

OLDTIMER

SPECIALTIDSKRIFT
FÖR MODELLFLYGARE

Nr: 5 2011



BÖRJE BÖRJESON
IN MEMORIAM
MERA OT-SM
PALMGRENS AP-D3



OLDTIMER
ORGAN FÖR SVENSKA
MODELLFLYGARE
OLDTIMERSÄLLSKAP

Arg. 39. Nr 5/2011
Red. Sten Persson

Styrelse:
Ordförande:
Gunnar Wivardsson
Box 10 212, 434 23 Kungsbacka
Tfn 0300-163 79
gunnar_wivard@hotmail.com

Sekreterare:
Pär Lundqvist
Vasagatan 29
312 45 Veinge
Tfn 0430-18590
lundqvist@veinge.nu

Kassör:
Ingvar L Nilsson
Källbäcksvädg. 11B
507 31 Bråmhult
Tfn 033-23 04 05
arb. 031-77 61 663
ingvarl.nilsson@telia.com

Ledamot RC:
Anders Nilsson
Tfn 0392-240 09

Ledamot Linkontroll:
Alf Eskilsson
Tfn 0300-777 66

Ledamot:
Sven Landervik
Tfn 035-306 42

Suppleant:
Hans Karlsson
Tfn 013-1347 32

Hedersordförande:
Sven-Olov Lindén

Hedersmedlem:
Kurt Sandberg

Tidningskommitté:
Sten Persson - redaktör
Tfn 035-10 49 43
sten.persson@mbox305.swipnet.se

Pär Lundqvist - layout
lundqvist@veinge.nu

Kurt Sandberg - distribution

Plusgiro för SMOS:
88 66 95-6
Medlemsavgift: 200 kr/år

Hemsida:
<http://www.smos.info/>

SAM Chapter 67 Sweden

Manusstopptid:
Nr: 1 2012:
26 februari.



Red. har ordet

Bonusar är som bekant ett aktuellt ämne och eftersom styrelsen vid vårt senaste årsmöte förklarade att SMOS' ekonomi är mycket god väcktes tanken på en "bonus" till medlemmarna.

Nu blev det inte bara en, utan två: fyra sidor färgtryck i förra numret var de första någonsin i OLDTIMER och den tidning, som du nu håller i handen, är också den första Oldtimer i fullt format med nummer 5 på omslaget.

En bidragande orsak till att styrelsen beviljat detta extranummer är att nästan allt redaktionellt material till förra numret fick stå tillbaka för reportagen från sommarens aktiviteter. Vi tar alltså igen detta med en tidning med det vanliga, blandade innehållet och red. hoppas förstås att alla ska hitta någon eller några sidor av speciellt intresse för honom eller henne.

Som framgår av Per Nilssons runa på sid. 3 har ännu en legendarisk modellflygare lämnat oss. Att inte få verka och finnas till i all evighet är förstås ett av villkoren för vår vandring på jorden, men varje sådant besked bör stämma till eftertanke och påminna oss om vikten av att använda vår tid väl och prioritera det som bereder oss mest glädje.

Med dessa allvarsord vill Pär Lundqvist och undertecknad passa på att tacka för årets alla bidrag till vår medlemstidning och önskar alla medlemmar en riktigt God Jul och ett givande nytt modellflygår!

Sten Persson

För bidrag till detta nummer tackar red.:

Åke & Anita Gustavsson, Per Nilsson, Hans Karlsson, Mats Strömberg, Sven-Olov Lindén, Boris Borotinskij och Göran Dacke.

Omslagsbilden.:

Omslagspojke denna gång är en av SMOS' verkliga arbetshästar, nämligen Åke Gustavsson från Torekov. Med assistans av hustrun Anita har han de senaste åren inte bara arrangerat våra SM-och övriga OT-tävlingar utan också varit en drivande kraft vid tillkomst och underhåll av vårt modellflygmuseum. Jämte Martti Bogdanoff har han renoverat ett antal historiska originalmodeller och för egen räkning byggt en hel flotta tävlingsmodeller. Han beklagar att han inte hinner flyga så mycket som han skulle vilja, men när han gör det så hamnar han oftast på prispallen. Så är fallet på denna bild, som visar guldplaketten han tog i år vid danska OT-Mästerskapen med sin "Ostravan" Wakefieldmodell. Foto omslagsbild: Anita Gustavsson.

Kassören informerar om 2012

Text in english below // I detta nummer av Oldtimer finns inbetalningskort bifogat. Medlemsavgift är oförändrad 200 SEK. Betala till vårt PlusGiro 88 66 95-6. Du kan också skicka kontanter 200SEK eller motsvarande belopp i DKK, NOK, EUR, USD, PLN, NZD (utgå från aktuell köpkurs vid omräkning // www.nordea.se/privat).

Kassörens postadress på sid 2.

Det går att betala för flera år framåt vid samma tillfälle. Familjemedlemskap 50 SEK per ytterligare familjemedlem som deltar i SMOS tävlingar. Någon extra tidning ingår inte häri.

Amerikanska SAM Speaks - nyhet är att vi för ungefär samma kostnad erbjuder individuellt medlemskap i Amerikanska SAM vilket innebär att tidningen skickas direkt till din adress med flygpost och du har den någon dag senare än amerikanska medlemmar. Dessutom har du tillgång till lösenordsskyddade websidor hos SAM.

Jag behöver motsvarande 40 USD till SMOS Plusgiro eller i kontanter. Dessutom: e-postadress, din ålder, antal år som modellflygare, intresseomr. OT-Gummi, OT-Friflyg, OT-RCassist eller "Nostalgia". Är du medlem i AMA, MECA, SAM number eller i annat SAM Chapter än SMOS. Ange i så fall resp medlemsnummer.

Med detta som underlag kommer du att registreras via undertecknads försorg oavsett vilket land du bor i, men främst är detta tänkt för de nordiska länderna.

Är det någon annan utländsk tidskrift etc du gärna vill ha men tycker utlandsbetalningar är krångliga - hör av dig!

ENGLISH: Membership fee for 2012 is still SEK 200. Cash in DKK, NOK, EUR, USD, PLN, NZD is accepted - send to Ingvar L Nilsson, see page 2.

Ingvar / 17/10 2011

Ritning till "Sans Égal"

Frågor har inkommit om var ritning till "Sans Égal" (se OT 2/2011) kan anskaffas. En sökning på Nätet visar att en del av Aeromodellers gamla ritningar från den s.k. X-listan nu säljs av MyHobbystore Ltd., Hadlow House, 9 High Street, Green Street Green, Orpington, Kent BR6 6BG, England.

Enklast är att titta igenom listan på Internet, www.myhobbystore.co.uk. Enligt den kostar ritningen till "Sans Égal" £10.50 + porto.

En medlem har även påpekat att kordan på den återgivna vingprofilen skiljer sig några millimeter från den angivna. Det är bara att beklaga, men går inte att komma ifrån då underlaget till ritningar o.d. ofta kopierats och skannats i flera led innan manuset hamnar på tryckeriet. I det här fallet spelar det inte så stor roll eftersom profilens koordinater finns angivna, men vaksamhet rekommenderas vid alla förstorningar av sådana ritningar.

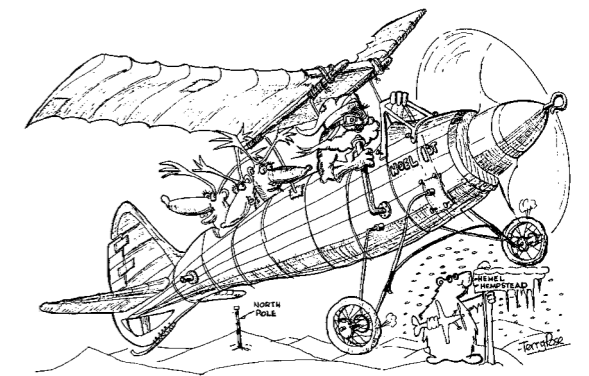
PRELIMINÄR TÄVLINGSKALENDER 2012

Vårtävlingen lördag 12 maj alternativt söndag 13 maj.

Jubileumstävlingen lördag 30 juni - alternativt söndag 1 juli.

OT-SM fredag 10 augusti, lördag 11 augusti, söndag 12 augusti.

OT-DM (danska) 25-26 augusti.



- Jag tror ändå inte att två tusen varv räcker för att ta oss dit och hem!

REGIONOMBUD FÖR SMOS

För Skåne-Blekinge	Thomas Johansson.	Närke-Västmanland	Göran Larsson
Småland-Öland	Bengt Åhman	Uppland	Gunnar Ågren
Gotland	Vakant	Dalarna	Inge Sundstedt
Halland	Sten Persson	Gästrikland och	
Västra Götaland	Lennart Flodström	Hälsingland	Rolf Astervik
Storstockholm	Anders Sjöberg	Mellannorrland*	Sofia Holmbom
Östergötland och		Övriga Norrland	Vakant
Södermanland	Kent Josefsson	*Jämtland-Härjedalen-Medelpad-Ångermanland.	
Värmland	Christer Jansson	V.G. se matrikeln för adress och telefonnummer.	

Börje har gått bort.

Han var en person med stora kunskaper och stark karisma. Jag glömmer aldrig de första åren som medlem i Aeroklubben i Göteborg – AKG. Efter att ensam ha fuskat mig fram i flera år med mer eller mindre lyckade modellplan, hade jag som blyg 14-åring på något vis lyckats hitta upp till AKGs bygglokal uppe på vinden på Stora Katrinelunds ungdomsgård. Det var högt upp, det var i himlen. Och där fanns den mytiske **Börje Börjeson**, som jag läst om i hobbyböcker och modellflygtidningar. Han var nästan dubbelt så gammal som jag men blev min stora förebild. Han var chalmérist och åkte NV 125 kubikare med DKW-motor som hans morbror på Nymanbolagen valt ut. Tofsen på hans chalméristmössa stod rätt ut i vinddraget när han kom körande.

Han introducerade 1950 linstyrda stuntmodeller i Göteborg. Han gjorde uppvisningsflygningar i gamla Mässhallen (med viss risk för allmänheten – taklamporna hängde rätt lågt)...

Han undervisade mig i aerodynamikens grunder, ritade kraftpilar som beskrev hur lyftkraften fördelade sig över en vinge, han förklarade inducerat motstånd kring vingpetsar och interferens i vingens knäckar, han visade på daggpunkten när vi modellflög sent på kvällarna på Säve. Han fick mig att gå till Chalmers stora bibliotek och beställa in de fyra tjocka böckerna "Ergebnisse der aerodynamischen Versuchsanstalt zu Göttingen". Eftersom jag var latinare begrep jag nog inte så mycket, men sög ändå som en svamp i mig allt vad B-son sa. Och sen fick jag i min tur hålla kurser för de ännu yngre i klubben.

Vi fick komma hem till honom i det stora huset på Drakenbergsgatan, där han hade massor av modeller på vinden. Några kunde man få köpa. Han visade en jättelik Waco dubbeldäckare som hade firat triumfer som segelmodell under krigsåren då det inte gick att få gummimotorer.

Snart flyttade hans familj till Nobelgatan i Källtorp, där han ofta bjöd på te i kopporna Blå Eld från Rörstrand. Det var så mycket man lärde sig av honom. Han berättade t.ex. att Carl-Harry Stålhane var en stor keramiker.



Liksom att grannen Wallin tävlingskörde med Rumi racermotorcyklar. Helt nya ämnen för en tonårig modellflygare.

Börje var en oerhört skicklig modellbyggare och därtill en mästertlig modellflygare, som även kunde omsätta sina teorier i praktiken. En imponerande segersvit var t.ex. han SM-segrar i F-klassen 1948, 1950 och 1952, därhan utvecklade sitt "Pladuska"-koncept till fulländning (se Rolf Asterviks artikel i Oldtimer nr 3/2000).

1949 kom han på sjätte plats vid Wakefieldtävlingen ("VM") i Cranfield i England i extremt hårt väder. Den bästa placering en svensk modellflygare dittills någonsin hade erövat i VM.

Han var en idol för mig och jag hade bestämt mig för att när jag så småningom skulle vinna VM i modellflyg (hoppades jag) så skulle jag i mitt tacktal ge min allra största eloge till Börje Börjeson.

Nu blev det aldrig så, men det var en tid jag minns med glädje tack vare Börje.

Per Nilsson

Arkivet efterlyser följande tidskrifter:

Aeromodeller före 1948, Air Trails före 1948.

Aviation Modeller International efter 2005.

Flug+Modell-Technik efter 1992.

Flying Scale Models: alla.

Model Aircraft: de flesta utom 1950-55.

Model Airplane News: de flesta före 1946 och alla efter 2004, Model Aviation: de flesta.

Modele Reduit d'Avion: de flesta.

Radio Control Models & Electronics: de flesta från 1980-talet och alla efter 1997.

Scale Radio Control Modeler.

SAM 35 Speaks: bl.a. årg. 1983, 1988-1994, 1997 och alla efter 2002.

SAM Speaks (USA): alla efter 2005.

Donationer mottages tacksamt.

