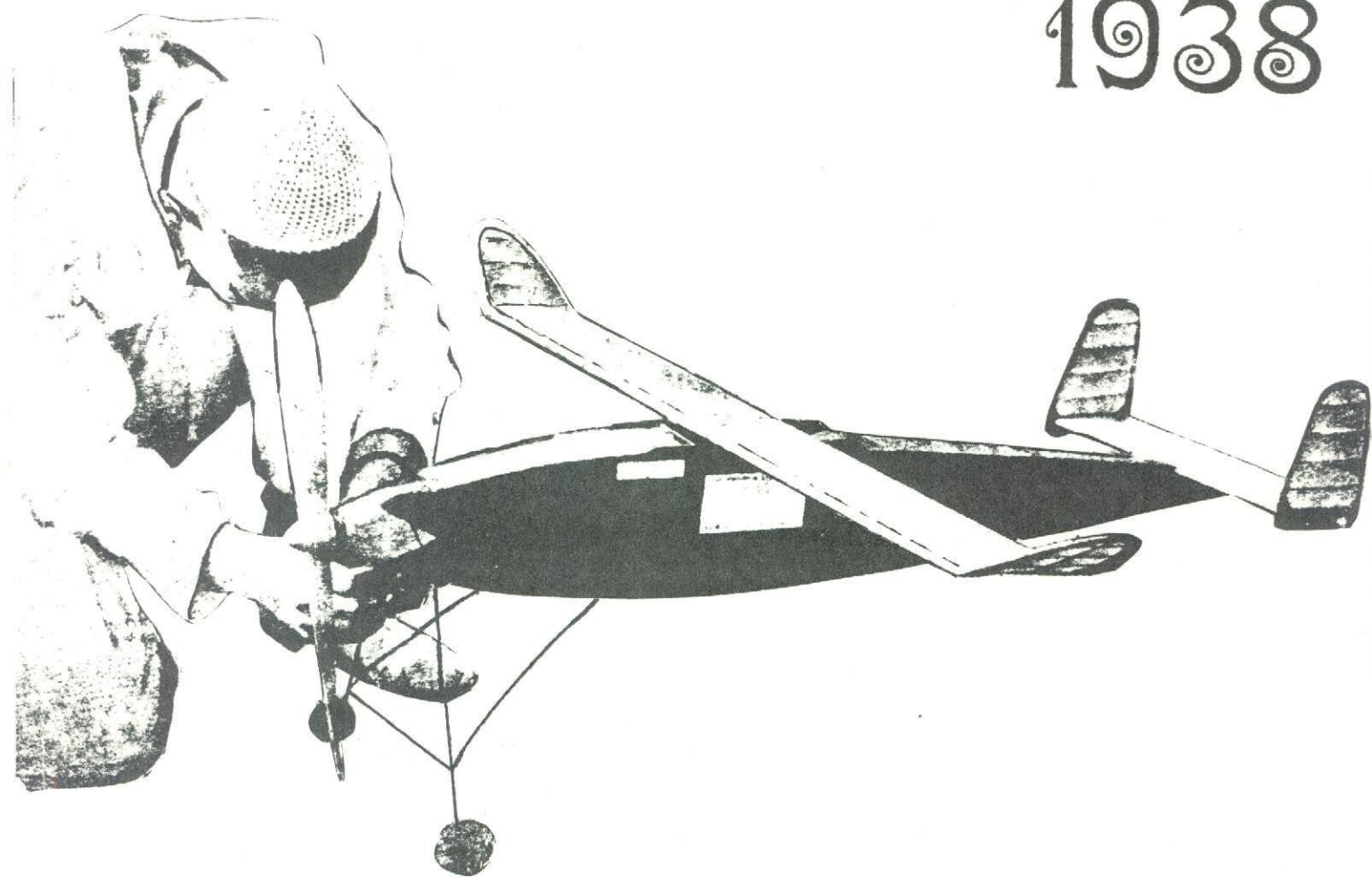


"OLDTIMER"

Specialtidskrift för modellflygare

1938



INNEHÅLL:

"Modellflyget i Sverige"

"Gummimotormodellernas utveckling
under Vingepoken"

"PRIM" - ett fantastiskt modellplan.

"Stall Ulvsundas" trimningsråd.

"Charles Lindbergh"

Nr 2. 1974



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

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

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

Redaktören tycker....

- att flyga "Oldtimer" ger en inblick i en gången och mindre stressad period av modellflyg.
- att bygga "Oldtimer" ger större variation i typval och konstruktion än dagens ganska likartade tävlingsredskap.
- att man slipper trycket av och utgifterna för ständigt nya, allt mer förfinade och utvecklade tävlingsmodeller.
- att oldtimerflygaren kommer in i en atmosfär som kännetecknas av samarbetsvilja och vänskap.

Omslaget

visar denna gång Börje Stark, den yngre av de två berömda bröderna från Ulvsunda. Han syns på bilden göra sig klar för start i Wakefieldtävlingen i Paris 1938. Modellen är av s.k. Ulvsundatyp. - Lång och kraftig kropp, enkeldrivning, spinner, "öron" på vingen och dubbelfenor. Huvudbonaden är av s.k. äggvärmartyp.

Detta nummer handlar rätt mycket om bröderna Stark. Sune, den äldre brodern, får vi anledning återkomma till.



BÖRJE STARK.

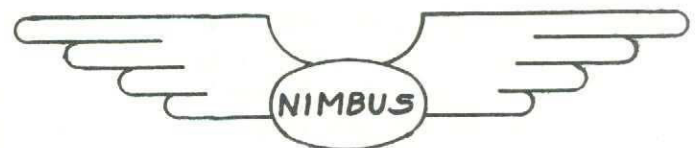
Oldtimer Sällskapet

Nya medlemmar:

Hans-Bertil Trygg, Glimmerv. 34, 705 90 Örebro
Evert Jonsson, Fiskarv. 8, 150 20 Järna
Bengt Lindqvist, Drakslingan 2, 190 30 Sigtuna
Carl-Johan Eiroff, Fyrislundsg. 50 V,
754 46 Uppsala

Återinträdda medlemmar:

Gusten Björk, Vikingav. 9, 703 65 Örebro
Lennart Widh, Rönnebergav. 24C, 241 00 Eslöv
Anders Håkansson, Godtemplarev. 7, 230 30 Oxie
Hans Eklund, N.Kyrkog. 14 E, 871 00 Härnösand
Jan-Erik Andersson, Ringg. 4E, 260 70 Ljungbyhed



hälsar alla "Oldtimer"- flygare hjärtligt
välkomna till årets "Oldtimer"- tävling !



