



MODELLFLYGAREN

ORGAN FÖR KSAK:s REGISTRERADE MODELLFLYGARE UTGIVET AV FLYG

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

ARGÅNG 3 NUMMER 11—12
NOV—DEC. 1946

Enighet gav styrka

Få ungdomsrörelser har kunnat uppvisa en så rekordsnabb utveckling som den, det svenska modellflyget genomgått under de senaste åren. Det är nog svårt att helt undvika de friktioner som lätt uppstår i samband med en tiobubbling av medlemssiffrorna. Att möta de ökade krav en sådan kvantitetsökning oundgängligen för med sig är ofta inte enbart en anpassningsfråga. Det ställer också ekonomiska krav som, särskilt när det, som här är fallet, gäller en ideell organisation, kan bli ganska betungande.

Även i andra avseenden uppträder lätt friktionsmoment i samband med en medlemsökning av den storleksordning det här är fråga om. Klubbarna själva har känt sig villrådiga inför de många nya klubbarna, av vilka många lyckats driva fram verkligt goda modellflygare, som tid efter annan dyker upp vid tävlingarna och plockar poäng i protokollen.

Bara för några år sedan var det sällsynt att finna några helt okända förmågor vid de verkliga stortävlingarna. Det fanns i hela landet något trettiotal klubbar. Alla kände alla och nykomlingarna — ja, alltid fanns där någon som visste vad de hette och vad de hade presterat om kvalifikation för sitt deltagande.

Nu är det annorlunda. Det såg man bland annat på klubbledarkonferensen.

Lördagen den 23 december var KSAK:s klubbhus fyllt från golv till tak med privatflygare. Sekretariatet i bottenvåningen var utrymt. Där hölls årsmöte under H. K. H. Prins Gustaf Adolfs ledning. Tre trappor upp hade modellflygarna sin efterlängtnade klubbledarkonferens. I våningen under hölls styrelsesammanträde och i en annan lokal satt KSAK:s motorflygkommitté och kläckte idéer för den kommande sommarsäsongen.

Modellflygarna fick inte mycket tillfälle till kontakt med segel- och motorflygarna. Den fjorton timmar långa konferensen tog helt intresset i anspråk. Så var det också en mängd nyheter som diskuterades, värdefulla både för de talrika modellflygklubbarna och för deras centralorganisation, KSAK.

Läs närmare om klubbledarkonferensen på nästa sida.

Hur många var det inte som med förvåning såg sig omkring bland de församlade klubbledarna. Edvin Landegren från

Västerås, Terje Larsson från Malmö, Gunnar Kalén från Norrköping, stockholmaren Hans Schmitterlöw och några till kände man ju igen, men sedan var det idel nya ansikten.

Det dröjde också en stund innan man lyckades uppnå den rätta kontakten. Men så snart diskussionen kommit i gång och »nykomlingarna» dokumenterat sig som uppriktiga idealister med praktisk syn på modellflygets arbetsproblem var isen bruten. En så homogent sammansatt modellflygrepresentation som denna har man sällan funnit samlad. Resultatet blev också det bästa tänkbara, en enig konferens som skänkte modellflygsporten goda uppslag i rikt mått och som skapade en fast sammanhållning mellan de representerade klubbarna, en fast grund att bygga på, när vi går vidare att möta ett arbetsår som vi alla hoppas skall bli det effektivaste i det svenska modellflygets historia.

Man har ofta framhållit stortävlingarnas värde för skapande av samförstånd och sammanhållning inom modellflygsporten. Man har kanske anledning att vänta ännu större utbyte av en konferens, särskilt om den organiseras som

(Forts. på sid. 3.)

BILLIGHETSPRENUMERATION!

Registrerade modellflygare får helårsprenumerera för kr. 6:— om prenumerationen sker genom klubben.

Utkommer den 1:a varje månad

Prenumerera på

Populär-
TEKNIK

Plock ur protokollet

Klubbledarkonferensen blev en stor framgång både för klubbarna och KSAK

Röstberättigade klubbledare från 31 registrerade modellflygklubbar deltog i konferensen den 23–24 december jämte ett tiotal särskilt inbjudna gäster. Här nedan följer en förteckning över de ordinarie deltagarna:

Jan Loberg, Modellflygklubben Trim, Asarum,
Gunnar Selldén, Borås Flygklubb, Modellflygsektionen, Borås,
Jonas Naucér, Danderyds Flygscouter (KFUM), Danderyd,
Gösta Skoog, Skå Modellflygklubb, Drottningholm,
Georg Friberg, Falköpings Flygklubb, Modellflygsektionen, Falköping,
Georg Persson, KFUM:s Modellflygklubb Albatross, Gävle,
Einar Larsson, Härnösands Modellflygklubb, Härnösand,
Torsten Håkansson, Jönköpings Flygklubb, Modellflygsektionen, Jönköping,
Nils Lindqwister, Blekinge Flygklubb, Modellflygsektionen, Kallinge,
Oscar Lindén, Karlstads Modellflygklubb, Karlstad,
Ruie Manning, Katrineholms Scoutkår Flygscoutsektionen (SS), Katrineholm,
Lars Andersson, Limhamns Modellflygförening, Limhamn,
Stig Elgstrand, Modellflygklubben Hang, Linköping,
Gillis Jonsson, Ljusne Modellflygklubb, Ljusne,
Terje Larsson, Aeroklubben i Malmö Modellflygsektionen, Malmö,
Gunnar Kalén, Flygklubben Gamen, Norrköping,
Ernst Sjöström, Flygklubben i Nyköping Modellflygsektionen, Nyköping,
Arne Widén, Modellflygklubben Solna-Eskadern, Solna,
Olof Larsson, Solna Läroverks Eskader, Solna,
Ivar Lindblom, Modellflygklubben Termik, Spånga,
Hans Schmiterlöw, Vingarna, Stockholm,
Ivar Lindblom, Modellflygklubben Kondor, Sundbyberg,
Harry Forss, Modellflygklubben Måsen, Sunne,
Olof Larsson, S:t Martins Modellflygklubb, Tomtebodan,
Ingemar Andersson, Modellflygklubben Termik, Tullinge,
Carl-Ewert Svensson, Jönköpings Flygklubb Modellflygsektionen Vaggerydsavdelningen, Vaggeryd,
Edvin Landegren, Västerås Flygklubb Modellflygsektionen, Västerås,
Sune Jansson, IOGT:s Modellflygklubb i Amål, Amål,
Bengt Ekstam, Älvsjö Modellflygklubb, Älvsjö,
Börje Kjellström, Modellflygklubben Hobby, Örebro,
Roland Reineck, Östersunds Flygklubb Modellflygsektionen, Östersund.



