

MODELLFLYGC



ÅRGÅNG 2 NUMMER 4 - 5
SEPTEMBER 1950

Sport



TIDNING FÖR KSAK:s MODELLFLYGARE

MODELLFLYGS P O R T

Årg. 2. Nr. 4 - 5

September 1950

Redaktör och ansvarig utgivare:
G.H. Dérantz.

Redaktion:
KUNGL. SVENSKA AEROKLUBBEN,
Malmskillnadsgatan 27
STOCKHOLM

MODELLFLYGS P O R T . . .

... anmäler sin återkomst. Som varje modellflygare vet är det även i vanliga fall ganska mycket att göra under sommaren med de ordinarie modellflygtävlingarna. I år har vi t.o.m. haft 50-årsjubileum i KSAK, två internationella tävlingar i Göteborg - Trollhättan och ett ganska omfattande deltagande i Wakefieldtävlingarna. Dessutom har vi haft internationell privatflygkonferens på KSAK med tjocka luntor av arbetspapper på modellflygkommissionens lott. Det har varit en arbetsam sommar och KSAK beklagar att de registrerade modellflygarna blivit utan sin tidning. Vi hoppas nu att de nummer som planeras för hösten skall hjälpa modellflygarna att ta igen den tid som gått förlorad.

KSAK:s BYGGSATSER

KSAK:s modellflygavdelning förfogar för närvarande över följande tre byggsatser till segelmodeller: VARGEN (nybörjarmodellen) som kostnadsfritt kan tilldelas lämpliga klubbar för nytillkomna medlemmar, som inte byggt Vargen tidigare. Vidare finns BUMS (fortsättningsmodell att byggas efter Vargen) och SPIGGEN 5 (tävlingmodell S 1 gen) och SPIGGEN 5 (tävlingssvarighetsgrad). - Bums och Spiggen kostar 1 krona per styck.

OMSLAGSBILLEN: Sune Stark startar på Jämijärvi, medan Olle Blomberg håller tummarna.

"Stor utställning"

" - Jo, vi ska ordna en stor flygutställning här i Knaparmåla i nästa vecka, och nu undrar vi om vi kan få låna lite utställningsgrejor från KSAK."

" - Em, hur har ni tänkt lägga upp utställningen?"

" - Ja, det vet vi inte, men vi får nog låna nykterhetsföreningens lokal och tidningen har lovat hjälpa oss med reklamen. Den har vi förresten redan satt igång, så det kommer att bli fint...."

Samtal av den typen - och brevväxling också för den delen - är tyvärr inte alla sällsynta för oss på KSAK. De "utställningsgrejor" som man vill låna preciseras aldrig så särskilt noga, eftersom man tar för givet att KSAK alltid har "utställningsgrejor" till hands, men ett eller ett par flygplan ingår alltid i önskemålen plus färdiga montrar, skyltar, bilder och sådant som man tänker sig bör ingå i en "stor flygutställning".

Det är inte för mycket sagt att den där utställningsvurmen är ett problem, och till och med ett mycket stort problem. Modellflygklubborna gör aldrig klart för sig vad en utställning är, vad den skall tjäna till och vad som egentligen fordras för att åstadkomma en sådan. Man lånar som sagt nykterhetsföreningens lokal och får den oftast mycket snälla ortstidningen intresserad, och sedan vänder man sig till KSAK och tror att utställningen därmed är fixad.

Det är klart att KSAK kan göra en utställning - och KSAK har också gjort många utställningar - men för en sådan fordras pengar och mycket pengar, och tyvärr har inte KSAK så mycket pengar att det räcker till alla de utställningar som optimistiska modellflygklubbar vill anordna - främst under hösten och vintern.

Vi tror det är befogat med en del råd till utställningsidealister. Främst av den orsaken att de många mycket dåliga "utställningar" som redan har satts igång i stället för att vara propagerande för modellflyget och för den arrangerande klubben blivit synnerligen glänsande fiaskon och tvärtom alla optimistiska beräkningar blivit ekonomiska bakslag och mycket dålig reklam.

För det första bör man förstå att en utställning ju skall ge en vacker och Forts. sista sid.

Jugoslav

vann "IT",
Sverige "NL"



Stjepan Bernfest, Jugoslavien, vann knappt över...

... svensken Ragnar Odenman.

Årets största händelse för svenskt modellflyg är utan tvivel den internationella jubileumstävling som KSAK anordnade samtidigt med Nordiska Landskampen. Tidpunkten 30 juli var som bekant bestämd långt i förväg medan tävlingsplatsen fick ändras sedan klubben som ursprungligen åtagit sig arrangemangen blev tvungen att backa ut. Aeroklubben i Göteborg fick inte så lång tid på sig för förberedelserna.

Att arrangemanget till slut blev en succé, där allt klaffade perfekt från förläggningen av de långväga gästerna fram till själva tävlingen, får främst tillskrivas slöjdlärare Georg Lind som höll alla trädarna i sin hand och hans fåtaliga men energiska medarbetare. Av Forts. sid. 4.

Forts. fr. sid. 3.

dessas bör i främsta rummet nämnas Börje Börjeson och Lennart Segerfelt samt klubbledaren i Trollhättan Nils Holmström.

