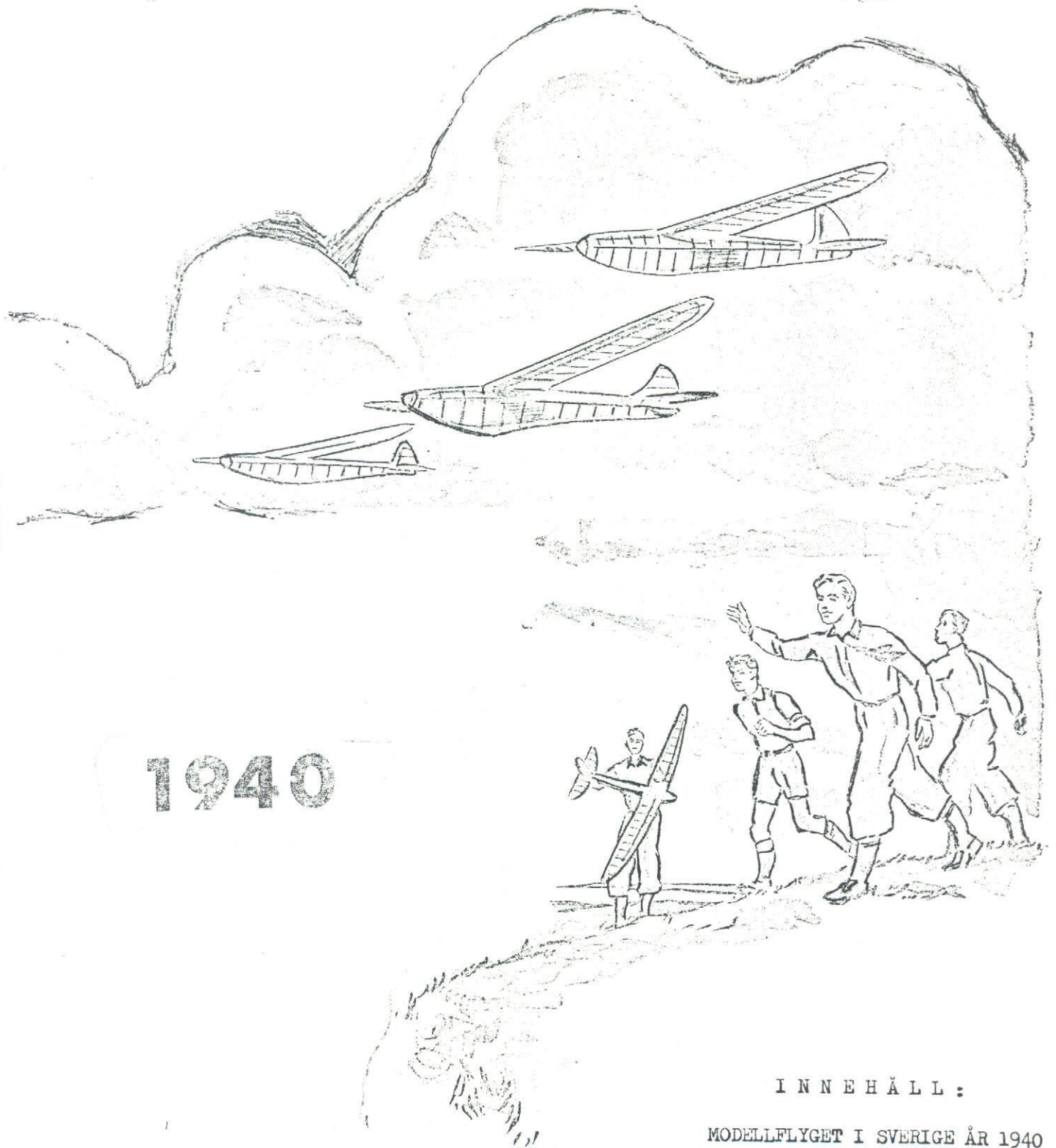


"OLDTIMER"

Specialtidskrift för modellflygare



1940

INNEHÅLL:

MODELLFLYGET I SVERIGE ÅR 1940

40-talets svenska G-modeller

En norsk och en dansk F-modell

CHARLES E. KINGSFORD-SMITH

"OLDTIMERTÄVLINGEN" 1976

Nr 2. 1976

"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 är glädjande att den amerikanska tidskriften "Model Builder" har uppmärksammat "Oldtimer". I februari-numret av tidskriften uttalar sig John Pond mycket positivt om vår tidning och ger en resumé över svenskt modellflyg. Artikeln illustreras med ett antal foton. "Sveriges Wakefield-lag 1937" Sune Starks ännu bevarade Wakefield -37, Ove Pettersson startande "Humlan" vid fjolårets "Oldtimer-tävling" och Nils-Olof Gustavsson med hustru Ingrid förberedande start av hans vinnande "Korda".

att det är sorgligt att vi knappast kan räkna med att få någon mer Pirellisnodd av gammal god kvalitet. Enligt ett brev från Laurie Barr, känd inomhusflygare från England, beror bristen på att det bruna stoff som tidigare ingick i gummisnodden var cancerframkallande ! Jaha, då återstår bara svaret på frågan "Hur gammal blir en Wakefield-flygare ?"

Ändrad dag för Oldtimer-tävlingen

På grund av flera samverkande orsaker kommer årets "Oldtimer-tävling" att framflyttas till den 12 september.

Den tidigare aviserade week-enden 28-29 augusti kan ej utnyttjas, då Flygvapnet håller en stor uppvisning i Linköping. Vilken oldtimerflygare vill väl missa en sådan godbit ?

Dessutom har redaktören i en av sina nutida sysslor, inomhusflyg, blivit utsedd att representera Sverige vid V.M. i England just den helgen.

Så är vi också litet osäkra på hur mycket segelflygaktivitet som pågår på det förkrympta Gustavsviksfältet och inte heller är vi säkra på att skörden är bärgad från de besädda partierna av fältet.

Men vi ses väl den 12 september ?

