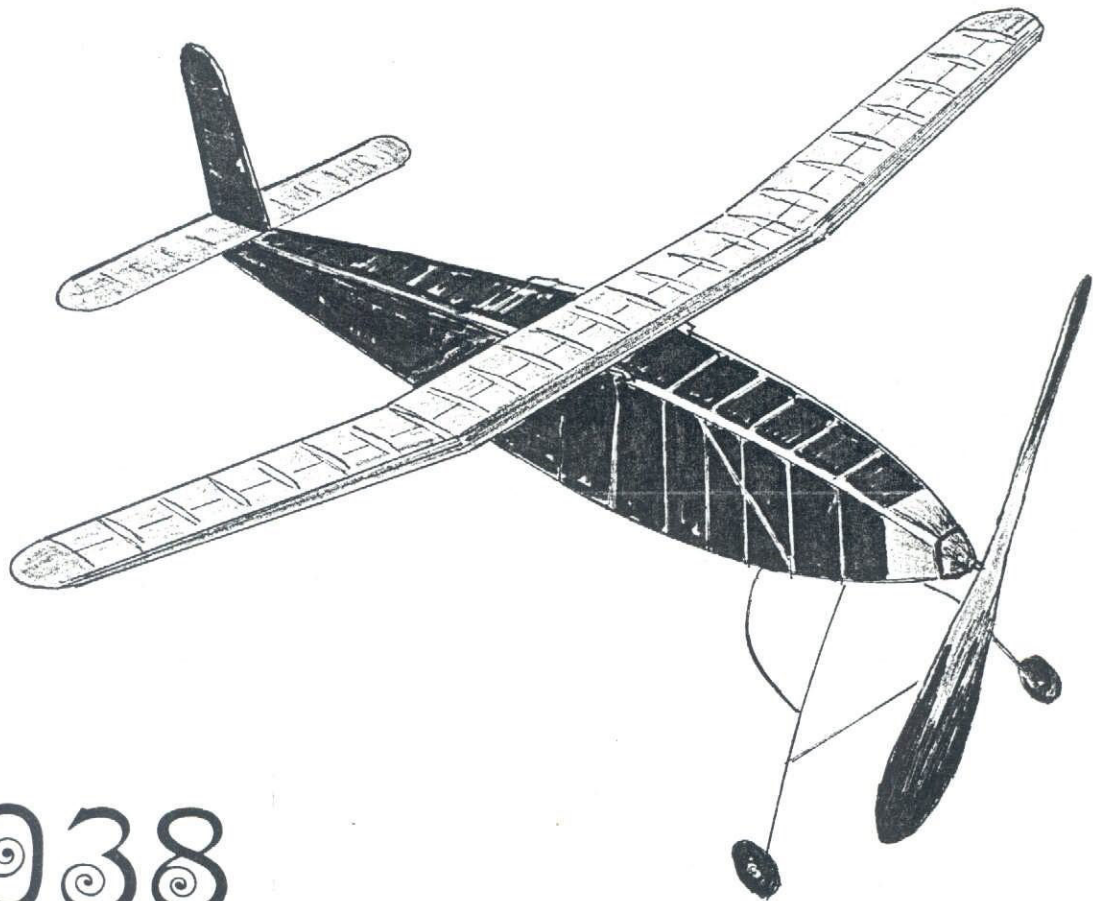


# "OLDTIMER"

Specialtidskrift för modellflygare



1938

INNEHÅLL:

MODELLFLYGET I SVERIGE 1938

WAKEFIELDVINNAREN 1938

CHARLES LINDBERGH

MODELLFLYGNOVELLEN

FULLSKALARITNING: " F I B "

Nr. 1 1974



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

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

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

## Redaktören tycker....

att det varit ett mycket intressant år - året  
1938 - som han knåpat med denna gång.

att intresset fortfarande tyckas vara stort för  
"Oldtimer" - idén, och att det är värt att se till  
att ännu en årgång av "OLDTIMER" kommer ut.



## Brev från läsarna

I förra numret av "OLDTIMER", återgavs en artikel om svenska modellmotorer. "Kometerna" från Västerås, som avbildades var ur motorsamlaren Bo Andreassons, Göteborg, kollektion.

Bo har varit vänlig att ge några kommentarer och tillägg till artikeln.

"H & B Johansson" står för bröderna Harry och Berndt Johansson. De började sin tillverkning under Metallstrejken 1945.

"KOMET-II" med vevaxelinsug började tillverkas 1951-52 (ej 1962). Antalet versioner var 6 - 7, ibland efter kundernas önskemål!

Tillverkningen avbröts troligen p.g.a. konkurrensen från importerade motorer.

Den KOMET 5 cc tändstift, som avbildas på fig. 14 är tillverkad av Roland Wahlström i Västerås i ett 20-tal ex. i slutet av 50-talet. Ursprungligen var den avsedd för modellracerbilar.

Tändstiftsversionen av KOMET 10 cc har varit med sandgjutet vevhus.

Rykten går att KOMET-motorn ska ha funnits i en 3,5 cc version! Är det någon av läsarna som vet något?

Skriv i så fall till "OLDTIMER"!

## Oldtimer Sällskapet

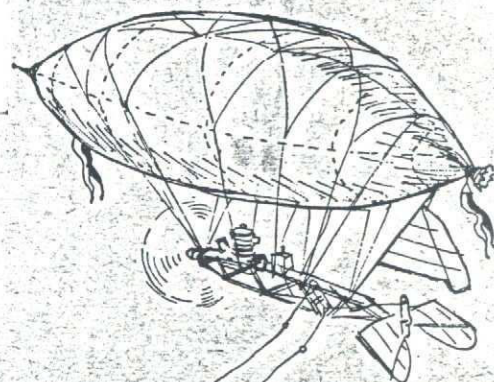
### Medlemskort

Som bilaga medföljer i detta nummer medlemskortet i "Oldtimer-sällskapet".

Du kommer att erhålla ytterligare två nummer av tidningen i år.

Årets "Oldtimer-tävling" går i Örebro den 10 - 11 augusti.

Särskild inbjudan utsändes.





# MODELLFLYGEN I SVERIGE

Mötet med världseliten under Wakefield-tävlingen i England 1937 hade givit svenskarna insikt om att deras tekniska kunnande, deras konstruktioner och trimningsförmåga var av högsta internationell standard.

Med tillförsikt såg man fram mot det nya årets tävlingar både på hemmaplan och utomlands.

För "storfräsarna" hägrade en ny Wakefieldtävling, en Nordisk landskamp och ett Jämjärviläger i Finland.

För alla andra var FIB:s Rikstävling det stora målet. Vilka skulle bli de "50 lyckliga ostarna" i år?

## Tävling i Nyköping

Redan den 31 januari höll Mfk Kondoren i Nyköping årets första tävling. "Vingarnas" elitgarde tog hem alla 1:a prisen.

A1.	Nils C.Melin	1.06,4
A2.	Nils C.Melin	1.22,0
B1.	Nils C.Melin	1.02,1
B2.	Åke Roggentin	1.26,9
C2.	Börje Stark	2.05,8
D2.	Åke Lundmark	1.22,0
D2-Elit.	Sune Stark	1.34,3

## Vintertävlingen

Vid årets "Vintertävling" blev deltagarantalet från landsorten större. 10 klubbar ställde upp. Förutom huvudstaden representerades av klubbar från Nyköping, Västerås, Linköping, Fagersta, Orsa, Skå och Södertälje.

