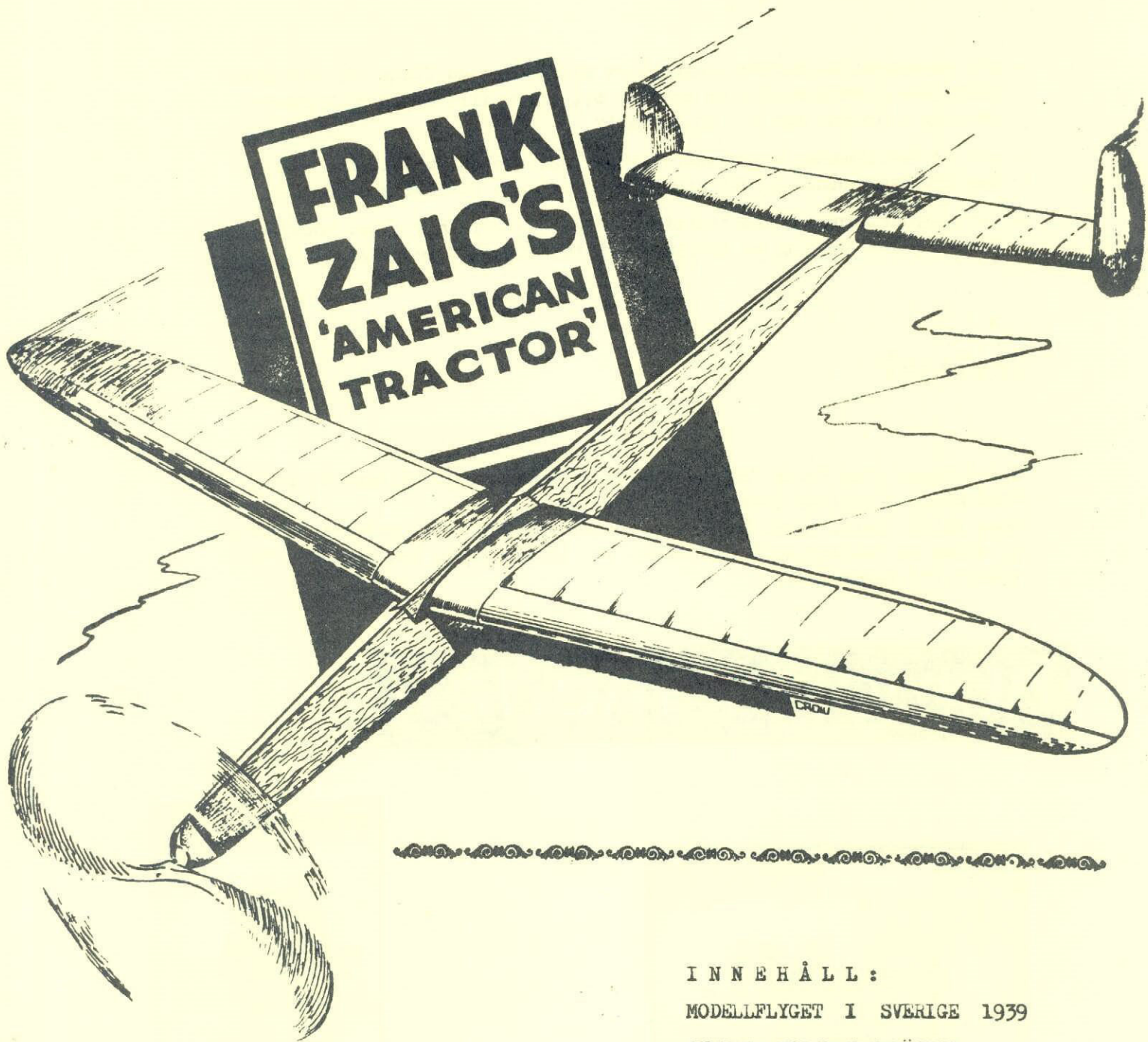


# "OLDTIMER"

Specialtidskrift för modellflygare



INNEHÅLL:

MODELLFLYGET I SVERIGE 1939

SVENSKA MODELLFLYGBÖCKER

RITNINGSBANKEN

POSTÄFLINGEN

AMY & JIM MOLLISON

Nr. 1 1975

"OLDTIMER" - Organ för "Oldtimer-sällskapet" .

Red. Sven-Olov Lindén, Hovstavägen 15, 703 63 Örebro

Tel 019/ 18 21 79. Postgiro 55 09 16- 1

## Redaktören tycker....

- att gensvaret på Posttävlingen blev klen. Men nu finns väl ett antal påbörjade oldtimermodeller som bör bli klara till årets "Oldtimer"-tävling i Örebro den 9 - 10 augusti?
- att de amerikanska byggsatserna till .020 replica modellerna var en angenäm överraskning, väl utvalt material och förnämlig stansning.
- att synpunkterna på debattartikeln i nr 3 - 1974 har givit underlag för en modernisering av tävlingsreglerna för oldtimermodeller.

## Omslaget

visar denna gång Frank Zaic's "American Tractor". Teckningen är lånad från "The Model Aeroplane Constructor" May 1938.

Inge Ahlin, Sala, sände kopior av teckningen och av de sidor i tidningen på vilka en fullskaleritning fanns. Ev. intresserade kan kontakta "Oldtimer" för Xerox-kopior.

## humor i modell







Förslaget i senaste numret (3-1974) av "Oldtimer" om regeländringar har givit reaktioner från några medlemmar. Så här skriver Sten Persson i Lund:

"Införandet av fler klasser inom en tävlingsgren är alltid diskutabelt, men de i OT föreslagna tilläggen vill jag gärna stödja. Speciellt klass F har jag efterlyst eftersom jag är säker på att klass E aldrig får någon större uppslutning i det här landet a) eftersom vi inte har någon tävlingstradition med dessa modeller b) p.g.a. sårbarheten hos så stora modeller som det här i regel blir fråga om. Beträffande den senare punkten har jag själv erfarenheter från flygning med min Zephyr. Trots att jag har tillgång till relativt stora fält blev var och en av de c:a ett dussin friflygningar jag gjorde med Zephyren till traumatiska upplevelser.

