

"OLDTIMER"

Specialtidskrift för modellflygare



Innehåll:

"Modellflyget i Sverige"

Oldtimertävlingen 1972

Modellmotorhistoria

Louis Blériot

"Kungsörnen" - rekordmodell



Nr 3 1972

Redaktören tycker....

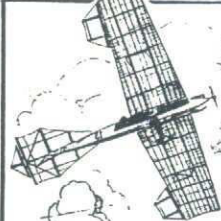
att årets "Oldtimertävling" blev en trivsamt träff med många nya ansikten.

att Wentzels satsat bra, som vågat ta fram lite av det gamla. Se artikel om "Kungsörmen".


att han haft några ytterst intressanta kvällar, då han studerat gamla årgångar av "Allers" och "Folket i Bild". Resultaten av forskarmödan kommer redan i detta nummer och mer ska följa.

att P.-O. Larsson i Kumla ska ha en applåd för att han byggt en fungerande tryckluftsmotor. Ritning fann han i en gammal Teknik för Alla.


1914-1918




Den graciösa ANTIONETTE var ett mycket avancerat flygplan för år 1909. Det kom till användning då britterna gick med i kriget 1918 och man endast hade tillgång till ett 30-tal maskiner, varav endast några få var användbara för spaning.




Före flygets tillkomst utfördes all spaning i följt av kavalleriet. Som flygspanare användes därför kavalleriofficerare i början av kriget. Enligt rangordningen fick officeren sitta längst fram, där vingarna som regel skyddade sikten. Spaningsresultatet blev också därefter. Denna MORANE av parasoltyp löste spaningsproblemet utan att kränka rangordningen.




Fransmannen ROLAND GARROS skadade propellern på en SAULNIER med stålplattor och sköt i flygriktningen med ett osynkroniserat maskingevär. Stridsdöden spred skräck och fasa bland tyskarna. De kulor som träffade propellerbladen skadade både dessa och motorn och GARROS störtade - men JAKTFLYGET var ettblottat.



På sensommaren 1915 svarade tyskarna på GARROS utspel med ANTHONY FOKKERS E-III och E-IV maskiner, som hade kulsprutan synkroniserad med propellerens rotation, så att kulorna obehindrat kunde passera mellan propellerbladen. FOKKERS uppfinring gav tyskarna lufterrövandet under ett halvår.



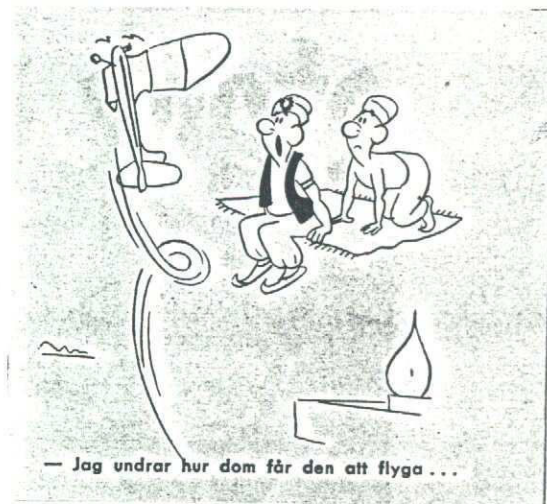
BRANDENBURG sjömonoplan var ett av de effektivaste på Nordsjön 1918. Det hade både front- och akterkulsprutor, var snabbt och mycket manövrerbart och blev ett "horn i sidan" på den brittiska marinen.



Återupplev flyghistoriens spännande och fantastiska utveckling. Hos oss finner Ni ritningar, motorer, byggsatser och tillbehör till många av de mest berömda flygplanen.

Jeri'hobby

Tordmulevägen 7 c 222 35 LUND
Tel.: 046 / 130545 922 - 2022



MODELLFLYGGET I SVERIGE

Det var på 30-talet som flyget slog igenom. Rekordflygningar och pionjärinsatser skapade publikintresse.

Lindberghs Atlantflygning. Bert Hinklers flygning från London till Port Darwin i Australien. Kingsford-Smiths Stillahavsflygning. De djärva kvinnorna Jean Batten, Amy Mollison och Emilia Erhardt gav flygningarna ännu mer romantiskt skimmer.

Med veckotidningarnas hjälp gjordes Sverige flygsinnat. Två stora veckotidningar startade flygklubbar. Den första var "Allers Familjejournal", senare kom "Folket i Bild".

ALLERS FLYGKLUBB

"Allers Flygklubb" startade som "stor" klubb. D.v.s. man ägnade sig åt flyguppstigningar med Albin Ahrenbergs Junker F-13 "SE-AAB", som flög runt hela Sverige till 350 olika platser. Det spelade ingen roll vilket flygplan, som befann sig i luften på den tiden. Det hette alltid: "Nu är Ahrenberg ute och flyger".

Förutom Ahrenbergs rundflygningar tog "Allers" initiativet till en ambulande flygskola och inköpte en Tiger Moth "SE-AEL" och senare ännu ett liknade plan.

Uppropet och programförklaringen kom på våren 1935. Med Nr 18 den 30 april följde ett tvådelat medlemskort. Ville man bli medlem sände man in den ena delen till tidningen, den andra behöll man för att på den klistra upp tre kuponger som medföljde tidningen succesivt.

På mindre än tre månader hade man nått 35.000 medlemmar! Medlemmarna erhöll ett specialnummer "FART". I Nr 1 av "FART" fanns en ritning och en beställningskupong till stavmodellen "Ankan". Priset var Kr 1.50 för den 50 cm stora modellen. Konstruktör var Harald Martin, som senare presenterade trimningsanvisningar i "Allers".

Modellplan Nr 2 " Trollsländan " var en stavmodell med silverfärgade vingar försedda med svart-vit svensk nationalitetsbeteckning, " 3-kronor ". Motorstaven var blå och stjärtplanen i silverfärg. En materialsats kostade Kr 1:50. Färdig betingade den summan Kr 3:75.

Flygsidan i "Allers" innehöll under året en serie frågetävlingar i vilka slutpriserna bl.a. var en cykel och en färdigbyggd sidenklädd balsasegelmodell med 2 meters spännvidd. Den värderades till Kr 150:-, en imponerande summa på den tiden.

De som hade tillfälle att besöka Mässhallen i Göteborg under sommaren kunde där på den stora flygutställningen beskåda detta plan tillsammans med flera andra maskiner. En 14-årig göteborgsgrabb, Folke Blomberg, ställde ut en 1-cylindrig tvåtakts explosionsmotor med tändstift, förgasare och allt vad därtill hörer. Och observera, han hade själv byggt motorn !

forts. "Modellflyget i Sverige".

Flygklubben "Svalan" i Motala bildades 1934. Under 1935 nådde man goda resultat med "Tummeliten". På våren 1936 satte Lars Thuresson klubbrekord med en egenkonstruerad segelmodell, spännvidd 36 cm, med 34,5 sek. Längdrekordet höll Björn Forsell med "Trollsländan" på 295 m. Medlemsantalet var 30.