MODELLFLYGGET

I SVERIGE

1938

Jämjärvi

Vid samma tid som Sverige med sitt modellflyglandslag hade sådana framgångar på kontinenten, var ett lag "vingar" över i Finland.

Den 5 - 9 augusti ordnades ett modellflygläger i Jämjärvi. Dit kom Tord Andersson, Arne Blomgren och Bengt Blomgren.

Svenskarna erövrade allesammans finska mästartecknet, vilket fordrar en flygning på över 5 min. och Bengt Blomgren slog nytt finsk rekord med över 15 min.

Vid sluttävlingarna segrade Tord Andersson i Wakefieldklassen. Därutöver hemfördes tre andra- och två tredjepris.

Final i Rikstävlingen

Samtliga tävlande och funktionärer samlades på ABF:s studiehögskola på lördagsförmiddagen. FIB-chefen Einar Ebe förrättade upprop och hälsade välkommen varefter Sven Wentzel gav en del instruktioner. Så enades man om ändring av programmet på grund av hällregnet.

Tävlingen kunde omöjligt genomföras på lördagen. Inte ens ABA:s stora maskiner gick upp varför rundflygningen måste inställas. I stället arrangerades en bussfärd runt stan. Efter middag på Lindgården blev det biobesök.

Tävlingsledningen sov dåligt, men till all lycka var det uppehållsväder på söndagen. Ut till Gärdet bar det iväg och trimningen började. Sven Wentzel gav order genom Sonoras högtalarbil och "Pappa" Stark ordnade tidtagargrupperna.

Redan i första perioden vädrades sensation. Baudin från Boden gjorde 146 sek och ledde ganska länge, men så kom Åke "Postis" Larsson och klände till med 244,5 sek. Modellen hämtades på frihamnskajen! Pokalförsvaren Börje Stark noterade endast 94,6 sek. Brodern Sune nådde 113,9 sek. och Olle Lindh 105,6 sek.

I andra perioden gjorde Åke "Postis" 142,0 sek. Baudin 111,6 Gunnar Magnusson 152,5 sek. Sune Stark 143, Göte Karlsson, Huskvarna 131,5 och Arne Blomgren 125,4 sek.

"Postis" var ganska säker på seger och drog inte upp fullvarv inför sista start, för att ej riskera något. Han fick 96,4 sek. Börje Stark hade flugit bort sin modell och hotade inte. Gunnar Magnusson satte allt på ett kort och drog upp till toppvarv, med den påföljd att motorn brast och sprängde kroppen. Han arbetade febrilt för att laga och lyckades också, men maskinen gick rakt i backen. Baudin gjorde 117,7 sek., vilket räckte till seger i stora klassen och en andraplats i hela tävlingen. "Postis" tog sin första inteckning i vandringspriset med en genomsnittstid av 2.40,9.

Omedelbart efter tävlingen åkte samtliga deltagare ut till Bromma och flög i Aerostransports passagerareplan över huvudstaden, ett nöje som livligt uppskattades.

Prisutdelning på Skansen.

I samband med andra arrangemang på Skansen kunde prisutdelningen ske inför en mångtusenhövdad publik. Ingenjör Bertil Florman förrättade den och pristagarna hyllades.

Därefter samlades modellflygare, funktionärer och övriga medverkande till en gemensam middag på Skansens Nyloft. Ett flertal hyllnings- och tacktal hölls, och det hurrades för segrare och för FIB, som tagit detta initiativ.

Resultatlista.

Klass A 1. Stavmodeller upp till 50 cm.	
1. Lennart Sundström, Stockholm	0.19,1
2. C.-F. Hansson, Ystad	0.11,9
Klass A 2. Stavmodeller 50 - 75 cm.	
1. R. Olander, Stockholm	0.38,8
Klass B 1. Kroppsmodeller upp till 50 cm.	
1. Arne Blomgren, Stockholm	1.37,7
2. Arne Heine, Stockholm	1.01,9
3. Tore Haglund, Rättvik	0.57,4

forts. nästa sid.

Klass B 2. Kroppsmodeller 50 - 75 cm.

1. Åke Larsson, Stockholm	2.40,9
2. Olof Lindh, -"-	1.49,0
3. Göte Karlsson, Huskvarna	1.34,1
4. Åke Johansson, Stråtjärä	1.23,3
5. Herlemont Öberg, Lugnvik	1.13,3
6. Östen Karlsson, Göteborg	1.08,3
7. M. Larsson, Skövde	1.04,4
8. Bertil Dahlqvist, Halmstad	0.59,5
9. Bengt Blomgren, Stockholm	0.57,9
10. Sven Wallin, Malmö	0.57,2

Klass B 3. Kroppsmodeller 75- 100 cm

1. Ingvar Baudin, Boden	2.05,3
2. Sune Stark, Stockholm	2.00,0
3. Åke Lundmark, -"-	1.38,5
4. Tore Östergren, Nyköping	1.36,1
5. Sigurd Isacson, Linköping	1.34,5
6. Gunnar Magnusson, Stockholm	1.27,1
7. Carl E. Larsson, Nyköping	1.24,4
8. Nils Åkerblad, Åsbro	1.23,7
9. Rune Hållén, St. Skedvi	1.10,9
10. L. Olander, Hudiksvall	1.10,3

I klass B 2 fullföljde 17 tävlande och i klass B 3 var det 27 tävlande.

Första S.M.

K.S.A.K. gav Uppsala Flygklubb i uppdrag att arrangera de första svenska mästerskapen.

Tävlingen hölls den 25 september. Över 90 modeller var anmälda, fördelade på en stavmodellklass och fyra kroppsmodellklasser. Segelmodeller saknades nästan, bara en var anmäld, var det inte kunde bli någon tävling med denna modelltyp.

Följande 11 klubbar var representerade: Eskilstuna FK, Karlskoga MK-flygsektionen, Linköpings FK, MFK Kondoren Nyköping, Norrbottens FK, Näsvikens FK, Uppsala FK, MFK Vingarna Stockholm och VSMK Göteborg.

Som tävlingsledare fungerade uppsalaklubbens sekreterare, folkskollärare Sven Löfström. KSAK var representerat av ing. Bertil Florman, löjtnant Kinnman och Sven Wentzel.

Efter ett kort hälsningsanförande av klubbens ordförande, dir. Martin Edlund, var det klart till start. Vädret var strålande vackert, och det blåste endast en svag vind, varför man var inställd på vackra resultat.

I första omgången noterades 5.37,2 för Sune Stark, 4.33,0 för brodern Börje och 3.38,2 för Åke Roggentin.

