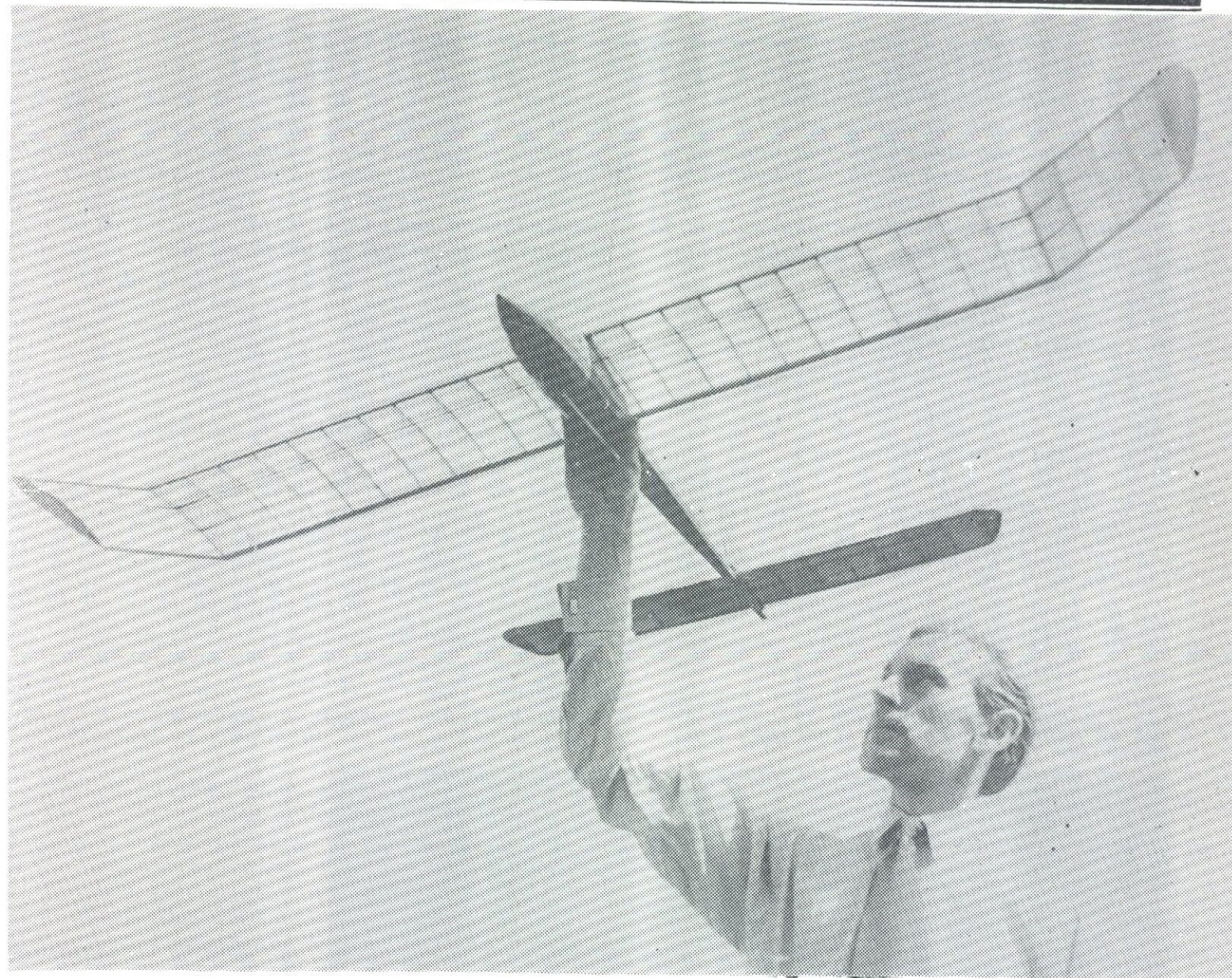


OLDTIMER

SPECIALTIDSKRIFT FÖR MODELLFLYGARE Nr 3. 1987



OLDTIMER-MÄSTERSKAPEN 1987

MODELL-SPORT IN MEMORIAM

'SURPRISE' WAKEFIELD

"Oldtimer"

Organ för Svenska Modellflygares Oldtimer Sällskap
 Ordf. Sven-Olov Lindén, Hovstavägen 15, 703 63 Örebro.
 Tel. 019/18 21 79.
 Postgiro 88 66 95 - 6 Svenska Modellflygares Oldtimer
 Sällskap, c/o Hans Schmiterlöv.
 Årg. 16 Nr 3/1987. Medlemsavgift 75:-/ år.
 Detta nummers red.: Sten Persson, Halmstad.

Vi önskar alla OT-medlemmar välkomna till höstens nummer av vårt husorgan, som denna gång naturligt nog domineras av vad som sig den 22-23/8 i Nyköping tilldrog. Red. tycker att ett ur alla synpunkter perfekt OT-mästerskap bör få ta rejält med utrymme i anspråk, vilket det också gör!



Protokoll från årsmötet, vilket avhölls i samband med OT-mästerskapen, har ej kommit red. tillhanda, men det kommer i ett senare nummer. För dem som ej kunde vara närvarande vill vi dock redan nu tala om att den årslånga regeldiskussionen slutade något anti-klimaktiskt i att allt blir vid det gamla, vilket mötets deltagare hälsade med en applåd!

En interiörbild från årsmötet finns längst ner på denna sida.



Stort utrymme får även vår berättelse om Modell Sport i Falkenberg. Red.

tycker att det är en stor och viktig uppgift att dokumentera personer, organisationer, firmor etc. , som på ett eller annat sätt betytt något för modellflyget i Sverige. Det är givetvis också viktigt att dokumentera medan det finns något att dokumentera och vi uppmanar därför alla medlemmar att göra en insats i detta arbete, medan tid är.

Vi ska återkomma till detta ämne i ett senare nummer, men vill gärna att alla tänker efter vad just DU kan ta reda på om t.ex. personer, hobbyfirmor, modellflygklubbar o.s.v., som varit verksamma på just Din ort!



I förra numret presenterades två ritningar - båda tyvärr utan byggbeskrivningar. I detta nummer hittar du därför byggbeskrivning till Sverker Bloms Wakefield. Dito för 'Meteor' kommer i nästa nummer, men om du vill ha den redan nu så skickar Sven-Olov den mot porto..

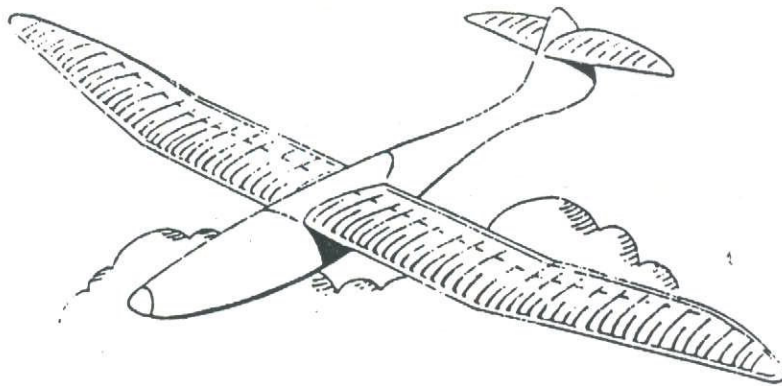


Forts. på sid. 18



OMSLAGSBILDEN

Anders Löfqvist med "Falstaff" såld som byggsats av Modell Sport i Falkenberg. Konstruktör Lars Sellermark, Halmstad. Flygklubb. Bilden tagen 1946.



OLDTIMER - MÄSTERSKAPEN 22 - 23/8 1987

- 1987 års mästerskapstävling på Nyköping-Oxelösunds flygplats är nu ett minne blott, men vilket fint minne! - skriver S.-O.L. i inledningen till den utsända resultatlistan..och vem av alla oss, som var där, kan annat än instämma i detta?! Visst var arrangemanget förnämligt: bra förläggning i anslutning till fältet, gott om hangarutrymme för modellerna, ett bra fält och en tillmötesgående trafikledare, som hjälpte oss att samsas med sportflyg, segelflyg och fallskärmshoppning utan incidenter och som på söndagen klev ner från tornet för att flyga sin välbyggda Korda! Trots en hotande väderprognos blev vädret utmärkt. Lördagen bjöd på sol, värme och måttlig vind, dessbättre i banans längdriktning. Tävlingsledningen valde dock att köra med 2-min.-maxtid och 50 m lina för segelmodellerna, vilket nog var klokt.

Det återuppståndna arrangemanget med tvådagars-tävling prisades. Även de som deltar med många modeller hinner både med att flyga dem och att träffa andra tävlanden och titta på deras modeller och flygningar. Något att beakta för kommande arrangörer!

Deltagarantalet var rekordstort: 111 modeller var anmälda, varav 97 st. genomförde tävlingen. Största klassen var som vanligt B2 (som vi får behålla!) med S1 som god tvåa.

På LÖRDAGEN flögs A2, B2 och S2.

De små 50-cm-modellerna klarade den tidvis friska vinden förvånansvärt bra och åtminstone en A2:a flög ur sikte. Många B2:or klättrade raskt upp genom markturbulensen, men kom för det mesta gans-

ka snabbt ner igen. Det vimlade av Ternmodeller i luften och denna välflygande, robusta konstruktion verkade vara som gjord för de rådande förhållandena. Då röken skingrades var det dock en betydligt skörare, dansk variant av Tern som hade de bästa tiderna. Den konstruerades på sin tid av P.Weishaupt som kursmodell och fick namnet 'Cleo'. Ritningen "återupptäcktes" i vår i det som finns kvar av lagret från Modell-Sport (se separat artikel!) och Stens tävlingsstarter blev samtidigt modellens första riktiga trimstarter!

Den tippade vinnaren var annars Sigurd Isacsons växel-utrustade 'Västanvind', som har en motortid, som överträffar många B2:ors hela flygtid! Ett oblikt öde gjorde dock att den släpptes i första start utan tänd fuse och trots ett härresande racerverv på grästopphöjd klättrade den sedan lugnt uppåt och försvann i fjärran - förmodligen för alltid!

Sven Östlund kom tyst och försynt från ingenstans (nej, Skärholmen!), flög tre maxar med sin eleganta 'Meteor' - och försvann! Olle Bergendahl tog sin egenhändert konstruerade modell direkt ur trunken efter 40 års förvaring och flög sig till en 3:e-placering utan en enda trimstart! Tala om välbygge!

Uppseendeväckande var Kurt Sandbergs replika av Oskar Czepas VM-vinnare 1951. Sedan Czepa själv intygat att originalet flög redan 1950 satte Kurt igång med bygget av den c:a 2 meter långa modellen, som huvudsakligen är gjord av 0,6 mm plywood! Den har ett otroligt glid i lugnt väder, men kom till korta i turbulensen under lördagens tävling.

Forts. på nästa sida!

Varmt, kvavt väder med ringa vind mötte SÖNDAGENS tävlanden i C2, Sl, F och Wakefield. Första rondens tider pekade på att 2-min.max var för konservativt och 3-min.max infördes i de två återstående ronderna. 50 meters lina behölls dock. Det fanns termik, men inte många hittade den. Å andra sidan slapp vi gårdagens turbulens och sjunkområden och tiderna torde i de flesta fall återspegla modellernas "verkliga" prestanda. I den svaga vinden kunde modellerna hämtas på bekvämt avstånd både efter 2-och 3-min.flygningar och det var inte att ta miste på den allmänna flygglädjen!

I Sl dominerade Sigurd Isacsons konstruktioner och det var ej förvånande att det var en sådan som vann - dock ej Sigurds egen 'Sunnanvind'!

I C2 stod kampen närmast mellan Stens 'Prim' och ett knippe högtflygande 'Laban', inte minst Anders Håkansson. Hans Schmiterlöv flög sin elegant 'Hopus One', som med lite handfastare uppdragning borde kunna prestera goda tider. Trots ett visst storlekshandikapp har 'Hugin' börjat flygas i denna klass. Problem med propellerfällningen spolierade dock flera flygningar, som initialt såg mycket lovande ut.

