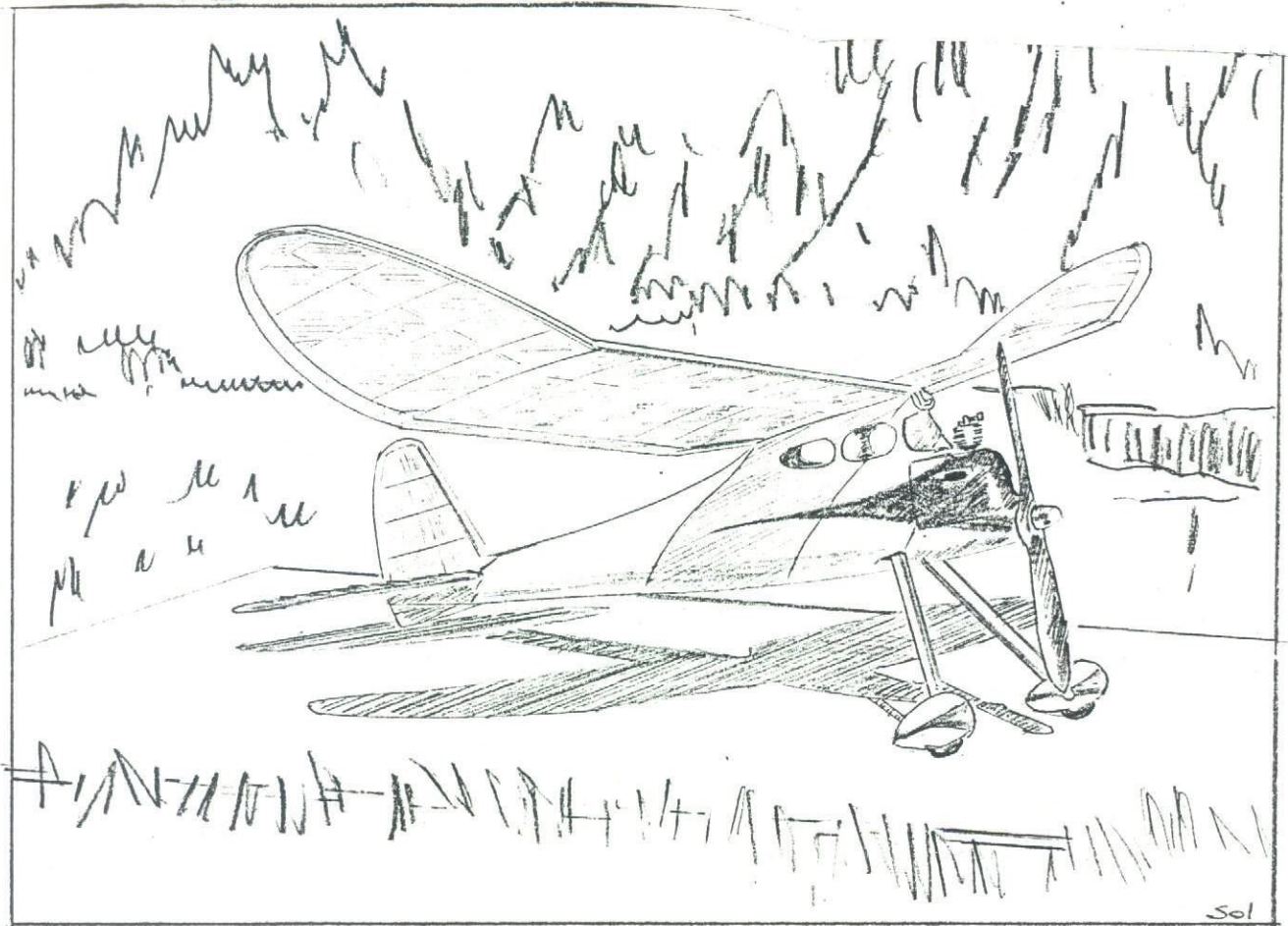


"OLDTIMER"

Specialtidskrift för modellflygare



INNEHÅLL:

MODELLFLYGET I SVERIGE 1940-41

INTERVJU MED KARL-ERIK LANDEGREN

KARL-ERIK LANDEGRENS MODELLER

"OLDTIMERTÄVLINGEN" 1976

CHARLES E. KINGSFORD-SMITH

Nr 3 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 antalet klasser i "Oldtimer-tävlingen" blivit för många, men
 - att det finns så många trevliga "Oldtimer-modeller" att bygga
- Vilka klasser ska vi kunna stryka till nästa år? Ge Din syn på det här problemet!
- att det behövs material för de fortsatta numren av "Oldtimer" - en redaktör är ej bättre än de artiklar han kan publicera!
- Vad som behövs är t.ex. berättelser om Dig själv, hur Du började, vad Du har byggt, tävlingar Du minns o.s.v. Berätta gärna på ett kassetband - Du ska få det tillbaka!

OLDTIMER-SÄLLSKAPET

Genom den publicitet "Oldtimer" har fått i utländska tidskrifter har sällskapet utökats med ännu ett par långväga medlemmar. Vi hälsar dem liksom den nye och den återkomne svenske medlemmen välkomna!

Devon Sutcliffe, 11 Canterbury St., Karori, Wellington 5
New Zealand.

Dave Linstrum, Box 2288, Dhahran, Saudi Arabia

Rolf Astervik, Nygatan 73A, 803 50 Gävle

Sven Ohlsson, Nypongången 9, 611 00 Nyköping

PRENUMERATION

Ett inbetalningskort bifogas, så att Du kan förnya prenumerationen för år 1977. Medlemskort medföljer Nr 1.

Utgivningen beräknas bli som tidigare april, juli och oktober.

Priset är kr 13:50, som kan inbetalas på postgiro 55 09 16 - 1.

POSTTÄFLINGEN

Ett enda resultat inkom till den 15 augusti! Den tappra kämpan är:

Kurt Kaspersson, Engelbrektsgratan 16, 432 00 Varberg. Se brev!

Vi applåderar honom och hoppas att han kommer igen, liksom resten av de trogna oldtimerflygarna. Vi tar förnyade tag i början av 1977.



MODELLFLYGGET

I SVERIGE

1940

Ytterligare material har framkommit, som kan belysa modellflygets utveckling under 1940-talet. Denna artikel blir därför en komplettering av den föregående.

Saknar Du vissa inslag i denna rapsodiska artikelserie; det kan röra sig om lokala tävlingar i vilka Du själv deltagit, modellritningar som Du själv har, tekniska tips som publicerades i någon skrift på 40-talet, så hör av Dig. Allt, som kan redovisas om hur svenskt modellflyg vuxit fram är av intresse.

