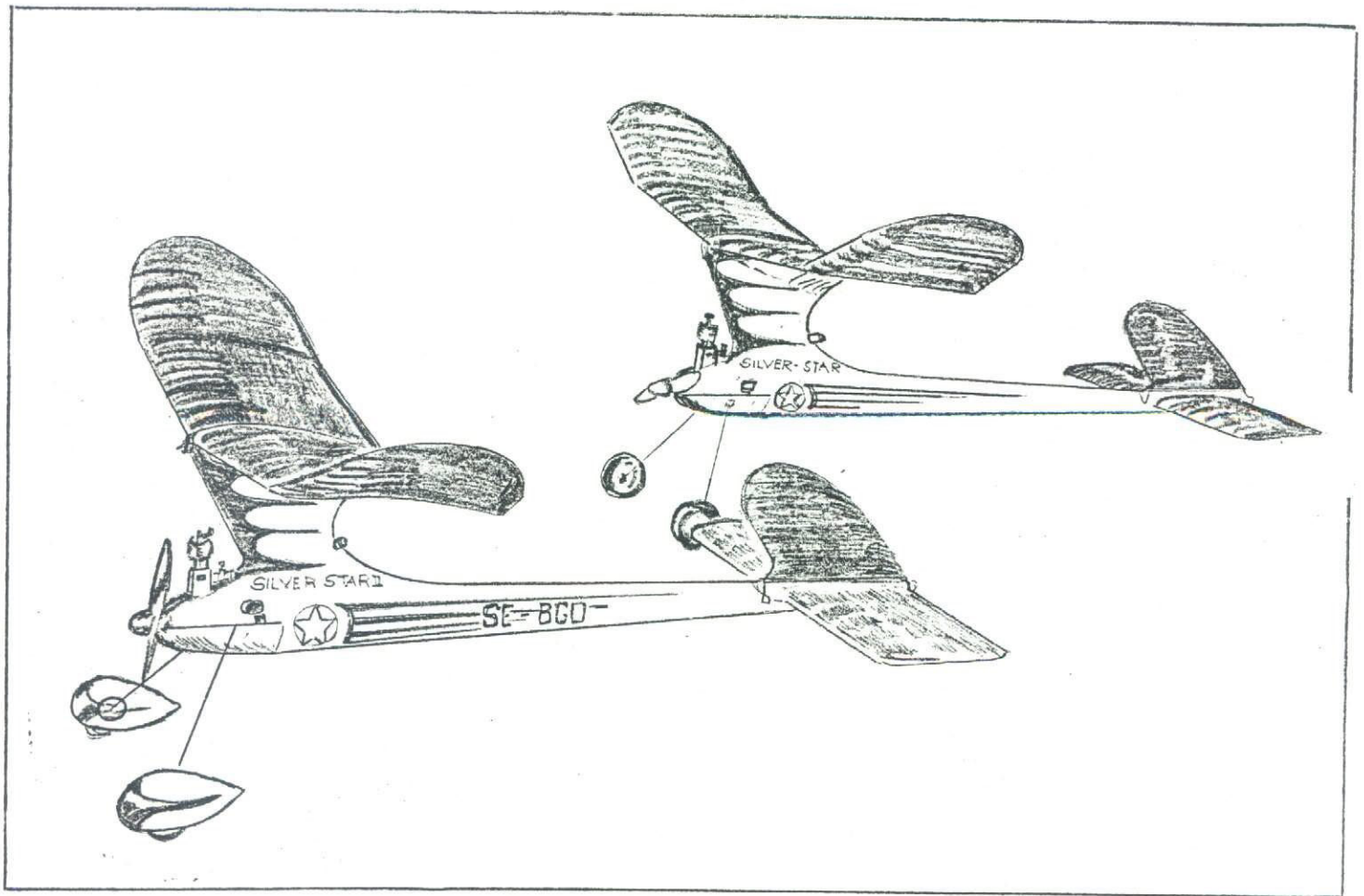


"OLDTIMER"

Specialtidskrift för modellflygare



I N N E H Å L L :

MODELLFLYGET I SVERIGE

GUMMIMOTORNS SKÖTSEL

NÅGRA F-MODELLER

NYA RITNINGAR

CHARLES E. KINGSFORD-SMITH

NR 1 1976

Redaktören tycker

att rubriceringen av oldtimer-modellflyget som enbart uttryck för nostalgi är väl oförsiktigt. Kanske är uppspårandet av litteratur och ritningar, samlande av bilder och tävlingsresultat, samlande av motorer och modeller ändå främst ett försök att rädda ett stycke kulturhistoria, som är på väg att gå förlorad.

Oldtimer-sällskapet

Vi hälsar alla nytilkomna medlemmar hjärtligt välkomna i "Sällskapet" Korrespondensen med några av dem skall med tiden komma i tryck i tidningen.

Tipsextra

Resultatet av "Tipsextra" blev - två inkomna svar !

- 1:a pris gick till: Ellinore Karlsson, Norra Hamngatan 42,
932 00 Skelleftehamn 11 rätt.
- 2:a pris: Urban Lindström, Talgoxegatan 12,
703 48 Örebro 8 rätt.

Rätt tipsrad var:

2xx, 2x2, xx2, lxl, l

Omslaget

De två F-modellerna med "Västerås-dieslar" på omslaget är konstruktioner av västeråsingenjören Sigurd Boberg. Modellerna flögs av honom själv och hans son Bo Boberg. Sigurd Boberg blev både svensk mästare och rekordhållare med denna modellkonstruktion. Bilden är en blyerstteckning efter ett foto taget vid en tävling i Fagersta 24 mars 1946.



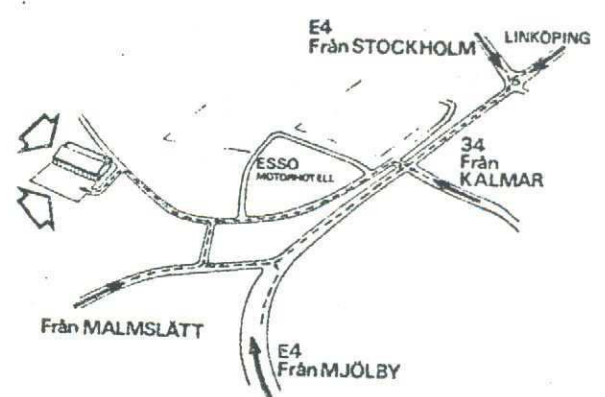
ÖFS Visningar

För tionde året i följd kommer flygmuseiförrådet på Ryd att hållas öppet för allmänheten.

ÖSTERGÖTLANDS FLYGHISTORISKA SÄLLSKAP

Årets visningar.

Följande öppettider gäller:
Söndagar kl 11.00 - 15.00
20/6, 1/8, 8/8, 12/9, 19/9 och 26/9
Entré: Vuxna kr 3:-, barn (6-12 år) kr 1:-
pensionärer och ÖFS-medlemmar fri entré.



