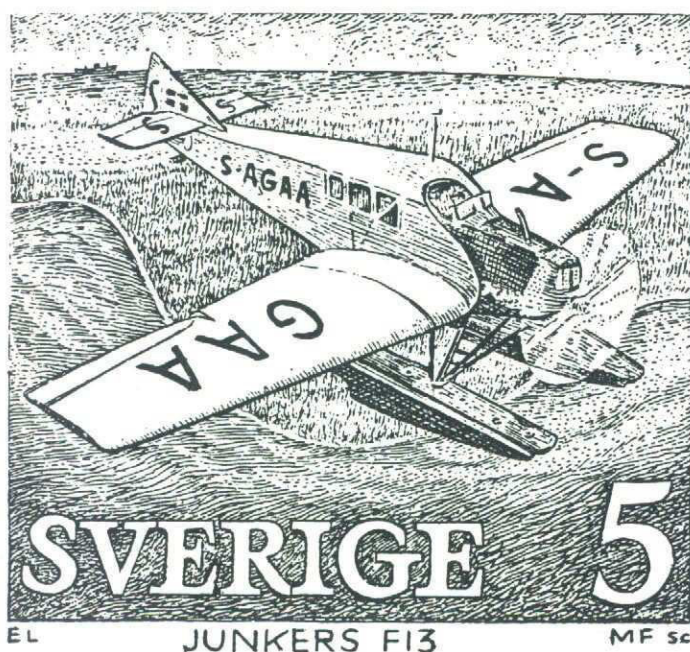


# "OLDTIMER"

Specialtidskrift för modellflygare



I N N E H Å L L :

"Svenska modellmotorer"

"Thermal Chaser" - Nationals  
Winner 1941

"Charles Lindbergh"

Nr 3 1973



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

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

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

## Redaktören tycker....

- det var tråkigt att "Oldtimer-tävlingen" måste inställas i år  
I juli var vädret strålande men anmälningarna var för få.  
I september fanns oldtimerflygare på plats, men vädret var be-  
drövtligt.
- det var roligt ändå att träffas, och vi som var med hade en trev-  
lig förmiddag i klubblokalen i Kumla.

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

Jag hoppas att Du haft glädje av den och att Du vill fortsätta ett  
år till.

Utgivningen blir som i år : april, juli och oktober.

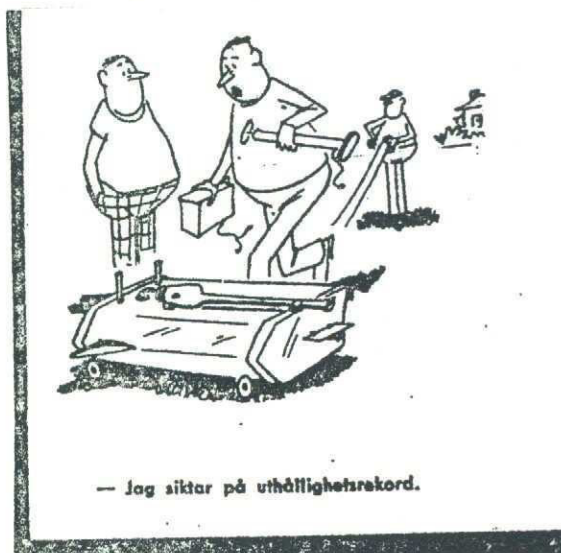
Använd bilagt inbetalningskort och Du erhåller medlemskort med Nr 1  
1974.

OBS ! Avgiften är samma som förra året ! Kronor 10:-

Väl mött igen !

### Apropå omslaget .

Du har väl sett att postverket också är "Oldtimer-flygare" ?  
Använd gärna dessa frimärken om Du skriver till "Oldtimer" !





# Brev från läsarna

Från Sven Hjert, Färegatan 6 A, 280 63 Sibbhult.

Hej "Oldboy"!

Ränderna går aldrig ur! Jag fångades redan i skolåldern i det sedermera allt överskuggande intresset för flygplan i alla storlekar och allt vad därtill hörer. Någon överdängare i modellflygning har jag väl aldrig varit, det stannade vid blott några tafatta försök för länge, länge sedan. Intresset övergick ganska snart till det som det egentligen började med, nämligen skalamodellbygge. Jag bygger fortfarande så flitigt jag kan modeller av flygplan, plast numera, skala 1/72. Inte desto mindre läser jag med förtjusning Oldtimer som en frisk fläkt från svunna tider. Jag skriver egentligen för att fråga om en sak. Jag har nämligen en modellmotor, gömd genom åren som ett kärt minne, kanske någon vore intresserad av den. Det finns tydligen de som samlar gamla modellmotorer också. Den är förvisso inte hel (då jag har haft små, numera vuxna barn) men det är inget allvarligt fel på den utan kan säkert lätt repareras av lämplig person. Det är en Thor tändstiftsmotor, 4,5 kubik och 1/3 hkr om jag inte minns fel (jag har den inte här) som inte snurrat så värst många varv sen jag köpte den 1946. Jag kan tänka mig, om den tillmätes något värde, att byta den mot exempelvis någon årgång gamla flygtidningar (eller några årg) enl. bifogade lista som jag för övrigt vill passa på be att få införd i Oldtimer vid lämpligt tillfälle.

Med vänlig hälsning  
Sven Hjert

"OLDTIMERS" RADANNONSER - En annons per år GRATIS!

För tidningens läsare lämnas här en chans att nå likasinnade i jakten på eftertraktade böcker, motorer m.m. Likaså erbjuder tidningen möjligheten till utbudande av "udda" delar, som någon annan samlare traktar efter.

## KÖPES

FLYGLITTERATUR sökes, önskas köpa.

Tidskrifter:

Flygning	1935 och äldre	Min Hobby	1940 nr 6
	1936 nr 3	Hobby	1941 nr 1
	1937 nr 2		1943 nr 10 - 12
	1941 nr 10 - 20 (samlarserien intakt)		1944 nr 1,3 o 5
	1942 nr 3,5,6,7,9 o 15	Contact	1962 nr 1
Flyg(KSAK)	1943 nr 7		1963 nr 1
Flyg(ÅoÅ)	1934 nr 11 o 12	Flyvehist.Tidskrift	1964 nr 1 o 2
	1935 hela årg.		1966 nr 2
Vingar	1945 hela årg.	Horisont	1964 hela årg.
	1946 "-"		1965 nr 4,5,6 o 12
Populärteknik	1946 nr 4 o 6		1966 nr 6 o 7

Böcker:

Flygraid, piloter berättar 1941	Svensk Flygkalender 1939 och 1940
En flygare berättar, Smirnoff 1939	Tekniken i dag 1951
Några leva än, Tinker 1939	Svenska flygare i österled, Bjuggren 1942
Luftkrig, Westring 1936	Stridsflygare under Karelens himmel, Sarvanto 1941
Segraren, Scott 1935	Flyga är mitt yrke, Lindholm 1936
De glesa leden, Graves 1943	Flygande samarit, Gunnerfelt 1939
Trettio sekunder över Tokyo, Lawson 1944	Flygande holländaren, Fokker 1938

Sven Hjert, Färegatan 6 A, 280 63 Sibbhult



Sverige är inte det land man först tänker på, när man talar om modellmotorer, och det är nog inte många svenska modellflygare, som vet att för inte så länge sedan tillverkades modellmotorer i det här landet. Antagligen är huvudorsaken den, att produktionen var så liten. Naturligtvis var marknaden för modellmotorer mycket begränsad i ett land med bara 7 milj. invånare på 1950-talet och de höga produktionskostnaderna hindrade exporten. Faktum är att endast en svensk motor exporterades - CENTRA 12,7 cc

I fråga om effekt tycks de svenska motorerna ha legat på den undre halvan jämfört med olika utländska motorer, som importerades i allt större skala efter kriget. Då det gäller kvalitet placerar de sig däremot bland de främsta. G.P.-dieseln t.ex. sägs ha varit "omöjlig" att slita ut! Hade det inte varit så, hade kanske flera av de här nedan beskrivna motorerna ännu tillverkats! När några av dem återupptäcktes satt de fortfarande i modeller som var flygdugliga!

## PINOTTI-MOTORERNA

Gian-Carlos Pinotti, en Italien-född musiker var mannen bakom några mycket populära motorer. Under de senare åren på trettio-talet byggde han åtskilliga tändstiftsmotorer, fastän ingen av dem serieproducerades. Hans första motor som seriebyggdes var "G.P. 7,5cc", som började utkomma 1938 och därefter i små serier med ett sandgjutet vevhus i ett stycke. Den gjordes senare med ett tvådelat vevhus och bar bokstäverna "J.P." på överströmningskanalens täcklock för att markera att Carlos son - Juan-Mario Pinotti var ansvarig för denna version. ( Fig. 7 ) Denna motor var ursprungligen avsedd för den italienska marknaden och kallades "AVIO MINIMA". Den blev känd i Sverige under detta namn fastän ingen export kom till stånd.

Pinotti blev emellertid mest känd för sina dieselmotorer, t.ex. "G.P. 1,5 cc" och "G.P. 1001" på 1 cc. Produktionen av den förstnämnda startade 1944. Ursprungligen hade den ett komplicerat tvådelat vevhus, vilket dock snart ersattes av den typ som ses på fig. 1 och 2. Kompressionen ökades eller minskades genom att hela toppen skruvades upp eller ned!

