



# Modell FLYGAREN

ORGAN FÖR SVERIGES REGISTRERADE  
MODELLFLYGARE UTGIVET AV FLYG

Redaktion: KSAK, Malmskillnadsgatan 27, Sthlm. Annonssavd.: FLYG, Tegnérgatan 35, 1 tr., Sthlm. Ansvarig utgivare W. KLEEN

## Nordiska modellflygregler

En gång i juni 1945 samlades i Stockholm några representanter för nordiskt modellflyg för att prata. Det var nämligen Poppius och Pärttyli Virkki från Finland, Knud Flensted-Jensen från Danmark och Georg H. Déranz och Yngve Forrvi från Sverige. De där fem gossarna samlades inte till någon pratstund vilken som helst utan till en högst allvarlig och i högsta grad aktuell diskussion om gemensamma regler och bestämmelser för de nordiska ländernas modellflyg. Diskussionen var förberedd sedan länge, inte minst av den svenska försteinstruktören Déranz, som i likhet med många andra av de s. k. »ansvariga» flerfaldiga gånger fått huden full för att »det inte gjorts nåonting» på det här området. De som varit värst har varit sådana, som av någon otvivelaktig anledning förblivit vetande om, att det pågått ett världsråd sedan 1939, och att det lilla som kunnat göras på modellflygets område också varit gjort — och en liten gnutta däröver.

När kriget äntligen var slut tog det inte många veckor förrän de skriande aktuella frågorna togs upp, och togs upp grundligt. De fem gossarna hade oerhört grundligt undertecknade fullmakter från sina respektive organisationer, Finlands Modellflygförbund, Det Kongelige Danske Aero- og Luftfartsselskab och Dansk Modellflyverforening samt KSAK (Norsk Aero Klubb) och det tyvärr vid den tiden inte ett ord i kontakt med, men kontakten har kommit sedan dess och även i det närmaste oförbehållsamma lovord från norska sidan om konferensens beslut. Och de fem kom till verket med den fasta föresatsen att nu eller aldrig komma fram till ett positivt och antagbart förslag om gemensamma

bestämmelser. Konferensen präglades av den verkliga samarbetsandan. Det var mängder av differenta åsikter och synpunkter som skulle förenas till något enhetligt. När man börjar skärskåda de olika ländernas regler litet närmare, begriper man mer än någonsin dels hur oerhört viktigt det är att dessa olikheter snarast möjligt försvinner, dels hur svårt det i själva verket är att utjämna dem. Att utjämna dem var nu konferensens uppgift. Vem skulle då göra de nödvändiga eftergifterna? Ty eftergifter var absolut nödvändiga, om inte kontentan av konferensen skulle bli ett protokoll, som omtalade, att diskussionen om eventuella gemensamma modellflygregler strandat till följd av olikheterna i åsikter och önskemål hos de delegerade.

Samtliga konferensdeltagare lovade omedelbart att se helt förutsättningslöst på hela problemet och att så långt det var möjligt göra nödvändiga eftergifter till hela sakens fromma.

Detta beslut präglade hela konferensen och gjorde att det fjorton timmar långa mötet resulterade i det protokoll, som här nedan förelägges Sveriges modellflygare för granskning och nu även tillställts Finlands, Danmarks och Norges modellflygare i samma syfte.

Regelförslaget är i viss mån revolutionerande ur svensk synpunkt. Det är lika revolutionerande ur dansk, finsk och norsk. Det är ett koncentrat av många tusen modellflygares önskningsar och åsikter.

Förslaget behandlas nu i Finland, Danmark och Norge. Det skall snart även på allvar diskuteras av KSAK:s modellflygkommitté, som har att säga sin innersta mening om förslaget.

Men medan modellflygkommittén tar ställning till frågan skall de enskilda modellflygarna säga sin mening. Därför ber vi er nu noggrant sätta er in i konsekvenserna av de föreslagna reglerna, begrundad dem och därefter säga ert ord. Vi väntar ett långt och uttrycksfullt brev från varje registrerad modellflygklubb i det här landet. Om du som enskild modellflygare vill säga din egen mening, så gör det också.