MODELLFLYGET I SVETSKA

Andra världskriget kastade sin skugga över händelserna här hemma. Även modellflyget blev i viss mån paralyserat av krigshändelserna, tävlingsverksamheten kom av sig. Det blev ingen Vintertävling, ingen Rikstävling och inget Nordiskt Mästerskap, då ju de övriga nordiska länderna blev indragna i stormaktskriget under 1940.

"Vingarnas" Vintertävling blev inställd, men en annan vintertävling hölls i Nyköping den 4 febr. Ur LEN:s Eskaderkrönika saxas dessa formuleringar: "Efter att ha polletterat skidorna och Isacsons kombinerade trunk och sportstuga för två och diskuterat möjligheten att skicka Svante Tolf som fraktgods ramlade vi ut på perrongen, hoppade upp på tåget och ockuperade några kupeér. Just som tåget satt igång fick Sigge för sig att stationen gick åt fel håll. Han blev dock genast omhändertagen för vård..... Olle, som följ med för att hjälpa till med litet av varje, intresserade sig mest för de kvinnliga tidtagarna och var ej till stor nytta. Med tidtagningen var det ej så noga, ty ibland glömde tidtagarna att knäppa på stoppuren när man startade, ibland när kärran landade. Det senare gjorde kanske mindre" Linköpings-Eskadern lade beslag på de flesta "bucklorna", men måste se en "pappersdrake" från Örebro, som segrare i stora segelmodellklassen.

Ett av de stora namnen i 40-talets början var Sigurd Isacson, ledaren för LEN. Han strävade efter fastare organisation inom modellflyget och hans speciella intresse var landskapsförbunden. Det första förbund, som bildades var Gästriklands i april. "Sigges" eget ÖMF tillkom senare på året, i december. Avsikten med förbundsbildningen var, att de större och ledande klubbarna i länet skulle bistå de mindre och nybildade. Främst på programmet stod serietävlingar för att öka aktiviteten.

Ett alldeles speciellt modellflygläger ordnade LEN under påsken detta år. "Sigge" och tre andra eskadermedlemmar drog åstad med skidor, skridskor, tält, proviant och segelmodeller till sjön Roxen för att utvärdera hangmöjligheter och ett vinterlägers vedermödor.

De fyra tappra var Lars-Erik Ohlsson, Lennart Nyström, Torbjörn och Sigurd Isacson. Starten gick kl. 16.30 - efter fyra timmars marsch nåddes Roxens andra strand varefter en svår klättring uppför åsen följde. Vid 21.30-tiden började lägerslagningen i nattmörkret. De turades om att sköta eldvakten i den 20^o kalla vinternatten.

Morgonen kom med strålende sol. Frukostbestyren var svårare än väntat. Så måste korvbitarna ätas direkt ur stekpannan, annars frös de till is!

Vid åttatiden började modellflygningen, först på isen med högstart, sedan hangförsök. Vid isflygningarna "bläste" segelmodellerna Alexander och Hast iväg kilometervis! Hangflygningarna missgynnades av vindriktningen, men några flygningar lyckades dock. Tyvärr landade modellerna i en nära nog ogenomskinlig tallskog. Så gick första dagen och en ny natts vedermödor följde.

Den andra dagen var hangvinden rätt, men mycket svag. Efter ett antal flygningar hade följande erfarenheter vunnits:

- 1) En hangsegelmodell skall ha låg V-form och i övrigt liten sidoprojektion för att ej driva in mot hanget vid ev. längsflygning.
- 2) Stor riktnings- och sidstabilitet erfordras för att modellen skall kunna hålla avsedd kurs.
- 3) Höga kala furor i den tänkta flygriktningen bör undvikas.
- 4) Åk ej slalom i branta backar med en skidstav i ena handen och en tvåmetersmodell i den andra!

En organisatorisk förändring av stor betydelse var bildandet av KSAK:s Modellflygkommitté. Självskrivnen ordförande var Tyko "Pappa" Stark.

På Aeroklubbens årsmöte den 18 maj upplöstes modell- och segelflygkommittén i två separata enheter.

Modellflygkommitténs första sammanträde ägde rum den 26 juni. Därmed började det svenska modellflygets specialiserade högsta ledning sin verksamhet, som tog sikte på att aktivisera sporten.

Fem officiella rekordansökningar hade inlämnats och samtliga godkändes:

REKORD

Grupp M. Klass A 1.	Ulf Hallvig, Vingarna, Stockholm .	2 min 55,2 sek
	12 maj 1940	
Grupp M. Klass A 2.	Sigurd Isacson, Linköpinsseskadern,	2 min 58,4 sek
	2 maj 1940	
Grupp S. Klass C.	Sigurd Isacson, Linköpingseskadern.	4 min 25,8 sek
	2 maj 1940	
Grupp S. Klass D.	Jan Geijer, Vingarna, Stockholm	10 min 25,0 sek
	21 april 1940	

En ny klassindelning föreslogs av Sigurd Isacson, LEN. Den tog sikte på att minska antalet småklasser, men istället inrätta en uppdelning i allmän och mästartklass.

För uppflyttning till mästartklass gällde regeln att vid ett tävlingstillfälle ha uppnått tider godkända för guldmärket.

NY KLASSINDELNING

Klass	Spännvidd	Speciella regler	
		Allmän klass	Mästartklass
Grupp M (Övergångsindelning)			
A	t. o. m. 75 cm	Svenska regler*	d.o
B	75—150 cm		Internat. regl.
Grupp M (Internat. indelning)			
A	t. o. m. 70 cm	Svenska regler	Internat. regl.
B	över 70 cm	Internat. regl.	
Grupp S			
A	t. o. m. 100 cm	Svenska regler	d.o
B	100—150 cm		Internat. regl.
C	150—250 cm	Internat. regl.	

* För grupp M: Vingbelastn. minst 10 gr/dm², s (kroppens största tvärsnitt) = $\frac{L^2}{200}$
För grupp S: Vingbelastn. minst 10 gr/dm², s utan inskränkning.

SM I LINKÖPING

LEN, Linköpingseskadern erhöll uppdraget att arrangera 1940-års S.M. Datum fastställdes till 8 september.

I Örnsköldsvik bildades 14 juni Norra Ångermanlands flygklubb. Stadgar fastställdes den 26 juni. Åke Sundelin blev sekreterare och fick också ansvaret för modellflygsektionen.

Forts.nästa nr.

Till salu

FLYGTIDNINGAR

"FLYGNING" år 1939 nr 24, år 1940 nr 1 - 23, år 1941 nr 1 - 24, år 1942

-"- år 1942 (saknas nr 18 och 21)

"FLYG" år 1944 (saknas nr 2,3,8,9,10,13,16,17,19,) år 1945 (saknas nr 12)

-"- år 1946 (saknas nr 5), år 1947 (saknas nr 1,5,9,12,14,20,22.)