En av våra "grand old men", Karl-Erik Landegren, gjorde oss äran med ett besök. Han var uppenbarligen förvånad och rörd över det intresse, som fortfarande visas hans gamla konstruktioner, både här i Sverige och utomlands. I C2 ställde han upp med en originalmodell, som han flög till en bronsplats.

I Wakefield hittar vi naturligtvis de "tunga" namnen! Ett ständigt kraxande i luften under söndag f.m. avslöjade att Sigurdssons kraxdrev nu börjat hamna där de rätteligen hör hemma. Vår Wakefieldkung Einar Håkansson fick än en gång se sig slagen av Bertil Dahlqvist, som ställde upp med två st. Wakefieldmodeller. Longrongerna på hans 'Blomgren' tålde inte en fullvarvs-uppdragning, men hans 'Ellilä 1950' tog hem det fina vandringspriset i denna klass. Även i år fick vi glädjen att se Sune Stark flyga sin originalmodell från 1950, fast egentligen den kanske borde sparas till vårt kommande (hoppas vi) modellflygmuseum.

Wakefield-klassen har tyvärr inte den stora bredd och popularitet som den egentligen är värd. Förslag på hur vi ska kunna ändra på detta mottages tacksam! - kanske är det åter dags att ta fram och damma av den gamla idén om ett

enkelt handikappssystem?

Till motorklassen anmäldes sex modeller, vilket torde vara nytt rekord! Fortsatta försök att få mera liv i denna trevliga klass ska göras, bl.a. aviseras att ett vandringspris ska uppsättas.

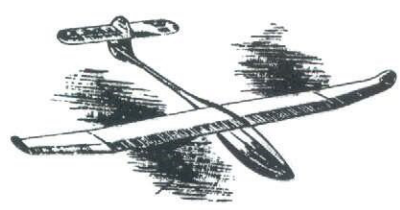
K-E Landegren flög sina gamla tjusiga original-strömlinjemodell från 1946, komplett med hjulkåpor och Västerås diesel. Även den hade behållit trimmet efter 40 års vila och gled vidunderligt skönt.

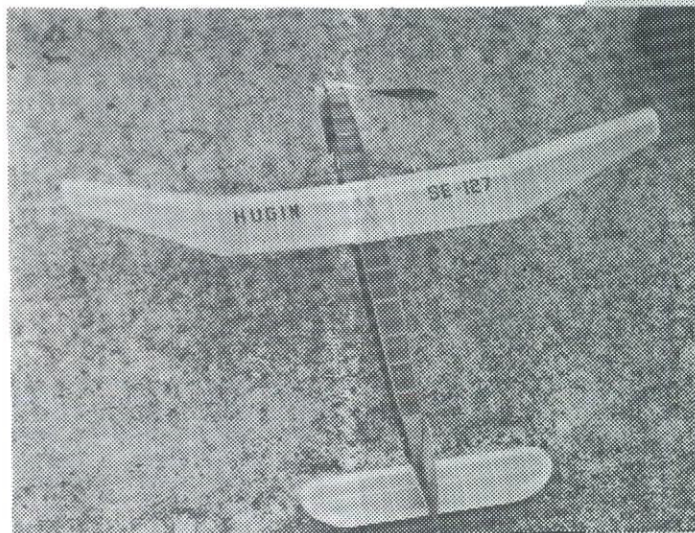
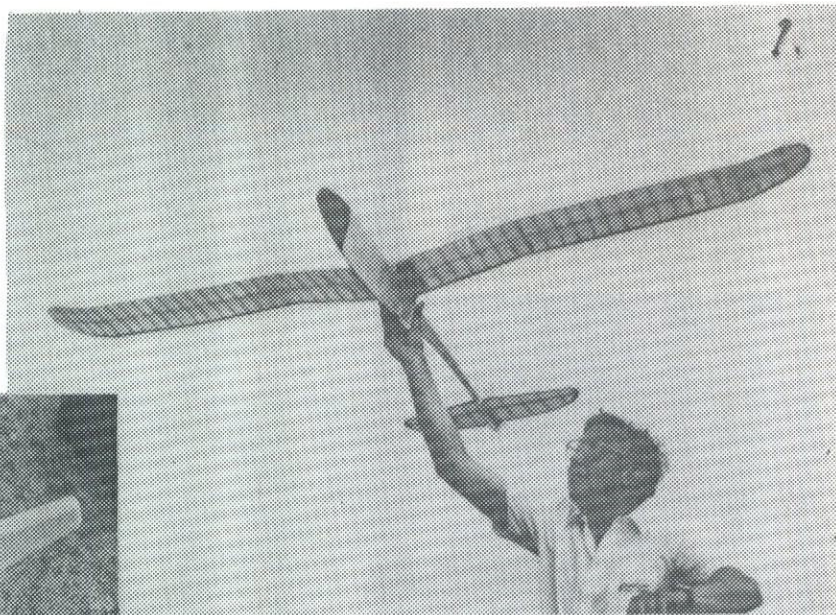
Övriga F-modeller, som kom till start, var även de endast mer eller mindre färdigtrimmade, inkl. vinnarens 'Jupiter', en dansk konstruktion från 1950. Med sina 8500 v/min gav den gamla Webran modellen god utgångshöjd. Återstår glidet... Thomas Johansson trimmade frenetiskt sin 'Hi Fly' och just som han hittat den rätta kombinationen passade den på att placera sig i en termikblåsa. Med fusen otänd ("det var ju bara en kort trim-start") sveptes den in över en skog och parkerade oåtkomligt i en hög tall... Den har sedermera blåst ner och vi får väl se vad den förmår nästa gång (jodå, originalet var även den försedd med en 0,8 cc glödare...).

Med en timmes förlängning slutade så detta minnesvärda OT-Mästerskap. Med svarta moln vid horisonten och åska hotfullt mulnrande drog sig en svettig skara modellflygare tillbaka för prisutdelning och tacktal på gräsmattan utanför logementet. Och det fanns anledning att tacka både arrangörer, funktionärer och deltagare för en väl genomförd tävling i bästa tänkbara anda. Naturligtvis fick hela familjen Andersson ett välförtjänt tack, inte minst Arnes fru och charmerande flickor, som vänligt och tillmötesgående gjorde allt för att sekreteriat och tidtagning skulle fungera friktionsfritt.

Priserna bestod av nya plaketter med den välkända bilden av Palmgren och hans jättemodell, vilken ju nu är vårt sällskaps officiella emblem. Med anledning av Nyköpings 800-årsjubileum hade kommunen dessutom skänkt 21 minnesmedaljer i etui, vilka delades ut till de tre främsta i varje klass. En uppskattad och värdefull gåva! Styrelsen fick i uppdrag att utdela Nyköpings Kommuns Hederspris och styrelsens beslut att låta denna medalj gå till tävlingsarrangören Arne Andersson hälsades med applåder! Väl mött i Skåne nästa år!

S.H.M.F.S.





1. Bertil Dahlqvist assisterar Rolf Jönsson vid start med 'Hast'.
2. En av två startande 'Hugin'-modeller. Vems?
3. Olle Bergendahl med "äkta" S2-oldtimer.
4. Vinnarna i B2, Sten Persson med danska kursmodellen 'Cleo'.



5. Två pigga, till mogen ålder komna ynglingar med Wakefield-modeller, Sune Stark och Bertil Dahlqvist.
6. Sten Persson med 'Jupiter'.
7. Kurt Sandberg med Oskar Czepas otroliga plywoodmodell.
8. Två riktiga "oldtimers", Karl-Erik Landegren med välbevarad F-modell från 1946.



9. Hans Schmitterlöv förevisar 'Hopus One'.
10. Tor Wiedling med 'Stratosphere', en egen konstruktion från 1940.
11. Lars Andersson, en av många 'Tern'-flygare.

→ RESULTATLISTA ←

KLASS A2

1. Gunnar Wivardsson	Volo Duplex 1939	98 + 73 + 45 = 216 sek.
2. Lars Tolkstam	*Trim II 1938	47 + 73 + 91 = 211 sek.
3. Sven-Olov Lindén	*Trim II 1938	78 + 68 + 43 = 189 sek.
4. Anders Håkansson	*Trim II 1938	38 + 81 + 48 = 167 sek.
5. Sven-Olov Lindén	*Trumf 1938	39 + 60 + 57 = 156 sek.
6. Georg Törnqvist	*Trim II 1938	57 + 85 + 9 = 151 sek.
7. Thomas Johansson	*Trumf 1938	38 + 35 + 38 = 111 sek.
8. Gösta Leijon	*Trim II 1938	24 + 27 + 33 = 84 sek.
9. Bertil Dahlqvist	*Trim II 1938	81 - - = 81 sek.
10. Eivind Olsson	Tummeliten 1935	20 + 29 + 27 = 76 sek.
11. Arne Andersson	Ilisfågeln 1936	13 + 21 + 22 = 56 sek.
12. K.A. Pettersson	*Trim II 1938	- 25 + 5 = 30 sek.
13. Uno Johansson	*FIB 1937	13 + 12 - = 25 sek.
14. Uno Johansson	Tummeliten 1935	8 + 9 - = 17 sek.

KLASS B2

1. Sten Persson	Cleo 1950	104 + 106 + 120 = 330 sek.
2. Bertil Dahlqvist	*Tip Top 1937	120 + 72 + 106 = 298 sek.
3. Carl-Johan Eiroff	*Tern 1947	95 + 71 + 109 = 275 sek.
4. Örjan Gahm	*Landegren 1944	91 + 71 + 102 = 264 sek.
5. Sofia Wivardsson	Baby	120 + 64 + 70 = 254 sek.
6. Lars Andersson	*Tern 1947	68 + 86 + 87 = 241 sek.
7. Sten Persson	Clipper I 1938	69 + 57 + 83 = 209 sek.
8. Lars Andersson	Nimbus 1939	29 + 107 + 67 = 203 sek.
9. Anders Håkansson	Clipper I 1938	87 + 40 + 42 = 169 sek.
10. Martti Bogdanoff	*Tern 1947	56 + 54 + 42 = 152 sek.
11. Sven Botström	*Tern 1947	55 + 51 + 41 = 147 sek.
12. Tor Wiedling	Stratosphere 1940	68 + 36 + 30 = 134 sek.
13. Sven-Olov Lindén	*Meteor 1947	29 + 41 + 62 = 132 sek.
14. P.A. Holmberg	*Kungsörnen 1936	55 + 38 + 38 = 131 sek.
15. Johan Bagge	Svalan	28 + 52 + 50 = 130 sek.
16. Sigurd Isacson	Västanvind 1942?	120 - - = 120 sek.
17. K.A. Pettersson	*Tern 1947	23 + 32 + 62 = 117 sek.
18. Bertil Dahlqvist	*Fröjds 1937	68 + 47 - = 115 sek.
19. Leif Johansson	Ajax 1939	31 + 23 + 29 = 83 sek.
20. Gunnar Wivardsson	Ajax 1939	22 + 19 + 16 = 57 sek.
21. Uno Johansson	*Volo 1942	15 + 21 + 7 = 43 sek.
22. Martin Olausson	Achilles 1939	6 + 9 + 12 = 27 sek.

KLASS C2

1. Sten Persson	*Prim 1937	120 + 180 + 172 = 472 sek.
2. Anders Håkansson	*Laban 1938	120 + 141 + 139 = 400 sek.
3. K.E. Landegren	*Landegren 1943	111 + 160 + 59 = 330 sek.
4. Martti Bogdanoff	*Laban 1938	71 + 87 + 161 = 319 sek.
5. Hans Schmitterlöw	Hopus One	72 + 99 + 143 = 314 sek.
6. Georg Törnkvist	Hugin 1950	84 + 108 + 70 = 262 sek.
7. K.A. Pettersson	*Laban 1938	89 + 54 + 61 = 204 sek.
8. Sven Olov Lindén	Phantom Fury	70 + 46 + 59 = 175 sek.
9. Brynolf Nordström	*Cirrus 1937	53 + 51 + 69 = 173 sek.
10. Johan Hagedal	*Gladan 1937	28 + 39 + 61 = 128 sek.
11. Lars Andersson	Hugin 1950	50 + 31 + 36 = 117 sek.
12. Ove Larsson	*Laban 1938	7 - - - = 7 sek.

