

# "OLDTIMER"

Specialtidskrift för modellflygare



Sluttet!



## INNEHÅLL

Sune Starks modeller  
Oldtimertävlingen 1979  
Om gummimotorer  
Inköpskällor

"OLDTIMER" - Organ för "Oldtimer-sällskapet"  
Red. Sven-Olov Lindén, Hovstavägen 15, 703 63 Örebro.  
Tel. 019/ 18 21 79. Postgiro 55 09 16 - 1.  
Arg. 9 Nr 3. Ar 1979. Pren.avg. 3 nr/år - 18:- kr.

## Redaktören tycker....

- att han först av allt måste be om ursäkt för den sena utgivningen av detta nummer. Andra modellflygaktiviteter har tagit all fritid i anspråk, varför skrivningen och tryckningen av "Oldtimer" måst stå tillbaka. Planen är ju att tidningen ska utkomma i april, juli och november. Skärpning utlovas !
- att ett stort tack skall framföras till Sven E. Truedsson, som skänkt ett stort antal ritningar till "Ritningsbanken". De föreligger nu i tryckt skick och kan ej ännu presenteras som kopieringsbara. Då tiden väl medger kommer många av de gamla ritningarna från Truedssons liksom de tyska förkrigsritningarna som Jørgen M. Larsen i Danmark överlämnat att bli kopieringsbara. Förteckning kommer.
- att idén med att flytta runt med "Oldtimertävlingen" har blivit ett lyckat schackdrag. Härnäst kommer tävlingen att gå i Skåne. Räkna med en resa till sydliga nejder i augusti nästa år !  
För att de, som tycker att den resan blir för lång, ska få en chans att träffas och flyga "oldtimer", har Nisse Gustavsson i Skövde ställt i utsikt en tävling på Axvalla i början av juni. Tävlingsdatum kommer i nästa nummer.

## EFTERLYSNINGAR

Efterlysningen i förra numret av "K.S.A.K. 3" gav snabbt resultat ! Ulf Marksten i Lund ringde och berättade att han har den delvis uppbyggda delvis förfallna stommen till modellen i sin ägo. Möjlighet till en ritningsrekonstruktion finns alltså!

Hobbyhandlaren Sven-Olov Borg i Linköping skulle gärna vilja ha tag på en ritning till segelmodellen "Skyway", en Sint-modell från HAGLUND & Co. Det var S.-O:s favoritmodell på 50-talet. Kan Du hjälpa honom ? Adreseen är: Sven-Olov Borg, Tornhagsv. 19, 582 37 Linköping

Vilénbyggsatser till SAAB S 17 och Junkers Ju 87 i skala 1:50 finns hos Claes-Göran Lind, Skansvägen 35, 191 45 Sollentuna. Har Du någon äldre motor i byte, så är han intresserad ! Tel. 08/ 96 13 07 .

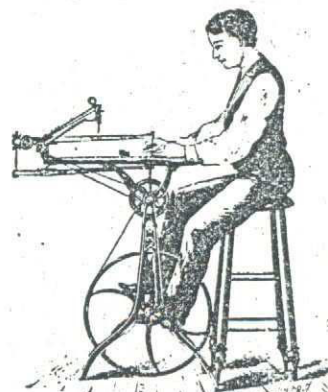
## OMSLAGSBILDEN

är denna gång hämtat ur en Frank Zaic's "Model Aeronautics Yearbook". Se f.ö. i förteckningen över inköpskällor att Du kan beställa nytryck av dessa böcker direkt från Frank Zaic.

"OLDTIMER-LÄSARNA"

TILLÖNSKAS

**Gott nytt år**



Trampdriven amatörsåg.  
Red. i hobbyverksamhet.

# OLDTIMERTÄVLINGEN



När Calle Sundstedt fick erbjudandet att tillsammans med sin klubb Uppsala FK stå som värd för 1979-års "Oldtimer-tävling" blev han eld och lågor! Calle är gammal modellflygare - inte bara det han har visst flugit allt utom hänglidare - men det blir väl också? Hade bara hans tid räckt till skulle han också ha tävlat, för han har en hel mängd färdiga oldtimer-modeller.

## Utställning

I en utrymd hangar under skyddet av en SG-38:as breda vinge ordnade Calle en liten utställning av sina modeller och på väggarna hade han satt upp ritningar till gamla plan. Calle hade en "Korda", Joe Erharts Wake-vinnare 1931, och "Victory", m.fl. Lasse och jag hade tagit med oss oldtimermodeller som vi inte flög med och kompletterade utställningen. Där fanns "G.P.Special", "Landegren Spec.", "Victory" och TFA:s S-etta.

Vädret var ännu på morgonen lite blåsigt, men solen sken och det såg lovande ut. Med tanke på fältets storlek och vinden, beslöt vi att hålla ner max.tiden till 3 minuter.

Genom att tävlingen flyttats till Uppsala lockades några nya entusiaster fram. Från Gävle kom Rolf Astervik med en fint byggd "Laban". Lars Eriksson från Sandviken var också anmäld, men hade insjuknat. Även Olle Blomberg hade blivit sjuk och måste avstå från deltagande. Ejvind Olsson från Tyresö hade med sig sin son som medhjälpare för att flyga S:lan "Prince". Från Uppsala kom familjen Edström. Pappa Sören servade sina båda söner, Johan, som flög en förminskad kopia av Sal Taibis "Brooklyn Dodger" och Anders, som startade i HKG.

## Långresenärer

De långväga resenärerna var Rolf Sundin, som kom norrifrån - Sundsvall. Rolf har länge tillhört Oldtimer-sällskapet, men först nu kom han med som tävlande. Han hade en "Tip-Top" och en "Clipper". Söderifrån kom Einar Håkansson med sin son i sällskap och två välflygande "Kondor". Ännu en nykomling var Bertil Dahlquist från Laholm, som var med år 36 ren. Nu kom han med ett helt stall med nybyggda modeller, "FIB", "Tip Top", en modifierad "Tip Top" och en "Fröjdare".

Kurt Sandberg hade också rest långt, men var nu på hemväg från en semesterresa till Härjedalen, där han passat på att trimma sin Sint-modell. Kurt behöll oldtimertiteln med minsta möjliga marginal före Nisse Gustavsson, som byggt en "Kondor", en modell konstruerad av Ragnar Odenman. Det passade ju bar att dessa två modeller fick mötas. Sist de möttes var vid det första inofficiella V.M. som hölls i Trollhättan, då Kurt flög sitt eget original och Odenman blev 2:a med förebilden till "Kondor". Året var 1950.

Carl-Johan Eiroff hade oturen att flyga bort sin fina "Scout", trots bromsfallskärm och fuse! På 4:e plats i segelmodellklassen kom Ejvind Olsson.

Lennart Flodström missar ogärna ett "Oldtimer-möte", han tar hustru Louise med sig och de säger båda att det är årets roligaste tävling. Det bör de veta, då de deltar i de flesta friflygtävlingarna i landet. Louise tävlar inte aktivt längre men är med som det "moraliska stödet". Ska aldrig G.B.3:an få göra en helt riktig tävling? Varje år lyckas Lennart spränga gummimotorn, så att det inte blir någon eller bara någon start. Nu var kroppen "nybyggd" - dvs Lennart hade bytt ut list för list av de 20 st 1/16 "listerna i den runda kroppen. Genom den metoden behöll han kropps-formen och vinginfästningarna. I trunken fanns också en nybyggd "M:2a" av Sverker Blom + de gamla bekanta "Tip Top" och "Laban", men den sistnämnda var också ny. Lennart flög ju bort på Axvalla 1977!

## "Kurir"

Nisse Gustavsson hade med sig ett flertal modeller, men såväl "Kordan" som "Magnusson" strejkade bl.a. pga lödningar som gett med sig. Nisse visade emellertid upp en utomordentligt vacker 75:a "Kurir" av Viléns konstruktion. Modellen är inte bara vacker, den flyger helt underbart. Beställ ritning och bygg till nästa år!