Säg er åsikt så kort som möjligt. Se sakligt på varje fråga. Utgå ifrån att vi alla måste göra eftergifter för att nå fram till något enhetligt. Vad som är självklart i Sverige är det kanske inte i Danmark, och vad som förefaller närmast självklart i Finland kanske vi betraktar som en omöjlighet här. Tänk också på att vi inte kan påtvinga våra nordiska grannar några regler. Vi måste samsas om dem, annars får vi aldrig några gemensamma bestämmelser. Det föreliggande förslaget är enligt vad de olika ländernas delegerade ansett det enda som samtliga kan enas om. Ändringar i stort blir svåra att få att gå igenom. Smärre justeringar går kanske lättare. Men varje ändring betyder massor av spilld tid.

Men! Säg nu vad du eller din klubb tycker. Kritisera gärna mycket och hårt, om du anser det nödvändigt, men motivera i så fall din kritik och gör den positiv. Negativ kritik gör ingen nytta. Tycker du att förslaget är oantagbart, så säg det, men säg varför.

Vi väntar med spänning att få ta del av de svenska modellflygarnas åsikter.

N.

P. S. Om du till äventyrs skulle anses förslaget gott, så skriv om den saken också. Och motivera gärna ditt erkännande.

## Läs FLYG

FLYGTIDNINGEN MED DE MÅNGA BILDERNA

FÖRST \* STÖRST \* BÄST

# PROTOKOLL

fört vid sammanträde med bemyndigade representanter för Det Kongelige Danske Aeronautiske Selskab (DKDAS) och Dansk Modellflyver Union (DMU), Finlands Flygförbund (FFF) och Kungl. Svenska Aeroklubben (KSAK) i Stockholm den 18—19 juni 1945 för dryftande av samarbete i modellflygfrågor mellan de nordiska länderna.

## NÄRVARANDE:

Knud Flensted-Jensen, DKDAS och DMU;  
Lennart Poppius, FFF;  
Georg H. Déranzt, KSAK;  
Yngve Norrvi, KSAK, sekreterare;  
Pärtyyli Virkki, FFF.

§ 1. G. H. Déranzt öppnade sammanträdet med att hälsa de övriga ländernas representanter välkomna till denna, som han ansåg, ytterst viktiga konferens och uttryckte sin förhoppning att konferensens resultat skulle bidra till att föra modellflygsporten framåt i samtliga de nordiska länderna.

»Det förslag vi nu från svensk sida vilja lägga till grund för diskussionen, är kanske inte det storslagna program, som sedan september 1944 framförts i fackpressen om ett nordiskt modellflygförbund, startandet av ett trespråkigt modellflygorgan, upprättandet av ett nordiskt modellflygsekretariat o.s.v., utan ett mera blygsamt förslag, byggt i huvudsak på några rader i en artikel, som presenterades i KSAK:s officiella organ tidskriften Flyg nr 12 föregående sommar», sade ingenjör Déranzt.

Han framhöll, att de mera braskande förslagen givetvis måste te sig mera lockande — för dem, som inte ha anledning att dra de organisatoriska och ekonomiska konsekvenserna av förslagen.

Inte bara svenskarna ha deltagit med inlägg i diskussionen om ett nordiskt samarbete i modellflygfrågor. Löjtnant Poppius har bl. a. i pressen framfört sina positiva åsikter men samtidigt förklarat att han inte var beredd att ge förslag till frågornas ekonomiska lösning.

Ingenjör Déranzt framhöll vidare, att han inte personligen var emot ett nordiskt modellflygförbund, ett trespråkigt nordiskt modellflygorgan, ett nordiskt modellflygsekretariat etc., men han ville uttrycka en allvarlig önskan, att ledamöterna i konferensen under den korta tid, som stod till dess förfogande att diskutera samarbetsfrågorna »höll sig på jorden».

