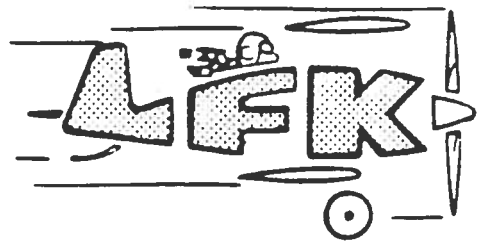


# kontakt med



MEMLESTIDNING FÖR LINKÖPINGS FLYGKLUBB

REDAKTION: Per-Olov Jonsson tel A 013-183774 B 013-104358  
 REDAKTIONSKOMMITTE: Lennart Angvik A 013-282069 B 013-151773  
 Björn Johansson A 013-117530 B 013-158831  
 DISTRIBUTION: Klas Olsson och Mats Jonsson  
 ADRESSREGISTER: Gun Lundqvist expedition

**NR 2 1988**

## I DETTA NR

### STYRELSEN HAR ORDET

- Kallelse till årsmöte
- Grattis !

### JOHANNES HAR ORDET

### KLUBBVERKSAMHETEN

### JOURTJÄNSTEN

### TEKNISKA TJÄNSTEN

- Motorvärmare i SE-IFZ

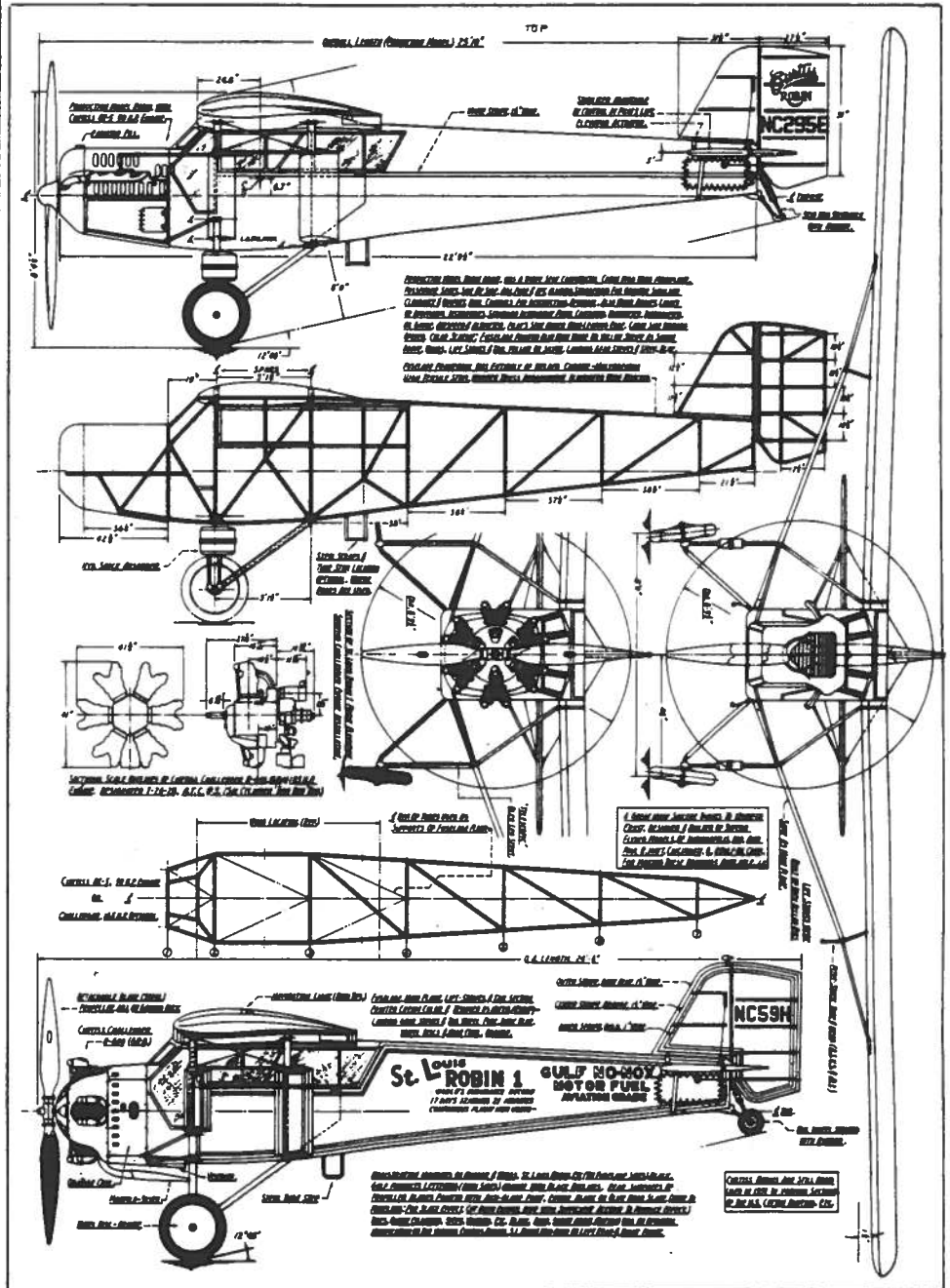
### VINJETTBILDEN

Curtiss Robin

### NÄSTA KONTAKT

### PRESSTOPP

- Inbjudan till klubb-  
afton i tävlingsflyg



LINKÖPINGS FLYGKLUBB, 581 88 Linköping Tel Exp och jour 013-18 32 C  
 Flygchef och hangar 013-18 32 C  
 Postgiro 16 01 43-4 Bankgiro 120-0732  
 Expeditionstider: Skol- och flygchef vardagar 08.00 - 09.00  
 Expeditionen vardagar 08.00 - 15.00  
 Bokningstider: Vardagar: Exptid 08.00-15.00 jourh 17.00-mörkrets inbrot!  
 Lör-, sön-, och helgdagar: Jourhavande 08.00-mörkrets inbrot!



## STYRELSEN HAR ORDET

### Å R S M Ö T E 1 9 8 8

ÅRSMÖTE I LINKÖPINGS FLYGKLUBB HÅLLS FREDAGEN DEN  
25 MARS KL 19.00 I FLYGETS HUS

#### FÖRSLAG TILL DAGORDNING:

1. MÖTET ÖPPNAS
2. FRÅGA OM MÖTET ÄR I LAGA ORDNING UTLYST
3. VAL AV ORDFÖRANDE FÖR MÖTET
4. VAL AV JUSTERINGSMÄN ATT JÄMTE ORDFÖRANDE  
JUSTERA DAGENS PROTOKOLL.
5. FÖREDRAGNING AV KLUBBSTYRELSENS ÅRSBERÄTTELSE  
OCH REVISORERNAS BERÄTTELSE
6. FRÅGAN OM ANSVARSFRIHET FÖR KLUBBSTYRELSEN
