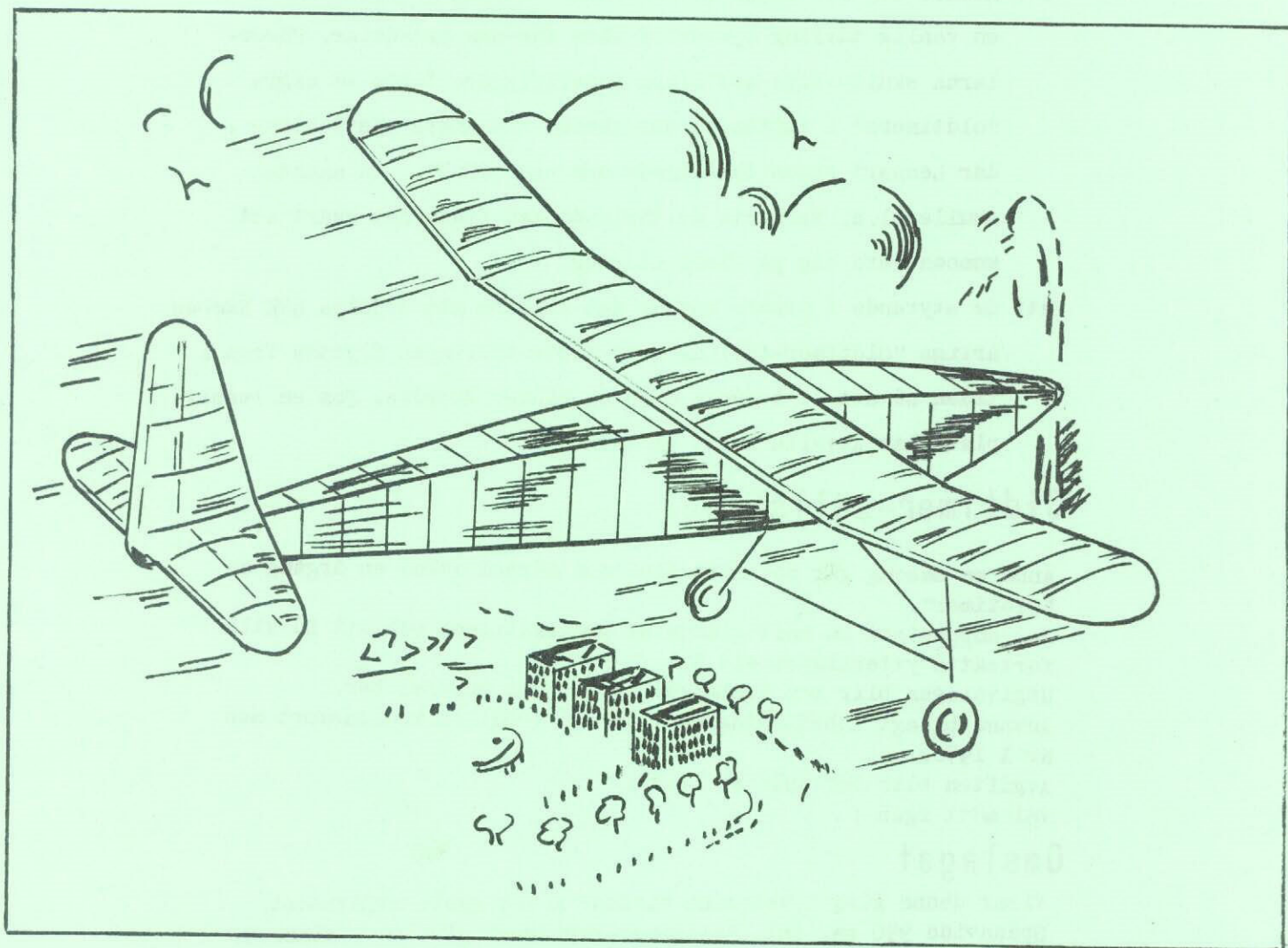


# "OLDTIMER"

Specialtidskrift för modellflygare



INNEHÅLL:

MODELLFLYGET I SVERIGE 1939

OLDTIMER-TÄVLINGEN 1975

TIPSEXTRA

DOOLING 60

AMY & JIM MOLLISON

Nr 3 1975



## REDAKTÖREN TYCKER

att året som gått visar en ökad "oldtimer-aktivitet" över hela landet. Från såväl Uppsala som Malmö har inbjudningar kommit till tävlingar.

att Malmö idé att lägga en "oldtimer-tävling" tillsammans med en vanlig tävling bjuder på både för- och nackdelar. Fördelarna skulle vara att flera modellflygare finge se några "oldtimers" i luften, så som skedde vid AKM:s hösttävling, där Lennart Flodström visade upp sin "GB-3". En nackdel skulle bl.a. vara att de tävlande kan finna det svårt att koncentrera sig på flera klasser.

att de styrande i Örebro kommun kan riskera att stjälpa MFK Nimbus årliga "Oldtimer-tävling". Nu måste tävlingen flyttas fram i tiden så att de besädda delarna hinner skördas. Som en reservplats har Axvalla varit på tal.

## Oldtimer-sällskapet

Ännu en säsong går mot sitt slut och därmed också en årgång av "Oldtimer".

Jag hoppas att Du haft glädje av publikationen och att Du vill fortsätta ytterligare ett år.

Utgivningen blir som tidigare: april, juli och oktober.

Använd bilagt inbetalningskort och Du erhåller medlemskort med Nr 1 1976.

Avgiften blir för 1976 kr 12:50.

Väl mött igen!

## Omslaget

visar denna gång Truedssons "Laban" i det gamla utförandet.

Spännvidd 990 mm. Enl. "oldtimer-reglerna" går den i klass C.

Skulle Du vilja ha en ritningskopia kan Du tala med Örjan Gahn han har ritat upp den på nytt.

Apropå omslaget ..... saxat ur Nerikes Allehanda !

L  
A  
B  
A  
N





# POSTTÄFLINGEN 1976

På nytt utlyses en posttävling. Liksom föregående gång skall Du flyga på hemmaplan någon gång under januari eller februari 1976.

Tävlingsklasser och regler är desamma som gäller för "Oldtimer-tävlingen", se föregående nummer. För motormodeller gäller dock handstart, för segelmodeller får linlängden vara högst 100 m.

Tre starter samma dag kontrollerade av en tidtagare, vars namn uppges i rapporten. Ange också datum, tävlingsplats och väderlek. Sänd med ett foto av modellen.

Resultaten sänds senast den 15 mars till: "Oldtimer" - Sven-Olov Lindén, Hovstavägen 15, 703 63 Örebro.

Några enkla priser kommer att utdelas !

## OLDTIMERSÄLLSKAPET

Nya medlemmar:

Jan Backman, Stenkvistavägen 33A, 633 57 Eskilstuna  
Hans Lindholm, Gäddvägen 12, 582 58 Linköping

## RITNINGSBANKEN

Följande ritningar kan Du nu erhålla från Örjan Gahn, Andebodavägen 367, 175 43 Järfälla. Priset är beroende på format, men det rör sig bara om självkostnadspris + porto.

- Nordanvind, konstr. S. Isacson, Klass S1 spv 980 mm
- Dyn V, " B. Andersson " D " 1160 mm
- SW 12, " S. Wentzel " A1 " 480 mm
- Fröjds, " -"- " B2 " 750 mm
- Cirrus, " B. Andersson/S. Stark " C2 " 980 mm
- Trim II " Nils Curry Melin " A1/2 " 500 mm

Från Ove Pettersson, Gånglåten 25, 421 46 V:a Frölunda kan Du också få kopior

- Palmgren -37, Konstr. A. Palmgren, Klass B2 spv 750mm
- Wakefield-38, " -"- " D " --
- Volo " U. Hallvig " B2 " 750mm
- Trumf " Vilénbyggs. " A2 " 500mm
- Meteor " Nordwaeger " C2 " 990mm
- Uppåt " Löwen-Åberg " S2 " 1500mm

THE  
EXPERTS  
CHOICE

## Ted Evans' plans

SUPERBLY  
REDRAWN

VANSTEED	1950	WAKEFIELD SECOND PLACE	Span 115.57cm	£1.25 (Available for first time)
JAGUAR	1946	WAKEFIELD WINNER	Span 113.5cm	£1.25
VICTRACE	1939	WAKEFIELD MODEL	Span 112cm	£1.25
CLIPPER	1948	WAKEFIELD MODEL	Span 111.5cm	£1.25
FLEETWING	—	OPEN RUBBER	Span 115cm	£1.25
FIREFLY	1939	OPEN RUBBER	Span 79cm	85p
LINK	1945	OPEN RUBBER	Span 61cm	85p
AVIS	1944	FAT SAILPLANE	Span 135.25cm	£1.25

Set of eight £8.50 - cash with order please - other designs to follow

Available from: THE MODEL SHOP, 230, Wellingborough Rd., Northampton. Telephone (0604) 31223

# MODELLFLYGGET I SVERIGE

1939

## Modellflygläget i Jämijärvi

Ytterligare ett svenskt modellflyglag deltog i internationella tävlingar denna sommar. K.S.A.K. sände fyra pojkar till Jämijärvi i Finland den 4-8 juli. De fyra var Åke Roggentin, Sigurd Larsson och Olle Lindh från Stockholm samt Sigurd Isacson från Linköping.