Triangelmatch i Dalarna

Den 26 mars utkämpades en triangelmatch i St. Skedvi, Dalarna. Deltagande klubbar var Kungsörnen, Hofors, Höken, Långshyttan, och Eskadern, St. Skedvi. Trots hård vind uppnåddes goda resultat. Segrare i de olika klasserna blev:

Klass A. Olle Höglund, Eskadern	1.15
B. Folke Gunnarsson, Eskadern	1.19
C. Gotthard Hedvall, Kungsörnen	1.30
D. Gotthard Hedvall, Kungsörnen	1.50

Gästriklands Modellflygförbund

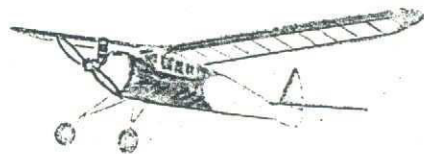
Vid ett sammanträde på Jernvallen i Sandviken den 7 april mellan representanter för flygklubbarna i Sandviken, Hofors och Storvik enades man om att bilda Gästriklands Modellflygförbund. Styrelsen fick följande sammansättning: ordf. Gotthard Hedvall, Hofors, v. ordf. K.O. Fors, Storvik, sekr. Gert Lövblom, Sandviken och kassör A.E. Nilsson, Sandviken. Förbundet skall arrangera gästrikemästerskap och en landskapstävling mellan Gästrikland - Dalarna.

Skånsk aktivitet

En nykonstruktion av Sven Truedsson presenterades i fackpressen. Byggnadsmaterialet är till största delen balsa. Vinge och stjärtplan är försedda med torsionsnäsa av 1 mm balsa, i övriget klädda med siden. Kroppen är klädd med 1 mm balsa, varigenom den blir synnerligen stark. För att underlätta transporter bygges vingen i två halvor, vilka lätt kan monteras. Modellen har en spännvidd av 187 cm, längd 130 cm, medelvingdjup 25 cm. Flygvikten 1,4 kg med motor och batteri. Modellen är avsedd att flygas med en motor på 1/5 hk. Originalen har en GP-motor.

"GP-SPECIAL" Svensk bensinmotormodell av modern och lättbyggd konstruktion. Spv. 187 cm. Lgd. 130 cm. Flygvikt 1,4 kg. Lämplig motorstyrka 1/5 hkr. "GP-motorn", stora modellen, rekommenderas.

BYGGSATS innehållande allt för bygget erforderligt material, även lim och siden, arbetsbeskrivning samt ritn. i full skala, men ej ajut eller noz. Pris pr. kompl. sats Kr 28:75. Erbjud ritning Kr. 4:75



E. Truedsson Modellflygindustri, Malmö 9

I samband med en medborgarfest i Ystad passade Ystads modellflygklubb på att under tre dagar anordna en modellplansutställning. Ett hundratal modeller hade anskaffats från olika delar av Skåne. Tor Hermond, Gärnäs bidrog med 17 modeller! Utställningen besöktes av ca 200 personer.

Limhamns modellflygklubb anslöt sig till Aeroklubben i Skåne, som på så vis fick en sektion för modellflyg.

Skånska tävlingar 1940

Den 15 september anordnade Limhamns modellflygklubb och Flygtidningen en tävling i Sibbarp, Limhamn. Fint väder och god stämning rådde. Ett 50-tal modeller startade.

Resultat: Skolklassen, deltagare upp till 15 år:

1. Inge Nilsson 31,8 s.
2. Bo Lundkvist, Limhamn 23,9 s.
3. Lennart Hansson 23,2 s. - Obs ! Nu "Oldtimermedlem" !

Motormodeller -75 cm.

1. Malte Mårtensson, Eslöv 1.13,9
2. Bertil Eliasson, 0.55,8
3. Allan Dahl, Eslöv 0.46,3

Motormodeller 75 - 150 cm

1. Åke Berg, Kristianstad 1.17,7
2. Hans Nilsson, -"- 1.03,2
3. Gunnar Rahm, Eslöv 1.01,0

Segelmodeller: 1. Ch. Birch-Iensen, Malmö 0.45,9 s. 2. Bertil Olsson, 0.29,4 s.
3. Ingvar Möller, 0.20,9

På Eslövs flygfält hölls söndagen den 27 oktober en tävling med 80 startande.

Segrare blev: Klass A1 - stavmodeller 50 cm.

1. Malte Mårtensson, Eslöv 52,8 s.

Klass B2 -kroppsmodeller 75 cm.

1. Terje Larsson, Malmö 1.00,7 s.

Klass D -kroppsmodeller 100 cm

1. Allan Dahl, Trollenäs 1.22,7 s.

Klass S2-segelmodeller över 100 cm.

Klass B1- stavmodeller 75 cm.

1. Malte Mårtensson, Eslöv 43,9 s.

Klass C2-kroppsmodeller 100 cm.

1. Sven Truedsson, Malmö 1.34,5 s.

Klass S1-segelmodeller 100 cm

1. K.E. Andersson, Eslöv 1.27,5 s.

1. Göte Fabiansson, Ystad 1.26,4 s.

Kristianstads flygklubbs modellsektion anordnade söndagen den 17 november en tävling med deltagare från flera skåneklubbar. Vädret var s.k. typiskt modellflygväder, dvs halv storm och dålig sikt !

Segrare i klass A1. Malte Mårtensson, Eslöv 44,1 s.

B1. Malte Mårtensson, Eslöv 39,9 s.

B2. Gunnar Persson, Bjuv 59,3 s.

B3. Å. Berg, Kristianstad 1.09,6

C1. Bertil Olsson, Eslöv 46,5 s.

C2. Ove Olsson, Eslöv 23,6 s.

Forts. nästa nr



Varberg 7/8 - 76

"Oldtimer" posttävlingen.

Det blåste ganska mycket för "Akka" av Blomgren 1937, det var fredagen den 9 juli. Min syster Helfrid agerade tidtagare och jag vred upp nästan så mycket jag vågade. Det blev 34 sek. Jag ökade varvet, och tiden till 58 sek. Tog ännu några varv och drillens räkneverk visade något över 500 varv, men ack, tiden blev nu 52 sek.

Flygningarna fortsatte och vid 1/2 10-tiden på kvällen lyckades jag spränga motorn på 535 varv utan att ha kommit över minuten.

Men det var bara ett par pinnar, som lossade i kroppen, och kanske håller modellen för en posttävling till.

Med hälsning från Getteröns flygfält.

Tidtagare Helfrid Kasparsson

Flygare Kurt Kasparsson, Engelbrektsvägen 16, Varberg

Omslaget

visar denna gång K.-E. Landegrens F-modell, för 2 cm³ dieselmotor. Örjan Gahn har ritat upp den. Kopior kan beställas från honom. Örjan har också Landegrens konstruktioner av G1, G2 och Gint uppritade. S.-O. Lindén har ritat "Kranich". Kopior kan beställas.

MODELLFLYGMÄSTARE MINNS

En intervju med Karl-Erik Landegren

av Sven-Olov Lindén

Vid det besök som Örjan Gahn och jag gjorde hos Karl-Erik Landegren i hans hem i Kolbäck för ett par år sedan lät jag en bandspelare ta upp samtalet. Innehållet i det bandet har nu nedtecknats och redigerats. Innehållet följer här nedan.

