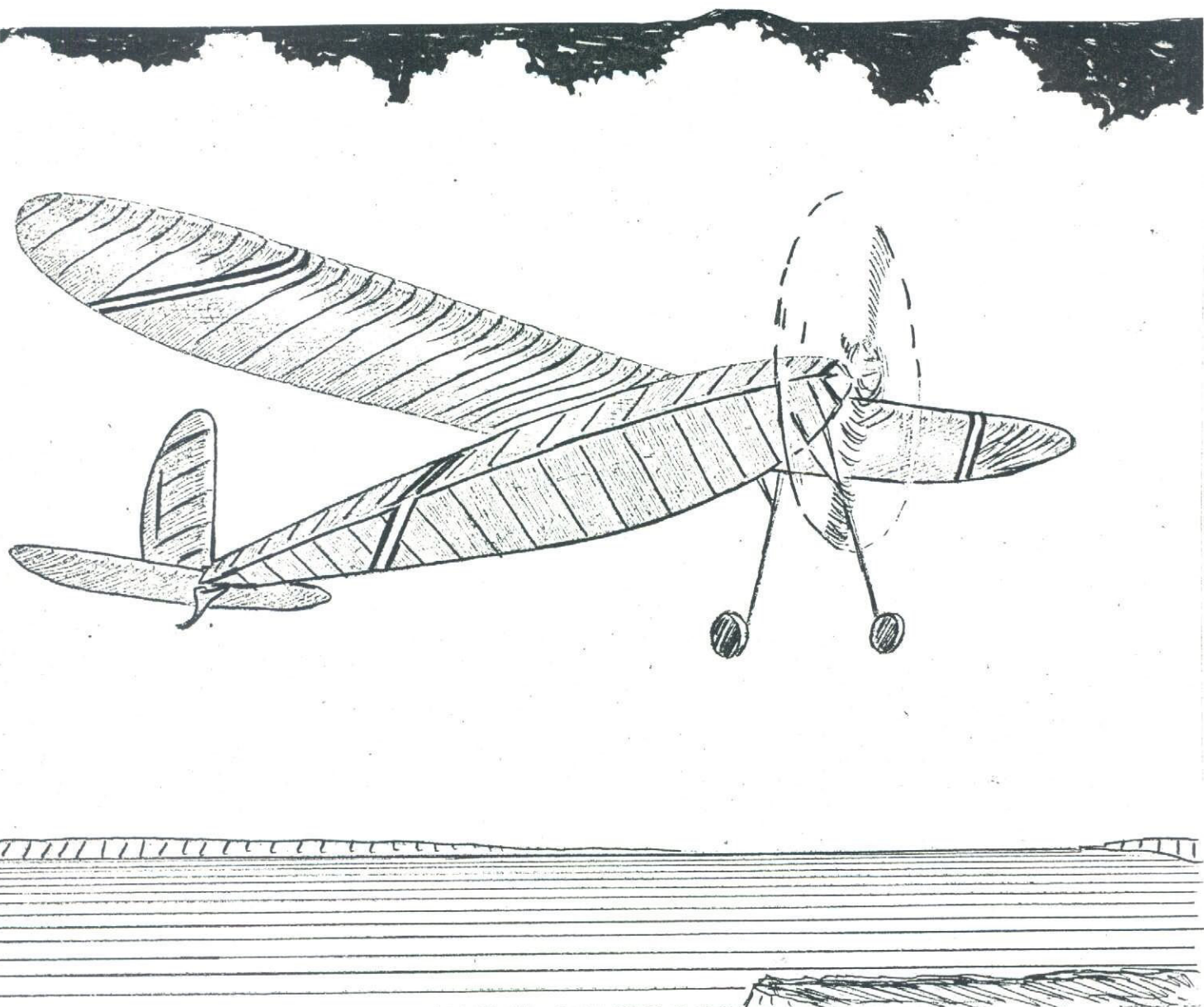


"OLDTIMER"

Specialtidskrift för modellflygare



INNEHÅLL:

"Modellflyget i Sverige"

"Wakefieldtävlingen 1937"

"Modellflygarnas 10 budord"

"Anthony Fokker"

"Modellflygtävlingen"

Nr 2. 1973

"OLDTIMER" - Specialtidskrift för modellflygare.

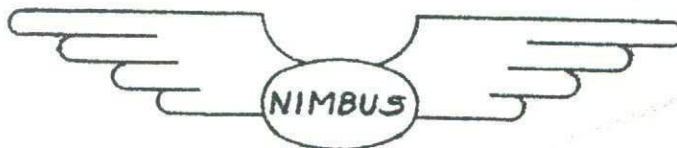
Red. Sven-Olov Lindén, Hovstavägen 15, 703 63 Örebro

Tel 019/ 18 21 79. Postgiro 55 09 16- 1

Redaktören tycker....

Sommarens nummer av "Oldtimer" handlar rätt mycket om 1937. Ett stort genombrottsår i svenskt modellflyg.

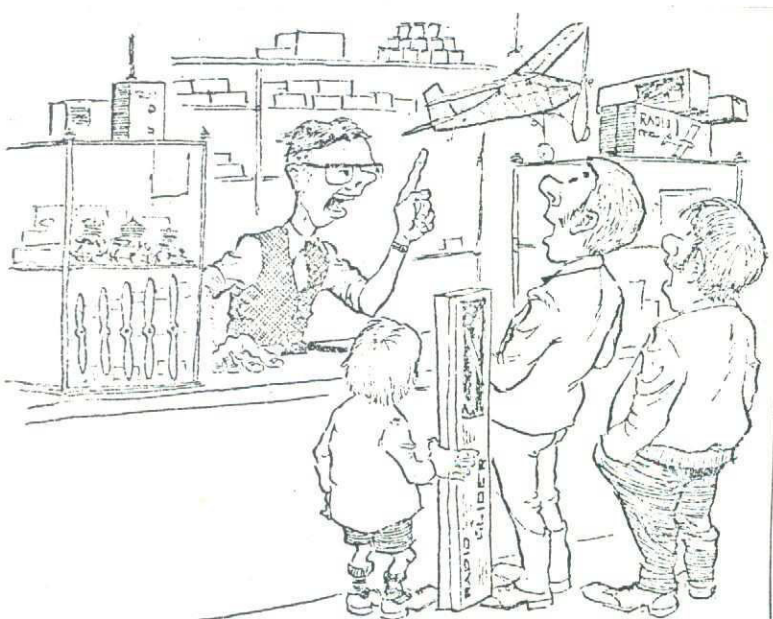
I Svensk Flygtidning fanns under 1942 några "Modellflygnoveller" införda. Det var tävlingsbidrag från tidningens läsekrets. Ett par av dessa är trevliga och underhållande varför de kommer att införas i "Oldtimer". Den första novellen är signerad Per Weishaupt, dansk modellflygpionjär och numera chef för Kongl. Dansk Aeroklubb. Då redaktörens egen litterära förmåga inte kan nå dessa höjder vädjar han nu om hjälp att få fram intresseväckande artiklar. Honoraret blir obefintligt, men uppskattningen bland meningsfränder desto större !



