

MODELLFLYG

nytt



Från

Sveriges Modellflygförbund

Nr.2 1961

Digital Edition Magazines.

This issue magazine after the initial original scanning, has been digitally processing for better results and lower capacity Pdf file from me.

The plans and the articles that exist within, you can find published at full dimensions to build a model at the following websites.

All Plans and Articles can be found here:

Hlsat Blog Free Plans and Articles.

<http://www.rcgroups.com/forums/member.php?u=107085>

AeroFred Gallery Free Plans.

<http://aerofred.com/index.php>

Hip Pocket Aeronautics Gallery Free Plans.

http://www.hippocketaeronautics.com/hpa_plans/index.php

Diligence Work by Hlsat.



Modellflygintresserade.

Du håller nu andra numret av Modellflyg-Nytt i Din hand. Intresset för tidningen har visat sig vara mycket stort och många prenumeranter har redan antecknat sig. Det finns emellertid all anledning att förmoda att många exemplar av det första numret fortfarande ligger orörda hos olika klubbledare, som alltså ej delgivit sina klubbmedlemmar meddelandet om tidningen. Av denna anledning vill vi nu uppmana samtliga som nu läser detta nr. att visa alla intresserade tidningen och anskaffa flera prenumeranter. Att tidningen verkligen har en mission att fylla visar det faktum att det inkommit prenumerationer från Norge, Finland, Danmark och England.

Ofta hör man modellflygare klaga på att man ej fått kännedom om olika aktuella saker. Nu kan var och en själv eliminera dessa olägenheter. Genom Modellflyg-Nytt kan Du själv tillgodogöra Dig nyheterna när de är färska.

Prenumeration kan enklast göras genom inbetalning av pren.avgiften för 1962 - 6 nr. för 10:- kr.- å postgirokonto 51 81 65 med adress: Sveriges Modellflygförbund, Limhamn. Angiv tydligt avsändarnamn och adress samt inbetalningen avser å talongen.

Tidningen är öppen för artiklar och inlägg av olika slag. -Dra Dig ej heller för kritik av förbundsstyrelsen om Du finner anledning därtill. Det är nämligen meningen att tidningen skall vara modellflygarnas verkliga organ - skriven av modellflygare för modellflygare. Som vanligt gäller emellertid att inga anonyma insändare kan publiceras.

Som Du ser kommer vi även att införa annonser för att i viss mån täcka omkostnaderna för tidningen. Ev. intresserade kan kontakta Gunnar Kalén för erhållandet av annonsoffert. Vidare kommer vi med radannonser á 1:- kr. raden där det alltså finns möjligheter att få kontakter för ev. försäljningsobjekt.

Så väntar vi alltså på en ny prenumerantström så att vi till nästa nummer har dubbel upplaga.

Förbundsstyrelsen.

-o-o-o-o-o-o-o-o-

Omslagsbilden visar Kjell Rosenlund med sin modell efter segern i team-racing vid EM i Belgien 1961. Till vänster om Kjell står hans "pilot", Nisse Björk.

Förbundsstyrelsen meddelar

1962 års registrering.

Inom kort kommer handlingarna för 1962 års registrering att utsändas till klubbarna. Vi vädjar till klubbstyrelserna att snarast möjligt återsända registreringsblanketterna, vederbörligen ifyllda samt inbetala avgifterna. SMFF:s synnerligen begränsade ekonomiska resurser gör att vi måste konstatera att såväl Modellflyg-Nytt som ev. andra meddelanden från förbundet endast kan skickas ut till registrerade klubbar.

Tävlingskalendrarna för 1962.

