



VINGARNA

1935—1945

JUBILEUMSSKRIFT



UTGIVEN AV VINGARNA, MODELLFLYGKLUBB, STOCKHOLM

Jubileumsskrift

VINGARNA

1935-1945

*



SONESON & RYDELLS BOKTRYCKERI

SUNDBYBERG

1945

VINGARNA

1935 17/7 1945



Sven Wentzel, initiativtagare till Vingarna

10 års modellflyg- historia

I början av 1930-talet, då intresset för modellflyg började gripa omkring sig här i landet, var den allenarådande klubben i K. Huvudstaden Stockholms Modellflygklubb. Denna förening förde emellertid under denna inledningsperiod av det svenska modellflygets era en något tynande tillvaro, och huvudstadens färger voro betänkligt bleka, vilket dock inte märktes, emedan det ännu ej strålade några starkare färger någonstades i riket. Det fanns emellertid en del modellflygare i Stockholm, som voro missnöjda med Modellflygklubbens verksamhet eller rättare sagt brist på dylik, och man diskuterade möjligheterna för bildande av en ny, mera livskraftig sammanslutning. Initiativtagare till denna nya klubb blev Sven Wentzel. Den bildades den 17 juli 1935 och döptes till »Vingarna». Den första styrelsen bestod av Lars Mårtensson (ordf.), Nils Pettersson (v. ordf.), Sven Wentzel (sekr.), Åke Lundmark (v. sekr.), Sune Stark (skattm.) och Björn Andersson (v. skattm.) »Medlemsstocken» utgjordes vid starten av Tord Andersson och Börje Stark, bröder till två av styrelsemedlemmarna, men sedan den nya klubbens bildande blivit allmänt känt ökades medlemsantalet snabbt. Av senare mera kända modellflygare, som voro med så att säga från början, må dessutom nämnas Olle Lindh och bröderna Åke och Rune Roggentin. Antalet medlemmar stannade dock vid ett 25-tal, ty styrelsen hade föresatt sig att ej upprepa föregående svenska modellflygklubbers misstag att lägga huvudvikten på medlemsvärvningen på bekostnad av kvaliteten. Vingarnas lösen blev istället: flyga, flyga och åter flyga. Och detta är nog en stor del av hemligheten med klubbens snabba intagande av en dominerande ställning inom svenskt modellflyg.

Klubbens högkvarter blev Ladugårdsgårde, där medlemmarna tillbringade det mesta av sin fritid, söndagar såväl som vardagskvällar, med att diskutera, experimentera, trimma och tävla. Så småningom blev tisdagskvällen den speciella samlingskvällen. Då ordnade klubben små trimningstävlingar kombinerade med »bullfester», varvid pojkar för en liten slant fingo varm dryck och bullar, vilket var utomordentligt populärt. Som »lottor» fungerade fru Stark och fru Olsson, vilka båda damer även blevo klubbens tidtagargrupp nummer ett.

Kort efter klubbens bildande inklev i läget en bastant

herre och ville vara med i dansen. Han hade tjuvat av den nya sporten, som han stiftat bekantskap med genom sina söner, och han blev snart tillsammans med Wentzel den drivande kraften i klubben. Det var dessa två, »Biffen och Bananen», som de snart kallades, som styrde och ställde, arrangerade tävlingar, togo hand om pojkar, och tillsammans med de nyssnämnda fruarna gävo klubben en charmfull familjeprägel. Denne man blev senare hela det svenska modellflygets starke man och ni har nog redan gissat att vi här åsyfta fabrikör Tyko Stark. Han blev under smeknamnet »Pappa» Stark den samlande gestalten för de unga svenska modellflygarna, och som ordförande i Kungl. Svenska Aeroklubbens Modellflygkommitté påtog han sig en väldig arbetsbörda till modellflygets fromma. Modellflygets utveckling var dock begränsad på grund av svårigheten att få upp myndigheternas och statsmakternas ögon för modellflygets stora betydelse, men han gick med glödande intresse in för uppgiften att popularisera modellflyget. Efter årtals kamp kröntes detta arbete med framgång, i det att modellflyget vid 1943 års riksdag erhöi statsanslag. I och med detta var grunden lagd för en ordentlig organisation av modellflyget, vilket är den avgörande förutsättningen för sportens vidare utveckling i stor skala. Nu fick modellflyget inom KSAK egen heltidsanställd personal, som övertog administrationen, och det svenska modellflyget är nu stadigt på väg mot en ljusnande framtid. — Detta var egentligen en liten utvikning från ämnet, men den var nödvändig för förståendet av vilken oerhörd tillgång Vingarna haft i »Pappa» Stark ledarskap.

Av övriga män bakom kulisserna bör nämnas G. G. Nilsson, mera känd under smeknamnet »Ge-Ge».

År 1939 uppstod en elakartad schism inom Vingarna, vilken bland annat resulterade i att Wentzel lämnade klubben. Detta var utan tvivel en stor förlust för klubben, ty i Wentzels modellplansfirma hade klubben ett gott stöd. Men utvecklingen gick vidare. På sekreterarposten



Vingarnas första klubbmöte. På första raden ses från vänster: Nils Pettersson, Åke Lundmark, Lars Mårtensson, Sven Wentzel, Sune Stark och Björn Andersson



Tyko Stark, Vingarnas stöttepelare nr 1, hjälper sonen Börje på en tävling

inträdde nu Åke Lundmark, och på grund av »Pappa» Starks allt flera betungande poster övertog Björn Andersson ordförandeklubban.

Framåt 1939 började segelflyget bli alltmera populärt i vårt land, och även Vingarna upptog denna gren på sitt program, och kallade sig »Vingarna Modell- & Segelflygklubb». Stockholm hade redan tidigare en speciell segelklubb, Stockholms Segelflygklubb, vilkens verksamhet dock varit ganska begränsad. För att effektivisera arbetet på segelflygets organiserande i Stockholm bildade stadens tre stora civilflygklubbar inom flygets tre grenar, Stockholms Flygklubb, Stockholms Segelflygklubb och Vingarna, under ordförandeskap av »Pappa» Stark »Stockholms Segelflygförbund».

Detta förbund lyckades på ett par år skapa en livsduglig segelflygverksamhet i Stockholm. Därmed var dess uppgift fylld och Segelflygklubben övertog helt det stockholmska segelflyget. Förbundet upplöstes i april 1941 och Stockholms Flygklubb och Vingarna avvecklade sina segelflygsektioner. Vingarna blev nu åter ren modellflygklubb och kallades rätt och slätt »Vingarna».

I slutet av 1941 och början på 1942 bildades sektioner av klubben i snabb följd i Spånga, Nynäshamn och Stockund, vilka sedermera utvecklats till självständiga klubbar.

Sedan 1941 har klubben haft en driftig sekreterare i Hans Schmitterlöw. Ordförande efter Björn Andersson, som 1941 avsåg sig uppdraget på grund av sina poster i Segelflygklubben, blev Lennart Sundström, känd som flygjournalist under signaturen »Wingström». 1942 övertog »Pappa» Stark åter ordförandeklubban, sedan Sundström ryckt in vid Flygreservskolan. På årsmötet i sept. 1944 valdes Sune Stark till ordförande. Han hade under krigsåren genomgått officersutbildning vid Flygvapnet och därför ej kunnat delta i klubblivet under denna tid.

Den 1 okt. 1944 sammanslöto sig Stockholms Flygklubb, Stockholms Segelflygklubb och Vingarna till »Stockholms Flygförbund», för att få till stånd ett för alla parter fördelaktigt samarbete vad beträffar administrationen. Sålunda upprättade förbundet ett sekretariat gemensamt för alla klubbarna.

I januari 1945 fick klubben äntligen sin egen klubblokal, som den väntat på i 10 år. Med dessa framsteg kan klubben se framtiden an med största tillförsikt. Det enda som

en smula förmörkar horisonten är bristen på central flygplats. Ladugårdsgårde är ju numera exploaterat av staden för dess utvidgning, och numera får Vingarna därför söka sig till Skarpnäck och t. o. m. ända ut till Skå-Edeby.

Detta var något om klubbens inre utveckling. Utifrån sett bedöms ju en klubb efter dess prestationer på tävlingsbanorna, och i detta hänseende är Vingarnas historia lysande. Vi skall nu försöka ge en resumé över de gångna 10 årens offentliga framträdanden.

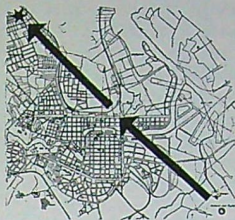
Den första klubbtävlingen avhölls den 1 augusti 1935. Segertiden blev 51,3 sek., ett resultat som nu är mycket blygsamt, men för dåtida förhållanden utmärkt. I augusti utlyste tidskriften Flygning en tävling, som pågick resten av hösten och i vilken hela landets modellflygare kunde delta var och en på sin hemort. De bästa fingo gratisresa till Göteborg i pris, där Västra Sveriges Modellflygklubb anordnade en nordisk modellflygtävling den 30 november. I denna Flygnings nationella tävling dominerade Vingarna fullständigt. Tre av klubbens medlemmar fingo resa till Göteborgstävlingen, där de togo hem 5 förstapris av 7 möjliga samt 2 andra- och 4 tredjepris. Detta resultat visar klubbens snabba utveckling sedan starten.

Klubbrekordlistan vid årsskiftet 1935-36 kan ju vara intressant att studera: **Klass A1** (stavmodell med 0-50 cm spännvidd). Sven Wentzel, 1 min. 21,8 sek. **Klass B1** (stavmodell 50-75 cm). Kjell Ekström, 51,7 sek. **Klass C1** (stavmodell 75-100 cm). Lars Mårtensson, 44,8 sek. **Klass A2** (kroppsmodeller 0-50 cm). Sven Wentzel, 37,7 sek. **Klass B2** (kroppsmodell 50-75 cm). Sune Stark, 1 min. 7,6 sek. **Klass C2** (kroppsmodell 75-100 cm). Sven Wentzel, 2 min. 20 sek. Det sistnämnda rekordet, Wentzels 2,20 med en »Glada», ansågs för hart när otroligt och ute i landet glunkades det om bluff. Men tider skulle komma och Vingarna gå in i spetsen för en enorm utveckling av det svenska modellflyget. Redan 1 1/2 år senare var detta »otroliga» rekordresultat medelprestanda för Vingarnas (och därmed Sveriges) Wakefieldmodeller! Vingarnas klubbrekordlista upptog, som synes, blott gummitordrivrna modeller, och det är en utbredd uppfattning att Vingarna aldrig hävdat sig på segelmodellflygets område, förrän kriget inskränkte gummitordrivrarnas verksamhet. Detta är dock felaktigt. Redan i början av 1936 började allt flera segelmodeller synas på Gärdet och under detta år uppnåddes inom Vingarna flera glänsande segelmodellresultat (se nedan), som inte skämmas för sig den dag som i dag är. Så småningom tog dock intresset för gummitordrivrmodellerna, såsom varande de intressantaste, överhanden och Vingarnas segelmodellflyg sjönk i glömska. En segelmodellkämpe ägde dock Vingarna under alla år och det var Gösta Améen med sina »Gamens»-modeller.

