



OLDTIMER MODELFLYVERNE

Medlemsblad for Dansk Modelflyve Veteranklub

Nr. 2

juni 2015

24. årgang



Inde i bladet:

Indbydelse til Oldtimer DM 2015

Profilen

Svensk Internet arkiv

El-modeller

Tjosan

OLDTIMER

er organ for

Dansk Modelflyve Veteranklub,
som er stiftet i 1992 med det formål
at bevare dansk modelflyvehistorie.
24. årgang nr. 2-2015

Formand/ Webmaster

Hans Fr. Nielsen
Klemivej 4
8355 Solbjerg
Tlf. 86927876
Mobil 25137276
hfn@sport.dk

Kasserer

Frede Juhl
Gl. Færgevej 22
6300 Gråsten
Tlf. 74651457
sylesen@gmail.com

Redaktør & sekretær

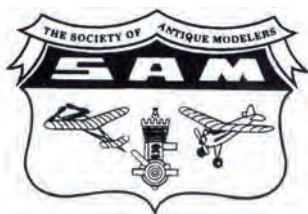
Karl Erik Widell
Granbakken 9
9210 Aalborg SØ
Tlf. 98145492
Mobil 21669882
ke.widell@stofanet.dk

Vil du være medlem eller blot vide
mere, kan du besøge vor hjemmeside:

www.dmvk.dk

Du er naturligvis også velkommen til
at ringe til en af personerne ovenfor

Deadline for næste nummer:
1. september 2015



DMV er tilknyttet
The Society of Antique Modelers

Formandens klumme

Se dig ud en sommer dag, med lærkesang og humler. Ja sommer er det efter kalenderen, dagen er forlænget med 14 timer, men hvor er varmen. Vejret har absolut ikke været med os endnu. De to første hyggetræf har vi aflyst, og måske følger flere med. Men op med humøret, der må da komme nogle dejlige lune sommerdage. Vi er da nogle der gerne vil luften vore nye modeller, og andre er klar med sidste års modeller.



Vore stævner har altid været domineret af svævemodeller, og til en vis grad gummimotor modeller. Men hvor er gasmotormodellerne blevet af? Det kan skyldes, at det ikke er særligt populært her i landet at flyve med disse støjende og lidt "fedtede" motorer/modeller. Det har så ført til, at nogle er begyndt at lege med tanken om, at indføre en GAS/EL klasse, dvs erstatte "diselmotoren" med en lille EL. motor. Det vil så gøre det muligt igen at flyve med de gamle gasmotor modeller som TH-35, Calle 16 D, Jupiter, Pimpernel, og andre.

En anden ting som også kan overvejes er, om tiden er modnet til at lægge en klasse mere på svæve model klasserne. En gruppe som omfatter modeller fra 1968 og frem til hvor man begynder at anvende kulfiber i modellerne, det kunne være frem til omkring 1985.

Ja her er lidt at tage stilling til på det kommende bestyrelses møde.

Årets store begivenhed må blive De Danske OLDTIMER MESTERSKABER lørdag d.22. august på Randbøl Hede. Vi starter med Briefing kl. 10.00 , og flyver så periodefri 3 starter frem til præmie uddeling kl.16.00. Der er rejsetilskud på 200,00 kr. pr deltager ved passage af Storebælt, så venner på Sjælland mød nu op og lad os få en rigtig god konkurrence dag sammen.

Kalender 2015

Mandag d. 15 jun Hyggetræf på Randbøl Hede fra kl. 14.00 (HFN)
Torsdag d. 23-25. juli De Svenske Oldtimer Mesterskaber, Bollerup, Skåne
Lørdag d. 22. aug Danske Mesterskaber for Oldtimer- og Veteranmodeller på HEDEN
Mandag d. 7 sep Hyggetræf på Midtsjællands Svæveflyveplads fra kl.13.00 (FN)
Mandag d. 21 sep Hyggetræf på Randbøl Hede fra kl. 14.00 (HFN)
Mandag d. 5 okt Hyggetræf på Midtsjællands Svæveflyveplads fra kl. 13.00 (FN)
Mandag d. 26 okt Hyggetræf på Randbøl Hede fra kl. 13.00 (HFN)
Torsdag d. 31 dec Årsrekord året slutter.

Forsidebilledet:

Karl Erik Widells gasmotormodel fra 1956 med elmotor

Årsrekorder

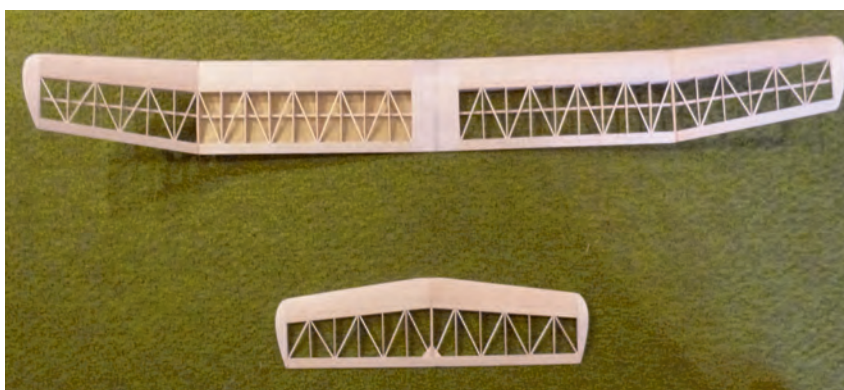
Der er ikke opstillet rekorder i varighed el distance.