Sammanlagt varade konferensen fjorton effektiva arbetstimmar. Intresset hann aldrig att slappna hos delegaterna, som troget satt kvar till sista stund och följde de givande förhandlingarna. (Stora bilden!)

Vid ordförandebordet fick man inte låta ett ord av det som yttrades gå förlorat. Ordföranden, »Pappa» Stark, ser onekligen ganska trött ut på bilden, men han »stod rycken» och satte in hela sin kraft intill det allra sista klubbslaget.

Dérantz hade de flesta replikerna. Han utsattes för hundratals frågor och blev aldrig svaret skyldig. Han har det värsta arbetet kvar, protokollet. Stenograferna W. Lindahl och E. Nyberg förevigade »Maraton-snacket» i sammanlagt tre fullskrivna stenogramblock.

Förberedelserna hade gått bra. Programmet gick precis efter klockslagen. Inga inskränkningar behövde göras och man fick ändå med allt som fanns att säga.

Programmets huvudpunkter hade getts en sådan formulering, att alla tänkbara modellflygfrågor skulle kunna tas upp till behandling. »Övriga frågor» blev därför den kortaste diskussionspunkten — för en gångs skull!

Före konferensens öppnande talade redaktör Yngve Norrvi över ämnet »Modellflygets mål». Det blev en vidräkning med splittrade intressen inom modellflygorganisationen, och en uppgörelse som direkt medförde att konferensen kom att föras i en anda av bästa samförstånd — med modellflygets bästa som enda mål.

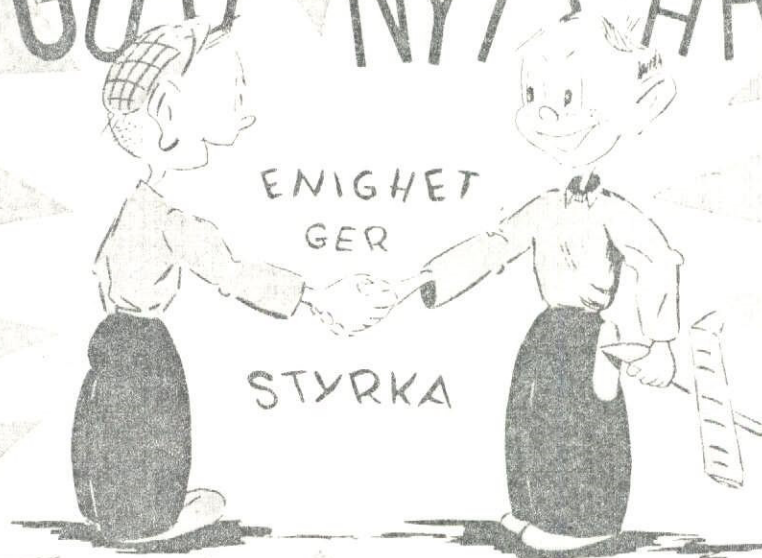
Modellflyget inom KSAK har kunnat ges en alldeles speciell organisation vid sidan om segel- och motorflyget. Dérantz' inledande orientering över KSAK, dess verksamhet och uppbyggnad väckte stort intresse.

Genom omröstning bland de röstberättigade klubbledarna förrättade konferensen val av kandidater till KSAK:s nya modellflygkommitté. KSAK:s styrelse utsåg vid sitt sammanträde på lördagen »Pappa» Stark till modellflygkommitténs ordförande. Klubbarnas kandidater kommer att föreläggas Verkställande Utskottet vid dess decembersammanträde. Här följer de av konferensen nominerade kandidaterna: Edvin Landegren, Västerås; Terje Larsson, Malmö; Oscar Lindén, Karlstad; Nils Lindqwister, Kallinge; Jonas Naucér, Danderyd; G. G. Nilsson och Börje Stark, Stockholm.

Ett allmänt önskemål var det att bättre kontakt skulle upprättas mellan de registrerade klubbarna. Man hade inte riktigt kunnat hinna med utvecklingen i det

(Forts. på sid. 6.)

GOTT NYTT ÅR!



Enighet...

(Forts. fr. sid. 1.)

en ungdomsledarkurs, där alla de nyvunna erfarenheter som gjorts inom modellflyget kan föras fram direkt till de församlade ungdomsledarna och där de aktuella frågorna kan tas upp till behandling i en fri diskussion, där alla skilda åsikter samtidigt kan diskuteras och vägas mot varandra.

Det har väckts en tanke att man skulle kombinera nästa års ungdomsledarkurskonferens med en tävling, att man skulle organisera ett modellflygläger för att på letta sätt få ut det mesta möjliga av det arbete och de kostnader som är ofrånkomliga. Kanske skulle man på det sättet få klubbarna att delta i större utsträckning än vad som kan påräknas under en solerad konferens. — Kanske skulle förlägningsproblemen och de ekonomiska frågorna vid närmare eftertanke visa sig lösliga. — Hur som helst kommer saken att grundligt övervägas. Kan man ordna ett läger 1947, så skall det också göras.

Den nya modellflygkommittén får mycket att göra! Den kommittén kan emellertid starta sitt arbete i den fasta övertygelsen att äga klubbarnas fulla förroende, helt och utan undantag. Det är klubbarna själva som valt sina förtroen-

Den nya modellflygkommittén.

kommer för reglernas skull att om möjligt ha sitt första sammanträde redan före jul. I så fall blir det den 21–22 december.

Äntligen nytt F-rekord!

KSAK:s verkställande utskott har nu godkänt västeråsaren Sigurd Bobergs tidsrekord i grupp F. Den 29 september flög Boberg med sin F-modell 10 min. 56,4 sek. (Motortid: 22 sek.)

Det gamla rekordet, 4.283, som innehades av Arne Widén har stått sig länge — sedan den 30 mars 1945.