MODELLFLYG I SKOLAN

Slöjdinspektören Gunnar Nilsson vid Stockholms Folkskoledirektion introducerade modellflyget på skolschemat. Av Stockholms 122 slöjdlärare deltog 70 i en särskild byggkurs för att kunna instruera sina elever. Kraven för att få delta i modellbygge i skolslöjden var att eleven fyllt 13 år och att han själv satsade 65 öre till materialinköp.

Till sommaren räknade inspektör Nilsson att de 200 folkskollärarna, som räknades delta i sommarkursen på Nääs slöjdseminarium skulle få en modellflygkurs inlagd i kursschemat.

Åttondeklassisterna i Karl Johansskolan i Göteborg ordnade en utställning av modellplan i skolans bibliotek och fick god publiktillströmning.

SVENSKA OCH UTLÄNDSKA TÄVLINGSREGLER

Ingenjör Harald Vilén gjorde en resa i England och kunde efter denna jämföra sina intryck i utlandet med de svenska modellflygförhållandena. Han berättade på "Flygsidan" i "Allers".

De svenska reglerna tillät långa smala kroppar, i vilka mycket gummisnodd kunde få plats. De engelska och amerikanska reglerna, som visserligen i mycket skilde sig åt, tillät bara korta, tjocka kroppar.

Visserligen kunde det vara en fördel att utexperimentera egna regler, men de in- nebar också ett hinder för internationellt tävlingsutbyte.

FAI beslöt 1935 att utarbeta internationella modellflygregler på förslag av Frankrike.

Tyska staten omhuldade modellflyg, då den ansåg sporten vara en viktig länk i ungdomens fostran. Tyvärr hade man bestämt att endast inhemskt material fick användas i byggnationen, varför balsa var förbjudet.

Här i Sverige hade vi full frihet att nyttja det material, som var lämpligast.

GUMMIMOTORER OCH ANDRA MOTORER

På "Flygsidan" kom några tips om handhavandet av gummimotorer. Man skilde på den tiden mellan brunt tävlingsgummi och vanligt svart gummi. Det svarta var svagare. För att få ut bästa effekt råddes modellflygarna att dra ut motorn 2,5 gånger längden, därefter vrida upp 75 % av varvtalet i utdraget läge och sedan sakta närma nosblocket till modellen. Givetvis måste man smörja gummit för att få bästa kraft.

Verkar metoden bekant?

"Allers" kunde också berätta för sina läsare om amerikanska bensinmotorer. En artikel i slutet av 1936 berättade om sådana underverk, som "Baby Cyclone", "Brown Jr.", "Gwin Aero" och "Loutrel". Priserna varierade mellan 60:- och 100:- kr.



Flygplan luktar illa,
säger man på Bromma,
särskilt getplanen.

Om det överhuvudtaget
finns en dumhet att göra,
så är det alltid någon,
som gör den.

I varuhuset: "Om du ändå
inte tänker köpa något
här, kan vi väl titta på
något dyrare."

Första S:1 - tävlingen

Lasse Lindén och hans fader höll en liten inbördes kamp med segelmodeller. Lasses byggsatsmodell "Prince" från DMI, Danmark har "oldtimer-look" medan SOL:s "TfA:s S-Etta" från 1942 är en riktig oldtimer. SOL har ritat upp den från en ritning i TfA och kan ställa kopior till förfogande.

Handluns

Gamlingarna Olle Blomberg och SOL hade inte mycket att sätta emot, då juniorerna från Tierp vräkte på med sina handlunsar. Torbjörn Weinestål tog ledningen redan på lördagen med två fina starter. En sekund från max. i sin första start och så 48 sek i andra. Mats Jansson visade jämnhet med 41 och 42 sek.

På lördagskvällen hölls en liten sammankomst hemma hos SOL och hans fru Vailet som under tävlingarna brukar sköta protokollet. Det blev ivrigt studerande i gamla skrifter och glada utrop vid de minnesbilder som rullade genom projektorn.

Sleek Streak

Söndagen ingick med ännu bättre väder. Flodströms gummimadrass kom fram igen. Gustavsviksbadet fanns lockande bortom flygfältet. Saft och läsk och öl tog snart slut.

En enorm aktivitet tog sin början, då alla satte igång att trimma sina "Sleek - Streak". Ung som gammal, alla ställer upp. Denna gång förbjöds "Flodas" påfund från förra året - det där med att dra u-u-u-u-t gummimotorn. Inget gick ändå att stoppa "Floda" med. Han skaffade sig ett enormt försprång med en termikflygning i första start. 41 sek blev det! Pelle Lidén putsade och slipade sin modell men trots tre jämna flygningar blev det bara tredje plats. Sten Persson ordnade också tre fina flygningar som gav andra plats. Fru Louise måste ju också få beröm - nu kan hon ju flyga gummimotormodell också. A-2:an har hon redan hunnit göra flera max. med!

En liten Aeronca med kolsyremotor

16 timmar för sent kom Sten Persson och Pelle Lidén. Nu var de hjärtligt välkomna ändå. Lödningsarbeten på Stens "Red Zephyr" en Scientific-modell av förkrigskonstruktion hade försenat dem. Nu blev ett brustet bränslerör ett hinder för Sten att få sin modell i luften.

Pelle Lidén försökte få en härlig gammal stavmodell att flyga, men den ökande vinden blev för hård för den bräckliga modellen. I stället flög han många starter med en liten Aeronca med kolsyremotor. Modellen var verkligen läcker och flygförmågan stod i paritet därtill.

Sprängda snoddar

Sprängda gummisnoddar hindrade mycken flygning. Per-Olof Larsson kom ut på söndagen med sin "Flying Minutes", mer än en start blev det ej, då motorn brast vid andra startförsöket. SOL hade också otur med sina snoddar, både "Korda" och "Meteor" blev satta ur stridbart skick genom sprängningar.

Inte heller Örjan Gahn fick någon riktigt glad dag. I söndagens första start tryckte hans "Landegren Spec." i starten och bräckte vingen.

De små 50 cm-kärrorna är roliga att flyga med. Vikten är så pass liten att även till synes våldamma störtningar och misslyckade startförsök vållar ringa eller ingen skada. Ulf Markstens "Junior Cabin" snurrade bäst av de tre som ställde upp. Olle Blombergs "FIB", som förr året var i god form hade tappat stinet.

Handlunsningen blev bara en fortsättning på lördagstävlingen. Tierpsgrabbarna totalt överlägsna. De tog med sig de fyra första glasen i den traditionella priskartongen.

Vid prisutdelningen uttalade alla sin uppriktiga och ärliga önskan att kunna ställa upp nästa år igen.

"KUNGSÖRNEN"

MODELLER DU MINNS.....

