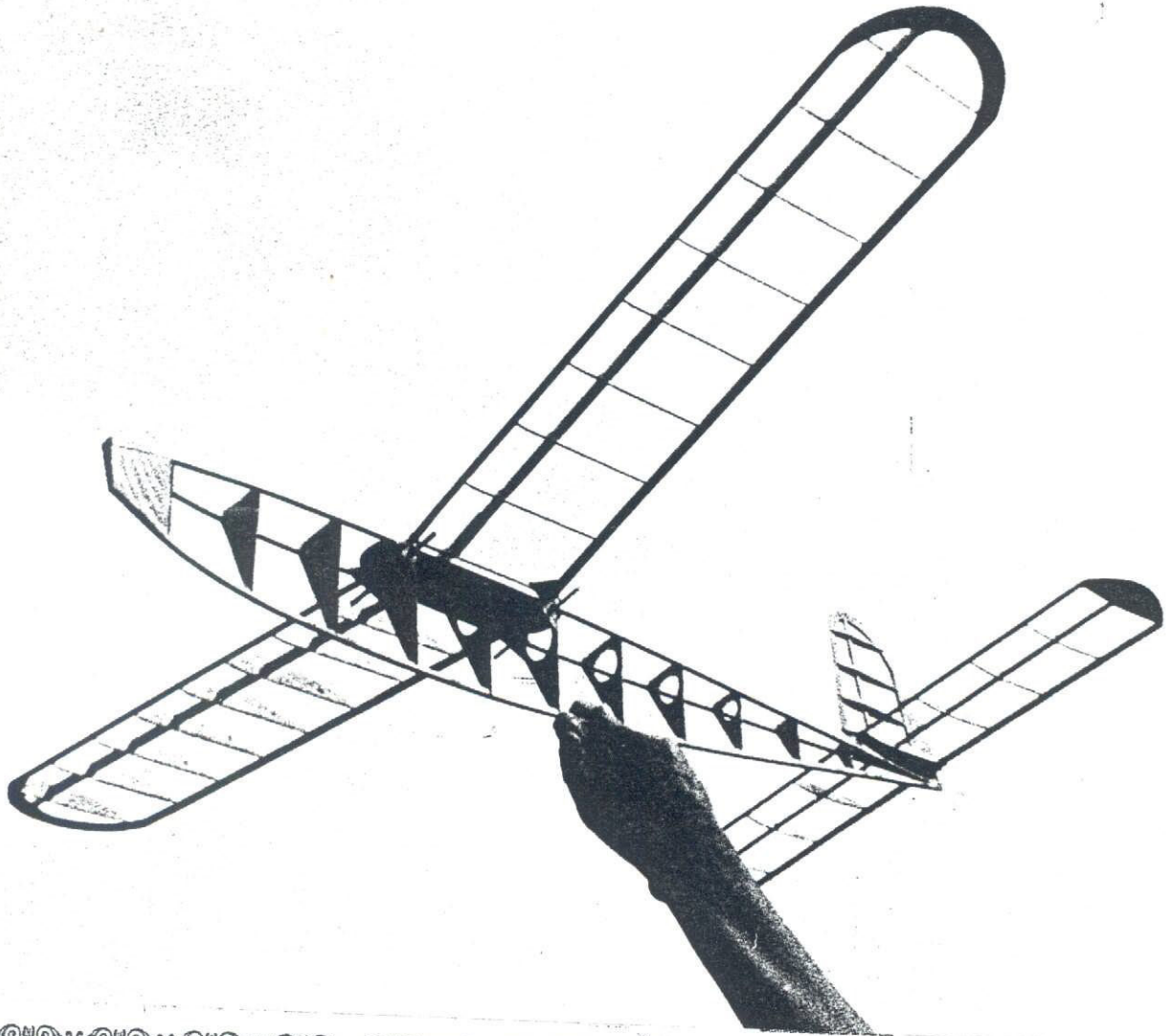


"OLDTIMER"

Specialtidskrift för modellflygare



INNEHÅLL:

- "Modellflyget i Sverige"
- Fokker-"den flygande holländaren".
- "Agaton"- bensinmotormodell.
- "Oldtimer-tävlingen 1973"



Redaktören tycker....

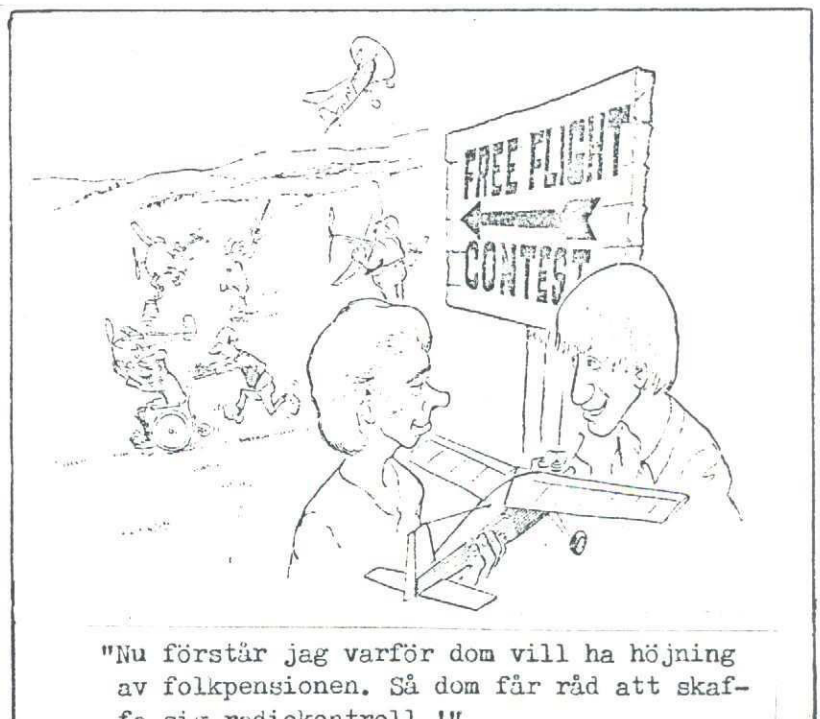
att den verkliga vårsolen lockat fram flyglusten igen. Det är dags att börja trimma för "Oldtimertävlingen" den 28-29 juli !

att intresserade läsare skall försöka forska i arkiven hos de namngivna lokal-tidningarna, som hjälpte till att arrangera uttagningar till 1937 års Rikstävling.

att de som bor på platser där gamla modellflygare funnits söker upp dessa och försöker få fram material medan tider ännu är .

Omslaget

visar den oklädda stommen till redaktörens "TFA:s S-Etta", årgång 1942
Den oklädda armen tillhör redaktörens hustru .



