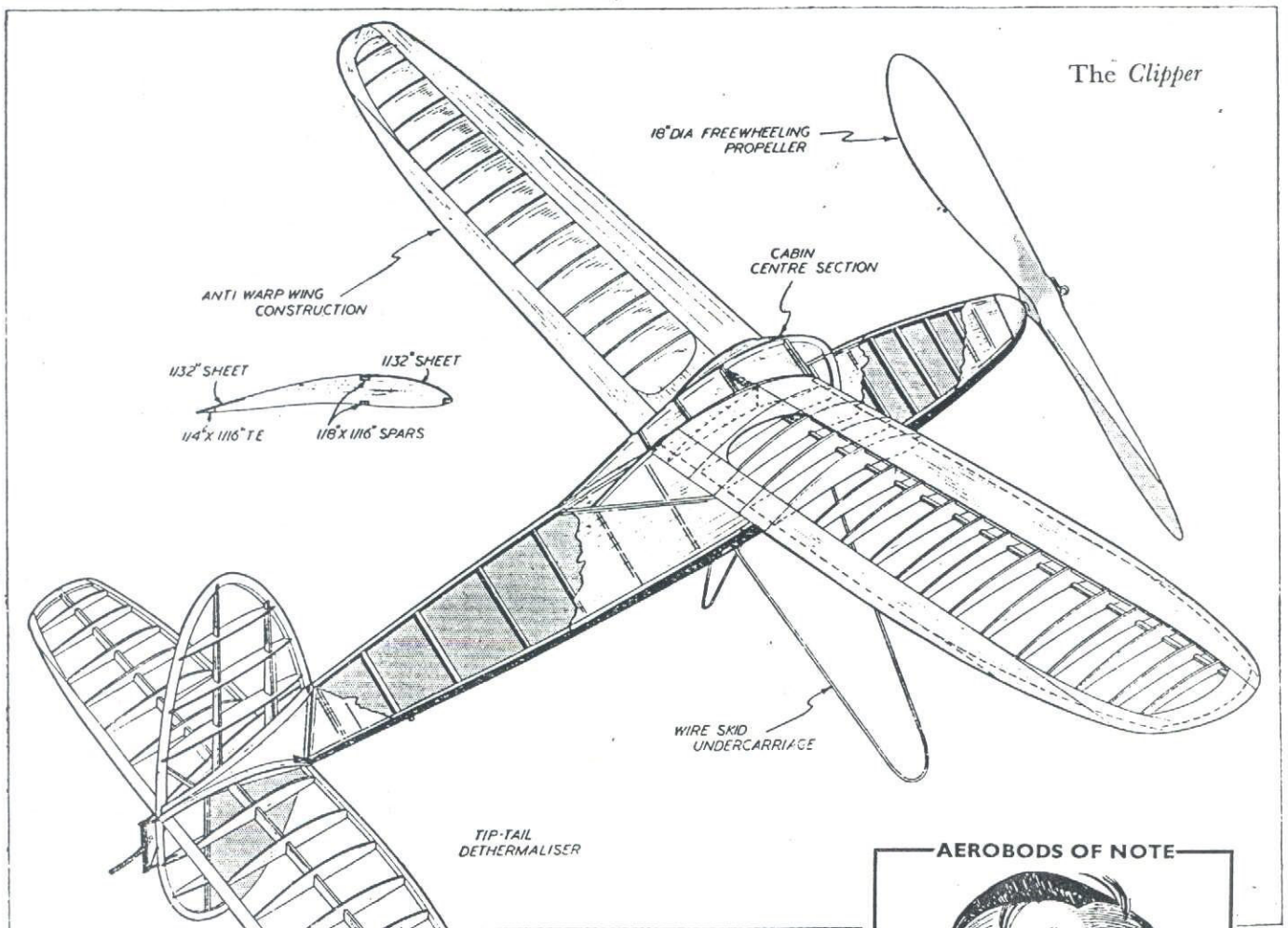
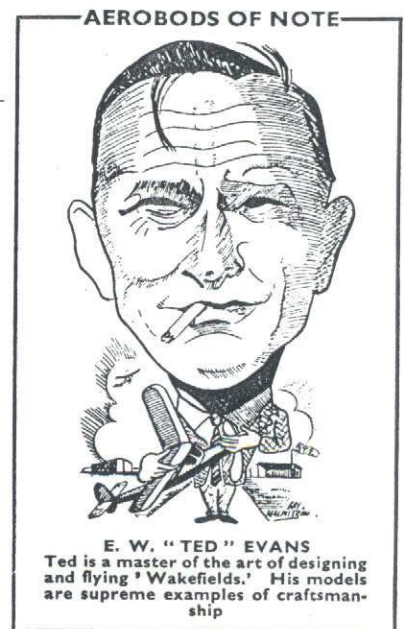


OLDTIMER

SPECIALTIDSKRIFT FÖR MODELLFLYGARE Nr 2.1988



**OLDTIMER I TYSKLAND
T. WIEDLING BERÄTTAR
TED EVANS
RITNINGAR**



"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. 17 Nr 2/1988. Medlemsavgift 75:-/ år.

Detta nummers red.; Sten Persson, Halmstad.

Förhoppningsvis är det lika fint sommarväder, då Du läser dessa rader, som det är då de beskrives och som lax på löken bjuder härmed Halmstad-red. på sommarnumret av den tidning, som vi helt anspråkslöst tror är OT-medlemmarnas mest efterlängttade läsning....

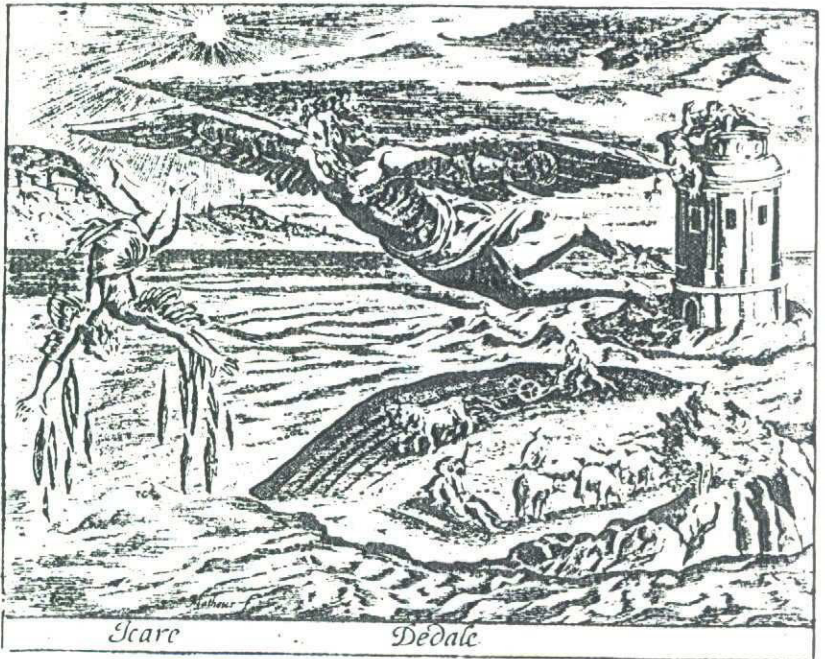
Av familjeskäl har redaktören haft ännu mindre tid än vanligt för modellflyg och författarskap och för detta nummers tillblivelse kan vi bl.a. tacka Tor Wiedling, Rolf Astervik och Karl-Johan Eiroff för gedigna bidrag, samt övriga SHMFS-medlemmar för assistans med kopiering, häftning och distribution.

Av tidsbrist har insända bidrag använts direkt, vilket betytt att typografin ej är enhetlig. Vi tror dock att kvalitén på artiklarna mer än väl kompenserar detta - alternativet hade i värsta fall varit ingen tidning alls.....



Red. har länge frestats att för OLDTIMERS läsare översätta en eller annan snutt ur tidningen "Model Builder"s spalt "Dear Jake - Advice for the prop-worn", där fikativa insändarfrågor får mer eller mindre vansinniga och/eller sjuka svar av "Dear Jake", som bl.a. lätt kan förledas att hålla med om att hans hjärna består av Roquefort-ost...

Spalternas innehåll har sällan anknytning till just vår typ av modellflyg och dessutom är de



oftast så fulla av ordlekar, att de förlorar både charm och mening i översättningen. Den här lektionen handlar dock om antikt flyg och är speciellt aktuell i dessa dagar, då Egeiska Havet besegrats med "trampflygplan":

Dear Jake:

Jag har just sett en dokumentärfilm på TV om muskeldrivna flygplan. The Massachusetts Institute of Technology har ett, som döpts till Daedalus. Namnet verkar bekant, men jag kan inte riktigt placera det. Var kommer det ifrån?

En som inte minns.

Kära 'En som inte minns':
Daedalus är en tragisk figur ur den grekiska mytologin. Det berättas att han var en arkitekt från Aten, som togs tillfånga av minoerna på Kreta och tvingades bygga en enorm försvars-labyrint åt kung Minos.

Forts. på nästa sida:

Forts. från föreg. sida:

I ett försök att fly konstruerade han vingar av fjädrar och vax åt sig och hans son Icarus. Tillsammans flög de över den minoiska muren mot friheten.

Tyvär var Icarus en typisk tonåring. Trots sin faders varningar flög han för högt och för nära solen, varvid vaxet i hans öron smälte. Han kunde därför ej höra instruktionerna från kontrolltornet och kraschade vid inflygningen till landning.

Utom sig av sorg efter denna tragedi levde Daedalus i ensamhet i tre år, varefter han tog anställning hos Boeing.

Jake



Efter en försiktig "påstötning" kom det ett brev till red., som vi gärna återger: "...Översänder härmed ett ungdomsfoto från 1940 av konstruktören till "Stratosphere". Modellen på fotot har en något annan planform på fena och stabilisator än på den ritning, som var införd i "Flygning". Tydligt gjorde jag en del modifieringar av prototypen. Sålunda har vingen på bilden färre spryglar än på "Flygnings" ritning.

Den modell jag hade på Skavsta var ännu en variant. Jag iddes inte att bygga med torsionsnäsa och avrundade vingspetsar. Bifogar även en liten uppsats om hur jag kom in på flygning i min ungdom. Jag vet inte om den kan ha något allmännare intresse. Hoppas skrivfelen inte är för talrika!

Hjärtliga hälsningar
T. Wiedling....."

Tack, Tor, både för foto, originalritning till din "Stratosphere" och för uppsatsen! Den senare är garanterat av allmänt intresse och återges i sin helhet på sid. 10 f.f.

Den 75-cm-modell, som det handlar om, gav på SM 1987 ett mycket potent intryck. Den publicerades i nr 18/1940

av tidskriften "Flygning" och i "OLD-TIMER" 2/76. Kanske något för ritningsbanken?!

P.S. OT-medlemmar: gör som Tor Wiedling, skriv om tidiga modellflygupplevelser, antingen egna eller intervju någon "oldtimer", som ni känner!



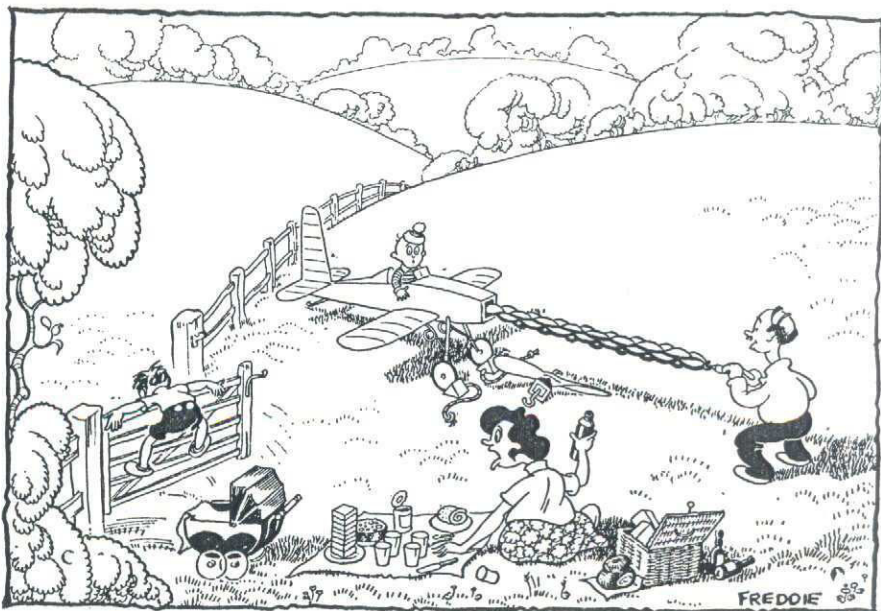
"Att vara eller inte vara" har länge kunnat sägas vara gummibandsflygarnas valspråk, med tanke på tillgången på bra gummisnodd. Via FAI och "Champion" har vettiga ersättare för "Pirelli" kommit de senaste åren, dock ej utan hakar.

Problemen med ojämn kvalitet hos FAI-snodden har redan beskrivits i "OLDTIMER" 1/87 och nu kommer ännu mer alarmerande rapporter från "Champion Model Products". Deras gummi har ju varit bra nog att vinna VM i Wakefield med, men kvalitén på råmaterialet är nu så dålig att man inställt tillverkningen.

För att uppväga dessa dåliga nyheter vill vi nämna att vi framöver kan komma att få bra gummi från - jo, Kina! Provsändningar har testats av amerikanska och engelska friflygare och befunnits vara av mycket god kvalitet. Egenskaperna skiljer sig i flera avseende från t.ex. FAI, men Dave Hipperson i England beräknar att det kinesiska gummit över lag är 25-30% bättre än FAI!

Och namnet på detta nya underverk? Jo, "PANDA".....!! Så nu är frågan: När får vi tillfälle att prova "Panda", K-A ?!

Forts. på sid. 23:



"ERNIE, STOP SWINGING ON THAT GATE, YOU'LL BREAK YOUR NECK"

OLDTIMER I TYSKLAND

Utvecklingen av tyskt modellflyg och, icke minst, tillämpning av de rön, som gjordes i Tyskland inom lågfartsaerodynamikens område, hade under 20-och 30-talet ett ganska stort inflytande på svenskt modellflyg. För oss kan det därför vara av speciellt intresse att veta att en tysk OT-rörelse nu sent omsider håller på att växa fram.

Redan före 1983 var den kände modellflyghistorikern och samlaren Gerhard Everwyn i färd med att distribuera ett OT-blad (ja, ett A4-ark!) och eftersom det var trögt i portföljet var det hans ambition att få ihop en all-europeisk Oldtimer-organisation - EUROSAM - och utnyttja "skjutsen" från det mycket aktiva engelska "SAM" och i viss mån även de franska och italienska OT-organisationerna.

Sedan 1985 har han dock kommit i skymundan, då en annan grupp OT-entusiaster med Friedhelm Mink i spetsen bildade ANTIK MODELLFLUGFREUNDE DEUTSCHLAND e.V. Verksamheten har till stor del bestått av PR-verksamhet med talrika utställningar och tävlingsträffar med inriktning på vissa klassiska modellkonstruktioner, tävlingsplatser etc. Man har beaktat G. Everwyns intentioner beträffande internationellt utbyte. I "tävlingskalendern" för 1987 kan man sålunda hitta, förutom träffar på Wasserkuppe och andra tyska platser, evenemang som OT-veckoslut på Old Warden i England, OT-tävling i Österrike samt "Euro-OT-träff" i Frankrike.