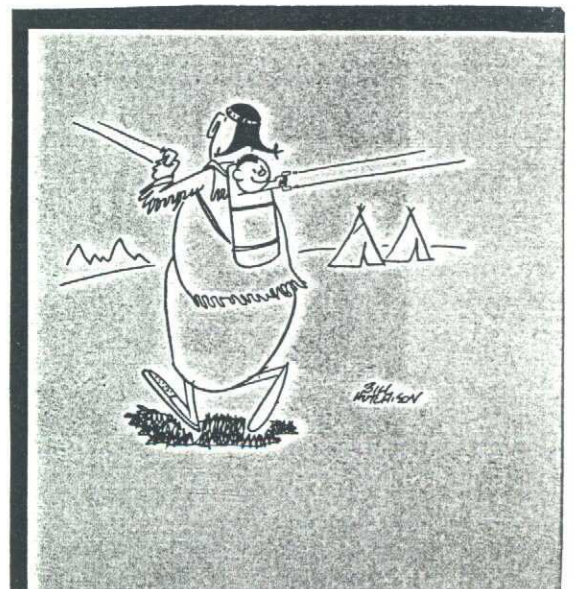
hälsar alla "Oldtimer"- flygare hjärtligt välkomna till årets "Oldtimer"-tävling.

Omslaget

visar Wakefield-segraren 1937. Emanuel Fillons konstruktion tycks vara på väg hem över Engelska kanalen ! Bilden är lånad från Aeromodeller Dec. 1937 .



"Det här är det senaste - den behöver ingen radiokontroll, inte ens en dieselmotor !"



MODELLFLYGGET I SVERIGE

WAKEFIELD 1937

Under sommaren hölls uttagningstävlingar till 1937 års Wakefieldtävling

Olle Lindh, Vingarna, endast 15 år gammal, hade den bästa genomsnittstiden 2.24,0

K.S.A.K. utsåg laget, som kom att bestå av : Sven Wentzel, Björn Andersson, Sune Stark och Olle Lindh samtliga "Vingarna". Dessutom uttogs Åke Roggentin, Vingarna och Allan Palmgren från Göteborg, vilkas modeller skulle proxyflygas. KSAK stod för kostnaderna och ABA bjöd på flygresan !

Sven Wentzel inbjöds av Finland att delta i deras uttagningstävlingar 17-18 juli i Kauhava. Den finska standarden i Wakefield var dålig, ingen modell flög över minuten. Wentzel gjorde 2.39,2 med sin modell ! Finnarna hade tagit intryck av amerikanska tidskriftsartiklar. De flög med svaga motorer och hoppades på termik. Dessutom hann Wentzel se segelmodellen "Baby", som gjorde goda flygningar. En gren av modellflyget som svenskarna ej sysslade med var inomhusflygning. Men finnarna kunde varje söndagsförmiddag gratis utnyttja Mässhallen i Helsingfors. En 50 cm "microfilm"-modell hade rekordet på ca 8 minuter !

Torsdagen den 29 juli kl 9.30 startade tre av de svenske från Bromma. Den fjärde reste kl. 10.15. Sven Wentzel rapporterade om resan i "Folket i Bild" - Det var gropigt och molnigt över södra Sverige. Kaffe intogs på 2.000 m höjd över Värnamo. Mellan landningar skedde i Köpenhamn och Amsterdam. Kl 17 resp. 19 var resenärerna framme i London. De bodde på ett boardinghouse vid Fairey Aerodrom.

På fredagen reste Wentzel iväg för att möta Allan Palmgren, som kom från Göteborg. De tre övriga gav sig ut på sightseeing på egen hand, vilket gjorde att de villade bort sig och höll på att åka tunnelbana i 3 timmar !

Under resten av fredagen och lördagen ägnade man sig åt trimning. Tyskar och holländare tränade på Wimbledon ! (?)

11 nationer med 49 modeller ställde upp. Engelsmännen proxyflög för Canada, Nya Zeeland och Sydafrika. De tävlande hade inte så mycket tid att studera övriga modeller, då de hade fullt upp med sina egna starter. Sven Wentzels modell

tog termik i en trimstart och flög 9 min., men fann modellen. Det var gott om termik under tävlingen. Wentzels första tävlingsstart blev tyvärr underkänd. Tidtagarna diskvalificerade honom för "pushing". d.v.s. han skulle ha hjälpt modellen iväg från startplattan. Två andra engelsmän kunde följa modellen i 13 resp. 16 min. Även Palmgrens modell flög bort i 2:a start och han fick bara två tider noterade. Sune Stark och Björn Andersson imponerade på världseliten med sina "DYN V" modeller.

Direkt citat ur Aeromodeller Sept. 1937 :

"The Swedish entrant provided the first surprise. Whilst he wound up a study of the machine was made. The fuselage was very long, with a resultant large cross-section. Mounted on top of this was a wing of unfamiliar design to British eyes. Of fairly high aspect ratio, about 10 - 1, seventy-five per cent of the surface was flat with no dihedral. The remainder in the form of wing tips was sharply inclined upwards, and gave the machine perfect stability. Twin rudders were also employed. Mr. Andersson placed his machine on the board and released the prop. We were surprised ! The model positively whistled across the ground and then pulled up to a terrific steep climb to about 200 - 300 feet. The spectacular nature of this flight earned a round of applause, and it was evident that some pretty stiff competition was going to be put up."

Emanuel Fillon som vann gjorde en första dålig start men fick i andra en ordentlig termikblåsa varvid modellen flög bort.

"Vi ha inte mycket att lära" rapporterade Allan Palmgren efteråt. "Det svenska deltagandet ledde ej till någon tätplacering, men så var ju ej heller att vänta, då det var första gången svenska modellflygare voro med bland världseliten." "Det skulle vara svårt att arrangera en sådan tävling i Sverige. Organisationen kan vi klara men kostnaderna är för höga. Dessutom är det svårt att finna lämpligt flygfält."