Denna motor följdes av den enklare "G.P.1001" sidportsdieseln 1949 ( Fig. 3 ) Det var en utmärkt motor (hm!?, red:s anm.), men den blev aldrig så berömd som sin större broder, som än idag kallas "PINOTTI DIESELN" av "Oldtimers"

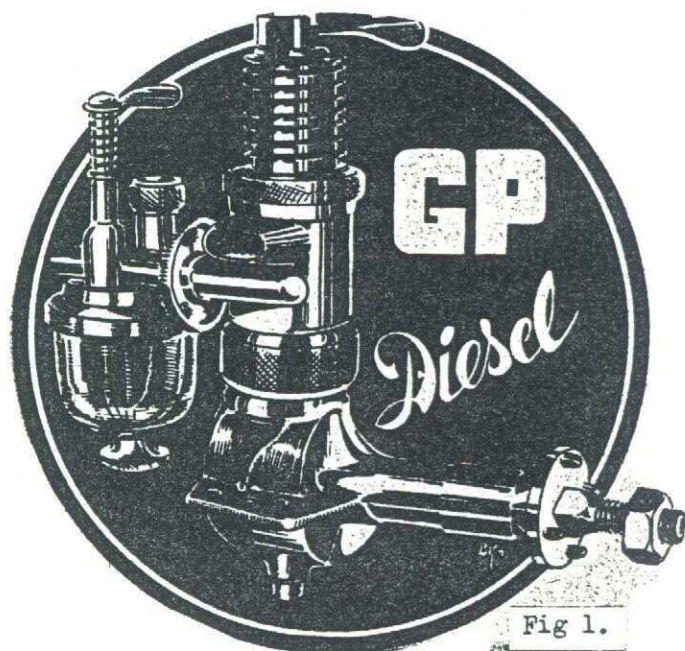


Fig 1.

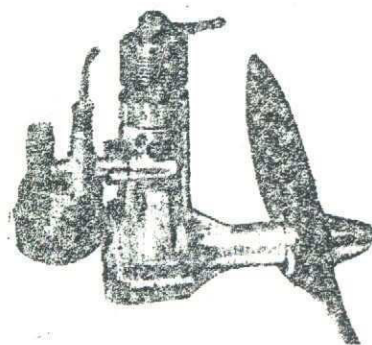
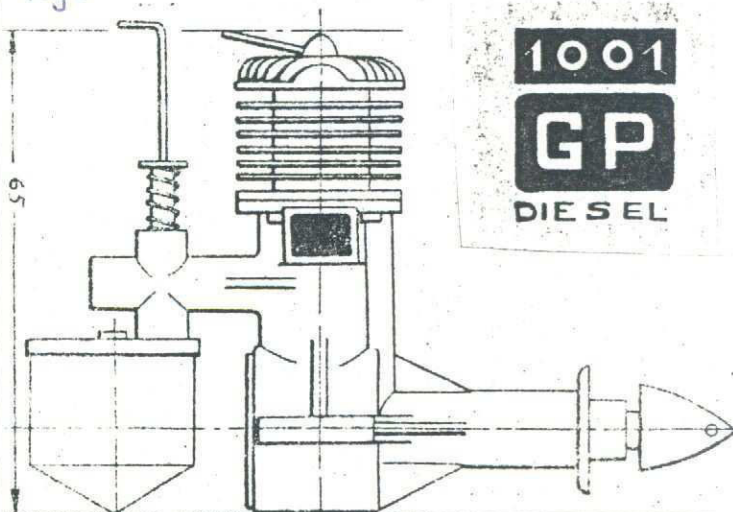


Fig 2.

Fig 3



1001  
GP  
DIESEL



# "KOMETERNA"

forts. "Svenska modellmotorer"

## VÄSTERÅSMOTORERNA.

B.Johansson började också göra motorer som amatör, men 1944 började han tillsammans med en kompanjon att göra kopior av den schweiziska "DYNO". Den hade en volym på 2,06 cc och tillverkades i ganska stort antal. På de första motorerna reglerades kompressionen med en stor rund skruv, men de flesta seriemotorerna hade vanliga kompressionspinnar och visar också upp små förändringar t.ex. ett förstärkt vevhus. (Fig.4)

Nästa motor från Västerås var "KOMET -1" (Fig. 5 ) Den kom 1946, hade en cylindervolym på 2,68 cc och tillverkades i åtminstone 2.000 exemplar, alla lika med undantag av en tidig ändring från metalltank till en av plast. Omkring 1962 kom en efterföljare med vevaxelsug i form av "KOMET-II" på 2,46 cc. Den ska ha tillverkats i omkring 3.000 ex i åtminstone tre versioner, som skilde sig obetydligt från varandra . Ändringar gjordes på luftintaget, olika antal kylflänsar och justeringar på vevhusgjutningarna. (Fig.6)

Experiment med att framställa en tävlingsmotor resulterade i en med två kullager försedd "KOMET 2,46 BB" .Två olika versioner syns på fig. 9 och 10 .

På grund av misshälligheter mellan verkstadsägarna avbröts tillverkningen 1958 och "KOMET 2,46 BB" nådde aldrig sin slutliga utformning. Hursomhelst, bara några få dussin tillverkades. Innan man slutade försökte sig västeråsfirman på att göra större motorer också. Omkr. 1950

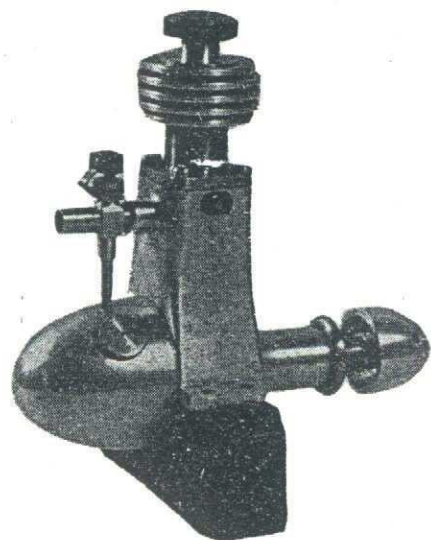


Fig 4.

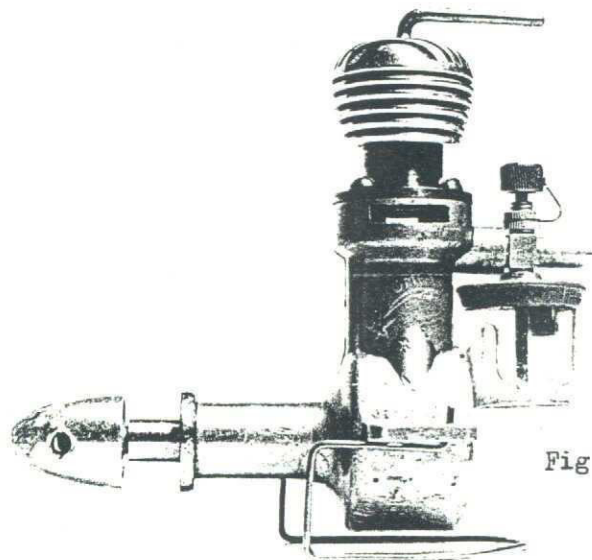
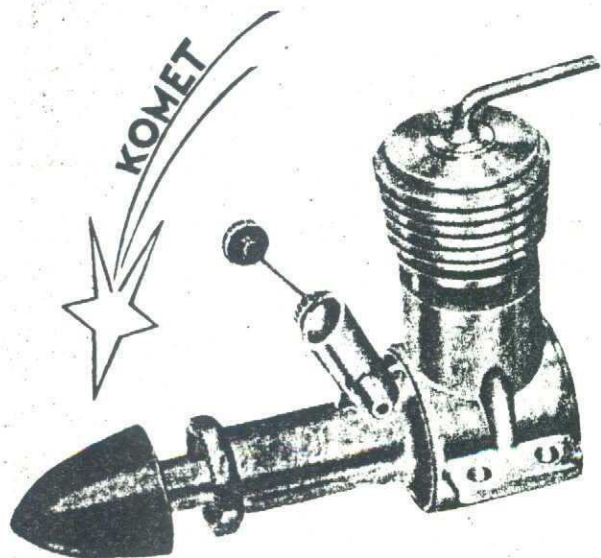
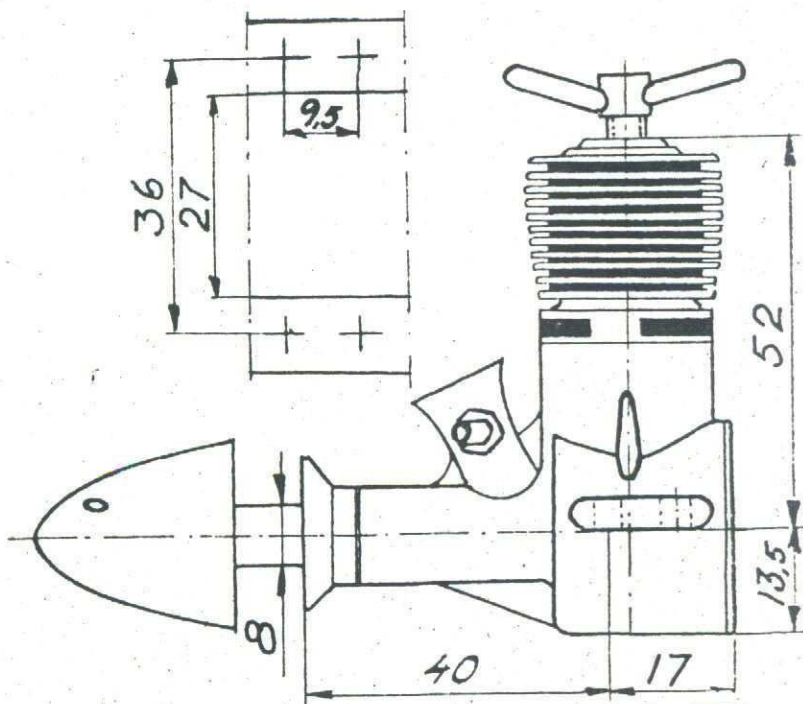


Fig 5.