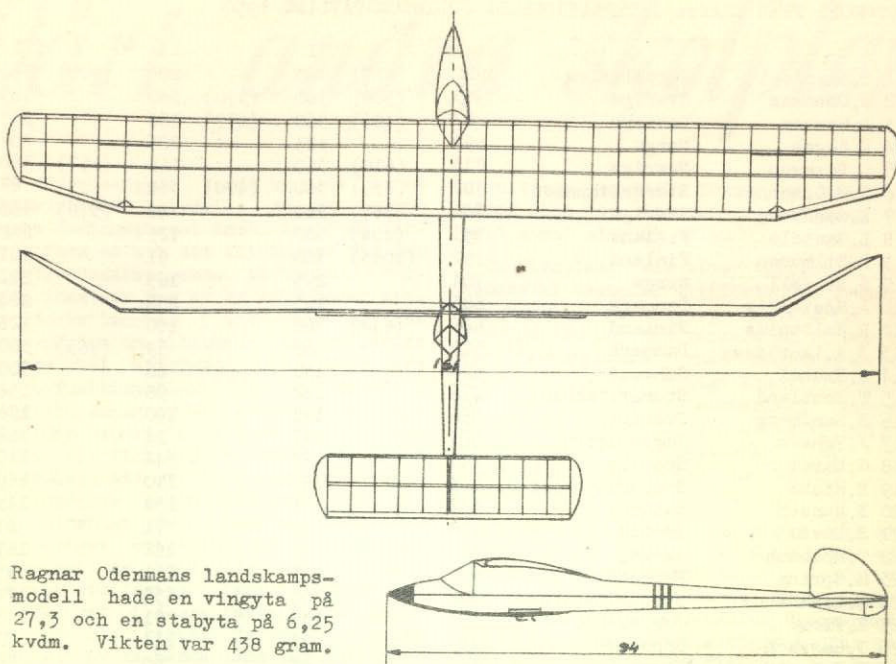
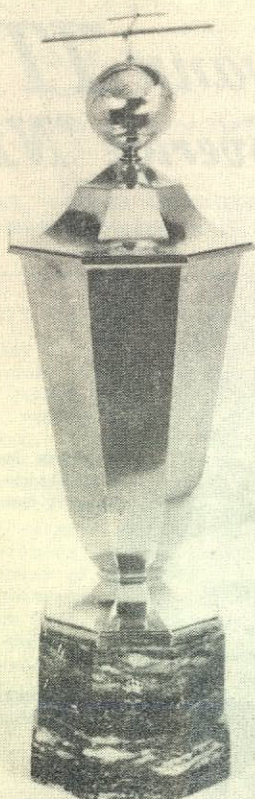
Förelägningen var arrangerad på fri-luftsgården Skatås hos Skidfrämjandet, där två nationer fick dela på en stuga och där extra flaggstänger rests till gästernas ära. Göteborg kunde tyvärr inte få tag i den monegaskiska flaggan och konsulatet försökte få arrangörerna att hissa en konsulatflagga med en massa lejon och guld. Några diplomatiska förvecklingar blev det inte. Den ständigt leende Stuart Davies från Monaco fick reda på historien och den munterhet han visade vid åsynen av den underliga flaggan som aldrig blev hissad bidrog bara till att höja den redan förut goda stämningen.

Göteborg som alltid är en vänlig och älskvärd stad tog emot våra gäster med bra väder och när man på söndagen anlände till Trollhättan i egna bussar låg Saabs flygfält lika soligt leende och väntade. Nils Holmström hade fältutrustningen klar och det var bara att sätta igång.

Det blev en hård tävling, tyvärr med genomgående braktermik. Tre av de fyra svenskarna fick maxtider i första perioden och samma resultat nåddes av finnarna. De sistnämnda vann emellertid omgången på den bästa verkliga tiden. I andra perioden gick Sverige upp i ledningen och höll sin ställning under hela tävlingen. (Se resultatlistan på sidan 15.)

Det var nog få svenskar som inte hade tippat Ragnar Odenman som segrare. Han började också i den vanliga stilen med två maxflygningar. I första perioden följdes han av 8 man medan han och dansken Hansen samt engelsmannen Bennet var de enda som gjorde maxflygning i andra perioden. Det hette som vanligt att "termiken tagit slut". Det är riktigt att det var gott om hårda fallvindar över fältet, men detta betyder

BILDERNA visar den nyinstiftade segelmodellpokalen, THE SWEDISH GLIDER CUP, och direktören OSVALD ARNULF-OLSSON, som skänkte pokalen till all världens segelflygare.



Ragnar Odenmans landskampsmodell hade en vingyta på 27,3 och en stabyta på 6,25 kvdm. Vikten var 438 gram.

ju att det fanns lika starka uppvindar någonstans i närheten, fastän man inte lyckades hitta dem.

Nu var det spännande! Alla svenskarerna hoppades att Ragge skulle göra om sin prestation från uttagningarna, tre raka maxtider. Nu gick det inte så. Istället fick han nöja sig med 183 sek. efter en andlöst spännande start. Nu kom Bernfest med i räkningen. Han hade tidigare maxtid i första och 200 sek. i andra perioden och nu vann han med fattiga 17 sek. över Ragge. Han hamnade till slut på andra plats.

Det är inte för mycket sagt att den jugoslaviska segern väckte mycket stor uppmärksamhet. Stjepan Bernfest kände ingen till tidigare och hans segermodell såg sannerligen inte mycket ut för världen. Hur som helst, han vann och lyckönskningarna som strömmade mot honom var äkta. Jugoslaverna gjorde över lag ett mycket gott intryck.