Tävlingen hölls på Gärdet den 20 februari. Vädret var kallt och blåsigt och kvaddarna var legio. 117 modeller deltog. Bästa individuella tid noterades av K.-E.Larsson, Nyköping med 3.17,5

### Resultat

#### Segelmodeller.

Klass B.	Gösta Hellström, Stockholms MFK	0.35,6
C.	Sigurd Isacson, Linköping	0.45,7
D.	Jan Johansson, Storkyrkans Pojkklubb	0.31,3

#### Motormodeller.

Klass A1.	Gunnar Magnusson, Vingarna	0.59,4
B1.	P.G.Grave, Södertälje	0.32,5
A2.	Åke "Postis" Larsson, Vingarna	0.48,5
B2.	Arne Blongren, Vingarna	1.07,8
C2.	Karl-Erik Larsson, Nyköping	1.27,6
D2.	Gösta Hellström, Stockholms MFK	0.56,5
D2-Elit.	Sune Stark, Vingarna	0.37,9

Nästa tävling hölls i Sandviken den 13 februari. 140 modeller deltog. Återigen höll sig "Vingarna" väl framme och tog för sig bland prisen.

#### Stavmodeller under 75 cm.

1.	Nils C.Melin, Vingarna	1.47,7
----	------------------------	--------

#### Stavmodeller över 75 cm.

1.	Rolf Olander, Vingarna	0.55,0
----	------------------------	--------

#### Kroppsmodeller under 75 cm.

1.	Åke Roggentin, Vingarna	1.55,7
2.	Olof Lindh, -"	1.41,7
3.	Åke Larsson, -"	1.30,1

#### Kroppsmodeller över 75 cm.

1.	Björn Andersson, Vingarna	2.14,4
2.	Börje Stark, -"	2.13,0
3.	Åke Lundmark, -"	1.49,4
4.	Sune Stark, -"	1.43,1

Modellflygarna i Sandviken var lyckligt lottade. Bruket hade skänkt dem ett svinhus(!) till klubblokal. Det lär ha kostat 3.-4.000 kr att iordningställa huset. Endast ytterväggarna av det gamla svinhuset återstod efter renoveringen.

## Nordiska

### Modellflygpokalen

Direktör Gösta Åhlén ställde ett vandringspris till K.S.A.K:s förfogande och en summa av 5.000 kr för omkostnader för att hålla en nordisk modellflygtävling. De fyra nordiska länderna (ev. även Island) hade rätt att sända 6 modeller. Tävlingsreglerna var desamma som om Wakefieldpokalen.

Klubbar, anslutna till K.S.A.K., uppmanades att hålla minst två uttagningstävlingar och att sända protokollen till K.S.A.K. senast den 10



juni. Med ledning av dessa protokoll uttogs sedan Sveriges representanter.

Från Södertälje kom P.G.Grave, de övriga fem var alla "Vingar", nämligen, Björn Andersson, Anders Deurell, Gunnar Magnusson, Börje Stark och Sune Stark.

Danmark sände inga representanter varför tävlingen kom att stå mellan Sverige, Norge och Finland. Endast Sverige mönstrade fullt lag, de övriga kom med fyra man var.

Norrköping modell- och segelflygklubb arrangerade tävlingen den 26 juni. På grund av det hårda vädret, i byarna uppmättes 14 m/sek, måste tävlingen uppskjutas från kl. 10 ända till kl 19, då den genomfördes på 2 1/2 timma.

Björn Andersson erövrade Nordiska modellflygpokalen åt Sverige. Han nådde dagens bästa tid 4 min. 59,3 sek. och gjorde ytterligare två goda flygningar, så att genomsnittstiden blev 2.59,9. Svenskarna visade sig överlägsna. Norrmännen kvaddade i allmänhet, och finnarna hade otur i markstarten, som de tydligen inte tränat tillräckligt.

#### Resultat:

1. Björn Andersson, Sverige	2.59,9
2. Börje Stark, Sverige	1.41,4
3. P.G.Grave, Sverige	0.54,1
4. Sigvard Hafskjold, Norge	0.34,8
5. Veikko Valanti, Finland	0.32,5
6. Lennart Poppius, Finland	0.29,0
7. Klaus Kivinen, Finland	0.23,7
8. Gunnar Magnusson, Sverige	0.23,4
9. Kjell Toresen, Norge	0.21,3
10. Erik Engelhart-Olsen, Norge	0.04,7

De två övriga svenskarna hade otur. Sune Stark kvaddade redan i första starten, och Anders Deurell flög bort sin kugghjulsväxlade modell.

## FIB:s Rikstävling

Uttagningarna till 1938 års Rikstävling, som Folket i Bild arrangerade hölls under tiden 8/5-12/6. Ett flertal dagstidningar ställde upp som medarrangörer.

Under hela våren fanns en modellflygspalt i Folket i Bild. Sven Wentzel gav tekniska tips, kåserade och lämnade rapporter från tävlingar och klubbmöten.

I maj uppgick medlemsantalet i FIB:s modellflygklubb till över 11.000.

Antalet dagstidningar som ställde upp som medarrangörer i uttagningstävlingarna växte snabbt. - Det såg ut som början till en ny folkörelse!

Nyheter i reglerna var att segelmodeller helt slopades. Högst två modeller fick användas i uttagningstävlingen, en stavmodell och en kroppsmodell. För stavmodellerna fanns två klasser, upp till 50 cm och 50-75 cm.

Kroppsmodellerna delades i tre klasser: upp till 50 cm, 50 - 75 cm och 75 - 100 cm. Endast enkla gummimotorer tilläts, inte hel- eller var växlar tillåtna. Resultatet skulle uträknas som medelvärde av tre flygningar.

## Uttagning i Stockholm

Självklart kom stockholmsuttagningarna i förgrunden. Sven Wentzel var speaker och underhöll publiken genom Sonoras högtalarbil. Bästa resultat nåddes i minsta kroppsmodellklassen av Åke Larsson, 126,3 s. Hans genomsnittstid blev 99,6 s. I mellersta klassen var bröderna Blomgren framgångsrika. Bengt vann före Olle Lindh och på tredje plats kom Arne.

Uttagna i Stockholm blev: Arne Blomgren, Bengt Blomgren, Arne Heine, Åke Larsson, Olof Lindh, Åke Lundmark, Gunnar Magnusson, Rolf Olander, Rune Roggentin, Börje Stark och Sune Stark.

Från övriga platser där uttagningar hölls rapporterades att kroppsmodellerna dominerade, men att stavmodeller ofta fick lika bra tider.

## Övriga landet

I Sundsvall blev finalisterna: Stig Örtengren, Olov Andersson och Olle Herolf.

Falun: Tore Haglund, Folke Gunnarsson, Rune Hålldén.

Göteborg: Östen Carlsson, Per Karlsson, Melker Ryberg.

Rättvik: C.G.Haglund, Gösta Skoglund, A. Wilkenson.

Sala: Sigurd Lundqvist, K.G.Karlsson, Göte Johansson.

Arvika: Bengt Lindqvist, Alf Andersson, K.E.Liljegren.

Halmstad: K.E.Jönsson, Bertil Dahlqvist, Erik Waldberg.

Ängelholm: Arne Svensson, T.Zebring, Inge Hansson.

Eskilstuna: S.O.Lindwall, Oscar Eklöv.

Ytterligare finalister var: Sigurd Sundqvist, Sala; Arne Svensson, Krapperup; Nils Åkerblad, Åsbro; Gotth.Hedvall, Hofors; Albert Engström, Fagersta; Sven Karlsson, Oskarshamn; Carl P. Hansson, Ystad; Olle Lindberg, Mariestad; Sven Truedsson, Malmö; S.Wallin, Malmö; Nils Larsson, Skövde; Arne Backström, Sandviken; E.Persson, Gävle; T.Östergren och C.E.Larsson, Nyköping, Karl Johansson, Ånge; Härlemont Öberg, Lugnvik; Rune Hålldén, St. Skedvi; Rune Olofsson, Sölvesborg; Gust.Lindquist, Enköping; H. Bengtsson, Höganäs; G.Karlsberg, Höganäs, Birger Roos, Fyrås; Å.Johansson, Söderhamn; L.Olander, Hudiksvall; C.Lindberg, Huddinge; Mats Eriksson, Lilla Edet; Göte Karlsson, Jönköping; Ingvar Baudin, Boden; Sigurd Isacson, Linnköping; Allan Dahl, Eslöv.



