



# LDTIMER

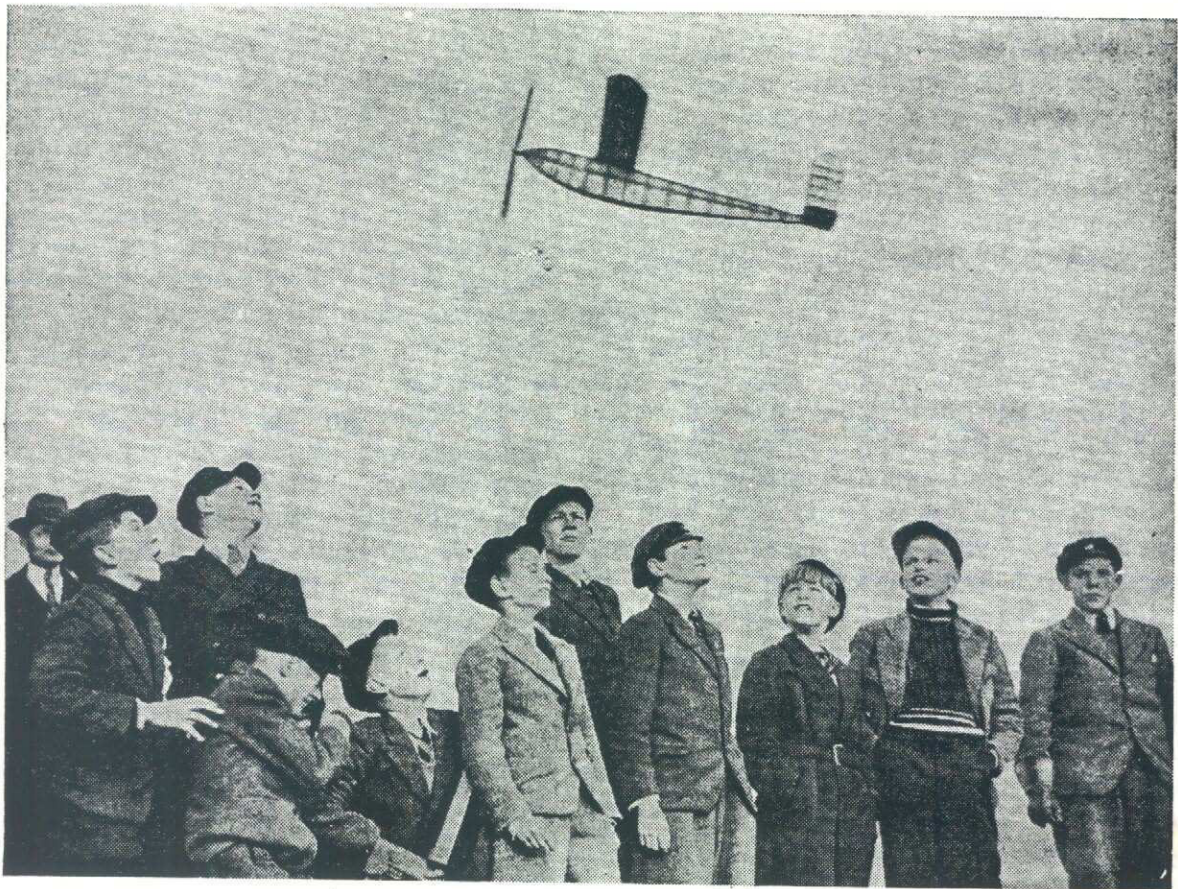
Specialtidskrift för modellflygare

---



Nr 3. 1984



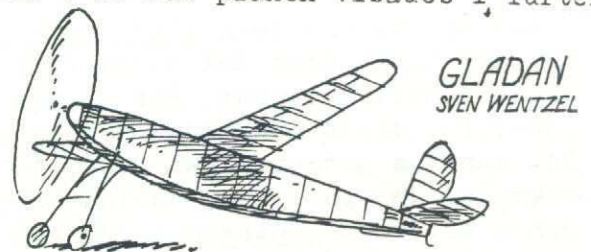


## VAD GÖR OLDTIMER PÅ FLYGDAGAR?

Sedan några år har jag försökt göra propaganda för modellflygning i samband med allmänna "flygdagar", "öppna-hus-dagar" hos diverse flygklubbar, i tillfälliga utställningar och under kortvariga konferenser och årsmöten. Av naturliga skäl har mina försök begränsats geografiskt, men erfarenheterna kan misstänkas vara gällande långt utanför "mitt" område och därför vill jag gärna berätta om dem för Oldtimer.

I början visade jag bara "moderna" modellflygplan, avsedda för nybörjare och erfarna. Vid visningar på flygfält samlade vi femton-tjugo representativa modellplan och tiotalet pratsamma modellflygare i en avrepad inhägnad någonstans på flygfältet, där det gick att samla publik på alla fyra sidorna av inhägnaden. Här kunde publiken titta och ställa frågor hela dagen - och den möjligheten utnyttjades så bra att det på flera platser uppstod avundsjuka hos dem som försökte locka lika mycket folk med segel- och motorplan för hobbyflygare. Ungefär varannan timme använde vi våra modellplan i luften en stund och berättade själva över högtalarsystemet vad vi gjorde och vilka finesser som planen hade.

Den goda tillströmningen av publik fick mig att titta lite närmare på vilka som dröjde sig kvar kring inhägnaden. När jag då fann att många var herrar i medelåldern eller äldre, fick jag idén att visa lite äldre modellflygplan också, eftersom man kunde antaga att det hos den delen av publiken fanns gamla minnen av en egen modellflygarperiod. Jag började med att bygga upp några exemplar av Wentzels "Gladan", Roggentins "Kungsörnen" och Truedssons "Laban". De här planen visades i luften



också under fem-sex minuter i början av varje hel timme under tiden för "öppet hus". Gensvaret från publiken blev mycket gott. Många av de till vardags portföljbärande herrarna avslöjade sig som hängivna nostalgiker och balsafördärvare, som ville veta var man kunde få fatt i ritningar till de plan som de försökt sig på i unga år.



Senare utökades oldtimersortimentet med Dick Kordas konstruktion från 1938-39, repliker av vinnande modell i Wakefieldfinalerna 1936 och 1938 samt med en hel svärm av småmodeller som Paul Kuniss ritade i början av 50-talet och som Sven E. Truedsson gjorde byggsatser till under många år. Det handlar om plan med namnen "Balbo", "Torpedo" och "Musketör" samt G-1-an "Hugin". Småmodellerna flögs i visningen av pojkar i 12-15 årsåldern. Dessa hade även hand om flygandet med små stavmodeller, som skulle föra tanken till "Lill-Klas" och "Röde Jim", men det måste erkännas att rekonstruktionerna av dessa helbalsplan var till stor del fria fantasier . . .

Vid ett tillfälle visade jag också en replik av Per Weishaupts "Jumbo", en verklig bamsig FAI-gummimotormodell som jag hittat i en Hobbybok från mitten av 40-talet, men det blev en engångsförevisning i bortflygning och molngenomgång i stället för återkommande dragplåster.



Det behövs nämligen stora modeller för att locka fram det stora intresset hos en publik utomhus. Har man små modeller, måste man ordna massverkan. Det kan man göra antingen genom att visa flera av dem på flera ställen eller genom att köra gemensam start med minst halva dussinet plan på en gång, gärna fler än så. Gediget hantverk och fin ytbehandling imponerar mest på stationära utställningar inomhus. Man får inte glömma att exponera ritningarna också i sådana montrar, gärna en näve balsapinnar och några olika flak av trä som används dessutom. Ordentliga skyltar på modellerna med uppgift om konstruktör, byggare, typår och byggår verkar göra

god nytta liksom mesta möjliga bemannning av montern, så att vetgiriga får svar på sina frågor - och kontakt med organisationen som ligger bakom utställningen.

Jag har inte sagt någonting om segelmodeller, mest därför att jag inte har någon större erfarenhet av sådana i uppvisningar av oldtimerplan. Dessutom säger mig egen dystert erfarenhet att segelplan från tiden före Isacson (=före 1943) flög ganska dåligt och var väldigt knepiga att starta. Det hindrar inte att jag mer än gärna skulle ordna en uppvisningsstund med parallellstart av tre-fyra S-int-modeller- eller varför inte Sunnavind- plus flygning med en "drake" med tre-fyra meters spännvidd, vilket lär ha förekommit i bl.a. Aeroklubben i Malmö vid slutet av 40-talet.

Det är hur som helst väldigt viktigt att man har pålitliga, stabila modeller i förevisningar i luften. Modellerna behöver inte flyga så förfärligt högt eller långt. Kanske är det rent av mest spännande för publiken att se en fungerande oldtimer på nära håll, fast en eller annan långflygning gör ju inte heller anrättningen sämre . . .

Under 1985 fyller flera flygklubbar 50 år. I min hemmaklubb tänker vi bygga upp några plan från mitten av 1930-talet för att fira jubileumsåret. Kanske blir det också en liten tävling med publik mellan några repliker av vinnande maskin i minsta gummimotorklassen från SM 1938. Denna första SM-tävling hölls i Uppsala. Vinnaren i minsta G-klassen hette "Curry" Melin, och han syns ju inte så sällan i TV, där han demonstrerar väderprognoser från SMHI. En Wakefield från 1935 samt en motsvarande tävlingsmodell från 1985, någon beskrivande text, klubbens emblem samt årtalen eller "50 år" räcker bra för en skyltfönstrexpo i centrum av staden.

Sammanfattningsvis vill jag påstå att det är bra för propagandan kring modellflyget som hobby att vi visar att modellflyg också har sin egen historia.