Prisutdelningen som ägde rum på Lisebergs huvudrestaurant förrättades av direktör Oswald Arnulf-Olsson. Våldiga applåder hyllade både givare och mot-

tagare när han överlämnade sin pokal till Bernfest. The Swedish Glider Cup, som i fortsättningen kommer att gå som vandringspris jämsides med Wakefieldpokalen, gäller tävling med de nyligen antagna internationella segelmodellerna, eller The Nordic Glider som är det officiella namnet på klassen.



Efter själva tävlingen fick red. för Modellflygsport tillfälle att prata modellflyg med den engelske lagledaren Robert Gosling. Vi var tillsammans ett par dagar och det blev många nya synpunkter som kom fram.

Bland annat diskuterade vi givetvis den avslutade tävlingen. Det konstaterades att modellflygarna trots tidsbegränsningen måste riskera att flyga bort sina modeller om den bästa verkliga tiden skall vara avgörande. Nu kom det fram en del alldeles nya synpunkter på problemets lösning, sådana som vi inte haft uppe tidigare hos oss.

Forts. sid. 6.

		Totalt	I	II	III		
1 S. Bernfest	Jugoslavien	920	(417)	360	200 (508)	360	
2 R. Odenman	Sverige	903	(560)	360	(370)	360	183
3 A. Hansen	Danmark	867	(486)	360	(637)	360	147
4 K. Hagen	Norge	850		323		226	301
5 L. Persson	Sverige	833	(610)	360		113 (857)	360
6 J. M. G. Bennet	Storbritannien	782	(451)	360	(408)	360	62
7 K. Sandberg	Sverige	768	(387)	360		48 (378)	360
8 L. Santala	Finland	753	(404)	360		125	268
9 T. Sillmuen	Finland	752	(1083)	360		91	301
10 S. Schiöll	Norge	704		295		165	244
11 Å. Höst-Aris	Danmark	685		165		256	264
12 R. Wallenius	Finland	666	(634)	360		180	126
13 J. A. Lauridsen	Danmark	579		160		59 (765)	360
14 A. Bickel	Schweiz	524		158		66	300
15 T. Bootland	Storbritannien	476		122		98	256
16 S. Sandberg	Sverige	466		138		190	138
17 J. Prhavc	Jugoslavien	463		283		14	166
18 G. Maret	Schweiz	448		87		244	117
19 R. Hinks	Storbritannien	445		166		110	169
20 B. Hansen	Danmark	432		131		158	143
21 S. Davis	Monaco	428		290		71	67
22 T. Mølbach	Norge	410		81		162	167
23 H. Spring	Finland	409		203		111	95
24 M. L. Hanson	Storbritannien	399		65		155	179
25 E. Fresl	Jugoslavien	371		135		91	145
26 T. Haslach	Schweiz	355		71		214	70
27 S. Antonsen	Norge	161		45		60	56
28 B. Bächli	Schweiz	97		97		—	—

Resultaten från NL på sid. 15.

Forts. fr. sid. 5.

Vi stannade till slut för en lösning som tycks hjälpa oss ur svårigheterna på ett tillfredsställande sätt.

Förslaget går ut på att den sämsta av de tre flygningarna skall vara utslagsgivande, om två eller flera modellflygare uppnår samma slutresultat, d.v.s. eventuella maxtider stannar definitivt vid 6 minuter eller vad man nu väljer för tid, och den tävlande vinner ingenting på att ta ut mer av modellen. Han kan lugnt förse modellerna med en stubin, precis som man redan vant sig vid att göra med gummimotormodellerna.

En annan fördel med detta system är den att det faktiskt direkt belönar den jämnhet i flygningen som vi alltid önskat premiera. Metoden kommer för första gången att prövas vid SM och RT den 24 september. Vi skall i ett kommande nummer redogöra för resultatet.

Dtz

KSAK har

många bra artiklar som Du kan ha nytta av att skaffa Dig, till exempel

CERTIFIKAT- och PASSFOIRAL i röd skinnimitation. Pris: 1:-.

DEKALKOMANIER av KSAK:s emblem. Pris per 10 st.: 2:50.

PÄRMAR TILL MODELLFLYGSPORT, blå med KSAK:s emblem i silver. Pris per styck: 1:50.

KUNGL. SVENSKA AEROKLUBBEN, Malm-skillnadsgatan 27, Stockholm. Telefon: 23.23.65.

Vårt andra skolplan

Få flygplantyper torde ha haft en så krigsavgörande betydelse som det amerikanska övningsplanet North American Harvard. Inte så att det tillfogade fienden direkta dödsbringande förluster. Harvard's insatser var av en helt annan art. När Storbritannien i sitt hårt trängda läge ifråga om tillgången på utbildade flygare 1941 utformade sin storstilade Empire Training Plan, som syftade till snabbutbildning av tiotusentals nya flygare från imperiets alla hörn, blev det Kanada som fick huvudansvaret för denna mammutplan. Att man framgångsrikt lyckades uppfylla detta förtroende framgår inte minst av de siffror som framlagts efter kriget och vilka visar att drygt 60 procent av imperiets alla flygare fick sin utbildning i Kanada. Det främsta verktyget i denna fantastiska operation var utan tvekan Harvard, för att nämna ett av de många namn som detta berömda flygplan ståtar med.

Harvard's era upphörde emellertid ingalunda med krigsslutet. Efter kriget har vid sidan av USA, Kanada och England även ett stort antal andra länder, däribland vårt eget, gjort Harvard till standardtyp nr II vid den grundläggande flygutbildningen. Typ nr I är som bekant för Sveriges del Bücker Bestmann (SK 25).