Örjan Gahn hade dammat av sina båda "Landegren Spec." - de var inte med förra året. Sprängda snoddar satte stopp för Örjan, liksom en kvadd i starten. Allt är dock reparerbart så att Örjan kan komma igen.

# Oldtimertävlingen 1979

## Gummimotormodeller.

### Klass A2 ( 0-50 cm spv)

1. Bertil Dahlqvist, Laholm	41 + 38 + 22 = 101	"FIB"
2. S.-O. Lindén, Örebro	30 + 44 + 15 = 89	"Trim II"
3. K.A. Pettersson, Västerås	25 + 28 + 27 = 80	"Trim II"

### Klass B2-C2 (50 -100 cm spv)

1. N.O. Gustavsson, Skövde	180 + 67 + 47 = 294	"Kurier"
2. Thomas Dahlström, Örebro	61 + 180 + 31 = 272	"Termik III"
3. Rolf Sundin, Sundsvall	98 + 75 + 96 = 269	"Tip Top"
3. Bertil Dahlqvist, Laholm	69 + 109 + 91 = 269	"Tip Top mod."
5. Lennart Flodström, S-sund	53 + 74 + 104 = 231	"Laban"
6. Rolf Astervik, Gävle	67 + 66 + 85 = 218	"Laban"
7. Lennart Flodström, S-sund	44 + 40 + 65 = 149	"Tip Top"
8. Thoms Dahlström, Örebro	36 + 50 + 59 = 145	"Laban"
9. Bertil Dahlqvist, Laholm	73 + 58 + -- = 131	"Tip Top"
10. Johan Bagge, Norrköping	38 + 32 + 33 = 103	"Svalan"
11. Lennart Flodström, S-sund	77 + 6 + -- = 83	"Bloms M2"
12. Lars Lindén, Örebro	51 + -- -- = 51	"Landegren"
13. Rolf Sundin, Sundsvall	44 + -- -- = 44	"Clipper"

### Klass D. Wakefield

1. Einar Håkansson, Bjärred	126 + 126 + 180 = 432	"Korda -37"
2. Einar Håkansson, --	166 + 91 + 170 = 427	"Korda -37"
3. S.-O. Lindén, Örebro	52 + 62 + 85 = 199	"Fl. Minutes"
4. S.-O. Lindén, --	77 + 71 + -- = 148	"Korda -37"
5. Örjan Gahn, Jakobsberg	132 + 4 + -- = 136	"Landegren"
6. Örjan Gahn, --	111 + -- -- = 111	"Landegren"
7. Lars Lindén, Örebro	20 + 19 + -- = 39	"Magnusson"
8. N.O. Gustavsson, Skövde	38 + -- -- = 38	"Korda -37"

### Klass S. Segelmodeller upp till 250 cm spv.

1. Kurt Sandberg, Harplinge	98 + 180 + 79 = 357	"SM-vinnaren"
2. N.O. Gustavsson, Skövde	105 + 141 + 110 = 356	"Kondor"
3. C.J. Eiroff, Uppsala	135 + 180 + -- = 315	"Scout"
4. Ejvind Olsson, Tyresö	103 + 88 + 99 = 290	"Prince"

### Klass F. Förbränningsmotormodeller

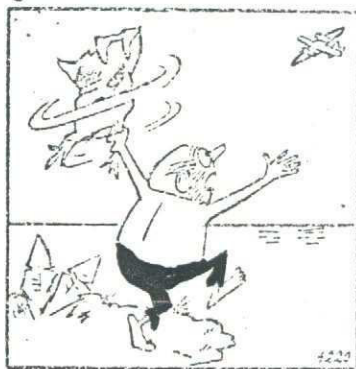
1. Johan Edström, Uppsala	70 + 33 + 77 = 180	"Brooklyn Dodger"
---------------------------	--------------------	-------------------

### Klass HKG

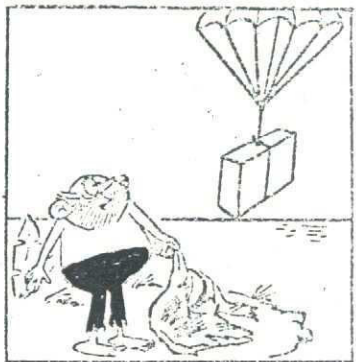
1. Lars Lindén, Örebro	263 sek.
2. Herbert Hartmann, Västerås	256
3. Thomas Weber, Solna	216
4. Mikael Pettersson, Örebro	214
5. Agne Hammar, Solna	190
6. Thomas Hammar, Solna	189
7. Gunnar Holm, Solna	168
8. Anders Edström, Uppsala	78

### "SLEEK STREEK"

1. Veronica Ährlig	32 sek
2. P.-O. Håkansson	30
3. Stefan Olsson	29
4. Kerstin Ferner	28
5. Rolf Sundin	27
6. Lars Dahlström	26
7. Jan Zetterdahl	25
8. Herbert Hartmann	23
9. Hanna Hallenkreutz	22
10. Joachim Thulin	20
11. J.P. Ferner	18
12. E.P. Hjertén	17
13. Lena Kjellberg	14
14. Hans Myllvainen	12
15. Magnus Astervik	11
16. Magnus Bagge	10
17. Einar Håkansson	7



K  
U  
L  
N  
A  
N



född i Stockholm 1919 är en av pionjärerna inom svenskt modellflyg. Han tillhörde den lilla grupp ungdomlingar, som 1935 satte igång en aktion för att rycka upp vårt modellflyg, vilket dittills fört en ganska tynande tillvaro. Därför bildades i Stockholm den framgångsrika modellflygklubben "Vingarna".

Sedan 1935, genombrottsåret för det svenska modellflyget som tävlingssport, har Sune härjat i prislistorna lite varstans i Sverige samt då och då svarat för s.k. fantomtider. Redan 1936 gjorde han sålunda en flygning på 10,18 min.! Hans bästa tider - tyvärr ej officiellt noterade som rekord - äro 21 min. i Linköping 1937 och 1 tim. 5 min. i Stockholm 1938.

År 1937 kvalificerade sig Sune till det svenska lag som tävlade om Wakefield Cup i London den 1 augusti. Där nådde han en hedersam åttonde placering i konkurrens med c:a 50 modellflygare från 11 länder. Samma år blev han trea i tävlingen om den svenska Rikspokalen. År 1938 var han med i det svenska elitlag som kämpade om Nordiska Modellflygarpokalen i Norrköping den 27 juni, om Wakefield Cup i Paris den 31 juli samt om Coupe de Belgique i Antwerpen den 7 augusti.

I Paris belade han femtonde plats i den fruktansvärda konkurrensen mellan omkring 70 deltagare av 14 nationer - detta trots att han endast fick en start noterad, då hans modell flög bort i första starten. I tävlingen om Rikspokalen i augusti kom han liksom året dessförinnan på tredje plats. I september anordnades för första gången S.M. i modellflyg, varvid Sune segrade i huvudklassen på den utmärkta genomsnittstiden på 3 flygningar av 4 min 22 sek.

I maj 1939 tog Sune Stark studentexamen och antogs därefter som reservofficersaspirant vid Flygvapnet - där örningens vingar nu hålla på att växa sig starka !

- En presentation av Sune Stark i "Flygtidningen" maj 1940 av signaturen Per.

Vid KSAK:s årsmöte den 17 november i år (1951) tilldelades Sune Stark klubbens högsta utmärkelse, guldmedaljen, som erkänsla för sin prestation att år 1951 erövrade Wakefieldpokalen och därmed även VM-titeln, dels även för tidigare gjorda insatser inom modellflyget.

Det är första gången som svenskt modellflyg fått ett så förnämligt officiellt erkännande som sportgren - och modellflygarna kan med rätta känna sig stolta över den utmärkelse som kommit Sune Stark till del.