Samtliga grenchefer riktar härmed en vädjan till klubbarna att redan nu planera och söka sanktion för sina tävlingar under 1962. Sanktion skall sökas hos resp. grenchef. Adress till vederbörande finnes på annan plats i Modellflyg-Nytt. Det är förbundsstyrelsens avsikt att publicera tävlingskalendrarna i nästa nr. av Modellflyg-Nytt. Försök skall göras att i största möjliga utsträckning samordna tävlingarna i de olika verksamhetsgrenarna. Vi är fullt medvetna om att detta är omöjligt att genomföra till 100 % men det bör kunna gå att förhindra kollision mellan de största tävlingarna. I övrigt gäller som vanligt att den som kommer först till kvern får mala först - d.v.s. har störst chans att få sanktion för tävling å önskat datum.

I detta sammanhang kan vi även meddela att Aeroklubben i Göteborg, Modellflygsektionen, kommer att arrangera 1962 års VI i friflygning. Datum fastställs senare.

Verksamheten ökar.

Tidigare har ej funnits uppgifter publicerade, som visat den svenska modellflygverksamhetens omfattning från år till år. Slopandet av statsbidragen, vilket som bekant medförde att KSAK överlät verksamheten till SMFF, åstadkom ju betydligt "hårdare" villkor för klubbarna. Det är därför så mycket mera glädjande som förbundet nu kan presentera statistiksiffror som otydligt visar en ökning av verksamheten. Under det senaste året har ett flertal mindre klubbar sammanslagits men trots detta ligger samtliga siffror för 1961 på "plussidan".

	<u>Tävlingsklubbar</u>	<u>Icke tävlingsklubbar</u>	<u>= Totalt</u>
1960	71	26	97
1961	<u>76</u>	<u>29</u>	<u>105</u>
Ökning	+ 5	+ 3	+ 8

Samma tendens kan även - och kanske i ännu högre grad - utläsas i statistiken över tävlingslicenserna. Nedanstående siffror för 1961 visar ställningen den 25 nov. varför det finns chans för ytterligare "förbättring".

År	S	G	F	Speed	Stunt	TR	RC-I	RC-III	RC-V	S:a
1960	105	56	76	15	7	25		52		336
1961	<u>169</u>	<u>80</u>	<u>113</u>	<u>14</u>	<u>19</u>	<u>26</u>	<u>20</u>	<u>57</u>	<u>12</u>	<u>510</u>
Ökning	+64	+24	+37	- 1	+12	+ 1		+37		+174

Antalet licensinnehavare var under 1960 = 288. Motsvarande siffra hitintills för 1961 = 416. Med andra ord en ökning med 128.

OBSERVERA. EN RÄTTELSE. OBSERVERA.

PÅ ANNAN PLATS I DETTA NR. LÄMNAR PETER WANNGÅRD EN RAPPORT FRÅN FAI-MOTET. I FÖRTECKNINGEN ÖVER DE INTERNATIONELLA TÄVLINGARNA UNDER 1962 FINNS EMEL-LERTID TYVÄRR ETT FEL. DEN UPPTAGNA VM-TÄVLINGEN I ÖSTERRIKE I KLASS S-INT GÅR FÖRST 1963 OCH GÄLLER SÄVÄL S-INT SOM G-INT OCH F-INT.

1961 års Riksstämma i Köping.

Här nedan följer ett koncentrerat sammandrag från förhandlingarna vid Riksstämman i Köping.

Styrelsen. Ny förbundsstyrelse valdes för det kommande verksamhetsåret och denna har konstituerat sig enligt följande: Ordförande, Sune Persson, Köping, vice ordf., Gunnar Kalén, Norrköping, Korresponderande sekreterare, Lars Andersson, Limhamn, protokollsekreterare, Kjell Rosenlund, Stockholm, kassör, Karl-Anders Ericsson, Långsele, grenchef för friflygning, Gunnar Kalén, Norrköping, grenchef linstyrning, Christer Söderberg, Stockholm och grenchef radioflygning, Gunnar Hofmann, Linköping. Till styrelse suppleanter utsågs Carl-Erik Aunér, Norrköping och Måns Hagberg, Stockholm.