Visst kan man hålla sig inom ett ordinarie fält om man flyger med 5-10 sek. mortid, men en sådan här stor "gasser" ska upp på höjd för att komma till sin fulla rätt, men då blir ju även flygsträckorna därefter. Detta gäller naturligtvis alla FF-modeller, men 2-meters pinnabyggen är ju inte precis vad man har tid att massproducera och därför valde jag att förse min Zephyr med radio. Sedan i våras har jag flugit den många timmar med sidoroder + trottel och nu har jag även försett den med höjdroder. Med en dämpad Mach-II diesel + 11x4 propeller flyger den mycket majestätiskt (fast milt konstflygduglig på full trottel) och även (för)hårdade radioflygare har glömt sina multi-bomber en stund för att titta på min flygande anakronism!

För att återgå till OT-reglerna så tror jag att vi skulle kunna ha mycket skoj med de föreslagna 40-talsknarrarna, försedda med gamla dieslar som Mills 1,3 cc, G.P. 1,5 cc, Johansson-dieseln etc. Men: var skaffa ritningar?? Som du nog sett i pressen så har jag sökt och annonserat efter ritning till FLYG-44, men inget resultat. Jag har de numren av FLYG där den går som konstruktionsserie så om man bara fick tag i en 3-plansskiss så skulle man med en del experienced guessing kunna få ihop en användbar ritning. Känner du till någon sådan?"

Nej, det gör jag inte. Ett försök att få kontakt med Björn Karlström, "Agaton" (brev och provex. av "Oldtimer") har ej givit ens ett svar.

Örjan Gahn vill behålla den gamla klassindelningen i G-klasserna. Han skriver:

"Ditt förslag till ny klassindelning för G-kärror kan jag inte stödja. Sätter man gränsen vid 70 cm spännvidd får ju inte Tip-Top, Kungsörnen, Termik III och allt vad de heter tävla i den klassen, och ritningar på 70-kärror är väl inte så lätt att få tag på. Inte heller Wakefield i vintage uppskattar jag helt, eftersom 1951 skedde en regeländring som innebar att kroppslängdsregeln ersattes av 65 cm<sup>2</sup> kroppstvärnsnitt och 12,5 - 13,5 dm<sup>2</sup> vingyta ersattes av 17 - 19 dm<sup>2</sup> baryta, fast å andra sidan är det dåligt med ritningar på svenska modeller från tiden före 1951. Stark och Blomgren vann ju 1951 resp. 1952."

Telefonkontakt med Nils-Olof Gustavsson i Skara och samtal med Hans-Bertil Trygg i Örebro har givit synpunkter på S-klasserna. Båda dessa är positiva till en framflyttad tidsgräns till 1945-46 för segelmodellerna.

Årets "oldtimerklasser" skulle då komma att bli:

#### Gummimotor:

Kroppsmodeller konstruerade senast 31/12 1942.

Klass A2	0 - 50 cm spv
B2	50 - 75 cm spv
C2	75 - 100 cm spv

#### Wakefieldmodeller:

Klass D	(1928 - 1942)
"Vintage"	(1943 - 1952)

forts. sid. 4.

## Svenska modellflygböcker

Alseby, G.:	"Vi modellflyger 1"	Faktahäfte	(13 sid.)	1972
Alseby, G.	"	Studiehäfte	(27 sid.)	1972
Alseby, G.	"	Lärarhandledning	(8 sid.)	1972
Alseby, G.	"Vi modellflyger 2"	Faktahäfte	(24 sid.)	1973
Alseby, G.	"	Studiehäfte	(16 sid.)	1973
Dolfus, W-Degen, A.	"Modellflygboken" (övers.)		(139 sid.inb.)	1947
Eriksson, N.	"Flygplansmodeller"		(45 sid.)	1921
Flensted-Jensen, K.	"Bygg själv och lär andra" (övers.)		(96 sid.inb.)	1946
Isacson, S.	"Modellplankonstruktion"		(125 sid.)	1947
Isacson, S.	"Hur man konstruerar modellflygplan"		(110 sid.)	1956
Jangö, J.	"Allt om Hobby"		(144 sid.inb.)	1965
Jangö, J.	"Hobbyboken" 1967, 1968, 1969, 1970.			
Jangö, J.	"Teknik och Hobby" 1971, 1972, 1973, 1974, 1975.			
K.S.A.K.	"Svenska modellflygregler"		(32 sid.)	1961
Lundqvist, P.	"Radioflygboken"		(206 sid.inb.)	1973
Martin, H.	"Modellplansflygning" 2 uppl.		(108 sid.inb.)	1936
Palmgren, A.	"Handbok för byggare av gummitomotor- drivna modellflygplan"		(32 sid.)	1936
Pettersson, K.A.	"Gamen 25 år" Jubileumsskrift		(9 sid.)	1967
Rosenberg, T.	"Allmänna modellflygstudier"		(138 sid.)	1958
Rydholm, Y.	"Hobbyboken" 1966			1966
Sundstedt, C.G.	"Att vara modellflygledare"		(40 sid.)	1973
Sundström, L.	"Hobbyboken" 1943, 1944, 1945, 1946, 1947-48, 1949, 1950, 1951 1952, 1953, 1954, 1955, 1956, 1957, 1958, 1959 1960, 1961, 1963, 1964, 1965.			
Sundström-Krause-Valanti:	"Skalamodellbygge"		(64 sid.)	1946
Stark-Sundström :	"Modellflyghandboken"		(64 sid.)	1945
Sundqvist, R.	"Modellflyg" 1:a uppl		(197 sid.inb.)	1969
Sundqvist, R.	"Modellflyg" 2:a uppl		(200 sid.inb.)	1973
Wentzel, S.	"Modellflygets ABC" 31-40.000 uppl.		(32 sid.)	1941
Vingarna	"1935 - 1945 Jubileumsskrift"		(20 sid.)	1945

Denna förteckning gör ej anspråk på att vara fullständig. Det är bara det egna bibliotekets svenska avdelning jag räknat upp. Om någon av läsarna har fler titlar att bidra med är jag tacksam. Det lär bl.a. finnas en större bok av Arvid Palmgren. Vad heter den, när och var trycktes den?

forts.från sid. 3 "DEBATT"

Segelmodeller:

konstruerade senast 31/12 1946.

Klass S1 0 - 100 cm spv  
S2 100 - 150 cm spv  
S3 150 - 250 cm spv

Motormodeller:

Klass E Motorer upp till 10 cm<sup>3</sup>  
Konstruerade senast 31/12 1942  
Klass F Motorer upp till 2,5 cm<sup>3</sup> 1943 - 1946  
Klass .020 Motorer upp till .020 cu.in.