Sune började modellflyga för över 20 år sedan och det är få modellflygare som kan och vet så mycket som han om modellflyg i allmänhet och om gummitormodeller i synnerhet. Han var kassör i Vingarna från klubbens start år 1935. Han har deltagit i ett otal tävlingar både i Sverige och i utlandet och har numera (naturligtvis skulle man vilja tillägga) flyget som yrke; han är flygingenjör vid flygförvaltningen och ser ut att få allt mindre tid över för modellflyget. Men känner vi Sune rätt så kommer han nog aldrig att kunna släppa modellflyget helt. Han sitter ju ännu i modellflygkommittén, där han som vice ordförande

forts.

gjort en stor insats och på allra sista tiden har han hamnat som ordförande i interimsstyrelsen för den tävlingsorganisation som är på väg att bildas inom den svenska modellflygarelit.

Ur "Modellflyg-Sport" nr 11-12  
1951.

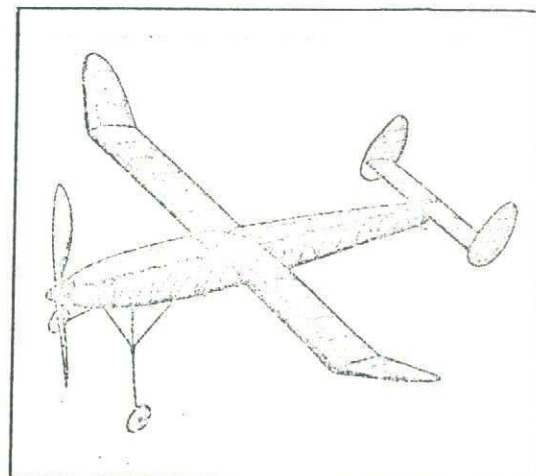
forts. Wakefield 1951

43. C.Morris, Syd Afrika	184,3
44. D.Faiola, Italien(Kannenwurf)	183,0
45. J.Walter, Canada(Relander)	171,4
46. Kivikataja, Finland	158,3
47. A.Ellilä, Finland	136,9
48. S.Van Rensburg, Syd Afrika	116,2
49. A.Ford, Canada(Kauhanen)	61,3
50. J.Holmes, Austr.(Santala)	46,0
51. A.King, Austr.(Sandin)	6,0

Modellplanet "Tärnan", spv. 73 cm. Sålades hos Wentzels  
Med prop.ämne kr 5:65. Med färdig prop. kr 7.35 ( 1936) !

Utöver vad som kunnat läsas i klippen från andra tidskrifter ska här också nämnas att Sune vann S.M. i Wakefield ännu en gång. Det var på F 18 i Tullinge 1948, ett trevligt 10-års jubileum för Sune !

Red. vid ett besök hos Sune Stark. I handen håller Sven-Olov en vinge liknande "Paris-planets"- en aldrig färdigställd kropp till en ny modell av samma konstruktion ligger på bordet. Där finns även två versioner av "Tip Top"-modeller . Dessa modeller kommer att finnas i "Ritningsbanken" inom kort. Om Du är intresserad av Sunes modeller, hör av Dig till "Oldtimer" !



Typisk s.k. Ulvsunda-modell !

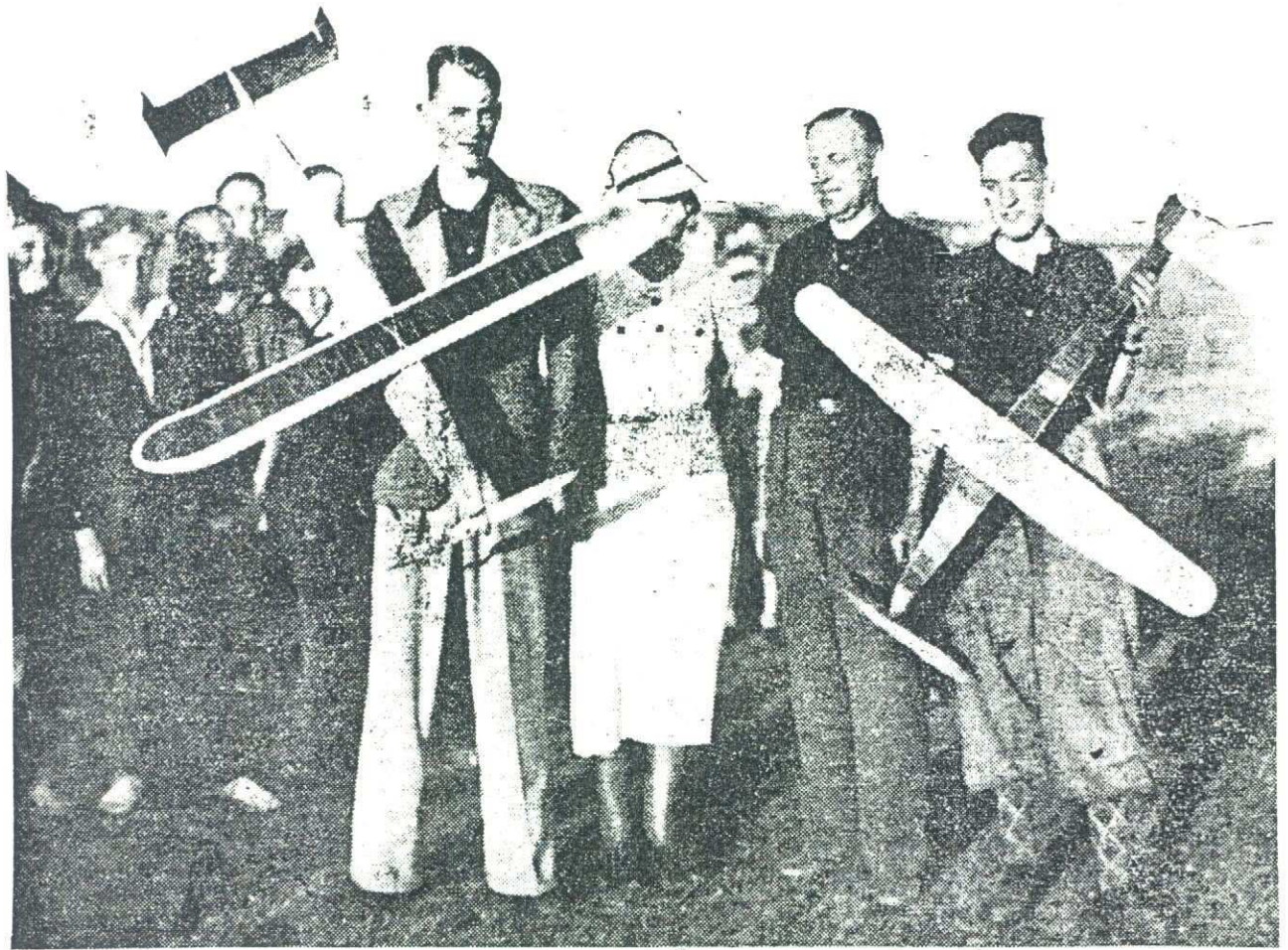
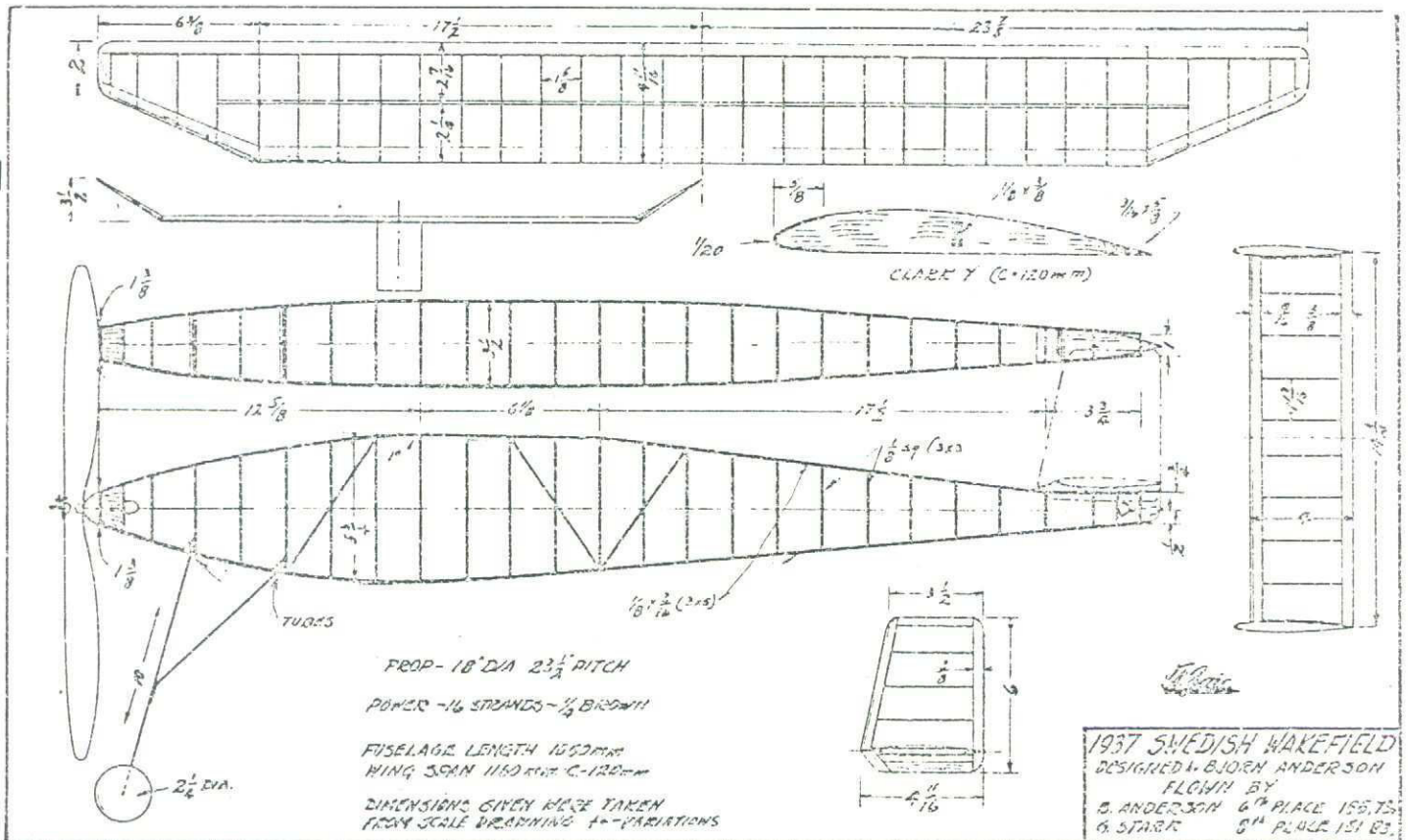


