



**BÆRUM MODELLFLY—
KLUBB
1950—1975**

LEVERT AV
MORTEN SITJE 3Rb

INNHALDSFORTEGNELSE

- S. 1. Innledning
- S. 3. Litt om modellflyvingens historie
i Norge
- S. 9. Børum Modellfly-Klubb 1950-1959
- S. 12. Motor torpedo-båten 1959-1960
- S. 19. Klubbhuset i Skytterdalen
- S. 21. Børum Modellfly-Klubb 1960-1975
- S. 23. Sommerleirer TILLEGG: UTSTYRSLISTE TIL SOMMER-
LEIR
- S. 25. Etterord
- S. 27. Kilder TILLEGG: BREV FRA HENRIK DAHL

TILLEGG: UTDRAG FRA NOEN FOREDRAG SOM HAR VÆRT HOLDT
PÅ KLUBBMØTENE. (I KOMMEN BAKERST)

INNLEDNING

Helt siden oldtiden har menneskerne ønsket å kunne fly som fuglene. Leonardo da Vinci (1452-1519) bragte menneskene mange skritt nærmere målet da han på tegnebrettet konstruerte flere innretninger, som i prinsippet var riktige, og som kunne ha fløyet.

Men det var først i 1804 at den engelske Sir George Cayley (1773-1857), som den første, klarte å få en modell av et glidefly han hadde konstruert til å fly.

Da brødrene Wright, omkring 100 år senere den 17. desember 1903, under full kontroll gjennomførte verdens første flytur med et motordrevet fly, var veien åpnet.

I likhet med den virkelige flyving, utviklet modellflyvingen seg raskt etter 1903, både på videnskapeleg grunnlag og som en interessant hobby.

I dag er det stadig flere som kommer til i modellflyvernes rekke på grunn av den

INMLEDNING

hormest uendelige mengde av
muligheter de har til å drive
denne formen for hobbyvirksomhet.

LITT OM MODELLFLYVINGENS HISTORIE I NORGE

I Norge kan man spore modellflyvingen tilbake til like før 1. verdenskrig.

Det var da en del enkeltpersoner som laget eksperimenter med modellfly. I 1921 ble den første norske modellflyklubben stiftet.

Under navnet Norsk Aero Modellklubb var den aktiv frem til 2. verdenskrig.

Mange av de ledende personene innen norsk luftfart hadde sitt første møte med flyvingen gjennom denne klubben.

Etterhvert kom det til flere klubber. De mest aktive var i Oslo, Moss og Horten.

I 1933 ble Norsk Modellflyverforbund dannet.

Dette forbundet tok seg av formidling av arbeidstegninger, konkurranvaregler, stjernearrangementer, informasjon til massemedia osv.

Flere av de største avirene virte interesser for denne hobbyen og

LITT OM MODELFLYVINGEN I NORGE

dette førte til at det var mange instruktive modellflyspalter i diverse aviser.

Diverse spaltene var preget av enkle modeller, og tegninger til strikkedrevne "pinnemodeller" var vanlig.

Materialeene som diverse modellene var laget av, var furu, bok, kryssfiner og silketrekk.

I 1936 kom det balrammaterialer i handelen.

Dette førte til en hurtig utvikling av modellflykonstruksjonene.

Modellene ble lettere, raskere å bygge og man oppnådde flytider som tidligere var utenkelige.

Ukebladet Allers startet omkring 1936 en klubb som fikk navnet Allers Flyklubb.

I Allers ble det publisert mange fine artikler og tegninger.

Ca. 10 000 medlemmer ble registrert i denne klubben, som på landsbasis kom til å bety svært mye for modellflyvingens utbredelse i Norge.

I Oslo var det spesielt to klubber

rom dukket opp gjennom denne
virkromheten; Stinson og Comet.
Som medlemmer i diverse klubbene
var det mange dyktige modellfly-
vere og administratører, som
igjen la grunnlaget for Modell-
flygruppen Orlo av Norsk Aero
Klubb som ble stiftet i 1937.
Beklagligvis holdt både Norsk
Aero Modellklubb og den store
Orloklubben Hawk seg utenfor,
og man fikk ikke den bredden
man hadde ønsket seg i denne
späntente sentraladministrasjonen.
I midlertid vokste de mange små-
klubbene utover landet seg store
og sterke.