»Om det visar sig, att vi verkligen oundgängligen behöver alla de här sakerna, och om kostnaderna för realiserandet av projektet verkligen ge motsvarande utbyte, då kommer ingen från svensk sida att uppställa några svårigheter att genomföra förslagen. Skulle däremot diskussionen antyda osäkerhet i uppfattningen om dessa frågor, måste man gå fram efter andra linjer», sade ingenjör Déranzt. För sin egen del trodde han på en fullt tillfredsställande lösning av de aktuella problemen genom att i första hand gemensamma tävlings- och rekordbestämmelser skapades. Han föreslog vidare följande plan för konferensens arbete:

- Ett klagörande av vad vi önska uppnå med det planerade samarbetet, vilka fördelar vi kunna eftersträva, vilka mål vi vilja nå och avför.
- Besvara frågan vilka vägar, som äro tänkbara för att ernå under punkt A framkomna önskemål.
- Ett klagörande av vilka villkor och förutsättningar, som gälla för de olika länderna.
- Upprättandet av ett preliminärt förslag att föreläggas de officiella organisationerna i respektive länder med förslag till ärendets vidare behandling.

Konferensen beslöt följa denna arbetsplan.

§ 2. K. Flensted-Jensen framhöll, att varken en nordisk union eller ett gemensamt sekretariat kunde anses nödvändigt. Där- emot vore det av allra största betydelse för det fortsatta samarbetet och för arbetet inom respektive länder, om gemensamma tävlings-, rekord- och märkesbestämmelser kunde upprättas.

L. Poppius ansåg, att de i pressen framförda, långt gående förslagen, möjligen vore någonting att eftersträva på mycket lång sikt, men att man just nu borde försöka uppnå snabba resultat, exempelvis genom att i första hand skapa gemensamma bestämmelser. Löjtnant Poppius sade sig ha biträtt förslaget om en union enbart av den anledningen, att han ville söka bidra till att få den nordiska uppfattningen av modellflyget fastslagen. Det nordiska modellflyget står för närvarande kanske främst

i Europa, och ett gemensamt nordiskt försök att revidera FAI:s mycket föråldrade modellflygregler borde just nu ha stora utsikter att lyckas. Löjtnant Poppius förklarade vidare, att skulle de ekonomiska svårigheterna för genomförandet av en nordisk modellflygunion bli för stora — vilket utan tveak är troligt — böra vi kunna nöja oss med att informera varandra och lägga samarbetet på den grund, som gemensamma regler komma att utgöra.

G. H. Déranzt biträdde löjtnant Poppius' uppfattning, att de nordiska centralorganisationerna för modellflyget, helst i med- verkan från Norge, snarast borde söka framlägga ett gemensamt förslag till internationella regler för FAI. Det ligger sålunda nära till hands att ta de gamla FAI-reglerna till utgångspunkt och åtminstone söka åstadkomma en stomme, på vilken de kom- mande nya internationella bestämmelserna kunde byggas upp. För svenskt vidkommande är det en allmänt utbredd åsikt, att målet bör vara gemensamma regler för att stimulera tävlings- utbytet och därmed skapa en intim kontakt mellan de nordiska modellflygarna till fromma för rörelsen i samtliga länder.

Y. Norrvi framhöll, att konferensen vid den kommande detalj- diskussionen borde hålla i åtanke det faktum, att en första för- utsättning för modellflygets framgång är, att den sportsliga sidan av verksamheten framhäves starkare än nu och att tävlings- och rekordbestämmelserna, samtidigt som de göras enkla, även be- frias från sådant, som bland allmänheten visat tendenser a' skapa löje. Man får vidare inte bortse från, att modellflyge- liksom segelflyget och all sport över huvud taget inte får bli ett självändamål. Flygsportens syfte måste vara att skapa en stark grund för hela flygväsendet. Även modellflyget måste således göras till en god sport med gott anseende bland allmän- heten och inte minst bland pressens representanter. Därigenom gör man både modellflyget och dess utövare samt hela flygtan- ken den bästa tjänsten.