# Wakefieldtävlingen i Paris

Sedan året före, då svenskarna hade goda framgångar, om än ej vinst, i Wakefieldtävlingen, hade både konstruktions- och tävlings teknik utvecklats.

I London vann en fransman, varför striden 1938 kom att utkämpas i Paris, på flygfältet vid Guyancourt den 31 juli.

Efter uttagningar i början av juli, kom ett rent "Ving"-lag att utses. FLYGNING, tid skriften ställde ekonomisk hjälp till förfogande, så att resan kunde bli av.

Lagledare var Sven Wentzel alltför välkänd för att behöva närmare presentation. Det övriga laget var: Björn Andersson, Anders Deurell, Gunnar Magnusson, Börje och Sune Stark. Av dessa var Börje och Gunnar verkliga juniorer. De var nyss fyllda 15 år.

Resan gick med bil och båt till Tyskland och vidare till Frankrike. Söndagen den 31 juli var den dittills varmaste dagen under sommaren, 35° i skuggan. Trimning var det knappast tid beräknad för. Två gasfyllda ballonger sändes upp för att markera vinden men de steg nära nog lodrätt. Kl 11.30 började tävlingen. Det fanns sex tidtagare för 70 modeller! Den första termikflygningen gjordes av engelsmannen E. Chasteneuf med över 10 min. De engelska supporterna vrålade för varje minut som modellen höll sig uppe. Men de kände sig betydligt enklare då förste svensk, Gunnar Magnusson gjort sin flygning, som överträffade engelsmannens med 6 minuter.

Efter första omgången ledde Sverige, och ett stycke in på andra med, men så kom U.S.A. upp i ledningen genom Jim Cahill, med en flygning på mer än 33 min. Övriga svenskar förmodade inte följa Gunnar exempel. Sune Stark fick noterat 9 min, då hans vita modell försvann upp i skyn. Deurell flög ca 45 min, men det var på trimning. Återstående svenskar hade mer eller mindre otur.

## Resultat av Wakefieldtävlingen 1938

	1:a	2:a	3:e	Snitt
1. Cahill, U.S.A.	1925	Push.	37	654
2. Bougueret, Frankr.	811	294	150	418
3. Magnusson, Sverige	1023	88	96	402
4. Chabot, Frankrike	967	142	98	402
5. Klose, Tyskland	1127	bortflugen		375
6. Almond, England	732	83	257	357
7. Chasteneuf, Engl.	612	183	164	319
8. Bullock, England	287	634	bortf.	307
9. Milligan, Canada	661	112	116	296
10. Beatty, Sydafrika	665	184	8	285
15. Stark, S. Sverige	549	bortflugen		183
22. Stark, B. Sverige	92	114	179	128
30. Andersson, Sverige	147	112	79	112
43. Deurell, Sverige	125	124	3	84
48. Wentzel, Sverige	83	137	kvadd	73

Totalt deltog 67 modellflygare från 14 länder. Segern gick inte till Sverige, men våra unga modellflygare gjorde liksom året innan en mycket god och uppmärksam insats.

## Coupe d'Belgique

Från Paris gick resan senare i veckan till Antwerpen. Redan på torsdagen passade man på att trimma på Saint-Annefältet, där tävlingen skulle gå på söndagen. På lördagen lade det svenska laget tillsammans med ledaren för det belgiska modellflyget, commandant Hellemands en stor bukett med blå-gula band vid drottning Astrids monument.

Söndagen den 7 aug. Ungefär samma väder som i Paris. Både Wakefieldtävlingen och tvåan var på plats. Amerikanen Frank Zaic fick in sin modell i god termik, men modellen skyndes bort av röken från fabriksskorstenar. Zaic's modell hamnade i floden men han var inte sämre än att han simmade ut efter den! Gunnar Magnussons modell drev också in mot staden, men det var möjligt att se den i 13 min. 41 sek. Sverige ledde!

Jim Cahills modell låg länge över fältet på samma höjd och såg inte ut att vilja gå ner, men efter drygt tre minuter höll det inte längre. Fransmannen Chabot startade, modellen kom in i termik och nådde kolossal höjd. Vid 8 min. var hans modell ännu på god höjd, men så sjönk den och efter ca 9 min gick den ner bakom en dunge.

Gunnar Magnusson fick kung Leopolds medalj för bästa individuella tid. Även lagpriset gick till Sverige genom Magnusson, Deurell och Börje Stark.

### Resultat, individuellt:

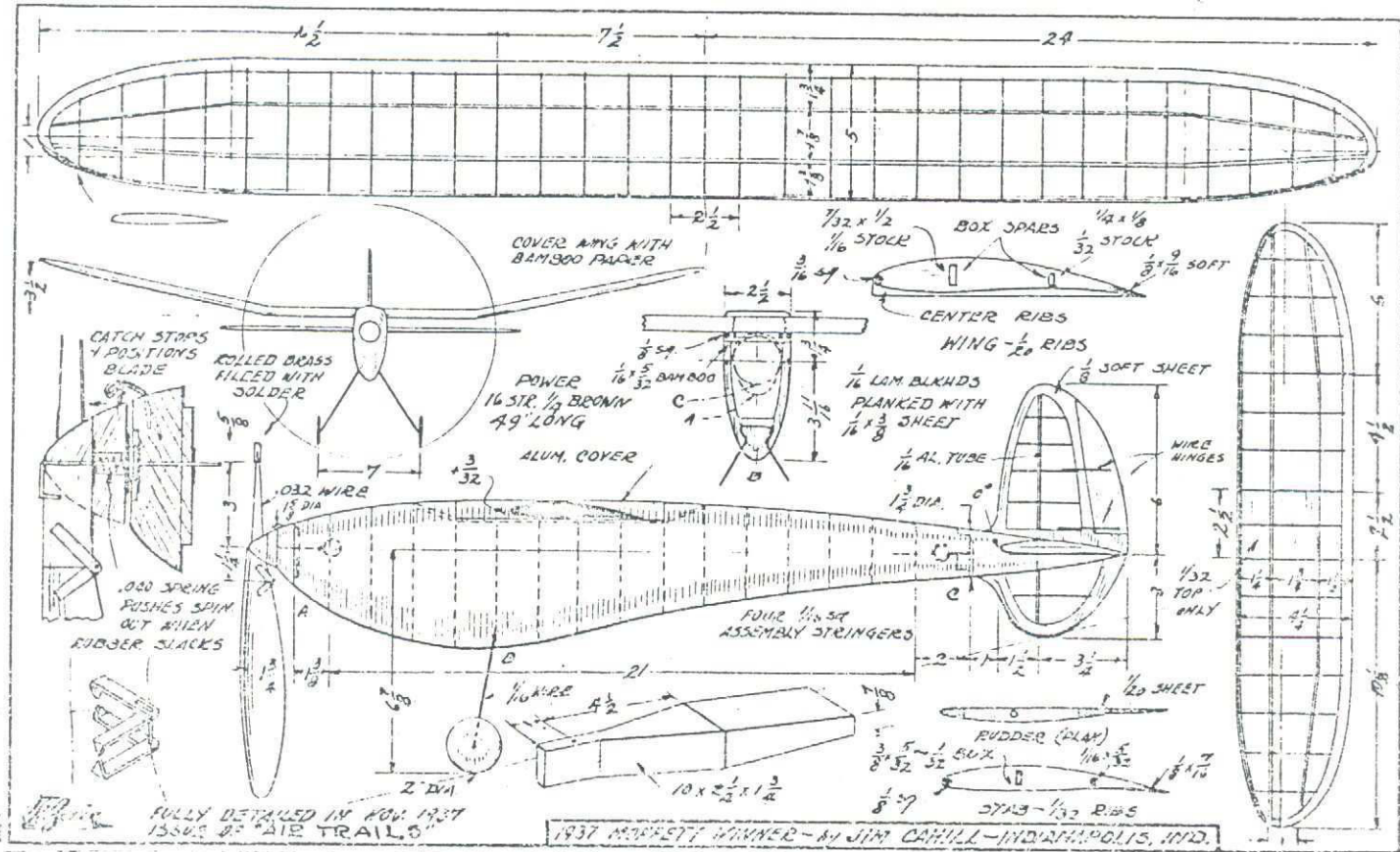
1. Gunnar Magnusson, Sverige	13.41,8
2. Chabot, Frankrike	9.35,2
3. van Wymersch, Belgien	7.25,6