Andra perioden blev t.o.m. bättre. Belgiensegaren Gunnar Magnusson började med 4.50,5 men "Forden" dvs Toré Andersson slog till med 6.22,1

Det var samma Wakefieldmodell som i Finland flög 1 1/2 mil och nu åter gav sig ut på långflygning. Då modellen återfanns senare hade den flugit 12 km.

Tider på över 3 min. var ganska vanliga. En liten knatte från Uppsala Bo Ejlund 10 år gammal slog sina klubbkamrater och satte nytt klubbrekord.

P.O. Andersson från Göteborg väckte en hel del uppmärksamhet med sin modell, som hade fällbar propeller och indragbart landningsställ.

"Pappa" Stark försökte tävla med de yngre och blev trea i sin klass. Det sägs att hans modell hette "Pang 2" -eller på franska "Pang dö"!

Resultat:

Klass MA 1.

1. Nils C. Melin, Vingarna	2.15,8
2. Torbjörn Isacson, Linköping	1.57,4
3. E. Andersson, Vingarna	1.07,3

Klass MA 2.

1. Åke Larsson, Vingarna	1.32,4
2. Rolf Olander, Vingarna	0.57,8
3. Nils C. Melin, Vingarna	0.57,5

Klass MB 2.

1. Arne Blomgren, Vingarna	2.28,1
2. Åke "Postis" Larsson, Vingarna	2.24,8
3. Åke Roggentin, Vingarna	2,24,5

Klass MC 2.

1. Sigurd Isacson, Linköping	3,34,3
2. Börje Stark, Vingarna	3,19,8
3. Tyko Stark, Vingarna	2.19,9

Klass MD 2.

1. Sune Stark, Vingarna	4.23,3
2. Gunnar Magnusson, Vingarna	3,06,9
3. Olof Lindh, Vingarna	2.37,0

FIB:s Modellflygklubb.

I slutet av året hade FIB:s Modellflygklubb nått nära 13.000 medlemmar och hade ca. 500 lokalklubbar.

Vid arrangemangen till uttagningstävlingarna hade 47 dagstidningar medverkat.

Nya klubbar rapporterades in i varje nummer av FIB och Sven Wentzel höll läsekretsen var med tips och underrättad om vad som hände både inom och utom landet. Under det här året 1938 gav FIB bästa servicen åt modellflygarna.

forts. nästa sid.

Sven Wentzel

skrev om propellerna, om gummitorer, om kuggväxlar och berättade om tävlingar i t.ex. Höfors, där det blåste och i Sundsvall, som han gästade. Andra artiklar handlade om pontoner, "luft" d.v.s meteorologi

Allers Flygklubb

somnade alldeles av. Lite annonser om nya modeller från Vilén var det enda. Under året kom sådana konstruktioner, som "Lilleputt"- en enkel stavmodell. "A.V.N - Wakefield" spv. 132 cm, konstruktion av Nordwaeger. "Junior Cabin" och d:o i "Sea"-version. En spantbyggd kroppmodell "Kurir" 75 cm spv. av Nordwaeger (?)

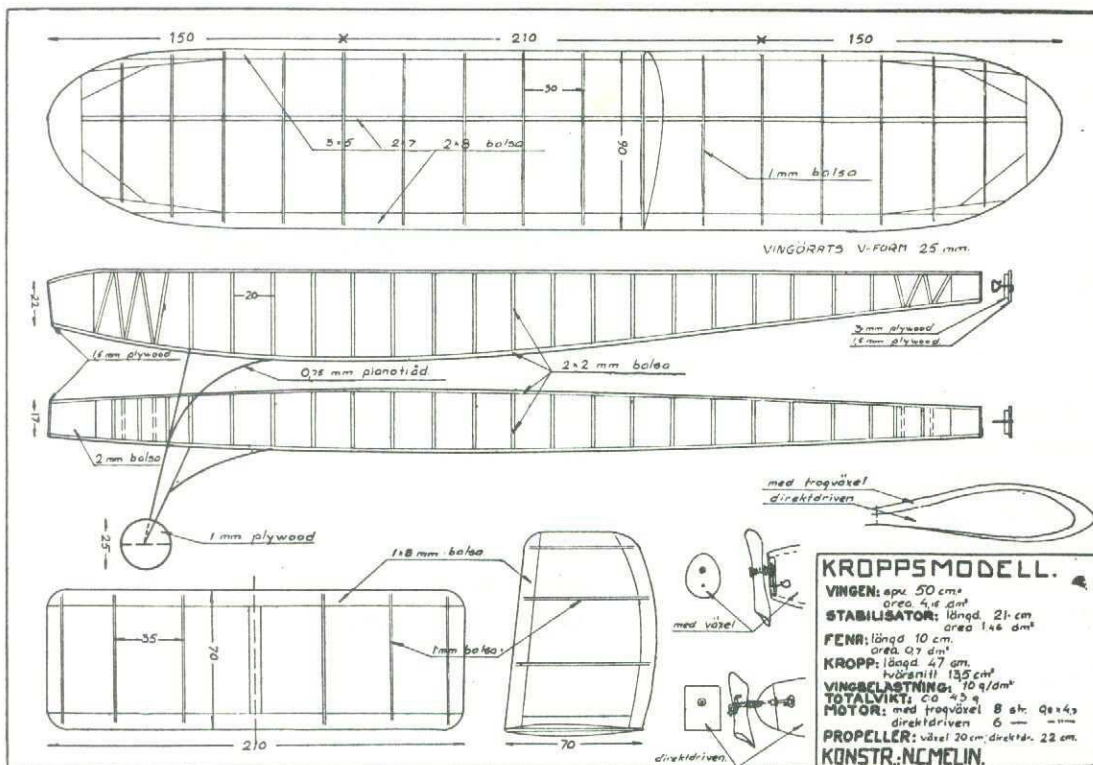
Så i de sista skälvande dagarna av 1938 kom "Allers" med ett erbjudande.

För 5:- kunde man beställa en byggsats + ritning på en segelmodell "Allers - 1" konstruerad av dansken Sven W. Bang. Spv. 99 cm o. längd 85 cm. En nyhet var att spanten var av kryssfanér.

Löjtnant Kinnman skrev också en artikel i nr 49 om "Modellsegelflygning".

Men sen var det slut med modellflyget i "Allers".

Curry Melins SM-segrare 1938



"Imponerande, men inte ser det ut som någon flygmaskin !"

Gummimotormodellernas utveckling under Vingepoken.