Bild från Malte Mårtenssons klippssamling.

Fr. v. Sune Stark, Pettersson och Gunnar Magnusson.

Bild från Wakefieldtävlingen i Paris 1938. Sune flög bort sin modell i 1:a starten. Gunnar Magnusson kom på 3:e plats med sin modell.



Ett par sorters gummisnodd finns att köpa i Sverige i dag. Den ena sorten kommer från USA och har namn efter försäljaren. FAI - (FAI Model Supply) eller SIG. Den andra sorten kommer från Italien och kallas Pirelli.

Tjockleken kan variera mellan 0,85 mm - 1,05 mm. Bredden håller oftast tum-mått. 1/8 - 3,2 mm ; 3/16 - 4,7 mm och 1/4" - 6,4 mm. Italienarna gör ibland snodden med exakta mm-mått. 3 mm 4,5 mm eller 6 mm. Mät alltså noga så du vet vilken tvärsnittyta du får.

Man köper härvarv à 3-3,5 hg eller spolar (USA) om ca 4,5 hg. Snodden har ett lager talk som skydd. Det ska tvättas bort innan användning. Ska du inte använda snodden direkt, förvara den då svalt, mörkt och i plastpåse så länge. Gör så också då du lägger undan snodd från en säsong till en annan.

Att knyta en snodd kan vara svårt. Jag väljer den enkla metoden: En råbandsknop + en extra enkelknut. De brukar inte svika. Smörj knuten med saliv innan du drar till. Har du redan smort snodden med såpa/glycerin, tveka inte "tugga rent" - det smakar värre än illa, men är nödvändigt !

### SMÖRJA !

Absolut nödvändigt är någon smörjning. Jag har alltid använt glycerin + såpa. Proportionerna 40 % + 55% + 5% vatten. Jag blandar ingredienserna i en kastrull och låter blandningen koka tills att den tjocknar något.

### INKÖRNING.

Att direkt utnyttja en motor till dess fulla kapacitet är att ta död på den. Praktiska prov har visat att någon form av inkörning är nödvändig. Fysiker och kemister skulle nog kunna förklara det för oss i vetenskapliga termer med hur molekyler å. de' å sån't fungerar. Du kan tillämpa två tekniker för inkörning. Det gamla vanliga sättet är att veva upp snodden till ca 1/2 beräknade max.varvet, sen till 75 % och sen till 90 %. Givetvis sker det under sträckning av snodden till ca 4 ggr ursprunglig längd. Veva upp halva varvtalet i utdraget tillstånd och gå sen sakta in mot hakavståndet vid fullt varv. Låt snodden vila mellan uppdragningarna.

Den andra metoden är att dra ut snodden till ca 7 ggr normal längd och hålla den i sträckt tillstånd ca 90 sek. Ytterligare en sträckning efter någon timma ger ännu bättre effekt. OBS ! I båda fallen ska snodden vara smord ! Den snare metoden lär vara mer skonsam mot gummit, risken för skador i kanterna blir mindre vid sträckmetoden.

### Tävlingsflygning.

Om du tänker tävla effektivt måste du förse dig med ett gott lager av gummisnodd. Efter en nära maximal uppdragning är gummit uttröttat och behöver vila för att kunna återta spänst och effekt. Alltså måste du ha med dig minst lika många motorer som det antal flygningar du avser att göra !

### Vad tål en gummimotor ?

Tabellen nedan visar hur många varv man kan dra en väl inkörd gummimotor, om man töjer ut den och om man använder drill. Antalet varv gäller 10 cm motorlängd. Har du 40 cm hakavstånd multiplicerar du tabellsiffran med 4 har du 35 cm hakavstånd multiplicerar du med 3,5.

Antal strängar	6,4 x 1 mm	6,4 x 0,85 mm	4,7 x 1 mm	4,7 x 0,85 mm	3,2 x 0,85 mm
2	240	255	265	330	360
4	185	190	195	205	250
6	145	160	165	175	205
8	120	135	140	145	175
10	105	120	125	135	155
12	95	115	120	125	145
14	90	105	110	120	130
16	80	100	105	115	125
18		95	95	110	120
20			90	105	115
22			85	100	110
24				95	105





# Var köper man vad ?

## OLDTIMER - FLYGARENS INKÖPSKÄLLOR

OLDTIMER MODELS, P.O. Box 18002, Milwaukee, WI 53218, U.S.A.

Specialité: Byggmaterial, balsa, bambu, papper och hjul. Även kompletta byggsatser t.ex.  
1930 -Twin Pusher spv 40" pris \$ 5.00 Hi-Climber, av E.Stahl 1936 - spv 30" - \$ 5.00  
1937 -Contestant, av F.Zaic 1937 spv 36" \$ 6.50. Korda's Wake Winner 1939 spv 44" - \$ 8.50

FAI - Model Supply, P.O. Box 9778, Phoenix, Ariz. 85068, U.S.A.

Friflygmaterial. Även byggsatser till "Oldtimers".

John Pond "Old Time Plan Service", P.O. Box 3215, San Jose, California 95156

Världens största urval av ritningskopior. Obs ! Även många svenska ritningar !  
Fyra olika kataloger finns 1. "Oldtimer"-Motormodeller. 2. Rubber, Towline, U-control &  
Radio Control. 3. Flying Scale "A-K" 4. Flying Scale "L - Z". Varje del kostar \$ 0.75.