Calle Sundstedt



# NYA REGLER!

Calle Sundstedt meddelar att 1985-års "Oldtimer-SM" kan få hållas på Sundbro utanför Uppsala den 31 aug.

Tävlingsklasser från och med i år.

## 1. GUMMIMOTORKLASSER

A. 0-50 cm B. 50-75 cm C. 75-100 cm  
D. - Wakefield

## 2. SEGELMODELLER

S1 0-100 cm S2 100-250 cm samt HKG

## 3. FÖRBRÄNNINGSMOTORMODELLER

F. max 2,5 cm<sup>3</sup> E. max 10 cm<sup>3</sup>

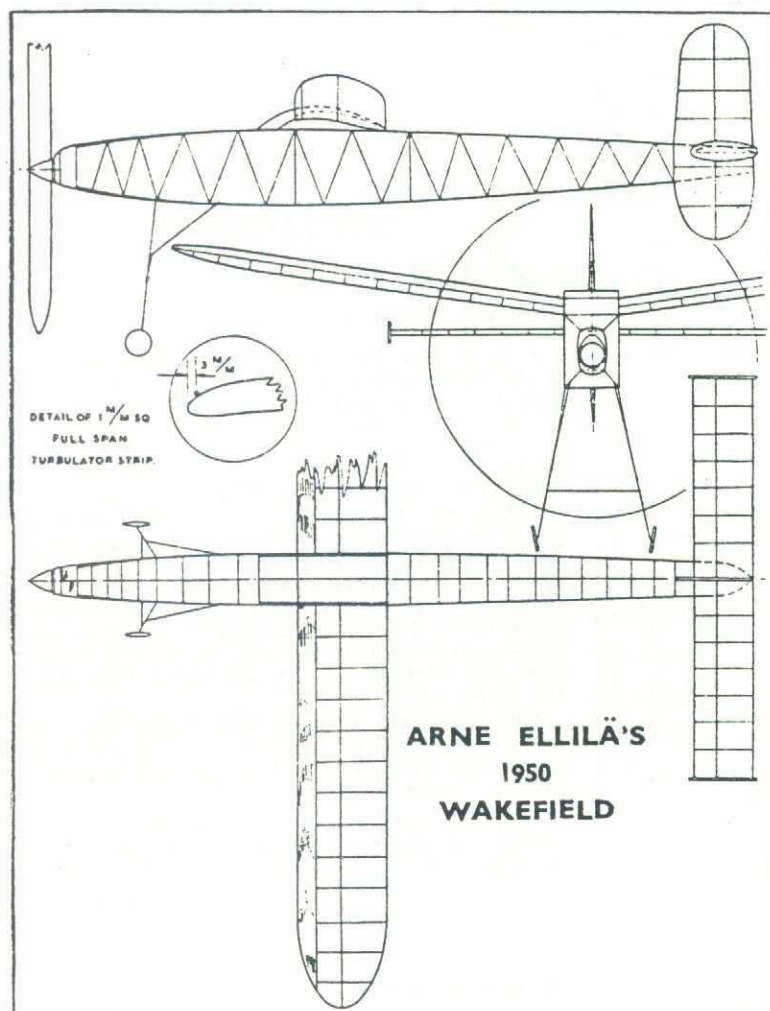
För samtliga modeller gäller senaste konstruktionsdatum 31/12 1950. Markstart i klasserna D. och E. Segelmodeller max 100m lina. Förbränningsmotorer max 30 sek gångtid.

Detaljerade tävlingsbestämmelser delas ut innan tävlingens början.

Startavgifter 10:- per klass -max två modeller per klass. Maximal startavgift per deltagare 60:-

Konstruktionsdatum har flyttats fram betydligt och det är resultatet av de svar som kommit in under förra året. Det blir alltså fler modeller att välja mellan.

## DE BÄSTA G-INT-MODELLERNA 1950



De nya reglerna för 1951 är nu antagna av SMAE — det engelska förbundet bestämmer nämligen reglerna för Wakefieldtävlingen, och sedan FAI föreslagit att internationella regler bör gälla vid den årliga tävlingen om den engelska trofén så att den på en gång blir officiellt världsmästerskap, är det nästan självskrivet att engelsmännen följt med i galoppen. Några större besvär var det inte heller för SMAE, eftersom det är så lyckligt bestämt, att presidenten för det engelska förbundet och presidenten i FAI:s modellflygkommitté är samma person. Vid FAI:s sammanträde i början på december kommer de slutgiltiga linjerna att dras upp för VM i modellflyg 1951.

Det är således alldeles riskfritt att redan nu börja konstruera efter de nya reglerna, och för alla intresserade visar vi i treplansskisser de tre bästa modellerna från tävlingen på Jämskärvägen 1950.

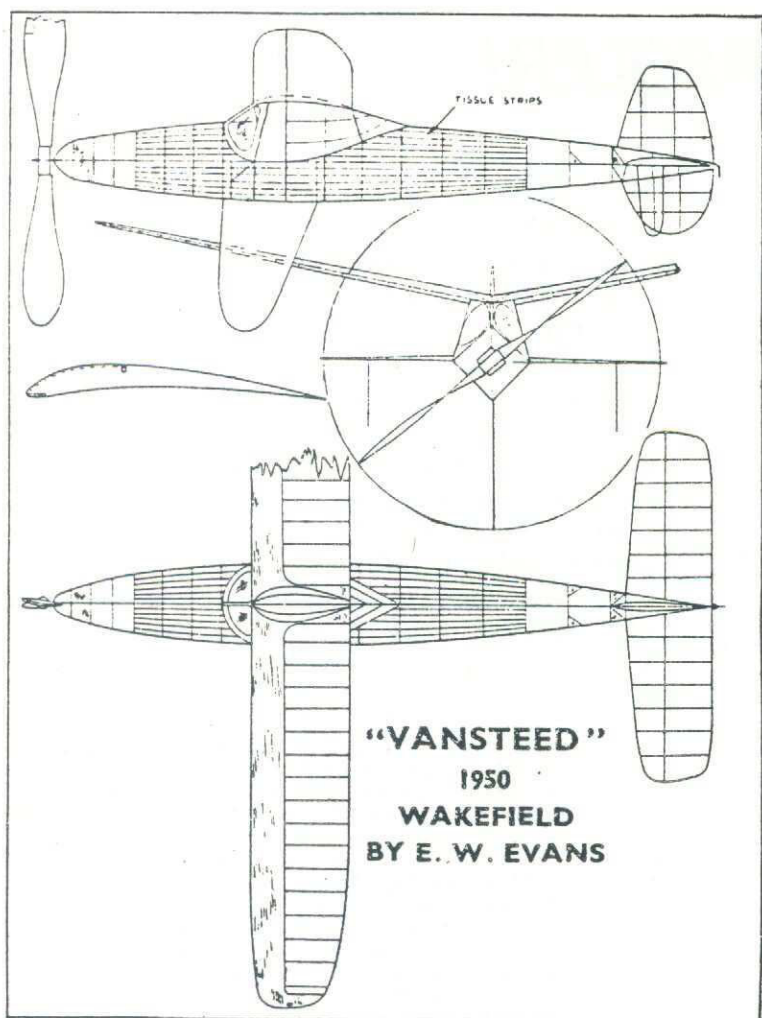
## 1. PRISTAGARENS 1:sta MODELL I

### ELLILÄS MODELL

har många likheter med den modell, som han tog priset med ett år tidigare på Cranfield i England. Båda gångerna hade han krax — kuggväxel mellan två gummisnoddar längst bak — och rektangulär kropp, moderat V-form på vingen och en stor stabilisator. Jämför f.ö. ritningen i detta nummer med ritningen i Hobbyfolk nr 6 1949! Propellerns diameter är större på den nya modellen, stabilisatorytan mindre. Antalet varv på gummisnoddarna är tillhoppa 1200 mot tidigare 1560, men motortiden torde vara nära två minuter mot tidigare en knapp minut.

Det mest remarkabla finessen på Elliläs modell är turbulenslisten 3 mm från vingnosen. Orsaker och verkningar har utretts i förra numret av Hobbyfolk. Här skall vi endast tillägga en sak: Ellilä visste på förhand, att tävlingen skulle gå i absolut lugnt väder, i turbulensfri nattluft. Han är Finlands store förespråkare för att modellflygtävlingar skall gå i termikfri luft för att ge absolut rättvist utslag. Modellen var följaktligen utprovad just under de omständigheter, som den skulle flygas. Det kan väl antagas, att det vid detta tillfälle torde ha funnits en hel del deltagare, som hade haft nytta av konstgjord turbulens, och alla visste på förhand av inbjudan, att det skulle bli frågan om nattluft.





