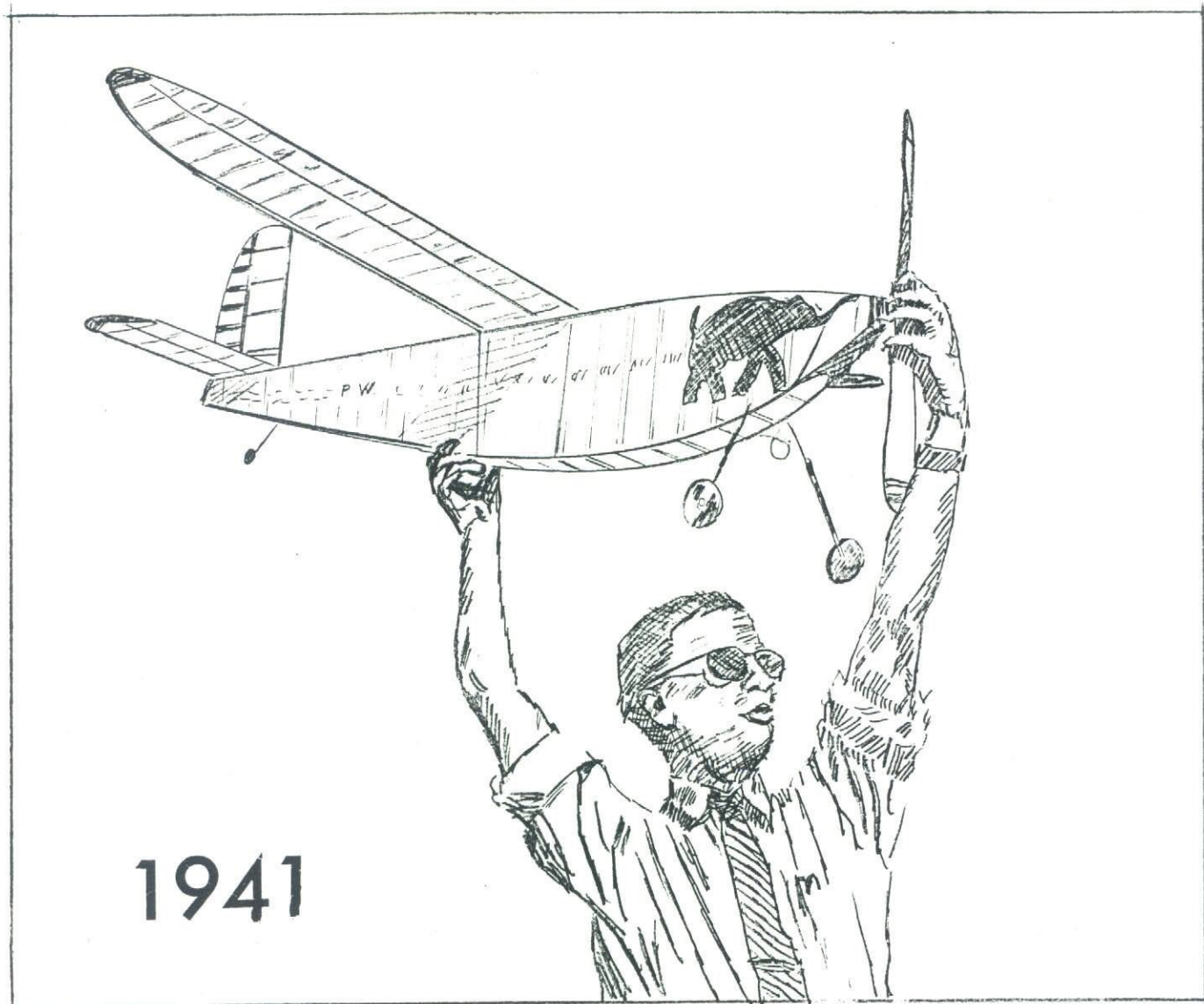


"OLDTIMER"

Specialtidskrift för modellflygare



1941

I N N E H Å L L :

MODELLFLYGET I SVERIGE 1941

DANSK MODELLFLYGNINGS HISTORIA

"SPIRIT OF ST. LOUIS"

NYA RITNINGAR

Nr 1. 1977

"OLDTIMER" - Organ för "Oldtimer-sällskapet"
Red. Sven-Olov Lindén, Hovstavägen 15, 703 63 Örebro
Tel 019/ 18 21 79. Postgiro 55 09 16 - 1.

OLDTIMER-MEETING

Söndagen den 12 juni kan alla som vill träffas för att prata om modellflyg, titta på gamla och nya modeller, provflyga sina nybyggen, byta gamla prylar o.s.v. mötas på Gärdet nedanför "Borgen". Eftermiddagen från kl 13.00 ses vi!

OMSLAGET

visar denna gång Per Weishaupt, Odense Modellflygklubb med den stora gummimotormodellen "Jumbo". Då detta nummer innehåller början av en artikelserie om danskt modellflyg får Per äran att vara vår omslagspojke! Han är i dag chef för KDA - Kongelig Dansk Aeroklub och redaktör av "Flyv".

FRIFLYG V.M.

På tal om Danmark skall här omtalas att årets Friflyg V.M. kommer att hållas i Roskilde den 6 - 12 juli. En snygg affisch kan man köpa redan nu från den nya tidningen "Modellflyve-Nyt" pris 15:- Dkr per affisch. Sätt in beloppet på postgiro Köpenhamn 7 16 10 77. (3 st 25:- Dkr.)

MODELFLYVE-NYT

Tidningen som nu startat på nytt kan man få från samma postgiro. Årsabonnemang är 40:- Dkr.

ÖFS Visningar

För elfte året i följd genom ÖFS försorg kommer DE GAMLA FLYGPLANEN att visas för allmänheten.

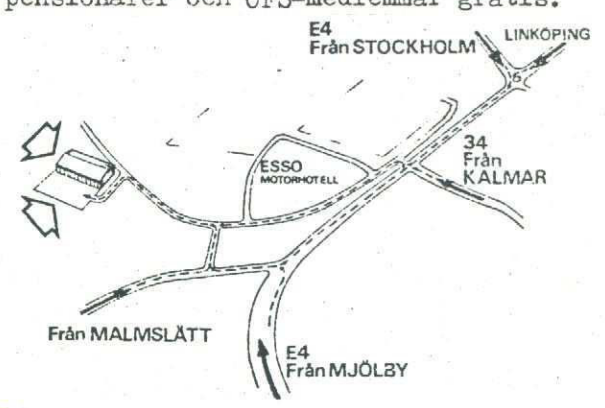
ÖSTERGÖTLANDS FLYGHISTORISKA SÄLLSKAP

Årets visningar.

Museiförrådet i Ryd visas följande söndagar: 12/6, 19/6, 7/8, 14/8, 21/8, 4/9, 11/9, 18/9 och 25/9

Öppethållande kl 11.00 - 15.00

Entré: Vuxna kr 3:-, barn (6-12 år) kr 1:- pensionärer och ÖFS-medlemmar gratis.



Oldtimertävlingen

Årets "Oldtimer-tävling" kommer att hållas på Axvalla den 20-21.8. Orsaken är Örebrofältets uppodling och snara utplåning.

Kontaktmän för tävlingen är Sven-Olov Lindén, tel 019/ 18 21 79 och Nils-Olof Gustavsson, tel 0500/ 182 82

MODELLFLYGGET

I SVERIGE

1941

Efter den chock, som härtagningen av Danmark och Norge innebar, liksom det till sist avslutade kriget mellan Finland-Sovjet, återgick livsformerna till mer stabiliserade sådana även om de ej var normala.

Detta påverkade även modellflyget, så att den länge diskuterade och omtvistade frågan om nya tävlingsregler och klassindelningar äntligen löstes. Modellflygkommittén höll den 18 januari 1941 ett möte varvid de av Linköpingseskadern framlagda och sedan av "Vingarna" reviderade förslagen antogs såsom gällande regler.

Det slutliga förslaget fick följande utseende:

M = motormodeller; S = segelmodeller; E = elitklass.

M 1.	0- 70 cm spv Svenska regler	S 1.	0-100 cm spv Svenska regler
M 2.	70-100 " " " "	S 2.	100-150 " " " "
M 3.	100-150 " " Intern. "	S 3.	150-250 " " Intern. "
M 1E.	0- 70 cm spv Svenska regler	S 1E.	0-100 cm spv Svenska regler
M 2E.	70-100 " " Intern. "	S 2E.	100-150 " " Intern. "
M 3E.	100-150 " " " "	S 3E.	150-250 " " " "

Svenska regler: För M - vingbelastning 10 g/dm², kroppsektion fri.

För S - vingbelastning 10 g/dm², kroppsektion fri.

Internationella regler: För M - vingbelastning 15 g/dm², kroppsektion $\frac{LXL}{100}$

För S - vingbelastning 15 g/dm², kroppsektion $\frac{LXL}{200}$

1. Till elitklass hänföres innehavare av guldmärke eller intern. diplom.
2. På S.M. bortfaller allmänna klassen, och endast innehavare av silvermärke eller däröver få delta.

Modellflygets betydelse

Modellflyget en lek? Ja, så såg väl många på verksamheten, men i "Flygning" tog man på ledarsidan upp saken till ett alivarligt resonemang och poängterade att det som hos småpojkar började med lek växte fram till en insiktsfull och fostrande sysselsättning. Modellflyget är ett av våra bästa medel att kvantitativt och kvalitativt göra ungdomen och därmed nationen "air-minded", luftvan.

Aeroklubbens ledning var fullt medveten om modellflygets betydelse och skulle göra mer än dittills för dess utveckling betonades i ledaren.

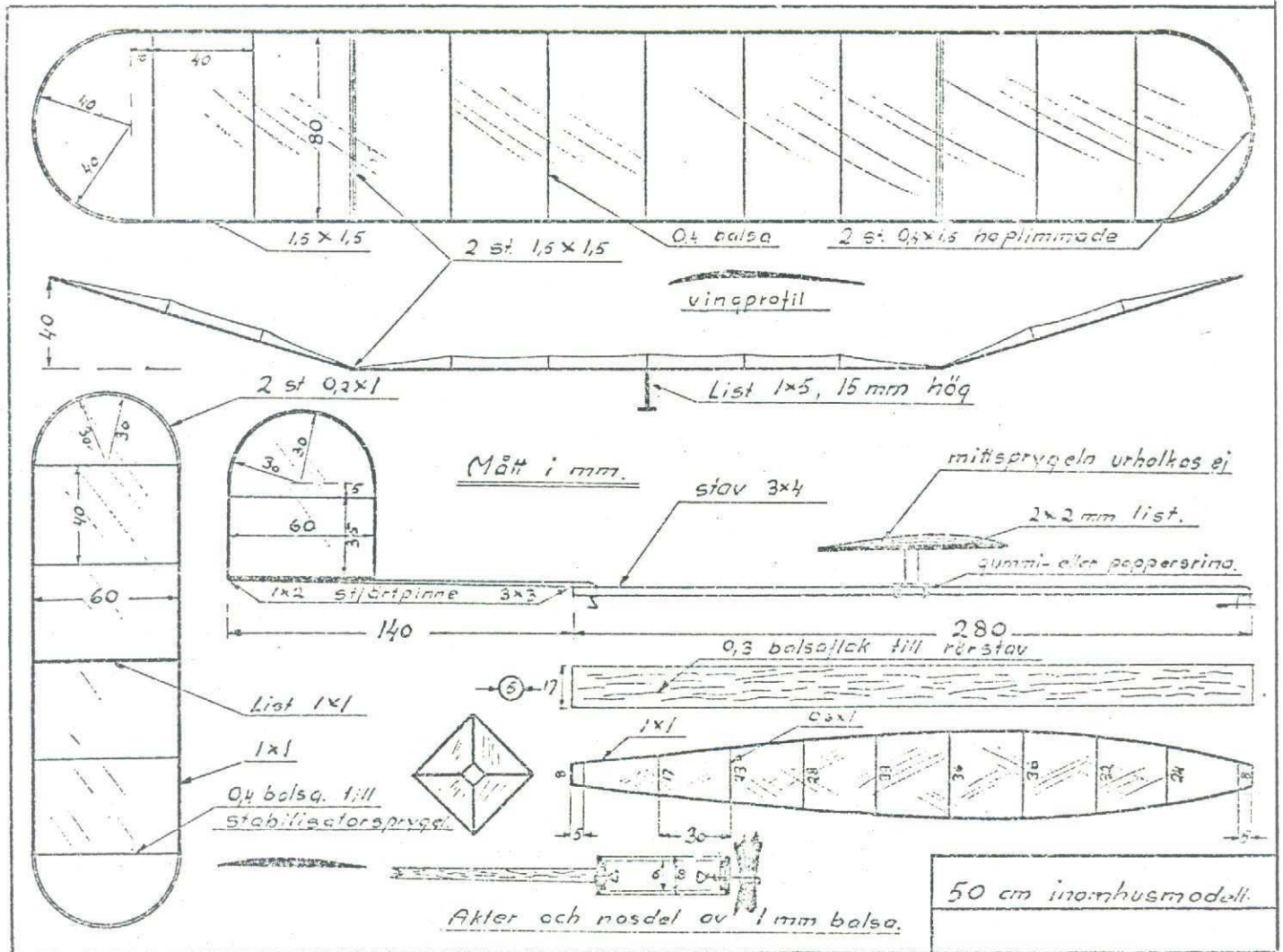
Inomhusflyg

I slutet av 1940 gjorde Arne Blomgren, Olle Lindh och Nils C. Melin (C.=Curry!) några försök med mikrofilmklädda modeller. Blomgren kom på att försöka låna Arbetareinstitutets åhörarsal och byggde en 50 cm-modell, mikrofilmklädd och tog den med vid en föreläsningkväll. Efter föredragets slut vidtalades vaktmästaren och de fick lov att prova den medförda modellen.