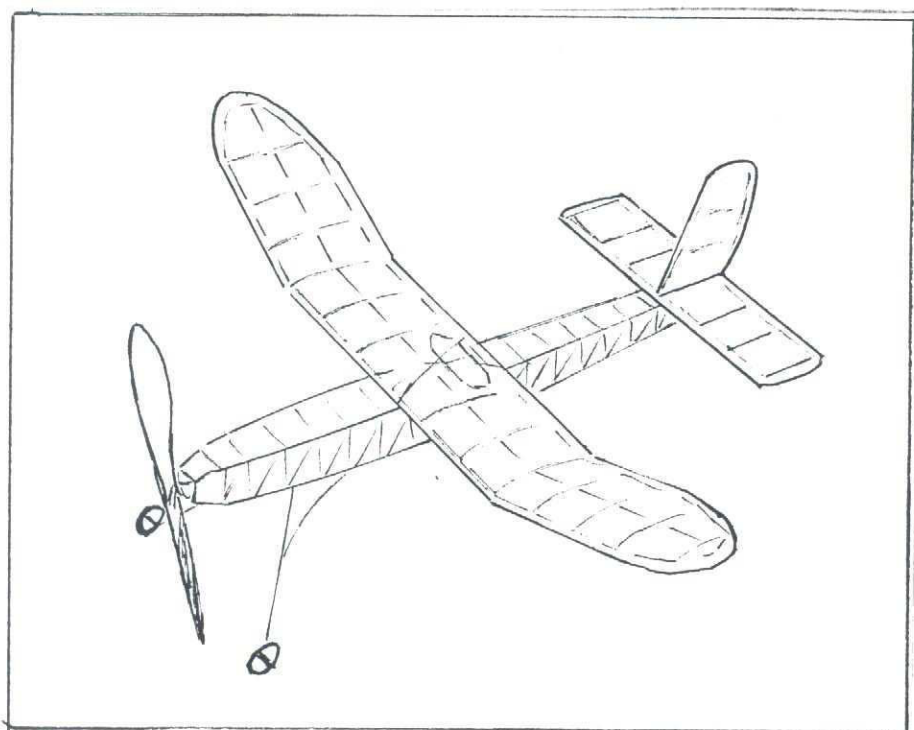
"Mr Oldtimer" på resa

Under februari månad 1973 hölls en liten med naggande god utställning hos "Olles Foto" i Solna. Det var Mats Ljungberg som hade dammat av sin motorsamling och ställde ut den i ett monterskåp i den kombinerade foto/modellaffären på Skytteholmvägen 22 ,171 44 Solna.

De gamla fina motorer som fanns att beskåda var:

Cannon 300	år 1941	OK Super 60	1946
Mc Coy 19	1947	Wasp Twin	1946
O & R 19	1947	DeLong 30	1946
Viking 65 Twin	1946	Youlon 30	1946
Komet 2,5	1946	Contestor	1945
Orwick 64	1946	Melcraft B	1945
Dooling 29	1949	G H Q	1936
Phantom P 30	1941	Zena 0,6	1940
Youlon 29	1951	Forster 29	1940
Dennymite	1939	Gannet	
O & R 60	1946	Madewell 49	1945
O & R 60	1947	Fleetwind 10	1945
O & R 23	1946	Cameron 23	1946

"Mr Oldtimer" besökte häromdagen en av våra nytillkomna entusiaster. Örjan Gahn i Jakobsberg. Örjan har specialiserat sig på Karl Erik Landegrens modeller. I somras hade han ju en Wakefieldmodell av Landegrens konstruktion med på "Oldtimertävlingen" Genom flitigt studium av foton och text har Örjan lyckats rekonstruera dragen av den krax-försedda G:la som Landegren vann så många tävlingar med. Övrigt arbete som Örjan lagt ner för oldtimerflygandet är uppförstoring av Åke Roggentins "Termik III", som finns i detta nummer, samt Nils Curry Melins lilla 50 cm kroppsmodell som meteorolog Curry vann SM 1938 med !



"Trim II", 50 cm kroppsmodell
konstruktör Nils Curry Melin

MODELLFLYGGET I SVERIGE

1937 blev ett spännande modellflygår. Allers Flygklubb hade blivit en succé, och medlemsantalet vid 1936 års slut var över 80.000 ! Nu var nog dessa mest passiva medlemmar. Deras "aktivitet" inskränkte sig antagligen till läsning av "Flygsidan" i Allers. Bland medlemmarna fanns några aktiva också som sysslade med modellbygge och flygning.

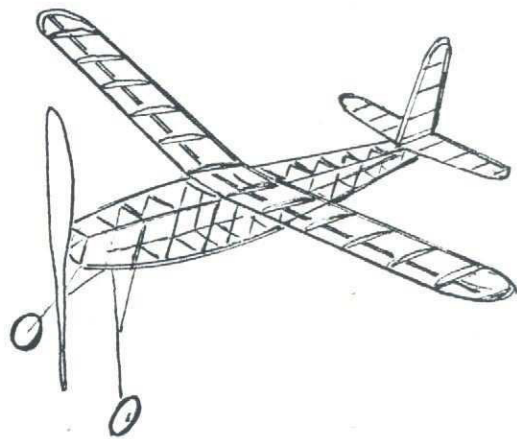
Einar Ebe, redaktör för "Folket i Bild" anade modellflygets möjligheter . Han kontaktade Sven Wentzel, som under hösten 1936 värmdde upp läsekretsen med några artiklar om modellplansbygge- och flygning. De modeller, som beskrevs var glidplanet "Looping", stavmodellen "Tummeliten" och kroppsmodellen "FIB" .

F I B:s Modellflygklubb

Så var redaktionen mogen att dra igång "FIB:s Modellflygklubb", I slutet av mars kom uppropet till "Rikstävlingen 1937" och anmälningsblankett till klubben.

För en avgift av 50 öre blev man medlem och fick medlemskort och häftet "Modellflygets A.B.C.". Dessutom erhöill medlemmarna 15 % på materiel köpt genom klubben .

Klubbens centrala styrelse bestod av Einar Ebe, ordf., Sven Wentzel, sekr., Yngve Nilsson, Sven Rådberg och Åke Hultin.



"F I B", 50 cm kroppsmodell
konstruktör Sven Wentzel

Modellflygarnas Rikstävling 1937

"Denna rikstävling anordnas av klubben i juli månad på Ladugårdsgårde i Stockholm, och dit inbjudes de femtio bästa av klubbens modellflygare runt om i landet. Av dessa femtio kommer högst tio ifråga från Stockholm. Malmö, Göteborg, Bofors, Storfors, Kiruna och Huskvarna har lika stora chanser att bli representerade.

FIB bjuder på resan, och det gäller att omedelbart sätta igång med tränningen och försöka få sådana färdigheter i modellflygningens ädla konst, att ni kan komma i fråga för representation i denna pampiga tävling. Lokala uttagningstävlingar kommer att ordnas på så många platser som möjligt och skall kontrolleras av vederhäftiga personer på platsen."

Citat ur Folket i Bilds Ungdomstidning Nr 13B 28/3 1937

forts. nästa sida

forts. "Modellflyget i Sverige"

På en vecka kom över 2.000 anmälningar och några av de nya medlemmarna namn publicerades.

FIB:s Modellflygklubb startade redan från början med s.k. lokalklubbar. Fem medlemmar borde lokalklubben ha. Givetvis var detta en riktig satsning för att få intresse och engagemang att fortleva. Den första lokalklubben bildades i Dalarna. Det var "FIB:s Mfk Höken" i Långshyttan. I Värmland kom nr 2 "FIB:s Mfk" i Arvika. Inom en månad fanns omkr. 3.000 medlemmar och ett 30-tal lokalklubbar.