* = finns i ritningsbanken

KLASS D
=====

1. Bertil Dahlqvist	* Ellilä	1950	120 + 171 + 133 = 424 sek.
2. Einar Håkansson	* Ellilä	1950	120 + 144 + 116 = 380 sek.
3. Einar Håkansson	* Ellilä	1939	89 + 130 + 157 = 376 sek.
4. Sune Stark	* Stark	1950	120 + 113 + 118 = 351 sek.
5. Lars Andersson	* Tempo	1950	120 + 98 + 100 = 318 sek.
6. Lars Andersson	Kraxi		107 + 96 + 107 = 310 sek.
7. Bertil Dahlqvist	* Blomgren	1949	120 + 161 - = 281 sek.
8. Sven Botström	* Tempo	1950	95 + 99 + 15 = 209 sek.
9. Ingvar Claesson	* Korda	1938	26 + 23 + 30 = 79 sek.
10. Nils Olof Gustavsson	* Korda	1937	32 - - = 32 sek.
11. Martti Bogdanoff	Trophy		7 - - = 7 sek.

KLASS S1
=====

1. Sten Persson	* Sunnanvind	1944	120 + 118 + 122 = 360 sek.
2. Kurt Sandberg	HW-43	1943	107 + 80 + 110 = 297 sek.
3. C.J. Eiroff	HEWA-3		120 + 61 + 84 = 265 sek.
4. Sigurd Isacson	* Sunnanvind	1944	80 + 95 + 64 = 239 sek.
5. Arne Berglin	Easy	1946	75 + 78 + 75 = 228 sek.
6. Brynolf Noraström	* Sunnanvind	1944	85 + 66 + 58 = 209 sek.
7. Per Nordström	Tigern II	1945	120 + 49 + 30 = 199 sek.
8. Nols Olof Gustavsson	* Alex	1944	66 + 51 + 73 = 190 sek.
9. Sven Rågvall	Reynold	1943	89 + 42 + 51 = 182 sek.
10. Rolf Holm	* Alex	1944	30 + 75 + 70 = 175 sek.
11. Sven Rågvall	Reynold	1943	64 + 64 + 41 = 169 sek.
12. C.J. Eiroff	* Scrappy	1945	46 + 26 + 77 = 149 sek.
13. Arne Andersson	Reynold V	1945	25 + 48 + 55 = 128 sek.
14. Tomas Leijon	Tigern II	1945	59 + 31 + 37 = 127 sek.
15. Ove Larsson	* Sunnanvind	1944	35 + 26 + 47 = 108 sek.
16. Gunnar Wivårdsson	* Spiggen	1949	45 + 13 + 29 = 87 sek.
17. P.O. Rudolfsson	Tigern II	1945	32 + 5 + 37 = 74 sek.

KLASS S2
=====

1. Sven Östlund	Meteor 20		120 + 120 + 120 = 360 sek.
2. Rolf Holm	Diamond	1946	120 + 120 + 79 = 319 sek.
3. L.O. Bergendahl	Egen design		120 + 109 + 77 = 306 sek.
4. Arne Berglin	* Skyway	1947	115 + 120 + 67 = 302 sek.
5. Kurt Sandberg	K.S.-46	1946	82 + 111 + 85 = 278 sek.
6. Kurt Sandberg	Toothpick	1950	46 + 97 + 99 = 242 sek.
7. Nils-Olof Gustavsson	* Oden	1945	53 + 120 + 63 = 236 sek.
8. Örjan Gahm	* Myggan	1944	86 + 53 + 88 = 227 sek.
C.J. Eiroff	* Master	1947	66 + 82 + 79 = 227 sek.
9. Arne Berglin	Charlie	1948	70 + 70 + 64 = 204 sek.
10. Ove Larsson	* Termik		69 + 40 + 86 = 195 sek.
11. Sven Rågvall	Uranus	1943	67 + 34 + 69 = 170 sek.
12. Ove Larsson	Taifun	1945	24 + 64 + 75 = 163 sek.
13. Rolf Jönsson	* Baby	1934	98 + 64 - = 162 sek.
14. C.J. Eiroff	* Tico-Tico	1945	49 + 61 + 2 = 112 sek.
15. Urban Lindström	Cirrus		21 + 42 + 39 = 102 sek.
16. Rolf Jönsson	* Hast	1935	17 - - = 17 sek.

KLASS F
=====

1. Sten Persson	Jupiter	1950	120 + 117 + 178 = 415 sek.
2. Thomas Johansson	Hi Fly	1948	33 + 180 - = 213 sek.
3. K.E. Landegren	* Landegren	1946	38 + 65 + 85 = 188 sek.
4. C.J. Eiroff	* Scout	1947	58 + 13 - = 71 sek.

* = finns i ritningsbanken

Legendariska flygmodeller på Skavsta



OXELÖSUND (SN): Knappt har det ens arrangerat slutat förra årets Modellflygklubb. När väl Europa Cup i biatracing för Oldtimermästerskapet för frflygande modeller. Nyköping/Oxelösund till plats på Skavsta nu i helgen.

Med Oldtimer menas frflygande modeller konstruerade före 1951. Men lika ofta kan den beteckningen även användas på deltagarna själva som i regel betömer sig i den gyllene medelåldern.

De modeller som tävlar i gummitörns och över 100 i fördelade på

Upp på väg i Oldtimermästerskapet. Från Sigurd Isaacson klassiker till modeller.

Romantiska flygmodeller

I helgen anordnas det veteranflyg på Skavsta. En samling om konstruerats efter ide 1951 och tidigare.

Sidan 5

Legendarer

Numera sysslar Sigurd med modellflygskamnet i Nyköping. Han har konstruerat modellen Flippert som kommer han att tävla i.

Modellplanstävlingen upplever en renässans



Ar iväg sitt plan som ska arbeta sig upp med hjälp av sin gummitörnsmotor.

ING FÖR VETERANER

leker med gränande till sina M gick av

Tänk att få ställa ned planet på en alldeles riktig startbana och sedan låta gummitörnsmotorn dra upp planet i luften

Sidan 13

Hälmistad bäst veteran-klasserna

FOLKET - Lördag 22 augusti 1987

Snabbfotade deltagare gör upp om SM-tecknen



Allt från världsmästare till amatörer samlas på Skavsta.

På andra plats kom Hans och Johan Anling och trea Anders Arring/in, ÖSFK, Söder.

Abrahamsson, vann stridsflyg. F 2 D Combat. Johansson från plats blev tvåa, och Östman, Upplands om på tredje plats.

Iu klasser som manävlingen för Old Tingen noterades följande resultat för de främjlingen:

2 vann gummar Wl on, Gråbo, på tiden 3.31 och 80 1, Örebro, trea med ti. 09.

Överlägsen

a lider för de sju klas är sammanlagda re t av sju tävlingar under an. De övriga klasserna följande resultat:

3 2 segrade Sten Persson i tiden 5.30 medan Bertil dqvist blev tvåa på 4.58

och C J Elroff trea med 4.55. Alla tre kom från Hälmistad.

Sten Persson var helt överlägsen i fem av de sju klasserna och blev tvåa mästare i C 2 där han fick tiden 7.52. Anders Håkansson, Oxde, blev tvåa på 6.40 och K E Landegren, Västerås, trea på 6.50.

D Wakefield kallade en klass, som vinnits av B Dahlqvist, Hälmistad, med tiden 7.04. E Håkansson, Bjärred, hade tiden 6.20, och han bes lade även tredjeplatsen, där han klarade 6.16.

I klassen F 2 (där Sten Persson vann) blev T Johansson (3.53), tvåa och K E Landegren trea (3.08). Stens tid blev 6.55.

Curt Sandberg och C J Elroff, båda från Hälmistad liksom segraren Sten Persson placerade sig på andra respektive tredje plats i klass S 1. Tiderna: Persson; 6.00. Sandberg; 4.37. Elroff 4.25.

Klass S 2: Där vann Sven Östlund, Skärholmens med 6.00. Rolf Holm, Solna, blev tvåa (5.15) och trea L O Bergendahl, Borås (5.08).

Lokalpressen var ovanligt alert vid Oldtimer - Mästerskapen i Nyköping och vi kan därför inte låta bli att tränga ihop ett knippe rubriker och bilder att avnjutas så här i efterhand!

Svenska Oldtimermästerskapen i modellflyg (friflyg)

Nyköping-Oxelösunds Trafikflygplats, f d F11
22/8 kl 14.00-18.00, 23/8 kl 9.00-13.00

Modellflygtävling med friflygmodeller, konstruerade före 1951. Tävligen omfattar de gamla klasserna A2, B2 och S2/S3. (22/8) C2, D (Wakefield), S1 och F. (23/8). Tävlingsledare Arne Andersson 0155-868 52.

Fri entré. Arrangör: Svenska Modellflygares Oldtimer sällskap/Oxelösunds MFK

Komplettering av medlemsförteckningen

- Lars Bengtsson, Pl 6205 Östads-kulle, 441 92 Alingsås
- Lars-Olof Bergendahl, Brämhultsvägen 18, 502 43 Borås
- Ingvar Claesson, Humlestigen 6, 611 61 Nyköping
- Bo Hallgren, Box 30, 618 00 Kolmården
- Carl-Erik Lundemo, Box 4022 731 04 Köping
- Per Persson, Sidvindsvägen 113, 582 72 Linköping
- Roland Thidholm, Rödstuguvägen 27, 181 31 Lidingö
- Ragnar Ahman, Skärvägen 3, 603 65 Norrköping

BYGGBESKRIVNING TILL SVERKER BLOMS WAKEFIELDMODELL - RITNING I OLDTIMER 2/87

Modellen är utrustad med "Krax", dvs. en kugghjulsoverföring i aktern för de två gummisnoddarna. Fördelen härmed är ju att man erhåller dubbelt så lång snodd som vid direktdrift, och därmed en betydlig ökning av motortiden. En nackdel är att tyngdpunkten förskjutes relativt långt bakåt genom kugghjulens tyngd, varför man måste tänka på att göra modellens bakre delar så lätta som möjligt. F. ö. bör man naturligtvis hela tiden sträva efter att komma ner till minimivikten 227 g. Tänk på att den höjd man når under motorflykten är omvänt proportionell mot flygvikten (om man bortser från inverkan av uppvindar)! Vräk därför inte på en massa lim i onödan, använd lätt balsa till vingspryglar, tvärribbor i kroppen, stjärtparti och överallt annars där inga större påfrestningar uppträder.

Longerongerna i kroppen, som bör ut-
äljas med stor omsorg, har dimensio-
nen 4 x 4. Tvärribborna är 2 x 4. I nos
och akter fastlimmas ramar av 1,5 mm
plywood. För fästande av landningsstäl-
let insätts 1,5 mm aluminiumrör när
kroppen är hopsatt.

Benen för landningsstället består av
1,5 mm pianotråd, medan stöttorna har
dimensionen 1,25 mm. Hjulen utförs med
ett mittstycke av 1 mm plywood, på
vars båda sidor fastlimmas 1 mm balsa-
fanér.

Propellern utformas ur ett balsastycke
med de dimensioner som visats i en skiss
på ritningen. Frigången utförs som syns
på enklast möjliga sätt. Fastlödningen

av det lilla mässingsröret mellan propel-
lern och nosblocket bör göras med stor
omsorg, då det är utsatt för ganska sto-
ra påfrestningar. Dessutom är det ofta
omöjligt att reparera en sådan skada
ute på flygfältet. Om propellern inte
visar sig väga jämnt när den är färdig,
kan man avhjälpa detta genom att in-
lägga ett blyhagel på motsatt sida om
frigången.

Undre delen av nosblocket ska vara
ihåligt för att lämna plats för det ply-
woodstycke, i vilket den undre kroken är
fäst. Samtliga fyra krokar tillverkas i
Z-form för att hindra snodden att
"krypa".