Karl-Erik Landegren bor i Kolbäck, där han driver Landegrens Motor AB. Han föddes i Strömsholm 1919. Hans fader Edvin Landegren handhade modellflygsektionen inom Västerås Flygklubb och var under många år ledamot av KSAK:s modellflygkommitté.

Karl-Erik hann under sin aktiva tid vinna sex svenska mästerskap och inneha två svenska rekord. Han deltog i ett par internationella tävlingar; Jämsjörilägret 1942 och Vingarnas Jubileumstävlingar 1945.

- När började du ?

- Det var Allers Flygklubb, som gjorde att jag började. Vi var 5 grabbar här i Kolbäck, som byggde var sin "Trollsländan", tror jag den hette, och var tillsammans och flög, men det var bara jag som fortsatte.

- Minns du din första tävling ?

- Ja, det var i Västerås på en flygdag. Då fick jag en kompass i pris. Den ligger här, därför att den är det första pris jag överhuvudtaget har fått. Den var begagnad redan då ! Den ser ut som en snusdosa ! Jag tror jag kom 5:a med "Gladan". Sven Wentzel var på mig och frågade varför jag hade spant en björntråd från vingspetsarna och in till kroppen. Han trodde väl det var en riktig finess ! " Nä, "sa jag, "det är bara för att jag körde av vingen förra veckan !" Jag visste inte så mycket av sådana här grejor då. Jag slog i alla fall en av Roggentinggrabbarna och det var jag stolt över. Dom hade man ju läst om och tyckte att dom var kungar !

- Det står Strömsholm på adresslapparna på dina modeller.

- Ja, vi bodde där hela tiden jag tävlade, men jag jobbade hos pappa här i Kolbäck. När jag gifte mig flyttade vi till Köping, men strax därefter dog min pappa och då kom jag tillbaka hit och övertog verkstaden.

- I resultatlistorna ser man namnet Rolf Landegren, hur är ni släkt ?

- Han är min kusin. Han höll igång en klubb i Hallstahammar en tid, men sen flyttade han. Jag har ofta tänkt på vilken betydelse det har att någon vill offra tid och leda grabbarna. När pappa dog blev det just inget kvar av sektionen i Västerås. Vi var ju på väg uppåt då och kunde konkurrera med "Vingarna", något som vi väl aldrig kunnat drömma om, då vi började.

- Vilken var din första stora tävling ?

- Det måste ha varit Vintertävlingen i Stockholm 1939, det var första gången jag tävlade i Stockholm. Jag tror jag fick 3 stycken 5:e priser. Det var verkligt hård konkurrens i lilla 75 cm-klassen, jag hade någonting på 1.50 i genomsnitt och tänk på att det var mitt i vintern med en så liten modell, och det gav bara en 5:e plats !

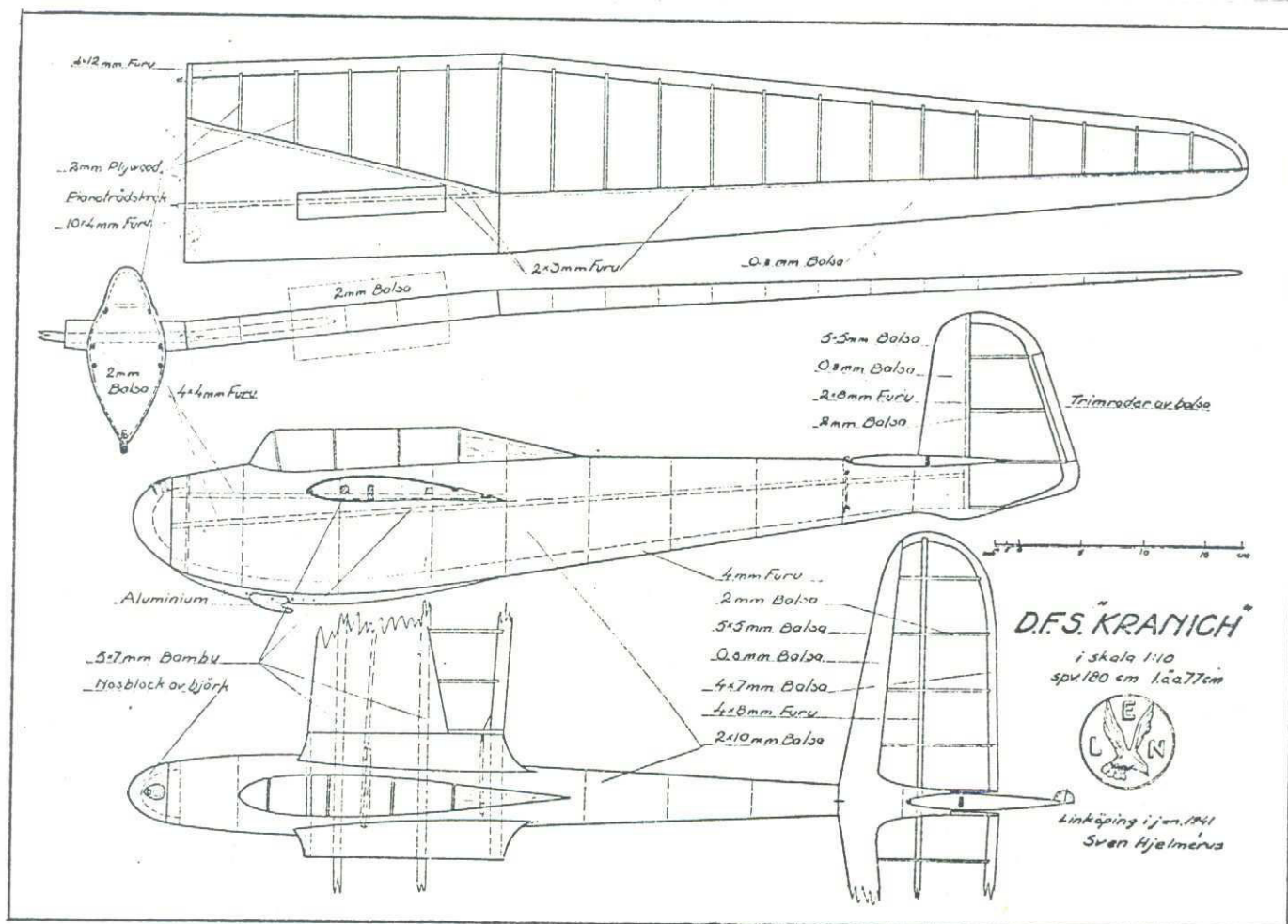
Det var nog då jag såg Anders Deurell tävla med "Taifun". Den var så fin att jag beslöt att bygga en sådan. Men jag fick aldrig någon fart på den, men Deurell han hade snurr på sin. Den var svår. Det fanns ingen ritning utan jag byggde efter en skiss i "Flygning". Jag byggde två olika kroppar, en med spant och lister och en helplankad. Men jag hade inte någon riktig tur med den där växeln. Till slut tog jag ur den och körde med modellen enkeldriven.

- När vann du första S.M - tecknet ?

