Peter M.	36 Sydenham Str.Guelph	Ontario N1H 2W4,Can	519-822-9582
125	Masch,Kjell	Hagaveien 10 C	N-0980 Oslo, Norge	0
126	Marksten,Ulf	St.Stenshult 1	274 00 Skurup	0411-470 70
127	Meissner,Ove	Lillarydsvägen 6	284 33 Perstorp	0435-306 26
128	Meissner,Brita	Lillarydsvägen 6	284 33 Perstorp	0435-306 26
129	Mårtensson,Malte	Färingtofta 4174	260 70 Ljungbyhed	0435-700 03
130	Nathanson, Thomas	Box 47	430 24 Väröbacka	0340-600 66
131	Neumann,Fritz	Kjaersvej 73	DK-4220 Korsör	53-572376
132	Nilsson,Per	Linnégatan 23	413 04 Göteborg	031-42 24 02
133	Nilsson,Tore	Vikingavägen 41 C	857 41 Sundsvall	060-15 79 36
134	Nilsson,Åke	Holmbodavägen 59	191 77 Sollentuna	08-754 25 78
135	Nilsson,Lars-Olof	Kummingatan 8A 1:2	754 48 Uppsala	018-25 63 15
136	Norell,Per	Nils Ehrnbergs väg 16	291 46 Kristianstad	044-11 96 09
137	Ohlsson,Sven	Nypongången 9	611 57 Nyköping	0
138	Olausson,Martin	Lundbyvägen 7A	443 43 Gråbo	0302-418 18
139	Olsson,Ejvind	Industrivägen 15 I	135 40 Tyresö	08-712 65 03
140	Olsson,Hans	Kornettgatan 22 B	738 34 Norberg	0223-215 59
141	Persson,Ingvar	Åspinge, Råset 631	242 95 Hörby	0415-941 47
142	Persson,Allan	Box 51	894 03 Moliden	0660-910 34
143	Persson,Bror	Västra vägen 6A	826 62 Norrala	0
144	Persson,Kurt	Soldatvägen 22	291 35 Kristianstad	044-12 88 53
145	Persson,Sten	Pålslyckeatan 26	302 30 Halmstad	035-10 49 43
146	Pettersson,Karl-Axel	Diskusgatan 72	722 40 Västerås	021-33 25 78
147	Pettersson,Nils	Kvarnbacksvägen 130 II	161 49 Bromma	08-26 34 00
148	Pettersson,Per-Olof	Box 209	247 25 Södra Sandby	0
149	Pettersson,Ove	Gånglåten 59	421 46 V.Frölunda	031-45 96 72
150	Pinotti,Mario	Idrottsgatan 54	216 16 Malmö	0
151	Qvarfordt,Karl-Johan	Kyrkbacken 29	171 50 Solna	08-83 36 51
152	Randsted,Grim	Vebekkvejen 6A	N-1351 Rud, Norge	67-543487
153	Rasmussen,Poul	Nyvangsvej 25 2 th	DK-4400 Kalundborg	53-516 211
154	Reineck,Roland	Box 132	793 23 Leksand	0
155	Roggentin,Åke	Lillåvägen 59 II	128 45 Bagarmossen	08-648 43 83
156	Rosengren,Bengt	Chalet Sonnegg,Dorfmatte	CH-3702 Hondrich,Sc	033-54 20 94



	Namn	Adress	Postnr-ort	Telnr.