Medlemsantalet vid årsskiftet 1935-36 var blott 29. Vingarna var sålunda alltför en mycket liten klubb. I de tävlingar år 1935, inalles tre, där Vingarna ställde upp mot andra klubbar, hemfördes 15 förstapris av 17 möjliga!

År 1936 inledde Vingarna tävlings säsongen med ett vintermästerskap den 16 februari, troligen den första vintertävlingen i Sverige. Denna tävling, populärt benämnd »Vingarnas VM», har sedan dess avhållits varje vinter som en stor nationell tävling och den övertogs 1944 av KSAK och blev det officiella svenska vintermästerskapet! I samband med denna första vintertävling anordnade Vingarna tillsammans med Stockholms Segelflygklubb en livligt besökt utställning vid Drottninggatan i Stockholm.

En sensation utan like var det då Ake Lundmarks »Glada» flög 4 min. 52,3 sek. (minst) och tillryggalade en sträcka av flera kilometer. Flygfärden gick rätt över Norrköping, vilket framgår av kartan.



Nästa tävling av större omfattning gick i Norrköping i slutet av mars. Vid denna tävling inträffade den första ordentliga termikflygningen i Sverige. Det var »vingen» Ake Lundmarks »Glada» som kom in i uppvind och efter 4 min. 52,3 sek försvann ur sikte. Detta var en rekordtid, som man trodde skulle stå sig länge, men redan tre veckor senare höjde Sune Stark rekordet till 10 min. 18,8 sek med en »Lincol». Att även detta rekord satt ganska löst visade rekordhållaren själv redan påföljande söndag då han nådde en tid av över 16 min. med sin och Björn Anderssons nykonstruktion »Cirrus». Vid detta tillfälle gjorde även Anderssons och Starks stora segelmodell »Winkler» en flygning på 10 km., varvid den syntes drygt 12 min från startplatsen. Flera andra goda resultat uppnåddes också av »Vingar» både med motor- och segelmodeller denna minnesrika vår. Det svenska modellflyget hade redan trampat ur barnskorna och nått internationell klass.

Under sommaren 1936 deltog Vingarna i tävlingar i bl. a. Södertälje, Borlänge och Göteborg, och tog överallt hem praktiskt taget »rubb och stubb». I Göteborg var ett modellflygarläger anordnat på Torslanda under en vecka, vilket avslutades med en nationell tävling. I Stockholm tävlade Vingarna, förutom i sitt eget sommarmästerskap (»Vingarnas SM») och sina andra klubb-tävlingar, i tävlingarna i samband med Iis-utställningen 1936 samt Stockholms Modellflygklubs tävling. Den sistnämnda tävlingen var troligen den första i Sverige, där medeltiden av tre starter var utslagsgivande. I juni nådde »vingen» Ake Roggentin ett sensationellt resultat under trimning med sin »Kungsörns». Tiden, som var 42 min 43 sek, räckte väl till för internationellt rekord,

Första prisskörden under 1936 i tävlan med andra klubbar var 44 av 49 möjliga, vilket visar Vingarnas särklass inom svenskt modellflyg.

Men 1937 skulle bli det verkliga genombrottsåret för det svenska modellflyget.

I januari sändes Björn Andersson och Sune Stark till Borlänge, för att där i en kurs lära ut litet av sitt modellflygkunskande. Att borlängepojarna inhämtat en hel del under denna kurs, visade de vid tävlingar i Västerås i maj, då de blevo bästa klubb näst Vingarna. Stark var även i Skutskär och ledde en kurs.

Vingarna inledde liksom föregående år tävlingsdansen med sitt vintermästerskap som nu hade svällt ut till en stor nationell tävling.

Vingarna rakade sin vana trogen hem det mesta av prissamlingen, utan hänsyn till värdskapet.

Sedan följde tävlingar slag i slag. Stockholms-Tidningens och Vingarnas tävling den 2 maj var väl den första i Sverige med marktstart. Den 30 maj gick den förut nämnda tävlingen i Västerås i samband med en flygdag, och den 14 juni tävlade Vingarna på två olika håll. Bröderna Ake och Rune Roggentin deltog i Allers Flyveklubs tävlingar i Oslo, där de skötte sig fint. Två första- och ett andra-pris blev skörden. Resten av Vin-



Redan tidigt kunde klubben ståta med en kvinnlig medlem, nämligen Britta Höglund, som här startar på en tävling 1936.

STOCKHOLMS-TIDNINGEN Onsdagen den 15 juli 1936

Modellflygmaskin slog världsrekord i klassen.



Ake Roggentin med sin »Kungsörns»

Men rekordet var inte godkänt, det fördröjs bl. a. i de följande. Ake Roggentin hoppas att sitt gamla maskin de två modellflygmaskinerna skall lösa.

Ake Roggentin gjorde 1936 en mycket omskriven flygning med »Kungsörns» på 42 minuter. Här ett klipp ur Stockholms-Tidningen om den märkliga händelsen.

men kunde ju inte bli godkänt som sådant, då den ej var gjord på tävling. Liksom föregående år anordnade tidskriften »Flygning», en hela sommaren omspännande nationell tävling, i vilken Vingarna åter dominerade fullständigt.

garnas elit tävlade i Linköping, där det var flygdag och rekordväder. Rekorderna uteblev ej heller. Sune Stark fick en tid av över 21 min. noterad, vilket då var den bästa tävlingstiden i Sverige. Förutom detta rekord gjordes tre flygningar på över 10 min. och ett flertal på över 5.

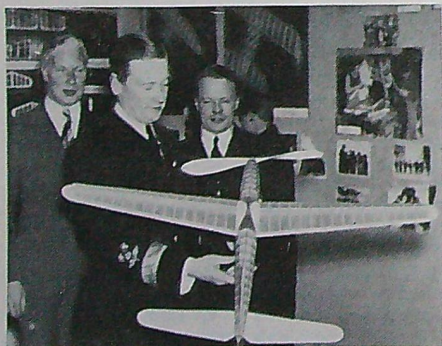
Nu hade de svenska modellflygarna flera gånger visat, att de hade hunnit långt på området, och därför beslöt KSAK att sända ett svenskt lag till tävlingarna om Wakefield Cup i London. Det blev uttagningstävlingar, och fyra »vingar» och en göteborgare uttogs. Dessa voro Björn Andersson, Sune Stark, Olle Lindh, Sven Wentzel och Allan Palmgren. De fyra »vingarna» flögo till London, medan Palmgren åkte båt. I Wakefieldtävlingen, som gick den 31 juli på Faireys aerodrom utanför London, skötte sig svenskarna över förväntan. Andersson placerade sig på 6:e plats och Stark på 8:e i den mordande konkurrensen (11 nationer deltog). Fransmannen Fillon segrade. Det var första gången ett annat land än England och USA vunnit. Vid denna



Sveriges och Vingarnas första Wakefieldlag. Fr. v. Björn Andersson, Sven Wentzel, Olle Lindh, Sune Stark samt Allan Palmgren.

tävling konstaterades, att de svenska modellplanen lågo i högsta internationella klass, och Sverige kunde lika gärna ha vunnit som Frankrike, så jämnt var det. Segern rycktes förresten från Sverige genom en diskvalifikation, vars berättigande var högst tveklöst.

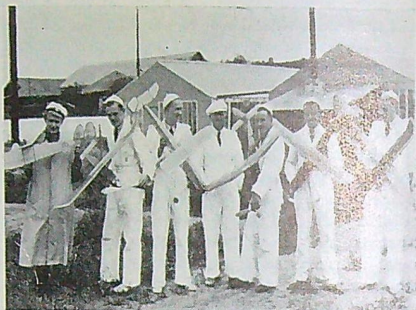
Då de svenska modellflygarna prövat sitt kunnande i storinternationell konkurrens och skött sig fint, fästes emellertid uppmärksamheten på att det endast var en liten grupp modellflygare, de s. k. »storfräsarna», som togo hem alla prisen. För att höja intresset även bland mindre försigkomna och få med flera deltagare i tävlingarna beslöt KSAK i mitten på juni, att de bästa skulle få tävla i en särskild klass, den s. k. elitklassen. Där hamnade man automatiskt efter att på tävling tre gånger ha uppnått en medeltid på 2 min och ingen flygning under 1½ min. De två första elitklassarna i Sverige korades vid Vingarnas sommarmästerskap den 3 oktober 1937. Det var Sune Stark och Olle Lind, som fingo »certifikaten» nr 1 och 2. Sedan dröjde det till mars 1938, innan det blev några fler elitklassare. Det var Börje Stark och Björn Andersson, som flyttades upp vid en tävling i Sandviken. Sedan utökades elitklassen inte förrän i juli då Gunnar Magnusson och Anders Deurell, båda från Vingarna, uppflyttades. I slutet av 1939 ersattes denna elitklass av en med lägre fordringar, till vilken flyttades innehavare av det då av KSAK instiftade guldmärket. Intill denna omläggning hade förutom de ovan nämnda uppflyttats Åke Roggentin, Arne och Bengt Blomgren, Åke »Postis» Larsson, Sigurd Larsson, Gunnar Holmer och



Flyggeneralen Friis studerar Arne Blomgrens vackra Wakefield på FIBs och Vingarnas utställning

Anders Hård, samtliga från Vingarna, samt Sigurd Isacsson, Linköping.