- Mitt första S.M. var i Eskilstuna 1939. Jag vann 75 cm-klassen och blev 2:a i den större. Det var uppdelat på en elitklass och allmänna klasser, varför det blev många klasser i vilka konkurrensen inte var så hård. Från den tävlingen minns jag Oswald Eklöf, för han var precis tio år äldre än jag och Eugen Semitjov rymdtecknaren, han hade en Korda.

Jag byggde också en Korda, men den var så vek, särskilt vingen, så den ville man inte flyga så mycket med.

- Det gällde väl att bygga rätt mycket modeller på den tiden, det fanns ju inte någon form av termikbromsar?
- Jo, det hade vi i varje fall hade jag på min "Kranich". Det var en ombyggd klocka från en Ford.
Jag köpte en ritning av Sven Hjelmerus och byggde efter den. Pappa hjälpte mig med den. Bl.a. minns jag att han satt och putsade kroppen. Modellen skulle vara med på en hobbyutställning i Västerås. Vi satt uppe till kl 3 på natten innan den skulle till utställningen.
- Har du ritningen kvar ?
- Nej, jag lånade ut den till Sverker Blom, men jag fick den aldrig tillbaka.



Jämijärvi-lägret

- Hur gick det till när du satte rekord med "Kranich"?
- Jag var ju med på lägret på Jämijärvi 1942. Lennart Poppius var bas det året. Jag bad en av tidtagarna ta tid på en trimstart jag gjorde. "Men det ska inte vara tävlingsstart", sa jag. Och så stack den iväg och flög 40 min 45,5 sek. "Nå-å", sa Poppius, "var det inte en tävlingsstart?" Och så knuffade han mig med armbågen i sidan. "Ne-ej, sa jag men vi tog tid ändå!" "Nu var du allt bra ärlig ändå", sa han.

Det var väl en klass jag vann i alla fall, Sl eller A, som finnarna sa. Jag flög bort den modellen.

De hade det nog inte så lätt under tiden i Finland. Ja, på lägret var det bra. Ordentligt med mat och så, men på restaurangerna var det dåligt.

Vi hade 200 m vinschlina då. Det var ju sån där pianotråd. En gång när jag hade "Kranichen" med till Stockholm minns jag att pappa och jag höll på över två timmar för att trassla ut en härva. Oj, vad arg jag var då!

Det var litet knepigt att starta "Kranichen". Det var för det jag ändrade den lite i V-formen. Men inte blev den direkt bättre för det. En annan som byggde en sån här flygande skalmodell var Nils "Tippe" Åkerman. Han byggde en "Olympia", men den flög inte så bra, den var väldigt chansartad för den var så svårstartad.

- Vilka var det mer som deltog i Jämijärvi ?
- Det var Helge Wannberg från Örnsköldsvik, Sverker Blom från Stockholm, en väldigt duktig grabb och så Sigurd Isacson, som också skulle vara lagledare. Och som sådan var han bra. Han kunde ordna och prata, jag tror till och med att han lärde sig lite finska de där dagarna ! Det var en energisk människa. Som t.ex. mitt pass gick ut medan vi var där. Jag hade haft svårt att bli ledig för jag var inkallad och låg vid flyget, så det var ovisst om jag skulle få resa och då hade jag inte hunnit ordna med passet. Men Isacson han följde med mig till Svenska konsulatet och där pratade han så att dom förlängde giltigheten åt mej !
Sigurd Isacson var väldigt impulsiv. Allt skulle hända direkt. Han hade sina snilleblixtar. Han överdrev väl i bland, så t.ex när vi var i Finland. Han satte knappnålar ute i vingspetsarna på sin Sl:a "Nimbus", för att den skulle kunna flyga i närmast större klass !
- Påverkades du av de finska modellerna?
- Jag hade ju sett Elliläs Wakefield på Älleberg 1941. Men mest imponerade deras nya avancerade vingprofiler. De var ju mycket tunnare och mer väldva än våra. Vad finnarna mest hade emot min "Kranich", var att den hade så hög vingbelastning. Nu saknas klockan i den, så den var givetvis tyngre då än vad den är nu.