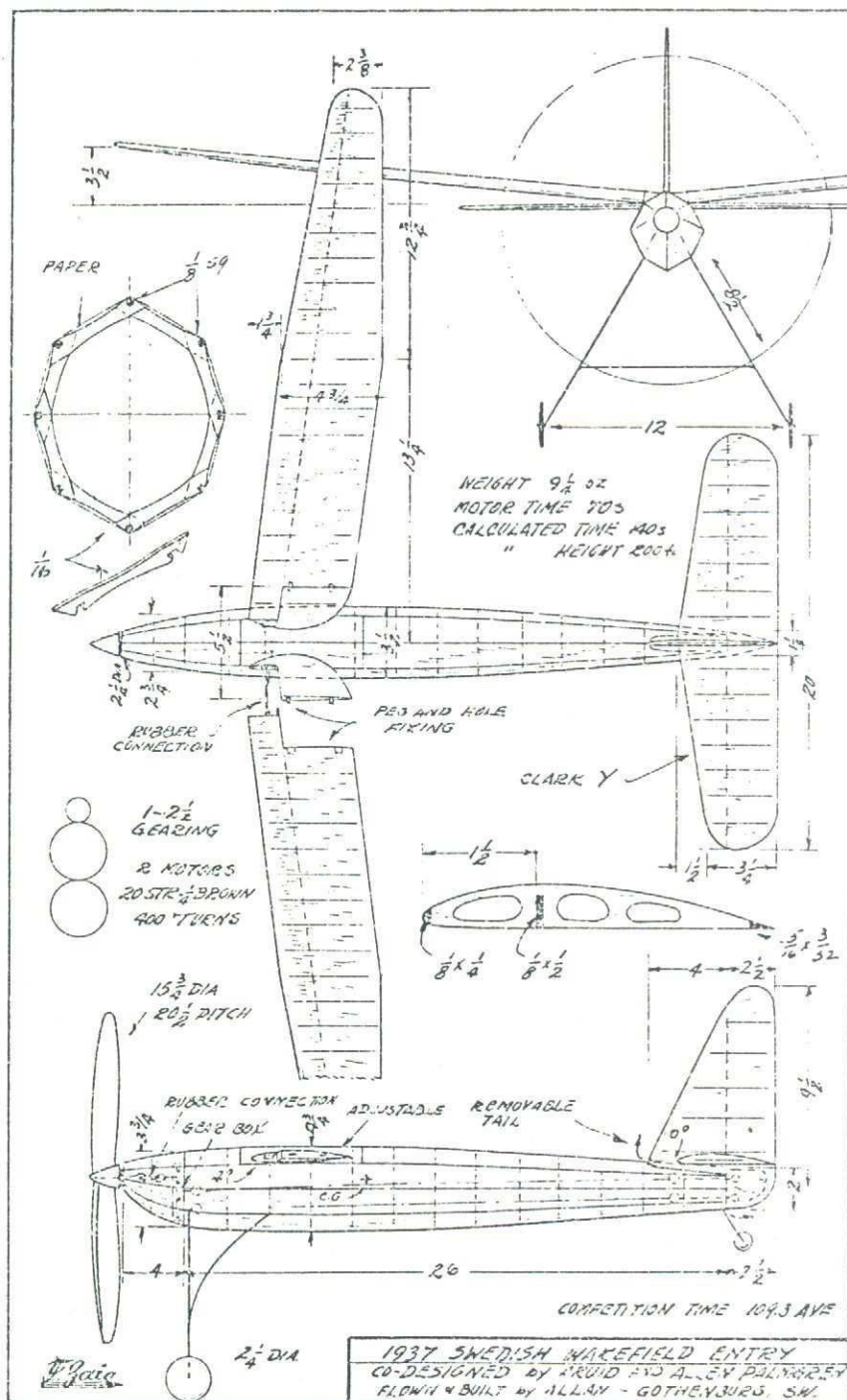
WAKEFIELD

Resultat av Wakefield-tävlingen 1937. 1 aug.
(genomsnitt av tre flygningar)

1. E. Fillon, Frankrike (2 flygn.)	253 s.
2. R. Bullock, Storbr.	194
3. R. T. Howse, -"-	193
4. P. Chabot, Frankrike	157
5. R. Clasens, Belgien	156
6. B. Andersson, Sverige	155
7. M. McKinney, Belgien	155
8. S. Stark, Sverige	151
9. K. Schmidtberg, Tyskland	147
10. A. Dague, U. S. A.	145
11. D. Bodle, U. S. A.	136
12. O. Lindh, Sverige	132
13. A. Lippman, Tyskland	122
14. Ducrot, Frankrike	117
15. J. Leadbetter, Storbr.	114
16. A. Palmgren, Sverige	109
17. E. E. Olsen, Norge	102
18. H. Fish, U. S. A.	86
19. Robert, Frankrike	82
20. A. van Wynerset, Belgien	82
21. S. Wentzel, Sverige	81
22. F. Zaic, U. S. A.	78
23. J. Worden, Storbr.	74
24. W. Alexander, N. Zealand (R. Copland)	71
25. J. Adams, Canada (C. S. Rushbrooke)	70
+ 19 ytterligare startande och 4 ej startande	

Deltagande länder:

Syd Afrika	4	Storbritannien	6
Canada	3	Holland	5
Nya Zealand	4	Tyskland	6
Frankrike	6	Belgien	3
U. S. A.	5	Sverige	5
Norge	1		

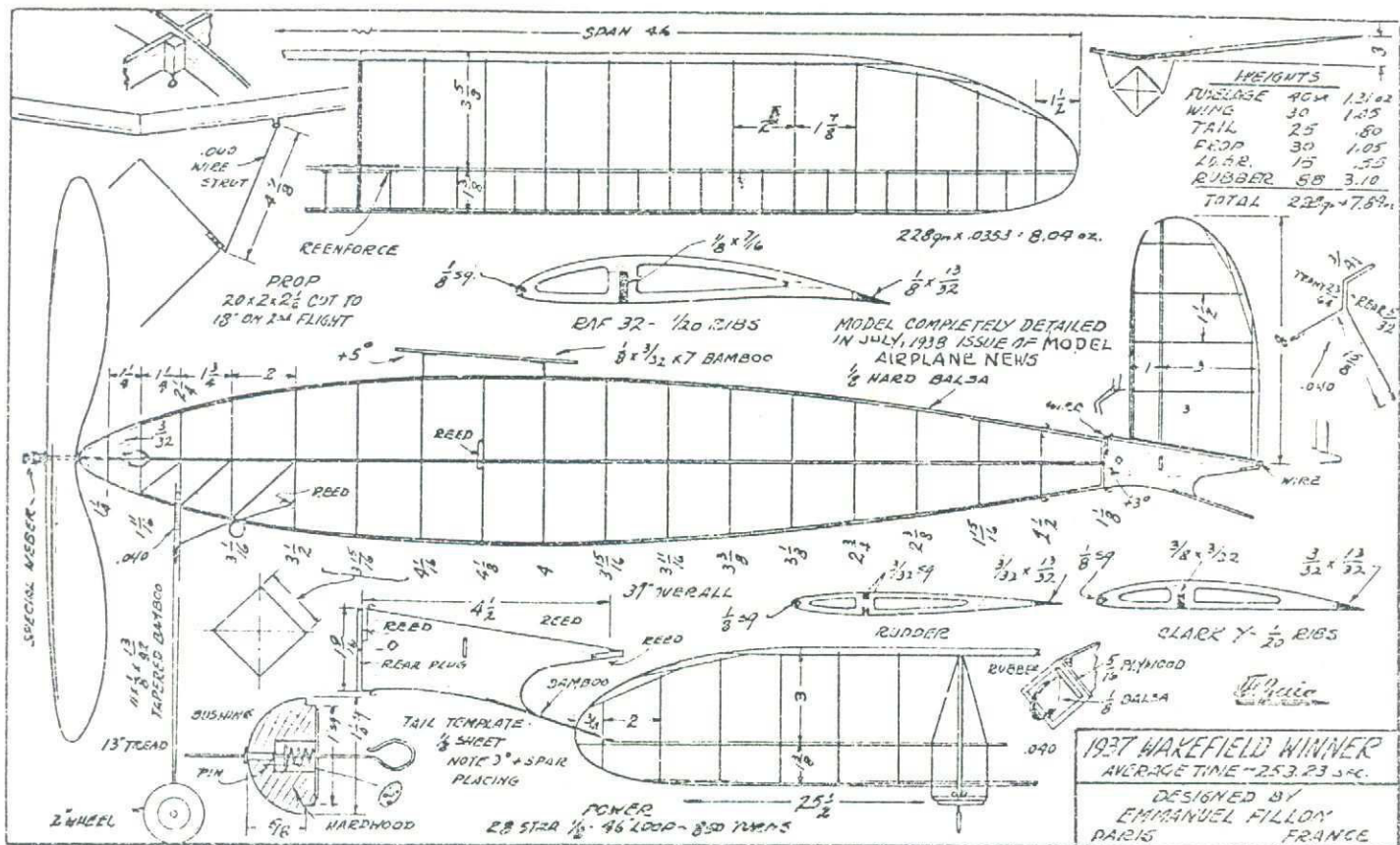


Under hösten hölls full aktivitet bland alla nya klubbar.