Det initiativ till en svensk mästerskapstävling som tidsskriften »Folket i Bild» tog med sin Rikstävling, hälsades med tillfredsställelse av hela landets modellflygare, och redan året därpå följde KSAK exemplet genom att utlysa officiella svenska mästerskap. Till Rikstävlingen uppställde arrangören ett halvmeterhögt vandringspris i silver: Rikspokalen. Efter uttagningstävlingar i hela landet, sammandrabbade 50 modellflygare i finalen i Stockholm den 28 augusti. Som segrare utgick Börje Stark, Vingarna.



Från »Nordiska» i Norrköping. Fr. v. Per Grawe, Södertälje, Börje Stark, Sune Stark, Sven Wentzel, Gunnar Magnusson och Anders Deurell, Vingarna.

I september anordnade Vingarna tillsammans med Folket i Bild en stor modellflygutställning vid Vasagatan i Stockholm, som bl. a. flyggeneralen Friis hedrade med sin närvaro.

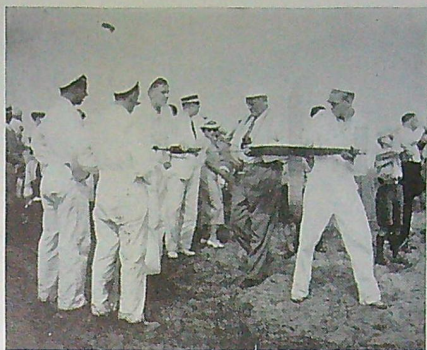
1937 års facit, vad beträffar erövrade förstapris, var för Vingarna 47 av möjliga 53. Vingarna hade alltså inte fallit tillbaka i förhållande till landsortsklubbarna, som dock under året gått framåt mycket.

Efter denna utflykt anordnade Vingarna den 20 februari sitt tredje vintermästerskap med deltagande av ett flertal landsortsklubbar. Vid denna tävling inträffade sensationen, att en landsortsbo uppnådde dagens bästa tid. Det var Karl-Erik Larsson från Nyköping, som svarade för denna prestation.

Vid en tävling inom klubben i april 1938 inträffade en ganska märklig flygning. Sune Starks wakefieldmodell flög nämligen tvärs över Stockholm från Ladugårdsgårde till Ulvsunda i Bromma, där den landade endast några hundratal meter från ägarens hem, efter att ha varit i luften över en timme.

Direktör Gösta Ahlén skänkte i april 1938 ett stort vandringspris, en halvmeterhögt silverpokal, som de nordiska länderna skulle tävla om varje år. Den 26 juni skulle tävlingen om denna Nordiska pokal gå av stapeln för första gången i Norrköping. Efter en rad uttagningstävlingar uttogos Björn Andersson, Sune Stark, Börje Stark, Gunnar Magnusson, Anders Deurell från Vingarna samt en södertäljebö, P. G. Grave, att representera Sverige. Förutom Sverige deltog Finland och Norge.

På tävlingsdagen regnade det, och nästan full storm rådde. Inte förrän vid sjuden på kvällen gick första starten, dock utan att vädret blivit nämnvärt bättre. Reg-



Antwerpen 1938. Björn Andersson håller i och Börje drar upp. Deurell och Magnusson tittar på och Tyko Stark gör sig beredd med kikaren.



Nu gick starten! Börje har just släppt sin välflygande Wakefeld. Deurell följer med spänning starten. Samtliga lagmedlemmar bar KSAK-overallen och Vingarnas huvudbonad, typ "äggvrmar"

net hade visserligen slutat, men det blåste fortfarande lika hårt. Tävlningen var därför mycket chansartad och många modeller kvaddade. Som segrare, och därmed nordisk mästare, utgick Björn Andersson med Börje Stark som tvåa.

Den 1 augusti 1938 skulle den 10:e Wakefieldtävlingen gå i Paris, eftersom en fransman erövrat cupen föregående år. På grundval av ytterligare ett par uttagningstävlingar utogs följande rena »vinglag» till denna kraftmätning mellan hela världens modellflygande länder: Björn Andersson, Sune Stark, Börje Stark, Gunnar Magnusson, Anders Deurell och Sven Wentzel. Detta lag skulle även tävla om lagpriset Coupe de Belgique i Antwerpen den 7 augusti. Lördagen den 31 augusti invägs modellerna på franska aeroklubben, och därefter förseglades modelllådorna och behölls på Aeroklubben till tävlingsdagen. Detta var en stor missräkning för svenskarna, som icke hade sina modeller trimmade för detta heta klimat (35—40 plusgrader i skuggan). Tävlingsdagen kom med absolut klar himmel och nästan stillastående luft.

Tävlingsfältet, Caudron-Renaults flygfält, låg en timmes bilväg utanför Paris i närheten av Versailles. Deltagarna färdades i bussen ut till tävlingsplatsen, dit de anlände en kvart före tävlingens början istället för, som utlovat var, en timme före. Alltså fingo svenskarna endast omkring 15 minuter på sig att »aklimatisera» sina modeller. Därför väntade de sig ej heller några toppplaceringar. Men det gick över förväntan.

Svensken Gunnar Magnussons modell kom in i termik och fick en flygtid av 17 min. 3 sek noterad, och med detta resultat ledde han länge. Men senare gick amerikanen Cahill och en fransman om honom, den förre med en flygning på 32 min. Men hoppet tändes ånyo när Sune Starks modell kom in i uppströmmar och steg och steg. Tyvärr gick den rätt in i solen och dessutom var den vit och därför kunde tidtagarna inte följa den längre än drygt 9 min. Där flög segerchansen in i solen! Sune Starks modell var förresten den enda som ej återfanns av alla de modeller, som flögo bort under denna tävling.

Magnusson belade i alla fall tredje plats, vilket väl var något av en bragd i denna fruktansvärda konkurrens. Inte mindre än 14 nationer med över 70 modellflygare deltog.

Före tävlingen i Antwerpen fingo svenskarna tillfälle

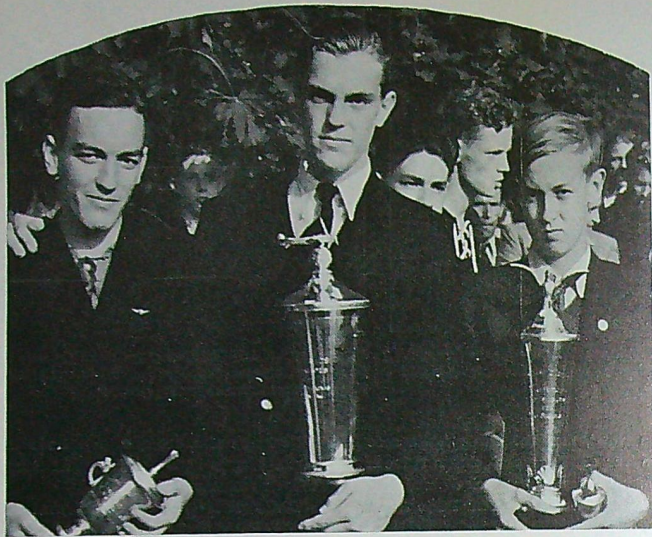
att trimma sina modeller och hade dessutom turen, att tävlingsdagen ingick med typiskt »svensk-väder», mullet och en smula regn.

Tävlingen blev också synnerligen lyckad ur svensk synpunkt. Efter första startperioden ledde visserligen amerikanerna med en tre minuters flygning, men i andra starten, då det klarnade upp något, fick Gunnar Magnusson en uppvindsflygning. Tiden blev 13 min. 13 sek, vilket var nytt belgiskt rekord. Till tredje startperioden blev det nästan Paris-väder och då gjordes ett flertal termikflygningar. Den bästa, fransmannen Chabote, blev dock »endast» 9½ min. Magnusson gjorde alltså en ny fin prestation och segrade individuellt över bl. a. både Parissegraren och Paris-tvåan. I lagtävlingen, som räknades för de tre bästa lagmedlemmarna, segrade Sverige överlägset genom Magnusson, Anders Deurell och Börje Stark. Sveriges lagtid var 23 min. 33,4 sek, medan tvåan Frankrike hade 15 min. 3,2 sek och trean USA 14 min. 46,3 sek. Magnusson fick mottaga kung Leopolds medalj, och laget fick Coupe de Belgique och en stor minnesplakett. Genom denna storeger visade Sverige ännu en gång att landet är en av »modellflygets stormakter».

Vid samma tid som Sverige med sitt »ving»-lag hade sådana framgångar på kontinenten, var ett lag »vingar» i Finland. I Jämijärvi hade ordnats ett modellflygläger, dit Tord Andersson, Arne Blomgren och Bengt Blom-



Bengt Blomgren, en av våra allra bästa gummimotormodellflygare får hjälp av »Pappa» Stark.



1939 vann Börje Stark FIB-pokalen för andra gången. T. v. Gunnar Magnusson.

gren voro inbjudna på en vecka. Under de tävlingar, som under veckan hölls, erövrade alla svenskarna det finska mästartecknet, vilket fordrar en flygning på över 5 min. och Bengt Blomgren slog nytt finskt rekord med över 15 min. Vid sluttävlingarna segrade Tord Andersson i Wakefield-klassen, och därutöver hemfördes tre andra- och två tredjepris. Anderssons modell, som vann i Wakefield-klassen, gjorde vid detta tillfälle en flygning på 1½ mil.



Sven Wentzel försöker låta på stämningen under regnoäders-SM 1939 i Eskilstuna.

Den 27 augusti gick tävlingen om »Folket i Biids» Rikspokal för andra gången. Den erövrades denna gång av Ake Larsson, Vingarna.

Den 25 september gick nästa tävling, som gällde de första Svenska Mästerskapen i modellflyg. De gingo i Uppsala i strålände väder. »Vingarna» lade beslag på 4 av de fem SM-plaketterna genom Sune Stark, Arne Blomgren, Nils Melin och Ake Larsson I, och manifesterade därmed sin ställning som landets främsta modellflygklubb.

Som avslutning på detta strålände modellflygarår ordnades en utställning hos Fröjds i Stockholm. Där visades bland annat de modeller, som under året deltagit i de stora tävlingarna, och de priser, som erövrats i dessa.

1939 inledde Vingarna som vanligt säsongen med sitt vintermästerskap vilket gick den 25 februari, och i vilket ett flertal landsortsklubbar deltog. I segelflygklassen segrade örebropojarna överraskande över Linköping.