Roslagsalliansen

kallas en sammanslutning av Roslagens fem modellflygklubbar i Roslagsbro, Norrtälje, Östhammar, Öregrund och Gimö. Alliansen har med stöd av sin gynnare Norrtälje Tidning gjort upp en tryckt rekordtabell, som anger de bästa uppnådda tiderna inom resp. klubbar. Uppställningen innehåller också administrativa uppgifter om klubbarna samt märkestagningsstatistik. En god idé, som visar att rospiggarna har andra intressen än 'avet och habborrarna.

demän. Förslaget kommer i december upp till KSAK:s Verkställande Utskott, som tillsätter kommittén i den anda klubbarna önskat.

TERJE och LIMSTRUTEN

Terje Larsson från »Den erövrade provinsen» roade deltagarna i klubbledarkonferensen med att demonstrera den idealiska limtuben. Där finns en konditor i släkten Larsson och det var från denne Terje hämtat sitt goda uppslag. En kvadratisk bit smörpapper med ca 15 cm sida delas mitt itu längs diagonalen. Det trekantiga papperet lindas till en strut, som dras åt väl i spetsen, fylls med lim och viks ihop upptill, så att limmet inte skall torka. Terjes demonstration övertygade oss alla om, att struten är praktisk. Försök själv! Klarar du inte upp det finns det väl någon konditor i närheten, som du kan fråga.

NYTT TÄVLINGSGUMMIBAND

Prima tävlingsgummiband med enastående elasticitet nu inkommet

Nedanstående dim. lagerföres:

3,2 × 0,85 mm.	3,2 × 1,00 mm.
4,7 × 0,85 ..	6,4 × 0,85 ..

Begär extra prislista, erh. gratis

Vår stora katalog sändes mot 30 öre i frim.

SVEN E. TRUEDSSON
MODELLFLYGINDUSTRI MALMÖ 9

Nya böcker:

Hans Schmiterlöv och Robert Löwen-Aberg:

Svenskt regelförslag till FAI

FAI:s kroppsregel ej lämplig

BÄTTRE OCH BÄTTRE...

blir Hobby-Boken med åren — åtminstone för modellflygarna. De avsnitt som behandlar båtar, tåg och bilar har krympt ihop till ett minimum.

Arets Hobby-Bok bär tydliga spår av frenden. Där finns ritningar att studera inte bara från de nordiska länderna utan även från Schweiz och Ryssland, för att nämna några exempel. I koncentrerade artiklar berättas om modellflyget i dessa länder och den som studerar boken med omsorg kan säkert få impulser till nykonstruktioner.

Speciella konstruktionsfrågor har fått sina egna kapitel. En dansk lektion i hangflygning är värdefull för oss svenskar och artiklarna om gummitormodellernas stabilitet och propellerkonstruktion har kommit i rätta ögonblicket. Detsamma kan nog sägas om Hoffströms artikel om skalamodeller. Det är en typ som har alla utsikter att bli populär, sedan de utländska impulserna lättare kan göra sig påminta.

Arets Hobby-Bok är som sagt värd beröm, men där finns också anmärkningar att göra. Sålunda har Nordiska Modellflygregler införts som »Nya modellflygreglerna». Hade redaktionen angivit »Förslag till...» skulle boken i dag varit en ovederhäftighet fattigare. I artikeln om engelskt modellflyg anges, att »huvudorganisationen för det engelska modellflyget är Association of British Aeromodellers, vanligtvis förkortat till A. B. A.» — Detta är missvisande. Huvudorganisationen är fortfarande S. M. A. E., medan A. B. A. är huvudorganisation för oppositionen.

Hobby-Bokens nackdelar uppvägs emellertid gott och väl av fördelarna. Den kan väl rekommenderas till närmare studium.

HOBBY-BOKEN 1946. Lindqvists Förlag. Pris häftad Kr. 4:50.

★

POPULÄR METEOROLOGI...

Konsten att spå väder är aktuell för varje modellflygare. Vi har hittat en liten populär handledning i ämnet, som visserligen närmast är avsedd för sjöfolk men som har mycket att ge andra människor också. Boken kan rekommenderas som en inledning till ett närmare studium av meteorologi. Det är ju ett ämne, i vilket modellflygaren förr eller senare måste förkovra sig. Boken heter just »Konsten att spå väder». Förste statsmeteorologen C. J. Östman har genom sitt förord borgat för dess vederhäftighet.

KONSTEN ATT SPA VÄDER, O. W. Schaefer, Natur och Kultur. Pris häftad Kr. 4:50.

★

ETT STORT FRAGETECKEN...

En samling artiklar, som möjligen skulle höra hemma i ett populärtekniskt magasin har sammanförts i något som kallas »Pojkarnas Teknikbok», ett underligt hopkok av halvfärdiga avhandlingar, rester — som inte fått plats någon annanstans. Som lätt läsning i ett tekniskt magasin skulle möjligen artiklarna kunnat accepteras, men att kalla hela samlingen för »bok» är alltför pretentiöst.

POJKARNAS TEKNIKBOOK, Lindqvists Förlag. Pris Kr. 1:50.

★

TVÅ STRALANDE FLYGBÖCKER...

den ena om motorflyg, den andra om segelflyg har vi slutligen nöjet att anmäla. Det är Jöran Forsslunds »Far i luften!» och Yngve Norrvis »På tysta vingar». Båda böckerna kan hänföras till den allra bästa flyglitteraturen. De är skrivna med en sakkunskap och inlevelse som inte lämnar något övrigt att önska.

Jöran Forsslund, flygarvänner emellan kallad antingen »Jeff» eller »Farsan» har nyligen klarat sitt A:2-certifikat ute på (Forts. på sid. 7.)

När ing. Dérantz återvände från FAI-konferensen, kände han sig inte riktigt belåten och med honom de svenska modellflygarna. Särskilt det i princip antagna schweiziska förslaget till kroppsregel var svårt att acceptera.