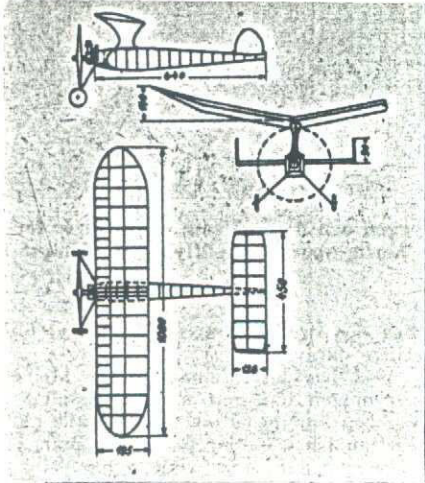
"AERO" år 1945 nr 1, år 1946 nr 3 och nr 4.

"VINGAR" år 1945 nr 2 och nr 4.

Prissättning måttlig - anbud kan diskuteras.

Ernst Börjesson, pl 45557, 705 90 Örebro Tel. 019/ 22 62 90

TYSKLANDS FÖRSTA DIESELMOTORMODELL

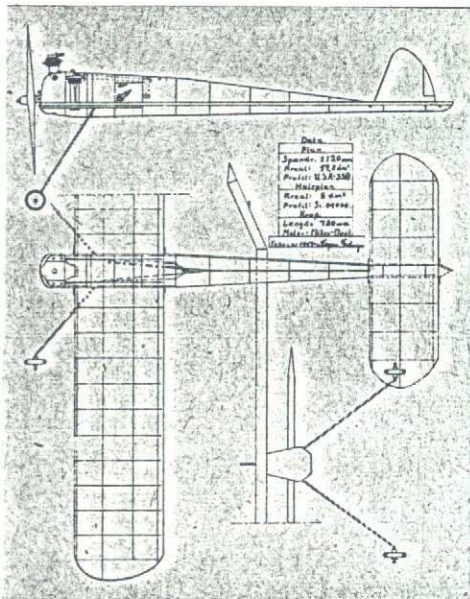


Konstr. Helmut Kermess 1943

Data:

Vingens spv.	1.080 mm
Korda	195 "
Vingbel.	21,3 g/dm ²
Stab.spv	450 mm
Korda	128 "
Kroppslängd	640 "
Motor	Dyno I

Vingprofilen är Goldberg G-5, vingen är uppbyggd av 4 mittbalkar 3x5 mm, framkant 5x5 mm bakkant 2,5x16 mm samt spryglar av 2 mm balsa. Kroppslongeronger av 5x5 balsa med tvärlister av 3x5 mm. Motorbock av 1 mm dural. Baldakinen är uppbyggd av 3 mm balsalist med 1 mm fanér. Stabilisatorns framkant 4x4 mm balsa, mittbalk 3x5 mm balsa och bakkant 2x4 mm balsa. Spryglar av 1,5 mm balsa. Profiler symmetriska. Landställ av bambu med hjul av 10 mm balsa.



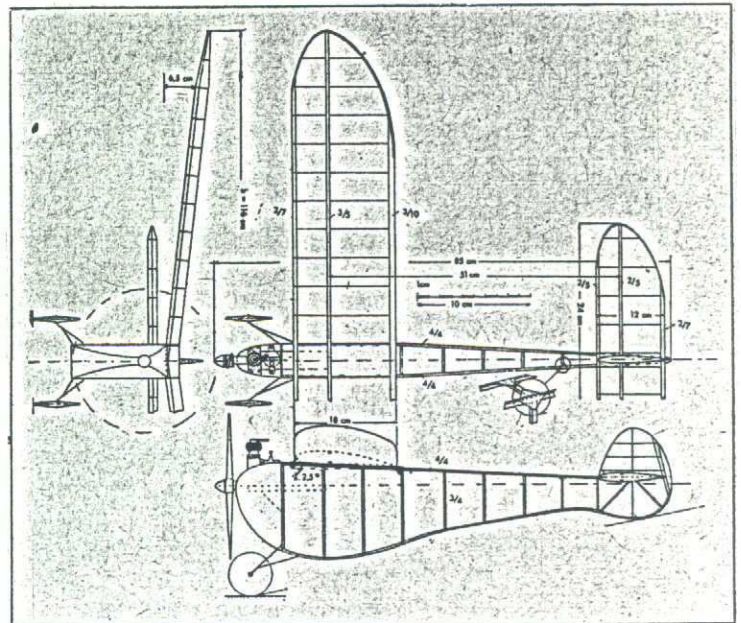
Me-27 -"Kompression".

Konstr. Mogens Erdrup 1947 Danmark

Data:

Vingens spv.	1120 mm
Yta	17,8 dm ²
Profil	USA 35B

D 117 - från SCHWEIZ

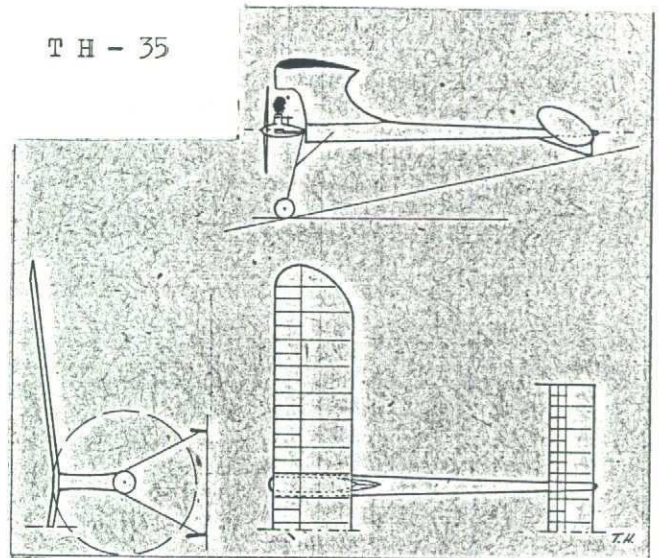


Konstr. Arnold Degen 1944

Data:

Vingens spv	1160 mm	Vingbalkar:
Korda	180 "	Fram 2x7
Profil	RAF 32	Mitt 3x5
Stab.spv	240 mm	Bak 3x10
Korda	120 "	Stab.framkant 2x5
Kroppslängd	850 "	" mitt 2x5
Motor	Dyno I	" bakkant 2x7
Vingbelastn.	27-30 g/dm ²	Kroppslongeronger
		av 4x4 mm, tvärlister
		av 3x4 mm.