7. FÖRSLAG FRÅN ENSKILD MEDLEM, VILKET SKRIFTLIGEN  
KOMMIT KLUBBSTYRELSEN TILLHANDA SENAST 8 DAGAR  
FÖRE ÅRSMÖTET
8. VAL AV KLUBBSTYRELSE MM. ENLIGT FÖLJANDE:
  - \* ORDFÖRANDE
  - \* 4 ORDINARIE LEDAMÖTER
  - \* 3 SUPPLEANTER
  - \* 2 REVISORER
  - \* 2 REVISORSUPPLEANTER
9. TILLSÄTTANDE AV VALBEREDNING
10. VAL AV REPRESENTANT TILL KSAK ÅRSMÖTE.
11. ÖVRIGA FRÅGOR
12. SAMMANTRÄDET AVSLUTAS.

EFTER MÖTESFÖRHANDLINGARNA SERVERAS ENKLARE FÖRTÄRING.

ANMÄLAN (GÄLLER FÖRTÄRINGEN) GÖRS TILL LFK:S EXP.SENAST  
DEN 23/3 KL 12.00

Grattis!

LFK ber att få gratulera följande medlemmar som inom kort fyller 50 år.

Bo Renborg  
Ulf Edlund

Vi ber även att i efterhand få gratulera dessa två som redan har fyllt 60 resp 50 år.

Göte Olsson  
Lars-Erik Wallhagen

## JOHANNES HAR ORDET

Vintern är här! Flyg och planera väl!

Läs tidigare blad för vinterflygning.

Du som är jourhavande måste se till att flygplanen är rensopade från snö före inställning i hangar. Snön smälter och vatten blir kvar som sedan fryser när fpl ställs ut. Jourhavande skall se till att alla flygplanen tankas före inställning i hangar, kondensbildning!

Om det blir snö så skrapa fram snön 2 - 3 meter framför hangarer och tankanläggning. Ring sedan till Brandkåren 1500 SAAB och be dem att röja rent före flygning. Om inte, så blir det halt och spårigt och svårt att hantera flygplanen på plattan. Jourhavande, tag hjälp av dem som skall flyga så blir det mindre betungande.

Fortfarande slarvas det med checklisten när man kuperar efter avslutad flygning. Läs checklisten, följ den från början till slut. FLYGSÄKERHETSFRÄMJANDE!