Omslaget

är lånat flera gånger om ! Ursprunget är ett foto taget 1940 på Garderhøj, Eremitaggen, Själland, Danmark. Bilden visar tre modeller - "Pluto", "F.J.6" och "S.W.B.43" De tre flygarna på fotot, som återfinnes i boken "Modelflyvesport" är Erik och Ole Holten från klubben "Cirrus" i Holte samt Sven Wiel Bang, Odense.

Fotot har legat till grund för en teckning som ingick i en annons för "Intava" i den danska tidskriften "Flyv. nr 4. 1942. Tidningen är utlånad av Jørgen M. Larsen.

Nya och gamla medlemmar

Carl-Gustav Ahremark, Valkebogatan 18 B, 582 47 Linköping

Bengt Blomberg, Oscarsgatan 22, 602 37 Norrköping

Fredrik Blomqvist, Långtorpsvägen 42, 603 65 Norrköping

Gunnar Rydergren, Rimbogränd 14, 194 00 Upplands Väsby

Bengt Svensson, Idrottsvägen 8, 185 00 Vaxholm

Inge Ahlin, Swederusgatan 11, 733 00 Sala

Rune Johansson, Annelundsgatan 6, 605 90 Norrköping

Ulf Marksten, Högbovägen 1R, 222 31 Lund

Roland Sundqvist, Norr Mälarstrand 60, 112 35 Stockholm

MODELLFLYGGET I SVERIGE

1940

En sommar som den 1940 hade det svenska modellflyget aldrig upplevat sedan genombrottet. Ingen tävling om Nordiska pokalen, ingen Wakefieldtävling och sorgligast av allt : ingen FIB-tävling. Att just denna tävling inställdes föreföll underligt. Sverige var ju inte indraget i kriget och allt som kunde stärka samhörigheten borde ju ha fått komma till stånd. Men det var inte lätt i inkallelsetider att få en stor organisation att fungera.



"Vingarna" försökte hålla igång. Mest blev det dock klubbävlingar. En sådan hölls söndagen den 17 juli, som blev en rekordslagningsävling med mycket termik. Mest uppmärksammades Bertil Lindell, som med sin "75:a" nådde tiden 33.42. Modellen låg och kretsade i kanten av ett cumulusmoln. Efter dryga halvtimmen försvann dock planet in i molnet.

Stockholmsklubben hade haft svårigheter med att skaffa en klubblokal. Ulf Hallvig, energisk medlem, hade sparat en fin lokal, men hyran var för hög för klubbkassan. I nödens stund uppträdde Stockholms stad som räddande ängel ! Motprestation för en gratis lokal var att klubben åtog sig instruktörsjobb i den skola, där lokalen fanns!

Gärdet var förvandlat med hänsyn till krisläget till militära övningsområden, varför ett flertal "Vingar" uppnådde en otrolig färdighet att passera taggtrådshinder, skyttegravar m.m.

Nya rekord

Den flitige Ulf Hallvig passade under sommaren på att sätta en hel rad nya rekord:

Grupp M. Klass C 1	2 min 45 sek	28 juli
" " A 2	5 min 05 sek	4 aug.
" " B 1	3 min 17 sek	4 aug.

Dagbok för modellflygare

K.S.A.K. utgav på initiativ av "Vingarna" en bygg-och flygdagbok för modellflygare. En sektion i boken upptog data om byggda modeller medan det största utrymmet ägnades åt flygdagboken, där uppgifter om modell, väderlek, startmetod, uppvriddningsvarv och flygtid var de väsentliga uppgifterna. Priset 35 öre motsvarade kostnaden för t.ex. en tidning av "Flygnings" format.

Modellflyg i skolan ?

Bertil Florman framförde i en ledare i "Flygning" en förhoppning att våra skolmyndigheter skulle införa modellflygning, som ett obligatoriskt ämne i skolan. Intresserade lärare hade redan med framgång infört modellbygge i skolslöjden. För att nå verkligt goda resultat krävs att god och omdömesgill ledning och undervisning står

S.M. i 15 sekundmeter 8 sept. 1940

Linköpingseskadern satsade för fullt på att göra sitt S.M. till en stor tävling. Över hela staden hade man affischerat, man hade inbjudit pressfolk och filmfotografer. För invigning svarade chefen för Östgöta flygflottilj, Gösta von Porat, till funktionärer hade man kallat flera experter, så skötte t.ex. folkskollärare Rönne tidtagningen, och sist men mest av alla, "Pappa" Stark var tävlingsledare.

På grund av det miserabla vädret, pinande blåst i 12 - 15 m/sek, var det svårt att få grepp om tävlingen. "Pappa" Stark måste ändra periodindelningen, instruera här och där, vara den förenande länken mellan startplatserna och inte minst passa på att ge ett tröstens ord till dem som kvaddat !

Elva klubbar med 134 modeller var anmälda, nu kom inte alla med i protokollet, då de aldrig hann göra några tävlingsstarter.

Tävlingen inleddes med att Arne Blomgren flög elegant med sin "75:a", tyvärr försvann modellen in över Linköping, då I 4:s övningsfält inte räckte till. Tiden blev bara 3 min. Flera andra flög också bort t.ex. Åke Roggentin, men han hade turen att få sin modell åter. Den hade då flugit över 6 kilometer.

I segelmodellklasserna visade LEN sin överlägsenhet. Deras tunga modeller klarade bäst det hårda vädret. Den förnämligaste insatsen gjorde Sigurd Isacson, som trots flera veckors nattvak och organisationsarbete lyckades vinna SC Mästarklass, och blev 3:a i klass MA.

"Vingarna" vann lagtävlingen och kunde hemföra den eftersträvade, av skådespelaren Adolf Jahr, skänkta trofén.

Prisutdelning hölls på Frimurarhotellet. Fabr. Stark och fru Isacson skötte den. Linköpingseskaderns ledare Sigurd Isacson höll ett kort anförande och tackade alla, som hjälp till. S.M.-tävlingarna var ett av målen för årets arbete, nästa mål var bildandet av Östergötlands modellflygförbund. Så hurrades för LEN och skarorna skingrades för hemfärd.