Sten Persson. Tfn 035-104943

E-post: sten.persson@mbox305.swipnet.se

Impulsköp i London



Den lilla dieselmotorn Mills 75 är en välkänd tingest som förtjänstfullt har beskrivits av redaktören i Oldtimer nr 1 2000. Självt är jag för ung för att ha haft en äkta Mills, men jag har läst om dem, och jag visste att man på 70-talet hade återupptagit produktionen i Indien.

I början av 1990-talet var jag med frun på semesterresa i London. Vi tillägnade oss snabbt vanan att bese staden genom långa promenader, och lämpligt inplacerade vätskekontroller. Just London är väldigt välordnat i det avseendet. Till synes överallt har man sört för törstens fördrivande genom trevliga inrättningar. Efter vätskekontroll är det bara att ge sig ut och vandra igen, väl medveten om att det aldrig är långt till nästa vattenhål.

På en av dessa vandringar råkade vi faktiskt gå rakt på en hobbyaffär. Jo, och jag försäkrar att det var helt oavsiktligt. Naturligtvis var jag tvungen att besiktiga även denna inrättning från insidan. Det visade sig vara en äkta hobbyaffär, huvudsakligen inriktad på modellflyg. Jag vandrade runt i butiken och plockade ihop lite smått och gott, bland annat lödda linflygtankar av plåt.

I butiken fanns också en sådan där glasmonter, där man bakom lås förvarade mer begärliga grejor som motorer. Jag lät blicken vandra längs hyllorna, och där, lite skymd bakom en större kartong fanns en liten ask i vitt och gult som det stod Mills 75 på. Tankarna började snurra, var det en indisk Mills? Prislappen 9.95 antydde ju det. Jo, för tusan, en sån skall jag ha! Grabben som expedierade tillkallades, han låste upp montern och tog ut asken, jodå, jag tar den! Väl framme vid disken började han förstrött att slå in varorna i

kassaapparaten, själv plockade jag fram kontokortet och tittade än en gång på den lilla asken. Men, vad i..., jag hade inte sett hela prislappen! Det stod inte 9.95, det stod £59.95, herregud, det är ju... 700 spänn! Mitt ansikte avslöjade inget av den kris som mitt inre genomled, det var för sent att ångra sig nu. Vissa smållar får man ta. Det var ju ändå en Mills, min första.

Efter avslutat köp frågade grabben i affären om jag "skulle ha den till prydnad, eller sätta den i en modell". Minen, och sättet i övrigt som frågan framställdes på avslöjade en hel del om vad han förmodligen tyckte om svindyra repliker av gamla antikviteter. Jag svarade med

eftertryck att den här motorn, den skulle minsann flyga!

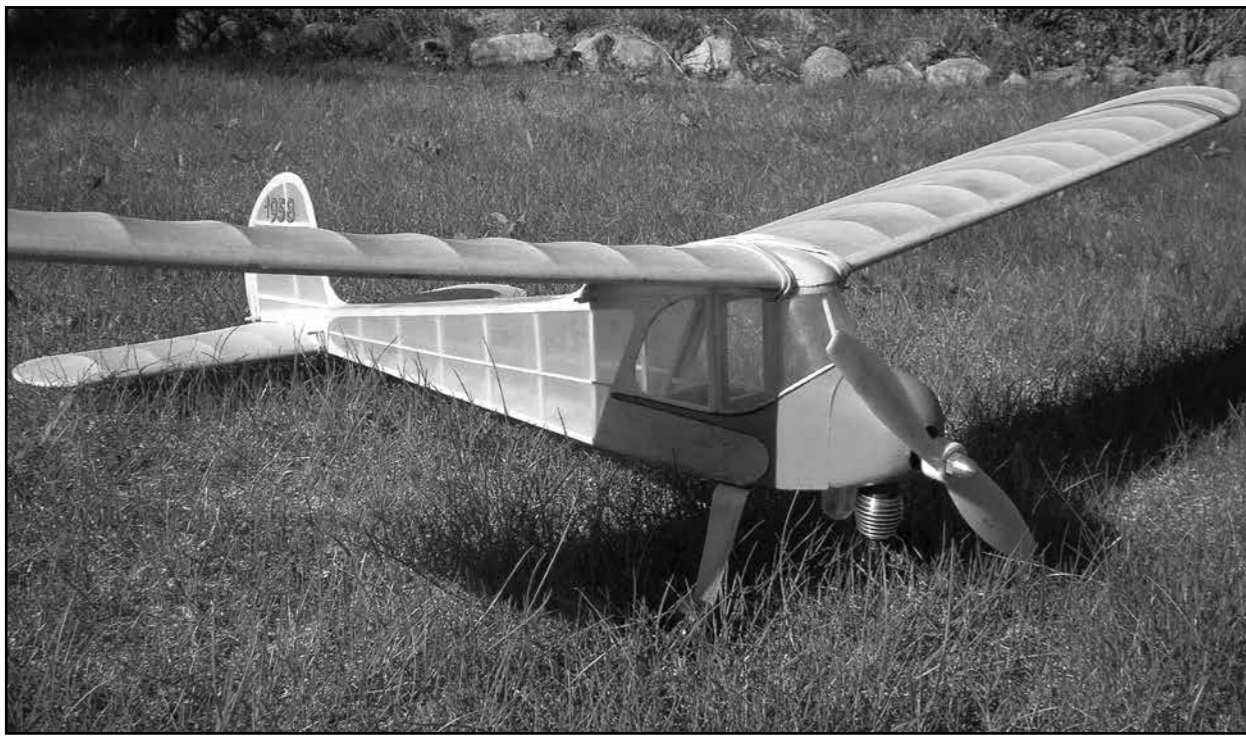
Och så skulle det bli...

London-vistelsen förflyöt till full belåtenhet, samtidigt som tankarna naturligtvis började kretsa kring lämpligt modellval. Jag ville ha en sådan där klassisk högvingsad sportmodell från sent 50-tal, något i stil med Veron's Cardinal som jag hade sett snygga bilder på, men då inte hade ritning till. Från Aeromodeller rekvirerades istället en kopia på Small Talk, publicerad i Model Aircraft 1958. Bygget var helt okomplicerat, men jag fick modifiera nosen något. Modellen var ritad för en radialmonterad motor, och Mills'en skulle ju sitta på balkar, lätt fixat. Klädsel i vitt papper och siden på kroppen, och så lack, lack, lack.

En vacker sommarkväll begav jag mig så ut för att provflyga, jodå, efter lite justeringar på sidroder och motorriktning gick det riktigt bra. Modellen steg i vida cirklar, det var bra krut i den motorn! Jag flög Small Talk de närmaste säsongerna, och hade henne till och med på OTSM ett par gånger, inte som seriöst menad tävlingsmodell, utan bara för att ställa upp med något. Kul var det i alla fall.

I skrivandes stund inser jag att det nu är 16 år sedan jag byggde Small Talk, och hon flyger än, trots många reparationer! Det har blivit en hel del jagande över fälten, och även träd-klättring efter Small Talk. Det är fortfarande lika härligt att en skön sommarkväll svepa in nejden i det där knattret som bara en sid-portare på

fortsättning nästa sida



låg kompression kan åstadkomma, och som en kompis uttryckte det; "vilka dofter..!"

Epilog

Det som började som ett impulsköp visade sig senare vara ganska lyckat. Jag hade köpt en replika av Mills 75 från engelska Irvine. Väl hemma hittade jag en artikel i marsnumret 1988 av Model Builder Magazine. Stu

Richmod beskrev där entusiastiskt att Irvinereplikan av Mills 75 var bättre än originalet. Jag kan inte verifiera det, bara intyga mitt eget intryck av att Irvinereplikan verkligen är mycket bra. Sedermera har jag skaffat mig flera sådana motorer och jag har haft mycket glädje av dem också.

Hans Karlsson, hans.karlsson59@spray.se

MOVO M-28

Från Italien presenteras på nästa sida ritning till en modell, lämplig för F-Klassisk. Det är en konstruktion från 1945, avsedd för en av Italiens första massproducerade dieselmotorer, Movo D2 på 2 cc. Ritning och motor salufördes av Milano-firman MOVO och modellens beteckning var helt enkelt "M-28".

Två år senare publicerades den i tidskriften Modelismo under den något kryptiska beteckningen "R 4613-9c", varifrån denna ritning är hämtad.

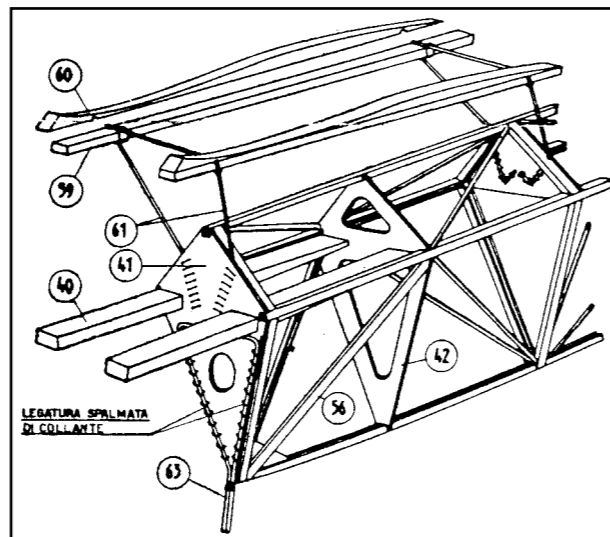
Modellen är tämligen enkelt uppbyggd – om man undviker de uppbyggda spryglarna, som inte fanns på originalet. Kroppen är uppbyggd på en horisontell steg med spant enligt tabellen.

Landningsstället är framdraget för att skydda motorn, som med fördel kan förses med en kåpa. Vingen monteras på en baldakin av pianotråd med 1,5 graders anfallsvinkel, medan stabilisatorn ligger på 0 grad.

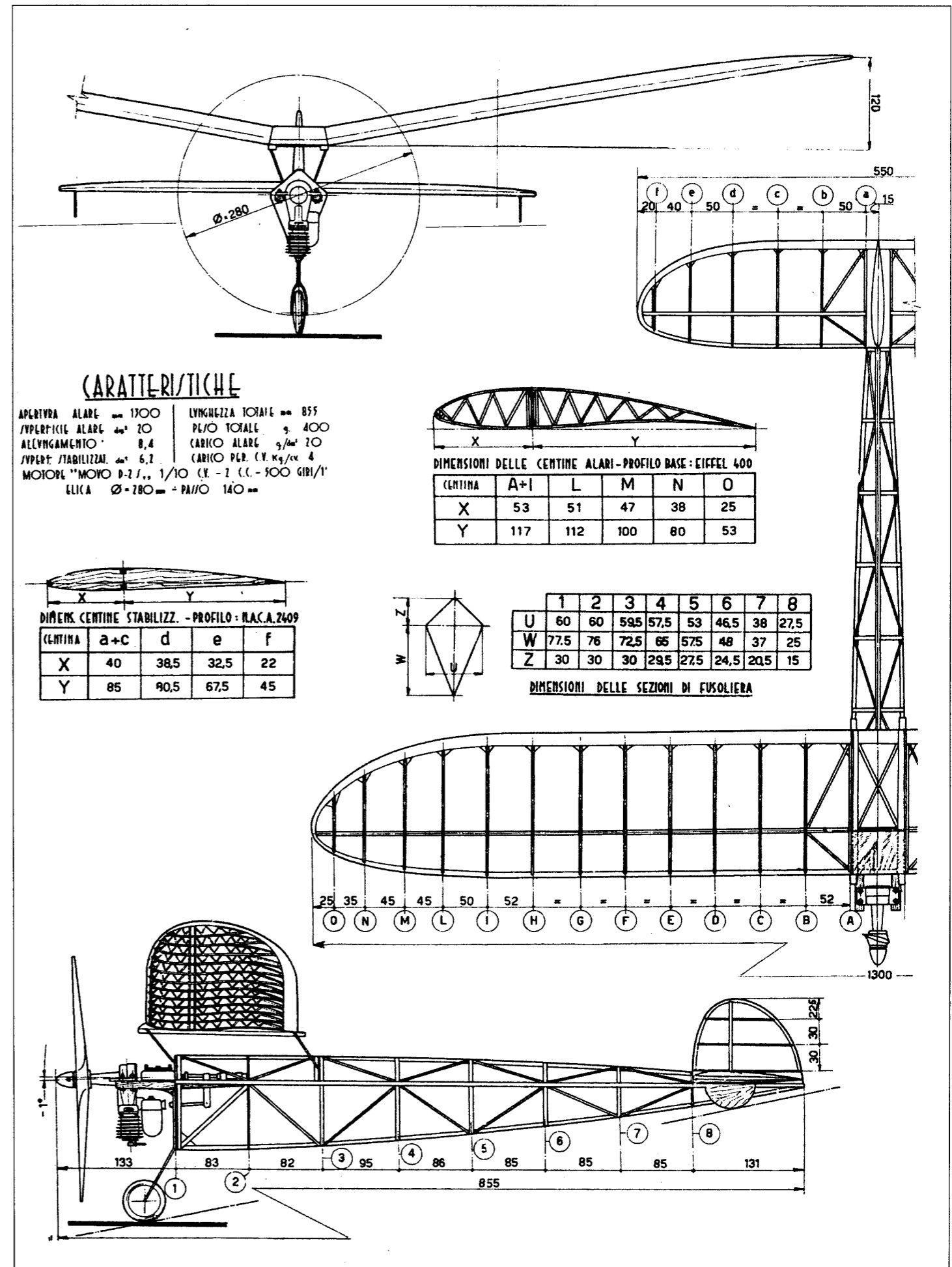
För den som vill bygga "M-28" kan red. låna ut en detaljerad ritning i skala 1:2 med spryglar och en del spant och andra detaljer i full skala. Bygganvisning (på italienska!) samt en komplett materialförteckning