# MODELLFLYGGET

## I SVERIGE

### 1939

#### I Eskilstuna

Intresset för modellflyg växte allt mer. Dagstidningarna underhöll läsekretsen med reportage och notiser. I Eskilstuna hölls en utställning av segel och modellflygplan. Citat ur "Folket" 12/5 1939:

"Modellerna fånga kanske dock det största intresset. Man måste falla i högaktningfull beundran inför det makalösa finsnickeri, som ligger bakom tillkomsten av de diminutiva luftfarkosterna. Ett oändligt intresse och tålmod -för att nu inte tala om talangen- avspeglar sig i varje detalj. Oswald Eklövs kollektion dominerar. Det stora flertalet av hans arbeten är faktiskt rena rama konsthantverket. In i minsta finess har han kopierat de stora planen, och här måste man om någonsin ta fram den verkliga skarpblicken för att få del av allt. Byggnadsmaterialet till dessa modeller är liksom i fråga om luftmodellerna balsa, ett träslag, som är flera gånger lättare än kork."

Veckan efter utställningen hölls en tävling på Ekebyfältet vid Eskilstuna. Blåsten var stark och försvårade flygningarna. Tävlade "utifrån" tog 12 av de 17 priserna.

A1.	1. Jörgen Svensson, Eskilstuna	6,7 s.	C2.	1. Oswald Eklöf, Eskilstuna	99,1 s.
	2. Bengt Dahlström, -"-	5,7 s.		2. K-E Landegren, Västerås	72,1 s.
A2.	1. Arne Heine, Stockholm	104,9 s.	D2.	1. Algot Andersson, Karlskoga	99,8 s.
	2. Erik Wessman, -"-	61,3 s.		2. Oswald Eklöf, Eskilstuna	78,0 s.
B2.	1. K-E Landegren, Västerås	179,1 s.			
	2. K-H Ohlsson, Stockholm	81,3 s.			

#### I Gävle

Gästriklands första officiella mästerskap hölls den 7 maj på Valboslätten strax utanför Gävle. Ca 1.500 personer hade kommit för att bese tävlingarna.

Gästrikemästare i de olika klasserna blev:

A1.	Mats Aurosell, Hofors	22,9 s.	B2.	Karl Fors, Storvik	1.03,6 s.
A2.	A.E. Nilsson, Sandviken	14,1 s.	C2.	Eric Lind, Hofors	2.55,8 s.
B1.	A.E. Nilsson, Sandviken	30,3 s.	D2.	Eric Berglund, Hofors	2.08,6 s.

#### I Värmland

Mfk Falken i Arvika arrangerade den 5 mars modellflygtävling på Kyrkviken. Ett 20-tal tävlande från väst-Värmland deltog. Kampen gällde två vandringspris. I stavmodellklassen vann Erik Lundgren, Brunskog, på 0.57,9s. före Stig Ohlsson, Brunskog, tid 0.28,5. Kroppsmodeilklassen vanns av Levi Gustavsson, Arvika, medeltid på tre flygningar 1.07,7 före Gunnar Gustavsson, Glava, 1.05,2.

#### I Stockholm

Folkskoledirektionen i Stockholm ordnade en kurs, under första delen av året 1939, för ett 20-tal slöjd- och folkskollärare. Ledare var folkskollärare Paul Rönne.

Syftet var att lära ut hur man bättre tar vara på elevernas intresse genom att låta dem bygga modellflygplan.

En liknande kurs hade hållits före jul för ett 20-tal läroverkslärare, och en sommarkurs planerades till Näs slöjdseminarium.

Forts.nästa sida

## Vingarna

Vingarna ordnade under första halvåret en lagtävling mellan klubbmedlemmarna för att öka tävlingsverksamheten. 10 lag deltog och efter tre etapper hade följande slutställning uppnåtts:

- |                                                                           |            |
|---------------------------------------------------------------------------|------------|
| 1. Arne Blomgrens lag (Arne Blomgren, Gunnar Holmer, Anders Hård)         | 3.843,5 s. |
| 2. Bengt Blomgrens lag (Bengt Blomgren, Harald Schröder, Gunnar Schröder) | 3.554,8 s. |
| 3. Åke Roggentins lag (Åke Roggentin, Karl H. Olsson, Harry Nilsson)      | 2.389,6 s. |

## FIB:s Modellflygklubb

Modellflyget hade nu blivit var mans egendom. FIB:s Modellflygklubb betydde mycket för att sprida intresset och kunskapen. Ytterligare en Rikstävling utlovades och många uttagningstävlingar skulle komma att hållas. 22 dagstidningar ställde upp som medarrangörer: Avesta Tidning; Eskilstuna Kuriren; Dala Demokraten, Falun; Ny Tid, Göteborg; Hudiksvallsposten; Höganäs Tidning; Klippans Tidning; Östgöta Tidningen, Linköping; Arbetet, Malmö; Mariestads Läns-tidning; Sala Allehanda; Sandvikens Tidning; Västanfors-Fagersta Tidning; Engelholms Tidning; Sundsvalls Tidning; Söderhamns Tidning; Sölvesborgs Tidning; Gotlands Folkblad, Visby; Aurora, Ystad; Östersunds Posten; Hallands Posten, Halmstad; Nya Norrland, Sollefteå.

## Uttagning till 1939 års Rikstävling

Uttagningarna till årets "Rikstävling" hölls på över 20-talet platser runt om i landet.

Tävlingarna i Stockholm blev som vanligt bäst bevakade och från dem rapporterades:

Regn på morgonen den 4 juni avskräckte en del tävlande och publik. Sol och värme kom åter och skapade talrika uppvindar. För första gången tillämpades maxtid. Detta drabbade Olle Lindh, hans första flygning var på blygsamma 12 sek. men i andra blev det 12.01 min., tyvärr försvann hans modell och han kunde ej göra sin tredje start.

Börje Stark nådde 10 min. på trimning men lyckades ej så bra i tävlingen. Sune Stark segrade med serien 2.22,0 + 1.03,8 + 5.49,8 = 3.05,2 i genomsnitt.

De unga flygarna från skolklasserna uteblev till stor del, endast Gunnar Holmer, 14 år lyckades bra och blev 10:e i stora klassen.

