

"OLDTIMER"

Specialtidsskrift för modellflygare



I N N E H Å L L:

MODELLFLYGET I SVERIGE 1941.

MODELLFLYGARENS ÅLDRAR.

RUNE "BANANEN" ANDERSSON OCH
HANS MODELLER.

EN MODELFLYVER ERINDRINGER.

Nr. 1 1978



"OLDTIMER" - Organ för "Oldtimer-sällskapet"

Red. Sven-Olov Lindén, Hovstavägen 15, 703 63 Örebro

Tel. 019/ 18 21 79. Postgiro 55 09 16 - 1.

Årg. 8 Nr 1. År 1978. Pren.avg. 3 nr/ år - 16:50 kr.

Redaktören tycker....

- att tiden är inne för att se till att det påbörjade eller kanske bara planerade bygget av "oldtimer"-modellen blir klart.
- att Du, som medlem av "Oldtimer-Sällskapet" ska veta om de begränsningar i modellstorlek, som SMFF- Sveriges Modellflygförbund och Luftfartsverket kommit överens om.
- All modellverksamhet skall hållas inom gränserna för vikt max 5 kg, motorstorlek max 10 cc och max bäryta 150 dm².-
- att oorganiserad flygverksamhet allvarligt skadat modellflygets rykte. Så har t.ex. Axvalla fft (fri flyg team) måst avstå från tävlingar med förbränningsmotor-modeller på såväl Klagstorp som Axvalla. Orsaken är störande buller och skadegörelse.

NYA MEDLEMMAR

David Aderby	Kyrkogatan 20	434 00 Kungsbacka
Lars Eriksson	Falkvägen 12	811 00 Sandviken
Roger Carlsson	Bröderna Berwalds väg 29	752 50 Uppsala
Sture Carlsson	Lägergatan 11	185 00 Vaxholm
Hjalmar Kilestad	Bultfabriksvägen 2 C	734 00 Hallstahammar
Erik Knudsen	Amagervej 66	69 00 Skjern, Danmark
Stefan Löfgren	Arvid Lindmansgatan 28 C	417 26 Göteborg
Göran Norrén	Torkel Höges gränd 12	223 75 Lund
Roland Pettersson	Nedre vägen 40	810 22 Årsunda
Nils Saras	Burens 3107	771 00 Ludvika
Ingeborg Sjögren	Landsvägsgatan 30 A	640 24 Sködinge
Sven Sjögren	Ålyckegatan 5	531 00 Lidköping
Ingemar Ström	Flodbergsgatan 8	644 00 Torshälla
Sven Wijk	Solbergsvägen 4	817 00 Norrsundet
Gunnar Ågren	Regngatan 13	754 31 Uppsala

Alla nya medlemmar hälsas välkomna i vårt sällskap. Medlemkort bifogas detta nummer. "Oldtimer" utkommer i april, juli och oktober. Årsavgiften är 16:50.

OLDTIMERTÄVLINGEN

Årets "Oldtimer-tävling" kommer att hållas på Axvalla söndagen den 20 augusti.

Närmare upplysningar i Nr 2.

Efterlysning

Om någon har ritningar till följande modeller, hör av er till S.-O.Lindén.
Segelmodeller: konstr. Anders Håkansson, fabrikat. Modellcraft, Malmö

"Tonny" spv 72 cm

"Kalle Anka" spv 100 cm

"Esset" spv 100 cm

"M.C.Flying" spv 96 cm

KÄRLEK ÄR



... att låta honom hållas med sina modellbyggen.

MODELLFLYGGET

I SVERIGE

1941

BARKARBYTÄVLING

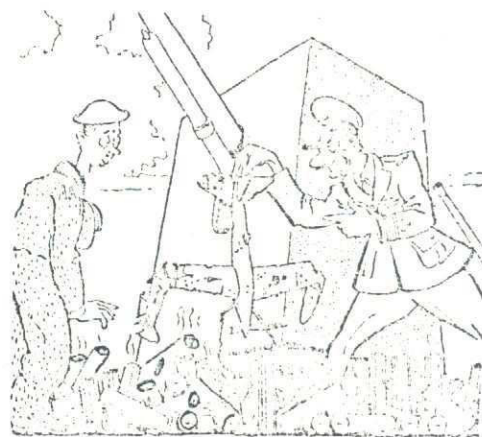
"Vingarna" etablerade samarbete med F 8:s modellflygsektion och fick därmed tillträde till Barkarby.

En första tävling skulle hållas, från början avsedd att vara en match mellan F 8 och "Vingarna". Det blev emellertid endast uppvisning från de tävlingsvana stockholmarna. "Vingarnas" uppvisningsgrupp bestod av Börje Stark, Olle Lindh, Gunnar Magnusson, Hans Schmitterlöw, Nils Melin, Gunnar Holmer, Sverker Blom och Björn Karlström.

Stark och Magnusson visade strömlinjeformade segelmodeller, Börje Stark hade även den gamla "Grosse Winkler" från 1936, som klarade flygningar på omkr. 3 min. Olle Lindhs gamla Wakefield flög 3 min 8 sek, vilket var bra med tanke på den allt uslare gummisnodden.

Barkarbys egen tävling fick följande resultat:

Klass M 1.	
1. Algot Andresson	50,0 sek
Klass M 2.	
1. Kapten Mac Hamilton	46,6 sek
2. Korpral A. Gundersen	35,6 "
Klass M 3.	
1. Furir Nilsson	47,3 sek
2. A. Andersson	24,0 "
Klass S 3.	
1. Nils Wendel	35,5 sek



— 978 skott på den här lusspule! Grrrrr...

Då det var på dagen 6 år sedan "Vingarna" bildades höll man en extra festlig sammankomst i F 8:s gymnastiksal. Barkarbys musikkunniga grabbar hade bildat "Mek Swingers" och underhöll innan prisutdelningen. Prisutdelare var fru Stark med assistans av kapten Mac Hamilton, som var initiativtagaren till modellflygverksamheten på F 8. Han vann f.ö. sitt eget vandringspris! Som avslutning på underhållningen visade Olle Lindh och Nils Melin sina inomhusplan. Lindhs maskin höll sig uppe drygt 3 min, trots att den inte var i bästa skick.

VINGARNA går över till segelmodeller

Bristen på gummisnodd och LEN:s suveränitet i segelmodellklasserna gjorde att "Vingarna" på allvar började intressera sig för segelmodeller. Vandringspriser sattes upp och ett par serietävlingar hölls om dem. Glädjande var att ett par ur det yngre gardet nu steg fram om erövrade första platserna i S 1 och S 2 vid den senare tävlingen. Det var Bengt Haraldsson i S 1 och Lennart Segerfelt i S 2, 2:a i den klassen blev Rune Andersson.

UPPSALATÄVLING

Styrelsen för "Vingarna" sökte få till en tävling i samarbete med Östra Sörmlands Flygklubb, men då detta stötte på hinder vände man sig till Uppsalaklubbens sekreterare Sven Löfström och med hans hjälp skulle tävlingen ordnas den 27 juli. Men så hände den fruktansvärda katastrofen i Krylbo, då ett ammunitionståg exploderade. Då det mesta resandet måste ske per tåg var förbindelserna avbrutna och därför uppsköts tävlingen till den 10 augusti. Tävlingsplatsen var Lilla Ultuna. Vädret var alldeles utmärkt. Tävlade hade kommit från Avesta, Sala, Västerås, Uppsala och Stockholm. Gunnar Holmer från "Vingarna" gjorde dagens bästa tid 8 min 5,3 sek i Wakefieldklassen vilken han också vann.

Resultat:

Klass M 1.		Klass M 2.		Klass M 3.	
1. Folke Åkerman, Västerås	1.07,3	1. Börje Stark, Vingarna	1.37,7	1. Gunnar Holmer, Vingarna	2.51,5
2. K.E.Landegren, "-"	0.57,0	2. Hans Schmiterlöv, "-"	1.02,2	2. Börje Stark, "-"	1.50,7
3. Ture Skoog, Vingarna	0.52,2	3. Roland Sandberg, "-"	0.53,6	3. Bengt Bengtsson, Västerås	1.11,1
				4. K.E.Landegren, "-"	0.54,6
				5. Nils Åkerman, "-"	0.54,1
Klass S 1.		Klass S 2.			
1. Sverker Blom, Vingarna	0.59,6	1. Hans Schmiterlöv, Vingarna	1.04,1		
2. Hans Schmiterlöv, "-"	0.58,0	2. Gunnar Magnusson, Vingarna	0.55,2		

SKÅNETÄVLING 24.8.