Resultat

M.A. Mästare		S.A. Mästare	
1. Arne Blomgren, Vingarna	160,6 sek	1. Sven Witt, LEN	60,2 sek
2. Gunnar Magnusson, Vingarna	140	2. Olle Rådström, Nyköping	47,5
3. Sigurd Isacson, LEN	73,3		
M.A. Allmän		S.A. Allmän	
1. Per Sundström, Vingarna	58,4 sek	1. Sune Vallman, Nyköping	49,9 sek
2. Ingvar Melin, Enköping	51,8	2. Claes Ringh, LEN	15,8
3. Lennart Sundström, Vingarna	50,5		
M.B. Mästare		S.B. Allmän	
1. Bengt Blomgren, Vingarna	114,4 sek	1. Anders Segerström, Vingarna	65,1 sek
2. Sven Witt, LEN	46,2	2. Sven Hjelmerus, LEN	52,4
M.B. Allmän		S.C. Allmän	
1. Åke Westerlund, Borås	62,5 sek	1. Sven Hjelmerus, LEN	
2. Sven Hjelmerus, LEN	45,8		
M.W. Mästare		S.C. Mästare	
1. Åke Roggentin, Vingarna	93,0 sek	1. Sigurd Isacson, LEN	106,7 sek
2. Gunnar Magnusson, Vingarna	47,5	2. Sven Witt, LEN	60,9
		Lagtävling.	
		1. Vingarna, lag 1 (G.Ameen, A. och B. Blomgren)	
		2. Vingarna, lag 2	
		3. Kondoren, Nyköping	

FLER NYA REKORD

Följande tider noterades som svenska rekord vid Aeroklubbens modellflygkommittés sammanträde den 8 november 1940.

Klass SC :	Claes Ringh, LEN, Linköping	4.44,7
Klass MB :	Bertil Lindell, Vingarna Stockholm	33.42,9
Klass MB-2: (Vattenstart)	Sigurd Isacson, LEN.	1.01,6

Vingarnas klubbmästerskap

Vanligt modellflygväder, d.v.s. hård byig vind och regnskurar rådde, då ett 30-tal "Vingar" gjorde upp om mästerskapen på Bromma flygfält. I det hårda vädret förekom givetvis en hel del kvaddningar. Arne Blomgren, som fick se sitt plan singla ner, som ett höstlöv vid två tillfällen med bräckt vinge ansåg det var bäst att gå hem och bygga en vinge av plank. Tor Wiedling nådde i "75-klassen" 3 min. 13 sek och Arne Blomgren 3 min. 4 sek i segelmodellklassen.

Prislista:

Mästarklass. Motormodeller 75 cm.

1. Ulf Hallvig 65,1 s.
2. Bertil Lindell

Motormodeller över 75 cm.

1. Åke Roggentin 115,6 s.
2. Bengt Blomgren

Segelmodeller

1. Arne Blomgren 62,4 s.
2. Ulf Hallvig

Allmän klass. Motormodeller 75 cm.

1. Tor Wiedling 119,4 s.
2. Eugen Semitjov

Motormodeller över 75 cm.

1. Hans Schmitterlöw 100,4 s.
2. Gunnar Schröder

Segelmodeller 100 cm

1. Sverker Blom 41,6 s.
2. Lennart Sundström

Segelmodeller över 100 cm.

1. Gunnar Améen 83,2 s.

Avestatävlingen

Idealisk väderlek, perfekt organisation samt en kunnig speaker Bertil Bergman, gjorde Avestatävlingen till en fullträff. Tävlingen var både ett distriktsmästerskap för Dalarna och en nationell tävling med ett 40-tal deltagare från Örnsköldsvik i norr till Stockholm i söder.

Efter samling på Hotell Grand ställdes färden ut till Älvnäsfältet. Tävlingsplatsen var inhägnad, så att publiken, som uppskattades till över 700 personer, ej behövde störa modellflygarna.

Dagens bästa tid uppnåddes av Åke Roggentin med en genomsnittstid i MB av 2.50,4 medan Arne Blomgren hade 2.03,9 som bästa resultat i segelmodellklasserna.

Förutom de vanliga tidstävlingarna arrangerades också en hastighetstävling, där dock endast Ulf Hallvig kom till start. Hans gummimotordrivna modell nådde en hastighet av 81 km/tim. Banan 50 m flögs på 2,2 sek. I en riktningen blev tiden 2,2 sek i motsatt riktning 2,1 sek.

Efter tävlingen hölls middag på Hotell Grand och Avestaklubbens ordf.grosshandlare Malmberg förrättade prisutdelning.

Resultat:

Klass MAM:

1. Sigurd Larsson, Vingarna 1.59,8
2. Åke Roggentin, Vingarna 1.53,8

Klass MBM:

1. Åke Roggentin, Vingarna 2.50,4
2. Bengt Blomgren, Vingarna 2.34,2

Klass MAA:

1. Folke Gunnarsson, Bispberg 1.22,6
2. Evert Gidlund, Örnsköldsvik 1.14,7

Klass MBA:

1. Sverker Blom, Vingarna 1.46,6
2. Sven Erik Lundin, Avesta 1.41,5

Klass SAA:

1. Sverker Blom, Vingarna 1.18,2
2. Lennart Sundström, Vingarna 1.01,5

Klass SBA:

1. S. Elfegard, Avesta 1.17,3
2. Gösta Carle Hedemora 1.10,4

Klass SCA:

1. Magnus Rahmström, Hedemora 1.31,2

Klass SAM:

1. Arne Blomgren, Vingarna 2.03,9
2. Ulf Hallvig, Vingarna 0.50,3

GEFLEBYGDENS FLYGKLUBB

Modellflygsektionen glädde sig mycket åt en ny och bättre belysning i arbetslokalen och att modellflygprogrammet för hösten kompletterades med kurser i flaggsignalering, kartläsning och kompasslära!

Allt arbete i klubben planerades så, att medlemmarna trots kristiden med därtill hörande svårigheter skulle kunna bedriva ett arbete under mottot "Fram för Flyget"!