North American Harvard eller NA-16-3, som den ursprungliga fabriksbeteckningen lyder, har sitt ursprung så långt tillbaka i tiden som till tidpunkten för krigsutbrottet i Europa. Redan då hade emellertid North American-fabrikens övningsplan blivit berömda och i Europa hade förutom Sverige, där de s.k. Yaleplanen, som de kallades i USA, byggdes på licens under beteckningen SK 14, även Frankrike inlemmat dem i sitt flygvapen.

Harvard eller AT-16, som planet under kriget hette i USA, är en direkt utveckling av den tidigare ommärkta BT-14 Yale. I motsats till denna har emellertid Harvard bland annat infällbart landställ samt flygkropp i helmetallkon-

struktion, vartill kommer en starkare motor och en instrumentutrustning av helt annat slag än Yale.

De flygplan, som efter kriget i ett hundratal exemplar tillförts det svenska flygvapnet, är av typ Harvard IIB (i Sverige: SK 16) tillverkade på licens av den kanadensiska firman Noorduyn Aviation Ltd (se för övrigt Modellflygsport nr 1/1950). Av de sammanlagt omkring 20.000 Harvard-plan som under krigsåren producerades i Nord-Amerika, lär inte mindre än ca 5.000 ha kommit från Noorduyn.

Ett bevis så gott som något på att Harvard fortfarande - mer än tio år efter dess första framträdande - uppfyller kraven på ett avancerat övningsplan, finner man i det amerikanska flygvapnets för någon månad sedan fattade beslut att låta modernisera 700 flygplan av denna typ. Även Kanada har nyligen slutfört moderniseringen av omkring 200 Harvardplan. Ändringarna hänför sig huvudsakligen till kompletteringar i instrumenteringen samt ökad tankvolym. Det första moderniserade exemplaret av T-6G, så kallar man nämligen den moderniserade upplagan, provflögs för övrigt i våras med gott resultat.

Forts. sid. 10.

Månadens modell

Sk 16

NORTH AMERICAN HARVARD

Dessa sidor tillägnas Sveriges unga modellflygare

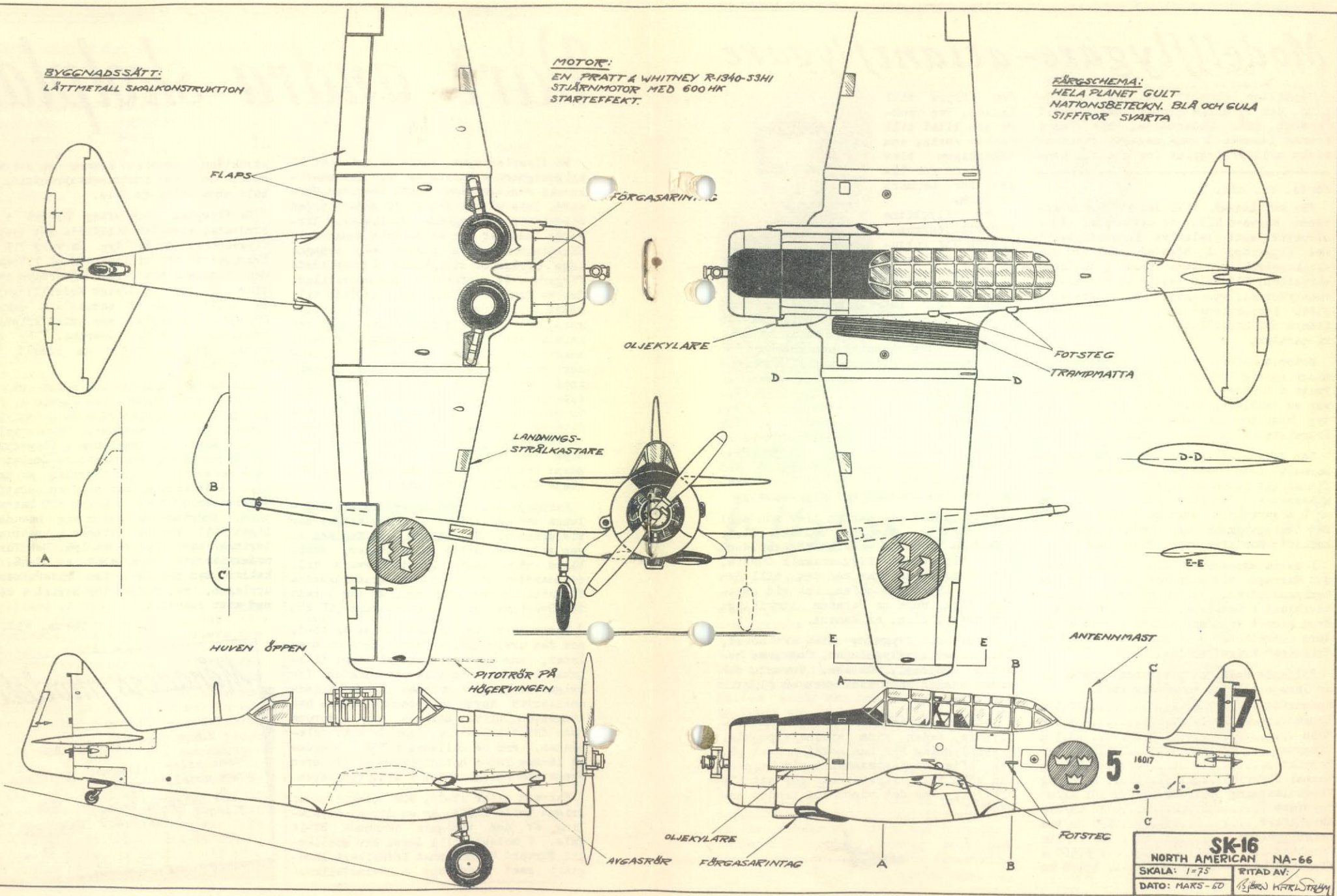
med hälsning från
FLYGVAPNET



BYGGNADSSÄTT:
LÄTTMETALL SKÅLKONSTRUKTION

MOTOR:
EN PRATT & WHITNEY R-1340-33H1
STJÄRNMOTOR MED 600 HK
STARTEFFEKT.