Den skånska modellflygarelliten möttes i Kvidinge där Bjuvs Modellflygklubb ordnat sin första stortävling. Såväl väder som tävlingsplats var bra och konkurrensen blev mycket hård, särskilt i den sammanslagna S 2 - S 3 -klassen, där Rolf Dilot med en "Hast" gjorde dagens bästa tid, 16 min. Bästa tid för motormodeller stod Sven Truedsson för i M III, 9 min 58 sek. Fem segelmodeller och en motormodell flög bort. Volontär Gullbrandsson gjorde en del lyckade flygningar med en bensinmotormodell i vilken allt var hemmagjort, från motorn till sporren. Lagtävlingen vanns av Eslöv med 1569 sek före Limhamn som nådde 1100 sek.

Resultat:

Klass M 1.		Klass M 2.		Klass M 3.	
1. G.Olsson, Eslöv	73,8 sek	1. T.Larsson, Limhamn	138,6	1. Sven Truedsson, Limhamn	635,7
2. M.Mårtensson, Eslöv	59,1	2. A.Dahl, Eslöv	123,9	2. A.Möllerström, Hälsingborg	252,6
Klass S 1.		Klass S 2.			
1. V.Jönsson, Limhamn	359,1 sek	1. S.D. Sjunnesson, Eslöv	633,0 sek		
2. N.Malmkvist, Limhamn	325,0	2. Rolf Dilot, Eslöv	582,0		

H.D. TÄVLINGEN

Skånes modellflygare samlades den 12 oktober till en tävling på Bergafältet i Hälsingborg. Förutom de vanliga tävlingsklasserna omfattade tävlingen också en speciell H.D.-klass. Uttytt betyder det en tävling om ett vandringspris som Hälsingborgs Dagblad satt upp med en särskild modelltyp det s.k. H.D.-planet. Sven Truedsson tog sin andra inteckning i pokalen. Inte mindre än 137 modeller var anmälda. Utom tävlingen deltog även Carl Nordin med sitt bensindrivna plan och Paul Erichsen visade sitt radiostyrda plan, dock utan att flyga det.

Resultat:

Klass M 1.		Klass M 2.		Klass M 3.	
1. Ove Olsson, Eslöv	0.54,5	1. Ove Olsson, Eslöv	1.16,0	1. Bertil Olsson, Eslöv	1.06,8
2. Lars Andersson, Limhamn	0.41,0	2. Bertil Olsson, Eslöv	1.02,4	2. L.Vahlkvist, Ängelholm	1.01,0
3. E.Molin, Ystad	0.39,0	3. Gunnar Persson, Bjuv	1.01,0	3. Allan Dahl, Bjuv	0.57,5
Klass S 1.		Klass S 2.		Klass S 3.	
1. R.Gustavsson, Markaryd	1.58,4	1. Jan Palmkvist, Eslöv	1.51,4	1. Rolf Dilot, Eslöv	2.26,2
2. Anders Håkansson, Limhamn	1.45,3	2. Sven Persson, Ystad	1.16,4	2. Sven Persson, Ystad	1.49,6
3. Carl Andersson, Eslöv	1.15,8	3. Egon Molin, Ystad	1.11,6	3. Sven Persson, Ystad	1.29,2
Klass A.		H.D.-klassen			
1. Bertil Olsson, Eslöv	0.54,1	1. Sven E.Truedsson, Limhamn	0.51,7		
2. I.Möller, Eslöv	0.46,2	2. E.Persson, Ängelholm	0.48,0		
3. Hans O.Pyk, Mölle	0.45,2	3. V.Hoff, Bjuv	0.43,7		

TÄVLING I KARLSKOGA

Nästa veckohelg hade Karlskoga ordnat modellflygdag på det blivande flygfältet vid Karlberg i Karlskoga. Genom att flera modellflygare ägnat tid åt klubbens första glidplan, en Grunau 9, hade intresset dragits bort från modellplanen och endast 15 modeller var anmälda till tävlingen.

Resultat:

Klass M 1.		Klass M 2.		Klass M 3.	
1. Arne Göransson	0,31,9	1. Algot Andersson	1,34,3	1. Hjalmar Karlsson	0,34,3
2. Jan Svedberg	0,14,4	2. Bengt Söderholm	0,58,1	2. Algot Andersson	0,32,9
		Klass S 2.		Klass S 3.	
		1. Per Aldrin	0,24,6	1. Karl Härdin	1,29,1
				2. Arne Göransson	0,36,1

Västgötar i farten

Även västgötarna var i farten den 28 september. Borås Flygklubb höll sina mästerskapstävlingar.

Resultat:

sammanlagda tiden av 3 flygningar

Klass M 1.		Klass M 2.		Klass M 3.	
1. Jan Westfelt	103,3 sek	1. Åke Westerlund	300,2	1. Olle Lövgren	108,2
2. Magnus Ögren	73,4 "	2. Hans Westfelt	209,0	2. O. Bergendahl	90,3
Klass S 1.		Klass S 2.			
1. L.O. Bergendahl	219,9 sek	1. Jan Westfelt	197,6		
2. Claes Billing	52,4 "	2. Hans Westfelt	170,4		

Endast två veckor efter bildandet av VMF samlades västgötarna till en ny tävling i Hjo. Längsta flygningen gjordes av falköpingspojken K.E. Granhs "Baby", som försvann efter 9.01. Bästa prestationen svarade Åke Westfelt för. Han dubbelsegrade i M 1 och M 2.

Modellflygtävling i Hjo

Klass S 1.		Klass S 2.		Klass S 3.	
1. G. Lindkvist, Ulricehamn	1,29,1	1. K.E. Grahn, Falköping	2,21,3	1. L. Hedin, Hjo	1,46,4
2. L.O. Bergendahl, Borås	1,28,2	2. G. Nilsson, Hjo	2,00,0	2. E. Gustavsson, Hjo	1,33,0
3. Claes Ringh, Skövde	1,03,7	3. B. Gustavsson, Lidköping	1,51,5	3. L. Standar, Skövde	1,17,4
4. Sven Johansson, Skövde	0,59,1	4. H. Nathorst-Westfelt, Borås	1,35,1	4. Y. Ekberg, Karlsborg	1,06,7
Klass M 1.		Klass M 2.			
1. Åke Westerlund, Borås	1,27,3	1. Åke Westerlund, Borås	3,10,3		
2. J. Nathorst-Westfelt, Borås	0,57,2	2. H. Nathorst-Westfelt, Borås	1,10,7		
3. B. Sträng, Karlsborg	0,32,0	3. G. Larsson, Jönköping	0,44,5		

MODELLFLYGKONFERENS

Ledaren för Östergötlands Modellflygförbund Sigurd Isacson tog initiativet till den konferens som samlade modellflygare från Östergötland, Västergötland, Malmö, Eslöv, Kalmar och Stockholm. Man möttes på Vadstena gamla munkkloster, som var vandrarhem, den 22 november.

Sigurd Isacson hälsade välkommen och höll ett inledningsanförande i vilket han efterlyste stöd från stat och kommun för modellflygets fortsatta utveckling. Han jämförde med förhållanden i Finland och Tyskland, där modellflyget ligger som grund för hela flygverksamheten.

Förbundsledaren i VMF, Åke G. Ringh talade bl.a. om skolornas möjlighet att ta upp modellflyg i slöjd och andra ämnen. t.ex. borde modellflyg kunna ingå i Skolungdomens Hösttävlingar menade han.

Alla på konferensen var eniga om att utan stöd från stat och kommun skulle modellflyget bli en tävlingssport för få utvalda, med stöd skulle det kunna bli en folksport.

För den skull beslöts att upprätta skrivelser till KSAK om ekonomiskt stöd och att genom KSAK uppvakta socialministern. En uppvaktning hos försvarsministern skulle också ske.

Förslag gjordes också om en ändrad sammansättning av "Modellflygkommittén", så att representanter från varje distrikt skulle ingå.

VADSTENATÄVLING

Dagen efter konferensen samlades modellflygarna till en tävling på Kvarnbacken, en plattå på 40 meters höjd. I nära nog vindstilla och dis gjordes många fina flygningar.

Fram till sommaren 1941 hade Västergötlands modellflygare inte låtit höra tala om sig så mycket. S.M.-tävlingarna på Älleberg tycks ha inneburit ökad aktivitet. En kommitté bestående av Åke G. Ringh, Skövde, Åke Westerlund och Hans Nathorst-Westfelt, Borås bildades för att förbereda bildandet av ett förbund.

Söndagen den 21 september utsågs som lämplig dag att dels hålla D.M.-tävlingar och dels samlas till en konferens. Klubbar från Alingsås, Borås, Falköping, Hjo, Karlsborg Lidköping, Skövde, Tidaholm och Ulricehamn deltog i tävlingen på Odalsfältet söder om Borås. Arrangör var Borås Flygklubb med sin ledande kraft Åke Westfelt som tävlingsledare.

