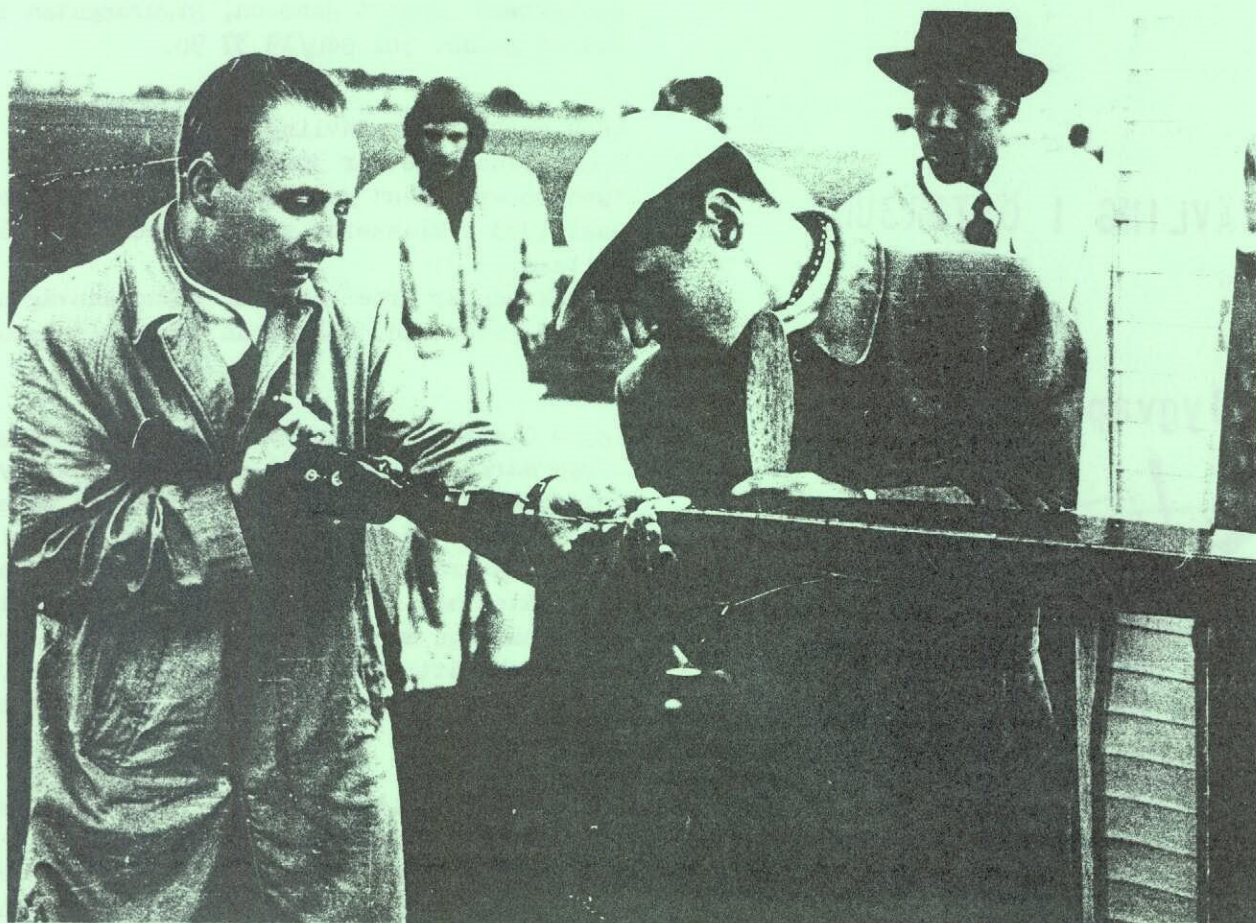


"OLDTIMER"

Specialtidskrift för modellflygare



INNEHÅLL:

Aarne Ellilä - Världsmästare
Modellflyget i Sverige 1942
Åke "Postis" Larsson
Ritningar
Brev från medlemmarna

Nr 1. 1984

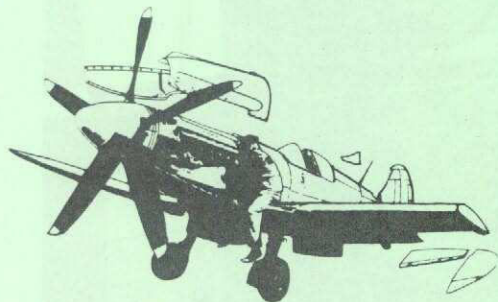


Oldtimer Sällskapet

OLDTIMER S. M.

TÄVLING I ÖSTERSUND

Flygvapenmuseum



Utställning

Ålleberg



RITNINGSBANKEN



Medlemskort medföljer detta nummer.

Årsavgiften är 35:-, adress och postgiro - se ovan.

Oldtimer S.M.-84 kommer att hållas 14-15 juli på Revingehed i Skåne.

Aeroklubben i Malmö - AKM - är arrangör. Kontaktman Lennart Hansson, Sigurdsgatan 15 214 65 Malmö. Tel 040/19 37 90.

Ännu en Oldtimer-tävling hålles 6 augusti i Östersund. Det är 30-års jubileum av "Wentzel-pokalen" Modeller konstruerade senast 1953 i klasserna S1,S2,G1 och Gint får delta.

Kontaktman är Arne Berglin, Kronrikesvägen 46A 831 47 Östersund. och Johan Ekeröth tel.063/44404.

Ingen Oldtimer-flygare har väl kunnat undgå att lägga märke till att det efterlängttade flygmuseet öppnades av Hans Maj:st Konungen den 8 mars. Red. besökte museet söndagen efter invigningen och sammanträffade med C.G.Ahremark, som var mäktigt belåten med att allt arbete lett fram till detta förnämliga museum. Man frapperas av hur ljust öppet och lättillgängligt det är där inne. Museet hålls öppet mån-fredag 12-15 samt söndagar samma tid. Fritt inträde !

Från Stig Kernell kom brev i vilket han meddelar att museet preliminärt öppnar 1 maj. Modellflygarna är välkomna att ställa ut veteranmodeller och annan materiel. Åke Roggentin är vår kontaktman genom SFF. Nils-Olof Gustavsson har också lovat att ställa upp som frivillig arbetskraft.

Ållebergsdagarna kommer att hållas 25-26 aug. med flyguppvisning, försäljning av gammal flygmateriel och böcker m.m.

NYHET !

1947 - Gint. "Cumulus" - konstr. Rolf Holm spv 960 Örjan Gahn har mätt upp modellen som Rolf har kvar än i dag. Den har krax. Denna modell eller i varje fall en likadan flög Roffe med på SM 1947 i Östersund.

Har du sänt efter prislistan över gamla modellflyg-ritningar till "CENTO" - C.E.Truedsson, Fack 541 200 10 Malmö. tel 040/15 51 98.

Ett hjärtligt tack till alla som skickat bidrag till detta nummer. Örjan, PA Holmberg, Rolf A och alla brevskrivarna. Tack ska ni ha ! Red.



Aarne Ellilä - Tvåfaldig världsmästare

En av de främsta Wakefieldflygarna

Aarne Ellilä, f. 11.6.1923
i Mäntää,
student 1942, fil.kand. 1949
disputerade för doktorsgrad
1953,
Verkställande direktör hos
Oy Filter AB och ägare av
företaget.
Gift, två barn, son och dotter,
överlöjtnant i reserv,
artilleri och bombflygare,
modellflygare, konståkare,
filatelist, designer o.s.v.



Aarne Ellilä tävlade i Sverige flera gånger.

Första gången var som landslagsman i Nordiska Mästerskapen, som hölls i Örebro den 11 juni 1939. Aarne blev då 7:e man i en tävling som gick i dåligt väder, regn och blåst.

1941 skulle NM hållas i samband med SM på Älleberg. Aarne hann som ende icke svensk komma till tävlingen, då andra världskriget gick in i ett nytt skede. Tyskland anföll Sovjet vid midsommartid. Övriga deltagare från Finland och Danmark kunde inte komma. I all hast ordnades då en "inter-nordisk" tävling i Wakefield-klassen. Ellilä vann lätt med sin "krax"-modell, som nu var i topptrim. 2.51,4 min gjorde den i kvällsluften. Under krigsåren mötte Aarne de svenska pojkar, som fick åka till Jämijärvi.

Äntligen tog kriget slut. Sommaren 1945 firade "Vingarna" sitt 10-års jubileum. Man höll en tävling på Skå ett otroligt varmt och solstrålade väder. Det var då svenska rekord sattes i mängd, flygtider över 1 timman - höjrekord som står sig än !

Aarne Ellilä, just fyllda 17 år har satt nytt finskt rekord med 3.33,0 i genomsnitt på tre flygningar. Fotot taget 1940 på Vesivehmaa flygfält nära Lahtis. OBS ! Modellen byggdes 1939 med en annan utformning av stabilisatorn.

- Saxat ur FLYG nr 15/1945- "Aarne Ellilä som vi emotsåg med sådan spänd förväntan, råkade ut för en verklig motorexpllosion, som sprängde sönder hela flygkroppen. Ellilä gav naturligtvis inte tappt utan satte genast igång med en reparation. - -
- Motormodellerna hade inte låtit höra av sig tidigare men i sista perioden kom de. Ellilä hade minsann inte latat sig, ty han överraskade med att komma ut med sin modell alldeles splitter hel och mer flygsugen än någonsin. Alla modellflygare samlades som flugor kring den beundrade Ellilä, när han gjorde sin start, och nog blev det en uppvisning. Det var en fläkt av den gamla goda tiden, när kärran från 1939 gick till väders. 3.23,5 blev det - utan uppvindar ! I nästa start blev det däremot termikanslutning av det lättare slaget med 7 min som följd. Segertiden blev 3.07,8 min.

WAKEFIELD WINNER

AARNE ELLILÄ

Den här modellen konstruerades på basis av de erfarenheter jag vann vid NM-tävlingen i Sverige i juni 1939. Många har frågat: "Hur har den kunnat överleva en så lång tid?"

Modellen har inte varit någon utställningsmodell, tvärtom har den flugit timal, skadats, reparerats och delvis byggts om flera gånger.

I sin ursprungliga skepnad deltog den i några få tävlingar sommaren 1939 och förmådde då flyga 2 1/2 min utan termik. Följande vinter gjordes betydande ändringar ar..Fena och stabilisator byggdes om, en ny propeller tillverkades och hela modellen kläddes om. Flygförmågan ökade direkt med över en halv minut.

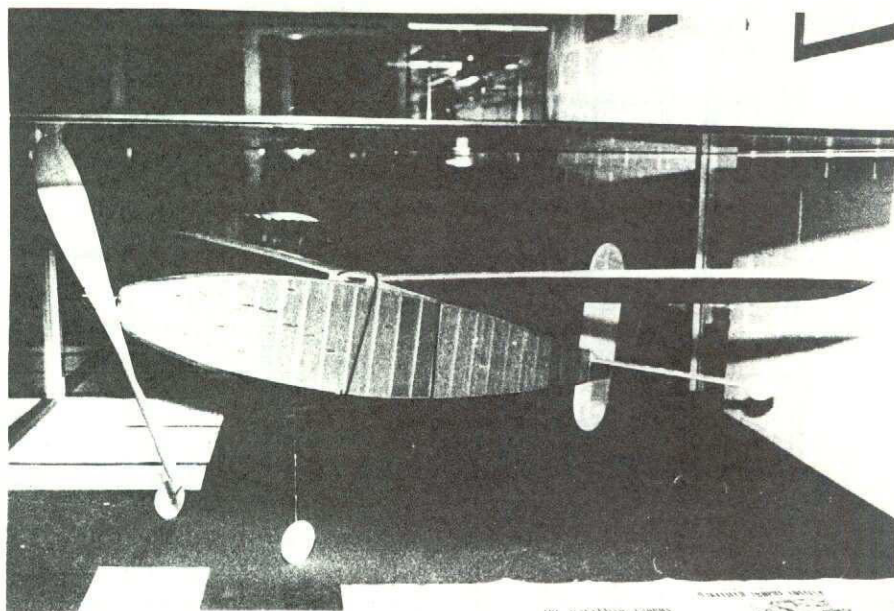
Jag förberedde mig mycket noga inför NM 1941, ändrade stabben igen och modellen fick sitt nuvarande utseende. Ändringarna var lyckade, för flygtiderna ökade till 3.20 min.

De bästa tävlingsresultaten:

Jämijärvi 1939	3:e	2.22,7
Litauen 1939	1:a	
Finsk mästare	1940, 1942, 1943, 1944 och 1946.	
Älleberg -inoff. nord.mästare	1941 1:a	2.51,4
Vingarnas jubileumstävling	1945 1:a	3.07,8
Wakefield Cup, Cranfield	1949 1:a	3.03,3

1947 kvaddades modellen svårt och p.g.a. mina studier hade jag inte möjlighet att reparera den. Alltså var planet i dålig kondition, innan jag började reparationen i juni inför Wakefieldtävlingen 1949.