Byggebrædtet



Der er bygget flittigt nogle steder. Poul Christensen er færdig med A-2 modeller STRATOS af Rolf Hagel.

Finn Sonne har en flyveklar FIDUSIA.



Karl Erik er flyveklar med en "gasser" af egen konstruktion, men forsynet med en lille el.motor.

Ove Nesdam er, efter en større reparation af sin gamle Pjerri 69, flyveklar igen,



Hans er næsten flyveklar med en el/gasser af egen konstruktion, og Erik Møller er klar med Kadetten.

Profilen

Ole Branuer fra Skive fortæller om sit modelflyveliv

De første 10 år

Min modelflyverinteresse startede i slutningen af halvtressene som 9-10 årig med at stå og kikke på de flotte kasser med byggesæt fra DMI i hobbyforretningen i Skive. Da jeg endelig fik samlet penge sammen til at kunne købe et byggesæt, blev det en 7-9-13 og tegningen er stadig i behold og overdraget til modelflyvemuseet. Der blev bygget hjemme ved køkkenbordet og det var meget godt indtil der skulle dopes. Så vågnede resten af huset og der var megen snak og utilfredshed med min nyeste hobby, men megen glæde til mig.



Min første A2-konstruktion

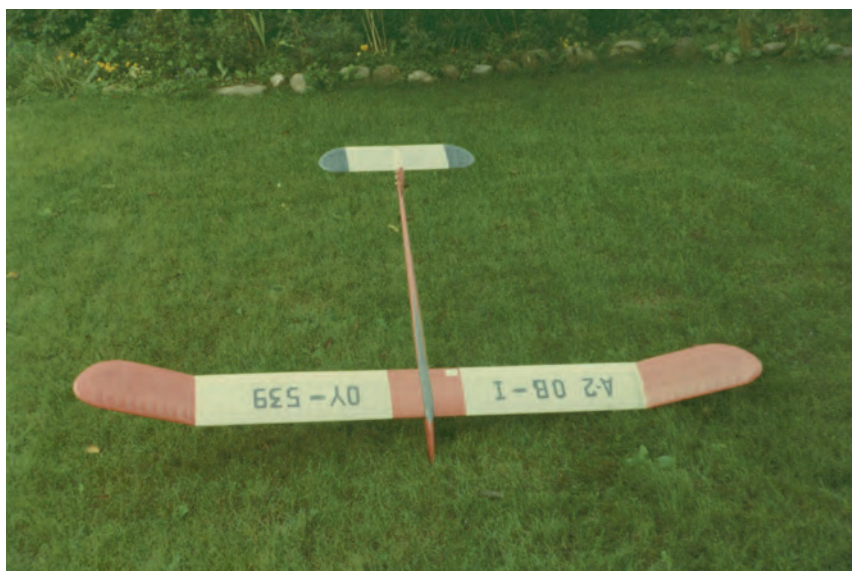


En af mine A1 modeller

Der skulle jo flyves nu, og det blev der også, men der blev brugt megen tid på at reparere efter endt flyveforsøg og der var ikke megen hjælp fra folk med erfaring. Det fik jeg selv med tiden og det var meget lærerigt på alle måder.

Efter en del andre byggesæt fik jeg fat i en Pjerri 75 og nu begyndte det at lykkes med at få styr på trimningen. Så kom det næste problem med bortflyvning, som kostede mange modeller, og mine venner kunne ikke forstå at jeg byggede modeller bare for at smide dem væk.

Der kom en modelflyveklub i Skive i 1965, så der blev mere orden i tingene, da vi nu kunne flyve sammen på faste dage og være sammen om at bygge nye modeller om vinteren. Det var godt nok flest linestyringsfolk, men vi var nogle stykker, der holdt fast i fritflyvning med deltagelse i konkurrencer og ikke mindst sommerlejrene på Vandel var en stor oplevelse, som vi glædede os til hvert år.



Stratos, som stadig eksisterer

De næste 10 år

Der blev fløjet lidt en gang i mellem, og der var andre ting som skulle passes, men mine dyrekøbte erfaringer blev nu brugt på Ungdomsskolen med at undervise i bygning og flyvning med modelfly om sommeren.

Gennem skolen kom jeg i kontakt med Erik Knudsen, Ernst og Hugo fra Taulov, Finn Bjerre i Odense og Aage fra Aarhus. Vi blev enige om at lave en indflyvningsweekend for alle elever på heden i Skive, hvor vi var 20-30 unge mænd modeller. Der blev fløjet en masse og skabt mange kontakter til andre i landet, som gjorde at de unge kendte hinanden, når de kom ud til konkurrencer.



Baderummet måtte bruges til tørring af modeller på Heden



Ungdomsskolerne på Heden



Træt ungdomsskolelærer

20 år uden aktiv modelflyvning kom herefter, men kasserne med modeller stod stadig på hylderne og blev kikket til en gang imellem.

