MODELLFLYGAREN

ORGAN FÖR KSAK:s REGISTRERADE MODELLFLYGARE UTGIVET AV FLYG

REDAKTION: KSAK, MALMSKILLNADSGATAN 27, STHLM • ANNONSAVD. FLYG, TEGNÉRGATAN 35 I tr., STHLM • ANSVARIG UTGIVARE: W. KLEEN

ÅRGÅNG 4 NUMMER 9—10
SEPT.—OKT. 1947

FRÖSÖMÄSTERSKAPEN

den 17 augusti 1947

gav Rune Johansson två mästartitlar

T. v. Anders Deurell, svensk mästare i G, t. h. Rune Johansson, svensk mästare i S och F.

Så här efteråt kan väl KSAK be om modellflygarnas förlåtelse för att SM kom så långt norrut i vårt avlånga land — för vi måste medge att det var i längsta laget för flertalet deltagare att behöva resa ända upp till Östersund. Vi får väl hoppas på en mera central tävlingsplats nästa gång.*)

Nu var sydligaste deltagande klubb Termik i Norrköping och man fick klara sig utan de goda klubbarna i södra Sverige.

Det var väl det + vädret som gjorde att det inte kom den där friska fläkten av jubileum över detta vårt tionde svenska mästerskap. Grabbarna kom aldrig riktigt i slag och fick inte förmågan att visa vad dom verkligen dög till och det blev ett SM med ojämna resultat. Vi får väl gå tillbaks ända till den tiden då vårt modellflyg låg i lindan för att finna maken till de tider man nu fick kännas vid.

Annars fick väl arrangörerna och funktionärerna ett tämligen lätt jobb. Antalet deltagare stannade vid ett 40-tal och med det nya 3-klassystemet blev det inte så många starter som skulle genomföras och kontrolleras. Men att det gick friktionsfritt berodde naturligtvis också på honom som höll i tåtarna, klubbledaren *Roland Reineck*, som hade gjort ett gott arbete. — Tråkigt nog var emellertid protokollförarna lite heta på gröten och orutinerade och hade till prisutdelningen totat ihop ett resultatprotokoll, som på viktiga punkter inte överensstämde med verkligheten. Vid prisutdelningen kom nämligen inte mindre än två felaktiga svenska mästare att koras — en malör som blev nog så pinsam att reparera.

*) Vi har redan bett om förlåtelse (i förra numret av Modellflygaren).

Dérantz.

För nytt SM-rekord svarade det utomordentligt idylliska Frösöflygfältet — maken till tjusig plats har väl aldrig modellflygare mötts på. Fältet låg på en platå med den brusande Storsjön 30 meter strax nedanför i väster och med milsvida skogsvidder åt norr och öster och söder och längst bort i fjärran blånande fjällmassiv. Hade inte den hårda blåsten rått så hade det nog blivit strålande resultat.

Tjf flottiljchefen på F 4, major Rydström svarade för utomordentlig kost och logi på flottiljen och att modellflygarna stortrivdes med den saken förstår man. Att modellflygare inte heller är så värst dåliga på att äta visade sig än en gång.

*

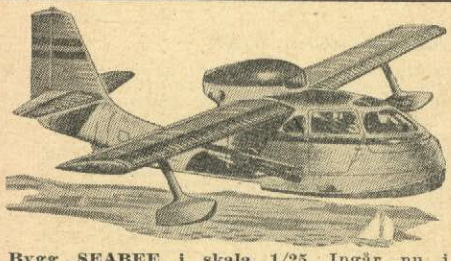
Efter sommarens rekordhärliga väder var grabbarna inte alls på det klara hur dom skulle klara av den hårda, ettriga vinden som ramlade ned från fjällen i väster och rev bort varje tillstymmelse av termik över fältet. Modellerna, särskilt segelmodellerna fladdrade omkring i luften som löv i höststorm och allt verkade vara upp och nedvända världen.

En herre som emellertid tycktes nöjd med tillvaron och som inte hade någon anledning att klaga var vår nya kanon från Norrköping *Termik-Johan*, alias *Rune Johansson*. Han nöjde sig inte med ett SM-tecken utan tog två och var på vippen att också ro hem med det tredje, med andra ord han höll på att vinna alla klasser — en prestation som vi aldrig ti-

(Forts. på sid. 7.)

Semo "DOPE"
Finaste Impregneringsmedel för Modellflygplan

Ny riktig dope av amerikansk typ, finnes i vanlig standardförpackning. Begär prislista.



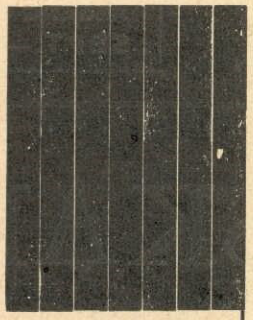
Bygg SEABEE i skala 1/25. Ingår nu i »Super-serien», marknadens bästa skalamodellbyggsatser. Kompl. byggs. i balsa 4:85.

Troya
JAPANPAPPER

Äkta japanpapper är nu inkommet.
REKVIRERA MEDAN LAGER FINNES!

Nytt! **SVEN E. TRUEDSSONS MODELLFLYGINDUSTRI • MALMÖ 9** *Nytt!*

Elaka herrns kåseri



Elaka Herrn är stockholmare. Han är också modellflygare. Han tycker om modellflyget och han tycker om alla modellflygare. Han har föredragit att uppträda under signatur, men för att läsekretsen skall få veta vem han är, publicerar red. här ovan hans porträtt (taget härom året, när han på grund av elakhet i militärtjänsten satts i mörk arrest för några dagar).

Det finns ett särdeles märkligt folk som kallas modellflygare. Dom finns lite här och var och ser väl ut som folk i allmänhet. Det märkliga med detta folk är vad dom gör, det vill säga när dom gör något. — En modellflygare är så funtad att han tänker en sak men gör en annan. Denna förnämliga egenskap har visserligen annat folk också, men modellflygaren är så i synnerhet och har tillika en del andra särdrag i karaktären som har gjort det nödvändigt att indela nu levande varelser i två grupper 1) människor och 2) modellflygare. — De senare är inkarnationen av allt förnuft och kunnande och all saklighet.

Varifrån modellflygaren har sitt ursprung vet man inte. Varav han fått sitt namn torde bero på att han sysslar med luften och sånt där smått som flyger. — Enligt andras åsikt är han mer eller mindre bra men efter eget bedömande alltid bäst.

Bäst är emellertid de modellflygare som aldrig blir modellflygare (står registrerade i journalerna som QZ-34682). Dessa som varken är människor eller modellflygare ger alltid genom intriger och flödande tal ett sken av att tillhöra modellflygarnas aristokrati. Dom kan allt och vet allt — men smyger sig runt den som verkligen kan. Om dom ger sig i diskussion med den som kan så har dom alltid rätt hur mycket fel det än är. Dom försöker styra modellflygarna och ger dem alltid goda råd.

Modellflygaren tycker mycket om att prata, alltså prata i dess rätta bemärkelse — inte tala. Han föredrar att prata om sådant som inte överensstämmer med hans egna åsikter. Och som varje modellflygare har sin speciella åsikt om en sak — oftast har han flera — blir det väldans mycket prat. — De senaste åren har modellflygarna inte gjort annat än pratat, så snart finns det inte några modellflygare.

Modellflygaren är en jonglör. Han bollar med åsikter av alla de slag. Ursprungligen hade han ingen åsikt alls, men så en vacker dag fick han en. Den höll han styvt på tills han råkade någon som inte var likatänkande. De träffades för att byta åsikter — och så bytte han. Efter en tids träning kan vilken modellflygare som helst lära sig att byta åsikt varannan dag.

Till sitt åskådningssätt är modellflygaren i grund och botten liberal. Han kan godta nyheter, när han sätter den sidan till. Till sitt handlingssätt är han emellertid ytterst konservativ. Han motarbetar med näbb och klor allt nytt som kommer från högre ort, hur goda nyheter det än må vara. Den högre orten arbetar för högtryck för att tillfredsställa alla hans önskemål och göra livet drägligt för honom — men det kan han inte förstå, för han vill inte förstå.