De tio bästa blev:

- |                       |             |                   |             |
|-----------------------|-------------|-------------------|-------------|
| 1. Sune Stark         | 3.05,2 min. | 6. Börje Stark    | 1.55,7 min. |
| 2. Gunnar Magnusson   | 2.58,5 -"-  | 7. Åke Roggentin  | 1.37,0 -"-  |
| 3. Karl Herman Olsson | 2.29,5 -"-  | 8. Eugen Semitjov | 1.31,7 -"-  |
| 4. Arne Heine         | 2.24,2 -"-  | 9. Sverker Blom   | 1.22,3 -"-  |
| 5. Olle Lindh         | 2.04,3 -"-  | 10. Gunnar Holmer | 1.21,9 -"-  |

I finalen som skulle komma att hållas den 26 - 27 aug. på Gärdet blev reservmodeller tillåtna.

Som ett fint extrapris utlovades en flygresor t.o.r. Stockholm - Köpenhamn.

forts. sid. 7.

## The World of Model Aircraft

En praktbok om hela modellflygvärlden! 260 x 200 x 25 mm, 260 sidor, 32 sidor i färg och över 200 i svart-vitt.- Guy R Williams: "The World of Model Aircraft" £ 3.95

Genom The Aviation Bookshop, 656 Holloway Road, London N19 3PD. beställde jag mitt exemplar. Det blir mycket, mycket billigare så än att försöka få den i en svensk bokhandel. Pris med porto £ 4.20. Pundet är ju i dag ca 9.50 kr. Beställ en check på bank och sänd din order till "The Aviation Bookshop".

The Aviation Bookshop



## Svenska laget för till Liège för att försvara vandringspriset.

Laget, som bestod av bröderna Arne och Bengt Blomgren, pokalförsvaren Gunnar Magnusson och lagledaren Sven Wentzel, reste med bil (Wentzels DKW -39!) via Danmark och Tyskland.

Söndagen den 18 juni sken solen från en strålande klar himmel och termikflygningar skulle komma att avgöra utgången. Belgien och Frankrike ställde upp med fulla lag, 6 man medan Sverige hade endast 4.

Förste startande var belgaren de Neck som fick sin modell i termik där den steg och försvann i molnen efter 37.21 min. Andre man som startade var Arne Blomgren och hans flygning blev en upprepning av föregående start 23.40 min. Arne var den ende av svenskarna som fick en ordentlig "tufflygning". Wentzels andra start gav 7.04 min. medan Bengt Blomgrens starter var medelmåttiga och Gunnar Magnusson ej alls kom med i protokollet då han totalkvadade före tävlingen.

Fransmännen var speciellt lyckliga då de uppnådde 5 termikflygningar och kunde ta hem en överlägsen lagseger.

Individuella resultat:

1. P.de Neck, Belgien	37.21,0	--	--
2. R. Chabot, Frankrike	31.05,2	--	--
3. J. Roussel, --	29.59,3	1.37,2	4.21,2
4. G. Bougueret --	1.55,7	24.14,2	--
5. A. Blomgren, Sverige	23.40,0	--	--
6. R.de Jaeger, Frankrike	0.03,0	1.25,8	15.54,8
7. A. Vincre, --	1.18,1	15.44,0	--
8. e. Clasens, Belgien	0.22,0	9.15,0	--
9. S. Wentzel, Sverige	1.40,0	7.04,8	1.59,2
10. P. Faniel, Belgien	1.27,0	2.00,6	4.49,0
11. B. Blomgren, Sverige	2.04,0	1.34,0	2.54,0
12. H. Tournadre, Frankrike	2.08,0	1.38,2	1.28,6
13. E. Oganessoff, Belgien	0.46,0	1.32,8	1.59,0
14. R. Clasens, --	1.53,6	1.29,0	1.33,0
15. A. van Wymersch, --	1.02,6	1.01,0	1.26,8
16. G. Magnusson, Sverige	--	--	--

I ett referat av tävlingen i "Le Meuse" den 19/6 låter det så här:

"Man beundrade mycket sportsmananda hos de deltagande svenskarna, vilka anlät med bil från sitt land och presenterade sig iklädda korrekta vita overalls, prydda med deras klubbs emblem, och vilka genom sitt uppträdande och sin älskvardhet charmerade alla."

forts. i nästa nr.

## Chandler Engineering Co.

Miniature Engine Specialists



7858 FARRALONE AVENUE  
CANOGA PARK, CA. 91304  
PHONE 213 340-7695

Chandler Engineering Co. specialiserar sig på att konvertera moderna glödstiftsmotorer till tändstiftsdito. De utför även konverteringar av andra motorer om du tar kontakt med dem.

Deras "Black Knight" motorer är verkligen snygga och prisvärda om man räknar med att de levereras kompletta med tändspole, kondensator och tändstift. Motorerna är baserade på OS Max delar. Vevhusen är mycket snygga i svart krymplackering i övrigt alla delar polerade.

Motorerna är i USA godkända som oldtimermotorer i tävlingssammanhang, och för den som vill ha en tändstiftsmotor för att flyga en oldtimermodell eller bara för nöjet att ha en tändstiftsmotor så är de ju lämpliga alternativ.

De finns i följande storlekar: (.10) 1.8 cc; (.15) 2.5 cc; (.25) 4cc. Priserna är \$ 43.50, \$ 45.50 och \$ 49.50.



## "Mr.Oldtimer" på resa

Under hösten och vintern har "Mr Oldtimer" hunnit göra några intressanta besök hos dem som varit med förr.

Hos Örjan Gahm - Wakefieldvinnare SM -74 - i Jakobsberg fanns en utomordentligt intressant modell att beskåda. Sven Wentzels Wakefield från 1939. ! Den modell med vilken Sven W. deltog i tävlingen om Kung Leopolds Cup 1939. Planet var mycket väl bevarat, t.o.m. de båda gummimotorerna från 1939 satt kvar! Vi vågade inte dra upp trots att de ju var av förkrigs kvalitet, däremot

pillade vi litet med omkopp-laren i nosen. Den underliga tingesten saknade helt kugg-hjul. Då ena snodden löpt ut fördes den andra helt uppdrag-na motorn emot propelleraxeln och förlängde alltså stigtiden till det dubbla. Mackapären är f.ö. patenterad av uppfin-naren Rolf Bergwik. Nu var funktionen inte 100% berättade Lars Wentzel, Svens son, knappt ens 10% ! Vid ett till-fälle då Sven trimmade på Gär-det, gjorde modellen en flyg-ning på ena motorn, gled och landade på en väg. Alldeles innan Sven nådde fram hördes ett "klick" i modellen, pro-pellern satte i gång och pla-net gjorde en snygg "unassis-ted take-off"!

Örjan har nu ritat upp modellen. Ritning kan erhå-las från honom. Se f.ö. "RITNINGSBANKEN".