TH - 35



Konstr. Tage Hansen 1946 Danmark

Data:

Vingens spv.	1.000 mm
Korda	173 mm ²
Vingyta	17,3 dm ²
Sidoförh.	1:5,8
V-form	90
Vingprofil	Grant G-10

forts.sid. 6

Några F-modeller

TYSKLANDS FÖRSTA
DIESELMOTORMODELL

D 117 - från SCHWEIZ

Konstr. Helmut Kermess 1943

Data:

Vingens spv. 1.080 mm
Korda 195 "
Vingbel. 21,3 g/dm²
Stab.spv 450 mm
Korda 128 "
Kroppslängd 640 "
Motor Dyno I

Vingprofilen är Goldberg G-5, vingen är uppbyggd av 4 mittbalkar 3x5 mm, framkant 5x5 mm bakkant 2,5x16 mm samt spryglar av 2 mm balsa. Kroppslongeronger av 5x5 balsa med tvärlistor av 3x5 mm. Motorbock av 1 mm dural. Baldakinen är uppbyggd av 3 mm balsalist med 1 mm fanér. Stabilisatorns framkant 4x4 mm balsa, mittbalk 3x5 och bakkant av 2x4 mm balsa. Spryglar av 1,5 mm balsa. Profiler symmetriska. Landställ av bambu med hjul av 10 mm balsa.

Konstr. Arnold Degen. 1944

Data:

Vingens spv	1160 mm	Vingbalkar:
Korda	180 "	Fram 2x7
Profil	RAF 32	Mitt 3x5
Stab.spv	240 mm	Bak 3x10
Korda	120 "	Stab.framkant 2x5
Kroppslängd	850 "	" mitt 2x5
Motor	Dyno I	" bakkant 2x7
Vingbelastn.	27-30 g/dm ²	Kroppslongeronger
		av 4x4 mm, tvärlistor
		av 3x4 mm

T H -35

Me 27-"Kompression"
Konstr. Mogen Erdrup 1947 Danmark

Data:

Vingens spv. 1120 mm
Yta 17,8 dm²
Profil USA 35B

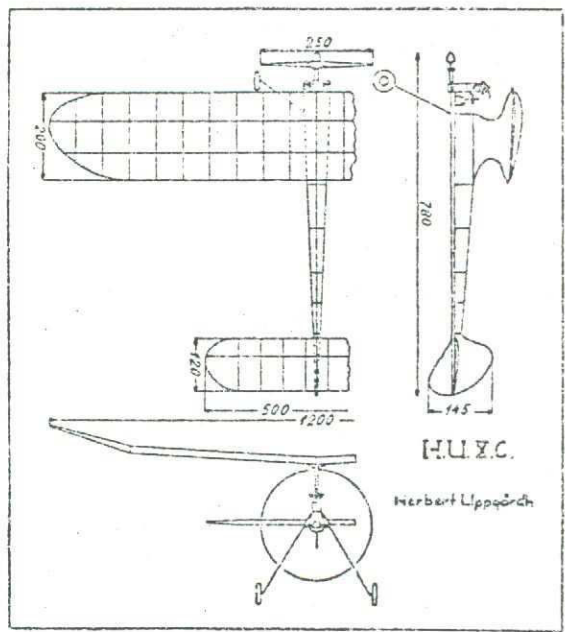
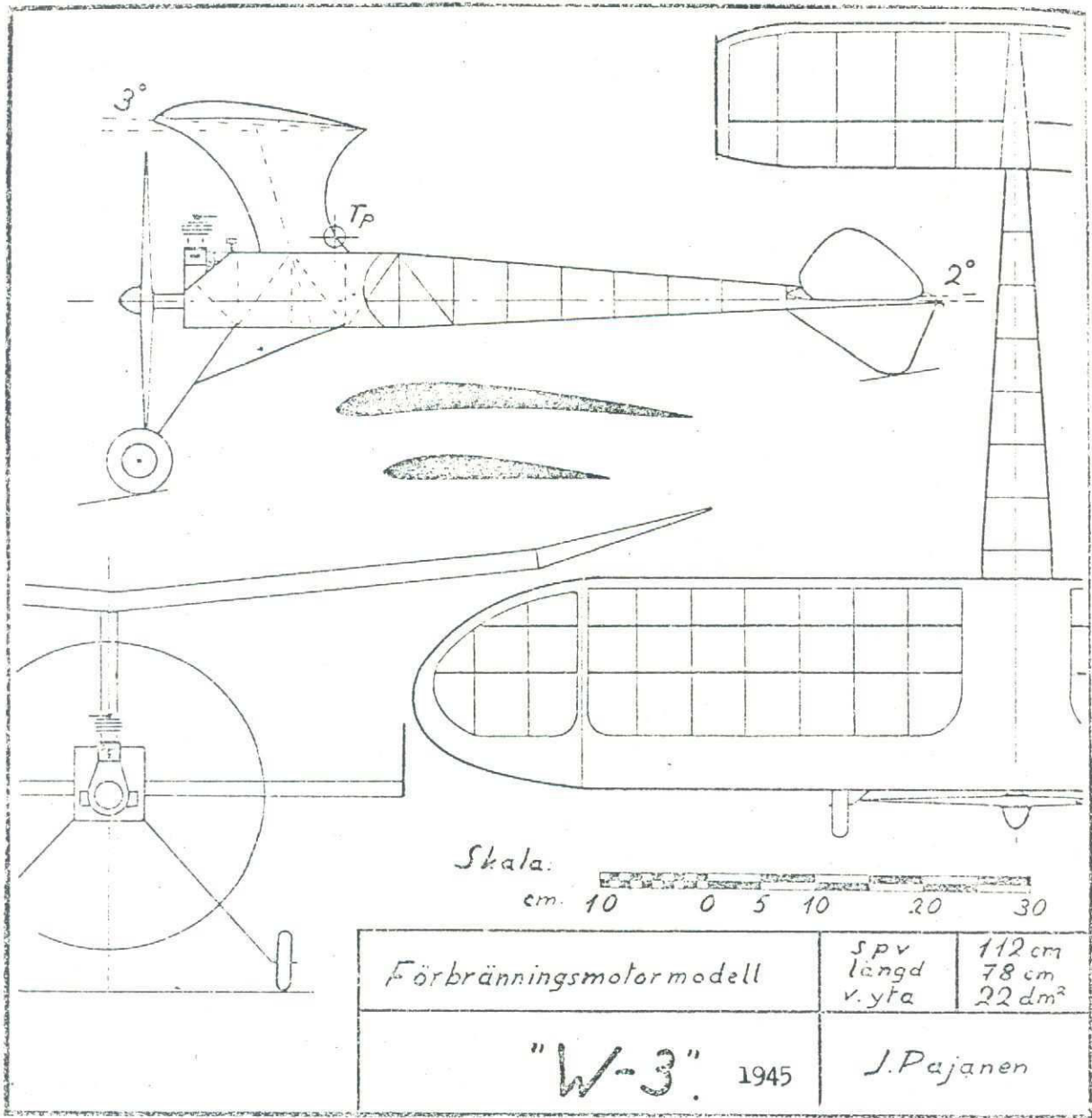
Konstr. Tage Hansen 1946 Danmark

Data:

Vingens spv. 1.000 mm
Korda 173 mm
Ving yta 17,3 dm²
Sidoförh. 1:5,8
V-form 9°
Vingprofil Grant G-10

forts. sid.