Så står det i Wentzels senaste katalog. Ja, det är sant. Firman har tagit upp ett par gamla favoriter. Visserligen bara ritning och ej byggsats, men ändå Dels finns "gamla" Gladan. Se nr 2-72 av "Oldtimer". Och dels finns alltså modellen härbredvid "Kungsörnen"

0751 "Gladan" .Ritning.....kr. 12:-

0752 "Kungsörnen". Ritning.....kr. 12:-

NYA

WENTZEL-KATALOGEN

WENTZELS

Mäster Samuelsgatan 65, Box 801, 101 31 Stockholm 1



forts. "Oldtimer-tävlingen"

R E S U L T A T

Gummimotormodeller

A2 (0 -50 cm)

1. Ulf Marksten	14 + 13 + 15 = 42
2. S.-O.Lindén	14 + 15 + 5 = 34
3. Olle Blomberg	9 + 4 + 0 = 13

D.(över 100 cm)

1. Lennart Flodström	100 + 125 + 165 = 390
2. Olle Hillerström ^x	80 + 86 + 97 = 263
3. Örjan Gahm	124 + 0 + 0 = 124
4. S.-O.Lindén	100 + 0 + 0 = 100
5. P.-O.Larsson	59 + 0 + 0 = 59

^x proxy Kurt Pettersson

Sleek Streak

1. Lennart Flodström	84
2. Sten Persson	65
3. Pelle Lidén	60
4. Olle Blomberg	49
5. Louise Flodström	41
6. Gull-Britt Gahm	24
7. Eje Flodström	23
7. Jörgen Andersson	23
9. Torbjörn Weinestål	21
10. Bengt Jansson	20
11. Örjan Gahm	19
11. Git Flodström	19
11. Marie Flodström	19
14. Lars Lindén	16
15. Mats Jansson	10
16. Fredrik Lomnäs	9
17. P.-O.Larsson	7
18.	

B2 (50- 75 cm)

1. Lennart Flodström	47 + 22 + 39 = 108
2. S.-O.Lindén	50 + 22 + 0 = 72

C2 (75-100 cm)

1. Ulf Marksten	25 + 0 + 0 = 25
-----------------	-----------------

Segelmodeller

Sl (0 -100 cm)

1. Lars Lindén	46 + 54 + 72 = 182
2. S.-O.Lindén	45 + 79 + 50 = 174

HKG

1. Torbjörn Weinestål	59 + 48 + 45 + 59 + 37 - 248
2. Jörgen Andersson	12 + 48 + 44 + 45 + 51 - 200
3. Mats Jansson	41 + 42 + 20 + 40 + 27 - 170
4. Bengt Jansson	18 + 37 + 43 + 22 + 18 - 138
5. Olle Blomberg	19 + 22 + 11 + 58 + 18 - 128
6. S.-O.Lindén	19 + 23 + 20 + 24 + 11 - 97
7. Pelle Lidén	14 + 20 + 23 + 26 + 11 - 94
8. Lars Lindén	14 + 10 + 10 + 10 + 16 - 60

Mindre format

Efter första världskriget fick motorerna allt mindre format. Tre tillverkare Gill, Knight, och Weise kom med var sin motor. De var på omkring 20 cm³ och därunder. Dessa motorer såldes mellan 1920-30.

I slutet av 20-talet dök en herre vid namn Loutrell upp med en motor, som 1932 kallades G.H.Q. Att denna absoluta skrotmotor fick vara kvar i produktion ända till 1947 är mer än förvånande.

1931 började Mr Colenga tillverka en motor kallad Apex. Den var på endast 7 cm³, d.v.s. mycket liten för den tiden. 1933 startades tillverkning av en större Apex-motor på omkring 20 cm³. Denna motor tilltalade Mr Forster så mycket att han kopierade den och gav ut den under namnet Forster 99.

1934 kom Colenga med en ny motor, Apex Skylark. Den annonserades i Model Craftsman till 1936.

Brown Jr.

1932 var året då den mest kände motortillverkaren genom tiderna dök upp. Bill Brown tog snart över hela marknaden fram till år 1938 då helt plötsligt märkesvalet ökade explosionsartat, men det är ju en annan historia.

Vägen fram till den moderna modellmotorn är rätt lång, men den har ju givit ett gott resultat.



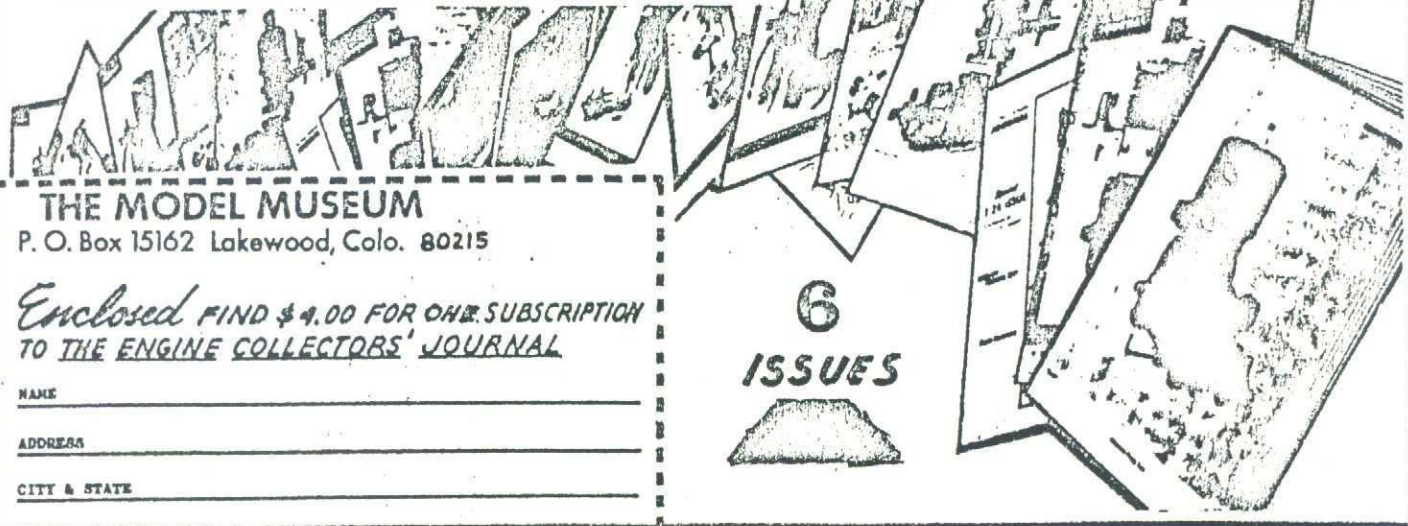
HAVE YOU SEEN... JOURNAL

The Engine Collectors'

KEEP IN TOUCH WITH THE ENGINES AND MODELS OF YESTERYEAR

This Publication is edited and written by authorities on the subject of antique engines. The magazine includes technical articles as well as stories on the background of old engines and some of their manufacturers. Antique Gas Models are also exploited in the magazine. It carries Association News and Events with dates and places of coming Antique Gas Powered Model Airplane Contests. . . . each issue takes you back many years to the golden age of gas powered modeling.