Stor sterke virkromhet og gode
konkurransesmodeller førte til at det
ble oppholdt regelmessige Norges-
merterenskap fra 1937.

Det ble også deltakelse i inter-
nasjonale konkurranser.

Fra 1936-37 ble det arrangert Nordiske
merterenskap~~er~~, og Norge deltok med
gode modeller.

Særlig var det konstruksjoner fra

Allers Flyklubb som nedet regi (ved N.A.K.'s første internasjonale stevne på Kjeller i 1938 ble en slik modell best blant de norske).

Frem til 1938-39 var det modeller med strikkmotor som preget modellflyvingen her i landet.

På den tiden begynte de første brukbare bensinmotorene å komme fra USA, og med det begynte den spesialiseringen av modellene som har fortsatt helt frem til idag.

Forøvrig fikk denne spesialiseringen enda større fart da dieselmotoren kom omkring 1942-43.

Under 2. verdenskrig ble modellflyvingen i Norge naturligvis hemmet av at ~~de~~^m materialer som balra (som kommer fra Ecuador), strikk og lignende ble umulige å få tak i, og dette medførte at konkurranseaktiviteten dabbet av. Seilflymodellene ble dominerende sammen med et antall bensinmotor-drevne modeller (motorene var importert fra USA før krigen).

Det ble fløyet en del på fjorder og vann om vintrene, og da

Krigen sluttet var det en
stamme av erfarne modellflyvere
i Norge.

Disse tok naturligvis del i gjen-
oppbyggingen av klubbaktivitetene
og det nordiske samarbeidet.

NAK ble reorganisert og etterhvert
dukket det ^{opp} nye klubber ut-
over landet.

Bedre tilgang av strikk, balser,
bedre motorer og ikke minst ny
viten om aerodynamikk førte til
en enorm utvikling av modellene.

Sammen med den tekniske ut-
vikling kom også en mere speciali-
sert type- og klasseinndeling av
modellene.

Frihøflende reilfly og linertyste
modeller (med forbrenningsmotor) var
lenge de mest populære.

Fra ca. 1950 kom radiostyrings-
anlegg i bruk i større reil- og
motormodeller, men det var tunge,
lite driftsikre og dyre anlegg.

Først i 1958-59 kom gjennom-
bruddet for radiostyringsan-
leggene, som siden den gang har 7

har hatt en enorm fremgang.
I dag er modellflyvingen sterkt
spesialisert og det konkurreres i
tre hovedklasser: Frittflyvende,
linerstyrt og radiostyrt modeller.
Disse klassene er igjen delt inn
i flere underklasser.
Modellflyvingen i Norge er organisert
gjennom klubber, skoler og Norsk
Aero Klubb (NAK).
NAK er bindeleddet mellom den enkelte
modellflyver og de mange klubbene,
foruten utenlandske modellfly-
organisasjoner som i likhet med
NAK er tilknyttet Federation Aero-
nautic International (F.A.I.)



BÆRUM MODELLFLY-KLUBB

1950-1959

Når noen går til det skritt å starte en klubb eller forening, er det som regel på grunnlag av et behov. (For modellflyvetes vedkommende kan behovene for eksempel være nødvendigheten av å stå samlet overfor den kommunen de holder til i, NAK eller andre organisasjoner.)

Når det gjelder Bærum Modellflyklubb eller Sandvika Modellflyklubb, som det het i begynnelsen, så virker det nært som en tilfeldighet at det ble en klubb ut av det.

Det hele begynte med at en som heter Franz Singer hadde fått kjøpt en ED-BEE⁽¹⁾.

En jevnaldrene gutt, Ingvard Sverdrup, fikk høre om dette med motoren og rammen fikk de laget en liten linertykt modell til Singers motor.

Ganske snart kom også to andre, Ole Heinz og Arne Finden, til.

(1) En liten engelsk modellflymotor

BERUM MODELFLY-KLUBB

Divre fire guttene fant ut at de ville lage en liten klubb, og de startet derfor Sandvika Modellfly-Klubb.

Opprinnelig hadde ikke de fire guttene tenkt seg at denne lille foreningen de hadde laget skulle bli en stor klubb.

De første to årene gikk det hele stille og rolig for seg.

Det var da i alt ca. 8-10 medlemmer i klubben, og alle møtene ble holdt hos Sverdrup.

I 1952 ble det mere fart over rakene.

