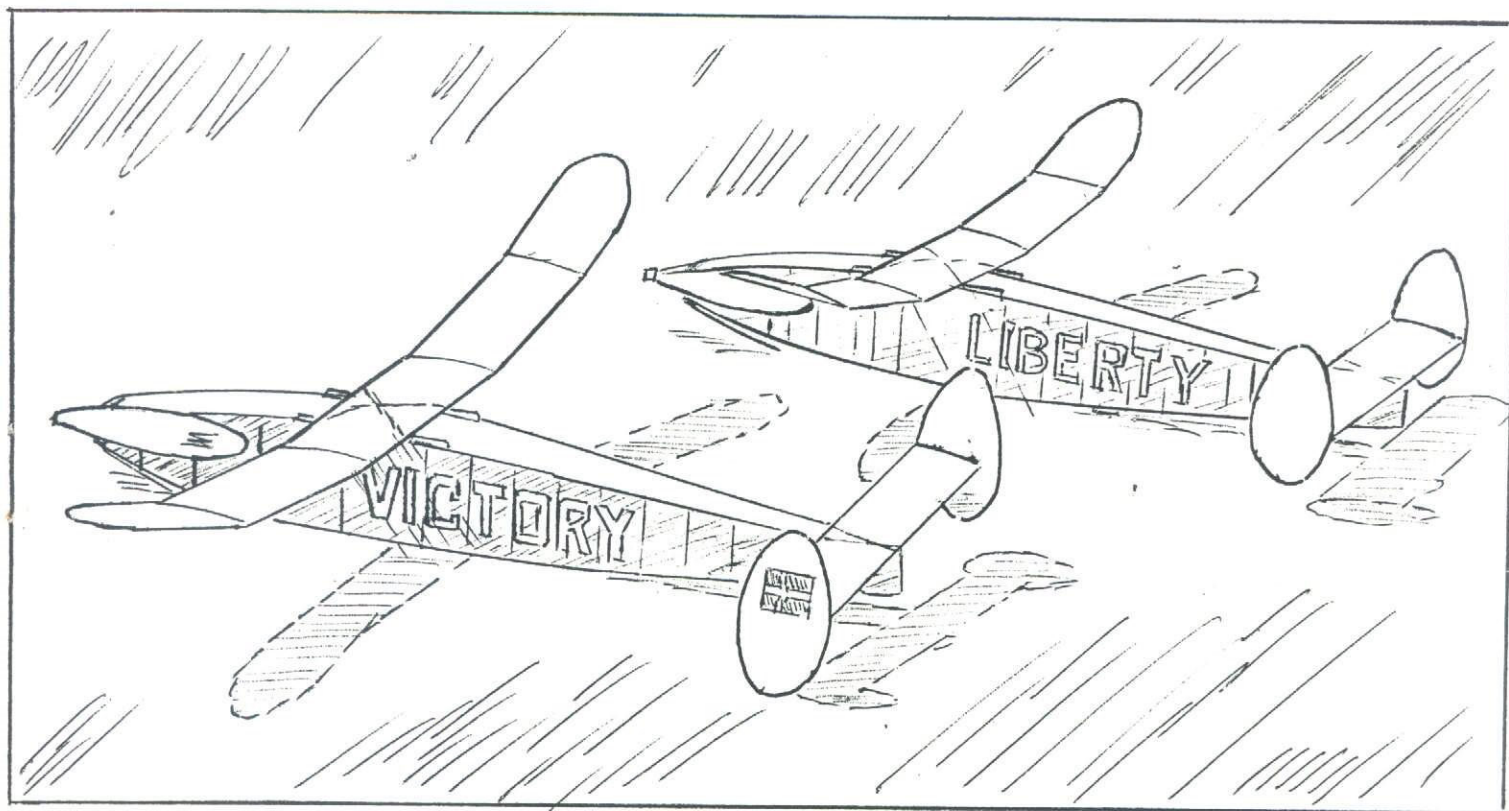


# "OLDTIMER"

**Specialtidskrift för modellflygare**



**I N N E H Ä L L :**

MODELLFLYGET I SVERIGE 1942

OLDTIMER-TÄVLINGEN 1978

"VICTORY" och "LIBERTY"

"BANANENS" MODELLER

**Nr 3 1978**

"OLDTIMER" - Organ för "Oldtimer-sällskapet"  
 Red. Sven-Olov Lindén, Hovstavägen 15, 703 63 Örebro  
 Tel. 019/ 18 21 79. Postgiro 55 09 16 - 1.  
 Årg. 8 Nr 3. År 1978. Pren.avg. 3 nr/år 16:50 kr.

## Redaktören tycker....

- att det gångna årets många modellflyg-jubiléer inte nog har uppmärksammats av massmedia. Alla har väl klart för sig att det gått 50 år sedan den första Wakefield-tävlingen hölls ? Att S.M. har en 40 årig tillvaro ? Att Mfk Nimbus, Kumla fyllt 30 år i år ? Att "Oldtimer-tävlingen" startade för 10 år sedan ?
- att vi hade ett underbart väder på "Oldtimer-tävlingen". Sommarens bästa !
- att det är dags för en ny "Posttävling" ! - Se annan plats i bladet !
- att alla trevliga "Oldtimer-entusiaster" ska ha ett tack för stödet som prenumerationen av tidningen innebär.
- att han ska försöka hålla såväl pris som stil under ett år till !

## Skulle Du kunna tänka Dig

att delta i ett restaureringsarbete ?  
 Det gäller de skalamodeller, som hänger på Tekniska Museet. De byggdes av Åke Tollin i Örebro på 40-talet och har av tidens tand och nyfikna fingrar blivit illa medfarna. Om några intresserade ställer upp ska vi uppvakta museet med ett förslag att från "Oldtimer-sällskapet" bidra till att de blir presentabla igen. Hör av Dig - i år !

## NYA MEDLEMMAR

Hans Olav Hole	Boks 77,	6230 Sykkylven, Norge
Einar Håkansson	Kanslersvägen 21	230 50 Bjärred
Lennart Wahlqvist	Rydsvägen 38 A	582 48 Linköping
G.Westberg	Träringen 51	416 79 Göteborg

De nya medlemmarna hälsas hjärtligt välkomna "Sällskapet" !

## ESKADERMARSCH.

Tillägnad Linköpingssekadern

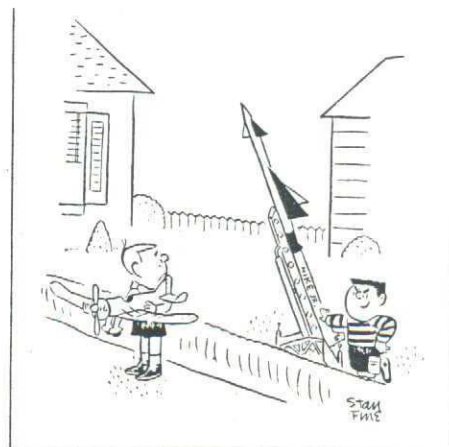
Text: Sigurd Isacson. Musik: Carin Isacson

Hos Sveriges ungdom en tanke är väckt  
 att flyga är livet, och därför vi käckt  
 med kärran på armen och glädje i håg  
 till flygfältet vandra i ordnade tåg.

Vår vilja blivit stålsatt av ständig strid  
 från tävlingsbanor och arbetets id.  
 Att vinna en seger är ära för oss,  
 men främst åt vår klubb vi den ägna förstas.