Resultat:		
Klass S 1.	Klass S 2.	Klass S 3.
1. Sven Johansson, Skövde 149,9	1. Karl -Axel Hansson, Karlsborg 251,6	1. Åke Johansson, Hjo 176,9
2. Per-Axel Larsson, Skövde 138,6	2. Per-Olov Hansson, Alingsås 172,8	2. Lars Hedin, Hjo 144,2
3. Bengt Söder Gård, Hjo 120,5	3. Åke Ringh, Skövde 123,1	3. Stig Andréén, Hjo 125,4
Klass M 1.	Klass M 2.	Klass M 3.
1. Per-Olov Svantesson, Alingsås 111,0	1. Karl-Erik Pettersson, Karlsborg 96,5	1. Gunnar Flood, Alingsås 107,3
2. Jan Westfelt, Borås 110,9	2. Per Erik Johansson, Karlsborg 95,8	2. Olle Lövgren, Borås 75,1
3. Magnus Ögren, Borås 53,9	3. Per Olov Svantesson, Alingsås 64,9	3. Lars O. Bergendahl, Borås 70,5

Vid konferensen efter tävlingen beslöt man att bilda Västergötlands Modellflygförbund. Till ordförande valdes Åke G. Ringh, sekreterare Åke Westfelt och till kassör Hans Westfelt.

MÄSTERSKAPTÄVLINGAR

Söndagen den 21 september var en lyckad dag att lägga tävlingar på. Sommarvädret gjorde en repris och glädde modellflygare såväl i Stockholm som i Skåne.

"Vingarna" höll sitt klubbmästerskap på Skarpnäck. Termiken var god och Åke Roggentins Wakefield höll sig synlig i 18 min. 7 sek. Tävlingsledare var som vanligt fabrikör Tyko Stark.

Resultat:		
Klass M 1.	Klass M 2.	Klass M 3.
1. Arne Blomgren 2,32,6	1. Börje Stark 1,58,1	1. Åke Roggentin 3,14,4
2. Olle Lindh 2,00,9	2. Bengt Blomgren 1,08,1	2. Olle Lindh 2,45,9
3. Nils Melin 1,38,7		3. Börje Stark 2,16,1
Klass S 1.	Klass S 2.	Klass S 3.
1. Hans Schmiterlöv 1,15,8	1. Arne Blomgren 2,02,6	1. Åke "Postis" Larsson 2,05,0
2. Sverker Blom 0,56,9	2. Lennart Segerfelt 1,37,1	2. Nils Lundkvist 0,55,7
	3. Gösta Améen 1,31,7	

SKÅNEMÄSTERSKAP

Sveriges dittills största tävling avhölls på Eslövs flygfält den 21 september. 116 modellflygare med 200 modeller. Rekord! Militären hjälpte till, vakthållningen sköttes av flygare och tidtagningen av reservflygare. Överste Åge Lundström intresserade sig särskilt för bensinmotormodellerna vilka demonstrationsflögs av Sven Häggblad och Brodde Malmkvist. Tävlingens äldste deltagare var 52-åriga John Hansson, Limhamn, som enligt rapportören lärt sig modellflyga av sina söner.

Resultat:		
Klass M 1.	Klass M 2.	Klass M 3.
1. Arne Nilsson, Landskrona 53,4	1. Bertil Olsson, Eslöv 72,0	1. Karl Reutersköld, Lund 86,0
2. Egon Molin, Ystad 30,7	2. Sven Truedsson, Limhamn 65,0	2. A. Möllerström, Hålsingborg 70,3
3. Terje Larsson, Limhamn 26,5	3. K.-Å. Andersson, Höör 56,2	3. Allan Dahl, Eslöv 62,9
Klass S 1.	Klass S 2.	Klass S 3.
1. Sten Fagerberg, Markaryd 107,1	1. Rolf Dilot, Eslöv 85,0	1. Hugo Malmkvist, Limhamn 104,0
2. Anders Håkansson, Limhamn 82,9	2. Sven D. Sjunnesson, Eslöv 82,0	2. Bo Lundkvist, Limhamn 100,0
3. Artur Andersson, Landskrona 62,2	3. Ove Bengtsson, Eslöv 80,9	3. Erik Persson, Ystad 98,9
Klass A Stavmodell	Lagtävlan	
1. Karl Reutersköld, Lund 65,1	1. Eslövs MEK lag 1 219,9	
2. Ove Olsson, Eslöv 44,0	2. Limhamns MFK lag 4 205,6	
3. Ingvar Möller, Eslöv 35,5	3. Eslövs MFK lag 3 179,6	

RUNE ANDERSSON "BANANEN"

Om man skall vara noggrann, så heter den modellflygande "Bananen" enligt prästbetyget, Rune Ingemar Andersson och född den 1/7 1926.

Under sina första levnadsår levde han i olycklig okunnighet om allt vad modellflyg hetete och intill Valborgsmässoafton 1941 sysslade han mest med bockhoppning och kulspejning.

De första lärospånen på modellflygets område gjordes på Gärdet, där "Bananen" bl.a. sprang efter Arne Blomgrens långtgående modeller. På Valborgsmässoafton 1941 skedde emellertid det stora genombrottet och "Bananens" flygsinne blev på allvar väckt.

Under frukostrasten promenerade han i Vanadislundens och fick där se en modellflygare med en Tummeliten (Mark 4711), som inte flög så där över sig. Men ändå. Det var tjusigt att se en sådan där liten modell flyga.

Efter skolans slut anträdde färden till f:a Wentzel där en stycken "Fröjdare" inköptes. Enligt kvinnliga expediten skulle modellen flyga 3 minuter mitt i vintern. Hur bra skulle den då inte flyga på sommaren, tänkte "Bananen" och noterade i sin hjärna tider på uppåt 5 minuter !

Bygget igångsattes omedelbart vid hemkomsten och sedan byggdes det intensivt till nästa lördag. Då var modellen klar för luftning. Den var försedd med frihjul, fjädrande landningsställ och div andra finesser. Detta var "Bananens" första modell, men det var svårt att upptäcka, ty modellen var ovanligt välbyggd, i varje fall för att vara ett verk av en nybörjare.

Provflygningen företogs inte på det klassiska modellflyg-Gärdet utan i Vanadislundens. Trimningen utfördes med hjälp av "Modellflygets ABC" och resulterade i mycket goda flygningar.

Tyvärr måste flygövningarna avbrytas ity modellens aktionsradie vid 100 varvs uppdragning översteg fältets längd. Fortsättning följde sedan ute vid Gustav III:s Haga, och därute bedrevs modellflygning tillsammans med ett par andra blivande Vingar, bl.a. kassören Öhman, vars Korda alltid fastnade i trän.

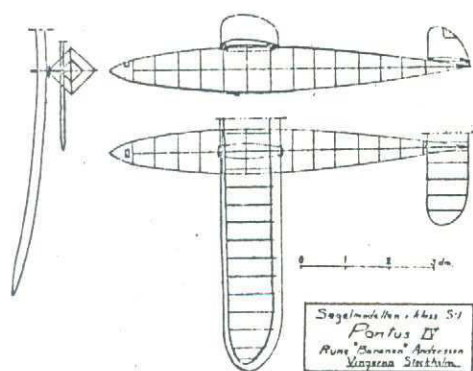
Ja, så började "Bananens" modellflygarbana, och den fortsätter som vi vet i mycket god stil.

- Detta är en avskrift av den artikel, som Lennart Sundström införde i "Hobbyboken" 1944 -
- Teckningen ovan är från stockholmsteknisternas årsskrift, det år som Rune Andersson tog ingenjörsexamen. Flickan är Runes fru Kerstin. Motorcykeln är numera utbytt mot en Rover, Rune har stor förkärlek för engelska bilar - men som han bett generalagenten om "det vore bättre om de levererades i byggsats !"



ANDERSSON RUNE FOTOBESTYR,
FLYGNINGEN SJUK
FAST ELIR DEN FÖR DYR
TILL FLICKAN HAN FLYR.