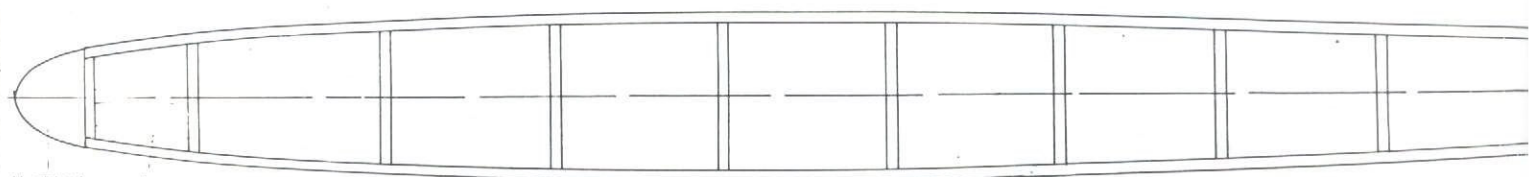
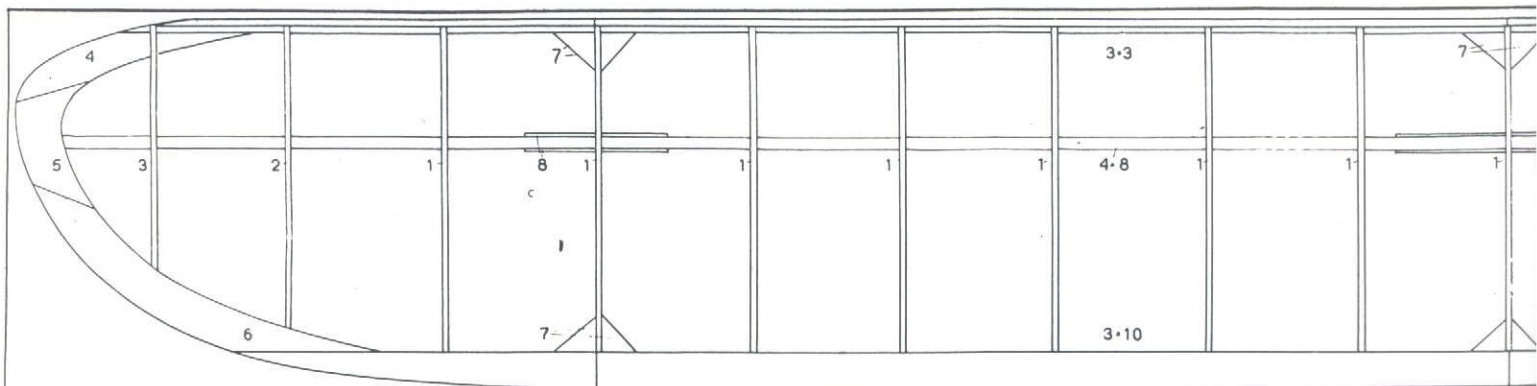
"Kraxens" utseende framgår av en
särskild detaljritning. Som redan förut
påpekats måste den göras så lätt som
möjligt, emedan man annars i värsta
fall kan bli tvungen att lägga in bly-
tyngder i nosen för att få fram tyngd-
punkten. Om möjligt bör man använda
sig av kullager mellan lagerbussningen
och kugghjulen. Bakre delen av axeln
böjs runt i en så stor ögla att man får
plats för "kraxpinnen", och löds fast i
kugghjulet. Vardera motorn består av 16
strängar 6,4 mm gummi.

Stabilisator och fena har framkant 3
x 4 mm, bakkant 3 x 10 mm och 1 mm
spryglar. Profilen är symmetrisk, "neu-
tral". Man bör tänka på att göra fenan
så stark som möjligt, emedan den an-
nars lätt bryts av då "kärran" går runt.

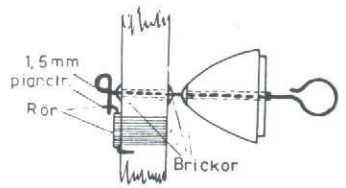
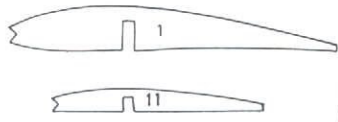
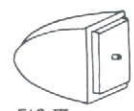
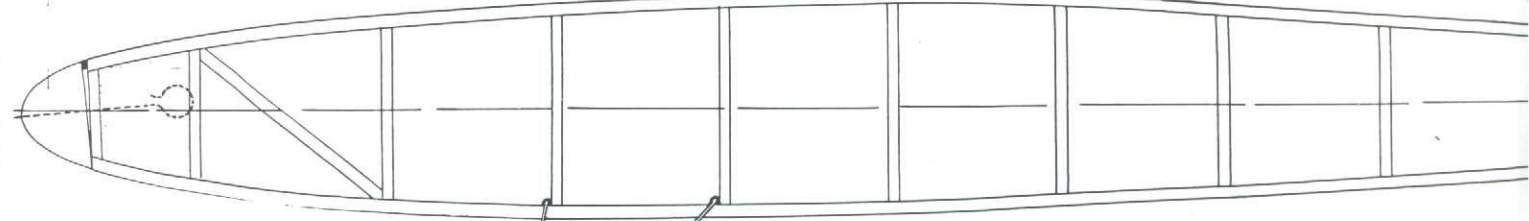
Vingen har profilen Göttingen 602.
Dess procentvärden är:

Proc. av Kordan	Övre	Undre
0	2,50	2,50
1,25	4,00	1,46
2,5	4,85	1,15
5	6,20	0,75
7,5	7,05	0,50
10	7,75	0,40
15	8,80	0,20
20	9,45	0,00
30	10,00	0,05
40	9,80	0,15
50	9,10	0,25
60	8,00	0,35
70	6,55	0,45
80	4,75	0,40
90	2,55	0,30
100	0,00	0,00

Vingen har utformats med klen fram-
kant (3 x 4) och torsionsnäsa av 1 mm
balsa. Mittbalken består av 4 x 4 och
bakkanten av 3 x 10 mm list. Hålet i
spryglarna för balken utförs lämpligen
så, att man fäster ihop alla spryglarna
och borrar igenom dem med 6 mm borr.
Strykarna infälls ca 2 mm i bakkant-
ten. Om vingen utförs noggrant har den
mycket ringa benägenhet att slå sig.
Om man vill vara säker på, att den inte
ska ha några möjligheter att göra det, till-
verkar man en vingbädd, som den får
vara fastspänd i mellan flygningarna.
Att ge några trimningstips lönar sig
inte. Tack vare vingprofilen och den neu-
trala stabilisatorn är modellen ganska
lätt trimmad.



Nosblock 3 mm



FRIGÅNG FÖR PROPELLER

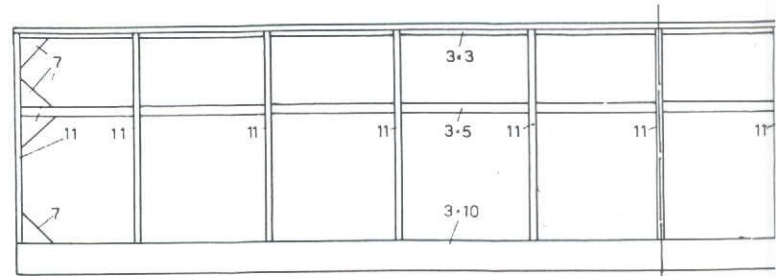
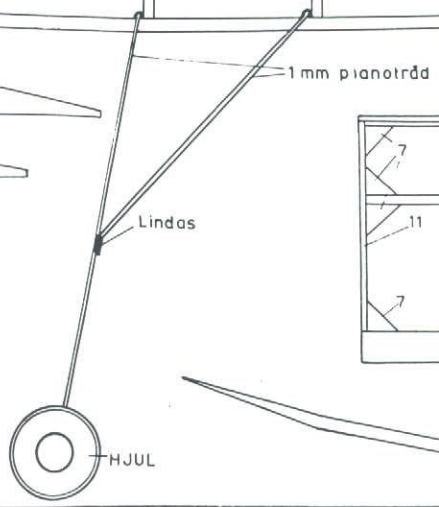
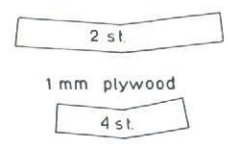
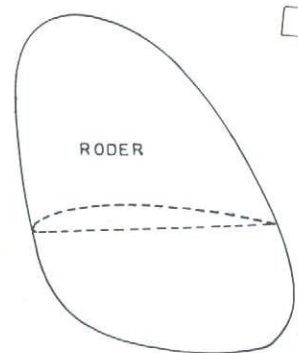
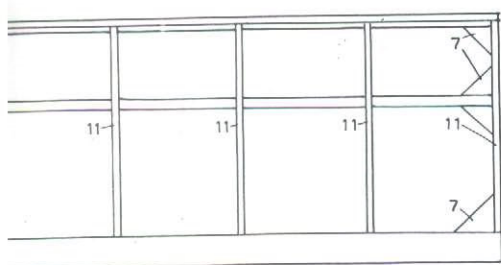
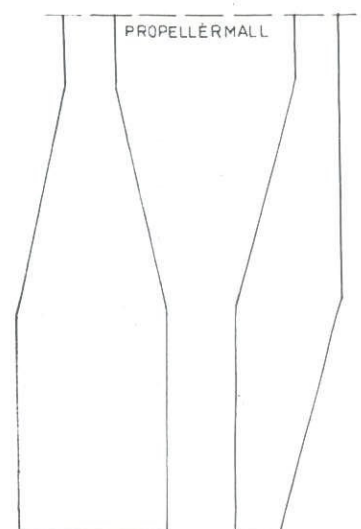
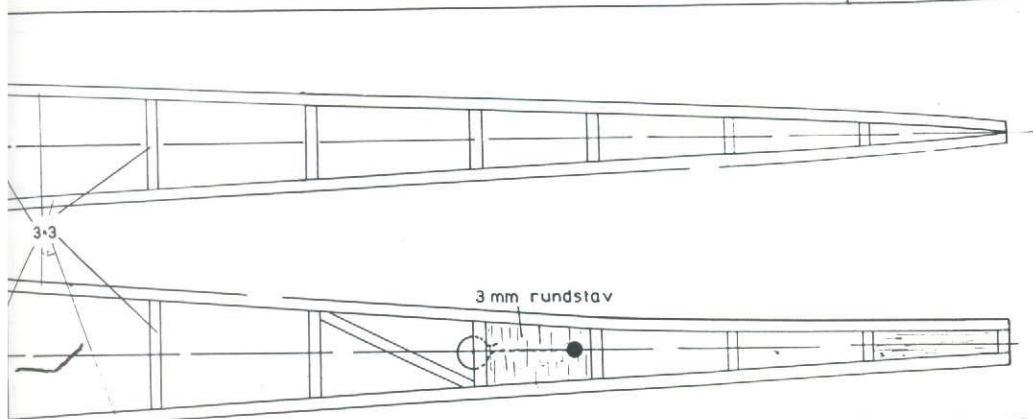
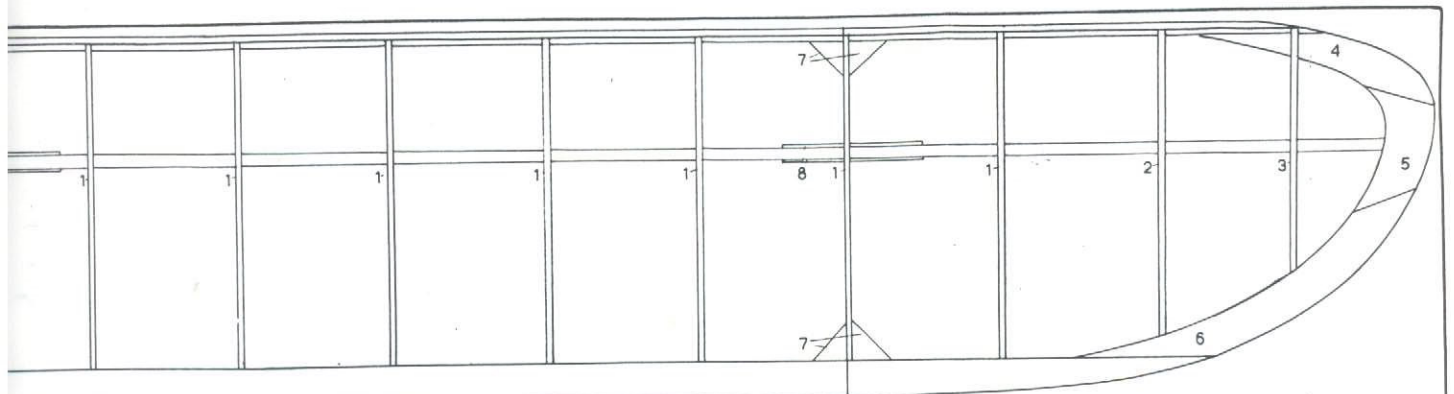


FIG. I

25 mm

80 mm



AMIGOS
Modell-Sport
 FALKENBERG

Sydafrika vill leka med flygplan från Falkenberg.