Vårt hjärta och sinne det fröjdas åt det,  
 som viljlösa krakar har kallat för lek.  
 Modellflyget knutit kamratskapets band  
 bland flygningens ungdom i Sveriges land.

På fältet vi flyga tills solen gått ner.  
 Vi följa vår fågel så långt vi den ser  
 på snabba vingar över östgötabygd  
 tills landningen sker i en björkdunges skydd.





Nu gör vi ett försök med en ny "Posttäfling" !

Du som inte kunde komma till Axvalla på tävlingen har nu chansen att tävla med Dina modeller.

Flyg på hemmaplan någon gång under januari-februari 1979. Bed en medhjälpare ta tid. Sänd in Ditt resultat - namn och adress på tidtagaren - ett foto på modellen, om den inte deltagit i någon oldtimer-tävling tidigare. Senast den 15 mars ska brevet sändas till "Oldtimer", c/o S.-O.Lindén, Hovstavägen 15, 703 63 Örebro.

Tävlingsklasserna är:

#### Gummimotormodeller.

Kroppsmodeller - 1942

A2 - spv 0 - 50 cm

B2 - " 50 - 75 cm

C2 - " 75 - 100 cm

Wakefield 1928 - 42

Max.tid 6 min

#### Segelmodeller.

S1 - spv. 0 - 100 cm

S2/S3 spv. 100- 250 cm

konstr. senast 1946

Max.lina 100 m.

Max.tid 6 min -

#### Förbränningsmotormodeller.

E - motorer upp till 10 cm<sup>3</sup>

konstr. senast 1942

F - motorer upp till 2,5 cm<sup>3</sup>

konstr. 1943-47

020. - förminskade kopior

med motorer högst .020 cu.

in. Konst. senast 1942

Motortid max 15 sek. Max.tid

6 min.

För samtliga klasser gäller 3 starter i följd samma dag.

Handstart tillåtes i alla klasser.

Några enkla priser kommer att sändast till deltagarna

Om Du bidrar med 3:- kr i frimärken per klass Du deltar i kan priserna bli lite fler !

Välkomna med tävlingsresultat !

## Att göra en propeller.

### Propellern.

Denna tillverkas av relativt hård balsa. Andra hårdare träslag har numera helt frångåtts. Propellerämnet måste ha åtminstone två sidor parallella. På dessa uppritas nu frontalprojektionen av propellern (se fig. 43 a). Denna uppritas på båda sidor av ämnet, för att man inte skall skära (såga) snett. Det är självfallet mycket viktigt att uppritningarna kommer precis mitt för varandra. Har man tillgång till bandsåg erfordras blott uppritning på ena sidan. Nu har alltså ämnet fått den form fig. visar, och centrumhålet borrar absolut vinkelrätt och precis mitt i centrum. Var mycket noggrann vid centrumhållets borrar, då i annat fall propellern kommer att «kastas». Så uppritas sidoprojektionen på ämnets båda sidor (mitt för varandra) (fig. 43 b), och överflödigt trä bortskaffas. Därefter vidtager snedskärningen, och innan man påbörjar denna, måste man tänka noga efter vilka kanter som skall bortskäras. Om man gör som fig. 43 c visar blir propellern högergående, vilket är det vanligaste. Vid snedskärning (till vilket användes en skarp kniv), får man tänka på bladets profil och göra skärningen som fig. 43 d visar. Sedan formas bladet med fil och sandpapper i den profil som önskas, exempelvis som fig. 43 e visar. Propellern putsas sedan med fint sandpapper så att den blir jämn och slät utan knölar och så att båda bladen bli lika tjocka på motsvarande ställen. Härvidlag utgöra fingertopparna ett känsligt instrument. Slipkloss bör användas. När man tycker att propellern är så bra den kan bli, skall den balanseras. Träd en rak axel genom centrumhålet och pulla upp den *absolut vågrätt*, helst på ett par rakbladsegg, som fig. 43 g visar. Dessa egg måste naturligtvis sitta precis rakt och vågrätt också. Om nu ena bladet visar sig vara tyngre än det andra, undersöker man ännu en gång noggrant om detta möjligen inte känns tjockare än det andra på något ställe. Är detta ej fallet, är träet hårdare i ena bladet (vilket är ganska vanligt, ty ett så snabb-

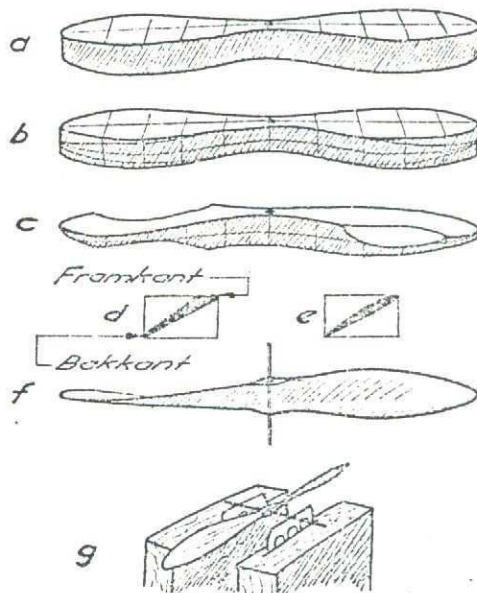


Fig. 43

växande träd, som balsaträdet får sällan alldeles likformig ved). Då får man nu inte slipa av det tyngre bladet så att det blir tunnare än det andra, ty då får bladen olika profiler och därmed olika verkningsgrad (bli «haltande»). Den fortsatta utbalanseringen göres vid fernissningen, till vilken användes klar Zaponlack. Hela propellern fernissas först ett par gånger med avputsning mellan varje gång. Sedan utbalanserar man propellern slutgiltigt genom att fernissa blott det lättare bladet tills propellern väger jämt. När propellern så är utbalanserad (torr!), fortsättes impregneringen av hela propellern tills en blank och fin yta erhållits. Man kan sålunda få impregnera en propeller ända upp till 15 gånger, innan den blir till heläthenhet. Så lagras axelhålet antingen med brickor eller rör enligt beskrivning på sid. 28. När så propellern är alldeles färdig och riktigt torr, kontrolleras en sista gång att den är riktigt utbalanserad.



# MODELLFLYGET I SVERIGE

1942

## MODELLFLYGETS FRAMTID - SKOLUNGDOMEN

Ledaren i "Flygning" nr 1 -1942 tog upp frågan om statsunderstöd till modellflyget. I en skrivelse till Skolöverstyrelsen förslög KSAK att modellflyget borde populariseras genom propagandai skolorna, att instruktionskurser anordnas för lärare och att modellflyget anslutes till träslöjden.

Efter många turer är vi väl där i denna dag ? Genom klubbarnas medverkan kan modellflyget föras in på skolans "frivilliga aktiviteter". Detta skrivet nådens år 1978- med SIA i minnet.

För att visa hur modellflyg ska bedrivas ordnade KSAK en kurs unde veckan 3-10 januari . På programmet stod: Konstruktionslära, bygglära, aerodynamik, meteorologi, trimnings-teknik, flygplanskännedom, tävlingsorganisation, regler, propaganda, klubborganisation. Besök gjordes på Bromma flygplats, Flygtekniska laboratoriet, A/B Flygplan och Tekniska Museet.