Man flyger huvudsakligen segelmodeller, ej minst av hangtyp. Gummimotormodeller är det tunn-sätt med, men antalet motormodeller ökar kraftigt. Reglerna är i våra ögon liberala, med "praktiska" modifikationer tillåtna. P.g. a. fältbrist är de flesta modeller försedda med RC.



Everwyns lilla blad har sedan okt. 1986 ersatts med kvartalstidningen "ANTI-K RUNDSCHAU". Utgivningen är, liksom här, beroende av ett fåtal personer. Då redaktören Paul Hucke varit svårt sjuk det senaste året har det blivit därefter med utgivandet. Några ritningar ur tidningen bifogas den här artikeln.

Tidningens innehåll består ej minst av enskilda modellbyggares berättelser och intressant är att läsa om hur modellflygare mot alla odds (inkl. förbud) i ett sönderbombat land försökte utöva sin hobby. För de flesta tyskar under efter-

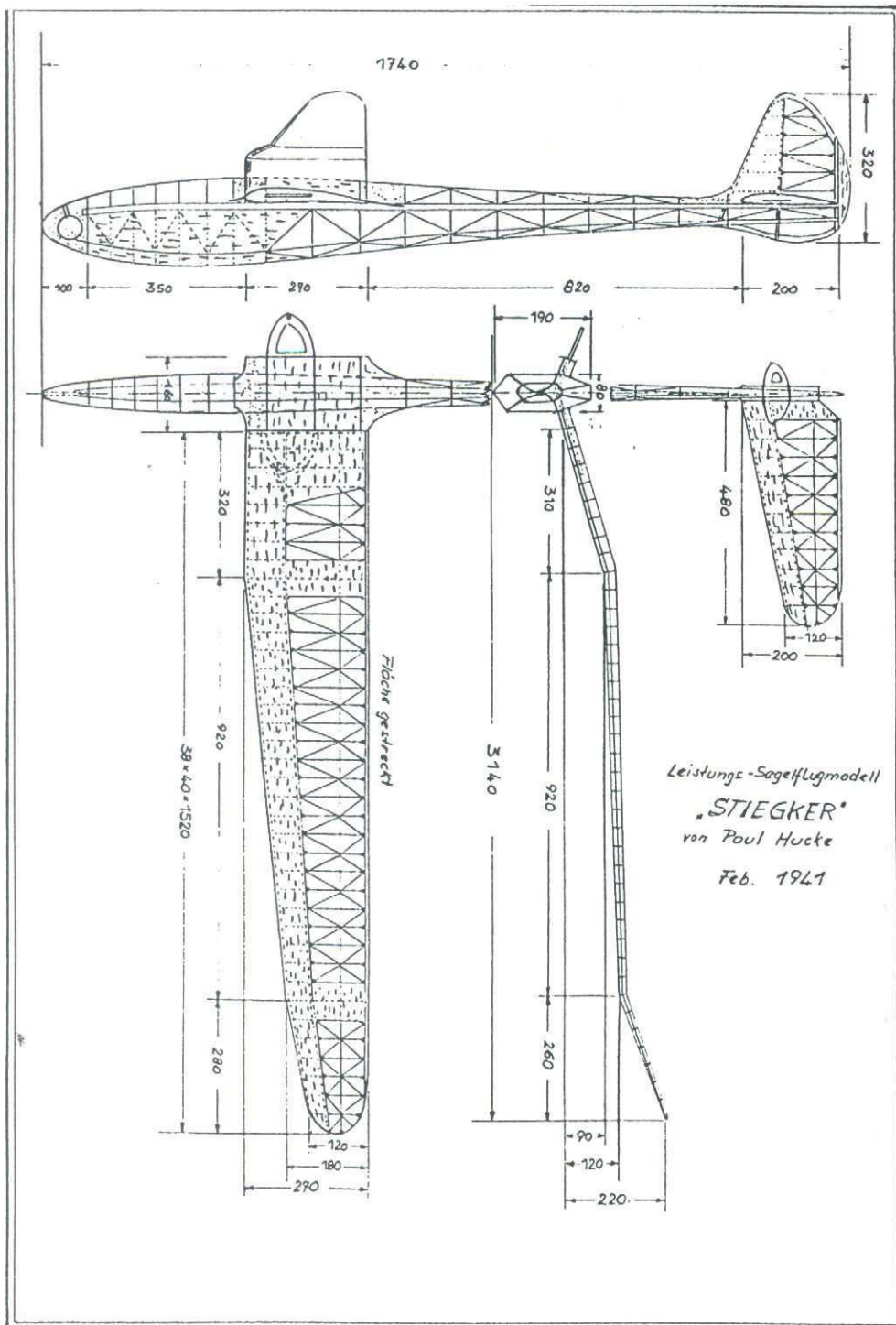
Antik-Rundschau

Redaktion: Postfach 10, Antik-Modellflugfreunde Deutschland e.V., 34120 Schwesinghausen

Oktober 1986

Modellflug





sena kvällstimmar trimma sina modeller!

En av anledningarna till den sena OT-utvecklingen i Tyskland är att den "intressanta" tidsperioden utgör ett stycke historia, som man länge valt att sopa under mattan. Att samla och dokumentera material från tiden 1930-1945 är fortfarande känsligt och både G.Ewervyn och Paul Hücke har för red. berättat om hur de blivit misstänkta för Nazisympatier, då de försökt forska i den tidens modellflyg, som ju delvis var starkt politiserat.

Båda ovannämnda har lyckats samla ihop omfattande ritnings- och litteraturarkiv, den förre även en enorm modellmotorsamling. Paul Huckes arkiv står till de tyska OT-flygarnas förfogande och red. har en delvis illustrerad ritningslista, som torde täcka det mesta av vad som flögs i Tyskland mellan 1933 och 1950. Ritningskopior kostar mellan DM 8 och DM 24.-/st. Om Du söker något speciellt från den här tiden så kan Du kontakta under-teknad, som kan förmedla en ev. beställning.

På nästa sida finns ett axplock av ovannämnda modeller illustrerade.

Sten P.

Forts. från föreg. sida:

krigstiden utgjorde husrum och mat för dagen problem tillräckligt. Redogörelser för vilken uppfinningsrikedom, som kom i dagen för att med lagliga och o-lagliga metoder få ihop fanér, beklädnadsmaterial, lim etc., vittnar därför än en gång om styrkan i vår speciella hobby.

För en del var det en (kanske moraliskt välbehövlig) utmaning att under näsan på kontrollmakterna gjuta modellmotordelar hemma i källaren eller att under

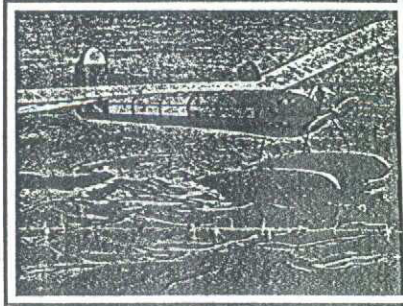
Modellflygmuseum i Tyskland

I anslutning till ovanstående artikel vill vi gärna omtala att de tyska modellflygarna kan ståta med ett eget museum, eller i varje fall en egen sektion i ett större museum. Red. veterligt är det bara amerikans

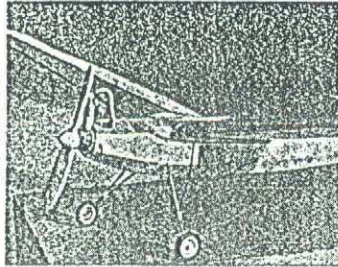
Forts. på sidan 7:

BAUPLÄNE

für
Benzinmotor-Flugmodell

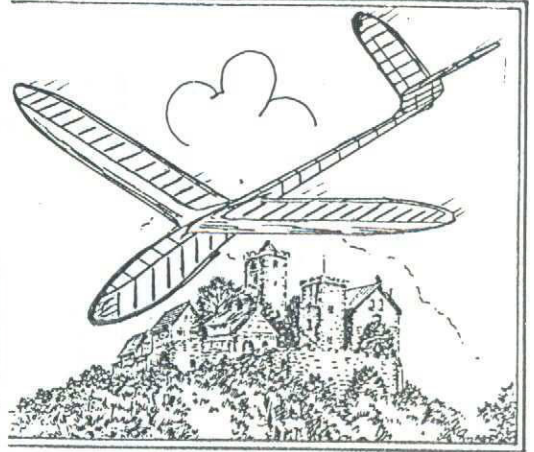


MOTORFLUGM
„SAUSEW



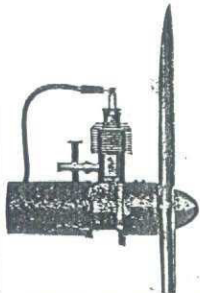
von Jochen Haas, Ka
(Reidssieger in Borkenber

LEISTUNGS-
SEGELFLUGMODELL



„Wartburg“

VON
Paul Hücke, Eisenach/Thür.



mit
Kratzsch-Mo



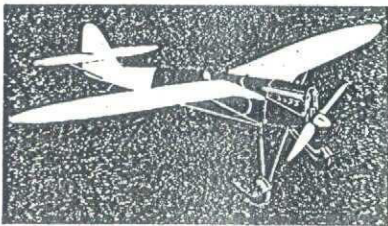
Walter Kratzsch, Mo
Gössnitz (Kr Altant

Dieses glühendes Flugmodell, auf Grund vieler Erfahrungen ist
Heranagende Flugeigenschaften.
Der Bau dieses Flugmodells ist nicht für Anfänger, sondern für Fortgesch.
Spannweite 1700 mm Tragflügel
Länge über alles 1045 mm Tragflügel
Fluggewicht 900 g Motor „Kra
Bestell-Nr. 11 Preis RM. 1,90



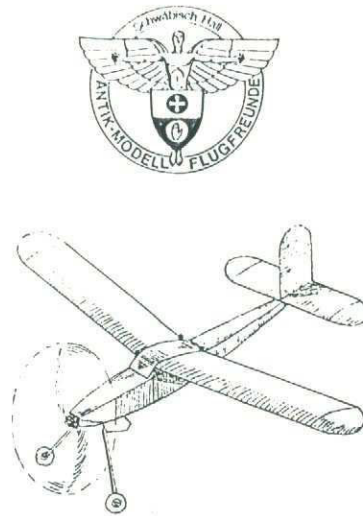
Walter Kratzsch
Gössnitz

Benzinmotor-
Flugmodell HS 100



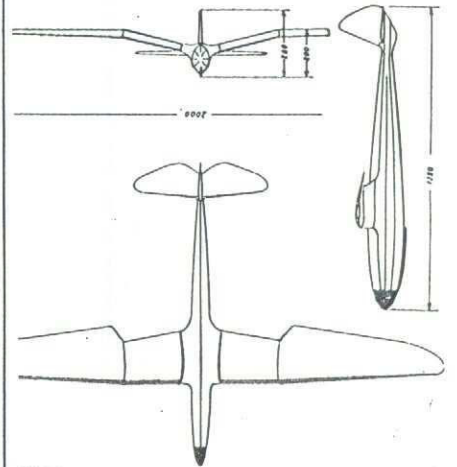
NSFK-
Mitteldecke

Segelflugmodell



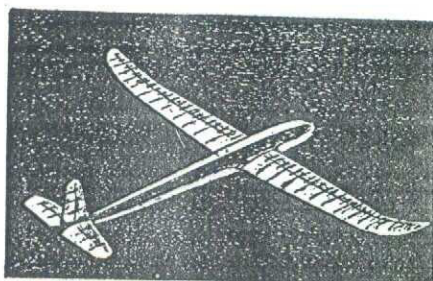
NSFK-Bauplan Nr. 6
Gummimotor-Flugmodell
„Borkenberge“
Herausgegeben
vom Vorsitzenden des NS-Fliegerkreises Berlin

Leistungs-
segelflugmodell Ng 18



Haubvogel II

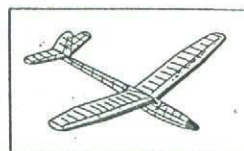
von N. Gilg, Regensburg
entspricht den Vorschriften der FAI



Von NSFK-Obertruppführer Hans Wiegands, Kulmbach

Herausgegeben vom Korpsführer des NS-Fliegerkorps

SPEL'S FLUGMODELL-
BAUPLÄNE



Segelflugmodell der intern. A2-Klasse

GEIER

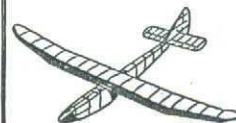
von
Dipl. Ing. Rudolf Salzmann

JOSEF SPEL
Flug-Schiffs-Eisenbahnmodellbau
Pläne-Werkstätte
WIEN N. WIEDNER HAUPTSTRASSE 66

LEISTUNGS-SEGELFLUGMODELL

„GROSSER ALBATROS“

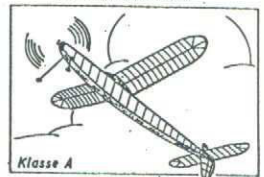
VON JOSEF SPEL, WIEN



JOSEF SPEL

FLUG- UND SCHIFFS- MODELLBAU - PLÄNE - WERKSTÖPFE
WIEN N. WIEDNER HAUPTSTRASSE 66

Herausgegeben im Auftrage der
Modellflugentwicklungsgruppe
des „Flugring - Austria.“
ALLE RECHTE VORBEHALTEN.



Klasse A

FAI-GUMMIMOTORFLUGMODELL

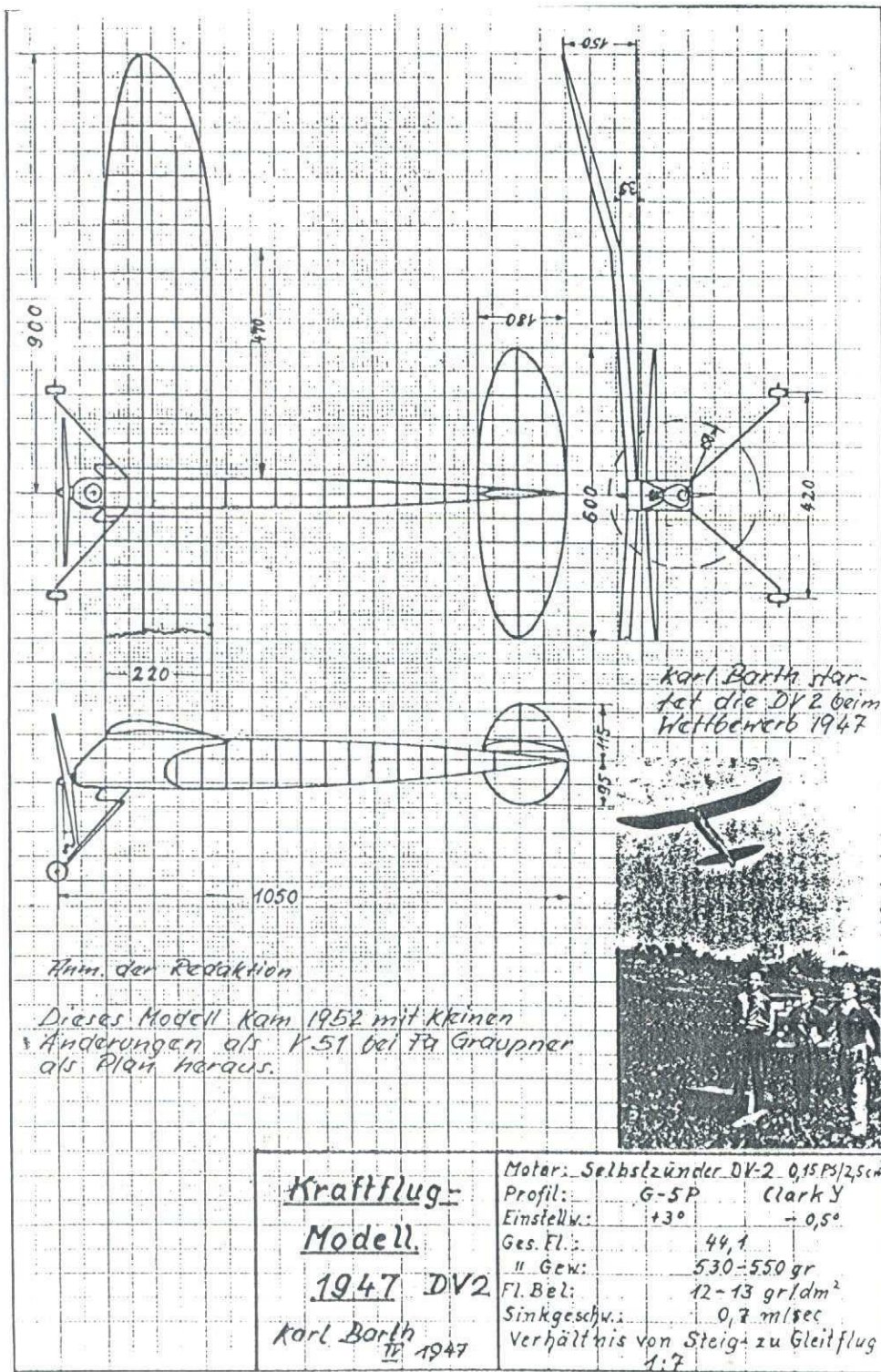
„KIWI“

von Oskar Czepa

Josef Spel

FLUG-, SCHIFFS- u. EISENBAHNMODELLBAU
PLÄNE - WERKSTÖPFE
WIEN 1150, WIEDNER HAUPTSTRASSE 66.