PONTUS IV

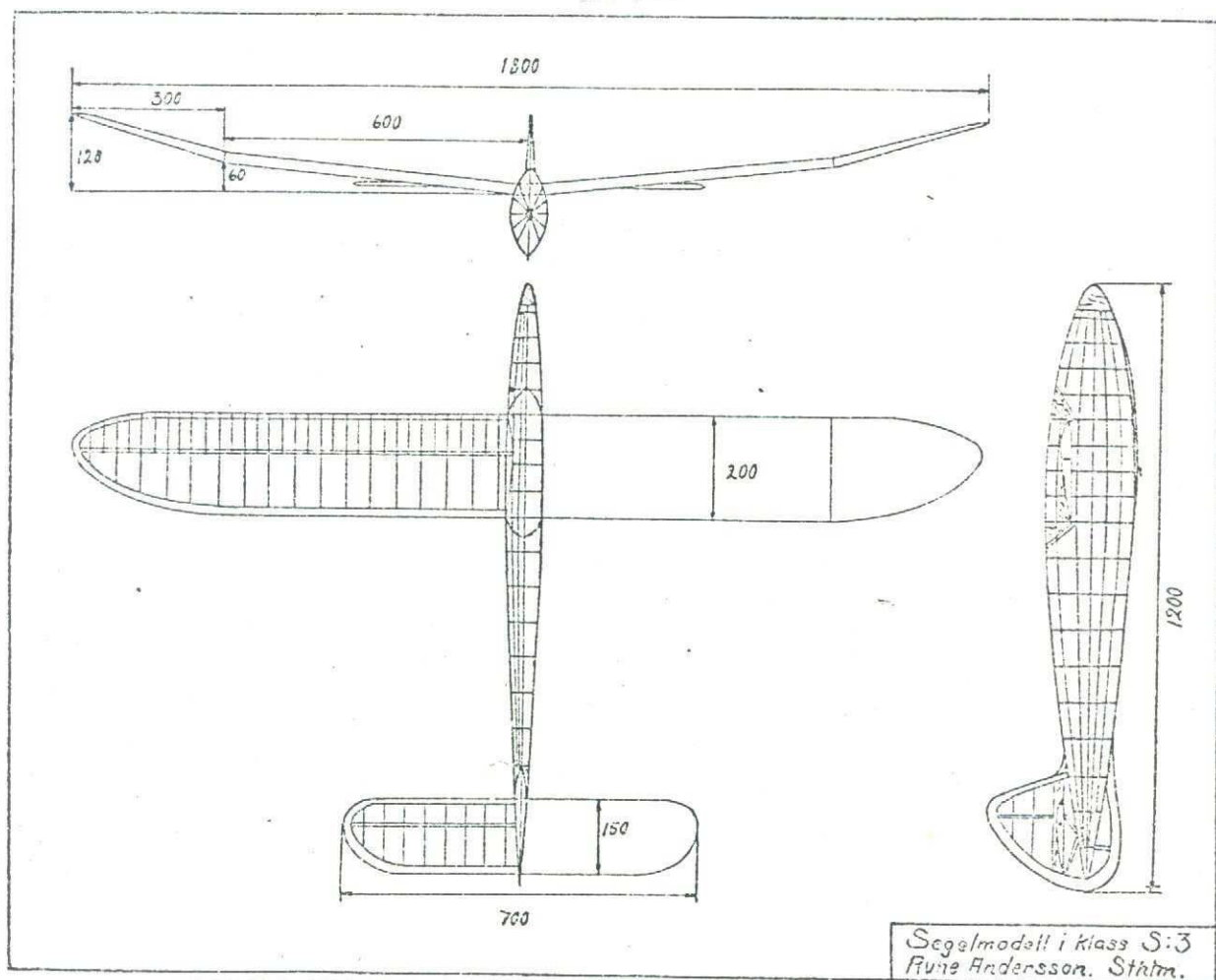


Segelmodellen i klass S:1
Pontus IV
Rune "Bananen" Andersson
Vängsöta Stålm.

Den här modellen belade 3:e plats vid 1943-års Vintertävling på Skarpnäck. Tiderna var $3.47,2 + 1.56,0 + 0.59,7 =$ Genomsnitt 2.14,3 Några veckor efteråt begav den sig ut på en tripp som räckte i 10 minuter!

Modellen var helt byggd av balsa. Klädseln var siden på kroppen och dubbelt japanpapper på vinge och stabilisator. Diamondkroppen valdes, därför att den enl. vissa åsikter skulle ge goda startegenskaper.

Data: Spv.- 1000 mm, Korda- 130 mm, Vingbelastning omkr. 15 g/dm². Vingprofil: modifierad Grant X-8. Stab.-profil: neutral.



Segelmodell i klass S:3
Rune Andersson. Stålm.

RÖDA MOLNET

S 3:a konstruerad av Rune Andersson »Bananen». Konstruktionsår 1943.

Data:

Spännvidd: 1800 mm
Längd: 1200 mm
Vingkorda: 200 mm

Vingbelastning: 18 g/dm²
Stab.-spv: 700 mm
Stab.-korda: 150 mm

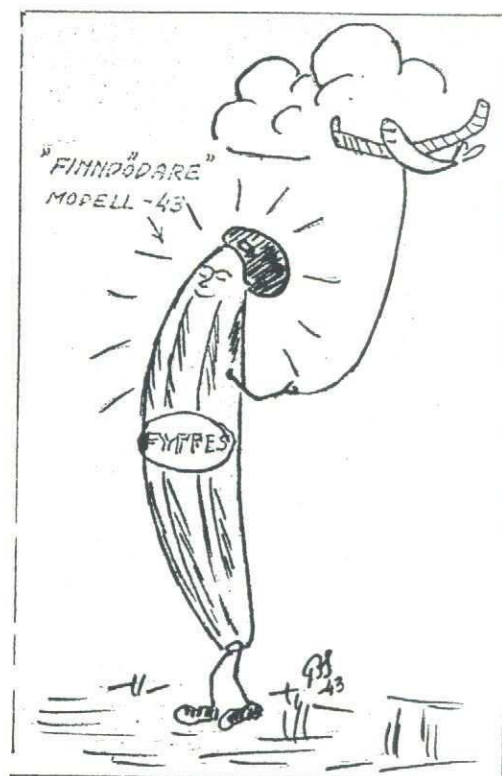
Modellen är med undantag av stabilisator och fena helt byggd i furu. Spryglarna äro av 1 mm:s och spanten 1,5 mm:s plywood. Vingprofilen är vad man skulle kunna kalla för »erfarenhetsprofil», och av konstruktören döpts till »Bananen Special». (Liknar Clark Y.) Stabilisatorprofilen är en förtunnad Clark Y.

Modellen är försedd med kurvroder och en tidsutlösning som visat sig vara mycket pålitlig. Utom i ett fall, nämligen vid Vängsötävlingen hösten 1943. Utlösningen bakade upp sig och modellen följande

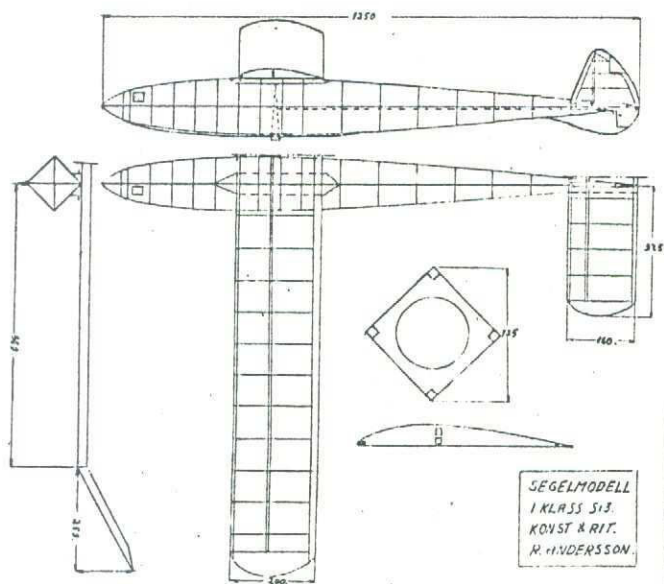
»Röda Molnet» är en av Vingarnas bästa S 3:or under 1943. Endast tre tävlingar har den emellertid hunnit med. Två av dessa har vunnits. Vid den tredje tävlingen flög modellen nämligen bort och två månader därefter återfanns modellen av en jägare flera km från startplatsen, men endast delvis. — Kroppen och stabilisatorn med fena voro försvunna och »Bananen» fick nöja sig med att återfå vingen. Bästa tid: 15 min 31 sek. (Vängsötävlingen 1943.)

Vid uttagningen på Skå flygfält den 29 augusti inför landskampen mot Finland 1943 gjorde "Bananen" väl ifrån sig genom att flyga två max.-flygningar, den ena på 14.04 min och den andra på 11.30 min, trots detta ansågs "Bananen" inte kvalificerad nog för landslaget. Söndagen där- efter var det tävling på Vängsöfältet och då vann "Bananen", och det så ordentligt att ut- tagningskommittén inte kunde förbigå honom. Men han fick dyrt betala sin seger. Både hans S-3:or flög bort ! Nu när han inte hade något att flyga med fick han besked - "Du är uttagen" "Bananen" var överlycklig och satte genast i- gång med att bygga en modell ! På måndagen konstruerade och ritade han modellen hann också göra spryglar och bygga kroppen ! På tisdagen plockade han ihop vingen och på ons- dagen bygge han stjärtpartiet. På torsdagen kläddes modellen och var alltså klar att flyga. Vad säge om ett sådant bygge ? Fyra dagar med ca 5 timmar arbete per dag !