Modellflygaren är en mycket handlingskraftig man, men som han inte vet vad han vill så blir aldrig något gjort. För att han skall göra något måste man antingen skjuta på honom eller dra honom i rep. Han gör absolut ingenting frivilligt — om han inte vinner på det. Ioland ger han sig ut på en åker för att tävla i den tron att han vinner, men det gör han aldrig. — Han borde egentligen vinna för han har världens bästa modeller. Han vinner emellertid inte, för han har alltid otur.

Modellflygaren säger att så och så skall det vara och så och så skall han göra det, men han gör det aldrig. — När modellflygarna känner på sig att dom vill nyordna, så samlar dom ihop sig till möten, där de stora sakerna skall föreslås, bestämmas och beslutas. På ett sådant möte ser alla allt på ett mycket ljusblått sätt och det är en enda broderlig sämja alltsammans. Alla blir tillfredsställda och när mötet är slut, tågar alla delegaterna hem nöjda och belåtna och gör precis tvärt emot vad som bestämts på mötet.

Om några bra saker verkligen beslutas på ett sådant där möte, så mottagas dessa med gny och vapenslammer av alla de modellflygare som inte orkat vara med och bestämma. Men i stället för att meddela sig och tala om vad man tycker vara fel, så går alla och talar om för varandra vilka idioter det är som håller till på mötena.

Modellflygaren tror fullt och fast på den där historien om sparvarna som stekta och allting flyger rakt i munnen på en. — Han uppför sig åtminstone så, fast det är med nöd och näppe han orkar gapa. — Han vill ha det skönt och bekvämt omkring sig. Det han själv kan göra men inte vill göra det skall andra göra.

Som på så mycket annat klankar modellflygaren också på pressen. Han tycker att där står alldeles för litet modellflyg i tidningarna. Men vad han då inte tänker på är att han klankar på sig själv. Den möjligheten kan han aldrig i livet tänka sig, att det är han själv som skall »mata» tidningarna. Det förstår han inte. — Annars så tycker modellflygaren mycket om att få figurera i tidningarnas spalter. Men det är som regel mycket farligt för honom. Han tål inte beröm. Ser han sitt namn i tryck blir han högfärdstokig — och snart är han inte längre modellflygare.

*

Modellflygaren är i sitt esse när han är ute och åker tåg. Då är han mer tokig än någonsin men bildar trots allt ett mycket trevligt och roande inslag bland resenärerna. Befinner sig en eller flera modellflygare på ett tåg behöver de eljest så uttråkade medpassagerarna absolut inte vantrivat. Som till exempel

den gången en berömd modellflygklubb var ute och reste. Det var väl en fem, sex modellflygare i gänget som tämligen bullersamt hade placerat sig i en av SJ:s större kupéer. Stämningen blev så småningom rätt så hög och det blev varmt i kupén, varför en av modellflygarna öppnade ett fönster.

Den friska luften drog genom vagnen med resultat att en gentleman tyckte det var för kallt och stängde fönstret. En modellflygare var genast framme och öppnade det igen. Gentlemannen satt och hultrade ett slag men höll inte ut och stängde fönstret för andra gången. Sålunda hade man full sysselsättning tills konduktören kom, då gentlemannen frågade denne om han inte hade rätt att ha fönstret stängt. »Det får de övriga resenärerna avgöra», sade konduktören, och genast drog en triumferande modellflygare ner fönstret. — Då blev gentlemannen så himmelens arg, rusade fram till det öppna fönstret och drog upp det med en sådan överilad styrka att glasbitarna rök vida omkring! — Resten av resan företogs utan något fönster, och modellflygarna hade redan före tävlingen vunnit en stor och betydelsefull seger.

Clever.

"Vem blir svensk inomhusmodellmästare 1947?"

frågar kollegan »Populär-Teknik» i sitt september—oktobernummer och presenterar en tävling, som skall hållas i oktober under Expressens och Populär-Tekniks beskydd.

På ett tidigare stadium av förberedelsearbetet hade man inhämtat KSAK:s syn på saken. Vi förklarade oss intresserade av arrangemanget under förutsättning att tävlingen lämnades öppen för inomhusmodeller av varierande typ, även om man sedan kunde vänta, att en eller ett par typer skulle bli särskilt vanligt förekommande.

Nu blev det emellertid en ren propagandatävling för Isacsons Auster. Andra modeller tillåtas inte deltaga. Med anledning härav måste KSAK meddela, att dess medverkan inte kan påräknas, och tyvärr lär Populär-Teknik inte få något svar på sin rubrikfråga.

MAGERT RESULTAT
av länsundersökningen

Bara 13,7 % eller 43 stycken av de tillfrågade 314 modellflygklubbarna har visat sig intresserade för förslaget till länssammanslutningar. Av dessa har 3 klubbar sagt definitivt nej medan de återstående 40 förklarat sig positivt inställda till förslaget.

De mest positiva länen är Malmöhus, Hallands, och Kopparbergs län, men även här är svarsprocenten alltför låg för att man skall kunna tillmäta tendensen någon större betydelse. Resultaten ger inte i något avseende en grund som man vågar bygga på.

Det är anmärkningsvärt att man inte svarat flitigare i Värmlands län, där man redan har en länssammanslutning som arbetar effektivt. Där skulle man väl förklara sig hundraprocentigt intresserade!

Resultatet i dess helhet tyder på, att de flesta klubbarna inte förmått omsätta beslut i handling. Det borde inte vara så förfärligt svårt att klippa ur, fylla i och skicka in kupongen!

KSAK vill nu ge klubbarna en chans till. I detta nummer av tidningen finns kupongen igen och nu önskar vi bestämt, att alla klubbar som inte redan svarat, skickar in den. Om man svarar ja eller nej betyder mindre. Huvudsaken är att kupongerna kommer in, så att vi kan avläsa stämningen för eller emot länssammanslutningarna med något så när stor säkerhet.

Sista svarsdag är den 1 november. Kupongen finns på sidan 7.

Här följer en sammanställning över de hittills inkomna svaren grupperade länsvis:

Län	Antal klubbar	Antal svar	Ja-svar	Nej-svar
A	22	4	3	1
B	21	3	3	0
C	5	1	1	0
D	10	1	1	0
E	16	1	1	0
F	7	0	0	0
G	9	1	1	0
H	11	0	0	0
I	3	0	0	0
K	10	0	0	0
L	12	1	0	1
M	16	4	4	0
N	7	2	2	0
O	25	3	3	0
P	22	3	3	0
R	17	3	3	0
S	6	1	1	0
T	11	2	2	0
U	5	1	1	0
W	22	6	6	0
X	23	1	1	0
Y	15	1	1	0
Z	5	2	1	1
AC	5	1	1	0
BD	9	1	1	0
Tot.	314	43	40	3

GUMMIMOTORMODELLERNA

har kommit tillbaka

Terje Larsson, klubbledare i Aeroklubben i Malmö, ledamot av KSAK:s modellflygkommitté, modellflyglärare och gammal van tävlare ger i följande artikel värdefulla råd åt den som tänker utbilda G-modellflygare.

Gummimotormodellernas återkomst kommer en att tänka på den tiden, då det uteslutande flögs med »gummikärror». Vilken skillnad på tävlingar då och nu! Segelmodellerna har komplicerat tävlingarna; man måste ha uppmätta startbanor m. m., för att nu inte tala om hur man kan få skrika sig hes för att hindra att någon springer och skär halsen av sig på startlinan. Förr i tiden förekom inget skrik och stoj och det var faktiskt riktigt trivsamt att tävla. Då fanns det inga skrytsamma modellflygare och inget diva-dalt; inte heller behövdes det en hel flygflottilj för att ordna en tävling.

I förhoppning att dessa tider skall komma åter bör varje modellflygklubb i landet starta en kurs, där gummimotormodellbygge står på programmet. Eftersom flertalet klubbar inte sysslat med gummimotormodeller tidigare kan det ju vara på sin plats med några tips.

Låt oss anta, att nybörjarkursen pågått några kvällar. De snabbaste byggarna börjar få sina »Tummeliten» färdiga och man har kommit fram till ett mycket viktigt skede i modellflygarens utbildning.