9



på allvarsom en viktig del i flygets utveckling och därför upplåtit en rejäl bit av dyrbart utrymme åt modellflygets historia.

Den senaste flyg- och modellflygtillbyggnaden gjordes 1984 och öppnades med ståt och pompa i närvaro av 2000 gäster, inkl. Helmuth Kohl, Joseph Strauss och celebriteter som Ludwig Bölkow och prof. Hermann Oberth (nu 90 år), som båda invigningstalade.

Drivande kraft för modellflygsektionen har Matthäus Weidner varit. Mestadels via donationer samlade han under fyra år ihop en ansenlig mängd materiel, inte minst motorer, tillbehör, byggsatser, färdiga modeller (även en del historiska originalbyggen) samt ritningar och dokumentationsmaterial i form av tidningar och böcker. Katalogen över utställningsföremålen har utgivits som en 200 sidor tjock bok (med 500 foton) som även ger en utmärkt korthistoria över modellflygets utveckling. Dess titel är "FLUGMODELL-TECHNIK" och den kan köpas antingen direkt från tidningen "Flug- und Modelltechnik" 's förlag eller från Hobbybokhandeln i Stockholm.

Bilderna på nästa sida togs 1985, då Herr Weidner visade runt den amerikanske OT-veteranen

Bert Pond (äldre mannen med glasögon) med fru på Deutsches Museum. Bert Pond hade en egen modellflygindustri redan i slutet av 20-talet och tillverkade bl.a. de kända Hoosier Whirlwind-motorerna, som drevs av komprimerad luft. Över 90 år gammal är Bert fortfarande mycket aktiv. Han bygger och tävlar inom OT-flyg och säljer fortfarande sin Whirlwind-motor, nu med ett utökat sortiment med tillbehör. Hans nyutkomna bok i detta ämne omnämnes på annan plats i detta nummer och vi återkommer säkert till honom!

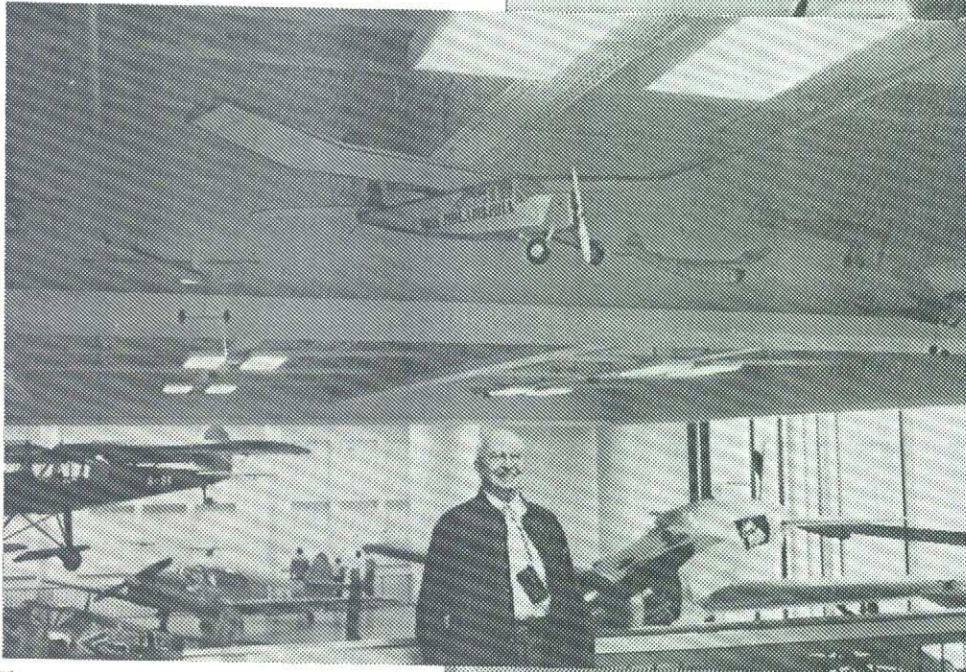
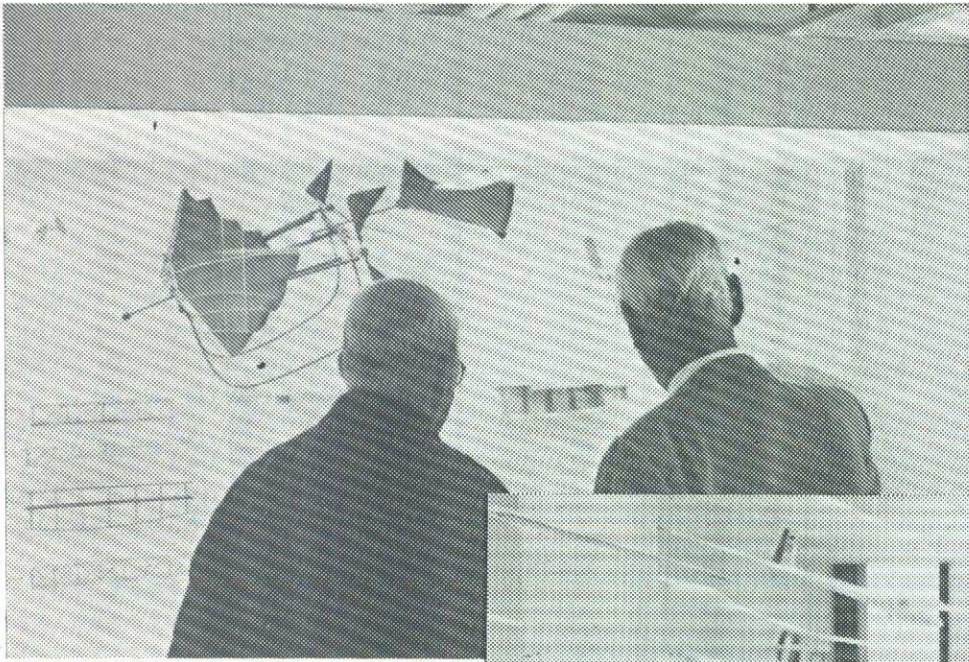
Sten P.

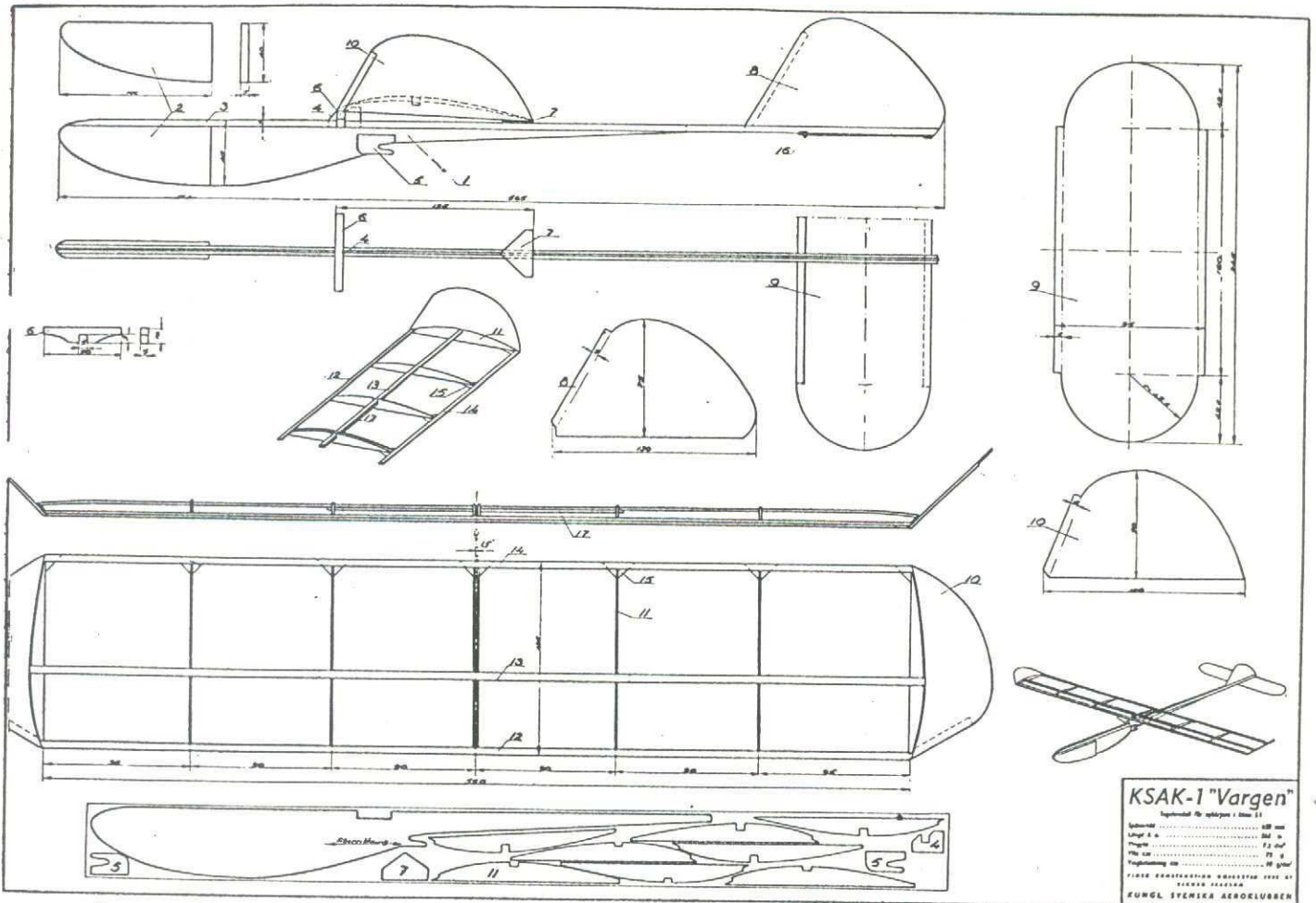
Forts. från sidan

A.M.A., som kan visa upp ett offentligt modellflygmuseum, men nu finns det alltså möjlighet att titta på modellflyghistoria även på närmare håll.

Deutsches Museum öppnades 1925, men blev sedermera svårt bombat under kriget. Utställningsytan är 45 000 m², varav den nyöppnade flyg- och rymdfartsavdelningen svarar för en femtedel.

Vad som är intressant för oss är att man där tagit modellflyg





Nybörjarmodellen »VARGEN»

ett påtagligt resultat av KSAK:s verksamhet för modellflyget är ett antal ritningar och byggsatser av hög kvalitet.

Låt oss denna gång presentera »Vargen», en S 1:a, konstruerad med speciell tanke på nybörjaren. Typen har finskt ursprung och är omarbetad för KSAK av ing. Sigurd Isacson. Spännvidden är endast 650 mm, vilket förefaller vara i minsta laget. Men modellen flyger — det har bl. a. Vingarnas medlemmar visat. Modellen har lätt att finna termik och glidet är inte att klaga på.

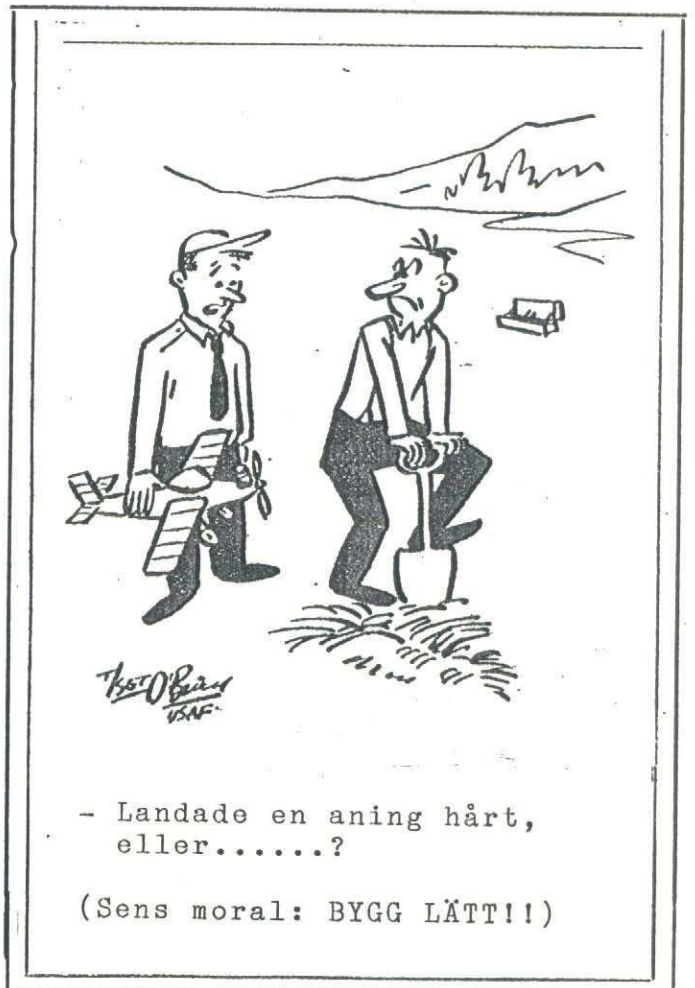
Lätt att bygga är den givetvis, och varje normal grabb bör klara av bygget med glans.

Det går inte att köpa modellen — men man kan er-hålla den gratis. Och hur? Jo, genom att registrera sig.

Med Vargen skall det sedan tävlas, och alla regi-strerade modellflygare får vara med. Det blir en riksomfattande tävling, som säkert kommer att ge goda resultat. Vi återkommer.

Data för KSAK-1 »Vargen».