Vintage Aero, Aircraft Model Products, P.O. Box 318, Scituate, Ma 02066, U.S.A.

Ritningar, byggsatser, smådetaljer som är svåra att finna på andra håll. Katalog \$ 1.00

Model Aeronautical Publications, Frank Zaic, Box 135, Northridge, Ca. 91324 U.S.A.

Model Aeronautical Year Books. -Nytryck.	1935-36 .....	\$ 2.00	1937.....	\$ 4.00
	1938 .....	\$ 4.50	1951-52.....	\$ 4.50
Frank Zaic avser att utge Year Book	1953 .....	\$ 3.50	1955-56.....	\$ 4.50
1939, som aldrig publicerades, och i	1957-58.....	\$ 4.50	1959-61.....	\$ 5.00
den nytryckta boken från 1934 !	1964-65.....	\$ 5.00	m.fl. andra böcker.	

Jim Crocket Replicas. 1442 N. Fruit Ave., Fresno. Ca. 93728. U.S.A.

Friflygdetaljer. Balsaskärare. m.m. Katalog \$ 1.00

Michael's Models, 646-648 High Road, N.Finchley, London, N12 ONL, England.

Motorer även tändstiftsmotorer. T.ex. Remco "29" - \$ 63.10 . Foster "29" och "35" - \$ 52.72  
Saito "60" - \$ 175.72 . Tändstift, condensatorer m.m.  
Prislista - 40 pence.

Aeromodeller - Model & Allied Publ. Ltd. P.O. Box 35, Bridge Street, Hemel Hempstead,  
Herts HPL 1EE, England.

Ritningservice - katalog - 50 pence. Uppge "Plans Handbook 1"

Vad finns då i Sverige ?

Ett par postorderfirmor som ger friflygare bra service är:

Fregus Hobby, Box 102, 440 06 Gråbo. Katalog kostar kr 5.00 - i frimärken.

Modell Produkter, Box 20601 871 02 Härnösand. - Sänd med svarsporto för prisblad.

Balsa, papper, gummisnodd, lim, lack m.m.

Så finns förstås de gamla välkända:

SEMO-Hobby, Storgatan 25, 211 41 Malmö. Katalog i 3:- frimärken.

Wentzels, Butik -Gallerian, mitt emot NK i Stockholm.

Postorder - Box 14010, 161 14 Bromma. Sänd med en 5:- för katalog.



Minnesanteckningar från Oldtimertävlingen 1979  
av Ejvind Olsson

Bollmora-Uppsala avverkades med lätthet och lite trafik. Vädret såg lovande ut. Lite oro fanns nog i bakhuvudet, hur man skulle klara sina starter. För på tävlingar under 40- och ett stycke in i 50-talet lyckades jag aldrig. Väl framme togs en överblick av fält, flygplan (stora sådana) hangarer etc. I den första hangaren vi, min son Stefan och jag tittade in i, var man i färd med upppackning i och för utställning av riktiga oldtimers. Det var familjen Lindén, som donade och ställde upp.

Man presenterade sig och frågade var vi skulle hålla hus. Det blev vid västra sidan av fältet, som tävlingen skulle gå av stapeln. Nu började hopmontering och trimning. Om inget fallerade skulle tre starter med min "prince" klaras utan kvadd.

En liten stund då och då var man väl runt, tittade och beundrade andras välbyggda och slätt och fint klädda plan. (En ny klädsel måste på till nästa gång!)

Första starten med 50 m lina var i mina ögen bra. Blir de två andra lika är jag nöjd. Inslaget vid 12-tiden med "Sleek-Streak" var roligt. Jag passar på att för Stefans räkning översända ett stort tack till alla som han fick möta i denna tävling.

För att återgå till start två och tre, så gick de ju bra. Tiderna blev ju inte så över sig, men nöjd är jag för mina tre genomförda starter.

Några för mig kända ansikten bland de tävlande såg jag ej, men, men, men ett "men ett jellon" kom på besök helt apropå. - "Bananen" Rune Andersson. Jag blev överraskad till max. Inte kunde vi sätta igång en "Minns du" diskussion heller under pågående tävling, men jag hoppas få träffa honom snart igen.

Vädret var under hela tävlingen varmt och soligt med någon termik. Tävlingen avslutades med prisutdelning i utställningshangaren under hurrarop och handklappningar !

Ny i Oldtimer-sammanhang är också Johan Bagge. "Hade jag vetat hur roligt det här var, skulle jag ha kommit med mycket tidigare", var hans kommentar. Förutom den stavmodell, som Johan med det handikap en sådan modell innebär, flög i B2-klassen, hade han också med sig en kolsyredriven skalmodell. Sonen Magnus flög också "Sleek-Streak".

Från Västerås kom Karl-Axel Pettersson med en ny A2-modell. Det var Curry Melin-modellen "Trim II". Ännu en västeråsare var Herbert Hartmann, som hann med att flyga HKG innan han reste tillbaka till sina studier.

Utöver de nämnda kom vi några från "Nimbus" i Kumla-Örebro. Thomas Dahlström flög två modeller i B2-klassen. Dels "Termik III", en Roggentin-konstruktion och dels "Laban".

Lars Lindén och S.-O. hade ett antal G-modeller av vilka de som utrustats för uppdragning med sprängrör inte råkade ut för att motorn brast. De övriga drabbades av missödet! Lasses "Magnusson", som flugit fint på trimning fick bakkroppen tilltrasad. En snabblagning gav ej tillräcklig stadga åt kroppen. Den krax-försedda "Landegren" blåstes ren på de flesta tvärpinnarna då snodden gick avvid uppdragningen av andra motorn - sista varvet på drillen.

Mina egna insatser blev lite bleka, utom sista flygningen med "Korda", men då hade jag ej förvissat mig om att jag hade tidtagare! Så det blev en nolla i protokollet, då tiden ej räckte för hämtning och ny start!

En handlunstavling hör av tradition till. Det blev en bra tävling med flera maxtider. Lasse Lindén knep plaketten för Herbert Hartmann och Tomas Weber.