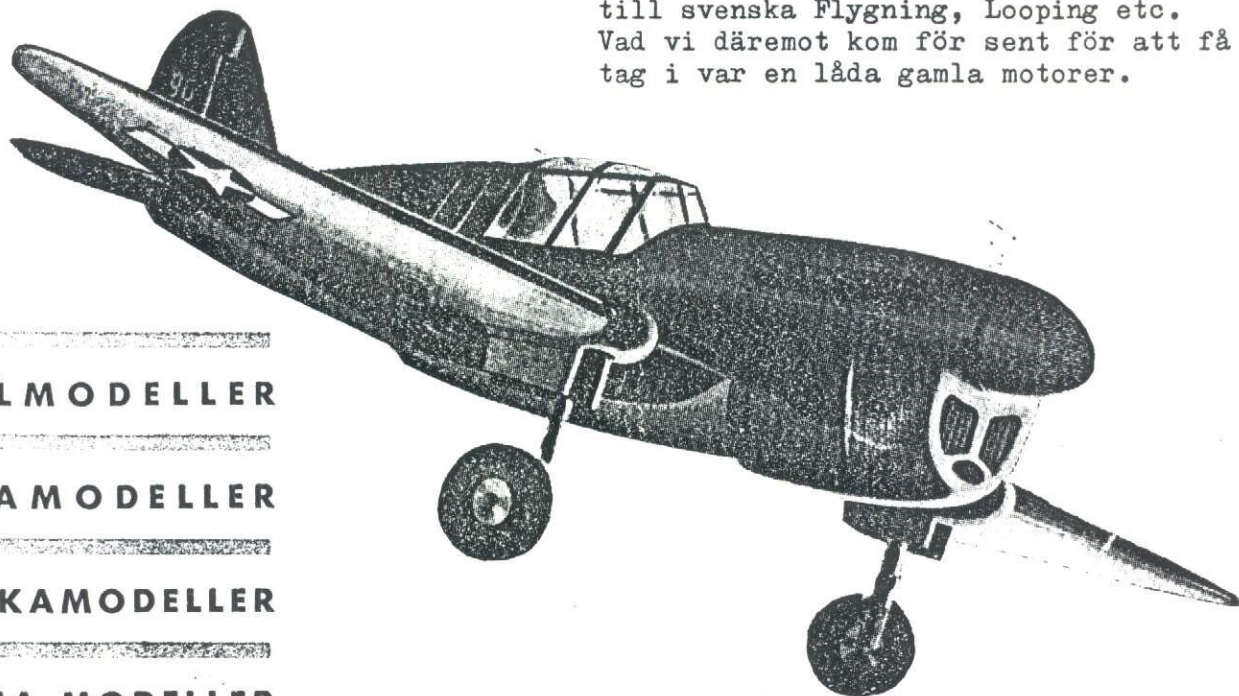
*Falkenbergspojkes hobby resulterade i verkstad där man
bygger bestseller-modeller åt utlandet.*

Ovanstående rubrik är saxad ur ej helt dagsfärska Hallands Nyheter från den 14 dec. 1945 och pojken i fråga är Anders Löfqvist. Sedermera titulerad fabrikschef var han grundare och ägare till vad tidningen Modellteknik år 1945 benämnde "...en av landets största och ledande modellfirmor...", nämligen Modell Sport i Falkenberg.

Tidigt i våras blev några av Halmstadredaktionens medlemmar hembjudna till Anders Löfqvist. Syftet var naturligtvis att prata modellflyg, men vi fick även tillfälle att "gallra" i hans bokhylla och ritningslåda... Bägge delarna hade dock varit utsatta för gallring i många år och det fram-

kom att Anders mer eller mindre kontinuerligt hållit på att avyttra sitt stora lager (samling) modellprylar och d:o literatur sedan hans firma upphörde 1960.

Undertecknad minns ett besök i Anders' välfyllda källare 1969. Som fattig student fick jag begränsa mina inköp, men allting var billigt, och då vi på kvällen vände kosan åt söder var min kamrats lilla Renault Dauphine till bristningsgränsen fylld med bl.a. friflygbyggsatser, kilovis med pianotråd, enorma buntar gammalt fint beklädnadspapper, balsastockar i enmeterslängder, ett par dussin 45 cm-Wakefieldpropellrar (gjorda av fångar på ökända Dartmoor-fängelset), lådor med diverse tillbehör, samt flera lådor gamla flyg- och modellflygtidningar, alltifrån Air Trails och Aeromodeller från sent 30-tal till svenska Flygning, Looping etc. Vad vi däremot kom för sent för att få tag i var en låda gamla motorer.



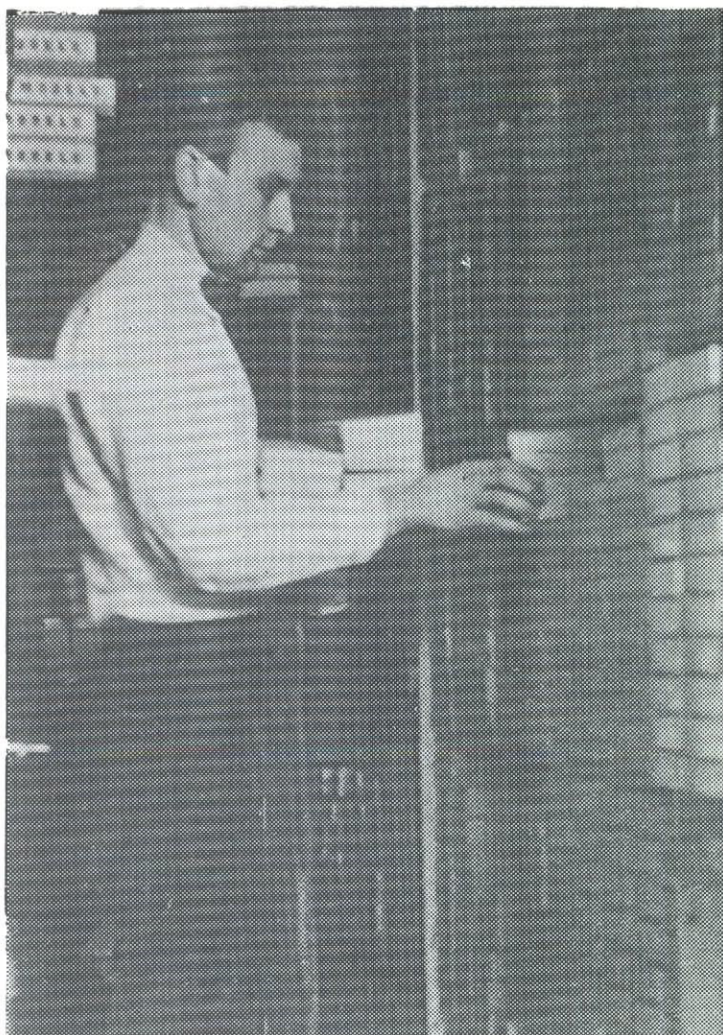
SEGELMODELLER

SKALAMODELLER

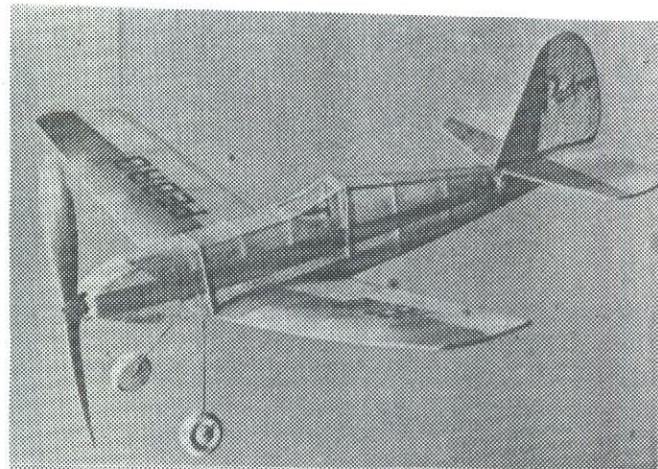
REPLIKAMODELLER

GJUTNA MODELLER

MODELL-SPORT
FALKENBERG



Den unge fabrikören i sitt välfyllda lager.



först en trampdriven kontursåg, med vars hjälp han sedan började tillverka egenhändigt ritade konstruktioner.

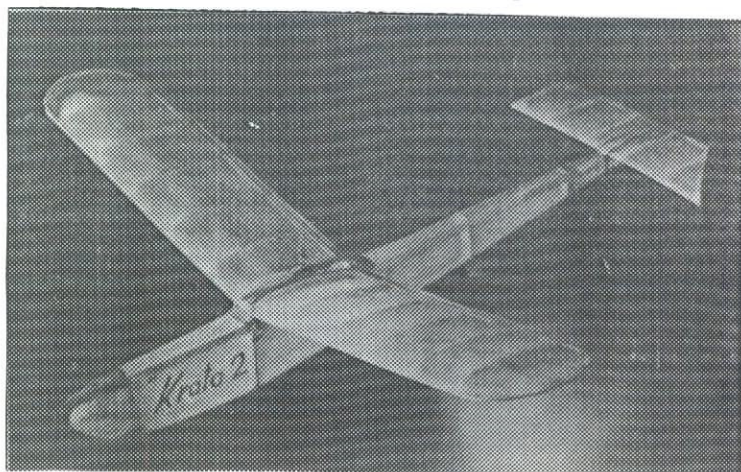
Sedan en liten annons i modellflygpressen visat att intresse för Modell-Sports konstruktioner fanns även utanför lilla Falkenberg utgavs den första katalogen 1944 (eftersom den föregicks av två prislistor kallades den Katalog 3), maskinparken utökades och personal anställdes. Medio 1945 fanns 5 anställda och under de tre år som man förutom postorderförsäljning även drev en liten hobbyaffär fanns 6 anställda. Redan vid den här tiden gick Anders' byggsatser på export, främst inom Norden, men även till England. Som redan framgått så gjorde lokalpressen stort nummer av att den 20-årige fabrikörens produkter exporterades till England f.v.b. till bl.a. Sydafrika. I artikeln nämnes bl.a. att "...zulu-negrerna säkert uppskattar de lätta men robusta svenska konstruktionerna i fur och lind..!"

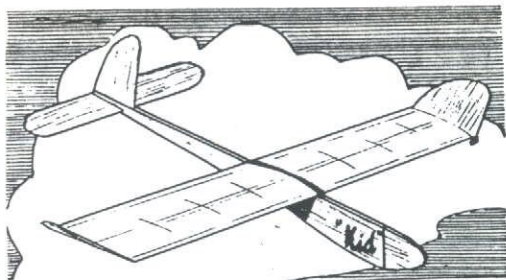
Intressantare är kanske att samtliga intervjuare frapperades av den goda andan bland firmans medarbetare och fabrikörens egen brinnande entusiasm. "På en verkstad, som bygger sin tillvaro på folks lekluvt och tävlingslust, blir det en särskild stämning, försäkrar den unge innehavaren...." i en intervju och i en annan Forts. på nästa sida!