ÖSTGÖTAMÄSTERSKAPEN

Forts. "Modellflyget i Sverige"

Alla östgötaklubbarna var representerade vid mästerskapstävlingarna den 8 december i Norrköping. Ett 50-tal modeller kom från Linköping, Mjölby, Motala, Vadstena och Norrköping.

Tävlingen omfattade 2 motormodellklasser och 3 segelmodellklasser. Som väntat dominerade Linköpingseskadern hela tävlingen och dokumenterade sig som Östergötlands bästa. Bästa prestation utförde Sigurd Isacson, som vann klasserna MA och SC, belv 2:a i SA och erövrade hederspriset för dagens längsta flygtid.

Två kvinnliga deltagare ställde upp, det var visst ett svenskt rekord. Dittills hade någon enstaka flick sökt göra pojkarna äran stridig. De båda var Iris Almqvist och Maj-Britt Kinddal, bägge från Norrköping.

Det envisa snöblandade regnet bidrog till att hålla tiderna på en ganska låg nivå, men kämpaglöden var ej ta miste på under de 4 timmar tävlingen varade.

PRISLISTA FÖR Ö. M. I MODELLFLYGNING I NORRKÖPING DEN 8 DEC. 1940

Klass MA.

1. Sigurd Isacson, Linköping	41,7 s.
2. Hugo Djurström, Norrköping	32,2
3. Per Olof Persson, Norrköping	26,7
4. Folke Andersson, Mjölby	19,4

Klass MB.

1. Erik Gustafsson, Linköping	48,0
2. Sven Hjelmerus, Linköping	42,6
3. Frank Häger, Mjölby	41,3
4. Hugo Djurström, Norrköping	34,2
5. Per Olof Persson, Norrköping	32,4
6. Folke Andersson, Mjölby	31,4

Klass SA.

1. Claes Ringh, Vadstena	53,1
2. Sigurd Isacson, Linköping	49,9
3. Hans Hedlund, Motala	23,7

Klass SB.

1. Sven Hjelmerus, Linköping	59,3
2. L.G. Magnusson, Vadstena	46,2
3. Nils Nybom, Vadstena	33,8
4. Claes Ringh, Vadstena	26,1

Klass SC.

1. Sigurd Isacson, Linköping	1.14,2
2. Ingvar Gustavsson, Linköping	1.10,0
3. Lars Erik Ohlsson, Linköping	48,7
4. Sven Hjelmerus, Linköping	34,4

ÖSTERGÖTLANDS MODELLFLYGFÖRBUND BILDADES

I samband med östgötamästerskapen i modellflyg i Norrköping bildades den 8 december officiellt Östergötlands Modellflygförbund (ÖMF)

PROGRAMFÖRKLARING.

Östergötlands Modellflygförbund avser att förena de var för sig alltför små modellflygklubbarna inom landskapet, för att genom utbyta av gemensamma erfarenheter i praktiska och organisatoriska frågor öka deras styrka, samt att genom gemensamma ansträngningar möjliggöra kraftigare aktivitet.

VERKSAMHETSFÄLT.

1. Ekonomiskt och ideellt samarbete.
 - a) Gemensamma resor för tävlingsrepresentation.
2. Serietävlingar mellan ÖMF-klubbarna samt DM varje år.
3. Utbildande av dugliga instruktörer för modellflygarläger.
4. Kraftigare propaganda för modellflyget i hela landskapet.
 - a) Föredrag i de olika städerna med föregående flyguppvisning.
 - b) Propaganda i ortstidningarna, varvid förbundet ökar ifrågavarande klubbs auktoritet.

För denna verksamhet fordrades dock ett kapital, som ej fanns tillgängligt just då.

De starka namnen var Sigurd Isacson, som valdes till förbundsledare och Åke Ringh också från LEN, som utsågs till förbundets sekreterare. Dessutom utsågs ytterligare 4 klubbrepresentanter.

POÄNGJAKT OM MODELLFLYGMÄRKEN

De främsta placeringarna i tävlingen om Sven Wentzels priser för modellflygmärket 28 klubbar deltog i tävlingen. Järn- och bronsmärken gav 1 poäng. Silver 1,5 poäng och Guld 2 poäng.

1. Linköpingseskadern	21 järn, 12 brons, 9 silver, 5 guld	= 56,5 p.
2. Västerås Flygklubb	31 " 10 " 7 " -	= 51,5
3. Vingarna	15 " 4 " 6 " 1 "	= 34
4. Hjo Modell&Segelfl.kl.25	" - - -	= 25
5. Ö.Sörmlands Flvklubb 18	" 4 " 1 " -	= 23,5

Charles E. Kingsford Smith

Själva kunde de däremot konstatera att ett halvt dussin flygplan och ett par hundra infödningar voro på spaning efter dem. Men ingen hittade den plats, cirka 50 kilometer från missionsstationen Fort George på Australiens nordvästra kust, där de fyra flygarna långsamt gingo hungersdöden till mötes.

De blevo svagare för var dag och den minsta kraftansträngning åstadkom svimmingsanfall. Dysniqlarna blevo allt svårare att anträffa och vattenpölarne förvandlades till lervälling. De ledo ohyggligt av hungerplågor och började fantisera om de underbaraste rätter. Men då kom räddningen på trettonde dagen sedan de flugit vilse i natten för att leta efter Wyndham. Klockan tio på förmiddagen den 12 april hörde de åter motorsurr i luften, men det ingav dem föga hopp och Ulm, som inte kunde höra maskinen, sade:

"Det tjänar ingenting till att hoppas. Den flyger i alla fall förbi liksom de andra!"