Kursdeltagarna bör inte bli ägare till sin modell förrän järnmärket erövrats.

Kursens mål är inte bara att deltagarna skall *bygga* sina modeller, ej heller att de skall *kvadda* modellerna på gator och torg — eller hemma i köket; nej det är viktigt att instruktören får ut deltagarna på klubbens flygplats, tar han om dem och och hjälper dem minst fram till järnmärket. Detta har visat sig mycket svårt och instruktören bör därför ta hand om de färdiga modellerna, packa ner dem och själv transportera dem ut på fältet. Då tvingas nybörjarna ut, för att de skall kunna få sin modell.

Trimning av nybörjarmodellen.

Innan modellerna packas ned skall de *avvägas*. Vingens plats markeras på staven och trimningsförfarandet gås igenom. Instruktören visar med en modell, hur denna flyger om den är framtung och om den är baktung. Han visar också hur felen skall avhjälpas. Inpränta noga att det viktigaste är att han får modellen att flyga rakt fram och visa hur man skall ernå detta genom att vrida vingen.

Det måste vara praktiskt taget lugnt den första flygdagen, annars kan hela arbetet med kursen gå till spillo. Tidpunkten bör väljas så att nybörjarna kan vara klara med sin flygning, när klubbens övriga medlemmar skall trimma och naturligtvis skall instruktören inte själv flyga, medan nybörjarna håller på. Instruktören skall i god tid infinna sig på fältet med modellerna. Motorerna skall vara välsmorda. Tersur, protokoll och snabbuppdragare (växelborrskaft) skall finnas till hands.

Efter hand som nybörjarna anländer får de montera sina modeller, varpå motorn drages upp 75 varv. Under tiden talar instruktören om att det inte bara gäller att starta modellen, springa och hämta den och dra upp på nytt, utan framför allt att *noga iaktta*, hur den beter sig i luften. Innan modellen släpps i väg andra gången (motorn bör då ha 100 varv) skall eleven redogöra för, hur modellen betedde sig och vilka korrigeringar som gjorts. Instruktören får inte själv utföra trimningen. Då lär sig pojkarna inte att flyga. Öka varven efter hand upp till 200 och använd då snabbuppdragaren, en drillborr eller ett växelborrskaft med en kraftig krok av pianotråd i chucken. Den kopplas till den kombinerade sporren och akterkroken. Till en början kan den lämpligen skötas av instruktören, så att varvräkningen inte glöms bort, vilket lätt blir ödesdigert. Nu börjar även tidtagningen och efter hand som järnmärket erövras, meddelar instruktören att vederbörande är ägare till modellen och uppmanar honom att sköta den väl, ty nästa flygtillfälle blir det tävling inom gruppen!

»Endast den som tagit järn kan börja bygga Tern» . . .

är en regel som alltid bör följas. Ingen bör få ut »Tern»-byggsatsen omedelbart efter det att »Tummeliten» är färdigbyggd. Först måste eleven minst klara sitt järnmärke.

Hur trimmas en »riktig» gummimotormodell?

Vid flygning med »Tummeliten» har man inte stora möjligheter till trimning, eftersom propelleraxelns riktning inte kan ändras. När modellflygaren skall flyga sin första kroppsmodell, »Tern»*) har han den möjligheten och bör lära sig att utnyttja den på rätt sätt.

Som instruktör bör Du först av allt lära Dig själv, hur man trimmar. Du avväger alltså modellen, kontrollerar anfallsvinkeln och rättar till eventuella skevheter. Glöm inte ett märke på ena longerongen, som markerar vingens läge. — Och så börjar trimningen!

Tre saker fordras: Noggrannhet, noggrannhet och noggranhet!

Var noggrann redan från början. Att detta är nödvändigt kommer Du snart att erfara.

Gör några glidprov och trimma med fenan, tills modellen flyger rakt fram. Någon trimning av glidet låter sig knappast göra, såvida man inte har en höjd att starta ifrån. Vi väntar därför med glidflykten.

Ge motorn c:a 100 varv! Kontrollera inställningen av vingen och särskilt av fenan. (Hur man släpper i väg modellen är ett viktigt kapitel. De första starterna misslyckas ofta på grund av felaktig släppning.) Låt propellern gå några varv, så att modellen drages ur handen. Den skall nu flyga rakt fram utan höjdvinst. Skulle den emellertid stiga, vilket är det vanligaste, riktas propelleraxeln nedåt genom att en bit 1 mm balsa lägges som pallning mellan nosblocket och kroppen. *Observera: Motorflykten trimmas uteslutande genom riktning av propelleraxeln!*

Upprepa flygningarna. Öka med 50 varv för varje uppdragning. Noggrannheten med inställningen är viktigare, ju högre varv motorn får. Glöm inte pallningen mellan kropp och nosblock! Upp till 200 varv drages motorn för hand. Modellen skall fortfarande flyga rakt fram utan nämnvärd höjdvinst.

Med hjälp av snabbuppdragaren ger vi nu motorn 250 varv, »fluktar» på sidrodret och ser till att vingen sitter rätt. Nu skall modellen stiga svagt. När motorn gått ut, vidtar glidflykten, som vi nu skall börja ge akt på. Glider modellen brant till marken, måste vingen flyttas fram, 2 mm i taget är tillräckligt. Men kom ihåg att detta samtidigt inverkar på motorflykten. Om vingen flyttas fram, kommer modellen att stiga brantare än tidigare. Har Du alltså flyttat vingen måste Du också rikta propelleraxeln.

Går modellen i hackflykt tyder detta på, att den är baktung. Vingen måste då flyttas något bakåt och propelleraxeln riktas om. Glömmer Du det senare, riskerar Du att modellen dyker i marken vid nästa start. Har Du flyttat vingen bör Du i nästa start ge motorn ett mindre antal varv, tills Du åter behärskar motorflykten.

Allteftersom varven ökas, kommer modellen att vilja vika av åt vänster (med högergående propeller). Skulle denna strävan bli alltför kraftig, måste propelleraxeln riktas något åt höger.

(Forts. på sid. 5.)

*) Konstruerad av artikelförfattaren.

DE INTERNATIONELLA MODELLFLYGREGLERNA

slutgiltigt fastställda i Genève

Efter den internationella modellflygkommissionens senaste sammanträde, i Stockholm i juni, fanns där ännu mycket ogjort innan de internationella rekordreglerna kunde anses färdigbearbetade. I samband med FAI:s generalkonferens i Genève i september fick modellflygkommissionen (CMRA) en enda dag reserverad för sitt arbete. Man lyckades emellertid få fortsätta även följande dag och efter ett verkligt intensivt arbete kunde man den 17 på middagen konstatera att föredragningslistan klarats till sista punkt och att kommissionens rekommendationer kunde föreläggas generalförsamlingen. Där blev också CMRA:s rekommendationer klubbade och nu väntar vi bara på att de nya, moderniserade FAI-reglerna skall utredigeras och sändas ut till de anslutna aeroklubbarna.

KSAK kommer sedermera att låta modellflygarna ta del av de nya reglerna i ordagrann översättning från det franskspråkiga original, som kan väntas komma hit till Sverige i god tid före den 1 januari 1948, då de nya reglerna skall träda i kraft. För dagen lämnas en redogörelse över de detaljärenden, som ingick i ärendelistan för konferensen.

De nya reglerna kommer inte att direkt inverka på de svenska reglerna som vi nu tillämpar i vårt land. Det har särskilt poängterats, att FAI-reglerna *enäast skall gälla internationella rekord* och att *de modeller som inrymmas i de mycket vittgående definitionerna skall användas vid internationella tävlingar*. Sedan är det en annan sak, att det ligger i varje nationell aeroklubbs intresse att se till, att de egna modellflygreglerna i möjligaste mån överensstämmer med de internationella. Därigenom skapas ju de bästa förutsättningar för ett land att med framgång kunna deltaga i kommande internationella evenemang.

Vad de svenska modellerna beträffar, d. v. s. de som byggas efter KSAK:s modellflygregler, kan man konstatera att de allra flesta inrymmas i de internationella typerna. Endast de modeller, som byggas med en vingbelastning understigande 12 g/dm² ligger utanför. Vi kanske så småningom anser oss böra ändra reglerna på den punkten, men det blir en senare historia.