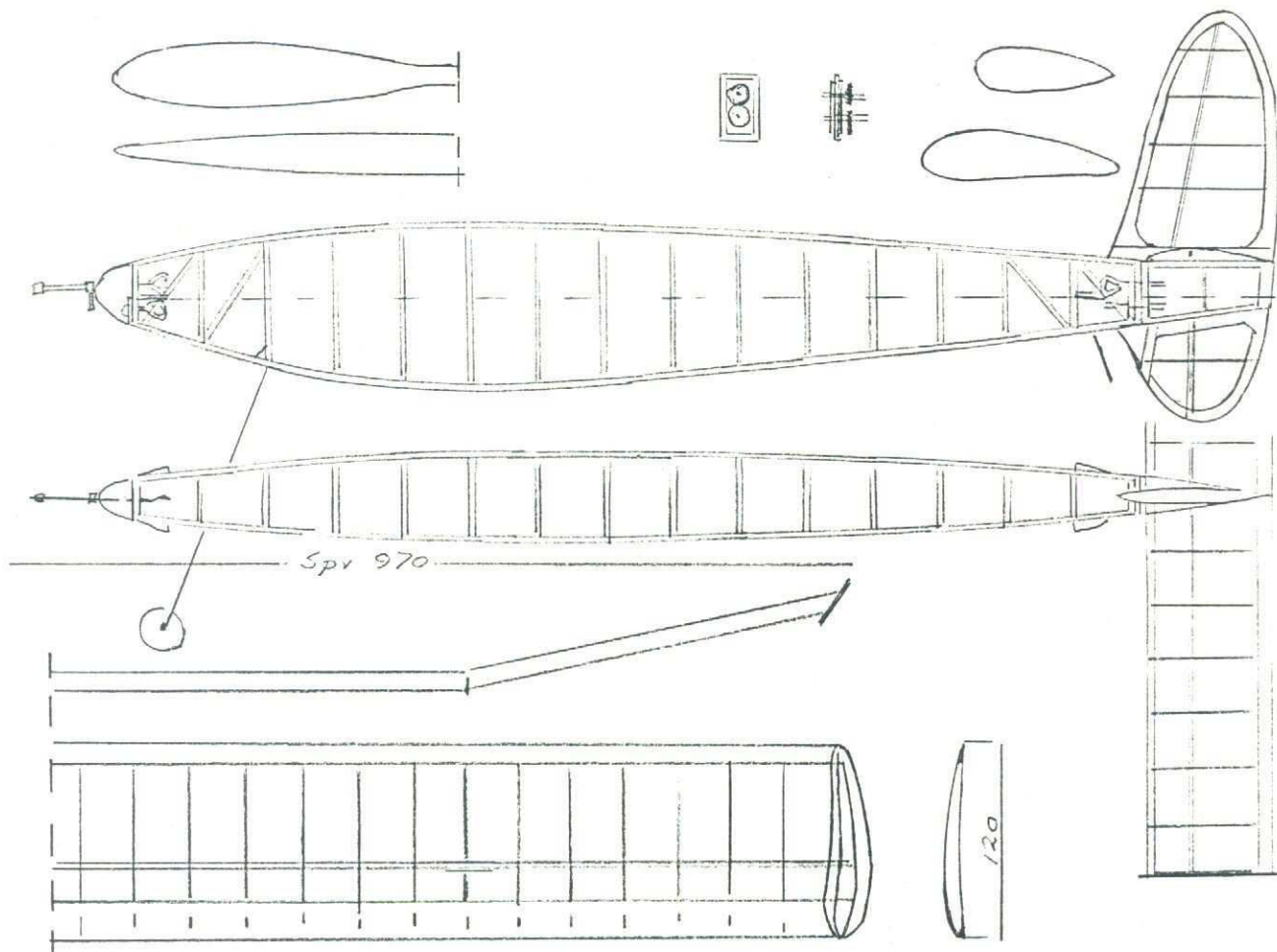
FIB:s Rikstävling 1942

- Var du med på någon av FIB:s Rikstävlingar ?
- Dom gjorde ju ett uppehåll då kriget kom, men 1942 blev det en ny tävling och då var jag med. Jag hade flugit bort min bästa segelmodell, Sl:an, i Finland, så jag byggde en ny, som väl hade lite danska linjer, rätt mycket furu och plywood, så den blev nog för tung. Jag minns att jag bytte vinge och tog en från en gummimotorkärva och då gick det bättre. Men det var i sista starten. Blomgren som vann hade nog en sån där lätt balsammodell. Det var en trevlig tävling även om resultatet inte blev så bra för mej !
FIB gjorde mycket för modellflyget. De var generösa och bjöd på Gröna Lund och så en fin middag på Solliden. De där åren under kriget var man ju inte bortskämd med god mat och annat fint.

Helst propeller !

- Vilken modelltyp gillar du bäst ? Du har ju provat både segel-, gummi- och förbränningsmotormodeller.
- Jag tycker det är mer spännande med propeller. Just den höga utgångshastigheten, som en kanon uppåt och sen ett perfekt glid, det är det som är tjusigt. Det är ju det som är det svåra att trimma in. Det var inte ofta jag var nöjd med starterna. Vi hade hög utgångshastighet i t.ex. 75-cm klassen. Jag hade en Gl:a på Vintertävlingen i Uppsala, där den flög bort. Den gick rakt fram först, sen stack den iväg rätt upp som om det hade suttit någon i och dragit i spaken. Just på den tävlingen kommer jag i håg att jag sa till en annan grabb: "Nu gick den bra!", när den stack i väg upp i en fin båge. Då sa den andre: "Det är första gången jag hört dej vara nöjd !"
- Vilken modell var det ?
- Det var den med krax. Men jag hade en enkeldriven också, den jag vann SM-1943 med. Då hade jag nog lite flax ! Det blev ju ett svenskt rekord också på lite över 12 minuter.
- Här i din trunk ligger en vingspets, som ser ut att vara från en Gl:a, är det från den ?
- Det är svårt att säga. Jag tror den hade en vanlig Clark Y, men det här ser ut som en RAF 32 eller Eiffel 400. I bland satte jag mig till att klippa ut en profil ur en pappskiva och sen putsa den så att jag tyckte den såg bra ut ! Man hade sån'a där idéer !
Den där lilla Gl:an som jag flög bort i Uppsala tyckte jag bra om, den hade dubbel-fenor.

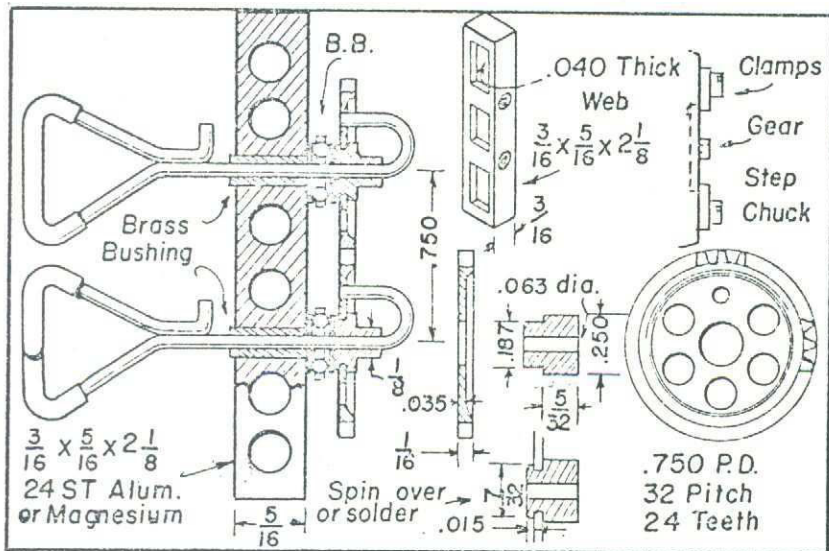
- Såg den ut så här ? - Örjan visar sin ritning, som han gjort efter ett foto i "Flyg".
- Har du gjort den här ? Den stämmer rätt bra ! Det är bra gjort ! Jag gjorde aldrig någon ritning. Någon underfena hade jag inte , men dubbelfenor var det och de gick längre ner. Det var balsaskivor i fenorna, de var inte uppbyggda. Kraxen var en liten lätt grej. Den satt inte ända bak vid stabben utan var lite längre fram, för jag var rädd för bakvikten. Det var bärande profil på stabben.
- Hur var färgsättningen ?
- Jag vill minnas att den hade orange kropp och gul vinge.



Landegren Spec. Klass G:2

- Vilken höjd nådde du med en G1:a ?
- Det är svårt att uppskatta - 50 - 75 meter kanske. Men G2:an gick betydligt högre. Den var ju säker på 2-2 1/2 min utan termik. Den var bra, tänk bara på att jag på SM 1943 glömde ta ur kraxpinnen och kärran i alla fall flög 45 sek på bara en snodd och en tung järnpinne i aktern ! Det var på lördagen. På söndagen blev den första starten en termikflygning på 10 min och den tredje blev också bra, så jag gjorde en extra start för att få elitmärket. Jag fick en väldigt fin genomsnittstid trots att man bara fick räkna 6 min av de 10.
Ett par år senare satte jag nytt mästerskapsrekord, det var på Barkarby 1946 på något över 4 1/2 min. fastän reservmodellen var det bara skrutt med !
- Byggde du många G2:or ?
- Nej, det fanns bara en!
- Men du hade ju en med gul kropp också ?
- Det var en tidigare modell, som fick vara reserv. Den var direkt driven och var inte så bra. Den hade inte så fin vinge, det var en vanlig Clark Y på den.
- Det är ju fantastiskt ! Och ingen fuse hade du ?
- Det var inte bekant då. Visst flög den iväg ibland. I Stockholm flög den bort, men hamnade på en kyrkogård. En grabb kom med den så jag kunde fortsätta.