Omslaget till fabrikantens egen bruksanvisning till den sista dieseln — KOMET II. Ritningen till vänster visar samma motor.





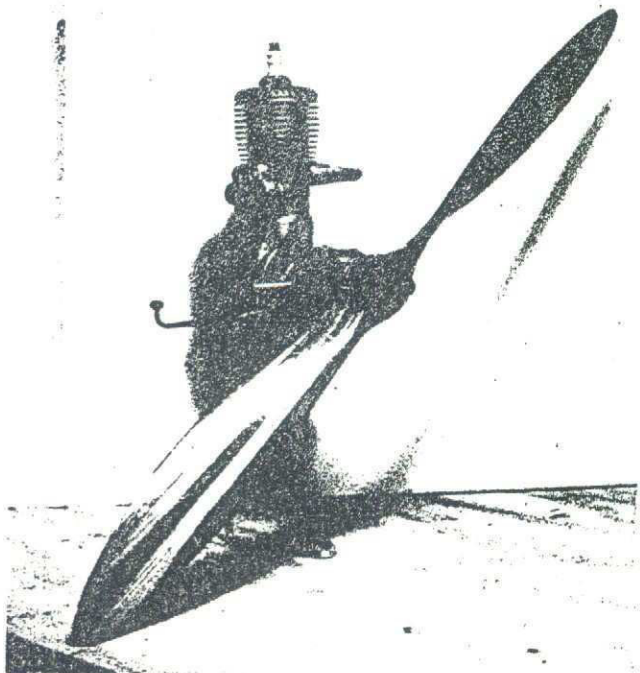


Fig 7. 1940-41 AVIO MINIMA 7,5 cc

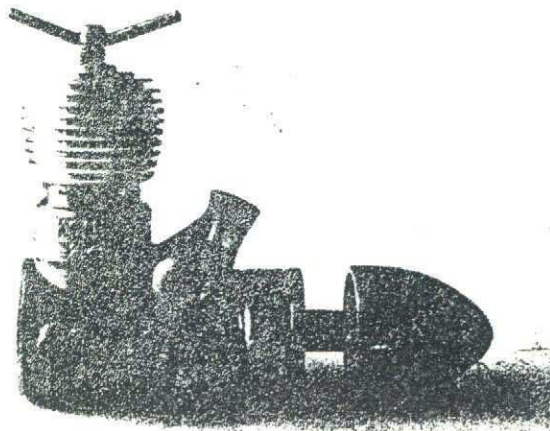


Fig 9. KOMET 2,46 cc BB Diesel ,1959

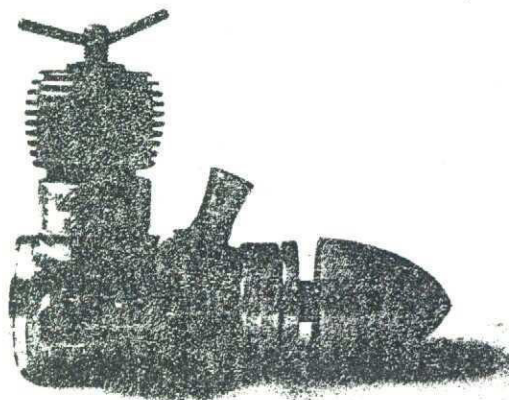


Fig 10. KOMET 2,46 cc BB Diesel, 1958

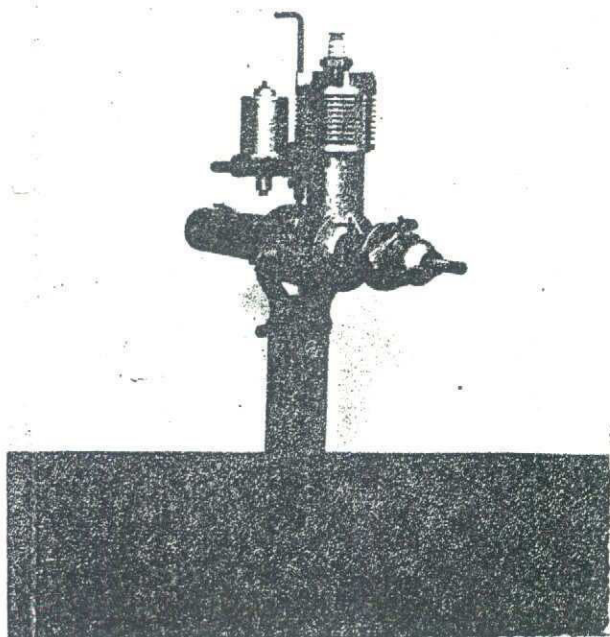


Fig 8. Prototyp till CENTRA 12,7 cc  
Lägg märke till den separata  
oljetanken.

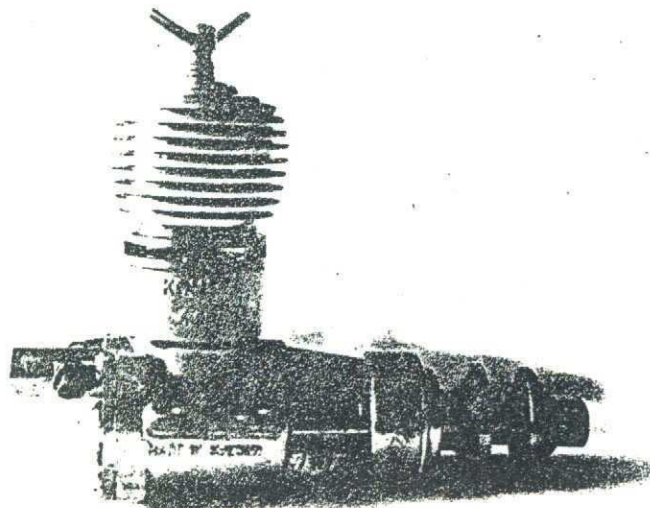


Fig 11. KOMET 4,95 cc BB Diesel, 1956  
Fanns även som variant med vev-

uppenbarade sig "KOMET 5cc" först som tändstiftsmotor, men ersattes snart av den helt nykonstruerade "KOMET 5CC" i glödstiftsversion. Denna "McCoy"-influerade kullagermotor tillverkades i lite mer än 100 ex. Den följdes av en bronslagrad sportversion med vevaxelinsug. Den senare motorn byggdes i ett ännu mindre antal. (Fig. 12, 14 och 15)

En liten upplaga av "KOMET 4,95" diesel med dubbla kullager byggdes i både vevaxelinsug- och roterande slid versioner.

Slutligen fanns en "KOMET 10 cc", en exakt kopia av "Dooling 61". Även den byggdes i ca 100 exemplar i dels en glödstiftsversion och dels en tändstiftsversion (med kraftigare vevhus, kantigt utblåsningsrör och lägre kylflänsar.) "KOMET 10 cc" används fortfarande av modellracerbilåkarna. (Fig 16.)

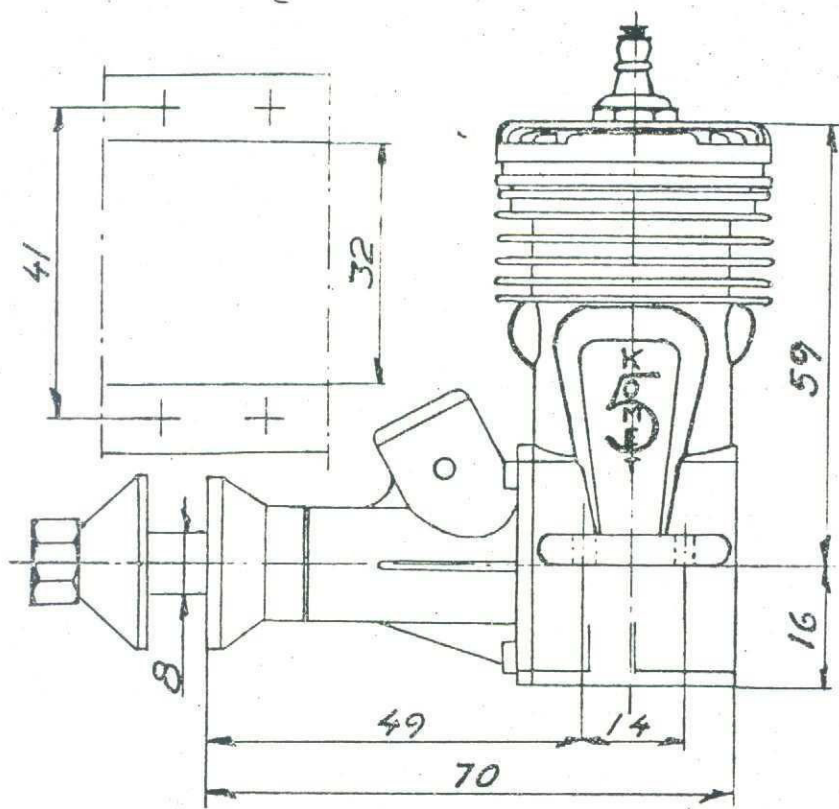


Fig 12.