Den 7 maj tävlade Vingarna i Örebro, och i slutet på maj hölls uttagningstävlingar för Nordiska Pokalen.

Följande lag uttogs: Arne och Bengt Blomgren, Olle Lindh, Ake Roggentin, Gunnar Magnusson och Sigurd Larsson.

I denna tävling, som gick i Örebro den 11 juni, segrade Sverige åter överlägset. Vädret var ganska dåligt, men ändå uppnåddes relativt goda tider. Arne Blomgren, Vingarna, klarade segern före brodern Bengt. Även tredje och fjärde platserna belades av svenskar genom Olle Lindh och Gunnar Magnusson.

Veckan därpå gick för andra gången lagtävlingen om Coupe de Belgique, denna gång i Liège i Belgien. Det svenska laget bestod av Arne och Bengt Blomgren, Gunnar Magnusson och Sven Wentzel, alla från Vingarna. Där rådde ett oerhört termikväder, och bäste svensk, Arne Blomgren, kom först på 5:e plats med en flygning på 23 min. 43 sek. Segraren, M. Neck, Belgien, hade 37 min. 21 sek! Endast Frankrike, Belgien och Sverige del-

togo. I lagtävlingen segrade Frankrike, och även Belgien slog Sverige.

Även 1939 hade Sverige inbjudits till Finlands luftvärnsförbunds modellflygläger i Jämsilä. Ake Roggentin, Sigurd Larsson, Olle Lindh från Vingarna samt Sigurd Isacson, Linköping, utvaldes. De hemförde tre första-, tre andra- och ett tredjepris.

Den 26 augusti gick finalen i den tredje Rikstävlingen i Stockholm efter vederbörliga uttagningsstävlingar över hela landet. Börje Stark segrade, och blev därmed riksmästare för andra gången på tre år.

Svenska Mästerskapen avhölls i Eskilstuna den 15 oktober. Här visade landsorten att den var på stark frammarsch. Linköpingseskadern blev bästa klubb med 3 SM medan Vingarna endast lyckades bärga 2. De tre återstående gingo till Västerås, Nyköping och Örebro.

Under året hade klubbarna ute i landet vuxit sig allt starkare, och även om Vingarna fortfarande med glans behöll sin ledande ställning, så försvann dock dess överväldigande hegemoni.

Då kriget kom, gjorde det definitivt slut på det storinternationella tävlingsutbytet. Härmed avslutas den första strålände epoken i svenska modellflygets historia, en epok som Vingarna skapat från början till slut. Under dessa förkrigsår hade Vingarnas motormodellflygare fört upp Sverige till en ledande ställning i modellflygarvärlden.

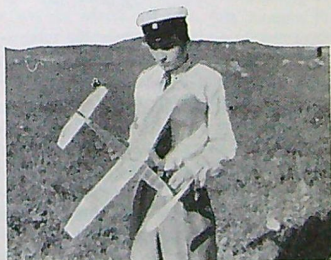
Men med kriget följde materialbrist för gummimotormodellerna och en stagnation inträdde för dessa. Nu fick segelmodellerna, till vilka material fanns inom våra gränser, sin chans, och nu inleddes segelmodellernas tid i Sverige. Vingarna, som praktiskt taget inte alls sysslat med segelmodeller under de sista åren, kom nu litet på efterkälken. Segelmodellklubbarna Linköping och Örebro tog nu ledningen ifråga om segelmodellflyget, men så småningom tog Vingarna in försprånget, och klubben har fr. o. m. 1943 ett garde unga segelmodellflygare, som mönstrar i den absoluta svenska eliten.

Under 1940 lamslogs, på grund av alla de nya förhållanden, som inträdde med det nya världskriget, till stor del den svenska tävlingsorganisationen, och av stortävlingarna var det bara SM som gick av stapeln.

Säsongen inleddes med en tävling i Nyköping, omedelbart följd av Vingarnas Vintertävling på Skarpnäck. Vid denna tävling gick anmälningsavgifterna oavkortat till Finlandsinsamlingen.

I juli satte »vingen» Bertil Lindell svenskt rekord i klassen motormodeller med 50—75 cm spännvidd på 33 min, 42,9 sek, som står sig ännu.

Den 8 september gick SM i Linköping. Antalet klasser



Olle Lindh, utomordentligt skicklig konstruktör, en av Vingarnas främsta genom tiderna.



1941 arrangerade Vingarna och Aftonbladet en uppvisning på Gärde som samlade över 6000 åskådare! Här filmar SF evenemanget.

var vid detta SM osedvanligt stort (10) på grund av att alla klasser uppdelades i en allmän och en »mästarklass». På detta sätt hemhävades en del »billiga» mästerskap. Vingarna blev bästa klubb med 5 titlar och seger i lagtävlingen.

Under detta det första krigsåret var som sagt den svenska modellflygverksamheten ganska förlamad, vilket visas av att Vingarna representerades i blott tre tävlingar i landsorten. Men att klubben gjorde sitt bästa för att inte sjunka ned i den allmänna lamslagningen framgår av att den själv arrangerade sex tävlingar. Medlemsantalet var nu omkring 75. Vingarna var sålunda alltför en relativt liten klubb.

År 1941 inleddes med vintertävlingen, vilken liksom föregående år gick på Skarpnäck. Här segrade Vingarna i inte mindre än 9 av de 10 klasserna. Vingarnas segelmodellflygare började komma!

Norra Ängermanlands Flygklubb anordnade i april ett norrlandsmästerskap, i vilket »vingarna» Lennart Sundström och Ulf Hallvig tog hem 4 av 5 klasser.

Den 11 maj arrangerade Vingarna tillsammans med Aftonbladet en stor propagandadag på Ladugårdsgårde, som samlade inte mindre än 6 000 åskådare.

Segelflygets centralskola Alleberg hade sin första säsong, och även modellflygarna fingo tillfälle att pröva segelflygparadiset. Det var emellertid, som det visade sig, mindre lämpligt för modellflyg. Ett större modellflygläger förlades till Alleberg och i samband med detta planlädes SM och tävlingen om Nordiska Pokalen, det förra på midsommardagen och den senare följande söndag, den 29 juni.

På detta SM hade klassantalet fått ett normalt utseende (6). Linköpingseskadern blev bästa klubb med 3 SM-titlar och seger i lagtävlingen, men Vingarna lyckades blott bärga 2.

På grundval av resultaten i Wakefieldklassen uttogs sedan det lag, som skulle representera Sverige i den nordiska tävlingen den 29:e. Det fick följande utseende: Arne och Bengt Blomgren, Sverker Blom, Olle Lindh, Börje Stark och Gunnar Holmer, samtliga från Vingarna.

De båda gånger denna tävling fört avhållits hade Sverige (d. v. s. Vingarna) varit hopplöst överlägset. Men nu hade de andra nordiska länderna, särskilt Finland, blivit allt bättre, och det var med stor förväntan denna kraftmätning emotsågs. Både Danmark och Finland hade anmält fulla lag, och en finne, Aarne Ellilä, hade redan



Anders Deurell startar sin extremt strömlinjeformade Wakefield. Modellen försågs sedermera med infällbart landningsställ.

anlänt, då båda våra grannländer i sista ögonblicket måste lämna återbud på grund av krigsutbrottet mellan Tyskland och Ryssland. I en hast ordnades emellertid en nationell tävling instället, i vilken de kvarvarande lägerdeltagarna deltog. I Wakefieldklassen fingo svenskarna därvid se sig slagna av finnen Ellilä.

I fortsättningen av 1941 blev det, med undantag för ett par mindre nationella tävlingar, rätt händelselöst på tävlingsfronten. Bl. a. inställdes, liksom förra året, vårt lands största modellflygevenemang, Rikstävlingen.

1942 inleddes med att KSAK anordnade en kurs för modellflyginstruktörer den 3—10 januari, vilken blev livligt uppskattad. Som lärare tjänstgjorde ett par av Vingarnas erfarna modellflygare.

Den första tävlingen för året var Vintertävlingen, som avhölls på Ulvsundasjön den 22 februari. Vingarna vann 3 av 8 klasser.

Nästa stortävling var SM, som detta år avhölls i Visby på Gotland den 18 och 19 juli. Vingarna blev bästa klubb med 3 mästerskap och lagsegern. De övriga 3 titlarna gick till Linköpingseskadern genom en enda man, Sven Hjelmérus.

Till allmän överraskning och glädje återupptog Finland sina Jämsjärvi-tävlingar (17—21 juli) och inbjöd fyra svenska modellflygare. Sverker Blom, Vingarna, S. Isacson, Linköping, K. E. Landegren, Västerås och Helge Vennberg, Örnsköldsvik, utvaldes. De gjorde en hedrande insats och 5 klassseggar av 11 hemfördes.

Rikstävlingen återupptogs detta år, och nu i samarbete mellan Folket i Bild och KSAK. Den blev dock i förhållande till de föregående närmast ett »surrogat», i det att man på grund av materialbristen för motormodellerna såg sig nödsakad att begränsa tävlingen till den minsta segelmodellklassen. Emedan detta försök blev mindre lyckat har Rikstävlingen sedan definitivt inställts i väntan på bättre tider för motormodellerna. Även i denna fjärde Rikstävling, vars final gick i Stockholm den 22 augusti, gick segern till Vingarna, denna gång genom Arne Blomgren.

Under året hade tävlingsutbytet varit rätt livligt, och klubben med framgång varit representerad i tävlingar i bl. a. Mariefred, Vängsö, Avesta, Eskilstuna. Vängsö-tävlingen anordnades gemensamt av Vingarna och Östra Sörmlands Flygklubb, och den har sedan dess avhållits varje år. Två utställningar hade anordnats, en i biografen Olympia och en hos HSB på Fleminggatan.

1943 var vintertävlingen åter det inledande modellflygevenemanget och gick på Skarpnäck den 21 mars. Vingarna vann 5 av de 6 klasserna och hemförde lagsegern.

Tävlingsutbytet med Danmark, som legat nere sedan 1939, återupptogs den 23 maj, då Vingarna och Odense MFK utkämpade en telegraf-match. Vingarna segrade överläset, vilket dock får ses mot bakgrunden av att vädret var bättre i Stockholm än i Odense.