Av Sune Stark. Ur "Vingarnas" jubileumsskrift 1935 - 1945.

I början av 1935 stod det svenska modellflyget på en internationellt sett ganska låg nivå. Man får en god inblick i dess tekniska ståndpunkt om man studerar en av de bästa modellerna från den tiden, nämligen Sven Wentzels "Höken". Den var helt byggd av plywood, fanér och furulist och blev härigenom ganska tung. Dess flygegenskaper var, bedömda efter nutida måttstock, ganska dåliga, i bästa fall kunde man uppnå en flygtid av c:a 30 sek.

Av andra modellplan före 1935 bör nämnas Wentzels "Vildanden" och "Tummeliten". Vildanden var en lågvingad helbalsamodell i samma storleksklass som Höken d.v.s. med c:a 1 m. spännvidd. Dess prestanda torde obetydligt ha överstigit Hökens. Tummeliten var en liten stavmodell helt i balsa, lättbyggd och lättflugan och användes därför som en mycket lämplig nybörjarmodell.

I början av året 1935 inträffade en skenbart obetydlig händelse, som dock skulle få den allra största betydelse för det svenska modellflygets uppsving. En engelsk ritning till en motormodell råkade komma i händerna på några av de bästa modellflygarna från den tiden. Modellens namn var "The Lincol", och dess betydelse för det svenska modellflyget kan aldrig överskattas. Det var en balsamodell av s.k. fackverkskonstruktion och den var i jämförelse med tidigare modeller oerhört lätt. "The Lincol" blev den sprängbräda från vilken det svenska modellflyget på två år svingade sig upp från en undanskymd tillvaro till den absoluta världseliten.

Trots detta torde "Lincol" vara ett okänt begrepp för flertalet nu aktiva modellflygare. Mera känd är kanske "Gladan", vilken helt enkelt är en obetydligt modifierad "Lincol".

Ungefär samtidigt med Lincol-Gladans genombrott bildades den 17 juli 1935 modellflygklubben Vingarna just av den klick modellflygare, som upptäckt Lincolns ovanliga möjligheter. Det blev den centrala klicken inom Vingarna förunnat, att på två år genomföra den största och mest epokgörande utveckling det svenska modellflyget någonsin upplevt.

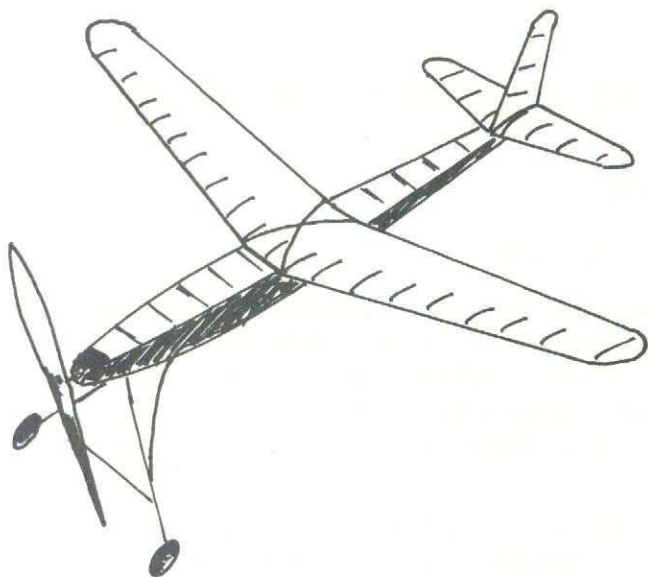
Med Lincolns inträdande på arenan sköt flygtiderna direkt upp till 1-minutstrecket, vilket på den tiden var något fullständigt enastående.

Våren 1936 konstruerade Björn Andersson och Sune Stark sin bekanta "Cirrus", som blev stamfader för den s.k. "Ulv sundatypen". Det utmärkande för denna typ är framför allt den rektangulära vingen med de utpräglade vingörnen, samt de dubbla fenorna. Själv utförandet av Cirrus var i övrigt naturligt nog starkt influerat av "Lincol" med bl.a. vingen byggd i s.k. stegkonstruktion. På senare "Ulv sundamodeller" ersattes denna av Andersson-Starks torsionsnäsekonstruktion.

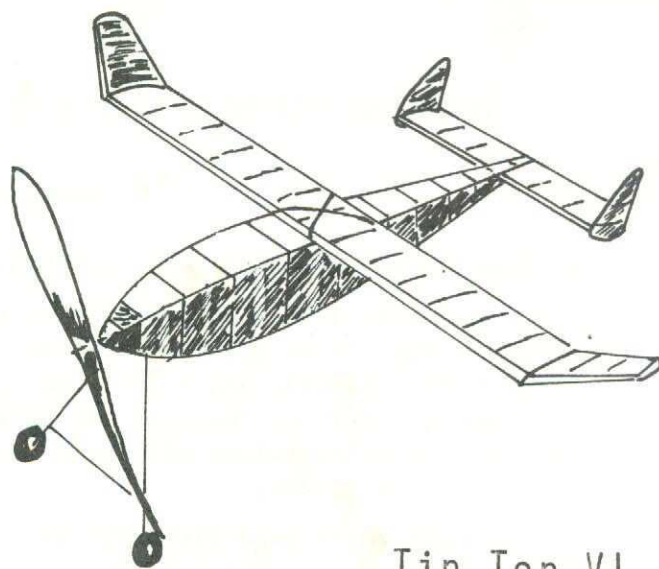
Alla ovan beskrivna modeller gick i den s.k. 100-klassen till vilken räknades modeller med 75 - 100 cm spännvidd. Under 1936 gick emellertid den allmänna tendensen mot mindre modeller. 75-klassen ökade snabbt i omfång och var snart den starkast representerade vid alla tävlingar.

De då mest bekanta modellerna i denna klass torde ha varit Åke Roggentins "Kungsörnen" och Sune Starks "Tip-Top". "Kungsörnen", med vilken "Roggen länge innehade det inofficiella svenska rekordet på 42 minuter, kännetecknades bl.a. av en trekantig kroppssektion. Beträffande "Tip-Top" kan kort och gott sägas att det var en typisk "Ulv sundamodell".

forts.nästa sid.