I begyndelsen af halvfemserne blev jeg så opmærksom på DMVK og straks var lysten og tankerne tilbage igen. Det er ikke blevet til så meget flyvning, men der er mange modeller på bedding, som jeg håber kommer ud at flyve en dag. Det har været en stor fornøjelse at flyve med modeller og har givet mig mange oplevelser gennem årene.

Ole Brauner

Et spændende svenskt internetarkiv

Vi har tidligere omtalt Sven Dahls hjemmeside med scannede arkiver af danske modellflyveblade. Denne hjemmeside er desværre blevet nedlagt siden da. Der er derfor god grund til at gøre opmærksom på en meget spændende svensk internetside:

<http://modellflygnytt.se/gamlax.htm> ,
som Patrick Gertsson har gjort og stadig gør et stort arbejde for at vedligeholde.

Her findes et væld af ældre svenske modellflyvetidskrifter og modellflyvebøger og der er også links til andre modellflyvearkiver, herunder Modellflyvenyt og både det svenske og vort eget *Oldtimer*.

På modersiden <http://modellflygnytt.se> kan man endvidere finde et næsten fuldstændigt arkiv af SMFF's blad *Modellflygnytt* fra den første årgang, 1961 til i dag.

Det er en guldgrube af modellflyvelitteratur, som det kan være svært at løsrive sig fra, når man først er begyndt at 'bladre' i nogle af de gamle blade og en fremragende inspirationskilde for alle veteranflyvere.

Nedenfor er vist nogle smagsprøver på, hvad denne hjemmeside har at byde på - god fornøjelse!

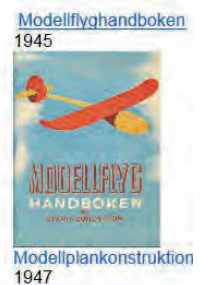
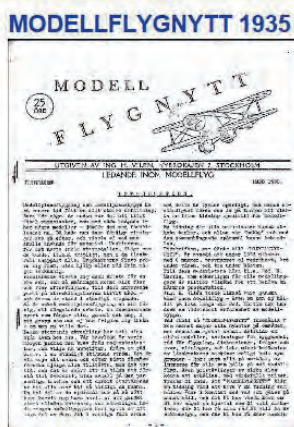
Karl Erik Widell

Modellflygnytt's gamla nummer - en kulturskatt värd att bevara!!!

Extra gammalt före modellflygnytt

[Årgång 1961-1969](#) [Årgång 1970-1979](#) [Årgång 1980-1989](#) [Årgång 1990-1999](#) [Årgång 2000-2009](#) [Årgång 2010-](#)
[Äldre och extra material](#) [Diverse artiklar](#)

Bakgrund - Innan SMFF bildades var modellflyget en gren i KSAK (Kungliga Svenska Aero Klubben). Innan KSAK skaffade en egen tidning så använde man diverse tekniktidningar som "officiellt organ" att meddela sig med medlemmarna. De första numren jag hittat är Teknikens Värld Flyg från 1948 och 1949.
MEN - Inge Ahlin har hittat ett provnummer av Modellflygnytt från Mars 1935



Modellflygnyttjs gamla nummer - en kulturskatt värd att bevara!!!

[Årgång 1961-1969](#) [Årgång 1970-1979](#) [Årgång 1980-1989](#) [Årgång 1990-1999](#) [Årgång 2000-2009](#) [Årgång 2010-
Aldre och extra material](#)



Tidningen Oldtimer är specialorganet för
SMOS
Sveriges Modellflygares Oldtimer Sällskap.

1971-1



1971-2



1972-1



1972-2



1972-3



1973-1



1973-2



1973-3



1974-1



1974-2



1974-3



1975-1



1975-2



1975-3



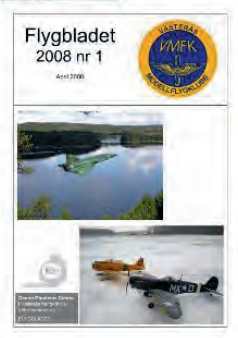
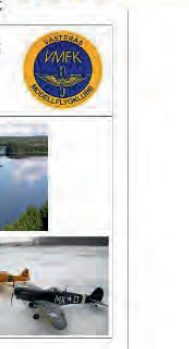
1976-1



1976-2



1976-3



Det finns flera liknande webbsidor med nostalgi för modellflygare runt om i världen, både nära och fjärran. Här kommer några länkar.



Velkommen til DM for Veteran- og Oldtimermodeller den 22. august 2015 på Randbøl Hede

Program:

Lørdag

Kl. 09.30-10.00	Ankomst på Heden
10.00	Briefing og konkurrence start
	Vi flyver periodefri 3 starter frem til kl.16.00.
Kl.16.00-16.30	Evt. fly-off og præmieuddeling.

Konkurrencen:

Der flyves i følgende Veteran klasser (modeller t.o.m. 1953):

Svævemodeller Klasse A-1, A-2, A-3.
Gummimotormodeller Klasse C-1, C-2, C-3,
I Kl. A-2 flyves der om Per Weishaupt pokalen (A-2 modeller fra 1946 t.o.m.1953.)