Under stor förvåning och massor av frågor från de kvarvarande åhörarna togs den skimrande tingesten fram. Vingen sattes fast och försiktigt drogs propellern upp ett fåtal varv. Många av åhörarna ville känna på mikrofilmen, men de upplystes om dess oerhörda tunnhet och att ett hål oundvikligen uppstod ifall man tog på den. Efter den lilla trimningsturen drogs motorn upp till fler varv och om modellen hade något så när tur och höll sig i mitten av lokalen blev tiden över 3 minuter.

Vid en senare uppvisning för intresserade "Vingar" gjorde samma modell över 4 min. Rekordet stannade på 4 m.05 s.

Hindret för vidare utveckling var bristen på lämpliga lokaler. Efter dessa första försök stannade utveckling igen.



"OLDTIMER"

Några få exemplar av "OLDTIMER" finnes kvar.
Pris 4:-/st. Porto -.90

- | | |
|-------------|-----------------------|
| Nr 2 - 1972 | Enklast beställer Du |
| Nr 3 - 1972 | genom att sätta in |
| Nr 3 - 1974 | beloppet på postgiro |
| Nr 2 - 1975 | 55 09 16 - 1 och an- |
| Nr 2 - 1976 | ge önskade nr på tal- |
| Nr 3 - 1976 | ongen. |

Sven-Olov Lindén, Hovstavägen 15
703 63 Örebro

VINTAGE AERO

250 olika prylar för gummitormodeller!
Japanpapper, 19 storlekar på propellrar
Pea-nut modeller, byggsatser, CO²-motorer

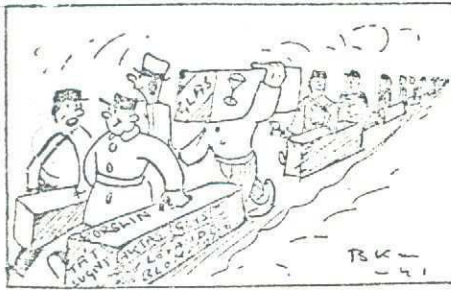
1976 års katalog om 56 sidor med en kom-
plett ritning på en tryckluftsmotor!

Sänd 1 dollar till:

VINTAGE AERO,
1 The Glen, Tenafly. N. J. 07670
U.S.A.

VINTERTÄVLINGEN

Det blev en jättetävling ute på Skarpnäck söndagen den 16 februari 1941. Över 90 deltagare hade samlats då tävlingen började kl. 11.30



En ändlös ström av hoppfulla modellflygare ringlade sig ut till fältet.

En del organisatoriska nyheter hade gjorts bl.a hade man utvecklat ett kortsystem, som ursprungligen togs i bruk av Avesta Mfk.

Alla funktionärer hade tydliga armbindlar, Tävlingsledaren "Pappa" Stark, såg minst ut som en kapten med sina tre streck på armen!

Aldrig tidigare hade så mycket skrivits om någon modellflygtävling. Samtliga Stockholms tidningar hade haft flera artiklar om tävlingen. Bortåt 5 spaltmeter före och lika mycket i referaten efteråt!

Vid 12-tiden hade bortåt 1.000 personer infunnit sig för att titta. Publiken uppförde sig hyfsat och endast en sönderpetad modell kunde noteras!



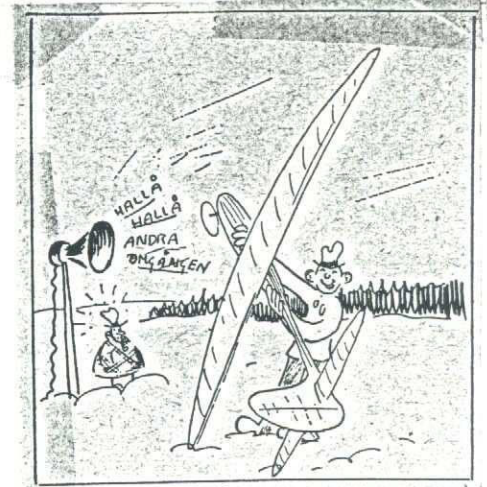
Publiken var mycket intresserad, isynnerhet vid ägarens frånvaro...

"Agaton" dvs Björn Karlström illustrerade reportaget i "Flygning", och hans teckningar får även här ge miljön vid 1941:års VT.



Agaton ankom, lätt förklädd...

Modellflygarna klarade sig bra i kylan, men vad säger B.K. (d. v. s. Bränslekommissionen).



Segelmodellerna voro överlag väldiga.

Segelmodellerna var i flertal och de klarade bäst av den ibland ganska hårda vinden.

Att "Vingarna" vann samtliga motormodellklasser var man ju van vid, men att de dessutom skulle ta hem nästan alla segelmodellklasserna var en överraskning. Endast i S3E kunde LEN:s Sven Witt spränga deras segerrad.



Snön var besvärlig...

Grammofonanläggningen frös till, men den kompenseras av de varma korvgubbarna, som gjorde rekordaffärer!

Vädret var strålande, men skaren, som varken bar eller brast skapade problem i högstarterna. Dessutom förstördes klädseln lätt av de vassa snökanterna.

Ett absolut fullständigt tävlingsprotokoll finns med i detta nr. Det har aldrig tidigare publicerats.

Prisutdelningen skedde i Arbetarinstitutet och blev en verklig succé genom att Arne Blomgren och Olle Lindh visade upp sina inomhusmodeller. Då de lätta planen minut för minut svävade omkring utbröt jublande rop och applåder!

Prissamlingen var stor och imponerande. Red. Alvar Zacke skötte utdelningen och fotoblixtarna flammade kring pristagarna.

Som avslutning visades "Folket i Bilds" modellflygfilm.

Vingarnas nation. vintertävl. den 16/2 1941

N:r	Plac.	Namn	Tillhör klubb	Start 1	Start 2	Start 3	Sammanl.tid
<u>Klass M 1.</u>							
1.		Frank Häger	Ö.M.F.				
2.		Ingvar Söderberg	"-				
3.		Lennart Nyström	"-				
4.		Gösta Karlsson	Spånga FIB				
5.	6.	Olle Höglund	Esk.St.Skedvi	6.0	45.2	39.8	91.
6.		Erik Ernstsson	"-				
7.	3.	Folke Gunnarsson	"-	45.	56,5	61.1	162.6
8.	5.	Birger Westerlund	Geflebygden	57.	65.0	18.2	140.2
9.		Rickard af Ström	Vingarna				
10.		Ulf Ahlgren	"-				
11.		Henry Åkerberg	"-				
12.		Lars Perman	"-				
14.	1.	Nils Melin	"-	207.5	3.	52.	262.5
57.		Ingemar Andersson	Esk.St.Skedvi				
59.	7.	Nils Åkerblad	Vingarna	30.	37.	2.	69.
76.	2.	Osvald Eklöv	Eskilstuna	63.	62.8	78.6	204.4
77.		Evert Adolfsson	"-				
78.		Sigurd Sundquist	Sala				
79.		B. Berglund	"-	4.0			
87.	4.	Rigo Lindgren	Vingatna	58.5	47.1	50.1	155.7
88.		Oskar Ramstedt	Avesta				
51.	8.	Bengt Karlsson	Geflebygden	4.	13.2	10.8	28.
<u>Klass M 2.</u>							
21.		K.H.Andersson	Ö:a Söd.	53.8	26.8	33.2	113.8
22.		Arne Magnusson	"-	1.5			
23.	5.	Curt Nordgren	Ö.M.F.	88.	74.	51.	213.
24.	6.	Ingemar Ögren	"-	5.	87.2	57.	149.2
25.		Olof Karlsson	"-	41.	6.5	43.1	90.6
26.		Sven Rydberg	"-	05.			5.0
27.	3.	Erland Larsson	"-	60.	49.	108.	217.0
28.		Sture Thörn	"-	1.7	0.7		2.4
29.		Olle Björling	"-	15.4	4.0	6.	25.4
30.		Stig Andersson	"-				
31.	2.	Sven Hjelmerus	"-	74.	125.2	87.	286.2
33.		Thorolf Karlsson	Gefleb.flygkl.				
34.		Lars H.Larsoon	"-				
35.		Algot Andersson	Karlskoga				
36.		Fredrik Schmitterlöv	Vingarna	05.8			5.8
37.		Bengt Haraldsson	"-	54.5	35.2		89.7
38.		Lars Westlin	"-				
39.		Gunnar Schröder	"-	12.			
40.		Roland Sandberg	"-				
41.		Gunnar Cedervall	"-				
42.		Sven-Olov Öhrvik	"-				
43.		Sven Forsberg	MFK Kondoren Nyköp.				
75.	7.	G. Persson	Tekn.Hög.flygkl	86.8	60.		146.8
77.		Evert Adolfsson	E-tuna flygkl.				
78.		Sigurd Sundkvist	Sala	49.8	27.1		76.9
79.		B. Berglund	"-				
80.		Bengt Palmer	E-tuna flygkl.	29.6			29.6
89.		Arne Eriksson	Avesta	46.2	30.6	34.8	111,6
90.	8.	S.E. Lundin	"-	66.1	59.2		125.3
92.		Bengt Hellborg	Ö.M.F.	22.	12	6.	40.0
6.		Erik Ernstsson	Esk.St.Skedvi				
7.	4.	Folke Gunnarsson	"-	76.	59.	79.	214,0

N:r	Plac.	Namn.	Tillhör klubb	Start 1	Start 2	Start 3	Sammanl.tid
<u>Klass M 2.</u>							
11. 13.	1.	Henry Åkerberg Ture Skog	Vingarna --	190.	26.8 72.	71.	26.8 333.
<u>Klass M 3.</u>							
39. 47.	7.	Gunnar Schröder S. Johansson	Vingarna Ö:a Söd.	26.8	32.	37.8	67.8
48. 49.	1.	Nils Lundkvist Sverker Blom	Vingarna --	84.5	87.0	76.6	248.1
50. 51.	8.	P.A. Malmström Bo Reimers	-- Gefleb.flygkl.	19.8			19.8
52. 53.	6.	Henry Forslund Erik Gustavsson		63.8	11.4	7.3	72.5
58. 59.	3.	Bengt Linton Nils Åkerblad	Ö.M.F. --	25.6 65.	17.2 03.	39.6 85.1	82.4 153.1
76. 8.	2. 4.	Oswald Eklöv Birger Vesterlund	Vingarna E-tuna Gefleb.flygkl.	120 45.4	3.5 41.	79.3 46.	202.8 132.4
<u>Klass M 1 E.</u>							
15. 16.	5.	Sigurd Isacson Olov Lindh	Ö.M.F. Vingarna	0.5 49.5	93.1	70.	212.6
17. 18.	3.	Arne Blomgren Sigurd Larsson	-- --	90.	94.8	91.	275.8
19. 20.	1. 4.	Gunnar Magnusson Bertil Lindell	-- --	116. 58.	132.5 67.	121. 90.2	369.5 215.2
85.	2.	Ulf Hallvig	--	107.4	120.6	82.	310.0
<u>Klass M 2 E.</u>							
44. 45.	2.	Sven Witt Bengt Blomgren	Ö.M.F. Vingarna	4.5 195.	160.		355.
20. 85.	1.	Bertil Lindell Ulf Hallvig	-- --	106.6	202.	79.5	388.1
18.	3.	Sigurd Larsson	--	4.	48.	65.7	117.7
<u>Klass M 3 E.</u>							
16. 45.	1.	Olov Lindh Bengt Blomgren	Vingarna --	137.	124.	181.6	442.6
54. 19.	3.	Gunnar Holmer Gunnar Magnusson	-- --	66. 12.6	143.	91.2	300.2
56. 86.	2.	Åke Roggentam Anders Deurell	-- --	166.4	111.1	143.	420.
<u>Klass S 1.</u>							
49. 60. 61.	1.	Sverker Blom Lennart Sundström Jan Geijer	Vingarna -- --	74.0 17.0	60.0 45.2	51.9 15.0	185.9 77.2
62. 81.	3. 2.	Claes Ringh Göran Lindholm	Ö.M.F. Hobby Örebro	49.2 34.2	22.0 32.7	7.8 31.2	79.0 98.1