\$4.00 PER SIX ISSUES
FOREIGN COUNTRIES
\$6.00 per six issues



THE MODEL MUSEUM
P. O. Box 15162 Lakewood, Colo. 80215

Enclosed FIND \$4.00 FOR ONE SUBSCRIPTION TO THE ENGINE COLLECTORS' JOURNAL

NAME _____
ADDRESS _____
CITY & STATE _____

6
ISSUES

Modellplanstävlan

I "FART" hade utlysts en tävling med modellplan. Tävligen gällde längsta flygsträcka. Då tävlingstidens utgång närmade sig var de insända "Rekordflygnings - rapporterna " ännu så få att tävlingstiden utsträcktes till 1 november.

Resultat:

- | | |
|---------------------------------|-----------|
| 1. Paul Nyberg, Alingsås | 368 meter |
| 2. Ture Vestlinder, Torpshammar | 281,5 m. |
| 3. Dennis Lundberg, Nässjö | 279,5 m. |

Nyberg använde en "Trollsländan" för sin segerflygning. 1:a priset bestod i en tryckluftsmotor värd ca 125:- kr.

Vestlinders modell var av typ "Ankan".

Ur några annonser i "Allers"

"Eskader" , Gumshornsgatan 8 erbjuder "Eskaderservice" d.v.s. kataloger och prislistor under ett år för Kr 0:25.

Ing. H. Vilén , sålde en liten engelsk stavmodell "Tern" med spännvidd 38 cm för Kr 2:50.

Firma L.U.B., Chapmangatan 3, Stockholm - En stavmodell " Warneford Nipper ", som enligt annonsen skulle kunna flyga 200 meter. Pris 3:25.

UTSTÄLLNINGAR

Runt om i landet hölls under vintern 1936 utställningar, där modellflygarna visade sina skapelser.

I Örebro höll Albin Ahrenberg föredrag i konserthuset och modellflygklubben ställde ut 23 modeller.

Västerås modellflygklubb ordnade en utställning och fick rekordanslutning. Medlemsantalet översteg 100.

I samband med " Vingarnas vintertävling " 1936, som berättades om i förra numret av "Oldtimer" arrangerades en utställning vid Drottninggatan i Stockholm.

Likaså hölls i Göteborg en utställning arrangerad av " Allers Flygklubbs ortsklubb" och Aeroklubben Svalan.

KLUBBRAPPORTER

Från Eslövs horisont berättade Tor Hermon att en modellflygklubb bildades redan 1935, men att den snart upphörde. I början av 1936 gjordes en ny start och en utställning av ett 30-tal modeller skapade ökat intresse. Pojkarna i Eslöv tänkte sig med tiden kunna bygga en vindtunnel och ett segelflygplan !

Flygklubben "Örnarna" i Härnösand bildades 25 september 1935. Ordföranden Bengt Hesse höll klubbrekordet med en stavmodell av egen konstruktion - 50 sek. N. Melinder hade med en "Frog Mk IV" noterat 14 sek. Ingemar Fernström var i färd med att bygga den tyska gummimotormodellen "Polzin" och Bengt Hesse ett 2-motorigt Sikorskyplan , 70 cm i spännvidd.

OLDTIMERTÄVLINGEN



"De sista entusiasterna" möttes ånyo i Örebro. Denna gång i slutet av semester-tiden, och det tycktes passa de flesta. Den enkät om tävlingsdatum som utgick tillsammans med "Oldtimer" 1 -1972 gav vid handen att dagarna 29 -30 juli var lämpligaste tävlingsdato.

Denna gång kom många nya vänner av vår sport och det är glädjande. Vi hälsar dem välkomna och ser dem gärna nästa år igen. Det var Örjan Gahm, Kurt Pettersson och Sten Persson, som kom med oldtimermodeller, det var Tierpsgrabbarna Torbjörn Weinestål, Jörgen Andersson, Mats Jansson och Bengt Jansson, som alla kom för att vinna handlunstävlingen. Så var det alla gamla bekanta ansiktena från tidigare tävlingar. Och som det med tiden har blivit, så är ju "Oldtimer-tävlingen" en familjeträff och därför tar man ju med sig barn och blomma.

Det blev sol och vackert båda dagarna, familjen Flodström låg utsträckt på gummimadrasser i pauserna för att bättra på solbrännan !

Flygandet kom igång så småningom. Men först av allt ska det ju tittas, beundras och pratats och fotograferas och tittas och pratats igen, så tiden drar alltid iväg. Nå, det blev i alla fall en start avklarad på lördagskvällen.

Flodströms "G.B.3"

"Floda" kom med en Copland "GB-3". Det var väl mest ett skämt förra året, när Ove Pettersson skrev i STABBEN att nästa år sätter nog "Floda" igång redan på tisdagen före tävlingen och bygger och kommer då nog med en Copland-Wake! "Floda" tog det som en ren utmaning och kunde visa upp resultatet på tävlingen. Han lär visst ha startat bygget på tisdagen också ! Efter lite försiktig trimning i högt gräs, var det så dags för tävlingsstart. Den stora blå-orangefärgade modellen lyfte lätt från startplattan och steg lugnt och säkert. 100 sek blev det. Lennart konstaterade att det bara var att öka varvtalet i nästa start.

"Landegren Spec."

Örjan Gahm hade med sig en "Landegren Spec. Wakefield". Modellen är av något yngre årgång 1947. Örjan hade mätt upp originalet på SM i Österund 1947, byggt en sådan modell och tävlat med den i Örebro 1949 på Vintertävlingen. Det är en konstruktion med "krax" alltså två gummimotorer med kugghjulsöverföring i aktern. På lördagen fick Örjan 124 s. och tog därmed ledningen.

Proxyflygning

Från Karlskoga kom Kurt Pettersson som "proxyflygare" för Olle Hillerström, som hade semester och var bortrest med familjen. Kurt hade fått instruktioner av Olle, så att han skulle kunna starta med "1940 Nationals Winner", den modell Olle vunnit OT-tävlingen de senaste åren. Modellen flög precis som förr om åren, med snabbt, säkert stig, men med något sämre glid. Kurt fick 80 s. på lördagsstarten.

"Korda -38" i SOL:s version har varit med länge nu. Den gick bra på lördagen och det blev 100 s.

Sprängda snoddar kom att bli tävlingens problem. "Floda" sprängde sin "Palmgren-37" men gjorde en snabblagning och fick den flygklar igen. Det var andra gången den utsattes för "field-repair", så "Floda" sa: "Till nästa år måste jag nog bygga en ny kropp".

Ulf Marksten hade också bekymmer med gummisnodden. Hans fina "Zephyr", som börja lida lite av ålderskrämpor råkade dessutom bräcka propellern, så det blev bara en start noterad. Men Ulf hann säkert med ett tjugotal trimstarter och hade på slutet riktigt bra flyktmönster.

"MODELLFLYGMASKIN SLOG VÄRLDSREKORD I KLASSEN"

--Det var turen, vädret och de snälla tidtagarna, som kom min maskin att rekordflyga, säger unge Åke Roggentin, vars modellflygplan höll sig flytande i 42 min 43,2 sek, innan det försvann i ett moln på c:a 900 meters höjd.

Tidtagarna skola knäppa sina kronometrar, när maskinen försvinner ur deras åsyn. Men i detta fall voro de så älskvärda, att de satte sig i en bil, när de sågo vartåt det barkade med hr Roggentins maskin, och följde den. Ända upp till Fiskartorpsbackens krön varifrån de sågo den försvinna i molnet.