Møtene ble flyttet til et rom i kjelleren hos Arne Finden⁽²⁾ samtidig med at det hele ble organisert bedre.

Dette medførte at medlemmestallet gikk opp til 30-40 stykker.

I 1955-56 ble Sandvika Modellfly-Klubb tilsluttet NAK.

I og med at dette ble gjort, krevde Sandesjørd Modellfly-Klubb, som hadde vært registrert hos NAK lengre enn Sandvika, at Sandvika Modellfly-Klubb måtte skifte navn da de to

klubbens initialer (SMK) ble for-
vekslet.

Etter at et forslag, som gikk ut
på å skifte initialer til SMFK
(Sandvika Modell Fly Klubbe), var
forkastet ble det besluttet at
man skulle skifte navn til
Bærum Modellfly-Klubbe (BMK).

-
- (2) Møtelokalet hos Finden er stort sett
kjent som "møtelokalet i Sverrestien".
Sverrestien var den veien hvor Finden
bodde.



MOTOR TORPEDO BÅTEN 1959-1960

Møtelokalene i Svorrerstien tilhørte (som tidligere nevnt) Finden, og med det store fremmøtet det var på klubbmøtene, (et gjennomsnitt på henholdsvis 24 pr. møte i 1957 og 26 pr. møte i 1958), var det klart at det ble en del støy og mas. Arne Findens før fant i løpet av vinteren 1959 ut at han trengte møterommet til eget bruk, og derfor måtte BMK finne et annet sted å holde klubbmøtene sine.

Dette var den offisielle grunnen. Uoffisielt sier det at grunnen var at det ble "vannet" en del i Findens hage under møtene. (dvs. ca. 40 ganger i året).

Guttene gikk nå igang med å finne nye møtelokaler, men det virte seg at det var meget vanskelig å få fatt i noe egnet sted.

(Henrik Dahl har opplyst at det en tid nærmest var panikk.)

Løsningen på problemet med møtelokaler ble at man i løpet av sommeren 1959 kjøpte en gammel

motor torpedobåt (MTB) fra Blakstad
Seilforening. (1)

Man vil kanskje undre seg over
at en modellflyklubb kjøper en
utrangert MTB for å bruke den
til møtelokaler, men egentlig er
det ikke så merkelig at Borum
Modellfly-Klubb gikk til dette skrittet.
For det første var man i en
desperat situasjon når det gjaldt
egne steder å holde møter og for
det andre så var det i nettopp
dette årene det var "futt" i rommer-
levene på Skarvholmen (se senere avsnitt).
Det var derfor naturlig å tenke på
det praktiske ved å kunne ha med
hele "klubbhuset" på disse levene. (2)
Da klubben fikk MTB'eren⁽³⁾ var den nok så
forfallen, og det ble derfor utført et
enormt restaureringsarbeid på den.
Fordi klubben ikke hadde så mange
penger på den tiden, (og spesielt ikke
til å restaurere båten), gikk klubb-
medlemmene rundt til forskjellige
fabrikker i Borum for å få støtte
fra dem.

Ved Alf Bjerkes malingsfabrikk resyntes de 13

at det var så positivt at de unge i BMK stod for restaureringsarbeidet selv at de ordnet med gratis maling til båten.

Til tross for at det var ca. 40 aktive medlemmer i klubben (4), tok det hardt på kreftene å få satt i stand MTBeren.

Det ble innrettet møtelokaler foran i båten, (dette var det eneste rommet i båten som ble benyttet), og det første møtet i de nye lokalene ble avholdt i slutten av august 1959.

Det var ikke innlagt elektrisitet i MTBeren og oppvarming og belysning ble ordnet med parafinovner og lamper.

Da det i 1959 var et gjennomstrømmelig fremmøte på 25 pr. møte, ble luften hurtig brukt opp i det trange rommet. Et stearinlys i lokalet fortalte når det var på tide med pauzer (når lyret begynte å slukke) slik at man kunne få opp lukene og få luftet ut.

Arbeidet på båten pågikk utover

høsten 1959 samtidig med at det ble
mere skikk på møtene som hadde
flytt noe ut tideligere på året.
Til tross for at man forsøkte å
hindre det, begynte MTBeren å
lekke kraftig ut på høsten, og
den måtte lures med jevne mellom-
rom, (for eksempel ble merkeparten av
klubbmøtet 27/11-1959 benyttet til å
tømme båten for vann)

Vinteren 1959-60 var svært kald,
og dette medførte vanskeligheter
med oppvarmingen av båten.