Spännvidd 650 mm
Längd 565 mm
Vingyta 7,5 dm²
Vikt c:a 75 g
Vingbelastning c:a 10 g/dm²



"...MEN ROLIGT HAR DET VARIT!"

Av TOR WIEDLING.

Jag har försökt erinra mig, hur mitt intresse väcktes för flyg och modellflyg en gång i tiden långt borta på 1930-talet, d.v.s. för ungefär en mansålder sedan. Mitt flygintresse uppkom alltså inte så många år efter Charles Lindberghs Atlantflygning, som ju ägde rum 1927. Denna har jag emellertid inget minne av.

Under 30-talets första år innehöll Stockholms Dagblad, som senare gick upp i Stockholms Tidningen/Stockholms Dagblad, en barnbilaga vid veckosluten. I denna barnbilaga började man införa små artiklar om modellflyg, bland annat med referens till firman Eskadermodeller. Inte nog med att det skrevs om modeller i skala av riktiga flygplan, utan det påstods till och med, att modellflygplanen kunde flyga. Just detta med flygförmågan var ju utomordentligt fascinerande. Mitt intresse för flygplan var definitivt väckt. Senare fick jag veta, förmodligen via barnbilagan, att det i Stockholm förekom försäljning av en liten och förhållandevis billig självflygande modell. Modellen kallades, om jag inte minns fel, för Tern och var av engelsk tillverkning.

Konstruktionen av Tern var enkel. Vinge, stabilisator och fena var av tunn plywood och vingprofil saknades. "Kroppen" utgjordes av två tunna ribbor, en övre och en undre. Ribbornas förliga ändar var förenade med en enkel propelleraxelhållare och de aktre med stabilisator och fena. Gummimotorn var placerad i utrymmet mellan ribborna. Propellern utgjordes av en tunn träskiva, som hade vridits till så att viss stigning erhöles. Vingen var fäst vid den övre ribban. Ett enkelt landningsställ fanns också.

Jag önskade mig innerligt, att jag skulle få denna modell i julklapp. Och fick den även. Jag tror att detta var år 1932 eller 1933. Modellens flygförmåga var inte imponerande, men detta kan nog delvis tillskrivas piloten. Min modellflygarkarriär hade i alla fall inletts.

Snart därpå kom veckotidningen Allers med sin Allers flygklubb, och detta underbläste givetvis ytterligare mitt intresse för flygplan. Tidningen slog ett slag även för modellflyget genom introduktionen av två enkla stavmodeller av vilka den ena var av anktyp.

Allers startade även "sin egen" flygskola vid vilken man skulle kunna ta certifikat efter tiotalet flygtimmar till en kostnad av något tusental kronor.

Tidningen Allers gav även ut ett album för inklistring av bilder, medföljande tidningen varje vecka, av berömda flygplan från olika epoker i flygets historia. Den publicerade även vid ett par tillfällen en särskild flygtidning, Fart, som gick till flygklubbens medlemmar.

Flygpropagandan, så som den presenterades av Allers, var för mig mycket inspirerande.

Tern fick åtskilliga efterföljare. Till en början byggde jag en och annan stavmodell men snart nog även mera komplicerade typer som exempelvis "Fröjds", en 75:a konstruerad av Sven Wentzel, "Der kleine Winkler", en tysk

segelflygmodell, samt en modell i skala av ett amerikanskt racerplan, vars flygförmåga, eller snarare brist på, inte gjorde mig särskilt begejstrad i skalamodeller.

Med tiden kanaliserades intresset till försök med egna konstruktioner, såväl stav- som kroppsmodeller.

Ett par små episoder under mitt "flygarliv", vilka troligen är från omkring 1937.

Vi var några skolkamrater, som ibland flög med modeller på vår skolgård vid Kungsholmens Läroverk vid Hantverkaregatan i Stockholm. Vi hade gångavstånd mellan våra hem och "plugget" men betydligt längre till det militära övningsfältet "Pampas", även kallat "Kohagen", vid Karlbergs slott eller till Gärdet, där vi annars brukade hålla till med vårt flygande. Vad var då naturligare en lördagskväll på våren än att gå till skolgården med en modell. Lördagen var hel skoldag på den tiden, ofta fram till 3 eller 4 tiden på eftermiddagen. Nå, min modell, en 50 cm med Frogväxel, gjorde en runda men behagade flyga över ett relativt högt stängsel, som normalt skulle skydda omgivningen från kringflygande fotbollar. Den flög så småningom in mot en husfasad, som tuschades, och fastnade sedan strax under hustaket mellan väggen och ett stuprör. Fem våningar upp från gatan. Det fanns inte annat att göra än att gå över till fastigheten och åka upp till översta våningen med hissen. Väl uppkommen ringde jag på dörrklockan till en lägenhet, som förhoppningsvis hade ett fönster nära intill "mitt" stuprör. Då skulle jag kanske få chansen att komma så nära modellen, att den skulle kunna nås med en inte alltför lång käpp och därmed kunna petas loss. Efter en stund öppnades dörren av en äldre herre. Jag tog av mig min skolmössa och framförde artigt mitt ärende. Responsen blev tyvärr inte den jag hoppats. Han tillhöll mig nämligen det olämpliga i att komma och störa en lördagskväll. Och stängde dörren!

Vad mer kunde jag göra? Man kunde knappast tänka sig att be Kungsholmens brandkår några kvarter därifrån att rycka ut med en stegvagn. Det var ju inte fråga om en gammal tants katt uppkrupen i ett träd, utan bara en barnslig skolgosses leksak. Men modellen var ganska välflygande och dessutom försedd med en Frogväxel inköpt dagen innan för 1:25 kronor hos Wentzels. På den tiden var 1:25 ganska mycket pengar inte bara för en skolpojke. En förlust av flygplanet skulle bli kännbar.

Mörkret föll och det gjorde tydligen även min modell, ty följande söndagsmorgon satt den inte längre inkilad mellan stuprör och vägg och inte heller låg den nedanför på gatan. Den var helt enkelt försvunnen - förlorad. Jag skall inte nämna vilket samfund, som den äldre gentlemanen tillhörde.

Så en litet trevligare episod och ett ljusare minne. Jag hade gått med i modellflygklubben Vingarna i Stockholm och hade anmält mig till min första tävling med en modell i 50 cm-klassen. För på söndagsförmiddagen ut till tävlingsplatsen på Gärdet. Ägnar mig intensivt åt trimning av modellen men måste slutligen ta mod till mig för det första startförsöket och min första start någonsin i en

modellflygtävling. Jag var då ännu inte bekant med någon av medlemmarna i klubben, men bland tävlande och funktionärer kände jag igen Sven Wentzel, ty i hans firma hade jag handlat modellflygmateriel vid åtskilliga tillfällen. Utom Wentzel fanns bland alla andra på tävlingsplatsen en stor kraftig herre. När jag skulle veva upp gummimotorn, behövde jag assistans av någon, som kunde hålla i modellen. Den store kraftige mannen erbjöd sig att hjälpa till, och jag uppskattade givetvis hans vänlighet. Så var det bara att börja vevandet med drillborren. Men jag måtte ha fumlat, ty min "assistent" utropade: "Vad du darrar grabben, är du nervös?" Det stämde på pricken. Min hjälpande hand visade sig senare tillhöra Tyko Stark, som vi gamla modellflygare har i kärt minne. Men låt mig inte nämna något om flygresultatet vid detta tillfälle. Senare gick det litet bättre ibland. Men som Kipling lär ha sagt: det är en annan historia.

Ännu ett litet minne, troligen från 1939. En dag ringde telefonen i mitt hem och en herre, som presenterade sig som bokförläggare Wahlström, bad att få tala med mig. Eftersom jag inte kände någon bokförläggare Wahlström, gick jag helt konfunderad till telefonen. Den enda kontakt jag haft med detta namn var i kombinationen "Wahlström och Widstrand", som var ett bokförlag, vars produkter jag väl någon gång hade läst. När jag hälsat på bokförläggaren via telefonen, talade denne om för mig till min stora överraskning, att han hade hittat ett modellflygplan med mitt namn, adress och telefonnummer vid sitt sommarställe vid Vaxholm. Följande dag skulle han ta morgonbåten in till Stockholm och skulle ta planet med sig, om jag hade tillfälle att möta vid kajplatsen utanför Nationalmuseum.

Den flygning, som slutade vid Vaxholm, hade börjat från Gärdet en vacker sommardag. Planet, en 75:a, kom strax efter starten in i termik och drev iväg i riktning mot frihamnen vid Stora Värtan. Jag följde efter tills jag stoppades av stängslet till frihamnsområdet. Det var bara att konstatera, att maskinen till slut skulle försvinna ur min åsyn och flyga vidare ut över Stora Värtan. Med kännedom om att planet återfanns i Vaxholmsregionen, kan man nu efteråt konstatera, att det måste ha flugit över hela Lidingön och helt eller delvis över Askrikefjärden.

Jag infann mig som avtalat på kajen, där Vaxholmsbåten skulle lägga till och i god tid. När ångbåten anlände stod bokförläggare Wahlström på fördäck med mitt flygplan, som han hade varit så vänlig och tagit hand om. Tyvärr hade landningen skett ute på fjärden, ty maskinen var ganska svårt vattenskadad. Detta var ju i och för sig tråkigt men var heller inte förvånande, eftersom flygningen gått över skärgården. Glädjande var emellertid, att genom planets återfinnande och tillvaratagande av Wahlström fick jag en uppfattning om flygväg och flygtid.

Hösten 1940 deltog jag i min sista tävling och slutade i stort sett genast med allt, som hörde till flyg.

Det var så det började. Och det var så det slutade. Men roligt har det varit! Roligare än vad jag tror att någon, som inte var aktiv på den tiden, idag kan föreställa sig.

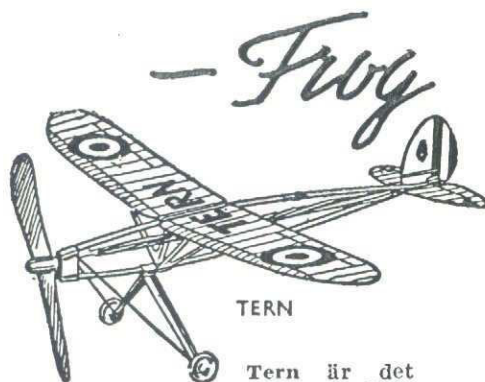
Detta är några bleka hågkomster, framletade direkt ur minnet, om hur en 30-talspojkes flygintresse väcktes. Någon dokumentation som stöd för minnet har jag inte haft tillgänglig.

Mitt intresse inriktades senare mot vetenskap och teknik inom ett annat område. Och roligt har även det varit! Mycket roligt!

T. Wiedling

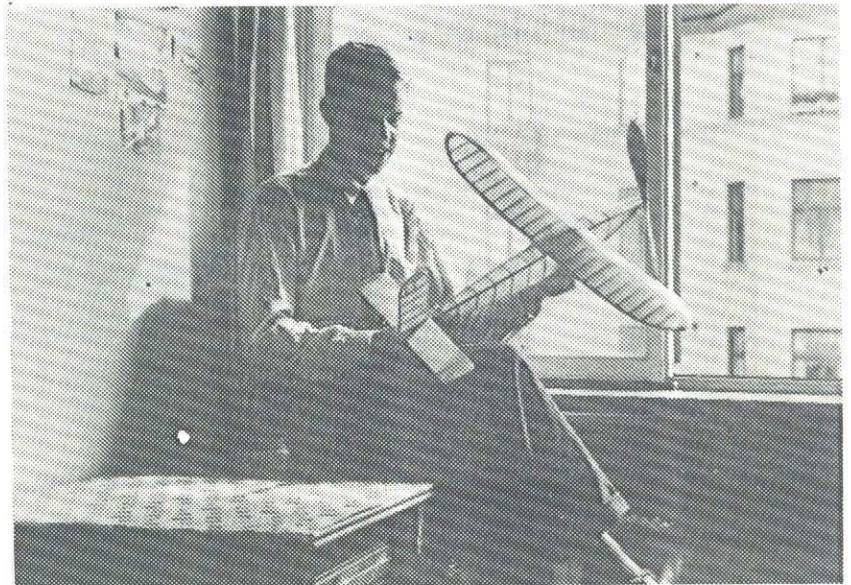
8. Villavägen 15

61136 Nyköping



TERN

Tern är det mest sålda modellplanet i Sverige — en utmärkt maskin till ett förvånande lågt pris. Spännvidd 38 cm. Flyger c:a 50 meter. Utförlig svensk instruktion medföljer.
Pris endast Kr. 2:50