Der flyves i følgende Oldtimer klasser (modeller fom.1954,tom.1968:

Svævemodeller: Klasse A-1, A-2, A-3,
Gummimotormodeller Klasse C-3 (wakefield, 80 gr.motor,1954-56, ell.50 gr.)

Klasse AR. Oldtimer Radiostyrede Svævemodeller:
Der flyves efter de nye konkurrenceregler.

Konkurrence regler:

Der flyves i alt 3 starter. Ved start under 20 sek. tillades een omstart.
Max. tider og linelængde fastsættes under briefing.
Handicapal for veteranklasserne som tidligere.
Er konstruktions året ubekendt, fastlægger konkurrenceledelsen tallet.

Konkurrenceledelse : Frede Juhl og Hans Fr. Nielsen

Startgebyret er fastsat til 100,- kr., uanset antal modeller.

Tilmelding

Vi glæder os til at se rigtig mange til dette én dags arrangement. Har du ikke modellen(rne) klar, så kom og få en hyggelig modelflyvesnak. Husk der er rejsetilskud ved overfart over Storebælt.

Tilmelding omhandlende antal modeller og klasser meddeles Hans, Tlf.86927876,
mob.25137276 el. mail hfn@live.dk **senest mandag d.10.august.**

I tilfælde af dårligt vejr udsættes stævnet til næste lørdag d.29.aug.

DM-indendørs 2015

Indendørsflyvning, hvad er nu det for noget? Tjah såfremt du ikke ved bedre, så har det altså fundet sted-DM- i en hel del år og hvert år i Vejle Idrætscenter. I en pæn stor hal med højt til loftet. Og næste år - vinter - står en nybygget og endnu større hal og venter på hungrende indendørsflyvere. Så måske var det en god ide, at kaste dig ud i et indendørsprojekt i god tid inden næste DM, der normalt afholdes en søndag i februar/marts.

Det er hverken sværere eller lettere end så megen anden modelflyvning og dog. Thi modellerne er pinedød lette. Omkring 3-5 gram stykket i flyveklar tilstand. Altså knap så lette som en stor sommerfugl og lidt større. Men de flakser til gengæld ikke omkring på må og få. De er selvsagt bygget af balsalister, omkring 1 til 1,5 mm tynde og beklædt med forskelligt tyndt, let og skrøbeligt materiale, lige fra det tynde plast du putter varer i, i diverse butikker ved kassedisen over kondensatorpapir til mere specialiseret beklædningsmateriale. Og bortset fra chuckmodeller er resten gummimotormodeller i diverse afskygninger, størrelser og klasser. Se tegningen af en P15 model på næste side.

Grundet nogle genvordigheder med halreservationen blev DMet i år henlagt til søndag den 26. april. Foruden danske var der traditionen tro også svenske deltagere, om end de var knap så talstærke som vanligt, idet de udeblevne skulle flyve vårkonkurrence for fritflyvende modeller i Sverige. Til gengæld var der gensyn med en svensk deltager helt oppe fra Linköping!

15 deltagere dystede i forskellige klasser og størrelser fra Mini-Stick til kongeklassen F1-D. Og luften var til tider fuld af disse hyperlette gennemsigtige modeller, der cirkler rundt i slow-motion uden den mindste lyd. Og tro mig, det kræver sin mand/kvinde at klargøre modellerne med opræk af gummimotoren, montering af samme med mere og dertil gode øjne til at se de mange petitesser, der skal tages højde for.

Der er visse klasser, hvor resultaterne lader noget tilbage at ønske, hvad der fremgår af resultatoversigten. I en klasse som F1B- begynder bør tiden i den til rådighed værende hal ligge omkring de 8 minutter. Så der er absolut plads til forbedringer. Og ønskværdigt ville også et større deltagerantal være, hvad der for år tilbage har været.

Så ned i hobbyrummet, fat materialer og værktøj og stig om bord i dit drømmeprojekt når vintermørket atter sænker sig over os.

En tak til Jørgen Korsgaard for reservation af hallen og til Jonas Romblad, der styrede slagets gang på sin rolige og afslappede måde.

Frede

Resultater

		sek.			sek.
F1D	Jonas Romblad	1775	A6	Jan-Erik Andersson	483
F1M-begynder	Ruben Sonne	316		Amanda Sonne	344
	Frede Juhl	270		Ruben Sonne	319
				Sven-Erik Ståhl	292
F1L Eesy Bee	David Brohede	1514		Hans Dahl Christensen	158
	Noah Randrup-Dahl	761		Noah Randrup-Dahl	55
			Bostonian	Tobias Jørgensen	101
	Bjarne Jørgensen	664		Bjarne Jørgensen	94
	Jan-Erik Andersson	578	Pistage	Georg Törnkvist	99
P15	Bjarne Jørgensen	225			
	Tobias Jørgensen	217	Lillflygar´n	Kalle Westerblad	283
	Ruben Sonne	137		Amanda Sonne	257
	Jørgen Olsen	108		David Brohede	252
P40	Jørgen Olsen	114		Sven-Erik Ståhl	237
Mini Stick	Kalle Westerblad	529		Tobias Jørgensen	218
	Bjarne Jørgensen	427		Noah Randrup-Dahl	162
	Jan-Erik Andersson	71		Ruben Sonne	124