Utvecklingen har gått därhän, att en minskning av kroppssektionen är nödvändig. Konferensen insåg också detta och var enig om, att en ny formel för bestämmandet av kroppstvärnsnittsarean. Så antogs principiellt den schweiziska formeln

$$Q = \frac{F}{k}$$

där koefficienten k:s värde tills vidare fick anstå. Schweizarna själva bestämde k = 100, vilket värde ger onödigt liten area. Holländaren van Hattum har behandlat frågan i tidskriften Avia, där han föreslår koefficienten till k = 25 för wakefieldmodeller. Detta värde skulle ge en kroppsarea på 72 cm². Detta skulle alltså inte betyda någon avsevärd minskning från den gamla regeln. För segelmodeller ansåg van Hattum k = 65 var lämpligt. För kroppar kortare än 110 cm. innebär detta värde en ökning av kroppsarean. k måste alltså vara större både för motor- och segelmodeller.

För att kunna diskutera det schweiziska förslaget och eventuellt få till stånd en bättre formel sammankallade ing. Dérantz kände modellflygare ur Vingarna. Modellflygare, som gjort sig kända på internationella tävlingar och med stor erfarenhet. Arne Blomgren, Anders Deurell, Sune och Börje Stark, »Pappa» Stark, Åke Roggentin, Åke Larsson, Hans Schmiterlöv och Robert Löwen-Aberg.

Man insåg genast, att van Hattums värden var för låga. För motormodeller, wakefield, torde koefficienten k = 35 vara lämpligare. För segelmodeller k = 100. Om nu den schweiziska formeln kunde betraktas som acceptabel. Den ansågs emellertid för mycket olämplig, emedan det självfallet är felaktigt att bestämma kroppsarean efter vingytan. Det finns inget logiskt sammanhang mellan dessa båda olika begrepp. Vi ser också i diagrammet här bredvid, att formeln är en rätlinig funktion parallell med den horisontella axeln. Alltså blir det lika stora värden på kroppsarean vid olika modellstorlekar. En kort kropp får samma area som en kanske dubbelt så lång kropp. Vilket alltså hindrar konstruktören från att göra korta kroppar och antagligen kommer att frambringa en standardlängd.

Det var på tal att införa kroppslängden L i den schweiziska formeln. Alltså

$$Q = \frac{F \times L}{k}$$

För att få ett fördelaktigt värde på Q blir koefficienten k = 3.000 för motormodeller och omkring 8.000 för segelmodeller. Att införa enheten L gör formeln

riktigare men inte acceptabel. Värdena på kroppsarean blir godtagbara men formeln är onödigt komplicerad. Dessutom måste koefficienten k räknas i cm, emedan Q annars erhålles i kubikcm. Formeln får anses väl omotiverat komplicerad. Det är lika så gott att helt utesluta F och ändra koefficienten k:s värde, varvid ungefär samma rätlinjiga funktion kan erhållas

Varvid man kom fram till, att den gamla formeln ansågs som mest lämplig,

$$Q = \frac{L^2}{k}$$

men att koefficienten k skulle ha ett annat värde. k = 100, som hittills använts är alltså för låg. Men k = 150 för motormodeller och 250 för segelmodeller anses tillfredsställa de nuvarande kraven på minskad kroppsarea. Formeln är enkel och bevisligen den riktigaste logiskt sett, emedan arean är en funktion av längden. Något annat funktionssamband är absolut oriktigt!

Låt oss se på diagrammen. Den horisontella axeln representerar kroppslängden och den vertikala kroppsarean. Diagram 1 för motormodeller: kurvorna för de tre föreslagna formelnerna är återgivna. Vi räknar med, att medellängden på en wakefieldmodell ligger mellan 90 och 100 cm med kroppsarean varierande mellan 81 och 100 cm² enligt den gamla regeln. För den schweiziska formeln blir arean som sagt konstant, alltså 51 cm². För $Q = \frac{F \times L}{k}$, där k har värdet 3.000 cm

erhålles en kroppsarea mellan 54 och 60 cm². Vi föreslår emellertid den gamla formeln $Q = \frac{L^2}{k}$, med k = 150, varvid

areorna varierar mellan 54 och 67 cm². Denna 35 %-iga minskning av kroppsarean från gamla formeln bör vara lagom.

Diagrammet för segelmodeller visar, att segelmodeller i nordiska A 2-klassen enligt $Q = \frac{F}{k}$ med k = 100 får en area på

35 cm². Enligt $Q = \frac{F \times L}{k}$ med k = 8.000

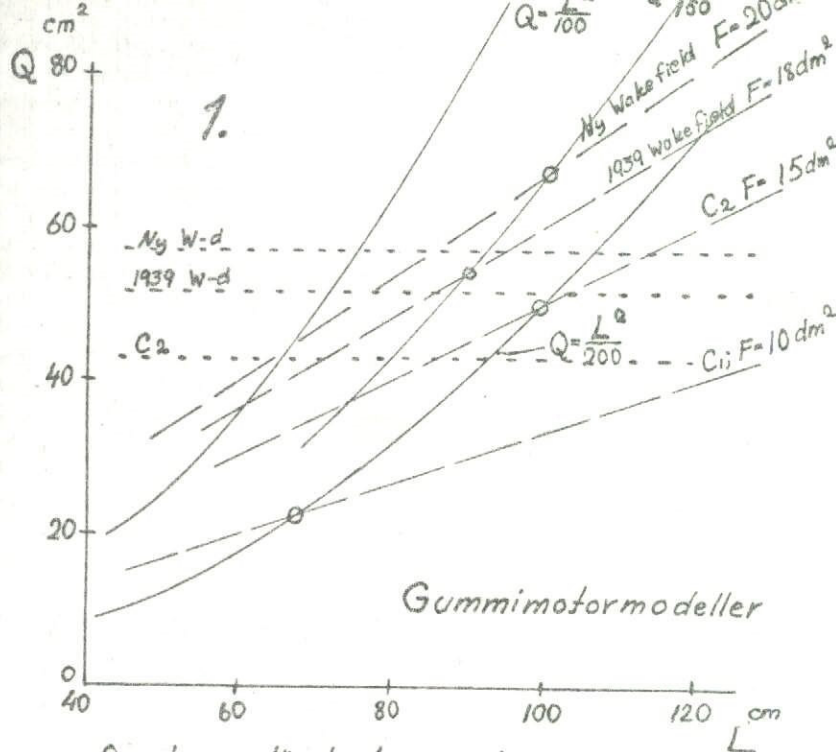
cm för en kroppslängd av 100 cm = 44 cm². Enligt den gamla regeln blir det 50 cm². Vid närmare granskning kan man alltså med fördel höja k:s värde i

$Q = \frac{F \times L}{k}$ till 10.000 cm och Q blir då

vid en kroppslängd av 100 cm = 35 cm². Det mest fördelaktiga värdet får vi emellertid ur formeln $Q = \frac{L^2}{250}$ Nämligen 40

cm². Enligt det nordiska regelförslaget för A 2, $Q = \frac{L^2}{k}$ blir Q väl litet.