Revisorer. Till revisorer valdes Lennart Tysklind och Ivar Marcusson, båda från Finspång.

Styrelsens verksamhetsberättelse godkändes men då det gällde den ekonomiska redogörelsen och revisionsberättelsen kunde styrelsen endast meddela att bokslutet var i vederbörlig ordning gjort och de olika handlingarna i god tid före översänts till ing. Derantz på KSAK för granskning. Trots påstötningar hade emellertid inget besked om revisionen erhållits. Detta meddelande föranledde en längre diskussion. Bl. a. beslöts även att den nya styrelsen skulle få i uppdrag att noga genomdiskutera och med KSAK utarbeta ett klarläggande av förhållandena mellan KSAK och SMFF. Stämman beslöt även att utse Sten-Ake Grahn och Birger Qvenild, båda från Stockholm, till nya revisorer för föregående verksamhetsår. De fick i uppdrag att omedelbart kontakta ing. Derantz i och för erhållande av räkenskaperna för revision. Vidare gjorde stämman, med tanke på svårigheterna att sammankalla ledamöterna till nytt möte, ett ganska informellt beslut i och med att man beslöt, att därest de utsedda revisorerna vid sin granskning ej fann skäl att anmärka på räkenskaperna, skulle ansvarsfrihet anses som beviljad för den tid som revisionen omfattade.

Propositionerna. Styrelsens framlagda propositioner gick helt igenom. Detta medför alltså

att kvalificeringsreglerna till UT i friflygning ändras så att från SM uttages 7 man i varje klass, från VT 6 man i varje klass och från de norrl. kvaltävlingarna 2 man i varje klass.

att pengar som "blir över" av de inkomna resebidragsfemmorna, genom att kvalificerad ej ställer upp i UT, tillfaller förbundskassan.

att frågan om SMFF:s lotteri bordlagts tills vidare.

att reglerna för RC-III ändrades så att tävlingstiden blir max. 8 min per flygning och avstängnings-anordning tillåtes.

att reglerna för linstyrning klass B-team ändras så att lintjockleken måste vara minst 0,30 mm diam. och provbelastning 25 x modellens vikt införes.

Motionerna. Behandlingen av motionerna gav följande beslut.

Köpings FK, Modellflygsekt. hade föreslagit olika färg på startkort för olika klasser och stämman beslöt att detta skulle genomföras så snart innevarande lager av startkort börjar ta slut. /Inom parentes kan sägas att dessa nya startkort i olika färger kommer inom kort/

Köpings FK, Modellflygsekt. och MFK Linköpingseskadern hade föreslagit tryckning av startkort för RC med manöverfigurer och bedömningskoefficienter utsatta. Stämman beslöt ge styrelsen i uppdrag att ordna sådan tryckning.

Från Köpings FK, Modellflygsekt. hade inkommit en motion om anskaffning av resultattavlor. Motionen föll av olika skäl men styrelsen lovade försöka få fram ritningar på sådana tavlor.

Från MFK Skvadern, Sundsbruk förelåg förslag till regeländringar i klass F-1 och G-1. Stämman beslöt om bordläggning i enlighet med styrelsens förslag i avvaktan på en nordisk regelkonferens.

Stämman avslog en motion från MFK Skvadern, Sundsbruk, gällande ändring av fördelningen av medlen från "resebidragsfemmorna".

En "motion" från MFK Skvadern, Sundsbruk ang. ökad publicitet för modellflyget i Sveriges Radio, TV och rikspresen medförde ett uttalande från stämman om önskvärdheten av att man på varje ort skulle försöka få fram mera och bättre reklam för modellflyget genom de lokala tidningarna och ev. rapportörer till radion.

MFK Linköpingseskadern motionerade om regeländring i klass RC-V men stämman avtog motionen emedan man ansåg att det fanns alltför klent deltagande i denna klass för att man objektivt skulle kunna bedöma behovet av en regeländring i enlighet med motionen.