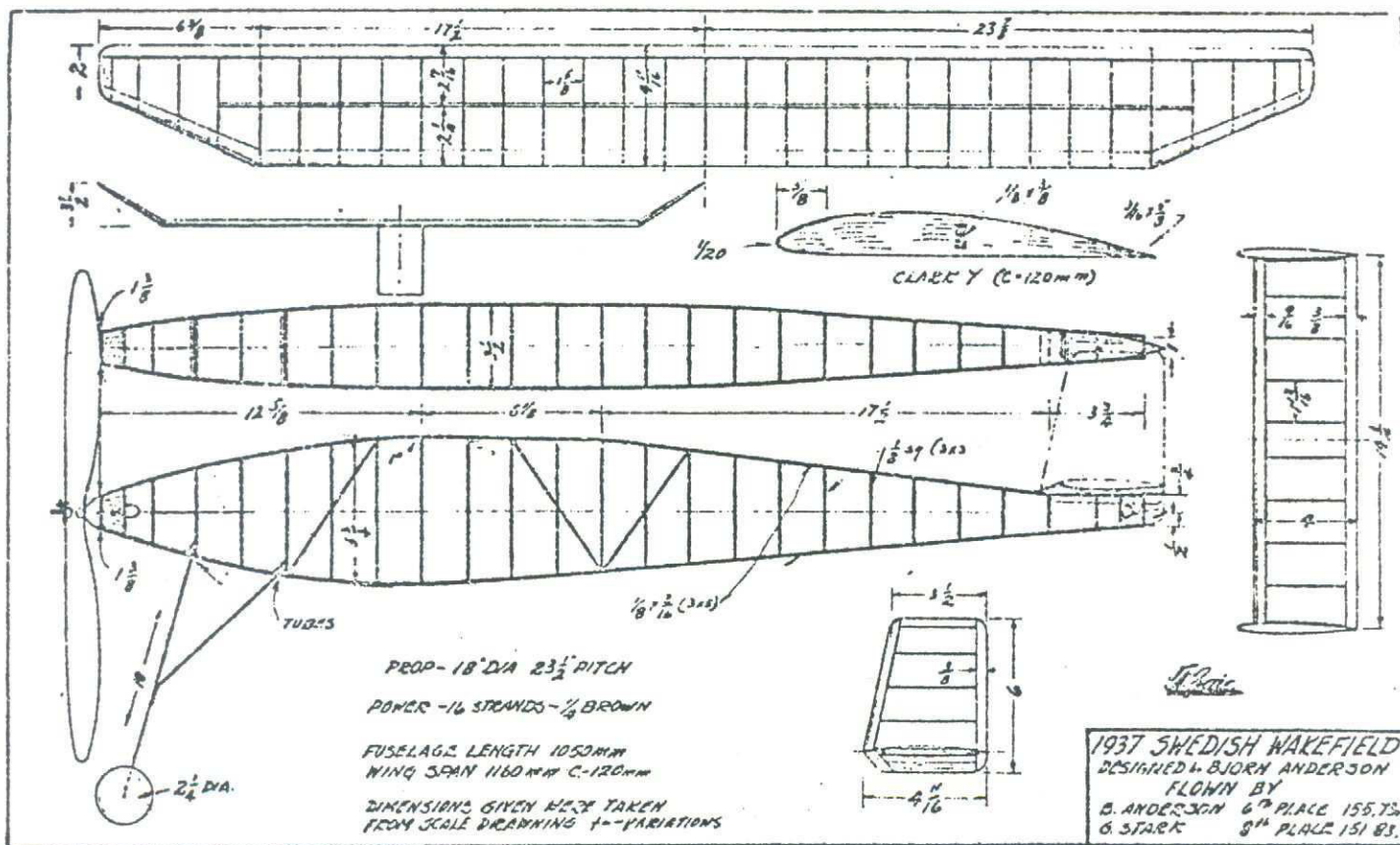
I Sandviken blev det en strålande modellflygdag den 26 september. 37 modeller tävlade och över 2.000 tittade på! Sven Wentzel och Einar Ebe informerade publiken. Martin Skoog hette segraren, som fick hämta priset ur disp. Görans sons hand. Jernverket ställde senare en lokal till flygklubbens förfogande. Den kallades för "Örnnästet".

Den största tävlingen dittills hölls på Gärdet i Stockholm den 10 oktober. 200 deltagare och 5.0000 åskådare!

I Alingsås hölls en tävling för Västsverige. Mfk Speed i Hälsingborg ordnade en tävling där 107 modeller anmäldes och 87 startade. Över 3.000 personer såg på. Bollklubben ställde sin plan och omklädningsrummet till förfogande.



Ritningarna är hämtade ur Frank Zaic's Year Book 1938.



FINALEN I RIKSTÄVLINGEN.

FLOTTA ARRANGEMANG - GNISSELFRI ORGANISATION - NÖJDA DELTAGARE
GODA RESULTAT TROTS DÅLIGT VÄDER - GLÄNSANDE UPPVISNINGAR MED
REKORDTIDER - BÖRJE STARK TOG FÖRSTA INTECKNINGEN I FIB-POKALEN
SUNDSTRÖM I WENTZELS KANNA - LANDSORTEN KOMMER.

Så löd rubrikerna i Folket i Bild nr 38 -1937. Referatet av tävlingen och händelserna runt om den återges här i direkt citat ur Folket i Bild.

"Dåligt väder -

DÅLIGT VÄDER - GODA TIDER

Sedan deltagarna fått sina instruktioner på A.B.F:s Studiehem och blivit en smula bekanta med både stan och varandra, blev det lunch på Norma. Där efter anträdde färden ut till Gärdet, där trimningarna började omedelbart. Nervositeten var störst då, sedan tävlingarna väl kommit i gång märktes inte mycket av den.

De tävlande hälsades välkomna av slöjdinspektören Gunnar Nilsson, varefter Sven Wentzel skisserade tävlingens regler och förordningar, vilka sedan utan mankemang följdes till punkt och pricka. Protokollförarna fick bråda timmar och likaså tidtagare och övriga funktionärer.

Vädret var inte alls idealiskt, men ändå får de uppnådda tiderna betraktas som relativt goda. Framför allt var detta fallet i stora kroppsmodellklassen, där inte mindre än 9 tävlande uppnådde genomsnittstider över minuten. Börje Stark började med att göra tävlingarnas bästa tid i sin första flygning, med inte mindre än 2.57,7 min., och allt eftersom tävlingen led, blev det ganska klart att han skulle lägga beslag på första inteckningen i FIB-pokalen. Som god tvåa kom Olle Lindh, Stockholm, med tiden 1,42,6 i samma klass. Börje Stark vann också klass B 2 med tiden 1.38,9. I-klass B 1 vann Lennart Sundström, Sthlm, med tiden 1.11,4 och tog därmed första inteckningen i Sven Wentzels vandringspris.

Trots det stora antalet tävlande blev kvaddningarna få. Över lag var maskinerna vältrimmade, och de missöden som inträffade berodde bara på otur.