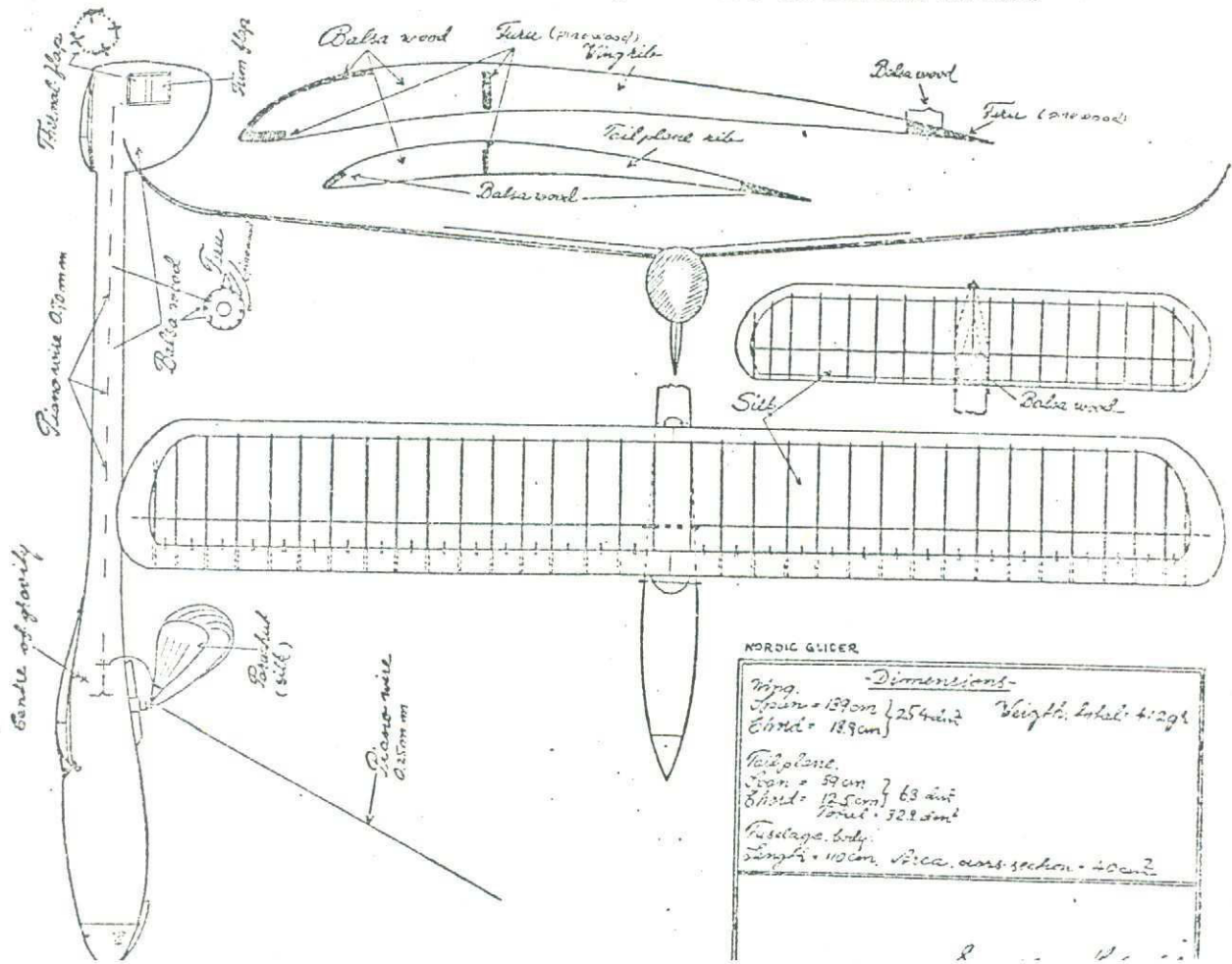
"Allmänhetens fria åkning" innebar ett intensivt flygande med "Sleek Streak". De tre första namnen är ättlingar till erfarna "oldtimers". Att yngsta flickan i familjen Ärligh kan tvinna gummisnodd har hon visat på Gärdet tidigare i år, då hon vann "Knarren Cup"!

Att Einar Håkansson blev sist, tar han väl med knusende ro, man kan ju inte vinna allt! Vid prisutdelningen i utställningshangaren delades plaketter med Mfk Nimbus emblem ut till vinnarna. Ritningskopior och div. nyttosaker ingick också i prissamlingen. Efter sedvanligt hurrande skildes oldtimer-flygarna, alla i den förhoppningen att åter ses vid nästa tävling.

Till Uppsala FK med Calle Sundstedt i spetsen framföres ett hjärtligt för all hjälp med tävlingsplats, funktionärshjälp och utställning.

## NORDIC GLIDER

Denna modell är konstruerad av Kurt Sandberg i Halmstad och det första exemplaret har flugit ända sedan 1946. Med denna modell vann Sandberg SM 1948 och deltog med den i VM både 1950 och 1951.



### NORDIC GLIDER

Dimensions	
Wing span	139 cm
Wing chord	254 mm
Wing area	189 cm <sup>2</sup>
Tailplane span	39 cm
Tailplane chord	63 mm
Tailplane area	322 cm <sup>2</sup>
Fuselage body length	110 cm
Fuselage cross section	20 cm <sup>2</sup>

SVENSKA FLYGARE BERÄTTA:

## EN UNDERBAR RÄDDNING

Flygplanet tog eld på 1 000 meters höjd.

Kallblodig flygskytt försökte förgäves släcka branden.

Fallskärmsmän räddade den fyra man starka besättningen.

Fyra unga svenska flygare räddade ur brinnande flygplan. Fallskärmsljus vållade brand på 1.000 meters höjd. Siste man hoppade 5 sekunder före kraschen.

Dessa eller liknande rubriker skulle man utöver dem som redan stå tryckta här ovan kunna sätta över skildringen av den händelse, som gjorde, att värnpliktige flygskytten Bengt Gunnar Vilhelm Pettersson på grund av sitt kallblodiga uppträdande fick "silvermedaljen av åttonde storleken för berömliga gärningar, därför att han med uppenbar fara för eget liv försökt begränsa omfattningen av ett flyghaveri."

Här nedan berättar flygplanets förare, fänrik Sune Stark, vilken inom parentes sagt är son till det svenska modellflygets starke man "Pappa" Tyko Stark, om den spännande tilldargelsen för "Flygning-Flygpost".

"Vi hade i uppdrag att från 1.000 meters höjd fälla fallskärmsljus över ett flygfält", säger fänrik Stark. "Klockan var 22.30 och det var fullkomligt beckmörkt. Vi voro fyra man i flygplanet. Utom jag själv och Pettersson, arméspanaren löjtnant T.A.R.Norlin, som tillfälligt tjänstgjorde som signalist och var den som skulle fälla fallskärmsljuset. På spanarplats satt furiren T.J. Fried.

Vi nådde 1.000 meters höjd och jag meddelade i telefon: "Klart att fälla." Löjtnant Norlin bröt taförbindelsen och gick fram för att fälla fallskärmsljuset genom fotoluckan. Han ställde ljuset på golvet och bröt locket.

Då - plötsligt upplystes hela flygplanet av ett intensivt sken, som bländade oss alla. Fallskärmsljuset hade tydligen varit felkonstruerat och tagit eld. Löjtnant Norlin, som fick eldstrålen mot sig, tappade det brinnande ljuset, som blev liggande tvärs över startmotorn på högra sidan av planet. Ur hylsan sprutade elden som ur en brandbomb.

Löjtnant Norlin och flygskytten Pettersson hade inte sina fallskärmar på sig; de voro stuvade på sin plats bak i planet. Pettersson fann sig plötsligt omvärd av eld och rök och när han tittade bakåt, såg han kamraten i färd med att ta på sig sin fallskärm. Pettersson sprang också tillbaka till den plats, där hans fallskärma fanns, men i stället för att ta på sig denna ryckte han loss den kemiska eldsläckningsapparaten från vänstra flygplansväggen och återvände till planets mitt, där fallskärmsljuset låg och sprutade eld. Han tömde innehållet över det brinnande ljuset, men ingenting hjälpte. Hettan blev allt fruktansvärdare och han måste återvända till bakre delen av planet, där han hakade fast sin bröstfallskärm och kastade sig ut genom sidodörren tillsammans med löjtnant Norlin.

Själv satt jag som förare. Till en början förstod jag väl inte, att det var så farligt. Jag märkte bara, att jag blev bländad av ett intensivt sken och böjde mig ned för att kunna fixera instrumenten. Jag flög väl omkring 30 sekunder på det sättet, tills lågorna började slå upp bakom mig och kastas mot mitt ansikte. Då plötsligt blev det klart för mig, att flygplanet brann och att det gällde att komma ur fortast möjligt.

Jag vände mig om för att titta efter kamraterna, men jag såg ingenting. Troligen hade de redan hoppat. Jag visste inte, om någon kunde höra mig, men jag skrek så högt jag orkade: "Hoppa !" och försökte samtidigt dra ut sprinten till takluckan över mitt huvud.

Jag kände att flygplanet låg i spin. Rodren voro tunga och lodo inte alls. Motorerna gingo för fullt, men jag tänkte inte på att dra av gasen. Rädd var jag inte, det hann jag inte, ty allt gick så fort.

Så plötsligt kände jag en kraftig luftström i ansiktet. Jag förstod att Fried hade fällt glasnosan, som är ordnad för nödutlösning, och att det där framme fanns en väg till räddning.

Jag ryckte loss pinnen, som höll fastbindningsremmarna, och kastade mig med huvudet före framåt. Som i en dröm märkte jag att Fried ännu var kvar i planet och att jag tumlade rätt över honom och ut i det kolsvarta nattmörkret. Jag hade en känsla av att jag inte hade långt

kvar till marken - vi hade ju en bra stund legat i spin med vrålade motorer - och jag drog ögonblickligen i fallskärmens utlösningshandtag.