--Och jag vill särskilt påpeka, säger hr Roggentin, att dessa vänliga tidtagare tillhörde Stockholms modellflygklubb, en organisation, som hittills inte levat på den allra bästa fot med den förening jag tillhör - Modellflygklubben Vingarna. Men efter söndagens lyckade första gemensamma träning och tidtagarnas älskvärdhet mot en Vingmedlem får man väl hoppas, att allt dumt groll mellan de två modellflygarorganisationerna i Stockholm skall vara begravt.

Hur länge hr Roggentins maskin flög, sedan den försvunnit i molnet och tidtagarna alltså måste knäppa av sina kronometrar, vet man förstås inte; den hittades fyra timmar senare i farleden norr om Tranholmen. Kanske var den uppe fullkomligt världsrekordmässigt; rekordet i världen med modellflygplan lyder på 2 timmar 20 minuter. Och det är noterat i klassen över hr Roggentins plan: hans maskin befinner sig i klassen upp till 75 cm:s spännvidd, under det att världsrekordet noteras med en maskin i klassen 75 - 100cm. spännvidd. Världsrekordet för 75 centimetersklassen lyder på ca 40 minuter, och det skulle alltså ha slagits av det svenska modellflygplanet.

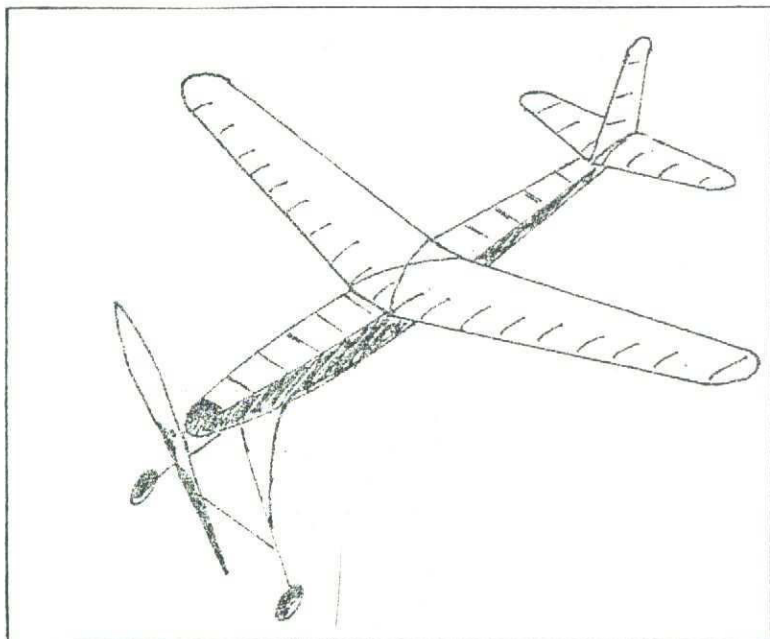
--Men som internationellt rekord kan min tid säkerligen inte godkännas, säger hr Roggentin. De internationella stipulationerna innefatta vissa bestämmelser beträffande vingbelastning o. dyl., som vi inte ha här i Sverige, och dessutom fordras det minst tre tidtagare för internationell rekordnotering. Men som ett gott svenskt rekord torde min tid kunna bli betraktad, utan skryt sagt. Fast det var förstås turen, som hjälpte mig till rekordet: det där molnet kom och drog under sig kraftiga uppströmmar, som maskinen hade den smala lyckan att kunna tillgodogöra sig.

Unge Åke Roggentin är blygsam - han ger turen äran. Men den som sett hans rekordmaskin måste opponera sig mot detta betraktelsesätt: en god förutsättning för rekordflygningen var säkerligen maskinen i sig själv. Hr Roggentin har byggt den med minutiös omsorg, som man måste beundra: det är ett läckert litet snickeri i balsaträ och en ytterst välgjord beklädnad av rött japanpapper; hela den lilla delikata maskinen väger inte mer än 60 gram. Men det kanske allra märkligaste är, att själva konstruktionen är "hemmagjord" av hr Roggentin; han har experimenterat ut typen själv under sitt amatörbyggande, som han hållit på med sedan 1933.

"Kungsörnen" Åke Roggentins konstruktion



Enligt en uppgift, som uppgavs i "Oldtimer" nr 2-72, ägde flygningen rum den 12 juni. Ur en annan källa, en intervju med Roggentin i FIB nr 18 1937 uppges den 19 juli som flygdagen. Vem kan ge rätt upplysning?



MODELLMOTORHISTORIA

Av Ove Pettersson



När man sysslar med gammalt modellflyg undrar man ibland hur saker och ting började. Jag har studerat ämnet litet med hjälp av den litteratur som jag har. Redan från början vill jag reservera mig för de fel och brister som eventuellt kan påvisas av någon som vet mer.

Amerikanska försök

En amerikan vid namn Manley konstruerade 1901 en motor för en modell byggd av professor S.P.Langley. "Modellen" hade en spännvidd av 15 fot (4,5 m) och kanske bör betecknas som ett litet flygplan utan pilot. USA:s regering låg bakom projektet och stödde med pengar, varför det hela ligger lite vid sidan om vår modellflygvärld. En del motorer lär dock ha blivit tillverkade för försäljning.

I England

I England var David Stanger 1906 ifärd med att bygga en motor. Det var en fyrcylindrig fyrtakts V-motor på 1 1/4 hkr vid 1.300 varv med en propeller på 70 cm diameter. Vikten var 2,5 kg. Mellan åren 1907 och 1908 byggde han en ankmotell av Wrights typ med 8 fots (2,4 m) spännvidd. Hela härligheten vägde närmare 10 kg ! 1913 var han klar med sin andra motor, en tvåcylindrig V-motor. På denna hade han gjort en del förbättringar och lyckades den 19 april 1914 flyga hela 51 sekunder, ett rekord som stod sig till 1932.

Den tredje motorn kom till 1925. Det var en trecylindrig radmotor, Under tiden fram till 1930 gjorde Stanger ett flertal encylindriga tvåtaktsmotorer, bland annat en på 1 cm³, som i fråga om storlek och styrka höll stilen ända till de moderna dieselarna av samma storlek kom i början av 50-talet.

Tyskland

Min tyska litteratur från denna tid är bristfällig, men 1915 tillverkade Karl Kuhn en motor av okänd storlek. Den drev en propeller med 56 cm diameter. Enligt konstruktören skulle den tillverkas för försäljning.

1920 fanns en hel del motorer att köpa i Tyskland. Flygtekniska verkstäderna i Berlin sålde en tvåtakts motor på 1/4 hkr, vikt 1,4 kg. Pris 1.200 mark.