"Kungsörnen" konstr. Åke Roggentin



Tip Top VI

"Tip-Top VI" konstr. Sune Stark

Även 50-klassen utvecklades snabbt och Vingarna skaffade sig snart ett starkt garde 50-flygare med Åke Larsson "Postis", Olle Lindh, Nisse Melin och Rune Roggentin i spetsen. Till skillnad från 75- och 100-"kärrorna" var 50-"kärrorna" nästan undantagslöst försedda med växlar av allehanda slag, för att få längre motortid. En liten modell har nämligen sämre aero-dynamiska egenskaper och alltså sämre glid än en större, och det gäller därför att i högre grad utnyttja motortiden. 50-klassens saga är numera ett minne blott, ty sedan klassindelningen ändrades och övre gränsen höjdes till 70 cm spännvidd i minsta motormodellklassen, bygges knappast mer så små modeller.

Under 1937 inträffade den andra stora vändpunkten inom svenskt modellflyg efter "Lincol", Wakefieldmodellen slog igenom. Det hela började med att KSAK utlovade svenskt deltagande i Wakefieldtävlingen, som detta år gick i London, om några tillräckligt goda Wakefieldflygare uppenbarade sig. Genast slog sig hela eliten av Vingarna på problemet, att på den mycket korta tid som stod till förfogande, skapa en helt ny typ av modellflygplan med vilket svenskarna skulle kunna pröva sina krafter med all världens modellflygande nationer. Att de lyckades med detta är bara det en modellflygteknisk bragd utan like.

Wakefieldreglerna säger bl.a. att vingytan skall vara 200 tum². (13 dm²) och modellens minimalvikt 28 ounces (230 g.). Modellen är alltså relativt stor, dess normala spännvidd torde vara 110 à 115 cm. Det som emellertid vållade största bekymret var den höga vingbelastningen, minimum 18g/dm². Tidigare hade all strävan gått ut på att hålla vingbelastningen så låg som möjligt, på Lincol, Gladan och Cirrus var den t.ex. 6 à 8 g/dm². Man fruktade nu, att Wakefieldmodellernas flygegenskaper skulle bli starkt lidande av detta förhållande eller med andra ord att man skulle komma tillbaka till "Höken"-epoken. Lyckligtvis visade sig dessa farhågor ogrundade. Man lyckades i stället på ett par månader skapa ett flertal olika Wakefieldmodeller som i prestationsförmåga överträffade allt som dittills hade setts.

Man prövade bl.a. flera olika vingprofiler och meningarna var ganska delade om, vilken som var bäst. En sak var man emellertid fullständigt överens om; det gällde att utnyttja den ökade vikten på rätt sätt, nämligen i form av kraftigare gummimotorer. Det bildades härvid redan från början två skilda skolor. Den ena gick in för s.k. direkt drift med en enda kraftig gummimotor och d:o propeller, den andra för olika växelanordningar. Den förstnämnda gruppen företrädde bl.a. av Björn Andersson, Sune Stark samt Gunnar Magnusson, den andra av Sven Wentzel, Olle Lindh, Anders Deurell och Roggentin. Olle Lindh introducerade härvid den kanske i all sin enkelhet genialaste av alla växlar, den s.k. "kraxen". I detta sammanhang experimenterades det även en hel del med s.k. "omkopplare". Pionjären på detta område var Björn Andersson som åstadkom icke mindre än tre olika lösningar på detta problem. Andra omkopplare konstruerades av Rolf Bergvik och John Roggentin, av vilka den förstnämndes användes av Sven Wentzel på Wakefieldtävlingen 1937.

forts.nästa sid.

"Stall Ulvsundas" trimningsråd.

8

Texten ur "Spännvidden" - "Vingarnas" medlemsblad. Nr 1 1938

I allmänhet trimmas en modell på måfå genom att stickor placeras under vinge och stabilisator. Denna metod är ganska tidsödande. För att snabbare nå goda resultat bör man, innan man går ut för den första provflygningen, inställa vinge och stabilisator i vinklar som erfarenheten visat vara lämpliga.

Under förutsättning att stabilisatorn är av strömlinjeprofil, skall den inställas parallellt med kroppens eller stavens centrumlinje, ty härigenom ernår man, att kroppen går rätlinjigt genom luften och alltså gör minsta möjliga motstånd. Stabilisatorns inställningsvinkel är alltså 0 och skall den sedan aldrig rubbas därur.

Vingens inställningsvinkel i förhållande till kroppens centrumlinje är beroende av vingprofilen. Profiler av den vanligaste typen med rak undersida, t.ex. Clark Y skall givas en positiv vinkel av 1°, ev. något mindre, dock aldrig under 0°. Profiler med konkav undersida måste dock ofta givas negativ vinkel.

Om vingen har riktig inställningsvinkel skall modellens tyngdpunkt befinna sig under eller strax bakom vingytans mitt, ej en tredjedel från vingens framkant. Följas dessa råd underlättas trimningen betydligt. Ofta behöver man sedan endast trimma propellerriktningen.

Som ledning vid mätning av vinklar kan nämnas att 1° vinkel motsvaras av 1,75 mm. på 100 mm. längd.

Björn Andersson och Sune Stark.



forts. "Gummimotormodellerna....."

Under åren 1938 och 1939 fortsatte utvecklingen i stort sett efter de riktlinjer som pionjärerna dragit upp. Några mera sensationella framsteg gjordes icke, men det arbetades desto målmedvetnare på förbättrandet av de modellflygplantyper som redan fanns. Modellplanens prestanda ökades undan för undan och var vid krigsutbrottet för de bästa Wakefieldmodellerna c:a 3 min. utan uppvind.

Kriget och den därav följande balsa- och gummibristen satte definitivt stopp för motormodellflygets vidare utveckling. Segelmodellerna som förut hade levat i motormodellernas skugga fick nu sin stora chans och förhållandet blev snart helt omvänt. För närvarande domineras tävlingarna helt av segelflygmodellerna.

När balsa och gummi åter kommer in i landet, vilket väl icke lär dröja så länge, kan man vara säker på att motormodellflyget kommer att återknyta till sina stolta traditioner och återtaga sin plats i solen.



KÖPES

EFTERLYSNING!