Arvikaklubben utnämndes som mönsterklubb, bl.a. hade den på kort tid vuxit till 54 medlemmar.

Centralstyret i Stockholm meddelade sig med medlemmarna genom en ungdomssida i Folket i Bild och uppmanade klubbarna att skaffa sig trevliga namn. T.ex. "Falken", "Albatross", "Svalan", "Vingen", "Favorit" och "Propellern".

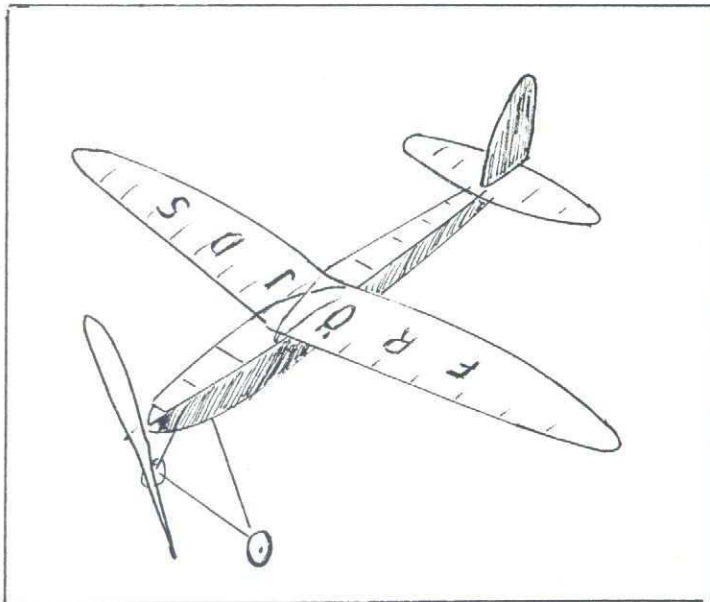
Medlemmarna fick häftet "Modellflygets ABC" författat av Sven Wentzel. Redan under första halvåret 1937 trycktes den i 30.000 ex. !

Genom ett upprop till olika dagstidningar fick FIB:s Modellflygklubb ett 30-tal ortstidningar att ställa upp som medarrangörer av uttagningstävlingar på lika många platser över hela landet under maj-juni 1937.

"Fröjds"

Den aktiva tävlingsverksamheten inom modellflyget stod givetvis "Vingarna" för. Sven Wentzel hade animerat herrekiperingsfirman Fröjd i Stockholm att satsa reklam-pengar på en av honom själv konstruerad modell, senare känd som "Fröjds". (Se "Oldtimer nr 2.1972)

46 modellflygare anmälde sig till finaltävlingen som hölls på Gärdet i Stockholm. Tyvärr härjade en influensaepidemi vid tävlingsdagen, vilket gjorde att många ej ställde upp.



"Fröjds", 75 cm kroppsmodell
konstruktör Sven Wentzel

Resultat:

1. Åke Roggentin	1.49 + 2.06 + 3.00 = 2.18
2. Olle Lindh	1.55 + 2.08 + 2.09 = 2.04
3. Rune Roggentin	2.01 + 1.37 + 1.54 = 1.50

Juniorer

1. A. Köhler	0.49 + 0.50 + 0.59 = 0.52
2. V. Romell	0.44 + 0.32 + 0.38 = 0.38
3. Arne Blomgren	0.37 + 0.35 + 0.38 = 0.37

Vintertävlingen

Vingarna årliga "Vintertävling" hölls
21 februari 1937 på Gärdet i Stockholm

Resultat:

Segelmodeller 0-100 cm	1. T Winberg, Vingarna	0.57,6
" över 100 cm	1. Gösta Ameón, "-"	1.05,7
Stavmodeller 0- 50 cm	1. Rune Roggentin, "-"	1.46,3
" 50- 75 cm	1. Åke Roggentin, "-"	1.04,6
Kroppsmodeller 0- 50 cm	1. Rune Roggentin, "-"	1.39,6
" 50- 75 cm	1. Åke Roggentin, "-"	1.45,8
" 75-100 cm	1. Åke Roggentin, "-"	2.00,2
" över 100 cm	1. O. Lindqvist, SMFK	1.51,8

Modellflygtävlingar hölls också i Jönköping den 13-14 februari i samband med en utställning.

I Borlänge avslutades en två-veckorskurs som leddes av Sune Stark och Björn Andersson från Vingarna med en tävling den 11 april.

TÄVLINGSREGLER FÖR RIKSTÄVLINGEN 1937

Lokala uttagningstävlingar skulle hållas någon av dagarna 30 maj, 6,13,20,24 eller 27 juni. Finalen datum fastställdes nu till 29 augusti på Ladugårdsgårde.

KLASSER

A. SEGELFLYGPLANSMODELLER

1. Spännvidd t.o.m 50 cm (t.ex. Looping II)
2. " 50 - 75 cm

MOTORDRIVNA MODELLER

B. Stavmodeller

1. Spännvidd t.o.m 50 cm (t.ex. Tummeliten)
2. " 50 - 75 cm

C. Kroppsmodeller

1. Spännvidd t.o.m 50 cm (t.ex. FIB)
2. " 50 - 75 cm

Högst en modell i varje huvudgrupp, alltså högst tre modeller tilläts. Tre flygningar skulle göras. Om en start noterades för mindre 10 sek tilläts omstart. Två misslyckade starter räknades dock samman som en flygning.

Bland de tidningar som ställde upp som medarrangörer i uttagningarna är följande namngivna.

"Ny Tid" i Göteborg (6/6), "Arbetet" i Malmö, "Nya Norrland" för Ådalen, "Social-Demokraten" i Stockholm (6/6), "Eskilstuna-Kuriren", "Nya Älvsborg" i Trollhättan, "Mariestads Läntidning", "Aurora" i Ystad, "Östersundsposten", Skaraborgs-Tidning i Skövde, "Östergötlands Folkblad" i Linköping.

ALLERS FLYGKLUBB

Framgångarna för FIB:s Modellflygklubb oroadde ledningen för Allers Flygklubb ! Här gällde det att visa lika mycket aktivitet !

Från Allers Flygklubb i Norge kom en inbjudan till en landskamp att hållas i Oslo. Den svenska klubben uppmanade nu sina ortsklubbar till aktivitet och inbjöd till uttagningar i Stockholm, Göteborg, Malmö, Norrköping och Sundsvall. 23 eller 30 maj hölls dessa tävlingar. Man tävlade endast i en klass - motormodeller 50 -150 cm spv. Segraren på resp. plats skulle så få resa till Oslo på Allers Flygklubbs bekostnad. Landskampsfinalen gällde ing. H. Viléns stora pokal. Redan året innan hade en tävling hållits om denna pokal. Fyra normmän hade då inbjudits till Stockholm 27/9 och belagt de fyra första platserna. Nu gällde det för svenskarna att ta tillbaka den ståtliga pokalen !