- Har du någon förklaring till att du vann nästan alla tävlingar i mitten på 40-talet ?
- Jag hade ju några bra modeller. Men det var kanske det också att jag var en av de första som började med att byta snoddar mellan starterna. Jag hade alltid bra stig på mina modeller. Det gjorde ju också att jag hade mycket mer snodd, när det tog slut under kriget. Mina motorer levde längre, för att jag inte kramade musten ur dom direkt.
- Försökte du med fällbar snurra någon gång ?
- Jo, både Åke Roggentin och jag provade fällbart, men vi tyckte inte det var bra. Vi tyckte en frihjulare jämnade ut flygningen bättre. Övergången mellan stig och glid blev lättare och jämnare.
- Du fick väl många vänner under dina modellflygarår ?
- Jovisst, en del ser man väl ibland. Vi har väl mötts i andra sammanhang inom motorsporten t.ex. Många har ju blivit skickliga tekniker. Vid "Vingarnas" jubileumstävling på Skå 1945 var det en dansk modellflygare jag blev bekant med, men jag har tappat bort honom nu. (Jørgen, var det du? Red:s fråga.) Han var väldigt intresserad. Det var väl Ellilä som vann och jag kom tvåa. Och så var jag väl med i Sveriges segrande lag. Vi fick väl någon minnesplakett, som ska ligga här bland de andra.
- Tävlingsreglerna ändrades till 1947, så du måste bygga nytt då ?!
- Det var då Gint-modellen kom till. Den är ju i princip samma som G2:an, bara lite större. Kraxen är densamma i båda modellerna. Jag fick aldrig tid att trimma in den ordentligt. Jag råkade ut för motorexlosioner på båda SM-tävlingarna och den blev så illa skadad och snabbreparerad att den aldrig fick tillfälle att visa vad den egentligen gick för.
- Hade du inte ännu en Gint-modell? På bilder från SM i Östersund har du en modell med ljus kropp. Den här är ju svart.
- Det var så att jag sprängde den här kroppen och då gjorde jag om den gamla reserven med gul kropp, så att kraxen passade in. För övrigt var alla grejor de, som hör till Gint:an. SM i Östersund blev min sista tävling dels hade jag tagit över firman efter pappa och fick allt mindre med fritid, dels var det lite konstigt med resultaten. Jag blev ju utsedd som Svensk mästare där uppe, men sen räknade dom om i resultaten, så att Anders Deurell fick titeln. Jag blev aldrig riktigt klok på det där, och nu är det så länge sedan att det inte spelar någon roll,
- Har du tänkt flyga med dina modeller någon gång ?
- Jo, tänkt har jag väl. "Ska du inte göra i ordning dina grejor?" har grabben min sagt många gånger, men det blir visst aldrig av! Den här F-kärnan borde man väl kunna få igång på förstås.....



K R A X !

En amerikansk "krax"-konstruktion hämtad ur Frank Zaic's Year Book 1951 - 52.

K.E.Landegrens F-modell 1947-48

K.E.Landegrens Gint-modell, SM 2:a 1947-48

"Landegren Spec." G2-modell, SM-vinnare 1944-46

"Kranich" Konstr.av Sven Hjelmerus, byggd av
K.E.Landegren

OLDTIMERTÄVLINGEN 1976

I bland är vådrets makter oblida . Så var fallet när årets Oldtimertävling hölls på Örebro flygfält den 12 september.

Egentligen borde den här tävlingen hållas på sommaren, men jordbruks- och kommunpolitiken bedrivs nu så att friflygarna blivit mer och mer kringskurna. Väderprognosen för söndagen talade dock om klar himmel och + 17°. Nu tror jag att SMHI inte justerat sina datorer sedan de flyttade till Norrköping. För vi fick regn, mycket regn !

Wakefield-klassen samlade i år 8 deltagare. Alla modellerna var gamla bekanta: Olle Hillerströms "Nat's Winner 1940", Olle Blombergs "Magnusson", Lennart Flodströms "G B 3", tre "Korda" ägare: Ove Pettersson, Nils-Olof Gustavsson och Åke Engström. Örjan Gahms "Landegren Spec." och S.-O. Lindén med den från Per-Olof Larsson övertagna och iståndsatta "Flying Minutes".

Fanns då inga nyheter ? Jo, Lennart Flodström kom i klass C2 med en "Laban" och Lennart Backman hade byggt en "Tip Top IV" i B2-klassen. Dessa modeller var helt otrimmade före tävlingen, men visade så fina egenskaper att de blir verkligt svåra konkurrenter nästa gång.

Vi hade lagom plockat upp våra modeller, då ett fint duggregn började falla. Men inte ger sig de gamla rävarna för lite väta. Alltså började vi.

Först av alla gjorde sig Nisse Gustavsson startklar. Han hade ju fjolårsvinsten i Wakefieldklassen att försvara. I en trimstart syntes att hans "Korda" var i fint slag. Men - SMÅLL- motorn brast ! Där stod Nisse med en illa demolerad modell. Då även longerongerna i bakkroppen var av, lönades sig ej en snabbreparation.

Ove Pettersson hade tagit med sig hela stallet av oldtimermodeller, men han avstod från att flyga med "Humlan" och "FIB". Carl-Johan Eiroff hade anmält sig i klass F, men kom ej, varför Ove lät sin förbränningsmotormodell agera tältpinne under plastskynket. Den kraxande Landegrenmodellen flög nu fint, motortiden blir mycket lång med de två motorerna.

Olle Hillerström hade sonen Gunnar och sina bekanta modeller med. Han klagade över sina gummisnoddar, som nu mest består av knutar ! Kurt Pettersson var hans mekaniker. Nå, Kurt, när får vi se dina modeller flyga ?

"The Flödstrom fft" kom alltså med en ny "Laban" - Lennarts tredje, men den första som ser ut som ritningen visar ! "G B 3" hade fått make up i form av svart Zaponlack över tidigare skador på kroppen.

"Åh, Louise" än så länge är du bättre på Fla än vad du är med "FIB" !

Så kom Örjan Gahm, såg och segrade med såväl "Termik III" som "Landegren Spec." På hemmaplan ställde ett par Ikarosjuniorer upp med var sin "FIB". Särskilt skall Thomas Dahlströms modell omnämnas. Den var både bra byggd och visade god flygförmåga. Anders Jönsson råkade ut för haveri och fick bara en start.

"Axvalla fft" var inte slaget bara för att Nisses "Korda" var sprängd. Han flög sin S2:a "Tranan" i ensamt majestät med ett par bra starter. Åke Engströms "Korda" går också fint, men fukten gjorde sitt till att sista flygningen blev sämre.

Vad sysslade då "Lindén's Flying Circus" med ? Hustru Vaillet sökte skydda alla protokoll och startkort så gott sig göra lät i vätan. Det var inte lätt att föra protokoll under öppen himmel ! Sonen Lars flög S1 med "Prince" så mycket bättre än fader S.-O. att han knep en medalj. Själv skaffade jag mig bara ett blåmärke, då jag föll i det långa gräset i ett startförsök i S1 ! Min lilla "Trim"- Curry Melinmodellen - var i gott slag och steg bra, men glidet på de små 50 cm modellerna liknar mest gråstenens.