### Resultat, lag:

1. Sverige ( G. Magnusson, A. Deurell, B. Stark )	23.33,4
2. Frankrike ( Chabot, Bougueret, Desnoes )	15.03,2
3. U.S.A. ( R. Wriston, T. Just, J. Cahill )	14.46,2
4. Belgien ( van Wymersch, M. McKinney, R. McKinney )	12.29,6
5. Holland ( Moelandts, Suls, van Dam )	4.12,2

Sven Wentzel avslutade sin rapport i FLYGNING, med ett tack till tidningen, men påpekade också att de erfarenheter, som laget vunnit skulle komma hela det svenska modellflyget till del. I nästa nummer av "OLDTIMER" kommer bl.a. de övriga stora händelserna under 1938, såsom S.M. -det första, finalen i FIB:s Rikstävling, och det svenska landslaget i Jämsjärvi.





## Omslaget:

### Gunnar Magnussons Wakefield

Ett av Sveriges mest berömda modellflygplan är Gunnar Magnussons Wakefield, var vackra linjer kan ses på omslaget.

Den deltog i 1938-års Wakefieldtävling i Paris, där den belade 3:e plats i konkurrens med 70 deltagare från 14 nationer. Ännu bättre lyckades Magnusson i Antwerpen vid tävlingen om Coupe de Belgique, där han vann den individuella tävlingen därmed slående såväl Wakefield-ettan som -tvåan.

Modellen var inte försedd med några finesser och det var kanske därför som modellen gick så bra som den gjorde.

Firma Sven Wentzel kunde inom några veckor efter tävlingarna utomlands presentera både ritning och byggsats till modellen.

I dag kan Du erhålla en ritningskopia från "OLDTIMER" - originalritningen är noggrant kopierad och ljuskopior kan beställas. Priset ligger omkring 10:- kronor + porto. (självkostnadspris !)

Här kan också nämnas att årets marsnummer av Aeromodeller innehöll en artikel om och en ritning av Emmanuel Fillons 1937 Wakefield Winner. Priset på fullskaleritning är 85 p.

Även Kordas Wakefield Winner 1939 har presenterats med fullskaleritning i Aeromodeller, augusti 1969. Pris 50 p.

Genom att beställa "Plans Handbook No 1." Pris 20 p. får man även den s.k. X-list som innehåller alla de gamla ritningarna, såsom Coplands Wakefield, Warrings Zombie, The Aristocrat m.fl.

## 1938-års Wakefieldsegrare Jim Cahill

Otvivelaktigt hade Jim Cahill mycket tur då han vann Wakefieldpokalen, men det vore orättvist att så helt avfärda honom och hans modell.

Den var absolut en ypperlig termikflygare, och den skiljde sig från de normala amerikanska modellerna med deras fyrkantslådor och liknade mer de brittiska strömlinjeformade modellerna

Färdigbyggd i juni 1937 blev den testflugen morgonen före "Moffet" och Wakefield kvalificeringen. På sin andra start den eftermiddagen nådde den 13:45 och klarade en plats i det amerikanska laget. Nästa morgon flög den bort efter 15:05 och återfanns inte förrän efter flera månader. Helt genomgången och omklädd deltog modellen i en lokal tävling där den vann på en start med tiden 6:30. På U.S. Nationals året därefter gjorde Jim två starter och vann sedan modellen försvann i andra start efter 22:10 ! En månad senare gjorde han den där 32:01 starten i Frankrike !

I nästa amerikanska uttagning till laget för 1939 hade han mindre tur. Efter ett par reparationer på vingen fick han ihop 8:15. Den sista tävling, som modellen deltog i var Scripps Howard Nationals. I en kort trimstart fick modellen termik och försvann för gott efter ca 15 min.

Slutfacit för "Clodhopper" blev alltså : 4 förstapris, ett 6:e pris och ett 7:e pris i de sex tävlingar den hann delta i. Inte så dåligt med tanke på att han bara behövde göra en andra start vid två tillfällen !

Fullskaleritning till denna modell finns att tillgå hos: Aeromodeller Plans Service, P.O. Box 35 Bridge Street, Hemel Hempstead, Herts HP1 1EE. Priset är 75 pence.



# Charles Lindbergh

Texten hämtad ur : " Luftens besegrare " av Harald Martin 1934  
(forts. från föreg. nr.)

Det var under dessa ensliga nattpostflygningar som tanken att flyga från New York till Paris föddes hos Charles Lindbergh. Han fann att det i St. Louis fanns ett antal patriotiskt sinnade män, som voro tillräckligt intresserade för flygning för att finansiera ett dylikt företag, och i december 1926 gjorde han en resa till New York för att inhämta upplysningar om flygplan, motorer och andra med företaget förbundna detaljer. Intet överlämnades åt sluppen vid förberedelserna. Efter åtskilliga konferenser i St. Louis var finansieringen av företaget tryggt och den 27 februari 1927 for Charles till The Ryan Airlines i San Diego, Kalifornien, och beställde ett Ryanmonoplan utrustat med en 200 hkr:s Wright Whirlwindmotor. Lindbergh stannade under hela den tid, som åtgick för planets byggande, i San Diego. Större delen av byggtiden tillbragte Charles själv med att utarbeta detaljerna för navigationen och pricka ut kursen med dess rubriker och avvikelser på kartor och kort. Den 10 maj startade så Lindbergh från San Diego vid Stillahavskusten för att utan mellanlandning flyga maskinen till St. Louis, där han också landade efter 14 timmar 25 minuters flygning. Under lokalpatriotisk förtjusning döpte St. Louis-borna flygplanet till "The Spirit of St. Louis" och redan strax efter klockan åtta följande morgon, den 12 maj, lyfte Lindbergh på nytt med New York som mål, dit han anlände kl. halv sex på eftermiddagen. Tåta dimmor och ett oväderscentrum över norra Atlanten hindrade därefter Lindbergh att starta till Paris förrän kl. 8 på morgonen den 20 maj.

Första sträckan, från New York till St. John's på Newfoundland, förlöpte jämförelsevis lugnt, på låg höjd över land, och med möjlighet till nödlandning om så behövts. Bortom Newfoundland voro dimbankarna stundom likväl så täta att han var betänkt på att vända. På vingarna lagrade sig snöslask och bildade snöslask, som är en av de största farorna vid Atlantflygning. Ute på Atlanten råkade flygekipaget även ut för storm som tvingade Lindbergh upp på betydande höjd. Kursen hölls över Irland, mot Englands spets vid Plymouth och över Engelska kanalen till Cherbourg, som han siktade från stor höjd just som det började skymma på kvällen den 21 maj 1927. Han följde Seines lopp upp mot Paris, fängade den säkra ledstjärna som ljuset från Eiffeltornet utgör, och sedan han gjort en lov in över staden för att bestämma landningsplatsens läge, gick han ned på Le Bourget och landade perfekt ett stycke från skarorna som väntade. I trettio och en halv timmar hade han då suttit ensam lutad över sina instrument och kartor. När han steg ur flygplanet lär han bugande ha yttrat till en konstapel:

"Jaså, detta är Paris? Finns här någon som talar engelska? ... Jag är Charles Lindbergh och talar inte franska."