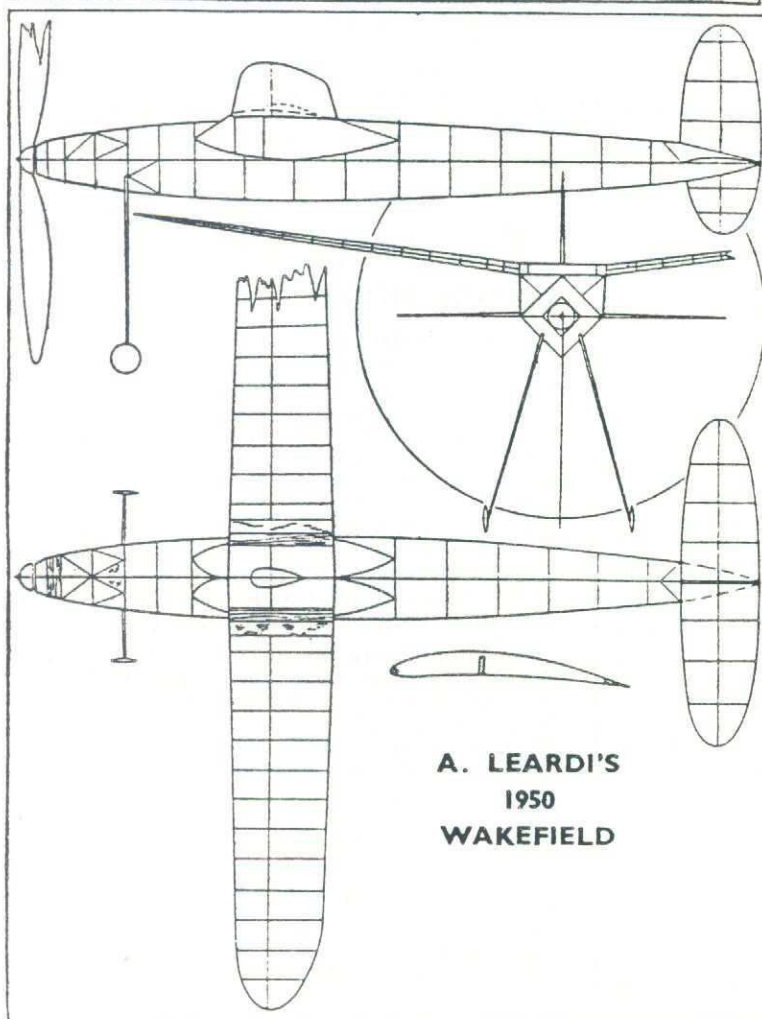
## 2:dra MODELL I

### TED EVANS' MODELL.

Ted Evans har varit modellflygare i 30 år — dubbelt så länge som Ellilä — och är en 45-årig innehavare av en hobbybutik i Northampton. Hans två söner torde med tiden kunna bli ganska utpräglade specialister på högvärdigt modellflyg.

Modellen hette "Vansteed" den här gangen och den maste nog som modellbygge anses som 1950 års bästa G-modell. Evans har en svaghet för cabiner, och även i en del andra detaljer var Vansteed ganska originell. Landstället var utan hjul — en enkel böjd pianotråd fram, två minimala nedåtriktade fenor bak gav modellen de båda andra stödpunkterna. Propellern var fjädrande, så att bladen ställde sig parallellt med rörelseriktningen efter flygningen; följaktligen behövde Evans ingen frigång. Gummimotorn är antingen 20 längder 6x0,8 mm eller 15 längder 5x1 mm, som båda är "förlängda" och ger 870 varv. Motortiden är 75 sekunder, utgångshöjden oerhörd.

Evans arbetar nu på sin nya modell, och det sägs att den skall ha kuggghjul, kanske rentav en krax? Vansteed var absolut säker för flygningar i tre minuter, men nästa kommer förmodligen att nå fyra i genomsnitt i termikfri luft. En jämförelse mellan gummimängderna, räknat i procent av totalvikten, ger vid handen att Ellilä har 4 proc. mer gummisnodd i sin modell.



## 3:dje MODELL I

### LEARDIS MODELL.

I 23 år har italienaren Leardi hållit på med modellbygge och är till yrket pilot. Liksom sina lagkamrater använde han den italienska Pirellisnoddan, som utan kuggghjul gick att dra upp 1200 varv. Svenskarna tyckte det var hemskt att beskåda — men snoddarna höll för påfrestningen. Vingfastsättningen är underlig, väl närmast en eftergift för den tokiga gamla regeln för vingytans beräkning. Från nästa år är det ingen nytta med anordningen, eftersom den i kroppen dolda delen av vingytan då medräknas. Landstället i bambu är mycket konventionellt, liksom den diagonalställda kroppen och stjärten. I likhet med Evans använder han den säkraste av alla timers, fuse som bränner av en tråd, varvid hela stjärten tippas upp.

Men om nästa Wakefieldtävling blir den förra lik, är det alldeles onödigt med timers. Lägg märke till att det inte blev en enda maxtid i somras i Jämijärvi!

Strängt taget borde nästa Wakefieldtävling ordnas på något annorlunda sätt beträffande termikfri luft — omväxling förnöjer, heter det.

Jan Jangö.

Hobbyfolk

December 1950



# TRE OLDTIMERFLYGARE.

Rolf Astervik  
Sten Bergwall  
Lasse Eriksson



Vi är tre modellflygare från Gästrikland som här ska berätta om vår hobby.

Det gemensamma intresset förutom RC-flyg är friflyget och då i synnerhet Oldtimer. Friflyget, vågar jag påstå, är något unikt i denna del av Sverige. Det är kanske möjligt att någon eller några andra smyger omkring och ägnar sig åt denna "udda" hobby. När jag säger udda menar jag främst den förvåning och undran som man möts av från många andra främst RC-flygare.

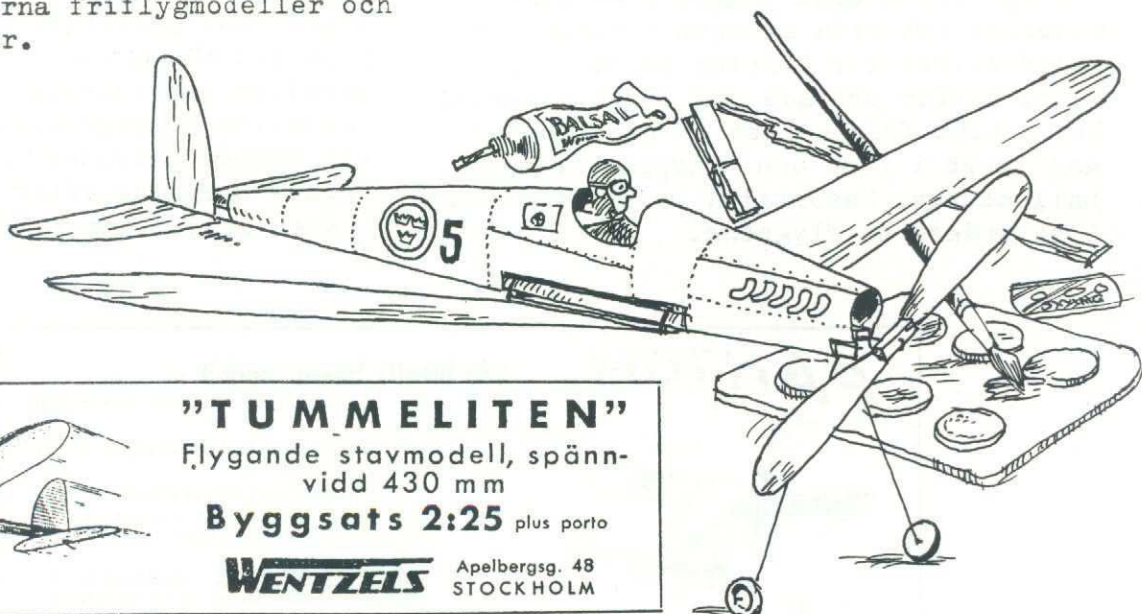
- Va, springa iväg och hämta modellen när man kan styra med radio dit man vill? Vi Oldtimerflygare försöker verkligen att propagera för denna miljövänliga hobby. På den årligen återkommande utställningen "Hobby är modellen" på skogsmuseet Silvanum i Gävle har vi visat både moderna friflygmodeller och Oldtimermodeller.

Men nu till oss själva.

ROLF ASTERVIK Gävle:

Mitt modellbyggande har sina "balsarötter" i tidigt femtiotal. För många och även mig själv började jag knäpa med små skickbyggen i skala 1:100 från Wentzels och senare spantbyggen i skala 1:25 som J21, J29 och B18. Men det verkliga "lyftet" kom med "Tummeliten". Den byggdes på kvällen efter skolans slut och flögs dagen därpå. Flera av mina "Tummeliten" fick en papperskropp som målades för att likna en Mustang.

Intresset låg sedan i träda många år. Jag byggde inte en modell under tjugoår. 1970 råkade jag se några gamla modeller i skyltfönstret hos Wentzels. Där köpte jag ritningen på "Gladan".



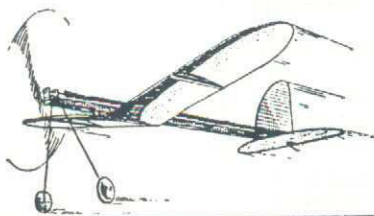
## "TUMMELITEN"

Flygande stavmodell, spännvidd 430 mm

Byggsats 2:25 plus porto

**WENTZELS**

Apelbergsg. 48  
STOCKHOLM






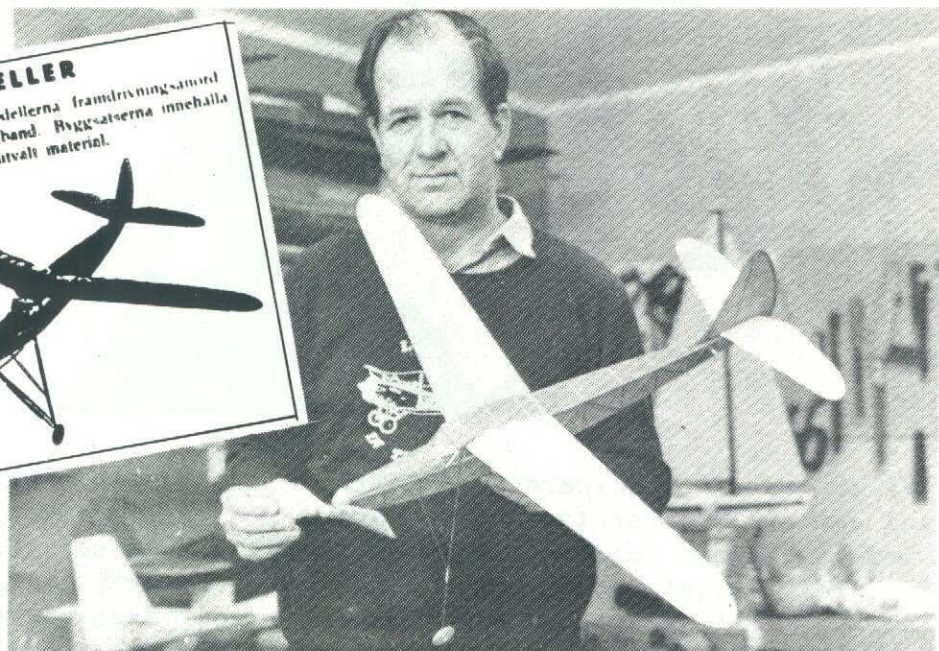
Tyvärr fick jag inte modellen att flyga som den skulle, men efter min kontakt med Calle Sundstedt blev det fart på flygandet. Sedan dess har Oldtimer och friflyg blivit en  hos mig.