Jag hade bara två veckor på mig för reparationsarbetet innan jag måste åka till England 1 juli. Jag hann bara nått och jämt provflyga och trimma litet vid två tillfällen innan jag reste. Jag hade inte kunnat flyga med fullt varv, under de fö-



Så ser modellen från 1939, Wakefieldvinnaren 1949 ut idag, där den står i sin glasmonter i vestibulen till flygmuseet vid Vanda flygplats utanför Helsingfors.

Färgfoton -4 olika och 2 s/v foton kan beställas av S.-O.L.

Örjan Gahm har ritning.

rutsättningarna måste jag packa ner en ofullständigt trimmad modell.

Före tävlingen köpte jag lite ny gummismodd i London, ty den motor jag hade med mig var lika gammal som modellen själv!

Kvaliteten på gummit som jag köpte var överlägsen den, som fanns före kriget. Emellertid skiljde sig dimensionerna ganska mycket från förkrigsgummit och detta skapade lite problem.

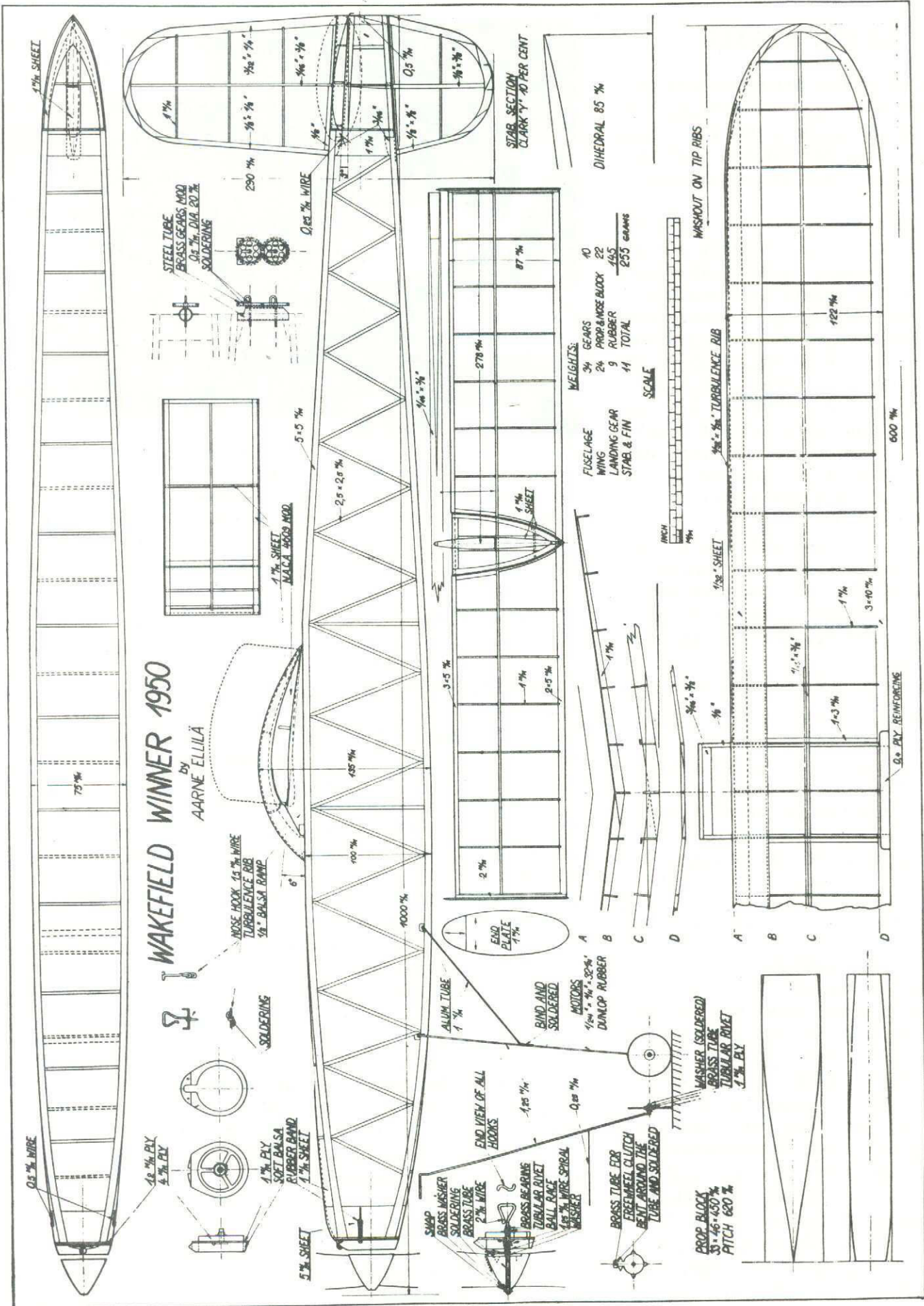
Faktum är att jag efter reparationen inte hade provat modellen på fullvarv förrän i den första officiella Wakefieldstarten! Emellertid hade jag ett försprång före mina konkurrenter - under de tio åren hade jag blivit helt förtrogen med min modell och jag tror det var det som hjälpte mig till framgång.

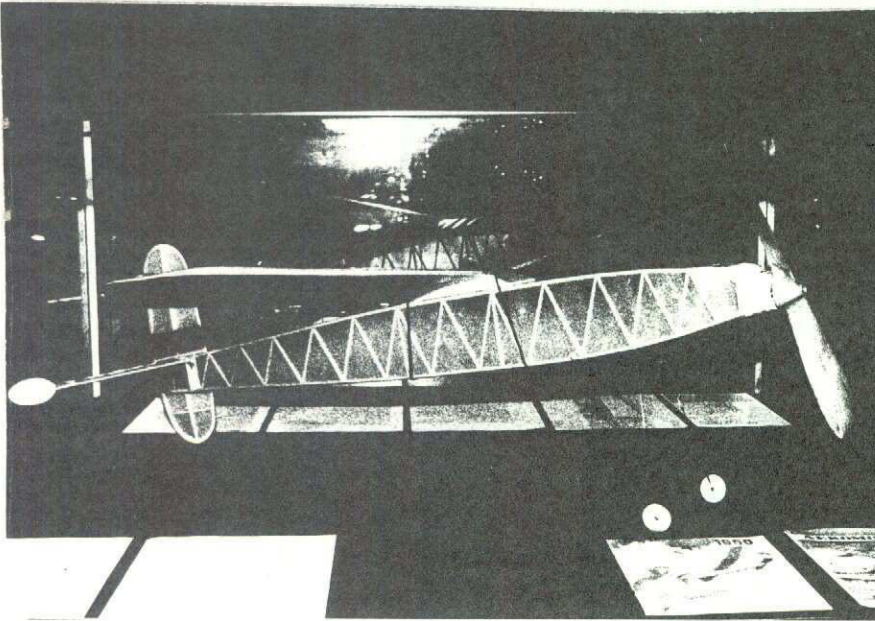
Till följd av den ofullständiga trimningen och inte beroende på det dåliga vädret blev första starten nära nog en katastrof. Efter varje flygning måste jag göra mindre reparationer utan att kunna prova modellen p.g.a. det dåliga vädret. Sjätte starten var emellertid mycket tillfredsställande.

Det faktum att jag vann tävlingen överraskade mig minst lika mycket som mina medtävlare.

1949 års Wakefield-vinnare konstruerades med hänsyn till följande två väsentliga krav. 1. Den måste flyga stabilt 2. Den måste vara lättbyggd (alltså lätt att reparera). Enligt min åsikt är dessa två krav de viktigaste då det gäller en tävlingsmodell.

(Översatt från MÅN April 1950 av SOL.)





1950-års vinnare, utan kåpa över vingen, står i sin glasmonter i flygmuseet vid Vanda flygplats. Foton - 2 i färg och 2 i s/v kan beställas hos S.-O.L. Örjan Gahn har ritning,

Väderförhållandena var sådana att det inte blev tal om att någon tävlande var mer gynnad än andra. Betingelserna var desamma för samtliga. Resultatlistans höga standard är bästa beviset för det. - Hur kom det sig då att min modell vann? -

Mitt plan är en direkt utveckling av det, som vann Wakefield-tävlingen 1949. De huvudsakliga måtten är desamma, kroppslängden är exakt lika vingen är 20 mm längre, propellern är större, men fenan har förlorat lite yta. Gummimängden är densamma.

Efter att jag fått den nödvändiga balsan från England i april, började jag bygga min modell. Ritningarna var klara sent på hösten året innan. Enligt mina beräkningar borde modellen kunna flyga 4 - 5 min. Den avsågs få en förspänd (tvinnad) motor och vikten utan gummimotor borde bli omkr. 100 g. När planet var färdigt visade vågen bara 92 g.

De första flygningarna såg inte lovande ut. Glidet var svärtrimmat och jag blev ganska orolig eftersom vi redan var i mitten av juni månad. En god sak; under motorflykt betedde sig planet bra. Om jag bara kunde få ordning på glidet vore allt gott och väl. Jag experimenterade med en smal turbulenslist längs vingens framkant. Effekten blev direkt märkbar. Glidet som förut varit så svårt att trimma in blev nu stabilt och jag kunde flytta fram vingen ca 15 mm. Nu kunde jag börja prova med mera varv.

Nya svårigheter uppstod. Den 180 cm långa gummimotorn fungerade inte bra. Kroppen tycktes vara för trång baktill och där hopade sig knutarna, som försköt tyngdpunkten. Dessutom kunde jag inte få gummimotorn att löpa ut jämnt, utan mo-

dellen vibrerade så att jag trodde att den skulle skaka sönder i luften. Med bara tre veckor kvar till tävlingen måste något drastiskt göras och det kvickt! Jag beslöt att bygga en ny kropp för två motorer och följaktligen begagna krax som i min 1949-års modell.

Den nya kroppen gjordes färdig på några dagar. Den byggdes på sådant sätt att jag kunde använda alla övriga delar. Därför finns det en och annan detalj, som skulle ha utformats annorlunda om planet från början konstruerats med tanke på att använda krax. Den nya kroppen blev lite tyngre än den första eftersom den måste göras starkare. Förutom vikten på själva kroppen tillkom också kugghjulen och det extra nosblocket, så att vikten efter ombyggnaden var 110 g.

Efter alla ändringarna trodde jag att jag kunde lita på modellen och det visade sig vara sant. Flygplanet gled stabilt men jag måste justera det ytterligare. Jag hade mycket besvär med infallsvinklarna och jag måste erkänna att jag innan själva tävlingen ännu inte var helt nöjd med trimmet. Det fanns en del till att göra, så slutresultatet kunde ha blivit bättre.

Kvällen före själva tävlingen provflög jag för första gången med fullt uppdragna motorer. Starten var inte lyckad och på grund av ett misstag från min sida bröts propellern. Jag kunde inte flyga mer den kvällen - precis som det var året innan!

När jag gick ut till startplatsen för att göra min första start visste jag inte vad som skulle hända.

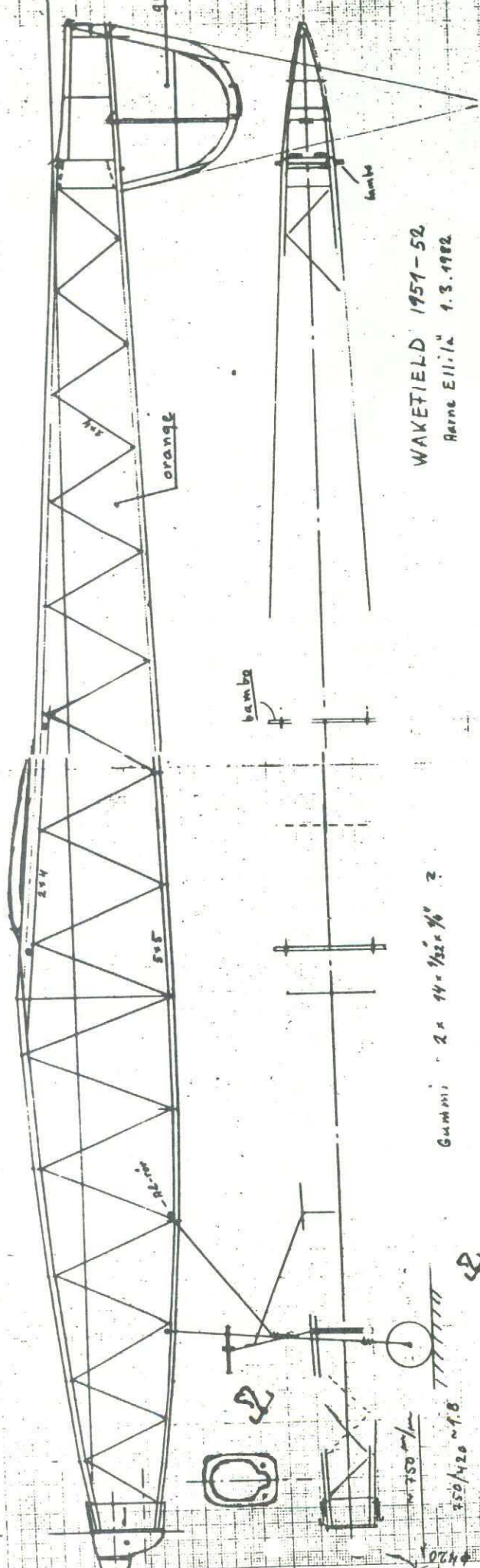
1950 Wakefield Winner

Arne Ellilä

Till följd av min seger i England 1949 fick Finland tillfälle att arrangera tävlingen om Wakefield Cup 1950. Tävlingen har hållits och världsländet hade lyckan se sin son som vinnare av tävlingen pånytt!