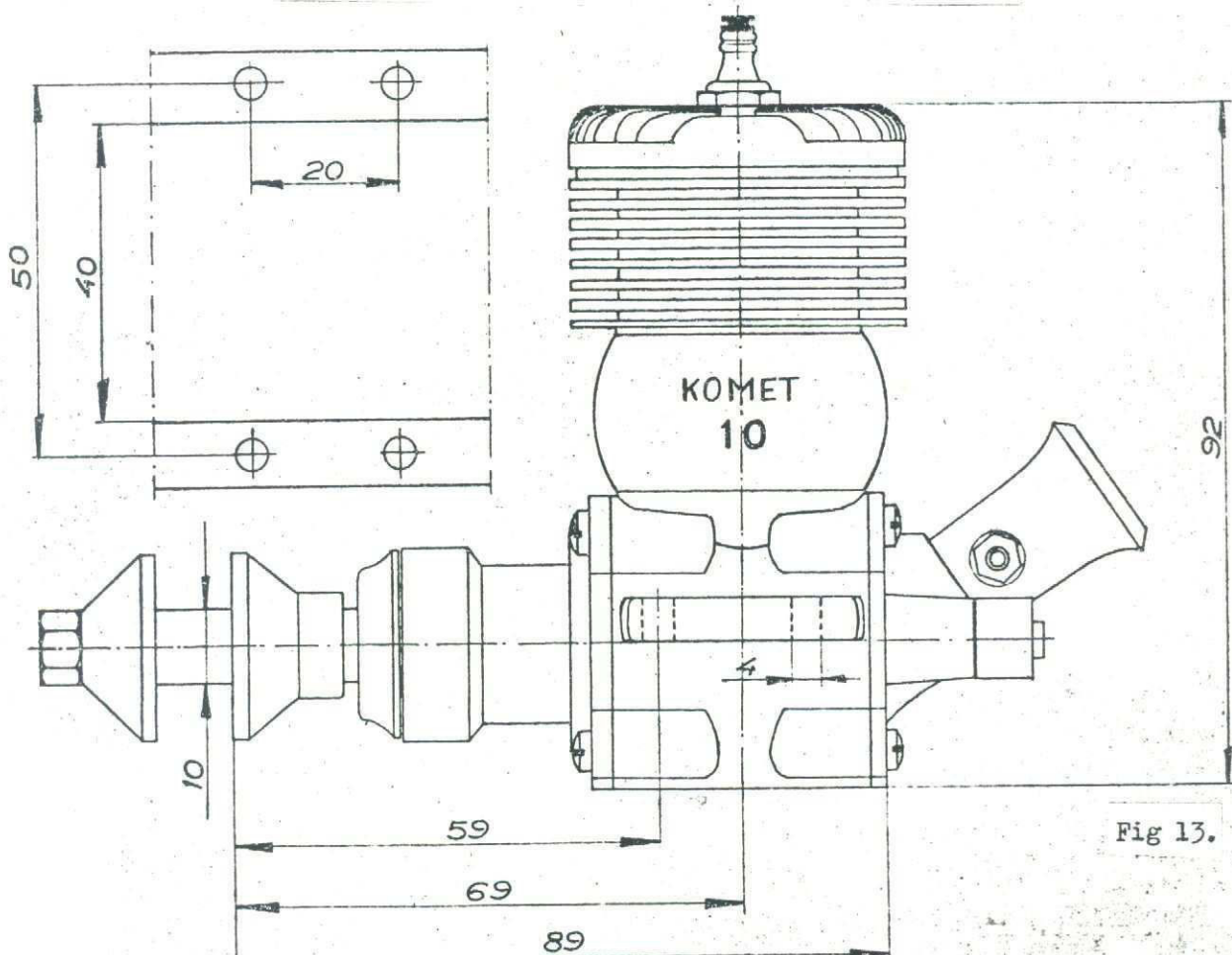


Fig 13.



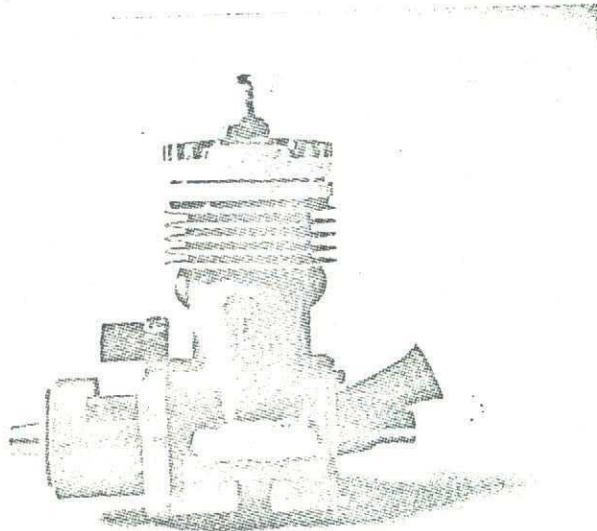


Fig 14. 1950 KOMET 5 cc tändstift.

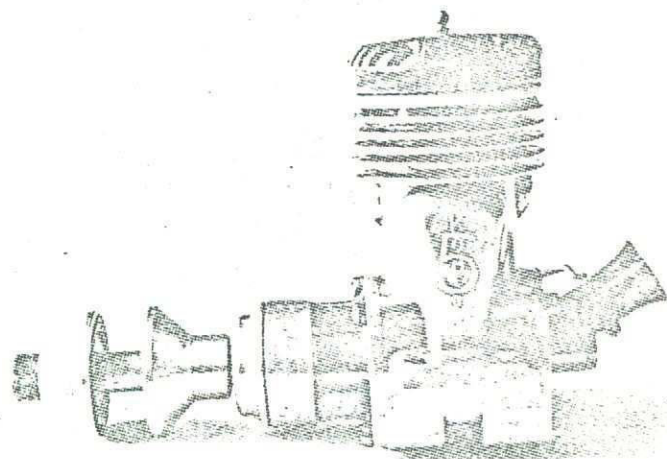


Fig 15. KOMET 5 cc glödstift.

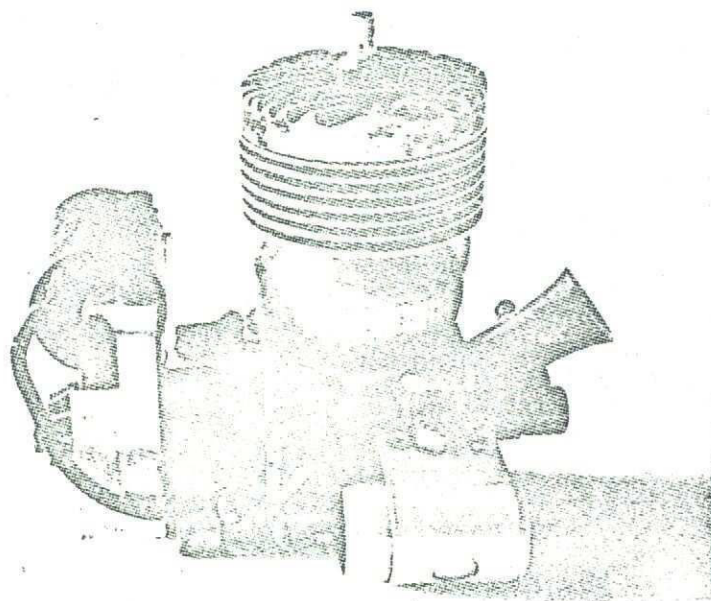
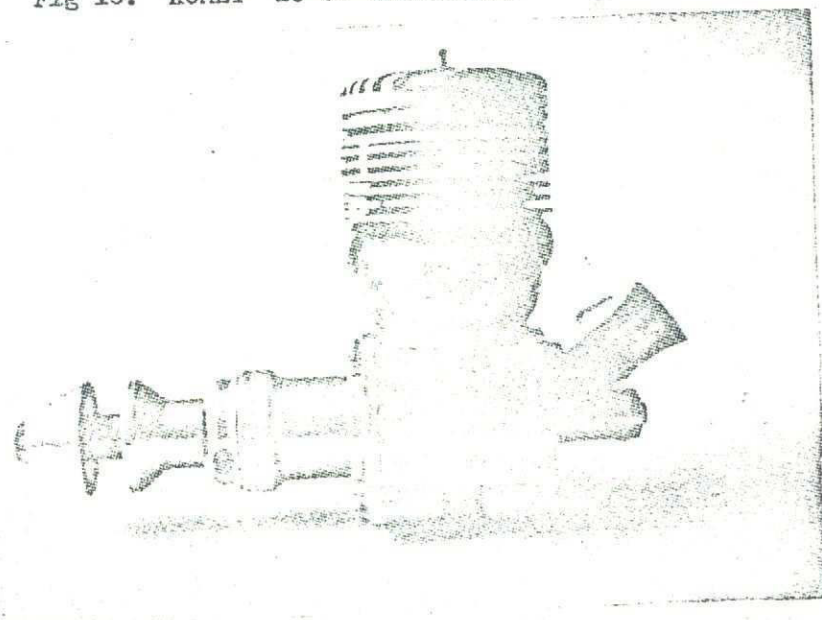


Fig 16. KOMET 10 cc tändstift.





C E N T R A.

"CENTRA 12,7 cc" var en kraftig sidports tändstiftsmotor tillverkad i ca 2.000 exemplar åren 1941-43. Några av dem såldes på export.

Den tillverkades under krigsåren, då det rådde brist på bensin, varför den kördes på metanol (kompression 11:1). Därför utrustades den med en extratank för smörjolja.

2,5 cc, 5 cc och 10 cc "CENTRA"-versioner konstruerades också, men bristen på material under kriget hindrade produktionen.

B R O M.

Inga uppgifter finns om "BROM"-motorn, som byggdes under ofredsåren och inte ett enda exemplar tycks existera i dag.

Den bör emellertid nämnas här eftersom den enligt uppgift ska ha tillverkats i lika stora upplagor som de andra här nämnda motorerna.

Förutom dessa nämnda dök en och annan udda motor upp under åren 1940-50.

2 cc "DYNO"-kopior gjordes under namn som ROGSTADIUS, TYPHOON, TFA-DIESEL etc. Den senare presenterades för amatörbygge i "Teknik för Alla" och såldes ej komplett utan endast i räämnessatser.

Liknande satser såldes genom "Teknik och Hobby" till "RUDI 10", en tändstiftsmotor konstruerad av Rudolf Tegström. En del dieselversioner av denna motor skall också ha byggts.