El-motorer - Nye muligheder for veteranmodeller

Del 1

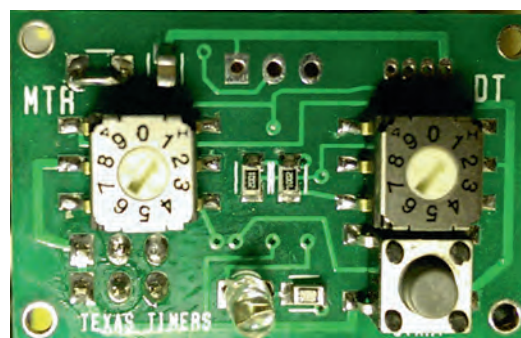
Der er gennem de seneste år sket en stor udvikling af batterier og børsteløse el-motorer. Denne udvikling er i første omgang slået igennem inden for radiostyring og i den allerseneste tid i udpræget grad på droneområdet, og også på linestyringsområdet bliver de eldrevne modeller mere almindelige - i hvert tilfælde for stunt, medens det stadig kniber lidt med batterikapaciteten for combatflyvning.

På fritflyvningsområdet går det langsommere, men de små E36 modeller, som Per Grunnet skrev et par udførlige artikler om i Modelflyvenyt (december 2014), er i god udvikling. For oldtimer- og veteranmodeller giver el-motorerne en ny og spændende mulighed for også at flyve med gasmotormodeller, som vi hidtil har afholdt os fra af støjmæssige grunde.

Per Grunnets artikel giver en god introduktion til fritflyvende el-modeller. De fleste komponenter, motorer, kontrolenhed og batterier findes i stort udvalg i mange hobbyforretninger. Den eneste kritiske komponent er timeren, hvor der p.t. kun er en kommerciel timer på markedet, nemlig eMAX fra Texas Timers i USA. Det er en lille elektronisk timer, der vejer nogle få gram, og som har både motortid og kombineret kurveklap- og termikbremsefunktion. Ti faste tider for hhv. motortid og DT kan vælges ved hjælp af to microswitches i intervallet 2.5 - 40 s for motortid og 4 - 600 s for DT.

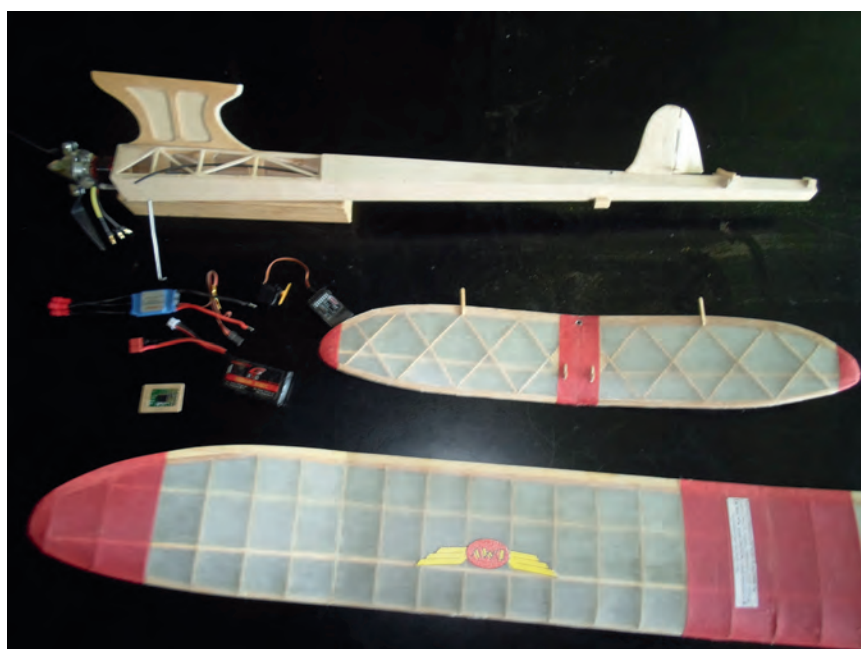
Hans og jeg har anskaffet et par af disse timere og er i gang med at bygge et par testmodeller for at få lidt baggrund for en evt. ny veteran/OT-klasse for el-drevne "gasmotormodeller". Vi har begge taget udgangspunkt i vore egne konstruktioner.

Hans er i gang med en model, der var forsynet med en 1,5 cm³ motor, medens jeg har valgt at skale min gamle Napoo, der var bygget til en Viking 2,48 cm³ motor ned i skala 0,7:1, således at den får det halve areal og vægt af den oprindelige model. Det giver et areal på ca. 20 dm³ og en vægt på omkring 275 g, dvs. nogenlunde samme størrelse som en Wakefield.



eMAX Timer fra Texas Timers

Den oprindelige Napoo blev konstrueret i 1956 og blev drevet af den eneste Viking 2,48 cm³ med "Reed Valve" ind sugning - egenhændigt fusket på Vølunds nu hedengangne skibsmotorfabrik. I den nye version er elmotoren monteret i en løs næseblok, der holdes fast på kroppen med et par elastikker, som på en gummimotormodel, medens batteri, timer og servo for DT er indbygget i pylonen.