Jag har sedan dess byggt "Laban", "Flyg-44", Gordon Light-35 och S2 "Tico-Tico". Till sommarens flygningar har jag planer på något med "Krax".

**GUMMIMOTORMODELLER**

Till skillnad mot segelflygmodellerna har gummi-motormodellerna framdrivningsmotorning. Den består av propeller som drivs med gummi-band. Byggsatserna innehåller ritningar i naturlig storlek, nbb, tryckta flak m m. i utvalt material.

**Air Speed.**  
Nr F 413.  
Spännvidd 74 cm.  
En modell med något amerikanskt över sig. Kabinen förhöjer modellens utseende högst väsentligt. Air Speed är en modell som Ni kommer att trivas med såväl under bygget som under flygningen.  
Har kostat ..... 5:95  
Nu ..... 4:45

**STEN BERGWALL Sandviken:**

I början av fyrtiotalet i min födelseort Hagfors fick jag min första byggsats i julklapp av farfar. Byggsatsen en segelmodell var köpt hos en möbelhandlare i Mjölby. Jag klarade inte själv av att bygga modellen och fick därför ta hjälp av en erfaren modellbyggare. Vad jag kan minnas så blev den hängande i mitt rum och endast vid några enstaka tillfällen uttagen för att kastglidas. Men mitt intresse för modellflyg hade väckts.

Mina första egna byggen blev stavmodeller och ofta av egen konstruktion. Under kriget var bristen på balsaträ stor, därför provade jag andra material. Ett sådant försök blev en segelmodell med kropp i furu och spryglar från en hallonbuske. Resultatet av det försöket blev endast en flygning.

Efter kriget kom balsan åter ut i handeln och fick modellbyggandet att ta fart på allvar. Det blev främst ett otal byggen av "Tummeliten" och "Fantom" från Wentzels. Min far kom ofta hem med skalamodeller från sina resor till Stockholm. Dessa var i skala 1:25 av Wentzels och amerikanska Guillow's tillverkning. En favorit bland modeller jag byggde var Auster konstruerad av S Isacson 1947.

Under skoltiden var vi ett gäng grabbar som träffades för att bygga och flyga. T Haglunds postorderfirma i Hofors hade ett billigt och bra urval av modeller som passade oss. Därifrån beställde vi segelmodellerna "Korpen" och "Sappo", dessutom kunde vi få färdigsågade spryglar efter egna mallar.

Även om jag under åren som modell-

**FANTOM**

Vår hittills bästa modell för spec. nybörjare. Startar bl. a. för egen motor från marken.  
Dels i byggsats dels färdigbyggd. Utförl. broschyr erh. gratis.

**DEMONSTRATIONSFLYGNING** -  
varje tisdag kl. 17-21 på Ladugårdsgården i händelse av vackert väder.

**WENTZELS** Apelbergsg. 48  
STOCKHOLM

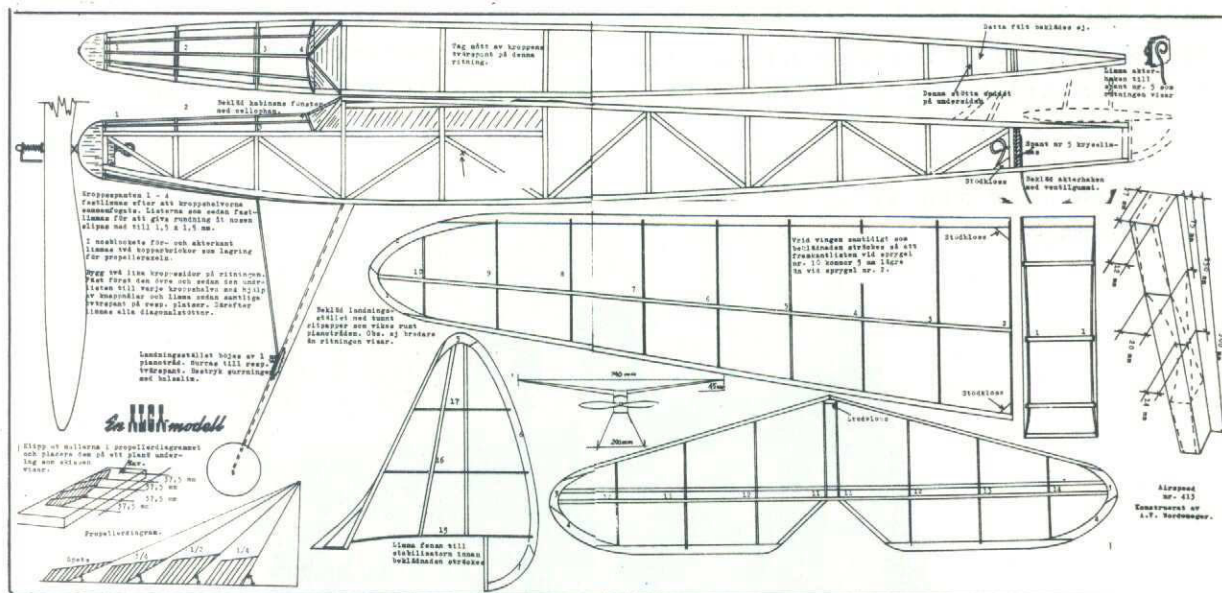




byggare provat det mesta inom modellflyget har jag funnit att på sidan om RC-segel så ligger de mindre friflygande och oldtimermodellerna mig varmast om hjärtat. Dessutom ligger det en stor

tillfredsställelse i att bygga och se ett fint hantverk.

Oldtimer som jag byggt är Trim II, Junior Cabin Alga, Air Speed Alga/Haglund och "Kungsörnen".



AirSpeed ritning finns hos S Bergwall



Lasse med "Laban" byggd -79.

**LASSE ERIKSSON Sandviken:**

Mitt första försök som modellbyggare var vid tioårsåldern och modellen var en "LillKlas" från Truedsson. Detta var i slutet av 40-talet i Sandviken.

Jag tror att modellflyget lockade till sig fler ungdomar under 40-50-talet. Ungdomar som började med modellhobbyn fick också grundligare lära sig bygghantverket eftersom inga genvägar med färdiga delar i plast eller trä fanns.

Efterhand som jag blev bättre i att bygga och flyga mina modeller började en period av flitigt tävlande både i Sandviken inom klubben och på andra orter. Modellerna som jag kommer ihåg var "Zamba" och "Skyway" från THaglund i Hofors.

I och med att de fria yterna mer och mer blev bebyggda under 50-talets slut uphörde friflygandet så småningom. Självt



övergick jag till att bygga lin-modeller som under många år blev mitt stora intresse.

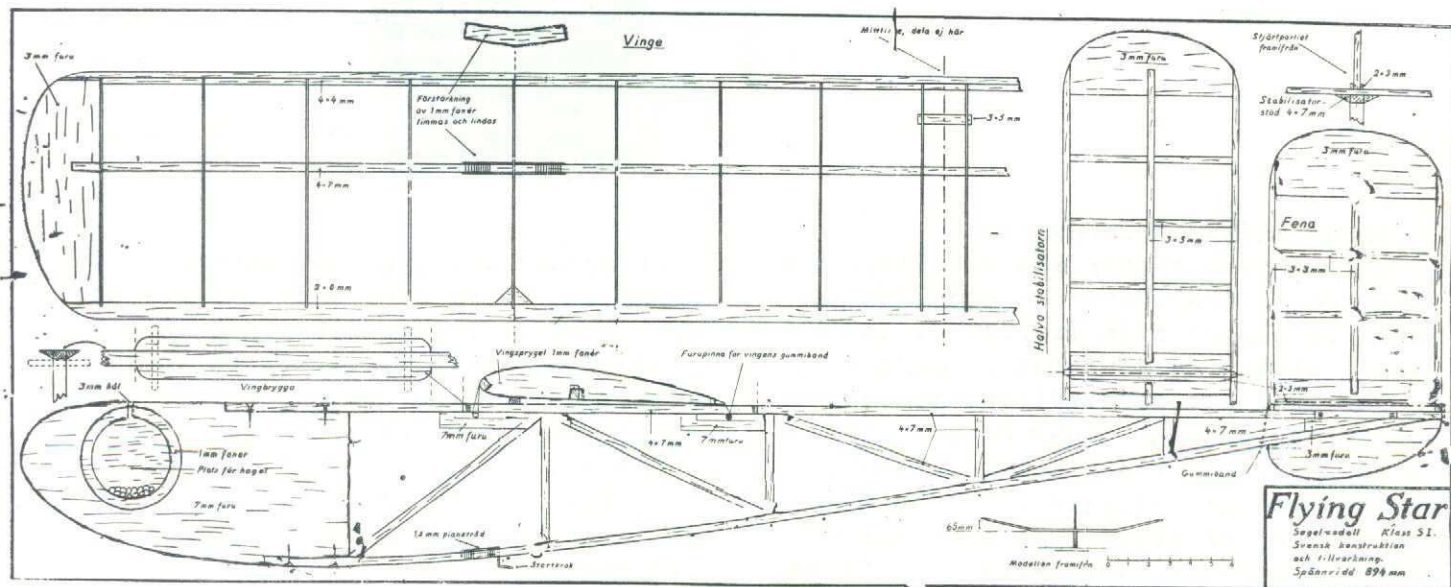
Under mitten av 60-talet övergick jag till RC-flyget en modellgren som jag sedan dess har ägnat mitt intresse. Men mitt intresse för friflyg har alltid funnits och en artikel i Allt om hobby

skriven av S O Linden om Oldtimerflyg fick mig att åter bygga friflygmodeller. Mitt val av Oldtimer blev en "Laban" som har den rätta "bulliga" kroppsformen mot dagens "pinnar". Jag har deltagit i Oldtimerträffar på Sundbro och Axvala -83. För närvarande har jag inga planer på något nytt Oldtimerbygge inför SM.