Men det gjorde inte kaptten Holden med sitt flygplan "Canberra", ty han hade upptäckt röken från signalelden och styrde på låg höjd fram mot "Southern Cross". Han kretsade över en timme över de nödställda och nedkastade med fallskärm fyra paket med livsmedel. Till slut nedsläppte han en hälsning, förklarande att han skulle återkomma redan nästa dag med mera föda och hjälp till maskinen. Då satte sig "Southern Cross" besättning ner och började äta på allvar. De gjorde sitt bästa för att inte föräta sig den första dagen men ändå befanns det att de konsumerat sex burkar konserverat kött, druckit fyra burkar mjölk och kaffe, dessutom gjort slut på två buteljer köttextrakt och åtskilligt med choklad, russin och marmelad, innan de lade sig att sova med fortfarande hungriga magar.

Dagen därpå anlände flera maskiner till platsen med mat, kläder och bensin och efter ett par dagar kunde "Southern Cross" åter lyfta från mangroveträsket med en besättning, som kände sig lycklig över att så pass lindrigt ha sluppit undan det vådliga äventyret. Vårre gick det då för ett par av undsättningsmaskinerna. Den 11 april förolyckades sålunda ett militärflygplan vid Tennants Creek under spaningsarbetet, men besättningen förblev oskadad. Två dagar tidigare hade emellertid ett annat flygplan, "Kookaburra", med flygarna Keith Anderson och Hitchcock ombord startat från Alice Springs för att över det australiska ökenområdet spana efter "Southern Cross". De försvunno emellertid själva i öknen och först den 20 april upptäckte militärflygaren Brain på spaningsflygning över nordvästra Australien, cirka 400 miles från den plats där "Southern Cross" anträffades, liket av en man liggande under ena vingen av flygplanet "Kookaburra". Löjtnant Brain flög till Alice Springs och rapporterade upptäckten samt återvände till fyndplatsen i sällskap med fyra andra militärplan. Det befanns då att flygplanet var oskadat och att mannen som låg därunder var Keith Anderson. I närheten upptäckte man även det halvt begravda liket av Hitchcock. Denne hade tydligen först omkommit av svält och törst, då inget ätbart eller vatten fanns i närheten, och Anderson hade då försökt begrava kamraten men ej haft krafter att fullborda detta utan krupit tillbaka till maskinen, där han själv dukat under.

Händelsen erinrar om nordpolsdramat med luftskeppet "Italia", så till vida som Keith Anderson var Kingsford-Smiths rival och instämt denne för att erhålla andel i förtjänsten på Stillehavsflygningen och andel i själva flygplanet. Så fort meddelandet om dess förmodade strandning ingick, anmälde Anderson och hans kamrat sig som frivilliga för efterspanande av de förolyckade, på samma sätt som Amundsen trots sin tvist med Nobile begav sig ut att söka "Italia" i Ishavet.

Det dröjde emellertid inte länge förrän Kingsford-Smith gjorde om sitt rekordförsök till England, men denna gång gick det bättre. Andra starten gick från Sydney den 25 juni samma år och på 22 timmar lyckades han flyga över den farofyllda australiska kontinenten och landade välbehållen i Derby. Med mellanlandningar i Rangoon, Kalkutta, Karachi, Bagdad, Athen och Rom nådde han efter endast 13 dagars restid London och hade därmed slagit Hinklers rekord. Men rekorden äro ej av samma klass, ty Hinkler använde endast ett litet sportflygplan. Men Smithy kunde likväl ståta med att ingen hade färdats snabbare än han över dessa kontinenter

Den djärve Stillahavsflygaren hade alltså kommit så långt som till England och med den trefaldiga erfarenhet han förskaffat sig under Pacificflygningen skulle väl "pölen" vara en lätt sak att klara av. Smithy tog emellertid sin sak lugnt, och inte förrän 1930 beslöt han sig för att fullborda Atlantflygningen. Redan i april var han emellertid över till Amerika för att förbereda ankomsten till Curtiss Wright-flygfältet vid Valley Stream, Long Island, och hade då "Southern Cross" liggande på Irland för start längre fram på sommaren. Han underhandlade därvid även med Vacuum Oil Company om en eventuell tankning i luften, om bensinen ej skulle räcka fram till målet i New York.

Klockan fem på midsommardagens morgon 1930 startade så Kingsford-Smith sin Atlantflygning från Portmarnock-aerodromen vid Dublin. Som följeslagare denna gång hade han navigatören kapten Saul, hjälppiloten Evert van Dyke och radiotelegrafisten John W. Stannage. De meteorologiska förutsättningarna för ett lyckligt genomförande av Atlantfärden voro från början synnerligen goda och den tungt lastade maskinen lyfte ovanligt lätt. Ombord hade man med sig bränsle för 38 flygtimmar samt ett par små osänkbara gum-mibåtar. Som proviant medfördes blott ett par smörgåsar pr man samt fyra termosflaskor med kaffe.

Allt gick lyckligt och utan störningar ända tills de hunnit cirka 800 kilometer från den irländska kusten, men då kom den svåra dimman rullande över Atlantens vågor och insvepte allt i en ogenomtränglig tjocka. Tack vare "Southern Cross" utmärkta och starka radio kunde Stannage likväl "plocka in" massor av pejlingar, som hjälpte navigatören i hans kalkylerande av kursen. Men det var omöjligt att kunna se vindriktningen trots att Kingsford-Smith manövrerade maskinen från 50 till 6000 fots höjd för att komma ur dimbältet. Kapten Saul kunde därför ej beräkna avdriften men antog att vinden var sydvästlig, då den i själva verket var nordvästlig. Vid midnattstid började även kompasserna snurra och även andra instrument visade påverkan av de magnetiska störningar som förekomma på visst avstånd från Cape Race på Newfoundland och som även Bremen-flygarna och flera andra Atlantflygare haft så svår känning av. Det var som en ny upplevelse av den gamla sagan om "magnetberget" som drog allt av järn oemotståndligt till sig. Smithy flög sålunda nu i flera timmar helt i blindo utan att veta kursen eller avdriften, och bensinmätarna utvisade ett bränslefförråd för endast sex flygtimmar. Hade "Sydkorset" nu icke haft sin goda radioutrustning skulle Atlantflygningen utan tvivel ha slutat med en katastrof.