Vid landskampen den 12 september vann "Bananen" tävlingen som gick i regn och rusk. Hans tider var 5.10,9 i första starten och max. 6.00,0 i den andra. Sverige vann hela landskampen före Finland.



BANANENS LANDSKAMPSVINNARE



S 3:an »Fridolf«

Modellens data:
 Spännvidd 1.800 mm, vingdjup 200 mm, stab, spv 650 mm
 stab, djup. 160 mm, längd ö.a. 1.250 mm Kroppstvär-
 snitt enl int. regel, Vingbelastning 18 g/dm².

BYGGNADSBESKRIVNING

Kroppen: Denna är uppbyggd på 2 mm plywoodspant med longeronger av 6 x 6 furu. Nosblocket göres i två delar av vilken den första är 50 mm och den andra 15 mm. I den senare är 1 ongerongerna infällda. Vingbryggan är byggd helt i balsa. Startskenan utgöres av 3 st 3 x 3 mm fururibbor som är sammanlimmade.

Fenan: Fenan är uppbyggd helt i balsa, framkanten består av en 7 x 7 mm ribba, bakkanten av 5 x 18 mm och mittbalken 6 x 6 mm. Underfenan är gjord av ett 4 mm balsafлак, ur vilket kurvrodret är utskuret.

Vingen: Denna är uppbyggd på 1 mm plywoodspryglar utan lätthål. Ribborna material är gran, dimensionerna är : framkant 4 x 7 mm, mittbalkarna 6 x 6, och bakkanten 5 x 15 mm. Mittbalkarna är sammanbundna med ett diagonalsystem av 1,5 x 5 mm furu. Vingspetsarna är utskurna ur ett 3 mm balsafлак.

Stabben: Stablisatorn liksom fenan är byggd helt i balsa. Dess dimensioner är : framkant 8 x 7 mm, mittbalk 4 x 6 och bakkant 3 x 12 mm.



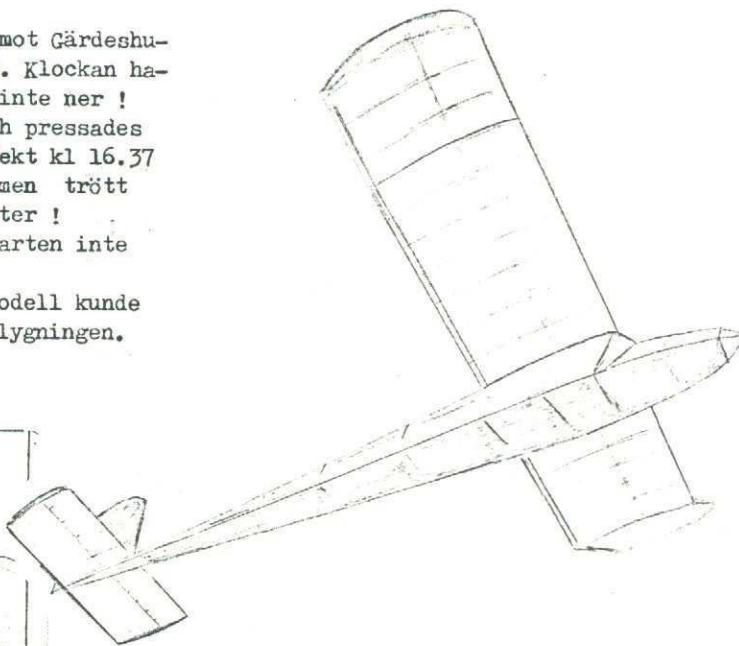
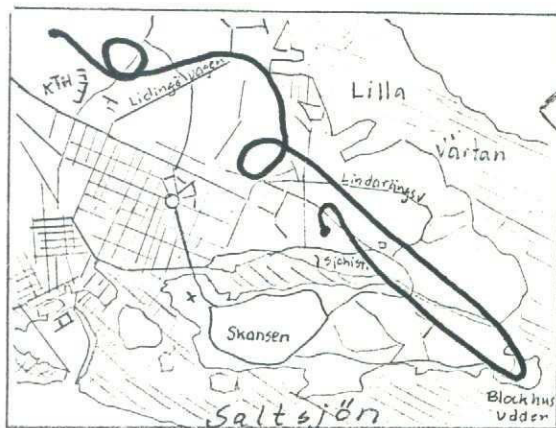
Det är inte allamodellflygare förunnat att få en helsida i "Se" ! Men det fick "Bananen", då hans nykonstruktion "Tromb" gav sig ut på en dryg entimmasflygning. 10

En vårdag 1944 hände det. Kl. 15.30 gick starten från Gärdet. Mot Blockhusudden gav sig "Tromb" iväg under det att den steg mot skyn och blev allt mindre och mindre.

"Bananen" såg den långt bort under en molnkant, han kastade sig upp på sin cykel för fortsatt spaning.

På en höjd av ca 700 m tycktes modellen vara borta för alltid, men så hände det märkliga. Vinden vände ! Åter styrde "Tromb" mot startplatsen och vidare mot Frihamnen.

Där fick den en störning och vände in mot Gärdeshusen. "Bananen" trampade tappert vidare. Klockan hade blivit över 16, men modellen ville inte ner ! Men så hamnad den i ett sjunkområde och pressades ner mot Liljansskogen och landade perfekt kl 16.37 intill Ugglevikskällan, där en glad men trött "Banan" hälsade sin modell välkommen åter ! Något rekord kunde det inte bli, då starten inte skedde i samband med någon tävling. Eftersom "Bananen" fick tillbaka sin modell kunde han och "Se:"s fotograf rekonstruera flygningen.



STRÖMSTVÅAN

'TROMB'

S. 2:a. är konstruerad av »Bananen» Andersson. Många äro de pris han i år tagit med denna modell, och i våras gjorde den bl. a. en rekordflygning på 1 tim. 7 min. — Byggsatsen kostar Kr. 5:85 och ritning i hel skala Kr. 2:50.

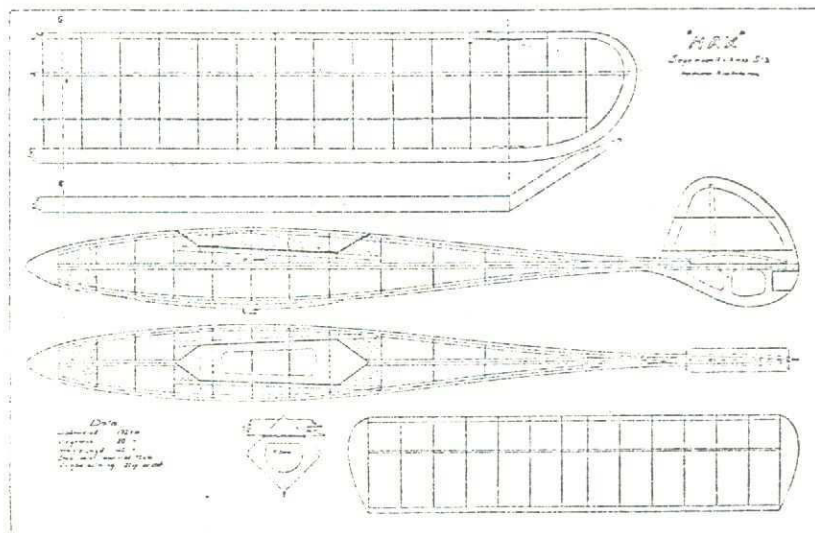
Ströms Specialmodeller

"Bananen" blev en av modellflygets verkliga "kändisar", kanske var det hans trevliga smeknamn, som gjorde det lätt och roligt för journalister att fastna just för honom då de skrev referat om tävlingar. Det var kanske också så, att "Vingarnas" modellflygskribent Robert Löwen-Åberg hjälpte till att göra "Bananens" namn bekant. Allra mest berodde det förstås på "Bananen" själv, han var en eminent förmåga, byggde snabbt, förstod att trimma rätt och hade klart för sig att termik hjälper till att få bra flygningar. Att han dessutom är en glad och lättpratad person, gjorde nog sitt till att hans namn ofta kom med i tidningsspaltarna.

Framgångarna på tävlingsbanan ledde också till att hans modeller blev efterfrågade. A.B. C.H Ström & Co. i Göteborg startade tillverkning av modellplan och de utgav två av "Bananens" konstruktioner. Den knappt 18-årige modellflygaren tyckte sig vara litet av "kung", när firman i Göteborg bjöd in honom för diskussion och hyrde rum åt honom på hotell Avenue. Att de dessutom betalade bra för ritningarna gjorde ju det hela ännu bättre !