157	Rosengren, Jan	Kruthornsvägen 20 B 2tr	191 53 Sollentuna	0
158	Rudolfsson, Per-Olof	St. Annegatan 22 II	611 33 Nyköping	0155-876 34
159	Rydén, Leif	Furugatan 18	753 24 Uppsala	018-69 63 80
160	Rågwall, Sven	Uranusgränd 7	302 35 Halmstad	035-12 08 99
161	Sandberg, Kurt	Vallgatan 23 A	302 42 Halmstad	035-12 28 46
162	Sandberg, Sture	Solvallavägen 41	172 37 Sundbyberg	08-29 11 82
163	Saras, Nils	Burens 3107	771 92 Ludvika	0240-161 88
164	Schmitterlöw, Hans	Smedstorpsvägen 6, Mogata	614 90 Söderköping	0121-201 80
165	Sigurdson, Thomas	Myrvägen 12	903 46 Umeå	090-13 79 82
166	Sjöberg, Anders	Kronobergsgatan 18 II	112 33 Stockholm	08-652 16 39
167	Sjöberg, Ginger	Kronobergsgatan 18 II	112 33 Stockholm	08-652 16 39
168	Sjöblom, Paul	Dragonvägen 8	291 35 Kristianstad	0
169	Sjögren, Sven-Åke	Hästhovsvägen 26	737 42 Fagersta	0223-130 23
170	Skogh, Jörgen	Skogvaktarevägen 12	597 41 Ätvidaberg	0
171	Stark, Börje	Ängsholmen	178 93 Drottningholm	08-759 02 50
172	Stark, Sune	Vallarevägen 15	183 51 Täby	08-756 46 96
173	Stedt, Gunnar	Klövergatan 16	263 36 Höganäs	042-34 32 90
174	Stibner, Bengt	Viderupsgatan 29	216 22 Malmö	0
175	Strand, Lennart	S. Jordbrovägen 133 II	136 51 Haninge	08-500 268 69
176	Sundin, Rolf	Thulegatan 35 C	852 35 Sundsvall	060-11 51 64
177	Sundqvist, Roland	Norr Mälarstrand 60	112 35 Stockholm	0
178	Sundström, Berth	Ljungvägen 16	791 45 Falun	023-332 70
179	Sundvall, Leif	Odenvägen 1 B	181 32 Lidingö	08-767 55 73
180	Sutcliffe, Devon	11 Canterbury St. Karori	Wellington, N.Z.	0
181	Tedenryd, Rune	Ringbergagatan 91	212 30 Malmö	0
182	Thelander, Bengt	Skogsstjärnevägen 19	184 35 Åkersberga	08-540 227 51
183	Tolkstam, Lars	Sidvallsgatan 7	702 16 Örebro	019-32 09 52
184	Torgersen, Ole	Lyngvejen 9	N-2830 Raufoss, Norge	0
185	Tyndal, Anders	Vanadisvägen 30	113 46 Stockholm	0
186	Törnkvist, Georg	Norrängsvägen 4 B	191 46 Sollentuna	08-35 57 75
187	Törnkvist, Birgit	Norrängsvägen 4 B	191 46 Sollentuna	08-35 57 75
188	Uhr, Börje	V. Centralgatan 12 C	828 31 Edsbyn	0271-202 22
189	Upling, Arne	Klunkhyttan	719 93 Vintrosa	0
190	Wahlqvist, Lennart	Rydsvägen 38 A nb	584 31 Linköping	013-17 09 24
191	Wallerstedt, Karl-Erik	Björklundsgatan 7	582 49 Linköping	0
192	Vang, Oscar	Fyrreholmen 9	DK-2630 Taastrup	0
193	Wannberg, Helge	Byvägen 18	892 51 Domsjö	0660-543 73
194	Wendel, Lars	Hedemoravägen 1	738 35 Norberg	0
195	Wennhage, Åke	Kaptensgatan 3	462 35 Vänersborg	0
196	Wentzel, Lars	Baronvägen 8	191 51 Sollentuna	08-35 11 01
197	Wesslén, Gunnar	Söbackevägen 18	444 42 Stenungsund	0
198	Westfelt, Hans	Skogsdala 2747	277 31 Kivik	0
199	Westfelt, Jan N.	Hägnevägen 13	561 35 Huskvarna	0
200	Widqvist, Olle	Sadelvägen 11	806 31 Gävle	0
201	Wivardsson, Gunnar	Sjötuna, Pl 1680, Björbohol	440 06 Gråbo	0302-424 94
202	Wivardsson, Sofia	Rubingatan 33	421 62 V. Frölunda	031-709 49 46
203	Åberg, Göran	Lidaleden 107	603 61 Norrköping	011-10 58 49
204	Ågren, Gunnar	Regngatan 13	754 31 Uppsala	0
205	Åhman, Bengt	Granvägen 4	570 32 Hjärtevad	0381-231 15
206	Åkermark, Henry	Trädgårdsgatan 21	521 95 Kättilstorp	0515-631 24
207	Åman, Hans	Älgå	671 93 Arvika	0570-250 80
208	Ögren, Torbjörn	Gitarrvägen 38	893 30 Bjästa	0660-306 13
209	Östlund, Sven	Lövsåtra gränd 24	127 36 Skärholmen	08-88 50 70





Thomson