§ 3. I den fortsatta diskussionen enades konferensdeltagarna om lämpligheten av att åtminstone tills vidare bortse från frå- gorna om en union, sekretariat och tidskrift och i stället grund- ligt diskutera tävlings- och rekordbestämmelser. På förslag av löjtnant Poppius beslöt konferensen att ta de svenska reglerna som utgångspunkt och på dessa söka bygga upp ett förslag till nordiska modellflygregler, lämpliga att framföras som förslag till internationella regler inför FAI. Motiveringen till det finska förslaget var, att de svenska reglerna, även om de inte tekniskt helt kunde tillfredsställa internationella krav, till sin utform- ning äro mest logiska i uppläggning och redigering.

Konferensen enades även om lämpligheten att beträffande klassindelningen söka få fram ett mindre antal tävlingsklasser samt ett större antal rekordklasser, grundade på de förstnämnda, varvid man möjligen bör söka följa det danska systemet med absoluta rekord å ena sidan och s. k. klassrekord å den andra. Därigenom vore det möjligt att tillmötesgå både kraven på en viss enkelhet och behovet av mera vidsträckt möjligheter att uppmuntra konstruktion av specialmodeller.

Vidare beslöts att helt utesluta skalamodellerna ur samman- hanget med motivering, att skalamodellbyggandet visserligen bör uppmuntras, men att det mera är en hantverksmässig hobby än en sportgren, varför några direkta tävlingsregler f. n. synas obehövlige. För övrigt framhölls svårigheterna att finna en fullt tävlingsmässig bedömningsgrund för flygplanmodeller, d. v. s. modeller i skala.

§ 4. Efter en mycket ingående diskussion med avseende på klassindelningen beslöt konferensen enstämmigt framlägga ne- danstående förslag:

- Begreppet **modellflygplan** skall i de nya reglerna givas en definition, som motsvarar den nuvarande kategorien »tävlingsmodeller».
- Modellflygplanen enligt punkt a uppdelas i två grund- typer, **utomhusmodeller** och **inomhusmodeller**.
- Utomhusmodellerna uppdelas i två kategorier, **normal- modeller** och **specialmodeller**.
- Inomhusmodellerna uppdelas likaledes i två kategorier, **stavmodeller** och **kroppsmodeller**.
- Utomhusmodellerna, kategori normalmodeller, uppdelas i tre grupper, **segelmodeller**, **gummimotormodeller** och **för- bränningsmotormodeller**, varvid med gummimotormodell avses modellflygplan, vars framdrivningsanordning utgö- res av gummi, oavsett om kraftöverföringen sker till pro- peller eller på annat sätt. Med förbränningsmotormodell avses modellflygplan, vars kraftkälla utgöres av förbrän- ningsmotor av diesel- eller tändstiftstyp, oavsett om kraft- överföringen sker till propeller eller på annat sätt. Modell-