Har någon en ritning till
"JUPITER"? Det
är en F-modell från Trueds-
sons omkr. 1952

Skriv till: Evert Jonsson,
Fiskarvägen 8,
150 20 JÄRNA.
Ring: 0755/ 715 58

SÄLJES

OLDTIMER

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
1974: nr 1

Pris 3:- / st portofritt från:

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

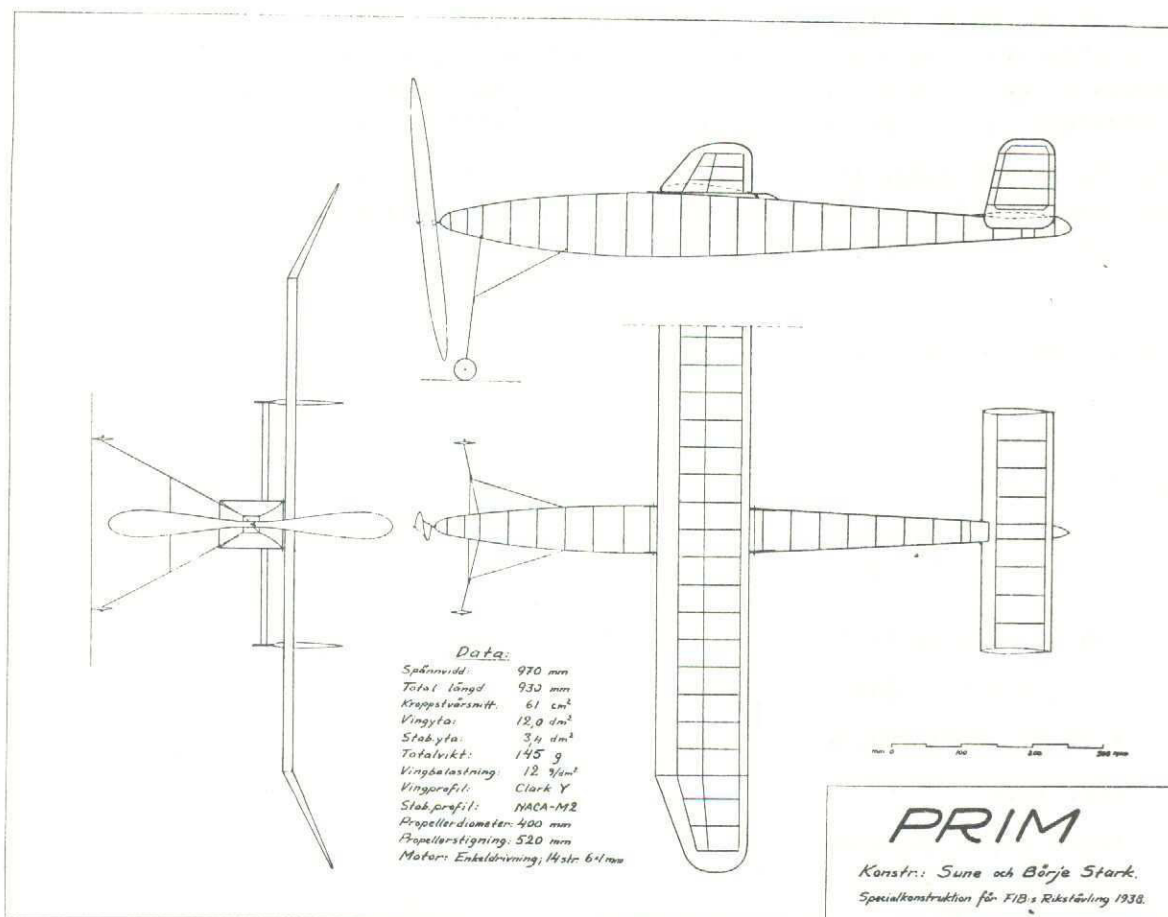
"PRIM" - ett fantastiskt modellplan.

En av de bästa gummitormodeller, som någonsin konstruerats är säkerligen "100-kärnan" PRIM. Men på samma gång hör den till de för en större publik minst kända modellerna från det svenska gummitormodellflygets storhetstid åren före kriget. Dessa som det kan synas motsägande fakta förklaras i det följande.

Åren 1937 avhölls för första gången den tävling, som är den hittills största i svenskt modellflyg, "Tidskriften Folket i Bilds Rikstävling för modellflygare". Till denna tävling hade tidningen uppställt ett halvmeterhögt vandringspris i silver, populärt kallat "Fib-bucklan", som skulle erövras tre gånger utan ordningsföljd för att bli ständig egendom. Tävlingen tillgick så att uttagnings tävlingar anordnades på alla större platser i hela landet, och på grundval av dessa uttogs 50 modellflygare att drabba samman i en final i Stockholm. Uttagnings tävlingarna ägde rum i slutet av augusti på Ladugårdsgärde, det stockholmska modellflygets högkvarter på den tiden. I denna första rikstävling tillämpades uppdelning i fyra klasser efter de dåvarande allmänna tävlingsreglerna.

Följande år, 1938, sammanslogs hela tävlingen till en enda klass utan någon som helst annan restriktion än att spännvidden ej fick överstiga 100 cm. Under sommaren konstruerade då bröderna Sune och Börje Stark PRIM enbart för finalen i Rikstävlingen. Modellen uppfyllde nämligen inte de vanliga tävlingsreglerna och gick följaktligen ej att använda på andra tävlingar. Den var för lätt (vingbelastning 12 g/dm^2 i stället för min. 15 g/dm^2) och dess kropp för smal. Gummitorn var vanlig enkel utan någon som helst växlings- eller förlängningsanordning. I övrigt torde modellens utseende framgå av ritningen. Konstruktörerna hade medvetet strävat efter enkelhet, väl medvetna om att speciella, invecklade detaljer ha en obehaglig benägenhet att krångla på stortävlingar och dessutom försvårar reparationer och eventuella haverier.

forts.nästa sid.



Konstruktionen visade sig vara utomordentligt lyckad, och den stod färdig i två exemplar (ett vardera) ungefär fjorton dagar före finalen. Trimmingsarbetet blev ovanligt lätt, och de båda modellerna visade en varken förr eller senare skadad flygförmåga. Av rädsla för att flyga bort dem trimmade bröderna Stark inte annat än sent på kvällarna då all termik var försvunnen och snarare det motsatta förhållandet var rådande. Därvid låg PRIM:s genomsnittstider med ungefär 3/4 av toppvarv (mera räckte inte Gärdet till för) på omkring 4 minuter. Den Starkska dubbelsegern tippades inom Stockholmska modellflygkretsar som bergsäker.

Men bröderna Stark kom tippningarna på skam. Sune placerade sig blott som 3:a och Börje hamnade långt ner på prislistan. Varpå berodde nu detta misslyckande med denna utomordentliga modell? Jo, kvällen före tävlingen beslöt sig Sune för att lägga i s.k. flätad motor i sin PRIM i avsikt att ytterligare driva upp dess prestanda och tillförsäkra sig segern före brodern. Denna "illistiga" plan "utspionerades" emellertid av brodern - konkurrenten, och för att inte komma på efterkälken välsignade han även sin PRIM med en motor av samma slag. Men det blev bådas olycka.