Du som flyttat, bytt telefonnummer eller saknar foto på kortet i motorflygarregistret, ändra och komplettera så man kan nå Dig vid behov.

En påminnelse till: skriv rätt i loggböcker och dagbesked! Mycket arbete går åt till att söka, undra, ringa och rätta till.

Positivt: Har Du som flyger i LFK märkt att våra flygplan blir renare och blankare? De som står för detta fina arbete är LFK:are, 2 man på varje flygplan. Ett stort tack till alla som ställde upp på mitt förslag.

Följande namn svarar för respektive flygplan:

SE-XCF	E. Balsnes - Per Wernholm
SE-IFB	H. Komarek - Ebbe Hjertstedt
SE-GYB	A. Hartman - Jonny Johansson
SE-GYI	Johan Linder - Urban Johansson
SE-IFX	Lars Hansson - Eddie Larsson
SE-IFY	Berth Fredriksson - Nils Pålsson
SE-IFZ	Dan Sundin - Torbjörn Persson
SE-KEG	Björn Kullberg - Tomas Lampe (Cuben när den är klar)

## KLUBBVERKSAMHETEN

Glöm inte bort klubbaftonen om reseflyg onsdag den 16:e Mars. Den skulle ju egentligen varit den 24:e Februari, men flyttades fram eftersom förra kontakten kom lite sent, vilket i sin tur berodde på strejk mm.

## JOURTJÄNSTEN

Det finns fortfarande luckor i Jourlistan för 1988!

Ända till den 15 mars kan Du teckna Dig för jourtjänst. Efter nämnda datum drages jourlistan in och de återstående dagarna lottas ut bland de ordinarie flygande medlemmarna som ej har tecknat sig för jourtjänst för 1988.

Vill Du ej gå jour måste Du meddela vår expedition, som vid årets slut då krediterar Ditt flygkonto med 500:-

Alla som lottats på jourtillfällen är ansvariga för att juren verkställs. Vid förhinder måste Du själv skaffa ersättare.

Alla som blivit lottade till jourdagar, får en skriftlig bekräftelse på vilken dag som det gäller ställd på sin hemadress.

Observera att dagjour börjar 08.00 till mörkrets inbrott. Kvällsjouren börjar 16.45 till mörkrets inbrott.

Vi söker en ny resurs med ansvar för jourverksamheten efter Peter Boman som flyttat till Norrköping och slutat flyga hos oss.

Arbetet innebär sammanhållandet av jourverksamheten och känna ansvar för att det fungerar som vi har tänkt. Du får direkt 2 jourpoäng om Du åtar Dig detta. Kontakta mig på tel 181731 eller 013/30174.

Lottdragning för jourtillfällen som renderar till 1 tim Cessne 152 har utfallit sålunda:

1987 -Okt = 519 Mossberg  
-Nov = 472 L-Å Linderholm  
-Dec = 122 L Andersson  
1988 -Jan = 702 A Thuresson

Grattis!

Linköping den 26 februari 1988

Lage Lönn

## ARBETSPLIKT OCH JOURTJÄNST

Minimikrav: 4 poäng/år

"Röda helgdagar" = 4 poäng Nyår+Jul, Påsk, Pingst, Midsommar.

Lördag eller Söndag = 2 poäng

Kvällar, 4 tim = 1 poäng

ALLA ORDINARIE FLYGANDE MEDLEMMAR SKALL GÖRA MINST EN JOURTJÄNST = 2 POÄNG/ÅR.

ÄR DU ENGAGERAD I STYRELSE, TÄVLINGSKOMMITTE, ELLER ANNAN VERKSAMHET FÖR KLUBBEN, T EX REPARATIONS OCH BYGGVERKSAMHET, BEHÖVER DU BARA GÖRA EN JOURTJÄNST FÖR ATT FULLGÖRA DIN ARBETSPLIKT.

OM DU AV NÅGON ANLEDNING EJ KAN FULLGÖRA DIN ARBETSPLIKT FÖR KLUBBEN SÅ KAN DU BETALA DIG FRI.

125:-/POÄNG = 500:-/ÅR.

## TEKNISKA TJÄNSTEN

### MOTORVÄRMARE I SE-IFZ

Ett element med en effekt på 300 watt har installerats som motorvärmare i fpl SE-IFZ. Installationen utgöres av ett element och elkabel med intagskontakt. Elementet är monterat på insidan av undre motorkåpan och intagskontakten rakt ovanför markbatterikontakten på vänster sida i motorutrymmet. De båda kontakterna finns under en gemensam åtkomstlucka. För att sätta motorvärmaren i funktion skall den matas med ström från elnätet. För detta ändamål har en speciell kabelvinda med en 25 m lång anslutningskabel anskaffats.