Parafinovnene ble bare brukt
under møtene, hvilket igjen vil
si at det var svært kjølig i
MTBeren resten av uken.

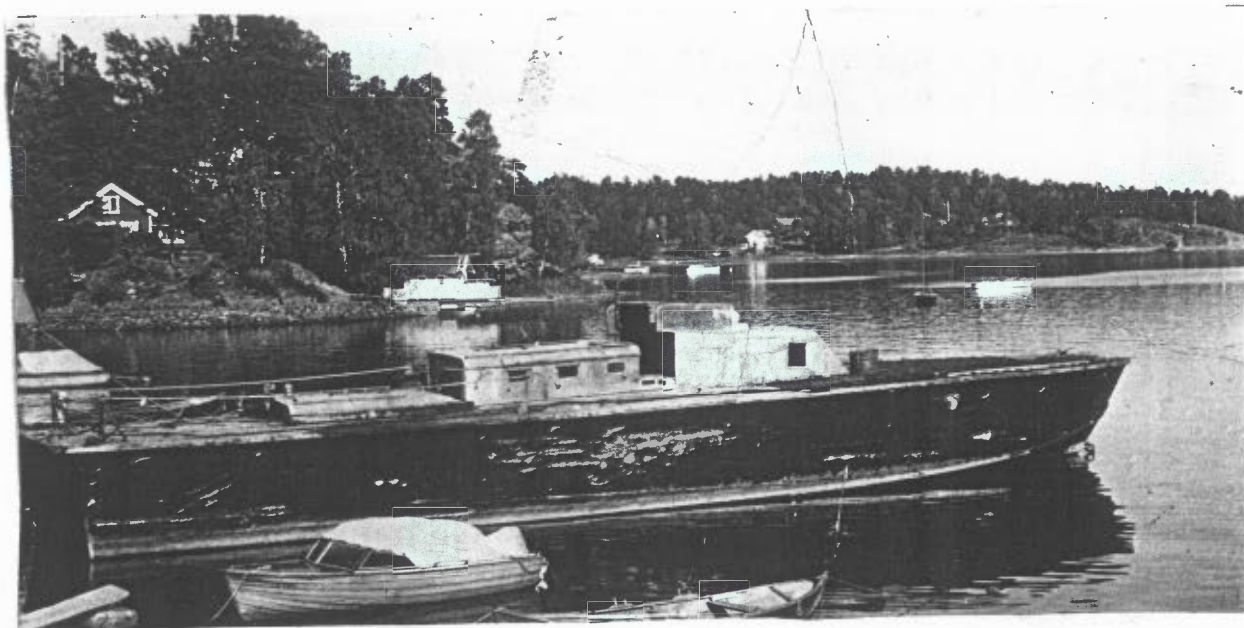
Det hendte at karene med Cola
som stod i møtelokalet eksploderte
på grunn av temperaturforandringene,
og dette påførte selvfølgelig
klubbmedlemmene en del ekstra
arbeid med å få feid vekke glass-
biter og tørket opp.

Utpå våren 1960 begynte man å
innse at det var håpløst å
vedlikeholde den nokra morkne

motor torpedobåten.

Dette faktum gjorde det lett å si ja takk da overbetjent Otto Berg (far til en av guttene i klubben) en dag kom og spurte om det var noen interesse for et klubbhus på land.

Dette spørsmålet markerte slutten på Børum Modellfly-Klubb's tid i motor torpedobåten.



Bildet: MTBeren fortoget i Sandviks-bukta sommeren 1959

(1) Det var Knut Bredo Eriksen og Øyvind Grønne (daværende sekretær i BMK) som ordnet med kjøpet. Prisen var 500kr.

(2) Henrik Dahl, som var en av de ledende

innenfor klubben på den tiden, har sagt at det gikk rykter om noen sjørøidere som hadde overtatt en MTB og var blitt "styrtrike" ved å selge noen kobbertanker fra den båten.

Dette og liknende rykter fikk BMK guttene til å kaste de verste betenkligheter angående kuppet over bord.