Vid trimningsflygningarna på 3/4-varv gick allt bra, men vid fullvarv (i själva finaltävlingen) blev knutarna på den tjockare flätade motorn för stora och fastnade i den smala kroppen, antingen i nosen eller stjärten innan motorn gått fullt ut. Följden blev självfallet tyngdpunktsförflyttning och förstörd glidflykt. I Börjes första start fastnade motorknutarna framtill i kroppen med påföljd att glidflykten förvandlades till störtflykt, och i följande start fastnade knutarna akterut trots minskad uppdragning med åtföljande hackflykt. Chansen fanns dock ännu att med en glänsande tid rädda situationen. Alltså tog Börje resolut ut den flätade motorn och lade in den gamla enkla. Därefter fordrades naturligtvis en omtrimning och en liten provstart. För säkerhets skull fick denna ske med blott 150 varv på motorn d.v.s. 1/4 av toppvarv, men trots detta flög modellen bort och återfanns inte förrän tävlingen var slut! Sune fick hackflykt i första starten, minskade uppdragningen för att undgå förstörd glidflykt, men vägrade att byta motor och genomförde envist hela tävlingen med den flätade motorn. Följden blev i alla fall fullständigt förstörd glidflykt i samtliga starter. trots detta kom han 3:a i hela tävlingen med en medeltid på över 2 minuter, en icke oäven tid i normala fall men en katastrofal ironi mot en modell med "de 5 minuterna i kroppen".

PRIM:s vidare öden är inte mycket att orda om. Sune lade sin på hyllan och ägnade sig helt åt Wakefielden, medan Börje försåg kroppen med en "mage" och blybelastade modellen för att få den regelmässig. Detta medförde självfallet en väldig nedgång i dess prestanda, vilket dock inte hindrade att "PRIM-magen" placerade sig som tvåa på SM (som detta år avhölls för första gången) med en medeltid på nära 3 1/2 min. cirka 10 sek. efter segraren trots en misslyckad sista start på grund av motorhaveri. Sedan lades även "PRIM-magen" upp efter ett par mindre tävlingar, och därmed var den sagan slut.

Riktigt slut var den kanske inte. Ty i finalen i följande års, 1939, Rikstävling hjälpte den Börje till segern genom att i avmagrat tillstånd, med ett försvarligt lager damm och dålig motor göra en 11-minutersflygning, sedan dess namnkunnigare släkting Wakefieldmodellen "Joseph" behagat flyga bort i första starten.

Ja, det var berättelsen om en modell, som konstruerades och byggdes för en enda tävling och där den trots sin överlägsenhet plöttrades bort. Underligt falla i sanning i bland ödets lotter.

Texten ur Hobbyboken 1946 av Lennart Sundström

0345/WEDGY—An 020-powered revision of 40s NATS winner. Bold lines highlight proven performance. \$3.00

Du, som inte vill ha problem med att försöka förstora upp ritningen i detta nummer på den lilla .020 modellen kan beställa en fullskalering på kupongen här bredvid.

Om Du skulle vilja rita själv har Du ett par mått att gå efter. Spännvidden är 29.4". V-formen är markerad till 1" och 2".

AAM PLAN SERVICE

735 15th St. N.W., Washington, D.C. 20005

Gentlemen: Please send the plans listed by First Class Mail at no extra charge. I enclose total for plans listed.

NAME _____

ADDRESS _____

CITY, STATE, ZIP _____

Rates quoted above pertain to the USA, Canada, APO's, and FPO's. For foreign orders please add 25% postage.

PLAN NO. COST

PLAN NO.	COST
_____	_____
_____	_____
_____	_____
_____	_____
_____	_____
_____	_____
_____	_____
TOTAL:	_____

Why not order our complete plans catalog? only \$0.25 ea.

Charles Lindbergh

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

(forts. från föreg. nr.)

Den 30 juli bar det iväg på första etappen till Ottawa i Kanada, och samma dag fortsatte de till Moose Factory i sydligaste ändan av Hudsonviken. Tidigt morgonen därpå gick färden vidare till Churchill, där de fingo ett entusiastiskt mottagande. Men Charles hade kommit riktigt i flygartagen, så han fortsatte med sin fru senare på dagen vidare till Baker Lake i nordvästra delen av Hudson Bay. Denna sträcka på cirka 600 km. gick över obebodda fjäll, och som radiostationen ett par timmar efter starten förlorade alla förbindelser med Lindbergh och man ej heller hörde av honom från Baker Lake, sedan de bort vara framme där, befarade man, att någon olycka hänt flygparet i de ogästvänliga kanadensiska ödemarkerna. Allt hade emellertid gått lyckligt, och radioförbindelsen hade endast blivit avbruten på grund av elektriska störningar i atmosfären. Från Baker Lake, där det endast fanns sex vita män och en vit kvinna, startade de ånyo på eftermiddagen den 5 augusti och flögo hela natten utan mellanlandning till Aklavik vid Mackenzieflodens utlopp i Ishavet. Det var en verklig rekordfärd på närmare 2 000 km., som tillryggalades på 11¹/₂ timmar. I Aklavik fingo de emellertid ofrivilligt ta igen sig, ty en orkanliknande storm och svår dimma höllo dem kvar därstädes till den 8 augusti, då de klockan halv fem på morgonen stucko iväg till Point Barrow i Alaska. Efter 6¹/₂ timmars flygning voro de framme hos eskimäerna, som företagit en extra rengöring av gator och hus till Lindberghs ära. Även här blevo flygarna uppehållna av dimmigt väder ett par dagar, men de roade sig med att kуска omkring i eskimäernas hundslädar.

På morgonen den 11 augusti lättade äntligen tjockan något, och vid halv sextiden viftade makarna Lindbergh från luften farväl åt det gästvänliga nomadfolket. Först vid 11-tiden på kvällen voro de emellertid framme i Nome efter en nödlandning på norra kusten av Sewardhalvön på grund av tjocka. Den 14 aug. lämnade de Nome klockan nio på kvällen och flygande över Beringshav, landade de tidigt följande morgon på ön Karaginski vid Kamtsjatka, en duktig nattflygning på över 1 600 km. Inte blev det mycken vila under semesterfärden, ty kl. 10 samma kväll fortsatte Lindberghs med Petropavlovsk på Kamtsjatka som mål. Efter fyra dagar fortsatte de därifrån och tänkte följa Kurilernas ökedja i ett till Nemuro på ön Yezo, den nordligaste av de japanska öarna och cirka 800 km. från Tokio. Dimman blev emellertid så svår, att de måste nödlända vid den obebodda ön Ketoijima bland Kurilerna och måste tillbringa en mindre angenäm natt i maskinen under det svåraste ovädret. Ett japanskt fiskefartyg upptäckte dem emellertid på morgonen och gav dem nödig hjälp, men Lindy kunde inte få motorn att starta i det svåra vädret, och inte heller var det någon lätt sak att handskas med motorn på den guppande maskinen. Ångaren bogserade därför flygplanet till ön Muroton, där det drogs upp på stranden och kunde få översyn.