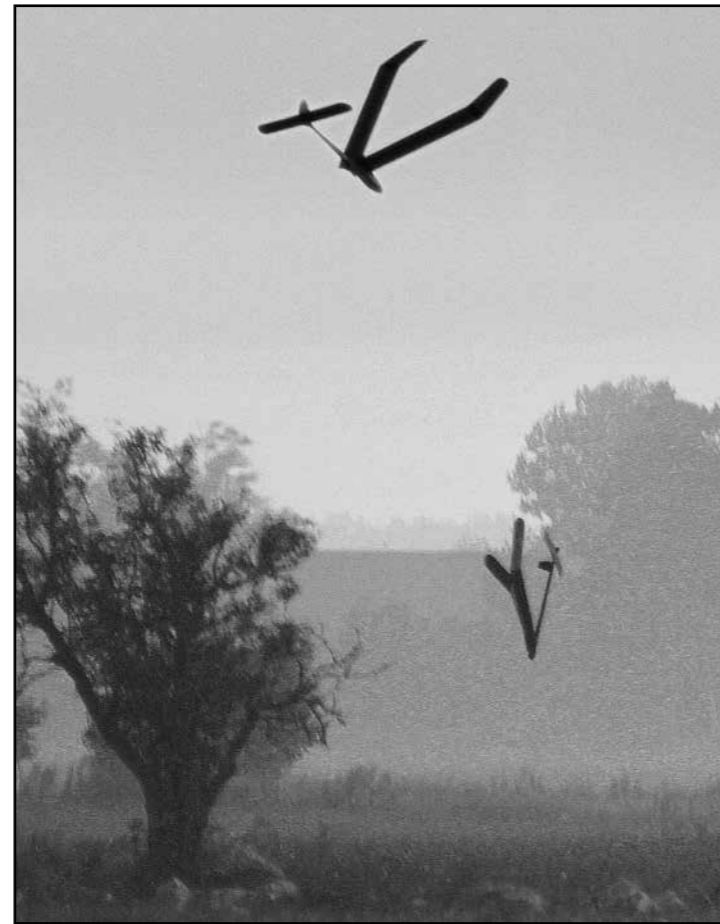
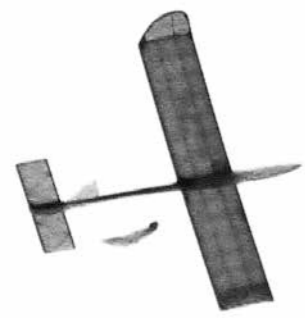
ingår. Modellen gör sig förstås bäst med en av de Movo-replikor, som tillverkades i Italien för en del år sedan, men även andra, nytillverkade OT-replikamotorer på 2 cc passar, liksom naturligtvis den "vanliga" E.D. Comp. Special!

Sten P.

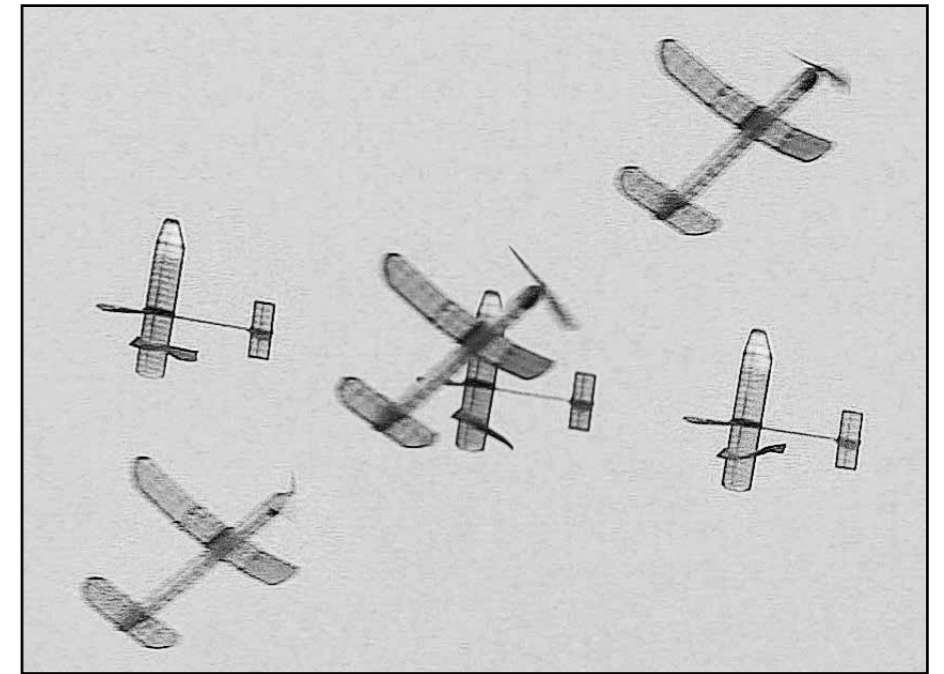
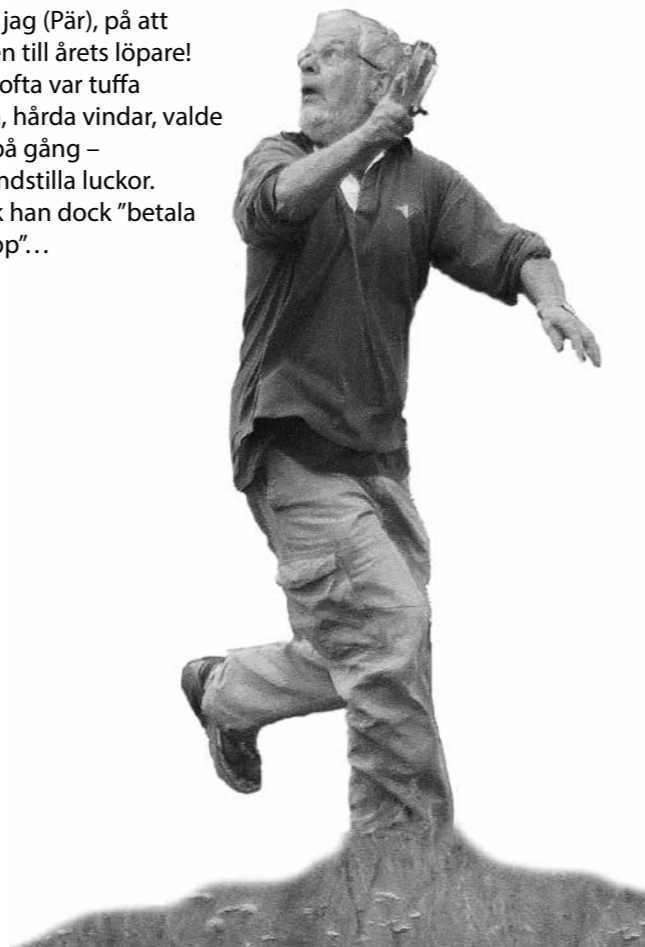


Detaljskiss från ritningen.





Det är inte lätt att vara redaktör, man blir då sällan omnämnd i spalterna...
Så nu passar jag (Pär), på att utnämna Sten till årets löpare!
Trots att det ofta var tuffa förhållanden, hårda vindar, valde han – gång på gång – att starta i vindstilla luckor. För detta fick han dock "betala med sin kropp"...



Bilden ovan och nedan, en sekvens om tre bilder har lagts samman.

Från Mats Strömbergs kamera kommer här ytterligare en bildskörd från årets intensiva OT-SM.
Där fick vi bland annat se flera modeller med ihopfällbara vingar och avancerade punktlandningar av skilda slag.
En rysare var också ovanstående passage à la Red Arrows, liksom attackerande modeller såsom Thomas Johanssons Thulinjagare nedan till vänster och Ingmar Knifs "Hector" här bredvid.

Som kontrast ses Sven-Olov Borg här under i färd med att medelst hypnos få sin trilskande F-modell på bättre tankar.

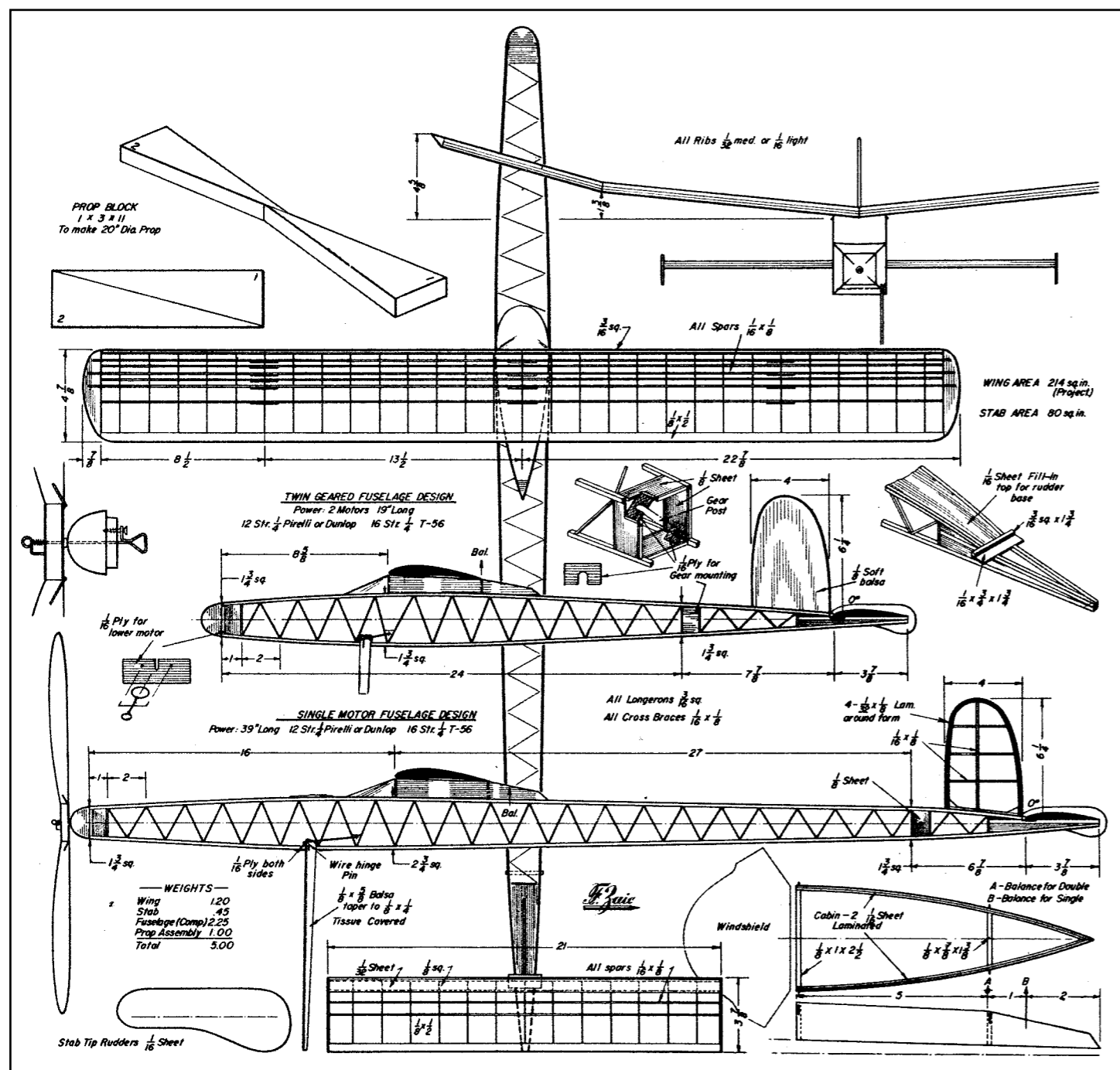
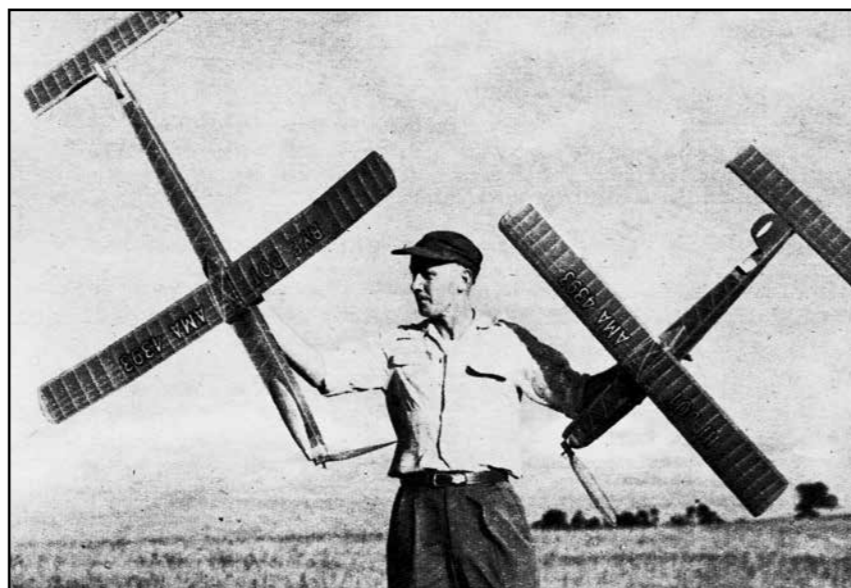


"BYE & HI DOT"

Begränsningen av gummimängden i Wakefield-modeller till 80 gram tog i viss mån bort grunden för användandet av s.k. krax och 1954 var inställningen till enkeldrift eller "krax" därför vacklande.