Uttagningstävlingar

Uttagningarna i Stockholm den 23 maj måste uppskjutas på grund av dåligt väder, men i Göteborg flög man på Torslanda. Nils Lövvenmark tog ledningen med sin "Albatross" med en flygning på 1.40 min. Ytterligare två jämna flygningar gav honom genomsnittstiden 1.26,1. Tvåa blev Bertil Lundberg med "Stratos" tid 1.03., trea Harry Persson 0.40,3 med sin "HP 12" och fjärde man Per-Arne Svensson tid 0.30,7

Ett tjugotal tävlande hade mött upp i Malmö på Bulltofta. Vinden var besvärande hård. I första omgången tog Ekström från Eslöv med en egen konstruktion ledningen med 1.08. Hans klubbkamrat Allan Dahl fick 1.05 och Sven Truedsson, Malmö 0.54. Andra omgången gav Truedsson tävlingens bästa tid 1.22 vilket räckte till 1:a plats. Hans genomsnittstid blev 0.58,8. Dahl :0.44,3, Ekström 0.43,5 och Hermond 0.36,0

Tre dagar senare var vädret bättre i Stockholm då uttagningen hölls. Börje Stark tog ledning med "Tip Top II" tid 2.05,3 i första omgången. Därefter följde Åke Roggentin 1.31,9 med "Nimbus" och Stig Johansson 1.31,8. Roggentin förbättrade sina tider och vann med genomsnittet 1.38,2 före Stig Johansson, Björn Andersson och Börje Stark

I Norrköping blev striden hård mellan Åke Eriksson, Sköldinge och Sigurd Isacson, Linköping. De flög 2.06,2 resp. 2.06,3 i sista omgången. Då Åke Eriksson hade bättre 1:a och 2:a starter blev hans genomsnittstid 1.16,5 mot Isacsons 1.06,5 och tredje man Olof Perssons 0.28,8

Den 30 maj flög man även i Sundsvall. Ca 500 personer hade kommit för att titta. Vinden var hård även där. Stig Örtegren segrade med "Space" -genomsnitt 0.50,8.

2:a Olle Herolf, "Knock Out" 0.41,8, 3:a Olov Andersson "Örnungen" 0.36 och 4:e man

Svensk-norsk landskamp

Det svenska laget blev alltså Nils Löfvenmark, Sven Truedsson, Åke Roggentin, Åke Eriksson och Stig Örtegren. Dessa plus flera andra tävlande som åkte på egen bekostnad anlände till Kjellers Flyveplass den 13 juni. Stor tillströmning av åskådare var det med försvarsdepartementets chef statsrådet Monsen i spetsen.

Tävlingsdagen innebar svåra vindförhållanden. Fjölårsvinnaren Erik Engelhardt-Olsen kvaddade tre FAI-modeller. Även Nils Löfvenmark kom bort då han sprängde gummi-motorn och hela kroppen.

Resultat:	Segelmodeller	Kaare Eriksen, Jeløy	0.17,8
	Stavmodeller	Rune Roggentin, Stockholm	0.38,8
	Kroppsmodeller		
	0 - 50 cm	1. Per Bugge, Drammen	0.55,5
		2. Rune Roggentin, Stockholm	0.20,0
	50 - 75 cm	1. Åke Roggentin, "-"	1,37,2
		2. Sven Truedsson, Malmö	0.52,2
	75 -100 cm	1. S.Hafskjold, Drammen	0.55,9
	FAI 70 -100 cm	1. Stig Örtegren, Sundsvall	1.31,6
		2. H.P.Grannes, Drammen	1.20,6

Landskampsklassen var FAI 100 - 150 cm. Två deltagare var i särklass. Det var Harald Orvin från Oslo och Stig Hult från Stockholms Mfk. Harald Orvin behärskade det hårda vädret utomordentligt, vilket hans jämna tider visar. Han flög en egen konstruktion. Stig Hult började med en något kortare tid, vilket berodde på att han bara drog upp gumminotorn 400 varv. I de två övriga starterna drog han 650 varv.

FAI 100 - 150 cm	1. Stig Hult, Stockholm	1.14,3 + 3.13,8 + 5.10,4	./.	3.12,8
	2. Harald Orvin, Oslo	2.16,5 + 2.16,6 + 2.56,2	./.	2.29,5
	3. Ivar Fjeld, Frogner	0.54,1 + 1.17,5 + 2.07,4	./.	1.26,3
	4. Nils Bj, Baerum		./.	1.18,0
	5. Sven Wentzel, Stockholm		./.	1.11,3
	6. Åke Eriksson, Sköldinge		./.	1.09,7
	9. Sven Truedsson, Malmö		./.	0.44,1

Flera av de tävlande använde sig av modellen "Stratos", en konstruktion av A.W.Nordwaeger. Allers Flygklubb kunde sälja byggsatser till den vackra och välflygande modellen. Dess spännvidd var 115 cm, längd 93 cm och vikten ca 145 gram. Motorn var 16 strängar 3/16 " gummi. Även några andra Nordwaegermodeller tillhörde de bästa vid denna tid. T.ex. "Albatross" och "Air Speed".

Efter detta utbrott av aktivitet från Allers Flygklubb, blev det märkligt tyst från det stora tidningshuset beträffande modellflyg!

Då hände det mer i Stockholm igen! Dagens Nyheter ordnade under våren en rad skoltävlingar i modellflyg. Stockholms-Tidningen tillsammans med Vingarna arrangerade en stor tävling med 100-talet tävlande och över 200 modeller. Social-Demokraten och FIB ordnade ett möte med modellflygare från Stockholm och förorter den 27 maj. 150 pojkar kom och FIB:s Mfk fick 30 nya medlemmar. Sven Wentzel gav goda råd, och 20 nya ledare utsågs.

Uttagningsstävlingarna till Rikstävlingen startade i början av juni. FIB och Social-Demokraten arrangerade den 6 juni Stockholms-uttagningen på Gärdet. Sven Wentzel kåserade i högtalaren om modellflyg och slöjdinspektör Gunnar Nilsson var populär prisutdelare. Ett 70-tal tävlande hade mött upp och genomförde tävlingen trots en smula regn och blåst. Börje Stark vann stora kroppsmodellklassen med sin "Tip-Top II". I tredje och sista start fick han tiden 2.04,2 varvid modellen försvann bort mot Värtahället, men han hade tur att finna modellen. En flicka var med och slog pojkarna i stavmodellklassen, det var Tullia Rönne.

Uttagningsstävlingar

Resultat från Stockholms-uttagningen

Glidplan 50-75 cm

- | | |
|---------------------|------|
| 1. Gösta Hellström | 50,3 |
| 2. Gunnar Magnusson | 32,2 |

Stavmodeller -50 cm

- | | |
|-----------------|------|
| 1. Tullia Rönne | 31,4 |
| 2. Arne Widén | 23,3 |
| 3. Tage Nyholm | 14,7 |

Stavmodeller 50-75 cm

- | | |
|----------------------|------|
| 1. Olof Lindh | 22,0 |
| 2. Lennart Sundström | 16,3 |
| 3. Sune Stark | 11,0 |

Kroppsmodeller -50 cm

- | | |
|----------------------|------|
| 1. Roland Lund | 40,4 |
| 2. Lennart Sundström | 38,3 |
| 3. Hans Gustavsson | 33,3 |

Kroppsmodeller 50-75 cm

- | | |
|---------------------|--------|
| 1. Börje Stark | 1.19,6 |
| 2. Sune Stark | 1.11,1 |
| 3. Birger Andersson | 1.02,5 |