Fallskärmen fungerade perfekt och jag fann mig några ögonblick senare behagligt svävande i ett kolsvart mörker, som dock upplystes av det brinnande flygplanet som kom dansande efter mig. Omedelbart efter uthoppet hade jag anat en svart skugga lämna planet, och jag hoppades, att det var Fried.

Jag började tänka på vad man skulle göra vid ett fallskärmssprång för att inte skada sig vid nedslaget och famlade efter fallskärmslinorna. Marken såg jag ingenting av och visste inte, hur långt det var kvar. Jag hann dock inte få tag i linorna ty plötsligt hamnade jag med en duns på marken. Jag var oskadad.

Hundra meter därifrån slog det brinnande planet ned med en våldsam skräll. En väldig eldsflamma slog upp och i skenet av den såg jag en figur komma springande. Det var Fried. Gudske lov, han åtminstone var oskadd.

Men hur var det med våra kamrater? Vi visste ju ingenting om dem. Vi skulle just börja leta efter dem, då löjtnant Norlin kom springande. Båda de andra hade nått marken oskadade.

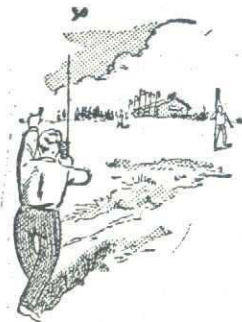
Nu först märkte jag, att jag hade bränt mig i vänstra delen av ansiktet. Fried berättade också, att min fallskärm utvecklats sig så fort, att den varit nära att haka fast sig i flygplanet. Därmed hade jag själv ingen aning, men när vi tittade på den, hade den två stora revor.

Det hela hade tagit 50 sekunder från det ögonblick fallskärmsljuset tändes inne i planet. Nere på flygfältet stodo nämligen flera kamrater, som skulle göra sina iakttagelser, och de hade sett, hur planet tog eld i luften. De beräknade tiden till kraschen till 50 sekunder men för oss, som voro med, voro dessa 50 sekunder som en hel evighet.

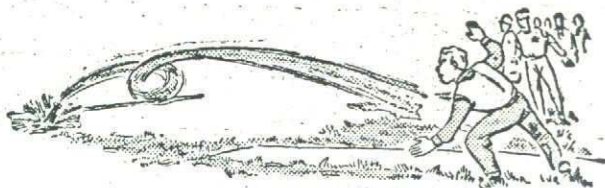
I kolmörkret hade heller ingen sett oss hoppa, varför alla voro oröliga. Nära var det ju också, ty jag själv och Fried måste ha kommit ur på endast något över 200 meters höjd. Högst fem sekunder, innan flygplanet slog i marken och övertändes.

Ingen av oss hade fått någon chock. Det gick väl alldeles för fort för det. Själv handlade jag rent instinktivt, men Pettersson som kallblodigt återvände till den sprutande elden, är värd allt beröm", slutar fänrik Stark.

G.K.



# VÄGEN TILL VM-SEGERN



Ur "Teknik för Alla" 3/8 1951

Årets Wakefieldtävling, tillika VM för gummimotordrivna modellflygplan, gick liksom förra året av stapeln i Jämskärvä, den finska segelflygskolan. Tävlningen hade samlat 51 deltagare från 11 länder däruv 4 utomeuropeiska. Varje land har rätt att sända högst 6 deltagare. Sverige representerades i år av Börje Börjeson och Åke Eliasson från Aeroklubben i Göteborg samt Arne Blomgren och Sune Stark från Vingarna i Stockholm.

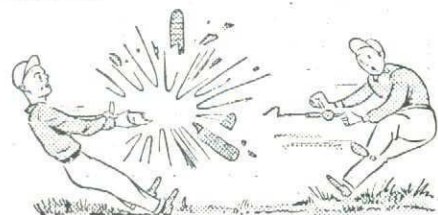
Vi anlände till Jämskärvä hela tre dagar före tävlingen och trodde oss därigenom ha god tid att lägga sista handen vid modellernas trimning. Vädrets makter var emellertid onådiga och förhindrade genom stark blåst och regn all tanke på trimningsflygning de första dagarna. Vi ägnade istället tiden åt andra förberedelser, såsom trimning av och sprängningsförsök med gummimotorerna. Motorernas skötsel är nämligen en hel vetenskap för sig. Det gäller att känna sina motorer, så att man kan utnyttja dem intill men absolut ej över bristningsgränsen. Lyckligtvis blev det hyggligt väder för trimningsflygning natten före tävlingen. Det var tillräckligt ljusst för att flyga hela natten, vilket vi också gjorde. Vid halv femtiden på morgonen var alla i laget nöjda med sina modeller och förhoppningsfulla gick vi till sängs för att vila ut till tävlingen, som skulle börja på kvällen samma dag.

Tävlingskvällen kom med hyggligt men ingalunda idealiskt flygväder. De flesta deltagarna hade nog trott och hoppats på en upprepning av fjolårets nästan vindfria tävling men förhoppningarna infriades icke, och vindstyrkan på några meters höjd varierade uppskattningsvis mellan 4 och 6 meter per sekund. Vinden var dock mycket jämn och innebar inga besvärligheter ur startnings synpunkt, speciellt som vinden på markhöjd vid startplatsen var ganska svag. Den väsentliga nackdelen med vinden var, att de bästa modellerna drev iväg ur synhåll för tidtagarna innan de landat.

Liksom förra året gick tävlingen av stapeln på en lördagskväll och tidigt på söndagsmorgonen för undvikande av turbetonade termikflygningar. Efter svenskt mönster inledades tävlingen i tre perioder enligt nedan:

1. perioden kl 19.30—21.00
2. perioden kl 21.00—23.00
3. perioden kl 03.00—04.30

För att undvika den mörkaste delen av dygnet gjordes alltså ett uppehåll på fyra timmar mellan andra och tredje perioden.



Tävlingsorganisationen var absolut perfekt och alldeles speciellt vann organisationen för återhämtning av modellerna alla deltagares odelade gillande. Två kedjor av pojkar med uppgift att följa och hämta alla modeller som landade utanför fältet hade nämligen utplacrats i vindriktningen. Följningen underlättades genom radioförbindelse mellan startplatsen och de båda kedjorna. Organisationens effektivitet bevisas bäst av att, såvitt jag vet, ingen enda modell försvann trots att många landade i skogen.

Vid årets tävling tillämpades för första gången de nya mätreglerna för Wakefieldmodeller. Detta satte i viss utsträckning sin prägel på årets modeller. Amerikarna hade speciellt fastnat för möjligheten att göra mycket långa kroppar och excellerade i kroppslängder på 1½ à två gånger spännvidden. Vi betraktade först dessa modeller med odelad misstro men måste senare medge, att de kunde flyga alldeles utmärkt, även om de föreföll ha en viss benägenhet att råka i hackflykt. Förutom de ändrade mätreglerna tillämpades för året något uppmjukade startbestämmelser. Förut fick man endast hålla modellen i vingpetsen och propellern vid start men nu tilläts man även andra fattningar. En annan nyhet var att under tävlingen två modeller fick användas. Det var även tillåtet att växla delar mellan de båda modellerna under förutsättning att "bastarden" höll reglerna. Det senare är en möjlighet, som man väl normalt endast utnyttjar vid haveri av den ordinarie modellen och då reservmodellen inte är av fullt samma klass. I ett sådant fall kan man kanske med fördel ersätta en trasig vinge eller stabilisator med dito från reservmodellen. Jag kan faktiskt inte svara på om någon begagnade sig av denna möjlighet under denna tävling, däremot var det många som på grund av starthaveri satte in sin reservmodell.