Förutom deltagarna från Sverige och Finland hade några modellflygare från Tyskland, Estland och Lettland kommit.

Många trodde att svenskarna skulle vinna Wakefield-klassen, men "Professorn" Hans Kivinen visade sig som den bästa.

Tyskarna deltog endast i segelmodellklasserna.

### GUMMIMOTORMODELLER.

Spännvidd t.o.m. 70 cm.

#### Markstart:

1. Sigurd Larsson, Sverige	1,26,3
2. Ellilä, Finland	1,04,7
3. Kourunen, Finland	0,56,3
4. Henriksson, Estland	0,45,3
5. Olof Lindh, Sverige	0,43,7

#### Handstart:

1. Ellilä, Finland	10,15,0
2. Kourunen, Finland	2,15,7
3. Sigurd Larsson, Sverige	1,50,4
4. Peltola, Finland	1,08,8
5. Saarinen, Finland	0,53,9

Spännvidd över 70 cm.

#### Markstart:

1. Sigurd Isacson, Sverige	3,15,2
2. Åke Roggentin, Sverige	2,23,1
3. Pulkkinen, Finland	1,39,9
4. Olof Lindh, Sverige	1,18,6
5. Viljakainen, Finland	1,14,8

#### Handstart:

1. Olof Lindh, Sverige	1,33,8
2. Åke Roggentin, Sverige	1,32,0
3. Pulkkinen, Finland	1,24,0
4. Sarisalmi, Finland	1,01,5

### WAKEFIELDMODELLER.

1. Kivinen, Finland	2,41,3
2. Sigurd Isacson, Sverige	2,26,4
3. Ellilä, Finland	2,22,7
4. Sigurd Larsson, Sverige	2,19,5
5. Åke Roggentin, Sverige	2,07,6
6. Olof Lindh, Sverige	1,59,6
7. Kaivunen, Finland	1,44,4

### SEGELPLANSMODELLER.

Icke internationella, spännvidd t.o.m. 50 cm.

#### Handstart:

1. Finland

Icke internationelle, spännvidd över 50 cm.

#### Handstart:

1. Finland

#### Högstart:

1. Lettland

### Internationella.

#### Handstart:

1. Tyskland

#### Högstart:

1. Tyskland

## Finalen i FIB:s Rikstävling

Den 26 augusti gick i Stockholm finalen i den tredje Rikstävlingen.

Efter alla nödvändiga ceremonier med välkomsthälsning, instruktioner, lunchätning, trimning osv. kom tävlingen i gång programenligt kl 14 på det solbelysta Ladugårdgårde.

Under de två tidigare finalerna hade vädret ej varit det bästa, men nu var det sol och värme, som bättre stämde med den vid ekvatorn !

Forts.på nästa sida



Starterna skedde i nummerföljd och dessutom tillämpades max.tider, vilket medförde vissa konsekvenser för några flygare. Bortflygningar gjorde t.ex. att Olle Lindh och Holger Kleins insatser begränsades till en första start och slutresultatet 2.00,0 i resultatlistan eftersom de ej hade några reservmodeller.

Börje Stark, Ulvsunda upprepade sin seger från 1937 och placerade sig ett pinnhål före fjolårssegraren Åke "Postis" Larsson. Börje ordnade ett par långflygningar och sprang omkring halva huvudstaden i sökandet efter sin modell. Han måste ta till en reservmodell i sista starten. Börjes ordinarie modell var en Wakefield-modell "Joseph", som presenteras i artikeln. Reservmodellen var "Prim" som beskrevs i "Oldtimer" 2-1974

Stanley Karlsson, Katrineholm vann juniorklassen med god tid och i stavmodellklassen vann Gunnar Magnusson, Stockholm före pokalförsvaren Lennart Sundström.

Trettonåriga Kerstin Lindberg, Mariestad svarade för det kvinnliga inslaget. Resultatet var ej lysande, men populariteten var desto större !

Allt gick väl i lås under Sven Wentzels sakkunniga ledning. SF filmade och Radiotjänst intervjuade.

#### RESULTAT:

##### SENIORER

1. Börje Stark, Stockholm	4,19,0
2. Åke Larsson, Stockholm	2,34,3
3. Erik Lind, Hofors	2,19,5
4. Gösta Appelqvist, Huskvarna	2,17,5
5. Olof Andersson, Skönsmon	2,00,3
6. Holger Klein, Söderhamn	2,00,0
7. Olof Lindh, Stockholm	2,00,0
8. Åke Roggentin, Stockholm	1,55,4
9. Osvald Eklöf, Eskilstuna	1,47,0
10. Arne Heine, Stockholm	1,36,5
11. Karl H. Olsson, Stockholm	1,30,8
12. Håkan Nydén, Halmstad	1,27,5
13. Karl O. Svensson, Ingelstråde	1,25,9
14. Gottard Hedvall, Hofors	1,22,6
14. John Löv, Piteå	1,22,6
16. Karl O. Fors, Storvik	1,22,4
17. Gunnar Magnusson, Stockholm	1,21,1
18. Eugen Semitjov, Stockholm	1,15,3
19. Gunnar Rahm, Eslöv,	1,14,5
20. Lennart Melin, Enköping	1,11,2
21. Ivan Öberg, Veckholm	1,11,2
22. Herlemont Öberg, Lugnvik	1,10,9
23. Hugo Gustafsson, Jättendal	1,08,7
24. Valter Hammarström,	1,06,8
25. Lennart Sundström, Stockholm	1,06,6
26. Sigurd Sundkvist, Sala	1,01,5
27. Torbjörn Isacson, Linköping	0,59,6
28. Torolf Karlsson, Gävle	0,56,7
29. Erik Persson, St. Skedvi	0,52,3
30. Erik Persson, Ängelholm	0,49,1

##### JUNIORER

1. Stanley Karlsson, Katrineholm	2,34,9
2. Olle Hilton, Kristianstad	2,11,9
3. Gunnar Holmer, Stockholm	1,35,5
4. Kurt Hallquist, Visby	1,20,3
5. Ragnar Eriksson, Långshyttan	1,12,8
6. Bert Andersson, Visby	1,06,8
7. Hans Johnsson, Bollnäs	0,58,3
8. Gunnar Nygren, Sandviken	0,57,4
9. Olof Höglund, St. Skedvi	0,51,6
10. Hans Lifvendahl, Stockholm	0,43,1
11. Alf Nilsson, Vånafjärden	0,29,6
12. Gunnar Pettersson, Eskilstuna	0,19,5
13. Kerstin Lindberg, Mariestad	0,15,6

##### Sven Wentzels vandringspris i stavmodellklassen.

1. Gunnar Magnusson, Stockholm	1,21,1
2. Lennart Sundström, Stockholm	1,06,6
3. Torbjörn Isacson, Linköping	0,59,6
4. Per Axel Larsson, Skövde	0,38,1
5. O. Åkerlund, Östersund	0,37,0
31. Sven Lundin, Fagersta	0,41,5
32. Per Axel Larsson, Skövde	0,38,1
33. O. Åkerlund, Östersund	0,37,0
34. Ove Frank, Kristianstad	0,25,1
35. Pelle Persson, Gisselås	0,24,8
36. Levi Gustafsson, Arvika	0,21,7
37. Kurt Karlsson, Vånafjärden	0,18,7

## S.M. 1939 i Eskilstuna

Andra världskriget hade brutit ut. Planerna på ett S.M. i Västerås i september fick läggas ned. Betydligt senare än vanligt kom i alla fall ett mästerskap till stånd.

Tävlingsplatsen blev flyttad till Eskilstunas flygfält vid Ekeby. När de tävlande kom till Eskilstuna Central på morgonen var vädret allt annat än lovande. Det var regn, regn i tunga skyar. Med bussar fördes de tävlande till fältet, där de fick tak över huvudet i flygklubbens hangar. Där dukade också landstoms-lottor upp förtäring.

Tävlingsledare var Sven Wentzel som hade hjälp av Arthur Peterson som fungerade som tidtagarchef.

85 anmälda modeller från Avesta, Borås, Eskilstuna, Linköping, Nyköping, Stockholm, Västerås och Örebro skulle dirigeras i tur och ordning. Nu uteblev en del pga det dåliga vädret. Något uppehåll i regnandet var tydligen ej att vänta, varför starterna måste komma igång.