I diagrammen är dessutom inlagt motsvarande värden för det nya svenska förslaget till internationell motorklass med



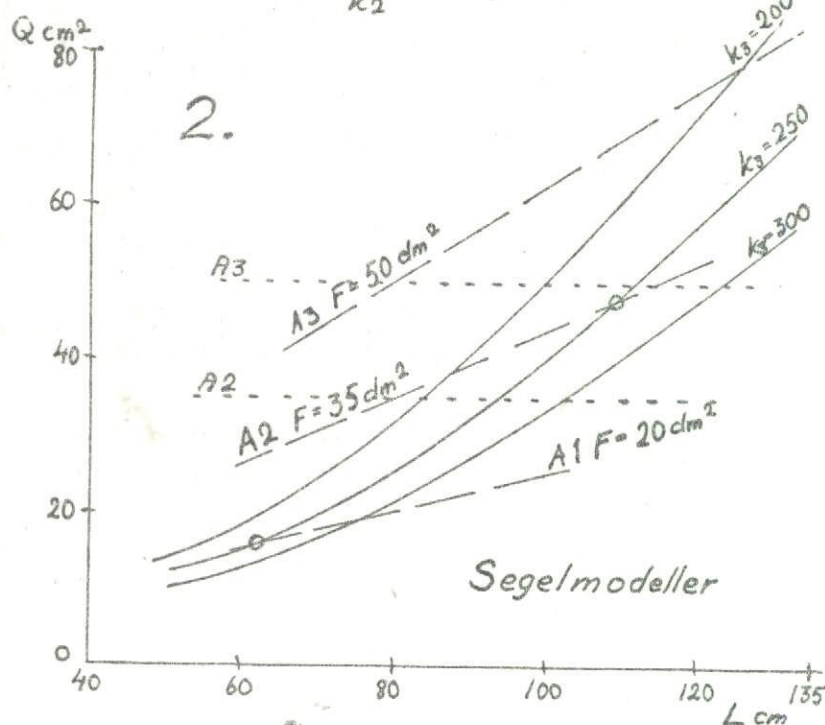
Q = yta av största kroppssektion

L = kroppens längd

F = bäryta = vingyta + stabyta (max)

————— = $Q = \frac{F \cdot L}{k_1}$ $k_1 = 3000 \text{ cm}$

----- = $Q = \frac{F}{k_2}$ $k_2 = 35$



————— = $Q = \frac{L^2}{k_3}$

----- = $Q = \frac{F \cdot L}{k_4}$ $k_4 = 8000 \text{ cm}$

----- = $Q = \frac{F}{k_5}$ $k_5 = 100$

$F = 20 \text{ dm}^2$ samt C 2 och C 1. Ävensom i diagram 2 A 3 och A 1. Alltså klasser i det nordiska regelförslaget.

På FAI-konferensen framgick, att vid bestämmandet av vingytan, skall de verkliga ytorna räknas, inte de projicerade. Den svenska oppositionen vill emellertid tvärtom. Om de projicerade ytorna räknas, kan det nämligen inte uppstå några komplikationer, som det lätt kan göra i det motsatta fallet. Gränsfall såsom tvära vingöron eller snett stående fenor är synnerligen diskutabla. Skall de räknas som bärytor eller icke? Projiceringen eliminerar denna osäkerhet. Visserligen kan det måhända vara en aning besvärligare att bestämma den projicerade ytan, men det ger onekligen ett rättvisare värde.

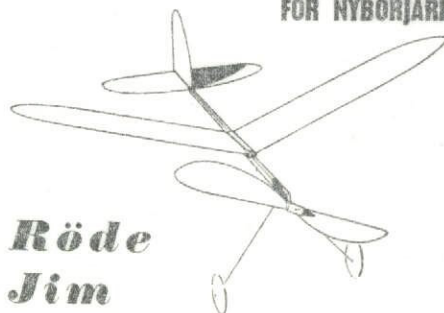
På tal om bärytor, är det ju föreslaget, att samtliga horisontella bärytor skall räknas som vingyta. Alltså att 33 %-regeln skall slopas. För att detta skall accepteras, bör självfallet F ökas. Vid inräknande av stabilisatorytan på en gammal wakefieldmodell, blir alltså totala bärytan $F 18 \text{ dm}^2$. En ökning till 20 dm^2 torde vara önskvärd med en marginal av 5 %. Likaså med andra klasser.

Trots den nya beräkningen av vingytan F torde den totala vikten av modellen inte ökas något nämnvärt. Därför föreslås en ny minimivikt av 250 g .

Det gamla förbudet mot utbyte av reservdelar vid Wakefieldtävlingar ansågs vara förkastligt. Utbyte bör tillåtas. Delarna kontrolleras och märks före tävlingen och bör ge tillåtelse till individuell kombination med förutseendet, att man håller sig inom klassificeringsreglerna. Bör gå att ordna!

DEN IDEALISKA GUMMIMOTORMODELLEN

FÖR NYBÖRJARE



Röde Jim

Spännvidd 45 cm.

Kr. 2:25

Stavmodell som bygges helt av balsa. Materialsatsen innehåller alla delar färdiga för montering. Ving och stjärtparti målade i vacker, röd färg. RÖDE JIM är modellen som vem som helst kan bygga. En händig nybörjare klarar den ledigt på ett par timmar.

Gummiband och byggbeskrivning medföljer materialsatsen, som kostar endast kr. 2:25 (oms.-skatt inräknad). Beställ Röde Jim i dag! Om Ni inte själv önskar bygga den — giv den i julkapp. RÖDE JIM blir en uppskattad julkapp för alla flygintresserade pojkar.

Vår stora katalog & modellflygmateriel jämte tillägg & nyheter bifogas gratis. Separat erhålles den mot insändande av 30 öre i frim.

Industrifirman STAG, Bollnäs.