Slutligen fingo de två goda pejlingar från Bell Island och Cape Race, varigenom de kunde bestämma sin position till omkring 550 kilometer sydost om Cape Race. De hade då kommit hela 300 kilometer på sidan av den utstakade rutten och Kingsford-Smith insåg genast att det var omöjligt att nå det utsatta målet. De fingo tacka försynen om det knappa bränslefförrådet skulle klara dem till Newfoundland, och följaktligen satte de kurs dit. Äntligen lättade dimman och de fingo se den första skymten av västra halvklotet, och sedan de kretsat en stund över Grace Harbour gingo de ned på flygfältet i dess närhet. De hade då varit i luften i 30 timmar och 53 minuter med nerverna hela tiden på spänn och behövde därför vila ett slag, varför starten till New York uppsköts till morgonen därpå. Klockan halv sex voro de också i luften dagen därpå och vid halv åttatiden på kvällen landade "Southern Cross" på Roosevelt Field vid New York, där flygarna blevo lika hjärtligt välkomnade och hyllade, som Lindbergh på sin tid i Paris.

Sedan besättningen på "Southern Cross" varit med om en triumffärd enligt gammalt mönster upp över Broadway, där alla kontorsflickor och springpojkar tömde papperskorgarna, precis som de gjort när föregående års Atlantflygare mottagits, fortsatte Kingsford-Smith efter ett par dagar sin flygning till Kalifornien, där han landade den 4 juli vid Oakland intill San Francisco. Från denna plats hade han startat sin första färd med "Southern Cross" kring jordklotet och hade nu lyckligen uppnått utgångspunkten med samma maskin och därmed fullbordat sin flygning jorden runt. Han tänkte nu på en annan färd, bröllopfärden, och som ledsagarinnan på densamma väntade hemma i Australien, fick han bråttom med att taga båten hem till Europa den 23 juli.

Forts. i nästa nr.

INBJUDAN TILL OLDTIMERTÄVLINGEN 1976.

Modellflygklubben Nimbus, Kumla har härmed nöjet inbjuda till den årliga "Oldtimertävlingen". Tävlningen hålles på Örebro flygfält söndagen den 12 september 1976.

Tävlingsklasser:

<u>Gummimotormodeller</u>	<u>Segelmodeller</u>	<u>Förbränningsmotormodeller.</u>
konstruerade senast 31/12 1942	konstruerade senast 31/12 1946	E motorer upp till 10 cm ³ konstr. senast 31/12 1942
A2 0 - 50 cm spännvidd	S1 0 - 100 cm spännvidd	F motorer upp till 2,5 cm ³ konstr. 1943 - 1947
B2 50 - 75 cm "-	S2 100 - 150 cm "-	.020 - förminskade kopior med motorer högst .020 cu.in.
C2 75 -100 cm "-	S3 150 - 250 cm "-	Konstr. senast 31/12 1942.
D Wakefield 1928-1942		
Vintage "- 1943-1952		

Dessutom flyger vi "Sleek Streek" och "Handluns".

Tävlingsregler:

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

Tävlingstid:

12/9 kl 9.00	Samling
kl 9.30	Tävling med oldtimers, tre starter.
kl 14.00	Tävling med "Sleek Streek"
kl 15.00	ca Prisutdelning

Startavgifter:

En klass	15:-
Två eller flera klasser	20:-
Enbart HKG	4:-
Sleek Streek	= byggsatspriset.

Anmälningar:

Anmälningar sändes poststämplade senast 1 sept. till "Modellflygklubben Nimbus", c/o Olle Blomberg, Bo, 690 70 PÅLSBODA. Postgiro nr 28 07 21 - 2 .

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

Hjärtligt välkomna !

MFK NIMBUS
Kumla


POSTTÄVLINGEN

Du glömmet väl inte bort sommarens posttävling ? Flyg när du vill innan juli månad har gått ut. Klasser som ovan, tre starter. För motormodeller krävs ej markstart. Sänd in dina resultat senast den 15 augusti. Uppge namn på din tidtagare och bifoga ett foto på modellerna.

Passa på att trimma dina modeller till den stora oldtimertävlingen! OBS ! Det gäller tre starter i följd ! Om du flyger flera starter får du ta de tre bästa som kommer i direkt följd !

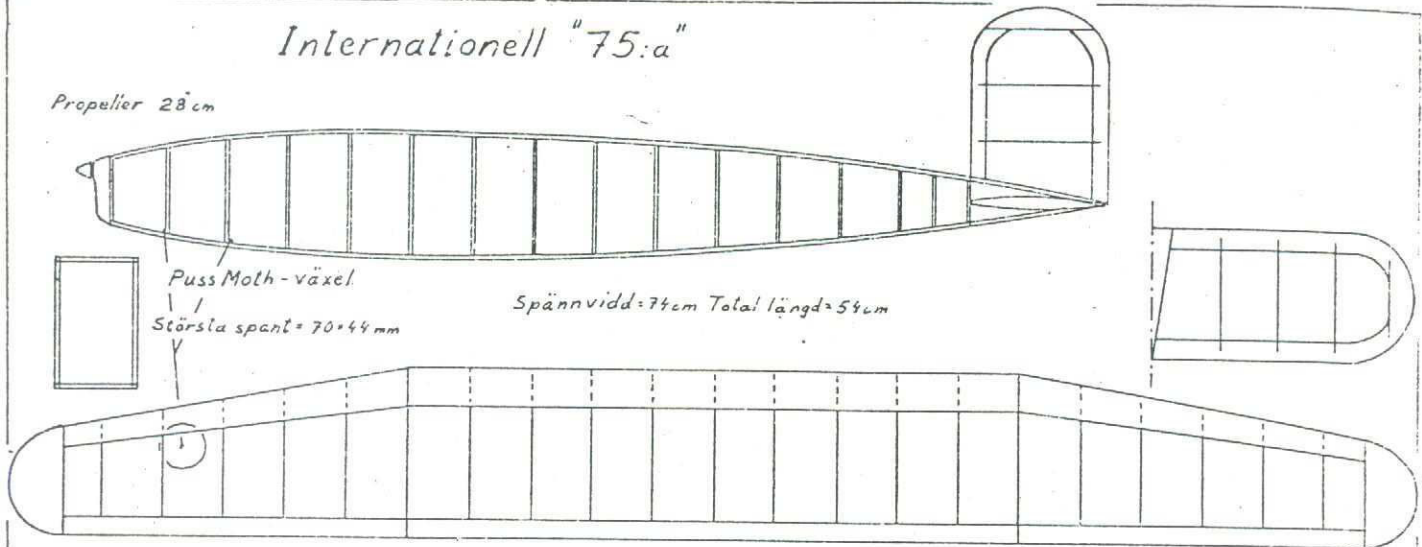
Sänd in resultaten till : Oldtimer - S.-O.Lindén Hovstavägen 15,
703 63 Örebro.