Forts. på nästa sida



Att "Vingarna" vid detta S.M. inte skulle kunna dominera lika mycket som vid 1938-års mästerskap var givet på förhand. I segelmodellklasserna ställde inga stockholmare upp utan där kunde de 22 modellflygarna som satsat på klasser dela mästerskapen.

I det regniga vädret var Linköpings-Eskaderns tunga segelmodeller de säkraste och förvisade Örebro-klubbens "pappersdrakar" till blygsamma placeringar.

Bästa prestationen utförde K.-E.Landegren, Västerås som tog en 1:a och en 2:a placering.

Dagens bästa tid uppnåddes av Arne Blomgren, Stockholm som för detta erhöll Eskilstuna Flygklubb's hederspris.

Ordföranden i K.S.A.K:s Modellflygkommitté, ing. Bertil Florman förrättade prisutdelningen.

Klass A 1.		Klass D 2.		Klass S C (segelmodeller)	
1. Torbjörn Isacson, Linköping	1.11,5	1. Nils Åkerblad	1.28.0	1. Sven Witt, Linköping	44.4
2. Ulf Hallvig, Stockholm	30.5	2. Eugen Semittjov, Stockholm	56.4	2. Sigurd Isacson, Linköping	22.0
3. Fritz Steneberg, Nyköping	21.5	3. Oswald Eklöf, Eskilstuna	47.1	3. Lennart Nyström, Linköping	11.0
4. Erik Nordh, Eskilstuna	12.8	4. Sigurd Isacson, Linköping	37.6	4. Harald Pettersson, Örebro	7.9
Klass A 2.		5. Lennart Sundström, Stockholm	27.2	5. L.E. Ohlsson, Linköping	5.4
1. Åke Larsson	13.6	6. Helge Nejman, Avesta	24.4	Klass S D	
2. Gunnar Pettersson, Eskilstuna	12.8	7. Per Sundström, Stockholm	20.6	1. Svante Tolf, Linköping	1.10.0
Klass B 2.		8. Olof Lundqvist, Borås	1.8	2. Åke Ringh, -"	1.04.4
1. K-E Landegren, Västerås	1.13,6	9. Sverker Blom, Stockholm	1.7	3. Sven Witt, -"	1.01,1
2. K-E Svensson, Linköping	58.3	10. P-A Malmström, Stockholm	1.7	4. L.E. Ohlsson, -"	56,0
3. Per Sundström, Stockholm	21,1	11. Oskar Ramsten, Avesta	1,2	5. Sven Hjelmerus, -"	25,1
4. Hans Schmiterlöv, Stockholm	10,5	12. Uno Linder, Västerås	0,6	6. Hans Borell, -"	17,6
5. Torbjörn Isacson, Linköping	2,7	Elitklass.		7. Bertil Bergman, Avesta	8,2
Klass C 2.		1. Arne Blomgren, Stockholm	2.06.4	8. Bertil Gustavsson, Örebro	7,2
1. C.E. Larsson, Nyköping	1.29,6	2. Olof Lindh, -"	1.38.9	9. Göran Lindholm, Örebro	4,6
2. K-E Landegren, Västerås	1.17.9	3. Bengt Blomgren, -"	56,2	10. Lennart Nyström, Linköping	3,0
3. Åke Hedberg, Borås	56,5	4. Åke Roggentin, -"	54,8	11. Arne Andersson, -"	0,5
4. Nils Åkerblad, Örebro	56,3	5. Anders Deurell, -"	34,3		
5. Sven Hjelmerus, Linköping	56,3	6. Gunnar Schröder, -"	10,9		
6. Oswald Eklöf, Eskilstuna	49,9	7. Björn Andersson, -"	5,9		
7. Olle Widqvist, Örebro	36,3				
8. Ulf Hallvig, Stockholm	32,6				
9. Åke Westerlund, Borås	16,4				
10. Kurt Magnusson, Eskilstuna	4,6				
11. Sven Forsberg, Nyköping	0,7				

## K.S.A.K:s Modellflygmärken

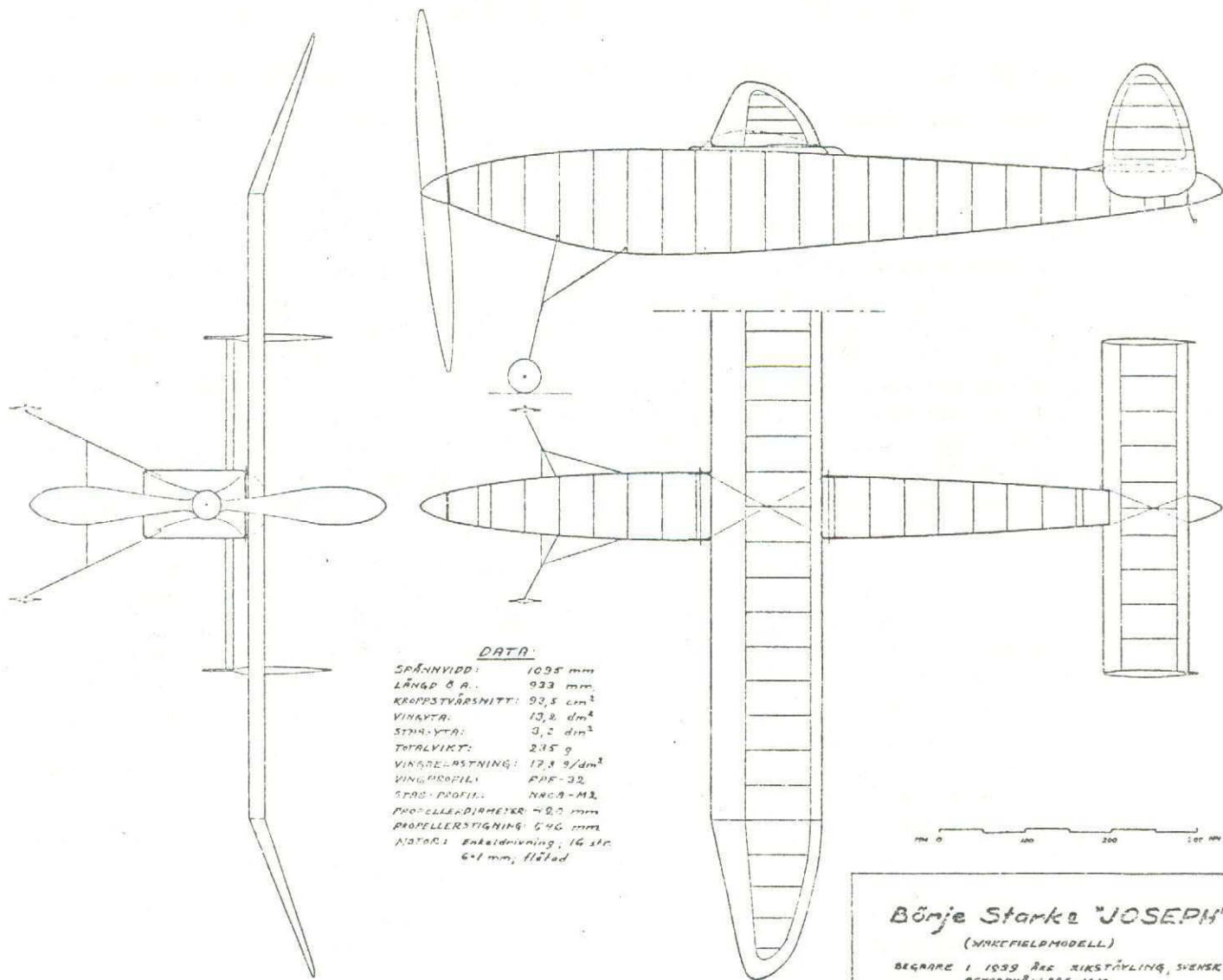
K.S.A.K. fastställde under hösten regler för modellflygmärken. Efter kontroll av medlemmar i till K.S.A.K. anslutna klubbar eller av kontrollanter, som godkänts av K.S.A.K. kunde modellflygarna sända sina resultat till K.S.A.K. och ansöka om märkena.

De olika märkena måste erövras i tur och ordning. Bestämmelserna såg ut som visas här nedan.

Märke	Grupp M		Grupp S	
	Tillåten klass	Tid	Tillåten klass	Tid
Järn	A 1	1 flygning 15 sek.	A, B, C	1 flygning 15 sek.
Brons	A, B	2 flygn. medeltal 30 "	A, B, C	2 flygn. medeltal 30 "
Silver	A, B, C	3 " 60 "	B, C, D	3 " 60 "
Guld	B, C, D	3 " 120 "	B, C, D	3 " 120 "
Intern. diplom	B, C, D i i i	1 flygning 180 "	saunt B, C, D i i i	1 flygning 300 "

Grupp M == gumminotordrivna modeller.  
Grupp S == segelplansmodeller.  
A 1 == stavmodell med högst 50 cm. spännvidd.  
A == modell med högst 50 cm. spännvidd.  
B == modell med 50-75 cm. spännvidd.  
C == modell med 75-100 cm. spännvidd.  
D == modell med över 100 cm. spännvidd.