REKORDTIDER I UPPVISNINGARNA.

I söndagens uppvisningar nåddes utomordentliga tider, med så var vädret också idealiskt. Börje Stark hade tu-

REKORDTIDER I UPPVISNINGARNA.

I söndagens uppvisningar nåddes utomordentliga tider, men så var också vädret idealiskt. Börje Stark hade turen - eller oturen att få pass god fräs på sitt plan att det efter att ha kunnat följas i 8.02,1 min. försvann i ett moln åt Stocksundshållet på stor höjd. Det återfanns senare, och den beräknade flygtiden var med all säkerhet bra mycket över halvtimmen. Sune Stark visade vad hans maskin som deltog i Wakefieldtävlingen gick för, och noterade inte mindre än 19 minuter. Den modellen försvann också, men återfanns senare även den. Dess egentliga flygtid torde vara ännu bättre än Börjes. Bland dem som för övrigt gjorde goda tider i uppvisningarna var Allan Möllerström, Hälsingborg, som med sin stavmodell fick 2.01,2 min., Osvald Eklöf, Eskilstuna, 4.03,0, Per-Olov Persson, Norrköping 3.20,0 och Olle Lindh, Sthlm 2.02,2

RUNDFLYGET - EN SENSATION !

Flygningarna över Stockholm med Aerotransports passagerareplan på söndagsmorgonen blev kanske det mest uppskattade inslaget i det digra programmet. Många av deltagarna, kanske de flesta, hade aldrig förut varit uppe i det blå, och det må inte förundra att deltagarna över lag gav sig sensationen i våld. Ingenjör Bertil Flormans sakkunniga ciceronskap runt flygplatsen senterades givetvis livligt. Inte ens Tivolibesöken på lördagskvällen kunde övertrumfa luftseglingen över huvudstaden.

PAMPIG AVSLUTNING

Om tävlingsarrangemangen i genen kunde betraktas som storartade, så tog i alla fall avslutningen och prisutdelningen på Skansen priset. Publikerna var tusenhövdad och stämningen landskampsintensiv. Pristagarna hyllades frenetiskt med både fanfarer, leven och applåder och mången modellflyghjärta svällde av stolthet över de ord som tävlingarnas beskyddare och överledare, kaptan Carl Florman, yttrade.

Efter prisutdelningen, under vilken Stockholms Arbetares Blåsorkester konserterade samlades deltagare och funktionärer till gemensam avslutningsmiddag på Skansens nyloft. Organisationschefen Einar Ebe tackade för visat intresse och hoppades att nästa års Rikstävling skulle bjuda ännu större konkurrens, bättre resultat och omfattas med om möjligt ännu större intresse. Därmed hurrades det för allt och alla och 1937 års Rikstävling var ett minne blott - men ett minne som kommer att leva.

F.I.B:s Modellflygklubb

Några siffror ur F.I.B:s Modellflygklubbs verksamhet 1937.

F.M.K. bildades i mars och hade vid denna månads utgång 23 medlemmar. Redan i juni var antalet 2.538 för att i oktober gå upp till 6.680 och den 15 dec. vara inte mindre än 9.919.

Klubbverksamheten hade i samma grad framskridit vilket nedanstående kurva visar.

DE BÄSTA RESULTATEN.

Klass A 1.

1. Bengt Ohlsson, Eskilstuna

Klass A 2.

1. Gösta Hellström, Stockholm 0.59,9
2. Bertil Dahlqvist, Halmstad 0.39,2
3. Gunnar Magnusson, Stockholm 0.36,9

Klass B 1.

1. Lennart Sundström, Stockholm 1.11,4
2. Per Olof Persson, Norrköping 0.48,6
3. Rune Andersson, Arvika 0.33,7

Klass B 2.

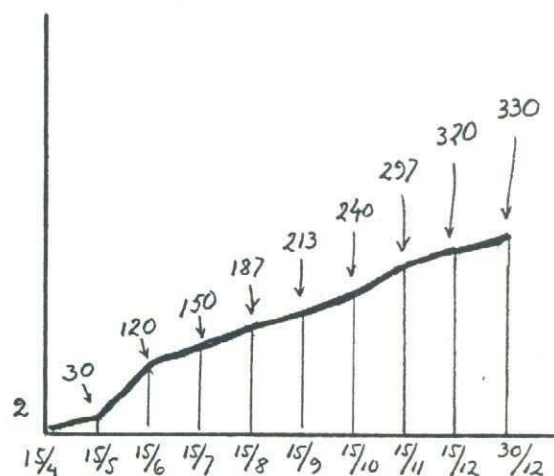
1. Börje Stark, Ulvsunda 1.38,3
2. Sven Truedsson, Malmö 1.04,9
3. Allan Möllerström, Hälsingborg 1.01,7

Klass C 1.

1. Torsten Nyström, Piteå 0.56,5
2. Lennart Sundström, Stockholm 0.49,9
3. Olof Johansson, Linköping 0.40,6

Klass C 2.

1. Börje Stark, Ulvsunda 2.18,3
2. Olle Lindh, Stockholm 1.42,6
3. Sune Stark, Ulvsunda 1.36,2
4. Åke Roggentin, Stockholm 1.31,4
5. Osvald Eklöf, Eskilstuna 1.26,7
6. Carl M. Lindgren, Malmö 1.17,5
7. H. Benjaminsson, Göteborg 1.09,2
8. Per-Olof Persson, Norrköping 1.03,8
9. Birger Andersson, Ålsten 1.00,3
10. Carl E. Larsson, Nyköping 0.56,0

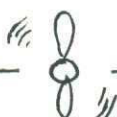


1937 kan absolut betraktas som modellflygets genombrottsår. Dessförinnan var modellflyget en företeelse, som endast ett fåtal kände till. Genom en intensiv presspropaganda steg antalet modellflygare rekordsnabbt. Mängder av klubbar bildades. Klubb-, distrikts- och rikstävlingar anordnades och allmänhetens intresse växte i kapp med antalet modellflygare och antalet byggda plan. Det blev också möjligt att organisera sporten och genom genom slöjdlärare och folkskollärare introducerades modellplansbygge som ett slöjdojekt i skolorna.

Forts.nästa nr.

ADRESSÄNDRING

Per F. Nilsson, Tungevägen 9, 442 00 Kungälv.