*

Till president i modellflygkommissionen återvaldes Mr. A. F. Houlberg (Storbritannien). Även vice presidenten Mr. Juste van Hattum (Nederländerna) blev omvald, medan Frantz Catier (Frankrike) nyvaldes till sekreterare. I Genèvekonferensen deltog dessutom följande delegater: Classens (Belgien), Falkmar (Danmark), Degen (Schweiz), Dérantz (Sverige), Semrad (Tjeckoslovakien) och slutligen som observatör, utan rösträtt, Massenet (Frankrike).

Konferensen grundade sig i huvudsak på de beslut som fattats vid den förberedande Stockholms-kongressen. Anmärkningsvärt nog visade det sig emellertid redan vid behandlingen av dagordningens första punkt, kroppssektionen, att ett par av delegaterna redan glömt bort vad man enats om i Sverige och gick emot sina redan gjorda beslut. Sverige, Danmark och Schweiz beslöt emellertid att följa »spelets regler» och höll enigt ihop under hela konferensen. Resultatet blev att i stort sett de nordiska synpunkterna eller i vissa fall godtagbara kompromissförslag gick igenom och klubbades. Det största motståndet mötte från Frankrike, som bland annat ville öka kroppssektionerna i stället för att minska dem.

Kroppssektionen blev tack vare detta föremål för en mycket lång diskussion. Man röstade sig så småningom fram till följande resultat:

Segelmodeller: Q = F/100
Gummi- och gasmotormodeller: Q = F/80
där F = totala bärytan, d. v. s. vingytan och horisontella hjälpytor sammanlagda. Vidare beslöts, att man tills vidare inte skall införa någon kroppssektionbegränsning för autogiros, helicopters och ornitopters, ej heller för flygande vingar, vilket senare redan bestämts vid föregående års ordinarie kongress i London.

Vingytan skall i fortsättningen beräknas på samma sätt som vi numera gör i Sverige. Det är den projicerade ytan som räknas. Emellertid räknas även den del av vingen som går genom kroppen (den normala vingkonturen förlängd till kroppens centralaxel).

Storleken av modellerna begränsas i fortsättningen uppåt genom vingytan, som får vara högst 150 dm². Den tidigare minimigränsen är helt borttagen.

Minimivingbelastningen fastställdes till 12 g/dm² och maximibelastningen till 50 g/dm². Härifrån undantages inomhusmodeller, Helicopters, autogiros och ornitopters skall också vara fria, intill dess erfarenheterna gett ökade möjligheter att fastställa en praktiskt användbar begränsningsregel.

Specialmotormodellerna infördes vid Londonkonferensen som särskild rekordklass. Denna blev åter borttagen, sedan det visat sig att denna klass kunde inrymma motorer som voro alltför riskabla att använda.

Man kunde inte enas om en lämplig definition för autogiros, helicopters och ornitopters. I stället beslöt man att lämna vingytan fri tills vidare, medan maximumvikten fastställdes till 5 kg.

Det svenska förslaget som väcktes i London förra året att i tveksamma fall bestämma gränsen mellan vinge och flygkropp för bestämmande av kroppssektionen, genom att inskriva en cirkel i den största kroppssektionen, stadfästes.

Inomhusmodellerna får tills vidare vara utan internationell rekordklass. Man hade inte fått ta del av expertländernas erfarenheter och ville därför inte på egen hand träffa några definitiva avgöranden.

Sverige-konferensens rekommendation, att penningpriser inte skall få förekomma vid internationella tävlingar blev också godkänt. Endast plaketter, pokaler och liknande hederspriser får förekomma.

FAI skall årligen före den 1 januari efter ansökan från FAI-anslutna klubbar upprätta en internationell tävlingskalender. Klubbarna åläggas att endast låta sig representeras vid dylika officiellt erkända internationella evenemang. Beslutet är i främsta rummet riktat mot det engelska Eaton-Bray och liknande geschäft.

I varje land får man alltså före den 1 januari veta, vilka internationella modellflygtävlingar som skall arrangeras under det kommande året och man kan alltså vidtaga sina mått och steg i god tid för att kunna vara med i konkurrensen.

Ett internationellt modellflygmärke i tre valörer har införts. Dessa A-, B- och C-diplom kommer att bli ganska krävande, eftersom varje valör fordrar att modellflygaren skall vara specialist inom flera olika klasser. Fordringarna är för A-diplom tre flygningar samma dag med en och samma modell och en minimitid per flygning av 1 minut, för B-diplomet tre flygningar samma dag med en och samma modell och en minimitid per flygning av 2 minuter och för C-diplomet tre flygningar samma dag men inte nödvändigtvis med en och samma modell med en minimitid per flygning av 3 minuter. För gasmotormodeller är motortiden efter svenskt mönster begränsad till 30 sekunder. Dessutom gäller emellertid, att den som vill kvalificera sig för ett A- eller B-diplom måste göra proven med två modelltyper, d. v. s. antingen S + G, S + F eller G + F. C-diplomet är i ännu högre grad ett all round-diplom. Här fordras nämligen att sökanden skall avlägga de föreskrivna proven med alla tre modelltyperna. I samtliga fall gäller givetvis, att endast de tre proven med en av modelltyperna behöver utföras under samma dag.

Hur märket skall se ut är ännu inte bestämt. En tävling kommer att utlysas mellan de FAI-anslutna aeroklubbarna. Det skall bli ett helt nytt märke. En typ som tidigare använts får inte förekomma.

Här har vi ett strålande tillfälle för teckningskunniga och idérika modellflygare. Sänd in förlsag till KSAK, så kanske just Ditt förslag blir godtaget att gälla bland modellflygare över hela världen!

De svenska definitionerna på förekommande modellflygplantyper väckte stort intresse och man beslutade att dessa definitioner skall distribueras till samtliga länder för att tjäna som en rekommendation i nykonstruktionsarbetet.

Den holländska logaritmidén har vi redan tidigare redogjort för i Modellflygaren. Nu hade Nederländerna sänt in förslaget officiellt, kompletterat med ett förslag att eventuellt använda $\sqrt{2}$ eller $\sqrt{3}$ i stället för logaritmen. Man beslöt att förslaget skall sändas ut till samtliga aeroklubbar på remiss, varför vi så småningom får behandla frågan i vår modellflygkommitté.

På remiss kommer också en rekommendation till arrangemang av internationella modellflygtävlingar. Även den frågan kommer sedermera att behandlas av KSAK:s modellflygkommitté.

Slutligen kan nämnas, att den franska aeroklubben hade inlämnat ett fullständigt redigeringsförslag beträffande formuleringen av de internationella rekordreglerna. Detta behandlar vi emellertid inte nu utan avvaktar originalreglerna från Paris.

*

CMRA kommer åter att sammanträda i maj 1948 i Paris. Den som har något gott förslag är välkommen med några rader till KSAK, så kan vi sätta i gång diskussionen.

Wakefieldtävlingen återkommer 1948?

Den engelske Wakefieldcupen, som är G-modellflygarens mest åtråvärda trofé, befinner sig för närvarande i Amerika, sedan amerikanerna tog senaste inteckningen före krigsutbrottet. Att tävlingen ännu inte återupptagits har väl samma orsak som hindrat oss i Sverige att fortsätta med den Nordiska Pokalen. Vi själva har kommit i gång med G-modellerna, men i de övriga länderna har man ännu svåra restriktioner på balsa- och gummiimporten.

Det är i högsta grad sannolikt, att amerikanerna kommer att inbjuda till en tävling nästa år. För svenskt vidkommande torde det bli svårt att uppbringa de pengar som behövs för att deltaga — men där finns en liten chans! I Wakefield-tävlingen är det modellerna som tävlar, och den som har byggt eller äger modellen behöver inte starta den själv. Den möjligheten kan alltså tänkas, att KSAK sänder ett lag goda modeller till modellflygare i USA, som startar dem.

Om det alltså finns någon som har adressen till en skicklig svensk modellflygare, som flyttat till Amerika, är vi tacksamma för ett meddelande om detta till KSAK. Kanske vi på det sättet kan organisera ett deltagande.