Vingarnas nation.vintertävling den 16/2 1941

N:r	Plac.	Namn.	Tillhör klubb	Start 1	Start 2	Start 3	Sammanl.tid
<u>Klass S 2.</u>							
31.	4.	Sven Hjelderus	Ö.M.F.	90.0	54.8	71.5	216.3
36.	10.	Fredrik Schmitterlöw	Vingarna	16.0	50.1	2.0	68.1
48.		Nils Lundkvist	"-				
50.	7.	P.A. Malmström	"-	54.8	94.3		149.1
60.	2.	Lennart Sundström	"-	53.5	77.0	106.0	236.5
62.	3.	Claes Ringh	Ö.M.F.	118.0	63.8	46.8	228.6
64.	11.	Maj Britt Kindahl	"-	16.0	0.8		16.8
65.	6.	Sven Sundberg	"-	55.0	68.8	25.0	148.8
66.	9.	Hans Asp	"-	77.4	6.8		84.2
67.	5.	Åke Ringh	"-	62.2	47.3	54.5	164.0
68.	8.	Rune Håkansson	Vingarna	85.4	13.5	10.8	109.7
69.	1.	Gösta Améen	"-	106.1	235.1	85.5	426.7
70.		K.G. Cederblad	"-				
82.		Lennart Kjellgren	Hobby Örebro				
91.		Åke Elvegård	Avesta	21.5		2.1	23.6
<u>Klass S 3.</u>							
3.	3.	Lennart Nyström	Ö.M.F.	102.2	60.6	168.0	330.8
9.	9.	Richard af Ström	Vingarna	47.0	65.0		112.0
31.	4.	Sven Hjelderus	Ö.M.F.	48.1	32.4		80.5
48.	1.	Nils Lundkvist	Vingarna	84.0	252.8	70.0	406.8
71.	6.	Lars G.Magnusson	Ö.M.F.	20.8	10.9		31.7
72.		Stig Halling	"-				
81.	5.	Göran Lindholm	Hobby Örebro	36.0		39.4	75.4
83.		Folke Hagsten	"-				
<u>Klass S 1 E.</u>							
15.	3.	Sigurd Isacson	Ö.M.F.	83.0	0.5	57.2	140.7
18.	4.	Sigurd Larsson	Vingarna	7.3	22.0	20.1	49.4
44.	2.	Sven Witt	Ö.M.F.	80.4	44.0	27.0	151.4
63.		Svante Tolf	"-				
85.	1.	Ulf Hallvig	Vingarna	109.5	56.8	114.0	277.3
<u>Klass S 2 E.</u>							
17.	3.	Arne Blomgren	Vingarna	80.2	155.0	133.0	368.2
18.	6.	Sigurd Larsson	"-	42.8	67.0	18.0	127.8
<u>Klass S 3 E.</u>							
15.	5.	Sigurd Isacson	Ö.M.F.	107.0	66.6	89.6	263.2
44.	1.	Sven Witt	"-	117.3	175.0	219.6	511.9
73.		Lars Erik Ohlsson	"-				
74.	2.	Ingvar Gustavsson	"-	90.2	178.7	116.1	385.0
84.	4.	Erik Skoglund	Hobby Örebro	181.5	16.4	140.0	337.9

JOHN POND

OLD TIME PLAN SERVICE

Nu 4 olika kataloger över Oldtimer modeller, varje katalogdel kostar .75 c

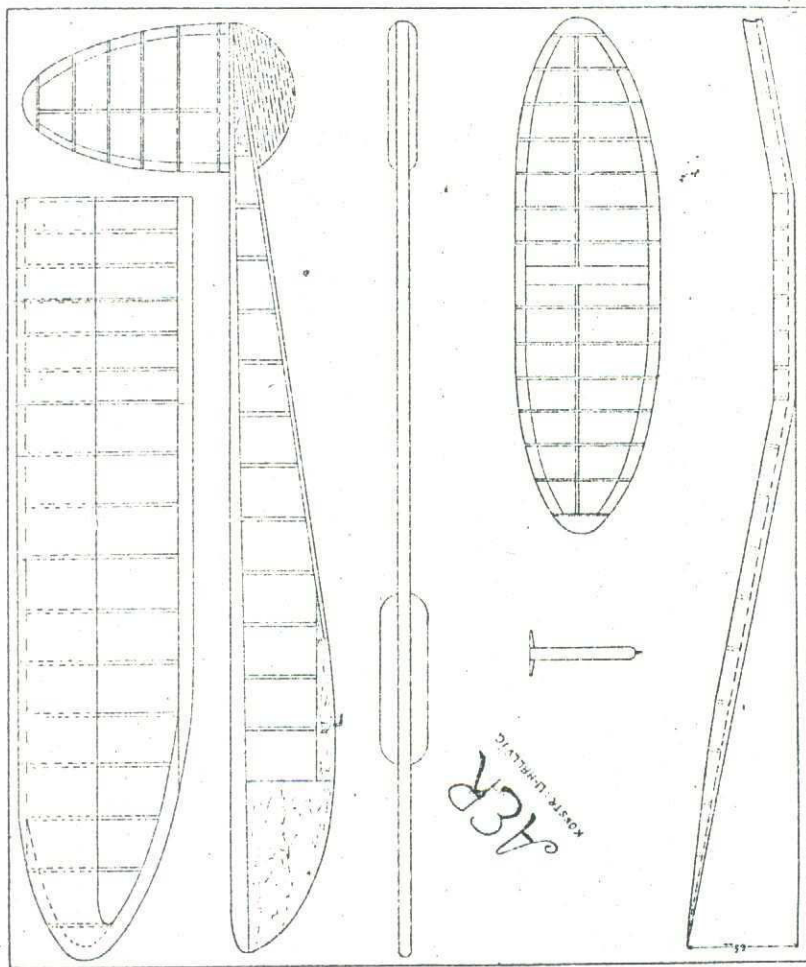
No 7 OLD TIMER F/F GAS*, NO 7 OLD TIMER RUBBER/TOWLINE

No 7 OLD TIMER FLYING SCALE, A - K

No 7 OLD TIMER FLYING SCALE, L - Z

P. O. Box 3215, San Jose, Calif. 95156, U.S.A.

Segelmodellplanet AER



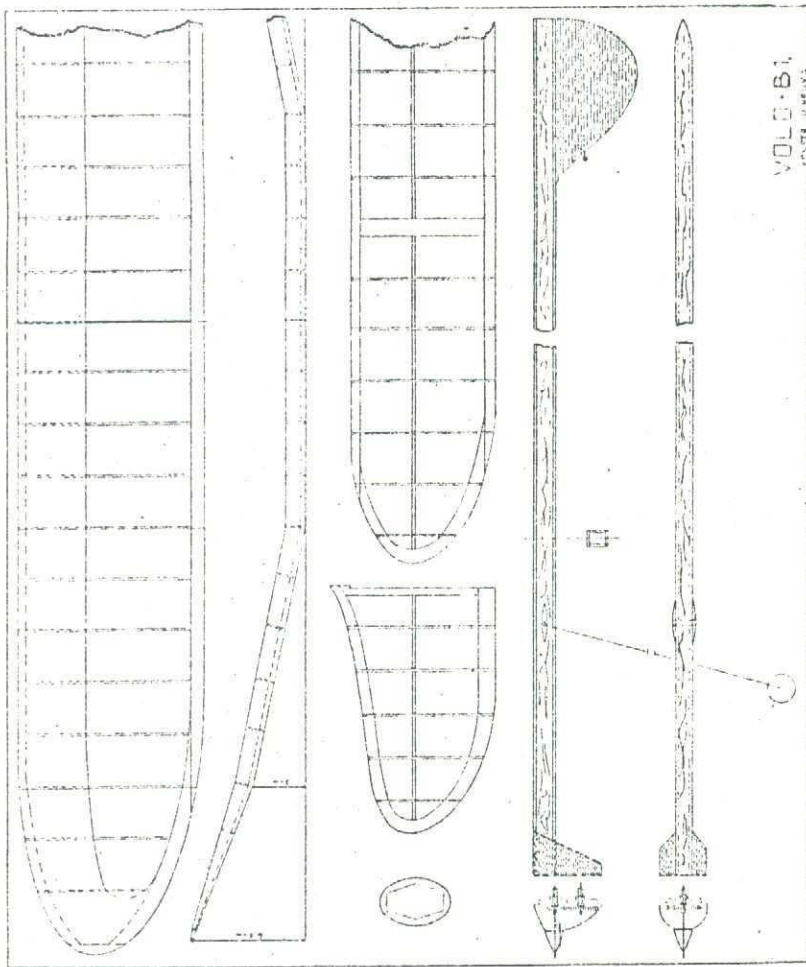
Nu är det på tiden att modellflygarna börja bygga segelmodeller för att hinna trimma dem ordentligt innan sommarens uppvindar komma.

Ovanstående vackra segelmodell med det betecknande namnet "Aer" har konstruerats av den skicklige modellflygaren *Ulf Hallvig*, bl. a. mästare i klass B 1 vid "Vingarnas" senaste mästerskapstävlingar. Han ger här några upplysningar beträffande materialet till modellen:

Kroppsbalken utgöres av en 7×10 mm balsaribba, kilformad. Fyllnaderna i kroppens nos tillverkas av faner. Tvåribborna ha en dimension av 2×7 mm. Kroppen klädes med japanpapper som

dopas tills det blir hårt spänt. För att vingen och stabilisatorn skola sitta säkert fastlimmas stödjelstier på kroppen. Ving- en är försedd med en 1 mm torsionsnäsa samt dessutom med en 3×5 mm framkantstift. Bakkanten göres av en 3×8 mm balsaribba. Spryglarna säras ur ett 1 mm balsafлак, och som spryglform användes R. A. F. 32. Stabilisatorn och fena tillverkas helt av 1 mm balsa.

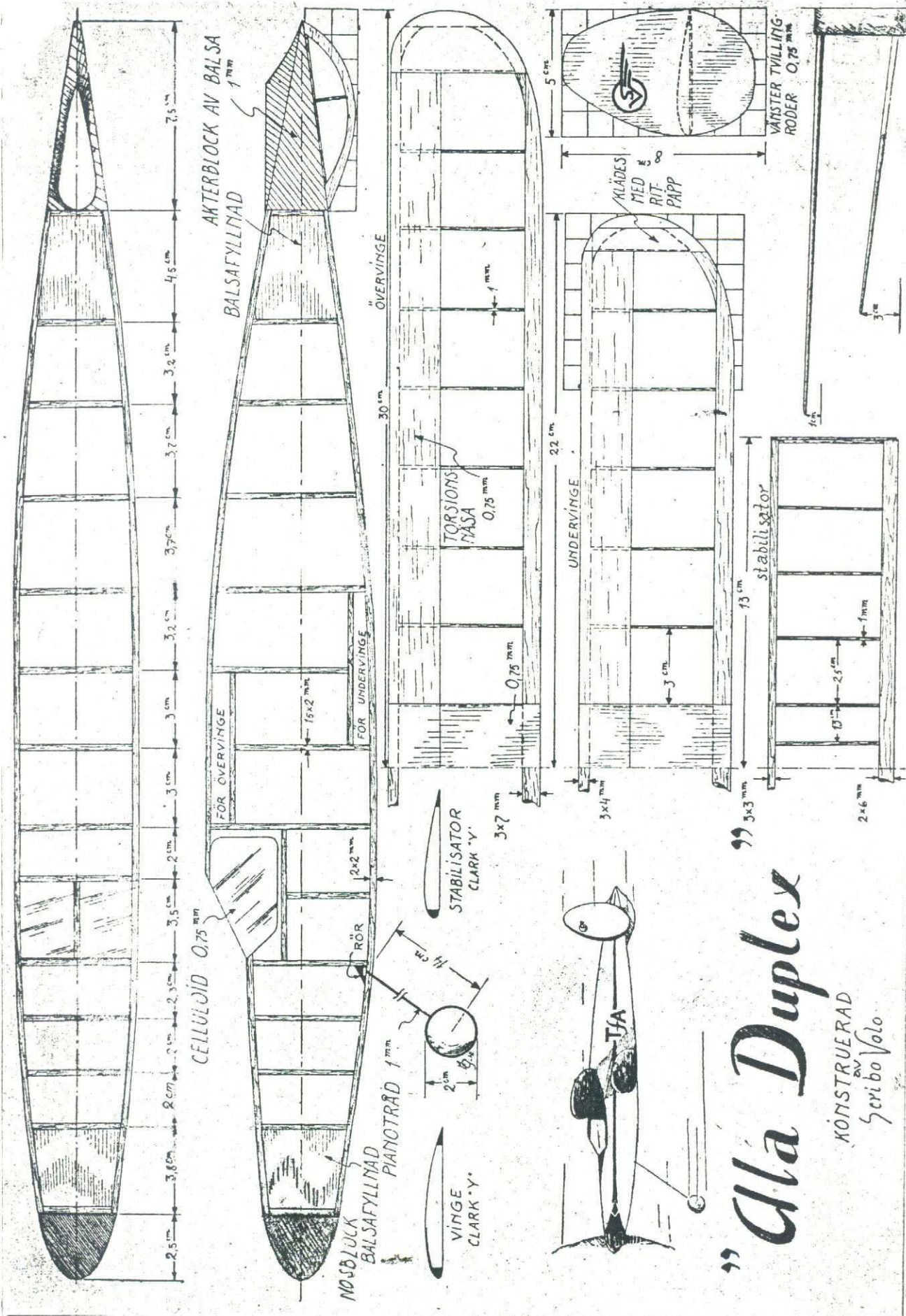
Mått: Kroppen: längd 540 mm, höjd 60 mm. Vinghalvorna ha en längd av vardera 440 mm och ett djup av 102 mm. Stabilisatorn: spännvidd 300 mm, djup 85 mm. Fenan: sammanlagd höjd över och under kroppen 160 mm, djup 85 mm.