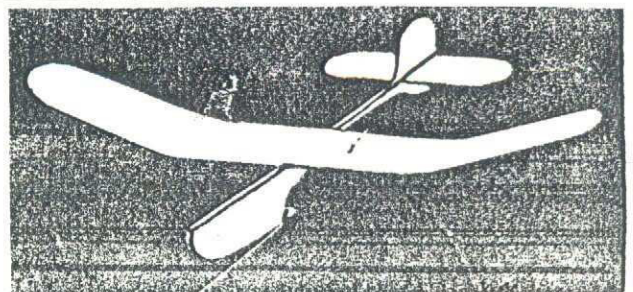


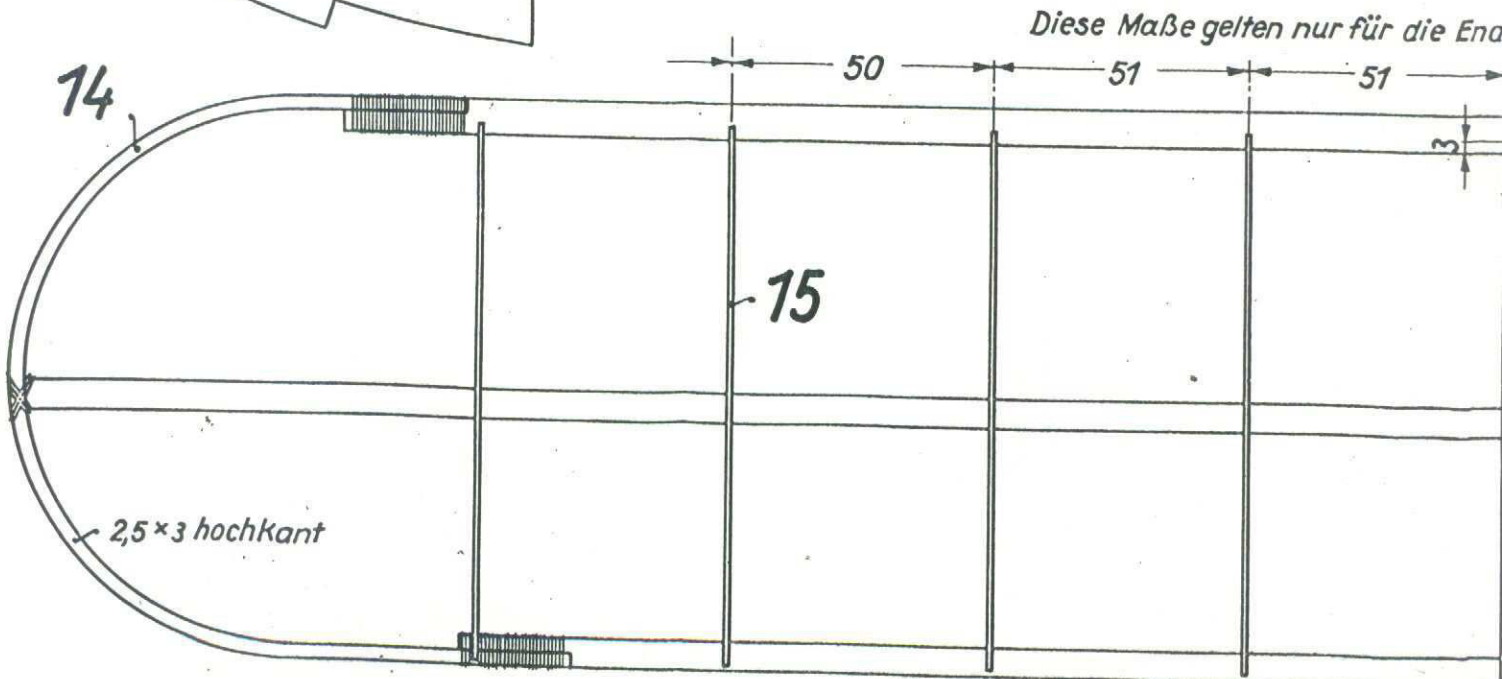
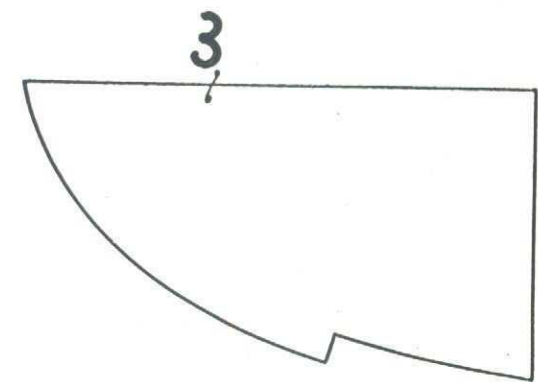
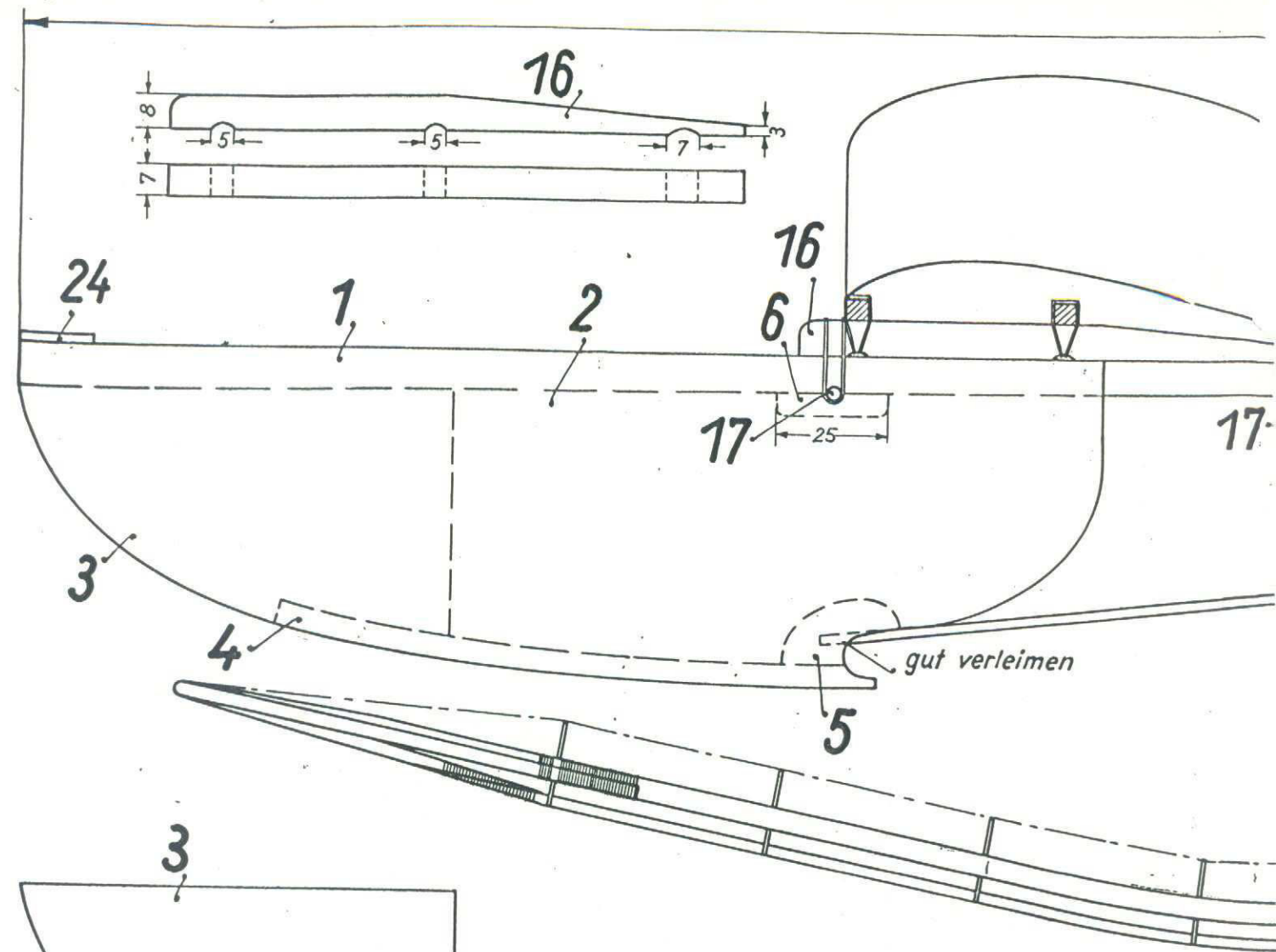
- Tor Wiedling med sin "Stratosphere" 1940;
Se sid 3 för vidare kommentarer!

5. BAUPLAN SCHÜLER = SEGELFLUGMODELL WINKLER-JUNIOR

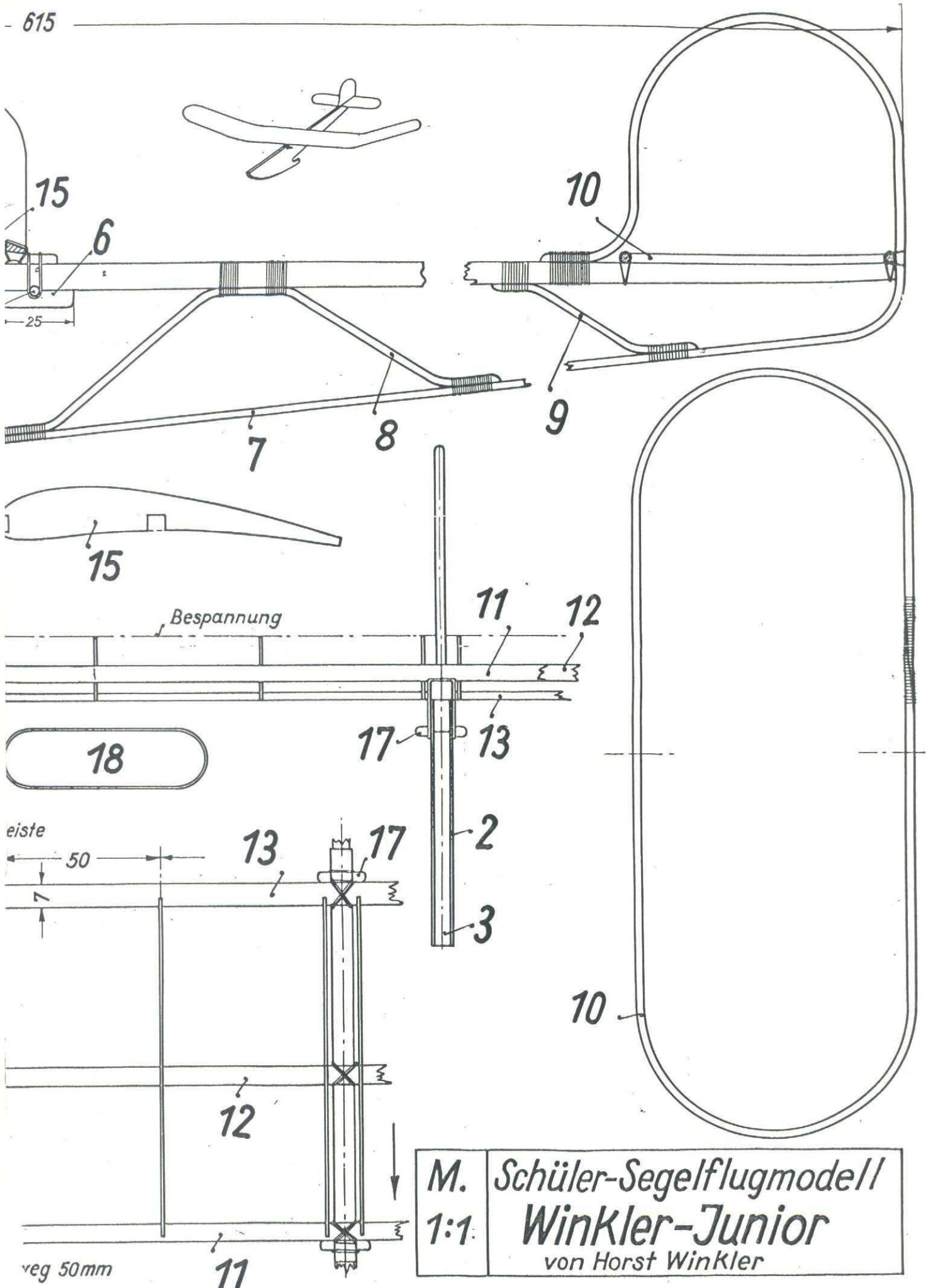
VON HORST WINKLER

Nästa uppslag visar en förminskad ritning till tidernas förmodligen mest kända nybörjarsegelmodell. Konstruerad 1934 användes den bl.a. i Hitlers N.S. Fliegerkorps som utbildningsmodell, men var även populär bl.a. i Skandinavien. Ritning i full skala kommer att tillhandahållas av medlemmen Lennart Flodström i Stenungsund.





Rippenabstände an den Holmen durch



M. Schüler-Segelflugmodell
 1:1 Winkler-Junior
 von Horst Winkler

MAESTRO EVANS

- En betraktelse av Karl-Johan Eiroff

Min barndoms idoler hette inte Nacka Skoglund, Kalle Svensson eller Knivsta Sandberg. Mina hjältar hette Ellilä, Stark, Arne Blomgren och Evans. Visst, Robin Hood och Prins Valiant dög väl på bio eller i serier men mina verkliga sagohöcker var Hobby-Boken där man kunde läsa om Wakefieldtävlingen. Ellilä, Stark och Blomgren lyckades ju alla vinna men Evans lurade alltid i vassen. Han var den tidens Maradona.

Lennart Sundström och Jan Jangö gav mig en bild av dessa modellflygare som jag burit med mig genom livet. Någon gång har bilderna kompletterats mera spontant under åren som gått. Det har mest rört sig om information om deras modeller och dessas konstruktion. Här är det på plats med en honnör för det värdefulla uppsökande arbete som Örjan Gahm m. fl. utfört i vårt land och t.ex. Mick Wilkinson i England.

Sedan några månader tillbaka byggde jag på en "Vansteed". Från början tänkte jag bygga den kraxad men takten i byggandet upphörde helt då jag tyckte kroppen var i klenaste laget även om kraxen och motorerna lätt fick plats. Då kom den engelska oldtimerorganisationens årsbok SAM 35 nr 4 (dec 86).

Först tyckte jag vännen Sten Perssons ide att spara boken till julafton lät bra men andra dagen gav jag efter och sedan gick helgen i ett rus. Här fanns tjugofem sidor tätt skriven text med bilder och kommentarer om Evans och hans kärror. Den kraxade "Vansteed" visade sig vara lite mer modifierad än man tidigare trott, bla. var kroppen ändrad och förstärkt. I brist på mera exakta upplysningar och ritning med förändringarna bestämde jag mig då att bygga en vanlig "Vansteed" med enkel motor och bygget återupptogs. När detta läses bör den vara färdig och ingår då i mitt Evansstall tillsammans med "Jaguar" (wakefieldvinnare 48) och "Clipper".

Mike Kems långa artikel om Evans är indelad i stycken som här omarbetats. En del uppgifter har utelämnats av utrymmesskäl eller för att de haft så lokal karaktär. Vidare är tävlingsmodellerna för oss intressantare än de övriga.

Evans, Warring, Copland... Toppen av ett isberg av hundratals wakefieldflygare i England under den klassiska regelns tid med korta flygkroppar fyllda med sprängkraft i form av tvinnade "knutiga" gummimotorer. Evans var mästerybyggaren som hela tiden valde och vrakade bland egna och andras ideer. Hans son Nick säger: "Min far var inte nöjd med att utveckla, förbättra och långsamt modifiera en modell. Han var en framåtskridande tänkare och var inte rädd för att börja med ett vitt papper." Han säger själv i Aero Modeller 8-48: "Såsom min vana är måste varje vinkel på modellen vara uttänkt i förväg innan jag ens tittar på ritbordet. Varje ledig minut gick åt till att tänka ut modellen, och allt eftersom månaderna passerade hade jag till slut en klar inre bild som sa hur jag skulle konstruera den. Samtidigt med detta försökte jag hålla sinnet fritt från konventioner eller vad jag eller någon annan tidigare hade gjort. Utseendet fick komma i andra hand fast jag av naturen älskar vackra linjer. Som en konsekvens av denna totalt mentala studie kunde jag rita modellen på två, tre kvällar."

Det är värt att nämna att Evans inte använde sig av ballast eller pallningar. Styrverken hade ofta en eccentric axel för vinkeländring.

Ritningar till Ted Evans-modeller kan beställas för £ 3.50 + porto från: →

**MODEL
SHOP**

**World famous
TED EVANS DESIGNS**

230 Wellingborough Road
Northampton NN1 4EJ
Telephone (0604) 31223

Ted Evans började modellflyga i femtonårsåldern men inte på allvar förrän i trettioårsåldern. Då var det mitten på 30-talet, flygets guldålder.

1937 öppnade han en hobbyaffär sedan han blivit friställd från en firma som tillverkade handgjorda delar till Rolls Royce och Bentley (karosser). Massproduktionen hade gjort sitt intåg. Affären låg i Northampton och Evans fick viss hjälp vid starten av ett par medlemmar i modellflygklubben där. Annars var Evans bosatt i närheten av Luton, vars klubb han då tillhörde, och veckopendlade hem från Northampton. Inte förrän efter kriget bytte han klubb. Butiken blev ett Mecka för traktens modellflygare men under kriget låg verksamheten nere då Evans arbetade för RAF som instrumentmakare.

Hur var då Evans modeller före kriget? Hans tidigast kända wakefield från 37 saknar namn men var något i hästvåg, åtminstone på papperet. Den beskrevs i Lutons klubbtidning "Thermal". Modellen hade fått pris vid årets Model Engineer Exhibition och i 18 punkter beskrevs dess utförande. T.ex. strömlinjekropp i självbärande konstruktion med tre lager 0,8 balsa i korsande spiraler utan spant, växellåda med oljebad (5 hjul), inga gummiband för hopsättningen osv. Motortiden var 110 sekunder och uppdragningen 1800 varv.