Det vamlade av poliser, och militär hade kommanderats ut för att hålla massan på avstånd, så att flygaren skulle få plats att röra sig, men det hjälpte ingenting, kedjan genombröts och massan störtade fram, trängde sig alldeles in på flygplanet. En lång stund knuffades Lindbergh hit och dit i den omåttliga trängseln, folkhopan visste inte vart den egentligen ville hän. Då var det några franska militärflygare som räddade stackars Charles genom en list. De slog en kapp om Lindbergh och tog dennes flyghjälm och tryckte ned över öronen på en närvarande amerikansk tidningskorrespondent, klappade gossen på ryggen och skreko: Vive Lindbergh! -- med resultatet att korrespondenten genast blev medelpunkten för allas uppmärksamhet, lyftes upp och bars jublande tillbaka till mottagningskommittén, medan Lindbergh själv smusslades undan och gömdes i en hangar. Där på sattes han i en bil, som måste ta en lång omväg in mot staden för att komma till amerikanska ambassaden.

När han dagen därpå höll tal från ambassadhotellets balkong väckte hans tal stor genklang hos massorna, när han betecknade sig själv och "The Spirit of St. Louis" med ordet: Vi! För honom var maskinen nämligen inte en själlös sak, ett föremål av trä och metall och spottande cylindrar, utan en levande följeslagare, som delade äventyret med honom och med honom också därför borde dela segerns ära. I sitt tal till pressmännen utvecklade han en flygningens filosofi och gick rakt på sak och lade fram sin syn på flyg-



"Mina herrar", sade han på sitt rättframma sätt, "för 132 år sedan fick Benjamin Franklin höra denna fråga: Vad nytta är det med er ballong? Vad kan man uträtta med den? - och han svarade: Vilken nytta gör ett nyfött barn? - För mindre än tjugo år sedan, då jag icke stod långt ifrån barndomen, flög Blériot över Engelska kanalen och fick höra frågan: Vad nytta är det med ert flygplan? Vad kan man uträtta med det? -- I dag skulle samma tvivlare kunna fråga mig, vilken nytta min flygning från New York till Paris har haft. Härpå vill jag svara, att jag betraktar den som ett förebud om utvecklade luftförbindelser mellan Amerika och Frankrike, mellan Amerika och Europa, till att bringa folken närmare varandra i bättre samförstånd och vänskap än hitills."

Efter att ha hyllats som en sagoprins under ett par veckor i Europa, först i Paris, sedan i Bryssel och London, återfördes Lindbergh på den amerikanska pansarkryssaren Memphis till New York, där en hel världsdel stod beredd att ta emot den unge hjälten, när han den 11 juni landsteg på Amerikas jord. Redan samma dag han kom till Paris hade han blivit utnämnd till överste i Missouri National Guards och efter återkomsten till New York erhöll han det pris på 25 000 dollars, som amerikanaren Orteig utfäst för den första non-stop-flygningen New York -- Paris. Att Lindbergh lyckades genomföra en sådan precisionsflygning ansåg han själv berodde på noggranna förberedelser och att han i varje detalj kände sig redo att utföra densamma. Han hade också full rätt att sedan inför Amerikas scouter om deras motto förklara: "Var redo är den väsentliga hjälpen till framgång i livet. Var redo innebär, att man behärskar varje detalj av sitt arbete. När någon vet och kan något, har han blott att ge sig iväg och handla."

Den 13 december samma år startade Lindbergh en två månaders propagandaflygning i de mellanamerikanska staterna i avsikt att knyta dessa närmare till den stora republiken i norr. Överallt där Lindbergh drog fram visade det sig också, att man till fullo uppskattade den ära han gjorde platsen. Den långa rundresan, under vilken han satte sin fot i 13 olika länder och gästade 12 presidenter och 4 guvernörer, förutom en massa borgmästare och generaler, sträckte sig över c:a 15 300 km. och tog sammanlagt 125 flygtimmar. Det var under denna propagandaflygning i Centralamerika som han flög rakt in i senator Dwight Morrows dotter Annes hjärta. Sedan var det ju inte att undra på, att Lindy så ofta ställde sina flygfärder till Mexico City, där Annes fader var Amerikas sändebud. Vigseln ägde rum i maj 1929, och bröllopsresan gjordes i flygmaskin och så grundligt, att det äkta paret försvann för världen en tid, uppslukade av jorden eller rättare luften. När de kommo fram igen, blev det för unga frun att lära flyga på allvar. Lugnt och metodiskt gick hon in för att bli den äkta mannens like inte för att konkurrera med honom i djärvhet och skicklighet utan för att känna sig riktigt hemma i den värld, som var hans och vara honom till hjälp. Som Lindy var god pedagog, kunde Anne sin sak på mycket kort tid och gjorde sin första soloflygning samma sommar på Long Island. Kort tid därefter tog hon också med glans sitt certifikat.

I regel flyger fru Lindbergh inte ensam utan följer oftast sin make. Nu kan Lindy ej längre reda sig utan henne. Fru Annes uppgift är först och främst att sköta radion och fotografera från luften. Och vill han fotografera, skall hon ta dubbelkommandot och sköta kärran. Hennes liv i luften är både ansträngande och ansvarsfullt. Sålunda var hon med Charles på dennes farliga expedition över Yucatanhalvön i början av oktober 1929, då de från luften upptäckte och fotograferade en förut ej känd ruinstad från Mayaindianernas storhetstid.

I april 1930 blev den Lockheed Sirius-maskin färdig, med vilken paret sedermera skulle komma att företaga en hel del uppmärksammade flygningar. Den 20 i samma månad startade Lindbergh med sin maka från Los Angeles, och efter endast ett uppehåll i Wichita i Kansas för bränslepåfyllning flögo de direkt till New York. Det blev en rekordfärd på 14 timmar 22 minuter, vilket var nära tre timmar bättre tid än det förutvarande rekordet på den 4 000 km. långa sträckan. Charles höll maskinen hela tiden på 4 200 till 5 000 meters höjd, och för att motstå kylan hade de elektriskt uppvärmda kläder. Sin vana trogen hade Lindbergh beräknat tiden så fint, att ankomsten till Roosevelt Field endast skilde på ett par minuter. Navigeringen sköttes härvid hela tiden av den duktiga lilla frun, och att hålla på med dylikt under nära 15 timmar under rekordflygning är sannerligen ingen barnlek.

I början av året därpå började överste och fru Lindbergh grundligt planera och förbereda en längre semestertripp per flygplan till fjärran östern. Man valde en ganska sär egen flygrutt, sträckande sig över Kanada, Alaska, Sibirien och Japan till Kina. Vad Kana-



## MODELLPLANENS DÖDSFIENDE

Av Åke Larsson. Ur Flygtidningen, Januari 1942. "Novellpristävlingen".

"B L Å M Å N E N" steg högre och högre i den ojämna vinden, som ett tag hotade tvinga ned den smäckra maskinen, men den klarade galant vindkastet, krängde till och flög sedan lugnt och säkert så länge pojkarna kunde följa den med blicken.

-En fin sak det där, Olle, sade en av pojkarna.

-Ja, det blir nog en rekordflygning. Såvida inte...

-Vad menar du? frågade klubbens allt i allo, Bengt.