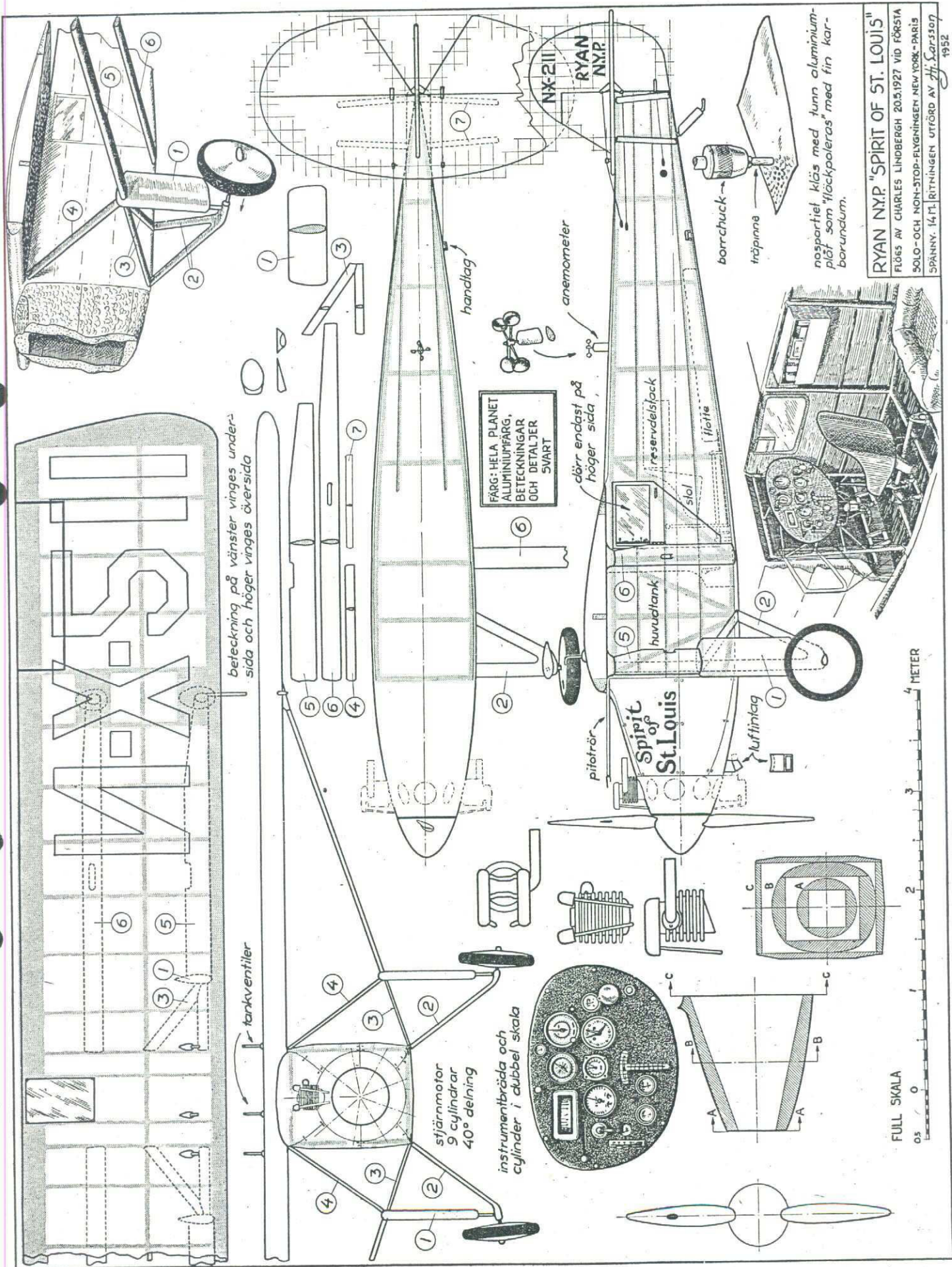
Stavmodellen VOLO B1

Staven, 70 cm lång, göres av 4 balsaribbor 2×10 mm, vilka limmas till ett rör. I stavens akter insättes en 10 cm lång balsaklots, i vilken akterkroken fästes. En underfena av 2 mm balsa limmas även till staven. I stavens nos göres noskåpan. Över två ellipser av 1 mm faner välves 1 mm balsa. Landningsstället, som har en höjd av 18 cm och en bredd av 20 cm, stöts in i ett tillplattat mässingsrör som går genom staven. På stavens utsidor fastlimmas vid mässingsröret små strömlinje-

motors av balsa. Kuggväxeln utgöres av ett $11/16$ " kugghjul och ett $9/8$ " kugghjul. Propelleraxiarrä, av $1,25$ mm pianotråd, lagras i två $1,25$ mm skruvlagar. Inuti nosblocket anbringas frilåggen. Vingen, *polydikredralinge*, förses med en 1 mm torsionsnäsa, som inlägges blott på vingens översida. Till framkant användes en 3×5 mm balsaribba, till bakkant en 3×8 mm balsaribba. Som spryglprofil användes *Clark Y*. Spryglarna göres av 1 mm balsa. Fena och stabilisator göres helt av 1 mm balsa, mittbalkarna av 2×3 mm balsaribba. Propellern har en diameter av 30 cm. Motorn består av 14 strängar $0,56 \times 4,7$ mm gumminsnodd. *Ulf Hallvig*.



"Ala Duplex"
 KONSTRUERAD
 av Scribo Solo



beteckning på vänster vinges undersida och höger vinges översida

tankventiler

stjärnmotor
9 cylindrar
40° delning

instrumentbräda och
cylindrar i dubbel skala

FÄRG: HELA PLANET
ALUMINIUMFÄRG,
BETECKNINGAR
OCH DETALJER
SVART

dörr endast på
höger sida

anemometer

handlag

Spirit
of
St. Louis

huvudtank

reservvælslock

slol

borrchuck

tråpinnå

nospartiet kläs med tunn aluminium-
plåt som "fläckpooleros" med fin kar-
borundum.

RYAN N.Y.P. "SPIRIT OF ST. LOUIS"
FLÖGS AV CHARLES LINDBERGH 20.5.1927 VID FÖRSTA
SOLO- OCH NON-STOP-FLYGNINGEN NEW YORK-PARIS
SPÄNNY. 14,11 RITNINGEN UTFÖRD AV J. CARSSON
1952

FULL SKALA
0 1 2 3 4
METER

DANSK MODELLFLYGNINGS HISTORIA

1:a perioden 1909 - 1923

Ur "MODELLFLYVESPORT" av
Sven Wiel Bang, Per Weishaupt
och Johannes Thinesen. 1941
Översättning från danskan av S.-O.Lindén

12.

Så tidigt som i december 1909 hölls den första danska utställningen av "Aeroplanmodeller" i Det Danske Selskabs Skole. 17 elever ställde ut modeller av kända typer såsom Blériot, Wright, Latham, Antoinette och Santos Dumont.

Priserna gällde dels skalautförande och dels flygegenskaper. 1:a pris för en vackert utförd modell fick Bendt Rom för en Ellehammer. 2:a pris, skänkt av Konsul Ludvigsen vanns av Poul Ernst Jensen för en vacker Wright.

I tävlingen om flygpriserna startade 6 - 7 gummidrivna modeller i Danmarks första inomhustävling. 1:a pris: Grut med en Curtiss, 2:a pris: Johan Nielsen med en Latham av aluminium. Trots att Bendt Roms lilla stavmodell flög bäst, 17 m efter markstart, fick den inget pris, då den inte var en skalamodell !

Rom var alltså pionjär i landet för den numera mest utbredda formen av modellflygning, alltså där flygegenskaperna kommer i första rummet, och inte utseendet och likheten med ett riktigt flygplan.

Från den 15 juni till den 15 juli 1910 avhöll det danska aeronautiska sällskapet en utställning ombord på fregatten "Jylland", där en stor del omfattade flygmodeller.

I "Aviatisk Forenings" medlemsblad 1911 stod ofta artiklar om modellflygning. Föreningen arrangerade flera tävlingar på "Kløvermarken" och höll 12-14 maj 1911 en utställning, som omfattade 20 modeller. Bland domarna var de danska pionjärerna Ellehammer och Robert Svendsen. 1:a pris gick till E.Thürmer (Blériot), 2:a pris: Bahsen (Cozic) och 3:e pris Krukkenberg (Blériot).

2:a perioden 1923 - 1934 .

"Aeronautisk Selskabs" medlemsblad "Luftens Erobring" innehöll i juli-numret 1923 en intressant artikel om modellbygge- och flygning, i vilken det framgick, att sällskapet den våren hade anordnat en modellkurs med ca 25 deltagare.

Världsrekorden var vid den tidpunkten: Distans - 2000 m. Tid - 9 min och höjd - 200 m.

7 oktober 1923 hölls en tävling mellan 10 av ovannämnda kursdeltagare. Snickaren A.Larsens modell vann 1:a pris för en väl genomtänkt konstruktion och gott utförande. Ett glidprov med start från ett torn vanns av Lønborg med 24 m. Handstart av motormodeller: 1:a Bonne 14,3 sek.;,97 m. Efter markstart: 1:a A.Larsen 30 m.

I april 1924 stiftades "Dansk Flyvemodel- og Glidflyver Forening" på initiativ av C le Dous, som hade varit medlem i en av världens äldsta modellflygklubbar i Frankfurt a.M. Föreningen började med le Dous som ordförande och 11 medlemmar. Typisk för den tiden är stavmodellen med två propellrar och två stavar förenade till ett "A". Denna typ var redan omtalad 1910 i "Model Flying Machines". A. Larsen uppnådde med en sådan i september 156 m och 36 sek., medan le Dous efter markstart flög 82 m.

Av föreningens sju tävlingsregler är särskilt Nr 7 intressant. Den löd: "Belastningsflyvning med Jordstart uden Anstød med mindst 10% Nyttelast". I klass 7 räknades 5 poäng för var 10% och m; men man tävlade i denna klass endast på särskild begäran. I övrigt hade man tre klasser: A. Kroppsmodeller. B. Stavmodeller. C. Rekordmodeller efter egen önskan. Om klass A. deltog i en tävling tillsammans med B. fick man 25% tillägg i A.

26 april 1925 vann le Dous aeronautiska sällskapets pris för en flygning på 101,1 m. 17 maj presenterade snickaren Larsen den första danska modellen med helprofil (alltså klädd även på undersidan). Samma höst visade han upp kanske Danmarks första segelmodell på 2,5 m spv, vingyta 78,5 dm² och vikt 1600 g. Klädseln var indisk moll. I princip påminde den om våra dagars segelmodeller.

Under 1926 vann Larsen en av kaptén Kofoed-Jensen uppsatt silverbägare för den första flygningen över 20 sek med 23 sek. På det hela taget var Larsen den mest energiska och duktiga på den tiden. Han vann också en högtalare för att ha byggt flest modeller under 1926. Föreningens vandringspokal blev under 1927 erövrad för tredje gången och för alltid vunnit av Larsen.

I juli hölls en tävling i "vandringsflygning" över 250 m, på så sätt att man flög två gånger mot och två gånger med vinden. Antalet starter var ej begränsat. Le Dous vann, då han klarade sig igenom det hela efter 77 min.

Medan det hade varit en tillbakagång under 1926 för "Dansk Flyvemodell-og Glidflyver Forening" kunde man spåra en viss framgång under 1927. Det kan säkert förklaras med den luftfartsutställning som hölls i Forum, varvid föreningen ställde ut 7 modeller och fick 51 nya medlemmar.