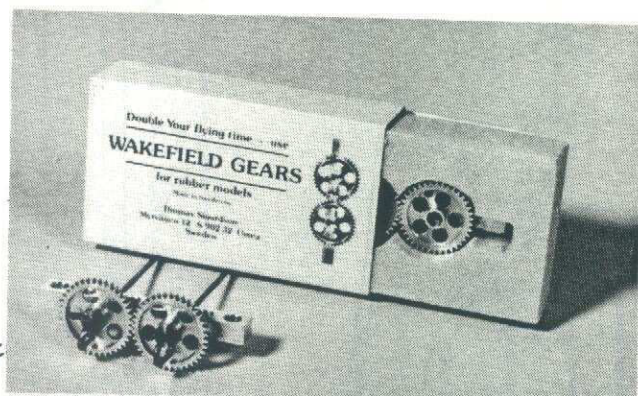
Lasse 16år med en "Skyway"



Flying Star okänt fabrikat från 40-talet. Ritning finns hos S Bergwall.







**"KRAX" 125:- + PORTO**

Du som tänker bygga en modell kapabel att ta guldimer-pokalen från Einar Håkansson måste skaffa dig en sådan här! -Lämpliga modeller är Ellilä 1939-49, Ellilä 1950, Landegren Spec G-int, SF-42 (Sven Forsberg), se "Ritningsbanken"! Thomas Sigurdsson, Myrvägen 12, 902 32 Umeå tillverkare dessa och säljer dem för 125:- kr + porto. Thomas kan också hjälpa dig med andra mekaniska detaljer. T.ex. nosblock. Skriv för information!

# Flygande TFA-MODELL

Wakefieldmodell konstruerad av Sverker Blom.

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

Longerongerna i kroppen, som bör utväljas med stor omsorg, har dimensionen 4 x 4. Tvärribborna är 2 x 4. I nos och akter fastlimmas ramar av 1,5 mm plywood. För fästande av landningsstället insätts 1,5 mm aluminiumrör när kroppen är hopsatt.

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

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

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

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

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

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

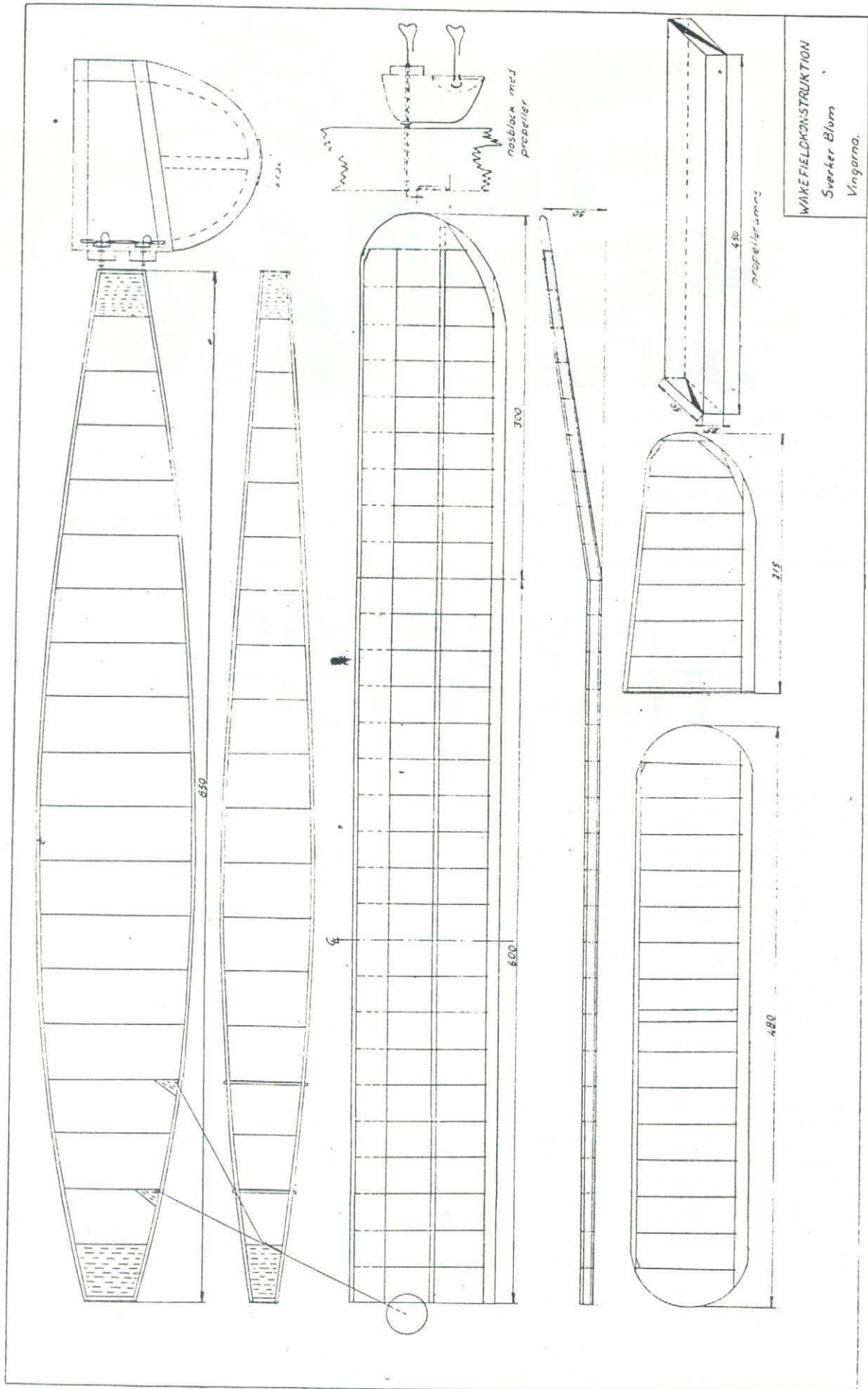
Vingen har profilen Göttingen 602. Dess procentvärden är:

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

Vingen har utformats med klen framkant (3 x 4) och torsionsnäsa av 1 mm balsa. Mittbalken består av 4 x 4 och bakkanten av 3 x 10 mm list. Hålet i spryglarna för balken utförs lämpligen så, att man fäster ihop alla spryglarna och borrar igenom dem med 6 mm borr. Spryglarna infälls ca 2 mm i bakkanten. Om vingen utförs noggrant har den mycket ringa benägenhet att slå sig. Om man vill vara säker på, att den inte ska ha några möjligheter att göra det, tillverkar man en vingbädd, som den får vara fastspänd i mellan flyngningarna.

Att ge några trimningstips lönar sig inte. Tack vare vingprofilen och den neutrala stabilisatorn är modellen ganska lätt trimmad.









Katalogomslag  
1946



Sture vid slipmaskinen

En kall vinterdag i Januari befinner jag mig i Hofors, ett samhälle känt främst för SKF (Svenska kullagerfabriken). Hofors ligger ca 6 mil från Gävle efter Rv80 mot Falun. Mitt besök här är inte för att titta på SKF. Nej, det finns något som är betydligt mer intressant för oss modellflygare, nämligen en firma vid namn Tore Haglund & Co Modellflygindustri. I ca 40-år har detta familjeföretag levererat virke och byggsatser över hela landet.

I en äldre mörkbrun trävilla med gröna fönsterluckor och ett stort garage på gården träffar jag Sture Haglund, bror till T Haglund.

Sture berättar:

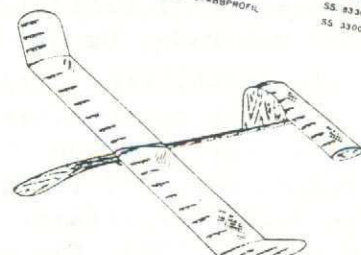
Tore och jag växte upp i Rättvik. Under skoltiden på 30-talet började vi intressera oss för modellflyg. Tore var den som flitigast ägnade sig åt modellhobbyn även i tävlingsammanhang. Självt var jag en "söndagsflygare".

År 1942 flyttade vi till Hofors och tog arbete i verket (SKF). Tore började 1945 att så smått såga upp virke till försäljning. Efter min värnplikt grundade vi firman sommaren 1946 och blev kompanjoner.

Vi köpte in vårt virke från Skandinaviska Träimporten i Stockholm. Om jag inte minns fel så kostade balsan 150:-m<sup>3</sup> mot dagens pris ca 7000:- m<sup>3</sup>. Kvaliteten var inte särskilt bra under

den tiden när vi startade tillverkningen. Ett flak balsa 1,5x10x100cm kostade 90öre på den tiden. Under samma år gav vi ut den första postorderkatalogen som upptog byggsatser till segel och motormodeller samt virke. Vi konstruerade själva ett flertal segelmodeller, dessutom producerade vi konstruktioner av S Sandberg. Redan från starten hade vi ett nära samarbete med Sandberg och Norrlands Flygindustri i Umeå. Sortimentet var också snarlika.