Bi Ci Di == modeller uppfyllande internationella mått- och viktbestämmelserna.  
För att stimulera intresset för märkestagningen har K. S. A. K. dessutom beslutat utdela kr. 200. fördelade på 60, 50, 40, 30 och 20 kr. i form av modellmaterial bland de till K. S. A. K. anslutna klubbar, som före 1 juli 1940 erövat de flesta märkena. Observera att märkestagarna ej nödvändigt måste vara anslutna till klubben.



## Svenska rekord

K.S.A.K:s Modellflygkommitté fastställde den 25 oktober en lista över svenska rekord. De fem första rekorden sattes vid Rikstävlingen den 26 augusti och de två sista vid S.M. den 15 oktober.

Gummimotordrivna:

<b>Klass A 1</b>		<b>Klass B 2</b>		<b>Klass D 2</b>	
Gunnar Magnusson, Stockholm	1,32,5	Gösta Appelqvist, Huskvarna	5,05,0	Holger Klein, Söderhamn	9,30,5
<b>Klass A 2</b>		<b>Klass C 2</b>			
Arne Heine, Stockholm	2,19,0	Börje Stark, Stockholm	11,13,6		
<b>Segelplansmodeller:</b>					
<b>Klass C</b>		<b>Klass D</b>			
Sven Witt, Linköping	1,07,4	Åke Ringh, Linköping	2,54,0		

## En glimt från utlandet

Ute i världen hade ett par stora tävlingar hållits. Till Wakefield-tävlingen i U.S.A. hade vi ej kunnat sända något lag pga ekonomiska hinder.

Att inga svenskar deltog i tävlingen om King Peters Cup - Kung Peter av Jugoslavien - berodde kanske mer på bristande information om tävlingen och möjligen en viss blygsamhet då våra segelmodeller ännu ej nått internationell standard.

Resultat i korthet:

### Wakefieldtävlingen i U.S.A.

1. Dick Korda, U.S.A.	950,2
2. Fr. Bowers, Canada	272,66
3. M. Giovanni, Frankrike	217,53
4. Bob Copland, England	211,3

### Tävlingen om King Peters Cup i England

1. Frankrike	25 278,5
2. England	24 391,1
3. Tyskland	23 974,65
4. Jugoslavien	22 962,34

Forts. nästa nr



# OLDTIMERTÄVLINGEN

ÄN EN GÅNG ! DE SISTA ENTUSIASTERNA ! DESSA FANTASTISKA MÄN OCH  
KVINNOR MED SINA FLYGANDE MASKINER ! LÖRDAGEN DEN 2 OCH SÖNDAGEN  
DEN 3 AUGUSTI PÅ FLYGFÄLTET I ÖREBRO !

## Lördagsomgången

Örebro flygfält var som vanligt samlingspunkt för årets tävling med nygamla modellflygplan. Alla de gamla kanonerna fanns med - en av dem nu en riktig "mör-sare", Örjan Gahn i välansad semestermustasch. Nytt tungt artilleri anlände från Axvallas övningsfält, Nisse Gustavsson och Åke Engström. Från Pollaksbacken i Uppsala kom en "Scout" med ägaren Carl-Johan Eiroff. Bland de gamle rådde ingen gravrost, tvärtom fanns nya fina polerade grejor att visa upp. Ove Pettersson kom med ett helt nytt stall av modeller; "Landegren spec.", "Humlan", "Tip Top" och en liten amerikanare i A2-klassen. Lennart Flodström kom med en ny A2-modell, var det också en "FIB" liksom den modell hustrun Louise ställde upp med ? "Floda" flög dessutom proxy för Per Nilsson, som hade byggt en "Fröjds".

Ändringen av reglerna för segelmodellerna betyder ökat intresse, det kunde tydligt utläsas av årets tävling. Förutom nämnda "Scout", som flögs elegant av C.J. Eiroff fanns också "Tranan" i S:2, en byggsatsmodell från Wentzels byggd av Nisse Gustavsson och "Sunnanvind" byggd av Hans Bertil Trygg. Örebro. Ernst Börjesson från Örebro hade fått tag på en gammal tysk modell "Ikarus", men tyvärr kvaddades den mot en bil vid trimningen på lördagen. Ernst lovar dock att komma åter, han är ju medlem i "Ikaros" och måste väl visa vad "Ikarus" förmår !

I Wakefieldklassen som ju betraktas som huvudklass var antalet modeller större än någonsin. Här tävlas om den stora pokalen som nu gick för andra året. Bland de elegantaste modellerna måste Örjan Gahns "Magnussons Wakefield" nämnas först. Att han inte tog hem pokalen skall i första hand skyllas på en gummimotorsprängning. Luften fylldes av gul-svarta "Korda". Inte mindre än tre likadant klädda modeller lättade från startbanan. Olle Blomberg hade sin "Magnussons" från förra året och Lennart Flodström ställde upp med sin välkända "GB-3" liksom Olle Hillerström, som flög sin "National's Winner".

## Markstarterna

Sedan trimning och vederbörlig fotografering ägt rum kunde de första starterna ta sin början på lördagen. Markstarterna innebar problem för de små 50cm modellerna. Oftast blev det gräsrotskontakt plus en kullerbytta och bara 2 sekunder i protokollet. Dålig gummisnodd var det andra problemet. Var det möjligen gammal uttjänt tävlingsnodd, som fick sitt slut i en oldtimerkropp ? Synd att offra ett fint plockepinnarbete på det viset. Fortsättningsvis kommer ingen att protestera om en försiktig oldtimerflygare ordnar med sprängrör och uppdragningsanordning utanför modellen. Så länge som modellen är en aerodynamisk kopia av originalet är allt O.K.

## "Humlan"

Stort intresse väckte givetvis Ove Petterssons "Humlan". Det är en "Bananen" - konstruktion med Ohlsson 23 tändstiftsmotor. Se f.ö. "Oldtimer" Nr 2-1975. Då Ove var ende deltagare gjorde han bara ett par uppvisningsflygningar, men de lovade mycket och sporrar nog flera att bygga motormodeller. I den här klassen finns plats att utnyttja gamla avlagda dieselmotorer.

## Samkväm

Lördagsflygningarna avbröts strax före mörkrets inbrott. RFK Ikaros ställde välvilligt sina lokaler till förfogande för ett enkelt samkväm. Vi fick i lugn och ro tid att talas vid, titta på ritningar och motorer. Slutligen rullades en kavalkad av oldtimertävlingar upp på vita duken. Samtliga träffar sedan 1968 finns nu förevigade och bildade avslutning på lördagsövningarna.



# Vacker söndag

Söndagen ingick med lika vackert och strålande väder som dagen innan. Tävlingsstarterna kom snabbt igång och efter andra omgången kunde vissa tänkbara segrare urskiljas. H.B.Trygg hade tagit en klar ledning i S1 men offrat sin "Sunnanvind", som seglade bort i kraftig termikblåsa. Att modellen saknade både fuse och namnlapp var ju helt tidstypiskt ! Likaså hade Ove Pettersson i klass C klart distanserat sin ende motståndare med dubbla tiden. Oves "Landegren spec." steg länge med sin kraxande gummimotor men glidet var ännu inte intrimmat. En justering av glidegenskaperna ledde till startsvårigheter i sista perioden.

## Sista perioden

I sista perioden sprängde Örjan Gahn sin gummimotor och kunde inte fullfölja tävlingen i klass D. Olle Hillerström hade en envis otur med sina snoddar och sprängde både "Termik" och sin D-modell. Olle Blombergs "Magnusson" hade tappat stilen i motorflykten och drämde i backen med propellerbrott som följd. Han gav inte upp utan tog till epoxylim och kunde snart göra omstart. Lennart Flodström som redan på lördagen haft problem med sprängd motor och propellerbrott fullföljde trots besvären. De tre "Korda"-modellerna presterade ganska jämna flygningar, men i sista perioden drog Nisse Gustavsson ifrån och kunde ta hem den stora pokalen.

När Ove Pettersson lade sin lilla A:2 modell i en vänlig termikblåsa tog han ett långt steg förbi alla konkurrenter. Louise Flodström kämpade med startproblem. Hennes lilla "FIB" hade blivit färdig på lördagsmorgonen och kräver nog lite mer trimning.

Lennart Flodström hade tagit med sig "Fröjds"modellplan, d.v.s. Per Nilssons modell av "fröjdaren". Proxyflygandet har ju tillämpats förr i "Oldtimer-tävlingen", och här finns en chans för dem som har svårt att komma iväg själva att ta kontakt med någon annan modellflygare, så att ev. modeller kommer med på nästa tävling.