Som ett experiment byggde den kände Wakefield-flygaren (och propeller-konstruktören) Joe Bilgri en Wakefieldmodell i två utföranden för jämförande test under 1953-54.

Modellens vinge, stabilisator och propeller var gemensamma och testflögs med en lång och en kort kropp. I bägge utförandena överträffade modellen konstruktörens förväntningar, varför han byggde två kompletta modeller. Den ena hade en lång kropp för enkeldrift med en 1 meter lång motor och döptes till "Bye".

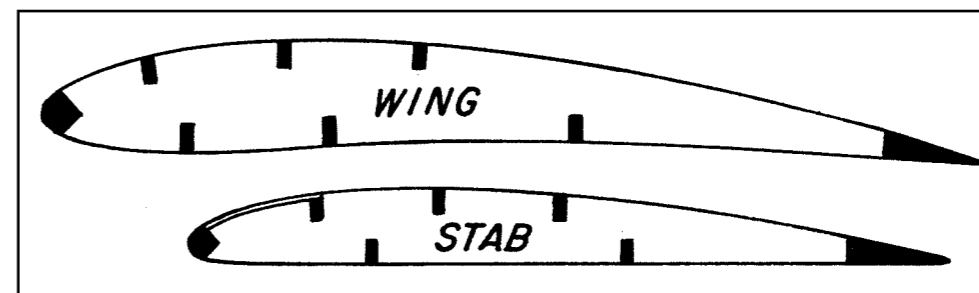


Den andra hade en betydligt kortare kropp med "krax" och två motorer vardera 1/2 meter långa. Denna version fick namnet "Hi" och bägge modellerna efternamnet "Dot" – därav rubriken!

Han lät publicera vidstående ritning i Air Trails och enligt texten var ingen av modellerna entydigt överlägsen den andra. Inte helt oväntat uppvisade dock

den långa "Bye" något bättre prestanda i lugnt väder, medan den kraxade "Hi" var bättre under mera turbulenta förhållanden. För den, som ville använda den här konstruktionen för tävlingsbruk, rekommenderade därför Joe Bilgri att vederbörande byggde en modell av vardera typen och tog med sig till tävlingsfältet!

Sten P.



Spryglar skala 1:1.

Modellflygning i midvinterssol



vill storma fram med snön yrande efter oss och luften susande om öronen för att nå det. Utan vidare kastar vi oss framåt, nedåt i en vild språngmarsch – samtidigt, utan överenskommelse. För våra ögon utbreder sig symbolen för vårt mål.

Från det bländvita fältet stiger en segelmodell sakta och majestätiskt mot den djupblå himlen. Solen leker i den blanka klädselns buktigheter och kastar blixtrande reflexer mot oss, där vi stannat med hjärtat klappande av oåterhållen hänförelse.

Wilken syn! Sakta sänker planet nosen, stigningen stannar av på 75 meters höjd och startlinan kopplas

En uppsats av Sigurd Isacson den 15.12.1940

Snön knarrar under fötterna; de fina vita kornen flyger som damm om benen och träden formligen prunkar med sina mörkgröna barr under den vita snökåpan. Luften är så ren och kall; hela naturen ger oss en känsla av överväldigande belåtenhet.

Det lider mot jul – kanske känner man det som en liten försmak – då skolan skall ta slut och man kan ägna sig åt det, som dagligen och stundligen pressar sig fram i tankarna, det, som man känner som sin plikt att driva så långt som möjligt – mot det hägrande målet. För oss eskader-medlemmar, som pulsar fram igenom snön nedför den vinterprydda slänten framstår detta hägrande mål så nära, att vi

av i en stilla vänstersväng. Som driven av en osynlig kraft söker sig modellen ut över vidderna; ljudlöst svävar hon fram, högt över våra huvuden. Det är som om till och med naturen höll andan inför denna vackra syn. Lugn och oberörd seglar hon framåt, vänder upp mot solen, som ligger på en bädd av guldkantade horisontmoln.

Långt borta vid skogskanten tar segelplanet mark, plöjer lätt i snötäcket, studsar och gör en ny, hårdare sättning. Med snön virvlande om stabilisatorn stannar planet upp, sänker ena vingpetsen och svänger runt. Det är en syn, som fånglat vilken människa som helst. Vi känner inför den, att vi har en plikt, en plikt mer trängande än något annat: Sverige behöver modellflyget och vi måste giva det åt vårt land.

Danmarksmästerskap på Randbøls Hede 10-11 september 2011



Efter 2 härliga dagar i H.C.Andersen´s Odense, gick så färden mot Egtved Hotel för briefing av tävlingsledarna Hans Fr.Nielsen och Frede Juhl. Lördagsvädret var mulet men regnfritt och vind på 4 m/s.

Maxtid 2 min. och utan periodindelning. Gemensam avfärd skedde till tävlingsplatsen, ett stort och bra fält för modellflyg. Efter lördagens tävlingar hade vi en gemensam middag på hotellet, med mycket härlig stämning och den avslutades med filmförevisning från Wakefield VM i England och i Finland åren 1949 resp. 1950.

Under natten kom ett fruktansvärt åskväder med massor av regn. Efter gemensam "morgenmad" åter avfärd till Randbøls Hede som inledde med riktigt mulet väder, men uppehåll och en vind på 4-5 m/s som mojnade framåt dagen och då även solen kikade fram.

Till vänster Ove Nesdam med "Pjerri 69".

Nederst till vänster Harry Bjørness, Norge med en radiostyrd "Lindner Spinne".

Här under Bjarne Jørgensen med "Twin Pusher", konstruerad 1935 av Wally Simmers, USA och byggd av BJ i 1994.



Hans Fr. Nielsen och Poul Christensen med "Chris" och "Skymaster".

Åke (G) som var den enda svenska deltagaren, flög med sin Ostravan, 2 starter på lördagen och den slutliga tredje på söndagen – det blev 3 maxar.

Då vi hade en lång resa hem, blev det avfärd för oss före prisutdelningen – DOCK – kom en guldmedalj med röd/vita band på posten.

Summerat hade vi båda en mycket trevlig helg med våra såväl gamla som nyfunna vänner – riktigt danskt gemyt – något som vi varmt vill rekommendera våra svenska modellflygare.

Vid pennan SMOS "Flygvär-dinna" Anita G.

Tävlingsresultat (endast 1:sta plats)

Veteranklass A1	Hans Fr. Nielsen	HFN-7 FOX	186 sek
Veteranklass A2	Ove Nesdam	Pjerri 69	264 sek
Veteranklass A3	Hans Fr. Nielsen	Holger Danske	63 sek
Oldtimerklass A2	Hans Fr. Nielsen	HFN-20 Chris	234 sek
Veteranklass C1-2	Bjarne Jørgensen	C-1 Kadet	355 sek
Veteranklass Wakefield C3	Karl Erik Widell	Sune Stark	360 sek
Oldtimer Klass Wakefield C3	Åke Gustavsson	Ostravan	360 sek

Här under Bjarne Jørgensen med en Kadet, klass C1, konstr. 1948 av Arne Hansen, DK och till höger startar Åke gustavsson sin "Ostravan".



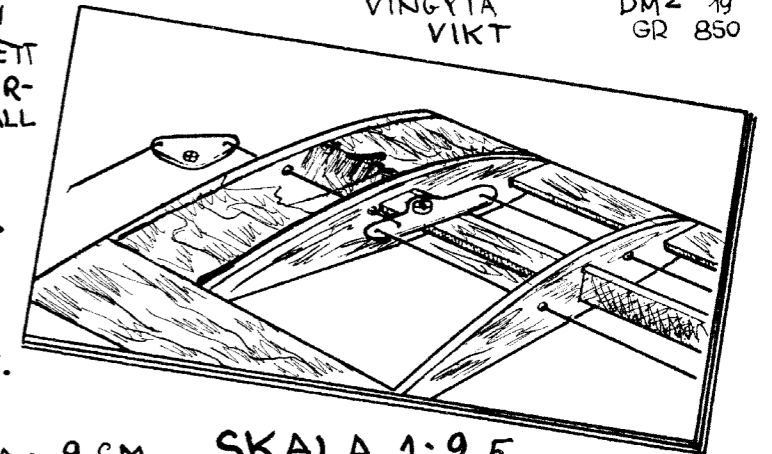
L'incroberto di Ridenti

(UR "MODELLISMO")

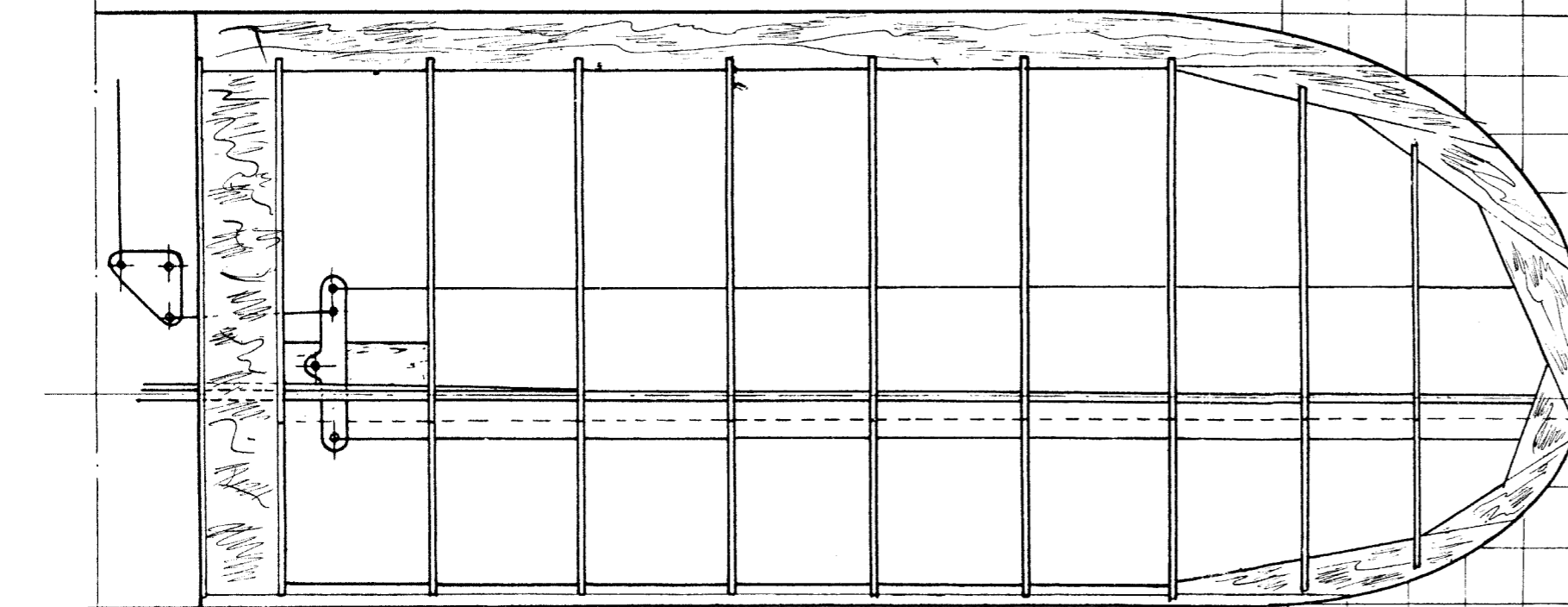
VIKTIGT!

OM MOTORN
BAKIFRÅN SETT
GÅR I HÖGER-
VARY, SKALL
LINSTYR-
NINGEN
ANBRINGAS
SÅ ATT
MODELLEN
GÅR I
HÖGERVARY.

SPÄNNVIDD..... CM. 100
LÄNGD CM. 74
VINGYTA DM² 19
VIKT GR 850



VARJE RUTA = 2 CM SKALA 1:2,5



MOTORN TILL DENNA
MODELL ÄR EN "OSAM
G16" PÅ 6 CC.

PROPELLER:
30 CM DIAM.
STIGN: 30 CM

VINGFRAMKANT FORMAD AV 4x4 MM BALSA PÅ
HÖGKANT. TORSIONSNÄSA KLÄDD MED 1,5 MM BAL-
SA TILL STRECKADE LINJEN. SPRYGLAR 2 MM BALSA.