### Handhavande

1. Anslut en kabel mellan kabelvindan och nätuttag.
2. Öppna åtkomstluckan för motorvärmarens intagskontakt. Öppnas med stjärnskruvmejsel.
3. Anslut kabel från kabelvindan till intagskontakten för motorvärmaren.
4. Låt motorvärmaren vara inkopplad minst 30 min men helst 1 tim så att motorn hinner bli uppvärmd innan motorstart.
5. Koppla ur anslutningskabeln ur intagskontakten i flygplanet när uppvärmningen skall avslutas.
6. Vinda upp anslutningskabeln på kabelvindan och koppla ur kabeln mellan vindan och nätuttaget.
7. Stäng och lås åtkomstluckan på flygplanet.

OBS Motorvärmaren får ej lämnas inkopplad över natten



## VINJETTBIIDEN

Vinjetttbilden den här gången föreställer ett klassiskt amerikanskt flygplan från slutet av 20-talet, Curtiss Robin.

Här följer en artikel om maskinen hämtad ur den amerikanska modellflygtidsskriften "Modell Airplane News", (en viss anknytning till modellflyg förekommer i artikeln).

Så håll tillgodo med ett stycke flyghistoria, på engelska!

\*\*\*\*\*  
\*\*\*\*\*

# Curtiss Robin

*Shades of 1929, this historic aircraft flies on!*

— by GENE THOMAS —

**B**ACK IN 1929 there probably wasn't a boy who could not easily identify a Curtiss Robin both on the ground or in the air. When Charles Lindburgh made his epic flight from New York to Paris in May of 1927, the youth of America went crazy with aviation. Hundreds of model kit manufacturers sprung like mushrooms and several of them still survive today.

Aside from the apparent popularity of Lindy's "Spirit of St. Louis," of which only one example was built, the Curtiss Robin was the answer to so many airmen's dreams of flying a similar aircraft.

It is not hard to see the similarity of design: large struts supporting a more-than-ample wing, large Bendix 30x5 wheels with vertical Olio (hydraulic) shock struts, and the square boxy fuselage.

At least one junior birdman, Douglas "Wrong Way" Corrigan, realized a dream come true years later by nearly

duplicating Lindburgh's historic flight in a Wright J6-5-powered Robin. And another kid named Gene Thomas realized a model builder's dream not too many years ago (1981) of just flying a Robin—but what a Robin! Aside

from Corrigan's machine, the airplane I was privileged to fly was the first civilian endurance record breaker the famous St. Louis Robin, most famous of them

*...some insight into aviation history  
and the unique life of an airplane.*

all! Piloted in 1929 by Dale Jackson and Forrest O'Brian, the aircraft remained aloft over the city of St. Louis, Missouri, for 17 days and nights and was refueled by another Robin in mid-air. Remaining aloft for 420 hours, the engine was serviced in flight by one of the pilots going out on a cat walk (see photo). *The New York Times* described them, "changing spark-plugs" (while the engine was running?) and even "repairing a magneto (at night) in flight."

For those of you interested in really researching this

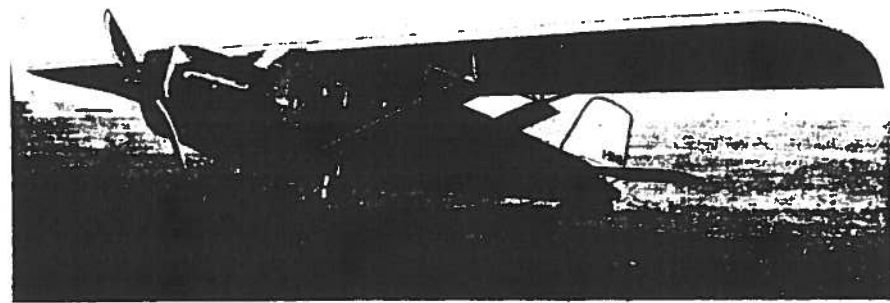
historic flight, the entire episode is available on microfilm at most large public libraries that have or can order film on *The New York Times*. The dates are July 13, 1929, through August 30, 1929.

Without going into detail about the manufacturer, how many airplanes were built, etc., I prefer to direct you to a reference source, *U.S. Civil Aircraft* by Joseph Juptner from Aero Publishers, where most of this type of information is available. The basic Curtiss Robin was available with three engines: the Curtiss OX-5 Robin (90 hp) ATC #40 (Vol. 1, p. 111); Curtiss-Robertson Robin C-1 (Challenger/170 hp) ATC #143 (Vol. 2, p. 126); and Curtiss-Robertson Robin J-1 (Wright J6-5/165 hp) ATC #220 (Vol. 3, p. 63). Another rare variant was also produced with a 220-hp Continental engine and a faired fat belly.