STRÖMS- 3:an "MAX"

Konstruktör:
Eune Andersson
»BANANEN»



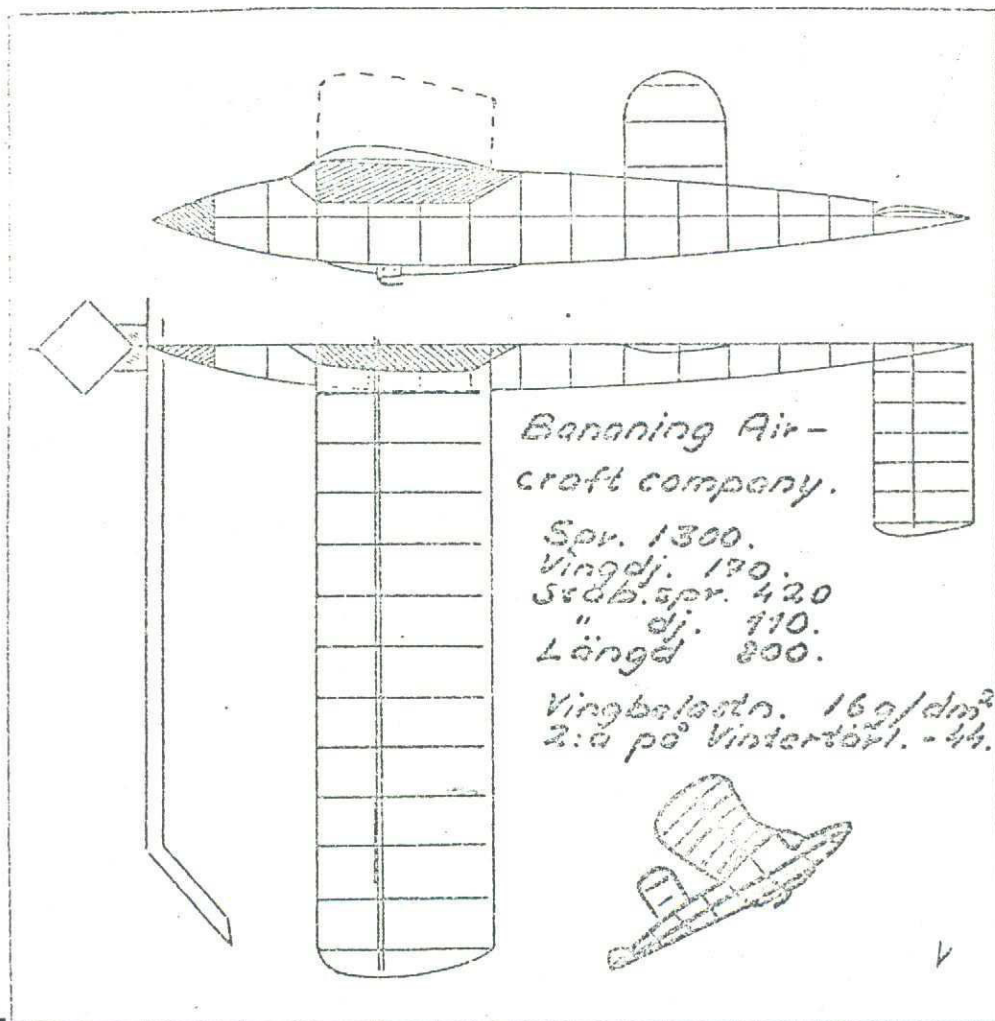
DATA:

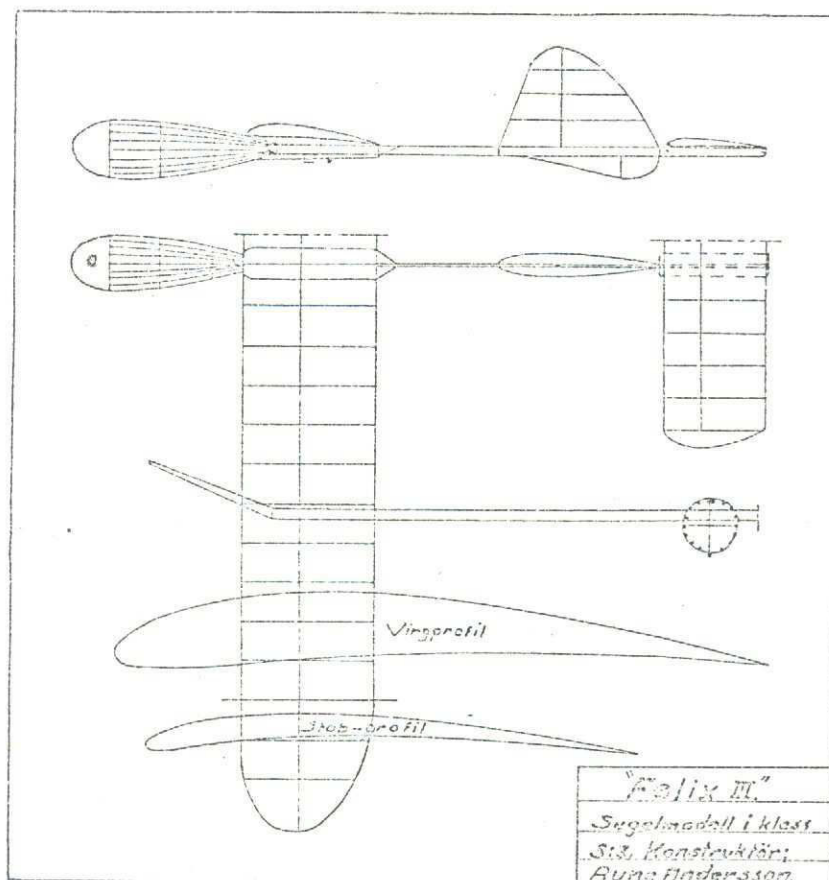
Spännvidd: 172 cm Längd: 120 cm Vingkorda: 20 cm
 Stabilitatorspännvidd: 70 cm Vingbelastning: 20 g/dm²

STRÖMSTREAN

'MAX'

har även den »bananen» Andersson till upphovsman. Om dess flygförmåga kan nämnas att den i oktober i år vid tävlingar på Torstlands flög från startplatsen till Kungälv, en sträcka fågelvägen av ungefär 3,5 mil — nytt svenskt rekord! Pris för byggsatsen Kr. 10: 50. Ritning Kr. 3: 50.





Skala 1:10.
Profilerna i skala 1:2.

FELIX — säker S 3:a

Konstr. av Rune Andersson »Bananen»

Data:

Spännvidd 170 cm Längd 105 cm
 Vingkorda 20 cm Profil B-16
 Vingbelastning 15 g/dm² Vikt ca 510 g
 »Felix» uppfyller de internationella bestämmelserna (FAI).

Material:

Där intet annat angives är materialet furu.

Alla mått i mm.

Kroppen: Longeronger 3×3. Kroppshorn; 5×15.
 Nosblock: svarvat av furu med uttag för ballast.
 Vingbrygga: 2 mm:s plywood. Spant: 2 mm:s plywood.

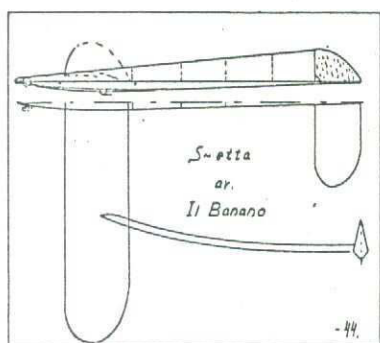
Vingen: Framkant 3×10. Mittbalk: Övre 5×6,

undre 5×5 mm:s furu. Bakkant 3×20. Hjälpbalk: 3×3. Spryglar: 1 mm:s plywood.

Stabilisatorn: Framkant 3×5. Mittbalk: 3×5. Bakkant: 2×10. Spryglar: 1 mm:s plywood.

Fenan: Ram av 4 mm:s plywood. Mittbalk: 3×5. Spryglar: 1 mm:s plywood.

Klädsel: Vinge, kropp och fena klädes med siden, stabilisatorn med dubbelt japanpapper.



»Bananen» segelmodell i klass S 1.

S 1:a för VT

Denna S 1:a följde inga vanliga principer. Som synes finns ingen egentlig fena utan i stället är kroppen utformad så att den även tjänstgör som fena. Principen skulle vara att en låg, bred och tjock fena har mindre verkningsgrad än en hög och smal, varför ytan bakom tyngdpunkten kan göras större, vilket betyder en modell som kurvar lättare. Vingprofilen en "Ba spec" och stab.profil en förtunnad Clark Y. Vinklarna, vinge 3⁰, stabbe 0⁰. Vingbel. 12g.

forts.nästa nr.