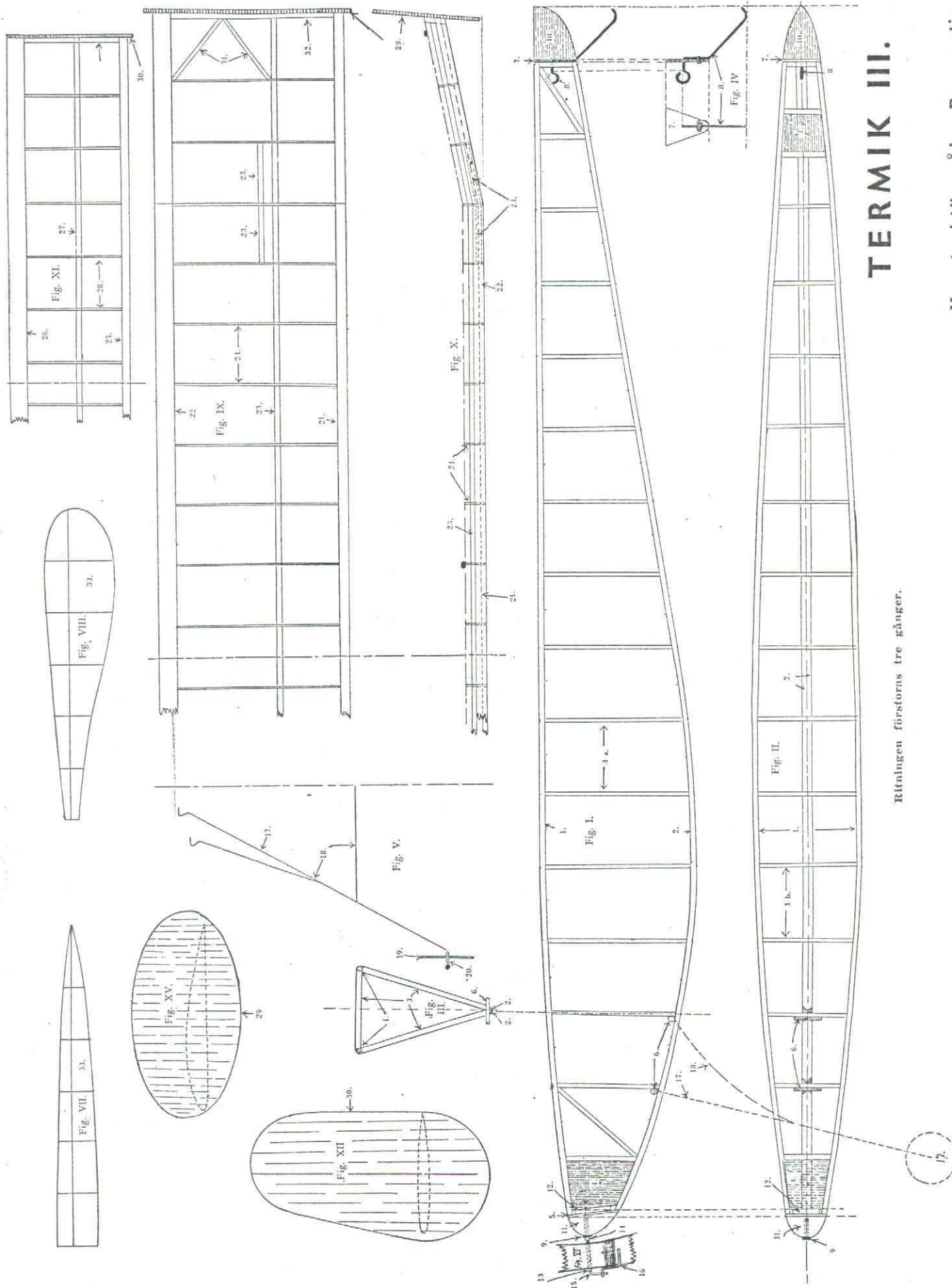
I Eskilstuna samarbetade Eskilstuna -Kuriren med FIB:s Modellflygklubb i uttagningsstävlingen. De bästa blev Tore Sjöberg, Bengt Olsson, Pelle Olsson och Osvald Eklöf.

Stor publiktillströmning blev det i Linköping vid uttagningarna den 27 juni. Östergötlands Folkblad hade tryckt en speciell affisch som lockade åskådare. Det blåste full storm men trots detta nåddes goda resultat.

Här är en förteckning på de uttagna ! Tyvärr publicerade Folket i Bild inte alla namnen. Några saknas.

C.E.Lundgren, Malmö
 Bertil Dahlqvist, Halmstad
 Osvald Eklöf, Eskilstuna
 Sölve Nilsson, Oskarshamn
 Allan Norring, Sollefteå
 Stig Örtegren, Sundsvall
 Bengt Alvner, Mariestad
 Per Larsson, Skövde
 Hilding Benjaminsson, Göteborg
 Filip Hansson, Ystad
 Birger Roos, Fyrås
 Henrik Pettersson, Trollhättan
 P.O.Persson, Norrköping
 Stig Hagström, Karlskoga
 Allan Möllerström, Hälsingborg
 Rune Andersson, Arvika
 Olov Johansson, Linköping
 Valter Hammarström, Långshyttan
 Eugen Semitjov, Lidköping
 Arne Andersson, Nässjö

Gotthard Hedvall, Hofors
 Arne Pettersson, Nynäshamn
 Carl E.Larsson, Nyköping
 Kurt Almroth, Norrköping
 Torsten Nyström, Piteå
 Sven Truedsson, Malmö
 Bengt Olsson, Eskilstuna
 Kurt Eriksson, Boden
 Rune Karlsson, Hjo
 Tullia Rönne, Stockholm
 Lennart Sundström, "
 Roland Lundh, "
 Gösta Hellström, "
 Börje Stark, "
 Sune Stark, "
 Gunnar Magnusson, "
 Arne Widén, "
 Olof Lindh, "
 Birger Andersson "



TERM III.

Konstruktör: Åke Roggentin

Ritningen förstås tre gånger.

I detta uppslag ha vi sammanfört två artiklar, behandlande samma problem. För mer uppgifter på denna sida, en värdig penning till Linköpingseskaderns artikel om flygverksamheten, har sänts oss av medlem i »Vingarna».

En på stortklubbs syn på en förmodligen viktig fråga!

I dessa byggsatser i hyllor i lokalen. Den gångna årets deltagare redan tidigare sysselsatta med modellflyg, tillåtes att ta hem sina byggsatser för fortsatt bygge. Det vore ett misstag att tillåta de direkta nybörjarna att ta hem sina byggsatser, emedan de då ofta begå svåra fel.

Särskilda instruktionsmöten med alla kursdeltagarna på en gång hållas t. ex. när första modellen är färdig och trimningen skall genomgå samt innan kursdeltagarna börja på en ny modell.

Så fort varje bygggrupp har en modell färdig bör klubben anordna en tävling speciellt för nybörjarna. Gruppernas instruktörer hjälpa till med trimningen. Några mindre pris kunna utdelas som uppmuntran. Det blir också en uppmuntran för dem som bli omnämnda i det följande tidningsreferatet.