FÄRGSHEMA:
HELA PLANET GULT
NATIONSBETEKN. BLÅ OCH GULA
SIFFROR SVARTA



SK-16	
NORTH AMERICAN NA-66	
SKALA: 1/75	RITAD AV:
DATO: MAKS-60	18 JUNI 1960

Modellflygare-atlantflygare

"Lycklige Lennart" kallade en tidning den 19-årige gymnasisten Lennart Persson från Södertälje, när han i somras lämnade Bromma med ett kanadensiskt militärflygplan för att via Lon-

Forts. fr. sid. 7.

För att återgå till den i Sverige använda Harvard IIB, är detta plan konstruktivt sett relativt konventionellt med flygkropp i blandad stål- och skalkonstruktion samt vingar i skalkonstruktion. Klädseln består så när som på roderytorna, genomgående av lättmetallplåt. Inspektioner m.m. i flygkroppens främre del underlättas av lätt löstagbara paneler.

Motorutrustningen utgöres av en 550 hk monocylindrig luftkyld stjärnmotor av typ Pratt & Whitney R-1340-49 Wasp, som driver en tvåbladig omställbar propeller av typ Hamilton Standard Constant Speed. Bränsletankarna rymmer totalt 418,5 lit.

Den "svenska" versionen av Harvard är normalt inte beväpnad, men möjlighet finnes att immontera upp till tre 7,7 mm kulsprutor, två fasta (en i kroppen och en i högervingen) samt en rörlig. Ställ för övningsbomber och raketprojektiler kan lätt monteras under vingarna.

I detta sammanhang kan kanske nämnas att Harvard vid sidan av sina fredliga övningsuppdrag, i vissa delar av världen däribland i Grekland, Israel och Indien, även kommit till användning i rent militära operationer - på grund av brist på "riktiga" krigsflygplan.

Följande data och prestanda hämtar vi ur Jane's All the World Aircraft:

Spännvidd	12,9 m
Längd	8,8 m
Höjd	3,5 m
Vingyta	23,6 m ²
Tomvikt	1,795 kg
Normal flygvikt	2,385 kg
Vingbelastning	101 kg/m ²
Toppfart	330 km/tim
Marschfart	270 km/tim
Landningsfart	108 km/tim
Topp höjd	6,560 m
Flygsträcka	1,170 km

don flyga till Kanada. Tre veckor och litet till räckte resan, som säkerligen blev ett minne för livet för Lennart Persson.



Den flygbitne södertäljegymnasisten var inbjuden av den kanadensiska organisationen Air Cadet League till ett ungdomsläger, där han själv var ende svensk medan de andra 25 pojkarna var engelsmän. Air Cadet League är en frivillig sammanslutning som arbetar för att främja rekryteringen till kanadensiska flygvapnet, och att även en svensk blev bjuden till lägret får betraktas som en stor älskvardhet från de generösa kanadensarnas sida. Den svenske representanten valdes ut bland årets praktikanter vid flygvapnet. Lennart Persson var praktikant vid F 11 i Nyköping, för övrigt hans första verkliga kontakt med flygvapnet.

Mottagandet i Kanada blev som sagt så hjärtligt man kan begära. Bl.a. träffade Persson chefen för kanadensiska flygvapnet, flygmarskalk Curtis, som sände hälsningar med hem till den svenske flygvapenchefen. Och vid avresan fick unge mr Persson åtskilliga presenter, bl.a. en kamera.

En hel del flygning blev det också, förutom atlantflygningen. Pojkarna besökte Montreal, Ottawa, Toronto och andra städer samt fick göra en flygtur över Niagara.

Lennart Persson är förstas modellflygare sedan sina spädaste pojkår. Segelflygning har han också provat på, och efter studentexamen i vår tänker han söka till flygvapnet för att bli officer. Var det någon som trodde annat?



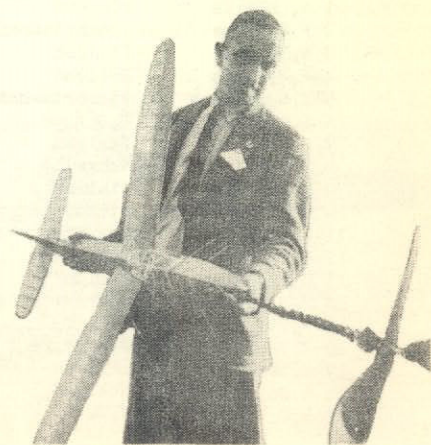
Med sammanbiten energi laddade Aarne Ellilä upp sin modell till en sista avgörande start, assisterad av svenskättlingen Å. Johansson. Därunder: Tvåan, F.W. Evans.