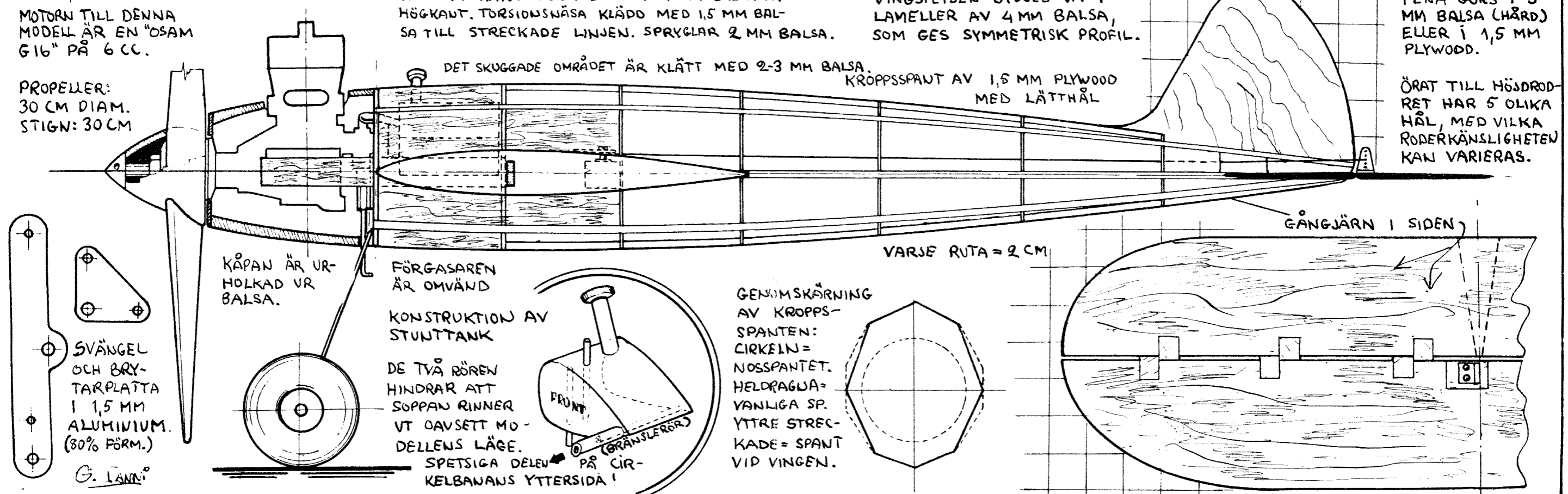
VINGSPETSEN BYGGES UPP I
LAMELLER AV 4 MM BALSA,
SOM GES SYMMETRISK PROFIL.

DET SKUGGADE OMRÅDET ÄR KLÄTT MED 2-3 MM BALSA.

KRÖPPSSPANT AV 1,5 MM PLYWOOD
MED LÄTTHÅL

STABILISATOR OCH
FENA GÖRS I 5
MM BALSA (HÄRD)
ELLER I 1,5 MM
PLYWOOD.

ÖRAT TILL HÖJDROD-
RET HAR 5 OLIKA
HÅL, MED VILKA
RODERKÄNSLIGHETEN
KAN VARIERAS.

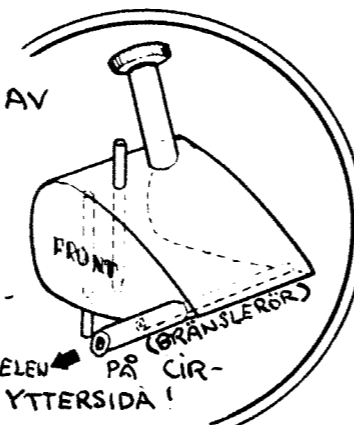


KÅPAN ÄR UR-
HOLKAD UR
BALSA.

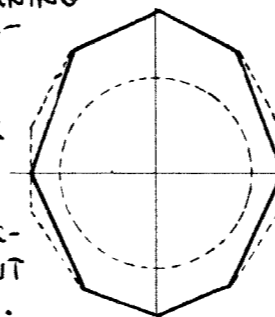
FÖRGASAREN
ÄR OMVÄND

KONSTRUKTION AV
STUNTTANK

DE TVÅ RÖREN
HINDRAR ATT
SOPPAN RINNER
VT OAVSETT MU-
DELLENS LÄGE.
SPETSIGA DELEN
PÅ CIR-
KELBAJANS YTTERSIDA!

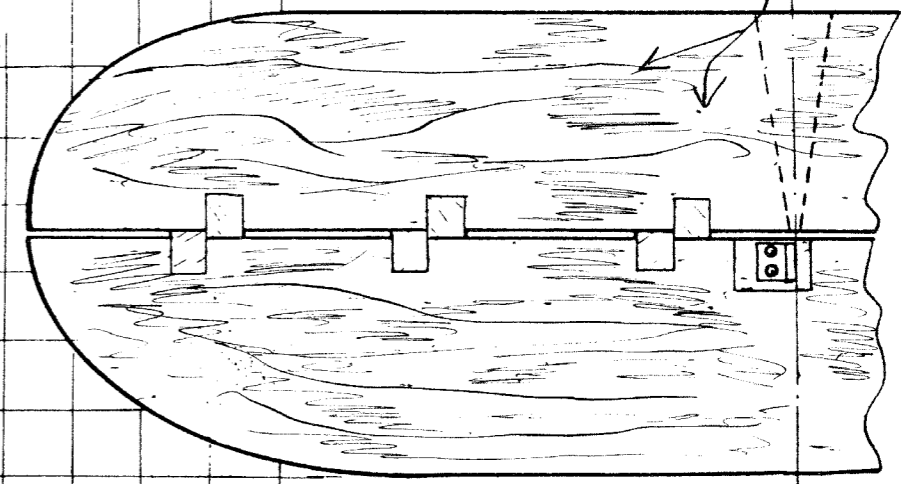


GENOMSKÄRNING
AV KRÖPPS-
SPANTEN:
CIRKELN =
NOSSPANTET.
HELDRAJUA =
VANLIGA SP.
YTRE STRECK-
KADE = SPANT
VID VINGEN.



VARJE RUTA = 2 CM

GÅNGJÄRN I SIDEN



MASSENZIO - en tidig stuntmodell från Italien.

Till vårt arkiv har bl.a. donerats en försvarlig mängd italienska OT-ritningar från Karl-Axel Pettersson och förhoppningsvis kommer en del av dem att kunna visas i vår tidning. Redan nu kan vi presentera en av dem, nämligen en charmig linkontrollmodell, som tack vare den svenska hobbytidningen HOBBY-FOLK redan

finns i förminskat format (förmodligen saxad ur tidningen Modellismo).

Med "Mazzenzio" vann G. Ridenti en internationell stunt-tävling i Monaco 1948 och ritning kunde snart därefter köpas via firma Aeromodelli i Rom. Det är denna ritning, som så småningom kommer att ingå i

vår ritningsbank, men som innan dess kan lånas ut för kopiering via undertecknad.

Originalen var som synes försett med en 6 cc OSAM-diesel (föregångare till Super Tigre-motorerna) med en enorm propeller på 12x12 tum! Dagens OT-flygare skulle nog inte vilja riskera sin ev. OSAM-dyrgräp i en linmodell, men ett lagom "antikt" alternativ vore kanske en Frog 500 eller en tidig OS eller Enya-35:a.

Undertecknad kan tänka sig att dagens linflygare har synpunkter på modellens spetsiga profil - lämplig för bra fart men kanske inte för snäva manövrer! En annan lustig detalj är de dubbla oken i vingen; en till synes onödigt komplikation, som dock kan ha att göra med respekten för Jim Walkers patent på styrmekanismen.

Sten P.

Apropå omslaget

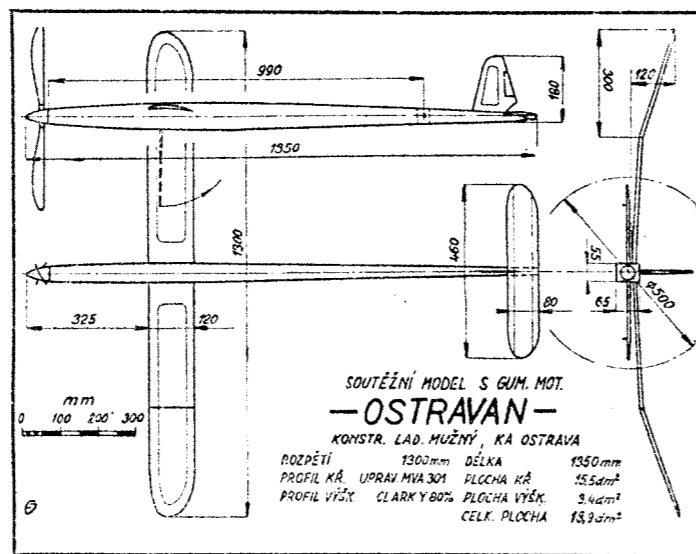
I mitt mycket tummade exemplar av Zaic's årsbok 1955-56 valde jag redan som tonåring ut två konstruktioner som mina favoriter, de eleganta Wakefieldmodellerna "G-55" (Radoslav Cizek) och "Ostravan", båda från dåvarande Tjeckoslovakien.

Den senare har fått namn efter en lokal flod och flögs av konstruktören Ladislava Mužný till en 7:e plats vid VM 1955. Han hade full tid, men missade några viktiga sekunder i fly-off.

"Ostravan" blev min första Wakefieldmodell. Den är egentligen en enkel konstruktion, men den fällbara propellern blev mig den gången övermäktig. Modellen såldes till en lokal hobbyaffär, där den hängde i taket i många år.

Till min stora glädje har jag än en gång fått se en livslevande "Ostravan", tjustigt byggd av Åke Gustavsson – tack Åke!

Den är lika elegant som jag minns den från 50-talet och Åkes seger i DM visar att den flyger mycket bra. Enligt en presentation i Letecký Modelár 1/1956 (se

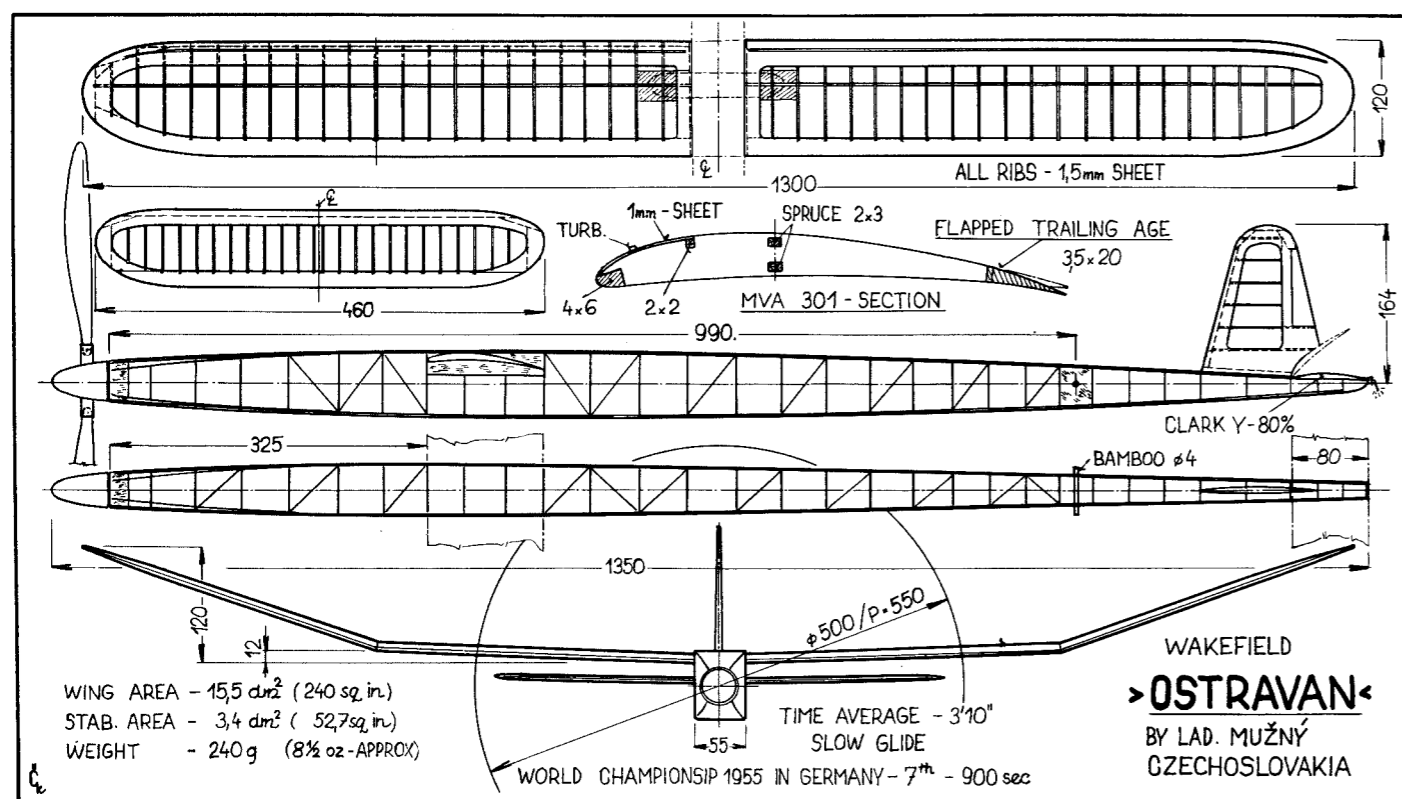
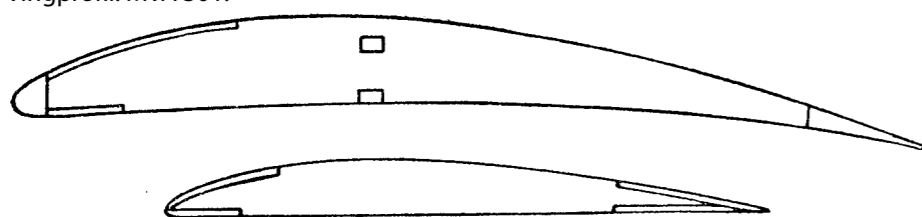


3-plansskiss) gör den lätt 4 minuter på 800 varv, vilket Åke nog kan bekräfta. Ovannämnda skiss visar det sedvanliga, infällbara "startsprötet", som Zaic inte tagit med på sin ritning.