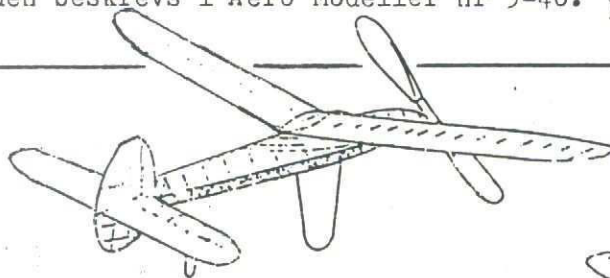
I Aero Modeller 8-38 finns en bild på Evans med en vacker wakefield som kallades Tadpole. Denna modell var han missbelåten med. Den var helt enkelt inte konkurrensmässig även om den flög fint. Strömlinjekroppen har ca 20 lister och den är möjligen försedd med växel. Han gav bort den till en vän, något som inte var ovanligt. (För ett halvdussin år sedan fick sonen tillbaka den väl använda modellen och ritning kanske kommer.)

The "Rocket" hette 1938 års wakefield men den kan också vara tidigare. Propellern är direkt driven och kroppen åter vackert strömlinjeformad med lister. (Evans var mycket intresserad av luftskepp.)

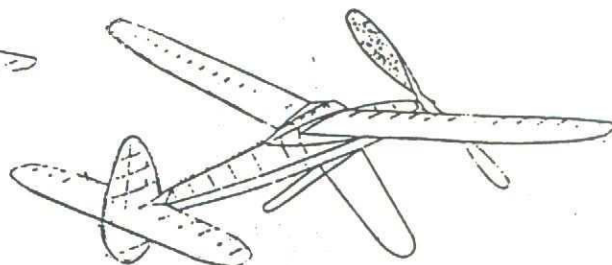
The Victrace kom 39. Den har kantig kropp med en ås på över och undersidan i längdriktningen. Stjärtpartiet är modernt till utseendet, pilformad stabbe med V-form och dubbelfenor. Propellern är direkt driven, konstruktionen mer funktionell och lättare i vikt.

Tävlingsmässigt hävdade sig Evans bra före kriget men nådde inte de höjder i placeringslistorna som blev vanliga senare. 1937 var han femtonde, 1938 tionde och 1939 tolfte man i uttagningsstävlingarna. (Det året deltog 437 wakefieldflygare.)

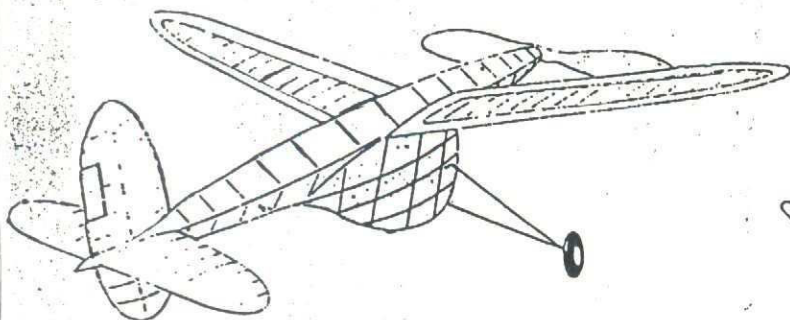
Av de här nämnda konstruktionerna finns the "Rocket" och the "Victrace" uppritade efter originalen av Mick Wilkinson. Mick var f.ö. medhjälpare åt Ted på Cranfield 1953. Mer om det nästa gång. The "Victrace" fanns i byggsats och den beskrevs i Aero Modeller nr 3-40. Forts. på sidan 19:



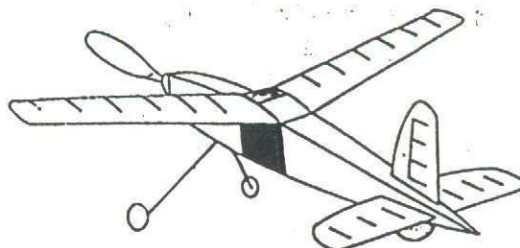
Vanstead 1950 Diamond fuselage 45"



Clipper 1948 Vanstead forerunner 43"



Jaguar 1946 Wakefield winner 48 44"



Link 1945 high performance 34"

MAESTRO EVANS - forts.

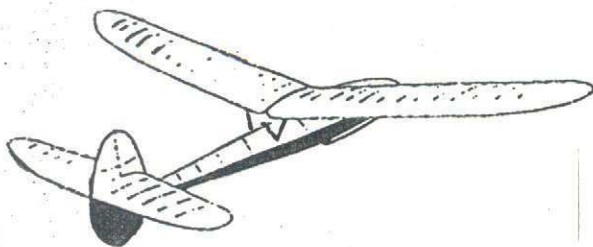
1945? "Mystery Wakefield". Denna relativt okända Wakefield kan ha tillkommit under krigsåren, i varje fall mentalt. Vad man vet om den är att den var den mest komplicerade av alla hans konstruktioner, men tydligen inte så lyckad eftersom den förblivit så okänd. Kroppen var strömlinjeformad och avslutades framtill med en spetsig spinner på en enbladig, uppbyggd propeller. Efter motorflykten fällades bladet in i kroppen genom en lång smal lucka som sedan stängdes. Även landstället var infällbart. Bygget var utfört i Evans vanliga höga standard.

"The Panther". Var med säkerhet en efterkrigs konstruktion med viss reservation (se ovan) hans första. Kroppen var i lådkonstruktion som avrundades framtill. En strömlinjeformad kabin bar upp vingen som var avsmalnande med tvärsnittet. Propellern var tvåbladig och fällbar liksom landstället som fällades framåt. Det är möjligt att den också kallades "the fire Engine" (brandbilen). Den var helt klädd i rött papper och hade en mycket kraftig motor som nästan mosade kroppen då tvärpinnar och papper knäcktes medan modellen roterade åt båda håll under ett fantastiskt stig. Namnet the Panther kom från en klassisk Rolls Roycemodell (dock ej brandbil).

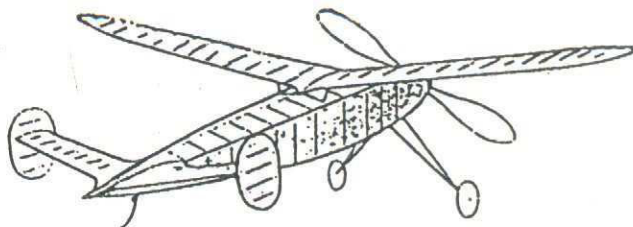
Ett annat klassiskt bilnamn gavs till nästa Wakefield, "the Jaguar". Den kom till under 1946-47 och blev den mest kända, byggda och framgångsrikaste av alla. Den dominerade de engelska tävlingarna under i stort sett resten av fyrtiotalet. Trots detta hade modellen ett konstruktionsfel som kunde leda till totalkvadd vid toppvarv i hårt väder. Kroppens omtalade mage flyttade sidoytornas centrum så långt ned att modellen då gick över på rygg och i backen. Som regel övervägde modellens i övrigt goda egenskaper. Modellens ovanliga utseende med den stora magen, som bl a gav kroppen tillräcklig tvärsnittsytta, gav den vissa lustiga anspelningar på graviditet och liknande. En intressant sak gäller propellern som på Roy Chestertons vinnande finalmodell i Akron i USA 1948 var ett par tum större, nämligen 20". Enligt sonen Nick gjordes propellern av fadern som dessutom trimmade modellen åt Roy.

"The Clipper" blev en återgång till normal Evanskonstruktion med kabin på diamondkropp. Som vanligt blev det nya intressanta lösningar här och var. Landstället bestod av böjda pianotrådar utan hjul. Hjul använde inte konstruktören sig av vidare i fortsättningen. Vinghalvornas infästning vid den stora glasade kabinen var elegant men i somligas ögon onödigt komplicerad. Den nya Clippern kom att byggas av hela fyra medlemmar av Storbritanniens lag från 1949 inför 1950, ett faktum som talar för sig självt. Ritning med instruktion liksom tryckta flak m m fanns att tillgå för eventuella byggare men ingen komplett sats som till Jaguar. Snart försåg Evans sin Clipper med fjädrande propeller. När motorns kraft var förbrukad ändrades propellerbladens inställning så att minsta möjliga yta gjorde motstånd i glidet.

Den fjädrande propellern återkom i förbättrat utförande på nästa Wakefieldkonstruktion, "the Vanstead". Vid en hastig blick ser den ut som en något modifierad Clipper men är faktiskt en helt ny modell. Namnet betyder ungefär "den gamla kärran" men är egentligen bildat av Evans eget namn, Ted Evans och hittades på av hans fru.



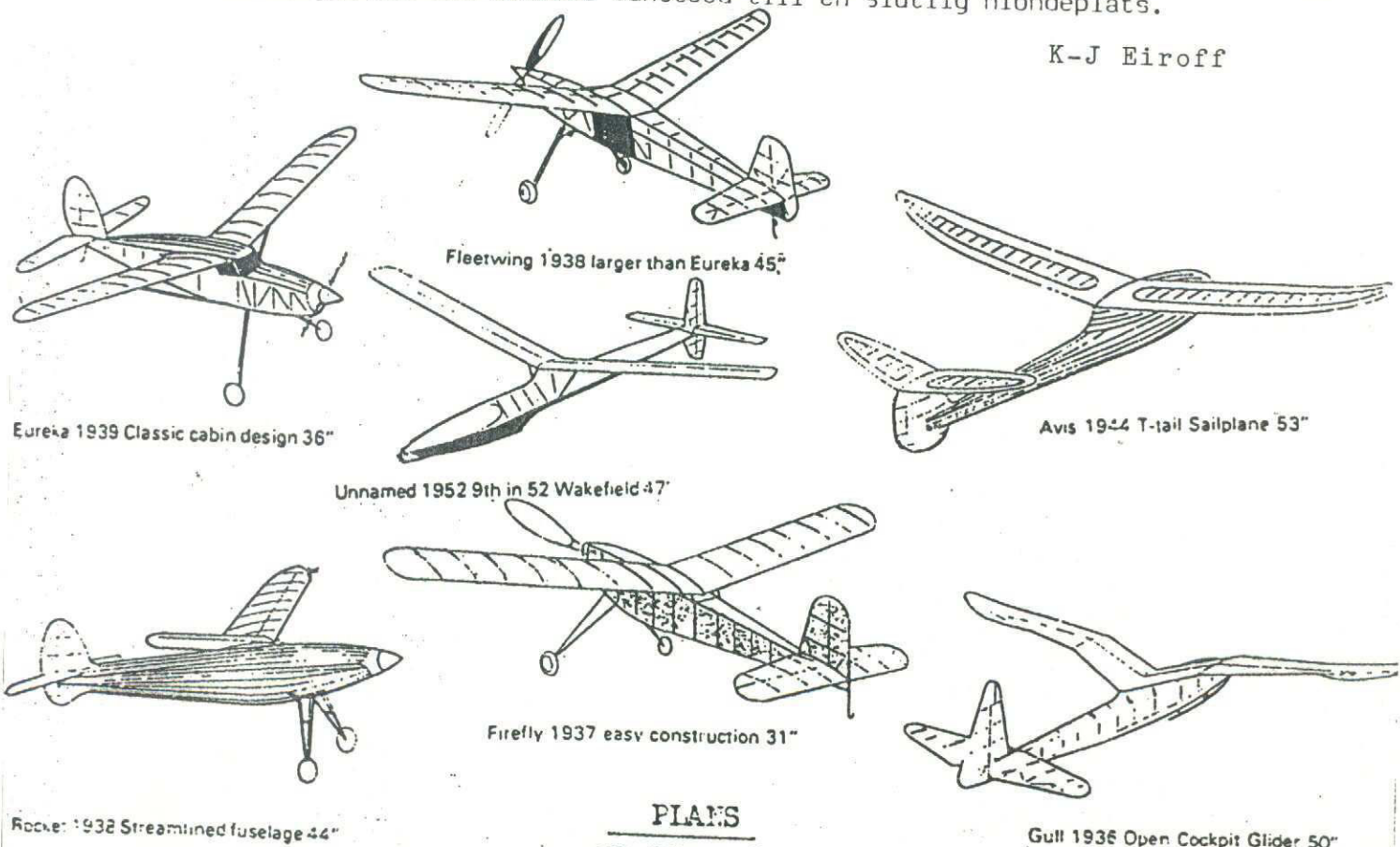
Alcatraz 1938 Fanch Cup winner 53"



Bland nyheterna märks bl a diagonalt placerade longeronger (ca 1,6x4,7 mm) vilket nödvändigt ledde till att kroppen byggdes i en jig. Detta gjorde att kroppen blev något lättare. Vingen fick en ny profil då den förtunnade RAF 32 ersattes med Benedeks 8356-B. Dessutom var vingen i ett stycke vilket ledde till enklare fastsättning och mindre vikt särskilt som kabinen kunde göras klenare. Med denna modell lyckades Evans äntligen själv kvalificera sig till Wakefieldtävlingens final, denna gång liksom året före i Finland på Jämijärvi. Med perfekt trimning lyckades Evans ta andraplatsen efter oslagbare Ellilä. "Vansteed" var bra men saknade Elliläs långa motortid med krax eller de allra bästa modellernas glid med fällbar propeller. I Aero Modeller förutspåddes alltså ännu en ny konstruktion till nästa år särskilt som reglerna ändrats. Det blev därför ingen överraskning när denna kraxade (geared) Vansteed dök upp vid uttagningstävlingarna till 1951 års Wakefieldtävling. Kroppen var nu sexkantig framtill och förstärkt med diagonalpinnar. Propellerbladen var uppbyggda med spryglar och fortfarande fjädrande. I dåligt väder nådde Evans åttonde plats i tävlingen där handstart tilläts. 2 min och 12 sek i första starten, 3 min och 35 sek i andra (trots att fjädringen kärvade) och 4 min och 37 sek i sista starten betydde att ingen Evanskonstruktion kom med i laget för första gången sedan tävlingen återupptogs efter kriget. Evans blev emellertid lagledare och lotsade fram Tubbs till andraplatsen efter vår egen Sune Stark.

Med 1952 års Wakefieldkonstruktion är Evans inne på den moderna gummimotor-modellen. Den ser ut som de idag flugna modellerna i de öppna klasserna som är ganska populära i Storbritannien och USA. Evans hade tagit intryck av de amerikanska moderata långkropparna. Äntligen lyckas han med den fällbara propellertypen men samtidigt kan man som oldtimer beklaga att utvecklingen till modeller som metervera drabbat Wakefieldklassen. Men det finns trots allt massor med intressanta konstruktionsdetaljer att glädjas åt och ett beundransvärt finsnickeri.

På VM i Norrköping 1952 skadades kroppen mot ett staket och Evans fullföljde tävlingen med sin kraxade Vansteed till en slutlig niondeplats.



K-J Eiroff

Fleerwing 1938 larger than Eureka 45"

Unnamed 1952 9th in 52 Wakefield 47"

Firefly 1937 easy construction 31"

PLANS

£3.50 each

POST FREE IN U.K.

OLDTIMERFLYG I MASSOR!

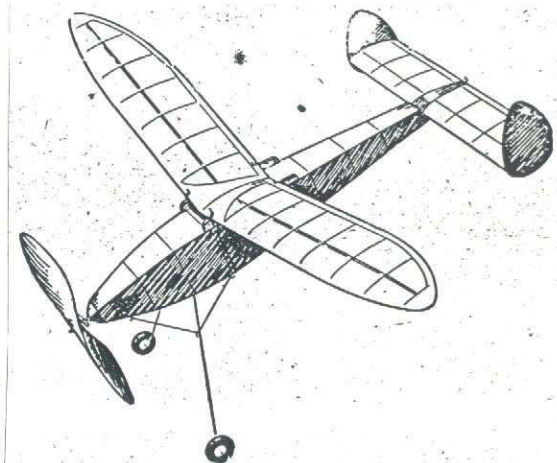
Redan före Mästerskapstävlingarna i september har det i år flugits mer OT än någonsin: inte mindre än tre mindre evenemang har avhållits!