Både Carl-Johan och Nisse tog det lite försiktigt i S:2, då termikaktivitet visade att tillta. "Scout" flugen av C.-J. drog längsta strået eller var det C.J., som drog den längsta linan ?

## HKG

Ett litet stycke ifrån startbanan höll Nimbusjuniorerna en startplats öppen för handkastglidarna. H.B.Trygg lade genast grunden till en komfortabel seger genom ett par max.flygningar. Egentligen saknade vi grabbarna från Tierp. De brukar vara med och ta hem de främsta platserna i listan.

## Familjefesten

Avslutningsvis kom familjefesten - tävlingen med "Sleek Streek". Det är förunderligt hur mycket flygglädje det går att få ut av den lilla modellen ! Den enda konstruktion som kan tävla med dessa enkla stavmodeller är väl "Flugan". Om hotet att lägga ned tillverkningen av "Sleek Streek" blir verklighet finns i "Flugan" en fullgod ersättning.

De från Linköping uppresta åskådarna Bo Jansson och Hans Lindholm var ej besatta av några oldtimer-tankar utan trimmade helt modernt sina enhetsmodeller. Att grenchefen skulle vinna har vi väl rätt att fordra av honom - skräp till chef annars ! - "Floda" sniffade termik så gott han kunde men det räckte ej. Första priset i S.S.-tävlingen var en oldtimer-byggsats. Både Bosse och Hasse är nu oldtimer-frälsta och bygger var sin modell till nästa år !

## Guldmedaljer

Förstapriserna i "Oldtimer-tävlingen" var guldmedaljer i blå-gult band. MFK Nimbus har specialbeställt dessa hos Sporrongs, som har kvar de gamla formarna med inskriptionen "Modellplansflygning" och bilden av en gummimotorflygare.



RESULTAT FRÅN OLDTIMERTÄVLINGEN DEN 2-3 AUGUSTI 1975

Gummimotormodeller.

Klass A 2 (0 - 50 cm spv.)

1. Ove Pettersson, AKMG	2 + 35 + 111 = 148
2. S-O Lindén, Nimbus	6 + 38 + 37 = 81
3. Örjan Gahn, Jakobsberg	17 + 24 + 32 = 73
4. Olle Blomberg, Nimbus	12 + 17 + 3 = 32
5. Lennart Flodström, AKMG	7 + 9 + 8 = 24
6. Louise Flodström, AKMG	1 + 1 + 7 = 9

Klass B 2 (50 - 75 cm spv.)

1. Lennart Flodström, AKMG	35 + 46 + 81 = 162
2. Ove Pettersson, AKMG	48 + 42 + 51 = 141
3. Örjan Gahn, Jakobsberg	44 + 39 + 58 = 141
4. Per Nilsson, AKMG	35 + 26 + 46 = 107
5. S-O Lindén, Nimbus	5 + 45 + - = 50
6. Olle Hillerström, Nimbus	28 + - + - = 28

Klass C 2 (75 - 100 cm spv.)

1. Ove Pettersson, AKMG	91 + 94 + 4 = 189
2. S-O Lindén, Nimbus	28 + 64 + 68 = 160

Klass D (Wakefield)

1. N-O Gustavsson, Skövde	72 + 56 + 100 = 228
2. S-O Lindén, Nimbus	86 + 59 + 59 = 204
3. Lennart Flodström, AKMG	35 + 60 + 76 = 171
4. Åke Engström, Falköping	62 + 49 + 54 = 165
5. Olle Hillerström, Nimbus	- + 41 + 68 = 109
6. Örjan Gahn, Jakobsberg	39 + 66 + - = 105
7. Olle Blomberg, Nimbus	27 + 5 + 47 = 79

Segelmodeller.

Klass S 1 (0 - 100 cm spv.)

1. H-B Trygg, Ikaros	147 + 300 + - = 447
2. H-B Trygg, Ikaros	54 + 52 + 286 = 392
3. S-O Lindén, Nimbus	78 + 38 + 62 = 178
4. Lars Lindén, Nimbus	24 + 103 + 32 = 159
5. Anders Gustavsson, Skövde	24 + 22 + 21 = 67

Klass S 2 (100 - 150 cm spv.)

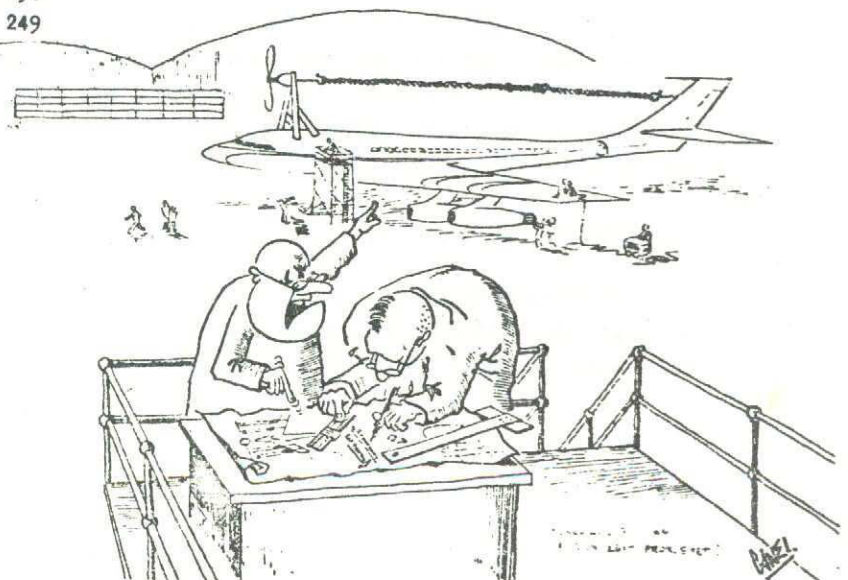
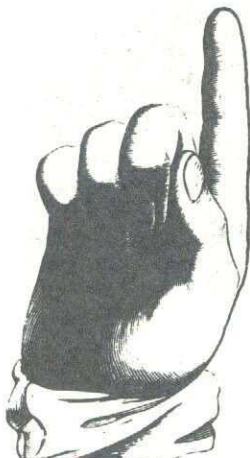
1. C-J Eiroff, Uppsala	126 + 55 + 115 = 296
2. N-O Gustavsson, Skövde	54 + 136 + 59 = 249

Klass "Sleek Streak".

1. Bo Jansson, Linköping	81
2. Hans Lindholm, -"	74
3. Lennart Flodström, Stenungsund	53
4. Åsa Backman, Eskilstuna	51
5. Anders Jönsson, Örebro	47
6. Anders Trygg, -"	44
7. H-B Trygg, -"	43
8. Lena Hillerström, Karlskoga	40
9. Jan Backman, Eskilstuna	37
10. Louise Flodström, Stenungsund	37
11. Elisabeth Gahn, Jakobsberg	37
12. Gunnar Hillerström, Karlskoga	35
13. Thomas Dahlström, Örebro	35
14. Lars Lindén, Örebro	34
15. Karin Hillerström, Karlskoga	33
16. Anders Lindström, Örebro	33
17. Urban Lindström, Örebro	33
18. Fredrik Lonnäs, Västerås	32
19. Maria Gustavsson, Skövde	31
20. Lennart Backman, Eskilstuna	28
21. Anders Gustavsson, Skövde	28
22. N-O Gustavsson, Skövde	25
23. Torsten Hellmark	25
24. Olle Hillerström, Karlskoga	21
25. Anders Axelsson, Örebro	19
26. Beatrice Pettersson, Göteborg	15
27. Ove Pettersson, -"	13
28. Ingrid Gustavsson, Skövde	8

Klass HKG

1. H-B Trygg, Ikaros	268
2. Olle Blomberg, Nimbus	164
3. Urban Lindström, Ikaros	153
4. Lars Lindén, Nimbus	137
5. S-O Lindén, Nimbus	108
6. Olle Hillerström, Nimbus	89