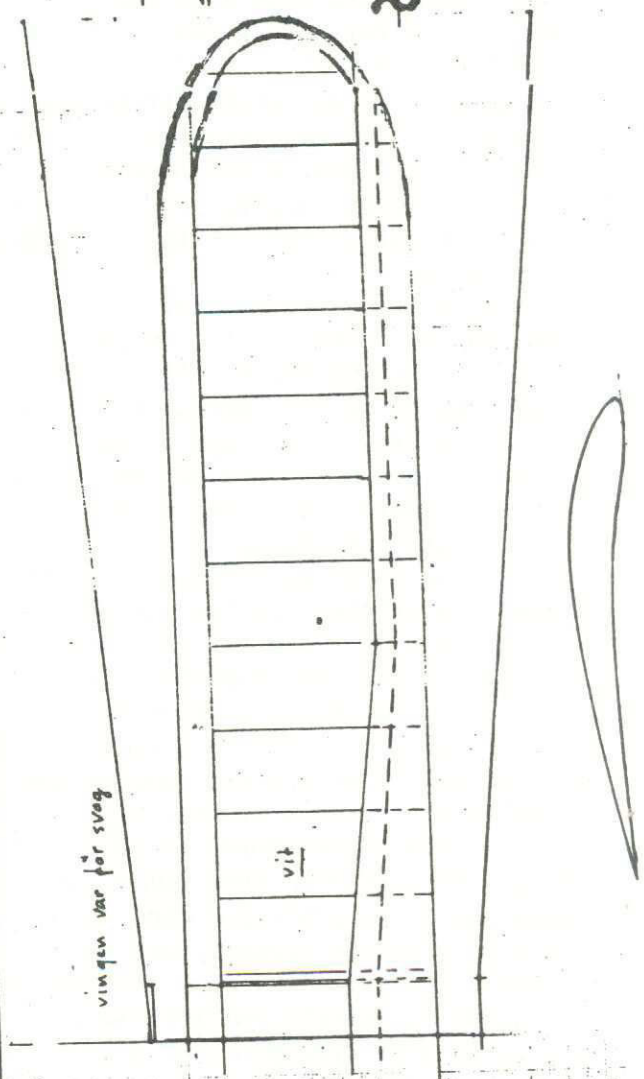
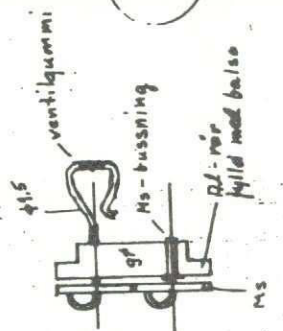
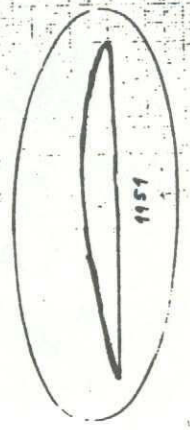
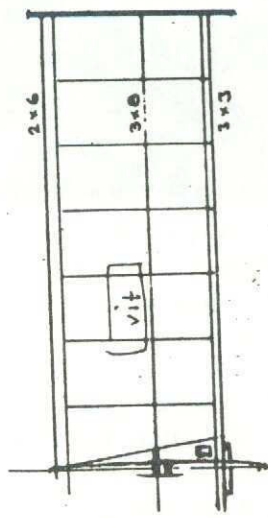
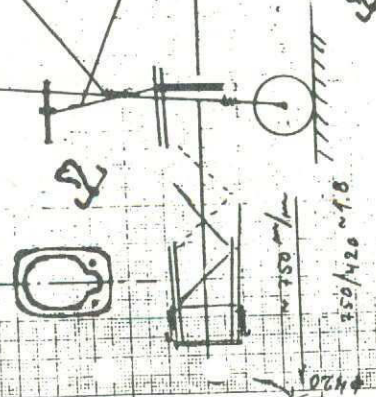
1:12

53°



WAKEFIELD 1951-52
 Arne Ellilä 1.3.1982

Gummi 2 x 14 = 1/22 x 1/8 ?



ELLILÄS WAKEFIELD

Jag vet att det är oansvarigt att ställa upp i en tävling så illa förberedd, men oturen hade förföljt mig och där får orsaken sökas. Jag hade arbetat hårt. Oturen måste ta slut, det var vad jag måste lita till.

Jag kände mig illa till mods, när jag gjorde klart för start. Jag vevade upp till maximum, kontrollerade att allt satt rätt på modellen, sen släppte jag iväg den. Starten var inte så dålig, men när modellen kommit upp ca 20 m, började den kurva brantare och nosen pekade nedåt. Jag trodde tävlingen var över för min del, men när modellen gjort ett helt varv i detta farliga läge började den klättra uppåt. Det fanns inget att anmärka på efter detta. Till min stora överraskning var denna flygning den bästa i första perioden, fastän modellen försvann ur sikte för tidtagarna bakom träden.

Sedan den återkommit ändrade jag litet på trimmet och bytte motorer därefter väntade jag på nästa period. Nu var jag inte rädd längre! Det värsta var över! Det var inte något som helst fel i den andra starten, vilken blev den bästa i hela tävlingen med 4.31,5 i tid. Jag anser att detta är den normala prestandan hos denna konstruktion i lugnt väder.

Jag bytte inte motorer till tredje starten på grund av detta och att planet landade i en skog långt bort, så blev inte tiden så bra. Om min modell hade varit i bästa trim redan från början borde slutresultatet ha blivit än bättre. I varje fall blev jag mycket överraskad över min seger och särskilt att skillnaden i tid blev så stor mellan vinnar modellen och den som kom tvåa. När jag fick höra vilka tider andra hade uppnått i försöken gissade jag

att genomsnittstiden för seger skulle ligga kring 4.30 min. Detta visar att det inte är så lätt att jämföra resultat när de är uppnådda under skiftande förhållanden. Med ledning av de erfarenheter jag gjorde under tävlingen tror jag att om jag deltagit med fjolårsvinnaren, så hade tävlingen mellan Evans, Leardi och mig blivit mycket jämn och spännande.

Som tidigare nämnts har vinnarmodellen utvecklats direkt från den modell jag använde förra året. Ritningen visar uppbyggnaden och dimensionerna. Listerna är ganska grova beroende på att allt material som använts är vit och mjuk balsa. Genom att använda sådant material får man en styvare stomme, starkare och lättare än om man använder hård balsa. Den är en "slabsider" med något mindre mått än fjolårsvinnaren, men lite större än normala Wakefields.

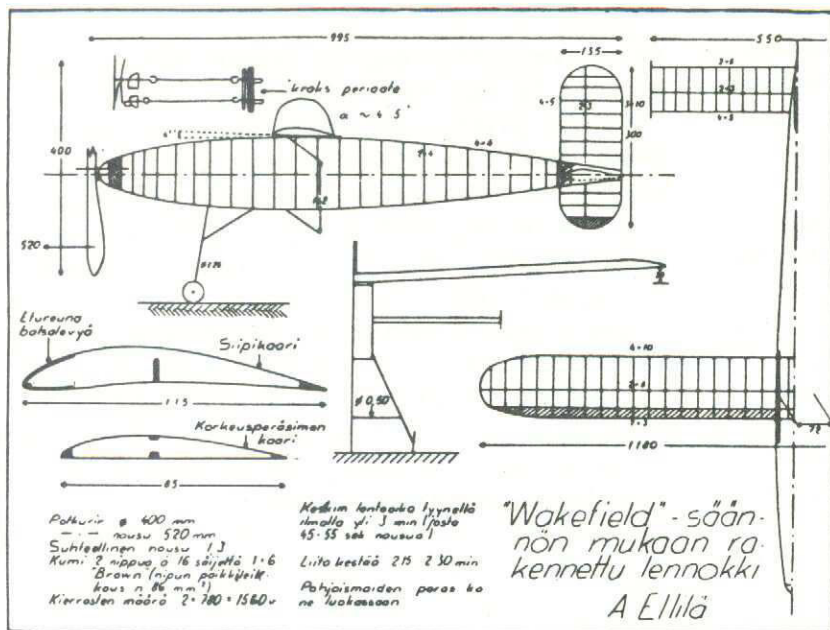
Varje motor är från början 750 mm, men töjer sig till hakavståndet 820 mm. En motor är på 14 strängar 1/24" x 1/4". Varvtal per motor 600.

Inställningsvinklarna är 6° på vingen och 3° på stabilisatorn. Dessutom har propelleraxeln sidoriiktning åt höger liksom fenan, så att modellen flyger höger-höger. En nedåtriktning av propellern på ca 2° användes också. Tyngdpunkten är placerad på 75% från vingens framkant.

(Översatt från MAN Feb -51
av SOL)

Foto från VM 1952 i Norrköping, då Arne Blomgren vann. Arne Ellilä blev där 3:a, med tiderna: 4.00 + 4.16 + 4.39 = 4.18,3
Modellen på bilden är 1951-1952 års version. Även denna har Örjan Gahn ritat upp i full skala efter Arne Elliläs egna skisser. Se ritn. i detta nummer.





Den första ritningen till Arne Elliläs Wakefield presenterades i "Svensk Flygtidning" av Sigurd Isacson, som skrev så här: "När vi svenskar 1939 mätte oss med Finlands modellflygare var favoriten i Wakefieldklassen Arne Ellilä - den s.k. "Sjörövaren". Då lyckades han blott tillkämpa sig 3:e platsen med sin utsökta Wakefield, men man kunde lätt förstå redan då, vad den med ytterligare trimning skulle åstadkomma.

På Älleberg hölls 1941 en nationell tävling, som ersättning för den på grund av Finlands inträde i världskriget inhiberade "Nordiska tävlingen". Här vann Ellilä överlägset med samma modell. I somras fyllde den gamla "knarren" 3 år, och detta firades med en förkrossande seger över det svenska laget. "Ellilä-Wakefield" gjorde c:a 3 min 10 sek i genomsnitt mellan kl 8-10 på kvällen! Vi svenskar stod och såg hur den klättrade lugnt men snabbt. Höjden var imponerande och glidet något av det perfektaste man sett.

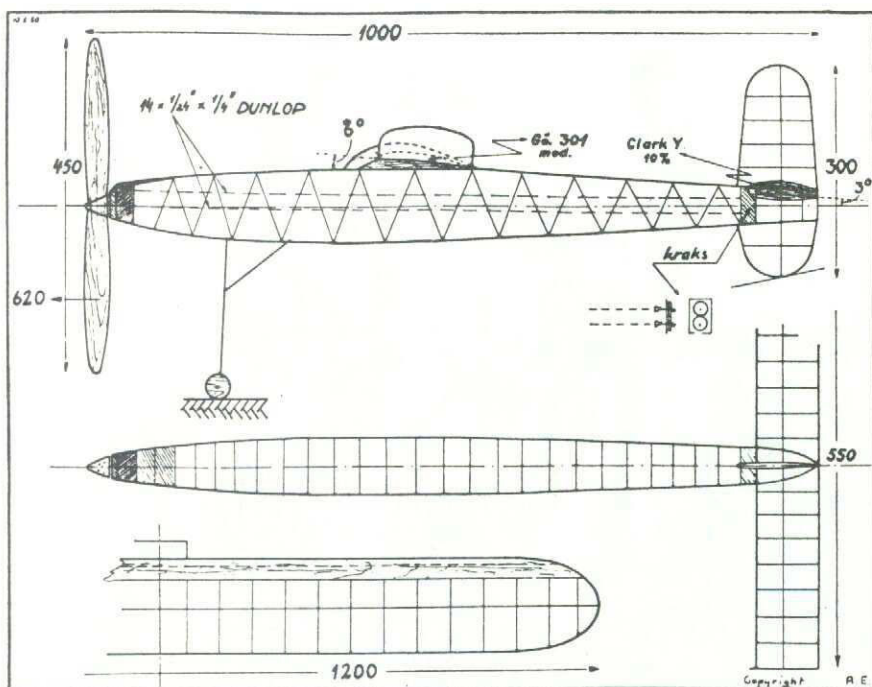
Vidstående ritning, som jag fått av Ellilä genom Luftvärnsförbundet, ger en god föreställning om modellens renhet. Särskilt två saker är av intresse, nämligen "kraxen" och bärplansprofilerna. Äran av den första tillkommer hrr stockholmare i Vingarna, från vilka finnarna lärt sig kraftöverföringen i aktern. Vingprofilen visar att Arne redan 1939 visste mer om modellplanens aerodynamik än kanske någon svensk. Den är starkt välvd, relativt tunn och mycket spetsig. Det senare utmärker även stabilisatorprofilen. Jag försäkrar att detta är den främsta orsaken till att vi blivit slagna av denne finne.