- flygplan, vilkas framdrivningsanordning utgöres av reaktionsmotor, elmotor, ångmaskin, tryckluftsmotor e. dyl. hänföres däremot till kategorien specialmodeller.
- f) Vardera kategorien av inomhusmodeller (stavmodeller och kroppsmodeller) innehåller endast en grupp, gummimotor-modeller.
- g) Segelmodellerna uppdelas i tre klasser:
- S 1: vingyta: max 15 dm<sup>2</sup>  
kroppssektion: fri  
vikt: fri
- S 2: vingyta: 24—26 dm<sup>2</sup>  
minimiyta av största kroppssektion:  $\frac{L^2}{300}$   
vikt: min. 400 g
- S 3: vingyta: min. 30 dm<sup>2</sup>  
kroppssektion: fri  
vikt: max. 4000 g  
vingbelastning: min 15 g/dm<sup>2</sup>  
spännvidd: max. 300 cm
- h) Gummimotormodellerna uppdelas likaledes i tre klasser:
- G 1: vingyta: max. 5,5 dm<sup>2</sup>  
kroppssektion: fri  
vikt: fri
- G 2: vingyta: 6—11 dm<sup>2</sup>  
minimiyta av största kroppssektion:  $\frac{L^2}{200}$   
vingbelastning: 12,5—50 g/dm<sup>2</sup>
- G 3: (motsvarande nuvarande Wakefield-klassen)  
vingyta: 12,25—13,55 dm<sup>2</sup>  
vikt: min. 226,7 g  
minimiyta av största kroppssektion:  $\frac{L^2}{100}$
- i) Förbränningsmotormodellerna innehåller endast en klass:
- F: vingbelastning: 15—50 g/dm<sup>2</sup>  
minimiyta av största kroppssektion:  $\frac{L^2}{200}$   
motorvolym: max. 10 cm<sup>3</sup>
- k) Inomhusmodellerna uppdelas i stavmodeller och kroppsmodeller.
- l) Stavmodellerna uppdelas i tre klasser:
- A: vingyta: max. 2 dm<sup>2</sup>  
om landställ användes, skall hjuldiametern vara: min 15 mm.
- B: vingyta: 3—6,5 dm<sup>2</sup>  
om landställ användes, skall hjuldiametern vara: min 20 mm.
- C: vingyta: 7,5—10 dm<sup>2</sup>  
om landställ användes, skall hjuldiametern vara: min 25 mm.
- m) Kroppsmodellerna omfatta endast en klass:
- D: vingyta: 3—6,5 dm<sup>2</sup>  
minimiyta av största kroppssektion:  $\frac{L^2}{100}$   
om landställ användes, skall hjuldiametern vara: min 20 mm.
- n) För samtliga normal- och inomhusmodeller bibehålles tidigare gällande regler för stabilisatorytornas maximering. För S 2 och G 3 bibehålles därjämte tidigare gällande regler för maximering av kroppslängden.
- § 5. Beträffande startbestämmelserna beslöts följande:
- a) den nuvarande bestämmelsen att modellflygaren själv skall ha byggt sitt plan, bör utelämnas, bl. a. med hänsyn till de kontrollsvårigheter som föreligga. I stället föreskrives, att ägaren skall starta anmäld modell.
- b) Handstart bör tillåtas för alla modellflygplan med undantag av dem, vilka tillhöra klasserna G 3 och D.
- c) Vid högstart av segelmodeller bör gälla, att en oelastisk lina av max 100 m längd skall användas. Löplängden bör vara fri, vilket bl. a. medför, att vinsch- och löpstart kan kombineras.
- d) Reglerna för mark- och vattenstart bör ändras enligt följande:  
Startande skall hålla i vingpets eller propeller eller båda. Starten skall ske utan påskjutning, och den startande får icke förflytta sig under starten. Startbanans höjd över marken maximeras till 100 cm. Storleken skall vara minst 1,5×5 m.
- § 6. I bestämmelserna för resultatskontroll beslöt konferensen föreslå följande ändringar och tillägg:

- a) Vid internationella tävlingar och övriga tillfällen, då rekordprestationer önskas godkända som internationella rekord skall jämte tidtagarna finnas en särskilt utbildad kontrollant, godkänd av centralorganisationen.
- b) Den gällande regeln, att tidtagare vid tävling icke får förflytta sig från startplatsen bör kompletteras med anvisningar för det förfarande som bör tillämpas vid fortsatt tidtagning vid rekordflygning.
- c) Vid flygning med inomhusmodeller bör tidtagningen avbrytas först när modellflygplanet definitivt stannat, även om modellen under flygningens slutskede exempelvis förflyttar sig nedåt längs ett hinder.
- d) Internationella distansflygningar böra uppmätas på en karta i skala minst 1: 50.000, nationella på en karta i skala minst 1: 100.000.
- e) Höjdflygningar böra uppmätas medelst av centralorganisationen godkänd instrumentering. Enbart barograf bör ej föreskrivas.

§ 7. Konferensen beslöt föreslå, att de nordiska länderna, sedan de enats om förslagna gemensamma bestämmelser, revidera sina märkesfordringar med hänsyn till vidtagna regeländringar och tills vidare bibehålla förekommande nationella märkesvalörer, intill dess lämpliga internationella utmärkelsetecken kunnat fastställas.