(3) Motorørpedobåten var, i følge Ingvard Sverdrup, opprinnelig fra USA, men den hadde vært brukt av russere under 2. verdenskrig for den ble overtatt av Blakstad Seilforening. Russere var generelt dårlig likt i 1959 og alle russiske inskripsjoner ble brent vekk fra båten med blårelamper

(4) Når det gjelder antallet aktive medlemmer som var med på arbeidet på båten har jeg fått oppgitt flere tall. Roar Mikalren sa at det var ca. 60 medlemmer som hjalp til, mens Sverdrup oppga et tall på

omkring 20.

Årsregnskapet for 1959 viser at det var litt over 30 betalende medlemmer. Jeg har da funnet det rimelig å anta at ca. 40 stykker kan ha utført det arbeidet som ble gjort på båten da det kan tenkes at noen ikke hadde betalt medlemskontingent det året.

Det skal legges til at MTBeren ble solgt til en mann ved navn Lyrell i 1961 for 250 kroner.

KLUBBHUSET I SKYTTERDALEN

Det lokalet som Bærum Modellflyklubb ble tilbudt var en brakke ved pukkverket i Skytterdalen ved Sandvika.

Det var kommunen som disponerte brakken men BMK har fått leie den gratis i alle de årene de har brukt den.

Brakken tringte, som MTBeren, også til oppussing og store deler av rommeren og horten 1960 ble brukt til det arbeidet.

Møtene kom igang igjen i slutten av september 1960.

25/11-1960 ble lokalet offisielt innviet, og til stede var selvfølgelig Otto Berg (som hadde en stor del av øren for det nye klubbhuset) og representanter for ungdomsrådet i Bærum.

Klubbhuset i Skytterdalen består av en garasje med et rom med gang på hver side.

Da BMK flyttet inn kunne de bare ta i bruk rommet på den ene siden.

Rerten av brakken var det en

KLUBBENS SKILT I TILBUD

motorklub som hadde.

I 1968 flyttet motorklubben til noen andre lokaler og BMK overtok nå hele brakken. Motorklubbens lokaler ble tatt i bruk som byggerom hvor de av klubbens medlemmer, som ikke hadde mulighet til å bygge hjemme, kunne lage flyene sine.



Bildene: Øverst ser man Ingevard Sverdrup (langst til venstre) og noen andre under et foredrag.

Nederst er et bilde fra et byggemøte i 1965



BÆRUM MODELLFLY-KLUBB

1960-1975

Etter at BMK kom til Skytterdalen har det vært mere hverdagslige ting som har foregått.

I 1962 dukket det opp en gruppe gutter fra Lommedalen.

Der hadde de laget sin egen lille klubb som de kalte for "Grukke Aero Klubb" (GAK).

Henrik Dahl har berikret deres fremmate som "den største vitamin-innsprøytning BMK noenrinne har fått" fordi det viste seg at disse guttene kom til å bli meget aktive innenfor klubben.

I 1964 krevde militæret og skolene rundt om i Norge ritt, og det ble et stort utfall av erfarne folk.

Henrik Dahl gjorde i de følgende årene en kjempeinnsats for å holde klubben sammen.

Fra midten av 60-årene begynte de radiokontrollerte modellene å presse vekk friflyktmodellene, men i 1967-68 kom friflyktinteressen tilbake i et blaff. (1)

I 1969 begynte det å danne av igjen. 21

Denne gangen strakte "down"-perioden seg helt til slutten av 1973. (2)

I 1974 ble det valgt et godt og handlekraftig styre med Einar Rokvam, som sekretær, i spissen. Dette førte til at klubben tok seg valdsomt opp.

Det kom til mange nye medlemmer (innkludert meg selv), og ved BMKs 25 års jubileum i 1975 var det registrert ca. 80 betalende medlemmer.

(1) De gode resultatene som BMK-medlemmene oppnådde på stevnene i 1967-68 inspirerte en gruppe modellflyvere på Raufoss til å starte en fri-flukt klubb ved navn Ørnen i 1969.

(2) Et kjedelig resultat av den lave aktiviteten var blant annet at det ikke ble ført møteprotokoller i tidsrommet 1970-79.

Heller ikke fra de muntlige kildene har det vært mulig å få tak i noe interessant fra denne tiden.

SOMMERLEIRER

Medlemmene i BMK har alltid vært en godt sammensveiset gjeng. Noe av det som ^{har} bindet guttene sammen har vært den årelange tradisjonen med å avholde sommerleirer på Skauerholmen like ved Langåra.