Då föreningen började bygga ett glidflygplan, blev modellflygningen försummad. Ett fint resultat från den tiden: en av F. Nordvig och Helge Nielsen konstruerad "ankmodell" med 1 m. spv. flög på Eremitageslätten ca 450 m. Men med aktiv modellflygning var det nu dåligt. Dock deltog föreningen i "Politikens" utställning i augusti 1930, där man också visade två glidflygplan.

Den 20 januari upplöstes föreningen på grund av inre motsättningar och brist på kapital.

Med hjälp från "Aeronautisk Selskab" deltog modellflygare från segelflygklubben "Maagen" i den skandinaviska modellflygutställningen i Göteborg på hösten 1933. Vid en samtidig tävling fick Gerhard Jensen 2:a pris för segelmodeller.

3:e perioden från 1934 .

Denna period inleddes med utgivningen av Knud Flensted Jensens bok: "Modelflyvning" i augusti 1934, Den första danska modellflygboken är mycket tysk-orienterad. Flensted Jensen hade förvärvat sina teoretiska kunskaper genom läsning av tysk facklitteratur. Han byggde och uppnådde fina resultat med "Der grosse Winkler", som inspirerade honom till konstruktionen av "SF-17", som tillsammans med en inte fullt så lyckad stavmotormodell utgavs som bilaga till "Modelflyvning". Flensted Jensen var förkämpe för införande av modellbygge i slöjdundervisningen i skolorna. Vid den tiden ledde han ett par av "Berlingske Tidendes" kurser för lärare.

Odense Model-Flyveklub.

Flensted Jensens bok hade givit många flygintresserade lust till att försöka sig på modellflygning. Således hade utvecklingen gått så långt på våren 1935, att Odense Model-Flyveklub kunde stiftas den 7 april. Den var den allra första speciella modellflygklubben då de tidigare nämnda klubbarna också hade glid-eller segelflygning på programmet.

"Några unga modellflygare beslutade efter ett halvt års byggnad att starta en klubb. Klubben startades utan några större högtidligheter en söndagsförmiddag hos Per Weishaupt: Weishaupt låg på en divan och läste upp sina förslag till stadgar. Johannes Thinesen lyssnade en smula förstrött: han läste samtidigt i "The Aeroplane". Aksel Boje tittade ut genom fönstret spanande efter vackra flickor, och hans broder studerade ett Polzinplan. Ingen hade något att invända mot Weishaupts förslag, och så blev stadgarna antagna." - Ur Hobbyboken 1945 av Per Weishaupt.

O.M.F. började med 7 medlemmar, som nästan samtliga hade byggt den tyska segelmodellen "Baby" av H. Kirschke. O.M.F:s första större arrangemang var en modellflygutställning i Odense i januari 1936, då ca 25 segel- och motormodeller ställdes ut. Överskottet från utställningskatalogen och biljetter till ca 800 besökande gav 259 kr i ren förtjänst, samtidigt som medlemsantalet växte till ca 100. Klubben förde från början en rekordtabell, vilken medverkade till att klubben höll sig väl framme i kampen om rekorden.

forts. i nästa nr.

Inge Ahlin	Swederusgatan 11	733 00 Sala
Carl Gustav Ahreemark	Valkebogatan 18 B	582 47 Linköping
Rune Andersson	Svedjevägen 45	181 47 Lidingö
Rolf Astervik	Nygatan 73 A	803 50 Gävle
Lennart Backman	Årbygatan 17 A	633 45 Eskilstuna
Arne Berglin	Krondikesvägen 46 A	831 00 Östersund
Bengt Blomberg	Oscarsgatan 22	602 37 Norrköping
Olle Blomberg	Bo	690 70 Pålsboda
Fredrik Blomqvist	Långtorpsvägen 42	603 65 Norrköping
Gusten Björk	Vikingavägen 9	703 65 Örebro
Per Björklund	Täbyvägen 222	183 44 Täby
Tor Bortne	Eina	N-2843 Norge
Ernst Börjesson	Pl 45557	705 90 Örebro
Jörgen Daun	Piprensarvägen 17	123 57 Farsta
Thomas Dahlström	Kiselvägen 6	703 74 Örebro
Carl-Johan Eiroff	Fyrislundsgatan 50	754 46 Uppsala
Åke Engström	Olofsgatan 4	521 00 Falköping
Bo Eriksson	Bokvägen 22	460 50 Grästorp
Lars Eriksson	Falkvägen 12	811 00 Sandviken
Lennart Flodström	Uppegårdsvägen 72	444 00 Stenungsund
Örjan Gahn	Andebodavägen 367	175 43 Järfälla
Sven Gerdt	Kapellgatan 12	280 63 Sibbhult
Nils-Olof Gustavsson	Sturegatan 3	541 00 Skövde
John Hagedahl	Kruthusbacken 80 A	171 38 Solna
Herbert Hartmann	Skälängsgatan 13 A	723 36 Västerås
Olle Hillerström	Klaravägen 20	691 00 Karlskoga
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	Broddesgatan 5	285 00 Markaryd
Östen Karlsson	Norra Hamngatan 42	932 00 Skelleftehamn
Kurt Kasparsson	Engelbrektsgatan 16	432 00 Varberg
Karl-Erik Landegren	Vallbygatan 12B	730 40 Kolbäck
Jørgen 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	Humlegatan 35 C	722 26 Västerås
Bengt Lindqvist	Drakslingan 2	190 30 Sigtuna
Urban Lindström	Talgoxegatan 12	703 48 Örebro
Dave Linstrum	Box 2288	Dhahran, Saudi Arabia
Mats Ljungberg	Skebokvarnsvägen 160	124 35 Bandhagen
Eugén Lundberg	Box 3067	195 03 Märsta
Ulf Marksten	Högbovägen 1 R	222 31 Lund
Jim Moseley	37 Springmead Drive, Garforth	Leeds LS25 1JW, Yorks., England
Per Nilsson	Tungevägen 9	442 00 Kungälv
Sven Ohlsson	Nypongången 9	611 00 Nyköping
Allan Persson	Box 51	890 26 Moliden
Ingvar Persson	Kamelgatan 4	432 00 Varberg
Sten Persson	Hemmansvägen 27	302 52 Halmstad
Karl-Axel Pettersson	Diskusgatan 72	722 40 Västerås
Kurt Pettersson	Per Lagerhjelmsgatan 26	691 00 Karlskoga
Ove Pettersson	Gånglåten 25	421 46 V:a Frölunda
Elof Schyberg	Djurgårdsvägen 13	582 29 Linköping
Sune Stark	Vallarevägen 15	183 51 Täby

Holger Sundberg	Orrholmsvägen 23 B	791 00 Falun
Rolf Sundin	Sundsvägen 6	860 21 Sundsvall
Carl-Göran Sundstedt	Vindhemsgatan 32	752 27 Uppsala
Inge Sundstedt	Björkvägen 8	780 41 Gagnef
Bengt Svensson	Idrottsvägen 8	185 00 Vaxholm
Gunnar Rydergren	Rimbogränd 14	194 00 Upplands Väsby
Hans-Bertil Trygg	Glimmervägen 35	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
MFK Fladdermusen		
c/o Åke Qvarnström	Skarpskyttevägen 22 G	222 42 Lund

RITNINGSBANKEN

Ett antal nya ritningar har kommit till. Örjan Gahm, Andebodavägen 367, 175 43 Järfälla har ritat upp

- 1945 "JHH-100" ,John H. Hansson F-modell spv. 1054 mm,motor 2-2,5 cm³
- 1939-49 Elliläs Wakefieldvinnare 1949 ,gummimotormodell spv. 1180 mm
- 1949 Anders Deurells Wakefield, SM-vinnare,gummimotormodell.
- 1946 K.E.Landegrens F-modell,2-2,5 cm³.

Ännu en ritningssamlare ställer upp med ljuskopior, det är Carl-Johan Eiroff, Fyrislundsgatan 50, 754 46 Uppsala.

- 1953 "Termik" ,segelmodell, Sint,Jørgensen-Olesen, spv 1645 mm

Från "Oldtimer" - Sven-Olov Lindén,Hovstavägen 15, 703 63 Örebro finns följande nyheter

- 1937 "Ikarus", tysk segelmodell, spv 1500 mm
- 1944 "Balder", Rune "Bananen" Anderssons S 3:a spv 1800 mm
- 1953 "Superb", -"- -"- Sint. spv 1630 mm .
- 1938 "FJ-1" = "Allers 1", dansk segelmodell, spv. 1000 mm

EFTERLYSNING

Har Du några av dessa ritningar ? Det gör ingenting om de är trasiga, vi ritar om dem på transparent papper för att kunna göra ljuskopior av dem.

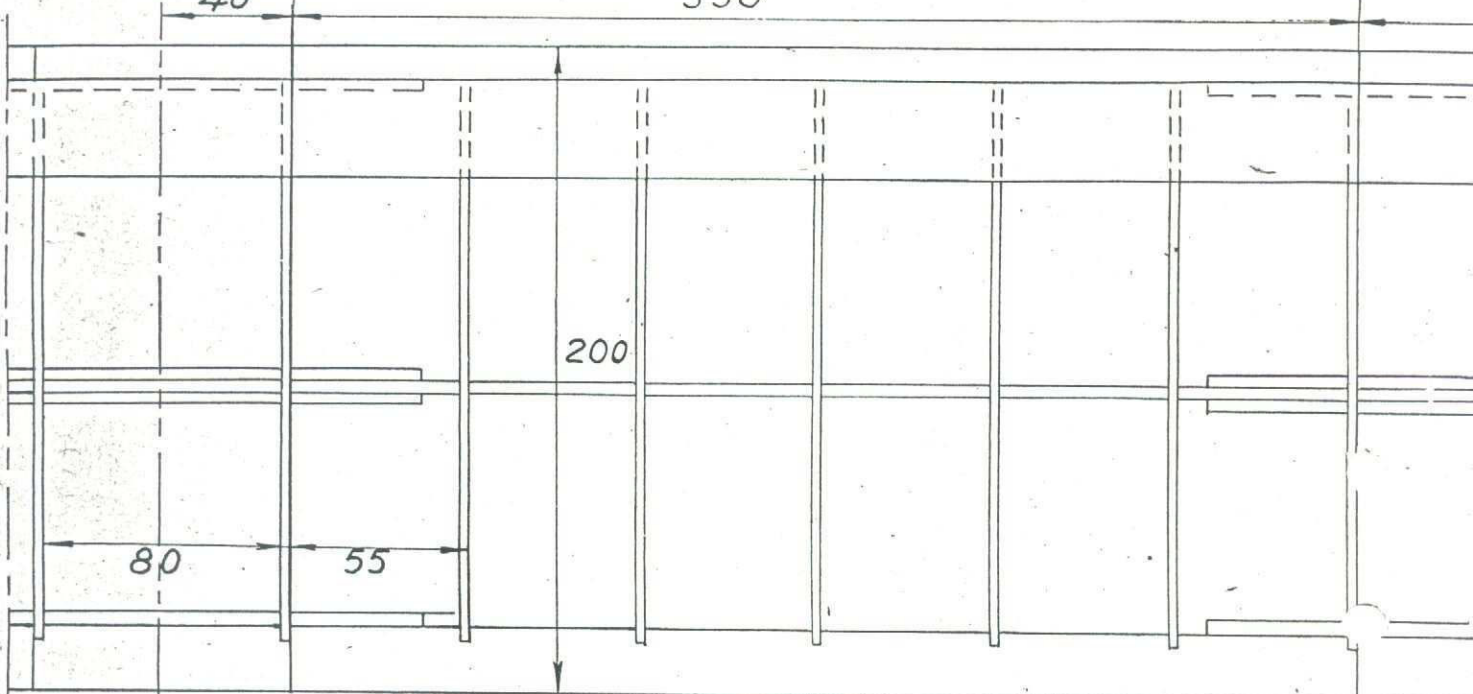
Om Du inte vill ge bort dem, kan vi ju alltid komma överens om ett pris, eller också bara låna för kopiering. Hör av Dig till någon av oss !