Wakefield-reglerna skall ändras och moderniseras, den saken är klar, men någon ändring kommer inte att göras, förrän pokalen åter är i engelsmännens händer, meddelade presidenten i den internationella modellflygkommissionen vid sitt besök i Stockholm i juni månad. Vi kan alltså räkna med att de gamla reglerna kommer att gälla ännu minst 2 år. De svenska Wakefield-specialisterna kan alltså lugnt bygga vidare och lägga sig i träning för att få fram de idealmodeller, som vi kanske behöver 1948.

OLLE LINDHS MINNE HEDRAS

Svenska Wakefield-laget i London 1937. Olle Lindh i mitten.

En av Vingarnas bästa modellflygare Olle Lindh gick bort den 18 februari i år efter en lång och svår sjukdom. Trots sin ungdom, han var född den 29 september 1921, hade han redan blivit erkänd som en av Sveriges allra skickligaste modellflygkonstruktörer. Han deltog i svenska Wakefield-laget i London och var svensk mästare i stora gummimotormodellklassen 1941—43.

Olle Lindhs stora intresse var emellertid experimentmodellerna. Han hade otroigt djärva idéer och fullföljde dem alltid, i regel utan att misslyckas.

Han byggde en Wakefield med 20 cm korda och 70 cm spännvid och fick utmärkta flygtider. Han byggde en ordinär Wakefield med 70 cm propeller och en motor som man varken förr eller senare sett maken till. Det krävdes två man för att dra upp motorn i toppvarv, den ene var utkörd på halva vägen och den andre fick fortsätta. Den modellen gjorde bara en enda flygning — den startade, försvann rätt upp i ett moln och var borta.

Olle Lindh var förtjust i inomhusmodeller. Han byggde tillsammans med Arne Blomgren våra första mikrofilmmodeller och ännu har ingen kunnat överträffa de resultat han nådde med sina ultralätta flygplan. En gång byggde han en inomhussegelmodell med 50—70 cm spännvidd. Den vägde 0,4 gram och flög från vägg till vägg i ett 8 m långt rum på 28 sekunder!

Till minne av »Vingen» Olle Lindh har Vingarna instiftat en vandringspristävling, som för första gången genomföres på Skarpnäck söndagen den 28 september.

Tävlingsreglerna lyder som följer:

1. »Olle Lindh-pokalen» är ett vandringspris instiftat av Vingarna, Stockholm. Tävlingen om pokalen avser att hedra minnet av »Vingen» Olle Lindh, f. den 29/9 1921, d. den 18/2 1947.

2. Tävlingen om »Olle Lindh-pokalen» anordnas av Vingarna årligen under september månad.

3. Varje hos KSAK registrerad modellflygare äger rätt att deltaga i tävlingen.

4. »Olle Lindh-pokalen» tilldelas den modellflygare, som efter tio (10) års tävlingar har de flesta inteckningarna i pokalen. Skulle flera modellflygare därvid ha uppnått högsta antalet inteckningar anordnas närmast följande år en slutgiltig utslagstävlan mellan dessa.

5. Tävlingen gäller GUMMIMOTORMODELLER enligt KSAK:s gällande definition och avser endast tidsflygning. Varje tävlande får göra tre starter. Startmetoden är hand- eller markstart efter den tävlandes eget val. I övrigt följes KSAK:s gällande bestämmelser.

6. Vingarna förbehåller sig rätten att ändra dessa regler. Varje sådan ändring meddelas omedelbart samtliga inteckningsinnehavare.

Konstruktionstävlingen blev inte vad man väntat

När arbetsutskottet i KSAK:s modellflygkommitté samlades för att underkasta de inkomna 31 tävlingsbidragen en första granskning blev man djupt besviken. Fast namnsedlarna låg obrutna kunde man redan vid en första blick konstatera att endast ett försvinnande litet fåtal av de verkligt skickliga konstruktörerna deltagit. 16 modeller utgallrades omedelbart och dessa bidrag har redan återsänts till bidragsgivarna. Följande modeller kvarstår i bedömningen:

Klass A 1 st, klass C 3 st, klass D 2 st, klass E 3 st, klass F 2 st, klass H 2 st. och i klass I 2 st. I klasserna B, G och K finns inga modeller under bedömning.

Genom snittskvalitén på de kvarvarande modellerna är inte särskilt hög och det är sannolikt inte mer än ett par tre modeller som verkligen kommer att kunna godkännas för sitt ändamål. Man har redan diskuterat möjligheten av att göra en ny tävling, där de bästa konstruktörerna inbjudas att deltaga med sina modeller. Den höga prissumman borde utgöra en stor lockelse.

Intendent T. Althin på Tekniska Muséet har ställt i utsikt att de slutgiltigt godkända modellerna skall få samlas till en specialutställning. Den kan emellertid inte genomföras med den materiel som nu står till KSAK:s förfogande.

Nybörjarkurserna har kommit i gång

Följande 27 registrerade modellflygklubbar har beslutat sig för att redan i höst starta kursverksamhet för nybörjare:

A	55	Mfk Vingarna, Stockholm
A	357	Älvsjö Mfk, Älvsjö
B	9	Mfk Svalan, Roslagsbro
B	82	Mfk Falkarna, Norrtälje
B	249	Mfk Dumbo, Stocksund
D	85	Mfk Jaktfalken, Flen
E	374	Motala Mfk, Motala
E	21	Flygklubben Gamen, Norrköping
G	35	Ljungby Mfk Albatrossen, Ljungby
G	345	Mfk Virdarna, Gåvetorp
H	284	Kalmar Flygklubb, Modellfl.sek.
M	309	Haglösa Mfk, Alstad
M	303	Fosie Flygscouter, Kulladal
M	10	Aeroklubben i Malmö, Modellfl.sek.
O	217	Hålta Mfk, Kungälvs-Ytterby
O	404	Godhemseskadern, Göteborg
P	72	IOGT:s Mfk, Åmål
S	228	Karlstads Mfk, Karlstad
S	252	Mfk Måsen, Sunne
U	275	Hallstahammars Flygklubb, Modellfl.sek.
W	146	Mfk Tärnan, Toftbyn
W	258	Ludvika Mfk Trim, Ludvika
W	281	Mfk Fenix, Rättvik
X	97	HammarbyMfk,Storviks-Hammarby
X	358	Ängebo Mfk, Ängebo
AC	255	Vännäs Mfk, Vännäs
BD	134	Mfk Örnen, Bölebyn

Det är säkert ännu flera klubbar, särskilt i skolorna som startat, fastän de underlåtit att göra anmälan om detta till KSAK.

Som vi tidigare meddelat måste KSAK fordra att de klubbar som vill komma i åtnjutande av statsanslag verkligen startar en organiserad kursverksamhet. Varje klubb bör därför förbereda sådan kursverksamhet till vårsäsongen. Vi bör inrikta oss på att starta kurser över hela landet i januari månad.

Särskilt skolklubbarna bör observera, att de genom att anmäla sina vårterminskurser kan kostnadsfri materiel.

Vi återkommer senare med detaljerade anvisningar och rapportblanketter.

GUMMIMOTORMODELLERNA...

(Forts. från sid. 3.)

Nu närmar vi oss toppvarv. Slarv med inställningen betyder nu nästan undantagslöst kvadd. Motorns kraft ökas avsevärt med de sista varven. Det är därför inte otroligt, att Du ytterligare får rikta ner propelleraxeln en aning.

Nu kan Du dra toppvarv på motorn. Men, än en gång: Slarva inte med inställningarna. Det händer så lätt att vingen eller stabilisatorn ändrar sig vid landningarna eller under uppdragningen. Pallningarna vid nosblocket kan Du nu limma fast och om Du vill kan Du nu använda hårdträ i stället för balsa.

Gummimotorn fordrar omsorgsfull skötsel.

Den nyinköpta motorn tvättas noga ren, kapas till en längd som är 2 cm kortare än krokavståndet och knytes väl. Därefter smörjes den med s. k. gummiolja.

Att draga toppvarv med detsamma är liktydligt med motorsprängning. Motorn *måste* trimmas vid varje flygtillfälle, dvs. man börjar med ett mindre antal varv och ökar sedan successivt. När flygningen avslutas skall motorn ur kroppen, sköljas ren, torkas och läggas i en lufttät burk, som försvaras på svalt ställe.