Till FAI föreslås instiftandet av en internationell märkesserie enligt följande:

Internationellt modellflygdiplom finnes i tre valörer, förslagsvis kallade A-, B- och C-diplom. Märkena böra numreras.

För varje valör gäller, att tre flygningar med nedan angivna minimitider (ej genomsnittstider) skall utföras samma dag (men ej nödvändigtvis i omedelbar följd). Märkena kunna erövas med modellflygplan, klassat i endera S 2 eller G 3 enligt följande:

|          | S 2    | G 3    |
|----------|--------|--------|
| A-diplom | 1 min  | 1 min  |
| B-diplom | 2½ min | 2 min  |
| C-diplom | 3½ min | 2½ min |

Lämpligen bör förslaget till FAI kompletteras med förslag till diplommärken. Möjligen kan en pristävlan utlysas inom de nordiska länderna.

§ 8. I bestämmelserna för modellflygtävlingar beslöt konferensen föreslå följande ändringar och tillägg:

- a) Officiell landskamp bör omfatta klasserna S 2 och G 3.
- b) Reparationer och utbyte av delar tillåtas. Vid utbyte skall dock föreskrivas, att endast till flygplanet hörande reservdelar få användas.

Detta förutsätter, att tävlingsmodeller underkastas obligatorisk mätning och registrering (med stämpling av samtliga detaljer).

L. Poppius redogjorde för det finska systemet för registrering av modellflygplan, och konferensen konstaterade, att det skulle kunna tillämpas även i övriga länder utan att härigenom organisatoriska svårigheter skulle uppträda. Åt löjtnant Poppius uppdrogs, att upplägga en korrespondenskurs för granskare, baserad på de nya reglerna.

- c) Omstart bör endast tillåtas under förutsättning att modellflygplanets flygtid (oavsett startmetod) ej överstiger 20 sek och om modellflygplanet omedelbart efter starten hindras av person eller föremål i omedelbar närhet av startplatsen, i vardera fallet bör omstart endast få företagas en gång per flygning.
- d) Vid tävling med utomhusmodeller bestämes resultatet av genomsnittstiden på tre flygningar med maximering av 6 min per flygning. Vid tävling med inomhusmodeller bestämes resultatet av maximitiden på tre flygningar utan tidsbegränsning.

§ 9. Beträffande rekordbestämmelserna beslöt konferensen:

- a) Bestämmelserna om förhandsmeddelanden av rekordförsök bör lämpligen utgå, då dessa inte inverkar på rekordsättningarnas turbetonade karaktär.
- b) Bestämmelserna om nivåskillnaden mellan start- och landningspunkt för tids- och distansflygning bör sedermera kontrolleras och ev revideras.
- c) På förslag av löjtnant Poppius beslöt konferensen föreslå, att det svenska systemet för modellflygares registrering, vilket syntes vara änamålsenligt och lämpligt att vinna ytterligare utbredning, sanktioneras av FAI, så att det nationella modellflygarpasset i framtiden skulle till-

mätas samma betydelse som den nu föreskrivna internationella sportlicens. Detta skulle i hög grad underlätta den internationella rekordsättningen, som f n synes vara underkastad allför rigorösa bestämmelser.

§ 10. G. H. Déranz redogjorde i korthet för det av KSAK tillämpade kontaktsystemet mellan centralorganisationen och de lokala modellflygklubbarna, och konferensen beslöt att söka arrangera ett kontinuerligt utbyte av organisationsmaterial och erfarenheter mellan de berörda ländernas modellflygchefer.

§ 11. G. H. Déranz åtog sig uppdraget att sedan de av konferensen givna förslagen godkänts av resp centralorganisationer sammanfatta och redigera en svenskspråkig nordisk modellflyginstruktion efter vilken erforderliga översättningar kunde verkställas.

§ 12. Föreliggande protokoll skall efter justering av herrar Flensted-Jensen, Poppius och Déranz föreläggas DKDAS, FFF och KSAK som var för sig äger att sanktionera delegaternas beslut. Det ansågs önskvärt att en nordisk modellflyginstruktion kunde träda i kraft redan vid åstundande årsskifte.