Tre finska F-modeller.



"H.U.X.C." Finland 1947
Konstr. Herbert Uppgård, Mariehamn

Gummimotorns skötsel

Det finns nästan lika många sätt att hantera gummimotorer som det finns modellflygare ! Hur ska man då göra för att göra rätt ? Alla sätt kan ju inte vara lika bra !

I "Flygning" nr 12-1932 gav dåvarande kaptenen Nils Söderberg modellflygarna en första vägledning i hur man hanterar sina gummimotorer. Vilka källor han utgått från angavs inte. Med en formel för brottgränsen och några tabeller gav han läsarna lite matematisk övning.

$$\text{Brottgräns: } U = \frac{3,75 \times L^{1,5}}{\sqrt{G}}$$

U- uppdragningstal, L- motorns längd(hakavstånd) i cm och G- gummits vikt i g.

Han rekommenderade dessutom 80 % uppdragning i förhållande till brottgränsen.

Ex. En motor av 6 strängar, 60 cm lång, vikt 16 g.

$$U = 0,80 \times \frac{3,75 \times 60^{1,5}}{\sqrt{16}} = \frac{3 \times 465}{4} = 350 \text{ varv.}$$

Söderberg rekommenderade en gummiolja av:

- Ren mild såpa 70%
- Salicylsyra 0,5%
- Glycerin 20%
- Vatten 9,5%

Arvid Palmgren gav i sin "Handbok för byggare av gummimotordrivna modellflygplan" utgiven 1936 en del formler och tabeller för gummimotorer, bl.a. följande tabell om uppvriddningsvarv.

Motorns tvärsnitts- yta i cm ²	Max. uppvriddnings- varv per cm
8	23
16	16,2
24	13,3
32	11,5
40	10,3
48	9,4
64	8,1
72	7,7
80	7,3
96	6,6

Sigurd Isacson gav i sina böcker "Modellplankonstruktion" 1947 och KSAK:s Handbok Nr 2 "Hur man konstruerar modellflygplan" samma tabell, men kompletterade den med flera praktiska råd. Så måste uppdragningsvarvet korrigeras nedåt med följande procentavdrag vid följande omständigheter:

- Uppdragning utan sträckning 40 %
- 1 - 4 år gammal snodd 3 -10 %
- Uppdragning vid - 20° C ca 20 %
- " - 10° C ca 10 %
- " 0 - +25° C 0 %
- " + 40° C (beroende på uppehållstiden i starkt solsken) 10-50 %

Vid förvaring längre tid än ett par veckor avsköljs gummioljan i vatten och motor förvaras i ljus-och lufttät burk, med eller utan talk och svalt rum. Låt inte motorn sitta i modellen i onödan, utan lägg den i burk enl. ovan. Tvättning, talk e.d. är onödigt över någon vecka. Starkt solljus förstör motorn snart. Mycket ljus, helst vit klädsel på kroppen skyddar bäst.

Knyt aldrig motorn torr, utan fukta den med saliv, annars uppstår jack vid åtdragning av knuten. Bästa skarvsättet är att lägga ändarna ihop och låta en person sträcka desamma, samtidigt som man med dubbla varv knyter en pärlgarnsbit e.d. hårt om skarven. Använd endast väl smord motor och drag aldrig upp mer än 80 % av toppvarvet annat än på

tävlingsflygning och ev. någon enstaka trimstart.

I "Modellflygets A.B.C." av Sven Wentzel fick man i slutet av 30-talet rådet att kosta på sig utgiften av att ta reda på hur många varv en motor tål att dragas upp. Sedan höll man sig på den säkra sidan om man fortsättningsvis drog sin motor till ca 80 %.

Dessutom gavs rådet att ha några reservmotorer med sig, då gummit snart tröttnar och kräver vila för att återta ursprunglig längd och kraft. I "A.B.C." gavs rådet att byta motor efter ca 10 uppdragningar för fullt ! ! !

Börje Stark och Lennart Sundström följde i stort sett samma princip i sin bok "Modellflyg - Handboken" 1945. men de ansåg att motorn behövde bytas efter ca 5 uppdragningar till toppvarv.

Hur ser då moderna modellflygare på skötseln av gummimotorer ?

Redaktören för "Free Flight News" sökte svar på den frågan genom att fråga de 10 främsta Wakefieldflygarna vid engelsmännens uttagning till VM 1973 (Se även Modellflygnytt nr 1.1973 -översättning av S.-O.Lindén)

Alla tio använde då Pirelli, som köpts genom "FFN". Alla förvarade snodden mörkt och svalt.

Smörjmedlet var antingen ricinolja eller såpa+glycerin. Tre använde ricinolja. De som nyttjade såpa+glycerin gjorde det av den anledningen att det var enklare att tvätta bort den smörjan !

Vanligaste sättet att knyta var att först göra små enkla knutar i varje ända av snodden och sedan göra en vanlig råbandsknop, som drogs samman till de små knutarna.

Inkörningsmetoderna växlade mycket. En nyttjade ingen inkörning alls. Fem använde sträckmetoden och fyra uppvriddningsmetoden.

De som sträckte sina motorer gjorde det från 3 - 8 ggr ursprunglig längd, varvid motorn hölls utspänd från "kortare" tid till 15 minuter. De som använde uppvriddningsmetoden drog succesivt upp motorn till allt högre varvtal. t.ex. 50 %, 60 %, 70 % och 80 % med ca 15 min vila mellan uppdragningarna. OBS ! Givetvis var motorerna alltid insmorda före inkörningen !

För förvaring av motorerna använde alla sig av små plastpåsar, som i sin tur förvarades i täta plåtburkar.

Två av de engelska modellflygarna testade en motor ur varje ny härva med hjälp av en vridmomentmätare. De övriga litade till känseln.

Alla höll räkning på hur många tävlingsstarter motorerna använts till. Flertalet beagnade sina motorer (40 g Wakefield) till tre rävlingsstarter innan motorerna degraderades till trimsnodd.

Alla drog upp motorerna till 50%-65% av toppvarvet i utdraget skick, återstående varv drogs upp medan motorn kortades av tills nosblocket passades in i kroppen.

De flesta föredrar att sköta inkörningen ca 3-4 dagar före tävlingen.

Den amerikanske Wakefieldflygaren Jon Davis - medlem i USA:s lag 1973 och 1975 utförde 1971 ett antal experiment med 40 g motorer. Resultaten infördes i NFFS "Symposium Report 1971". I översättning av L.G.Olofsson finns de i "Modellflygnytt" nr 5-1971.