Från Limhamns MFK förelåg en motion om att reseersättning skulle utgå till SMFF:s styrelse till Riksstämman. Beslöts att motionen skulle hänskjutas till behandling i samband med en hel översyn av förbundets stadgar, som stämman även uttalade sig för.

Riksstämman beslöt med anledning av en motion från Limhamns MFK att registreringsavgiften för tävlingsklubb för 1962 skall höjas till 40:- kr. från nuvarande 25:- kr. Motionen upptog även förslag om att en avgift å 2:- kr. per klubbmedlem och kalenderår skulle införas men å denna punkt blev det avslag.

Söderfors MFK motionerade om införande av nya regler för uttagning till friflygnings-VM. Efter diskussion fann stämman att förslaget ej hade några mera påtagliga fördelar framför det nuvarande och dessutom kunde vissa nackdelar komma att bli till förfång. Motionen föll därför igenom.

MFK Orion, Trångsund yrkade i en motion på införandet av combat-int som SM-klass. Stämman framhöll att motsvarande VM-klass ej finnes och i avvaktan på beslut härom och därvid medföljande regelutformning beslöts om bordläggning till nästa Riksstämman.

I en annan motion från MFK Orion föreslogs sidning i combat och fastställning av "utslagningsstegen". Stämman beslöt i enlighet med motionen. Likaså beslöts i enlighet med en annan motion från MFK Orion att 2 modeller per heat skall få användas i combat.

MFK Orion fick ytterligare en motion igenom. Det var införandet av 6 cc O,35 cc inc.-combat som tävlingsklass.

Två motioner från Jönköpings Läns Modellflygförbund betr. tävlingslicenserna och licensavgifternas fördelning föll igenom utan särskild debatt. Smålandsombuden hade dock dessförinnan halvt om halvt tagit tillbaka motionerna, då de konstaterade att man ej haft situationen riktigt klar för sig då motionerna skrevs.

Tidskriftsfrågan. Stämman uttalade sin tillfredsställelse med att Modellflyg-Nytt sett dagens ljus. Förbundsstyrelsen meddelade att man hade tänkt sig att tidningen skulle utkomma med 6 nr. under 1962 och att den gratis skulle tillställas samtliga registrerade klubbar. Vidare föreslog styrelsen att prenumeration å tidningen skulle kosta 10:- per år. Stämman beslöt utan längre debatt godkänna styrelsens förslag.

Styrelsen framförde också en förhoppning om att klubbarna skulle verka för prenumerationsanskaffning enär det är nödvändigt att få så många prenumeranter som möjligt för att kunna slå ut omkostnaderna och skaffa underlag för annonsörer.

-o-o-o-o-o-

MODELLFLYGARE.

GYNNA MODELLFLYG-NYTTS

ANNONSÖRER

F Ö R B U N D S S T Y R E L S E N .

<u>Ordförande:</u>	Sune Persson, Almvägen 3, <u>Köping</u> . Tel. bostad 0221/10687, arbetsplats 0221/13750.
<u>Korresponderande sekreterare:</u>	Lars Andersson, Tycho Brahegatan 35, <u>Limhamn</u> . Tel. bostad 040/51662.
<u>Protokollsekre- terare:</u>	Kjell Rosenlund, Grev Magnigatan 11, <u>Stockholm Ö</u> . Tel. bostad 010/612449.
<u>Kassör:</u>	Karl-Anders Ericsson, Rosengatan 19 B, <u>Långsele</u> . Tel. bostad 0620/20862, arbetsplats 0620/20010.
<u>Vice ordf. och gren- chef för friflygning:</u>	Gunnar Kalén, Svarvaregatan 9, <u>Norrköping</u> . Tel. bostad 011/33136, arbetsplats 011/21050.
<u>Grenchef för lin- styrning:</u>	Christer Söderberg, c/o Ekelund, Torsgatan 47, <u>Stockholm</u> . Tel. bostad 010/328727.
<u>Grenchef för radio- flygning:</u>	Gunnar Hofmann, Berzeliigatan 14, <u>Linköping</u> . Tel. bostad 013/34777, arbetspl. 013/30020 - 277.
<u>Suppleant:</u>	Carl-Erik Aunér, Bäckgatan 36, <u>Norrköping</u> . Tel. bostad 011/65291, arbetsplats 011/36099.
<u>Suppleant:</u>	Måns Hagberg, Råsundavägen 100, <u>Solna</u> . Tel. bostad 010/821821. -0-0-0-0-0-0-
<u>Förbundets postadress:</u>	Sveriges Modellflygförbund, Postfack 16147, <u>Stockholm 16</u> .
<u>Förbundets postgiro- konto - adress:</u>	Postgirokonto 51 81 65. - Sveriges Modell- flygförbund, <u>Limhamn</u> . -0-0-0-0-0-0-