Allerede midtvinters startet man med forberedelsene til årets sommerleir ved å ha påmeldinger, starte byggingen av sommerleirmodellene og finne ut hvem som skulle ha med hva.

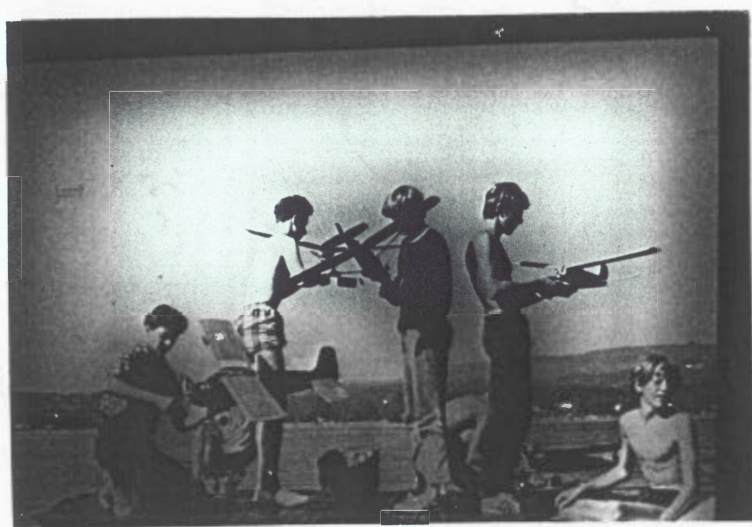
Modellene som ble medbragt var som regel utstyrt med flatterer (på grunn av alt vannet rundt Skauerhalmen)

I 1962 fikk Roar Mikalren tak i noen korrerte helikopter pontonger fra Helikopter Service på Fornebu.

Av disse ble det bygget en flate som ble brukt både til å frakte utstyr ut til Skauerholmen og som flytebrygge til å starte modeller fra.

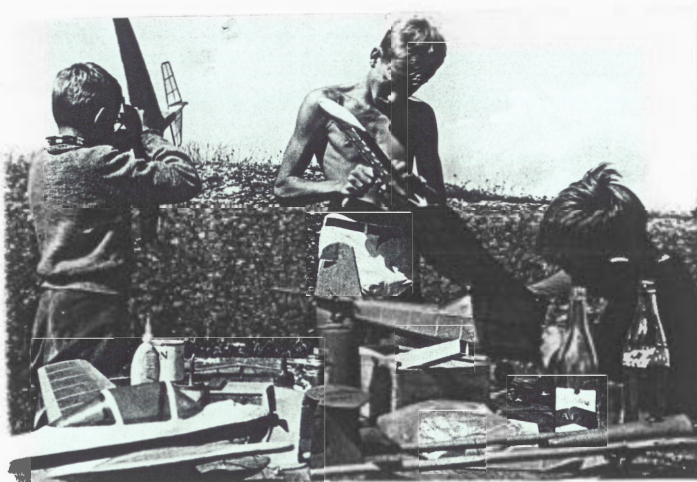
I de senere årene har det ikke

vært arrangert sommerleir på
 "Skauern" på grunn av at det glys
 radiostyrte modellfly som trenger en
 start og landingsbane på land.
 Siden 1973 har sommerleirene vært
 holdt på den nedlagte flyplassen
 Jarlsberg ved Tonsberg.



Bildet over er fra sommerleiren 1964.
 Det gjøres klart til fellesstart av
 fri fluktmodeller fra pontongflåten.

Begging og
 reparasjon av
 modellene ble
 utført på
 stedet (1965)



OVERSIKT OVER UTSTYR MAN BØR HA MED SEC PÅ SOLHELEIREN.

MODELLFLYUTSTYR:

Modell,
motor,
motorskruer,
uttrekningsmiddel,
døpe,
lin,
knappenåler,
balsa,
finer,
propellere,
kniv,
høvel,
nebbtang,
skrutrekker,
sandpapir,
papirtape,
ekstra kniv,
knivblader,
løvsag,
ekstra sagblader,
en tar med loddebolt
og lampe,
loddetin,
fuel,
fuelpåfyllingskanne,
plenetråd,
knipetang,
bærfil,
fil,
hånddrill,
bor,
evt maling og pensler,
døpepensel,
evt startakkumulator,
klips med ledning,
ekstra glowplugg,
u-kontrollhåndtak,
linar,
evt radiosender med
nyoppladet(e) akkumulator(er)
eller friske batterier,
det samme med radioutstyret
i "kjerra",
fuelslange,
motorbukker,
oraldit,
tynnor,
klyper,
pussefyller.