Fyra punkter testades fram:

- 1) Effekten i förhållande till hur länge gummimotorn är utsträckt under uppvriddningen.
- 2) Effekten i förhållande till tiden man håller gummimotorn uppvridd.
- 3) Effekten i förhållande till inkörningsmetoden.
- 4) Effekten i förhållande till uppvriddningshastigheten.

Alla tester utfördes i rum med konstant temperatur. All snodd kom ur samma härva. En vridmomentmätare med 2% avvikelse användes. Uppvriddningsapparat med inbyggt räkneverk hörde också till. Alla motorer drogs till 320 varv. Som jämförelsetal anges vridmoment x uppvriddningsvarv.

1) Sträckning 40 %	- j.tal	7834	
" 55 %	- "	8394	ökning 6 %
" 65 %	- "	8987	" 13 %
" 75 %	- -		motorn brast - -

Är detta möjligen lösningen på nuvarande brist på gummisnodd ?



- GIV MIG GENAST, TILLGÅRÅ GUMMI: BÅN DET ! ! !

- 2) Effektförlust från uppdragning till start.
- | | | | |
|---------------|-------|------|---------------------|
| 20 sek väntan | j.tal | 8579 | |
| 6 min " | " | 7348 | förlust 15 % |
| 25 min " | " | - | " ytterligare 2 % ! |

3) Inkörningsmetoder

Ingen inkörning - max.tal nåddes ej, motorn brast vid 300 varv.
 Jämföresletal före bristning - 7192
 Uppvridningsmetod - 1:a 40 % , 2:a 50 % , 3:e 75 %
 Vila en timma mellan varje uppvriddning. Test efter ett dygn
 Jämföresletal - 8672 - ökning med 18 %
 Sträckningsmetoden innebar att motorn drogs ut 7 ggr ursprung-
 lig längd och hölls så i 15 min. Test efter ett dygn
 Jämföresletal - 8735 - ökning

4) Uppvridningshastighet

Ingen skillnad i effekt kunde utläsas vid långsam resp. hastig uppdragning.

Sammanfattning:

- 1) Effekttökningen genom att vrida upp fler varv med utsträckt motor är över 10 %.
- 2) Effektminskningen är störst under de första minuterna. För att utnyttja max. effekt bör man starta omedelbart efter uppdragningen. Finns ingen termik då, är det bättre att vänta. Effekten minskar allt långsammare.
- 3) Genom inkörning ökas effekten upp till 18 %. Dragmetoden är något bättre, då risken för sår och jack är mindre än vid uppvriddning.
- 4) Uppvridningshastigheten påverkar ej effekten.



forts. "Några F-modeller"

Me 27 - "Kompression"	"Dyno-Komet"	"H.U.X.C."
Stab.yta 5 dm ²	Data:	Data:
Profil SI 04008	Vingens spv. 1200 mm	Vingens spv. 1200 mm
Kroppslängd 780 cm	Kroppslängd 860 mm	Korda 200 mm
Totalvikt 590 g	Motor Dyno I	Profil SI 63010
Motor "Mikro-diesel"		Vingbel. 22,8 g/dm ²
		Kroppslängd 780 mm
		Stab.spv. 500 mm
		Korda 120 mm
		Profil SI 32506
		Motor Dyno I

VAD TYX ?

Skall detta kunna bli "Oldtimer-sällskapet"

NYA MEDLEMSMÄRKE ?

- Förslag inkommet från Ungern -
 genom Ove Pettersson

Årets första posttävling lockade endast några få deltagare. Kanske tidpunkten - mitt i vintern - är fel vald? Därför försöker vi med en sommartävling också, se nedan!

Resultat av januari-februaritävlingen.

A2 1. S.-O.Lindén	1.17 + 1.12 + 1.15 = 3.44	Modell "Trim II"
2. Örjan Gahm	0.24 + 0.30 + 0.29 = 1.23	-"- "Trim II"
B2 1. Örjan Gahm	0.39 + 0.46 + 0.41 = 2.06	-"- "Termik III"
C2 1. Sten Persson	1.11 + 1.15 + 1.10 = 3.36	-"- "Air Cadet"
D 1. S.-O.Lindén	1.34 + 2.14 + 2.20 = 6.08	-"- "Korda-38"
Sl 1. S.-O.Lindén	1.12 + 0.53 + 1.10 = 3.15	-"- "Tfa"
2. Lars Lindén	0.49 + 1.44 + 0.36 = 3.09	-"- "Prince"

Örjan Gahm berättar i sitt brev att han flög sista helgen i februari i tämligen dåligt väder. Åtminstone en trimstart med Roggentinmodellen var bättre än tävlingsresultatet. Hans tidtagare var dottern Eva Gahm.

Sten Persson, numera bosatt i Halmstad, hade fått sin "Air Cadet" klar och flög den 22 februari i halvdisigt men lugnt väder. Hans tidtagare var Göran Bengtsson.

De egna flygningarna företog jag vid olika tillfällen. Med "Korda" och "Tfa" flög jag och Vailet, som tog tid, den 29 januari på Örebro flygfält i ett lugnt och svagt soligt vinterväder. ca -5° C. Linlängden i Sl var 50 m.

Den 15 februari flög vi i Sköldinge utanför Katrineholm i lugnt väder sent på eftermiddagen, då solen just sjönk vid horisonten. Modellen var då "Trim II", Curry Melinmodellen!

Lasse Lindén försökte flyga sin Sl modell med 100 m lina varvid den i det gråmulna och blåsiga vädret på Örebro flygfält den 29 februari flög ut i den omgivande terrängen, varför han begränsade sig till 50 m lina.

Ny Posttävling

Ännu en posttävling utlyses. Du skall flyga på hemmaplan någon gång under juni eller juli 1976.

Tävlingsklasser och regler är desamma som gäller för "Oldtimer-tävlingen" se nr 2/1975. För motormodeller gäller dock handstart, för segelmodeller får linlängden vara högst 100 m.

Tre starter i följd 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 augusti till: "Oldtimer" - Sven-Olov Lindén, Hovstavägen 15, 703 63 Örebro.

Några enkla priser kommer att utdelas!



4

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

En vårdag 1920 gick en ung australisk flygofficer omkring nere i Melbourne och grubblade över, hur han skulle få sin önskan att bli den första som flugit över Stilla oceanen uppfylld. Det var den sedermera så kände flygaren Charles E. Kingsford-Smith, som hyste dessa djärva tankar. Alltsedan sin tidigaste barndom hade han varit flygentusiast, och sitt första luftdop fick han redan vid fem års ålder, då han hoppade från ett tak med sin mammas paraply som fallskärm, vilket försök kostade honom ett brutet nyckelben. Vid mognare ålder ville han nu utföra en flygarbragd, som skulle ställa alla andra i skuggan. Någon farhåga hyste han icke för den nära tre Atlantsträckor långa Pacificflygningen, men det fordrades en ordentlig maskin, och en dylik kostar mycket pengar, och lika mycket pengar går det åt till alla övriga kostnader, som äro förknippade med en dylik jättefärd.