Undertecknad beställer härmed att sändas mot postförsk., varvid endast porto tillk.:
.... st. Röde Jim à kr. 2:25.

.... st. stor(a) fl. Balsalim à 65 öre (25 gr.).

Namn

Adress MF 12

ayseendet. Oscar Lindén och Nils Lindqwister lämnade synnerligen uppskattade redogörelser över det samarbete deras klubbar organiserat i resp. län (Värmlands och Blekinge). Det ansågs allmänt att den ledande klubben i varje län borde ställa sig i spetsen för en tävlingsfrämjande central, som bl. a. skulle organisera länsmästerskapstävlingar och lokala förberedande tävlingar till dessa. Det ansågs däremot mindre lämpligt, att länscentralerna organiserades som mellanhänder mellan klubbarna och KSAK, då detta skulle medföra ekonomiska konsekvenser, som f. n. inte kunde överblickas. — Förslaget ansluter sig till det som publicerades i Modellflygarens januarinumner (sid. 4: »Tävlingstips»).

Det visade sig att en särskild typ av klubbar hunnit längst i sitt arbete. Det var de som inom sin ledning lyckats få in ideellt sinnade, inflytelserika medlemmar som för modellflygets bästa utnyttjade sina goda förbindelser med de lokala myndigheterna.

Den personliga kontakten mellan 1. instruktören och klubbarna har inte kunnat upprätthållas med det klubbantal som nu finns i landet. Genom den länsvis centraliserade tävlingsverksamheten skulle tillfällena yppa sig för 1. instruktören att på en gång träffa samman med samtliga klubbledare inom ett län. Man beslöt också att söka intressera lämpliga klubbar inom varje län för att kalla till tävling med klubbledarträff, dit 1. instruktören skulle inbjudas.

För att ytterligare stimulera tävlingsverksamheten mellan klubbar på olika orter skulle Modellflygaren kunna innehålla en avdelning för korta klubbnotiser av den typ som idrottsorganisationerna använder sig av i de stora dagstidningarna.

En nedgång i modellflygintresset kunde konstateras under det gångna året. Det visade sig, att man gjort liknande erfarenheter inom andra ideella organisationer, varför man torde kunna förutsätta att nedgången är en mera allmän efterkrigsföreteelse av övergående karaktär.

En kraftig varning riktades mot den tendens som kunnat spåras inom en del klubbar att göra bygget till självändamål. Åtgärder för att intensifiera flygandet bör snarast vidtagas.

Mycken tid ägnades åt diskussionen av de aktuella utbildningsfrågorna. Man efterlyste lämpliga handböcker och kurser,

som kunde hjälpa klubbledarna att aktivisera verksamheten. Man diskuterade olika förslag, såsom korrespondensundervisning, instruktionsfilm, skioptikonbilder och andra hjälpmedel, som skulle kunna anskaffas centralt och ställas till klubbarnas förfogande som lån.

De deltagande klubbledarna fick var sitt exemplar av den svenska upplagan av Knud Flensted-Jensens bok »Bygg själv — och lär andra». Denna bok rekommenderades som den hittills lämpligaste handledningen för elementär undervisning inom modellflygklubbarna.

Hela den omfattande utbildningsfrågan kommer enligt konferensens beslut att närmare utredas av modellflygkommitténs ledamöter.

En gammal fråga drogs upp igen — klubbarnas obenägenhet att vända sig till KSAK med sina förslag och önskemål. Detta förhållande ansågs åtminstone delvis bero på, att rörelsens omfattning inte längre gjorde det möjligt för 1. instruktören att personligen känna alla de tjänstgörande klubbledarna. Ett förslag som hälsades med bravorop var följande:

Den klubbledare, som har något på hjärtat skall adressera sin skrivelse »KSAK, Malmskillnadsgatan 27, Stockholm», så att brevet inte blir liggande oöppnat, om Dérantz är bortrest. Själva skrivelsen däremot kan adresseras till D. personligen. Varje klubbledare använder tilltalsordet »Du» och ingen behöver försöka ge innehållet någon officiell prägel. Varje klubbledare kan skriva enkelt och rakt på sak som han skulle skriva till en av sina egna modellflygkamrater. Huvudsaken är att Dérantz, som skall hålla trädarna i sin hand, verkligen får reda på vad som händer och sker ute i klubbarna och vilka förslag man har att göra.

Ämnet »Klubborganisation» inleddes av klubbledaren i Vingarna Hans Schmiterlöv, som berättade om Vingarnas organisation och de erfarenheter man hade gjort inom klubben. Schmiterlöv meddelade, att man hade beslutat att inte längre hyra den gemensamma bygglokalen.

Detta meddelande väckte livlig diskussion. Man kom fram till att Vingarnas förhållande var alldeles speciellt och att varje annan klubb måste inrikta sig på att hålla en egen bygglokal för sina medlemmar.

Under punkten »Modellflyget och allmänheten» diskuterades både den inre propagandan bland klubbens medlemmar och den utåtriktade, som vänder sig till allmänheten.

För väl tusende gången konstaterades att modellflyget tyvärr inte är en publik-sport, att en osakkunnig tävlingspublik får en mycket underlig uppfattning om sporten och att en icke sakkunnig saknar möjligheter att finna den spänning i en modellflygtävling, som de startande själva är uppfyllda av. Dérantz efterlyste som vanligt en större variation i modellflygbyggandet, så att man vid lämpliga tillfällen kunde presentera verkligt lockande publiknummer.

»Modellflygets dag» var ett projekt som lades fram under konferensen. Inom en snar framtid, när länens tävlingscentraler börjat fungera effektivt, borde frågan kunna tas upp på allvar.

För den inre propagandan är det av stor betydelse, att man kan ge medlemmarna något mer än bygge och flygning. Klubb-livet måste ägnas ett stort intresse och allt måste göras för att samla medlemmarna med jämna mellanrum till roande klubbafnär. Terje Larsson talade med intresse för allsången, och man efterlyste förslag till speciella modellflygvisor, som kunde distribueras genom KSAK:s försorg.