Förutom tydliga mått finns en del data på finska som jag nedan översätter:

Propeller	diameter	400 mm
	stigning	520 mm
	Stign.förh.	1:1,3
Motorgummi	2 motorer, vardera 16 str.	
	1 x 6 mm Brown (sektionsarea 2 x 86 mm ²)	
Uppsvridning i varv	2 x 780 =	1.560
Ungefärlig flygtid	3 min (varav 45-55 sek stigtid)	
Glidtid	2.15 - 2.30 min.	."

SFT, juli-43

Kommentar av SOL - "Vingprofilen är av särskilt intresse. Jämför utformningen på denna skiss - som är "original" med den profil som finns på ritningen ur "MAN", där den kallas mod. RAF 32."



Arne Elliläs WAKEFIELD 1950.

Denna ritning presenterades i Hobbyboken 1951. Det var Jan Jangö, som var utsänd reporter och kallade 1951 års Wakefieldtävling "världens mest rättvisa modellflygtävling."

1. A. Ellilä, SF	238,0+271,5+222,6=732,1
2. E. V. Evans, GB	209,6+232,8+217,6=660,0
3. A. Leardi, I	224,0+192,1+228,7=644,8
4. P. W. Seton, NL	208,5+200,7+210,4=619,6
5. H. Stevens, GB	177,6+214,1+226,7=618,4
6. L. Salisbury, US	207,0+199,2+199,8=606,0
7. S. Lustrati, I	193,0+196,5+208,2=597,7
8. B. Bächli, CH	184,1+207,0+206,0=597,1
9. E. Sadorin, I	176,8+192,6+204,0=573,4
10. R. Warring, GB	182,0+174,8+196,9=553,7
11. A. Blomgren, S	197,5+196,0+155,1=548,6
12. S. Stark, S	180,4+181,2+169,6=531,2

55 deltagare.

MODELLFLYGET I SVERIGE 1942

Äro våra modellflygtävlingar felorganiserade ?

Under den rubriken tog ing. Bertil Florman till orda i "Flygning". Han efterlyste en fastställd startordning, så att speakern kunde ge publiken de rätta informationerna. Det räcker inte med att låta folk se modellplan segla omkring i ett virrvarr. Han kände sig övertygad om att massor av protester skulle framföras av modellflygarna. Men eventuella orättvisor menade Florman skulle utjämnas i det långa loppet. Att modellflygarna skulle få välja tidpunkt för starten måste underordnas hänsynen till den allmänhet, som lockas till modellflygtävlingarna.

Börje Stark besvarade hans artikel med ett avvisande till start på kommando och förklarade även att inga eller få klubbar har vare sig ekonomiska eller personella resurser till en fullständig tävlingsorganisation.

Ing. G.H. Derantz gav i ett annat nummer av "Flygning" tävlingsarrangörer en lång och detaljerad beskrivning på hur modellflygtävlingar bör organiseras. Med diagram och specialinstruktioner till varje befattningshavare fick det hela något militärt över sig.

S.M. 1942 på Gotland

"Se, det var ett riktigt S.M.!"

S.M. 1942 hölls vid Visby den 18-19 juli. Tävlingarna blev lyckade både ur organisations- och resultat synpunkt. 150 modeller hade anmälts, bland dem åtta bensinmodeller. På lördagskvällen hade omkr. 500 personer kommit för att se tävlingen med dessa plan. Avspärningarna höll knappast vid Bingebyfältet. Så småningom kom fem av de anmälda. Det var Arne Smith, Göteborg, Sven Häggblad, Malmö, C.B. von Koch, Visby, Åke Pettersson, Visby och Ulf Hallvig, Stockholm. Motortiden var begränsad till 20 sek., för varje sekund däröver gjordes avdrag på 10 sek. på totala flygtiden. Medeltid på de tre bästa av fyra flygningar bestämde placeringen. Alla utom Åke Pettersson hade timers, denne var därmed chanslös, då han fick motortider upp mot 55 sek. von Koch låg länge bra till, men så fick Arne Smith igång sin motor. Med en rad uppvisningar i konstflyg fick han ihop mest poäng och blev vår förste mästare i förbränningsmotorklassen.

På söndagen skvalade regnet över tältlägret, första start uppsköts till kl. 14. Och se, då strålade solen på nytt. Redan i tävlingens första start visade sig termiken vara kraftig. Det var Arne Blongren, som flög bort sin M 1:a på tiden 4.58 min. 9 flygningar på över 4 min. noterades i första perioden, men sedan avtog termiken och det blev 3 långflygningar i de två övriga perioderna. Dagens man var Sven Hjelmerus, Linköpings-Eskadern. Han vann inte mindre än tre individuella mästerskapstecken! I M2, S2 och S3 vann han, särskilt i S3 var han överlägsen.

Svenska modellflygare i Finland

Samtidigt som SM hölls deltog ett svenskt landslag i Jämijärvi i Finland. Deltagare var K.-E. Landegren, Västerås, Sverker Blom, Stockholm, Helge Wannberg, Örnsköldsvik och som lagledare Sigurd Isacson, Linköping. Man flög med Finska Aero OY:s Douglas DC-2 till Åbo den 16 juli. Därifrån åkte man tåg vidare mot Jämijärvi. Ett 70-tal finska modellflygare med Lennart Poppius som ledare och gamle bekante Aarne Ellilä fanns att möta de svenske. Man tävlade i 11 klasser, av dem segrade svenskarna i fem. Givetvis vann Ellilä Wakefield-klassen. Svenskarna jobbade dock intensivt och flög i alla klasser och det var en oerhört ansträngande vecka, men oföreglömlig. Sigurd Isacson vann i de mindre gummitorkklasserna medan K.-E. Landegren var ensam svensk att vinna en segelklass. Han satte dessutom ett nytt svenskt rekord klass S3, med sin "Kranich". Fimmarna noterade 30,38 och 39 min i tävlingen så kom Landegren med 40.45,5 - men det var en trimstart! Segrade gjorde G. Ahlfors på 44.04,3 min. Sigurd Isacson snappade upp en del finska ord och utbringade ett leve: "Eläköön Suomen Lippu!" - Leve Finlands flagga! - på avskedsfesten.

Resultat S.M. 1942

Klass S 1.

1. Lennart Segerfelt, Vingarna	2.59,9
(1.45,6 + 3.29,1 - 3.45,1)	
2. Rune Hjelmerus, LEN	2.20,3
(2.41,5 - 2.02,9 - 1.50,4)	
3. Erik Jonsson, Örnsköldsvik	2.00,0
(6.17,3 - 0.00 - 0.00)	
4. Bertil Dahlqvist, Halmstad	1.55,2
(1.29,4 - 3.01,1 - 1.15,0)	
5. Terje Larsson, Limhamn	1.29,9
(1.27,9 - 1.59,6 - 1.02,2)	
6. Östen Carlsson, Göteborg	1.25,9
7. Arne Smith, Göteborg	1.23,6
8. Lars Andersson, Limhamn	1.17,2
9. Rune Johansson, Visby	1.14,9
10. Rune Andersson, Stockholm	1.13,4
11. Hans Schmiterlöv, Stockholm	
12. Ivan Andersson, Visby	
13. William Hoff, Bjuv	
14. Hugo Malmqvist, Limhamn	
15. Sven Persson, F 10, Malmö	
16. Sven G. Johansson, Halmstad	

Klass S 2.

1. Sven Hjelmerus, LEN	3.03,0
(1.51,5 - 2.47,6 - 4.30,0)	
2. Owe Olsson, Eslöv	2.48,1
(1.49,0 - 4.30,0 - 2.05,2)	
3. Arne Smith, Göteborg	2.41,9
(0.06,4 - 4.56,2 - 2.03,1)	
4. Robert Löwen-Åberg, Sthlm	2.32,8
5. Lennart Segerfelt, Stockholm	2.19,5
6. Lars Andersson, Limhamn	2.13,7
7. Rolf Dilot, Eslöv	2.03,3
8. Karl Blom, Bjuv	2.00,0
(Dagens bästa tid 9.04,2)	
9. Sven Tolf, Linköping	1.52,6
10. Lars Hellsten, Västerås	1.50,9
11. Östen Carlsson, Göteborg	1.50,4
12. Kurt Jansson, Stockholm	1.40,5
13. Sven Persson, F 10, Malmö	1.39,6
14. Börje Börjesson, Göteborg	1.31,0
15. Sven G. Johansson, Halmstad	1.27,9
16. Hans Borell, Linköping	
17. Arne Blomgren, Stockholm	
18. Nils Åkerman, Västerås	
19. Arnold Johansson, Västerås	
20. Harold Johansson, Västerås	

Klass S 3.

1. Sven Hjelmerus, Linköping	3.09,5
(1.38,7 - 1.49,8 - 6.04,8)	
2. Bengt Södergårah, Hjo	2.26,2
(0.12,0 - 1.06,8 - 6.00,0)	
3. Bertil Olsson, Eslöv	2.24,8
(1.33,6 - 3.34,1 - 2.06,6)	
4. Leif Andersson, Göteborg	2.15,1
5. Kurt Jansson, Stockholm	2.01,3

Klass M 1.

1. Arne Blomgren, Stockholm	2.54,0
(4.58,0 - 2.41,0 - 1.03,0)	
2. Bengt Johansson, Stockholm	2.03,4
(3.48,9 - 1.17,0 - 1.04,4)	
3. Rolf Landegren, Västerås	0.51,7
4. Lars Andersson, Limhamn	0.37,1
5. Ivan Andersson, Visby	0.17,7

Klass M 2.

1. Sven Hjelmerus, Linköping	2.12,7
(2.30,6 - 1.49,9 - 2.15,5)	
2. Ingvar Melin, Västerås	1.59,6
(3.07,0 - 1.45,7 - 1.06,1)	
3. Bertil Olsson, Eslöv	1.38,2
4. Gunnar Persson, Bjuv	1.24,3
5. Folke Åkerman, Västerås	0.50,4
6. Rolf Landegren, Västerås	0.48,6
7. Bengt Blomgren, Stockholm	0.27,2

Klass M 3.

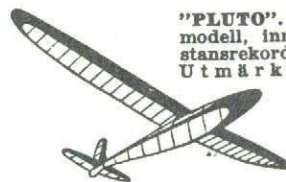
1. Olle Lindh, Stockholm	1.59,3
(5.54,0 - 0.00,0 - 0.03,5)	
2. Hans Schmiterlöv, Stockholm	0.30,4
3. Folke Hector, Örnsköldsvik	0.18,0
4. Nils Åkerman, Västerås	0.15,3

Klass E.

1. Arne Smith, Göteborg	0.34,0
2. C.B. von Koch, Visby	0.28,2
3. Sven Häggblad, F 10, Malmö	0.26,1

Lagtävling.

1. Vingarna I	7.53,2
2. Vingarna II	6.37,5
3. Linköpings-Eskadern	5.18,9
4. Eslövs Mfk	4.41,7
5. Västerås Fk	4.25,9
6. Bjuvs Mfk	3.45,1
7. Gotlands Fk	3.14,9



"PLUTO". Dansk succémodell, innehar danska distansrekordet med 32,3 km. Utmärkt tävlingsmodell. Spv 186 cm.