Hans D1 el/gasser

Desværre har forårets vejr forhindret os i at komme ud og prøve vore modeller, men vi vil vende tilbage i et kommende nummer med vore erfaringer og forhåbentlig et forslag til, hvordan vi kan blæse liv i nogle klassiske gassere uden at forstyrre miljøet på Heden og andre flyvepladser.

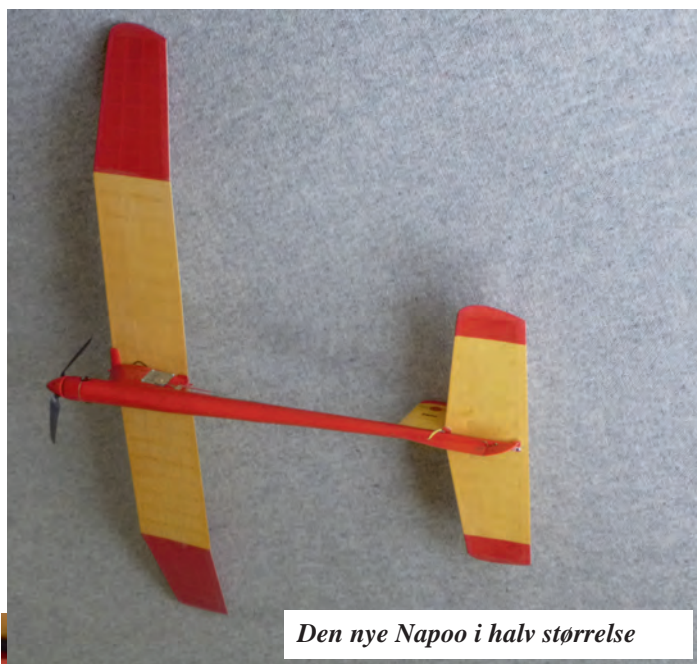
Karl Erik Widell



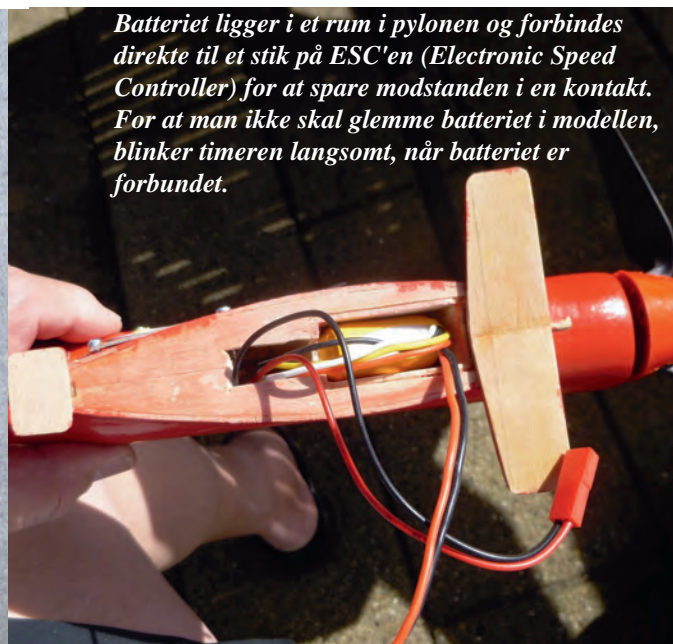
Den oprindelige Napoo ved DM 1957 Foto Per Weishaupt



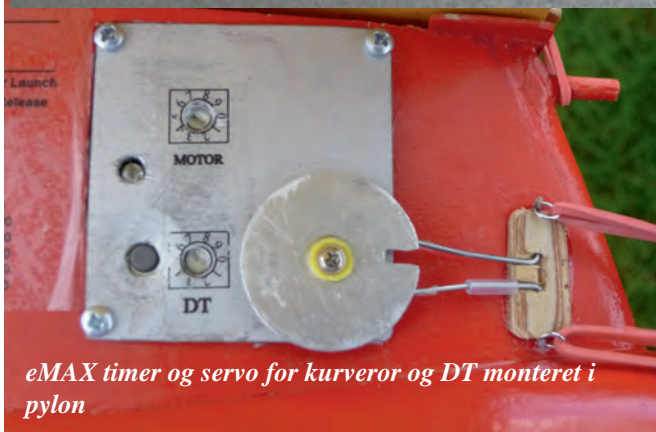
Min Viking 2,48 cm3 med reed valve



Den nye Napoo i halv størrelse



Batteriet ligger i et rum i pylonen og forbindes direkte til et stik på ESC'en (Electronic Speed Controller) for at spare modstanden i en kontakt. For at man ikke skal glemme batteriet i modellen, blinker timeren langsomt, når batteriet er forbundet.



eMAX timer og servo for kurveror og DT monteret i pylon



Løstagbar motorblok, som holdes fast en O-ring på hver side af kroppen

Hvis SMOS havde afholdt *Wakefield 60 år* i år, er der ingen tvivl om hvilken model, jeg ville have bygget for at deltage. Anders Håkansson's *Tjosan* var virkelig en oplevelse at se - både ved VM og vor bykamp Malmö-København i 1955.