Unga motorentusiaster som vi var så hade det varit bäst för vår sinnesfrid om Anders inte hade talat att lådan i fråga innehållit bl.a. Dyno-och Kometmotorer, tidiga E.D.-dieslar, några amerikanska bensinare och tyska BWM-pulse-jetmotorer...!

Från vårt senaste besök hade vi med oss en del ritningar av bl.a. Modell-Sports egen produktion, några tidiga kataloger (bl.a. dess första), böcker och modellflygtidningar samt, framför allt, en del livfullt skildrade glimtar ur firmans historia.

Modell-Sport i Falkenberg grundade Anders Löfqvist som blott 17-åring år 1943. Han var redan en aktiv modellflygare sedan flera år och den drivande kraften i stadens lilla modellflygklubb. Firmans verksamhet bestod första tiden i att återförsälja ett parti inköpta byggsatser till modellflygkamraterna i Falkenberg. Framgången gav blodad tand och i ett av föräldrarna utlånat uthus byggde han





KID

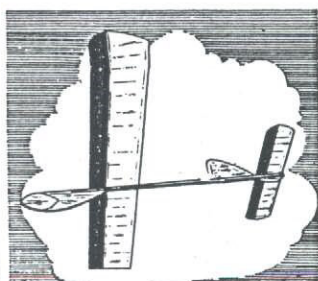
Forts. från föregående sida:

drar man slutsatsen att "...de ytterst få människor, som i praktiska livet får ägna sig åt sitt livs hobby, naturligtvis blir lyckliga..."

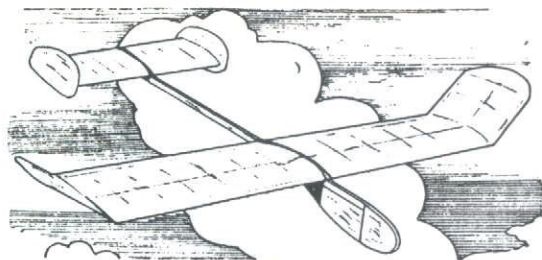
Replikamodeller, byggmaterial och tillbehör bestod sortimentet av under de första åren och tiotusentals av de förra såldes. De första flygande storsäljarna var glidplanen "KRATO I" och "KRATO II". I december 1945 hade sammanlagt mer än 9000 byggsatser av dessa tillverkats.

I den 20-sidiga Katalog 5 från 1946 hittar vi segelmodeller konstruerade av bl.a. Sigurd Isacson ("NORDANVIND") Rune "Bananen" Andersson ("JÄMI 3"), Malte Mårtensson ("OPTIMUS"), den tjusiga S 2:an "FALSTAFF" av Lars Sellaermark samt "den verkliga jättemodellen COBRA" med 195 cm spv., konstruerad av en av den tidens skånska modellflygstorheter Sven Dage Sjunneson. Något senare kom Modell-Sports egen nybörjarmodell "KID" (typ "VARGEN", "SPARVEN" m.fl.) och 1951 105 cm-modellen "SNIFF".

1947 kom balsat och gummit tillbaka och Anders konstruerade då 88-cm-modellen "AMIGOS", som han själv vann flera tävlingar med. Den hängde med ända till 1959 och borde vara en god Old Timer-modell idag. Efterfrågan på denna modell var tidvis så stor att Anders vid ett tillfälle beställde



SNIFF



JÄMI 3

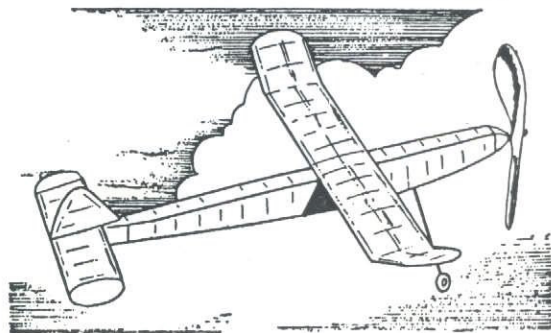
inte mindre än 5000 propellrar för den från ovannämnda fångelsesnickeri på Dartmoor!

En annan fin tävlingsmodell från 1950 var "TRUMFE" med 75 cm spv. (ej Anders' egen konstruktion), och året innan kom storsäljaren "SJÖFÅGELN", en 60 cm-modell med flottörer. Anders tror själv att det just var flottörerna, som gjorde denna modell så populär. Stavmodellerna "LÖVET", "JAGUAR", "FALKEN" och "PIRAT" kom ut 1949-50 och dubbeldäckaren "TOPPY" 1952.

På motorsidan hade Modell-Sport före 1951 sålt enstaka amerikanska bensinare samt några Dyno-och Komet-dieslar. Fr.o.m. 1952 års katalog (nr 6) finns hela E.D.-serien representerad och så fort Anders fått deras lilla "Baby" 0,5 cc i handen konstruerade han den näpna lilla pylonmodellen "KURIR". Av någon anledning kom den aldrig i produktion, men ritningen finns i gott förvar! Detsamma gäller en liten smäcker Jetex 50-modell, som Anders ritade några år senare.

Redan 1947-48 ritade Anders pylon-dieselmodellen "DIXIE", men det var flera år senare, som den kom ut som byggsats, sedan prototypen testats med en ED Bee Mk I. Med 92 cm spv. har den en del drag av FLYG-44 och tillverkades under hela 50-talet.

TRUMFE



Då firman stängdes fanns ett ansevärt lager "Dixie"-byggsatser kvar. Vid det i början relaterade besöket hos Anders Löfqvist fördes många av dessa byggsatser



förstår, är minst lika stor idag som när han började sin karriär som modellplansfabrikör i föräldrarnas uthus för 44 år sedan.....

Sten P.

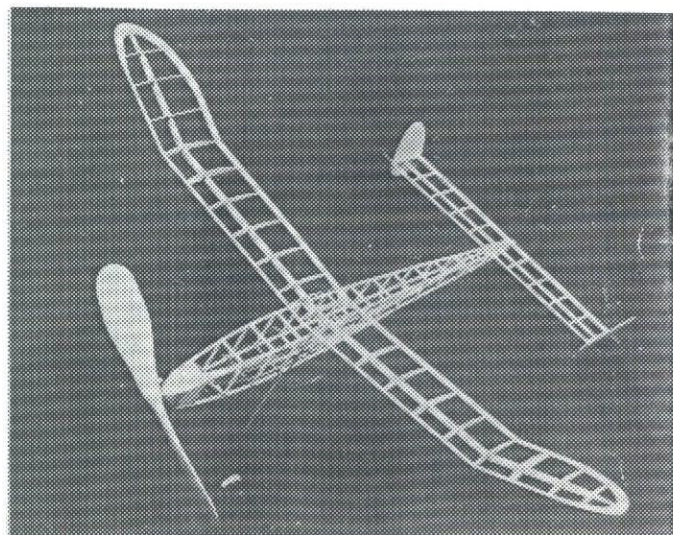
Red.s tillägg:

Av Anders Löfqvists konstruktioner har vi i Halmstad ritningar till "Sniff", "Kid", "Krato I", "Dixie", "Kurir", "Amigos", "Trumfe", "Sjöfågeln", "Topy", "Pedro", "Lövet" och den namnlösa Jetex-modellen. Vi skulle gärna vilja få tag i original eller kopior av ritningarna till "Krato 2" samt Sellermarks "Falstaff" och Sjunnessons "Cobra".

till Lund och användes i klubben som nybörjarmodeller. Dom tjänade sitt syfte väl, men visst önskar vi nu att de funnits kvar för distribution där de rätteligen hör hemma, nämligen bland OT-sällskapets medlemmar! Kvar har vi en komplett byggsats samt några ritningar och vi tror att "Dixie" skulle bli ett välkommet tillskott till ritningsbanken.

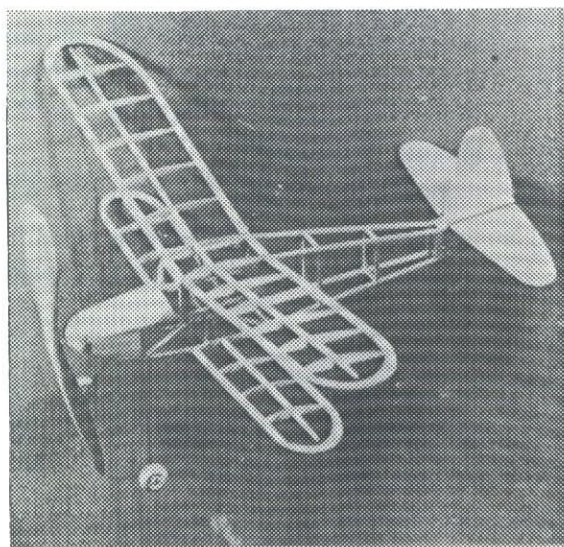
Vi har originalbyggsatser till "Sjöfågeln", "Pedro", "Krato I" samt "Dixie" och önskar köpa/byta till oss exemplar av övriga byggsatser. Detsamma gäller Modell-Sports kataloger nr 4, 7 och 8.

Sedan firman Modell-Sport lagts ner flyttade Anders till Halmstad, där han bl.a. fortsatte som modellbyggare i stor skala då han medverkade till tillkomsten av Miniland. Modellflygandet kom i bakgrunden, inte minst tack vare den tid hans andra stora hobby tog, nämligen samlandet av gamla jazz-skivor. Efter en del års frånvaro från aktivt modellflygande satte Anders igång med att bygga och flyga RC-modeller för ett par år sedan. Trots sviktande hälsa har han flera projekt i det större formatet på gång. Anders Löfqvists liv har inte alltid varit en dans på rosor och han sticker inte under stol med att modellflyget under de mörkaste perioderna har haft en direkt livräddande inverkan.



88 cm Gl:an 'Amigos'

Då vi träffade Anders berättade han om förra säsongens sista "flygning", som egentligen bara bestod i att han glidflög en modell på ett litet grönområde utanför hans bostad. En äldre dam iakttog honom från en balkong och då han kom i närheten utbrast hon harmset att "...han skulle skämmas, vuxna människan, över att hålla på med sån't där..!" Anders konstaterade något bittert att våra medmänniskors ofördragsamhet gentemot aktiviteter eller intresseriktningar, som de inte



Dubbeldäckaren 'Topy'

Forts. från sid. 2:

Red. har med stor glädje fått ta emot en artikel till detta nummer av Calle Sundstedt - se sid. 19! Den handlar om två potenta Wakefield-oldtimers, som ännu ej uppmärksammats här i Sverige. Ritning till en av dem presenteras här och ritningen till 'Yankee IV' kommer i ett senare nummer.

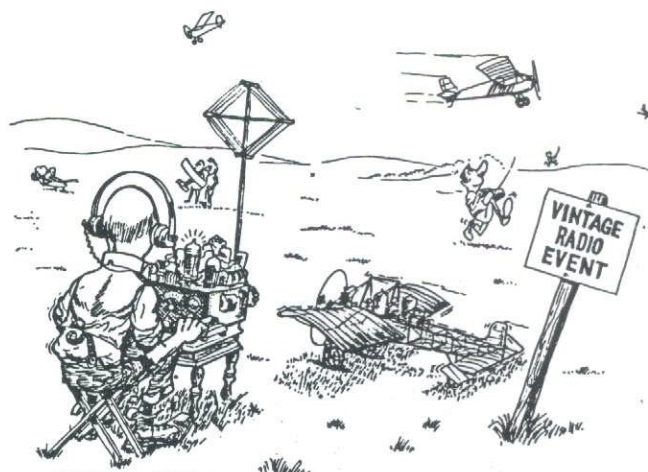
Ur den korrespondens, som föregick artikeln i fråga, skulle vi gärna vilja citera några rader ur ett av Calles brev:

"...För egen del känner jag viss tillfredsställelse över att lite grann ha bidragit till att vi här hemma får upp ögonen för något annat än gamla omöjliga svenska konstruktioner. Att de är omöjliga tycker jag visas av omdömen från de fåtaliga ännu kvarlevande tävlande friflygare vi har: "Äsch, oldtajmer, dom kan ju inte flyga"! Sätter man åt den som säger så och ber honom exemplifiera, kommer det fram exempel på folk som byggt någonting med skral propeller, nästan ingen V-form och fjolliga profilkombinationer - men gammalt. Jag tror för min del att om vi ska få snurr på OT-intresset, bör vi göra en dagsfärsk

och aktuell 'drajv' för t.ex. Simmers 'Gollywock', 'Dyna-Moe' och 'Jabberwock', som verkligen flyger bra trots ett format mellan 31 och 36 inches i spv. Alla tre finns i byggritning numera från den nya Oldtimer Models-firman i Van Nuys i Kalifornien..."