Observera dock att vingens uppbyggnad på denna ritning är något annorlunda än vad Zaic visar (se nedan).

Sten P.

Vingprofil: MVA 301.



SIGURD ISACSON - MÅNGSYSSLAREN.

I föregående nummer av OT gav red. en kort och kanske personligt färgad bild av personen Sigurd Isacson, som nyligen lämnat oss. Sitt händelserika liv har han skildrat i sin memoarbok, men för de medlemmar, som eventuellt inte läst den eller som tillhör en yngre generation, kommer här en sammanfattning av vad Sigurd gjort sig mest känd för inom vårt speciella område.

I kommande nummer kommer Sigurd själv att få komma till tals via några av de många artiklar, som han under främst 1940-talet producerade för svenska flygtidningar – idag intressanta modellflyghistoriska dokument.



Sigurd Isacson Linköpingseskaderns ordförande

Sigurd Isacson har de senaste åren figurerat i toppen på de stora modellflygtävlingarnas prislistor. När han för 1 år sedan hemförde sin första seger med den lilla "Falken" räckte en idrottsplats till som tävlingsfält, men nu förslår ofta inte ens Linköpingseskaderns stora fält – ty rymden har blivit liten för Isacsons fina plan! Hans största segelmodell, 2 m spännvidd, flög bort för honom under trimning första dagen. Tiden blev drygt 9 minuter, tre gånger så lång som gällande svenska rekord.

"Sigge" har byggt modellflygplan av alla slag, även med flottörer. För ett par år sedan specialiserade han sig på plan med 100 cm spännvidd och segrade vid SM 1938 i Uppsala i denna klass. Numera upptar Wakefieldmodellerna nästan hela hans intresse. Vid tävlingarna i Jämijärvi, Finland, förra sommaren blev han bäste utlänning i kamp mot sex länders elitflygare. KSAKs uttagning av Isacson till denna kraftmätning var en välförtjänt belöning för hans målmedvetna arbete för modellflyget. Tack vare hans energi och duglighet är Linköpingseskadern numera en av landsortens allra främsta modellflygklubbar. När Sigge tillträdde ordförandeposten hade klubben ca 10 medlemmar, till största delen passiva. Nu arbetar omkring 30 ivriga pojkar så gott som varje ledig stund på sina plan, eldade av Sigges entusiasm och ledda av hans anvisningar.

Isacson insåg tidigt segelmodellflygets betydelse och har genom tidningsartiklar samt skrivelser till flygklubbarna populariserat denna del av modellflygningen.

Sigge har även konstnärliga anlag, vilka visa sig i de flygtavlor som pryda klubblokals väggar. Hans flytande stil i tal och skrift har hjälpt honom skaffa modellflyget många vänner och utövare.

-ingh

Vår nyligen bortgångne medlem Sigurd Isacson titulerade sig ingenjör, men han hade många strängar på sin lyra och kommer att bli ihågkommen av folk med vitt skilda intresseområden.

För bilfolket var han på 50- och 60-talet rallyföraren, som genom ett otal segrar på mark och is satte firmamnamnet DKW (senare Audi) på kartan.

Det våta elementet var nog det, som Sigurd ägnade mest tid och uppmärksamhet åt under sitt liv.

På allt större segelbåtar utmanade han redan på 50-talet Östersjöns böljor, men övergick senare till häftigare saker med inom- och utombordsmotorer. Som förare av allt större racerbåtar skapade han sig ett namn, motsvarande det han hade under bilrallytiden. Skillnaden var att han efter hand började konstruera sina båtar själv och bl.a. tog patent på en skrovkonstruktion, som sedan återfanns på hans Flipper-båtar, som i olika storlekar blev en internationell försäljningssuccé.

Även som ingenjör inom flyget hann Sigurd bl.a. under krigsåren göra vissa insatser, men modellflyget var nog hans första stora kärlek, som med avbrott höll i sig under hela hans liv. Som den tävlingsmänniska han var så var det tävlingsflyget han på 30-talet gav sig i våld och började utmärka sig med sina egna konstruktioner i segel- och gummiklasserna.

Sigurd odlade tidigt vänskapen med kollegerna på andra sidan Ålands Hav, en kontakt, som han behöll även under de stormiga krigsåren. Som flygingenjör var aerodynamik ett av hans huvudintressen och via de finska modellflygarna fick han tidigt information om Schmitz' epokgörande rön inom lågfartsaerodynamik. Han byggde på med egen forskning och kunde så småningom skriva in sig i historien med sin serie lågfartsprofiler, som används än idag och ingår i alla publikationer i ämnet.

Efter att ha frigjort sig från vissa andra teorier i ämnet (läs: "Nimbus-historien") tillämpade han sedan

fortsättning nästa sida



K-G - en "gassie" från 1934

Vid en tidpunkt då ytterst få modellplan med explosionsmotor var fullt luftvärdiga konstruerade amerikanen Joseph Kovel enligt C.H. Grant's aerodynamiska teorier en modell, som slog det mesta i fråga om stabilitet och flygförmåga. Den fick sitt korta namn efter byggarens respektive inspiratörens initialer och kunde byggas antingen med en 8-fots-vinge (K-G-1) eller en dito på 10 fot (K-G-2).

Efter diverse tävlingsframgångar under en period, då maxtiden var obegränsad, satte Kovel's K-G-2 världsrekord 1935 med en registrerad flygning på 64 minuter och 40 sekunder.

Trots "normala" flygtider om 30-40 minuter lyckades Kovel aldrig belägga förstaplatsen på US Nationals och 1938 var tiden för dessa "dinosaurier" ute, då regler för att minska motortiden infördes.

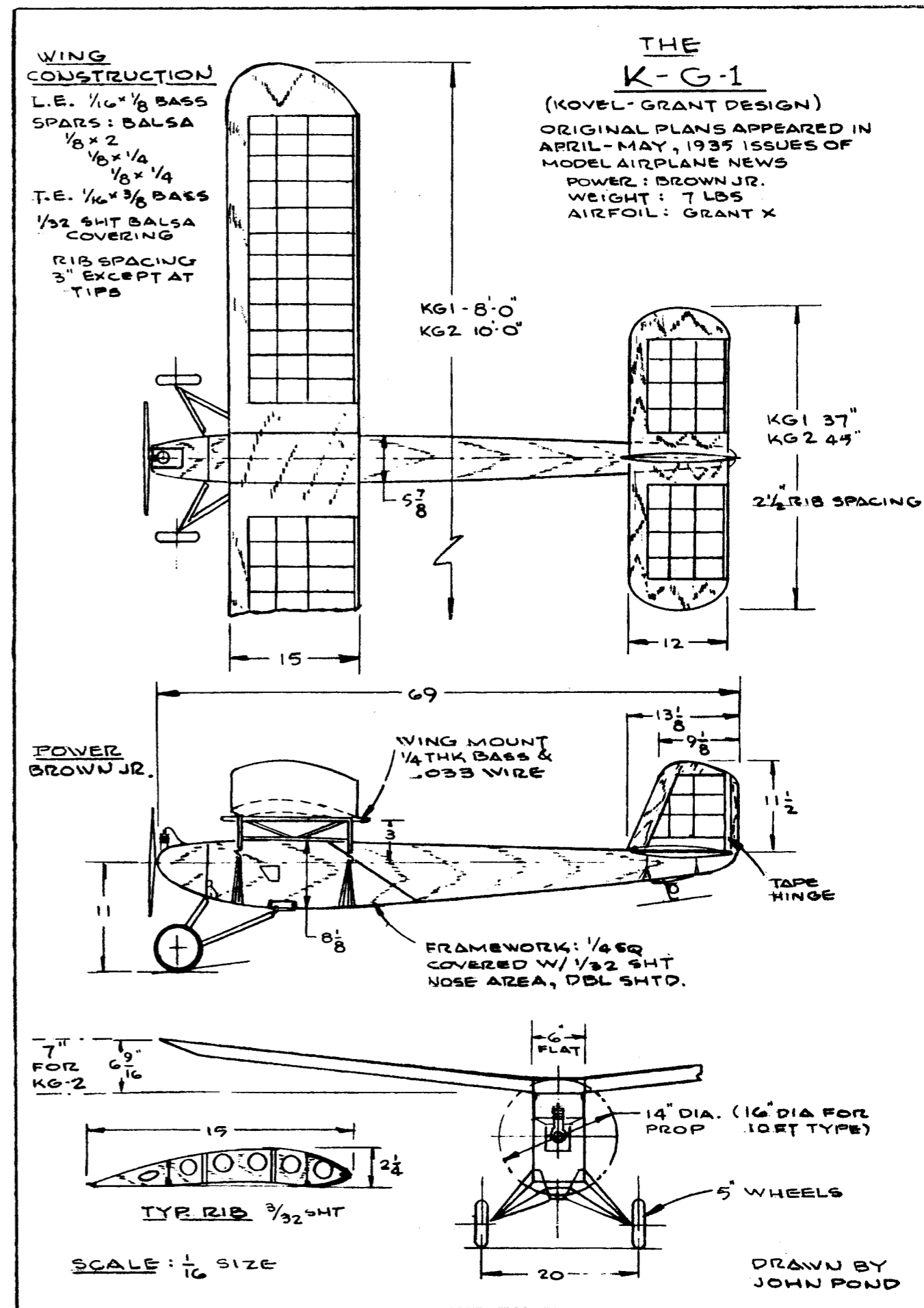
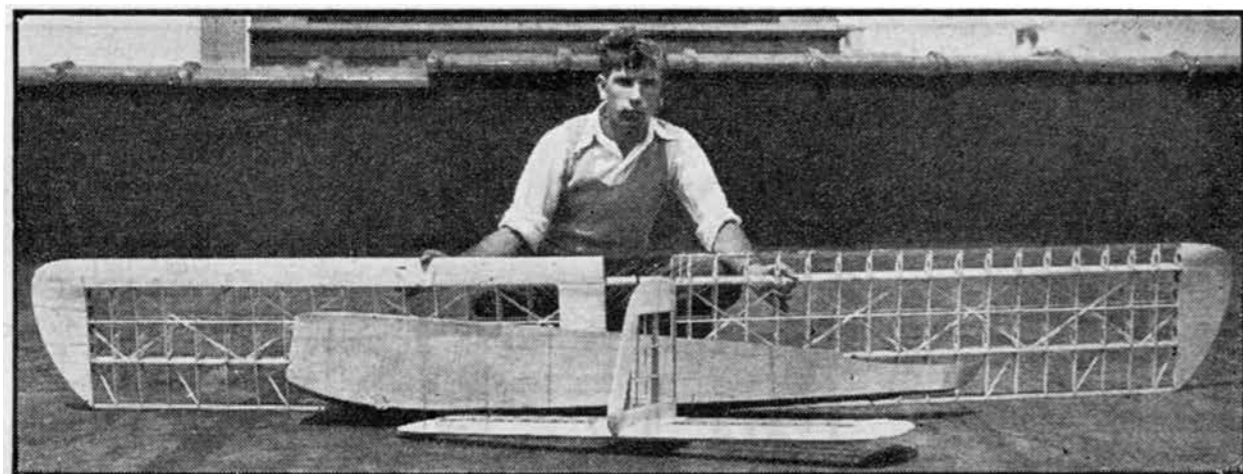
Som redaktör för Model Airplane News publicerade C.H. Grant en detaljerad ritning i tidningens april-och majnummer 1935.

Själva ritningen omfattar 7 sidor med en del detaljer i halv skala jämte en mycket detaljerad byggbeskrivning. Flyginstruktionen nämner inget om den sedvanliga glidtrimningen med handkast utan rekommenderar markstart med successivt ökande motortider och justeringar däremellan. Instruktionen slutar med uppmaningen att fylla tanken på såväl modellen som på den bil, som sedan måste följa modellen, ibland miltals!

Enligt John Pond byggdes betydligt över 1000 K-G-modeller under 30-talet och de användes även senare för tidiga experiment med RC. Som RC-assist-modell har den varit populär i många år och syns ofta på tävlingar i USA - vem skulle ha trott något sådant 1934?!

Ritning till K-G-2 kan köpas för \$29.00 + porto från AMA's ritningsbank i USA. Ritn.nummer är AMA23514 och den kan beställas från: www.modelaircraft.org.

Sten P.