Only the OX-5 version and the Challenger C-1 versions are illustrated in the three-views. I hope the photographs satisfy your needs as model builders. (Corrigan's J6-5 version is not shown.)

Due to the availability of a large number of war surplus OX-5 engines in 1929, the basic OX-5 Robin was produced in great numbers. The Wright J6-5 and Challenger engines that were also available cost almost as much, if not more, than the basic aircraft and therefore were produced in limited numbers.

While the Nieto three-views (available



Above: The beautiful Robin. Below: The original OX-5 Robin, which was to be manufactured on a quantity basis by Curtiss-Robertson. Test model used by Lindburgh. Thomas Archives.

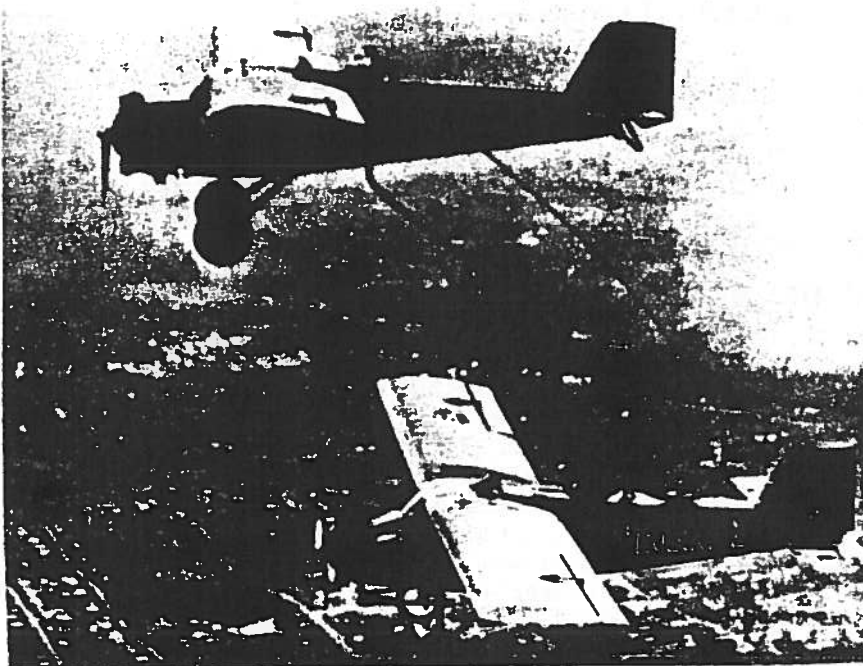
from *M.A.N.* for \$4.00) show the basic OX-5 Robin, they also show the St. Louis Robin (C-1) depicted in markings used by the Gulf Oil Company, which purchased the historic aircraft after it set the endurance record in 1929.

I was instrumental in rediscovering the aircraft and when it was restored, we chose to use the original simpler markings.

Since my personal experience is with the St. Louis Robin with the Challenger engine, I'll dwell on that to give you some insight into aviation history and the unique life of an airplane.

After the historic endurance record was established, the Gulf Oil Company purchased the airplane from the Curtiss-Robertson Company in St. Louis. They used the airplane as a promotional device and the paint scheme was changed to that depicted in the three-views. Years later the St. Louis Robin was lent to the Franklin Institute in Philadelphia. The aircraft hung from the ceiling alongside Amelia Airhart's Lockheed Vega and was later lent to the Roosevelt Field Aviation School where it was used as a training aid. When the school closed, it somehow found its way into the hands of one "Frog" Chapman in Moriches, New York, who stored the fuselage in a duck coup and the wings in the rafters of the garage of his Buick dealership.

Many years later a bunch of us, who were always scrounging airplane parts for our own restoration projects, visited Frog and looking up into the rafters of his garage somehow recalled the aircraft



Refueling during the 1929 endurance flight. Note windshield on top of wing and opening top of fuselage behind wing. Can you see the catwalk on the side of the engine and cowl?



registration number. At this point the St. Louis Robin was, in effect, rediscovered. Wow!

Because I had my own restoration project (the Alexander Eaglerock), my friend Joseph Erale of Brentwood, New York, purchased the airplane for a pittance and a massive research project was instigated.

While the aircraft has been painted three times, including its original colors, it was not too difficult to chip and peel off overlaid paint in order to come close to the original colors of a basic Robin, which were orange and yellow.