Ledare för kursen var Tyko Stark och organisatör Lennart Sundström. Kursdeltågarna var: A.Krook, Luleå, P.G.Svanberg, Sundsvall, B.Vesterlund, Gävle, O.Ramstedt, Avesta, Nils Åkerman, Västerås, Göran Lindholm, Örebro, Ingvar Gustavsson, Linköping, Åke G. Ringh, Skövde, Georg Lind, Göteborg, I.Andersson, Visby, Terje Larsson, Malmö, Åke Ljungholm, KFUM-Bromma och Rune Blom, Sundsvall.

## UTSTÄLLNING

På Stadsbiblioteket i Stockholm ordnade några flygintresserade grabbar en modellflygutställning under en 14-dagarsperiod. Alla läsrummen nyttjades för modellerna, som föredadesvis var av skalatyp. Utställarna var Lennart Svedfeldt, Rune Andersson, Åke Eriksson, Arne Kaplan och Stig Eriksson.

Som väl alla flygintresserade vet har Lennart Svedfeldt fortsatt med sitt utställande ! Numera håller han sig till fullskalaplan i sitt museum i Ugglarp. Gör ett besök !

## "VINGARNA"

"Vingarna" var mycket aktiva denna vinter. En sektion bildades i Nynäshamn. Ledare blev Sven Karlsson, kassör Sture Löfgren och sekreterare Jack Löfgren. En byggkurs med 10-talet deltagare påbörjades också.

Man förberedde också årets "Vintertävling" som skulle hållas den 1 febr.

## VINTERTÄVLINGEN

På grund av kyla och blåst måste den aviserade "Vintertävlingen" inställas den 1 febr. och framflyttas till den 22 febr.

Tävlingsplats var Ulvsundasjön. Över 90 deltagare med mer än 130 modeller hade kommit från Örnsköldsvik i norr till Eslöv i söder. Tyko "Pappa" Stark var givetvis tävlingsledare. Som speaker fungerade brommachefen Bertil Florman och lottorna sålde varm mjölk och bullar till både tävlande och publik. Ca 1.000-talet åskådare hade kommit till tävlingen.

Man hade slagit samman klasserna M 2 och M 3, liksom M 2 Elit och M 3 E. Även de större segelmodellklasserna var sammanslagna på liknande sätt. Elitklassen ansågs efter denna tävling ha spelat ut sin roll. Skulle någon uppdelning ske borde det enl. referenten i "Flygning" vara i allmän- och nybörjarklass.

För första gången i svensk modellflygpress presenteras ett fullständigt tävlingsprotokoll från "Vintertävlingen 1942". En intressant läsning för kalenderbitare !

OBS ! Sven Forsberg, LEN var felaktigt placerad som Elitflygare av tävlingsarrangören. Under tävlingen presterade han dock Guld-märkestiden i klass M3 och blev "slutsegrare".

## Vingarnas vintertävling den 22 feb. 1942.

Klass	N:r	Namn	Klubb	1:a start	2:a start	3:e start	Medelt.	Plac.
<u>M 1</u>	1.	Bengt Johansson	Vingarna	79.2	88.9	104.0	1.30.7	3
	2.	Nils Melin	---					
	3.	ture Skoog	---					
	5.	Karl Erik Svensson	L.E.N.	136.5	139.1	135.0	2.16.9	1
	6.	Helge Wannberg	N.Ångermanl.FK	111.6	93.0	100.9	1.41.8	2
	7.	Sigvard Forslund	Storviks FK					
	74.	Folke Åkerman	Västerås FK	45.1	42.9	57.4	0.48,2	6
	9.	Osvald Eklöf	Eskilstuna FK	62.3	94.0	77.5	1.17.9	4
	85.	Rune Andersson	Vingarna	28.6	5.4		0.11,3	7
<u>M 1 E</u>	15.	Arne Blomgren	Vingarna	28.0	213.6	123.8	2.01.8	1
	16.	Sverker Blom	---					
	17.	Olle Lindh	---					
	18.	Åke Larsson "Postis"	---	61.0	86.4	64.2	1.10.5	2
	19.	Torbjörn Isacson	L.E.N.					
	20.	Sven Forsberg	---	62.4	62.9	60.0	1.01.8	5
	21.	Åke Westerlund	Borås FK					
	22.	Karl Erik Landegren	Västerås FK	118.2	61.8		1.00.0	3
<u>M 2</u>	1.	Bengt Johansson	Vingarna	57.0	82.1	78.0	1.12.3	5
	86.	Sture Löfgren	---					
	24.	Gunnar Schröder	---					
	25.	Sten Åslund	---					
	5.	Karl Erik Svensson	L.E.N.	110.5	81.7		1.04.0	6
	26.	Sven Hjelmmerus	---	68.0	87.4	115.5	1.16.9	4
	27.	Sten Pettersson	Storviks FK					
	28.	Knut Wall	---					
	29.	Rolf Landegren	Västerås FK	40.0	43.0	51.0	0.44.6	8
	30.	Olof Johnson	Kungsörmen Hofors					
	35.	Bengt Bengtsson	Västerås FK	57.0	67.5	66.0	1.03.6	7
<u>M 3</u>	31.	Per-Axel Malmström	Vingarna	79.2	82.2	86.2	1.22.3	2
	32.	Einar Öman	---					
	33.	Holger Areschoog	---					
	9.	Osvald Eklöf	Eskilstuna FK	63.0	93.6	77.2	1.18.0	3
	35.	Bengt Bengtsson	Västerås FK	51.0	42.0	39.8	0.44.3	5
<u>M 2 E</u>	36.	Åke Roggentin	Vingarna					
	37.	Bengt Blomgren	---	103.0	89.6	103.0	1.38.5	<u>1</u>
	38.	Fredrik Schmitterlöw	---	3.0				
	39.	Carl-Erik Larsson	Tekn.Högskolans FK	5.5	115.0	98.4	1.13,0	<u>4</u>
<u>M 3 E</u>	17.	Olle Lindh	Vingarna					
	36.	Åke Roggentin	---					
	40.	Gunnar Holmen	---	88.0	91.5	85.0	1.21.5	<u>3</u>
	41.	Jan Nathorst Westfelt	Borås FK					
	20.	Sven Forsberg	L.E.N.	145.8	116.6	174.6	2.25.5	1
	42.	Hans Nathorst W.	Borås FK					
"Ej E"	22.	K.E. Landegren	Västerås FK	72.4	47.3	124.9	1.21.5	<u>2</u>