Vid inbetalning av avgifter m.m. till SMFF skall följande iakttagas:

1. Inbetalning måste göras å SMFF:s postgirokonto - se ovan. Inbetalningar å postanvisning, genom check eller genom brev med bifogade pengar undanbedes bestämt.
2. Vid inbetalning - då det ej gäller privat prenumeration på Modellflyg-Nytt - skall alltid resp. klubb svara för inbetalningen och alltså stå angiven som avsändare på girotalongen.
3. Å talongen skall även tydligt angivas vad inbetalningen avser.
4. Inbetalningen skall ske samtidigt med insändandet av sammanhörande brev med ansökningsblanketter m.m.

[illegible]

S M F F

Ordförande:

Sune Persson
Almvägen 3
Köping

Sekreterare :

Lars Andersson
Tycho Braheg. 35
Limhamn

Kassör:

K-A Ericsson
Rosengatan 19 B
Långsele

Grench. triflyg:

Gunnar Kalén
Svarvaregat. 9
Norrköping

Grench. linst.:

Chr. Söderberg
c/o Ekelund
Torsgatan 47
Stockholm Va

Grench. radio:

Gunnar Hofmann
Berzeliig. 14
Linköping

P R O L O G

På följande sidor kommer Ni att finna en massa tävlingsreferat från svenska och internationella tävlingar som har hållits i höst. Tävlingsverksamheten har varit livligare i år än någon gång tidigare och det bådär gott för framtiden. Det torde aldrig tidigare ha funnits så många verkligt aktiva modellflygare i Sverige som just nu.

Det är livligt inom alla grenar av modellflyget och verksamheten har spridit sig ut över hela landet. Tidigare var modellflyget mera koncentrerat till särskilda centra och det fanns vissa "experter" som alltid återfanns i toppen på prislistorna. Som väl är, fortsätter de flesta av de gamla kämparna, men de får allt oftare se sig förbigångna av nya namn. Vi har alltså fått en verklig bredd på tävlingsmodellflyget.

Hur framtiden skall gestalta sig vet vi inte, men det finns all anledning att se ljust på modellflygets möjligheter att hävda sig i förhållande till andra sporter. Modellflyget är en teknisk sport, mångsidig på ett sätt som torde sakna motsvarighet i någon annan sport eller hobby. Det finns någon form av modellflyg som passar de flesta. Man kan ha lika mycket nöje med en enkel balsaglidare som kostar ett par kronor, som med en stor radio-kärra som går på 2000 kr.

Åt alla kategorier modellflygare vill MODELLFLYGNYTT ha något att ge, men skall tidningen bli ett verkligt levande kontaktorgan för landets modellflygare måste Ni själv medverka.

[illegible]

MODELLFLYGNYTT redigeras och dupliceras av:

Valter Johansson
Hångeryd
Lammhult
tel. 45 Fraggahult

Bidrag i form av referat, ritningar, foton o.dyl. mottages tacksamt.