MODELLFLYGARENS 10 BUDORD

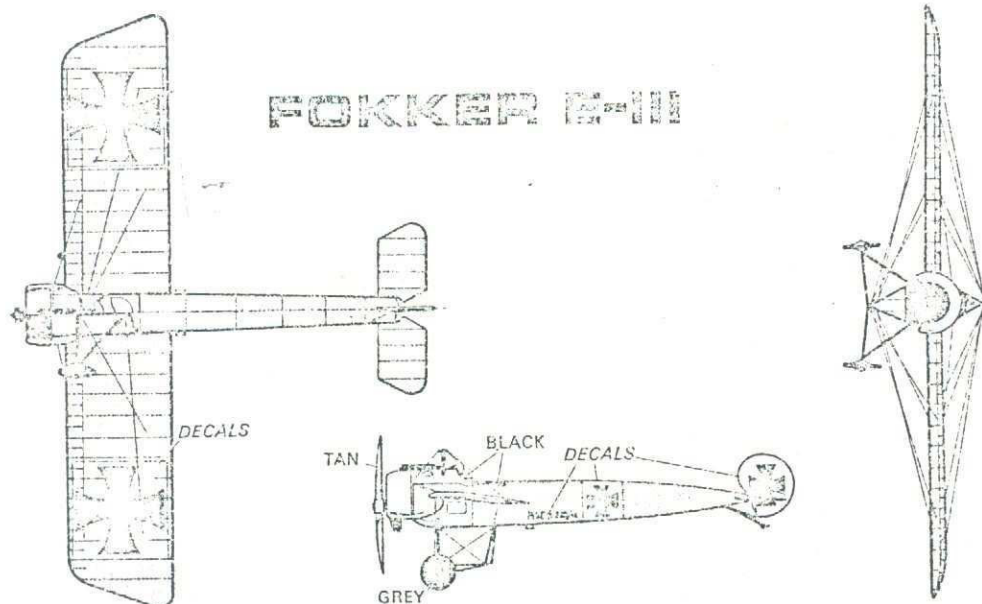
1. Du skall lägga Dig vinn om noggrannhet. Det är nödvändigt vid bygget för att få en vacker och välflygande modell och vid flygandet för att uppnå goda resultat.
2. Du skall ha tålamod. Såväl vid modellbygge som -flygning kommer tillfällen då Ditt tålamod sättes på hårda prov. Består Du inte dessa, blir Du heller inte modellflygare.
3. Du skall vara flyhänt, dock utan att släppa efter på noggrannheten. Detta är nödvändigt för att bygget skall skänka den rätta skaparglädjen, samt för att Du snabbt skall kunna utföra reparationer under en tävling.
4. Du måste ha energi, för att uppnå goda resultat.
5. Du skall vara läraktig, så att Du tillfullo kan utnyttja äldre modellflygares erfarenheter.
6. Du skall vara uppfinningsrik, vilket är ett avgörande villkor för att uppnå toppen och för att kunna utnyttja alla situationer, som modellflygaren ställes inför.
7. Du skall kunna bära nederlag och motgångar. Det finns nog ingen sport, där man möter så många besvikelser och motgångar som inom modellflyget. Det är en chansartad sport, vilket på tävlingar kan ge upphov till oväntade nederlag. Totalkvaddningar av vackra, med mycken möda byggda modeller hör inte till ovanligheterna. Sådant skall sporra Dig till nya tag.
8. Du måste ha tävlingsnervor, för att Du på en tävling lika lugnt och säkert som på trimning skall kunna sköta Din modell.
9. Du skall vara hjälpsam, inte blott mot Dina kamrater utan även mot Dina tävlingskonkurrenter. Detta gör Dig omtyckt, och framgångarna blir mera värdefulla för Dig.
10. Du skall ha spänst, såväl kroppslig som andlig, för att helt kunna utnyttja Din modells möjligheter.

Den flygande holländaren

TONY FOKKER

Forts. från föreg.nr.

Det var också en mångfald olika typer av militärflygplan, som Fokker hann med att konstruera under kriget, däribland typer som man förut ej ens drömt om. Men Fokker var ju själv en skicklig flygare som själv provflög sina maskiner och stod i livlig kontakt med frontflygarna och kunde därför anpassa sina konstruktioner efter deras önskningsar. Sålunda konstruerade han det lätta, ensitsiga och synnerligen snabba och effektiva jaktflygplanet, som gav upphov till en helt ny krigföring i luften. En av hans största uppfinningar vid krigets början var också den med propellervarven synkroniserade kulsprutan. Det fas-



ta kulsprutegeväret för stridsflygplan som kunde skjuta genom propellern utan att skada densamma hade egentligen uppfunnits av tysken August Euler redan några år före krigsutbrottet, men Fokker förbättrade konstruktionen betydligt och tillverkade den nu i en fullt tillförlitlig typ. Det var denna anordning jämte Fokkers i övrigt för en stridsflygare ändamålsenliga flygplanskonstruktioner som förskaffade tyskarna det första övertaget i luftkriget. Av hans typer under kriget är nog den s.k. C-maskinen - Fokker D VI - det lätta, rörliga ensitsiga jaktplanet av biplanstyp med 150 hkr:s motor, den mest kända, ty det var denna konstruktionsserie som mest brukades av de tyska jakteskadernarna. Men Fokker konstruerade även 2- och 3-sitsiga spanarplan samt triplan för stridsflygarna, vilka sistnämnda maskiner hade stor stigförmåga. Även tvåmotoriga maskiner och sjöflygplan hann Fokker med att konstruera och man kan säga att han har stor del i den snabba utveckling, som flygtekniken genomgick under krigsåren. Vid slutet av kriget skapade han sin modell "Fokker D VII", som sedan blev en standardtyp i de flesta länders flygvapen, däribland även Sveriges.

Men trots de stora tjänster Fokker gjorde Tyskland hade han även bland tyskarna fiender eller rättare sagt avundsmän, som gjorde allt för att störta den arbetsamme holländaren. Sålunda skaffade sig hans konkurrenter inom flygplanstillverkningen bl.a. monopol på att använda de starka B. M. W.- och Mercedesmotorerna i sina flygmaskiner, men denna stöt parerade Fokker med att bygga lättare flygplan som likväl blevo rörligare trots svagare motorer.

Likadant gick det för hans konkurrenter inom tillverkningen av den synkroniserade kulsprutan. I största hemlighet hade dessa omorganiserat en förutvarande gramfonfabrik för att tillverka hans geniala kulsprutegevär. Höga tyska militära tjänstemän - dock icke yrkesmilitärer - stodo bakom företaget, men Fokker kom i tid underfund med planen och gjorde ett djärvt motdrag. Räkande med att den nya fabriken skulle ha svårigheter i starten avböjde han att åtaga sig flera leveranskontrakt för synkroniserade kulsprutor till tyska armén. Han skulle lägga ned sin fabrik, var det korta svaret. Resultatet blev som han beräknat, nämligen försenade leveranser från den nya fabriken, brist på kulsprutor vid fronten och ett hotfullt anskri. Männen, som planlagt att slå ut honom ur konkurrensen, kommo och bönföllo honom om räddning. Ja, han lovade till slut detta

forts. nästa sid.

och han skulle leverera på nytt. I all stillhet hade han nämligen på egen risk och utan leveranskontrakt fortsatt att fabricera en synkroniserad kulspruta av alldeles ny och överträffad konstruktion. Och så fick han vara ensam igen och konkurrenterna fingo dra sig tillbaka med brända fingrar. Avundsmännen stodo åter med långa näsor.

Om Fokker sålunda var avundad av tyskarna så var han än mer hatad av fransmännen. Detta visade dessa också tydligt i fredstraktaten, när kriget äntligen tog slut. Fokkers fabriker och hans maskiner skulle framför allt demoleras. Därmed voro också alla Fokkers planer på en efter fredsförhållanden omlagd fabrik i Schwerin grusade. Men han tappade inte modet trots att hans verk skulle ödeläggas. De flesta skulle ha givit slaget förlorat, men inte Tony. Rask i beslut och handling gömde han på alla upptänkliga platser i och omkring Schwerin 220 färdiga flygmaskiner och över 400 motorer undan den internationella demoleringskommissionen - det fanns tillräckligt ändå att förstöra - och hur otroligt det än låter smugglade han sedan över alltsammans till Holland liksom även sig själv. Detta tillgick sålunda att han i största hemlighet lastade ett tåg med sextio godsvagnar på Schwerins station. Bara den bravaden låter litet otrolig att "i största hemlighet" kunna lasta ett sådant godståg. Men sådan var Fokkers popularitet bland de underlydande och så mycken allmän välvilja kunde han räkna med, att hemligheten ej blev röjd trots att hundratals personer måste vara invigda. Så gick det största stora smuggeltåget mot gränsen. De allierades gränskommission lurades på så sätt, att den fick göra ett bagatellartat smuggelkap på en helt annan plats, och så var vägen fri till Holland. Och icke mindre än sex gånger upprepades denna historia. Sex järnvägståg med sextio vagnar.