Ännu en motor som tillverkades i liten skala var "CALLI 7,5 cc", en sidports tändstiftsmotor, huvudsakligen såld i halvarbetade gjutsatser.

Likaså såldes "GOUDE HG 7", en diesel med vevaxelinsug, från 1946.

Forskning kring de svenska motorerna fortsätter, men många viktiga detaljfrågor behöver ännu få sin lösning.

Avslutningsvis kan ju sägas att inga modellmotorer produceras i dag i Sverige och det är knappast troligt att några kommer att tillverkas i framtiden heller.

Måttskisserna på föreg. sid. är utförda av Roland Sundqvist.

Poton på föreg. sid. genom Sten Persson.



**SÄLJES**

En amerikansk tändstiftsmotor

" VIVELL 35 "

komplett med tändstift, kondensator och tändspole.

P.-O.Larsson, Ljungmovägen 4, 692 00 Kumla  
tel. 019/79 188.

**RAMPco,**

REPLICA ANTIC MOTOR PARTS company

R.J. "Dick" Dwyer, 1837 Flood Drive,  
San Jose Ca 95124 U.S.A.

"Dick" är en stor oldtimer-entusiast och har startat nytillverkning av svåråtkomliga reservdelar till tändstiftsmotorer.

Den första delen han kommer med är brytarhuset till "ARDEN".

Texten nedan är saxad direkt ur hans cirkulär:

"The reason I chose the Arden Timer Housing as my first replica part to be branded with the RAMPco name is because the Arden was a very high production engine and due to the delicate nature of the timer housing, there are thousands of Arden engines with broken timer arms or clamps or no timer at all.

The housings will be exact copies of the original with one exception, that being the letters RAMPco to be cast into the same area on my Replica that MAZLO was cast into the original housing.

The total first run of castings will be made from ALUMINIUM. I hope to be able to offer MAGNESIUM housing at a later date, but they will be priced slightly higher due to the costs of having the casting dies and forms shipped to San Jose to have these MAGNESIUM castings made here. I also hope to have the moving and stationary points as well as the cover, all insulators, etc. available at a later date.

For \$4.50 ea. P.P. you can get a completely machined, Aluminium Replica Arden Timer Housing with the moving point post installed.

And for \$2.95 ea. P.P. I'll send you an unfinished casting kit including machine drawings and instructions.

ALL Orders Must be accompanied by TOTAL payment in Cash, Check or Money Order.

Other RAMPco Replica items on the drawing board are --- 1939 and later BUNCH Timer Casting; BABY CYCLONE Crankcases and Timer castings; ROGERS/SYNCR0 B-30 Timer castings; THUNDERBIRD .65 Tank assy & Timer castings; PHANTOM P-30 Plastic Tanks, Spinner castings Cyl. Head & Venturi castings; Castings for SYNCR0 ACE Timer, Tank, By-Pass and Exhaust Stack.

Sincerely

R.J. "Dick" Dwyer

AMA 14559, SAM // 159, MECA // 1008 "

( Brevet är något avkortat. Red:s anm.)



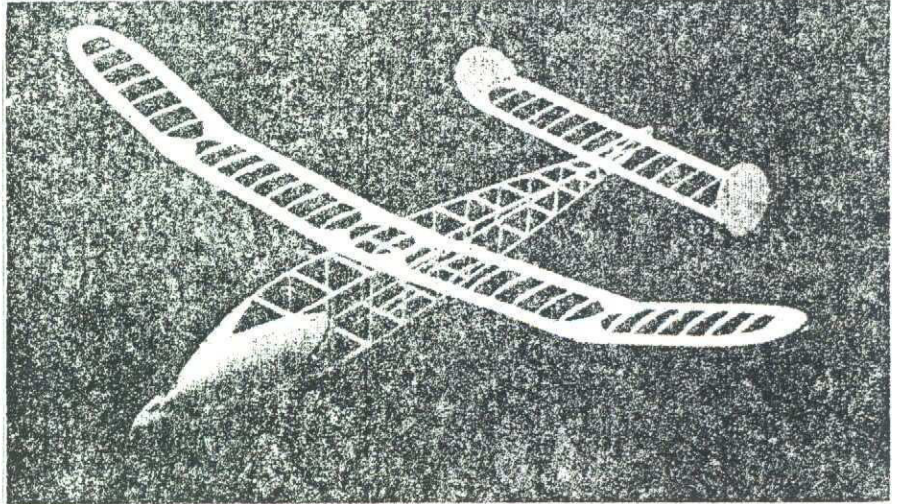


# NATIONALS WINNER

By RAY BEAUMONT

Ett flertal olika modeller av en grundtyp byggdes. Olika vingar, stabilisatorer och byggnads-sätt prövades innan den slutliga konstruktionen fastställdes. Den fyrkantiga kroppen valdes, då den är lättast och mest effektiv. Nosen är väl strömlinjeformad och övergår i en spinner. Enbent landningställ och enbladig propeller valdes då de ger minsta luftmotstånd i glidet. Vid 1941 års Nationals var konstruktionen perfekt. I

"Stout Event" och "Moffet Eliminations" flög modell bort i andra starten. Första flygningen var på 6 min. 58 sek. och den andra 9 min 56 sek. Även om den vann "Stout Event" var segern dyrköpt, ty de två starterna innebär kvalificering till "Moffet Final". Tjugofyra timmar åter-



The Thermal Chaser before covering. Every line contributes to efficiency

stod för att hinna bygga ett nytt plan, lite sömn och tid att äta. Men inom den tidsrymden ritades, byggdes och trimmades ett nytt plan! Tydligt är detta ett två-starters plan! I "Moffet Final" flög det i första starten 8.56 och i andra försvann det efter 9.51 min. Detta räckte till seger i "Moffet Final"

Några små tips för byggget !

Propellern göres av ett block 7" x 2" x 1 1/2" Innan den skäres sätts ett plywoodstycke 2 mm in i blocket.

Då propellern ska monteras, gör

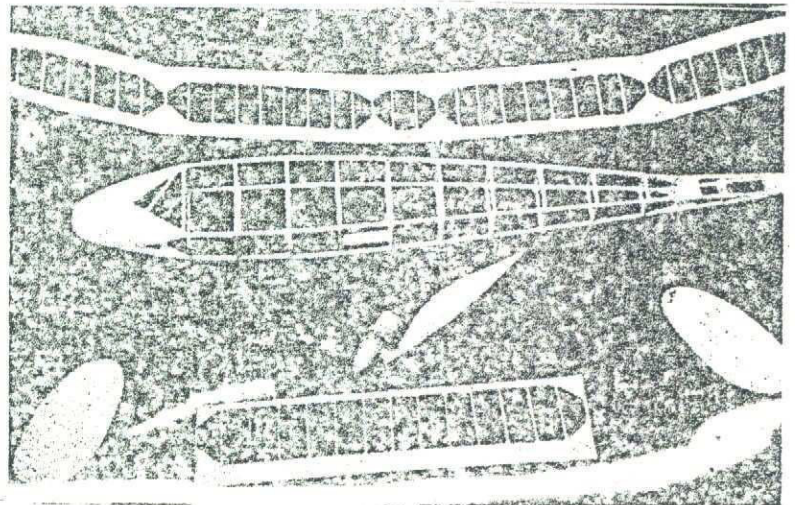
enl. följande.

Lägg propellern längs kroppssidan, så som den ska fällas. Placera spinnern på sin plats. Detta ger rätt vinkel för spåret i spinnern.

Propelleraxeln utföres så att gummikroken bockas först, sedan skjutes den in genom nosblock och spinner, kom ihåg att sätta ett kullager däremellan. Böj därefter pianotråden till en uppdragningsögla och så runt spinnern, böj den i rätt vinkel och klipp av den i rätt längd. Därefter placeras en motvikt i änden.

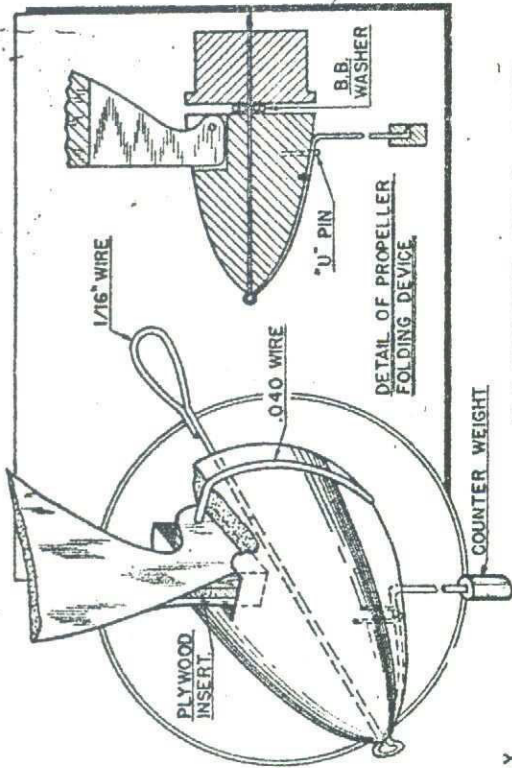
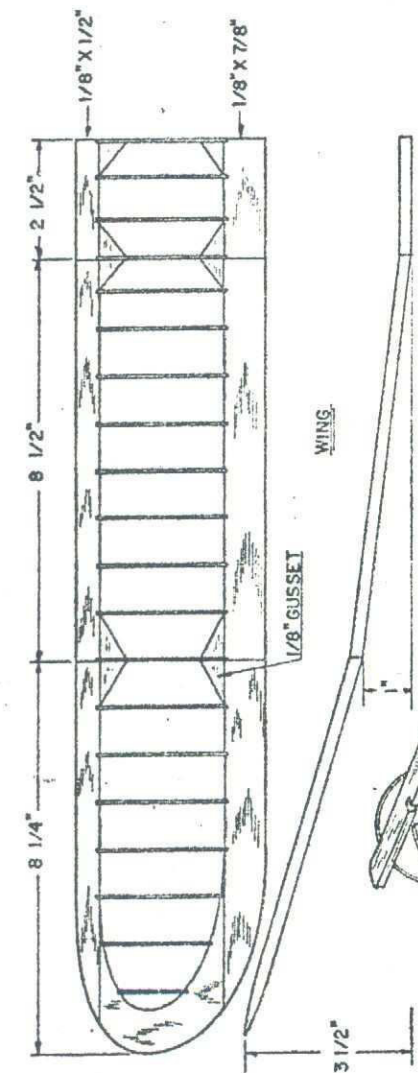