Dérantz redogjorde på söndagen för statsanslaget till modellflygverksamheten och för de statliga myndigheternas avsikter och föreskrifter i anslutning till anslaget. Konferensen uttalade sig för att KSAK i fortsättningen endast skulle utdela en enda kostnadsfri byggsats, varvid vederbörande skulle få välja mellan en segel- och en gummimotormodell. I övrigt skulle KSAK, såsom redan planerats, utge en serie enkla modeller — men endast i ritning, inte i form av kompletta byggsatser. Ärendet ansågs i övrigt bör hänskjutas till modellflygkommittén för vidare behandling.

Regelfrågan blev som väntat föremål för ett mycket stort intresse. Man ansåg, att behandlingen av det nordiska samarbetet skjutit över det ursprungligen tänkta målet, att möjliggöra ett rationellt tävlingsutbyte mellan de fyra nordiska länderna. Detta tävlingsutbyte ansågs kunna komma till stånd, om de fyra länderna gemensamt upprättade en regel för Nordisk Landskamp. Gemensamma märken m. m. ansågs ej nödvändigt, särskilt som en fullständig likriktning av modellflyg-reglerna i de nordiska länderna sannolikt skulle komma att verka hämmande på den interna verksamheten.

Konferensen beslöt enhälligt, att låta modellflygkommittén utarbeta särskilda svenska regler på basis av det nordiska

(Forts. på sid. 8.)

KLUBBREGISTRET

(Forts. fr. föreg. nr.)

STOCKHOLMS STAD (tillägg):

A 254 Modellflygklubben Jägarna, Engelska Scoutkåren, Flygscoutavdelningen, Villagatan 15.

STOCKHOLMS LÄN (ändring):

B 70 Modellflygklubben Svalan, Björkstigen 9, Spånga.

UPPSALA LÄN (ändring):

C 382 Uppsala Riddarpojkar Flygscoutavdelning, c/o herr Gunnar Nilsson, Salagatan 29 a, Uppsala.

KALMAR LÄN (ändring):

H 25 Överums Flygklubb, Modellflygsektionen, B. 1. 903, Överum.

KRISTIANSTADS LÄN (tillägg):

L 212 Modellflygklubben Örnén, Flygpatrullen, c/o Hans-Olof Nilsson, Eklunda, Skörpinge, Ängelholm.

MALMÖHUS LÄN (ändring):

M 47 Hälsingborgs Flygscoutkår, c/o Ingvar Månsson (C. Låth) Carlsgatan 1 A, Hälsingborg.

GÖTEBORGS- o. BOHUS LÄN (tillägg):

O 219 Modellflygklubben Tolleredseskadern, Tolleredseskolan, Göteborg.

O 217 Håltå Modellflygklubb, Lökeberg, Kungälv-Ytterby.

ÄLVSBORGS LÄN (tillägg):

P 15 Nääs Modellflygklubb, Nääs Slöjdseminarium, Floda.

P 185 Modellflygklubben Måsen, Samrealskolan, Ämål.

SKARABORGS LÄN (ändring):

R 59 Modellflygklubben Måsen, c/o Karl-Erik Isaksson, Spåneryd, Mullsjö.

VÄRMLANDS LÄN (tillägg):

S 214 Modellflygklubben Wingarna, Box 574 A, Filipstad.

VÄRMLANDS LÄN (ändring):

S 26 Arvika Flygklubb, Modellflygsektionen, c/o Stud. Owe Johansson, Kyrkogatan 26, Arvika.

ÖREBRO LÄN (tillägg):

T 237 Modellflygklubben Noravingar, Samrealskolan, Nora Stad.

VÄSTMANLANDS LÄN (tillägg):

U 220 NTO:s Modellflygklubb, Sofielund, Strömsholm.

GÄVLEBORGS LÄN (tillägg):

X 320 Modellflygklubben Falken, Rosenvall, Söderala.

X 183 Engesbergspojkarnas Modellflygklubb, Engesbergs Skolhem, Bönan.

VÄSTERBOTTENS LÄN (tillägg):

AC 224 Modellflygklubben Semisflyg, Folkskoleseminariet, Umeå.

Nya böcker... (Forts. fr. sid. 4.)

Bromma. Boken, som skildrar utbildningens fascinerande tjuvning men också dess mödor och besvärigheter, kunde alltså lika gärna heta »Farsan i luften».

Sida efter sida får man följa Jeff i hans kärna. Miljöskildringen är så full av äkta inlevelse att man stundtals glömmer bort att man sitter hemma i sin stol. Man lever med i skildringen. Man sitter och hjälper till att ta upp planet, när Jeff gått i spin. Man är så hjärtlig att inte hitta ögonmärkena vid orienteringsprovet och man håller andan varje gång man tillsammans med Jeff skall försöka sig på en perfekt trepunktslandning.

Den modellflygare, som inte redan får boken till julklapp, gör klokt i att köpa den själv. I den boken lär man sig mer om flygning än i dubbelt så tjocka kompendier.

FAR I LUFTEN, Jöran Forsslund, Kooperativa Förbundets Bokförlag, Pris Kr. 4:50.

★

Yngve Norrvi har tagit på sin lott att skildra segelflyget. Vad Norrvi inte vet om segelflyg är knappast värt att veta. Som informationschef hos KSAK och sedermera verkställande redaktör hos Flyg har han fått en fullständig inblick i segelflygsporten. Att han den 1 februari 1947 börjar en ny befattning som chef för Segelflygskolan Alleberg vittnar också om hans kvalifikationer.

»På tysta vingar» är en ovanligt välkri- ven bok försedd med de vackraste bilder man gärna kan önska. De flesta har tagits med Norrvis egen kamera. För den flygin- tresserade — och för den som till äventyrs inte är det men som inser att han borde vara det — är »På tysta vingar» både en uttömmande handbok, en vacker bildbok och en spännande läsning. Med hjärtlig humor och flygsinnad inlevelse berättar författaren om segelflyget, hur det startas, hur det utvecklats till något av en folk- rörelse och hur utbildningen tillgår. Han beskriver materien och tekniken och skildrar pilotens vänliga kamp med vin- darna på ett sätt, som måste locka även den mest jordbundna varelse upp till fäg- larnas — och segelflygarnas — rike.

PÅ TYSTA VINGAR, Yngve Norrvi, Allhems Förlag, Pris häftad Kr. 6:75.