Modellflygare Sven Wentzel med "Flygande manen"

Strax efter nyår kunde jag och Örjan besöka Lars Wentzel i hans villa i Sollentuna. Lars har bevarat en hel del av sin fars gamla modeller t.ex. "Höken"- en hårdträmodell med sidenklädsel, skyltmodellerna till "Kungsörnen", byggd av Åke Roggentin och "Tip-Top IV" Sune Starks konstruktion. Där fanns även en del andra av Sven Wentzels Wakefieldbyggen, t.ex. en helplankad strömlinjeformad kropp och ett par propellrar av bakad plywood. Dessutom har Lars tagit vara på sin fars omfattande klipparkiv med tidningsnotiser från åren 1933 - 1939. Ett generöst erbjudande till "Mr Oldtimer" att låna klippböckerna anammades och de ligger nu till grund för den källforskning som kan bedrivas för att belysa "Modellflyget i Sverige".

En ny Stockholmsresa förde "Mr Oldtimer" till Sune Stark legendarisk modellflygveteran, som var med att grunda "Vingarna" 1935, som var med i Wakefieldtävlingen redan 1937 och 1938.

Sune berättade att han började bygga flygplansmodeller ute i Ulvsunda tillsammans med sin vän Björn Andersson (Flodén) i början av 30-talet. Det var mycket primitiva grejor i furu, bambu och pianotråd. Alla flygningar över 15 sek. räknades som otroliga prestationer! Så kunde de köpa balsa hos Sven Wentzel som öppnat sin lilla affär inne i Stockholm 1934. Det modellflygplan som helt ändrade deras enkla försök till verkliga flygningar var den engelska byggsatsmodellen "Lincol", en fackverkskonstruktion i balsa, som lätt



kunde flyga över minuten. Sven Wentzel gav ut konstruktionen i svensk version och den blev berömd under namnet "Gladan".

Inför Wakefieldtävlingen 1937 konstruerade Björn och Sune fram en helt ny modell-typ, den s.k. Ulvsundatypen, se bl.a. "Oldtimer" nr 2 1973 och nr 2 1974.

1937 blev Sune 8:e man i tävlingen i London. I källaren fanns hans 1937 års modell bevarad liksom en hel del andra gamla modeller. Där fanns flera utvecklingsstadi-er av "Tip-Top"-modellerna och en ofullbordad kropp av samma typ som hans 1938 års Wake, som flög bort i Paris. Där blev det en 15:e plats.

Under tiden 1939 till 1945 var Sune militärflygare och hade ej tid för modellflyg, bl.a. var han med då en S16 Caproni blev nedskjuten över Östersjön.

Då kriget väl var slut tog han upp hobbyn igen och kunde 1948 lägga ännu en SM-titel till sin föregående från 1938. Då Wakefieldtävlingen togs upp igen efter kriget var Sune med i London 1949, där han kom på 53:e plats. 1950 hölls tävlingen i Jämijärvi, Sune blev då 12:e man, och året därpå kunde han på samma plats ta hem segern. Sune Stark blev 1951 den förste officielle världsmästaren, då FAI fr.o.m. det året övertagit huvud-mannskapet över tävlingen. Då tävlingen 1952 genom Sunes seger hölls i Sverige kom han på 16:e plats.

Hans 1951 års segermodell från VM i Jämijärvi var tyvärr i dålig kondition då den råkade ut för en motorsprängning för flera år sedan. Just nu finner Sune inte tid till reparation och ombyggnad, men då han så småningom kan dra sig tillbaka från sitt arbete som flygdirektör vid FOA tänker han ta upp sin ungdoms stora intresse igen.

## ÖFS Visningar

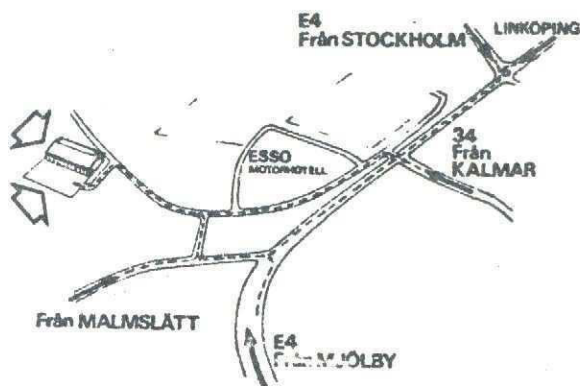
För nionde året i följd genom ÖFS för-sorg kommer DE GAMLA FLYGPLANEN i Ryd att visas för allmänheten.

### Årets visningar.

Museiförrådet i Ryd visas följande söndagar: 15/6, 3/8, 10/8, 17/8, 24/8 31/8, 7/9, 14/9 samt 21/9.

Öppet som vanligt kl 11.00 - 15.00  
Entré: Vuxna 3:-, barn (6 - 12 år) 1:-, pensionärer och ÖFS-medlemmar gratis.

## ÖSTERGÖTLANDS FLYGHISTORISKA SÄLLSKAP



OLDTIMER MODELS  
P.O. BOX 18002  
MILWAUKEE, WI 53218

**John Pond**

Old Time Plan Service

BOX 3113, SAN JOSE, CA 95156

(408) 292-3382

Sänd en dollar till resp. adresser  
för att få kataloger.



# POSTTÄFLINGEN

För att ge alla dem, som finner en resa till Örebro i augusti ej värd mödan, en chans, togs idén till en tävling på hemmaplan upp. Kanske blev chocken för stor, bara några få entusiaster vågade sig ut i det underliga vintervädret och fick sina gamla (nya) kära modeller luftade.

Följande resultat har inrapporterats:

Klass	Plac.	Namn	Modell	Resultat	Medeltid
A2	1.	S.-O.Lindén	Trim II	0.43 + 1.02 + 0.51	0.52,0
"	2.	S.-O.Lindén	Trumf	0.22 + 0.24 + 0.27	0.22,3
"	3.	Olle Blomberg	FIB	0.15 + 0.24 + 0.22	0.20,3
"	4.	Örjan Gahm	Trim II	0.14 + 0.19 + 0.16	0.16,3
B2	1.	S.-O.Lindén	Meteor	1.14 + 1.23 + 1.34	1.23,6
"	2.	Örjan Gahm	Termik III	0.32 + 0.38 + 0.35	0.35,0
D	1.	S.-O.Lindén	Korda -38	1.34 + 1.37 + 1.41	1.37,3
"	2.	N.-O.Gustavsson	Korda -38	1.12 + 1.01 + 2.31	1.28,0
"	3.	Olle Blomberg	Magnusson -38	1.11 + 1.33 + 0.43	1.09,0
S1	1.	Lars Lindén	Prince	1.07 + 0.50 + 0.59	0.58,6
	2.	S.-O.Lindén	TfA:s S-etta	0.50 + 0.52 + 0.50	0.50,6

Priser i form av ritningsreproduktioner har tillsänts deltagarna ! Förtrötts ej du lilla hop, det gives nya chanser !