-Jag hade inte tänkt säga det, men ni ska i alla fall få höra något besynnerligt. Ni vet att Kalles maskin flög bort för några veckor sedan. Vi kunde inte hitta den. Att maskinen aldrig kom till rätta var förresten inte underligt. Jag tog nämligen reda på spillrorna.

-Spillrorna?

-Just det ja, de ligger i min låda därborta.

Pojkarna samlades häpna kring Olle. Någon hade med berättat mod förstört planet i stället för att sända det dit adresslappen angav.

Olle läste pojkarnas tankar.

-Nej, så är det inte. Jag trodde först detsamma, men ett kraftigt regn hade blött upp marken några timmar före starten, och i den fuktiga myllan runt planet fanns inga fotspår utom mina egna. Planet måste alltså ha förstörts i luften.

-Otroligt ruskigt, menade några pojkar.

-Så tyckte och tycker jag fortfarande, svarade Olle. Därför sa jag ingenting. Ni skulle ha ansett mig tokig.

-Utan tvivel, om vi inte såge de sorgliga resterna, sköt Bengt in. Han var trots sin ungdom klubbens styvaste segelflygare.

I flera timmar hade pojkarna letat efter Olles maskin, men utan resultat. Missnöjda och trötta beslöt de att vända tillbaka. Plötsligt skrek en kamrat till och plum-sade ut i ett kärr... Där på en tuva låg "Blå Månen" - sönderslagen. De yngsta kände sig ängsliga och ville hem. Men Bengt myste. Lite krydda på tillvaron skadade inte, tänkte han och lovade sig själv att lösa mysteriet, kosta vad det ville. Regelrätta attentat mot maskinerna, förövade i luften. Onekligen mystiskt, mumlade Bengt.

Bengt hade skrutit om sitt modellplan i flera veckor. Inte vanligt för honom. Han var minsann inte den som briljerade med något.

-Kom ut på söndag om ni vill se hur ett modellplan verkligen skall flyga! uppmanade han i överlägsen ton. Satt han möjligen inne med gåtans lösning?

Söndagen kom med strålande väder. Kalle sände iväg modellen åt Bengt, den steg hastigt och flög utmärkt tills den försvann ur sikte. Bengt var upptagen med annat, han kretsade med klubbens segelflygplan över fältet i en präktig termik.

Pojkarna lågo i gräset och tittade på Bengt, som i vackra cirklar steg högre och högre.



Men vad nu då? Vad hade inträffat? Trots god uppvind dök segelflygplanet, först i en svag vinkel men sedan allt brantare. Manövern var otillåten. Avancerad flygning förbjuden. Hade en olycka inträffat? Med rasande fart försvann flygplanet bakom en skogskant. Förvirrade och rädda, anande det värsta, kastade sig alla upp på cyklarna och trampade hastigt mot olycksplatsen.

Den syn som mötte pojkarna var förbluffande. Segelplanet stod oskadat på ett fält. En bit därifrån satt Bengt grensle över en pojke, som sparkade och skrek. Bredvid låg ett sönderslaget modellplan.

-Jag skall fatta mig kort, började Bengt. Enligt överenskommelse med Kalle skulle modellplanet startas först sedan jag träffat på termik. Jag följde modellplanet så gott jag kunde flera minuter. Och se! Därnere i en glänta sprang en individ fram med en låda - och ur den, som skjuten ur en kanon flög en duvhök upp i rymden, gjorde några lovar liksom för att pröva vingarna och störtade sig sedan med fruktansvärt raseri över modellplanet, som ögonblickligen störtade söndertrasat till marken. Sedan såg ni dykningen. Den var otillåten men nödvändig för att hinna få fatt i den här uslingen, som är Olles medhjälpare i den här historien. Han har erkänt.

-Olle? kom det i korus.

-Ja, han var avundsjuk på våra fina modeller och ville hämnas. Till en början kunde jag omöjligt fundera ut hur "attentaten" kunnat utföras i luften. Men slumpen hjälpte mig. Jag såg för en tid sedan på bio hur man dresserade falkar och hökar till jaktfåglar. De flög ifatt sina offer och dödade dem med klor och näbb. Med ens förstod jag att en rovfågel förstört våra flygplan. Olle har sysslat med fågeldressyr, alltså vågade jag misstänka honom. Medhjälparen här var bara verktyget, själv var han hela tiden med oss på fältet. Då jag skröt vitt och brett om mitt utmärkta flygplan gjorde jag Olle uppmärksam på flygningen i dag. Han kunde i lugn och ro förbereda "sabotaget".

Pojkarna tittade stumma på varandra. Olle var försvunnen.

-Men varför lät han duvhöken förstöra hans eget plan? undrade Kalle.

-Enkelt nog, menade klubbens nyblivne mästerdetektiv. På det viset skulle inga misstankar kastas på honom.

---

forts. "Charles Lindberg"

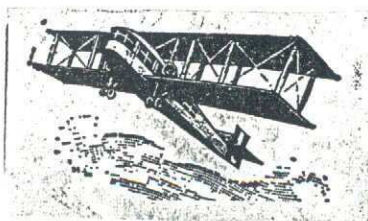
da-sträckan beträffar, skulle den delvis gå på ett avstånd av 300 kilometer från närmaste människorböning. Denna del av "lustresan", som Lindy kallade den djärva färden, kunde därför ingalunda betecknas som riskfri, ty en nödländning där skulle vara ytterst farlig. Men mästerflygaren litade på sin maskin, som var utrustad med en 680 hkr:s motor av märket Wright Cyclone och som för speciellt denna flygning över många vattendrag hade fått hjulstället utbytt mot flottörer eller "tofflor", som det heter på flygarspråket.



# Oldtimer Sällskapet

Medlemsförteckning 1 april 1974

Inge Ahlin	Svederusgatan 11	733 00	Sala
Lennart Backman	Årbygatan 17 A	633 45	Eskilstuna
Arne Berglin	Krondikesvägen 46A	831 00	Östersund
Olle Blomberg	Bo	690 70	Pålsboda
Per Björklund	Täbyvägen 222	183 44	Täby
Ernst Börjesson	Pl 45557	705 90	Örebro
Bo Eriksson	Box 4	530 30	Tun
Lennart Flodström	Uppegårdsvägen 72	444 00	Stenungsund
Örjan Gahm	Andebodavägen 367	175 43	Järfälla
John Hagedahl	Hagavägen 10	171 53	Solna
Olle Hillerström	Klaravägen 20	691 00	Karlskoga
Sven Hjert	Färegatan 6A	280 63	Sibbhult
Nils-Erik Hägglund	Generatorgatan 3B	722 24	Västerås
Thomas Johansson	Ankaregränden 1	222 51	Lund
Uno Johansson	Broddesgatan 5	285 00	Markaryd
Pär Karlsson	Bokstigen 16	432 00	Varberg
Östen Karlsson	Norra Hamngatan 42	932 00	Skelleftehamn
Lennarth Larsson	Dalvägen 56	183 40	Täby
Per-Olof Larsson	Ljungmovägen 4	692 00	Kumla
Sven-Olov Lindén	Hovstavägen 15	703 63	Örebro
Mats Ljungberg	Skebokvarnsvägen 160	124 35	Bandhagen
Ulf Marksten	Högbovägen 1R	222 31	Lund
MEK Blue Max			
c/o Larsson	Wetterlingsgatan 17C	521 00	Falköping
Per Nilsson	Tungevägen 9	442 00	Kungälv
Sven Ohlsson	Oppeby gård 191	611 00	Nyköping
Lars-Göran Olofsson	Box 8044	421 08	V:a Frölunda
Allan Persson	Box 51	890 26	Moliden
Ingvar Persson	Lindstigen 10	432 00	Varberg
Sten Persson	St.Sigridsgatan 7	223 50	Lund
Kurt Pettersson	Pl 3528	691 00	Karlskoga
Karl-Axel Pettersson	Diskusgatan 72	722 40	Västerås
Ove Pettersson	Gånglåten 25	421 46	V:a Frölunda
Rolf Sundin	Baldersvägen 56	852 50	Sundsvall
Roland Sundqvist	Norr Mälarstrand 60	112 35	Stockholm
Inge Sundstedt	Björkvägen 8	780 41	Gagnef
Yngvar Wallengren	N.Vallgatan 6A	211 25	Malmö
Olle Widqvist	Sadelvägen 11	803 61	Gävle
Jan Zetterdahl	Gribbyvägen 48	163 59	Spånga