Under hela sex år fick emellertid Pacificflygaren in spe endast bygga på sitt luftslott och skärskåda alla dess detaljer från olika synvinklar. Då mötte han en dag i Sydney en annan australier, Ulm, som hade närt samma tankar på en Stillahavsflygning som vännen Smithy - så kallas nämligen Kingsford-Smith av sina flygkamrater -, och vad var väl naturligare än att de slog sig tillsammans för att definitivt söka lösa problemet.

Bägge saknade emellertid nödigt kapital, och för att få allmänheten att intressera sig för deras vidlyftiga planer och därigenom få dess bistånd, utförde de år 1927 en rundflygning kring hela Australien, en sträcka på över 12 000 kilometer. Den glansfulla flygningen hade åsyftad verkan, och bland bidragsgivarna var statsstyrelsen den främsta med 70 000 kronor. Nu kunde det bära av till Amerika för att leta rätt på den bästa flygmaskinstypen. Vid denna tidpunkt hade Maitland och Hegenberger gjort sin lysande flygning från San Francisco till Honolulu med ett tremotorigt Fokkerplan, utrustat med Wright Whirlwindmotorer om vardera 220 hkr. Samma flygplanstyp och motorer hade även Byrd begagnat till sin nordpolstripp och Atlantflygning, och det transamerikanska flygrekordet hölls även av en dylik maskin. Men det var inte så lätt att komma över en 3-motorig Fokker med den summa de ägde. Då erbjöd sig George Wilkins att sälja sitt Fokkerplan, som han använt vid sina första polarforskningar, för en summa av 70 000 kr. Sedan nya Wrightmotorer anskaffats genom tillmötesgående från amerikanska militärmyndigheterna, voro alltså bekymren för kärran klarade, och de bägge australierna började en del uthållighetsprov med den samma.

"Southern Cross", som maskinen döptes till, visade sig kunna rymma åtskilligt med bränsle och ändå besitta stigförmåga. I vingarna voro sålunda installerade fyra tankar om sammanlagt 1 440 liter, och under förarsätena fanns en tank på 405 liter. Huvudbehållaren, rymmande 3 055 liter, var placerad i kabinen, och sammanlagt kunde "Södra korset" eller "Sydkorset" - vad man nu vill översätta "Southern Cross" med - sålunda föra med sig 4 900 liter, vilket var tillräckligt för en aktionsradie av 6 000 km. Innan de kände sig mogna för start, hade de emellertid varit uppe tre gånger i 50 timmar åt gången.

När "Southern Cross" därför lyfte från Oakland invid San Francisco den 31 maj 1928 kunde dess besättning känna sig ganska trygg. Utom Kingsford-Smith och C.P.P. Ulm bestod besättningen av Harry W. Lyon och James Warner. Den totala flygvikten på maskinen var icke mindre än 7 176 kg. och starten gick därför litet svårt, men sedan gick allt lyckligt och efter 27 timmar och 28 minuters flygning landade de vid Honolulu på Hawaii-öarna, en sträcka på 3 875 kilometer och som sålunda är längre än från kust till kust över Atlanten. Redan morgonen därpå var "Southern Cross" åter i luften på den längsta överhavssträcka någon flygmaskin givit sig ut på. Närmaste mål va nämligen Fidji-öarna, belägna 5 060 km. från Honolulu. En eventuell mellanlandning hade beräknats på Phoenix-öarna om bensinen icke skulle räcka, men en stark passadvid hjälpte till att öka farten, varför nämnda ögrupp passerades. Under de sista timmarna innan Suva nåddes hade de ombordvarande ett rent inferno. De voro alldeles döva av ett och ett halvt dygns oavbrutet motorsurr. Nu utbröt även ett helvetiskt åskväder med fullständig orkan, och det måste betraktas som ett underverk, att maskinen kom välbehållen fram efter 38 timmar och 44 minuters flygning. För att kunna hålla sig vakna under denna långa tid medförde flygarna luktsalt.

Den 7 juni voro de åter klara och utvilade för den tredje och sista etappen till Brisbane i Australien, en sträcka på 2 888 km., men de råkade ut för en våldsam storm under natten, som drev dem 150 km. längre söderut, varför sträckan blev längre. För denna sista etapp användes en tid av 17 tim. och 18 minuter. Som belöning för sin flygbragd erhöll Kingsford-Smith av australiska regeringen 5 000 pund och dessutom fick han mottaga flygmaskinen som personlig gåva från dess föregående ägare.

Efter hemkomsten till Australien företog Kingsford-Smith en hel del uppmärksammade distansflygningar i sitt hemland med "Southern Cross". Sålunda flög han från Melbourne till Perth, 3 200 km., utan mellanlandning och vidare mellan Perth och Sydney, en sträcka på 4 000 km. Den 10 september samma år gjorde han den första flygningen mellan Australien och Nya Zeeland, 2 650 km., på 14 timmar.

Under dessa turnéer väcktes tanken på att även flyga till England och sedermera därifrån över Atlanten och tvärs över Amerika för att det skulle bliva en verklig världsomsegling genom luften. Med Englandsfärden låg även en tanke på att avfärda Bert Hinklers 15 1/2-dagarsrekord från London till Australien, men även en undersökning om möjligheterna för en reguljär flyglinje mellan Australien och dess moderland.