I Jämsjärvi-tävlingarna den 20—25 juli representerades Sverige av Hans Nathorst-Westfelt, Borås, Ingvar Gustavsson, Linköping, Bengt Haraldsson och Robert Löwen-Aberg, båda från Vingarna. Endast 2 seggar av 10 möjliga hemfördes, båda i motorklasserna, men även i de övriga klasserna nådde svenskarna rätt goda resultat.

Den 7 och 8 augusti gick SM, denna gång i Västerås. Vingarna blev bästa klubb med 3 SM-tecken och lagsegger.

Den 25 september avhölls på Skansen i Stockholm inför en stor publik en tävling i flygplanidentifiering mellan luftlottor och modellflygare. Modellflygarna vore från Vingarna, och de segrade, ofint nog.

För nionde året i följd var år 1944 Vingarnas Vintertävling årets första stortävling. Den gick på Skarpnäck den 27 februari, och såsom medarrangör stod nu KSAK, som upphöjt denna traditionsmättade tävling till heder och värdighet av svenskt vintermästerskap. Denna gång lyckades Vingarna blott bärga segern i en av de sex klasserna, och den stora sensationen inträffade, att alla motorklasserna gick till landsorten. Lagtävlingen vann dock Vingarna överläset.

Som ett komplement till sina modellflygmärken i järn, brons, silver och guld instiftade KSAK ett elitmärke, och den 4 juni erövrade Lennart Segerfelt detta märke som första »vinge».

För femte gången inbjodos fyra svenska modellflygare till tävlingarna i Jämsjärvi, som detta år gick av stapeln den 18—23 juli. Det svenska laget bestod av Rune »Bananen» Andersson och Curt Jansson, Vingarna, Göran Lindholm, Örebro och Gunnar Nygren, Sandviken. Denna gång var en landskamp mellan Sverige och Finland inlagd i tävlingsprogrammet, och i denna fick svenskarna se sig besegrade. Finnarna belade de två främsta platserna. I de övriga tävlingarna gjorde svenskarna en stark insats och hemförde segern i 4 av de 7 klasserna.

Den 26 och 27 augusti gick SM för första gången i Stockholm, där Skarpnäck var skådeplatsen för mästerskapsstriderna. Vingarna blev åter bäst, men ytterst knappt och blott 2 erövrade SM-tecken. Och i lagtävlingen fick Vingarna se sig besegrade av de framåtsträvande göteborgarna. Om inte SM blev så vidare lyckat ur Vingarnas synpunkt sett, så blev den samtidigt arrangerade returlandskampen mot Finland desto mera lyckad. Det svenska laget, som bestod av Ove Meissner, Bjuv, och de tre »vingarna» Rune Andersson, Curt Jansson och Lennart Segerfelt, tog revansch för nederlaget i Jämsjärvi. De tre främsta platserna belades av svenskar med Meissner i täten.

Den 1 oktober avhölls liksom föregående år en telegraf-



Lars Mårtensson



Björn Andersson



Lennart Sundström



Sune Stark

VINGARNAS STYRELSER 1935-1945

Styrelsemedlemmarna anges i följande ordning: Ordförande, vice ordförande, sekreterare, vice sekreterare, skattmästare, vice skattmästare.

1935 Lars Mårtensson
Åke Lundmark
Sven Wentzel
Nils Pettersson
Sune Stark
Björn Andersson

1936 Samma styrelse

1937 Lars Mårtensson
Tyko Stark,
Sven Wentzel
—
Arthur Pettersson
Åke Roggentin

1938 Lars Mårtensson
Tyko Stark
Sven Wentzel
G. G. Nilsson
Arthur Pettersson
Nils Pettersson

1939 Tyko Stark
G. G. Nilsson
Nils Pettersson
Carl-Wilhelm Stöhr
Sven Wentzel



Tyko Stark

1940 Björn Andersson
Sigurd Larsson
Åke Lundmark
Lennart Sundström
Åke Roggentin
Åke Larsson 1.

1941 Björn Andersson
Bo Mellin
Lennart Sundström
Ulf Hallvig
Åke Roggentin
Åke Larsson 1.

1942 Lennart Sundström
Einar Öhman
Hans Schmitterlöw
Sverker Blom
Åke Roggentin
Åke Lundmark

1943 Tyko Stark
Lennart Sundström
Hans Schmitterlöw
Sverker Blom
Einar Öhman
Gunnar Holmer

1944 Tyko Stark
Lennart Sundström
Hans Schmitterlöw
Sverker Blom
Bengt Westerlind
Gunnar Holmer

1945 Sune Stark
Lennart Sundström
Hans Schmitterlöw
Robert Löwen-Åberg
Bengt Westerlind
Bo Mellin
Ständigt närvarande suppleant:
Tyko Stark

match mellan Vingarna och Odense MFK, men denna gång gick segern till danskarna.

1945 års första tävling för Vingarnas del blev i Falun den 7 januari.

Den 25 mars kom så den 10:e Vintertävlingen, och den blev ett avsteg från traditionen, såtillvida att den för första gången gick utanför Stockholm, nämligen i Uppsala. Vingarna fick därvid se sig slagna i lagtävlingen av Aeroklubben i Göteborg med ett par sekunder, men belade platserna 2, 3 och 4 bland de 12 deltagande lagen.

Den 3 juni arrangerade Vingarna tillsammans med Stockholms-Tidningen en stor propagandadag på Ladu-

gårdsgårde, som blev en stor succé. Bl. a. var inlagd en tävling mellan Stockholms Läroverk.

Klubben kan med tillfredsställelse se tillbaka på ett decennium framgångsrik verksamhet. Nu när svenskt modellflyg går en ny vår till mötes under fredens första år, har Vingarna nått den andra milstolpen i sin tillvaro. Den första var det mörka år, då klubben fyllde fem år och kriget avbröt motormodellernas glanstid.

Nu ser klubben med tillförsikt framtiden an, och står fullt rustad att försvara sin ledarposition på modellflygets alla områden, och ett inte föraktligt stöd har Vingarna därvid i sin ärevärdiga historia. **Börje Stark.**

Gummimotormodellernas utveckling under Vingepoken

I början av 1935 stod det svenska modellflyget på en internationellt sett ganska låg nivå. Man får en god inblick i dess tekniska ståndpunkt om man studerar en av de bästa modellerna från den tiden, nämligen Sven Wentzels »Höken». Den var helt byggd av plywood, fanér och furulist och blev härigenom ganska tung. Dess flygegenskaper var, bedömda efter nutida måttstock, ganska dåliga. I bästa fall kunde man uppnå en flygtid av c:a 30 sek.

Av andra modellplan före 1935 bör nämnas Wentzels »Vildanden» och »Tummeliten». Vildanden var en lågvingad helbalsamodell i samma storleksklass som Höken d. v. s. med c:a 1 m. spännvidd. Dess prestande torde obetydligt ha överstigit Hökens. Tummeliten var en liten stavmodell helt i balsa, lättbyggd och lättflugen och användes därför som en mycket lämplig nybörjarmodell.

I början av året 1935 inträffade en skenbart obetydlig händelse, som dock skulle få den allra största betydelse för det svenska modellflygets uppsving. En engelsk ritning till en motormodell råkade komma i händerna på några av de bästa modellflygarna från den tiden. Modellens namn var »The Lincol», och dess betydelse för det svenska modellflyget kan aldrig överskattas. Det var en



Gladan

balsamodell av s. k. fackverkskonstruktion och den var i jämförelse med tidigare modeller oerhört lätt. »The Lincol» blev den språngbräda från vilken det svenska modellflyget på två år svingade sig upp från en undanskymd tillvaro till den absoluta världseliten.

Trots detta torde »Lincol» vara ett okänt begrepp för flertalet nu aktiva modellflygare. Mera känd är kanske »Gladan», vilken helt enkelt är en obetydligt modifierad »Lincol».

Ungefär samtidigt med Lincol-Gladans genombrott bildades den 17 juli 1935 modellflygklubben Vingarna just av den klick modellflygare, som upptäckt Lincolns ovanliga möjligheter. Det blev den centrala klicken inom Vingarna förunnat, att på två år genomföra den största och mest epokgörande utveckling det svenska modellflyget någonsin upplevt.

Med Lincolns inträdande på arenan sköt flygtiderna direkt upp till 1-minutstrecket, vilket på den tiden var något fullständigt enastående.

Våren 1936 konstruerade Björn Andersson och Sune Stark sin bekanta »Cirrus», som blev stamfader för den s. k. »Ulv sundatypen». Det utmärkande för denna typ är framför allt den rektangulära vingen med de utpräglade

vingöröven, samt de dubbla fenorna. Själva utförandet av Cirrus var i övrigt naturligt nog starkt influerat av »Lincol» med bl. a. vingen byggd i s. k. stegkonstruktion. På senare »Ulv sundamodeller» ersattes denna av Andersson-Starks torsionsnäsekonstruktion.

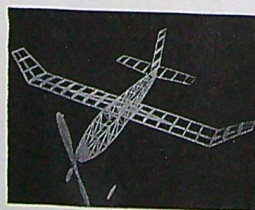
Alla ovan beskrivna modeller gick i den s. k. 100-klassen till vilken räknades modeller med 75–100 cm spännvidd. Under 1936 gick emellertid den allmänna tendensen mot mindre modeller. 75-klassen ökade snabbt i omfång och var snart den starkast representerade vid alla tävlingar.

De då mest bekanta modellerna i denna klass torde ha varit Åke Roggentins »Kungsörnen» och Sune Starks »Tip-Top». »Kungsörnen», med vilken Roggen länge innehade det officiella svenska rekordet på 42 minuter, kännetecknades bl. a. av en trekantig kroppsskåpa. Beträffande »Tip-Top» kan kort och gott sägas att det var en typisk »Ulv sundamodell».

Även 50-klassen utvecklades snabbt och Vingarna skafade sig snart ett starkt garde 50-flygare med Åke Larsson »Postis», Olle Lindh, Nisse Melin och Rune Roggentin i spetsen. Till skillnad från 75- och 100-kärrorna var 50-kärrorna nästan undantagslöst försedda med växlar av allehanda slag, för att få längre motortid. En liten modell har nämligen sämre aero-dynamiska egenskaper och alltså sämre glid än en större, och det gäller därför att i högre grad utnyttja motortiden. 50-klassens saga är numera ett minne blott, ty sedan klassindelningen ändrades och övre gränsen höjdes till 70 cm spännvidd i minsta motormodellklassen, bygges knappast mer så små modeller.