# MODELLPLAN FIB

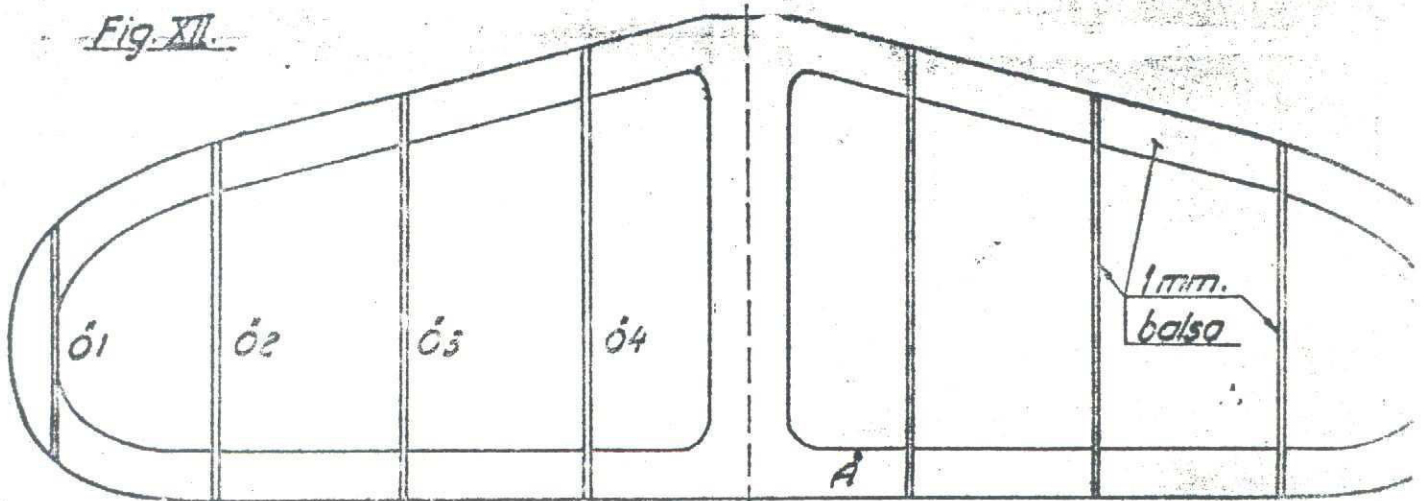
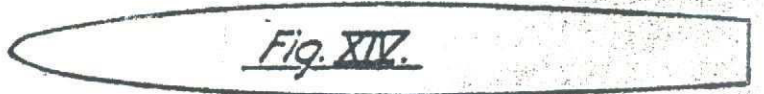
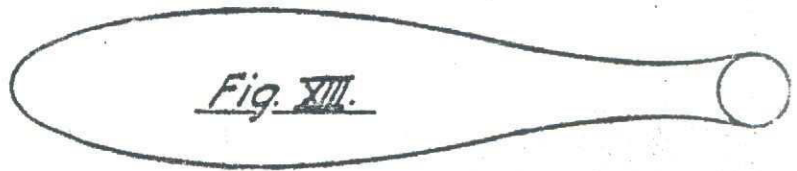
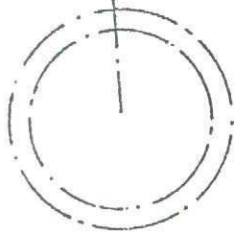
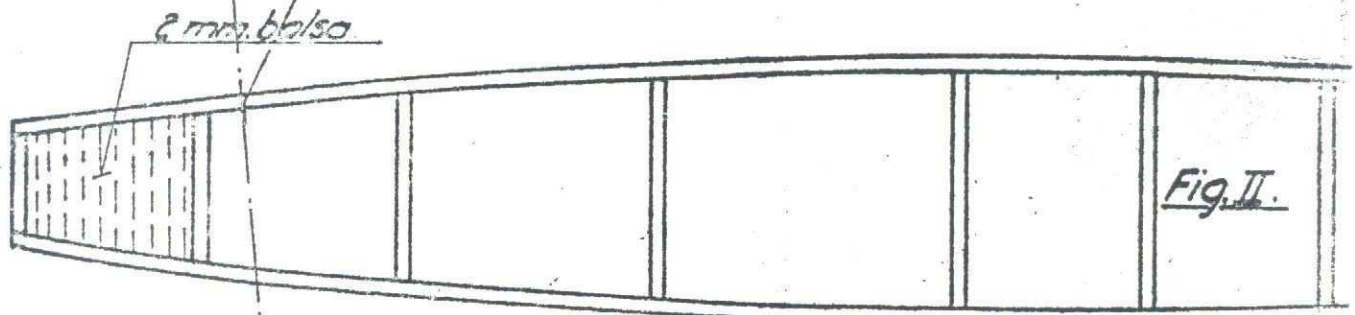
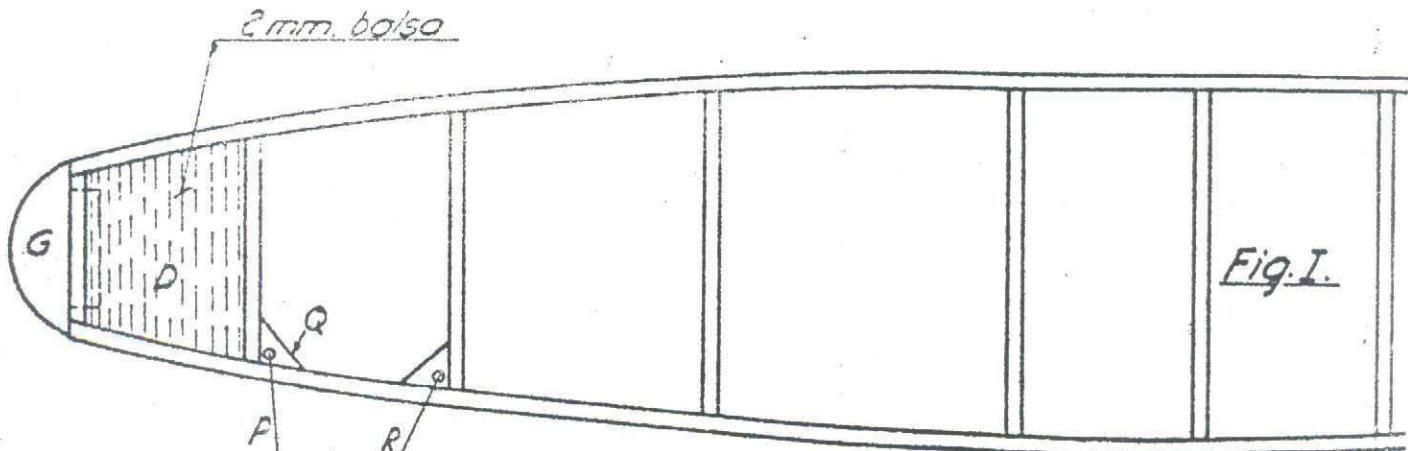


Fig. X.