Som vanligt blir det några enkla priser !



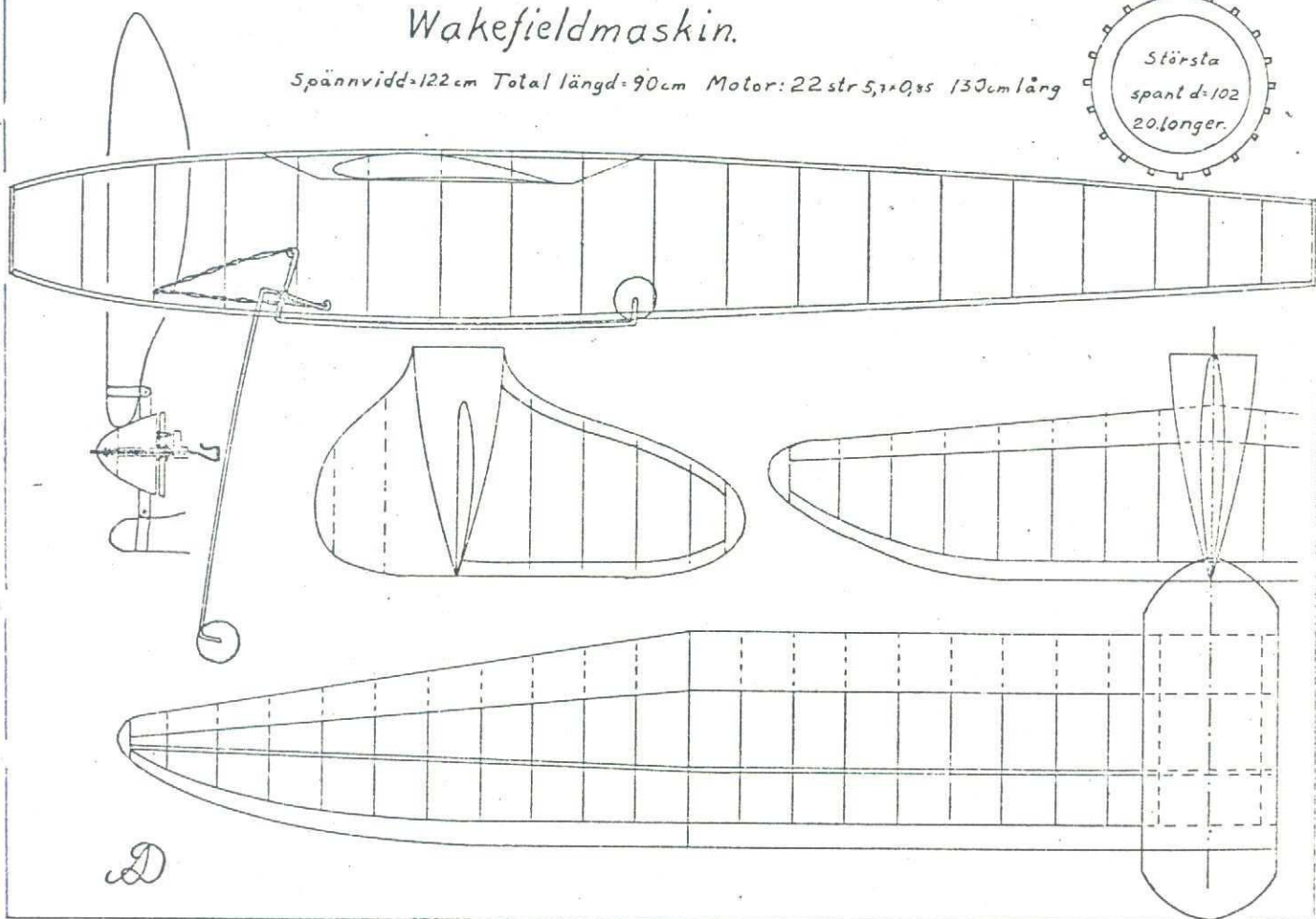
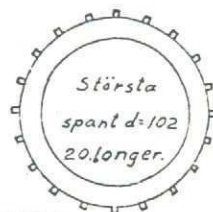
Internationell "75:a"

Propeller 28 cm



Wakefieldmaskin.

Spännvidd = 122 cm Total längd = 90 cm Motor: 22 str 5,7 x 0,85 130 cm lång



FÖRSLAG till ett par TÄVLINGSMODELLER

dellen är 20 cm. Propellern bör helst köpas färdig samt omarbetas för FROG-växeln. För att få frigång på växeln måste en liten bit pianotråd, som skall uppfånga frigången, fastlödas vinkelrätt mot växelns mutter. Frigången limmas till propellern med japanpapper, som lindas runt propellern och frigången. Motorn består av 6 str. 0,85 x 4,7 mm gummi-snodd.

-Forts. på texten om "Volo Duplex" .

Konstruktioner av : Anders Deurell.

Dessa båda motormodeller tillkom, som inspiration för svenska modellflygare, så att de skulle sätta fart på nybyggen inför en planerad Nordisk Mästerskapstävling i februari 1940.