UTSTYR FOR OPPHOLD:

Båt,
telt,
sovepose,
gummimadrass,
radio,
klær(badebukse),
regntøy,
kjele(r),
propanapparat,
stekepanne,
spisebestikk,
plast vannkanne,
talerkener,
dopapir,
PENGER.

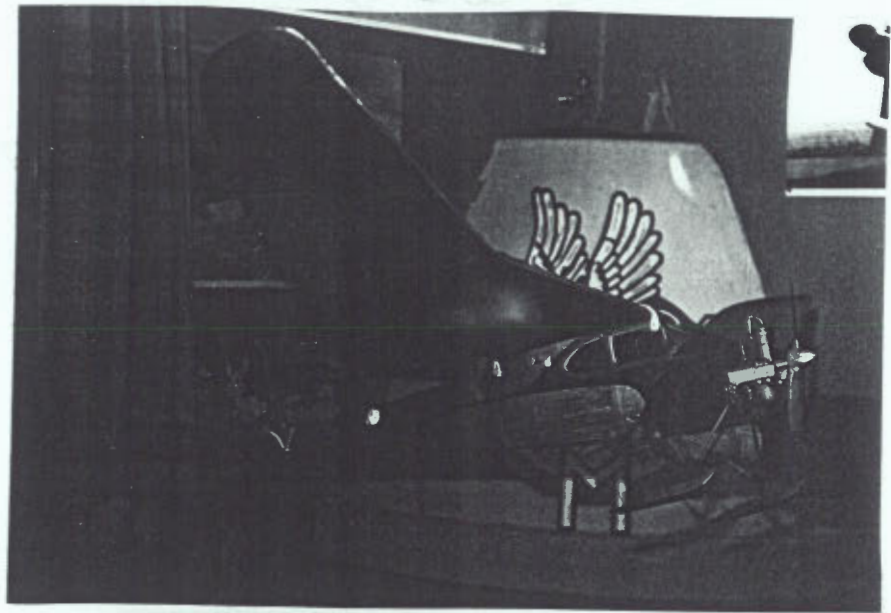
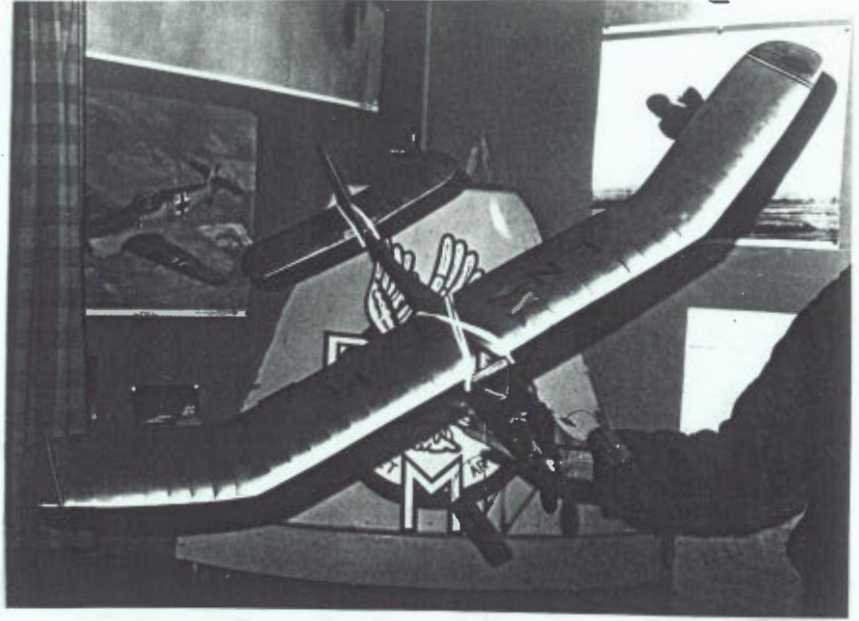
Ta med mat for de to første
dagene. Den maten du trenger
etterpå blir kjøpt innfelles for
alle.

Ps: Vær forberedt på å være
kokk en dag.