# T I P S E X T R A

## Tipsfrågor:

- 1.) Sveriges första modellflygklubb bildades i:  
1) Malmö X) Göteborg 2) Stockholm
- 2.) Sveriges första modellflyghandbok författades av:  
1) kapten Nils Söderberg x) löjtnant Nils Eriksson  
2) kapten Carl Florman
- 3.) I hur många exemplar tillverkades "Brown Jr." mod.B ?  
1) 10.000 X) 50.000 2) 100.000
- 4.) Vem konstruerade det gummimotordrivna modellplanet  
"Gladan" ? 1) Arvid Palmgren X) Harald Vilén  
2) Sven Wentzel
- 5.) När hölls den första Wakefieldtävlingen ?  
1) 1924 X) 1928 2) 1932
- 6.) Komotmotorerna tillverkades i:  
1) Uppsala X) Södertälje 2) Västerås
- 7.) En "krax" sitter 1) på vingens framkant X) i model-  
lens akter 2) i modellens nos
- 8.) Vilka av dessa har aldrig varit svenska mästare ?  
1) Ove Pettersson X) Börje Stark 2) Sune Stark  
Örjan Gahn Gunnar Magnusson Rune Johans-  
Uno Johansson Sven Wentzel son,Lennart  
Flodström
- 9.) Hur många gånger har modellflyg-VM hållits i Sverige ?  
1) 3 ggr X) 4 ggr 2) 5 ggr
- 10.) Vilket år flögs Wakefieldtävlingen för första gången  
med gummimotorvikten begränsad till 80 g ?  
1) 1954 X) 1956 2) 1960
- 11.) "Miss Philadelphia" var :  
1) Segrare i "Miss World"-tävlingen 1935  
X) Ett modellflygplan konstruerat av M.Basset  
2) Ett modellflygplan som landade i Philadelphia 1935
- 12.) Hur många gånger har Anders Håkansson varit tvåa i  
Wakefieldtävlingen ?  
1) 3 gånger X) 1 gång 2) aldrig
- 13.) De flesta individuella SM-tecknen i modellflyg inne-  
has av: 1) Rune Johansson X) K.-E.Landegren  
2) Anders Håkansson

	1	X	2
1			
2			
3			
4			
5			
6			
7			
8			
9			
10			
11			
12			
13			

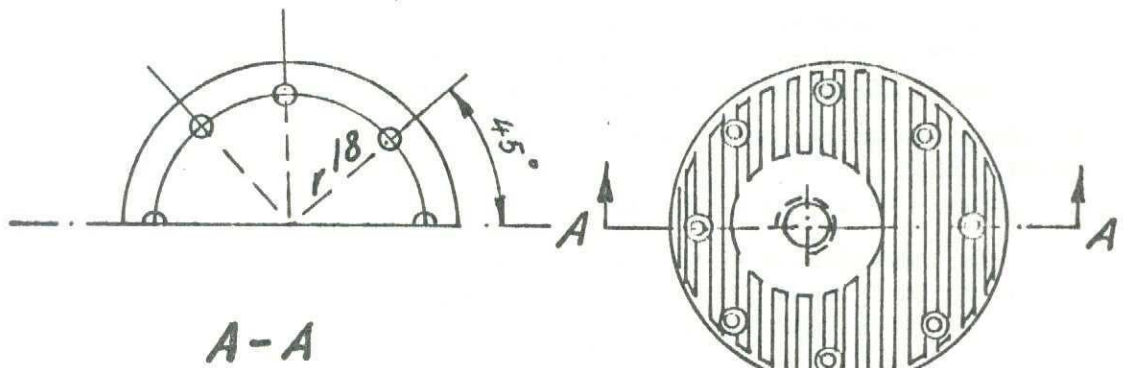
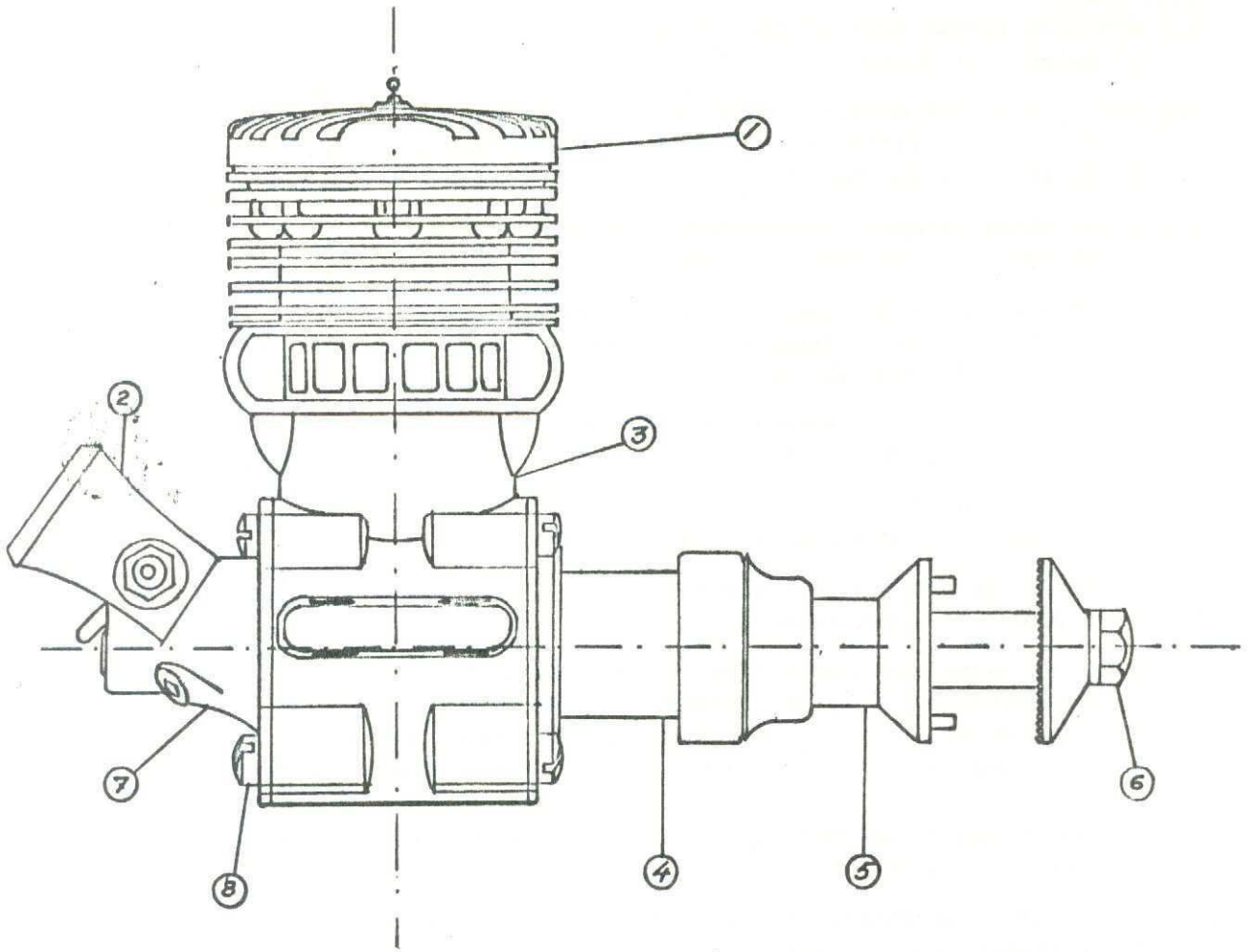
Svaren skall vara "Oldtimer" tillhanda senast 1 december - om Du inte vill ta bort bladet ur tidningen kan Du bara skriva tipsraden på ett papper tillsammans med Ditt namn och adress.

Sänd lösningen till "Oldtimer"- Sven-Olov Lindén, Hovstavägen 15  
703 63 Örebro.

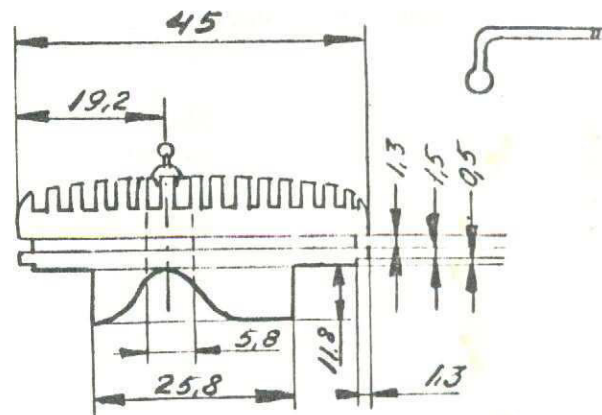
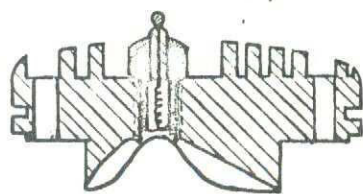
Några enkla priser kommer att utdelas till de första tre rätta lösningarna.