## RITNINGSBANKEN.

Sedan föregående presentation av ritningar gjordes i nr 1 1973 har ytterligare ett antal gamla modeller och gamla ritningar letats fram.

Tre har aldrig presenterats i ritning tidigare. De tre är "Örebro -37" en C:2 modell med dubbelfenor och svag pilform på vingen, "SW -39" Sven Wentzels konstruktion för tävlingen om Coupe de Belgique 1939 och "Krax" den lilla kraxförsedda modell med vilken Karl-Erik Landegren vann så många tävlingar.

Följande ritningar kan beställas genom "Oldtimer":

Modell	År	Konstruktör	Klass	Spv	Ritad av
"SW -39"	1939	S.Wentzel	D	1100	Örjan Gahm
"Krax"	1944	K.E.Landegren	B:2	690	-"-
"Laban"	1938?	S.E.Truedsson	C:2	990	-"-
"Oscar"	1947	S.O.Sundberg	S:1	1000	-"-
"Örebro -37"	1937	A.Andersson	C:2	1000	S.O.Lindén
"Albatross"	1937?	A.V.Nordwaeger	D	1100	-"-
"Kurir"	1937	Vilén-Karlsson	B:2	740	-"-
"Kranich"	1941	S.Hjelmérus	S:3	1800	-"-
"Playboy S:r"	1941	Cleveland/Oslan	Replica	900	-"-

.020

### Köpes

Modellmotorer av alla slag.

Ett fåtal amerikanska tändstiftsmotorer bytes mot svenska motorer t.ex. Komet, G.P., Centra o.dyl.

100 stycken "Air Trails", "Hobbies for Young Men", "American Modeler" 1949 - 1962 .

97 stycken "Model Aircraft" 1950 - 1961.

Bytes mot "Flying Models" före 1955 eller förslag.

Ove Pettersson, Gånglåten 25, 421 46 V.Frölunda.

### TILL SALU

Äldre ex. av "OLDTIMER" finns att tillgå:

1971: nr 2.

1972: nr 1, nr 2 och nr 3.

1973: nr 2 och nr 3.

1974: nr 1, nr 2 och nr 3.

Pris 3:- / st portofritt från:

Sven-Olov Lindén, Hovstavägen 15, 703 63 Örebro  
postgiro 55 09 16 - 1.



## Amy & Jim Mollison

Texten hämtad ur : "Luftens besegrare" av Harald Martin 1934

Ett flygande äkta par, där såväl mannen som hustrun var för sig kan räknas bland världens främsta flygare, är onekligen något sällsynt i flygningens historia. Detta är emellertid förhållandet med flygarparet Mollison, där unga frun utan tvivel var den mest världsbekanta före bröllopet, hon är nämligen född Amy Johnson. Vem har inte hört talas om den unga, envisa engelskan, som inte varit mer än 90 timmar i luften och så med ens ville slå Bert Hinklers rekord på sträckan England - Australien?

Den djärvhet och sega, ja, rent av envisa uthållighet som den käckä Amy städse visat under sina storslagna långflygningar över oftast obebodda, farofyllda trakter finns nog i blodet. I hennes ådror flyter nämligen det gamla vikingablodet. Hennes farfar var dansk och hette Jörgensen, när han som sjuttonårig yngling år 1869 kom till Hull, varifrån han sedermera icke återvände till Danmark. Under många år seglade han med engelska fiskekutterar, startade sedan en egen fiskeriaffär, som han med seg ihärdighet upparbetade till en betydande import-och exportaffär. Allteftersom åren gingo blev Andreas Jörgensen så rotfast i England, att han löste engelskt medborgarskap, kallade sig Andrew Johnson och gifte sig med en ung flicka från Yorkshiretrakten. I ett lyckligt äktenskap uppväxte fyra döttrar och sex raska söner. En av sönerna, Amys far, övertog tillsammans med tre av sina bröder ledningen av den stora fiskerifirman, då den gamle Andreas Jörgensen drog sig tillbaka och flyttade ut till Bridlington. Där ute hos farmor och farfar hade lilla Amy sina gladaste dagar, då hon vild som en pojkyting fick klättra i träd och ha alla möjliga upptåg för sig. Efter skolgången fortsatte hon att studera till lärarinna vid universitetet i Sheffield, vilka studier hon avslutade med Bachelor of Artsexamen. Men därmed hade hon också tappat lusten att plugga i andra lärdom och tog i stället plats på ett advokatkontor i London. Hon brukade därvid ofta företaga utflykter till Stag Lane-aerodromen utanför London och vid ett av dessa tillfällen fick hon följa med en bekant från London-flygklubben upp på en liten lufttripp. Detta var tillräckligt för att hon genast skulle bli flygbiten och i all hemlighet började hon spara och lägga undan av sin kontorslön för att få ihop till en flygkurs.

Och så en höstdag for hon ut till Stag Lane-aerodromen för att titta närmare på maskinerna och höra efter vad det kostade att lära sig flyga. Men när hon travade fram över flygfältet fick hon plötsligt se ett anslag på vilket det stod: "Tillträde förbjudet", och så vågade hon inte gå längre den gången. Efter en tid sporrade hon sig emellertid att fråga någon hur mycket det kostade, och när hon fick veta att hennes besparingar skulle räcka till beslöt hon sig för att genast börja. Men varje gång hon kom ut till aerodromen för den första flygturen, vände hon åter igen, ty hon var så gränslöst rädd! Till slut gick det i alla fall. Och det gick riktigt bra förresten. Visserligen sade instruktören, som hon var uppe med första gången, att hon var den mest omöjliga elev han någonsin haft att göra med. Men han ändrade snart åsikt. Den unga "fiskarflickan från Hull" visade sig ha sällsynt stora anlag och hörde till dem som äro födda att bli flygare. Hon knogade ute på flygplatsen från sex på morgonen tills kontoret började och så hela eftermiddagarna till kl. 10 och 11 på kvällarna. Hon tog sålunda sin sak grundligt och fastän hon, innan hon började med "flygarjobbet", ingenting visste om vad det vill säga att gå klädd i en smörjig overall, lärde hon sig både det och hur det går till att bli av med naglarna när man arbetar med motorer. Och miss Amy som förut varit avundad av sina kvinnliga kamrater för sina välpolerade naglar! Men så skall man gå in för det man har intresse för. Den 9 juni 1929 gjorde hon sin första soloflygning och den 26 i samma månad fick hon sitt certifikat. Men hon nöjde sig inte med detta. En flygare, ansåg hon, skall icke endast kunna sköta spakarna utan också känna till varje detalj i motorn och flygplanet. Och så fortsatte hon att arbeta som mekaniker ute på flygplatsen och fick därvid ibland hålla på till långt in på nätterna för att göra karrorna fullt flygdugliga till dagen därpå. Detta över-tidsarbete gjorde att hon en morgon råkade komma en kvart för sent till "jobbet" varvid hon i hangaröppningen möttes av basen, chefmekanikern Humphreys. Denne gav henne en skarp