Klass	N:r	Namn	Klubb	1:a start	2:a start	3:e start	Medelt.	Plac.
S 1	43.	Bengt Haraldsson	Vingarna	107,0	79,6	62,1	1.22,7	6
	44.	Hans Schmitterlöv	"	76,5	70,0	116,0	1.27,5	4
	45.	Robert Löwen-Åberg	"	91,2	62,9	- -	0.51,4	12
	46.	Sven Karlsson	"	48,4	4,3	- -	0.17,6	20
	47.	Jack Westerberg	"	30,9	4,5	- -	0.11,4	22
	48.	Curt Jansson	"					
	49.	Arne Kaplan	"	43,3	30	- -	0.24,4	18
	24.	Gunnar Schröder	"	38,2	- -	- -	0.12,7	21
	25.	Sten Åslund	"	- -	13,0	- -	0.04,3	24
	50.	Gösta Karlsson	"					
	7.	Sigvard Forslund	Storviks F.K.	37,5	117,8	67,2	1.14,2	8
	27.	Sten Pettersson	"	47,0	57,2	26,6	0.43,6	16
	52.	Oskar Eklöf	Eskilstuna F.K.	28,5	10,5	37,8	0.25,6	17
	53.	Lars G. Larsson	"	26,9	70,1	35,5	0.44,1	15
	54.	Olof Pettersson	"	87,5	59,0	77,0	1.14,5	7
	55.	Bengt Östlund	"	56,0	74,4	6,2	0.45,5	13
	56.	Evert Adolfsson	"					
	57.	Bengt Palmér	"	- -	4,8	- -	0.01,6	25
	58.	Björn Göransson	L.E.N.	3,0	48,2	7,2	0.19,4	19
	59.	Rune Hjelmmerus	"	100,4	81,2	167,3	1.56,3	2
	60.	Olle Björling	Norrköpings MSFK	62,2	104,5	90,0	1.25,6	5
	61.	Karl-Axel Pettersson	"					
	62.	Sven Sundberg	"					
	63.	Bengt Ekman	"					
	64.	Erling Hjert	Östra Sörmlands FK	27,3	21,3	86,5	0.45,0	14
	65.	Anders Lindblom	"	127,2	133,8	53,8	1.44,6	3.
	66.	Rune Landegren	"					
	67.	Erik Jonsson	N.Ångermanlands FK	16,9	- -	- -	0.05,6	23
	68.	Martin Ingelman-Sund-						
		berg, Tekniska Högskolans F.K.		106,9	139,4	121,4	2.02,5	1
	69.	Olle Nördqvist	Hobby, Örebro	96,0	28,2	30,4	0.51,5	11
	70.	Jan Geijer	Vingarna	112,0	74,3	22,7	1.09,7	9
	8.	Nils Åkerman	Västerås F.K.	79,8	87,3	39,3	1.08,8	10
	75.	Sture Frödin	"					
	103.	Lennart Segerfelt	Vingarna					
S 1E	16.	Sverker Blom	Vingarna	69,0	73,9	63,8	1.08,9	4
	40.	Gunnar Holmer	"	26,0	49,5	- -	0.25,1	5
	77.	Lennart Sundström	"					
	78.	Sven Witt Tekniska Högskolans F.K.						
	79.	Sigurd Isacson	L.E.N.	48,7	85,8	95,1	1.16,5	3
	80.	Göran Lindholm	Hobby, Örebro	100,3	90,0	74,2	1.28,2	2
	81.	Rolf Dilot	Eslövs MFK	67,4	99,2	104,1	1.30,2	1
	41.	Jan Nathorst Westfelt	Borås FK					
S 2	21.	Åke Westerlund	"					
	42.	Hans Nathorst-Westfelt	"					
	72.	Magnus Ögren	"					
	73.	Lars-Olof Bergendahl	"					
	74.	Folke Åkerman	Västerås F.K.					
	8.	Nils Åkerman	"	49,9	52,4	58,2	0.53,4	12
	31.	Per-Axel Malmström	Vingarna					
	45.	Robert Löwen-Åberg	"	170,4	126,2	137,8	2.24,8	3
	84.	Per-Olof Barr	"	5,0	4,8	32,4	0.14,1	13
	85.	Rune Andersson	"					
	6.	Helge Wannberg	N.Ångermanlands FK	132,4	64,0	100,2	1.38,9	8
	67.	Erik Jonsson	"	134,2	127,6	39,1	1.40,3	7
	26.	Sven Hjelmmerus	L.E.N.	200,0	163,5	157,4	2.53,6	1
	88.	Kerstin Ödlund	"					

7									
Klass	N:r	Namn	Klubb	1:a start	2:a start	3:e start	Medelt.	Plac	
S 2	57.	Bengt Palmén	Eskilstuns FK						
	60.	Olle Björling	Norrköpings MSFK						
	89.	Sture Thörn	---						
	90.	Olle Karlsson	Östra SörmlandsFK	125,5	123,8	39,8	1.36,4	9	
	91.	Carl-Helmer Andersson	---						
	92.	Erik Larsson	---						
+ S 2E	96.	Rune Manning	Hobby, Örebro	98,0	96,4	147,9	1.54,1	5	
	15.	Arne Blomgren	Vingarna	111,0	104,4	112,6	1.49,3	6	
	38.	Fredrik Schmitterlöw	---	141,7	160,5	87,6	2.09,9	4	
	98.	Gösta Ameén	---	155,6	122,6	166,9	2.28,4	2	
	77.	Lennart Sundström	---						
	99.	Gunnar Magnusson	---	61,5	60,0	41,0	0.54,2	11	
	80.	Göran Lindholm	Hobby, Örebro						
	81.	Rolf Dilot	Eslövs FK	75,5	73,0	43,5	1.04,0	10	

S 3	48.	Curt Jansson	Vingarna	136,6	108,4	215,8	2.33,6	1
	101.	Richard af Ström	"-					
	102.	Hans Werner	"-	- -	36,0	54,8	0.30,3	9
	103.	Lennart Segerfelt	"-	148,7	152,0	72,3	2.04,4	3
	104.	Lennart Nyström	L.E.N.					
	105.	Lars Hedin	Hjo MSFK	143,1	114,0	78,0	1.51,7	4
	62.	Sven Sundberg	NorrköpingsMSFK	74,9	6,5	- -	0.27,1	10
	106.	Bengt Hellborg	"-	63,8	34,1	77,4	0.58,4	8
	107.	Henry Rundgren	Östra SörmlandsFK	31,4	61,4	87,3	1.00,0	7
	108.	Lennart Andersson	"-	97,0	85,0	78,9	1.26,9	5
	109.	Sven Andersson	"-					
	110.	Rune Eriksson	"-					
	112.	Boris Karlsson	Västerås FK					
+	113.	Erik Lindh	Kungsörnen,Hofors					
S 3E	18.	Åke "Postis" Larsson	Vingarna	73,9	66,6	114,2	1.24,9	6
	98.	Gösta Ameén	"-					
	114.	Sigurd Larsson	"-					
	78.	Sven Witt Tekniska Högskolans FK						
	79.	Sigurd Isacson	L.E.N.	124,6	118,1	153,1	2.11,9	2
	115.	Ingvar Gustavsson	"-					
	14.	Lars-Erik Ohlsson	"-					

Lagtävlan.				Medeltid	Sammanräknad tid	Placering
S1 S2 M	lag I	Hans Schmitterlöw		87,5		
		Gösta Ameén	Vingarna	148,4	357,7	II
		Arne Blomgren		121,8		
S1 S2 M	lag II	Bengt Haraldsson		82,7		
		FredriksSchmitterlöw	Vingarna	129,9	311,1	III
		Bengt Blomgren		98,5		
S1 S2 M	lag I	Rune Hjelmerus		116,3		
		Sven Hjelmerus	L.E.N.	173,0	434,8	I
		Sven Forsberg		145,5		
S1 S3 M		Björn Göransson		19,4		
		Sigurd Isacson	L.E.N.	131,9	288,2	IV
		Karl-Erik Svensson		136,9		
S1 S3 M		Jan Geijer		69,7		
		Lennart Segerfelt	Vingarnas	124,4	266,4	V
		Bengt Johansson	Spångasekt.	72,3		

forts. i nästa nr.



# MODELLFLYG I 20° KYLA

Det närmade sig påsken 1940, då jag fick ett par brev från Linköping, vari jag tillfrågades, om jag ville vara med på ett modellflygläger följande lördag. Svaret kunde endast bli "Ja", och så var det att sätta igång förberedelserna.