The Thermal Chaser and its designer



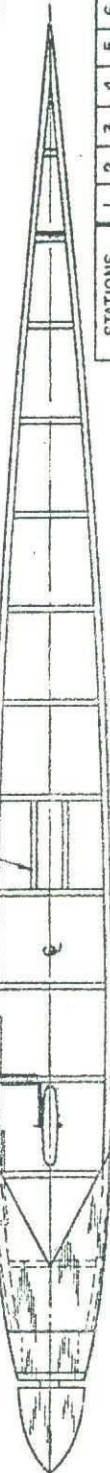
The ship is made in units that are easily assembled





1941 MOFFETT-STOUT WINNER  
SCALE - 1/4"=1"

WELL FOR RETRACTED WHEEL ON BOTTOM ONLY

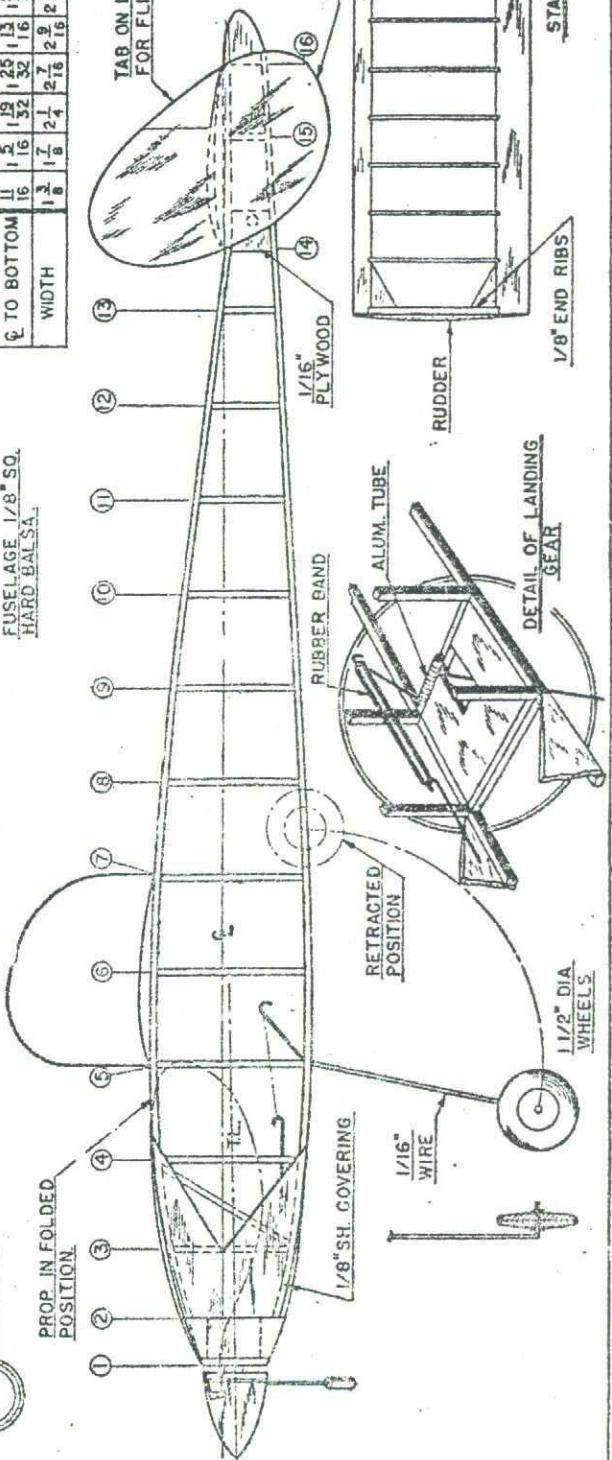


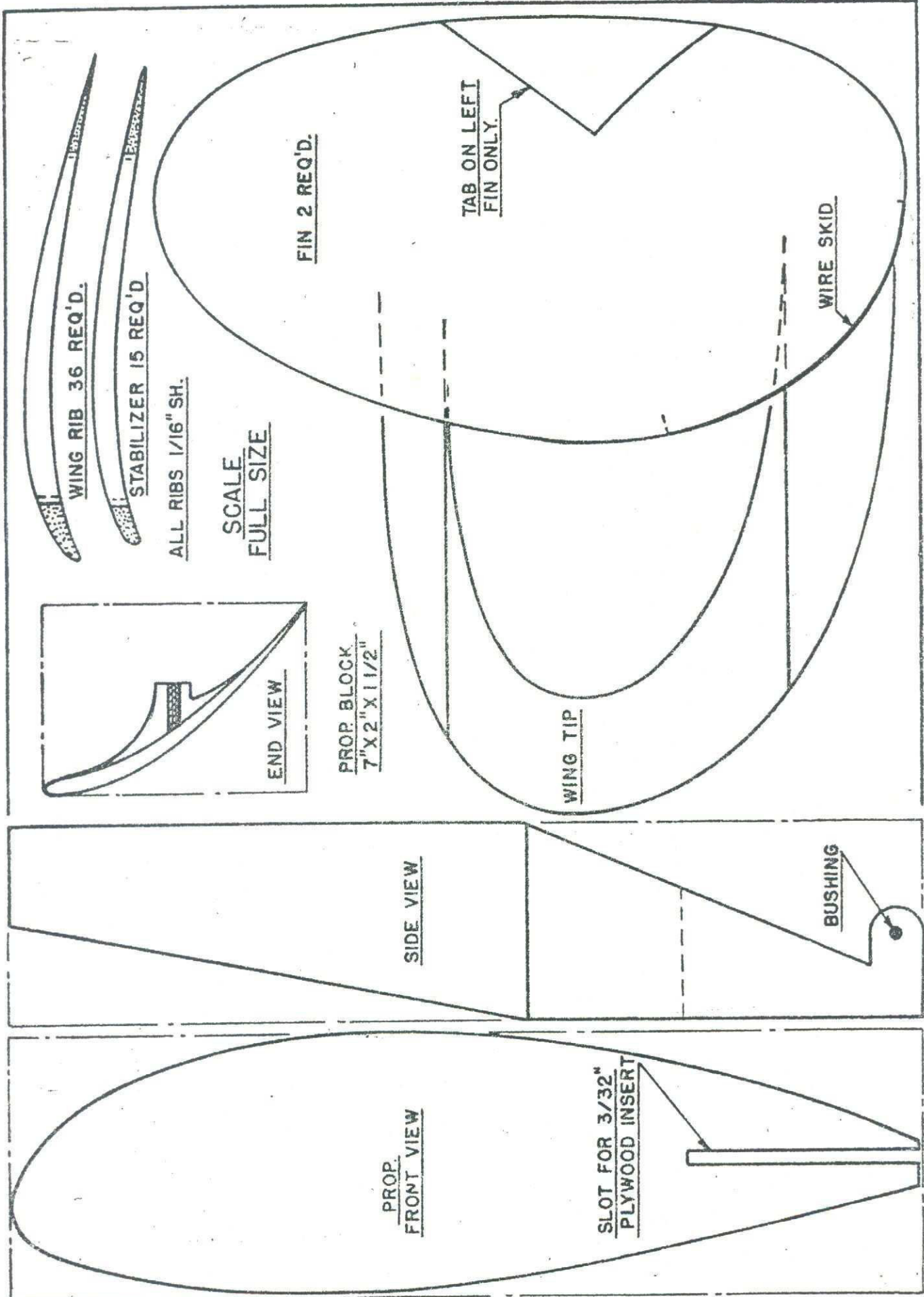
STATIONS	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16
Ø TO TOP	1 1/16	7/8	1 1/4	1 1/2	1 3/4	1 1/2	1 1/2	1 1/2	1 1/2	1 1/2	1 1/2	1 1/2	1 1/2	1 1/2	1 1/2	1 1/2
Ø TO BOTTOM	1 1/2	1 1/2	1 1/2	1 1/2	1 1/2	1 1/2	1 1/2	1 1/2	1 1/2	1 1/2	1 1/2	1 1/2	1 1/2	1 1/2	1 1/2	1 1/2
WIDTH	1 1/2	1 1/2	1 1/2	1 1/2	1 1/2	1 1/2	1 1/2	1 1/2	1 1/2	1 1/2	1 1/2	1 1/2	1 1/2	1 1/2	1 1/2	1 1/2

FUSELAGE 1/8" SQ. HARD BALS.



PROP. IN FOLDED POSITION







# Charles Lindbergh

CHARLES LINDBERG.

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

Att en ensam yngling kunde finna vägen från New York till Paris genom skyarna i mörker dimma och storm, var en händelse, som när den inträffade i maj 1927, kom hela världen att hänföras. Denna första soloflygning över Nordatlanten var så förbluffande underbar, att den genast överallt erkändes inte bara som en seger för aviatiken, utan som en seger för människosläktet. Det var ett djärvt spel, som gällde liv eller död och som mänskligheten länge gått och väntat på, som andra upprepade gånger misslyckats med och som äntligen när det kom till stånd höll all världens folk i olidlig spänning. När så budskapet kom att bragden lyckats, bröt jublet ut och ynglingen korades till hela världens flygaridol, icke endast för stunden utan än i dag. Den djärve ynglingen -- före bragden kallad "den flygande dären" efter densamma "den ensamme örnen" -- var svenskättlingen Charles Lindbergh.