VIKTIGT MEDDELANDE

till samtliga klubbedare

Om Du har oförbrukade pass av årgång 1946, kan Du under vissa förutsättningar få byta dem mot 1947 års pass. Här följer villkoren:

1. Registreringsansökan för klubben skall vara KSAK tillhanda senast den 15 januari 1947. På blanketten (som sändes ut från KSAK i december) skall Du rekvirera minst 5 av 1947 års pass (om- bytespassen inräknade).

2. Endast pass som verkligen rekvi- rats i reserv och som inte på något sätt utnyttjats får bytas. — Har Du haft med- lemmer i klubben (även kortare tid), som inte löst ut sitt pass, får Du inte sända deras pass tillbaka.

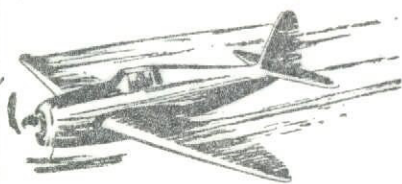
3. Endast pass, för vilka Din klubb inte rekvirerat byggsatser, får bytas.

4. En särskild förbindelse skall egen- händigt undertecknas av klubbedaren. (Formulär översändes från KSAK samti- digt med ovan nämnda registreringsblan- kett.)

5. Bytespassen måste insändas till KSAK samtidigt med registreringsansö- kan och klubbedarens förbindelse.

LÄS NOGRANT IGENOM DESSA RADER. Kommer Din registrering för- sent, eller sänder Du ofullständiga hand- lingar, går Din klubb miste om bytes- rätten!

Nu är den här!



HOBBYBOKEN 1946

Modellbyggarnas årsbok

Red.: Lennart Sundström.

Alla modellbyggares önsketek in- nehållsrikare än någonsin. Interna- tionellt innehåll med bl a intres- santa bidrag från Sovjet U S A och England. Rikt illustrerad och för- sedd med instruktiva ritningar och arbetsbeskrivningar.

4.50

POJKARNAS TEKNIKBOOK

Red.: Lennart Sundström.

En modern bok av helt ny typ för alla pojkar som är intresserade av flygplan, bilar, båtar m. m. Otroligt rikt och instruktivt illustrerad.

1.50

LINDQVISTS

Till AB LINDQVISTS FÖRLAG
Grevturegatan 18 - Stockholm

Härmed rek. att sändas mot postförsk.

..... ex. Hobbyboken 1946 à kr. 4:50

..... ex. Pojkarnas Teknikbok à kr. 1:50

Oms. och porto tillkommer.

Namn

Adress

NY TIDSKRIFT:

MODELLFLYG I FICKFORMAT...

»Modellflygtidningen» heter den färskaste plantan i den svenska modellflyglitteratu- rens örtagård. Tidningen är kanske ännu inte fullt »färdig», men den har alla för- utsättningar att bli en framgång under »Löven's» erfarna ledning. Robert Löwen- Aberg har länge räknats och räknas fort- farande som en av Sveriges bästa modell- flygare. Han är van skribent och vet, vad det svenska modellflyget bäst behöver. Man kommer av den anledningen att se fram mot kommande nummer med stort intresse.

Tidningens bekväma fickformat är kanske inte enbart till fördel. Möjligheterna att av- bilda modellflygplanen i praktiskt använd- bara reproduktioner blir ju därigenom starkt begränsade.

MODELLFLYGTIDNINGEN, Hallvigs För- lag, Lösnummer pris 50 öre.

Plock...

(Forts. fr. sid. 6.)

regelförslaget. Likaledes beslöts enhälligt, att det nordiska regelförslaget i sin nuvarande form inte skulle antagas.

Sverige borde söka informera den internationella modellflygkommissionen om de erfarenheter som gjorts i vårt land. Det hade konstaterats, att synpunkterna på modellflygsporten var väsentligt olika i de FAI-anslutna länderna. — Konferensen beslöt förorda, att den internationella modellflygkommissionen inbjöds att hålla sitt nästa sammanträde i Sverige. Detta skulle lämpligen arrangeras på våren i samband med KSAK:s Vintertävling, varigenom de utländska delegaterna skulle beredas tillfälle att närmare kontakta de svenska modellflygarna och studera deras konstruktioner. Vid detta tillfälle borde även de övriga nordiska länderna vara representerade med sina modellflygchefer.

Gamen i Norrköping hade insänt ett förslag till en hela landet omfattande cup-tävling i enlighet med de rapporter klubben tidigare lämnat genom Modellflygaren. Förslaget överlämnades till kommittén för behandling i samband med uppläggandet av det gemensamma tävlingsprogrammet.

Sune Starks förslag till kvalificering för SM hänsköts till modellflygkommittén.

Med anledning av en inlämnad motion beslöt konferensen föreslå, att man gör det möjligt för tävlingsledare att diskvalificera modellflygare på grund av fusk eller olämpligt uppträdande.

Vidare beslöt konferensen att genom protokollet uppmana modellflygarna att undvika dubbelanmälning till två eller flera tävlingar, som hållas samma dag, enär detta förorsakar tävlingsledningen stora olägenheter.

Rekordfrågan måste också behandlas vidare i modellflygkommittén. Några deltagare ansåg, att rekorden helt skulle tagas bort, medan andra ansåg rekorden ha stort värde som propaganda.

Sune Stark kom i elfte timmen med ett par bra förslag, som i all sin enkelhet väckte allmän uppmärksamhet och blev föremål för högljudda bifallsyttringar:

För det första föreslog Stark, att man helt skulle slopa de tiondels sekunderna i protokollen!

För det andra framhölls, att det är onödigt att dividera de sammanlagda resultaten med 3, vilket endast bidrar till att försena tävlingssekretariatens arbete!



REGISTRERA

Din klubb
för

1947

före den 15 januari

Rekvirera samtidigt det antal nya pass, Du beräknar få användning för det närmaste halvåret. Det förenklar både Ditt och KSAK:s arbete.

DITT FLYGINTRESSE BEHÖVER STIMULANS - FLYG GER DEN -

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

FÖLJ FLYGETS SNABBA PULS I FLYG • NJUT
AV DEN FLOTTA UTSTYRSELN OCH DE VACKRA
BILDERNA • GLÄDS ÅT DET
GEDIGNA INNEHÅLLET.
ALLT FLYG I FLYG — NOR-
DENS STÖRSTA FLYGTIDNING

1 Flyg