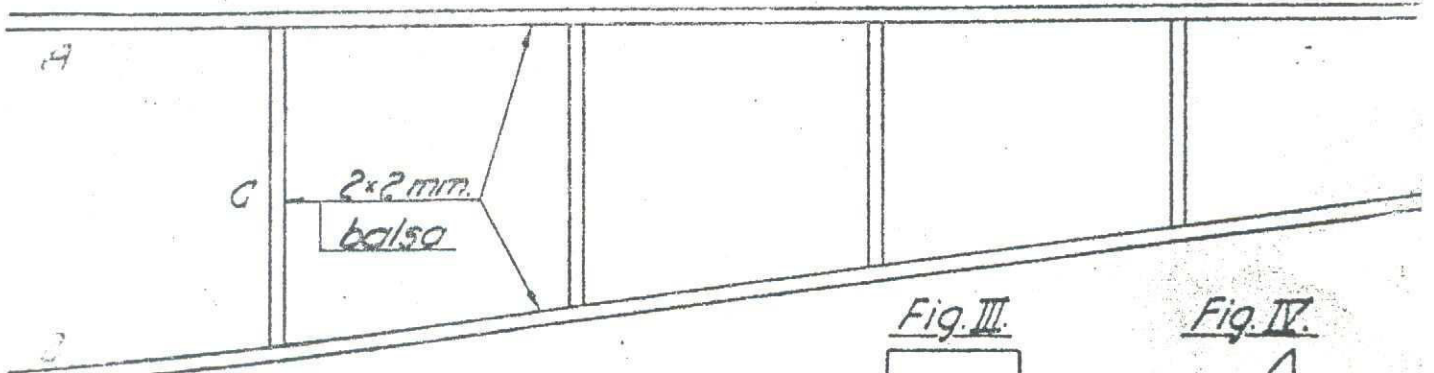


Fig. III.

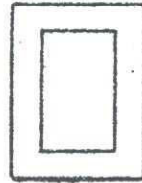


Fig. IV.

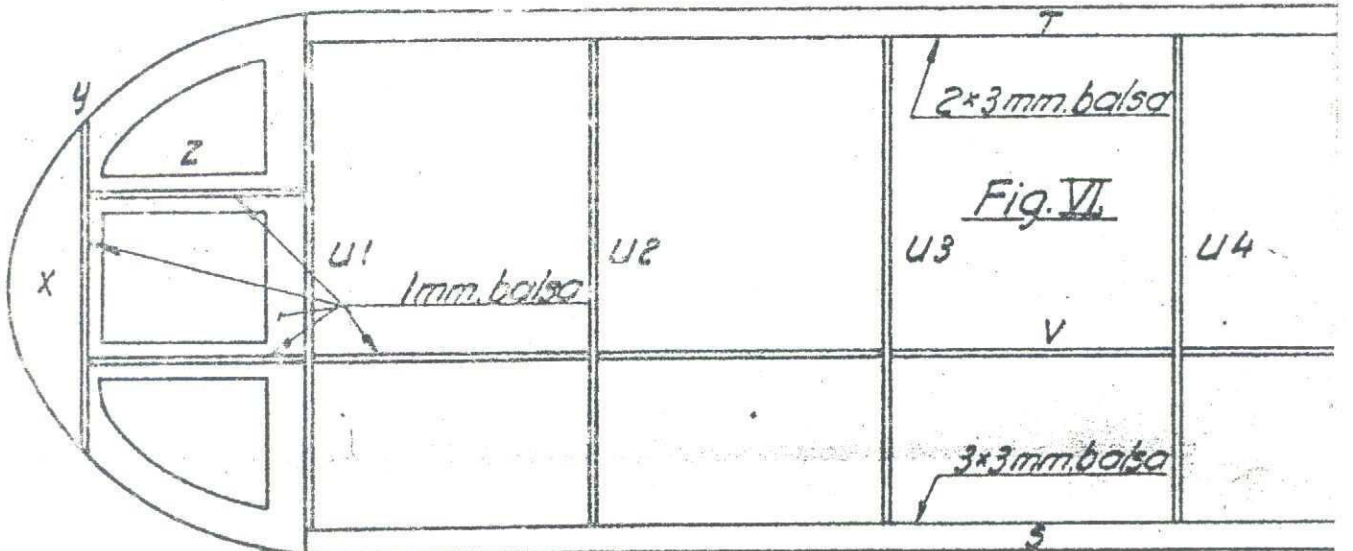
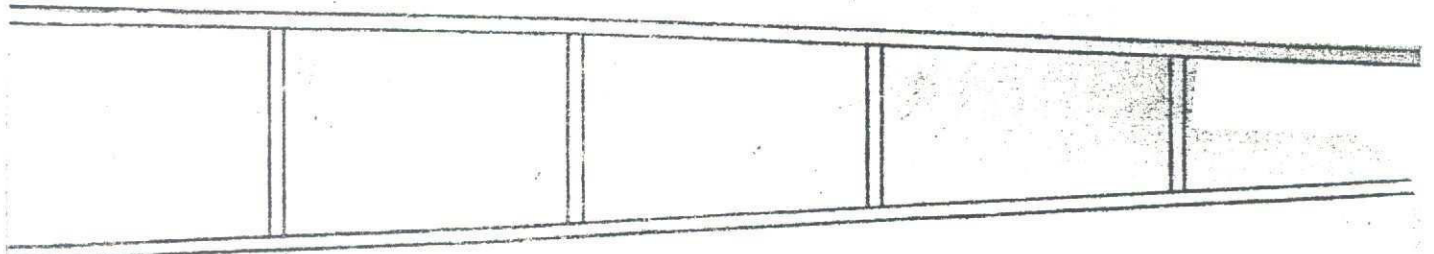
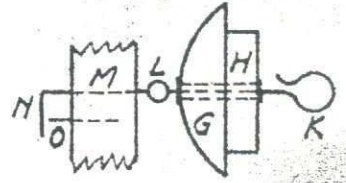


Fig. VI.

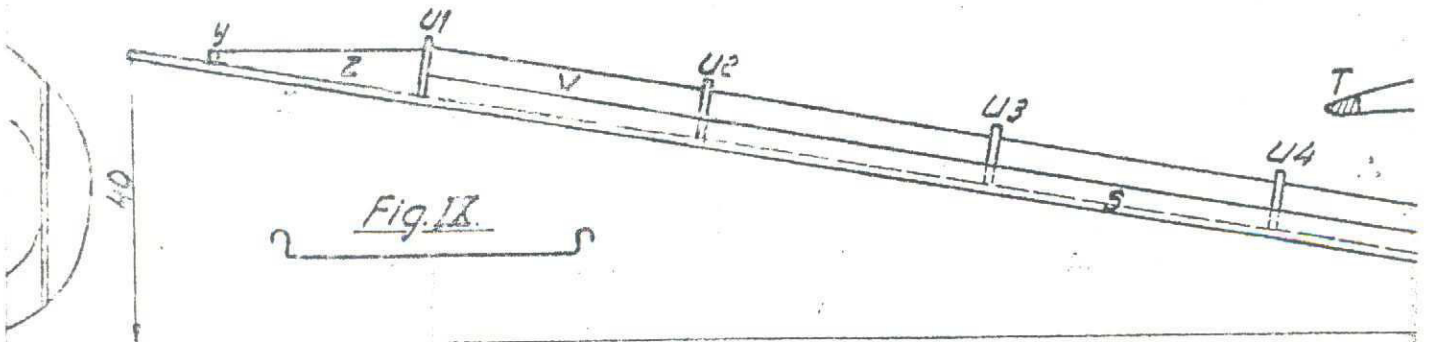


Fig. IX.



konstruktör och ensamrätt:

Wentzel Apelbergsg. 54. Stockholm