Stark värme är gummimotorns fiende nr 1. Det är därför lämpligt att använda ljus klädsel på kroppen samt att alltid placera modellen på en skuggig plats, när Du inte flyger med den.

Lycka till! *Terje Larsson.*

Nordiska Landskampen

När första perioden i den Nordiska Landskampen i Odense avblåsts, förkunnade speakern att Sverige tagit en absolut överlägsen ledning. Men hur det var lyckades svenskarna under de båda återstående perioderna prestera en serie svaga flygningar, som gav oss en hygglig andraplacering. Finska laget presterade en ypperlig jämnhet och vann en rättvis och välförtjänt seger.

Finnen Toropainen blev dagens bäste man.

Det svenska laget

som den 28 augusti samlades på »Tunneln» i Malmö för att få sina modeller kontrollmätta av modellflygkommitténs representant Terje Larsson hade tidigare uttagits av modellflygkommitténs arbetsutskott. Det var Karl-Erik Carlsson från Cumulus i Stockholm, Rune Johansson från Termik i Norrköping, Gunnar Kalén från Gamen i samma stad och Gunnar Persson från Aeroklubben i Malmö. G. H. Dérantz var reseledare. De tre förstnämnda hade aldrig tidigare varit utomlands och var kanske särskilt spända på hur äventyret skulle avlöpa.

Med färjan Malmöhus

gick färden till Köpenhamn, där danskarna mötte med en buss, som under hela resan stod till de tävlandes förfogande. De övriga lagen hämtades upp under hand och efter några timmar gick »den nordiska bussen» till Odense med taket fyllt av modelltrunkar och glada modellflygare inuti. Det var Sven Wiel-Bang som höll ordning på det hela.

Det var en omväxlande resa

som särskilt gynnades av ett strålande solsken. Det danska gemytet smittade av sig och vi fick en riktig solskenstur genom det vackra Danmark. Just den dagen firades danskarnas frigörelse och tusentals flaggor bidrog till feststämningen.

Korsvirkeshusen och väderkvarnarna

väckte utlänningarnas särskilda intresse, icke minst en ultramodern tvåvingad kvarn, som Wiel-Bang presenterade som en KZ-produkt. Ingen hade väl anat att KZ-kärrorna hade en så jordbrunden släkting. Stort intresse väckte också de drakar som ungdomarna sänt till väders över hela den danska landsbygden.

Weishaupt och Thienesen mötte i Odense,

modellerna stuvades in i OMF:s klubblokal och gästerna inkvarterades privat hos klubbens medlemmar. Den svenska gästfriheten blev en svår påfrestning även för svenska magar och Rune Johansson var långtifrån kry, när han på stapplande ben hämtade hem sina modeller under tävlingen.

Dansk modellkontroll

ägde rum på lördagsmorgonen och på eftermiddagen gick tävlingen på Beldringe flygplats, strax utanför Odense. Finnarna hade ett par kärror med för stora vingar och de fick före tävlingen sätta i gång med kapning av vingspetsarna.

Själva tävlingen

började bra, åtminstone för svenskarna. Vädret var fint och termiken lyfte iväg Gunnar Perssons modell, som fick 6 minuter i protokollet. Det blev officiellt dagens bästa flygning. Visserligen kunde vi se Karl-Erik Carlssons modell hela tio minuter. Han var utan tvivel värst. Men eftersom tidtagarna noterade tiden 222,9 var det ingenting att göra åt den saken. Man måste ju följa spelets regler.

Vädret slog om

till andra perioden och det blev dåligt med termikanslutningen. Svenskarna tog chansen att starta medan det ännu kunde finnas någon hiss att hänga på, men finnarna väntade och lyckades genom att starta intill betongbanan få så mycket uppvind att modellerna nådde fram till en liten kulle mitt på fältet, där kärrorna fick hangvind och fortsatte. Svenskarna bättrade sig under sista perioden, men det var inget att göra åt finnarna, som var otroligt jämna och säkrade segern. Den var emellertid så knapp, att svenskarna skulle ha vunnit om tidtagarna kunnat följa Karl-Erik Carlssons modell i första perioden. Danskarna lyckades mindre bra och norrmännen kunde inte klara sig undan jumboplatsen. Man kunde emellertid inte undgå att lägga märke till hur vackra och välbyggda de norska modellerna verkligen var. Får bara norrmännen tillfälle att träna i större utsträckning kommer de säkert att bli farliga konkurrenter i framtiden.

Finnarna hade verkligen tränat

för landskampen. Laget togs ut redan på våren och deltagarna har legat på Jämijärvi långa tider och uteslutande koncentrerat sig på de nordiska A 2-orna. Toropainen, den nya finska stjärnan, visade sig vara ett verkligt fynd, som säkert låter tala om sig även i fortsättningen. Han blev dagens individuelle segrare med svensken Gunnar Persson på andra plats.

På söndagen

demonstrerade överlärare Thienesen stadens sevärdheter. Tävlingsdeltagarna bjöds på flygtur i DC 3:an Erik Viking (OY-DDE) och senare på kvällen samlades man till middag på restaurant Skovem, där prisutdelningen ägde rum. Det var borgmästare Werner själv som överräckte priserna, och enligt vad vi senare fick höra hade Odense stad på ett mycket aktivt sätt, bland annat ekonomiskt, bidragit till att göra tävlingen till en succé. Borgmästaren blev också hjärtligt hyllad för den framsynthet han visat genom att låta sin stad stödja modellflygsporten. Föreningen Norden, som representerades av disponent Sejr, hade smyckat lokalen med sina nordiska fanor. Han bad de utländska gästerna att ta fanornas budskap »FRED—FRIHED—FRAENDSKAB» med som en hälsning från Danmark till hemlandet.

Tidigt på måndagsmorgonen

gick bussen till Köpenhamn och Köpenhamns Sportflyveklubb satte punkt för festligheterna genom att bjuda på middag på Tivoli. Så lämnade vi Danmark efter det korta besöket, som våra danska värdar på ett mästerligt sätt förstått att göra minnesrikt.

Deltagare:

Danmark (lagledare: P. Weishaupt):
M. Erdrup
K. Flensted-Jensen
A. Høst-Aaris
J. Lauridsen

Finland (lagledare: L. Kalervo):
R. Kauhanen
L. Santala
E. Toropainen
R. Wallenius

Norge (lagledare: T. Mölbach):
R. Blaker
B. Gulbrandsen
O. Gulbrandsen
R. Lönvang
(I tävlingen ersatte T. Mölbach B. Gulbrandsen)

Sverige (lagledare: G. H. Dérantz):
K.-E. Carlsson
R. Johansson
G. Kalén
G. Persson

Svenska laget.

Finska laget.

Tävlingsresultat:

Land o. deltagare	1	2	3	S:a
Danmark				
Erdrup	87,1	148,5	205,7	441,3
Flensted-Jensen	76,1	178,8	170,0	424,9
Høst-Aaris	91,5	155,5	98,4	345,4
Lauridsen	101,3	171,3	212,4	486,8
Finland				
Kauhanen	197,5	156,8	202,2	556,5
Santala	212,7	137,2	208,3	558,2
Toropainen	251,0	271,3	194,4	716,7
Wallenius	147,1	157,7	170,7	475,5
Norge				
Blaker	102,9	117,6	137,3	357,8
Gulbrandsen	114,5	67,1	152,3	333,9
Lönvang	52,0	104,2	188,8	345,0
Mölbach	77,1	231,0	208,0	516,1
Sverige				
Carlsson	222,9	116,5	220,2	559,6
Johansson	277,3	125,1	111,3	513,7
Kalén	183,8	126,9	186,5	497,2
Persson	360,0	133,7	164,3	658,0

Lagtävlingen:

1. Finland	1831,4
2. Sverige	1731,3
3. Danmark	1353,0
4. Norge	1218,9

Individuella tävlingen:

1. Toropainen (F)	716,7	
2. Persson (S)	658,0	
3. Carlsson (S)	559,6	
4. Santala (F)	558,2	
5. Kauhanen (F)	556,5	
6. Mölbach (N)	516,1	
7. Johansson (S)	513,7	
8. Kalén (S)	497,2	(utslagen)
9. Lauridsen (D)	486,8	
10. Wallenius (F)	475,5	(utslagen)
11. Erdrup (D)	441,3	
12. Flensted-Jensen (D)	424,9	
13. Blaker (N)	357,8	
14. Høst-Aaris (D)	345,4	(utslagen)
15. Lönvang (N)	345,0	
16. Gulbrandsen (N)	333,9	(utslagen)

FRÖSÖMÄSTERSKAPEN

(Forts. från sid. 1.)

digare sett maken till. Hans modeller flög lugnt och säkert hela tävlingen igenom och det föreföll som om inte den värsta virvelstorm skulle kunna rubba hans modellers cirklar. Vi kommer att minnas 1947 års SM som »Termik-Johans»!