Forts. nästa sida



reprimand och underrättade henne om att arbetet började på slaget halv, "och ni sätter in- 12.  
te foten i hangaren i dag. Ni kan gå hem igen". Eljest erkände mr. Humphreys, att "första  
gången den flickan kom till Stag Lane kände jag ögonblickligen på mig att hon var född  
till mekaniker. Annars har man ju ingen större lust att försöka lära fruntimmer motorer,  
men det här var faktiskt ett undantag". Det visade också miss Amy snart, då hon förvärvade  
de Ground Engineer's licens, d.v.s. diplom som flygingenjör vid civil flygskola. Hittills  
är hon den enda kvinna som gjort det.

Sin idé att flyga till Australien fick den energiska flygarflickan i slutet av samma  
år, då en framstående medlem av Royal Aeronautical Society höll ett tal, i vilket han po-  
ängterade att England just då behövde någon med "klatsch på" som kunde visa vad engelskt  
flygmateriel dög till. Då var Amys stund kommen. Hon skulle bli den första kvinna som so-  
loflugit till Australien och icke nog med detta, hon skulle även slå Bert Hinklers rekord  
på sträckan, vilket lydde på 15 1/2 dagar. Men alla sakkunniga som hon frågade om råd  
skrattade åt henne, och fadern kallade hennes planer för "dumma griller" och ville inte  
satsa några pengar till företaget. Hon uppsökte då bland andra Australiens handelsminis-  
ter, som just var på besök i England. Han klappade henne på ryggen som en snäll farbror  
och sade: "Far till Australien på båt, flicka lilla. Det vore en galenskap att försöka  
flyga dit".

En annan högre ämbetsman hon uppsökte berättade en lärorik anekdot för henne. Han ta-  
lade om en indian som försökte stoppa ett expresståg på prärien. "Alla beundrade hans mod,  
men inte hans omdömesförmåga", sade han. Men inga övertalningsförsök eller skrämmande per-  
spektiv kunde få miss Amy att avstå från sitt en gång fattade beslut. Hon skulle promt  
flyga till Australien och slå Hinklers rekord. Till slut hade pappan intet annat att göra  
än att köpa henne en maskin som emellertid inte blev något nytt plan, utan kapten Hopes  
gamla beprövade kärra "Jason Wanderer", med vilket den kände Mothflygaren gjort långa och  
uppmärksamma färder. Sedan maskinen trimmats för den 15 950 km. långa flygfärden och pas-  
sagerarsitsen fått lämna rum för en försvarlig bränslebehållare, möjliggörande längre e-  
tappflygningar, var Amy Johnson klar att lämna Croydon den 5 maj 1930 kl. 7.45 på morgonen.  
Före starten till långflygningen var sträckan London - Hull-240 km.- hennes längsta flyg-  
ning, och hon hade sammanlagt vistats i luften endast 90 timmar.

Men miss "Johannie" är en ärlig själ och hon erkände därför efteråt, att hon redan  
strax efter starten var betänkt på att ge upp det hela. Hon hade aldrig gjort någon flyg-  
ning över öppet vatten förr, och när hon mötte dimma över Kanalen, tyckte hon att det var  
kusligt och hon visste inte, om hon var på rätt väg eller möjligen flög tillbaka till  
Croydon. Men slutligen segrede hennes envisa energi och kl. 5.50 på eftermiddagen nåd-  
de hon Aspern-aerodromen vid Wien, en sträcka på 1289 km. utan mellanlandning. Dagen  
därpå gjorde den 26-åriga missen en lika lång non-stop-flygning till San Stefano-aero-  
dromen vid Konstantinopel och fastän hon den dagen varit oavbrutet 12 timmar i luften  
anslog hon tre timmar till omvårdnad av sina hundra Gipsy-hästar och visade därmed sina  
sanna känslor för flygsporten. Vilan blev därför icke lång, ty i dagryningen den 7 maj  
var hon åter hos sin bevingade farkost och tillryggalade denna dag den 886 km. långa  
sträckan till Aleppo i Mindre Asien. När hon på denna etapp flög över Taurusbergen följ-  
de hon järnvägen på 9000 fots höjd och på bägge sidor reste sig bergen till 13000 fot.  
Hon kunde inte gå lägre på grund av risken att törna ihop med klipporna och hon kunde  
inte gå högre på grund av de tjocka molnen, då hon inte ville släppa järnvägen ur sikte.  
Och dimnavigering var något tämligen okänt för henne på den tiden. Då, plötsligt, kom hon  
in i ett moln och kunde inte se handen framför sig. Hon var fullständigt övertygad om  
att hon skulle förolyckas. Hennes flykt i molnet varade kanske en halv minut, men det var  
tillräckligt. Hon var så rädd att hon skakade i hela kroppen ännu en timme senare, då hon  
kommit långt söderut och det stod klart för henne att hon skulle lyckas uppnå etappsta-  
tionen.

Nästa dagsetapp, till Bagdad, var resans hittills kortaste på "endast" 756 km., men  
erbjöd en hel del riskmoment över sandöknarna. Sålunda föll hon vid ett tillfälle på tio  
minuter från 7000 fot till 300 fot, vilket kan kännas ganska kusligt för den mest hårda-  
de distansflygare i dessa trakter. När hon kommit halvvägs hade virvelsanden emellertid  
piskat henne nästan blind och hon beslöt därför gå ned ett slag i öknen för att vila ut.  
Landningen gick lyckligt, men när hon plötsligt fick se en skara krigiskt utstyrda infö-  
dingar spränga fram på sina vilda hästar emot sig, önskade hon att hon hade varit kvar  
"där uppe". Deras fientlighet inskränkte sig emellertid till ren nyfikenhet och de voro  
hennes behjälpliga att hålla fast maskinen tills stormen bedarrat och hon kunde fortsätta  
färden.

forts. nästa nr.