ALLAN PALMGRENS AP-D3

Arvid Palmgren är en av våra bäst kända modellflygpionjärer. Av innehållet i det 1936 utgivna häftet "Handbok för byggare av gummimotordrivna modellflygplan" framgår tydligt att han närmade sig vår hobby på ett mycket noggrant och vetenskapligt sätt.

Hans son Allan har kanske inte satt så djupa spår i modellflyghistorien – med ett undantag; med sin 1,5 meter stora gummimotormodell finns han sedan länge med i SMOS's logotyp!

Denna modell, betecknad AP-D3, tävlade i den dåtida klass D, som bl.a. stipulerade en max spv. om 150 cm, max krokavstånd ej längre än spännvidden och min. kroppsektion 1/5 av kroppslängden.

AP-D3 verkar inte vara speciellt väldokumenterad här i Sverige, men då pappa Arvid Palmgren fick en artikel om beräkning av energiåtergivning i gummisnodd publicerad i den tyska tidskriften MODELLFLUGs juni-nummer 1936 passade han på att presentera sonens modell. Detta sker med tysk grundlighet med inte bara en 3-plansritning utan också med en detaljerad mått-och vikttabell.

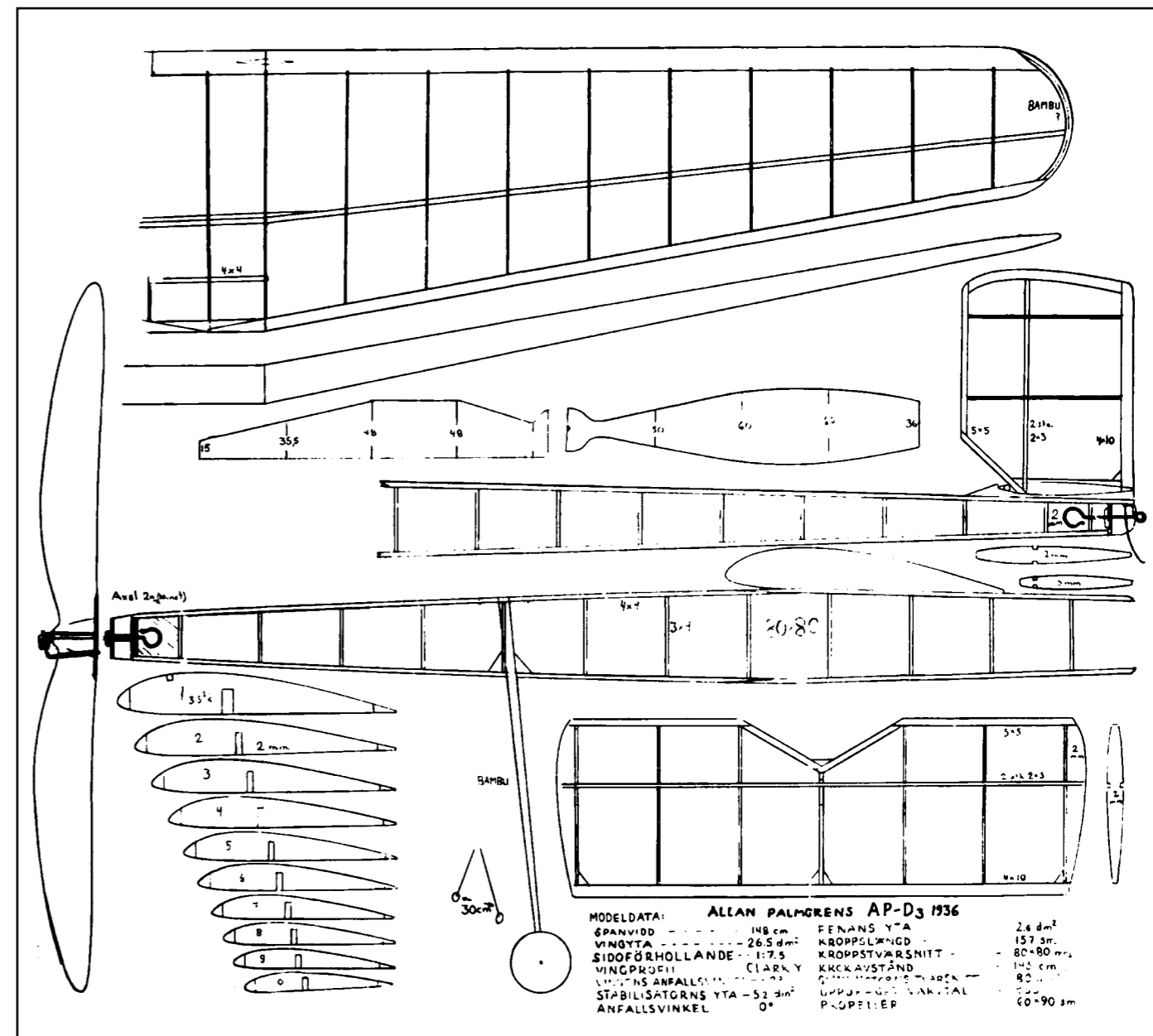


Fotot ovan visar Allan P vid tävlingen i Stockholm och är hämtat ur Sven-Olov Lindéns bok "Modellflygets historia".

Data för gummimotormodellen "AP-D 3"

Spännvidd	148 cm
Vingyta	26,5 dm ²
Vingen sidoförhållande	1 : 7,5
Vingprofil	Clark Y
Vingens infallsvinkel	20
Stabilisatoryta	5,2 dm ²
Stabilisatorns infallsvinkel	00
Fenyta	2,6 dm ²
Kroppslängd	157 cm
Kroppstvärnsnitt	80 x 80 mm
Hakavstånd	143 cm
Gummitvärnsnitt	80 mm ²
Uppdragningsvarv	950

Propeller diameter	60 cm
Propellerstigning	90 cm
Propellerns bladbredd	6 cm
Propellerns nedåtriktning	1,2°
Modellens totalvikt	215 g
Beräknad flygtid	165 sek
Viktfördelning	
Vinge	39 g
Kropp	33 g
Styrverk	14 g
Landningsställ	6 g
Gummi	95 g
Propeller, lager, axel, hakar	28 g



Det är Sven-Olov Lindén, som hittat denna godbit och passat på att översätta nämnda tabell.

I texten finns ytterligare väsentliga detaljer som att helbalspropellerns lagring är ett Schweinfurt-kullager nummer I-82245... Viktigare är kanske att det betonas att modellen är en helbalskonstruktion, något som nog var mycket ovanligt i Tyskland vid den här tiden. Vi får också veta att AP-D3 vid en tävling i Stockholm presterat 167 sekunder och i Göteborg 153 sekunder; båda gångerna i termikfritt väder, vilket sades stämma väl överens med pappa Arvids teoretiska beräkningar.

Som lök på laxen för oss sena ättlingar till dessa pionjärer har Markku Tähtäpää utifrån tillgängliga uppgifter rekonstruerat ritningen till denna modell, vilken så småningom kommer att finnas tillgänglig i Ritningsarkivet.

Sten P.

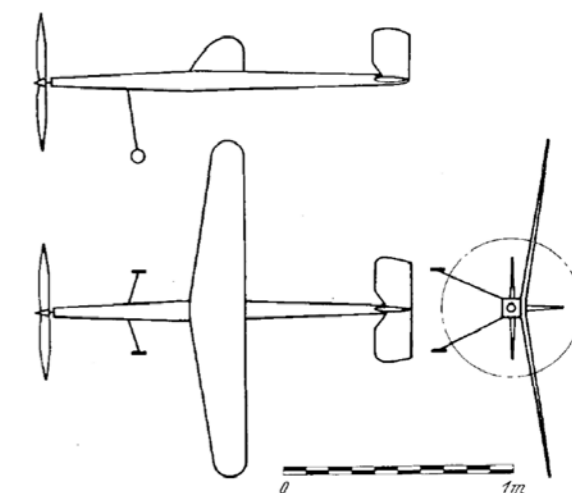


Abb. 3. Seitenansicht, Draufsicht und Vorderansicht des Flugmodells „AP-D 3“.

Finska Wakefieldflygare i Höganäs 1956

Från Vasa har vår vän Boris B. skickat bifogade foton på de finska deltagarna i Wakefield-VM 1956.

Boris har nyligen haft kontakt med Esko Hämäläinen, som bekräftar att Frank Zaic's skiss i Model Aeronautic Yearbook 1957-58 på modellen är OK förutom att fenan har en sprygel mindre än på Zaic's skiss. För den som vill bygga Eskos modell kan nämnas att propellern är av Bilgri-typ.

Boris kan berätta att Esko var Reino Hyvärinens närmaste klubb- och familjevän och minst lika mångsidig som Reino, fast tävlade inte lika intensivt.

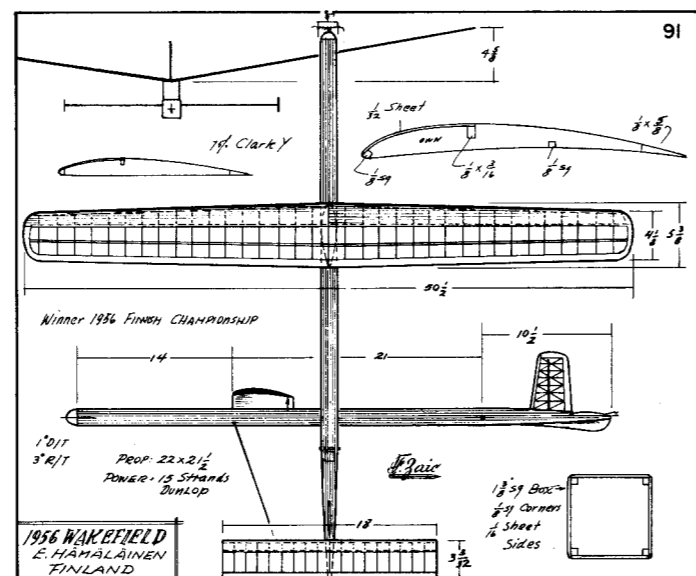


Bilden ovan Esko får assistens med tändning av "fusen" (av vem?).

Överst till höger Fr.v.: Seppo Norminen, Seppo Tacko, Esko Hämäläinen samt Reino Hyvärinen.

Där under syns Esko Hämäläinen släppa sin modell från startbordet.

Skissen som Boris hänvisar till i Frank Zaic's Model Aeronautic Yearbook 1957-58 återges här till höger.



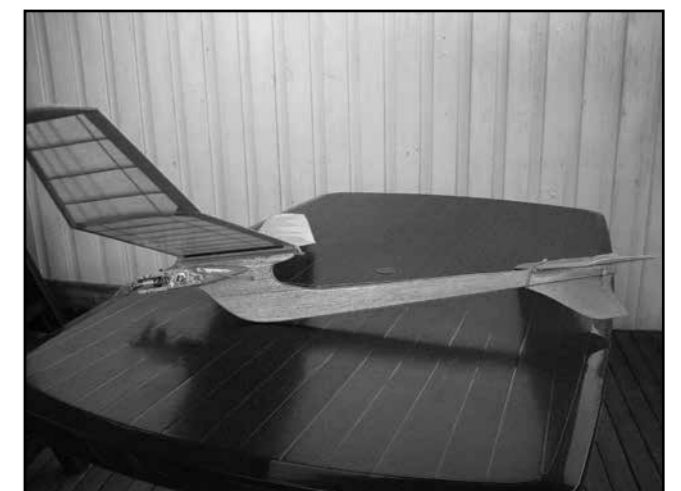
Medlemmarna bygger.

Göran Dacke har sänt red. ett knippe foton på senast byggda modeller, som vi här kan ta del av.

På bilden intill poserar Göran med sitt bygge av Hoh Fang Chiuns "East Wind" och under t. h. tronar hans "Zero", en framgångsrik amerikansk 1/2A-modell av s.k. high thrust-typ från 50-talet, som nyligen återutkommit som byggsats av BMJR Models.

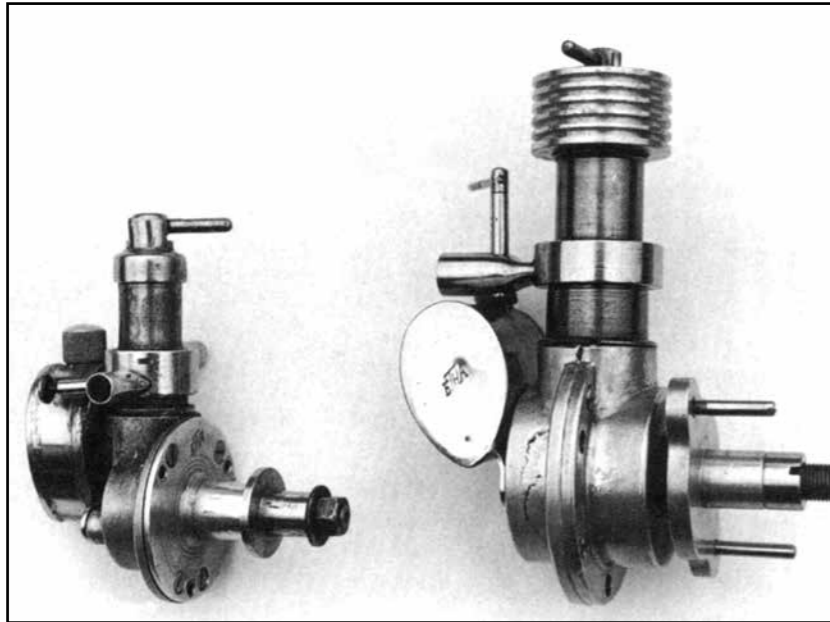
Görans "Zero" har en Cox .049 Space Hopper i nosen.