Bra flög också Sven-Olof Sundberg från Storviks Hammarby. Han svarade för två utomordentliga goda flygningar med sin F-modell och hade väl fått sitt mästerskapstecken om han inte flugit bort i andra starten.

För övrigt var det beklämmande. Gamla säkra specialister förmådde med nöd och näppe komma över minuten i flygtid. Vi svenskar som nu i flera år skrutit över vår suveräna startteknik fick oss nu en läxa, för hälften av alla starter gick alldeles åt skogen och det var tragiskt att se grabbarna plocka ihop resterna av sönderblåsta modeller.

Annars föreföll F-modellerna tåla den hårda vinden bäst och var väl mästerskapens enda verkliga behållning. F-klassen har tidigare fått spela en andrahandsroll vid våra tävlingar men svarade nu för mästerskapens bästa resultat.

Löwen.

LAGTÄVLINGEN

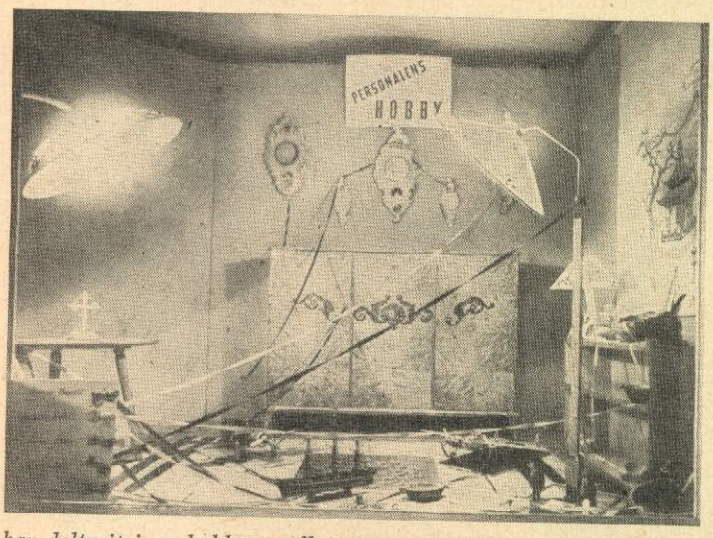
Plac.	Lag	Ort	Sammanlagt
1	Vingarna I	Stockholm	562
2	Västerås Flk 1	Kolbäck	535
3	Mfk Cumulus	Stockholm	483
4	Umeå Flk	Umeå	196
5	Säters Mfk	Säter	195
6	Mfk Vingarna	Stockholm	145

VINGARNAS JUBILEUMSPOKAL

Vinnare: Mfk Termik, Norrköping 787

Plac.	Namn	Klubb	Ort	1:a p	2:a p	3:e p	Sammanlagt
S							
1	Johansson, Rune	Mfk Termik	Norrköping	337	122	320	779
2	Odenman, Ragnar	Mfk Cumulus	Stockholm	25	63	270	358
3	Nilsson, Gösta	Österåsens Mfk	Österåsen	44	114	195	353
4	Hammarlund, Tore	Vännäs Mfk	Vännäs	90	204	13	307
5	Svensson, Curt	Östersunds Flk	Östersund	67	77	104	248
6	Lewin, Stig	Östersunds Flk	Östersund	83	82	66	231
7	Löwen-Aberg, Robert	Mfk Vingarna	Stockholm	131	65	20	216
8	Sundberg, Rolf	Hammarby Mfk	Storv.-Hammarby	206	0	0	206
9	Wåghäll, Holger	Hedemora Flk	Hedemora	56	54	87	197
10	Sandberg, Sture	Umeå Flk	Umeå	55	141	0	196
11	Hägglund, Kalle	Österåsens Mfk	Österåsen	85	74	27	186
12	Andersson, Rune	Mfk Vingarna	Stockholm	46	38	86	170
13	Lewin, Nils	Hedemora Flk	Hedemora	39	89	40	168
14	Karlsson, Tore	Lidköpings Flk	Lidköping	53	53	56	162
15	Eriksson, Erik	Österåsens Mfk	Österåsen	63	77	20	160
16	Karlsson, Stellan	Lidköpings Flk	Lidköping	52	57	48	157
17	Larsson, Åke	Umeå Flk	Umeå	25	81	46	152
18	Lycksell, Harry	Mfk Vingarna	Stockholm	55	16	74	145
19	Carlsson, Karl-Erik	Mfk Cumulus	Stockholm	142	0	0	142
20	Andersson, Allan	Lidköpings Flk	Lidköping	58	66	10	134
21	Carle, Gunnar	Hedemora Flk	Hedemora	16	40	51	107
22	Johansson, Stig	Lidköpings Flk	Lidköping	81	0	24	105
23	Vikström, Sven-Erik	Vännäs Mfk	Vännäs	56	22	20	98
24	Boberg, Bo	Västerås Flk	Kolbäck	20	40	33	93
25	Karlsson, Alf	Säters Mfk	Säter	13	10	0	23
26	Mårdberg, Bo	Östersunds Flk	Östersund	19	0	0	19
27	Andersson, Rune	Mfk Cumulus	Stockholm	0	0	17	17
28	Calderon, Torsten	Mfk Termik	Norrköping	6	0	0	6
G							
1	Deurell, Anders	Mfk Vingarna	Stockholm	55	82	65	202
2	Landegren, Karl-Erik	Västerås Flk	Kolbäck	141	6	53	200
3	Johansson, Rune	Mfk Termik	Norrköping	80	63	43	186
4	Sundberg, Sven-Olof	Hammarby Mfk	Storv.-Hammarby	93	23	23	139
5	Wannberg, Helge	Domsjö Mfk	Domsjöverken	10	42	47	99
6	Holm, Rolf	Mfk Cumulus	Stockholm	56	6	0	62
F							
1	Johansson, Rune	Mfk Termik	Norrköping	190	165	171	526
2	Holm, Rolf	Mfk Cumulus	Stockholm	92	204	120	416
3	Sundberg, Sven-Olof	Hammarby Mfk	Storv.-Hammarby	163	226	0	389
4	Boberg, Sigurd	Västerås Flk	Kolbäck	97	119	119	335
5	Odenman, Ragnar	Mfk Cumulus	Stockholm	100	144	35	279
6	Boberg, Bo	Västerås Flk	Kolbäck	68	90	90	248
7	Leander, Ingvar	Hammarby Mfk	Storv.-Hammarby	213	0	0	213
8	Andersson, Rune	Mfk Vingarna	Stockholm	159	42	0	201
9	Forslin, Alvar	Bollnäs Mfk	Bollnäs	61	40	94	195
10	Löwen-Aberg, Robert	Mfk Vingarna	Stockholm	70	81	39	190
11	Nygren, Hans	Säters Mfk	Säter	67	105	0	172
12	Wannberg, Helge	Domsjö Mfk	Domsjöverken	15	18	53	86
13	Björklin, Edvin	Bollnäs Mfk	Bollnäs	29	15	0	44
14	Larsson, Åke	Umeå Flk	Umeå	15	0	0	15
15	Olsson, Rune	Bollnäs Mfk	Bollnäs	9	5	0	14

Skellefteå Modellflygklubb



har deltagit i en hobbyutställning, arrangerad av den firma där klubbledaren Bertil Carlsson är anställd. Både båten och flygplanen, som syns på bilden, har tillverkats av klubbledaren som i hela fjorton år haft modellbygge som käraste fritidssysselsättning.