- "Stratos" -Wakefieldmodel från Tore Haglund ca 1950
- "Kolibri" - Gint-modell från Norrlands Modellflygindustri ca 1950
- " Alex" - Sl:a, Arne Widén, Solnaeskadern 1945.
- "Laban",version 2 - av Jan Nilborn, Truedssonmodell. 1952
- "Kondor" - segelmodell från Truedssons spv 1500 mm
- "Tico-Tico" ,segelmodell klass S 3 från Tore Haglund ca 1946
- "Lärkan" - dieselmotormodell spv 1140 mm, Modellflygtjänst, Umeå 1946
- "FLYG-44" - F-modell av Björn Karlström 1944
- "AMIGOS" - G-modell, Modellsport ca 1952
- "Cigarren" - G-modell, Norrlands Modellflygindustri ca 1952
- "GAZELL" - Gint, Hobby-Sport,Stockholm ca 1952
- "TIGER MOTH" - Bromma-modeller/Flygrevyn 1952
- "Tummeliten" - d:o
- "Sparmann-jagaren" d:o

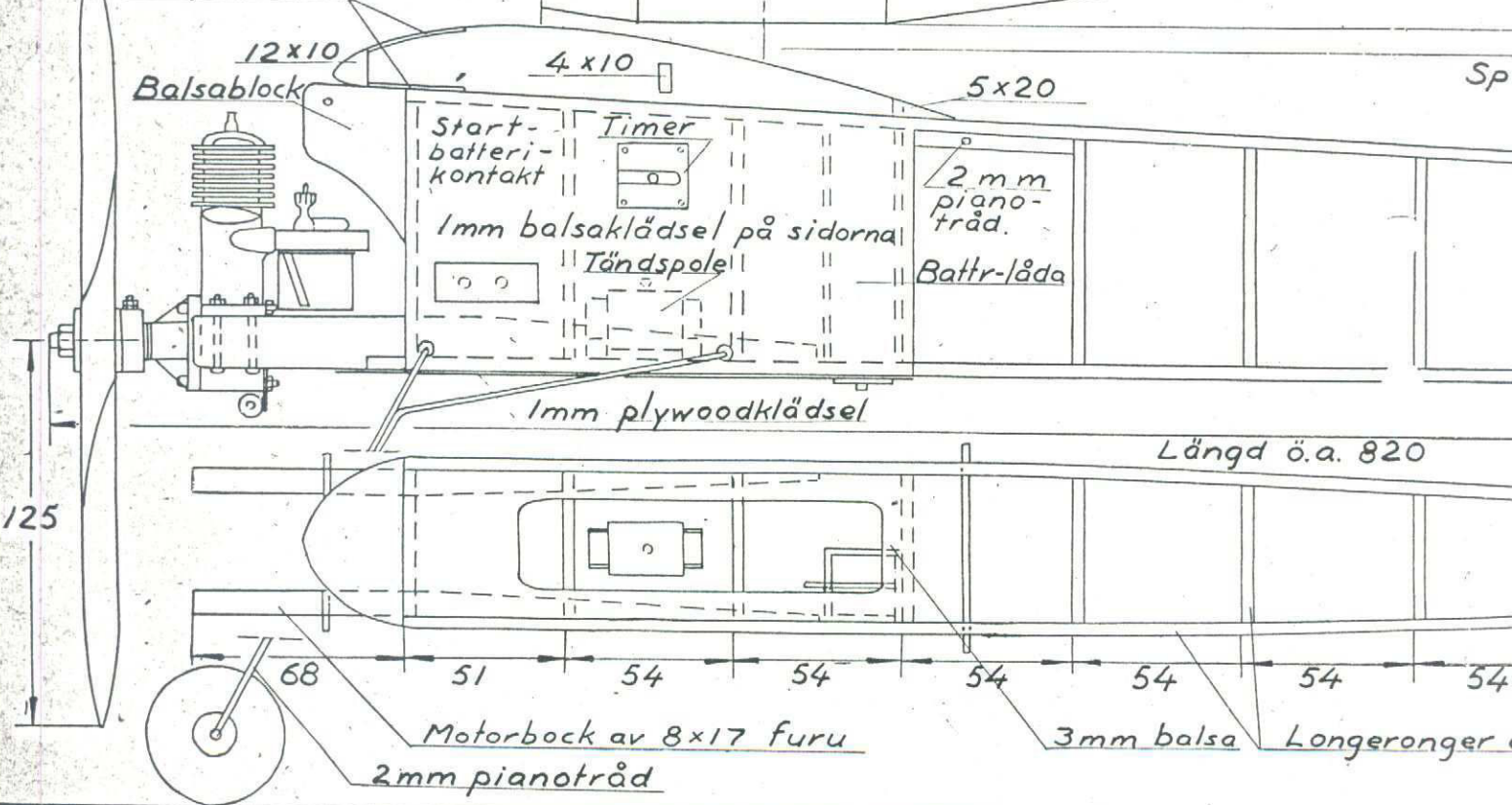
Vingen bygges helt i balsa.

Vingspryglarna 3

40 330



Torsionsnäsa av 1,5 mm balsa



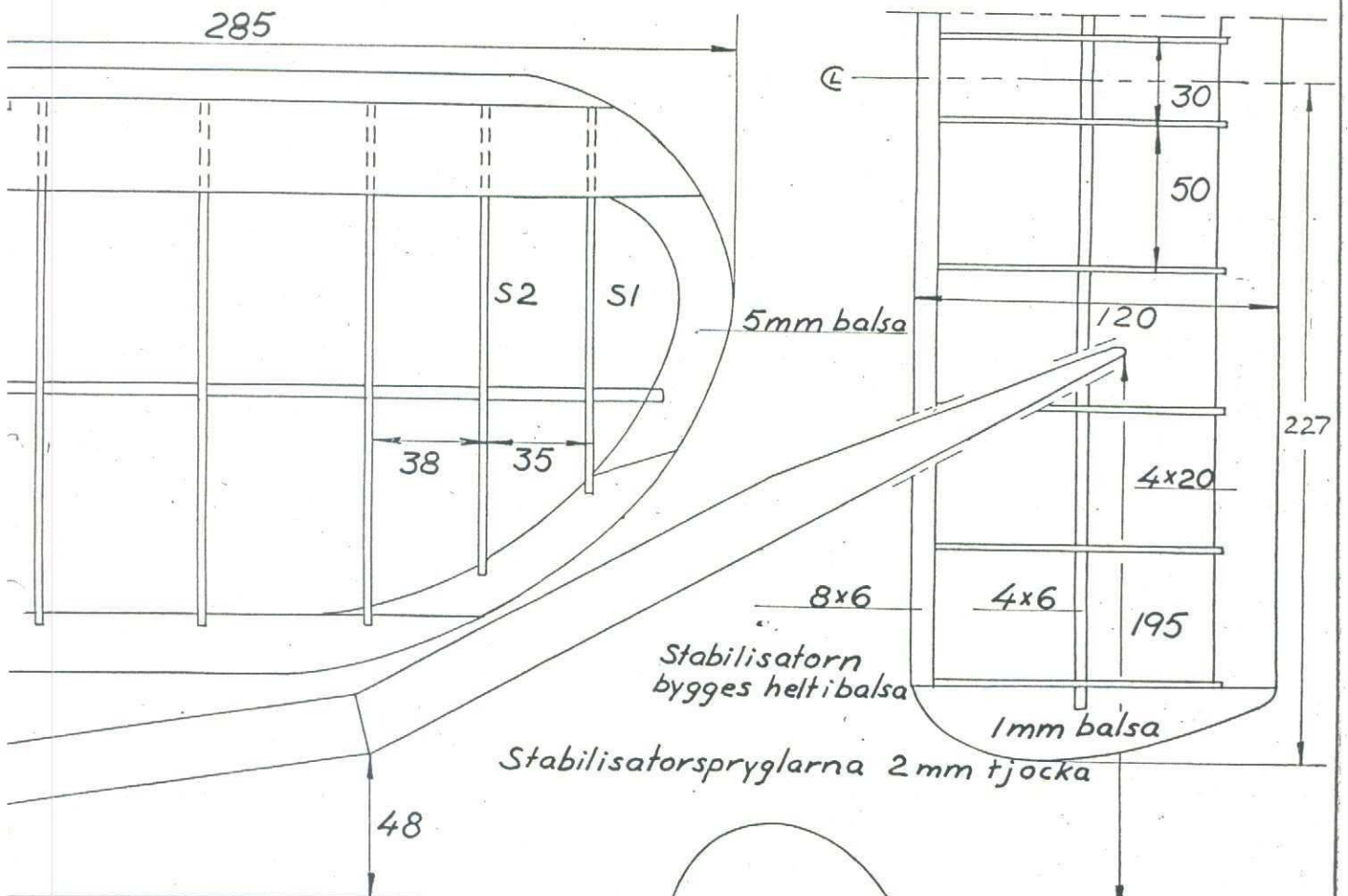
125

Längd ö.a. 820

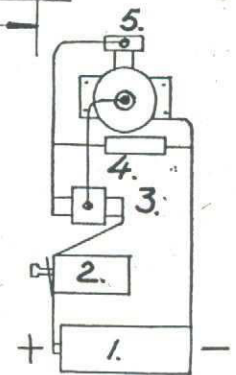
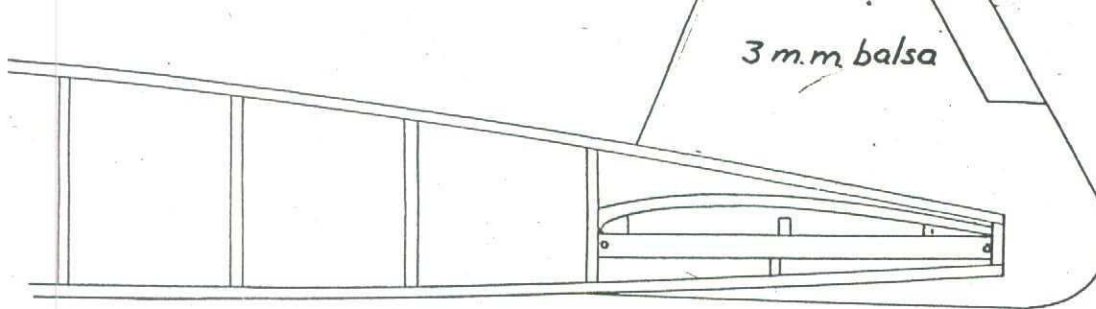
Motorbock av 8x17 furu
2mm pianotråd

3mm balsa Longeronger

mm tjocka

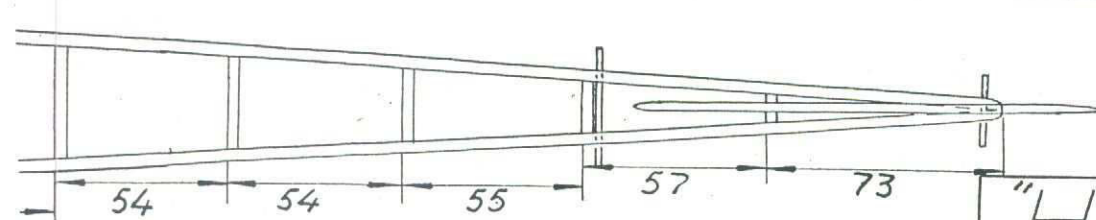


innvidd 1230



Kopplingsschema

1. 3 volts batteri
2. timer
3. tändspole
4. kondensator
5. brytare dosa



4 tvärlister av 4x4 balsa

Alla mått i m.m.

"HUMLAN"

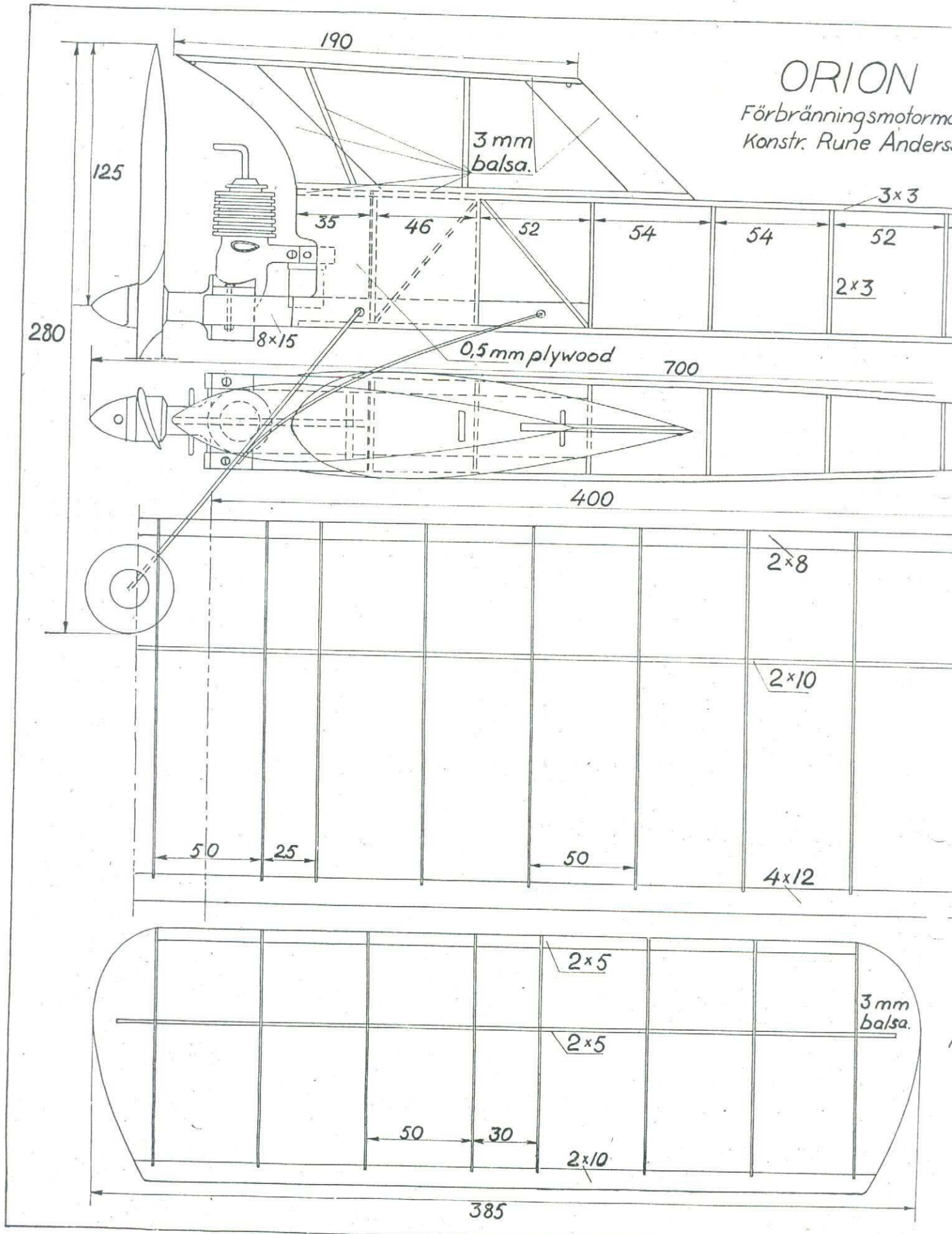
Bensinmotormodell (F)
konstruerad och ritad
av