H. Wagenseil i Leipzig hade en tvåtaktare, kallad "Fahrrad", på 3/4 hkr vikt 2 kg.

I U.S.A. igen

Nå, vad hände då i USA? I december 1908 höll Mr Herring uppvisning med en modell i Madison Square Garden. Den var försedd med en tändstiftsmotor. En ung åskådare, Ray Arden blev så intresserad att han konstruerade en egen motor 1910. Han lade ju senare, i slutet av 40-talet, grunden till den moderna modellmotorn med sina Arden .09 och .19

1911 började Echert Brothers att tillverka något som de kallade Baby Engine. Det var en tvåtaktare på över 40 cm³, som utvecklade 1/2 hkr vid 2.300 varv. Vikten var 1,7 kg. Omkring 200 motorer tillverkades. Av dem finns motor Nr 117 kvar fortfarande i gott skick. Priset 35 dollar var en hel del 1911 då motorn såldes.

1913 kom Elf engine tillverkad av Harry Aitken (denna motor har inget gemensamt med den Elf som kom på 30-talet) Tillverkningsrätten såldes 1915 till Aero Engine Company och motorn såldes som "The Midget Model Motor". Motorstyrkan var ca 1 1/2 hkr.

LOUIS BLÉRIOT - DEN FÖRSTE ÖVER KANALEN



Engelska kanalen, vattnet som skiljer det brittiska öriket från Frankrike, har sedan många, många år tillbaka lockat icke endast simmare utan även roddare, paddlare, seglare, vattencyklister och ballongseglare och, när flygningen äntligen blev verklighet, även flygare. Att flyga över Kanalen, som nu är en alldaglig företeelse, inte märkvärdigare än att åka tåg, var då en verklig bragd; det var nämligen ingen småsak att kliva upp i den tidens bräckliga luftfarkoster, veritabla flygande likkistor i jämförelse med nutidens flygplan, och ge sig ut över ett stort vatten - i de flesta fall kunde det jämföras med ett regelrätt självmordsförsök. Mannen som först vågade sig på "hoppet" och lyckades med detta hette Louis Blériot.

Louis Blériot föddes den 1 juli 1872 i Cambrai i norra Frankrike. I motsats till de flesta, som kastat sig in på flygproblemets praktiska lösning, är Blériot vetenskapligt utbildad, ty redan såsom mycket ung kom han på École Centrale, varifrån han utgick som ingenjör. År 1896 började han ägna sig åt bilen, som då var på väg att slå igenom och gjorde en del förbättringar inom denna industri; bland annat uppfann han mycket ljuskraftiga billykter, vilken uppfinning inbragte honom en liten nätt förmögenhet, som kom väl till pass när han slog sig på flygproblemets lösande. Ty även Blériot slöt sig snart till de djärva pionjärer, som satt luftens erövring på sitt program, och såsom sådan hade han största förtjänsten av att monoplanet kom att intaga en rangplats. Man skulle nästan kunna kalla Blériot för "monoplanets pappa", då de flesta andra monoplaner från den tiden endast voro smärre förändringar av Blériot-monoplanet men icke desto mindre uppkallades efter sina respektive "konstruktörer".

Redan strax efter sekelskiftet hade Blériot framställt sin första "flygapparat" som tillhörde ornithopternas klass, d. v. s. slagvingflygare, som på ett mer eller mindre direkt sätt tillämpade fågelns flygsätt. Denna typ övergav han dock snart och byggde ett par biplan. Liksom flera flygtekniker från denna tid begynte Blériot sina försök på vattnet, först bogserat av en motorbåt, senare framdrivet genom egen kraft, skulle aeroplanet erhålla den nödiga hastigheten för att höja sig, något som likväl ej var möjligt på grund av det stora motståndet hos vattnet. Under ett av dessa första försök störtade Blériots medhjälpare och kompanjon från bilbranschen, Gabriel Voisin, i vattnet och var nära att drunkna. Det första vattenflygplanet hade två över varandra liggande bärytor, som voro böjda vid ändarna och voro så förbundna med varandra att de tillsammans bildade en ellips. Baktill fanns en stjärtcell av samma ellipsform, och hela apparaten, som vilade på fyra stycken pontoner, skulle drivas av tvenne framtill anbragta propellrar som fingo sin kraft från en 24 hästars motor. Blériot lyckades emellertid aldrig höja sig från vattnet, och samma otur hade han på land, sedan han satt hjul under apparaten.

Härefter försökte Blériot sig på ett biplan av Voisintypen men uppnådde ej heller med denna maskin några resultat, och så övergick han till monoplanet. Det första var av "ank"-typen och flög sålunda med stjärten före, men när Blériot på vintern 1907 skulle försöka sig på den konsten, slogs apparaten fullständigt sönder, likväl utan att konstruktören skadades. Nu kom i stället "Blériot V" till världen, en apparat av Langley-typen, med två par bärytor, anbragta bakom varandra i samma plan på flygkroppen. Sidostabiliteten, som alltid varit ettsvårt problem för dessa tiders konstruktörer, sökte Blériot erhålla automatiskt genom att rikta bärytorna V-formigt uppåt. Med denna maskin gjorde han flera lyckade flygförsök, som dock gingo över mycket korta distanser. Blériot trodde, att felet berodde på en för klen motor, och så inmonterade han den starkaste han kunde få tag i, på hela 60 hkr. Men denna visade sig däremot för kraftig och vid första flygförsöket störtade apparaten till marken, dock utan att nämnvärt skadas.

Men Blériot höll ut i sina strävanden att framställa ett användbart flygplan och sommaren 1908 gjorde han med en ny typ, n:r 6 i ordningen, i närvaro av officiella kontrollanter en flygtur på 600 meter på 47 sekunder. Även denna maskin kvaddades emellertid och fyra till delade samma öde innan Blériot kunde ge bekräftelse på det gamla ordspråket: trägen vinner. Men så producerade också Blériot, påstod man, mera vedpinnar - som det kallas att kvadda flygplan - än alla hans samtida flygplanskonstruktörer tillsammans tagna.

Betecknande är vad Blériot själv sade om dessa sina olyckor:

"En person som håller huvudet kallt under ett olyckstillbud med ett flygplan är inte i synnerlig grad utsatt för att själv råka illa ut. Det enda han har att göra är att uteslutande tänka på sig själv och inte på maskinen. Han skall inte bry sig om att försöka rädda båda två."

-- Det berättas också att han en gång under en störtning kastat sig upp på en av vingarna och därigenom mildrat stöten för sig själv medan maskinen gick all världens väg.

År 1909 följde så flygframgångarna slag i slag. De började med att han den 4 juli gjorde en flygtur på 50 minuter över flygfältet vid Juvisy med sin maskin n:r 11 och den 13 i samma månad en "överlandsflygning" från Étampes till Orléans under officiell kontroll. Klockan 4,45 på morgonen skedde uppstigningen vid lantgården Mondésir, söder om Étampes, och vägen togs förbi Monnerville och Angerville över järnvägen Paris-Orléans, på vilken just ett expresståg passerade. Här nedsteg Blériot på ett fält i överensstämmelse med det förut uppgjorda programmet, men höjde sig åter efter 11 minuter och fortsatte färden över slottet Gaillard, kvarnen vid Artenay, slottet Auvilliers och byn Croix Briquet samt nedsteg 15 km. från Orléans och inom den rayon av 1 km. från det i förväg bestämda målet som var medgiven. Färden hade med uppehållet tagit 56 min. 10 sek., och den tillryggalagda vägen var 42 km. Härmed hade Blériot vunnit Franska Aeroklubbens Prix du Voyage" på 14000 francs.