Nå, vad säger herrar oldtimer-flygare efter den salvan...?!
Sten P.

OLDTIMER R/C



En tävling i Oldtimer R/C-assist "3 + 3"-tävling genomfördes samtidigt med friflyg Oldtimer-mästerskapen på Nyköping/Oxelösunds flygplats, söndagen den 23 augusti. Tävlingsmomentet avsåg att under 3 minuter stiga och manövrera sig till bästa utgångsläge, varefter motorn stängdes av och planet i glidflykt flögs ner under 3 min. och landades på i förväg utmärkt plats.

Resultat:	1:a	2:a	3:e	Totalt felsekunder
1. Thomas Leijon, Playboy Sr.	+01	+04	+01 =	6
2. Thomas Leijon, Gladiator	+03	+06	+0 =	9
3. Thomas Nathanson, Falcon	+35	+02	+01 =	38
4. Gösta Leijon, Playboy Sr.	+41	+09	+57 =	107

ANNONSER

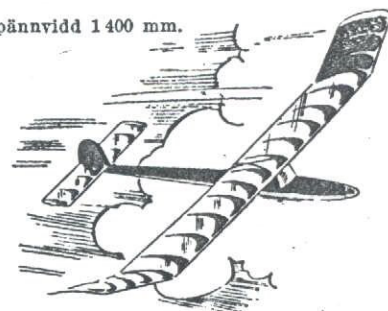
SÖKES : Ritning till AKM-II "STRATOS" från 1949
Börje Ekeroth, Box 173, 575 00 Eksjö. →

SÖKES : STARK - wish.
Arne Andersson, Box 3028, 611 03 Nyköping.

SÖKES : Ritning till "La Paloma".
Carl-Johan Eiroff, Hamiltons v. 29,
302 41 Halmstad.

AKM-II "STRATOS"

Spännvidd 1400 mm.



NYTT I RITNINGSBANKEN:

Junkers Ju 87	skala 1:25	520 mm spv	Wentzels	Kopieägare	SOL
Douglas DC 3	skala 1:25		Wentzels	--	SOL
Douglas DC 4	skala 1:25		Wentzels	--	SOL
Sune Starks Wakefield 1937		1110 mm spv		--	Örjan G.

OLDTIMER MASKINER FRÅN 1950

När beskedet kom att Oldtimer är sådant som konstruerats senast under 1950 blev jag nästan lycklig, inte bara glad, för nu kan jag äntligen bygga och flyga min barndoms drömmodeller!

Två av dessa sena gammaldagsmaskiner i Wakefieldklassen var publicerade i Model Airplane News, en i februarinumret 1950, den andra i januarinumret för 1951, vilket betyder att åtminstone amerikanerna fick ritning och artikel i handen lagom till julen 1950.

Den förstnämnda kärnan är den som kom på tredje plats i Wakefieldfinalen på Cranfield (i England) sommaren 1949. Konstruktören var en helt ung man vid namn Warren FLETCHER. Han har konventionella bärplan, möjligen kan dubbelfe-norna vara en extra finess, eftersom ändskivor lär ge bättre effekt åt stabilisatorn, men den gammalmodiga Eiffel 400-profilen på vingen var nog inte något aerodynamiskt framsteg då heller . . .

Kroppen är 8-kantig med en massa sköra papperssidor, som gör modellen mera till lagningsobjekt och färskvara i en långvarig hantering än de vanliga fyrkantiga lådorna, men tillsammans med den enbladiga lättfällda propellern och det infällda startbenet var lösningen nog ganska radikal och originell för sin tid.

Ritningarna är i skala 1:4 och det bör inte vara några större problem för den byggsugne att göra sin egen fullskalaritning.

Gummimotorn har en upplagd längd av 48 inches (122 cm) i varje sträng. Fletcher använde liksom hela USA-laget T-56-motor med dimensionerna 1/4" x 1/30". Strängantalet av denna motor tycks ha varit 16. Med dagens FAI-Rubber passar nog 13 eller eventuellt så lite som 12 strängar till den lilla behändiga enbladiga snurran. Hur man än gör måste man fläta motorn på vanligt sätt, för bortåt 60 % extra längd är mer än fjäderstoppet i propelleraxeln klarar. När jag försökt bygga och flyga den här modellen (det har hänt ett par gånger på 35 år!) har jag haft svårigheter med den långa motorn och flyttande tyngdpunkt, men det konstiga glidet kan också ha berott på rätt misslyckade plankningar av stabbens främre del . . .

Den andra Wakefielden är utprovad och konstruerad av Charles WOOD, som med hjälp av Model Airplane News lyckades sätta i gång en rejäl diskussion under 1951 om hur en modern wakefield skulle vara. Wood hävdar att det dummaste som modellflyget drabbats av på många år var **just** den flätade motorn. Dessvärre tycks han ha glömt den egentliga orsaken till att hans medtävlare inte fick samma stignert som han gjorde med sina modeller. Vi som sitter på långt, tryggt håll och kan bedöma händelserna för 35 år sedan vet att de flesta som flög med flätade motorer hade en övervikt på 40 - 50 gram, kanske mer än så i jakten på flera uppdragningsvarv, och det säger sig självt att sådant gör det svårt för en modell som skall lyfta sig själv i håret!

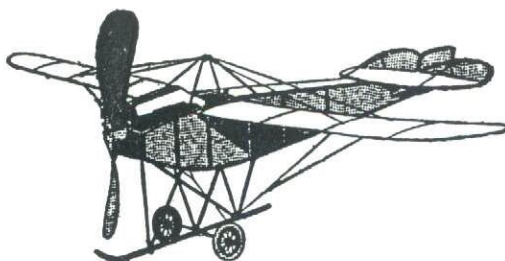
Wood rekommenderar också att man flyger med T-56-snodd, och konstigt vore det med något annat, eftersom tillverkaren av den snodden sponsrade USA:s landslag. Å andra sidan talar han om att de allra bästa resultaten har han fått med brittisk snodd från Dunlop. Av T 56 har han flugit med 22 strängar 1/4" eller 28 strängar 3/16". Dunlopsnodden var tjockare, av 1/4"-bredden behövde han bara 18 strängar, av 3/16"-bredden 22 strängar. Oberoende av fabrikat och bredd är alla motorer 33 inches långa (84 cm) och skall inte flätas. Fjäderstoppet på propelleraxeln tar hand om att stoppa snurrandet, medan det fortfarande finns lagom mycket spänning kvar i gummiknippen, så att tyngdpunkten ligger still och underverket glider lika bra alla flygningar.

Om jag i dag skulle bygga en YANKEE, skulle jag prova med 14 eller 16 strängar till den här propellern, för jag har bara tillgång till FAI-Rubber.

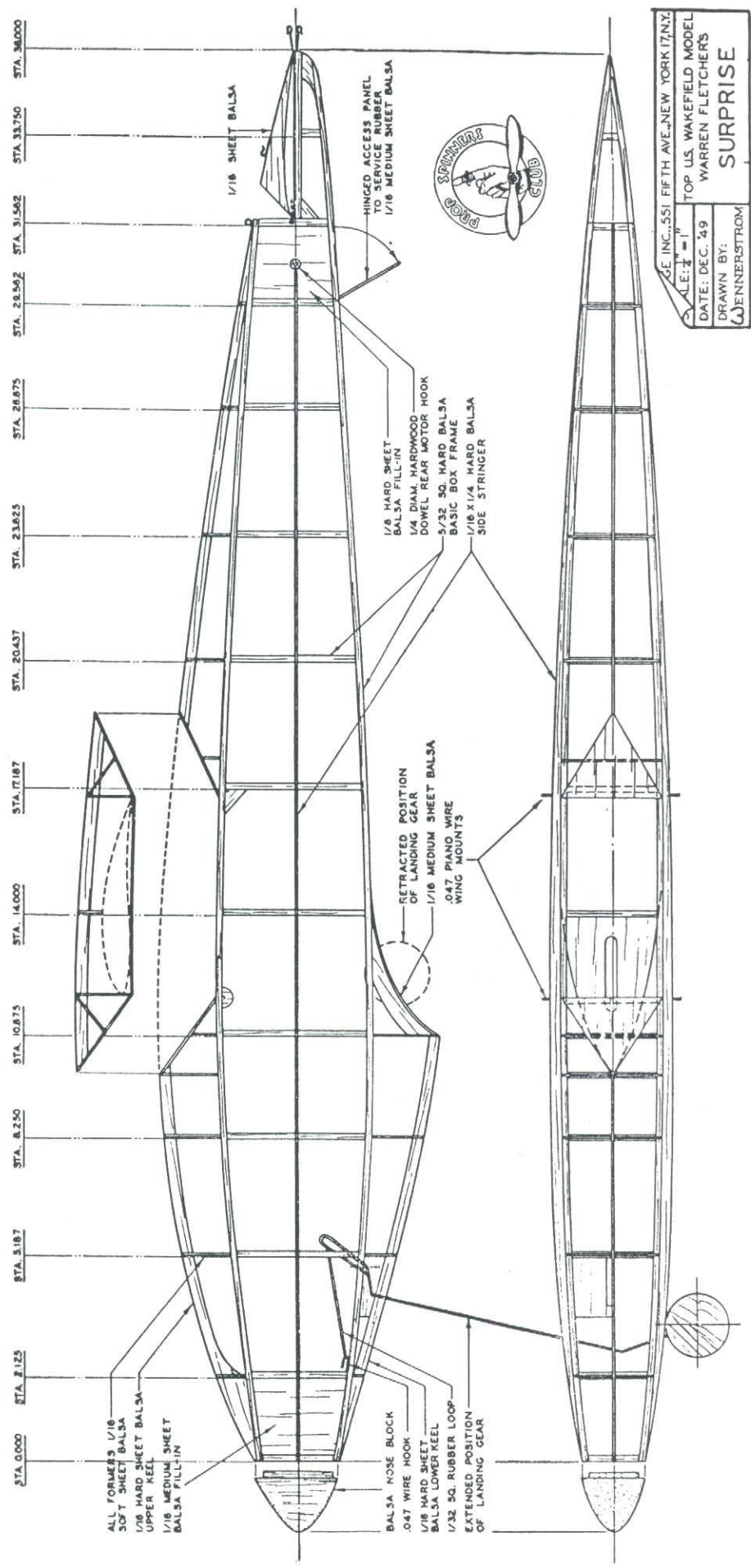
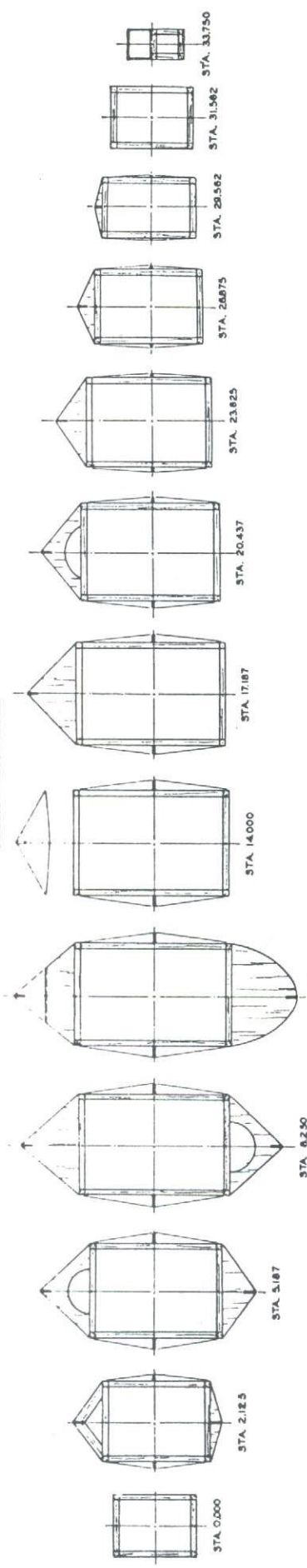
Liksom Fletcher har den här konstruktören förälskat sig i dubbelfenor i ändarna på en stabbe som är 33 % av vingens yta, men vingen är något radikalare i sin form genom att öronen gjorts framåtsvepta och avsmalnande, vilket ger ett bättre sidförhållande än den traditionella lösningen. Dessutom använder Wood en NACA-profil som har ovanligt lågt profilmotstånd för att vara så tjock som 12 % av kordan. Det handlar om NACA 4612, dvs. maximala välvningen av mittlinjen är bara 4 % av kordan och högsta punkten ligger så långt bak som omkring 60 % av kordan. Lägg till detta att Wood arbetar med en ganska smal kropp, som han utrustat med utbuktningar vid vingen och på magen för att försöka minska kroppens profilmotstånd, och man kan gissa att vi här har en wakefield som stiger som ett skott och som håller hyfsad glidfart med ganska låg sjunkhastighet . . . Landstället är förstås bara ett startben, som fälls in i magen på modellen efter lättning från startbordet. Den långa sneda linjen mellan nosen och startbenet på ritningen skall antyda en bomullstråd, som Wood bränner av med en fuse någon sekund efter lättningen, så att benet kan fälla in sig.