6. Sven Persson, F 10 Malmö	1.58,9
7. Karl Blom, Bjuv	1.51,9
8. Sven Hörlin, Visby	1.42,3
9. Boris Karlsson, Västerås	1.34,6

Resultat från Finland

Jämijärvitävlingarna

Segelmodeller

Klass A. handstart

1. Tytti Aalto, Jämijärvi 0.58,0

Klass A. högstart

1. K.-E.Landegren, Sverige 8.45,0

2. H.Kourunen, HIPY 5.26,2

Klass B. handstart

1. J.Haapanen, Hirsilä 2.42,0

Klass B. högstart

1. H.Ajanko, Kokemäki 5.08,4

2. G.Ahlfors, Cumulus 4.30,5

3. Sverker Blom, Sverige 2.24,8

Klass FAI. handstart

1. P.Saari, HIPY 4.08,7

Klass FAI, högstart

1. G.Ahlfors, Cumulus 44.04,3

(Utom tävlan K.-E.Landegren 40.45,5)

Motormodeller

Klass A. handstart

1. Sigurd Isacson, Sverige 2.04,2

2. Helge Wannberg, --- 1.58,7

3. J.Haapanen, Hirsilä 1.25,6

Klass A, markstart

1. Sigurd Isacson, Sverige 3.33,3

2. Helge Wannberg, --- 1.29,1

3. O.Lucenius, VLK 1.01,4

Klass B. handstart

1. Sigurd Isacson, Sverige 1.56,3

2. Sverker Blom, --- 1.36,5

3. Sverker Blom, --- 1.34,4

Klass B. markstart

1. Sigurd Isacson, Sverige 1.45,8

2. Sigurd Isacson, --- 1.44,4

3. Sverker Blom, --- 1.36,5

Wakefield, markstart

1. Arne Ellilä, HIPY 3.06,6

2. Sigurd Isacson, Sverige 2.01,5

3. Helge Wannberg, --- 1.31,2

Bästa tid med segelmodeller -G.Ahlfors 44.04,3

Bästa tid med motormodeller- S.Isacson 3.33,3

Förvandlingstabell tum—millimeter.

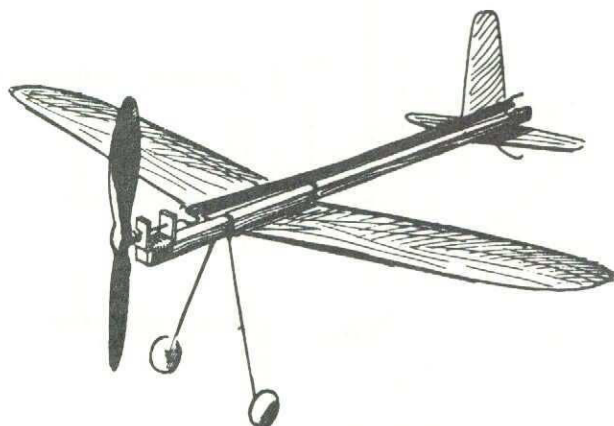
1—12".

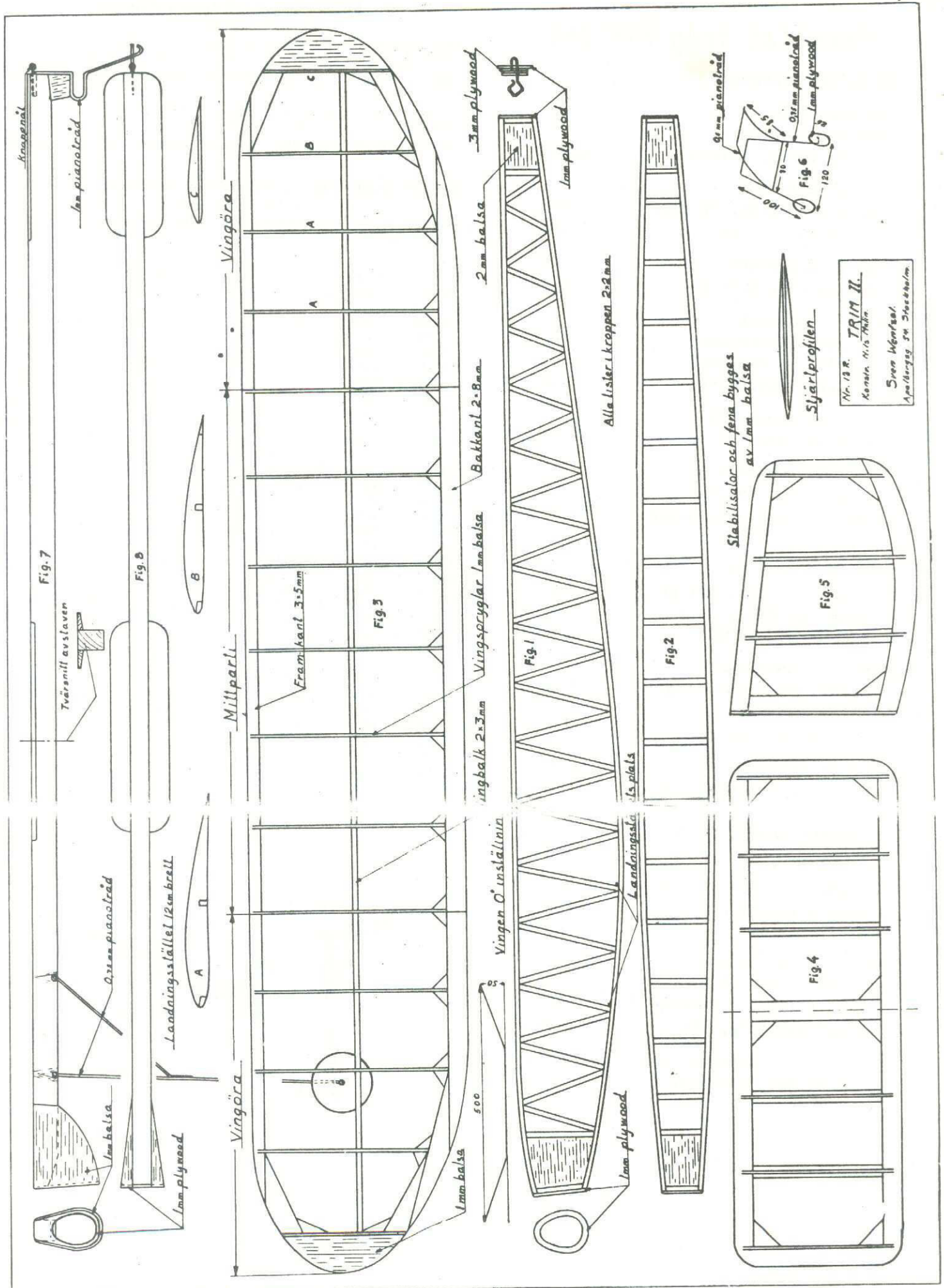
tum	1	2	3	4	5	6
mm	25,400	50,800	76,200	101,600	127,000	152,400

tum	7	8	9	10	11	12
mm	177,800	203,200	228,600	254,000	279,400	304,800

Förvandlingstabell tum—millimeter för varje sextiofjärdedels tum mellan 1/64" och 1".

Bråkdelar av en tum		mm	Bråkdelar av en tum		mm
Allm. bråk	Decimal-bråk		Allm. bråk	Decimal-bråk	
1/64	.0156	0,397	33/64	.5156	13,097
1/32	.0313	0,794	17/32	.5313	13,494
3/64	.0469	1,191	35/64	.5469	13,891
1/16	.0625	1,588	9/16	.5625	14,288
5/64	.0781	1,984	37/64	.5781	14,684
3/32	.0938	2,381	19/32	.5938	15,081
7/64	.1094	2,778	39/64	.6094	15,478
1/8	.1250	3,175	5/8	.6250	15,875
9/64	.1406	3,572	41/64	.6406	16,272
5/32	.1563	3,969	21/32	.6563	16,669
11/64	.1719	4,366	43/64	.6719	17,066
3/16	.1875	4,763	11/16	.6875	17,463
13/64	.2031	5,159	45/64	.7031	17,859
7/32	.2188	5,556	23/32	.7188	18,256
15/64	.2344	5,953	47/64	.7344	18,653
1/4	.2500	6,350	3/4	.7500	19,050
17/64	.2656	6,747	49/64	.7656	19,447
9/32	.2813	7,144	25/32	.7813	19,844
19/64	.2969	7,541	51/64	.7969	20,241
5/16	.3125	7,938	13/16	.8125	20,638
21/64	.3281	8,334	53/64	.8281	21,034
11/32	.3438	8,731	27/32	.8438	21,431
23/64	.3594	9,128	55/64	.8594	21,828
3/8	.3750	9,525	7/8	.8750	22,225
25/64	.3906	9,922	57/64	.8906	22,622
13/32	.4063	10,319	29/32	.9063	23,019
27/64	.4219	10,716	59/64	.9219	23,416
7/16	.4375	11,113	15/16	.9375	23,813
29/64	.4531	11,509	61/64	.9531	24,209
15/32	.4688	11,906	31/32	.9688	24,606
31/64	.4844	12,303	63/64	.9844	25,003
1/2	.5000	12,700	1	1.0000	25,400





Svensk konstruktion: Trim II. Kombinerad stav- och kroppsmodell, konstruerad av då 16-årige Nils Melin. Med denna modell blev konstruktören 1938 svensk mästare i klass A 2.

Brev

Från Carl Johan Eiroff kom följande synpunkter på våra "Oldtimer-regler":

Då våra flygträffar som genomförts på ett traditionellt sätt och utvecklingen gått mot fler deltagare nöjer jag mig med mindre justeringar i reglerna. Med dessa ändringar kan vi få större startfält, färre klasser, större bredd rikare typval.

Handikap har diskuterats tidigare och det finns många möjligheter.

Förslag:

wakefield t.o.m. 1953 (ev. 1956 !)
kraxade 20 % avdrag
långkroppare 1954-56 20 % avdrag
kraxade + samtliga 1951-56
20 % avdrag

(Dessutom får "Laban" 1958 deltaga, som vårt sista riktiga modellflygplan. Det är nämligen så att frigångspropellern är det viktigaste attributet på en OT-wake. I övrigt håller jag med Einar H. om att en "fet" kropp är en sund kropp - i OT-sammanhang!)

(Red. tackar för förståelsen !?)

Klass S: t.o.m. 1953
Extrema modeller 1951-53 20%
avdrag
(Läs -Czepa, Hacklinger o. likn.)

Klass F: t.o.m. 1953
20 % avdrag om racemotorer används

Det finns ju fler klasser, men jag har valt dem som ligger mig närmast om hjärtat.

Handikap alltså ! Om golfarna kan, så kan vi !

Till slut: Inte ska väl "Oldtimerrörelsen" agera självstypare ?! I dessa tider av nya lagar och förordningar varje dag, som leder till apati och häglöshet. Låt oss vara vid-synta. Vilken är vår måsättning ? Verka för att så många som möjligt av våra historiska konstruktioner blir byggda och flugna ?!

Nu till en annan sak. Du har kanske hört genom någon annan i klubben här att vi har fått kontakt med Sigurd Isacson? Han blev mycket glad, helt entusiastisk. För att citera honom: " Jag höll på att gå i spin!" - Nu har han lånat ritningen till "Uppvind", som han och sonen skall bygga.

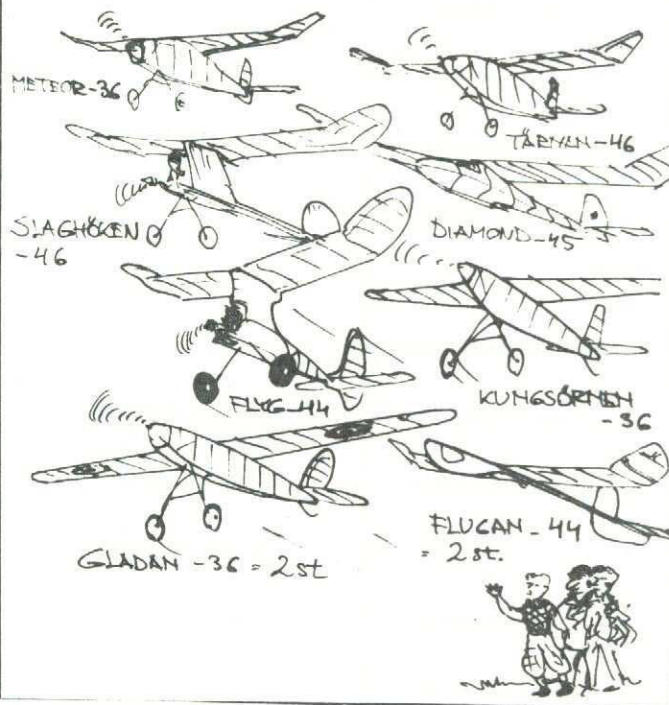
I söndags trimmade jag "Blomgren-49" på låga varv på strandängarna. Förra gången smällde jag kroppen, då bobinen lossnade. Som tur var blev bara undersidan på kroppen förstörd. Jag har satt på bränsleslang på kroken och nu sitter den. Felet berodde nog på att det blir andra krafter med tvinnad snodd. Kärran är tjusig i luften.

Hej! Sven-Alaf.