Den 31 mars 1929 skedde den första starten för denna rutt. Utom Kingsford-Smith medföljde även nu hans gamle vän Ulm samt tvenne medhjälpare, mr. Litchfield och mr. Mac William. Melbourne utgjorde startpunkten och Singapore skulle bli den första etappen, men på vägen erinrade sig Smithy, att han hade ett ärende att uträtta i den lilla staden Wyndham på Australiens nordvästkust. Han hade nämligen lovat att kasta ner ett paket barnmjöl till ett sjukt barn i staden. Och detta ärende till Wyndham blev ganska betydelsefullt i hans flygarhistoria. Sedan "Southern Cross" efter en nattlig flygning kors och tvärs för att hitta den lilla staden råkat flyga vilse, utbröt ett svårt oväder och förbättrade inte situationen. Efter 28 1/2 timmars flygning måste de uppge hoppet att finna det eftersökta målet och landade vid kanten av ett mangroveträsk. Smithy manövrerade så fint att den ej tog minsta skada av nödlandningen men den satt ohjälpligt fast i lervällingen och kunde ej flyttas till någon lämplig startplats. Flygarna sågo sig sålunda nödsakade att stanna där de voro och bida tiden an, ty alltid skulle väl någon spanande flygmaskin upptäcka deras belägenhet. Men värre var det med födan. Denna bestod endast av sju halvmögliga smörgåsar samt paketet med barnmjöl. Smörgåsarna voro snart uppätta och sedan blev det ransonerat på barnvälling, till vilken de hämtade vatten i pölar som fanns gott om. Fåfängt försökte de jaga duvor med en automatpistol men funno i stället oaptitliga dy-sniglar, som i brist på annat fick utgöra deras föda tretton dagar framåt. Deras radiomottagare var en stor hjälp i nöden, ty den ingav dem hopp genom sina meddelanden om olika undsättningsexpeditioner som voro i rörelse i alla riktningar men ej i den som flyghaveristerna befunno sig i. Det kändes också hemskt, när en flygmaskin på sjunde dagen passerade deras läger inom fem kilometers avstånd utan att upptäcka deras signaleld, som underhölls dygnet om och om dagen matades med gräs för att bilda rikligt med rök. Dag efter dag arbetade de på att stötta upp hjulaxeln på flygplanet för att kunna använda ena hjulet till att driva generatorm och få ström till radiosändaren. I tre dagar arbetade den alltmer utmattade flygplansbesättningen med att fälla ett träd för att palla under hjulaxeln och använde härvid skruvmejslar som stämjärn och stenar som hammare. Äntligen hade de fällt ett träd och byggt upp en stenhög på vardera sidan om axeln och placerade slutligen trädet som hävarm till att få upp hjulet och axeln stöttad över stenhögarna. Smithy arbetade en hel dag med att göra i ordning en friktionstrissa för att driva generatorm, och detta åstadkom han utan annat verktyg än pennkniven, i brännande sol och plågad av flugor och myggor i miljontal. Sedan detta var gjort tog han och Ulm lös generatorm från dess plats, varpå Smithy monterade sin trätrissa på generatorm - och så provade de vad som åstadkommits. Mac William satt i kabinen vid den trådlösa apparaten, Smithy och Litchfield vred på flygmaskinshjulet och Ulm höll generatorms trissa mot gummi-hjulet. På det sättet lyckades de åstadkomma nära en halv ampéres strömstyrka. Starka hurrarop hördes från Mac William inne i kabinen, ty han var övertygad om att det skulle gå att sända på det viset. Men det värsta var att de, som skulle alstra strömmen, icke kunde hålla farten under mer än 10 sekunder i taget. Följaktligen höllo de på i timtal för att få i väg S O S och andra signaler, vilka tyvärr ej uppfattades av någon mottagare.

Forts. i nästa nr.

OLDTIMERSÄLLSKAPET

Jan Backman	Stenkvistavägen 33 A	633 57 Eskilstuna
Lennart Backman	Årbygatan 17 A	633 45 Eskilstuna
Arne Berglin	Krondikesvägen 46 A	831 00 Östersund
Olle Blomberg	Bo	690 70 Pålsboda
Gusten Björk	Vikingavägen 9	703 65 Örebro
Per Björklund	Täbyvägen 222	183 44 Täby
Ernst Börjesson	Pl 45557	705 90 Örebro
Jörgen Daun	Piprensarvägen 17	123 57 Farsta
Carl-Johan Eiroff	Fyrislundsgatan 50	754 46 Uppsala
Åke Engström	Olofsgatan 4	521 00 Falköping
Bo Eriksson	Box 4	530 30 Tun
Lennart Flodström	Uppegårdsvägen 72	444 00 Stenungsund
Örjan Gahn	Andebodavägen 367	175 43 Järfälla
Nils-Olov Gustavsson	Sturegatan 3	541 00 Skövde
John Hagedahl	Kruthusbacken 80 A	171 38 Solna
Lennart Hansson	Sigurdsgatan 15	214 65 Malmö
Herbert Hartman	Skälängsgatan 13 A	723 36 Västerås
Olle Hillerström	Klaravägen 20	691 00 Karlskoga
Sven Hjert	Kapellgatan 12	280 63 Sibbhult
Anders Håkansson	Godtemplarevägen 7	230 30 Oxie
Nils-Erik Hägglund	Generatorgatan 3 B	722 24 Västerås
Bo Jansson	Spånehusvägen 57 - 59	214 39 Malmö
Thomas Johansson	Ankaregränden 1	222 51 Lund
Uno Johansson	Broddegatan 5	285 00 Markaryd
Evert Jonsson	Fiskarvägen 8	150 20 Järna
Östen Karlsson	Norra Hamngatan 42	932 00 Skelleftehamn
Kurt Kaspersson	Engelbrektsgatan 16	432 00 Varberg
Sten Kristiansson	Bronshängevägen 19	831 00 Östersund
Jörgen M. Larsen	Folehaven 11	3520 Farum, Danmark
Lars Larsson	Pl 4343	460 30 Sollebrunn
Lennarth Larsson	Dalvägen 56	183 40 Täby
Sven-Olov Lindén	Hovstavägen 15	703 63 Örebro
Hans Lindholm		
Bengt Lindqvist	Drakslingan 2	190 30 Sigtuna
Urban Lindström	Talcoxegatan 12	703 48 Örebro
Mats Ljungberg	Skebokvarnsvägen 160	124 35 Bandhagen
Eugén Lundberg	Box 3067	195 03 Märsta
Per Nilsson	Tungevägen 9	442 00 Kungälv
Lars-Göran Olofsson	Box 8044	421 08 V.Frölunda
Allan Persson	Box 51	890 26 Moliden
Ingvar Persson	Lindstigen 10	432 00 Varberg
Sten Persson	Hemmansvägen 27	302 52 Halmstad
Karl-Axel Pettersson	Diskusgatan 72	722 40 Västerås
Kurt Pettersson	Per Lagerhjelmogatan 26	691 00 Karlskoga
Ove Pettersson	Gånglåten 25	421 46 V.Frölunda
Sune Stark	Vallarevägen 15	183 51 Täby
Erik Sund	Rindövägen 12	185 00 Vaxholm
Holger Sundberg	Malma Ringväg 22	752 45 Uppsala
Carl-Göran Sundstedt	Vindhemsogatan 32	752 27 Uppsala
Inge Sundstedt	Björkvägen 8	780 41 Gagnef
Per Södersten	Sleipnervägen 3	136 42 Handen
Hans-Bertil Trygg	Glimmervägen 34	705 90 Örebro
Olle Widqvist	Sadelvägen 11	803 61 Gävle
Gunnar Wivardsson	Södra Annekärsvägen 30	440 06 Gråbo
Jan Zetterdahl	Gribbyvägen 48	163 59 Spånga
Henry Åkermark	Storgatan 33, Kättilstorp	521 00 Falköping
MFK Fladdermusen		
c/o Åke Qvarnström	Skarpskyttevägen 22 G	222 42 Lund