Now, as many of you who read my

column "Research Room" know, I'm a research nut. I contacted the St. Louis *Post Dispatch* and other local newspapers and was able to extract photographs of the aircraft from their archives, which were used to duplicate almost exactly the original markings used at the time of the endurance record.

During the process of restoration, Joseph Erale Sr. did the welding and such and Joseph Jr., one of the best aircraft mechanics on the East Coast, discovered quite by accident and angle of light that the original decal was still on the rudder, covered by several coats of paint!

Through this young man's effort and a lot of cotton swabs, the paint was painstakingly removed, using any number of solvents to reveal the original decal. It is

beautifully reproduced on the restored St. Louis Robin by old friend, pilot, and artist Ed Jansky of Long Island.

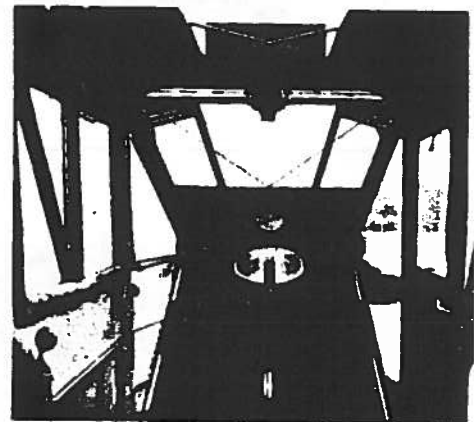
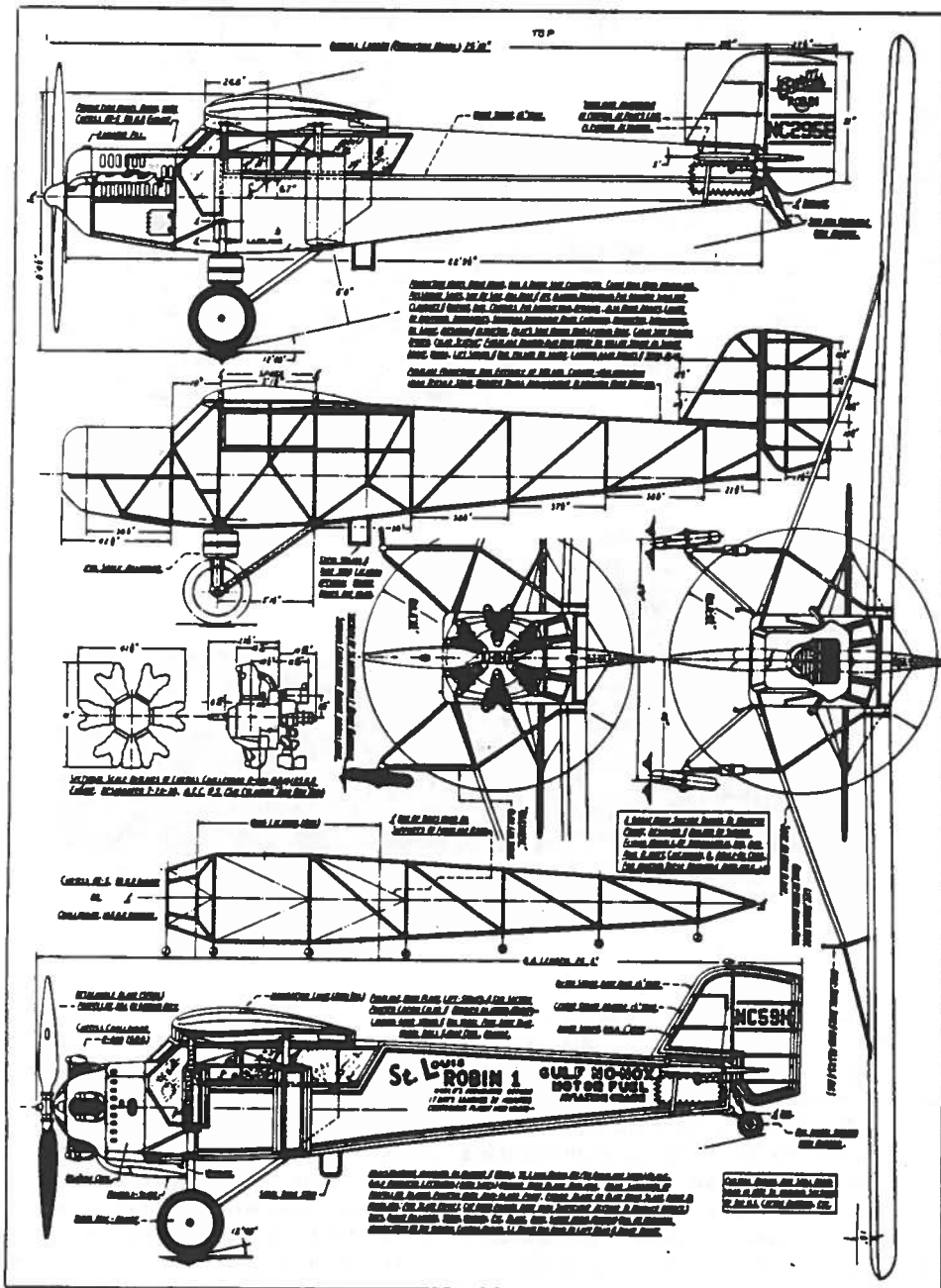
I was designated test pilot of the restored aircraft but unfortunately was recuperating from surgery at the time of the restoration flight. Nonetheless, I am privileged to be one of three pilots to fly the restored aircraft. (You can read the account of my "cotton field" experience in the August 1981 issue.)