# Modellflygmaskin

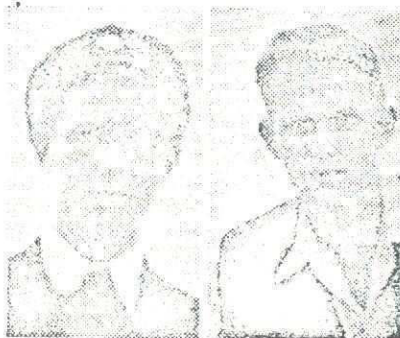
för en något avancerad modellbyggare.

*Sune och Börje Stark, som i en föregående artikel om modellflyg lovade Barnsidorna en specialritning av en maskin, ha hållit sitt löfte på ett ståtligt sätt. Nedan avbildade modelljämte arbetsbeskrivning är helt deras verk — till glädje, som vi hoppas för modellflygintrösserade Barnsideläsare.*

Innan arbetet påbörjas måste man rita om ritningen till riktig skala. Studera noga ritning och arbetsbeskrivning före arbetets påbörjande — därigenom undviks många misstag!

## KROPPEN.

Man fäster upp ritningen till kroppssidorna på en plan bräda. Longerongerna fästas med nålar på ritningen och tvärribborna tillpassas och limmas. (Som lim användes s. k. balsalim.) När limmet torkat lossas kroppsidan försiktigt med ett rakblad och ännu en kroppssida bygges på samma sätt. Sedan fästas de båda kroppssidorna upp med nålar vertikalt på ritningen av kroppen sedd uppföran, med den raka sidan mot byggbrädan. Tvärribborna skäras till och fästas med hjälp av nålar, samt limmas. Kroppen riktas väl upp med hjälp av en vinkelhake. När limningarna torkat lossas man kroppen från ritningen. I nosen där nålarna icke kunna hålla ihop kroppssidorna tillräckligt kan det vara lämpligt att tråda ett par gummiband om kroppen. Under hela bygget kontrollerar man då och då att kroppen blir absolut rak, vilket är mycket viktigt för att uppnå ett gott resultat. När alla limningarna torkat, tar man bort nålarna samt limmar fast förstärkningarna i nosen och aktern. Vidare fast-



Börje Stark, t. v., och Sune Stark.

limmas aluminiumrören för landningsstället på sina plåtar. När detta är gjort vidtager den viktiga putsningen. Sidorna avputsas så att tvärribbor eller limklumpar inte slicka utanför, och longerongerna rundas av. Lämpligen användes sandpapper nr 1 som fästes på en träklots.

Kroppen klädes därefter med s. k. japanpapper. Man kläder en sida i taget. Longerongerna bstrykas med lämpligt klistre — t. ex. solution, helst färglös — och papperet lägges över och slätas till så mycket som möjligt. Överskjutande rester av papperet skäras bort med rakblad. Med en fixerspruta besprutar man sedan klädseln med vatten. När vattnet torkat skall — om klädseln är tillräckligt noggrant utförd — papperet vara fullkomligt slätt och spänt. Härefter impregneras papperet ca 3 gånger med impregneringsmedel (lämpligen zaponlack).

## VINGARNA.

Först skär man till spryglarna till vingens mittparti — helst efter plåtmall — och därefter trädas dessa upp på vingsbalken samt fästas med nålar på ritningen. Spryglarna limmas nu vid balken. Sedan fäster man upp bakkantlisten mot spryglarnas avskurna bakända och limmar fast den. Vidare skär man till en list av lös 1-mm:s balsa till torsionsnäsa, som skjutes in under sprygeln framända i det urtagna

spåret samt limmas. När limmet torkat lossas man vingen från byggbrädan och besprutar torsionsnäsan med vatten. Härefter böjes denna med hjälp av gummiband till sitt rätta läge runt vingens framkant — men limmas fast först sedan torsionsnäsan torkat.

Vingörönen byggas enligt stegmetoden. Man bygger alltså först en vanlig stege av 2 mm.-balsa. På stegen fastlimmas balken och de båda spryglarna. Öronen limmas nu fast vid vingens mittparti och man stöttar upp dem med hjälp av balsastickor och nålar till den rätta inställningsvinkeln. Nu tillskåres ämnet till torsionsnäsan, som har formen av en kil och fastlimmas först på stegens framkant. Den blivande torsionsnäsan kommer alltså tillsvidare att stå rätt upp. När limningarna torkat böjer man den på vanligt sätt och limmar. Så vidtager vingens putsning, ett kapitel som man inte får hoppa över! Liksom till kroppen använder man ett fint sandpapper, uppfäst på en träklots.

Vad klädseln beträffar, så skall papperets fibrer gå tvärs över vingens längdriktning — d. v. s. parallellt med spryglarna. Papperet behandlas sedan på samma sätt som när det gällde kroppen, dock måste man iakttaga stor försiktighet vid impregneringen så vingen ej slår sig.

## FENAN OCH STABILISATORN.

Fenan och stabilisatorn äro av vanlig stegkonstruktion och byggas direkt på riktningen av 2 mm. balsa. När limningarna torkat, lossas de från byggbrädan och spryglämnarna limmas fast på sina respektive plåtar. Därefter rundas och putsas ytterkanterna och spryglarna putsas till strömlinjeform. Klädseln torde inte vålla några svårigheter. Fenan fastlimmas på stabilisatorns mitt med en balsalist på vardera sidan.

Landningsstället tillverkas av 1 mm:s pianoträd enligt ritningen samt lödes i skarvarna.

Varje hjul består av en skiva 1 mm:s plywood vars sidor äro klädda med 2 mm:s balsa, som putsas ned med hjulens ytterkanter.

Propellern skall ha en diameter av 32 cm. och stigning av 42 cm. Den tillverkas lämpligast av tämligen hård balsa. (Den som inte tror sig om att kunna förfärdiga en propeller själv kan köpa en sådan färdigjord.)

Gummimotorn består av 8 strängar 6,4 × 0,85 mm. brunt eller svart gummi.

Vingen och stabilisatorn fästas på kroppen med hjälp av gummiband.

KLIPP UT MODELLEN  
och beskrivningen och spara dem