En vårdag 1860 lämnade förre riksdagsmannen Ola Månsson jämte hustru och en endast ett par månader gammal son fädernegården Gårdslösa i Skåne för att bygga sig ett nytt hem på andra sidan Atlanten. Efter framkomsten till Amerika slog sig den svenske odalmannen, som var farfar till den store Atlantflygaren, ned i Minnesota under det tagna namnet Lindbergh och byggde sig ett blockhus. Det var sålunda här som "Lindys" fader, som även hette Charles, tillbragte sin barndom. Som det fanns mycket få skolor i Minnesota på den tiden fick Charles senior sin första skolundervisning i hemmet och hans barndomsdagar förflöto huvudsakligen under jakt och fiske. Sedan utbildades han vid Grove Lake Academy i Minnesota för att slutligen utexamineras från juridiska fakulteten vid universitetet i Michigan. I sitt äktenskap hade den mycket anlitade advokaten endast en son, allas vår "Lindy", vilken föddes den 4 februari 1902 i Detroit, Michigan. När han var åtta år gammal började han skolan i Force School i Washington. Hans skolgång blev mycket oregelbunden beroende på familjens ständiga flyttningar från den ena platsen till den andra. Ända tills han inskrevs vid universitetet i Wisconsin hade han sålunda aldrig följt undervisningen i skolan ett helt skolår i sträck. Charles förmämsta intresse i skolan låg åt det mekaniska och vetenskapliga hållet. Följaktligen beslöt han sig efter avlagd avgångsexamen från Little Falls högskola att genomgå en kurs i mekanisk ingenjörskonst och inskrevs två år senare vid avdelningen för ingenjörsvetenskap vid Wisconsin universitet i Madison.

Det var medan han låg vid universitetet som Charles fick sitt ofantliga intresse för flygning. Alltsedan han sett sitt första flygplan nära Washington år 1912 hade han emellertid varit tjugad av flygning, ehuru han ända tills han inskrevs i en flygskola 1922 aldrig varit så nära ett flygplan, att han kunnat röra vid det. Det var i slutet av mars 1922 som han skrev in sig som flygelev vid Nebraska Aircraft Corporation och den 9 april gjorde han sin första flygning som passagerare. Vid utgången av maj hade han erhållit ungefär åtta timmars undervisning och då tillkännagav flygläraren en dag att han var färdig för att flyga ensam. Men först skulle Charles ställa borgen för eventuella skador på flygplanet och då han saknade medel härtill, lämnade han flygskolan. Han slog sig i stället tillsammans med ä än den ena och än den andra ägaren till någon gammal "kärra", med vilken de gjorde passagerarflygningar eller s.k. rundflygningar överallt i staterna. Lindbergh företog även balansgång på vingarna och kittlade åskådarnas nerver med djärva fallskärmsutsprång.

Alltsedan Charles började flyga i Nebraska hade hans högsta ärelystnad varit att ha ett eget flygplan. I april 1923 köpte han sig också ett av de gamla krigstidsövningsplan, s.k. "Jennies", som bortauktionerades överallt vid militärflygplatserna. Han gav 500 dollars för en maskin som hade kostat regeringen nästan tjugo gånger så mycket. Han hade icke flugit ensam, innan han köpte sin "Jenny", fastän den omständigheten vid denna tidpunkt var strängt hemlig. En annan flygplansförare, som också inköpt en "Jenny" och var van att föra denna maskintyp, erbjöd sig emellertid att giva Charles litet enskild undervisning och han flög omkring med honom i trettio minuter och gjorde flera landningar. På kvällen samma dag, när det inte fanns någon människa ut på flygfältet, gjorde den unge Lindbergh sin första soloflygning som avlöpte utan minsta kvadning av kärran. Sedan han hållit på med övningsflygningar i en vecka på tu man hand med "Jenny", kände han sig mogen för att kуска omkring i staterna



och göra rundflygningar med passagerare, som åtminstone täckte hans driftkostnader. På en del ställen åkte folk över femton miles i vagn efter oxar för att få sig en flygtur för fem dollars. Den blivande Atlantflygaren hade härunder många roliga upplevelser. Bland annat kom det en gång en negergumma och frågade:

"Boss! Hur mycket tar ni för att ta mig till himlen och lämna mig där?"

Charles hade emellertid alltid önskat att få flyga moderna och kraftiga flygplan, och som armén gav honom den enda möjligheten, lade han in en ansökan till flygvapnet att bli antagen som kadett vid Brooks Field och den 19 mars 1924 inskrevs han som flygkadett vid nämnda militärflygskola. Lindbergh klarade sig med glans igenom den lägre kadettkursen och i september samma år förflyttades han till Kelly, där utbildning till jaktflygare m.m. ägde rum. Det var en mycket ansträngande lärotid och när examensdagen randades, återstod av de etthundrafyra kadetter, som började kursen vid Brooks ett år tidigare, endast aderton, däribland Charles Lindbergh. De tilldelades flygmärket och utnämndes till underlöjtnanter i flygvapnets reserv.

Naturligtvis har Charles Lindbergh under sin utbildningstid till flygare varit utsatt för en hel del äventyr. De svåraste olyckstillbudet voro likväl när han måste rädda livhanken genom fallskärmsutsprång och därigenom även blev medlem i den exklusiva Caterpillarklubben. Första gången inträffade den 6 mars 1925, då Lindbergh och några andra kadetter från Kelly-flygskolan voro ute på en övningsfärd och skulle anfalla en maskin på 5000 fots höjd och ovan molnen. Härvid råkade Lindbergh och en löjtnant C.D. Mc Allister kollidera och maskinerna fastnade i varandra. Löjtnant Mc Allister var redan klar till att hoppa, när Lindbergh slog ifrån motorn och fick se att hans högra vinge var skadad och böjd bakåt över främre högra hörnet av sittrummet, där den glappade och slog honom i huvudet, så fort han dök upp ovan sittrummet. Till slut kunde Charles likväl lösgöra sig från säkerhetsanordningen på bältet samt klättra ut förbi det släpande hörnet av den skadade vingen och med fötterna på den högra plåtklädda kanten av sittrummet hoppa bakåt så långt ut från flygplanet som möjligt. Av fruktan att vraket, som var i jämnhöjd med honom, skulle falla på honom, drog han inte i utlösningssvingen förr än han fallit flera hundra fot. Under denna tid hade han gjort en halv volt och föll i vågrät ställning med ansiktet nedåt. Fallskärmen fungerade emellertid oklanderligt och han landade oskadad jämte löjtnant Mc Allister på en plöjd åker medan maskinerna alltjämt hopkopplade slogo ned och krossades bland mesquitoträden, där de ögonblickligen fattade eld.

Efter utexamineringen från Kelly sökte Lindbergh inträde i luftpostväsendets tjänst och det var när han skulle provflyga ett trafikflygplan för detta ändamål, som han den 2 juni 1925 blev nödsakad att göra sitt andra nödfallshopp. Han hade företagit en hel del manövrer med flygplanet över Lambert Field och hade gått igenom hela programmet utom spin. Lindbergh försökte först med en högerspin men då maskinen redan från början vägrade att gå i högerspin och nya försök gävo samma resultat försökte han i stället en vänsterspin. Flygplanet lydde villigt och när han efter ett halvt varv kastade om rodret gick det genast ur densamma. Därpå satte han det i en ny vänsterspin och höll rodren i ställning för spin under två hela varv. När han sedan kastade om dem, hade det ingen märkbar verkan, och att använda motorn hjälpte ej. Efter att under femtonhundra fot försökt få planet ur spin, rullade sig Charles över högra kanten av sittrummet och när han kommit på ungefär 110 meters höjd över marken, drog han i utlösningssvingen så snart som flygplanets stabilisator passerat honom. Irvingsskärmen öppnade sig snabbt, men medan detta pågick hade han fallit fortare än det snurrande flygplanet. Vid nästa svängning styrde planet rakt mot Lindbergh dinglande i fallskärmen. Lindbergh kunde inte avgöra hur nära flygplanet passerade honom, ty bärlinorna från fallskärmsdelen hade snott sig och svängde Charles runt, just som flygplanet passerade. Det var emellertid icke 10 meter, som skilde vingen från fallskärmen.

Det tredje och fjärde medlemskapet i Caterpillarklubben erövrade Charles Lindbergh i september och november 1926, då han var postflygare på nattsträckan St Louis - Illinois. Vid bägge tillfällena var det hastig överraskning av dimma nattetid som gjorde att den djärve flygaren måste rädda livet genom fallskärmsutsprång. Den 16 september samma år hade han startat med nattpostflygplanet kl. 6.10 e.m. från Peoria men 25 miles nordöst därom blev dimman i mörkret för tät så han kunde ej se några ljus från marken. Dimman sträckte sig också så pass högt att Lindbergh ej kunde stiga över densamma och därför beslöt han vända om. Men hur han flög kunde han ej finna någon ljusglint i dimman som



hänvisade till någon stad eller landningsfält. Sedan han flugit hit och dit i en halvtimme började även motorn krångla och när han tittade närmare efter var huvudtanken tom och reservtanken räckte endast för tjugo minuters flygning.