Svensk Team-racingseger på Europamästerskapen

Europamästerskapen för linstyrda modellflygplan arrangerades på ett utmärkt sätt av den belgiska aeroklubben den 16 - 17 september i Genk. Tävlingen hölls på en nyanlagd bana med 4 betonggjutna cirklar inom ett område av 100 x 100 meter.

Sverige var representerat i alla klasserna utom klassen för flygande skalamodeller.

Det svenska laget var på tävlingsplatsen 3 dagar före tävlingen för att träna och ställa om motorerna efter klimatet, vilket skulle visa sig väl värt.

Förste svensk att tävlingsstarta var Måns Hagberg i speed, där han nådde 183,6 km/tim., utmärkt med tanke på att nitrometan ej längre får användas. Detta resultat kunde under dagens lopp endast hotas av ungraren Toth med 182 km/tim.

Stuntflygarna besvärades av vinden, vilken bäst klarades av tjecken Herber, som nådde högsta poängen med 1024. De svenska deltagarna i klassen lyckades ej så bra. Christer Söderbergs Thunderbird med Merco 29 fick 726 och Erik Björnwalls Nobler 628. Eriks flygning var mycket bra, men motorn stannade i en stående åtta med poängbortfall för ofullbordade manövrer.

Även combatflygarna besvärades av vinden, vilken kraftigt nedsatte kvalitén på flygningen. Ende svensk att överleva första omgången var Erik Björnwall, som imponerade med sin snabba och vändbara Bombax med Oliver Tiger. I kvartsfinalen blev dock Erik besegrad av engelsmannen Perry i tävlingens dittills bästa heat.

Team-racingen som alltid varit Sveriges starka gren, visade hög kvalitet. Flygtekniken var högt uppdriven med piloterna kompakt i centrum för att minska linlängden och så gott som samtliga behärskade tekniken med pricklandning vid sina mekaniker. Flyghastigheterna tycks inte ha minskat nämnvärt, trots ökningen av lintjockleken till 0,30 mm.

Redan i det första heatet underskreds 5-minutersgränsen av Drazek, Tjeckoslovakien, som flög på 4,58 med MVVS diesel. Ingemar

Nordin och Göran Andersson lyckades inte riktigt och fick bara 5,55 resp. 5,58, medan Kjell Rosenlund som väntat gjorde en utmärkt flygning på 4,47 och dagens bästa tid. Efter första dagen låg Sverige på andra plats tillsammans med Ungern i den spännande nationstävlingen genom Måns Hagberg och Kjell Rosenlunds ledningar i sina resp. klasser.

Andra tävlingsdagen hade vinden mojnät avsevärt och vädret var mycket varmt och soligt.

Tjecker och ungrare tog då fram sina mono-line speedar, vilket gav dem en hastighetsökning med ungefär 15 km. Måns kunde inte öka och blev i andra omgången passerad av Toth på 202 och tjecken Pech med MVVS-motor på 195.

Ej heller i tredje omgången kunde Måns öka med sin högtrimmade Super Tigre Jubilé modell, som på träning gjort 192 km/tim. Där emot fick den ungerske motorfabrikanten Kriszma upp 193 och den välkände italienaren Prati 189 varför Måns ramlade ned till 5:e plats.

Toth använde en konventionell speedmodell försedd med monoline och den kannringade glödstiftsmotorn MOKI, som tillverkas på det statliga ungerska modellflyginstitutet.

En verkligt förnämlig mono-line utrustning hade Pech, med vridspiralen stående uppåt och vinkelrätt mot axeln. Medelst vinkeldrev överfördes vridningen till axeln dit linan var kopplad via en polhemsknut, för att undvika vinklar på linan vid infästningen. Fördelen med detta handtag var att det var betydligt lättare att komma ned och flyga i pylonen vid höga farter.