I katalogen från 1946 dominerar segelmodellerna. Där finns "Sappo" spv. 100cm "Korpen" Spv. 100cm, "Nuppe" spv. 98cm, "Skyway" spv.147cm och motormodeller som "Champion", "Wirvelvind".

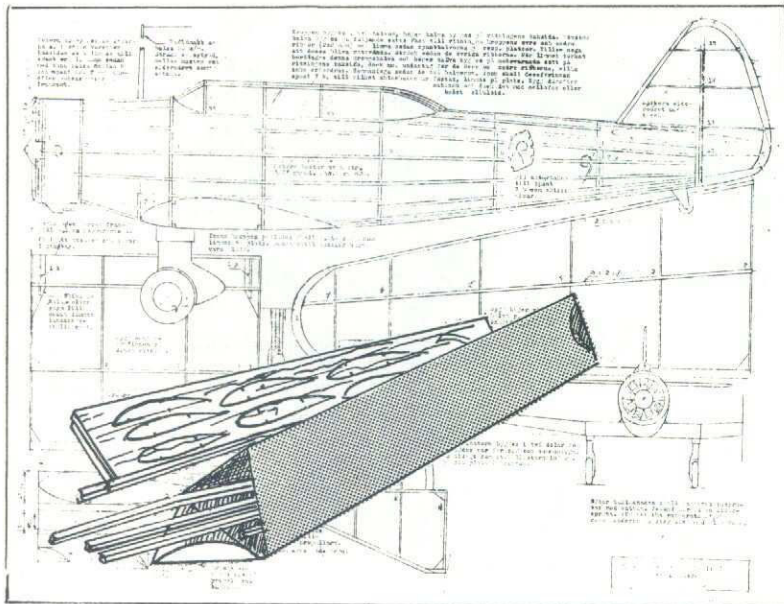


Segelmodellen "Zamba" spv.100cm blev

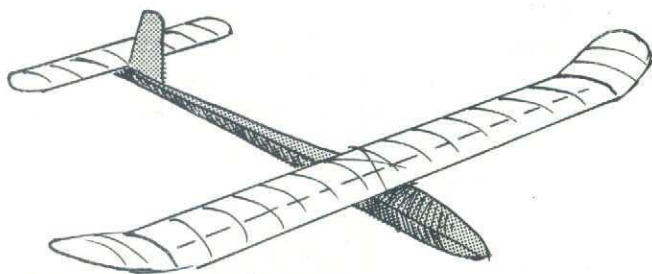


under åren den mest sålda modellen.

För att få en finare yta på balsaf-laken konstruerade jag en slipmaskin 1954, en maskin som jag fortfarande efter 30 år använder. Maskinen var förövrigt den enda i sitt slag i hela Europa under många år.



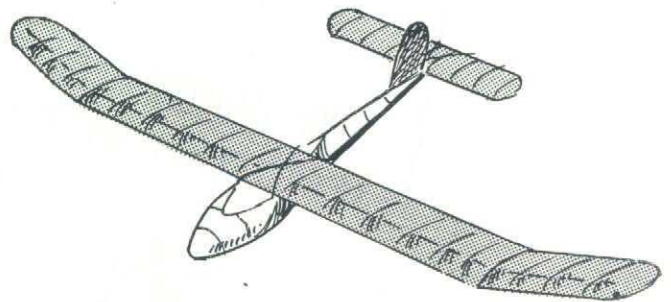
Ett av minnena från 50-talet är vårt uppköp av Algas byggsatser för Jöre st. Alga hade sin tillverkning av byggsatser i Säter, Dalarna. Vi tänkte oss en resa dit, men det blev faktiskt två resor. med fullpackade stora brödkartonger på lastbil. Förpackningarna var trekantiga och som många nog har erfarit var virket till modellerna hårt och svårarbetat.



Korpen: Spv 100cm

I slutet av femtiotalet förändrades marknaden och försäljningen av byggsatser minskade. Om det berodde på att plastmodellerna började komma allt mer eller av någon annan orsak, vet jag inte. Vi upphörde med tillverkningen av byggsatser 1957 för att enbart såga virke till Hobbyaffärer runt om i landet. Tore slutade 1963, för att flytta till annan ort, efter 18 års arbete i firman.

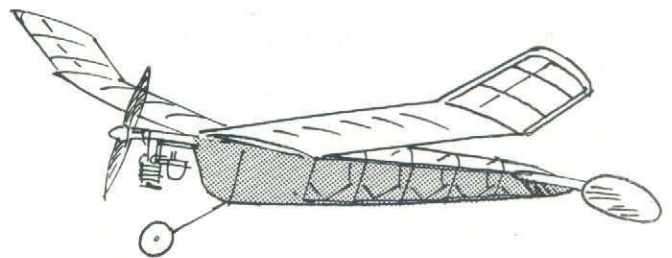
På sidan om arbetet hos SKF fortsatte jag själv att driva firman fram till -82. Här slutar Sture sin berättelse om en epok i svensk modellflygindustri.



Zyrrac: V-yta 25dm<sup>2</sup>

Jag och Sture går ut i garaget för att titta på maskinerna som står intryckta längst bak mellan staplar av balsträ. Ett plastskynke delar av garaget från två amerikanska bilar som hans båda söner renoverar. "Bilen en nödvändighet" står det på bakrutan. "Modellflyg en nödvändighet" vore nog mer passande här hos Sture, för hit letar sig Sture alltjämt när någon modellflygare behöver virke. Här finns också en segelkärra som Sture tar fram. Det är en "Tico-Tico" med blå kropp och röda vingar i helt flygbart skick även om den inte varit i luften på över 30 år.

Här tackar jag Sture för hans medverkan och tackar för allt virke som "flugit i luften".



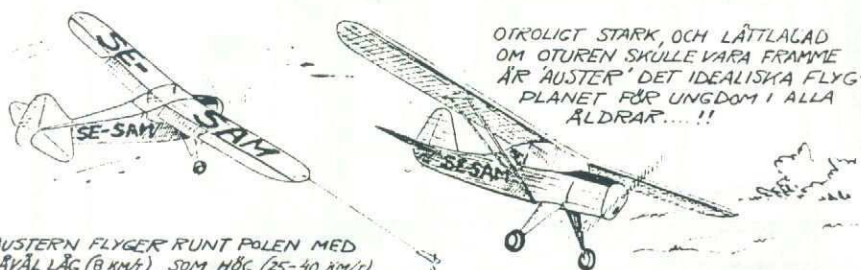
Starlight: Dieselmodell med inverterad motor. Spv 116cm.

Pris för ritning 2.50  
Pris för lyxbyggsats 12:-

Rolf Astervik







AUSTERN FLYGER RUNT POLEN MED SÅVÄL LÅG (8 km/t), SOM HÖG (25-40 km/t) FART -- OCH MED LAST (LIKA MYCKET SOM PLANETS VIKT!) SOM INLÄGGS GENOM KABINDÖRREN... FLYGER LIKA BRA INOMHUS!



VINTERTID KAN MODELLEN UTRUSTAS MED SKIDSTÄLL, PRECIS SOM FÖREBILDEN OCH FÖRTFARANDE FLYGA MED SUVERÄN STIL ---- ÄVEN FRIA FLYGNINGAR KAN UTFÖRAS, SAMT AVANCERAD FLYGNING...!

## AUSTER - just vad modellflyget behöver

Den 8 april 1947 försvann ingenjör Sigurd Isacson spårlöst. Det meddelades endast att »Isac» gått under jorden. Ett par månader senare dök han plötsligt upp igen... i en serie annonser i fackpressen. Dessa väckte lindrigt sagt både intresse och undran. »Sigurd Isacson presenterar modellplanen Du drömt om», stod det, »Auster — en urstark, välflygande skalamodell. Flyger lika bra ute som inne, snabbt som sakta...» Vad skulle nu detta betyda?

En demonstration ordnades. Klocka och meterstock plockades fram, och dessutom en mystisk pinne och ett strykjärn. Strykjärnet ställdes mitt på golvet, pinnen surrades fast i järnet och i toppen på pinnen stacks en knappnål in med en bit celluloid. I celluloiden satt en tråd på knappt en meter, i vilken Austern — en snygg helbalsamodell i skala 1/25 av det engelska sportplanet Auster Autocrat (f. d. Taylorcraft Auster) — hakades fast med en knappnålskrok. Som synes mycket enkla grejor. Austerns gummimotor vevades upp och planet fick starta från golvet.

Det var faktiskt en upplevelse! Efter en lång startsträcka steg planet i vackra lovar kring polstaven för att så småningom sänka sig till en perfekt landning med hjulen tuchande golvet flera meter. Nu ska vi flyga långsamt, sa' Isac och böjde ned de små vingklaffarna, precis som på förebilden. Austern hängde genast i luften som en »Stork». Vi klockade några varv och räknade ut hastigheten till 8 km/tim. Klaffarnas böjdes uppåt, litet förbi vingbakkanten, och höjrodret petades ner

ännu mera. Austern rusade som en besatt runt polstaven men lättade inte. För hög stjärt — för låg lyftkraft. Upp med rodet litet och fullskaff. Som ett balsagult streck såg kärnan ut när den susade förbi en gång i sekunden...