När deltagarna byggt de två eller tre modeller som ingå i kursen avslutas denna. Nybörjarna böra nu bli medlemmar i klubben. En teoretisk fortsättningskurs kan anordnas. En serie föredrag hålls av klubbens äldre, erfarna medlemmar. »Högstart av segelplan», »Gummimotorn», och »Olika sätt att kläda en modell» äro exempel på ämnen som det är av stor betydelse att känna till.

Ovan framlagda råd och synpunkter grunda sig på de erfarenhetsrön vi gjort inom Linköpingseskadern vid av klubben anordnade nybörjarkurser, vilka visat sig mycket givande och framgångsrika. Vid K. S. A. K:s modellflygskommittés senaste sammanträde framstodo dylika nybörjarkurser såsom det viktigaste ledet i klubbarnas arbete, och jag uppmanar därför samtliga klubbar att med det snaraste sätta i gång med dem.

Några ord om

MODELLFLYG och NYBÖRJARE

I.

Nybörjaren på modellflygets område ställer i allmänhet stora fordringar på sin första modell. Den skall vara tilldragande att se på, den skall helst vara stor, och sist men icke minst — den skall vara lätt att bygga och trimma. Det finns ju många bedrövliga exempel på, hur en nybörjares intresse för modellflygning plötsligt slocknat, då han icke genast skurit de lagrar, han kanske drömt om. I de flesta fall ligger väl felet i bristande förmåga hos nybörjaren att bygga modellplan. Och detta beror i sin tur ofta på, att han lockas att skaffa sig ett eller flera av de talrika färdigbyggda modellplan, som, vackert inlagda i lyxkartonger, finnas att köpa i handeln. Genom att köpa dylika plan får nybörjaren ingen inblick i själva byggandet, han kanske icke ens vet namnen på de olika delarna och än mindre hur de verka.

II.

Vad de »förträffliga» bruksanvisningarna till modellplanen beträffar, så kanske han icke bryr sig om att taga del av dessa i detalj. Det står en sådan massa underliga ord i dem. »Stabilisator», »pallning» och »stalla» — vad kan dessa ord betyda, undrar han? Och helt säkert har han icke tid att fundera ut detta, ivrig som han är att få prova den fina modellen. 3 minuters flygtid garanteras ju! Det står i bruksanvisningen, och det är det enda av densamma som han riktigt förstätt. 3 minuter . . .

III.

Och så bär det iväg på ett fält, »fritt från träd och hus». Modellen provas ett par gånger i glidflykt. Därefter drar nybörjaren upp gummimotorn 75 varv, fortfarande enligt bruksanvisningens order. Han släpper iväg modellplanet. Detta stiger upp i en brant sväng, men ack!, just

när nybörjaren skall till att uppgå ett triumferande rop, börjar modellen gå i de mest konstiga svängar. Än går den med en brant dykning mot marken med nosen före för att sedan ånyo peka med nosen mot skyn, än gör den »loopings». Den unge modellbyggaren är lika förvirrad, som modellplanet tycks vara. Förbi hans ögon drar en ström av ord — »palla», »stalla», »anfällsvinkel» m. m. Idel egendomliga termer. Efter allt detta är nog den unge nybörjaren en slagen man — för att nu inte tala om den fina modellen som slutat sina luftkonster med en tämligen hård smäll mot marken, varigenom det förut så stolta planet förvandlats till en förvånansvärt ful skräpögl.

IV.

Hade nybörjaren varit klok, så hade han sökt medlemskap i någon modellflygklubb. Därefter hade han läst en bok om modellplansbygge för nybörjare. Och sedan kunde han börja taga del i de kurser, som klubben helt säkert anordnat. Han får börja med en enkel modell och varje del förklaras för honom av instruktörer. Härigenom komma ju alla i bruksanvisningen förekommande ord att förklaras. När sedan modellplanet blivit färdigt, beger sig modellbyggaren ut på det fält, där klubbens medlemmar bruka hålla till under sina trimningsförsök. Här finns instruktörer, som gärna hjälper honom med trimningen. Och följden blir att, när modellbyggaren släpper iväg sin modell, denna stiger upp i en elegant båge och sedan sakta kommer glidande ned mot marken, där den hämtas av den stolta ägaren. Efter något år kanske den nye modellbyggaren finner, att han i en tidning kallas för »storfräsare». Då sänder han säkert en tacksam tanke till den klubb, som hjälpt honom att undvika alltför svåra misslyckanden i början.

(Forts. på sid. 25.)

WEDEVÅGS FÄRGER OCH LACKER  SÄTTA KRONAN PÅ VERKET

FÄRGER och LACKER
till

flygets tjänst



• Vi tillverka alla erforderliga speciallacker och -färger för flygplansdetaljer. Vetenskaplig och praktisk provning samt en omutlig tillverkningskontroll garanterar produkter, som äro väl skickade för sina speciella uppgifter.

WEDEVÅGS
BRUKS AKTIEBOLAG
Försäljningskontor, Sthlm 16. Tel. 234630

Den flygande holländaren

TONY FOKKER.

Anthony Herman Gerard Fokker såg dagens ljus den 6 april 1890 i Kediri på Java, där fadern hade nybyggerplantage och var en ansedd man i Holländska Ostindien. Tony fick till att börja med växa upp i halvild frihet bland idel malajiska kamrater. Han levde ett härligt naturliv, och till dess han var sex år hade han aldrig haft ett par skor på sina fötter. Han flög och flängde barfota i träden i sällskap med apor och infödingar och härigenom blev luften hans rätta element. Men då kommo hans föräldrar på den för honom mycket obehagliga idén att flytta till Holland, och under sådana förhållanden var det kanske inte så underligt, att han, när familjen några år senare satte honom i skola i Haarlem, ej fann sig till rätta med den europeiska uppfostrans tvångströjemetoder. Han skaffade också redan från början sin far och sina lärare många gråa hår. Ty redan tidigt visade han sig ha mera intresse för det mekaniska - han mekaniserade och elektrifierade själv sina leksaker - än för skolplugget och det var endast det faderliga tvånget som höll Tony kvar på skolbänken. Den tid han bort använda för sina läxor använde han för att tänka ut diverse knep för att fuska under lektioner och skrivningar, ett jobb som han snart blev mästare i. Att skolstudierna därför blevo av föga värde för hans framtid är helt naturligt, men att han likväl kom att lära sig något under sin uppväxttid berodde på den lyckliga slumpen, att han fick ett större vindsrum till sitt förfogande i villan i Haarlem. Här fick han husera som han ville och det dröjde inte länge om förrän kammaren var förvandlad till en experimentverkstad, där modeller till maskiner av alla slag sågo dagens ljus.

När sedan 1908 och 1909 Wright, Farman, Blériot och andra luftens pionjärer slogo världen med häpnad genom att visa att flygning var möjligt även för människan, kastade sig den unge Tony även på problemet "tyngre än luften". För att få en bättre idé om hur en flygmaskin tog sig ut på nära håll, då han ej sett någon i verkligheten, riggade han efter en tidningsbild upp en dylik av en gammal stolsits, ribbor och mammas kasserade lakan. I denna "maskin" kunde han sitta i timtal och skissera sina flygplansidéer och framtidsprojekt, och därvid föddes också planerna till den första "Fokkern", som i sin enklaste gestaltning bestod av en liten modell av celluloid, som seglade ovanligt stabilt i luften när man slungade i väg den. Från det ögonblicket visste Tony Fokker, att han skulle bli flygare, och han var av den envisa sorten, som inte släpper taget, sedan han en gång fått en idé i sitt huvud.