Tyvärr har redaktionen egen fotograf, Bertil Dahlgqvist, inte kunnat bevista någon av tävlingarna och därför har vi inga bilder att bjuda på. Vi vill i alla fall kommentera de tre tävlingarna och nämna vinnarna i de olika klasserna.

OLDTIMERTÄVLING 29 MAJ 1988 PÅ KRÅKS SKJUTFÄLT, KARLSBORG.

Tack vare insatser av familjerna N-O Gustavsson och S-O Lindén kunde ett femtontal OT-flygare vädra sina modeller i anslutning till en större tävling med moderna F/F-modeller.

En gemytlig och trevlig stämning rapporteras från klubbens medlemmar, trots att det blåste så hårt, att en del nöjde sig med en flygning per modell, därav antalet nollor i protokollet! KRÅK-fältets belägenhet ger enl. Skövde-Gustavsson hangvind en bit upp. Bl.a. K-J Eiroff rapporterar att man tydligt kunde märka detta



- "Ibland var det nära att man följde med upp!" säger han. Själv var han i start två med sin "Scout" med om att vinden slet ut fuse-skärmen redan före kopplingen. Det blev i alla fall en vac-ker koppling med någon applåd från en publik, som förstod sig på finesser..

Det var oundvikligt med skador på en del modeller och bl.a. K-J Eiroffs "HEWA 3" sitter kvar i terrängen. S. Isacson var nära att göra da capo på sin famösa bortflygning med "Västanvind" i Nyköping 1987, men denna gång hittades den lilla potenta B2:an nästan oskadd.

Nämnas ska också att Ove Pettersson gjorde come-back i spetsen för två andra göteborgare - vi är många som hoppas att det inte var en engångsföreteelse!!

SEGRARE I RESPEKTIVE KLASSER:

Klass A2: Lars Tolkstam, Kumla	-Trim II	49 + 38 + 50	= 137
Klass B2: Sigurd Isacson, Halmstad	-Västanvind	149 + 0 + 0	= 149
Klass C2: Ove Pettersson, V:a Frölunda	-Landegren	46 + 22 + 2	= 70
Klass D: Sven Botström, Torsby	-Tempo	80 + 71 + 76	= 227
Klass S1: Sigurd Isacson, Halmstad	-Sunnanvind	41 + 62 + 87	= 190
Klass S2: Bengt Andersson, Hjärtevad	-Kondor	40 + 70 + 102	= 212



PROPAGANDATÄVLING FÖR FRIFLYG.

Under ovanstående rubrik arrangerade AKM den 4-5 juni på Revinge en friflygtävling för "allt som flyger". På söndagen flögs det alltså OT i relativt lugnt, men kyttigt, väder. En något reducerad Halmstad-

grupp utgjorde med sina 8 modeller ett dominerande inslag, men samtliga av dem gjorde försiktiga "trimningsstarter" inför den stundande Eng-landstävlingen.

Notabla flygningar gjorde bl.a. Rolf Jönsson, vars spikraka starter med "Baby" och "Hast" imponerade. Den förra försvann efter en 6 min.-termikflygning.

Forts. på nästa sida:

Forts. från föreg. sida;

Anders Håkansson gjorde två kanonstarter med "Laban", som vid andra max-flygningen också försvann...

En dramatisk räddning av Kurt Sandbergs "Toothpick" gjordes av S.Isacson, som vågade livet för att

få ner den förres modell från en "omöjlig" gran.

Som vid de flesta Skåne-tävlingar präglades även denna träff av ett stort gemyt. Vädret samarbetade genom att ge sol och en svag vind, och den allmänna "ringrostighet", som kunde förmärkas på förmiddagen, försvann snart på de flesta håll.

BÄSTAPLACERINGAR I RESPEKTIVE KLASSER:

Klass B2/C2:	Sigurd Isacson, Halmstad	-Västanvind	109 + 74 + 180 = 363
	Anders Håkansson, Malmö	-Laban	180 + 180 + 0 = 360
Klass S1;	Sigurd Isacson, Halmstad	-Sunnanvind	74 + 80 + 98 = 252
	Kurt Sandberg, Halmstad	-HV 43	87 + 95 + 47 = 229
Klass S2:	Arne Friberg	-Draken	75 + 138 + 114 = 327
	Kurt Sandberg, Halmstad	-Toothpick	75 + 86 + 56 = 217



OLDTIMERTÄVLING PÅ LJUNGBYHED.

I likhet med tidigare år arrangerade Trelleborgs MFK och Limhamns MFK en OT-tävling i anslutning till det årliga modellflygläget på F5.

Ett 10-tal oldtimare infann sig sålunda den 10 juli och tidpunkten - mitt i semesterperioden - kan måhända förklara det låga deltagarantalet. Lars Andersson förmedlar härnedan några intryck. Han nämner inte något om maxtiden, men förmodligen var den begränsad till 120 sek.

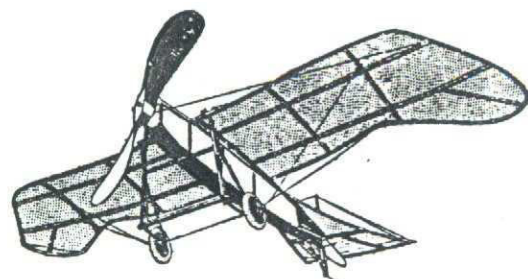
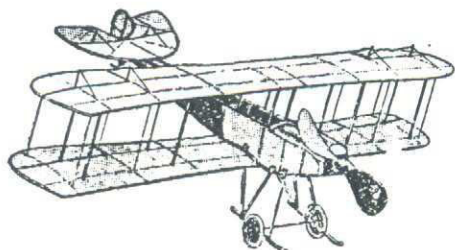
"Bifogar resultatlistan från OT-tävlingen. Deltagarantalet blev mindre än vad vi hade hoppats. Själva tävlingen bjöd på ett omväxlande väder med i stort sett lagom vind och stundtals god termik om man kom upp på höjd.

Två bortflygningar noterades: Malte Mårtenssons gamla "Hast" stäck iväg och eftersom han saknade fuseanordning har den troligen försvunnit ut över skogs-och kärrområden.

Själv blev jag av med min bästa "Hugin" i första starten. Jag hade fusestråd, men när en medhjälpare skulle tända denna med stormsticka antände han hela tråden, så att jag måste rycka ut den. Eftersom ingen dessförinnan noterat någon "termiktid" och jag stod med motorn helt uppdragen chansade jag. Det straffade sig. Modellen försvann på hög höjd in över Ljungbyheds samhälle, och kunde följas i 4½ minut. Den kärnan har jag nog sett för sista gången..."

SEGRARE I RESPEKTIVE KLASSER:

Klass A2:	Lars Andersson, Limhamn	-Klimax	20 + 37 + 34 = 91
Klass B2;	Martti Bogdanoff, Limhamn	-Tern	34 + 120 + 112 = 266
Klass C2:	Lars Andersson, Limhamn	-Hugin	93 + 87 + 96 = 276
Klass D :	Lars Andersson, Limhamn	-Tempo	105 + 120 + 120 = 345
Klass S1:	Kurt Sandberg, Halmstad	-HW-73	120 + 120 + 89 = 329
Klass S2:	Kurt Sandberg, Halmstad	-KS-47	85 + 63 + 120 = 268



POSTTÄVLINGAR!

För dem, som inte kan komma till årets mästerskapstävlingar, kan en tävling på hemmaplan bli en ersättning.

- Flyg under september-oktober i samtliga klasser, enl. reglerna i OLD-TIMER nr 1/1988.

- Sänd in Dina resultat till S.-O. Lindén så snart Du är klar - senast den 10 november.

- Flyg så många starter Du vill, men det är de tre bästa i följd som räknas.

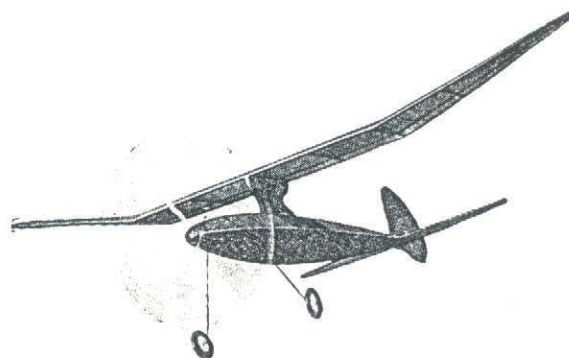
- Resultatet ska intygas av Din tidtagare! -Medsänd gärna foto från flygningen! -Tala också om vilken modell Du flugit med!

Vi tar också en liten vintertävling på hemmaplan.

- Nu gäller det småklasserna A2, B2 och S1 SAMT skalamodeller!

- Flyg som reglerna och ovanstående föreskriver. Betr. skalamodeller gäller bara flygtiden vid detta tillfälle. Skalabedömning är inte möjlig.

- Tävlingstiden blir februari - april. Sänd Dina resultat, undertecknade av Din tidtagare, senast den 10 maj till S.-O. Lindén.



Forts. från sidan 3:

OT-flygaren och medlemmen Lenart Flodström i Stenungsund har redan tidigare del i "Ritningsbanken" och har nu utvidgat servicen genom att till självkostnadspris erbjuda medlemmarna kopior av ritningar, som nyligen presenterats i OLDTIMER. Bland dessa märks "Amigos" i klass C2, F-modellerna "Kurir" och "Dixie" samt detta nummers "Winkler J:r". Fler kommer!



Litteratur med anknytning till oldtimerflyg utkommer inte varje dag och därför vill vi gärna nämna det senaste, Bert Ponds "Expansion Engine Powered Aircraft - CO₂, Steam, Compressed Air"... Boken har 180 sidor i stort format med över 255 foton, ritningar och illustrationer. Priset är \$17.95 häftad och \$29.95 inbunden - därtill kommer porto. Upplagan blir begränsad, så beställ genast om Du är intresserad! Vi återkommer till boken, då red.'s ex. anlönt!

Bert Pond figurerar redan på sid. 7-8 i detta nummer. Hans adress är: 128 Warren Terrace, Longmeadow, MA 01106, U.S.A.



IRVINE MILLS .75c.c.

**REPLICA DIESEL
NOW IN PRODUCTION**

THE PERFECTLY RELIABLE **£29.95**
DIESEL FOR FREE
FLIGHT • R/C
• SCALE • CONTROL
LINE • VINTAGE

EASY STARTING
POWERFUL & TRACTABLE
SUPERB LOW SPEED
IDLE.



AVAILABLE SOON:
LONG RANGE FUEL
TANK

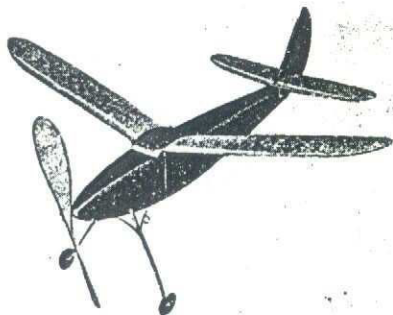
**AVAILABLE ONLY FROM GOOD
MODEL SHOPS**

MANUFACTURED AND
DISTRIBUTED BY:  **IRVINE ENGINES LTD**

Aktuell annons - den hittills finaste Mills-replikan! Köp den på semesterresan i England eller kontakta Thomas Natansson!

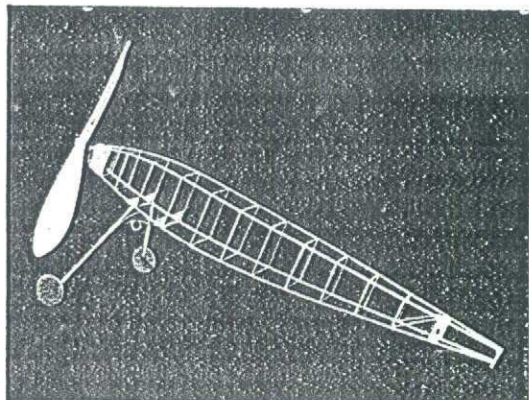
Sten P.

"NORTHERN ARROW"



Ur Sparey & Rippons klassiker "Models for Flying", utgiven c:a 1940, har vi förstorat upp vidstående ritning till "Northern Arrow".

Det råder delade meningar om det var en Ivor eller J.W. Hall, som ritade den och även exakta ursprungsåret är okänt. Känt är dock att denna mycket effektiva maskin konstruerades före kriget enl. 1936 års Wakefieldregler beträffande vikt (4 oz.), vingyta och kroppssektion. Om den någonsin flugits som Wakefield är däremot osäkert, men dess framstående prestanda i andra sammanhang

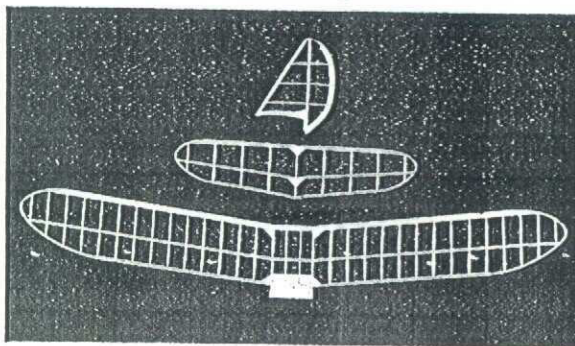


fick "Premier Aeromodel Supply" att c:a 1940 köpa rätten till den och utge den i byggsattsform.

"Northern Arrow" har nyligen återupptäckts och en del ex. har i England visat framfötterna i den så populära 4-oz-Wakefieldklassen. Vid "50th Anniversary Wakefield Event" i Warwick i fjol var det således en "Northern Arrow", som placerade sig främst bland de 37 till start anmälda modellerna i 4-oz.-klassen.

Med sin spännvidd på 40 tum är den aningen för stor för vår C2-klass, men kan givetvis flygas som en lättvikts-Wakefield.