Den lilla läckra skalamodellen är den första i sitt slag att utnyttja helbalsakonstruktion, vilket tillsammans med en elegant lösning av problemet fjädrande landställ, avslagbara vingar och andra finesser möjliggör modellens stora användbarhet kombinerad med en nästan otrolig styrka. Ifråga om lättbyggdhet är steget från stavmodellen faktiskt inte stort, och flygförmågan utomhus är i många fall betydligt bättre. Allt detta gör, att vi i Auster fått fram en helt ny sport, som oberoende av vädret utövas lika bra inne som ute, och som ger ett program med nästan vilka variationer man kan önska sig av tidsflygning, hastighetsflygning, flygning med last (som stoppas in genom kabindörren!), avancering och mycket annat.

L. S.

AUSTERNS data och prestanda:

Spv. 440 mm, längd 320 mm.

Vikt c:a 18 g, vingbelstning 6,5 g/dm<sup>2</sup>.

Gummimotor, 2 str. 0,8×4,7×230 mm.

Flygtid c:a 30 sek. med markstart.

Hastighet: 8—40 km/tim.

Glidtal c:a 6, med 60° klaffvinkel c:a 3.

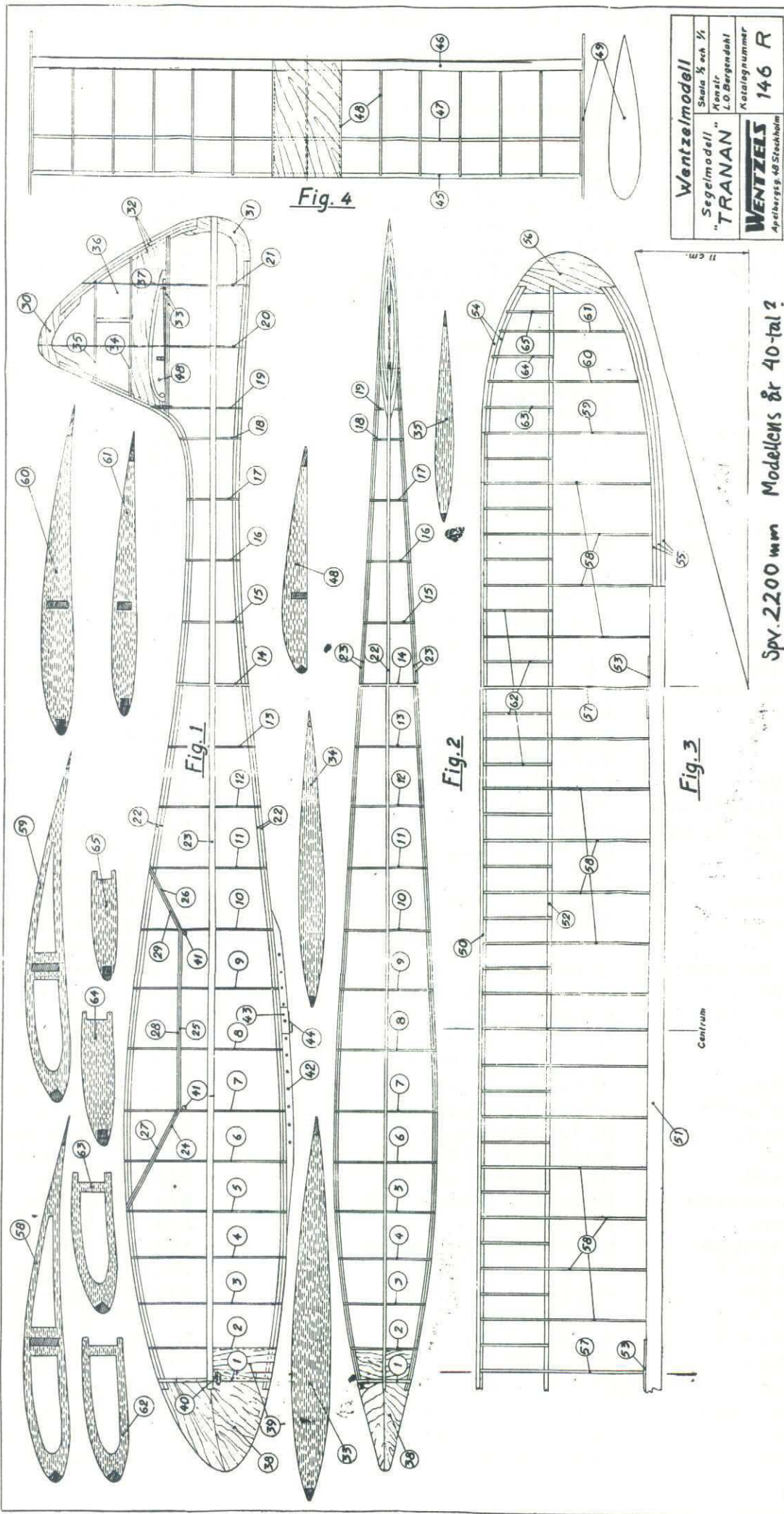
Max. flygvikt med last: c:a 35 g.

Färg: balsagul med svarta reg. bokstäver och dekor.









Segelmodell	Skala $\frac{1}{2}$ och $\frac{1}{4}$
"TRANAN"	Konst. L.O. Bergendahl
WENZELS	Katalognummer 146 R
Apelbergsg. 48 Stockholm	

Spv. 2200 mm Modellens år 40-tal?

Ritningen finns hos S Bergvall



OLDTIMER - SÄLLSKAPET

Medlemsförteckning 1984

Inge Ahlin	Svederusgatan 11	733 00	Sala
Carl Gustav Ahremark	Valkebogatan 18 B	582 47	Linköping
Arne Andersson	Box 3028	611 03	Nyköping
Rune Andersson	Svedjevägen 45	181 47	Lidingö
Rolf Astervik	N.Kopparslagarg. 18 B	803 51	Gävle
Lennart Backman	Citronvägen 4	633 47	Eskilstuna
Johan Sagge	Lokegatan 24	602 36	Norrköping
Lars Bengtsson	Pl 6205, Östadkulle	441 90	Alingsås
Arne Berglin	Krondikesvägen 46 A	831 47	Östersund
Sten Bergvall	Kittelvägen 12	811 47	Sandviken
Bengt Blomberg	Oskarsgatan 22	602 37	Norrköping
Olle Blomberg	Bo	690 50	Pålsboda
Kurt Bornhed	Rydsvägen 334 B	582 50	Linköping
Per Björklund	Fenixvägen 20	182 46	Enebyberg
Ernst Börjesson	Pl 45557	705 90	Örebro
Bertil Dahlquist	Box 122	312 01	Laholm
Sören Edström	Tegnérgatan 21	752 26	Uppsala
Björn Ehn	Enebacksvägen 27	532 02	Axvall
Carl Johan Eiroff	Hamiltons väg 29	302 41	Halmstad
Karl-Erik Ekström	Flöjtvägen 16 A	223 68	Lund
Agne Engman	Lunnelidsvägen 29	531 00	Lidköping
Åke Engström	Bergsliden 38	521 02	Falköping
Bo Eriksson	Nämndemansvägen 20	534 00	Vara
Lars Eriksson	Hantverkarbacken 18 A	811 61	Sandviken
Stig Eriksson	Pl 1664	671 00	Arvika
Lennart Flodström	Soldatvägen 25	444 00	Stenungsund
Hanns Flyckt	Prästgården	564 00	Bankeryd
Örjan Gahm	Andebodavägen 367	175 43	Järfälla
Ivan Gause	Tallbovägen 54	436 00	Askim
Sven E. Gerdt	Kapellgatan 12	280 63	Sibbhult
Lars-Åke Gustafsson	Oxtorgsgatan 7	641 32	Katrineholm
Nils-Olof Gustavsson	Sturegatan 3	541 50	Skövde
John Hagedahl	Kruthusbacken 80 A	171 38	Solna
Bo Hallgren	Box 30	618 00	Kolmården
Lennart Hansson	Sigurdsgatan 15	214 65	Malmö
Kurt Hildingsson	Tallvägen 8	572 00	Oskarshamn
Rolf Holm	Piprensarvägen 181	123 57	Farsta
Per Anders Holmberg	Sveavägen 136	113 50	Stockholm
Anders Håkansson	Goodtemplarvägen 7	230 30	Oxie
Einar Håkansson	Kanslervägen 21	237 00	Bjärred
Sigurd Isacson	Cecilias gränd 2	302 70	Halmstad
Bo Jansson	Spånehusvägen 57-59	214 39	Malmö
Nils Johansson	Starvägen 14	824 00	Hudiksvall
Thomas Johansson	Ankaregränden 1	222 51	Lund
Uno Johansson	Broddesgatan 5	285 00	Markaryd
Erik Knudsen	Amagervej 66	6900	Skjern, Danmark
Erik Knutsson	Strömgårde gård	740 52	Gima
Sten Kristiansson	Bronshängevägen 19	831 61	Östersund
Lars Larsson	Pl 4342	466 00	Sollebrunn
Lennarth Larsson	Kristinebergsvägen 17	183 44	Täby
Sven-Olov Lindén	Hovstavägen 15	703 63	Örebro
Hans Lindholm	Humlegatan 35 c	722 26	Västerås
Bengt Lindqvist	Drakslingen 2	193 00	Sigtuna
Urban Lindström	Tälgoxegatan 12	703 48	Örebro
Eugen Lundberg	Box 3067	195 03	Märsta
Ulf Marksten	Högbovägen 1 R	222 31	Lund
Malte Mårtensson	Färingstofta 4174	260 70	Ljungbyhed
Per F. Nilsson	Munkgårdegatan 73	442 41	Kungälv
Sven Ohlsson	Nypongången 9	611 00	Nyköping