I Holland började nu ett nytt skede i Tony Fokkers liv som flygplanskonstruktör. Till att börja med grundlade han det stora holländska Fokkerbolaget "Nederlandsche Vliegtuigenfabriek" i Amsterdam, vilket företag började sin verksamhet den 21 juli 1919. Sedan dess har väl knappast något flygplansmärke utgått i så många variationer och vunnit sådan spridning över hela världen som Fokker. Sålunda har knappast något land icke sin Fokker-typ och alla större luftfartsföretag trafikera sina linjer alltid med någon Fokkermodell. Det finns inget land på vårt jordklot, över vilket en Fokker icke flugit. För närvarande brukas Fokkerplan i 35 länder, ett 40-tal luftfartsföretag ha antagit dem som standard-typ för sina flygplanparker, de byggas på licens i ett 20-tal länder och ett stort antal privata personer bruka dem i affärsflygning eller i sitt privata nöje. Med Fokkerplanet ha även många av flyghistoriens märkligaste färder utförts. Sålunda har bl.a. Byrd begagnat Fokkern vid sina uppmärksammade flygningar till nord- och sydpolen och över Atlanten, och Kingsford-Smith's "Southern Cross", som flugit jorden runt, var även en Fokker.

Fokkers stora framgång på flygteknikens område består bl.a. däri, att han alltid varit en konstruktör som lagt an på det förmånliga i sina konstruktioner, såväl ur aerodynamisk som konstruktiv synpunkt. Vi ha redan sett hur han sålunda blev föregångsmannen till de nu så brukliga svetsade stålrörskropparna och Fokker blev även en av pionjärerna för den fribärande vingen. Det var sålunda han som hittade på den enkla metoden att fästa vingen med fyra bultar vid flygkroppen. Sina nya idéer inom flygtekniken fick han nu i stället tillämpa på de kommersiella flygplanen, men vid sidan därom ha Fokkerplanen även alltjämt utvecklats som militärflygplan.

Det första Fokkerplan som prövades i kommersiellt bruk var typ F 11, vilken konstruktion sålunda kom att bli prototypen för den otaliga mängd nya Fokkermodeller som alltjämt se dagen. Denna maskin var också utställd på internationella flygutställningen i Paris 1921, där den väckte ett ganska stort upseende av mer än en anledning. Dels hänförde sig själva konstruktionen till en av de mera nationella riktningarna, för vilken särskilt ekonomiproblemet blivit av större betydelse. Men på fransmännen gjorde ju namnet Fokker alltjämt ett pinsamt intryck och på många håll agiterade man också för att Fokkermaskinen skulle avlägsnas från utställningen. Under en del dagar var det till och med mycket nära att jäsningen bland publiken föranlett direkt aktion i syfte att omdellera Fokkerplanet. Genom denna agitation fick emellertid Fokker en enastående god reklam som kanske vägde mera än den miljon flygkilometer, som Fokkers kommersiella flygplan då tillryggalagt utan haveri.

Själv engagerades Fokker samma år av amerikanska regeringen som flygplanskonstruktör i U.S.A. Detta arbete resulterade några år senare i det stora amerikanska luftfartsföretaget "Atlantic Aircraft Corporation", som inledde stora affärsförbindelser med Fokkerbolaget i Holland. Efter ytterligare några år utvidgades det amerikanska bolaget

forts.nästa sid.

get och antog samtidigt namnet "Fokker Aircraft Corporation of America". Detta har jättefabriker vid Hasbrouck Heights och Passaic i New Jersey samt vid Wheeling i West Virginia. I juli år 1932 avgick Anthony Fokker såsom teknisk direktör i det av honom grundade jätteföretaget inom flygmaskinsbranschen och bildade i stället ett holdingbolag som skall ha hand om dels den tekniska utvecklingen av Fokkermaskinerna, dels det ekonomiska samarbetet mellan de olika dotterfabrikerna och alla de företag, som använda Fokkers licenser. Själv bor Tony Fokker i New York, men, säger han själv, "mina barn har jag utspridda överallt i världen. Jag erkänner med glädje och stolthet mitt faderskap och har alltid bjudit till att ge dem den bästa möjliga internationella uppfostran". Det bör kanske tilläggas att Fokker kallar sina flygmaskiner för sina barn.

Fokkers kommersiella flygplan äro monoplan och numera flermotoriga medan militärplanen äro biplan och enmotoriga. Trafikflygplanen äro högdäckade monoplan med fribärande vinge med tjock vingprofil. Vingen är uppbyggd av två huvudbalkar av trä, för- enade av ett antal spryglar av samma material. Vingbeklädningen utgöres av plywood. Bränsletankarna äro placerade i vingen och på vingbalkarna äro de båda sidomotorbäddarna monterade i gondolupphängning och utförda av svetsade stålrör samt fästa vid beslagen å vingbalkarna medelst bultar. Bäddarna äro för ernående av minskat luftmotstånd inklädda med aluminiumplåtar. Flygkroppen är på vanligt Fokkersätt uppbyggt av heldragna, svetsade stålrör, vilka bilda en fackverkskonstruktion, som förstagats dels genom stålrör och dels genom stålwire.

Detta skelett är helt inklätt av duk, som är sammansnörd på undersidan. Mittmotorbädden är av stålrör och svetsad fast vid flygkroppen men skild från denna av ett brandskott. Höjd- och sidoroderorganen liksom fena och stabilisator äro tillverkade enligt samma principer som flygkroppen. Landningsstället är delat och mycket bredspårigt. Motorerna ha förut varit av Bristol Jupiter-märket, men man har numera även i Europa övergått till de amerikanska märkena Wright och Pratt & Whitneys "Wasp" eller "Hornet" med effekter från 300 till 575 hkr.

Militärplanen äro som nämnts biplan men i huvudsak byggda efter vedertagna principer hos Fokkertyperna. Den övre vingen är sålunda byggd med genomgående vingbalk, medan undervingen däremot är delad.

Texten är hämtad ur "Luftens besegrare"

av Harald Martin utgiven 1934.



ÖFS

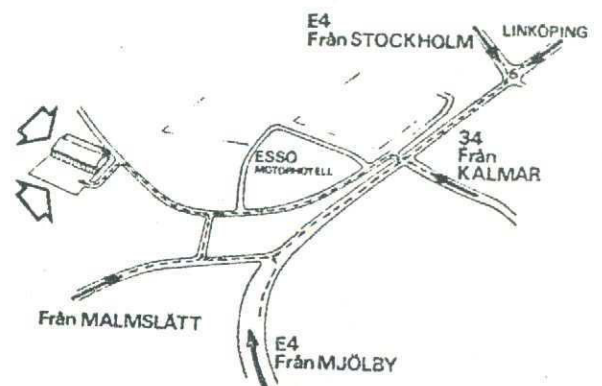
Visningar

För sjunde året i följd genom ÖFS försorg kommer DE GAMLA FLYGPLANEN i Ryd att visas för allmänheten.