Innan denna maskin, som verkligen syntes vara flygduglig, kom till, hade Blériot emellertid ännu en gång försökt sig på biplanstypen. Detta väckte stor uppmärksamhet enär han hittills varit en absolut anhängare av monoplanet och konstruerat icke mindre än 10 stycken sådana. Detta hans infall berodde nog på Wilbur Wrights stora framgångar med sitt kända biplan vid Le Mans hösten 1908. Blériots nya biplan påminde även om Wrights genom bärplanens låga höjd från marken. Hela apparaten visade sig likväl för svårstyrd, så att Blériot snart övergav åsikten om biplanets fördelar framför monoplanet.

Maskinen n:r 11, som var Blériots första verkligt lyckade konstruktion, hade en spännvidd av 7,8 meter och en längd av 7 m. Vinghalvorna voro fästa vid övre kanten av flygkroppen - fuselage hette det på den tiden - som hade formen av ett liggande, baktill avsmalnande prisma i fackverkskonstruktion. Endast främre delen av flygkroppen var överdragen med väv. Motorn utgjordes av en 3-cylindrig Anzani på 25 hkr. Sidostabiliteten vid svängar upprätthöll Blériot med en egen konstruktion. Den bestod av tvenne s.k. lättvingar, en på vardera ytterkanten av stabilisatorn. Dessa lättvingar kunde antingen regleras gemensamt upp och ned och fungerade då som höjdroder, men dessutom kunde de manövreras som vanliga skevningsroder vid kurvflygning. Styransordningen för dessa bestod av en vertikal hävstång, som vilade i en s.k. kardansk upphängning på botten av sittrummet, varigenom den kunde röras i alla riktningar. Ovaför kardanupphängningen var ett halvklot av metall fäst kring hävarmen, och från fyra diagonalt motsatta punkter på detta voro styrlinorna till lättvingarna fästa. Förde man styrspaken framåt, verkade lättvingarna som höjdroder och maskinen steg uppåt, och vid motsatt förfarande sänkte sig flygplanet. Om man åter förde styrspaken åt endera sidan erhöll man den erforderliga skevningen för kurvflygning. Blériot hade först en s.k. köl anordnad ovanpå den ställning, som uppbar stagen till vingarna, men som den visade sig hindersam vid vändningar, borttogs den.

Blériots lilla monoplan, som hade en bäryta av endast 14 kv.-meter, kunde även tåla vid en större belastning än föraren ensam. Den 2 juni 1909 hade han sålunda flugit med en passagerare och den 12 i samma månad lyckades han till och med flyga med två passagerare ombord. Han bevisade därigenom, att det vid denna tidpunkt förhållandevis instabila monoplanet vid viss hastighet var i stånd till att ådagalägga en tillfredställande bärförmåga.

Vid tidpunkten för Blériots nämnda lyckade flygningar i juni 1909 hade emellertid Daily Mail utfäst ett pris på 18 000 kronor till den flygare som först lyckades "krossa" Kanalen antingen från fransk eller engelsk sida. Förutom av äran att bli den förste som flugit över Engelska kanalen, lockades Blériot av Daily Mails pris jämte andra utfästelser på över 20 000 francs, och han gjorde därför noggranna förberedelser och träningsflygningar för att kunna vara säker på sin sak. När han så tyckte sig mogen att företaga hoppet, fann han före sig den engelska sportflygaren Hubert Latham. Vid halv 7-tiden på morgonen den 19 juli gjorde Latham sitt Antoinettemonoplan startklart från en hög klippavsats vid Calais, och något senare svävade han fram över Kanalen på 125 meters höjd. Färden varade emellertid icke så länge, ty då han stigit till 1000 meters höjd började motorn krångla och Latham måste göra en nedstigning, som blev berömd för den skicklighet varmed den utfördes och kanske ännu mera för den kallblodighet engelsmannen visade under densamma. När den eskorterande torpedjagaren "Harpon" påträffade flygplanet flytande på vattnet 12 kilometer från franska kusten, satt Latham med benen upplagda över sittrumskanten för att inte bli våt om fötterna och rökte helt lugnt en cigarrett!

Två dagar senare kom så Blériot till Calais fast besluten att lyckas bättre än Latham. Han dröjde emellertid med starten i fyra dagar och iakttog under denna tid de meteorologiska förhållandena vid Kanalen för att få klart för sig den lämpligaste tidpunkten på dygnet för Kanalflygningen. Så förklarade de sakkunniga att vädret sannolikt skulle bli fint på morgonen den 25 juli, och när Blériot vid halv 3-tiden på natten steg upp, fann han att det praktiskt taget rådde fullkomlig stiltje, varför han beslöt våga försöket.

Strax efter halv fem tog Blériot plats i förarsätet och gav sig i väg under en obeskrivlig stämning hos de kvarvarande. För att rätt förstå vilken djärv expedition han gav sig ut på, bör man komma ihåg, att det betraktades nästan som en lycklig slump om man kunde få den tidens motorer att rusa oavbrutet i 10 - 15 minuter. Och här fordrades det minst 25 minuters gång

På 60 meters höjd flög Blériot över dyner och telegraftrådar ut över Kanalen. Om överfärden gav pionjären själv följande skildring:

"I den klara, svala morgonluften svävade jag ut över havet. Min maskin gjorde 68 kilometer i timmen, och då de eskorterande fartygen inte kommo upp till mer än 42, hade jag snart förlorat dem ur sikte. Jag gick på 500 meters höjd. Efter något mer än tio minuter förlorade jag orienteringsförmågan, men strax därefter såg jag Dovers hamn, som jag styrde mot. En regnskur piskade mig i ansiktet och samtidigt började vinden friska i. Jag kände rätt obehagliga stötar och vagnningar i monoplanet och var nästan beredd på att bli tvungen att gå ned innan jag nådde land. Jag jämkade med rodret så gott jag kunde, men det hjälpte knappast. Monoplanet steg och sjönk och krängde åt sidorna på ett sätt som jag aldrig varit med om förut. Varje ögonblick väntade jag att maskinen skulle kantra.

Äntligen ser jag fasta marken under mig, men i detsamma slungas maskinen hit och dit, utan att jag förmår behärska den. Jag beslutar att gå ned, sänker planet, kanske något för hastigt, och en del av landningsstället krossas. Jag sitter stilla kvar i maskinen en stund och känner mig ganska förvirrad. Det här var förvisso ganska påfrestande."

Några män kommo springande fram mot maskinen, och fastän morgonen var mycket kall funno de Blériot badande i svett.

27 minuter och 21 sekunder tog det Blériot att utföra detta stordåd och han mottogs av stora folkmassor, som hänfödda hälsade honom. Och många flygentusiast jublade och sade med en blick på framtiden: "Vad skola icke våra barn och barnbarn få se! Kanske komma de att uppleva den dag då man flyger över Atlanten." -- Redan efter tio år var denna framtidsdröm fullbordad.