Jørgen M. Larsen
Forhen, formand for
Modelflyveklubben "CIRRUS"

3:e och sista delen
forts. från föreg. nr.

En Modelflyvers Erindringer

eller

En Ode til Gummimotormodellerne.

Engang i 1940 blev Niels Hassing småforlovet, og dermed var hans tid som modelflyver egentlig omme - han gjorde et lille forsøg på et "come-back" i 1941, men det blev ikke til mere - og efterhånden fik han andre interesser. Derefter overtog jeg posten som formand i Cirrus - hvilket egentlig ikke var nogen helt let sag - men det lykkedes mig da at holde klubben vedlige i nogle år endnu. Men efterhånden som de gamle kammerater kom i gang med deres forskellige uddannelser - eller simpelthen flyttede andre steder hen - skrumpede kredsen naturligvis ind, - og nogen ny tilgang var der ikke rigtigt - min søster og jeg holdt i flere år klubben i live ved begge at betale kontingent til K.D.A.K - eller rettere sagt til Modelflyver Unionen - en klub skulle have mindst to medlemmer for at kunne bestå som klub - og det var vi altså tilsammen. Men denne tingenes tilstand var naturligvis uholdbar - og jeg kan faktisk sige - med megen vémod - at Cirrus fadede ud i 1944. Efter min hjemkomst i Maj 1945 - fra eet års internering i tysk interneringslejr - meldte jeg mig ind i K.M.K. - og senere i "gammelmands-klubben" Progress.

Men alt dette er en foregribelse af begivenhedernes udvikling, - og i den kronologiske orden er der endnu længe til 1945 i denne beretning.

Om foråret og sommeren 1940 havde været en kedelig tid, rent modelflyvemæssigt, så sluttede året for fuld udblæsning. Det første September-stævne blev afholdt på Trollesminde's marker ved Hillerød - med Hillerødklubben "Termik" som arrangør.

Dette stævne som var det første distriktsstævne - hvilket lige er bemærket - blev afholdt Søndag den 22 September 1940, og denne begivenhed udviklede sig i årenes løb til at blive årligt tilbagevendende - idet man fremover afholdt stævner på dette sted som distriktsstævner, - i de seneste år har man oven i købet afholdt Nordiske Mesterskaber på Trollesminde - og stadig med Hillerød Klubben "Termik" som arrangør.

Ved dette første "Trollesminde-stævne" fløj jeg med en N-H-15 - en gummimotormodel i klasse 2 (Gummimotormodeller under 1 meter i spændvidde) - denne model var konstrueret af Niels Hassing og havde vist sig særdeles velflyvende, idet Niels selv havde sat en danmarksk rekord med den. Denne flyvning blev foretaget fra en mark ved Frederiksdalsvej i Virum - med landing i Vaserne på den anden side af Furesøen, - den noterede tid blev 14 min. 25,4 sek.

Modellen som type betragtet - præsenterede Niels for alvor ved det allerede tidligere omtalte storstævne på Værløse i August 1939 - hvor han vandt både i Wakefield-klassen og klasse 2.

Min udgave af denne model havde jeg bygget færdig natten før stævnet i Hillerød - det gjorde man altså også dengang - og jeg ventede mig ikke noget særligt af den Søndag den 22 September 1940 - den første af de tre konkurrencestarter brugte jeg oven i købet til afsluttende trimning. I anden start kom modellen i Termik, og den kunne ses af tidtagerne i 9 min. 02,0 sek. - hvilket blev den officielle tid - og rekord i klassen. Distancen skulle først vise sig senere i form af et brevkort, - det var en rar bondemand i Auderød som lod høre fra sig, - og da flyvningen blev udlagt på generalstabskortet viste det sig at den var 9750 meter. Dette inderbar at jeg fik noteret rekord for både tid og distance - disse rekorder stod uantastet lige så længe klasse 2 bestod som selvstændig klasse.

Jeg kan egentlig kun beklage at man ikke bibeholdt denne klasse for mindre gummimotormodeller, - den var egentlig så hyggelig, - og ikke så krævende som Wakefieldklassen - som man dengang kaldte for klasse 3.

Året 1940 sluttede - hvad udendørs-aktiviteter angår, med et modelflyvestævne som afholdtes den 15 December på den gamle Lundtofte flyveplads - - stævnet blev, til trods for 3 graders frost og kold blæst - et godt stævne, selv om nogle tilskuere måtte give op overfor den gennemtrængende kulde. Således måtte jeg skyndsomt dirigere min lille søster hjem til Holte via Kgs. Lyngby - hvorfra hun kørte med S-toget hjem - med cyklen som rejsegods. Alle var jo på cykle dengang, og det var en kold tur i bidende frostvind fra syd-øst.

Til trods for det ublide vejr blev flyveresultaterne ganske gode, specielt i de tre klasser for svævemodeller - dengang klasserne: C - D - og E.

I klasse C: svævemodeller under 1 meter i spændvidde - fløj jeg som "test-pilot" for Sven Wiel Bang - min helt nybyggede F-J-la - og var så heldig at vinde 1ste plads med et gennemsnit af tre flyvninger på 1 min. 07,1 sek. Bedste tid var 1 min. 49,3 sek.

I klasse E: store svævemodeller - præsenterede Jørgen Dommergaard for første gang sin J-D-35. Denne model var 252 cm i spændvidde og havde et sideforhold på 1:13 - hvilket dengang blev anset for at være en forsyndelse mod al teori og ikke så lidt rebelsk.

Den samme mistro mødte jeg for øvrigt selv - idet mine Wakefieldmodeller snart skulle præsentere store sideforhold.

Dommergaards model havde en planbelastning på 16 gram/dm² - og han placerede sig som nummer 2 i klassen med et gennemsnit på 3 min. 20,7 sek. Bedste tid: 1 min. 49,3 sek.

Gummimotormodellerne i klasserne A og B klarede sig forholdsvis dårligere, dog ikke dårligere end at Frank Hendrick fra "Windy" vandt klasse B med et gennemsnit på 1 min. 24,3 sek. med Peter Christiansen fra "Condor" i Helsingør på andenpladsen med 1 min. 19,3 sek. og Erik Bugge fra "Stratus" som nr. 3 med 53,7 sek.

I klasse A. blev Jørgen Christiansen "Condor" nr. 1 med 59,9 sek. Svend Aage Jensen "Termik" nr. 2 med 49,9 sek - og jeg selv en flot nr. 3 med min N-H-15 - tiden var ringe, og jeg husker den ikke mere, men jeg tror den var ca. 40 sek.

Men 150 starter på 4½ time - i frost og bidende østenvind var alligevel en kold fornøjelse.

Årets begivenheder - og dem havde der jo, som tidligere bemærket - ikke været så mange af, rent modelflyvemæssigt - sluttede med et indendørs stævne i Københavns Forum søndag den 29 December.

Det var "Berlingske Tidende" som i samarbejde med Dansk Modelflyver Forbund indbød til dette stævne. Der var kun deltagelse af klubber fra København og Sjælland, - og 10 klubber blev repræsenteret. Det eneste resultat som er værd at huske fra det stævne er den flyvning på 3 min. 55 sek. som min klubkammerat Ejnar Holm fra "Cirrus" foretog med sin mikrofilmmodel - han vandt suverænt i den klasse han startede i - med Peter Christiansen fra "Condor" på andenpladsen med 1 min. 6,4 sek. og Christian Rødsjer fra Valby som nr. 3 med 42,5 sek.

FRÅN GÖTEBORG

forts."Modellflyget i Sverige"

Modellflyget i Göteborg hade legat nere en tid trots att intresse i massor fanns. En kommitté tillsattes under sommaren för att utarbete förslag till höstens verksamhet. Styrelsen för Västra Sveriges Modellflygklubb (VSMK) fick följande sammansättning:

Ordf. dir. Gösta Andrée , v. ordf. slöjd lärare Georg Lind,
sekr. herr Kjell Nyström, kassförv. herr Östen Karlsson
herr Rune Johansson, som ledde verksamhet i Kungälv.

Verksamheten förlades till två lokaler, en slöjdsal i Majornas Ungdomsgård , Karl Johansgatan 90 och en lokal vid Köpmangatan 28. Ledare för byggverksamheten var Georg Lind.