RUNE ANDERSSON

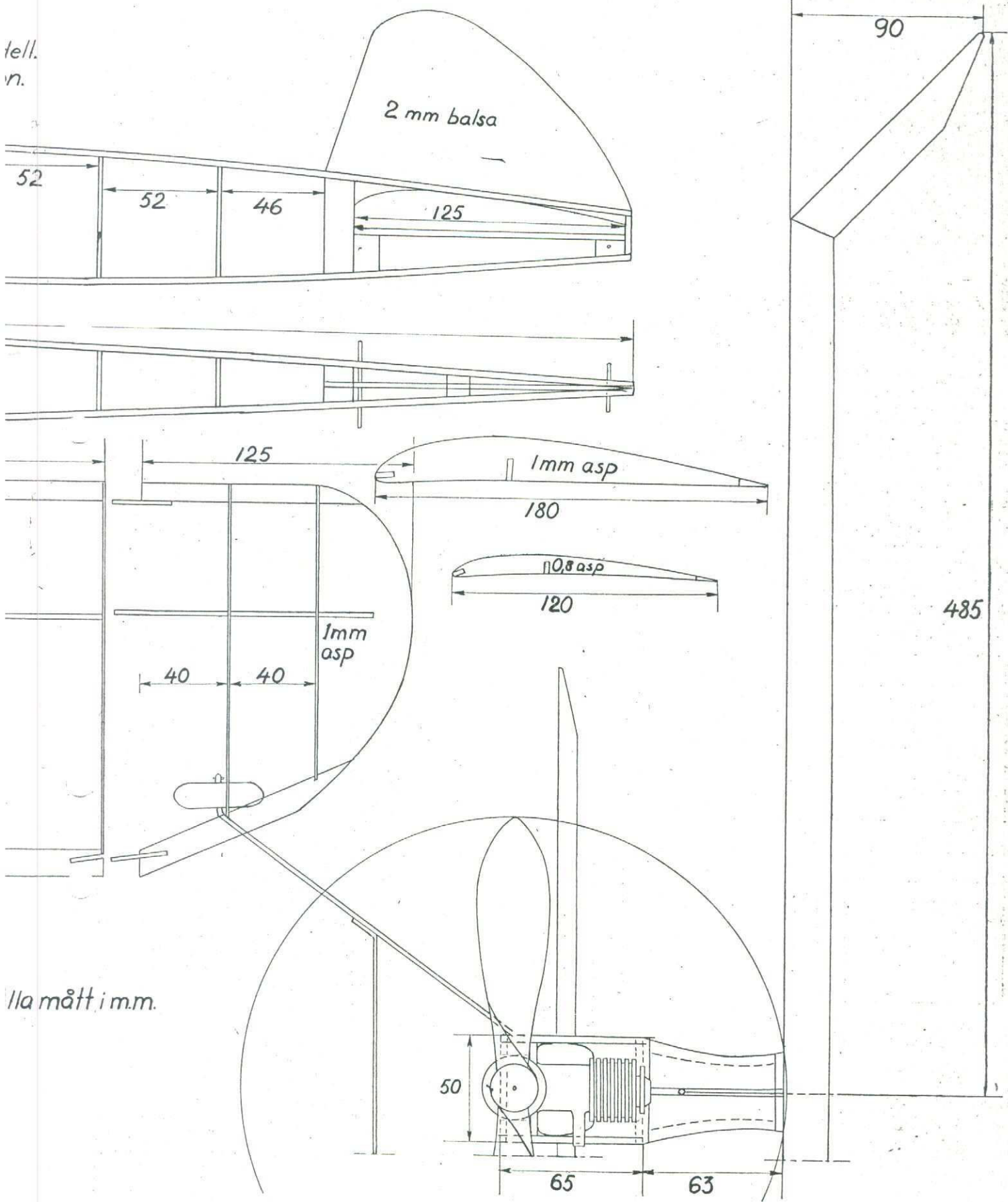
- konstruktion återfinnes på sid. 19.

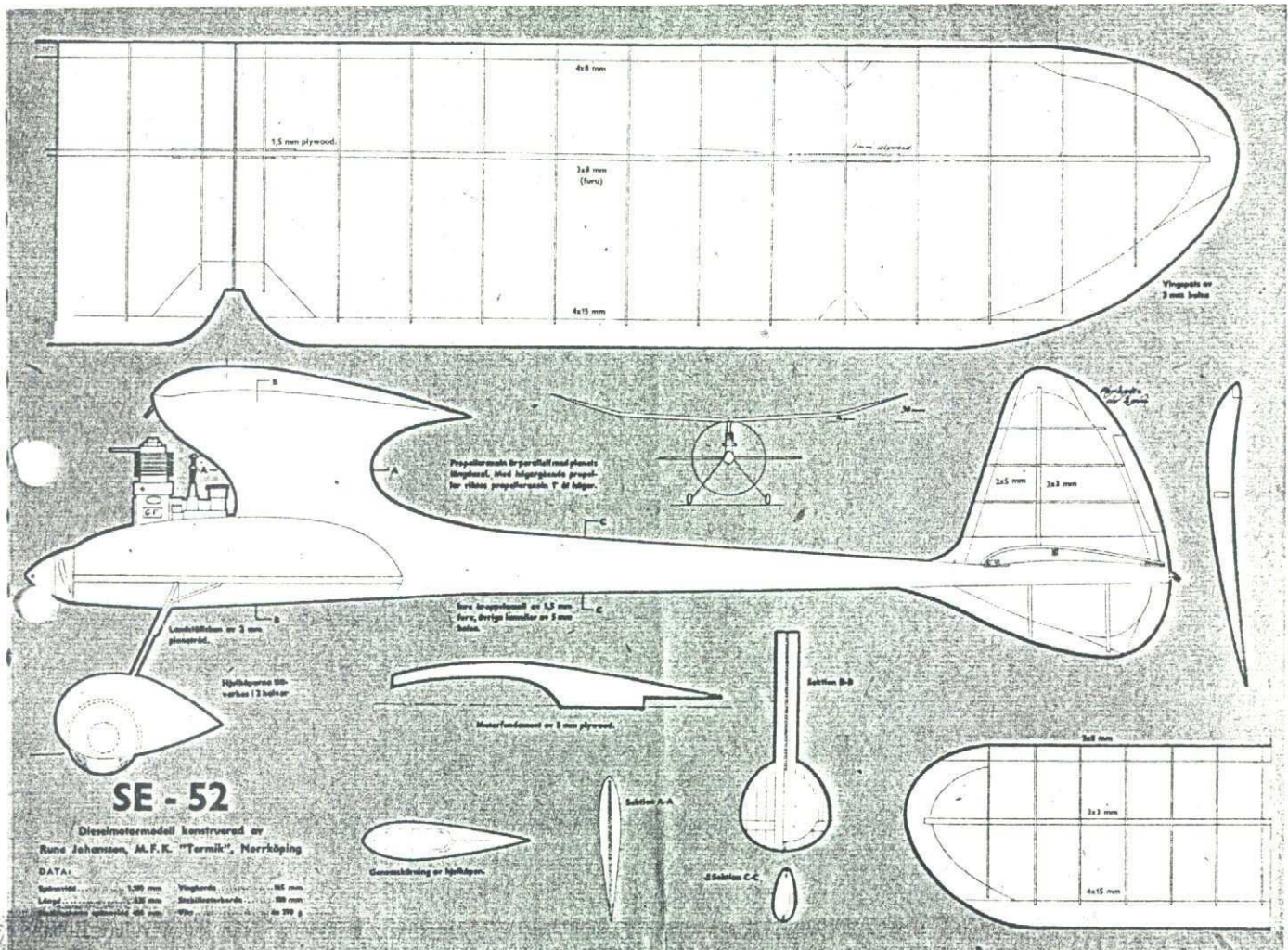
ORION

Förbränningsmotormodell
Konstr. Rune Andersson

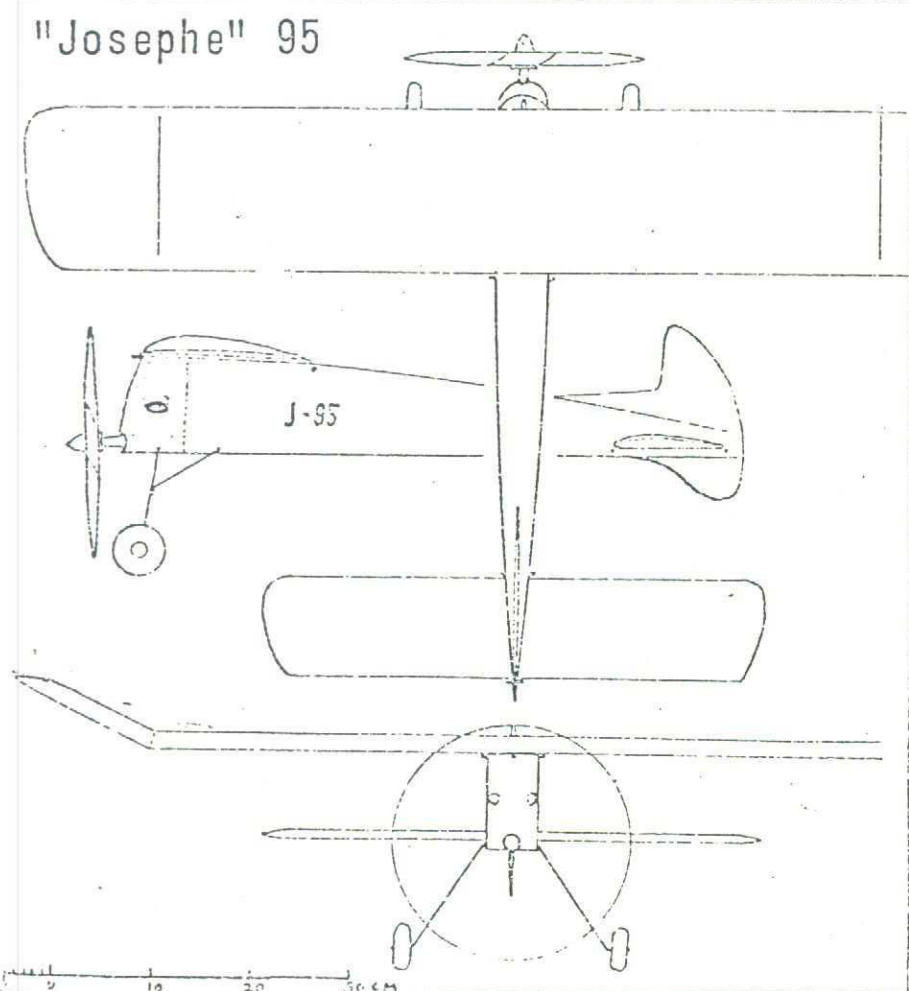


tell.
n.





"Joseph" 95



"Joseph" 95 - Arne Widéns DM vinnare i stockholmsmästerskapen 1946
Spv. 1000 mm, Vingkorda 165 mm, Vingyta 16 dm², Vikt 306 g, Vingbelastning 19 g/dm². Stab.spv 500 mm, Stab.korda 100 mm, Stab.yta 4,8 dm². Propellerdiam. 240 mm. Motor Pinotti. Byggt helt av balsa, sidenklädsel. Kroppen är uppbyggd med longeronger och tvärlister. Ett foto i "Flyg" nr 15. 1946 visar detta.