Under 1937 inträffade den andra stora vändpunkten inom svenskt modellflyg efter »Lincol», Wakefieldmodellen slog igenom. Det hela började med att KSAK utlovade svenskt deltagande i Wakefieldtävlingen, som detta år gick i London, om några tillräckligt goda Wakefieldflygare uppenbarade sig. Genast slog sig hela eliten av Vingarna på problemet, att på den mycket korta tid som stod till förfogande, skapa en helt ny typ av modellflygplan med vilket svenskarna skulle kunna pröva sina krafter med all världens modellflygande nationer. Att de lyckades med detta, är bara det en modellflygteknisk bragd utan like.

Wakefieldreglerna säger bl. a. att vingytan skall vara 200 tum². (13 dm²) och modellens minimalvikt 28 ounces



Cirrus



Trinning på Gärdet. Börje och Sune Stark i april 1938, d. o. s. innan bebyggelsen gjort alltför stort intrång på Vingarnas eget flygfält. De modellerna ovan deltog de i Wakefield-tävlingen 1938 i Paris

(230 g.). Modellen är alltså relativt stor, dess normala spännvidd torde vara 110 à 115 cm. Det som emellertid vållade störst bekymmer var den höga vingbelastningen, minimum 18g/dm². Tidigare hade all strävan gått ut på att hålla vingbelastningen så låg som möjligt, på Lincoln, Glädan och Cirrus var den t. ex. 6 à 8 g/dm². Man fruktade nu, att Wakefieldmodellernas flygegenskaper skulle bli starkt lidande av detta förhållande eller med andra ord att man skulle komma tillbaka till »Höken»-epoken. Lyckligtvis visade sig dessa farhågor ogrundade. Man lyckades istället att på ett par månader skapa ett flertal olika Wakefieldmodeller som i prestationsförmåga överträffade allt som dittills hade setts.

Man prövade bl. a. flera olika vingprofiler och meningarna var ganska delade om, vilken som var bäst. En sak var man emellertid fullständigt överens om; det gällde att utnyttja den ökade vikten på rätt sätt, nämligen i form av kraftigare gummimotorer. Det bildades härvid redan från början två skilda skolor. Den ena gick in för s. k. direktdrift med en enda kraftig gummimotor och d:o propeller, den andra för olika växelordningar. Den förstnämnda gruppen företrädde bl. a. av Björn Andersson, Sune Stark, Börje Stark samt Gunnar Magnusson, den andra av Sven Wentzel, Olle Lindh, Anders Deurell och Roggentin. Olle Lindh introducerade härvid den kan-

ske i all sin enkelhet genialaste av alla växlar, den s.k. »kraxen». I detta sammanhang experimenterades det även en hel del med s. k. »omkopplare». Pionjären på detta område var Björn Andersson, som åstadkom icke mindre än tre olika lösningar på detta problem. Andra omkopplare konstruerades av Rolf Bergvik och John Roggentin, av vilka den förstnämndes användes av Sven Wentzel på Wakefieldtävlingen 1937.

Under åren 1938 och 1939 fortsatte utvecklingen i stort sett efter de riktlinjer som pionjärerna dragit upp. Några mera sensationella framsteg gjordes icke, men det arbetades desto målmedvetnare på förbättrandet av de modellplantyper som redan fanns. Modellplanens prestanda ökades undan för undan och var vid krigsutbrottet för de bästa Wakefieldmodellerna c:a 3 min. utan uppvind.

Kriget och den därav följande balsa- och gummibristen satte definitivt stopp för motormodellflygets vidare utveckling. Segelmodellerna som förut hade levat i motormodellernas skugga fick nu sin stora chans och förhållandet blev snart helt omvänt. För närvarande domineras tävlingarna helt av segelflygmodellerna.

När balsa och gummi åter kommer in i landet, vilket väl icke lär dröja så länge, kan man vara säker på att motormodellflyget kommer att återknyta till sina stolta traditioner och återtaga sin plats i solen. **Sune Stark**

Bli medlem

i Vingarna!

Anmälan göres till sekretariatet, Regeringsgatan 5, telefon 107901

SEGELMODELLERNA

inom Vingarna



Björn Andersson med Stora Winkler

Den allmänna meningen är nog den, att medlemmarna i Vingarna under de första åren enbart sysslade med motormodeller, men denna uppfattning överensstämmer inte helt och hållet med verkligheten. De första medlemmarna flög såväl motor- som segelmodeller, och nog gjordes det tider, som inte ligger mycket efter dem, som görs i dag. Redan 1935 byggde Björn Andersson och Sune Stark en Winkler av den större typen, och med dessa för oss nutidsmänniskor kanske litet ålderdomliga tingest gjordes tider upp till 12 minuter och sträckflygningar upp till milen.

Men så småningom fann grabbarna, att motormodellerna var betydligt intressantare, och så stoppades segelmodellerna undan uppe på vinden. Sex år senare hade Vingarna en uppvisning ute på Barkarby. Börje Stark förvånade alla med att komma ut med ett dammig och mystiskt föremål, och när han lättade på dammslöjan, tittade Sunes gamla Winkler fram. Nå, den gamla skröpliga kärnan fick starta, och inte tycktes den lida av någon ålderdomssvagheter, nej tvärtom! Som en gammal Blériot hängde den i luften och kuskade omkring ovanför J 9:orna, som stod nere på marken och blängde. Att landa före tre minuter, fanns ingen möjlighet till, och de moderna segelmodellerna höll på att explodera av avund — de gjorde själva inte stort mer än 2 1/2 minut.

Men vi höll bestämt på att hoppa över sex år. När

motormodellerna tog överhand, så var det i alla fall en del medlemmar, som fortfarande höll sig kvar vid segelmodellerna. Gösta Hellström var kanske den trognaste anhängaren, och otaliga är väl de flygningar, han företagit med sina Winklar och Strolchar. Undertecknad — som liten pys i kortbyxor — minns särskilt, hur Gösta brukade kasta sina modeller utför slutningarna på gamla hederliga Ladugårdsgårde, och hur modellerna ibland kunde stiga — utan motor — var en ofattbar gåta.

Någon gång 1937 började Gösta Améen, numera medlem i Gamen, Norrköping, att intressera sig för segelmodeller och fann, att det inte bara var motormodeller som tju-sade. Efter de första trevande stegen, började han konstruera sina modeller själv. Han experimenterade med olika typer och kom så småningom fram till, att modeller med breda vingar och tvära spetsar var absolut att föredra. Han begrep måhända inte då, varpå detta faktum berodde och både han och andra modellflygare fick vänta i åtskilliga år med att få detta förhållande förklarat. Redan på ett tidigt stadium tycks Améen ha uttröt varpå en segelmodells startsäkerhet beror, och han förbluffade ofta sina kolleger med de mest häpnadsväckande »vrålstartar». Améens Gamen-typer torde väl ha flugit till sig en säker plats i det svenska modellflygets historia.

Under en följd av år dominerade Vingarna prislöstorna, och landsorten låg rätt mycket i lå för huvudstadens modellflyghajar. Men landsorten spottade upp sig. De gick in för segelmodellerna med stor energi och på SM i Eskilstuna 1939 var Vingarnas hegemoni bruten och landsorten vann de båda segelklasserna och av bara farten ett par motorklasser också.

Vingarna ansåg naturligtvis, att det var en ren tillfällighet, att det gått som det gått i Eskilstuna, och det verkade faktiskt också så vid nästa års mästerskap. Vingarna vann de flesta titlarna och tog faktiskt också en segelklass. Men 1941 års mästerskap visade klart och tydligt, att det inte alls var någon tillfällighet. Det segelmodellflygande LEN från Linköping vann alla tre segelklasserna och tog dessutom lagpriset. Vingarna var inte sena att förklara, att nederlaget berodde på för litet segelmodell inom klubben.

Vingarna såg sig ingen annan råd än att väcka segelmodellflyget till liv igen, eller kanske rättare sagt sätta mera sprätt på det, eftersom en och annan segelmodell redan börjat skymta någon gång på hösten 1940. På vintertävlingen ute på Skarpnäck vintern 40—41 såg det faktiskt riktigt ljus ut, i det att klubben vann två klasser, den minsta och mellersta. I den senare hade Gösta Améen en rätt bra tid, men tiden i den minsta klassen var rent löjlig. Det var för övrigt vid denna tävling, som landsorten påstod, att Vingarnas fåtaliga segelmodeller var rena rama pappersdrakarna, de var ombyggda motormodeller. Detta var nu förstas inte sant, ty de var verkligt konstruerade segelmodeller, och att de var så lätta som möjligt kunde väl inte vara något fel. Det enda felet med dessa pappersdrakar, var, att de var mycket osäkra i starten. Man kände ju inte alls till, varpå startsäkerheten berodde. Om någon modell någon gång händelsevis råkade

göra en ordentlig start, så begrep man inte alls, varför det lyckades så bra just den gången.

På sensommaren 41 introducerade klubben en vandringspristävling för segelmodeller, för att öka intresset och därmed utveckla segelmodellerna. Och se det lax! Nu när alla var lika »gröna» på området, vågade också nybörjarna vara med. På den första vandringspristävlingen tittade sådana blivande stortjärnor som Rune Bananen Andersson och Lennart Segerfelt fram ur sina skal, och på nästa tävling kom Löwen. Framåt vintern sållade Curt Jansson sig också till detta gäng, som kom att bli kärnan bland Vingarnas segelmodellflygare. Dessa grabbar tävlade med varandra om de bästa resultaten, och segelmodellflygning blev hela deras liv. Säkerheten steg, och i februari 42 var de mogna att vara med i den första stortävlingen, Vingarnas traditionella vintertävling. Curt Jansson lyckades bäst, i det att han vann tämligen överlägset. Löwen och Segerfelt skötte inte heller sig så illa och kom trea i var sin klass. Men det visade sig, att hela det vingska segelmodellflyget var stätt på marsch framåt. Alla tätplatserna i mellersta segelklassen, med undantag av segraren, var belagda av vingmedlemmar. I minsta klassen var det däremot fortfarande skralt, startsäkerheten klickade.