Elliläs midnatts-VM

Det kändes på något sätt skönt när Aarne Ellilä vann Wakefieldpokalen för andra gången i rad, lika skönt som när den svenska segelflygaren Pelle Persson vann de internationella segelflygtävlingarna i Samaden 1949, året efter det att han blev världsrekordhållare i höjdflygning med segelflygplan. I båda fallen ansåg man nog den första prestationen som en ren lyckträff, om man inte till och med betvivlade riktigheten av de gjorda mätningarna. Den förnyade prestationen kom i båda fallen en hel flygarvärld att få upp ögonen för oss här uppe i Norden. Svenskar och finnar har i år gjort en propagandainsats som betytt mycket för att göra våra länder väl kända ute i världen.

"Modellflygsport" kommer sent med sina kommentarer till årets Wakefield-

Forts. sid. 12.



Forts. fr. sid. 11.

tävling och vi nöjer oss i huvudsak med att hänvisa till följande resultatlista. Sverige var väl representerat med fullt sexmannalag och lika många proxyflygare som lånats ut till arrangörerna. Som väntat var har uttagningarna kritiserats på sina håll. Det visade sig nämligen att bara ett par man i laget verkligen stoppade för påfrestningarna.

Nu arrangerades våra uttagningar den här gången efter s.k. rättvisa grunder d.v.s. vederbörande togs ut efter vissa gjorda prestationer. Därigenom hoppades man kunna dämpa kritiken mot de fria uttagningar som tidigare tillämpats. Nu har det alltså visat sig att den fria uttagsmetoden i alla fall skulle vara att föredraga. Ja, hur man än vänder sig...!

Oavsett efter vilka grunder man uttar laget nästa gång kommer konkurrensen att bli mycket svår, särskilt som antalet lagmedlemmar kan väntas bli kraftigt beskruret. De båda bästa svenskarna, Arne Blomgren och Sune Stark, belade 11:e resp. 12:e plats och båda fick ut allt vad deras modeller kunde ge - och det var inte litet. Efter tävlingen konstaterade båda, att vi tyvärr blivit efter i konkurrensen. Vi måste bygga modeller av helt annan klass om vi i fortsättningen skall kunna pressa oss upp till vinstchansen

Sune Stark började redan på båtresan hem räkna på nya modeller och han är inte den ende som redan är i full fart med förberedelserna för nästa tävling, så vi kan kanske hoppas!

Idén att förlägga tävlingen till den nordiskt ljusa sommarnatten slog väl ut. Det är bara synd att man inte har samma möjligheter längre ner i Europa. För en gångs skull kan man verkligen tala om en rättvis modellflygtävling. Där fanns ingen märkbar termik som gjorde flygningarna chansartade och alla hade i stort sett samma möjlighet att göra sig gällande.

Organisationen kring tävlingen var perfekt och våra finska vänner har all heder av värdskapet. Fast vi glömmar inte så lätt hur vännen Hagelstam, medan vi väntade på att dimman skulle lättas, väckte oss i onödan mellan andra och tredje perioderna med...."Harry Lime Theme"! Nåja, det var ingen som lyckades sova vidare när den förhatliga zittren satte igång, så nog var den väckningen effektiv. Just då skulle vi emellertid behövt några mildare tongångar. Referenten vet en som köpte skivan när vi kom fram till Helsingfors bara för att få nöjet att få slå sönder den.

Ellilä's prestation att vinna tävlingen två gånger är inte unik, men han kanske vinner nästa år också!

D

			I	II	III	
1	A. Ellilä	Finland	732,1	238,0	271,5	222,6
2	F.W.Evans	Storbritannien	660,0	209,6	232,8	217,6
3	A.Leardi	Italien	644,8	224,0	192,1	228,7
4	P.W.Seton	Holland	619,6	208,5	200,7	210,4
5	H.R.Stevens	Storbritannien	618,4	177,6	214,1	226,7
6	L.L.Salisbury	U.S.A.	606,0	207,0	199,2	199,8
7	S.Iustrati	Italien	597,7	193,0	196,5	208,2
8	B.Bächli	Schweiz	597,1	184,1	207,0	206,0
9	E.Sadorin	Italien	573,4	176,8	192,6	204,0
10	R.H.Warring	Storbritannien	553,7	182,0	174,8	196,9
11	A.Blongren	Sverige	548,6	197,5	196,0	155,1
12	S.Stark	Sverige	531,2	180,4	181,2	169,6
13	G.Dijkstra	Holland	494,3	131,0	186,3	177,0
14	J.B.Knight	Storbritannien	491,2	135,8	154,2	201,2
15	P.Follet	Belgien	484,1	169,6	146,0	168,5
16	J.Morriset	Frankrike	466,7	158,2	167,3	141,2
17	P.Deschepper	Belgien	463,0	188,5	108,0	166,5
18	A.Dijkstra	Holland	420,2	135,9	124,5	159,8
19	R.G.Schmitt	U.S.A.	419,0	110,0	142,0	167,0

Forts. sid. 14.



SVENSKA LAGET: O.Blomberg, A.Blomgren, H.Eliasson, A.Håkansson, S.Stark och H.Wannberg.

SVENSKA PROXIES: B.Johansson, A.Deurell, R.Andersson, S.Sandberg, B.Lindh och L.Segerfelt.



Forts. fr. sid. 12.