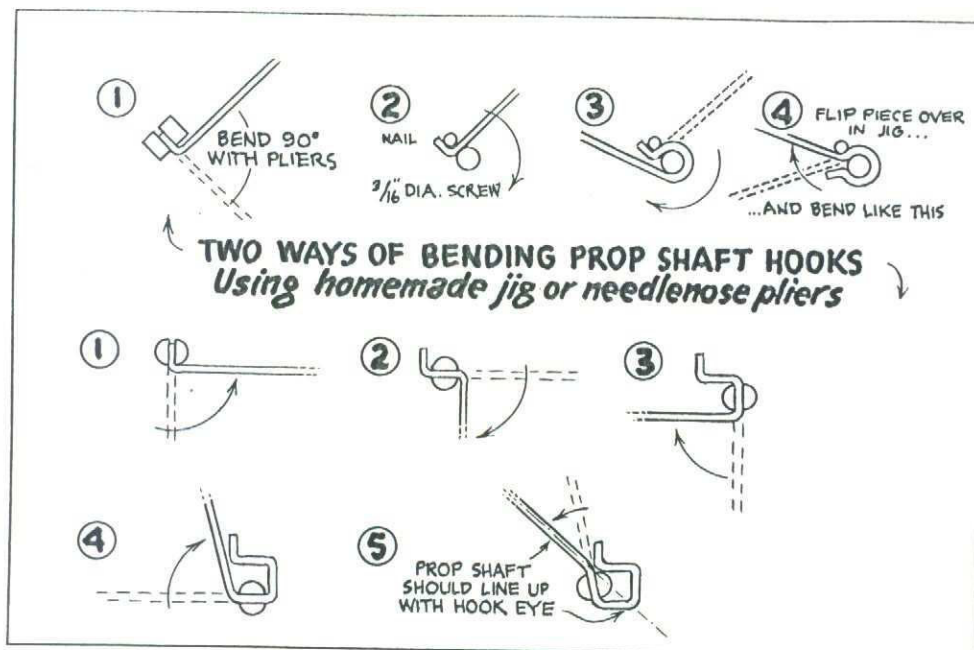
Enligt bygganvisningarna ska den

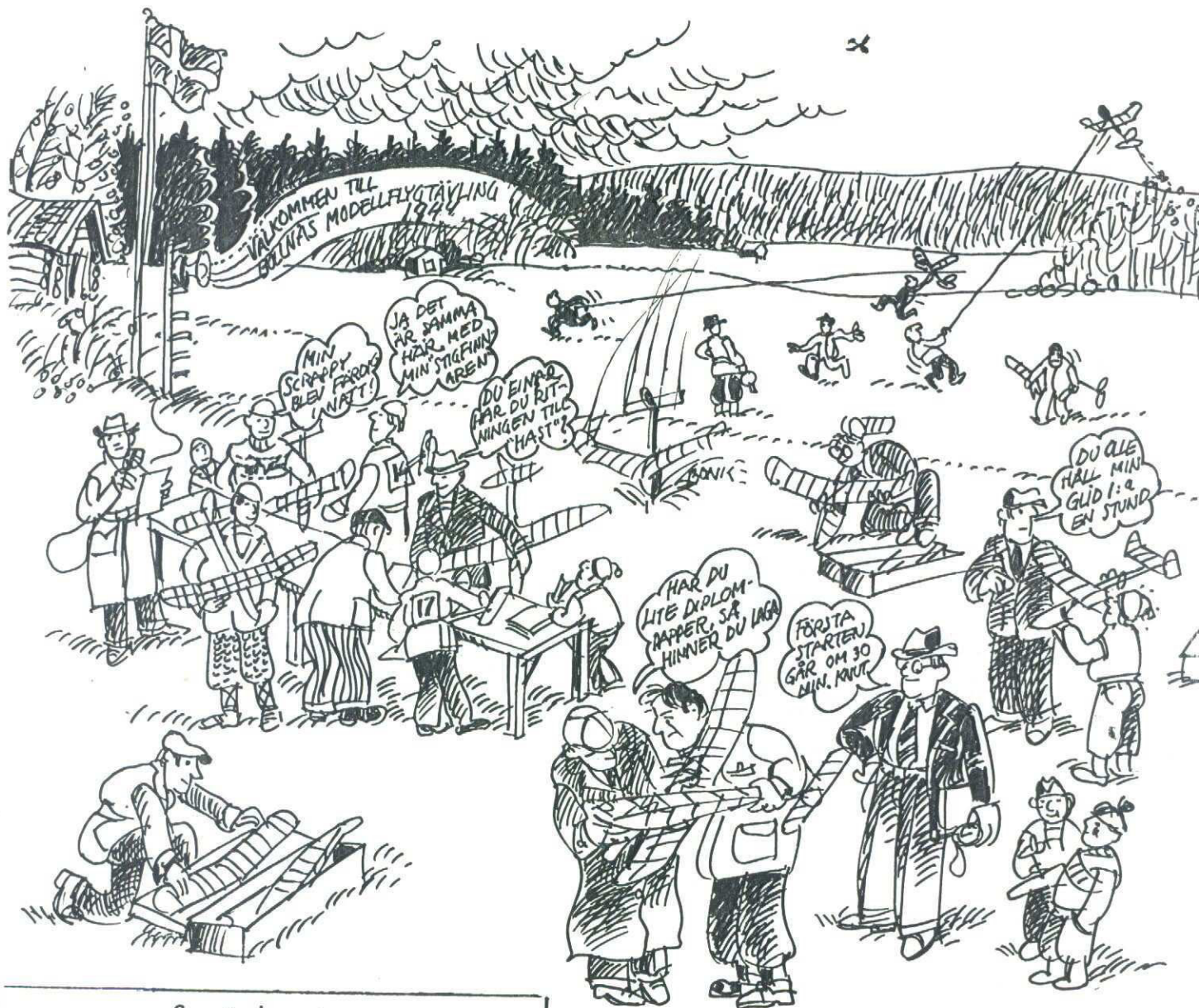


förses med en 100 cm lång, tvinnad snodd, bestående av 12-14 strängar 4,5 mm-gummi. Med en 16" x 24" propeller bör en sådan modell få mycket bra god-väders-prestanda!

Fullskala-ritning till "Northern Arrow" kan för 3 pund + porto inhandlas hos Terry Rose - se artikel/annons i OLDTIMER 4/1987!

Sten P.





Se söndagens
Segelflygtävling
 vid Norrborgatorna.



Giv Er pojke en byggsats till ett modellsegelplan. En lämplig nybörjarmodell är GLID I. Den är lättbyggd, men flyger ändå mycket bra. Vi får även ett flertal andra modeller, såsom "Pilen", "Starke", "Hobby I", "Hobby II", "Hang", "Haal" och "Kondor" m. fl.
 Vi äro välsorterade i material för modellflyg, såsom Balsaholm, Papperskällster, Impregneringsmedel, Modclack, Furuflak och Ribbor m. m.

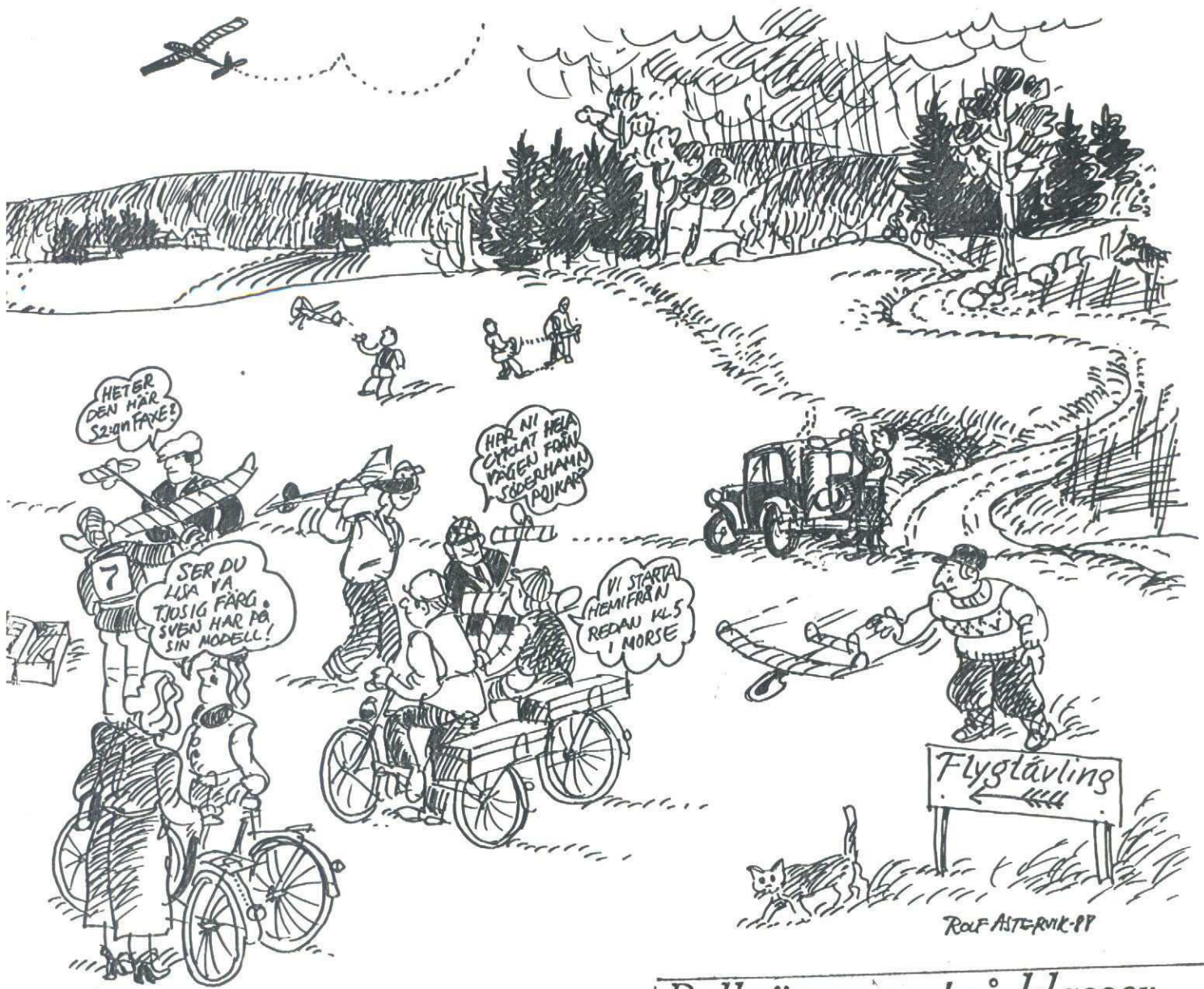
A.-B. Bollnäs Järnhandels Filial
 Nya lokalen vid Busstation. Telefon 11240.

1944 i oktober, vill jag minnas, hade vi en större tävling med över 30 deltagare från Bollnäs, Söderhamn och Ockelbo. Som vanligt var det ett intensivt byggande i klubblokalen ända in på småtimmarna före tävlingsdagen. Själv hade jag byggt en S3:a, en modell som jag tog ideer till från bilder och ritningar ur tidningen FLYG. Modellen ligger fortfarande kvar uppe på klubbrummet i ladugården. Det var nog ofta så att många av oss konstruerade egna modeller men med olika framgångar som följd.

Ockelbograbbarna var ju de som vi tyckte var de styvaste modellflygarna med snygga och välflygande modeller. Ingvar Sjöberg och Nils Hedman var de främsta, och som hjälpte oss här i Bollnäs att komma igång på allvar med modellflygandet. Ingvar och Nils var de som visade oss hur en modell kunde "kurva" genom att sidorodret gav utslag när linan hakade av.

Edvin Björklin och jag står vid kanten till de ängar som under fyrtioalet gav Bollnäs modellflygklubb stora och fria ytor för tävling och trimflygning. Det är en vacker julidag -88 och samtalet kommer in på modellflygklubbens tävlingar här på Norrborn för över fyrtio år sedan.

Edvin berättar:
 Vi hade ofta tävlingar här, både mindre inom klubben och större där andra klubbar var inbjudna.



Tävlingsdagen hade förberetts med att vi hyrde en högtalare för att Alvar Forslin skulle kunna ropa ut deltagare och tider. Lotteri anordnades för att få in pengar till klubbverksamheten.

På tävlingsdagen anlände deltagarna hit till Bollnäs med tåg, buss och cykel, kånkande på sina lådor för modellerna. Jag tror att vi säkert hade en 250-300 åskådare under eftermiddagens tävlingar, trots dåligt väder.

Själv vann jag S3 klassen till och med före de duktiga Ockelbograbbarna, slutar Einar.

Jag kommer i senare nummer av Oldtimmer redovisa några av de bevarade segelmodeller från Bollnäs och Ockelbo. Rolf Astervik.

1) 1946 års SM 3:a i F klassen.
2) Drev modellflygfirman STAG i Bollnäs under fyrtio och femtio-talet.

Bollnäs vann två klasser - i lyckat modellsegelflyg Stort intresse trots ruggigt väder

Bollnäs Modellflygklubbs tävlingar i Norrborn i går blev lyckade. Hela 35 deltagare ställde upp och striderna om segrarna i de olika klasserna blev hårda och intressanta. Vädret var tyvärr inte det bästa, varken för de tävlande eller publiken, som trots detta sluttit upp i överraskande stort antal - nära 300 personer.	3) Bert Ove Berg, Bollnäs, 1.24.0 4) Lennart Norling, Bollnäs, 1.09.5 5) Folke Tengvall, Bollnäs, 1.07.3 6) Ake Jonsson, Söderhamn, 0.56.6
Den arrangerande klubben kunde glädja sig åt förstaplaceringar i två av de tre klasserna, vilket framgår av följande prislista från tävlingen:	Klass S 1: 1) Olle Hedin, Ockelbo, 1.22.9 2) Bengt Sundell, Söderhamn, 1.13.3 3) Nils Hedman, Ockelbo, 1.12.3 4) Evert Lindroes, Söderhamn, 1.10.7 5) Arne Forsberg, Ockelbo, 0.58.4 6) Sven Forsberg, Ockelbo, 0.53.9 7) Harry Olsson, Bollnäs, 0.49.7 8) Ingmar Hedberg, Söderhamn, 0.47.4 9) Stig Hellbom, Söderhamn, 0.41.7 10) Lennart Norling, Bollnäs, 0.39.5 11) Ebbe Löfgren, Söderhamn, 0.24.7
Klass S 3:	Bästa taltala tid: Edvin Björklín, Bollnäs, 7.41.1.
1) Edvin Björklín, Bollnäs, 2.31.7 2) K. I. Andersson, Bollnäs, 2.27.0 3) Ingvar Sjöberg, Ockelbo, 1.50.5 4) Knut Odell, Bollnäs, 1.22.8 5) Roland Modin, Bollnäs, 1.09.3	Bästa tid för 1 start: K. I. Andersson, Bollnäs, 3.16.2
Klass S 2:	
1) Sven Forslin, Bollnäs, 2.10.9 2) Ingvar Sjöberg, Ockelbo, 1.43.5	

Klippt från tidningen LUVSNAN Måndagen den 30 okt -44.

→ TÄVLINGSINBJUDAN ←

1988 års OLDTIMER-MÄSTERSKAP arrangeras av AKM i Malmö, i samarbete med S.H.M.F.S. i Halmstad, och går av stapeln på Rinkaby övningsfält, nära Kristianstad, den 3-4 september.

Lördag 3 sept.; tävlingstid 12.00 - 17.00 utan paus eller periodindelning.

Klasser: A2, B2, S2.

På kvällen årsmöte.

Söndag 4 sept.: tävlingstid 10.00 - 15.00 utan paus eller periodindelning.

Klasser: S1, C2, D, E/F.

Tävlingsregler: se gällande regler i OLDTIMER 1/1988.

Startavgifter: 45:- för första modellen, 20:- för andra resp. tredje modell, därefter gratis!

Anmälan skall skickas till Einar Håkansson, Kanslersv. 21, 237 00 Bjärred - före 25 augusti.

Startavgifter skall inbetalas i förskott på postgiro 43 40 42 - 8, AKM:s modellflygsektion.

VÄL MÖTT !

→ ÅRSMÖTE ←

Medlemmarna i Svenska Modellflygares Oldtimer Sällskap kallas härmed till årsmöte i samband med årets mästerskapstävlingar i Rinkaby.

Tid: lördagen den 3 sept. 1988 kl. 19.00

Plats: Garvaregården, Nymölla.

Ärenden: sedvanliga årsmötesförhandlingar
anskaffning av dekaler
fråga om ansvarsförsäkring
(ev.) distribution av T-skirts

Förslag skall vara styrelsen tillhanda senast 15 augusti.

Styrelsen.