Årets visningar

Museiförrådet i Ryd visas följande söndagar: 27.5, 17.6, 5.8, 12.8, 19.8, 26.8, 2.9 samt 9.9.
Öppet som vanligt mellan kl 1100 - 1500.
Entré: Vuxna 3:-, barn 1:-, pensionärer och ÖFS-medlemmar gratis. VÄLKOMNA!

**ÖSTERGÖTLANDS
FLYGHISTORISKA
SÄLLSKAP**



MODELLFLYGTÄVLINGEN

av Per Weishaupt

Hallå där ... 229 gram, det var väl fint, utropar lille Arne, en av modellflygklubben "Lilienthals" yngsta medlemmar, till Ib, klubbens 20-åriga stiftare och ordförande. Det är hemma i Ibs kök som de håller på att väga Ibs senaste Wakefieldmodell IB-89, vilken i morgon har stora chanser att vinna riksmästerskapet i elitklassen vid årets största tävling i Flyköping.

— Och så reservkärnan på vägen. 198 gram, vad ska det betyda! Asch, vi har ju glömt snurran säger Ib. Vi springer ner i källaren och letar reda på den...

-- Aldrig har jag varit så väl förberedd till en tävling som nu, fortsätter Ib. Två nya förstklassiga modeller, helt färdigtrimmade....

Han avbryts av ett skärande skrik av förfäran uppe från köket. Fyllda av onda aningar störtar pojarna upp för trappan medan ljudet av en häftig duns och krossat porslin dånar i deras öron.

Den tjocka kokerskan sitter på golvet och stirrar, omgiven av en kullslagen stol vägen, spillrorna av ett stort fat -- och de sorgliga resterna av två Wakefieldmodeller-- 100 timmar omsorgsfullt arbete! Pojkarna står stumma ett ögonblick, men så bryter Arne tystnaden:

-- Alla chanser åt skogen! Nu vinner Ferdinand resan till den internationella tävlingen.

-- Ni fick väl inga skador? frågar Ib med en svag ironi i rösten, medan han försiktigt -- med hänsyn till modellresterna -- hjälper kokerskan upp.

Ib funderar:

-- Klockan är 21. Tåget går kl. 6.58 i morron. Jag skulle nog kunna få till en ordentlig modell av resterna. Upp på operationsbordet med dem!

Klockan halv sju nästa morgon kommer Arne med sin modellväska.

-- Jag hinner inte tåget, beklagar Ib, kommer senare på cykel. Det går inga flera tåg. Skynda dig nu - happy landings!

Klockan nio spänner han sin stora låda på cykeln. Tolv mil till Flyköping. Medvind lyckligtvis.

På Flyköpings flygplats klockan 15. Efter 20 minuters paus, medan ett trafikplan landade och gav sig iväg igen, går de tävlande in för slutspurten.

-- Nu är det en timme kvar, så det är på hög tid att er ordförande kommer, om han ska kunna vara med, säger tävlingsledaren ing. Halm till Arne. Tror du att han kommer?

-- När han har sagt att han kommer så kommer han om han så ska låna en bombkärna på fältet därhemma för att hinna fram, svarar Arne med eftertryck. Men ... där kommer någon på vägen... Han snappar frimodigt åt sig Halms kikare. Det är Ib!

-- Hur är ställningen i elitklassen, Wakefield? pustar Ib, medan han går fram till tävlingsledaren för att anmäla sin ankomst.

-- Ferdinands modell har flugit bort - 13 minuter - men han hade inte trimmat den riktigt till sin första flygning, så han fick bara 1.42 på den, upplyser Arne. Och gudskelov för sexminutersregeln. Du har chansen!

Ibs modell packas upp. Av de två eleganta modellerna har det blivit en oharmonisk och löjeväckande kärna. Några medlemmar i flygklubben "Balsaslaktarna" grinar högljutt, och t.o.m. grabbarna i "Lilienthal" måste dra på smilbandet.

Ib trimmar noga sitt missfoster. De andra sneglar ängsligt på klockan.

"Balsaslaktarnas" ordförande Ferdinand startar sin reservmodell, passar inte på vindriktningen, och en sekund senare smäller ett propellerblad av. Ib ser det och säger

-- Har du ingen reservpropeller, Ferdinand?

-- Nej, jag brukar aldrig ha krångel med snurran, men nu kunde jag behöva en, för den här hinner jag inte laga.

forts.nästa sid.

-- Jag har ett snabbtorkande lim i min låda som du gärna kan få låna. Arne, du vet var det ligger...

Ib startar. Modellen stiger lugnt och säkert mot vinden. När motorn gått ut driver planet iväg med vinden. Det blev 2 min 49 sek. Snart är den klar igen och startas.

-- Den fick 120 varv mera nu. Bara den inte landar i skogsdungen därborta.

-- Det ligger minst fyra där förut, säger en flyköpingare tröstande - och nu blev det fem!

-- Hur lång tid ...

-- Fenomenalt! 3 min 26 sek... med en så'n modell!

Medan Ib och hans kamrater springer efter modellen startar Ferdinand. Motorn får så mycket den tål, och planet far som en raket lodrätt till väders.

-- Det blir minst 3 min och 45 sek den här gången, ropar han förtjust.

Propellern stannar och fälls bakåt. Men ojoj! Planet stallar, i stora "vågor" förbrukas den dyrbara höjden, och med ett brak går modellen i marken så att den fina balsakroppen splittras.

-- 1 minut 38 sekunder, genomsnittstid 3.06,7, tillkännager Halm.

Kl.15.45 kommer Ib tillbaka med sin modell. Fenan är knäckt, men han reparerar den kvickt. Den blir skev. Han trimmar försiktigt. Kamraterna skyndar på honom.

-- Klockan är 15.54, påpekar Halm. Ib tar bormaskinen och drar upp motorn för ännu en provstart.

-- Det är bara tre minuter kvar, ropar de andra förtvivlat. Ib är nöjd med modellen. Han drar skyndsamt upp motorn för fullt och sätter planet på startbanan.

-- 35 sekunder kvar, rapporterar Halm obönhörligt.

Ib rättar startbanan efter vindriktningen. Så släpper han modellen. Den lyfter och stiger brant.

-- Nu är klockan 16. Slut på alla starter.

Modellen har klättrat så högt att dess fulhet inte syns längre. Börjar glida... perfekt. Stor spänning råder. Den skall flyga minst 3 minuter 5 sekunder för att slå Ferdinands.

-- Två minuter ropar en tidtagare... två och en halv. Nu är den bara några meter över marken. Tre minuter ... Andlös tystnad.

-- Nu! Stoppuren knäppas av - 3.09.0.

-- Hurra, du har vunnit Ib! Grattis!

Alla lyckönskar Ib, som tackar strålände glad. Och plötsligt känner han hur trött han är.

Ferdinand kommer också fram till Ib.

-- Grattis! Det gjorde du bra - och tack för lånet av limmet, bussigt av dig att ge mig en chans.

-- Vi klubbledare måste ju föregå med gott exempel, säger Ib och smiler.