			I	II	III
20 E. Fresl	Jugoslavien	417,6	100,1	137,5	180,0
21 A. Bernard	Frankrike	415,5	139,0	152,1	124,4
22 G. Lippens	Belgien	406,0	101,5	144,1	160,4
23 H. Eliasson	Sverige	399,5	114,2	169,5	115,8
24 T. Haslach	Schweiz	383,0	94,9	173,0	115,1
25 G. Fea	Italien	340,6	179,6	161,0	-
26 J. H. Wood	Canada	339,6	136,1	100,4	103,1
27 T. Silmunen	Finland	330,9	78,1	120,1	132,7
28 F. Takagi	U. S. A.	328,6	101,1	114,8	112,7
29 A. Butler	Australien	324,1	114,5	116,3	93,3
30 D. Kapić	Jugoslavien	323,4	113,9	105,0	104,5
31 L. J. Walter	Canada	319,4	103,5	133,0	82,9
32 R. Breznikar	Jugoslavien	318,8	90,0	99,0	129,8
33 S. Blomberg	Sverige	316,8	102,3	79,0	135,5
34 H. Wannberg	Sverige	316,4	118,6	101,8	96,0
35 D. R. Kennedy	Nya Zeeland	312,7	147,5	165,2	-
36 Å. Johanson	Finland	288,1	127,0	149,6	11,5
37 I. J. Adams	Storbritannien	280,8	140,0	6,6	134,2
38 J. L. Pitcher	Storbritannien	280,3	61,3	71,0	148,0
39 F. D. Bethwaite	Nya Zeeland	265,5	97,1	85,9	82,5
40 A. Bickel	Schweiz	260,6	134,0	40,0	86,6
41 J. Bouche	Frankrike	252,7	137,3	4,4	111,0
42 B. B. Marsch	Nya Zeeland	244,2	163,5	6,8	73,9
43 S. Bernfest	Jugoslavien	242,7	105,2	79,5	58,0
44 A. Kivikataja	Finland	236,1	78,0	66,3	91,8
45 W. R. Michelsen	U. S. A.	234,9	125,7	53,0	56,2
46 E. Gerland	Frankrike	232,9	5,7	93,0	134,2
47 R. Aubertin	Monaco	208,0	91,9	87,4	28,7
48 J. Prhavč	Jugoslavien	194,7	134,3	8,4	52,0
49 J. S. Petersen	Danmark	173,0	173,0	-	-
50 L. Santala	Finland	164,3	35,5	117,0	11,8
51 H. Orvin	Norge	163,2	10,0	42,0	111,2
52 A. W. Leftwich	U. S. A.	162,5	78,5	11,5	72,5
53 A. Håkanson	Sverige	156,6	33,4	11,2	112,0
54 Y. Joostens	Belgien	151,6	142,0	9,6	-
55 C. A. Ford	Canada	124,2	49,1	57,7	17,4
56 M. Beaujean	Belgien	119,8	113,0	3,0	3,8
57 M. Ferber	Belgien	117,0	3,0	101,5	12,5
58 C. J. Petersen	Danmark	108,6	108,6	-	-
59 A. Meader	Australien	56,4	56,4	-	-
60 L. Kannevorff	Italien	2,8	2,8	-	-
61 R. Hansen	Nya Zeeland	0,3	0,3	-	-
62 R. Maret	Schweiz	0,0	-	-	-
" R. Wallenius	Finland	0,0	-	-	-

Upphet!

Dekalkomanier

Överföringsbilder av KSAK:s emblem i guld och blått för modellflygplanet, cykeln, skolväskan, bokpärmarna etc. En sats om 10 st. i format 51 x 32 mm kostar endast Kr. 2:50 och kan rekvideras från KSAK.



KUNGL. SVENSKA AEROKLUBBEN

SE UPP FÖR STARKSTRÖM

En dödsolycka har under sommaren inträffat under modellflygning. En pojke vinschade upp sin segelmodell medelst pianotråd som kom i kontakt med en elledning. Tag lärdom av detta och starta aldrig en modell i närheten av ledningar.

ETT JOBB INOM FLYGET

Stockholms Flygklubb som förra året kunde redovisa ungefär 1300 flygtimmar har ökat sin verksamhet i år. Förutom klubbens egna flygplan, två Cessna 140 med radio, hyr klubben av sina medlemmar tre Ercoupe med radio, en Auster V

och en Klemm 35. Klubben har konstant 8 - 10 elever under utbildning och ägnar sig vidare åt uthyrning av flygplan till medlemmar, tidningsflygning, rundflygning, kikkhosteflygning o.s.v.

Nu behöver Stockholms Flygklubb extra hjälp åt sin chefsmekaniker och klubben är villig att anställa en verkligt intresserad modellflygare med gott handlag och någon erfarenhet av motorjobb platsen som praktiskt eller lärling vid klubbens verkstad på Bromma. Klubben betalar 50 öre per tim och vederbörande kommer att få en verkligt god praktisk utbildning. Ofta kan det vara nödvändigt med söndagsjobb vilket emellertid kompenseras med extra vardagsledighet. Givetvis blir det en del flyga också. Det fattas bara annat!

Den som är intresserad kan få närmare upplysningar av flygläraren Olle Tidblom, telefon 28.32.46.

PROTOKOLL FRÅN NORDISKA LANDSKAMPEN 1950

Resultaten från IT på sid. 6.