Det fanns fortfarande inga öppningar i dimman och Lindbergh beslöt lämna flygplanet, så snart reservbehållaren blivit tömd. Han försökte öppna postrummet för att kasta ut postsäckarna och sedan hoppa själv, men var ej i stånd att öppna främre låset. Som han visste, att risken för eldsvåda, då ingen bensin fanns i behållarna, var mycket liten började han i stället gå upp för att få bättre höjd. Då det ännu återstod sju minuters bensin i bottenbehållaren, fick han se skenet från en stad i dimman, varför han styrde mot öppen terräng, och riktade planet uppåt. På 5000 fots höjd spottade motorn och stannade. Lindbergh steg då upp på kanten av sittrummet högra sida och drog i utlösningringen efter ungefär 100 fots fall. Sedan fallskärmen öppnat sig drog Charles fram sin starka ficklampa ur bältet och lät den spela nedåt mot dimbanken, då han plötsligt hörde flygplanets motor i gång. När han hoppade hade den så gott som tvärstannat och han hade underlåtit att stänga av gasen. När flygplanet så föll med nosen före hade tydligen lite bensin trängt in i förgasaren och satt motorn i gång på nytt. Inom kort kom flygplanet inom synhåll på en 300 à 400 meters avstånd och styrde i riktning mot Lindberghs fallskärm. Den situationen skulle nog kännas obehaglig, men Lindy tappade inte besinningen utan stoppade lugnt ficklampan i fickan på flygardräkten och beredde sig att föra fallskärmen ur vägen för flygplanet, om så behövdes. Men flygplanet beskrev en vänsterspiral med omkring 1500 meters diameter och passerade fallskärmen på ungefär 100 meters avstånd och med Lindbergh på cirkelns utsida. Flygplanet försvann därefter fullständigt ur sikte men syntes åter efter några sekunder, varvid dess fallhastighet var ungefär lika stor som fallskärmens. Lindbergh räknade fem spiraler, var och en lite längre bort än den närmast föregående, innan han uppnådde toppen av dimbanken. När han seglade genom dimman kunde han varken se jorden eller stjärnorna och hade ingen aning om, vad slags terräng, som låg under honom. Charles lade därför benen i kors, så att de ej skulle komma grensle över någon gren eller träd, och skyddande ansiktet med händerna väntade han på nedslaget. Snart nog såg han konturerna av marken och befann sig ögonblicket därefter mjukt sittande i ett majsält. Flygplanet påträffades så småningom över 3 kilometer därifrån och med oskadad post. Vid närmare besiktning av maskinen befanns det att huvudtanken ersatts med en mindre bränslebehållare i och för reparation men detta var Lindbergh omedveten om och därför räckte ej bensen så länge som flygplanets förare beräknat.

Omständigheterna vid Lindberghs fjärde nödfallshopp voro i det närmaste liknande dem, som rådde vid det tredje. Det inträffade den 3 november 1926 på samma nattpoststräcka. Lindbergh överraskades även då av dimman nattetid och kunde ej finna något marklyse för landning. Därtill kom ett snöblandat regn som inte bättrade på situationen. När allt bränslet var slut hade Lindbergh nått en höjd av 14000 fot och på denna hissnande höjd "klev" han ur kärran. I bitande köld och snöyra dalade han i nattens mörker mot terra firma, där han blev hängande på ett taggtrådsstängsel, vars taggar likväl ej förmodade genomtränga den tjocka flygardräkten.

Forts. i nästa nr.

## KÖPES

### MODEL MOTOR DELAR

KOMET-1: vevhus, tank och spinner.  
ED Bee Mk 1: topplock, kompressionsskruv  
och tank.  
Webra Piccolo: kompressionsskruv.  
KOMET-II: Spinner.

Sven-Olov Lindén  
Hovstavägen 15, 703 63 Örebro

## SÄLJES

Äldre ex av "OLDTIMER" finns att tillgå:

1971: nr 1 och nr 2.  
1972: nr 1, nr 2 och nr 3.  
1973: nr 1, nr 2 och nr 3.

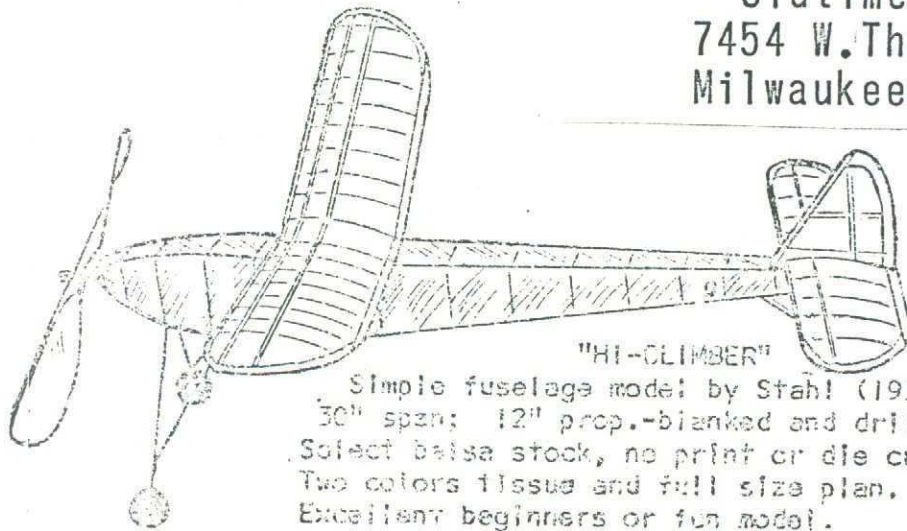
Pris 2:50/st portofritt från :

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



7

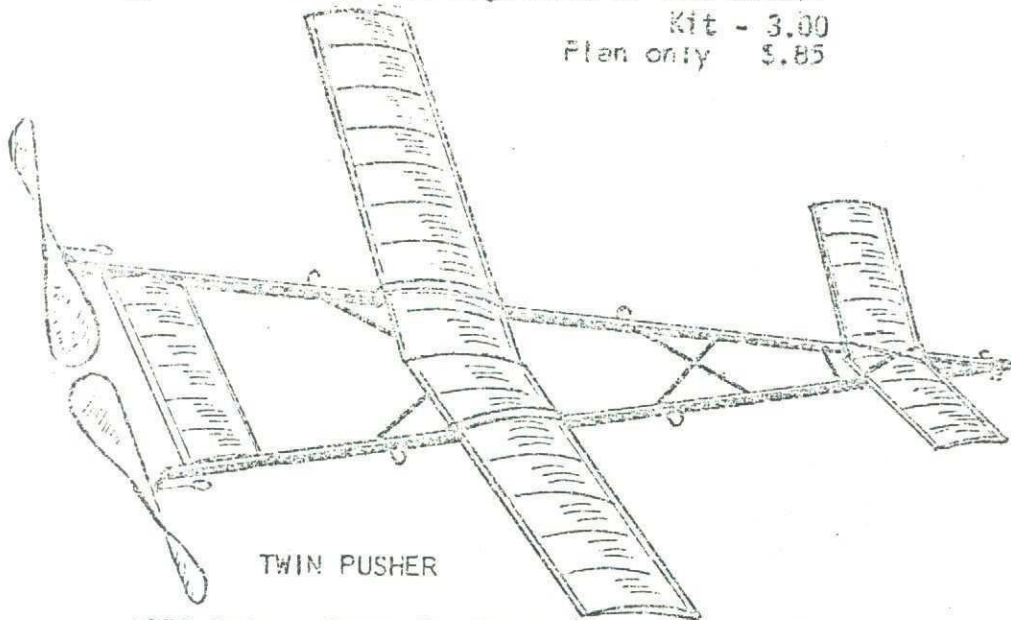
Annons för:  
Oldtimer Models  
7454 W. Thurston Circle  
Milwaukee, Wis. 53218, USA



"HI-CLIMBER"

Simple fuselage model by Stahl (1936).  
30" span; 12" prop.-blanked and drilled.  
Select balsa stock, no print or die cut wood.  
Two colors tissue and full size plan.  
Excellent beginners or fun model.

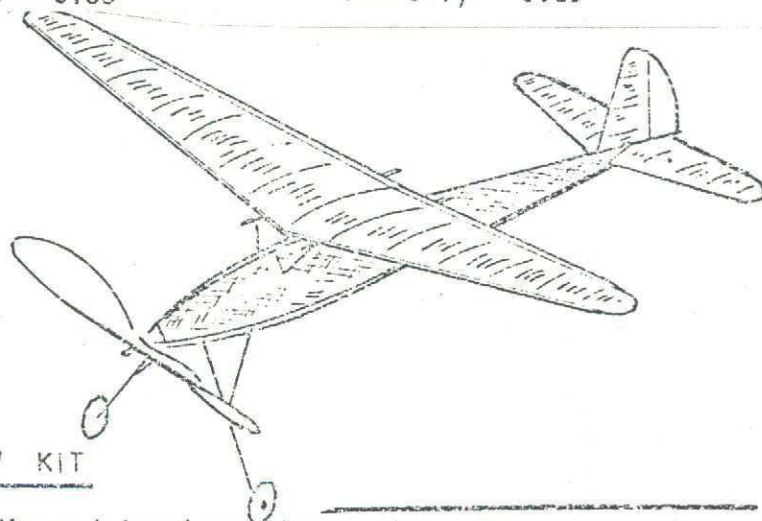
Kit - 3.00  
Plan only \$ .85



TWIN PUSHER

1930 Nats. winner by Don Burnham. Very simple to  
build, excellent flier. Kit contains 40" sticks, matched  
shaped and drilled prop. blanks, bamboo for "X" braces,  
formed thrust bearings and select sheet wood. Full size  
plan and Jap tissue.

Kit - 3.50                      Plan only \$ .85



"CONTESTANT" KIT

Outdoor diamond fuselage, taper wing, 36" span.  
Oldtimer design (1937) by Zaic. Top performance. KIT  
Includes shaped and drilled 15" prop. blank, tapered  
spars and trailing edges. All selected balsa. No  
print or die cut wood. Three colors Jap tissue and full  
size plan. No liquids.