I Paris talade man länge endast om Blériot och den patriotiska hänförelsens böljor gingo höga. Man beredde honom en glänsande välkomsthyllning, då han återkom till Paris och tidningen *Matin* inköpte den historiska flygmaskinen och skänkte den till franska staten. Vid såväl start- som landningsplats restes minnesmärken över den första Kanalflygningen.

Det var emellertid icke allenast ära - bl.a. blev han riddare av Hederslegionen -- Blériot vann på sin Kanalfärd. För att han skulle starta under den stora flygveckan i Reims samma höst erhöll han 50 000 francs, vidare 50 000 mark för sitt deltagande i var och en av de därpå följande flygveckorna i Berlin, Köln och Frankfurt samt åter 50 000 francs vid flygveckan i Juvisy, vartill kommo de stora prissummor han inhöstade under själva deltagandet. Hundratals beställningar av Blériotmonoplan av Kanaltypen -- samma typ som "flygbaron" Carl Cederström sedermera lät oss få beundra i luften över Gärdet -- inströmmade också, varför Blériot måste helt draga sig från de officiella flygfälten för att uteslutande kunna ägna sig åt flygplanstillverkningen vid sina fabriker i Surésnes. Dessa ha alltjämt utvidgats och äro nu bland de äldsta och främsta i världen med de flesta konstruktionstyperna avsedda för det militära flyget. Blériot anlade även flygskolor i Buc, Étampes och Pau, från vilken sistnämnda skola Sveriges första flygare baron Carl Cederström utexaminerades i juni 1910. Av dessa berömda flygskolor är den vid Buc ännu i verksamhet.

Vid början av världskriget gjorde sig Blériots förbättrade Kanaltyp bra gällande som militärflygplan. Man hade icke så stora anspråk då, men så småningom stegrades fordringarna på krigsflygplanen och Blériot tog sig därför an med att konstruera nya typer. Samtidigt övertog han den franska flygmaskinfirman SPAD:s verksamhet och det var mest under namnet Spad-flygplan som Blériots maskiner gjorde sig bemärkta under kriget. Under kriget 1914 - 1918 tillverkade firman icke mindre än 18 flygplan om dagen. Efter detsamma har Blériots-Aéronautique, som firman numera kallas, utsläppt ett hundratal märken såväl militär- som trafikflygplan med en till fyra motorer. En av firmans mera kända typer under senaste år är långdistansmonoplanet "Blériot 110", som har en spännvidd av $26\frac{1}{2}$ meter och är utrustat med 650 hkr:s Hispano-Suiza-motor. Med detta Blériotmonoplan, som har en marschhastighet av 210 km. i timmen, slogo fransmännen Bossoutrot och Rossi den 23 - 26 mars 1932 världsrekord i distans i slutet krets med icke mindre än 10601 km. och Rossi tillsammans med Codos satte med detta flygplan även världsrekord i distans i rät linje utan mellanlandning med 9 300 km., när de den 5 - 7 augusti 1933 flögo från New York över Atlanten till Rayak i Syrien. Blériotmaskinerna ha sålunda visat sig fortfarande vara bland världens främsta. Med en annan av senare dagars konstruktioner, "Blériot 127", var det som mästaren själv, nu grand old man bland Frankrikes flygpionjärer, på 20-årsdagen av sin Kanalflygning den 25 juli 1929 upprepade densamma från Calais till Dover och vidare till Croydon, där stora festligheter voro anordnade till hans ära. Men den gången behövde Blériot inte svettas, ty då satt hans landsman Bossoutrot, vid spakarna.



A D R E S S L I S T A

" O L D T I M E R S Ä L L S K A P E T "

Inge Ahlin, Swederusgatan 11, 733 00 Sala
Jan Andersson, Ringgatan 4E, 260 70 Ljungbyhed
Lars-Åke Andersson, Hembyggarvägen 9, 416 76 Göteborg
Bo Andreasson, Långströmögatan 2A, 417 25 Göteborg
Lennart Backman, Årbygatan 17A, 633 45 Eskilstuna
Olle Blomberg, Bo, 690 70 Pålsboda
Gusten Björk, Vikingavägen 9, 703 65 Örebro
Per Björklund, Näsbydalsvägen 8, 183 31 Täby
Ernst Börjesson, Pl 45557, 705 90 Örebro
Bror Eimar, Gransångargatan 18, 724 71 Västerås
Hans Eklund, N:a Kyrkogatan 14E, 871 Härnösand
Lennart Flodström, Uppegårdsvägen 72, 444 00 Stenungsund
Örjan Gahm, Andebodavägen 367, 175 43 Järfälla
John Hagedahl, Hagavägen 10^L, 171 53 Solna
Lennart Hansson, Sigurdsgatan 15, 214 65 Malmö
Olle Hillerström, Klaravägen 20, 691 00 Karlskoga
Sven Hjert, Färegatan 6A, 280 63 Sibbhult
Anders Håkansson, Fosie Boställe ,213 63 Malmö
Nils Erik Hägglund, Emausgatan 3B, 722 24 Västerås
Ebbe Jensen, Selmedalsvägen 56 nb, 126 55 Hägersten
Thomas Johansson, Ankaregränden 1, 222 51 Lund
Rune Johansson, Annelundsgatan 6, Dagsberg, 605 90 Norrköping
Uno Johansson, Broddesgatan 5, 285 00 Markaryd
Östen Karlsson, Norra Hamngatan 42, 932 00 Skelleftehamn
Lennarth Larsson, Dalvägen 56, 183 41 Täby
Per-Olof Larsson, Ljungmovägen 4, 692 00 Kumla
Pelle Lidén, Kobbegården 17, 436 00 Askim
Sven-Olov Lindén, Hovstavägen 15, 703 63 Örebro
Mats Ljungberg, Skebokvarnsvägen 160, 124 35 Bandhagen
Ulf Marksten, Högbovägen 1 R, 222 31 Lund
Per Nilsson, Pl 440 65 Klädesholmen
Lars G. Olofsson, Grevegårdsvägen 56, 421 61 V:a Frölunda
Sven Ohlsson, Ortvägen 41, 611 00 Nyköping
Allan Persson, Box 51, 890 26 Moliden
Sten Persson, St. Sigridsgatan 7, 223 50 Lund
Peter Pelikan, Irisgatan 10 703 53 Örebro
John Pettersson, Vallgatan 23B, 281 00 Hässleholm
Kurt Pettersson, N.Bråten, 691 00 Karlskoga
Ove Pettersson, Gånglåten 25, 421 46 V:a Frölunda
Rolf Sundin, Baldersvägen 56, 852 50 Sundsvall
Roland Sundqvist, Norr Mälarstrand 60, 112 35 Stockholm
Inge Sundstedt, Ytterbacka, 780 43 Djurmo
Yngvar Wallengren, Vildanden B 516, 222 34 Lund
Lennart Widh, Rönnebergavägen 24 C, 214 00 Eslöv
Jan Zetterdahl, Gribbyvägen 48, 163 59 Spånga