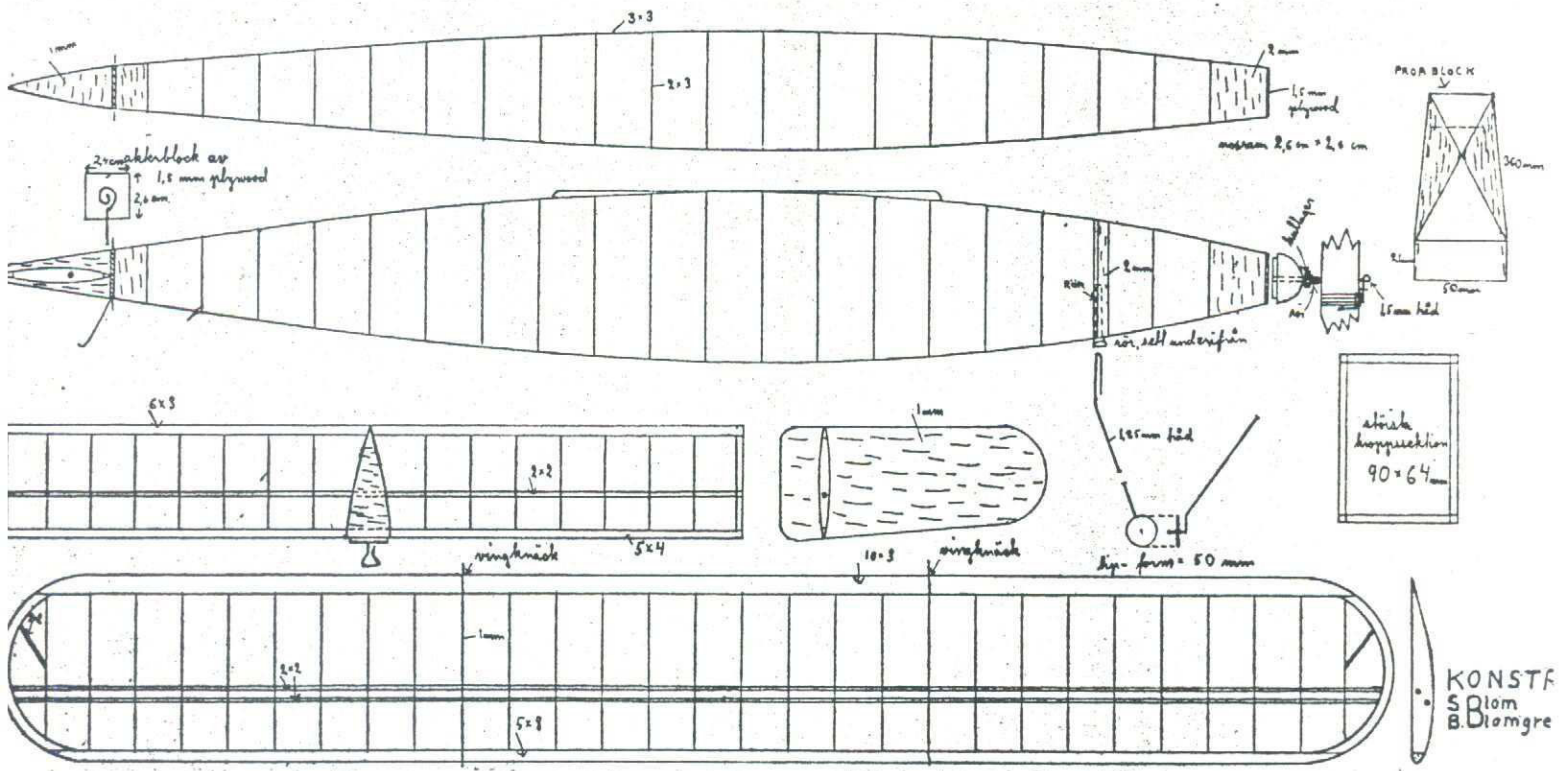
Vingarna hade omarbetat reglerna till det av ing. H. Vilén uppsatta priset, så att tre modeller skulle ingå i laget. En 75 cm int. motormodell en Wakefieldmodell och en segelmodell med spv. 100 - 250 cm enl. internationella regler.

Konstr. Henning Jönsson 1946

Data:

Vingens spv.	1100 mm
Kroppslängd	850 mm
Vikt	500 g
Vingbel.	28 g/dm ²
Motor	Mikro-Diesel
Stab.profil	SI 32506

En internationell "75:a"



INTERNATIONELL "75:a"

konstruktion av Sverker Blom och Bengt Blomgren.

Teknik för alla nr 23 1940

Modellen var konstruerad enl. F.A.I:s dåvarande int. regler som föreskrev att ytan av kroppens största tvärsnitt skall vara $L \times L$, där L är kroppens 100

totala längd, stabilisatorns yta ej får överstiga 33 % av vingytan samt att vingbelastningen måste vara 15 g/dm^2 , varför minimivikten i detta fall måste bli 110 g.

Modellens data:

Kropp. Största längd	730 mm
Kroppsstomme	680 mm
Största höjd	90 mm
Största bredd	64 mm
Vinge. Spännvidd	750 mm
Korda	100 mm
Stab. Spännvidd	400 mm
Korda	60 mm
Fenor. Höjd	142 mm
Bredd, max	62 mm
" ,min	52 mm
Propeller. Diam.	360 mm

"STRATOSPHERE"

konstruktion av Tor Wiedling

Data:

Spännvidd	742 mm
Största vingdjup	105 mm
Vingyta, approx.	725 cm^2
Längd	725 mm
Kroppens tvärsnitt	28 cm^2
Stabilisatorns spv.	330 mm
Stab. största djup	70 mm
Fenans höjd	198 mm
Propellerns diameter	360 mm
Gummimotor 8 str.	6,4 mm
Vikt ca	75 g

"TERRA MARIQUE"

konstruktion av Ulf Hallvig

Data:

Spännvidd	750 mm
Största vingdjup	100 mm
Kroppslängd	640 mm
Stabilisatorns spv.	340 mm
Propellerns diam.	280 mm
Vingprofil	Clark Y
Gummimotor	8 str. 6,4 mm
Modellen är avsedd att kunna starta från såväl land som vatten.	