Bo Olsson	P1 3070	466 00	Solliebrunn
Ejvind Olsson	Industrivägen 15	135 40	Tyresö
Lennart Palm	Box 91	267 00	Bjuv
Allan Persson	Box 51	890 26	Moliden
Ernst Persson	Nämndemannavägen 86	145 57	Norsborg
Per Persson	Yxvägen 1 A	902 50	Umeå
Sten Persson	Pålslyckegatan 26	302 30	Halmstad
Karl-Axel Pettersson	Diskusgatan 26	722 40	Västerås
Åke Roggentin	Lillåvägen 59	121 59	Johanneshov
Per-Olof Rudolfsson	St Annegatan 22 2 tr	611 33	Nyköping
Kurt Sandberg	Släktvägen 2	310 40	Harolinge
Nils Saras	P1 3107 Burens	771 00	Ludvika
Thomas Sigurdsson	Myrvägen 12	902 32	Umeå
Sven Sjögren	Ålyckegatan 5	531 41	Lidköping
Sune Stark	Vallarevägen 15	183 51	Täby
Roland Sundevist	Norr Mälarstrand 60	112 35	Stockholm
Carl-Göran Sundstedt	Vindhemsgratan 32	752 27	Uppsala
Gert Svensson	Suellsgatan 2	261 37	Landskrona
Börje Uhr	Centralgatan 12 C	828 00	Edsbyn
Lennart Wahlqvist	Rydsvägen 38 A	582 48	Linköping
Helge Wannberg	Östersel 3472	890 10	Sjåsta
Olle Widqvist	Sadelvägen 11	903 51	Gävle
Gunnar Wivardsson	Sjötuna, P1 1680, Björboholm,	440 06	Gråbo
Jan Zetterdahl	Bäckgårdsvägen 37 <sup>1</sup>	143 00	Vårby
Göran Åberg	Oskarsgatan 22	602 37	Norrköping
Gunnar Ågren	Regngatan 13	754 31	Uppsala
Ragnar Åhman	Skärvägen 3	603 65	Norrköping
Henry Åkermark	Trädgårdsg. 21, Yllestad L7	521 00	Falköping
Sven Östlund	Lövstättre gränd 24	127 36	Skärholmen
<b>Nya medlemmar:</b>			
Lars Andersson	Tycho Brahegatan 35	216 12	Malmö
Martti Bogdanoff	Rabygatan 70 C	216 13	Malmö
Rolf Boman	Sibirienvägen 28	852 53	Sundsvall
Allan Hill	S:t Gertrudsg. 5	392 35	Kalmar
Rolf Jönsson	Klarabergsvägen 9B	136 66	Handeln
Ove Larsson	Ligustervägen 3	245 00	Staffanstorp
Lars Nilsson	Kummingatan 8A	754 48	Uppsala
Bengt Rosengren	Zentralplatz 2 CH-	CH-5590	Mellingen Schweiz
Hans Schmiterlöw	Fussegårdsvägen 10	433 76	Partille
Axel Mikkelsen	Ringtoften 61 st	2740	Skovlunde Danmark

## EFTERLYSNINGAR:

J 21 - skala 1:10 - ritning - wenzelmodell sökes av Allan Hill, S:t Gertrudsg. 5, 392 35 Kalmar.

STARK-VINSCH - Typ 1 eller Typ 2, sökes av Arne Andersson, Box 3028, 611 03 Nyköping

GAMLA RITNINGAR - "Lärkan" - dieselmotormodell spv 1140 mm från Modellflygtjänst, Luleå, 1947

"Meteor D" - linstyrd modell spv 600 mm från samma firma.

"Glid I", segelmodell spv 920 mm, Industrifirman STAC, Bollnäs, 1944

"Flugan" - " - " 630 mm, Firma L. Svedfelt, Nockeby, 1943

"Vindilen" - " - " 700 mm, Boréus, Hålsjöborg, 1943

"Pilen" - " - " 750 mm, - " - - " -

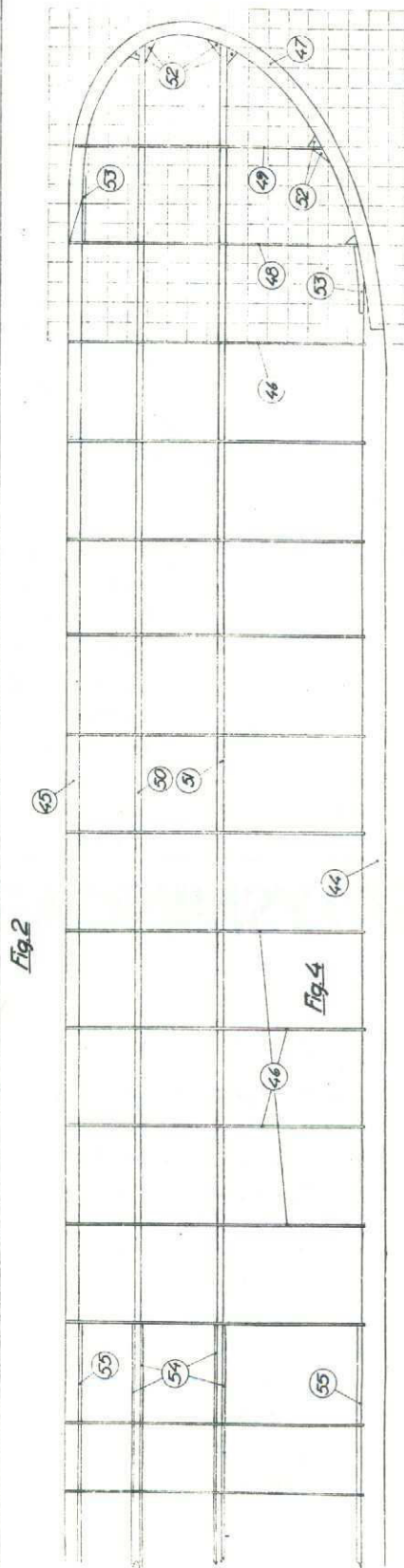
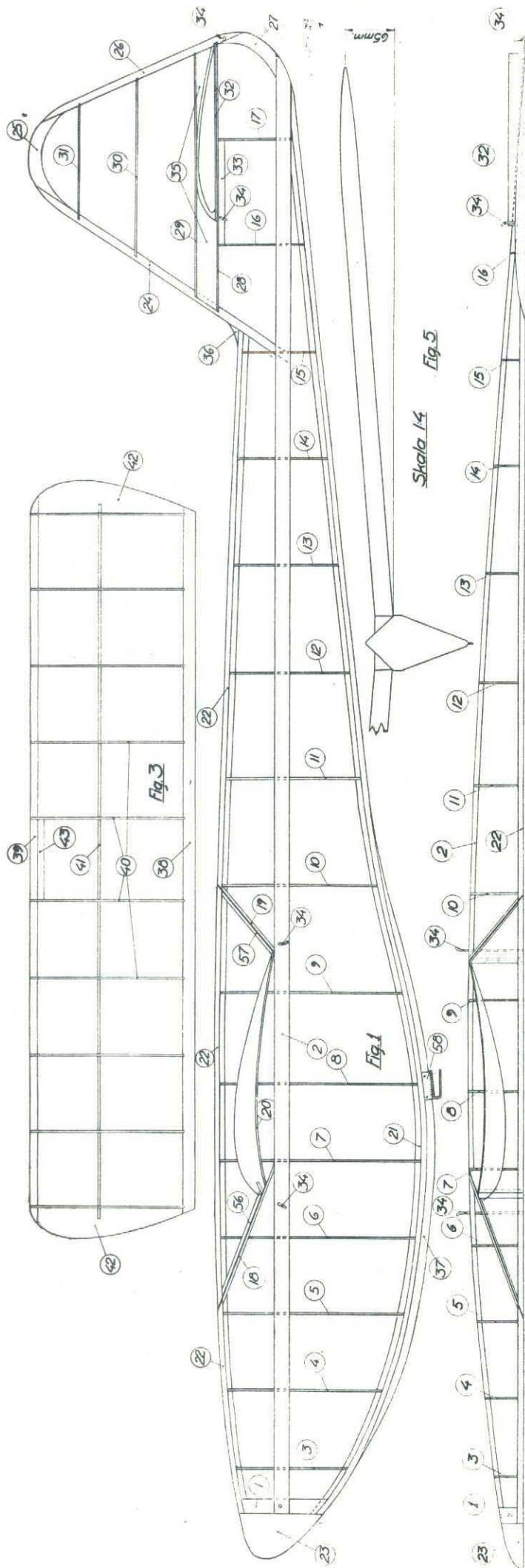
"Starke" - " - " 940 mm, - " - - " -

"GP-41" - " - " 990 mm, - " - - " -

GAMLA MODELLEFLYGFOTON - foton från tävlingar, modeller, m.m. är av intresse. Fotona repro-fotograferas för dokumentation. - Sänd gärna hela album! Portokostnader ersättes.

Ritningarna önskas låna för kopiering - ev. kan köp eller byte diskuteras.  
Sven-Olov Lindén, Hovstavägen 15, 703 63 Örebro.





WENTZELMODELL.	
Segelmodell	Skala 1:2
SINGADUS II	Konstruktör R. Löwen-Aberg
WENTZELS	Katalognr 146 R
Apelbergsg 48 Sthlm.	

Spv. 1500 mm. Modellens år 40-tal ?

Ritningen finns hos S Bergwall

Redaktör Rolf Asterwik  
 N. Kopparslagarg. 18E  
 803 51 Gävle

NÄSTA NUMMER - "O L D T I M E R" 1 -1985 kommer i april. Redaktör blir S.-O. Lindén.  
 Har du tips, annonser, eller skrivet material sänd det innan 15 mars.  
 DU, SOM ÄNNU INTE BETALT FÖR 1985 - får ett inbetalningskort, som du ombedes sända in före 15 mars.



# INFÖR OLDTIMERSM '85