Med undantag av Curt Janssons Strolch var dessa vingska segelmodeller av inhemsk konstruktion. Gösta Améen, som var bästa vinge i mellanklassen, hade en modell, som gick i den vanliga Gamen-stilen, bred vinge och tvära spetsar, och kroppen var försedd med bom. En synnerligen förnämlig konstruktion, som nog var en hel del före sin tid. Både Segerfelts och Löwens modeller var helt nya typer, som knappast hade några tidigare modeller som förebilder. Vingarna hade ordinarit sidoförhållande, 1:10 ungefär, och vingformen rektangulär med ellipsformade spetsar. Kroppen var relativt lång, ungefär 2/3 av spännvidden, och stabilisatorn icke bärande. Tyvärr så var dessa modeller för tunga, flykten blev för snabb. Det var epidemien från företrädesvis LEN, som hade smittat ifrån sig, och som absolut försenade utvecklingen minst ett år. Enligt LEN hette det ju, att en segelmodell skulle vara så tung och stabil byggd, att den åtminstone kunde jämna en hundkoja med marken. Nå, Vingarna hade inte så gott om hundkojor ute på Gärdet, men gott om barnvagnar fanns det, som allt som oftast blev utsatta för framsvepande LEN-påverkade segelmodeller. Nå, upprörda mammor kom så småningom modellflygarna att inse, att modellerna var för tunga. Det sade ju också sunda förnuftet förresten, att en tung och snabb modell slås sönder lättare än en lätt och långsam. Men utvecklingen åt rätta hållet går alltid långsamt, och tid tog det, innan modellerna var nere på minibelastningarna.

På våren introducerades Vingarnas specialtyp, den med diamondkropp och »hus». Av någon underlig anledning kom medlemmarna underfund med, att en modell med sådan kropp uppförde sig mycket förnuftigare i luften än en modell med vanlig utformning. Vid denna tid började vingarna — alltså bärplanen — få en bredare utformning. Att en modell med bredare vinge flög bättre, var redan då uppenbart.

På SM detta år gick det betydligt bättre än föregående år i segelklasserna. Segerfelt tog titeln i minsta klassen och med verkligt förnämlig tid, den bästa tiden dittills i landet. Också i de andra segelklasserna belades en del tätplaceringar. Segerfelts modell var just av den typ, som



Två av Vingarnas namnkunnigaste segelmodellflygare: Rune Andersson »Bananen» och Lennart Segerfelt.

modellflygspecialisten Sigurd Isacsson ungefär ett år senare sade sig ha infört. Sidoförhållandet på vingen var litet, 1:6, och vingprofilen spetsig. Att just en sådan typ flög bäst, hade Segerfelt enbart kommit fram till genom praktiska erfarenheter.

Under sommaren gick utvecklingen mycket långsamt, och några större framsteg gjordes inte. Men så en söndag på höstsidan, gjorde plötsligt en av grabbarna en uppåttäckt, som kom att få vittgående följder. Hela förmiddagen hade han hållit på och bråkat med S 1:a, som på inga villkor ville starta rakt, den bara skar. Kanske av en ren tillfällighet fick han tag på ett rakblad i fickan, och ett rakblad är till att skära med, och så skars en bit bort av fanan. Så startades modellen än en gång och se! Planet steg rakt upp som en liten gud... Samma ändring vidtogs på andra större modeller och med samma resultat. Tänk, att man inte kommit på det förut, att fentyan varit för stor. Ty för stora hade fenorna till segelmodellerna alltid varit, emedan de påverkats av motormodellerna — aldrig för små! Dessa saker var redan kända i utlandet, vilket emellertid inte hindrar, att vad ovan sagts var av stor betydelse.

Nu var segelmodellerna som förvandlade. Resultaten steg med en gång i höjden. Åtskilliga guldmärken erövrades — förut hade det ansetts vara relativt svårt att taga detta märke med segelmodeller.

Vintertävlingen 1943 visade, att denna viktiga upptäckt burit god frukt. Vingarna visade sig överlägsna i alla segelklasserna, och vilka tider! Föregående år hade de bästa tävlingstiderna hållit sig omkring 3 minuter, nu var Löwens och Curt Janssons tider i S 2 och S 3 4,20 resp. 4,20. Vingarna hade med en gång blivit landets bästa segelmodellflygklubb.

Löwens och Janssons modeller var precis desamma som föregående års vintertävling, bara en aning lättare. De nya konstruktionerna hade fått ytterligare bredare vinge, och den bärande stabilisatorn hade vid denna tid genomgående införts.

När de nya teorierna senare på året blev tillkännagjorda, kom de bara som ett slags bekräftande på de rön, som redan gjorts inom klubben. Men när man nu fick veta, att man kunde gå ännu längre, vad breda vingar och



Telegrammatcherna mot Odense MFK, årsbarn med Vingarna, har varit synnerligen populära. Här ses fr. v. Haraldsson, Åke Larsson "Postis", Tyko Stark, "Löwen", "Bananen" o. Curt Jansson

tonna vingprofiler beträffar, fick experimenterandet ökad omfattning. Också kroppens utformning genomgick nu en kris. Skulle kroppen vara lång eller kort, skulle nosen vara nedåtriktad för att få lateralcentrum så lågt som möjligt, skulle startkroken sitta alldeles under vingen? Vad de båda sista frågorna beträffar, så klarades de av på förvånansvärt kort tid. Neddragen nos inverkade katastrofalt på flygförmågan, och lika så högt liggande startkrok. Måttfullhet blev parollen! Men den långa eller

korta kroppen blev en segsliten historia, som kom att utkampas ungefär ett halvår framåt. Klubben indelades i två läger och bittra fejder förekom. Så småningom samsades man om, att en liten segelmodell klarade sig bättre med en lång kropp, medan de större helst borde ha en kortare.

På förvintern gjorde Löwen en S 1-konstruktion, som väckte synnerligen stort uppseende, särskilt i Finland. Den var en s. k. landstrykare, en modell, som kan söka-termik. Sjunkhastigheten var mycket liten och startsäkerheten god. Utseendet karakteriserades av en mycket lång kropp med jättestor fena framför stabilisatorn. Både ving- och stabilisatorprofilerna var tunna och välvda.

Under denna vinter experimenterades det mycket med lateralplanens utformning. Föregående år hade man kommit underfund med startsäkerheten, nu skulle en god startförmåga förenas med god kurvtagningsförmåga. Denna fråga visade sig emellertid vara synnerligen svårslöst, vilket också visade sig på 1944 års stortävlingar. De vingska segelmodellerna visade sig osäkra och svåra att tas med. De blev någonting i stil med de finska segelmodellerna. Ett gott förde det i alla fall med sig; modellerna blev oerhört termikkänsliga — liksom de finska! Sedermera blev Vingarnas modeller över lag normala och, kännetecknade för en vingmodell av idag är otrolig startsäkerhet och god näsa för termiken. Vingarnas segelmodeller utvecklas ständigt. För var dag bli de bättre och bättre. Var skall detta sluta... Löwen.

Vingarnas första protokoll

§ 1.
Herr Wentzel hälsade de närvarande välkomna.

§ 2.
Till att leda förhandlingarna utågs herr Wentzel, för protokollet undertecknad.

§ 3.
Beslöts enhälligt bildande av en ny modellflygklubb.

§ 4.
Upptogs frågan om klubbens namn. Följande förslag förelåg: 1) Modellflygklubben Vingarna, 2) Modellflygklubben Aktiv. För anskaffande av flera förslag bordlades frågan till nästa sammanträde.

§ 5.
Upplästes stadgar för Svenska Modell- och Segelflygförbundet samt för lokalföreningar anslutna till samma.

§ 6.
Utsågs herr Wentzel att till nästa sammanträde hos i föregående paragraf nämnda förbund inhämta upplysningar om årsavgifterna för innevarande år vid event. omedelbar anslutning. Antagande av stadgar bordlades till dess.

§ 7.
Medlemsavgiften för kalenderår fastställdes till kr. 5.— för seniorer och kr. 3.— för juniorer, d. v. s. medlemmar under 21 år.

§ 8.
Till ordförande valdes undertecknad.

§ 9.
Till vice ordförande herr Åke Lundmark.

§ 10.
Till sekreterare herr Sven Wentzel.

§ 11.
Till vice sekreterare herr Nils Pettersson.

§ 12.
Till skattmästare herr Sune Stark.

§ 13.
Till vice skattmästare herr Björn Andersson.

§ 14.
Beslöts att i och för gemensamma flygövningar tills vidare sammanträffa på Ladugårdsgårde eller annan vid varje särskilt tillfälle överenskommen plats efter kl. 7 varje tisdag eller — om vädret är otjänligt — påföljande torsdag.

§ 15.
Upptogs frågan om modellernas indelning i klasser vid tävlingar. Frågan bordlades till kommande sammanträde.

§ 16.
Upptogs frågan om tävlingsdag. Bordlades till nästa sammanträde.

§ 17.
Beslöts att nästa sammanträde skulle hållas tisdagen den 23 ds. i händelse vädret lägger hinder i vägen för flygningar, i annat fall torsdagen den 25 ds.

§ 18.
Till att justera protokollet utsågs herrar Stark och Wentzel.

Vidare förekom ej.
Stockholm den 17. 7. 1935.
Vid protokollet
L. Mårtensson
Justerat:
Sven Wentzel Sune Stark

ROLIGT och OTROLIGT

Modellflyget är ju till sin natur livsbejakande och självfallet är de flesta modellbyggare sammalunda. Vingarna har otaliga bevis för den saken.

Sammanhängande med livsbejakelsen är i högsta grad humorn. Den har flitigt odlats inom klubben och resultatet har blivit att Vingarna är en klubb där man har otroligt roligt. Roligast har det kanske varit under klubbens många resor land och rike kring, och kontakten med landets odalmän har skapat många poängrika situationer. Ute på landsbygden är nämligen inte modellflyget lika känt och erkänt som i Kungl. Huvudstaden.

Många äventyr har klubbmedlemmarna även varit med om, och det är ju inte mer än mänskligt att äventyren blivit allt otroligare för var gång de berättats.