Alla Tonys spekulationer på att bli flygare stötte emellertid på föräldrarnas obevekliga motstånd, men just motstånd tycks alltid ha eggat honom, och han fann även nu på råd. Saken var den att den knappt 18-årige Tony hade "uppfunnit" ett fjädrande bilhjul utan gummi och ynglingens fader var så pass intresserad av denna uppfinning, att han inte endast gav efter för sonens första stora attack mot hans kassakista utan tillät honom även taga ferier från skolan, ferier som aldrig togo slut. Den uppfinningsrike unge mannen hade nämligen lyckats få reda på en teknisk "högskola" i Mainz, som i sin undervisningsplan även hade konstruktionslära av automobiler och - flygmaskiner. Under förövändning att han ville lära sig bygga bilar med sin egen hjulkonstruktion fick han därför fadern till att punga ut med kursavgiften och for sålunda till Tyskland hösten 1910. Mycket hade han emellertid inte att lära vid högskolan, ty vad han där fick veta om flygteknik kände han till förut, men i stället satte han i gång med att utarbeta sin stabiliseringsidé, som han redan hade provat på sina glidmodeller. Med hjälp av ett par kamrater vid skolan byggde han sålunda själv under vintern 1910-1911 tvenne flygmaskiner, av vilka den ena kvaddades vid Tonys försök att lära sig flyga med densamma, men den andra höll tills han tagit sitt flygcertifikat den 24 maj 1911, varefter skolans ende flyglärare var vänlig och gjorde mos av maskinen, när han skulle göra om Tonys bravad.

Fokker begav sig nu till Berlin och lyckades låna upp pengar till nya experiment i ett hangar vid Johannisthal. Under ett av dessa höll han emellertid på att få släppa till livet. Det var den 25 maj 1912, när han gick upp med en löjtnant Schlichteng som passagerare i sin självkonstruerade maskin. Efter ett par minuters flygning brusto nämligen spännlinorna och vingarna slogo ihop uppåt, varefter maskinen störtade från 10 m.

höjd till marken. Härvid dödades löjtnant Schlichteng ögonblickligen men Fokker slapp undan med några lindrigare skador.

Men motgångarna stoppade inte Fokkers tanke på att bli en stor flygplansfabrikant. Han byggde sålunda en ny maskin, som man skrattade åt inom flygarkolonin i Johannisthal. Men skrattar bäst som skrattar sist tänkte den energiske holländaren och arbetade bittida och sent med att göra förbättringar och nya konstruktionsdetaljer på sin flygmaskin. Hans första äregirighet var att bli en berömd flygare, en luftens heros. Det var för att nå det målet han konstruerade och byggde sina egna maskiner, på vilka han även lyckades placera sig i elitklassen bland förkrigsflygarna. Men när han fann, att han näppeligen genom inkomsten på flyguppvisningarna skulle kunna betala tillbaka de 180 000 gulden han i olika småposter trugat av sin försiktige fader, började han fundera på att bygga maskiner för statsleveranser.

I november 1912 var den första prototypen för de sedermera så världsberömda Fokkerflygplanen färdig. Denna kännetecknades av V-ställda vingar, varigenom en utmärkt, nästan automatisk sidostabilitet uppnåddes, samt av en flygkropp av hopsvetsade stålrör vilket sistnämnda system i huvudsak fortfarande är grundprincip vid tillverkning av Fokkerflygplan. "Den holländske odågan" som Tony Fokker allmänt kallades av flygarna vid Johannisthal, blev sålunda föregångsmannen på de hopsvetsade flygkropparnas område och hans "Fokkers Metod" kom sedermera allt mer och mer i användning vid flygplanstillverkningar. Så byggdes t.ex. 80 procent av Amerikas flygplanindustri med svetsade stålkonstruktioner förutom det att ett flertal europeiska länder, bl.a. Sverige, även följt detta exempel.

Med denna flygplanskonstruktion tänkte Fokker sålunda bli en stor flygmaskinsfabrikant och for för detta ändamål till Ryssland och gjorde även i S:t Petersburg stor succé inför de militära myndigheterna men någon försäljning, som Fokker tänkt sig, blev det inte av. Den unge flygplanskonstruktören kände sig ändock mogen för en flygplanstillverkning i stort och skaffade med stora besvärligheter pengar till anläggandet av en flygmaskinsfabrik i Schwerin. Han infordrade därefter offert på statsleveranser av flygplan till olika länder, men varken Holland, England eller Frankrike voro pigga på Fokkerplan. Men sommaren 1913 segrade Fokker i en tysk konstruktionstävlan för transportabla militärflygplan, vilket medförde först en beställning på 10 maskiner och sedan ett 3-årigt leveranskontrakt av hans flygplanskonstruktioner.

Detta var alltid en ljusning i den optimistiske flygplanskonstruktörens liv och åtminstone skulle beställningen räcka till för att få den med så stora besvärligheter anlagda fabriken i Schwerin att gå ihop. Men så bröt kriget ut, vilket kom som en fullständig överraskning för Tony Fokker. Han visste ju inte hur han skulle inställa sig, neutral undersåte som han var. Men tyska armén gav honom ingen pardon, ty den behövde så många maskiner som någonsin kunde byggas - och till nästan vilket pris som helst. Den för alla hägrande krigsvinsten lockade emellertid och Fokker kastade sig därför på ett febrilt byggande av krigsflygplan. Det var också under och genom världskriget som Fokkers namn blev världsberömt, ty Tysklands främsta stridsflygare Immelmann, Boelcke, von Richthofen och deras jakteskadrar flögo Fokker från seger till seger, och konstruktören själv blev mångmiljonär. Han kunde därför med rikligt tilltagen ränta återbetala de stora summor, som han lyckats låna upp av fadern.

Men man såg ej med så blida ögon att Fokker inte var tysk, och när han trots energiska påtryckningar envisades att hålla fast vid sitt holländska medborgarskap, utfärdade man helt enkelt en arméorder, som gjorde honom otillfrågad till tysk undersåte samtidigt som han ställdes under skarp bevakning, Så omistlig hade "odågan" med ens blivit för de höga arméherrarna.

forts. i nästa nr.

Modern till sin son flygaspiranten:

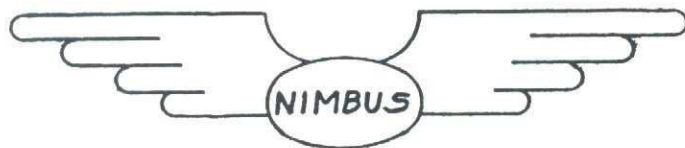
En god målare är en dålig

"Erik, du ska väl komma ihåg att
flyga lågt och sakta! "

snickares bästa vän !

OLDTIMER TÄVLINGEN 1973

M O D E L L F L Y G K L U B B E N



kommer i år liksom förr om åren att arrangera en "Oldtimer-tävling".

Datum är fastställt till 28-29 juli.