Any Robin is beautiful, but the historic St. Louis Robin is the epitome of a model builder's and pilot's dream. While the OX-5 version is easier to model because the engine is completely cowled, a model of the Challenger or J5-6 version separates the men from the boys. (See Bob Hahn's model of the Gulf Company airplane in "Research Room" in the October 1982 issue.)

I have many snapshots of the restored machine but in order to get a really dynamite presentation for you, we rolled the Robin out of its hangar.

The Robin flies as a docile old bird with more than ample wing. It takes off easily and is responsive to rudder and elevator. These old airplanes usually took off and landed in the wind (no brakes and tail

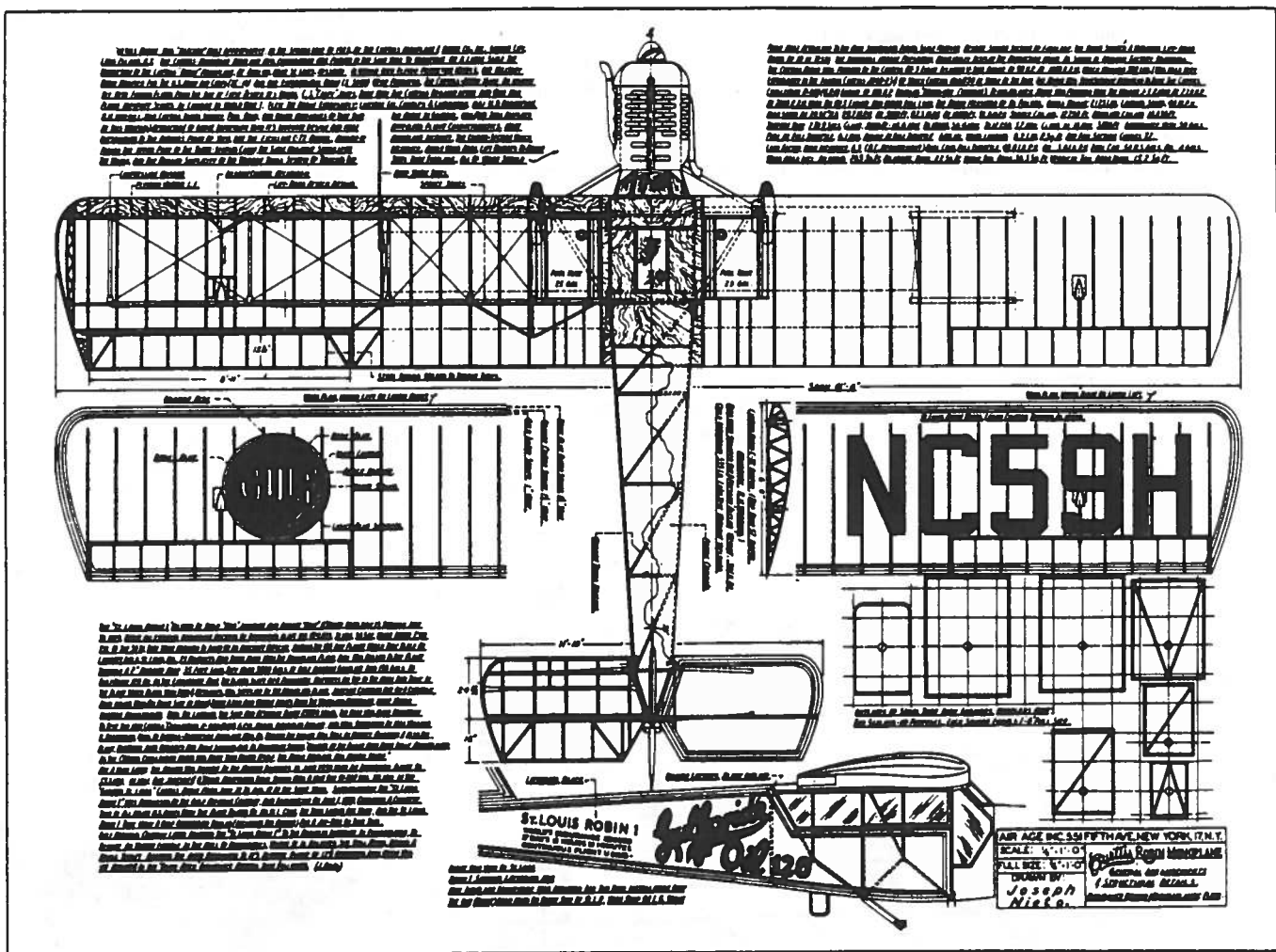
Joseph Nieto drawings of the Curtiss Robin available from M.A.N. for \$4.00