Som ett typiskt exempel på det sistnämnda må följande äventyr förtäljas:

Klubbens medlemmar med Pappa Stark i spetsen och Spånggöcke på sladden hade anlänt några timmar för tidigt till tävlingsplatsen. Många var hungriga och man beslutade sig för att intaga en enklare frukost. De flesta näringstälлена i Uppsala — det var alltså där detta hände — var stängda, men nere vid Fyrisån upptäcktes under allmänna glädjetjut Automaten.

Tjugo glättiga modellflygare bullrade in med trunckarna i högsta hugg och slog sig neder vid de enbenta marmorborden. Sist anlände Spånggöcke som misstroget snörvlade: — Har dom nåt skapligt krubb här?

Jo, det fanns, men det skulle dröja en stund. Under tiden beslöt sig Pappa Stark och en pratsam lintott att automatens öl (klass 1) skulle prövas. Tjugofem öre instoppades med ivriga händer i ett litet hål i väggen och ur ett rör började ölet på att skumma. Starks glas fylldes snabbt till randen och ölet började pösa över. »Hit med nästa glas ropade Stark glad, och även det glaset fylldes snabbt, utan att någon ny tjugofemöring instoppats.

Ölet bara rann och rann. Spånggöcke anlände i god stil med traktens största glas och nu trodde man förstås att ölkranen skulle sina. Men ingalunda! Sverker Blom och Anders Deurell fyllde var sitt glas, och ävenledes blev det fulla glas för Börje Stark och Gunnar Magnusson, som sedan fördrev tiden med att spela sönder ett fotbollsspel i ett angränsande rum. Men det hör kanske inte hit.

Ölet fortsatte att rinna. Spånggöcke var framme stup i ett och styrelsen fann efter en kortare överläggning det lämpligt att avstänga mannen ifråga från vidare ölutskänkning. Så skedde, och ölet rann, rann och åter rann. Efter 27 glas sinade apparaten och det kom en långdragen suck från ölörrets innanmäte. Alla var nöjda och belättna utom klubbens kassör, som beklagade att det ej var han som å klubbens vägnar investerat tjugofemöringen, och sedan kunnat utkräva tjugofem öre per urdruckat glas och medlem. Men de flesta var som sagt nöjda och trimmade, flög och segrade som aldrig förr. Man jagade modellerna runt hela Uppsalaslätten och trotsade såväl arga rättare som smärre vattendrag.

Ja, det var en tävlingsresa helt i Vingarnas stil. Nu skall ni inte tro att det otroliga ligger i de tjugusju glasen — för så många var det — utan i att historien när den berättas nu för tiden av gemene man i Vingarna, blivit av helt annan storleksordning. För ett år sedan var man uppe i 97 glas, nu är siffran över tvåhundra. Därmed har historien också kommit in i sitt otroliga skede, och försvarar sålunda sin plats på denna sida.

— — —
Inom klubben berättas en del historier jämnt och ständigt och man har all anledning tro att de skall bli klassiska. Här några av dem:

Centralplan klockan 0545 en söndag mitt i sommaren. Vingarna skall resa till Borlänge och tävla. Med sina eleganta modellflygtrunkar anländer den ene medlemmen efter den andra.

Uppflyter två unga män med sannolik hemvist Götgatan. De stirra imponerade under sina caps på trunckarna och den ene utbrister med hänförd stämma: Har'u sett såna stöddiga trumpeter dom har!

Nästa historia:

Pappa Stark firar semester ute på Väddö. Modellerna finns med i bagaget. En stilla afton samlas familjen för att modellflyga i all stillhet. Emellertid kommer roslagsbonden Österman förbi och studerar intresserad familjens förehavanden. Han går fram och frågar:

— Va' ska' i göra?

— Vi skall modellflyga, säger fru Stark.

— Jaså, men var ska' ho' sitta?

L. Sundström.

*

Jag hade tillbragt en halv eftermiddag med att söka efter en bortflugen 50-kärra i frihamnsområdet. Jag fann slutligen underverket på kanten av en kaj, packade ned detsamma i den medhavda trunken, och begynte återfärden. Men se, vid grindarna var det stopp. En myndig tulltjänsteman betraktade misstänksamt väskan och hans panna fylldes av djupa veck. — Vad har ni i väskan?

— Åhum... Ett modellplan...

— Modellplan?

— Jaaavisst!

— Det kluckar!

— Modellplan kluckar aldrig!

— Jag sa, det kluckar i väskan!

— Nää...!

— Joo!

— Det är något annat, som kluckar...

— Öppna väskan!

— Jaadå...

— Kors... Det var ett modellplan!

— Gomidda!

— Gomidda!

Eugen Semitjov

VINGARNA

av i dag

Den som vill bli medlem i Vingarna anmäler sig till klubbens sekretariat, Stockholms Flygförbund, Regeringsgatan 5, telefon 107901. Klubbens sekreterare, Hans Schmiterlöv, står alltid till tjänst med upplysningar. Hans telefonnummer är 629399. Under sommaren träffas han regelbundet varje tisdag på Gärdet. Då är det nämligen trimningskväll. Vill Ni veta något om Vingarna, tala då med Schmiterlöv.



Så här ser Vingarnas energiske sekreterare ut när han är i modellflygfartgen

Vingarnas jubileumsskrift
är redigerad av
L. Sundström och S. Stark

Priset för denna skrift är 2 kr. Ev. överskott går till Vingarnas resebidragskassa.

*

I Kungl. Svenska Aeroklubbens Modellflygkommitté är fabrikor T. Stark ordförande och redaktör L. Sundström sekreterare.

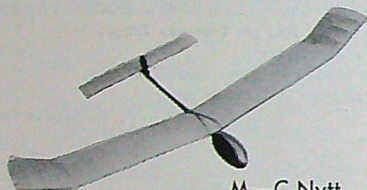
*

21 SM-tecken har Vingarnas medlemmar erövat. SM-lagtävlingen har Vingarna vunnit 3 gånger och för alltid erövat Adolf Jahrpokalen.

*

Ett antal klicheer har välvilligt ställts till förfogande av Teknik och Hobby.

Rättelse sid. 11: vice sekr. Åke Lundmark 1937
sekreterare Sven Wentzel 1939
,, Åke Lundmark 1941



M-C Nytt FLYGANDE MODELLER

»TRIM»

en ny S: 1 med Lindor Gustavsson som konstr. Spännvidd ca. 1000 mm. Byggsats med utsågade spryglar och detaljer, fullständ. ritn. i full skala, beklädnadsmaterial m. m. Kr. 4:65

»MIX»

en nykomling i S: 2 klassen, som redan blivit uppmärksam genom sin konstr. Anders Hökansson. En bra tävlingsmodell med en spännvidd av ca 1800 mm. Delbar vinge. Byggsats som ovanstående..... Kr. 14:75

MODELLBÅTAR

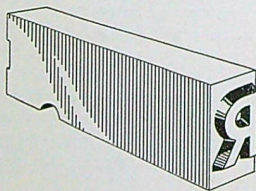
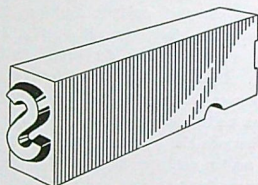
»6500 TONS LASTMOTORFARTYGG»

Modell i skala 1/200. Modellens längd ca 600 mm. Ypperlig och väl detaljerad ritn. i 2 blad Kr. 5:—
Byggsats innehållande allt erforderligt trämaterial, rundhult, ritn. m. m. endast Kr. 10:—

»U-BÅT» I REPLIKASERIEN

Modellens längd ca 315 mm. Byggsats innehållande allt erforderligt material, ritn. m. m. utom lim och färg Kr. 3:25

MODEL-CRAFT har allt för
KUNGS GATAN 7 - MALMÖ modellbyggaren
eller hos våra återförsäljare



SONESON & RYDELLS

BOKTRYCKERI

SUNDBYBERG

STUREGATAN 17

TEL. 28 10 00, 28 04 45

En **STARKVINSCH** håller
lika länge som **VINGARNA***)

Leverantör av modellplanvinschar till KSAK och landets alla tävlingsflygare

A.-B. ERIKSSON & STARK

Ekbacksvägen 42 • Ulvsunda • Tel. 25 61 33, 25 94 66 *Starkvinschen —*

en kvalitetsprodukt

*) D. v. s. i minst 10 år

Ingen
modellbyggare
KAN UNDVARA

*nordens största
och mest aktuella*

FLYGTIDSKRIFT

Läs
varannan
torsdag

Flyg

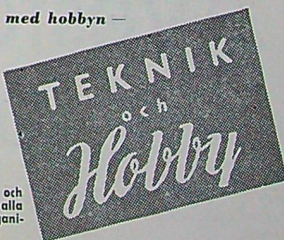
Det här är modellen!!!



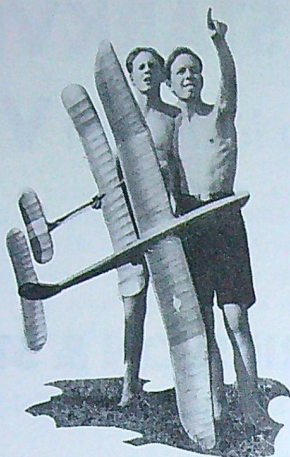
Modellen som går och slår finns i **TEKNIK** och **HOBBY**. Skickliga modellbyggare och säkra tecknare står till tjänst med ypperliga arbetsbeskrivningar och ritningar och har gjort **Teknik** och **Hobby** till den svenska hobbytidning, som har de flesta o. de bästa originalartiklarna i branschen.

**Håll kontakt med hobbyn —
håll kontakt
med**

Wingström, Sjango
och Fiffikus är redaktionssignaturerna som, ständigt är på språng efter det senaste och det bästa, och till deras hjälp står tekniker och representanter för alla ledande hobbyorganisationer



Varför
KÖPER ELITEN
hos oss



Jo, därför

att hos oss få den bästa kvalitén
det förstklassigaste utförandet
samt marknadens lägsta pris

Gamla modellflygare

borgar för de goda materialerna

1946 års katalog utkommer i höst med stort
sidantal och många nyheter

A.-B.
Avesta

MODELLFLYGINDUSTRI

POSTFACK 39 AVESTA TELEFON 5086

VINGARNA VINGARNA VINGARNA VINGARNA VINGARNA

PRIS: 2:- KRONOR

VINGARNA VINGARNA VINGARNA VINGARNA VINGARNA