Tack för ditt brev. Här nedan visar vi våra flygplansmodeller. Det är viktigt med vilken vi kommer att dela med oss.

Hälsningen från tre glada gossar från Solna MSK.

Gunnar Hagedal, Roffe Holm och Per Halvander



Gunnar Wivardsson har flyttat - se adress nedanbrevet lyder:

- Tack för brev och påminnelse om kommande fröjder!

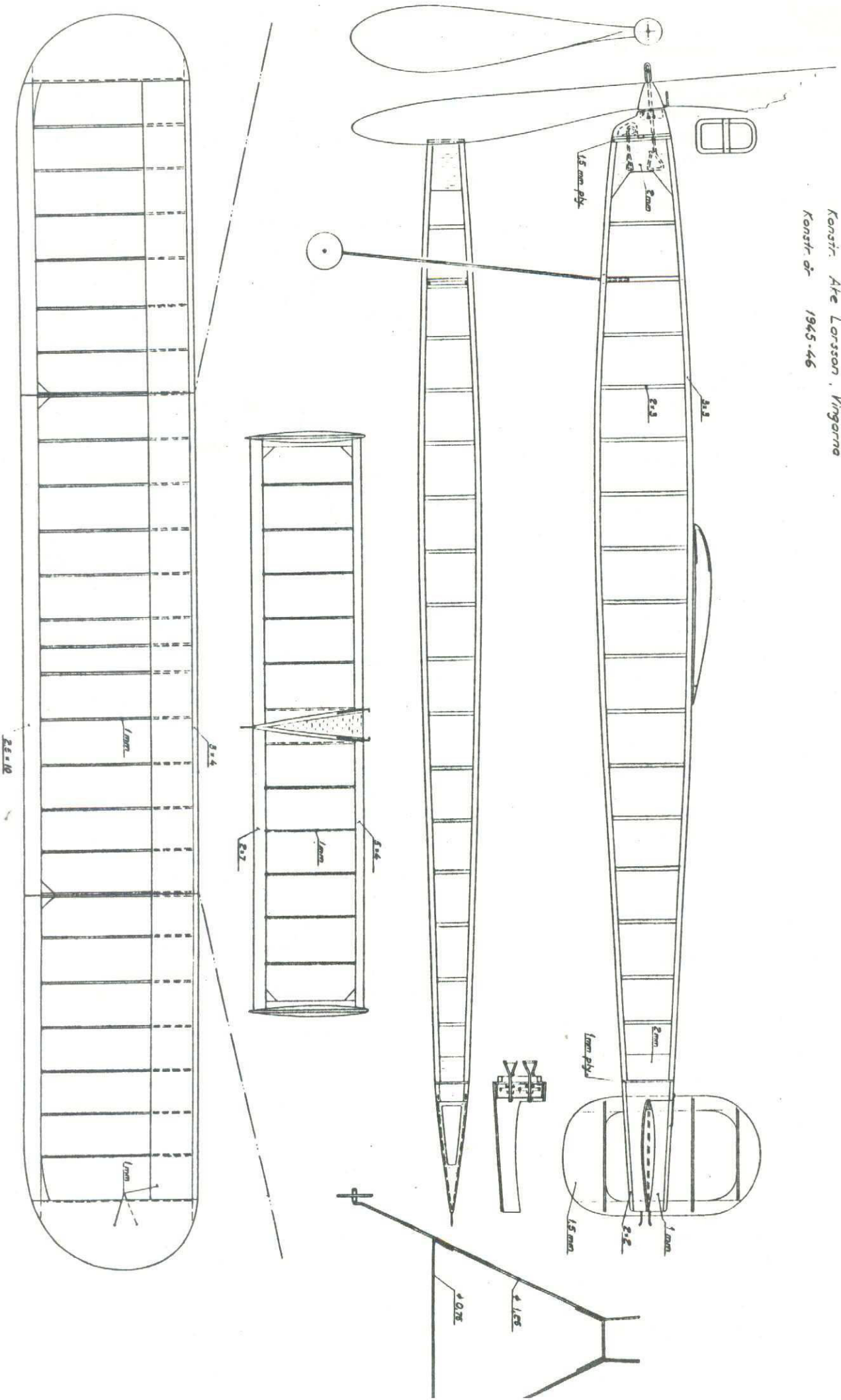
Först, jag har flyttat. Inte långt, bara ca 2 km. Jag har köpt ett stort gammalt hus, så fritidsbekymmer får jag aldrig mer -frånsett möjligen bekymmer med att få den att räcka till. Min nya adress är: Sjötuna, Pl 1680, Björboholm, 440 06 Gråbo. Tel. 0302-424 94

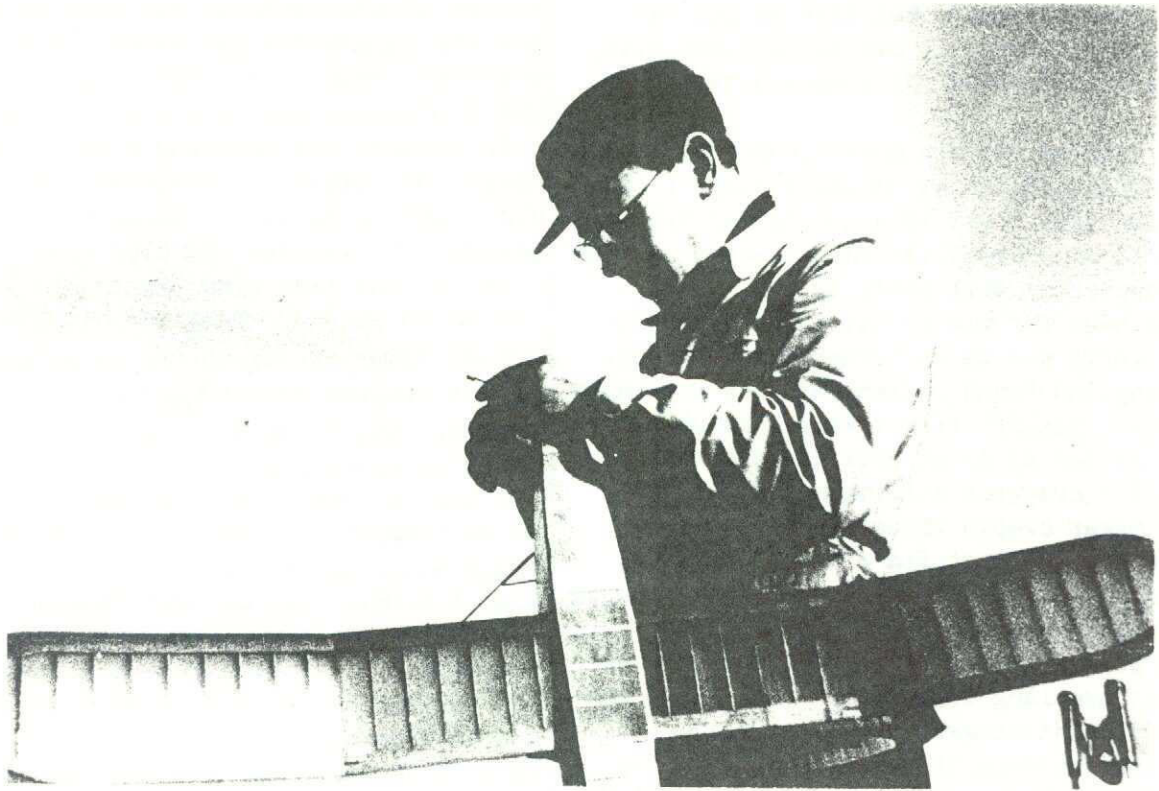
Det vore trevligt om oldtimervänner letar sig hit när de är i närheten. Jag försöker få lite tid till modellflyg också. Till sommarens OT-SM hoppar jag kunna komma med en Wake från 1938. Det blir den kärra som Bailey vann seniorklassen med i amerikanska mästerskapet det året. Den är ganska lik Kordas modell. Ett problem jag hade var att skaffa bambu till landstället. Det skulle vara 10 x 1,6 mm och hela 29 cm långt. Så långt utan leder verkade omöjligt - tills jag i ett varuhus såg en japansk handmålade jalusi med vackra fåglar på. Formatet var 60 x 32 cm och den bestod av bamburibbor 1,6 x 1,6 mm och den övre och undre ribban var 10 x 1,6 mm. Voilà! Priset ? 7:50 ! Nu har jag dessutom hundratals bambulister till vingspetsar m.m.

Jag var i höstas på tjänsteresa till Dallas. Då passade jag på att leta upp Johnny Clemens, f.d. ordf. i AMA, och hade en trevlig pratstund om modellflyg i allmänhet och OT i synnerhet. Han hade kärror ! Han bad om en hälsning till svenska OT-fans.

Gunnar

Gummimotormodell klass G1
 Konstr. Åke Larsson, Vingarna
 Konstr år 1945-46





Ake "Postis" Larsson, Vingarna 1919 - 1984

Redan 1938 slog Åke "postis" Larsson igenom med att först vinna stockholmsuttagningen till FIB:s Rikstävling och sedan genom att vinna själva finalen.

Samma år blev han 2:a i det första S.M. som hölls i Uppsala i klass MB2. "M" betydde Mästarklass. Åke blev "Elitflygare" och guldmärkesinnehavare nr 8 samma år.

I Rikstävlingen 1939 besgrades han av Börje Stark.

Sitt första individuella svenska mästerskap erövrade Åke 1946, då han vann före K.E.Landegren i tävlingen på Barkarby.

"Olle Lindhtävlingen" deltog Åke "Postis" i flera gånger. 1949 vann han och fick sitt namn graverat på pokalen. Han var 2:a 1947 och 1952 samt 3:a 1950.

Landslagsman blev han 1949 då han deltog i Wakefieldtävlingen på Cranfield i England. Det blev visserligen bara 62:a plats, men det var en tävling, där väderförhållandena var synnerligen krävande och chansartade.

På fotot ovan syns Åke "Postis" Larsson med sin VM-wakefield på Vintertävlingen i Rättvik 12 febr. 1950, då blev han 5:a.

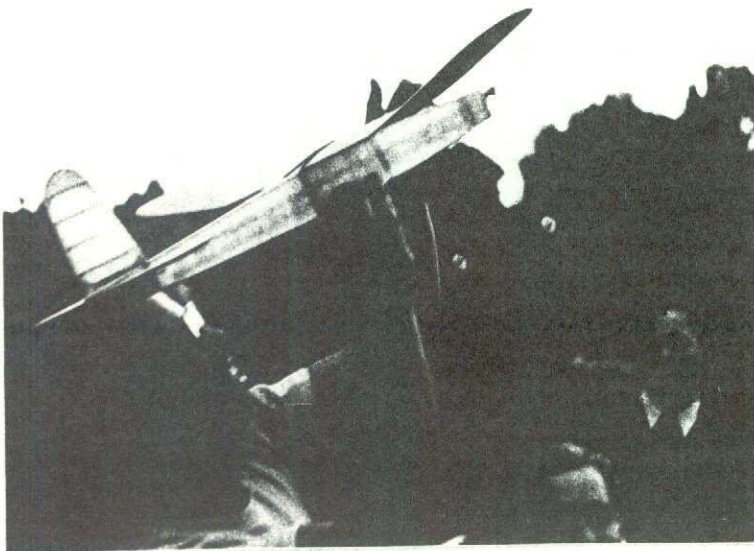
på det lilla fotot t.v. ses han starta i "Olle Lindhtävlingen" på Skarpnäck 1952

På 50-talet tog segling och segelsport hans intresse och han var en hängiven och duktig seglare i segelklubben ÅSS i Stockholm.

Under sitt sista levnadsår överlämnade Åke sina kvarvarande modellplan till Örjan Gahn, som har ritat upp dem, så att intresserade kan beställa kopior av dem.

1945-46	"G-1 med krax"	spv 700 mm
1949	"wakefield"	" 1130 mm

Dessutom kommer längre fram
1950 "wakefield", en G 2:a och en
segelmodell S 2:an "plutt" spv 150-
ifr neurells "lucky stälka"



Halmstadspojarna är flitiga brevskrivare!
Det här brevet kom från Kurt Sandberg:

-Hjärtligt tack för brev. Vet inte om jag kan bidra något nämnvärt till din tidning, men vill tala om hur mitt program för kommande tävlingar ser ut.

Vill också tala om att min modell, som flög bort i augusti -82 återfanns av en skogvaktare i oktober-83. Den satt i ett träd och har alltså varit med om 14 månaders olika väder. Modellen kommer att "renoveras" till nästa SM.

Det nya som hänt för mig är att "Jekel" färdigbyggts och varit med om en trimeftermiddag. Bifogar ritning, som fanns i Sten Perssons samlingar av tidningar. "Jekel" flög faktiskt så dåligt att minnet av den ej är så gott. Konstruerade den 1952-53 varför kroppens utformning väl är lite grundad på Oskar Czepas vinnarmodell VM 1951.