Väl hemkommen träffades vi för att lägga upp färdplanen. Vi var fyra - Lars Erik Ohlsson, Lennart Nyström, min bror Torbjörn och jag, således största delen av eskaderledningen. Det gällde att utforska hangsegelflygningen på vintern, att undersöka hangmöjligheterna på de stora åsarna norr om sjön Roxen och - att känna på ett vinterlägers vedermödor.

Starten gick kl 16.30.

Färdledare var Torbjörn (som ungdomsledare i landstormen väl van), och expeditionens hela utrustning inklusive tält, filter, skaffning, matkärl, byteskläder, skidor och skridskor, yxor och - segelmodeller medfördes på en liten släde. Mot norr gick färden över Roxens is. Här skidorna på, varigenom en god fart kunde hållas. Långt innan Roxens 10 km hade passerats halvvägs föll mörkret på. Det blev en enformig men ändå intressant marsch, och vi höll farten uppe med sång och skoj.

Efter fyra timmars färd uppnåddes norra stranden. De sista krafterna åtgick till en mödosam klättring uppför åsen. Här kom en kraftig strålkastare väl till pass. Utan dess hjälp hade vi i bekmörkret i avsaknad av kompass svårligen kunnat finna den rätta "landstigningsplatsen" från sjön. Uppkomna på en platta strax nedanför högsta åsens topp började lägerslagningen. Klockan var då 21.30 och temperaturen - 20° C.! Vi kände oss som i en kolkällare vid midnatt - en kall kolkällare, och var inte långt ifrån att stupå i de meterhöga drivorna. Endast tanken på en sådan natt i en driva med nedisade kläder och skrikande magar höll oss uppe. I ficklampsljuset restes tältet och uppäckades släden med en två av oss högg tallgrenar till elden.

Det dröjde inte länge förrän det stid klart för oss, att vår "ved" inte kunde brinna. Vi blåste tills vi var tomma, men sakta sjönk lågorna igen och med dem vårt sista hopp. Då gick ett ljus upp. Vi hade bott hätt med familjen några somrar, Torbjörn och jag, och hade då byggt oss en bastant liten stuga. Den måste brinna! Sagt och gjort. Vi två gav oss iväg uppåt åsen, och bakom oss uppslukade mörkret "Leo" och "Nypa" med var sin stelfrusen smörgås i händerna.

Stugan var som sagt bastant, men Torbjörn var inte heller klen, vilket däremot yxan var. Det fanns blott en chans, och Torbjörn grep den. Jag höll upp dörren, Torbjörn satte fart in i stugan och ramlade med ett ljudligt brak ut genom den motsatta gaveln med väggen under sig! Detta förfarande upprepades mot ena långväggen med min hjälp, men här måste vi "baxa". Vi gav oss inte förrän blott taket stod kvar på sina fyra hörnstolpar. Så slutade vårt egenhändigt byggda blockhus, som berett oss så mycket glädje som barn.

Vid midnatt nådde vi lägret med vår jättelast, som vi dragit som en släde på drivorna. Det blev en eld utan like, och bröd och smör kom fram och kaffehurran sattes på. Vad kan inte en flammande brasa göra i en smällkall midvinternatt!

Första eldvakten blev min. En oförglömmelig natt. Rådjur nosade innanför eldskenet, nattfåglar skrek då och då och brasan sprätte och knastrade. Genom tältöppningen hördes jämna andhämtningar - de dödströttas djupa sömn.

Morgonen kom med strålande sol. Klockan fem var vi på benen och satte igång med frukostlagningen. Vi hade inte frusit, och ändå bara haft en eller två filter på oss, och sömnen var som en dvala. Korvbitarna måste ätas direkt ur pannan, annars frös de. Den törstige läskade sig med "vichyis".

Efter en härlig frukost med rykande kaffe åkte vi kälke och slalom i de fjällliknande, branta backarna och hade den roligaste morgon vi upplevat. Frammot 8-haket började modellflygningen, först på isen med högst start, sedan de första hangförsöken. Vid isflygningarna "bläste" Alexander och Hast iväg kilometervis och förorsakade ägarna veritabla vasalopp. Vinden blåste naturligtvis från hanget och gjorde luftrummet nedanför på isen synnerligen oroligt.

Trots detta utförde vi de första hangproven, men på ett mindre hang på åsens topp. Höjddifferensen var ca. 20 meter och efter någon minuts flygtid landade planet i en nära nog ogenomskådlig småtalldjungel. Nerifrån marken kunde inget ses, men en effektiv "pejlingsmetod" uppfanns strax. Den sökande nedanför hanget visade sin position med att skaka en liten tall. Kursen korrigerades med ledning härav från åsens topp, varifrån platsen för nedslaget observerats. På detta sätt dirigerades slutligen den sökande till rätt träd med ropen uppi-



från. Det hela var mycket spännande, liksom klättringen upför den isiga "jättekast"-beströdda ravinen med segelmodellen.

Platsen vi valt för lägret var utsökt vacker. Jättehöga furor omväxlande med tät, låg skog bildade fronten mot Roxens stora isvidder, och ovanpå dessa branta sluttningar ligger på en höjd av ca 100 meter över sjön, vilket således utgör hanghöjden, väldiga, glesbevuxna högplatåer. En omkr. 100 meter bred slänt är uthuggen på hanget, som sträcker sig flera kilometer med samma lutning åt öster och med avtagande höjd mot Östgötaslätten väster om Roxen gott och väl en mil.

Så gick den första dagen och andra natten tog vid med gnistrande stjärnhimmel och bitande köld. Nu kändes kylan, och sömen blev orolig. "Leo" vandrade mitt i natten ut ur tältet, lade sig intill elden och mådde bättre - en stund. Han drömde om helvetets kval och vaknade när elden begärligt åt håll på hans fina sovsäck !

Den dagen var det hangvind, med svag sådan. Efter ett antal lyckade flygningar hade följande erfarenheter vunnits:

- 1) En hangsegelmodell skall ha låg V-form och i övrigt liten sidoprojektion för att ej driva in mot hanget vid ev. längsflygning.
- 2) Stor riktnings- och sidstabilitet erfordras för att modellen skall kunna hålla avsedd kurs.
- 3) Höga kala furor i den tänkta flygriktningen bör undvikas !
- 4) Åk ej slalom i branta backar med en skidstav i ena handen och en 2 meterssegelmodell i den andra !

Den tredje erfarenheten gjorde "Leo", då hans Alex satte sig i en hög tall vid hangåsen. Där satt den tills den inte orkade hålla sig kvar längre, vilket inträffade först en vecka senare. Det fjärde rådet motiveras därav, att Torbjörn i vildaste fart på skidor nerför hanget råkade sticka in Hastvingen i en trädklyka .....

Sigurd Isacson i "Flygning" nr 3 - 1942.

Omslagets 1:a sida.

"Victory" och "Liberty"

"Victory" konstruerad av Jørgen Larsen i Danmark 1940 har en egen liten historia. På vårvintern 1940 ritade Jørgen denna modell, en mycket avancerad konstruktion för sin tid. Den har fällbar propeller och infällbart landställ. Vingen har stort sidoförhållande liksom stabilisatorn. För att öka dess effektivitet har den två stora dubbelfenor.