Från Tierp kom som vanligt handlungänget och tog hem alla de främsta platserna. Ordningen dem emellan växlar litet. SM-vinnaren blev nu tvåa medan Mats Jansson tog första priset.

Det var synd om "Metromerna", som rest från Skärholmen för att ha en trevlig dag med "Sleek Streek"-flygning. Regnet och våtan skevade till de tunna balsavingarna, så att det mest blev avancerad flygning i korta sekvenser.

Kom igen Alf Ährlig med dina grabbar och tjejer ! Det går väl fler VW-bussar ?

Plaketter till 1:a pristagarna, vandringspriset till Örjan Gahm och ritningskopior till 2:or och 3:or samt en del nyttovaror utgjorde prisbordet.

Bygg nya gamla modeller till nästa år och kom igen !

Sven-Olov

"Oldtimer"-tävlingen 1976 12 sept. Örebro flygfält.

Resultat.

Klass A2 Gummimotor 0 - 50 cm spv.

1. S.-O.Lindén, Nimbus	56	67	52	=	175	"Trim"
2. Örjan Gahm, Jakobsberg	41	37	25	=	103	"Trim"
3. Thomas Dahlström, Ikaros	22	26	26	=	74	"FIB"
4. Olle Blomberg, Nimbus	13	14	20	=	47	"FIB"
5. Louise Flodström, AKMG	6	9	14	=	29	"FIB"
6. Anders Jönsson, Ikaros	12	-	-	=	12	"FIB"

Klass B2 Gummimotor 50 - 75 cm spv.

1. Örjan Gahm, Jakobsberg	54	67	71	=	192	"Termik III"
2. Olle Hillerström, Nimbus	35	53	51	=	139	"Termik III"
3. Lennart Flodström, AKMG	23	22	62	=	107	"Tip Top IV"
4. Lennart Backman, E-tuna	32	36	35	=	103	"Tip Top IV"

Klass C2 Gummimotor 75 - 100 cm spv.

1. Ove Pettersson, AKMG	160	130	92	=	382	"Landegren Spec."
2. Lennart Flodström, AKMG	48	58	60	=	166	"Laban"

Klass D- Wakefield

1. Örjan Gahm, Jakobsberg	115	146	131	=	392	"Landegren Spec."
2. Lennart Flodström, AKMG	80	99	84	=	263	"G B - 3"
3. S.-O.Lindén, Nimbus	73	98	75	=	246	"Flying Minutes"
4. Åke Engström, Axvalla	80	64	48	=	192	"Korda"
5. Ove Pettersson, AKMG	70	47	74	=	191	"Korda"
6. Olle Hillerström, Nimbus	36	55	63	=	154	"Nat's Winner"
7. Olle Blomberg, Nimbus	58	42	49	=	149	"Magnusson"

Klass S 1 Segelmodeller 0 - 100 cm spv

1. Lars Lindén, Nimbus	117	96	47	=	260	"Prince"
2. S.-O.Lindén, Nimbus	88	17	57	=	162	"Tfa"

Klass S 2 Segelmodeller 100 - 150 cm spv.

1. N.-O.Gustavsson, Axvalla	88	39	97	=	224	"Tranan"
-----------------------------	----	----	----	---	-----	----------

Klass HKG.

1. Mats Jansson, N.Uppl.FK	260	7. Olle Blomberg, Nimbus	116
2. Börje Eriksson, --	251	8. Urban Lindström, Ikaros	99
3. Jörgen Andersson --	210	9. Lars Lindén, Nimbus	84
4. Eddy Astfeldt, E-tuna	204	10. Anders Lindström, Ikaros	78
5. Ove Pettersson, AKMG	130	11. Anders Jönsson, --	64
6. Herbert Hartmann, Västerås	120	12. Thomas Karlsson, Nimbus	49

Klass "Sleek Streek".

1. Ove Pettersson, G	3
2. Pelle Josefsson, M	3
2. Tony Andersson, M	3
4. Jörgen Andersson, U	2
4. Lennart Backman, E	2
6. Thomas Karlsson, N	2
6. Lennart Flodström	2
8. Urban Lindström, I	2
8. N.O.Gustavsson, A	2
10. Herb.Hartmann, V	2
11. Börje Eriksson, U	1
12. Olle Blomberg, N	1
12. Torb.Karlsson, M	1
14. L.G.Lindblad, E	1
14. Anders Lindström, I	1
16. Ronny Möller, M	1
16. Mats Jansson, U	1
18. Olle Österholm, M	1
18. Thomas Dahlström, I	1
18. Åke Engström, A	1
21. G.Hillerström, N	1
22. Örjan Gahm, J	1
23. Robert Lundgren, M	1
24. Kennet Björkman, M	1
24. K.A.Pettersson, V	1
26. Madeleine Ährlig, M	1
26. Mats Almlöf, M	1
28. Anders Jönsson, I	1

- A - Axvalla
- E - Eskilstuna
- G - Göteborg
- I - Ikaros, Örebro
- J - Jakobsberg
- M - Metromerna
- N - Nimbus
- U - N.Uppland
- V - Västerås

Charles E. Kingsford Smith

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

Innan Kingsford-Smith anträdde sin riskfyllda Atlantflygning hade han måst lova sin fästme i Melbourne att aldrig mera ge sig ut på någon långflygning. Men väl ilandkommen på engelsk mark tyckte han dels det var väl snöpligt att komma hem till Australien vattenvägen, när han lämnat sitt hemland genom luften, dels var Hinklers rekord ännu orubbat med sportflygplan. Han gjorde därför ett grepp i bröllopskassen och köpte sig en Avro Avian-maskin med Cirrusmotor, precis liknande lufttekipage som Hinkler använt sig av, och beredde sig för att flyga hem.

Det dröjde emellertid med hans avfärd från London, ty han blev sjuk och måste undergå en svårare operation. Först den 9 oktober gav han sig i väg och hans nervsystem var då fullständigt sönderslitet av den oerhörda kedja av rekordflygningar han utfört. Som han ännu inte var feberfri läto läkarna honom förstå, att det skulle vara självmord om han begåve sig ut på en ny dumdristig färd. Även hans vänner försökte övertala honom att låta bli, men Smith ville inte höra på varningarna. "Jag struntar i mina nerver", sade han. "Jag flyger i alla fall."

Och klockan 5,35 på morgonen den 9 oktober lyfte hans "Southern Cross Junior" med en vikt av närmare ett ton, vilket är något alldeles enastående för ett sportflygplan, samt med bränsle för en färd på 3 000 kilometer i ett sträck, från Heston-aerodromen utanför London. Innan dagen gått till ända var han framme i Rom och hela färden kom att bli en sagolik flygning med rekord på varje etapp. Den tionde var han sålunda i Athen, den 11:e i Aleppo, den 12:e i Buschir och den 13:e slutligen i Karachi, på en rekordtid som med hela två dagar överglänste Hinklers och med en dag miss Amy Johnsons flygtider till samma plats. När wingcommander - den militära titeln - Kingsford-Smith dagen därpå anlände till Allahabad, hade han använt 5 1/2 dagar för färden, medan det tog sju dagar för Hinkler att komma fram till Karachi, som är närmast föregående etapp. Den 15 oktober nådde han Rangoon och hade därmed satt nytt rekord för sträckan England - Rangoon samt låg fyra dagar före Hinkler. Tidigt morgonen därpå var han åter i luften och lade denna dag ytterligare 1 800 km. bakom sig, i det han utan mellanlandning flög från Rangoon till Singapore. På åtta dagar hade han då tillryggalagt nära 13 000 kilometer och var fem dygn före Hinklers rekordtid.