Den 22 augusti voro de klara att fortsätta på nytt men måste på grund av ogenomtränglig tjocka gå ned på den lilla sjön Shana på ön Eturup. Senare på dagen lättade det något, och Lindberghs stucko då på nytt till väders men måste efter några timmars flygning ånyo gå ned på en sjö på ön Kunashiri. Det var den efterhängsna dimman, som åter stoppade deras frankonst till körsbärsblommornas land. Det började nu också se svårt ut för den ihärdige Charles, ty han hade endast bränsle kvar för en timmes flygning, men som väl var tog det endast 22 minuter att komma fram till Nemuro. Innan de gjorde sitt intåg i Japans huvudstad, vilade de ordentligt ut i Nemuro, och först den 26 augusti anlände de till Tokio, där de hyllades frenetiskt av oerhörda människomassor. Från Washington hade de då använt en flygtid av 84 timmar och 5 minuter.

Den 17 september lämnade Lindberghs Japan och flögo över till Kina för att betrakta det oroliga landet från en högre synpunkt. De fingo emellertid annat att göra med sitt flygplan hos mongolerna än turista, ty svåra översvämningar härjade i landet, och folket var i oerhörd nöd. Charles använde nu i stället sin maskin i fjorton dagars tid till att flyga med läkare och medicin till de översvämmade områdena. När Charles och hans maka

forts.nästa sida

den 2 oktober skulle starta en dylik ambulansflygning på Yang-tsi-kiang för att flyga in över Wuhandistriktet blevo de utsatta för ett allvarligt missöde. Själva starten från floden gick lyckligt och maskinen var på några meters höjd uppe i en hastighet av 160 km. i timmen då motorn plötsligt stannade. Lindbergh försökte omedelbart göra en nödlandning men nedslaget mot vattnet blev så kraftigt att maskinen slog runt. Lindbergh och hans fru kastades därvid i en vid bäge ur maskinen ut i floden, men besättningen på det i närheten liggande engelska hangarfartyget "Hermes" hade observerat olyckan och satte genast ut båtar och lyckades dra flygarpåret upp ur det gula vattnet. Flygplanet räddades även ombord på "Hermes" och fördes till Shanghai för reparation.

I väntan på denna nådde emellertid det sorgliga budskapet Lindbergh, att hans svärfar hastigt avlidit den 5 oktober, varför flygarpåret omedelbart tog båt hem till U.S.A. Under år 1932 företogo Lindberghs ingen gemensam långflygning, ty makarna drabbades det året av den sorgliga händelsen med deras lilla gosses bortrövande och mördande, som totalt nedbröto dem.

Sedan en del år tillbaka har Lindbergh varit anställd som sakkunnig rådgivare i det stora amerikanska luftfartsbolaget Pan American Airways och det var för att rekognoscera möjligheterna av en transatlantisk flygrutt via Grönland och Island till Europa, som han med fru startade från New York den 8 juli 1933. De flögo fortfarande sin Lockheed Sirius och i den omfattande utrustningen ingick även proviant för en månad, ett tält, ett gevär, fiskegrejor och en gummbåt. Färden gick i kortare etapper, då det gällde rekognoscering av lämpliga landningsplatser, över Newfoundland och upp utmed Labradorkusten till Grönland, där vi i början av augusti finna flygherrskapet i Godthaab på västkusten. Deras maskin beundrades oerhört av eskimåerna, som döpte densamma till "Tingmissartog", som betyder :den flygande anden". Den 4 augusti företogs en flygning över till östkusten, där "Tingmissartog" landade vid danska grönländsforskaren Lauge Kochs flygbas vid Ellaön. Här ägnade Lindbergh en veckas samarbete med den danska expeditionen för att söka efter landningsplatser för stora flygbåtar.

Småningom gick färden vidare till Island, där Charles stannade i Reykjavik några dagar men även passade på att bese andra delar av ön. Lindbergh hade hela tiden hållit Europa i ovisshet om sina planer, men nu började man hoppas, att han ändock skulle visa sig i sina fäders land. Så blev ju också fallet, och sedan köpenhamnarna hälsat honom välkommen den 26 augusti, anlände "Tingmissartog" till andra flygkårens station vid Hägernäs den 4 september. Besöket i Sverige blev av rätt så lång tid, hela fjorton dagar, eftersom Lindbergh ville få tillfälle att resa i landet samt besöka bl.a. sin fädernegård i Skåne och sina släktingar på olika håll därstädes. Den 19 september kuskade Lindberghs sedan från Karlskrona till Helsingfors och vidare in i Ryssland till Leningrad och Moskva och därifrån till Reval. Från sistnämnda stad tog flygarpåret ett stort hopp över till Oslo och efter några dagars vistelse i Norge flögo de till England och kuskade runt de brittiska öarna, varefter Paris, Amsterdam, Genève och Santander i Spanien i tur och ordning fingo flyktiga visiter av det celebra flygherrskapet. Under den fortsatta färden från Santander till Lissabon tvingade tjocka dem till en nödlandning, som väckte stor oro men var av ofarlig beskaffenhet. Den 21 november lämnade makarna Lindbergh Lissabon och landade senare samma dag i Horta på Azorerna. Man trodde nu allmänt att Lindy skulle från Azorerna sticka över Atlanten till Bermudasöarna och hem till New York men, den överraskningarnas man som han alltid varit, flög han i stället till Kanarieöarna och därifrån till Villa Cisneros på Afrikas västkust. Ännu en gång stack han ut över Atlanten för att rekognoscera landningsplatserna vid Kap Verde-öarna och när detta var gjort blev Bathurst i Gambia på afrikanska västkusten sista landningsplatsen innan "hoppet" över Sydatlanten till Natal i Brasilien ägde rum den 6 december. Överfärden tog endast 13 timmar och 55 minuter i anspråk.

Efter kortare mellanlandningar i Manáos vid Amazonfloden i Brasilien, Port of Spain på Trinidad och Miami i Florida anlände flygarpåret slutligen den 19 december till North Beach på Long Island utanför New York. De hade därmed fullbordat en fem månaders rund - flygning utan något som helst missöde, varunder icke mindre än 31 länder besökts och Atlanten krossats tvenne gånger.