Till att börja med hette modellen endast JML-14, men så hände den tragiska ockupationen av Danmark 9 april 1940. Strax efter den stod det i "FLYV" att modellflygarerna skulle se upp med att märka sin modeller, så att ockupationsmakten kunde ta illa upp. Det var då som Jørgen kallade sin modell "Victory" och satte på decimeterhöga vita bokstäver på båda sidorna ! Att Jørgen kom i tyskt koncentrationsläger är en annan historia. Då han frigavs därifrån byggde han vid hemkomsten ännu en Wakefield efter samma mönster. Den kallade han "Liberty" ! Dessa båda modeller deltog han med i den första internationella tävlingen efter kriget på Eaton Bray i England.

Övriga internationella tävlingar med dessa båda modeller har varit:

Vingarnas jubileumstävling på Skå	1945
Haag, Holland	1947
Stadsmatch Malmö/Köpenhamn	1947
Wakefieldtävlingen- V.M.	1952
"Victory" vann Danmarks mästerskapet	1942
och Själlands d:o	1942

Fullskalaritning till "Victory" kan erhållas från "Ritningsbanken", i detta fall från SOL.



# OLDTIMER TÄVLINGEN

Den vackraste sommardagen 1978 sammanföll med "Oldtimer"-jubileet. Tävlingen som sådan har pågått i 10 år. Redan 1966 försökte Olle Blomberg och jag att få igång ett "Oldtimer"-flyg, men då var det bara vi två som byggde var sin modell. 1968 kom några fler entusiaster och sedan dess har tävlingen hållits årligen.

I år liksom i fjol hölls tävlingen på Axvalla i Västergötland. Axvalla fft (free flight team) och Mfk Nimbus stod för värdskapet. Arne Nohlberg fungerade som kombinerad tävlingsledare och speaker. Han börjar få in vanan nu och kan snart alla gamla modeller till utseendet. Genom hans beskrivningar får också publiken, och den var talrik, ut en del av vad som försiggår. Genom fint samarbete med lokalpressen hade Nisse G. fått in blänkare om tävlingen och reportrar från tidningarna kom ut till Axvalla. "Mariestads Tidning" hade på måndagen ett stort bildreportage på hela baksidan. "Skaraborgs Läns Tidning" hade reportage och resultatlista. "Skövde nyheter" var det blad som skrev mest före tävlingen. Bl.a fanns två gamla foton -Sveriges Wakefield-lag 1937 och "Tip Top VI" med i artikeln.

## Nya ansikten !

Fenton oldtimerflygare med 32 olika modeller ställde upp. Nykomlingar var Kurt Sandberg, Lars Larsson, Olle Broman och Anders Gustavsson. Kurt Sandberg flög en nybyggd kopia av sin SM-vinnare 1949 en A2-modell med konstruktionsidéer från Sigurd Isacson-perioden. Lustigt nog fick Kurt se en kopia av sin SM-vinnare 1944. Lars Larsson hade en ritning och byggde en modell. Då han ville veta vilka originalfärgerna var lyckades jag finna Kurts namn i en telefonkatalog, tog kontakt med honom. Lasse fick veta att modellen var röd och Kurt blev medlem i "Oldtimer-sällskapet" !

Olle Broman hade byggt upp en mycket gammal modell "Baby", en tysk konstruktion från 1934. I bland flög den modellen riktigt bra men oftast stallade den, den neutrala stab-profilen gör den mycket tyngdpunktskänslig. Pappa Nisse satte S 1:an "Oskar" i händerna på sin son Anders, som kunde besegra sin pappa ! "Oskar" är en försvenskad Haglund-version av en finsk modell med mycket stor fena placerad alldeles bakom vingbakkanten. En sådan modell skulle enl. finnarna ha goda kurv-och termikegenskaper.

Givetvis är det lite av ett handikapp att behöva tävla med "Vargen" - KSAK:s nybörjarmodell från 1943, som kan jämföras med dagens "Sparven" - mot en S.M. vinnande A2-modell. Men det är ju mest för att få flyga med sina gamla modeller, få träffa lika-sinnade och med ett igenkännande leende återse gamla kära modellkonstruktioner som vi träffas till denna tävling. Tävlingsmomentet vill vi ha, det blir lite mer än bara vanlig söndagsflygning då. Att bara en kan vinna i klassen, det gör mindre !

Den rara termiken drog iväg med minst tre modeller. Samtidigt som Örjan Gahm startade sin lilla "Trim II" drog Lasse Lindén upp sin "Prince", den danska S:lan med "oldtimer-look". Båda modellerna tog termik och steg sakta men säkert allt högre tills de försvann över skogen. Ulf Sälde flög bort en handluns - och hur var det med Åke Engströms moderna Wakefield ?

Skogen stod ivägen och i ett par av de högsta topparna placerades Ove Petterssons F-modell "Humlan" och Nisse Gustavssons S 2:a "Tranan". Segelmodellen kom ner dagen efter, men bensinmotormodellen blev kvar i trädet trots ivriga försök av Axvalla-gänget att rädda den. Inte förrän regnet och höststormarna demolerat modellen kom bitarna ned, dock utan motor ! "Ohlsson 23":an saknades ! Med kikare kunde dock motorfundamentet upptäckas i en grenklyka. Räddningsmannskapet fick ner motorn och Ove har återfått sin dyrgrip.

## Wakefield

Huvudklassen blev givetvis "Wakefield". Tio stycken modeller fanns på plats. Populärast är nog "Korda", därefter kommer "Magnussons Wakefield". Båda typerna förekom i tre ex. vardera.

Ove Pettersson kunde visa hur en gammal svensk Wakefield flög max. Hans "Dyn V" tog del av den fina termiken och satte iväg långt från fältet. Sista starten blev tyvärr en



svår kvadd, men tiden räckte ändå till seger. Modellen är i alla fall möjlig att reparera. Om Lennart Flodström än en gång ska reparera kroppen på "G.B.3" är ovisst. Han har haft en gemen otur med motorsprängningar varje "Oldtimer"-tävling. Nu är lapparna och skarvarna så många att en helt ny kropp kommer att ge modellen nytt liv! En färsk snodd i en ny kropp, var det inte så de gamla grekerna sa?

"Magnussons Wakefield" har stabilitetsproblem. Den långa tunga kroppen och en snabbt roterande propeller ska styras av en liten stabilisator med neutral profil. Olle Blombergs modell är tyngst och flyger stabilast. Nisse Gustavssons modell är lättare och har definitiva problem liksom Örjan Gahms kopia. Kurt Kaspersson fick inte till något trim på sin modell i år.

Åke Engström hade ordnat en liten utställning bredvid sekretariatet. På ett bord fanns en pärm med foton från tidigare tävlingar och så stod där i all sin oklädda glans en "Korda Winner" 1939 års modell. Åke flög med den gamla 37-an, men varken hans eller de båda andra ville in i himlen. Nisse flög jämnast och blev 2:a i klassen. Örjan Gahm hade med sig sin gamla "äkta" Landegren från 1948. Den nya, som vann 1976 fick stanna hemma liksom "Magnusson", som ännu har oreparerade skador. Nykomlingen på startbanan var min "Victory", som betedde sig fint vid handstart, men som vred sig åt vänster vid markstarten och skadade propellern, i övrigt var den oskadd.

## Termik !

Den lilla Curry Melin-modellen "Trim II" har blivit minsta klassens schlager. Dess flygförmåga är märklig med tanke på den lilla vingytan. Örjan kan nog inte låta bli att bygga en ny modell till nästa år. På äkta oldtimer-vis saknade givetvis hans modell namnlapp, varför en eventuell upphittare kan glädja sig åt att ha funnit en trevlig och välbyggd modell !