Vi hade en förunderligt fin eftermiddag med "Jekel", Carl-Johan Eifoff, Sigurd Isacson och jag. "Jekel" utmärkte sig för att "flyga en lång sträcka på kort tid" och det gjorde den så där majestätiskt som långvingade plan kan. Få se hur det blir i fortsättningen.

Sigurd är lika entusiastisk som förr. Hade jag haft en folkvagnsbuss i stället för liten bil hade Sigurd snart fyllt bussen med blivande modellflygare. Han visade stor glädje över att få kontakt med modellflyget igen. Sveriges yngste 60-åring! Har har en sådan glöd som modellflyget behöver. Trixade med diverse handkast, Carl-Johans modell, "tyska svängen" och sådant! - En eftermiddag med fint flyg i luften och Sigurd på marken, då är allt perfekt!

Östersund passar mig fint. Första veckan i augusti är jag varje år och fjällvandrar i Härjedalen. Så det blir en värdig avslutning att fortsätta

någon härifrån. Avståndet kan ta emot. Skickar med ett kort från VM 1951. Ha det bra. Tack för att du håller i trådarna.
Kurt Sandberg

Lasse Larsson i Sollebrunn skriver följande:

- Jag får försöka få ihop några rader till tidningen. Klubben Sländan tar mera av min fritid med två byggkvällar per vecka. Vi är drygt 30 medlemmar varav 20 juniorer. Ca. 15 av dessa bygger friflygande modell och det är ju kul.

Vi har haft ett uppsving efter TV-programmet "Hajk", vi fick 5 nya medlemmar förra veckan. Vårt lager av modeller börjar ta slut. Det var tydligen ett program som gick "hem".

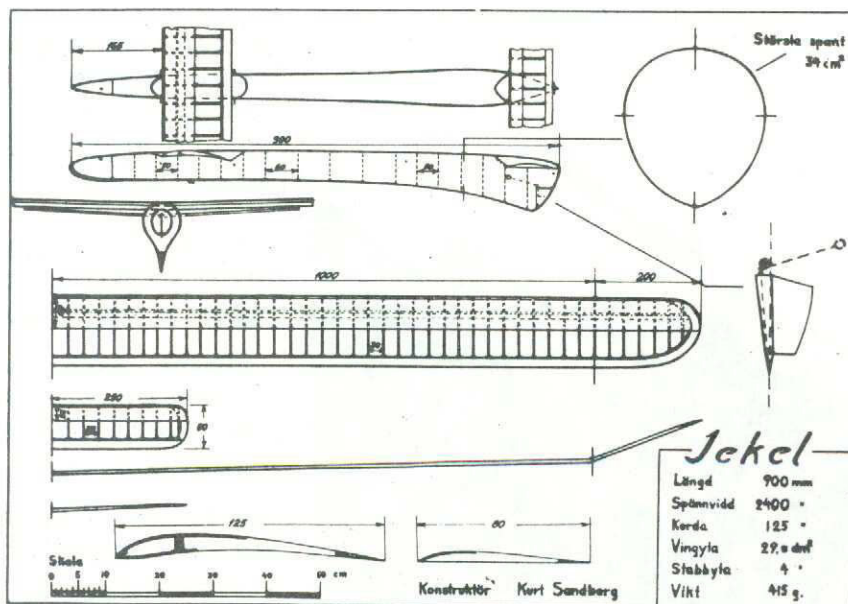
- Beträffande mina egna byggen har jag nyligen fått klart en Fla. Idag tar det dubbelt så lång tid att bygga en Fla än för 10 år sedan, beroende på att vingarna måste byggas både lätta och starka. Vingar som förr vägde 180-190 g väger i dag ca 130-160 g.

Jag har fått en ritning av Gurra (Gunnar Ågren) på en "Tempo". Den ser fin ut. Har ej börjat bygga ännu. Har planer på att visa upp den flygklar i sommar. Jag har även funderat på en S:la då "SM 1:an" behöver en kompis. Får väl försöka försvara SM i S2 så gott det går med "Balder", det har varit lite problem med att få rätt vinkel på dess stabbe i fuse-läge. Det rörde sig om plus -minus 5 mm. Starten blev mycket bra sedan all wash-out på vingspetsarna togs bort. Följden blev spikraka starter och lätt urkoppling.

Så litet om regler:

100 meter lina som ju finns i reglerna har ju inte varit obligatoriskt på så många OT-tävlingar mig veterligen. I stället har vikört med 50 meter. Med 100 m lina kommer modellerna obetydligt längre bort. Har man fuse så är det inga problem. Fördelen är att man slipper markturbulens. Mitt förslag är följande: Max 100 m lina, kortare givetvis tillåten. Maxtid 3 minuter.

Lars Larsson



Per Nilsson i Kungälv kommer med följande glada tillrop:

- Tyvärr har jag inte mycket att rapportera, men vill ändå skriva några rader, så att du skall få någon reaktion från läsekretsen. (Jag vet inte hur flitiga brevskrivare de är.)

Jag har fortfarande bara min "Fröjdare", och om bara årets OT-tävling ligger på lämpligt datum, kommer jag att infinna mig.

Jag har en ritning på Curt Janssons gamla "Draken" och hoppas komma igång med bygget så småningom, tyvärr lär det dröja, tycks det. På något vis vill inte tiden räcka till, trots att barnen blivit stora och man borde ha massor av tid för sig själv.

Det är alltid roligt att ha något att se fram emot. Ett av dessatillvarons ljusa inslag är varje nytt nummer av "Oldtimer".

Kommer den snart? (Egentligen fräckt att bara sitta här och vänta, men tyvärr har jag inget material att bidra med.)

Per.

Ur ett mycket långt brev från Sten Persson saxar och sammanfattar jag:

- Här kommer svar på din rundskrivelse. - Det har blivit magert med byggandet och det enda resultatet värt att nämna är två träfärdiga skapelser av två vitt skilda modelltyper som en SAAB JAS-39 (RC) och en 1942 "Smoothie" Wakefield. Liksom min "New Yorker IV" så när jag varit att agna min utförda byggad av "Smoothie" enbart av estetiska skäl, men om den flyger bra så tackar jag och tar emot. Jag började att bygga efter Pond's ritning och hade lagt ner åtskilliga kvällars jobb på att skära och säga ut alla dessa ovala spant ur krysslaminerat balsa (1 x 1 mm), då jag vid utskärandet av kölbitarna upptäckte att ritningen var helt fel! - ingenting passade! En ny ritning anskaffades från Terry King i England och så det var andra saker! Jag fick visserligen börja om från början, men jag har nu en superlätt, strömlinjeformad konstruktion, som det verkligen tar emot att klä över! Den här kärran har indragbart landställ, som förmodligen inte fungerar i praktiken, samt fällbar propeller - något som jag visserligen inte tycker hör hemma på en OT-skin, men originalet hade ju det, så why the heck.....

- Några fina flygsöndagar tillsammans med Karl-Johan och Kurt har det blivit inte minst sista månaden. Som du vet så har vi även haft med oss gamle Sigurd Isacson ute på fältet.

även om det var fel årstid så for han omkring som en kalv på grönbeta då vi packade upp och flög den ena Oldtimer-kärran efter den andra - för att inte tala om reaktionen då vi flög "Jet-ex"!

Naturligtvis höll han långa föreläsningar för oss och medhavda barn om de gräsliga profiler vi är tvugna att använda på våra Oldtimer-plan, men blev dock ganska imponerad då min lilla 75-cm Clipper stack iväg på en 9 1/2 min-flygning trots sin tjocka profil.

- En ny "Prim" står högst på önskelistan och egentligen skulle jag haft en färdig vid det här laget - en sprygelsats är dock allt som än så länge vittnar om att jag menar allvar. - Jag har sneplat på en svensk konstruktion i ett annat nummer av "Flygning", kallad "Statosphere". Jag har också funderat på att "offra" min pinotti-diesel i en "SE-52", men

- Förutom att skicka förra numret till redan registrerade medlemmar så skickade jag några ex till både svenska och utländska brevkontakter och modellmotorsamlare. En av dem är Alex Imrie, som jag tidigare bytt motorer med och som nu skriver i "Aeromodeller". Som du förmodligen redan sett, så har han tackat genom att göra reklam för oss i senaste numret av nämnda tidning och om vi vill ha internationell PR, så kan det löna sig att mata honom med material även i fortsättningen, det lovarde han i ett brev nyligen. Även Mr Pond himself kommer att publicera några bilder i "Model Builder" som han ju även tidigare gjort.

Jag hade hoppats kunna meddela att krax-hjulen är på väg, men så är inte fallet. Den person som skall göra dem håller på att rehabiliteras efter en hjärtinfarkt.

- Sak bli intressant att ta del av utfallet av diskussionen kring OT-reglerna. - Jag förmodar att en del hörsammat vår anmodan att skicka förslag och råd till dej inför utgivningen av nästa tidning, men om jag känner oss svenskar rätt är det nog ändå en minoritet som är så företagsamma.

På tal om regel, så vet du vad jag tycker om den framflyttning av tidsgränsen som föreslagits. Något medgörligare skulle kanske jag och andra förespråkare för de "klassiska" OT-modellerna bli om vi införde något slags handikapps-system. t.ex. enligt den modell som påmdes i Alex Imrie's spalt i senaste "Aeromodeller". -

Sten

- Från en sjukskriven Lennart Hansson kom en glädjande epistel:

- Jag har inte svarat förrän nu beroende på att jag först ville ha besked från militära personer angående Revinge-fältet för OT SM-84. -

- A K M arrangerar Oldtimer SM 1984! -

- Plats: Revingehed, tid: 14-15 juli.

Tävlingsregler torde kunna vara desamma som tidigare år, dock är vi öppna för tankar om för-

nyelse i fråga om tidsgränser etc.

Inbjudan kan ske preliminärt i ditt kommande nummer av "Oldtimer" (som emotses med samma förväntan som alltid) men detaljer oem tidsprogram och startavgifter kan vi återkomma till.

Ditt förslag att vi i AKM skall åstadkomma nästa nummer av "Oldtimer" är smickrande och inspirerande. Einar H. och jag har talats vid om det och kanske vi kan klara av det. Även detta vill vi återkomma till.

Min egen modellflygaktivitet under höst/vintern 1983-84 har mest varit att tänka över den långa resan till Australien och försöka komma underfund med varför man gör fel, när det är (nästan) lika lätt att göra rätt

Mera konkret har jag sysslat med tillbyggnad av förråd/garage så att jag nu inom kort kan inviga en ny bygglokal, som jag önskat mig i många år. Snart är det alltså möjligt att producera modellflygplan av olika slag. Det som bland annat skall ske är bygget av Chester Lanzos Wakefield Duplex fin 1936, som jag tror skall stå klar till OTSM. Kanske kan den matcha Einars Korda, Copland och Ellilä, de andra inte att förglömma. Det ska bli roligt att mötas igen, med nya max.flygningar

Lennart

Vår omtlige OT-mästare Einar Håkansson låter höra sig:

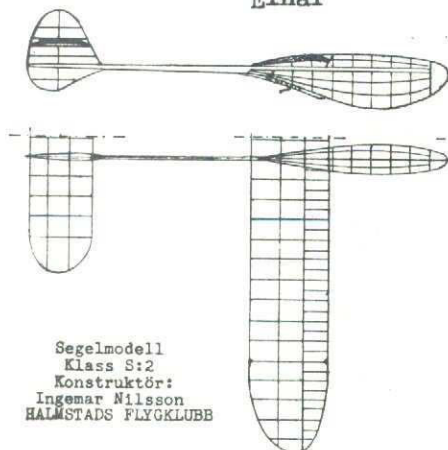
- Nu har det gått en månad sedan jag fick ditt brev och då är det verkligen på tiden att svara.

Jag håller på med mycket. Dessvärre inte OT. Jag jobbar mycket på det dagliga jobbet och inte bara på dagarna. Jag läser franska sedan drygt 2 1/2 år. När jag började trodde jag inte det skulle bli så mycket jobb med franskan. Nu kan jag för litet för att vara nöjd, men har lagt ner alltför mycket tid för att sluta och dessutom tycker jag det är ganska trevligt.

Jag bygger ut garaget för att få plats för restaurering av en "MGA" 1958. (Mycket vacker sportbil).

Jag har låtit polera upp OT-bucklan för näste vinnare. Turen kan ju inte hålla i sig hur länge som helst. Men vi får väl se om det kan bli ett par nya kroppar som ersättning för de sprängda. Det är drygt tre månader kvar till det "smäller" igen.

Einar



Segelmodell
Klass S:2
Konstruktör:
Ingemar Nilsson
HÄLMSTADS FLYGKLUBB

Bertil Dahlqvist i Laholm skriver följande:

-Tack för ditt brev. Roligt att se fram mot ett nytt nr av "Oldtimer".