I andra stuntomgången gjorde världsmästaren Grondal en utmärkt flygning och tog ledningen med 1072 poäng. Christer Söderberg och Erik Björnwall gjorde bra ifrån sig och klättrade upp ett par placeringar bl. a. förbi den kände engelsmannen Tubby Day, genom att flyga in 870 resp. 834 poäng. 20 deltagare som nått mer än 1600 poäng på de två omgångarna, gick vidare till finalomgången med det amerikanska program-

met innehållande fyrkantmanövrer. Christer Söderberg missade oturligt denna med endast 4 poäng.

Finalomgångens högsta poäng 1111 nåddes av ryssen Citrotkin, som dock sammanlagt blev besegrad av Grondal.

Grondal hade en modell av egen konstruktion och Fox 35 motor. Den var lackerad med syntetisk billack, som gav en ypperlig och bränslefast yta. Hans flygning kännetecknades av precision och mjuka manövrer med perfekta urtagningar, samt en landning av högsta klass.

I semifinalerna i combat möttes engelsmän och tyskar, där engelsmännen genom sin fantasifulla och avancerade flygning fullständigt flög ut tyskarna. Finalen blev sevärd. Engelsmännen Perry och Tribe gjorde en strålande uppvisning och behärskade sina plan suveränt i alla lägen. Segern gick knappt till Perry.

Perrys combatplan, liksom alla engelsmännens, var av typ flygande vinge med aerodynamiskt balanserat höjdroder och försedd med trimmad Oliver Tiger.

I klassen för flygande skalamodeller skedde bedömningen efter skalenlighet, bygge och flygförmåga. Det fanns många intressanta och detaljrika plan med motorkontroll, infällbart ställ mm.

I den andra team-race omgången förbättrade Göran Anderssons "Artic Circler" med ETA 15 sin tid till 5,28 trots någon överhettning, medan Kjell Rosenlund och Ingemar Nordin ej lyckades förbättra.

Till finalen kvalificerade sig Rosenlund på 4,47 och Azor, Ungern på 4,50 och Leloup, Belgien på 4,55.

Kjells motor startade på första slaget, vilket gav honom ett varvs försprång i finalen, som blev en kamp mellan honom och Leloup med sin snabba och välbyggda modell. Kjells "Miss FAI" var den snabbaste med 160 km/tim mot Leloups 155 och Azors 145-150. Leloup gjorde utmärkta pricklandningar och hade snabba omtankningar, men "Miss FAI", elegant flugen av tuffe piloten Nils Björk, drog sakta men säkert ifrån och gick mot en populär seger på utmärkta 4,40, vilket ger

en genomsnittsfart av 129 km/tim inklusive de båda omtankningarna.

"Miss FAI" är försedd med de allra senaste konstruktionsfinesserna: motorn fastsatt i elektronpanna för bättre kylning samt en bent, fjädrande stålplåtställ för minskat luftmotstånd. Motorn är en trimmad Oliver Tiger och propellern en 7x8 Tornado Plasticote.

I nationstävlingen blev Sverige passerad av Ungern och Belgien, men hamnade på en hedrande fjärdeplats bland de 16 deltagande nationerna.

C.S.

De bästa resultaten:

<u>Speed</u> (35 deltag.)			
1.	I. Toth	Ungern	202,25
2.	Z. Pech	Tjeckosl.	201,12
3.	G. Kriszma	Ungern	193,55
4.	A. Prati	Italien	189,47
5.	M. Hagberg	Sverige	183,67
14.	N. Björk	Sverige	175,61
22.	O. Kjellberg	Sverige	162,90

<u>Stunt</u> (38 deltag.)				AMA
1.	Grondal	Belgien	1086	1029
2.	Citrotkin	Sovjet	986	1111
3.	Herber	Tjeckosl.	1074	1008
4.	Seeger	Tyskland	990	1064
5.	Kroch	Tyskland	987	1021
22.	Söderberg	Sverige	726	870
25.	Björnwall	Sverige	628	834