## Krax-modeller

"Landegren" står aet i resultatlistorna utan närmare förklaring. I den sammanslagna klassen B2-C2 flög Ove Pettersson en "Landegren Spec." G2-modellen med 970 mm spv och krax, förstass ! Lasse Lindén hade K.E.Landegrens G1-modell 700 mm spv -även den med krax. Prestandan skiljer givetvis en del. De gamla välkända modellerna "Tip Top VI" och "Termik III" fanns med men i år bara i vardera ett ex. Örjan Gahm sprängde sin "Termik III" och gav i ledsnaden bort modellen till en överlycklig junior ! Thomas Dahlström satte genast vid hemkomsten igång med att reparera modellen och flög den en vecka senare !

## Vandringspriset ?

Vid prisutdelningen befanns att den ståtliga vandringspokalen redan fanns i Göteborgstrakten. Ove Pettersson fick ändå stoltsera med en plakett i blå-gult band för sin seger i Wakefield-klassen. Övriga 1:a pristagare fick SMFF:s plakett i brons. Dessutom bestod priserna av ritningskopior och diverse nyttosaker.

Roligt var att en junior i minsta storlek vann "Sleek Streek" för några farbröder !

Liksom förra året blev alla tävlande och funktionärer inbjudna till Ingrid och Nisse Gustavsson på ett överdådigt smörgåsbord. Vi som var med vill alla tacka för denna gästfrihet! Sedan några filmetrar med gammal Oldtimer-film rullats upp på vita duken tog vi farväl av värdpar med barn och av de andra deltagarna. Givetvis var alla överens om att ställa upp nästa år igen !



**KONTAKTGRUPPEN  
för flyghistorisk forskning**

Swedish Aviation Historical Research Group

Box 4015 422 04 Hisings Backa





# Resultat från "Oldtimer-tävlingen" 1978

12

## Klass A:2. Spv 0- 50 cm

1. Örjan Gahm, Jakobsberg	109 + 360 + 0 = 469	"Trim II"
2. S.-O. Lindén, Örebro	56 + 87 + 128 = 271	"Trim II"
3. Olle Blomberg, Kumla	55 + 26 + 35 = 116	"FIB"
4. Ove Pettersson, Göteborg	5 + 51 + 31 = 87	"Trim II"
5. K.-A. Pettersson, Västerås	26 + 0 + 0 = 26	"FIB"

## Klass B:2-C:2. Spv 50 - 100 cm

1. Ove Pettersson, Göteborg	221 + 165 + 80 = 466	"Landegren"
2. Lennart Flodström, -"	45 + 61 + 73 = 179	"Tip Top"
3. Lars Lindén, Örebro	48 + 52 + 59 = 159	"Landegren"
4. Örjan Gahm, Jakobsberg	44 + 0 + 0 = 44	"Termik III"

## Klass D. Wakefield

1. Ove Pettersson, Göteborg	119 + 360 + 4 = 483	"Dyn V"
2. N.-O. Gustavsson, Skövde	79 + 81 + 94 = 254	"Korda"
3. N.-O. Gustavsson, Skövde	67 + 83 + 97 = 247	"Magnusson"
4. S.-O. Lindén, Örebro	30 + 72 + 120 = 222	"Korda"
5. Olle Blomberg, Kumla	60 + 56 + 58 = 174	"Magnusson"
6. Lennart Flodström, Göteborg	88 + 80 + 0 = 168	"G.B.3"
7. S.-O. Lindén, Örebro	119 + 41 + 0 = 160	"Fl. Minutes"
8. Örjan Gahm, Jakobsberg	128 + 16 + 0 = 144	"Landegren"
9. Åke Engström, Falköping	57 + 0 + 0 = 57	"Korda"
10. S.-O. Lindén, Örebro	3 + 0 + 0 = 3	"Victory"

## Klass S. Spv. 0 - 250 cm

1. Kurt Sandberg, Harplinge	73 + 360 + 131 = 564	"SM-vinnare 1949"
2. Lars Lindén, Örebro	360 + 0 + 0 = 360	"Prince"
3. Lars Larsson, Sollebrunn	77 + 53 + 49 = 179	"SM-Ettan"
4. Anders Gustavsson, Skövde	60 + 65 + 37 = 162	"Oscar"
5. Olle Broman, Axvalla	49 + 41 + 57 = 147	"Baby"
6. N.-O. Gustavsson, Skövde	75 + 63 + 0 = 138	"Tranan"
7. Sture Björn, Lidköping	3 + 26 + 37 = 66	"Vargen"

## Klass HKG.

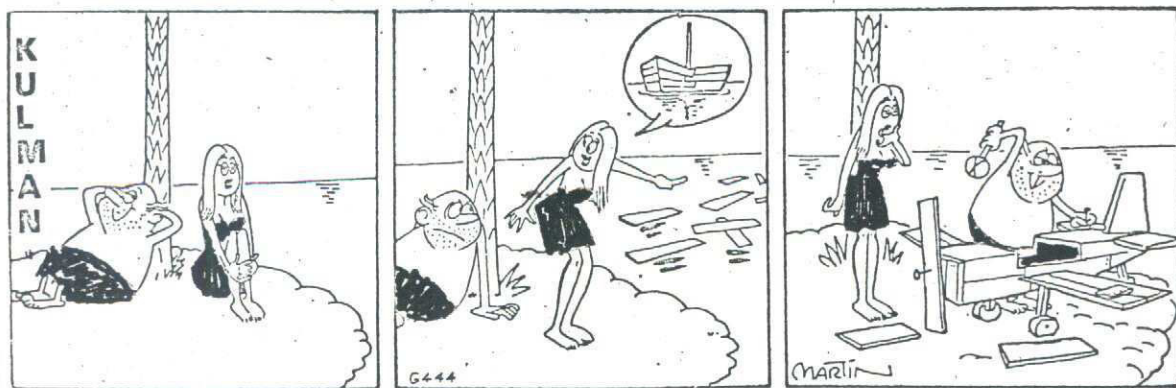
Ulf Sälde, Skövde	274
Olle Broman, Axvalla	168
Ove Pettersson, AKMG	145
Olle Blomberg, Kumla	135
S.-O. Lindén, Örebro	82
Lars Lindén, -"	61

## Klass "Sleek Streek"

1. Mikael Klint	43
2. Ulf Sälde	41
3. Olle Blomberg	32
3. Arne Nohlberg	32
5. Mattias Karlsson	28
6. Håkan Gustavsson	27
7. Fredrik Hallgren	25
8. Jonas Karlsson	23
9. Anders Gustavsson	22
9. Maria Gustavsson	22
11. Mikael Hagström	18
11. Jarl Söderblom	18
13. Bo Hallgren	16
14. Patrik Ehn	15
15. Anni Karlsson	10

## "STABILISATORN"

Redaktören kan inte undanhålla läsarna glädjen av att få ta del av "Bananens" egenhändigt nedknackade nyhetsblad för modellflygare, "STABILISATORN" Nr 1.1944 "Bananens" gamle vän Ejvind Olsson, som var med i Hagaparken 1941, då "Fröjds"-modellplan provflögs har varit vänlig att sända detta nummer !





# STABILISATORNS

Ikke officiell tidskrift för D.A.U. Utkommer då och då.

Asvarig utgivare Il Banano.