Den oklädda modellen här under är en Zipper från 1938. Försedd med en Elf diesel från 1949 debuterade den med några provflygningar på årets SM.



En "Hugin" i vit och orange klädsel har nyligen byggts av Sten Persson och testflugits med såväl fällbar som frihjulspjeller - båda alternativen är autentiska!

ETHA – DYNO's föregångare.



För dagens modellflygare, som förser sina modeller med elmotorer eller glödstiftsmotorer, tillhör de s.k. dieselmotorerna en förgångens era. För de flesta av denna tidnings läsare var emellertid just en dieselmotor det naturliga valet som framdrivningskälla för alla slag av modeller under en lång period från 1945 och framåt. För s.k. söndagsflygare och vissa linflygare finns fortfarande ett mindre sortiment av dessa eterdoftande maskiner i produktion, något som även vi oldtimer-flygare kan glädja oss åt.

De flesta är införstådda med att denna epok startade med den schweiziska DYNO-motorn i början på 40-talet. Att just DYNO var den första, kommersiellt lyckade modelldieseln råder inget tvivel om, men om den gör skäl för epitetet "modelldiesels fader" kan däremot diskuteras.

Anledningen är att en annan schweizare, Ernst Thalheim, redan 1927 tog patent på "högvarvrig förbränningsmotor utan tändutrustning" för bl.a. modellbruk. Kort efter första världskriget kunde Thalheim erbjuda sina kunder ett brett sortiment enkla förbränningsmotorer, bl.a. för stationärt bruk under enkla förhållanden på avsides liggande gårdar, men även för verkstäder och motorcyklar. För att hålla kostnaderna för tillverkning och underhåll nere ersatte han konventionell tändutrustning med ett upphettat glödrör, uppfunnet av Carl Benz långt tidigare.

Det var vid experiment med ökande kompressionsförhållanden, som Thalheim fick en av sina uppvärmda MC-motorer att fortsätta gå utan fortsatt värmestillsättning. Han förfinade snabbt konceptet och ritningen i hans patentansökan 1927 är förbluffande lik dagens modelldieselmotor med samma typ av

nålförgasare och variable kompression med en motkolv.

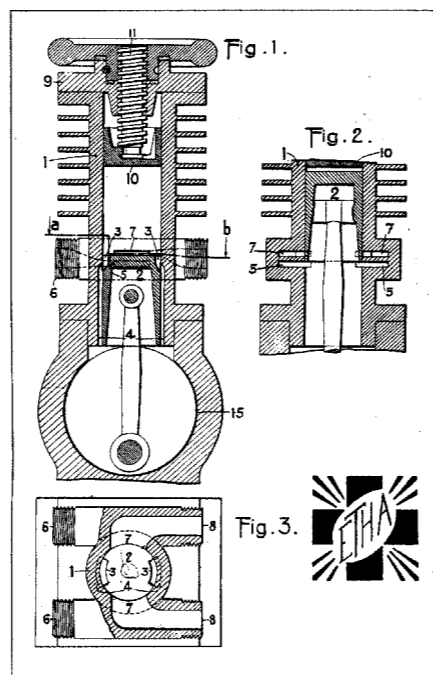
För Thalheim var modellmotorer bara ett sidospår och de byggdes för hand på beställning. 1928 hade han dock 9 olika modellmotorer med kompressionständer i sitt sortiment, alltifrån 0,4 cc till 25 cc. Någon större utbredning fick emellertid inte hans modellmotorer, nu döpta till ETHA. 30-talsdepressionen minskade efterfrågan och de utkonkurrerades under slutet av 30-talet av billigare (och lättare) bensinmotorer från Tyskland och USA. När patentet gick ut 1942 hade Klemenz-Schenk redan

utvecklat sin DYNO – se OLDTIMER 2/2001! Han introducerade eter som en viktig komponent i bränslet och gjorde via massproduktion motorn tillgänglig för en större marknad.

I ett sista försök att ta igen förlorad mark introducerade Thalheim 1942 en förbättrad ETHA i storlekarna 2,5 och 6 cc, men någon större produktion av dessa kom aldrig igång.

Viss dokumentation från Thalheims motortillverkning finns bevarad i Schweiz, liksom några av hans modellmotorer i såväl privat ägo som i museer.

Ill. Visar Thalheims bäst kända modellmotor, första versionen av Etha 1 på 2,5 cc tillsammans med en tidig 6 cc-diesel.

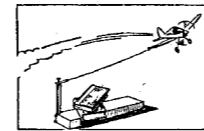


Skissen t. h. hämtad ur Thalheims första patentansökan 1927.

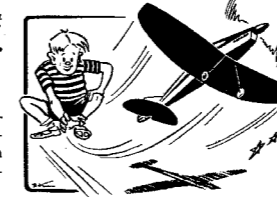
Pojkjulklassen nr 1

SPITFIRE

flyger även inomhus



Köp det klart för start!



Alla pojkar vill ha denna starka flygplan, som är färdigt att flyga och har motor driven av plastproppar som tål hårda smällar!

SPITFIRE garanteras starta från marken (eller golvet) och flyger ut för loopings etc.

Detta stora färgsprakande jaktplan klart för start är varje pojkes drömjulkapp! Du får det i Din affär i elegant färgglad kartong för bara 8:75! Om det inte finns beställ från

INGENJÖR SIGURD ISACSON, LIDINGÖ

Pojkjulklassen nr 1 var för 59 år sedan en Ready To Fly-modell från Sigurd Isacson. Modellen reades redan året därpå, förmodligen eftersom flygförmågan inte motsvarade de förväntningar som annonstexten gav anledning till.
Hämtat ur Teknik för alla nr 25/1952

ANNONS Sökes

Letar efter små gamla Super Tigres. Hela, i delar, trasiga, ej kompletta. G19,G22,G23,G24,G25, G26,G27,G28,G29,G32.

Delar, lädor, papper... Allt av intresse.

Per Kempe

011-391572 0705 391572

e-post: per.kempe@telia.com

ANNONS Sökes

Byggsatser eller ritningar (eller kopior därav) till Sigurd Isacson's sista Jetex-byggsatser SAAB Draken och Viggen från c:a 1960.

Sten Persson, tfn 035-104943 eller

e-post: sten.persson@mbox305.swipnet.se

ANNONS

Div. litteratur säljes: Zaic Year Book 1955-56 kr. 75:00, SAM 35 Year Book nr 5 och nr 6 kr. 140:00/stycket, Moulton: Flying Scale Models kr. 75:00, SMFF: Modellflygets Grunder och Att vara modellflygledare kr. 20.00/stycket, Karlström: Flygplansritningar nr 7 kr. 40:00, Kataloger Wentzels 1954, 1956 och 1959 kr. 70:00 / stycket, Katalog SEMO Hobby 1979 kr. 40.00, Aeromodeller 15 ex 1951-1953 kr. 150:00 – allt exkl. porto.

Sten Persson, tfn 035-104943,

e-post: sten.persson@mbox305.swipnet.se

Modellflyg på frimärken – del 18

Vid VM i friflyg i Bulgarien 1975 skördade det nordkoreanska laget stora framgångar, vilket uppmärksammades i 1976 års frimärksutbud. En serie om fyra mycket vackra frimärken utgavs då, varav tre återges här.

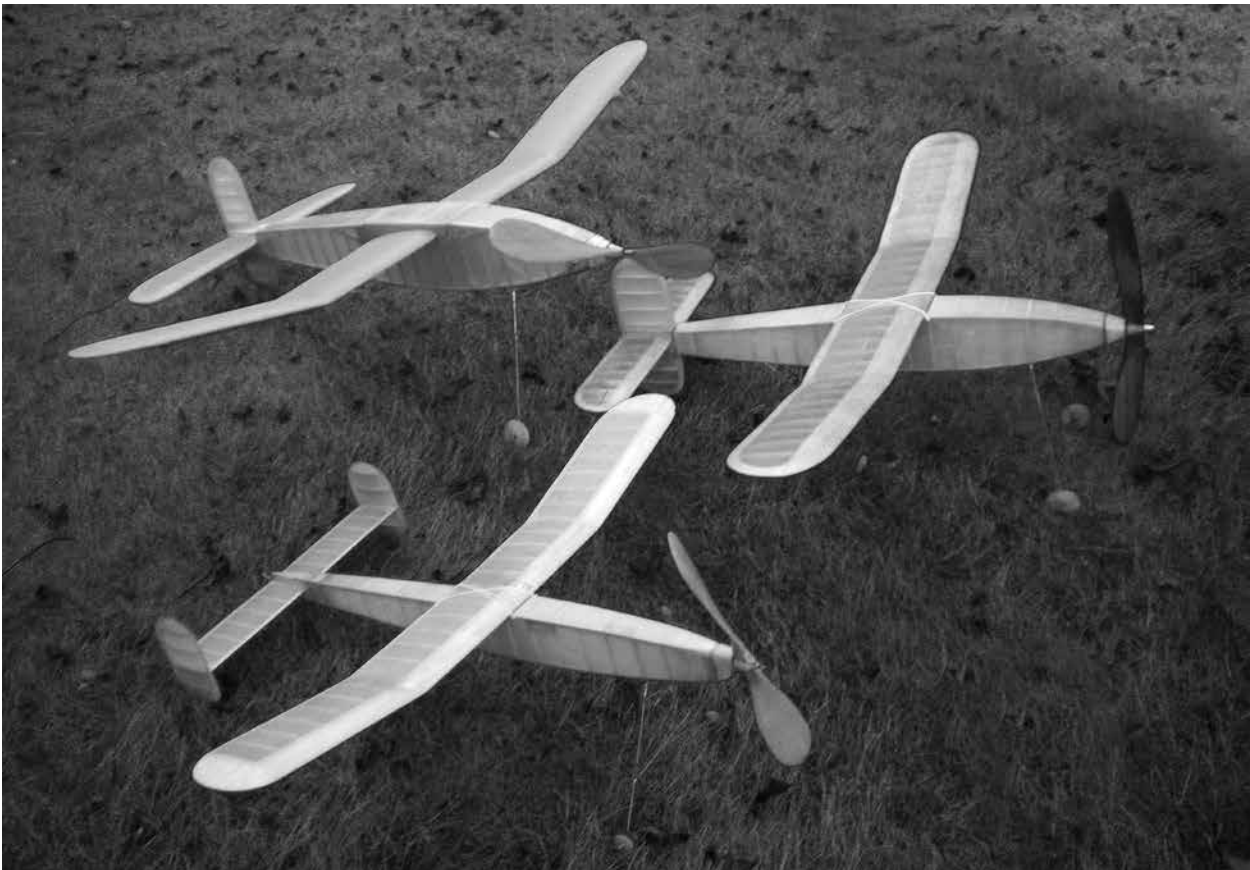
Största framgången hade Paik Chang Sun, som vann Wakefieldklassen. Märket längst t.v. ska återge den berömda Wakefield-pokalen och 20-valören i mitten visar Paik's modell.

Nordkoreanerna tog för övrigt också hem lagsegern i Wakefield.

I segelklassen F1A kom laget tvåa, vilket symboliseras med modell och medaljer på valören 40 chon. Bottenfärgerna på de tre märkena är rött, grönt resp. blåviolett.

Sten P.





Postis Larssons originalmodeller är klara!

Här ett foto på tre av Åke "Postis" Larssons G-modeller i original, vilka är renoverade och klara för att ställas ut i vårt museum.

G1:an, 1945, har fått ny propeller, övrigt original.

G2:an, 1947, är allt original, ingen renovering behövdes på denna modell.

Wakefield-modellen, 1949, saknade en del detaljer såsom stabbe, landningsställ och nosblock, vilka fick nyttillverkas. Vingen var sönderslagen och i tre delar, blev renoverad och fick ny klädsel, övrigt helt intakt.

Vinge och underfena är stämplad Air Mail, varför det troliga är att "Postis" tävlade med denna modell i

Wakefieldtävlingen (VM) på Granfield utanför London 1949 i ett fruktansvärt blåsväder, med stort antal haverier. På den svart/vita film som finns, tycks "Postis" i en kort sekvens just starta denna modell.

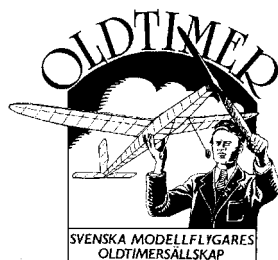
Vi har ytterligare en hel del gamla originalmodeller från 30-40-talet som behöver såväl större som mindre renovering för att kunna ställas ut på vårt museum. Känner du för att hjälpa till, vänligen kontakta då undertecknad.

Åke Gustavsson

Tel.:0431-363807

Mob.: 0708-620389

E-post.: torekov@swipnet.se



Nr:5 2011

SPECIALTIDSKRIFT FÖR MODELLFLYGARE

Nästa nummer (1/2012) beräknas utkomma i slutet av februari.