Ett par nyheter för året är en "Vintage"-klass för Wakefieldmodeller och en skalamodelltävling.

"Vintage"-klassen avser att låta de riktigt fina konstruktionerna från tiden 1948 - 1953 få mötas. De där modellerna med obegränsad gumnivikt och raffinerad konstruktion! Tänk er att få se en "Jaguar", en "Zombie" eller en "Aristocrat" i luften. Eller kanske någon av segermodellerna från 1950 - Aarne Ellilä, 1951 - Sune Stark, 1952 - Arne Blomgren?

Angående skalamodellerna kommer närmare bestämmelser att presenteras i den speciella inbjudan som utsändes till klubbarna genom SMFF.

De gamla vanliga klasserna kommer givetvis att finnas kvar .d.v.s

Stavmodeller: A 1 (Sleek Streak) ; B 1 50 - 75 cm

Kroppsmodeller: A 2 0- 50 cm; B 2 50 - 75 cm ; C 2 75 - 100 cm ; D Wakefield

Segelmodeller: HKG ; S 1 -100 cm ; S 2 100 - 250 cm

Förbränningsmotormodeller: Klass E

Som huvudregel gäller att modellerna skall vara byggda efter förebilder konstruerade före 31/12 1942. Dokumentation skall medföras.

Hjärtligt välkomna hälsar

Mfk NIMBUS

"Mr Oldtimer" på resa. forts. från sid. 3

Besöket hos Örjan Gahm gav inte "Mr Oldtimer" någon ro förrän han kontaktat sin gamle vän Karl-Erik Landegren för att höra om denne möjligen hade något av sina berömda plan kvar. Jo, minsann! Det fanns! Tyvärr har 25 års vindförvaring med objudna nyfikna satt sina spår bland de omtaliga konstruktionerna.

Originalmodellen "Landegrens Spec." finns bevarad. G:2an med vilken Karl-Erik vann flera SM och i stort sett alla tävlingar 1944-1947. Originalritningen efter vilken Avesta Modellflygindustri lade upp sin byggsats finns också kvar. Den uppförstörade varianten som Karl-Erik flög på SM 1947, G-intmodellen finns också. Hans dieselmotormodell med kabin är i så gott skick att den är flygduglig. Vid besöket hos Landegren som skedde vid hans motorverkstad i Kolbäck visade sig Karl-Erik lika intresserad som förr, tiden vill bara inte räcka, för han ska vara med i modellflygsammanhang.

Med Örjan Gahms hjälp avser nu "Mr. Oldtimer" att göra upp ritningar till G-intmodellen och F-kärran. Kopior av originalritningen till "Landegren Spec." kan redan nu erhållas. G:lan ska underställas Landegrens granskning, så kanske även den kan stå till medlemmarnas förförande.

RITNINGSBANK



De två ritningar som reproducerats i detta nummer är kanske gamla bekanta ? De har funnits i "Modellflygnytt" för inte så länge sedan. Varför är de då med ? Jo, nu kan ritningar till dem erhållas i full skala !

"Termik III"

"Termik III" av Åke Roggentin har Örjan Gahm ritat upp i full skala. Du kan få en ljuskopia för självkostnad + porto från Örjan. Hans adress är - Andebodavägen 367, 175 43 Järfälla. Övriga ritningar som Örjan har är :

1938 "Trim II" , Nils C.Melin	kroppsmodell	50	cm spv
1944 "Draken" , Curt Jansson	segelmodell	180	"-
1944 "Flugan" , -"-	"-	96	"-
1946 "Peking 43" Rune Johansson	"-	175	"-

Från "Oldtimer" - Sven-Olov Lindén kan följande ritningar beställas:

1937 "Tip Top VI" Sune Stark,	Kroppsmodell	75	cm spv
1938 "Wakefield", Gunnar Magnusson,	"-	112	"-
1938 "Zephyr", A.V.Nordwaeger ,	"-	97	"-
1937 "Baby Gnome" engelsk konstr.	"-	71	"-
1937 "Sländan", Å.Roggentin	Stavmodell	74	"-
1942 "TfA:s S-Etta", Ulf Hallvig,	Segelmodell	92	"-
1943 "Landegren Spec." Kroppsmodell		97	"-
1945 "Scrappy", R.Löwen-Åberg,	Segelmodell	96	"-
1945 "Pin Up" , S.-O.Ridder,	"-	99	"-
1940 "Flamingo", Vilemmodell,	"-	210	"-
1936 "Gladan", Sven Wentzel,	Kroppsmodell	98	"-

"Agaton"

"Agaton" - Björn Karlströms bensinmotormodell . Ove Pettersson sände en A4 kopia till John Pond i USA, som lät förstora den och nu kan ställa ljuskopior till förfogande. Hör med Ove han kan hjälpa Dig !

Ove Pettersson har följande ritningar tillgängliga:

1937 FIB , Sven Wentzel	kroppsmodell	50	cm spv
1937 Fröjds, -"-	"-	75	"
1937 Tärnan, -"-	"-	73	"
1937 G.B.3 , R.Copland	Wakefield	114	"
1937 Dyn V, B.Andersson/S.Stark		116	"
1940 G.P.Special, S.Truedsson,	bensin	187	"
1938 Hummel, tysk	bensinmodell	131	"
1948 Jaguar, E.V.Evans,	Wakefield	114	"

Adress: Ove Pettersson, Gånglåten 25 421 46 Västra Frölunda



M E D D E L A N D E N

Nya medlemmar

Ingvar Persson, Lindstigen 10, 432 00 Varberg

Arne Berglin, Krondikesvägen 46A, 831 00 Östersund

Olle Widqvist, Sadelvägen 11, 803 61 Gävle

Karl-Axel Pettersson, Diskusgatan 72, 722 40 Västerås

MFK Blue Max, c/o Larsson, Wetterlingsgatan 17 C, 521 00 Falköping

Bo Eriksson, Box 4, 530 30 Tun

Ändrade adresser

Per Björklund, Täbyvägen 222, 183 44 Täby

Anders Håkansson, Godtemplarvägen 7, Toarp, 230 30 Oxie

Per Nilsson, Tungevägen 9, 440 32 Ytterby

Sven Ohlsson, Oppeby gård 191, 611 00 Nyköping

Inge Sundstedt, Björkvägen 8, 780 41 Gagnef

Ingvar Wallengren, N. Vallgatan 6A III, 211 25 Malmö



"Oldtimers radannonser"

T I L L S A L U E L L E R B Y T E .

1 st Forster "29" tändstiftsmotor

1 st Royal Spitfire.049 glödstiftsmotor

1 st Spitfire .049 --"

1 st Torpedo "32" --"

1 st Torpedo "29" --"

Teknik och Hobby 1944 nr 1 , 2 , 3 , 8 , 9 .

--" --" 1945 Komplett årgång

Teknik och Hobby/Populär Teknik 1946 nr 1 , 3 , 7 , 8 , 11.

Populär Teknik 1947 alla nr utom nr 6

Modellteknik 1945 nr 4.

50 st Air Trails från 1949 - 1955 önskas byta mot exempelvis

Flying Models från tiden före 1955, även andra förslag kan diskuteras.

- Ove Pettersson , Gånglåten 25, 421 46 Västra Frölunda. Tel 031/ 45 96 72