På grund av att vintertävlingen kommer att hållas i slutet av februari torde alla medlemmar av D.A.U. omgående upprusta sina modeller. För att öka modellernas stigförmåga i starten torde bly läggas ,anfallavinkel uppallas och startkroken tillbakasettas. För att fullgott resultat skall erhållas torde fenen göras mindre. Om ovanstående råd emmotages hos alla medlemmar torde deras modeller få en s.k. "Johannastil".

Medlemmar torde även göras uppmärksamma på att vandringspristävlingen den 13 feb. är synnerligen olämplig på grund av vintertävlingen kommer endast två veckor efter.

Ett ultimatum kommer att tillsändas styrelsen med anhängan om att inställa vandringspristävlingen och i stället anordna en trimningssöndag på gårdet.

Annon: Åk spårvagn det sparar Edra ben.

Officiellt meddelas från styrelsen att klubblokalen torde rengöras till vintertävlingen.

Privat från STABBLISATORNS Londonkorrespondent.

Balsa trädet användes nu att bygga "Mosquitos" av.

Vidare uppgifter om denna sak finnes att läsa i DAGESS NYHETER torsdagen den 13 januari.

Annon: Frisera Eder hos C. Janssons frisersalong. / Adressen finnes i telefonkatalogen / SPECIALITET: Öronklippning.

Nästa nummer utkommer så småningom.

# BALDER

Återkommen från sin Finlandresa i juli 1944 byggde "Bananen" denna modell med namnet "Balder". Han tävlade med den för första gången på SM detta år, men modellen var alltför otrimmad och hamnade "endast" på femte plats. På nästa tävling, som gick i Göteborg blev det emellertid en överlägsen seger och en sträckflygning på 1 1/2 mil. Nytt svenskt rekord men överträffat, innan det hann bli godkänt.

Nästa stortävling, i Vängsö, återigen en säker seger med en medeltid på 4 1/2 min.

Samtliga klubb tävlingar under vårsäsongen 1945 blev vinster för "Balder".

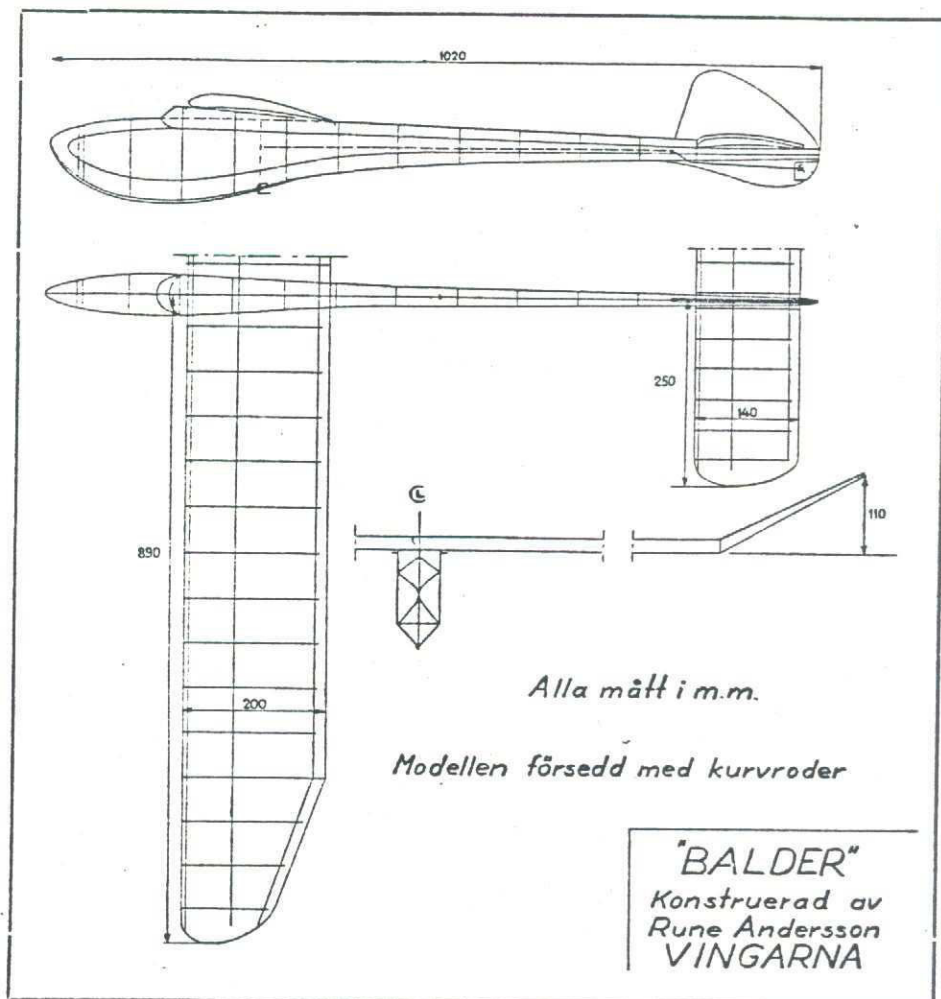
När det så var dags för detta års nordiska mästerskap var "Balder" naturligtvis med i lek och placerade sig som god tvåa i en järnhård konkurrens. På "Vingarnas" internationella stortävling på Skå i juli blev det en tredjeplats i en ännu hårdare konkurrens. På en nationell tävling strax efteråt segrade "Balder" över vinnaren i Skåtävlingen, Gunnar Kalén. På hösten blev det en synnerligen överlägsen seger på Västerås Flygklubbs jubileumstävling. Samtliga klubb tävlingar på hösten rakades hem av "Balder".

"Balders" tredje levnadsår blev inte mindre segerrikt än de föregående. På 1946 års första internationella tävlingsutbyte klubb tävlingen mellan Odense Modelflyveklub och "Vingarna" blev det en säker seger. I det miserabla vädret gjorde den över fyra minuter i genomsnitt. En hel minut före närmaste man. Men "Balder" flög bort!

Före nordiska mästerskapen, som gick i Finland, hann "Balder" komma tillbaks från Danmark.

Någon trimning hanns inte med. Inte heller i Finland, utan

"Bananen" drog upp modellen di-



rekt till tävlingsstart. Tiden blev 8 minuter med bortflygning som resultat, varför tävlingsresultatet inte blev mer än 2 min. i genomsnitt på grund av max.tid bestämmelserna. Några ålderskrämpor tycktes inte "Balder" lida av. Kämpande ända in i det sista fick den en ärofyll död i Finland.

Sammanlagt torde "Balder" ha vunnit ett 15-tal segrar. Troligen mer än vad någon annan svensk modell förmått? Egendomligt bara att en sådan suverän modell aldrig förmådde ta hem ett svenskt mästerskap.

Orsaken till "Balders" många segrar låg däri att den startade så fullkomligt suveränt. Veterligen missade den aldrig en start under hela sin tillvaro. Alltid en fenomenal topphöjd.

"Balder" var inget extremt tävlingsåk, var ingen frukt av konstruktionspedanteri utan tillbliven med tanke på förening av styrka och linjerenheter. Den var väl inte vacker efter internationell måttstock, men enligt svensk sed var det ett vackert flygplan.

Några data om "Balder"

Spännvidd 1.780 mm, vingkorda 200 mm, V-form 110 mm  
Längd 1.020 mm. Tvärsnitt enl. FAI. Stab.spv. 500 mm  
Stab.korda 140 mm. Vingprofil ung. Göttingen 500 (?)  
Stab.profil bärande svagt väl vd undersida.