Men Kingsford-Smith var inte ensam i luften på väg till Australien, ty hans landsman löjtnant C.W.Hill hade startat redan den 5 oktober från London med en Gipsy Moth men ävenledes Australien som mål och befann sig nu i Surabaja. När Hill den 17 oktober skulle flyga till Atambua på ön Timor, tvingades han emellertid att nödlända på sandstranden mellan Kupang och Atapupu, varvid maskinen slog runt och blev oduglig för vidare färd. Samma dag hade Kingsford-Smith anlant till Surabaja på eftermiddagen och när han dagen därpå flög vidare och redan passerat Atambua, syntes han utan känd orsak vända om och gå ned vid Atambua. Han hade upptäckt sin medtävlare och flygarkamrat Hill och landade nu vid dennes förolyckade maskin och erbjöd sig att återvända till Singapore och hämta en mekaniker att reparera flygplanet. Men Hill avböjde anbudet och frågade i stället Kingsford-Smith om denne hade någon hopfällbar båt för färden över Timorhavet. När Kingsford-Smith då svarade nej, sade Hill: "Tag min, jag har ändå ingen användning för den lägre." Smithy måste i det ögonblicket dölja sin rörelse.

Klockan sex på morgonen den 19 oktober lämnade Kingsford-Smith åter Atambua och åtta timmar senare hade han lyckligt korsat Timorhavet och landade strax därefter vid Port Darwin. Han hade då tillryggalagt bortåt 16 500 kilometer genom luften utan minsta missöde. Målet var hunnet och Bert Hinklers rekord förbättrat med hela fem dygn. Han hade flyttat Australien på blott 10 dagars avstånd från England och sig själv på häpnadsväckande kort tid till den väntande fästmen i Melbourne, miss Mary Powel.

Forts.nästa sida

Charles Kingsford-Smith blev sedan chef för Australiens största luftfartsföretag, Australian National Airways, vilket bolag i början av november 1931 beslöt sända en av sina maskiner med den första julluftposten från Australien till England och i så pass god tid att flygplanet kunde vara åter i Australien till julen med samma slags sändningar från England. I detta syfte startade sålunda bolagets maskin "Southern Sun" den 19 november från Hobart på ön Tasmanien och efter första etappen till Melbourne hade den redan 10 000 jultrev ombord. Julpostfloden växte undan för undan så att när maskinen den 26 november skulle lyfta från Alor Star på Malackahalvön till nästa etapp, var den överbelastad och kvaddades fullständigt vid de upprepade startförsöken. Det såg nu hopplöst ut för den första julluftposten från Australien till England och bolaget tänkte först låta den gå vidare med det holländska bolagets ordinarie trafikmaskin från Alor Star. Men då satte sig Kingsford-Smith själv vid spakarna på en annan maskin, "Southern Star", och flög med denna från Sydney den 30 november för att övertaga julluftposten från det havererade flygplanet i Alor Star.

Men olyckan var alltjämt framme. När Smithy sålunda skulle landa i Port Darwin den 2 december, kolliderade landningsstället med telefontrådar och ramponerades. Reparationsarbetena sattes genast i gång, och dagen därpå kunde Smithy fortsätta till Kupang och Singapore och nådde Alor Star den 4 december. Strax dessförinnan hade det holländska trafikflygplanet störtat vid Bangkok, varvid bägge piloterna, mekanikern och tvenne passagerare dödades. Så snart "Southern Sun's" julpost stuvats in i Kingsford-Smiths maskin, fortsatte han omedelbart den avbrutna färden och kom till Rangoon den 6 på kvällen. Kalkutta nåddes den 7 dec. och följande natt Karachi, varifrån Smithy följde den ordinarie England - Indien-rutten och inträffade i London den 14 december. Men julklapparna från England till Australien blevo i stället nyårgåvor, ty den 31 dec. var Kingsford-Smith åter i sitt hemland med den fullpackade "Southern Star".

I september 1933 var sir Charles - Kingsford-Smith hade nämligen adlats som erkända för sina storslagna flygningar - i London i affärer för sitt luftfartsbolag och blev därvid så intresserad av ett nytt engelskt sportflygplan, ett Percival "Gull"-monoplan med 130 hkr:s Gipsy-Majormotor, att han genast inköpte en dylik maskin och beslöt sig för att "resa hem" i denna till Australien och kanske även slå rekord på färden. För detta ändamål inmonterade han en extra bränsletank på 600 liter. Han lyckades även putsa rekordet så grundligt, att engelsmannen C.W.A. Scotts gamla rekord sedan den 1 - 10 april 1931 fick stryka på foten med icke mindre än 1 dag 15 timmar och 54 minuter. Kingsford-Smiths nya världsrekord på sträckan England - Australien kom sålunda att lyda på 7 dagar 4 timmar och 50 minuter. Han startade den 4 oktober från Lympne och flög i långa dagsetapper från 1 770 till 2 575 km. med mellanlandningar i Brindisi, Bagdad, Gwadar, Karachi, Akyab, Alor Star och Surabaja och anlände till Wyndham den 11 oktober kl. 5,15 på eftermiddagen. Trots den krävande snabbflygningen kände han sig vid framkomsten endast litet sömning och törstig vilket senare brukar vara ett rätt så vanligt förhållande med långdistansflygare. Han fortsatte sedan till sin hemort, som fortfarande är Melbourne, dit han anlände den 15 oktober, hälsad på Essen-aerodromen av närmare 100 000 människor, men så är Charles Kingsford-Smith också hela Australiens förklarade flygaridol.



Gamla ritningar sökes:

- "STRATOS" - en Wakefieldmodell från Tore Haglund ca 1950
C.-G. Sundstedt, Vindhmsgatan 32, 752 27 Uppsala. Tel 018/ 10 81 57
- "KOLIBRI" - en Gint-modell av Sture Sandberg, Norrlands Modelflygindustri
Örjan Gahn, Andebodavägen 367, 175 43 Järfälla. Tel 0758/141 42
- "ALEX" - Sl:a av Arne Widén, Solnaeskadern 1945
Sven-Olov Lindén, Hovstavägen 15, 703 63 Örebro Tel 019/ 18 21 79

Till salu

En gammal, välskött ED-sändare från 1950-talet, med rör o. dyl. Intresserade samlare av radiogrejor kan vända sig till Per Södersten, Sleipnervägen 3, 136 42 Handen.
tel. 08/ 777 61 21