Karl Erik Widell

Arbetsbeskrivning till "Tjosan"

Av Anders Håkansson

1955 års modell, "Tjosan", är utvecklad ur en serie modeller som jag började bygga 1952. För varje år har jag gjort diverse ändringar i syfte att höja planets prestanda. Allt som allt har i denna serie byggts ett trettiotal modeller — de flesta är förstås bortflugna — men det finns dock en kvar från varje år och av årets sex seriebyggda finns alla kvar

Kroppen

byggs av 1,5 mm balsaflik, som skäres ut efter ritningen varefter de putsas omsorgsfullt på båda sidor. När detta är gjort klädes flaken med japanpapper på den sida som skall vara inåt. En liten finess: För att erhålla den rätta formen dopas de klädda flaken en gång med tunn dope — detta medför att flaken blir svagt buktiga — ett enkelt sätt att få fram en snygg kroppsform. Fyra st 4×4 mm lister skäres därefter så att de blir trekantiga varefter de limmas upptill och nedtill på insidan av de balsaflik som utgör kroppssidorna. När limmet torkat ordentligt fästes "tak" och "golv". Anfästningen för kraxen samt plywoodramen i nosen limmas fast. För att höja utseendet på modellen putsas alla hörn så att kroppen blir i det närmaste oval och därefter putsas hela kroppen mycket noga och kläs med japanpapper. Dopa sedan tre eller fyra gånger. Kroppen bör väga 55 g och finns "vikt"

över så kan den lämpligen målas — det förhöjer utseendet ytterligare.

Vingen

Till vingen användes Dittmars profil, som jag anser är mycket bra. Denna profil kan dock endast användas i förening med frigångspropeller. Först utskäres sryglarna, i vilka urtag göres för balkarna. Sedan sryglarna trätts på mittbalkarna göres urtag i bakkanten varefter sryglarna limmas på sina platser. Sist limmas framkanten fast.

När båda vinghalvorna monterats ihop återstår klädseln. Var då noga så att inga rynkor uppstår på japanpapperet. Vingen dopas tre gånger. Använd ett inte alltför tjockt dope. Man riskerar annars att klädseln blir för spänd. Vingen bör väga ungefär 37 g.

Stabilisatorn

byggs på samma sätt som vingen. Det enda extra är krokar av pianotråd för fastsättning av fuse.

Propellern

är av vanlig typ med frigång. Den har en stigning av 61 cm och en diameter av 44 cm. Propellerämnet bör vara hårt för att propellern skall kunna skäras tunn men ändock bli stark. Propellern klädes med japanpapper och dopas tre gånger. Var noga med avbalanseringen.

*

Modellen är utrustad med krax och denna är tillverkad på enklast tänkbara sätt med ett 8 mm flygstålrör som lager. Kuggjulien är av mässing och har en diameter av 23 mm. Axlarna görs av 1,5 mm pianotråd. Kraxen väger komplett ca 10 g.

Gummimotorn

kan antingen bestå av 12 strängar 6,4×1 mm eller 14 strängar 6,4×0,85 mm Dunlop eller Pirelli gummisnodd. Motortiden är ca 70 sek.

*

Då ni anser att modellen är klar är det klokt att ännu en gång kontrollera att ingenting är skevt samt att vingen har några graders skränkning i spetsarna. Före första trimflygningen bör tillses att: *anfallsvinkeln* ligger på 3—4°; *stabilisatorn* har en minusvinkel på 1°; *tyngdpunkten* ligger på ca 30 % av kordan från bakkanten räknat samt att *propellern* är riktad ca 1° åt höger och nedåt. (Modellen skall flyga "höger höger", d. v. s. åt höger både i motorflykt och glidflykt.)

Vid de första trimstarterna med motor bör endast den övre motorn användas (sätt i en kraxpinne), men allteftersom modellens flykt blir bättre ökas varvtalet. Till sist kan man dra "topp" på båda motorerna, med gott gummi är detta ca 900 varv. Det motsvarar ungefär 900 sekunder på fem flygningar om bara allt klaffar och så med en smula tur förstås.

Vad modellen presterar utan termik är svårt att säga då det alltid finns en smula termik hur dåligt vädret än är, men av de resultat som nåtts vid en del omflygningar bör tiden vara omkring fyra minuter. Vid dessa omflygningar har följande resultat noterats:

Malmö i januari 1955, första omflygningen i Sverige: 3,59 min.

På vintertävlingen i Västerås 1955: 5,07 min.

På VM i Wiesbaden 1955: 4,49 min.

På stadsmatchen Malmö—Köpenhamn i Köpenhamn 1955: 4,06 min.

Om ni bara bygger och trimmar "Tjosan" på rätt sätt kommer ni säkert att få glädje av tiden ni offrat på den. Till sist får jag önska er lycka till och många fina placeringar på årets tävlingar.