Den norska aeroklubben, som hittills icke kunnat nås med skrivelser från KSAK skall snarast underrättas om vidtagna åtgärder, delgivas konferensprotokollet och inbjudas att medverka.

§ 13. Vidare förekom icke.

Stockholm den 27 juni 1945.

Y. Norrvi.

Justeras:

G. H. Déranz.

K. Flensted-Jensen.

L. Poppius.

## Balsa

Balsapill, passande till småmodeller, nosblock och i vissa fall till beklädnad av modeller m. m., finnes i två sorteringar:

a. Max.-längd 150 mm pr pkt 0: 80

b. " " 300 " " " 0: 80

+ porto.

### WENTZELS

Apelbergsgatan 48 Stockholm

## Aero-cement!

Speciallim för modellbyggare

Tub (22 gr) med lång spets kr. 0: 50

Burk (½ kg.) ..... » 6: 50

DOPE färglös, för impregnering och spänning av japanpapper och siden.

Flaska (50 gr.) ..... kr. 0: 65

Flaska (100 gr.) ..... » 1: 10

Burk (½ kg.) ..... » 4: 50

KSAK-registrerade klubbar erhålla 10 % rabatt vid köp för minst 10 kr.

## Aeromodeller

Box 12015 STHLM 12 Giro 52539

## Ny segelmodell "TRANAN"

Spännvidd 1500 mm



Ritning till »TRANAN» jämte 7 andra ritningar ingår i nr 4 av tidskriften HOBBY.

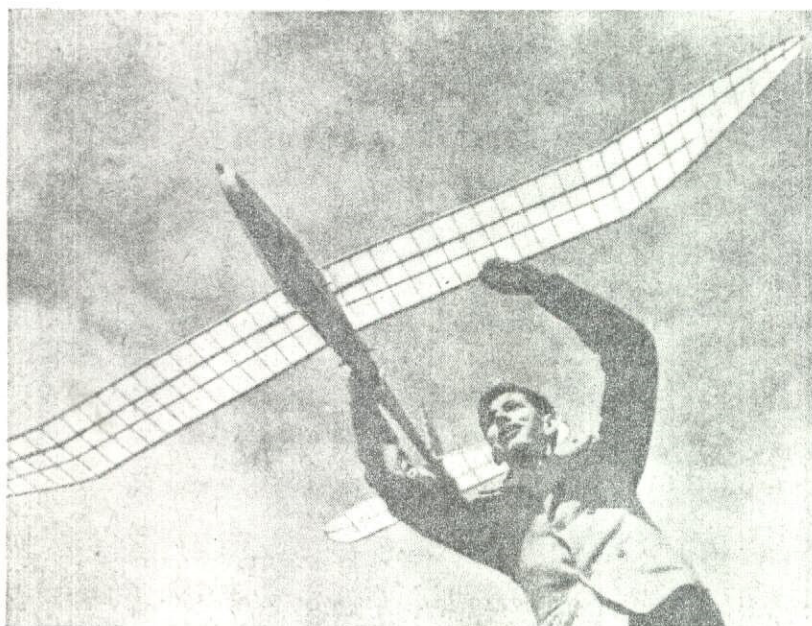
**WENTZELS**

Apelbergsgatan 48 Stockholm

Sänd mig nr 4 av HOBBY mot inlägande 40 öre.

Namn .....

Adress ..... M-Flyg



# UTAN

EN GOD OCH TILLFÖRLITLIG  
FLYGTIDSKRIFT KAN INGEN  
VERKLIGT FLYGINTRESSERAD  
KLARA SIG

# MED

EN FLYGTIDSKRIFT SOM  
I ALLA AVSEENDEN ÄR  
-TIPTOP BLIR DIN HOBBY  
FULLÄNDAD. REKVIRERA  
GENAST PROVNUMMER AV

# M-Flyg

Tegnérsgatan 35, Stockholm