"SE - 52" konstruerad av Rune "Termik-Johan" vann SM 1947. Motorn är en Pinottidiesel. Spv. 1100 mm, Längd 625 mm, Stab.spv. 400 mm, Vingkorda 165 mm, Stab.korda 100 mm. Då trycket blir något otydligt återges text på ritningen. Där ej annat anges avses balsa. Vinge: Framkant 4x8, Balk 3x8, Bakkant 4x15, Vingspets 3 mm. Stabilisator: Framkant 3x8, Balk 3x3, Bakkant 4x15, Fena: Framkant 2x5, Balk 3x3, Ytterkontur 2 mm.

Amy & Jim Morrison

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

Under hela flygningen besjälades miss Johnson av endast en tanke, och det var att komma framåt så fort som möjligt och försöka slå nytt reserekord till Australien. Denna tanke syntes att börja med ganska hoppfull, ty när hon den 10 maj nådde fram till Karachi låg hon hela två dagar före Hinkler och hade dessutom slagit rekord i flygningen England-Indien med endast sex dagar. Detta försprång behöll hon sedan under de två närmast följande etapperna Allahabad och Kalkutta. När den energiska unga flickan, som vanligt tidigt på morgonen, åter var i luften den 13 maj på väg från Kalkutta till Bangkok, en sträcka på över 1600 km., som hon tänkte avfärda i en etapp, hade lyckan emellertid vänt sig - om det nu berodde på dagens datum - ty vidriga väderleksförhållanden tvungo henne att nödlanda i Insein nära Rangoon. Landningen gjordes som vanligt perfekt, men när hon skulle svänga om maskinen på fältet, kom hon ned i ett förut osynligt dike och såväl vingar som propeller och landningsställ skadades. Gamla "Jason" måste forslas in till Rangoon, där reparationerna togo hela två dagar i anspråk, och därmed fick tanken på att slå Hinklers tidsrekord fara all världens väg. Att hon likväl inte tappade modet, bevisade den händiga flickan genom att själv deltaga hela tiden med reparationsarbetena, varunder hon måste låta fila en dyrbar ring av fingret för att kunna arbeta mera ogenerat. Denna ring hade varit hennes käraste talisman under flygningen, men trots förlusten av densamma och alla strapatser var hon ändå klar att starta omedelbart den 16 på morgonen sedan allt var färdigt.

Redan vid starten på morgonen rådde ett häftigt tropiskt regnväder och när hon nådde Burmesibergen, tillstötte även dimma så att hon råkade vilse bland de farliga bergstopparna. Det regnade stundtals så starkt, att hon ibland inte kunde se handen framför sig, och hon försökte länge finna det ställe, där hon skulle passera genom bergen. Hon gick upp på 10 000 fots höjd och visste ändock, att hon löpte den allra största fara, enär hon mycket väl kunnat stöta mot någon bergstopp, som inte kunde observeras i dimman. Men faran att flyga högre rent i blindo var lika stor. Varje gång det klarnade en smula sänkte hon sig, och en gång fick hon se en flod, varför hon trodde, att hon passerat bergen. Det var emellertid Cyaingfloden, som har sitt lopp vid Moulmein. Ännu var hon sålunda icke över utan på fel sida om bergen.

Som en blind flädermus tumlade den tappra flygerskan om i luften över och mellan bergstopparna, och den tur som blott behövt taga en halv timme, tog många gånger längre tid. Till sist lyckades hon dock komma genom och satte kurs på havet, och något senare var hon framme i Bangkok, där en stor människomassa hälsade henne. Hon hade behövt nära åtta timmar för den knappt 600 km. långa sträckan och var ganska utmattad efter kampen med bergen.

Strax efter gryningen dagen därpå var hon emellertid åter startklar för en av resans allra längsta etapper - den över 1400 km. långa sträckan till Singapore. Den ihärdiga flygmissen drabbades emellertid av en ny motgång under färden dit och råkade in i våldsamma stormar, som tvingade henne att nödlanda i Singora på Malackahalvöns östkust. Men tidigt på morgonen den 18 maj svävade den duktiga flickan åter med sitt lilla Mothplan i skyarna med nosen i riktning mot Singapore. Vid sin ankomst fram på middagen till Seletar-aerodromen i närheten av Singapore fick hon ett mycket hjärtligt mottagande, och två sportflygplan, som tillhörde flygklubben på platsen, mötte henne 100 km. från målet. Någon stärkande sömn unnade hon sig fortfarande inte - från starten i London hade hon inte sovit mer än i genomsnitt 3--4 timmar per natt, ty när hon inte hade flugit hade hon som redan nämnts varit sin egen mekaniker - och tidigt morgonen därpå var hon åter på väg med Surabaja och Java som mål. Härifrån hade hon tänkt göra det sista hoppet över Indiska havet till Australien, en sjösträcka på närmare 1000 km., men åter stäcktes hennes planer av ett oblikt öde. Genom stark motvind och reservpropellerns ringare effekt tog bensinförrådet slut förr än beräknat och hon måste gå ner vid Tjomal på västra Java efter att likväl ha tillryggalagt 1200 km. Denna färdsträcka var en av de svåraste och även hemskaste, ty flera gånger var hon nödsakad att gå ner till endast ett par meters höjd över vattenytan.

forts.nästa sida

Härvid upptäckte hon vid ett par tillfällen hela stim av hajar, så det hade inte varit för roligt att få motorstopp. Men hon kunde lita på sin Gipsymotor, som hela tiden gått som ett urverk. Vid landningen blev emellertid vingbeklädnaden uppriven på ett par ställen, och något annat reparationsmaterial än engelskt plåster stod ej till buds. Men det höll och med denna provisoriska lagning flög hon dagen därpå till Surabaja. Här blev hon uppehållen en hel dag med att laga vingarna ordentligt och när hon på morgonen den 22 maj skulle fortsätta färden hade ett fel uppstått i magneten, så att först kl. 6 på kvällen kunde starten ske från Surabaja. "Johnnie" var emellertid inte mörkrädd utan flög hela natten och anlände tidigt på morgonen till Atambua på ön Timor. Bland infödingarna där blev hon genast en sagogestalt: Hon var dotter till en rik man i ett fjärran kungarrike. Hennes föräldrar omgävo henne med skickliga lärare, men när hon en dag visade sig oduglig i hushållet blev hennes moder mycket vred. Men den vita gudinnan ännu vredare och gick till en plåtslagare och beställde en maskin med eld i. När hennes fader och moder sågo henne flyga över taken, sade de att de skulle förlåta henne, om hon flög fram och tillbaka över haven. Det gjorde hon. Men på vägen slocknade hennes eld. Det var för att åter få tänt som hon slagit sig ner på ön.

Och Amys snabba "saga" började också sätta spår på hennes humör. Att en dylik tusenmilafärd med ständigt växlande, spännande moment och därtill knappast någon sömn skall ta hårt på nerverna är en naturlig sak. Det var därför icke underligt att det envisa flickbarnet efter hand blev trött på äventyret. Efter ankomsten till Atambua förklarade hon också, att hon aldrig skulle ha börjat, ty egentligen hade hon varken krafter eller tålamod till en så lång flygning. Hon ville heller inte dölja, att hon troligen skulle känna sig förfärligt rädd, när hon morgonen därpå skulle flyga den sista etappen över öppet hav till Port Darwin i Australien.

Klockan sex på morgonen den 24 maj startade emellertid miss Amy från Atambua, och då meteorologerna i förväg hade varnat henne för att ge sig ut över det farliga farvatten i stark motvind, voro förväntningarna parade med spänd oro. Timorhavet är fullt av hajar, och om hennes flygplan på sista etappen skulle ha klickat, kunde hon räkna med en säker död. Men den modiga flickan ville inte ge tappt. Hon fyllde bensintankarna och startade med en trött och bekymrad min, som vore det henne likgiltigt, hur hennes äventyr skulle sluta. Men den välskötta Gipsymotorn arbetade säkert som vanligt, och maskinen snurrade i väg mot det australiska fastlandet, där tusentals människor voro församlade på aerodromen utanför Port Darwin. Lätt och elegant landade hon vid 4-tiden på eftermiddagen och en av de första som lyckönskade henne efter den djärva flygningen var just James Mollison.

I och med att miss Johnson landade i Port Darwin var det egentliga målet för hennes äventyrliga distansflygning nått, och om hon också inte hade lyckats slå Bert Hinklers 15 1/2-dagars-rekord, hade hon likväl på 19 1/2 dagar eller, frånräknat de nödtvungna reparationsuppehållen, med endast en dags längre flygtid gjort en prestation som åtskilliga av hennes manliga kolleger kunna avundas henne. Många ha tvingats att ge upp långt innan de mött de värsta strapatserna på de sista etapperna. Tack vare sin okuvliga energi och mekaniska kunskaper lyckades sålunda miss Amy Johnson genomdriva sin djärva soloflygning, och att den ej uttömt hennes krafter, som hon först själv trodde efter ankomsten till Port Darwin, bevisade hon, då hon redan efter två dagars vila fortsatte sin luftiga färd över Australiens farliga öknar. När hon den 29 maj skulle landa på flygfältet vid Brisbane råkade hon emellertid ut för det första allvarliga missödet under sin långa flygning. I spetsen för de eskorterande flygarna svängde Amys maskin in över de många åskådarnas huvuden, men innan man ens hann uppfatta vad som egentligen skedde, kolliderade Mothplanet med en gärdsgård i andra ändan av flygfältet. I vild panik vältrade människomassorna in genom spärren och störtade mot olycksplatsen, där de funno maskinen i spillror men flygerskan oskadd.

"Ursäkta min huvudstupa ankomst", sade hon. "Själv är jag all right, men det är synd om gamle Jason."

Amy Johnson måste nu fortsätta med den ordinarie flyglinjen till Sydney. Hon kom därvid att sitta bredvid föraren, en riktigt trevlig pojke i Amys smak. Hon tittade på honom i smyg, men han var till synes mycket upptagen med att kontrollera instrumenten på manöverbrädet. De kunde inte tala till varandra, ty motorn dånade för mycket, men Amy märkte att han också tittade på henne i smyg... Så skrev han en biljett till henne:

"Får jag en dans med er i kväll?"

Och hon skrev på baksidan:

"Ja."

Han hette Jim Mollison. trafikflygare vid Australian National Airways. Santa Fe 1931

INBJUDAN TILL OLDTIMERTÄVLINGEN 1975.

Modellflygklubben Nimbus, Kumla har härmed nöjet inbjuda till den årliga "Oldtimertävlingen"

Tävlingen hålles på Örebro flygfält lördagen den 2 och söndagen den 3 augusti 1975.

Tävlingsklasser:

Gummimotormodeller

konstruerade senast 31/12 1942

A2 0 - 50 cm spännvidd

B2 50 - 75 cm --

C2 75 - 100 cm --

D Wakefield 1928-1942

Vintage -- 1943-1952

Segelmodeller

konstruerade senast 31/12 1946

S1 0 - 100 cm spännvidd

S2 100 - 150 cm --

S3 150 - 250 cm --

Förbränningsmotormodeller.

E motorer upp till 10 cm³
konstr. senast 31/12 1942

F motorer upp till 2,5 cm³
konstr. 1943 - 1947

.020 - förminskade kopior
med motor högst .020 cu.in.

Konstr. senast 31/12 1942.

Dessutom flyger vi "Sleek Streak" och "Handluns" som vanligt !

Tävlingsregler:

I princip de som gällde vid motsvarande tid då modellerna konstruerades. Markstart med motormodeller, 100 m lina, Max 30 s. motortid. Ritningar, foton o dyl. som styrker modellens ursprung bör medföras. Inga ändringar i huvudsakliga mått, profiler eller propellerarrangemang får göras. Timer eller fuse tillåts och modifiering för dess användande får ske.

Tävlingstid:

2/8	16.00 - 18.00	Trimning
	18.00 - 19.00	1:a perioden
3/8	10.00 - 12.00	2:a perioden
	12.00 - 14.00	3:e perioden

Startavgift:

En klass 10:-
Två eller flera klasser 15:-
Enbart Hkg 4:-
Sleek Streak byggsatspriset

Samlar- och bytesbörs.

I all enkelhet ordnar vi så att de som har bytesobjekt kan visa upp dem. De som bara vill visa sina rariteter är också välkomna att göra det. Tag med vad Du har av böcker, tidningar, ritningar, motorer och annat av intresse.

Föreläggning kan lättast ordnas med camping vid Gustavsviksbadets campingplats. Tillgång till tempererad badbassäng. För den som så önskar hjälper klubben till att anskaffa hotellrum.

Anmälningar:

Anmälningar sändes poststämplade senast 22 juli till Modellflygklubben Nimbus, c/o Olle Blomberg, Bo, 690 70 PÅLSBODA. Postgiro nr 28 07 21 - 2.

Upplysningar lämnas av Olle Blomberg, tel 0582/ 440 03 och Sven-Olov Lindén, tel 019/ 18 21 79.

Hjärtligt välkomna!

MFK NIMBUS
Kumla