OX-5 instrument panel, simple at best. Note position of overhead compass. Thomas Archives.



Late model interior. Early model had wicker seats, these are aluminum. Thomas Archives.



**Curtiss-Robin**

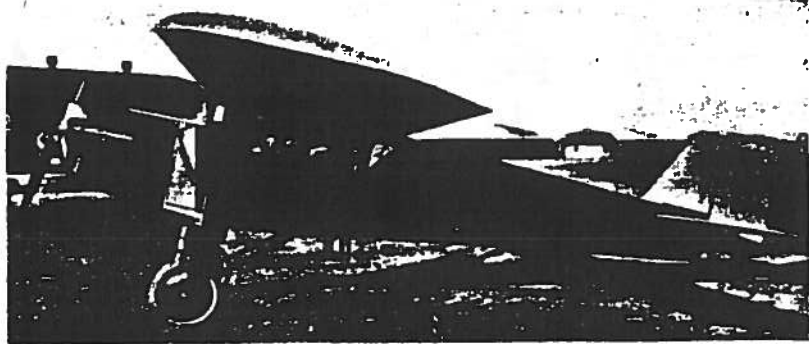
**CURTISS-ROBINSON AIRPLANE MFG. CO.**  
 ANGLUM, ST. LOUIS, CO., MISSOURI

MODEL: \_\_\_\_\_ ENGINE NO: \_\_\_\_\_ SERIAL NO: \_\_\_\_\_

MANUFACTURE FOLLOWING AND OTHER CURTISS PATENTS:  
 1011105 1124678 1248215 1296710  
 1358127 1448729 1591679

**LUBRICATION RECOMMENDATIONS**  
 Castrol Mobil "S" SUMMER  
 Castrol Mobil "A" WINTER  
 OR HIGH GRADE OILS OF SIMILAR BODY AND CHARACTER  
 PREHEAT OIL IN COLD WEATHER (BELOW 32° F.)

Data tag from the Robin. For more information on data tags, see "Research Room" in this issue.



Curtiss-Robin three-seat cabin monoplane with 90-hp OX-5 engine. Photo from 1928 Jane's All the World's Aircraft.

skid) and so never really developed responsive aileron control as a result.

Unlike modern aircraft, one should never become complacent while flying an old airplane, as it will grab you when you're not watching.

I can liken flying the Robin to a rudder-only model but when on a cross-country flight or landing in a cross wind, I can liken aileron response to that of having rubber bands attached to the stick. Every

Curtiss I have ever flown has responded a half-hour late on aileron! That may be the result of the same guys rigging the airplanes.

As a model airplane the Curtiss Robin can give you anything you might want in a subject. There are simple or complex details depending on which model you choose. You are almost guaranteed a superb flying model and one that will satisfy the many hours of your labor of

love. It may not make a fantastic peanut, but built larger will make a superb gas, electric, or R/C subject.

I hope this first in a series tickles your imagination and brings forth many aircraft models that might otherwise not be modeled. Please write and tell us what you think about this first presentation.

Happy landings.

## NÄSTA KONTAKT

Manusstopp för nästa KONTAKT är preliminärt 1988-04-17.

## PRESSTOPP

# .. KLUBBAFTON TÄVLINGSFLYG ONS DEN 30/3

### UR PROGRAMMET:

- \* Hur tävlar man ?
- \* Varför tävlar man ?
- \* Gratis flygning för debutanter !??!
- \* Filmvisning .

Alla är hjärtligt välkomna.

*Tävlingskommitten*