N A M N : \_\_\_\_\_

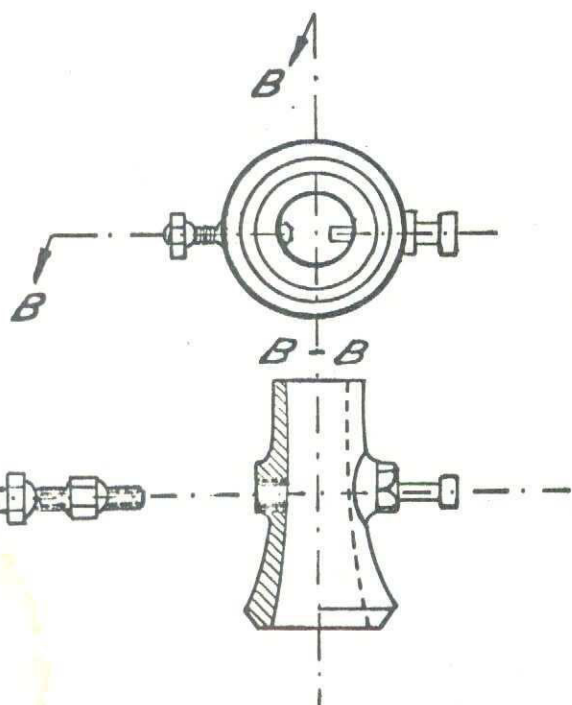
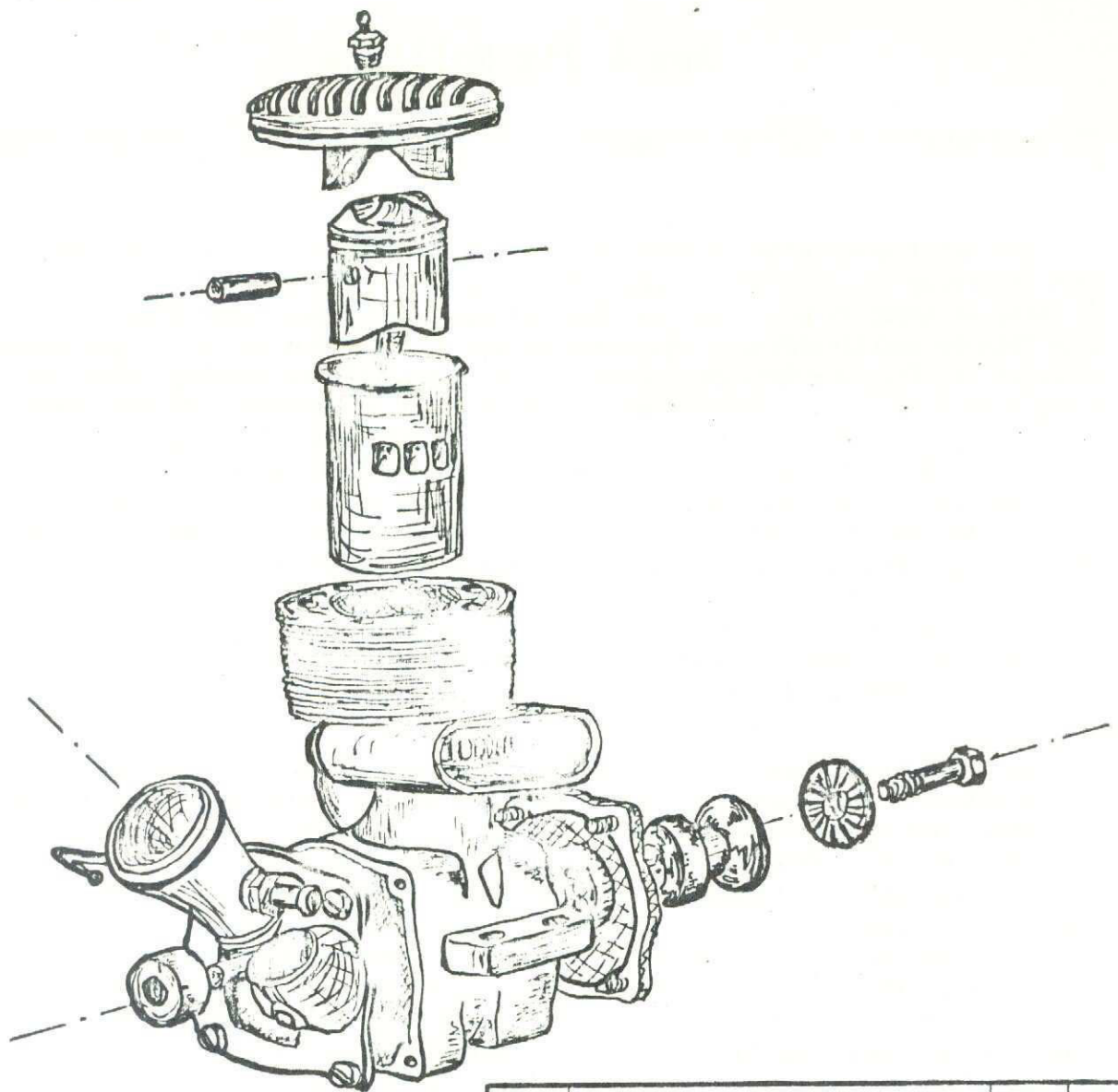
ADRESS: \_\_\_\_\_



①







Måttställning denna detalj se ritn. nr 10.

4	Skruv KCS 3,5x16	8	10
1	Verhuslock bakst.	7	10;11
1	Axelbult	6	10
1	Medbringare	5	10
1	Verhuslock framst.	4	10
1	Verhus	3	10
1	Förgasare	2	9;10
1	Topplöck	1	9
Antal	Benämning	Det. nr	Det. ritn.

Högre tekniska lärov. K-a

Glödstittsmotor  
Typ Dooling 10cc.

Sammanställningsritn.

Ritad av: *George Juvén* 1GB

2/k 57 skala 1:1 Ritn. nr 9



## Amy & Jim Mollison

Texten hämtad ur : "Luftens besegrare" av Harald Martin 1934. Forts.från föreg. nr.

Att Amy Johnson efter sin hemkomst till England korades av sina landsmän till "Luftens drottning" är ju inte att undra på. Bland alla andra storslagna gåvor - däribland en check på 18000 kronor - som hon fick mottaga efter denna flygarbragd var även en Puss Moth från de Havillandfirman. Med denna maskin startade hon på själva nyårsdagen 1931 en planerad långflygning från England till Kina, och allt gick lyckligt tills hon den 4 januari hunnit till byn Krasnosielsk c:a 100 km. norr om Warschau. En svår dimma gjorde det omöjligt för henne att flyga vidare och en nödlandning blev oundviklig, varvid maskinen fick landningsstället avslaget, men flygarnaissen förblev oskadad. Hon insåg själv nu det olämpliga i att flyga över Sibirien under denna årstid och återvände därför till London. Men den 28 juli startade hon på nytt mot Fjärran Östern, nu med Tokio som mål och med mr Humphreys som mekaniker ombord. I långa dagsetapper flög hon via Moskva, Sibirien, Manchuriet och Korea till Japans huvudstad, dit hon anlände den 6 augusti efter att ha fullbordat den över 11250 km. långa flygsträckan på nio dagar med en verklig flygtid av 79 timmar. Hon färdades även genom luften hem och startade sålunda från Tokio den 28 augusti samt landade på Croydons flygfält den 9 september utan några nämnvärda missöden under den långa flygningen.

Amy Johnson stannade sedan en längre tid på terra firma och for England runt och höll föredrag om flyg. Men så på våren 1932 började det plötsligt cirkulera rykten att den djärva engelskans nästa flygarbragd skulle bli den första kvinnliga soloflygningen över Atlanten, och ryktet tycktes besannas, när miss Amy i slutet av mars plötsligt uppenbarade sig nere i Kapstaden för att undersöka förhållandena vid en eventuell flygning över Sydatlanten - som man trodde. Ty i själva verket var hon där nere för att bli den första som välkomnade James Mollison på hans rekordfärd från London till Kap den 24 - 28 mars 1932, Hon ville återgälda den uppmärksamhet han visat henne vid ankomsten till Port Darwin och blev också den första som välkomnade Kapflygaren med orden: "Välkommen, mr Mollison! Jag tycker ni är en underbar hjälte!" Att Mollison kände sig glatt överraskad är icke att undra på, och en månad senare friade han, och den 29 juli stod bröllopet i den gamla St. Georges Church vid Hannover Square i London.