	1:a per.	2:a per.	1:a + 2:a per.	3:e per.	Totalt
Danmark					
Hansen, Arne	(486) 360 ^x	(637) 360	(1122) 720 ^x	147	867 ^x
Hansen, Börge	131	158	289 ^x	143	432
Høst-Åris, Åge	165 ^x	256	421 ^x	264	685 ^x
Lauridsen, Jens Arne	160 ^x	59	219	(765) 360	579 ^x
Lagledare:	S:a 685(IV)		S:a 1430(III)		S:a 2131(III)
Weishaupt, Per					
Finland					
Silmunen, Tauno	(1083) 360 ^x	91	451 ^x	301	752 ^x
Santala, Leo	(404) 360 ^x	125	485 ^x	268	753 ^x
Wallenius, Rolf	(634) 360 ^x	180	540 ^x	126	666 ^x
Spring, Helge	203	111	314	95	409
Lagledare:	S:a 1080 (I)		S:a 1476(II)		S:a 2171(II)
Lumes, Olavi					
Norge					
Mølbach, Thor	81 ^x	162	243 ^x	167	410 ^x
Antonsen, Svein	45	60	105	56	161
Schiøll, Stein	295 ^x	165	460 ^x	244	704 ^x
Hagen, Knut	323 ^x	226	549 ^x	301	850 ^x
Lagledare:	S:a 699(III)		S:a 1252(IV)		S:a 1964 (IV)
Orvin, Harald					
Sverige					
Odenman, Ragnar	(560) 360 ^x	(370) 360	(930) 720 ^x	183	903 ^x
Persson, Lennart	(610) 360 ^x	113	473 ^x	(857) 360	833 ^x
Sandberg, Kurt	(387) 360 ^x	48	408 ^x	(378) 360	768 ^x
Sandberg, Sture	138	190	328	138	466
Lagledare:	S:a 1080 (II)		S:a 1601 (I)		S:a 2504 (I)
Andersson, Rune					

Forts. fr. sid. 2.

stimulerande bild av den verksamhet för vilken utställningen vill propagera. För att åstadkomma denna vackra bild fordras i första hand att man har satt sig in i av vilka element denna bild skall bestå. D.v.s. utställningen måste ges en linje och därefter planläggas i detalj. Vid denna planläggning måste man göra klart för sig dels vad man vill åstadkomma, dels vilka möjligheter man har att nå detta resultat. Redan här måste man börja kompromissa mellan önskemål och resurser.

När man slutligen kommit fram till grundidén och blivit på det klara med att resurserna för dess genomförande finns, då måste alltsammans överlämnas till yrkesfolk, som begriper sig på att arrangera det hela. Annars blir det varken hackat eller malet. Hur många gånger har vi inte sett "utställningar" som bestått av ett halvdussin mer eller mindre välgjorda modeller, illa och planlöst hängda i utställningelokalerna och beledsagade av skrattretande naiv text, kladdad med anilinpenna eller i bästa fall plakatfärg på tummade och illa skurna pappbitar.... Och detta blomstrande elände kompletterat av en laddning dåliga fotografier....

Tyvärr ser det ofta ut på det viset. Om man lyckas få folk att gå och titta på sådant, så blir enda resultatet att besökaren blir ledsen - kanske till och med arg - och sedan blir det inte lätt att få honom att förstå att klubben gjort så gott den kunnat och ingenting illa menat med att lura honom att gå på utställningen.

Man skall komma ihåg att folk nu för tiden är mycket bortskämda med vackra utställningar. Dessutom är det fel att säga att klubben gjort så gott den kunnat. Den kan mycket bättre. Framförallt kan den visa bättre omdöme och - om den absolut skall visa sin verksamhet och sina idéer för folk - inte lägga upp det hela så fruktansvärt pretentiöst och samtidigt så barnsligt.

Vi anser inte att modellflygklubbarna inte skall propagera. Vi anser tvärtom att de skall propagera, men eftersom de "utställningar" som oftast arrangeras är dåliga, så utgör de inte någon propaganda utan motsatsen.

Det enklaste, billigaste och effektivaste sättet att propagera för en modellflygklubb är att den försöker intressera någon affärsinnehavare på orten, som har ett någorlunda stort och representativt skyltfönster på central plats. Försök att få disponera detta fönster några dagar. Tala vid den person inom firman som har hand om skyltningen och be vederbörande ta hand om arrangemanget - eller om han inte har tillfälle att göra det, så engagera någon annan yrkesdekoratör på orten. Det tjänar ingenting till att försöka sig på att göra en sådan sak själv om man inte har stor erfarenhet av dekoratörs- och utställningsjobb.

Skaffa alltså en yrkesman. Tala om för honom hur ni har tänkt er det hela i stort. Vad ni vill propagera för och hur ni anser det skall göras. Tala om vilka grejor ni kan ställa till förfogande - ett par välbyggda modellflygplan, en eller ett par tjusiga modellflygbilder (stora format och god kvalitet) och förslag till ett par korta propagandistiska texter. Det är allt som behövs. Om ett sådant fönster arrangeras rätt, gör det mycket mycket större nytta än en illa planerad "utställning". Ni får sympatierna på er sida, mycket därför att ni uppträtt en smula blygsamt och inte så där kolossalt pretentiöst som ofta sker.

Glöm inte bort, att er klubb inte är den enda ideella föreningen i trakten och kanske inte alls anses vara så viktig och framstående som ni själva - kanske med fullt fog - tycker. Folk har så olika uppfattning om saker och ting. Det är just det som gör att man måste göra propaganda - god propaganda - för sin egen uppfattning.

Reklamans

ENSKILT REGISTRERADE MODELLFLYGARE!

Utnyttja alla de förmåner som du kan få från KSAK genom att bilda en klubb. Om Du är intresserad kan Du från KSAK få veta vilka enskilt registrerade modellflygare,

som finns i Din hemtrakt. Med dem som grund kan Du kanske bygga upp en liten effektiv modellflygklubb. När klubben blivit registrerad och godkänd kan Du bland annat påräkna kostnadsfria byggsatser.

ROTAPRINT
OFFSETTRYCK
KSAK:s TRYCKERI
STOCKHOLM

1 9 5 0