Läs på sidan 2, varför just Du skall sända in kupongen.

Utlåtande angående planerade länssammanslutningar.
(Insändes till KSAK före den 1 november 1947.)

från klubb nummer

Nedanstående frågor besvaras på angivet sätt av klubbledaren:

1. Anser Din klubb länssammanslutning önskvärd inom Ditt eget län? (Ja eller nej.) .....
2. Om Du svarat **ja** på fråga 1, anser Din klubb att denna sammanslutning kan omfatta ett annat län än Ditt eget? (Ja eller nej.) .....
3. Om Du svarat **ja** på fråga 2, vilket eller vilka län anser Din klubb bör ingå utom Ditt eget? (Ange registreringsbokstaven.) .....
4. Vilken klubb anser Din klubb vara lämplig att handha de gemensamma angelägenheterna? (Ange klubbens namn och registreringsnummer enligt klubbregistret i »Modellflygaren».) .....
5. Är det någon särskild medlem i denna klubb, som Din klubb särskilt vill rekommendera som distriktsledare?

Observera: Du kan mycket väl rekommendera Din egen klubb! Ditt svar kommer att behandlas konfidentiellt. Sammanställningen, som publiceras i Modellflygarens nästa nummer blir rent statistisk och kommer inte att innehålla någon redogörelse för, hur de enskilda klubbarna röstat.

..... den ..../.... 1947

.....

(Klubbledarens underskrift.)

KLUBBREGISTRET

STOCKHOLMS STAD (ändring):

A 110 Åkeslunds Ungdomsklubb, c/o Ola Sellin, Tunnlandsvägen 45, Åkeslund.

ÖSTERGÖTLANDS LÄN (ändring):

E 46 Linköpingseskadern, c/o S. Lindström, Gustav Adolfsgatan 15, Linköping.

ÖSTERGÖTLANDS LÄN (tillägg):

E 293 Modellflygklubben Svalan, c/o Bo Philipson, Skolan, Norsholm.

KRONOBERGS LÄN (tillägg):

G 394 Modellflygklubben Läderlappen, c/o Per Åhlin, Åby, Tjureda.

KALMAR LÄN (ändring):

H 284 Kalmar Flygklubb, Modellflygsektionen, c/o Alf Törnblad, Sandåsgatan 13, Kalmar.

H 341 Modellflygklubben Örnungarna, Box 41, Virserum.

KALMAR LÄN (tillägg):

H 270 Mönsterås Flygklubb, Villa Visborg, Mönsterås.

BLEKINGE LÄN (ändring):

K 418 Blekinge Flygklubb, Modellflygsektionen, c/o Fotograf Oscar Ekholm, Kalleberga 5, Kallinge.

KRISTIANSTADS LÄN (tillägg):

L 232 Modellflygklubben Örnen, Furutorp, Västra Torup.

GÖTEBORGS- OCH BOHUS LÄN (tillägg):

O 4 Halle-Hunnebergs Flygklubb, Modellflygsektionen, c/o Holger Eriksson, Strömbergsgatan 10, Uddevalla.

ÄLVSBORGS LÄN (ändring):

P 72 IOGT:s Modellflyggklubb, c/o Henry Karlsson, Bergerud 320, Åmål.

ÄLVSBORGS LÄN (tillägg):

P 226 Prässebo Modellflygklubb, c/o Rune Johansson, Stockhult, Prässebo.

P 15 Nääs Modellflygklubb, Nääs Slöjdseminarium, Floda.

SKARABORGS LÄN (utgår):

R 329 Modellflygklubben Jungs Vingar, Bystorp, Jungskola.

Bra idé från Borås

Som bekant har efter kriget ett intimt samarbete upprättats mellan olika nordiska städer. För Borås vidkommande heter fadderstäderna Vejle (Danmark), Molde (Norge) och S:t Michel (Finland). Nu har Borås Modellflygklubb tagit initiativet till ett tävlingsutbyte mellan modellglygklubbarna i de fyra städerna.

Om flera städer i Sverige är intresserade av idén går det bra att skriva till KSAK:s modellflygavdelning, som förmedlar kontakten genom de officiella aeroklubbarna i de nordiska grannländerna, som har möjligheter att ge oss de önskade adresserna för vidare kontakt.

VÄRMLANDS LÄN (ändring):

S 26 Värmlands Flygklubb, Modellflygavdeln. i Arvika, Storgatan 26, Arvika.

S 252 Modellflygklubben Måsen, c/o H. Forss, Box 488, Sunne.

ÖREBRO LÄN (tillägg):

T 182 Almby Unga Örnars Modellflygklubb, Gasverksvägen 34, Örebro.

VÄSTMANLANDS LÄN (tillägg):

U 386 Modellflygklubben Vråken, Åby, Östervåla.

U 318 Arboga Flygklubb, Modellflygsektionen, Arboga.

KOPPARBERGS LÄN (ändring):

W 141 Modellflygklubben Stålfåglarna, c/o Karl-Gustav Matsson, Nyhyttan, Vikmanshyttan.

KOPPARBERGS LÄN (tillägg):

W 178 Modellflygklubben Svalan, Väsa, Box 701, Älvdalen.

GÄVLEBORGS LÄN (ändring):

X 196 Ljusne Modellflygklubb, Box 740, Ljusne.

GÄVLEBORGS LÄN (tillägg):

X 67 Bollnäs Modellflygklubb, Box 1199 A, Bollnäs.

X 358 Ängebo Modellflygklubb, Ängebo skola, Ängebo.

VÄSTERBOTTENS LÄN (ändring):

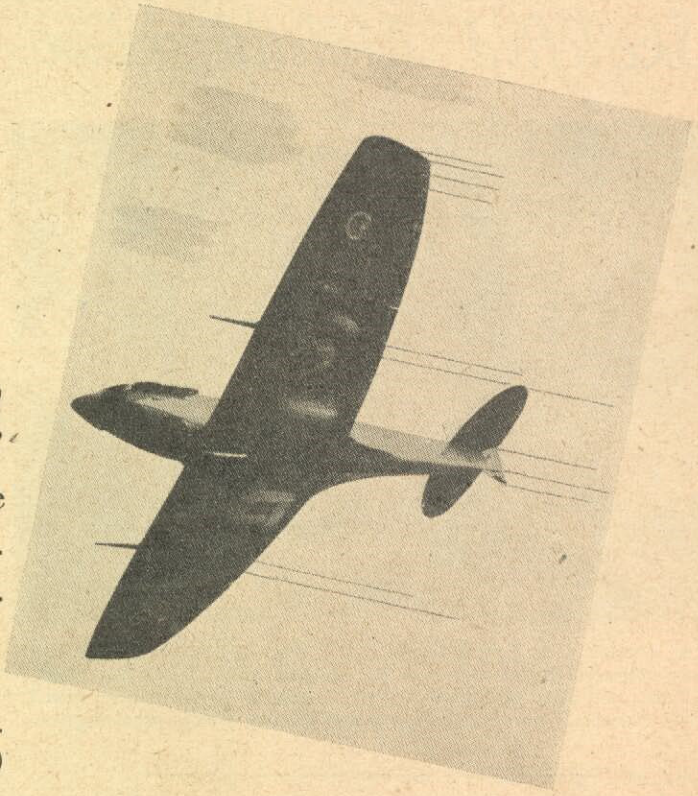
AC 177 Skellefteå Modellflygklubb Örnen, c/o Bertil Carlsson, Sörböle, Box 731, Skellefteå.

Flyg

är tidningen för dej!

I *FLYG* får Du Ditt lystmäte på spännande flygäventyr, tekniska nyheter, vackra bilder.

FLYG:s medarbetare är alltid på platsen där det skrivs flyghistoria.



OBS! *Registrerade modellflygare får helårsprenumeration för kr. 7:50 (halvår 4:—) om prenumerationen sker genom klubben.*

LÄS FLYG ★ LÄS FLYG ★ LÄS FLYG ★ LÄS FLYG ★ LÄS FLYG

ÅHLÉN & ÅKERLUNDS BOKTRYCKERI, STOCKHOLM 1947