Följande tävlingsreferat handlar huvudsakligen om mina egna flygningar bland annat därför, att jag inte vet mycket om de andra deltagarnas öden. Den som händelsevis har deltagit i en modellflygtävling vet kanske, att man inte har mycket tid över att iakttä sina medtävlare. Allt nog, jag startade först i svenska laget. Med benäget bistånd av Arne Blomgren drog jag upp allt vad motorerna tålde, och med någon bävan ställde jag ifrån mig planet på startbanan. Markstart med en gummimotor är ju alltid litet nervpirrande, då modellen på grund av motorns våldsamma kraft vid toppvarv dels stjälpas omkull av propellermomentet, dels kan uppvisa tryckningstendenser, som kanske icke finns vid något lägre varvtal. Modellen startade emellertid säkert och steg ett tag alldeles lodrätt. Många trodde nog att den väl branta stigningen skulle sluta med en stjärtglidning, men modellen klarade övergången till normal stigflygning genom en elegant knyck.

Höjden blev god och modellen drev med vinden rätt mot hanget (hang=ås som används vid segelflygning i s. k. hang-uppvind). Förmodligen fick den hjälp av någon hanguppvind, men dessvärre gled modellen över hanget och försvann ur tidtagarnas åsyn. Detta spelade dock mindre roll ur tävlings synpunkt, eftersom det drabbade alla långtflygande modeller lika. Det visade sig senare att tiden 3 min 46 sek räckte till en 4:e placering i första tävlingsperioden.

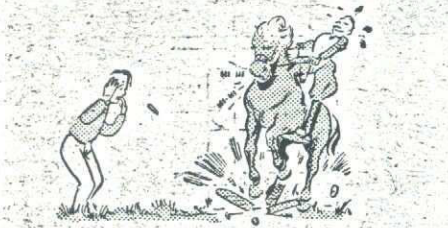
De övriga svenskarna misslyckades mer eller mindre i första starten och var därigenom redan från början borta ur slutstriden. Arne Blomgren, vars modell under trimningen föreföll mest lovande i svenska laget, råkade ut för en lindrigt sagt förarglig malör, i det de båda gummimotorerna trasslade in sig i varandra under starten. Propellern stoppade efter blott några varv och modellen landade efter endast 21 sek. Finlands hopp och dubbla världsmästare Ellilä hade också en oturlig dag och kvaddade sin nya modell i första startförsöket.

Jag bytte gummimotorer till min andra start för att utnyttja fördelen av en utvilad motor. En gummimotor, som dragits till toppvarv, behöver nämligen några timmars återhämtning för att återfå sin fulla spänst. Vinden hade nu svängt något, så modellen drev långsamt mot hanget. Tiden 3 min 52 sek gav en 4:e placering även i 2:a perioden och sammanlagda tiden av de två starterna berättigade mig till 3:e plats i protokollet. Efter 2:a perioden var det som sagt ett uppehåll på fyra timmar före den 3:e och sista tävlingsperioden. Vi hade med andra ord gott om tid att fundera över läget och eventuella placementschanser. Det visade sig att engelsmannen Tubbs ledde med 489 sek följt av holländaren de Jong 464 varefter jag kom med 458 sek sammanlagd tid. Tubbs försprång föreföll om icke ouppnåeligt så dock ganska säkert med hänsyn till det termikfria vädret.

Då tredje perioden började kl 3 på morgonen hade vinden tilltagit något i styrka och tenderade att ytterligare öka. Jag startade därför i början av perioden. Starten gick bra och jag hade sedan en timme framåt full sysselsättning med att hämta modellen. När jag kom tillbaka, fann jag till min förvåning, att jag ledde tävlingen trots att både Tubbs och de Jong hade gjort sina starter. Min tredje start hade gett tiden 4 min 6 sek, vilket var den bästa i perioden. Endast en tänkbar konkurrent om segern återstod, nämligen italienaren Lustrati. Jag iakttog hans start inte utan en viss nervositet, för den såg oroväckande bra ut, men lyckligtvis försvann planet bakom skogsbrynet i betryggande god tid.

forts. nästa sida

Man har bett mig berätta hur det kom sig, att jag blev världsmästare. Det är naturligtvis en ganska delikat fråga. Utan tvivel hade min modell de nödvändiga förutsättningarna, men det gällde i lika hög grad flera andra modeller. Själv bedömde jag före tävlingen att bl. a. Aarne Ellilä och Arne Blomgren hade stora segerchanser. Båda hade emellertid otur och mot oturen kämpar den bästa förgäves. Själv hade jag tur så tillvida, att jag inte råkade ut för något som helst missöde, såsom gummi-motorsprängning, landningshaveri eller



Att hästskor inte betyder tur för modellflygplan kan numera en amerikan intyga.

dylikt. På sätt och vis var det kanske också tur, att jag under den förberedande trimningen av min modell haft krängel med stabiliteten. Detta föranledde mig nämligen dels att trimma med betryggande stabilitetsmarginal, dels att natten före tävlingen kontrollera modellens uppförande på toppvarv. Många av tävlingens markstartshaverier berodde troligen på för liten toppvarvsstabilitet.

Min modell har framkommit genom samarbete med Arne Blomgren. Våra modeller uppvisar följaktligen stora principiella likheter även om de i det konstruktiva utförandet skiljer sig ganska avsevärt från varandra. Båda modellerna är försedda med s. k. "krax"-växel och har exakt likadana gummimotorer. Vingprofilen, som är konstruerad av civilingenjör Bertil Dillner enligt erfarenheter från ett examensarbete vid Tekniska Högskolan, är densamma som jag använde redan på min 1949 års Wakefieldmodell. I övrigt har modellen inga speciella finesser. Ritningen till densamma kommer att ges ut av Kungl Svenska Aeroklubben för de modellbyggare som eventuellt önskar bygga den.

#### Wakefieldtävlingen 1951

1. Sune Stark, Sverige	226,2 + 232,5 + 246,5 =	705,2
2. Henry Tubbs, England	252,7 + 236,9 + 186,6 =	676,2
3. S. Lustrati, Italien	226,0 + 229,1 + 209,1 =	664,2
4. J. De Jong, Nederländerna	258,1 + 206,0 + 189,8 =	653,9
5. A. Hoffmeister, U.S.A.	201,0 + 223,6 + 204,8 =	629,4
6. C. De Vries, Nederländerna	194,8 + 170,3 + 256,5 =	621,6
7. M. Andrade, U.S.A.	226,0 + 180,5 + 208,3 =	614,8
8. P. Deschepper, Belgien	202,2 + 243,4 + 164,0 =	609,6
9. F. Holland, England	221,2 + 190,0 + 187,4 =	598,6
10. F. Cassola, Italien	172,0 + 236,0 + 190,2 =	598,2

11. I. Dowsett, England	566,8
12. J. Elgin, U.S.A.	560,1
13. G. Dijkstra, Nederl.	505,4
14. P. Gilg, Frankrike	487,1
15. G. Perryman, U.S.A.	463,7
16. M. Farber, Belgien	456,8
17. J. Fullarton, Austr. (Royle)	453,1
18. A. Lonergan, Austr. (Bryant)	436,7
19. C. Lippens, Belgien	433,4
20. R. Woodhouse, England	431,4
21. A. Dijkstra, Nederl.	430,6
22. E. Balasse, Belgien	424,1
23. A. Leardi, Italien	422,1
24. J. Thomas, Nederl. (Seton)	398,0
25. A. Lim Joon, Austr. (Santala)	396,4
26. A. De Kat, Nederl.	395,5
27. G. Pelegi, Italien	388,7
28. E. Sadorin, Italien	381,3
29. J. Foster, U.S.A.	364,3
30. H. Eliasson, Sverige	362,5
31. B. Börjesson, Sverige	356,7
32. W. Rockell, England	353,3
33. A. Blomgren, Sverige	338,0
34. P. Huthinen, Finland	322,2
35. J. H. Wood, Canada (Helenius)	314,3
36. F. H. Boxall, England	308,6
37. A. Johansson, Filand	299,7
38. E. Gerlaud, Frankrike	294,0
39. D. Kneeland, U.S.A.	272,3
40. B. Pointel, Frankrike	246,8
41. T. Silmunen, Finland	220,8
42. M. Tähkäpää, Finland	195,5

forts. sid.