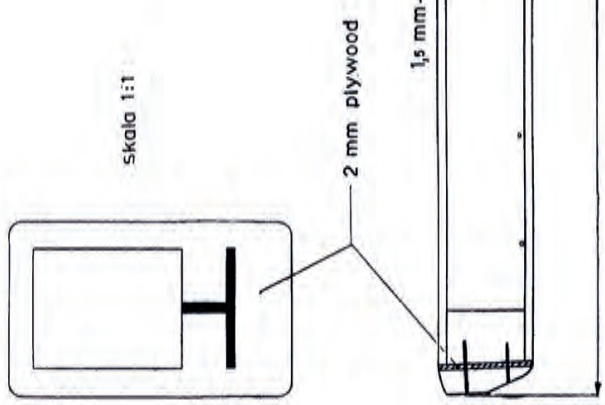
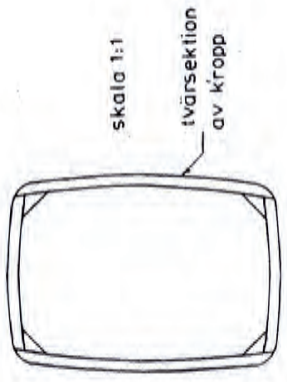
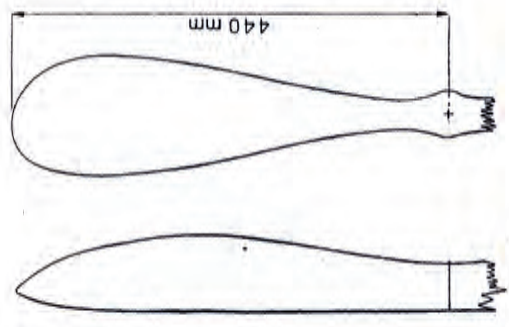
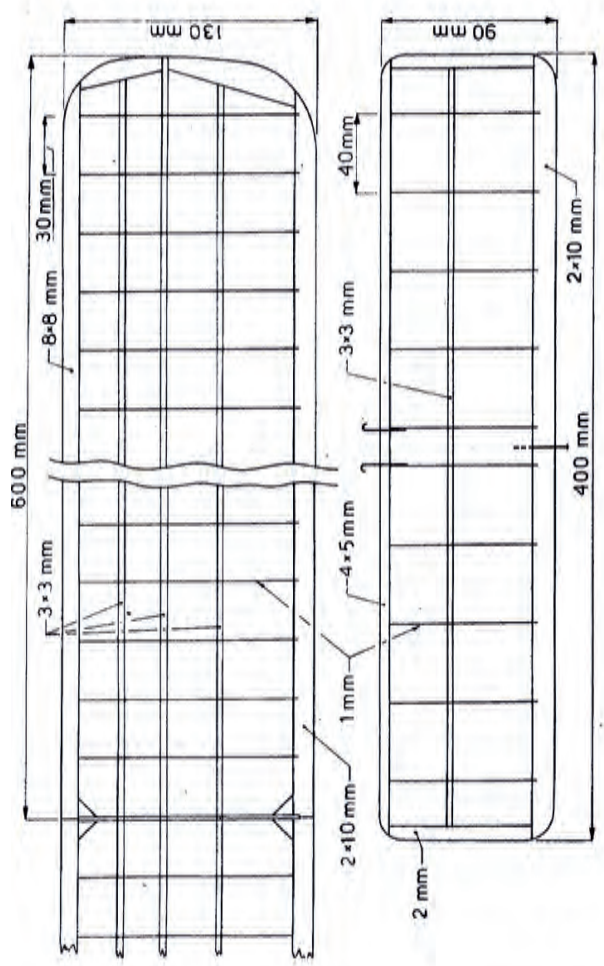
Anders Håkansson

Gengivet fra Modellflygsport 1956, nr.1



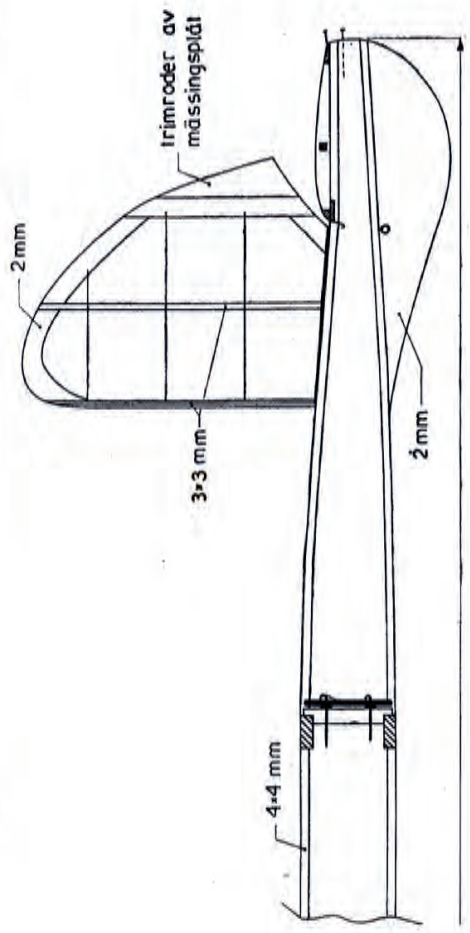
Anders med Tjosan, som vi mindes ham, ved bykampen Malmö-København i København 1955





skala 1:1

skala 1:1



TJOSAN

WAKEFIELD MODELL
 Konstf. A. HÅKANSSON AKM Riksd. O. Månsson