Du vill veta vad som är på gång. Jo, jag har en Ellilä-41 och en SF-42 färdiga med undantag av kraxarna, som jag hoppas få färdiga i god tid för trimning till sommartävlingen. Sedan får vi se om jag klarar upp det. Det har ju gått åt skogen vid tidigare försök i Oldtimer-wake.

På tal om tävlingar så skall Gamen ju ha SM i år och då blir det väl bättre reda med det än 1983. Hoppas vi möts med Coupe d'Hiver i år.

Beträffande termikbromsen så har jag gjort något som påminner om RC-segelstappar. Jag har alltså delat på stabbarna, limmat in två aluminiumrör i varje så att jag kan förena varje halv med pianotrådar. En av dessa går genom ett aluminiumrör i kroppen, den andra i en skåra i form av en del av en cirkel. I stället för ett gummiband som faller upp stabben vid fusningen har jag en pianotrådsfjäder med den förstnämnda pianotråden som centrum. På så sätt behöver jag endast ha själva fusetråden med aluminiumröret för släckningen synlig. Det är kanske svårt att förklara men jag tycker det ser ganska bra ut. Kanske jag hinner fotografera det de närmaste dagarna.

Vill du ett original för huvudet till OT, så kan du väl säga till.

Bertil

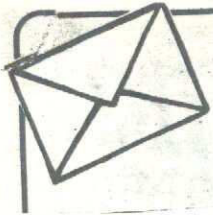
Bertil Dahlqvist!

Jag tecknar och skriver ner mitt bidrag till "Oldtimer" 1/84 i serieform.

Har också en fundering över termikbromsen på "Ticco" kanske den skall fungera

med ett gängjärn på fena?

Rolf Botenille



Från Markaryd skriver Uno Johansson:

- Du undrar vilka modeller som jag tänker tävla med i OT-SM 84. Jag har inte byggt någon ny modell efter modellen "Volo" klass B:2, men nu har jag fått den intrimmad, varit på isen och flugit. Den flyger utmärkt, fin glidflykt.

Så har jag "Kordan" med start från isen, med 12 strängar gummi flyger den långsamt.

"FIB" i klass A2 flyger utmärkt. Svag vind rådde då jag flög med samtliga modeller.

I klass S1 har jag "Reynold", bra glid, vid vindstilla flyger den bäst.

Klass S2 - där har jag två stycken som är 30 år gamla, men de flyger utmärkt. Nr 1 är Ragnar Odenmans "Viking", nr 2 är "Termik". konstruktör Paul C. Gørgensen, Danmark - min SM-vinnare år 1953. Båda de modeller jag hade då flög bort i tävlingen. Jag byggde nya och ställde upp med dem i VM-uttagningen i Jönköping. "Termik"-modellen försvann även den gången, termik bromsen hängde upp sig. Jag hade "Viking" kvar med den var ej intrimmad. Sedan byggde jag en ny "Termik", den jag nu har. Både den och "Viking" är nu i bra trim.

Jag har en Wakefield -KSAK:s "Tempo", som ännu inte är helt klar. Kroppsstommen är klar, den är väl så gammal att den räknas som en "Oldtimer". Jag tänkte bygga den färdig.

För närvarande bygger jag en Pea-nutmodell av Cierva autogiro ärg. 1926, som jag tänkte delta med i utställningen "Hobby-84" i Göteborg - då var det "Jetex"-modellerna. Jag har en modell, som heter "DuraJet" 90 cm spv. motor "Jetex 350". Den byggde jag i början av 50-talet, den flyger utmärkt, men tyvärr finns inget bränsle till Jetex 350 längre.

Av "Jetex"-motorer har jag även en "Jetex 150" en "100" och en "50".

Jag var på en uppvisning för jetexmodeller på Modellsportens Dag på Östermalms idrottsplats i Stockholm 1950 -eller -51. Då flög jag med en "Jetex Demon". Den steg rakt upp mot den blå himlen. Mycket fint väder rådde, men den försvann över Stadion, och jag kunde inte hitta den. Det där med "Jetex" hade en viss tjusning. - Jo, jag har ett par mycket gamla "Tummeliten" som jag tävlade med första gången jag deltog i en modellplanstävling. Det var i Halmstad 1938, och jag kom på andra plats.

- Så fort jag har en ledig stund så sysslar jag med min hobby. -

Uno Johansson

Modellflygare se hit!

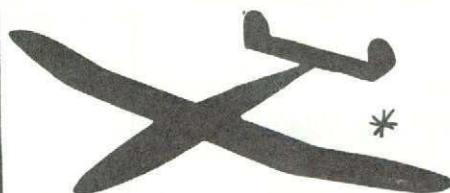
Two välkända nybörjarmodeller.

I snart sagt varje modellflygklubb bygges nu "HANG" och "TERMIK". Två ypperliga nybörjar- och tävlingsmodeller. Byggsatserna inneh. allt erf. material, prima lister, tryckta flak, ritn. i full skala samt LIM.

"HANG" kostar endast 3:95. Spännvidd 75 cm. *

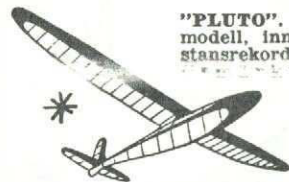
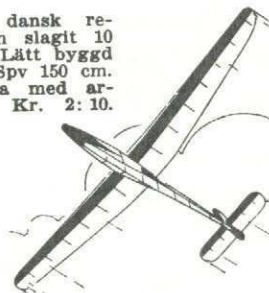


"TERMIK" tävlingsmodell klass S.I. Spv 100 cm. pris pr byggsats Kr. 4:75.



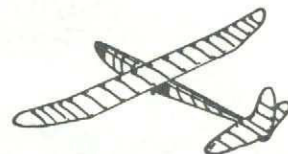
"MONSUN" högv. segelmod. kl. S.3. Spv 173 cm. Ovanl. o. intr. konstr. Kompl. byggsats inneh. bl. a. tryckta flak, ritn. i full skala m. m. Pris pr byggsats Kr. 8:75.

"SV-HI". Ny dansk rekordmodell, som slagit 10 danska rekord. Lätt byggd och trimmad. Spv 150 cm. Ritn. full skala med arbetsbeskrivning Kr. 2:10. Kompl. mat-sats utan ritn. Kr. 6:50.



"PLUTO". Dansk succémodell, innehar danska distansrekordet med 32.3 km. Spv 186 cm. Ritn. m. arbetsbeskr. Kr. 1:85. Kompl. matr.-sats u. ritn. Kr. 7:50.

"SF-19". Populär välflygande dansk segelmodell. Lätt att bygga o. trimma. Spv 135 cm. Ritn. o. arbetsbeskr. Kr. 1:06. Kompl. materialsats u. ritn. Kr. 4:50.



"BUBI". Trevlig, lättbyggd nybörjarmodell. Spv. 100 cm. Kompl. mat.-sats inneh. allt erf. material, ej lim. Ritn. o. arbetsbeskr. Kr. 1:06. Materialsats u. ritn. Kr. 2:85.



Ett utmärkt vattenfast och färglöst lim, synnerligen lämpligt för modellbygge. Pris pr tub 65 öre.

Ny prislista å modellmaterial m. 20 öre i frim.

Allt i modellflyg köper Ni bäst och billigast från

Sven E. Truedsson
Modellflygindustri, MALMÖ 9

Gordon Light USA

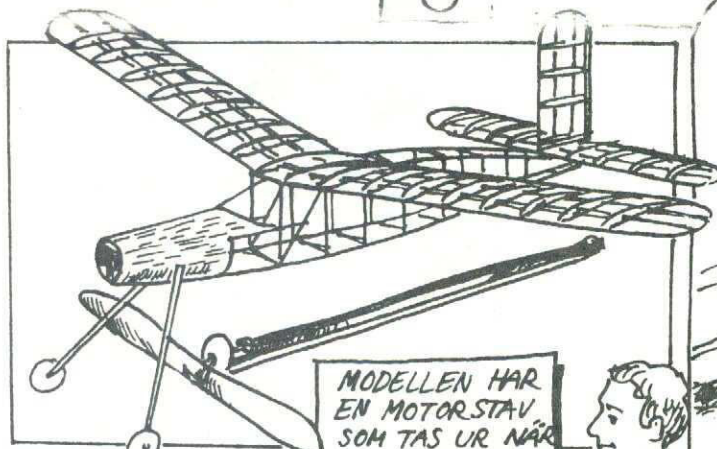
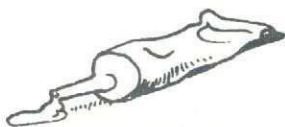
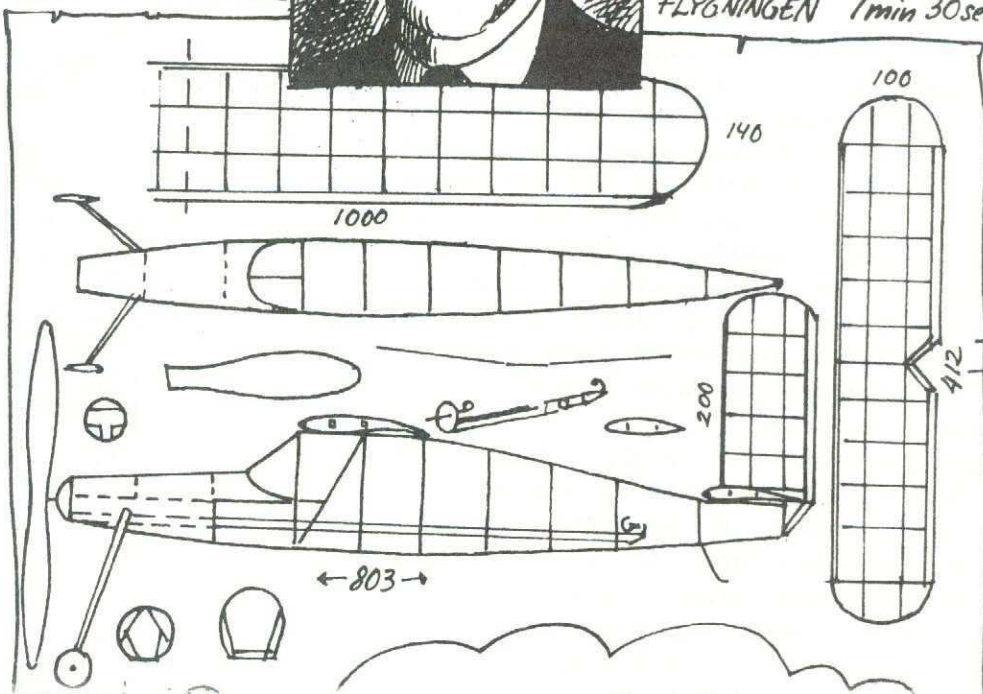
WAKEFIELD CHAMPION

1935 I LONDON.

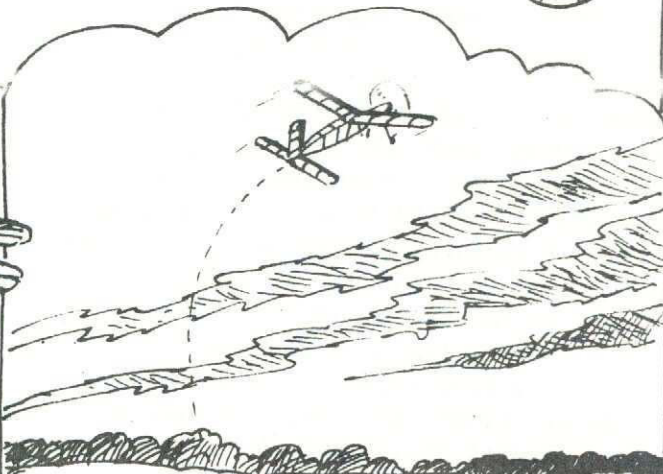
FÖR FÖRSTA GÅNGEN
I WAKEFIELD-HISTORIEN.
TAR EN PROXY-FLYGEN
MODELL HEM TROFEN.
FLYGAREN VAR T.H. IWES.
PLATSEN VAR FAIREYS
AERODOME. TID FÖRSTA
FLYGNINGEN 7min 30sek.



DATA:
Spännvidd: 1000 mm
Korda: 140 mm
Yta: 12,7 dm²
Stab: 500 mm
Yta: 4,12 dm²
Fena: 200 mm
Yta: 1,93 dm²
Prop: ϕ 419 mm
Text och bild
ROLF ASTERVIK



MODELLEN HAR
EN MOTORSTAV
SOM TAS UR NÄR
MOTORN VEHAS UPP



MIN MODELL UNDER
PROVFLYGNING
SOMMAREN - 83