För egen del känner jag tydligt hur det vattnas i munnen vid tanke på den flygar fest som kommer då alla förberedelser är över och YANKEE-motorn laddats med 600: varv eller mera . . . Kan det bli 4 minuter i kvällsväder? Eller ligger potentialen närmare 5 minuter? Redan ritningarna av det svenskklingande namnet Wennerstrom lockar mig att försöka ett bygge. Hur känns det för dig?

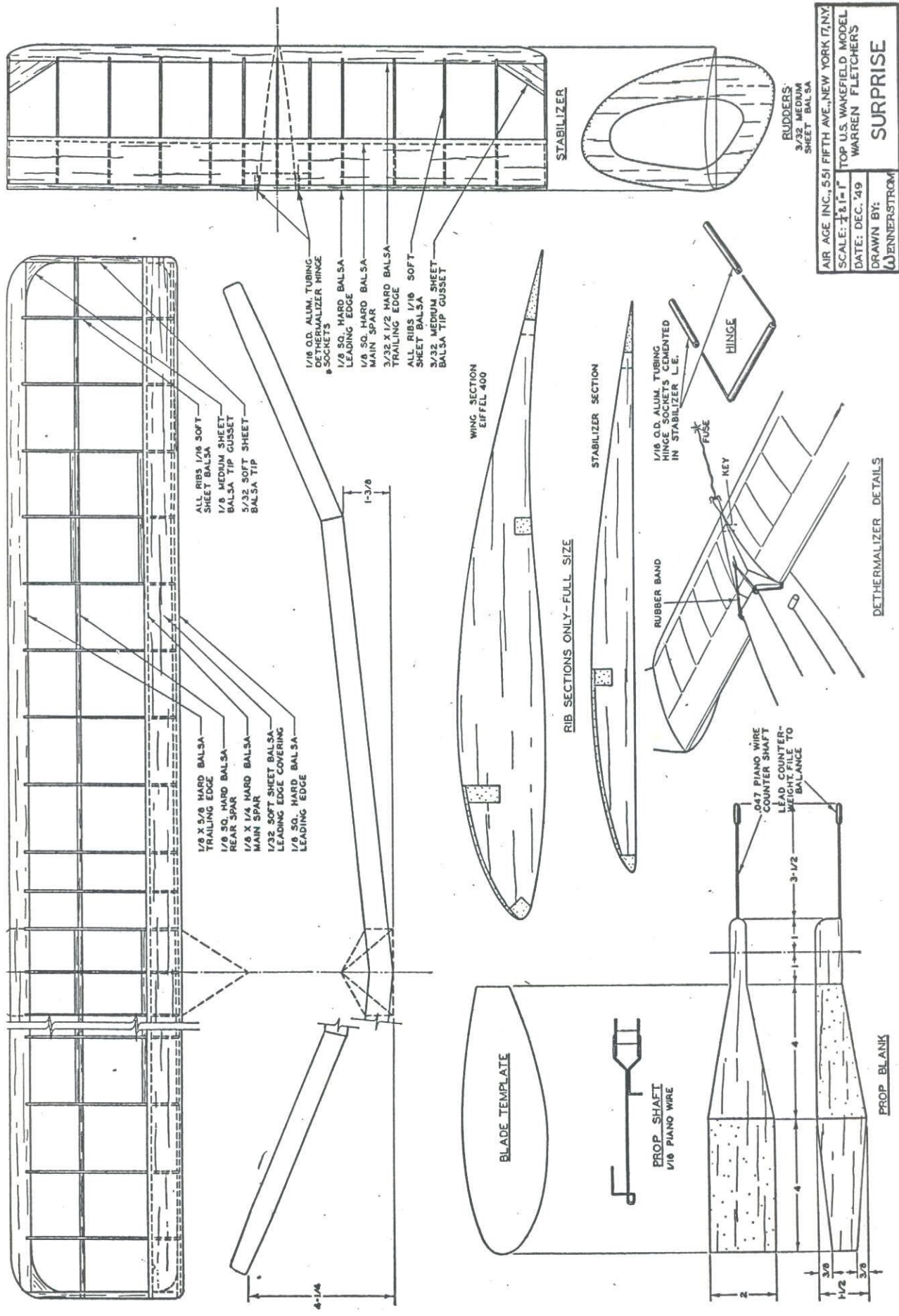
Calle Sundstedt



PLANE VIEW SECTIONS



GE INC., 551 FIFTH AVE., NEW YORK 17, N.Y.
 SCALE: 1" = 1"
 TOP U.S. WAKEFIELD MODEL
 WARREN FLETCHERS
 SURPRISE
 DRAWN BY:
 WENNERSTROM



AIR AGE INC., 551 FIFTH AVE., NEW YORK 17, NY
 SCALE: 1/8" = 1"
 TOP U.S. WAKEFIELD MODEL
 WARREN FLETCHER'S
 DRAWN BY: WENNERSTROM
 DATE: DEC. '49
SURPRISE

DETHERMALIZER DETAILS

OLDTIMER-DM I SKÅNE



Lennart Hansson markstartar sin 'Duplex' Wakefield.

Skåningarna har flera gånger tidigare arrangerat mindre OT-tävlingar och i sommar valde man att avsluta ett modellflygläger på Ljungbyhed med ett DM i OT. Trots en något dystert väderleksprognos samlades den 12/7 en tapper skara skåningar och hallänningar på F 5's skolflygfält och mellan häftiga regnskuror och tidvis kraftig vind testades pinalerna inför de

stundande OT-Mästerskapen. 2 min. maxtid och 50 m. lina bidrog till att hålla modellerna inom fältet (nästan). Mellan skurarna gick det att hitta både "flyt" och "lyft", vilket bl.a. Gunnar Stedt fick erfara då hans 'Flygfisken' försvann i dagens kanon-blåsa..

Skåningarnas man för dagen var nog annars Malte Mårtensson med både långa och tjusiga flygningar med sina stora S-modeller. Imponerade gjorde även Thomas Johanssons superlätta 'Trumf', som till syres helt ignorerade den hårda vinden!

Dagens snyggaste start tycker u.t. att Martti Bogdanoff gjorde med sin 1936 'Trophy Winner' då han i tävlingens slutskede duellerade med Lennart Hansson.

Medan DM-plaketterna naturligtvis stannade i Skåne skämdes hallänningarna inte över att troffa åt sig en del av priserna, trots att några av deras bästa modeller



Baltzar de Mare trimmade sin danska 'Spar Es' i den kraftiga vinden..



Gunnar Stedt med ett stadigt tag i sin tjusiga 'Band Box' Wakefield.

aldrig blev uppackade! Modeller i bagaget hade även Gunnar Stedt massor av. Vi ser fram emot kommande träffar, då vi hoppas få se hans 'Trumfe', 'Band Box' med flera Wakefield-modeller och en tjusig F-modell i luften!

Trots vädret genomfördes tävlingen med gott humör och skänst gemyt och vi tackar TRELLEBORGS MODELLFLYGLUBB för ett gott initiativ och väl arrangerad tävling!

Sten R.

P.S. Vid ett improviserat samkväm i en F 5-barack efter tävlingen pratades "gamalt modellflyg". Som utgångspunkt för intressanta diskussioner och hågkomster bland Skåne-flygarna blev Malte Mårtens-



C.J. Eiroff fick linbrott vid sin andra start med 'Scout' i S2.

Forts. från föreg. sida:

...sons klippböcker och fotoalbum från 30-och 40-talen. Vi hoppas kunna återkomma till detta material i ett senare nummer av OLDTIMER, men i anslutning till ovan refererade tävling vill vi

redan nu citera ett par rader ur ett tävlingsreferat i tidningen Arbetet för den 28 febr. 1943:

"...En del storflygare lyste dock med sin frånvaro. Bl.a. Rolf Dilot och Allan Dahl vågade icke riskera att kvadda eller att flyga bort sina modeller. En modellflygare bör emellertid för att få sina modeller att flyga perfekt icke avräckas av att det blåser hårt, ty kommer han med modeller, som aldrig har flugit i hård vind, till en tävling där dylikt väder råder, känner han sig ganska bortkommen...."

Det är så sant som det är sagt..!

Red.



Del av Resultatlistan från OLDTIMERTÄVLING den 12 juli 1987 på F5, Ljungbyhed

Klass A2

1. Thomas Johansson	Lund	'Trumf'	35 + 40 + 42 = 117 sek.
2. Malte Mårtensson	Aerokl i Malmö	'Trim'	29 + 20 + 24 = 73 sek.
3. Gunnar Stedt	Höganäs MFK	'Baby Toots'	22 + 27 - = 49 sek.

Klass B2

1. Bertil Dahlqvist	S Hallands MFS	'Tip Top'	78 + 75 + 120 = 273 sek.
2. Lars Andersson	Limhamns MFK	'Nimbus'	65 + 67 + 56 = 188 sek.
3. Sten Persson	S Hallands MFS	'Clipper'	70 + 32 + 77 = 179 sek.

Klass C2

1. Anders Håkansson	Aerokl i Malmö	'Laban'	85 + 120 + 120 = 325 sek.
2. Sten Persson	S Hallands MFS	'Prim'	120 + 120 - = 240 sek.
3. Lars Andersson	Limhamns MFK	'Hugin'	61 + 56 + 64 = 181 sek.

Klass D

1. Lennart Hansson	Aerokl i Malmö	'Duplex'	110 + 113 + 100 = 323 sek.
2. Martti Bogdanoff	Limhamns MFK	'Trophy'	62 + 110 + 84 = 256 sek.
3. Lars Andersson	Limhamns MFK	'Tempo'	105 + 106 - = 211 sek.

Klass S1

1. Sten Persson	S Hallands MFS	'Sunnanvind'	71 + 120 + 94 = 285 sek.
2. Kurt Sandberg	S Hallands MFS	'HW-43'	62 + 120 + 88 = 270 sek.
3. Sven Rågvall	S Hallands MFS	'Reynold'	51 + 80 + 71 = 202 sek.

Klass S2

1. Malte Mårtensson	Aerokl i Malmö	'Optimus'	81 + 72 + 120 = 273 sek.
2. Kurt Sandberg	S Hallands MFS	'K.S.-46'	82 + 69 + 120 = 271 sek.
3. C.J. Eiroff	S Hallands MFS	'Scout'	85 + 56 + 120 = 261 sek.