MODELLFLYGARENS ÅLDRAR

(Översatt från "South Island News" 1976-07-12 författare Paul Lagan)

Det är förvånande hur ens attityder förändras med åren. Vid 15 vårar är vi lyckliga nog att ryckas med av allt som fångar vårt intresse och vi har absolut inget tålmod --- det som ska ske, ska ske nu ! Den 15-åriga modell - flygaren håller fortfarande på att utveckla sin handskicklighet, har ingen kunskap om, eller intresse av organisationen av sin hobby och önskar inget högre än att få den där halvfärdiga skapelsen i luften

Vid 25, har densamme unge mannen gått igenom alla kriserna från tonåren som hållit honom borta från modellflyget - han har klarat av flickgalenskapen, öl- och spritgalenskapen, motorcykelgalenskapen och i många fall är han nu gift och stadgad. Han tycker sig vara inne i en lång, lång tunnel utan slut men som han hoppas skall leda fram till ett långt, framgångsrikt och fridfullt liv för honom och hans familj. Han har kommit till insikt om att hans fickpengar måste tas i anspråk för familjens nödtorft och lär sig snabbt och smärtsamt meningen med en budget ! Om han fortfarande har intresse för modellflyg är han inne i en gyllene ålder - han har lärt sig byggskicklighet , han är snabbtänkt, uppmärksam och han har inte alltför mycket problem med administration varför han inte har några bindande åtaganden i den riktningen. Hans finansiella begränsningar gör att han måste välja vilka klasser han ska flyga och dem flyger han med glödande önskan om framgång och uppmärksamhet. En gyllene ålder.

Vid 35 har vår modellflygare klarat av den mest aktiva 10-årsperioden av sitt liv. Under dessa tio gångna år har han skaffat sig en ställning i samhället, blivit familjefar, har har fått sitt liv bestämt av det yrke han valt. Han har blivit intresserad av landets politik och av politiken som berör hans sport och hobby. Om han inte är medarbetare i någon kommitté eller hjälper till att ge ut klubb-tidningen eller fostrar juniorerna i klubben så är han vanligen en ganska högljudd orosande ständigt redo att kritisera och att ge sin syn på saken åt alla och envar. Han har blivit lite inbilsk i fråga om sina tidigare tävlingsframgångar och lite självgod beträffande sin förmåga. Han har uppnått en hög mental mognad och kan slugt beräkna den ansträngning som behövs för ett projekt innan han ger sig på det och med hänsyn till detta tenderar han att ständigt uppskjuta sina planer. Vid 35 - om han nu ska göra det, så borde han redan ha gjort det ! Men det 35-åriga sinnet är fullt av tankar på framtida framgångar och segrar. Han börjar ha färdiga åsikter om de flesta ting tycks på väg mot glädjen av minnen från tidigare lyckliga dagar.

Den 45 år gamle har blivit allt mindre intresserad av att delta i tävlingar - han är mindre karriärsugen i jobbet och mindre angelägen att tävlingsflyga men han vill att man ska uppskatta honom. Han är mycket omsorgsfull och har en tendens att övervärdera sin tidigare förmåga - åtminstone inför sig själv . Han har blivit mer och mer intresserad av livets finare sidor; han uppskattar fina viner, vackra naturscenerier, klassisk musik och framför allt hatar han miljöförstöring av alla slag. Hans modellflygande påverkas också av dessa känslor och han drivs gladeligen mot skalamodeller, oldtimers, radioseglare och liknande och har vanligen mycket liten förståelse för de snabba, bullersamma och spännande aspekterna på livet och sin hobby.

Vid 55 känner sig vår modellflygare mer eller mindre på väg mot pensionen -- hans attityder är på väg allt längre från de bråkiga händelserna runt omkring honom och han börjar bli alltmer intolerant till " här idag - borta imorgon" stilen hos ungdomen. Han är intensivt intresserad av bestående ting och värder minnen från förr och samlar rariteter - gamla motorer etc, etc, är ovärderliga ur hans synvinkel. Han är fortfarande en man med stor förmåga och kan, om han vill ha besväret, återvinna det mesta av sin skicklighet från tidigare år och flyga och leva lika bra som grannen men saker och ting skapar sådana band

Och så vidare 65 och 75 och? Modellflygare på 65 eller däröver är sällsyn-ta. Vid den åldern föredrar genomsnitts-svensken att pyssla med saker för sin egen tillfredsställelse. Han är vanligen mycket litet socialt intresserad och helt nöjd med att filosofera om världen och livet. Allt det där han sköt upp för att göra då han blev pensionerad tycks inte vara så betydelsefullt nu längre han ser ingen

mening i att göra en massa saker men är mycket medveten om behovet av den skapade servicen.

Trots allt vad som sagts här ovan, är varje människa olik den andra, många har 25-åringens attityder upp i 60-års åldern, några betar sig som 70-åringar när de är 30 år. Men låt oss hoppas att, med denna fantastiska hobby som modellflyget är, alla ska se den som en avkoppling som de kan ha glädje av och som de kan hjälpa andra att få glädje av - i alla åldrar bör vi undvika att försöka få ut det mesta av vår hobby om vi inte samtidigt är beredda att satsa lika mycket själva. De mest aktiva modellflygarna borde dela sin aktivitet mellan utnyttjandet av förmånerna som skapats för deras nöje och verklig satsning på att bygga upp och att hjälpa till att skapa dessa förmåner. Gör du din del av jobbet oavsett ålder ?

- Nog med den här sortens pladder - Jag håller visst på att bli gammal ?

forts. "Modellflyget i Sverige"

Särskilt fina resultat nåddes i segelmodellklasserna. Sven Hjelmerus tävlade i inte mindre än tre klasser, vann en klass blev 3:a och 4:a i de båda andra !

Klass M 1.		Klass M 2.		Klass S 3.	
1. Åke Westerlund, Borås	1.59,0	1. J.Nathorst Westfelt, Borås	2.14,9	1. Lars Hedin, Hjo	2.43,1
2. K.E.Svensson, LEN	1.21,4	2. K.E.Svensson, LEN	1.58,0	2. K.C.Öhrn, Boxholm	2.23,6
3. P.O.Svantesson, Alingsås	0.38,0	3. Sven Hjelmerus, LEN	1.20,2	3. Bengt Hellborg, Norrköping	2.23,2
Klass S 1.		Klass S 2.		4. Sven Hjelmerus, LEN	1.59,6
1. Sigurd Carlsson, Vadstena	1.53,0	1. Sven Hjelmerus, LEN	2.30,9	5. Ingvar Gustavsson, LEN	1.46,7
2. Olle Björling, Norrköping	1.47,7	2. Rolf Dilot, Eslöv	1.38,8		
3. Sven Lundberg, Norrköping	1.43,1	3. Terje Larsson, Linhamn	1.31,8		

MODELLFLYGKOMMITTÉN

KSAK:s modellflygkommitté utökades under 1941 med 4 nya medlemmar, sammanlagt var det nu 8. Dessa var: Tyko Stark, Bertil Flozman, Paul Rönne, Stockholm. Edvin Landegren, Västerås. Persson, Stockholm. Åke Sundelin, Örnsköldsvik. Leif Gustavsson, Örebro och Lennart Sundström, Stockholm, de 4 sista var de nyvalda.

Bland frågor som tog upp under hösten var märkestagningsregler, förslag om modellflygdiplom, kurser bl.a. en för lärare i Örnsköldsvik och en instruktörskurs i Stockholm. Förslag till en konstruktionstävling om en nybörjarmodell antogs. En ansvarsförsäkring för modellflygare var också uppe till diskussion.

Nya rekord godkändes.

Tidsrekord.

Klass M 3 - Arne Blomgren, Vingarna	23 m. 40 s.	Liège	15.5. 1939
" S 1 - Claes Ringh, LEN	5 m. 35,5 s..	Vadstena	18.5. 1941
" S 2 - Gösta Ameén, Vingarna	3 m. 55 s.	Skarpnäck	23.2. 1941
" S 3 - Lars Erik Olsson, LEN	11 m. 38,4 s.	Vadstena	18.5. 1941

Distansrekord.

Klass M 2 - Karl-Erik Svensson, LEN	13.300 m.	2.6. 1941
" M 3 - Börje Stark, Vingarna	7.050 m.	28.8. 1939
" S 3 - Lars Erik Olsson, LEN	11.100 m.	18.5. 1941
" S 3 - Sigurd Isacson, LEN	13.700 m.	2.6. 1941

Kraven för modellflygmärken skärptes, då tiderna för segelmodeller höjdes:

Märke	Antal flygningar	Klass 1	Klass 2	Klass 3
Järn	1	25 s.	30 s.	40 s.
Brons	2 (medeltal)	45 s.	55 s.	100 s.
Silver	3 "	90 s.	100 s.	110 s.
Guld	3 "	150 s.	200 s.	220 s.

Sammanträden i kommittén hölls 1 augusti och 16 november. Ordförande var Tyko Stark, v.ordf. Paul Rönne, sekreterare Lennart Sundström och v.sekr. Åke Sundelin.

Forts. i nästa n