Den lycklige maken blev kanske just genom sitt giftermål med Amy Johnson en för den stora allmänheten mera känd flygare. Men inom flygarkretsar var han känd förut. Den 28-åriga skotten var nämligen f.d. militärflygare. Han fick sin första anställning som sådan år 1923 och tjänstgjorde därefter fem år i England och Indien. År 1928 bosatte han sig i Australien och blev flyginstruktör i en flygklubb i Adelaide samt tog därefter anställning som trafikflygare vid Australian National Airway, vilken befattning han lämnade våren 1931. Han beslöt då att flyga hem till England, men misslyckades vid sitt första försök i början av juni. Den 29 juli startade han på nytt med sin Gipsy-Moth från Port Darwin och fullbordade den långa distansen till Croydon på den utmärkta rekordtiden av 8 dagar 19 timmar och 25 minuter. Första dagen flög han nästan fram till Batavia och nådde dagen därpå Singapore samt den 31 juli Rangoon och den första augusti Kalkutta. På aftonen den 2 augusti landade Mollison i Karachi och den 3 var han i Basra. Inga mankemang vare sig med motorn eller väderleksförhållandena hindrade honom i rekordflykten och för att korta ned densamma flög han även om nätterna. Den 4 nåddes så Aleppo och efter endast ett par timmars vila fortsatte han under natten till Athen, som han nådde kl. halv nio på morgonen. Från Athen bar det åter i väg efter endast ett par timmars uppehåll direkt till London, varefter han landade på Croydon-fältet den 6 augusti kl. 5 på morgonen. Det var ju raskt marscherat genom luften, och sin position som en av världens snabbaste långdistansflygare stärkte han ytterligare vid ovannämnda Kapflygning i mars 1932. Han startade från Lympne-aerodromen i Kent den 24 mars kl. ett på natten och gjorde en non-stop-flygning ända till Oran i Algeriet. "Den flygande skotten", som Mollison döpts till av sina engelska kolleger, följde inte den vanliga Afrikarutten i Ostafrika utan stack rakt ned genom Sahara. Efter halvannan timmes uppehåll för tankning fortsatte han, följande den rutt som de franska Madagaskarflygarna brukat använda och som går över Regganoasen, Niamey och

Forts.nästa sid.



ner över Belgiska Kongo. Här finnas numera ordnade flygförhållanden med utmärkta markanläggningar som kommo Mollison väl till pass, när det framför allt gällde att komma fram så fort som möjligt. Han hade själv beräknat göra färden på fyra dagar och tre timmar, men en trötthetsperiod, som tvingade honom till landning vid Regganoasen, och ett ofrivilligt besök i Nigergyttjan vid Niamey, där maskinen måste grävas ut av negrerna, åstadkommo över 14 timmars försening.

Vid tidpunkten för hans ankomst till den sydafrikanska huvudstaden hade en mängd folk samlats vid den i ljus strålande aerodromen norr om Kapstaden, då plötsligt det lilla silvervingade Puss Moth-planet styrde in mot staden. Man försökte med sirener väcka förarens uppmärksamhet, men maskinen fortsatte. Man trodde rent av att flygplanet skulle gå ned i havet. Efter en stund kom en dammig taxameter rullande upp till aerodromen och en dödstrött man ramlade ur och stapplade in på expeditionen. Ingen trodde att det var Mollison, men då trängde sig en dam fram och ropade: "Välkommen, Mr Mollison!" Det var som förut nämnts Amy Johnsons välkomsthälsning till flygarhjälten.

Den svarte, gamle negerchauffören berättade, att han stått med sin bil i halvmörkret vid "Blauberg Strand", då efter ett starkt brummande i luften han såg ett plan slå ned i den mjuka sanden med ett obehagligt ljud. Han skyndade till och lyckades dra fram en människa, som han trodde var död, men som kryade på sig då han skakade honom. Sedan hade han kört honom till aerodromen. Mollison hade icke vågat riskera en landning på själva flygplatsen då hans överansträngda ögon irriterades av landningsljusen. Hela flygtiden utgjorde 4 dagar 17 timmar och 22 minuter och blev ett nytt, glänsande rekord för sträckan.

Efter bröllopet med Amy Johnson var det meningen att det unga paret skulle göra sin bröllopsresa i flygmaskin över Atlanten, men denna våghalsiga färd inskränkte sig till att Mollison ensam krossade den riskfyllda oceanen i sitt lilla sportflygplan, vilket blev en enastående bragd i flygkonstens historia. Han blev nämligen genom denna flygning den förste som flugit i sportmaskin över Nordatlanten och därtill i den svåraste riktningen från öster till väster.

För att möjliggöra färden hade en väldig extratank inmonterats bakom förarsitsen, varigenom den lilla maskinen kunde medföra 3500 liter bensin. Starten ägde rum från Portmarnock-aerodromen på Irland den 18 augusti 1932 kl. 11.35 på förmiddagen och efter 24 tim. 10 minuters flygning landade Mollison i Pennfield Bridge i New Brunswick. Han hade fullt upp med bränsle kvar, men var för trött för att omedelbart fortsätta fram till New York, dit han emellertid anlände den 21 augusti. Mottagandet därstädes var storslaget, men så hade James Mollison även utfört den första soloflygningen över norra Atlanten från öster till väster. Han hade lovat sin hustru att vara tillbaka om ett par tre dagar, men ogynn samma väderleksförhållanden orsakade ideligen uppskov med starten, och detta tog mera på Mollisons nerver än själva Atlantflygningen, varför han återvände hem per ångare.

Amy och Jim leva ett riktigt kamratskap, som exakt liknar det som brukar vara mellan ett par skolkamrater och barndomsvänner. En vänskaplig och ständig rivalitet. Vad den ena kan göra vill den andra också göra. Man eggas varandra till allt större prestationer. När Mollison sålunda lyckligen hade kommit över "pölen" till Amerika och gick och väntade på lämpligt väder för att flyga hem igen, fick han en dag ett telegram från sin fru, i vilket hon meddelade att hon tänkte flyga över till honom. Men den ängslige maken telegraferade genast: "Snälla du, för Guds skull, låt bli. Septemberdimmorna äro döden."

Men när hon några månader senare ville slå sin egen makes Kaprekord, kunde han inte hindra henne. Hon startade sålunda från Lympne den 14 november kl. halv sju på morgonen och gjorde en mellanlandning i Barcelona men fortsatte efter någon timme till Oran, en dagsetapp på 1818 km. Följande dygnet, ty den unga frun flög även på natten, avverkade hon den 2204 km. långa distansen från Oran till Gao utan missöde, och lika bra gick det på den 1721 km. långa etappen Gao - Duala. Men när Mrs. Mollison sedan skulle flyga till Mossamedes blev hon utsatt för ett litet missöde, som kunde ha hindrat henne från att slå makens rekord. Det uppstod nämligen ett mankemang i oljetillförseln och hon måste därför mellanlanda i Benguela i portugisiska Västafrika. Hon befann sig då endast 3000 km. från målet och arbetade för högtryck för att avhjälpa skadan. Den beredde henne i alla fall ett ofrivilligt uppehåll på 9 timmar, men så snart det var färdigt bar det i väg till Mossamedes, där bränsleförrådet förnyades. Härifrån flög hon den 2091 km. lån-

Forts.nästa sid.



ga sträckan till Kapstaden utan uppehåll och nådde målet den 18 november kl. halv 1 på middagen på ny rekordtid som understeg makens med hela 11 1/2 timmar. Amy landade som vanligt lätt och elegant, steg ur maskinen men var nära att svinna. I några ögonblick stod hon lutad mot maskinens ena vinge med ansiktet dolt i händerna. Så samlade hon sig emellertid och hälsade leende på stadens borgmästare och tackade genom en högtalareläggning de många människor, som kommit för att hälsa henne välkommen. Och sedan for hon direkt till några vänners privathem och lade sig att sova 15 timmar i ett sträck. Men så hade hon blott sovit sammanlagt fem timmar sedan hon lämnade England. Amys nya rekordtid kom att lyda på 4 dygn 6 timmar 53 minuter, och när hon sedan i början av december flög tillbaka sänkte hon även rekordet på sträckan i denna riktning, som förut var 11 dagar, med över halva färdtiden.

Efter Mrs. Mollisons triumferande återkomst till London från Kapstaden beslöt "det flygande äkta paret" att "lägga upp" för alltid med sina rekordartade distansflygningar men först ville de utföra en flygarbragd gemensamt och denna gick ut på att först flyga från London till New York och sedan försöka sätta nytt världsrekord i distansflygning utan mellanlandning genom att flyga direkt från New York till Bagdad, en distans på c:a 9650 km. Vid första Atlantflygningsstarten från London den 8 juni 1933 slogs emellertid deras nya de Havillandmaskin, en Dragon-Moth med tvenne Gipsy-Major-motorer om vardera 130 hkr., runt varvid stjärten och nedre vingparet knäcktes medan flygarparet blev alldeles oskadat. De erhöilo emellertid en ny, liknande maskin av lord Wakefield, som förut finansierat Amy Johnsons Australienflygning, och den 23 juli bar det så i väg från Croydon ut över Atlanten. De klarade också den farofyllda oceanen men de hade haft motvind och bränslet började tryta varför de beslöto att gå ned vid Bridgeport, endast c:a 100 km. från New York. Hela flyghamnsbelysningen tändes emellertid när Mollison skulle landa, varför han totalt bländades, och med vinden i ryggen for han som en blixtnö över flygplatsen för att till sist hamna i ett moras, där hjulen fastnade och maskinen gick runt. Ena vingparet slets av, propellern splittrades och de båda för första gången kompiflygande makarna slungades genom maskinens glasrutor. Amy hade sluppit undan i det närmaste oskadd och behövde endast sys ihop på två ställen medan den stackars Jim där emot blev hopsydd på icke mindre än ett 30-tal ställen. När de sedan den 3 oktober misslyckades med starten av deras tredje Dragon-Moth från New York för att flyga till Bagdad uppgåvo de försöket att slå världsdistansrekordet och togo båt hem till England, fast övertygade om att i kompiflygning hade de ingen tur.