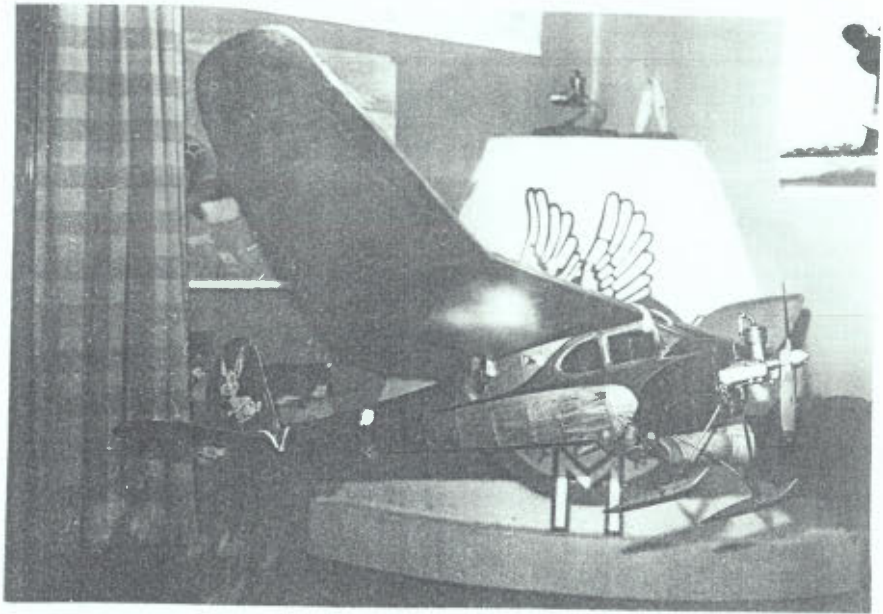
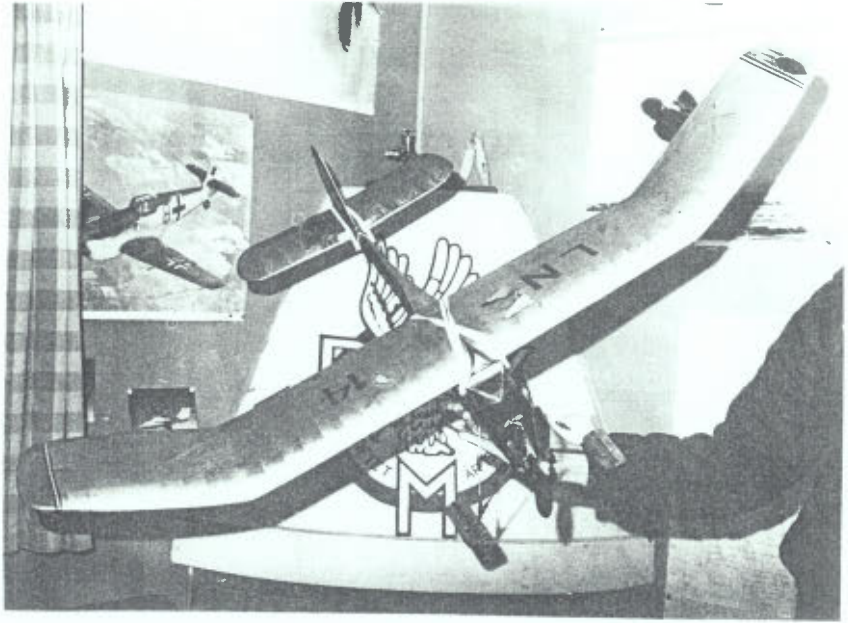
ETTERORD

Jeg har satt meg som opp-
gave å beskrive Bærum Modellfly-
Klubbets første 25 år.
Klubben er fortsatt i full vigør,
medlemmer er fremdeles like opp-
tatt av sin hobby og i år (1980)
kan Bærum Modellfly-Klubb holde
30 års jubileum.





Modellen som er avbildet her er like gammel som BMK (dvs. 30 år i år)



KILDER:

Anvsnittet om modellflyvingens historie i Norge er i hovedsak tatt fra Ottar Stensbals "Modellflyhåndboken" s. 5-9.

Ingvard Sverdrup har gitt en del opplysninger om klubbens begynnelse og om MTB tiden under en samtale jeg hadde med ham.

Roar Mikabren har muntlig gitt opplysninger om klubben.

Henrik Dahl har pr. brev fortalt om BMK (1950-1964)

Forøvrig har jeg benyttet møteprotokoller fra 1956 og utover.