<u>Team-racing</u> (42 d.)				final
1.	Björk/Rosenlund	Sverige	4,40	
2.	Leloup/Lecuyer	Belgien	5,06	
3.	Azor/Kuhn	Ungern	5,15	
4.	Drasek/Trnka	Tjecko.	4,58	
5.	Malik/Kobler	Tyskland	5,00	
14.	Andersson/Björnwall		5,58	5,28
22.	Nordin/Söderberg		5,55	5,56

<u>Combat</u> (14 deltag.)		
1.	P. Perry	England
2.	P. Tribe	England
3.	P. Schope	Tyskland
4.	R. Kellner	Tyskland
5.	E. Björnwall	Sverige
9.	G. Andersson	Sverige
11.	I. Nordin	Sverige

<u>Nationstävling</u> (16 lag)		
1.	Tjeckoslovakien	8 poäng
2.	Ungern	10 "
3.	Belgien	14 "
4.	Sverige	15 "
5.	Tyskland	16 "

<u>Skala</u> (6 deltag.)		
1.	Hofher	Tyskland 159 poäng
2.	Huybrechts	Belgien 148 "
3.	Groos	Holland 144 "
4.	Engels	Belgien 128 "

SM i radioflygning 1961 i Linköping.

Klass RC-I.

<u>Klass RC-I.</u>			1.	2.	S:a
1.	Eliasson P-A	Starflyers	1448	1422	2870
2.	Dilot Rolf	AKM	1229	1259	2488
3.	Nilsson Arne	Aerospeed	1065	1177	2242
4.	Grahn Sten-Åke	"	702	1251	1953
5.	Levenstam Jan	Starflyers	470	1254	1724
6.	Andersson C-E	Tibro	785	785	1570
7.	Petteisson Gunnar	"	236	673	909
8.	Olsson Lars	Arboga	711	-	711
	Boman Holger	Nyköping	-	-	-
	Eriksson Chr	Starflyers	-	-	-
	Sjögren Erik	Kristinehamn	-	-	-

Klass RC-III.

Klass RC-III.		1.	2.	S:a	
1.	Sjögren Olle	Kristinehamn	290	444	742
2.	Winge Sven-Erik	Siljansbygden	394	147	541
3.	Olsson Lennart	AKM	230	299	529
4.	Pettersson Gunnar	Linköping	224	294	518
5.	Berglund E-G	Siljansbygden	188	300	488
6.	Sjögren Erik	Kristinehamn	175	312	487
7.	Pettersson Leif	Nyköping	386	28	414
8.	Tell Karl-Erik	Linköping	82	290	372
9.	Ek Einar	Västerås	63	261	324
10.	Alfer Björn s:r	Aerospeed	153	-	153
11.	Grahn Sten-Åke	"	119	-	119
12.	Johansson Lars	Tibro	118	-	118
13.	Persson Bertil	AKM	-	93	93
14.	Alfer Björn j:r	Aerospeed	88	-	88
15.	Björklund Kjell	AKM	37	-	37
16.	Dannwall Haine	Linköping	28	-	28
	Karlsson Arvid	"	28	-	28
	Borg S-O	"	-	-	-
	Flodén Ingemar	Hjo	-	-	-
	Karlsson J-E	Tibro	-	-	-
	Lekare P-O	Siljansbygden	-	-	-
	Lyrsell John	"	-	-	-
	Molin Bengt	Tibro	-	-	-
	O'conor Gösta	Starflyers	-	-	-

SM i Radiostyrning 1961

"Radiostyrt flyg i medvind trots svår motvind vid SM".

"Linköping fick mästare, 2 SM-plan blåste bort".

Ovanstående dagstidningsrubriker efter årets SM i radio på F 3:s flygfält i Malmslätt strax utanför Linköping den 5:e och 6:e augusti ger en antydning om de vädersvårigheter, som arrangörer och tävlande hade att kämpa mot.

Beträffande arrangemangen så fick varje tävlande (=klubb) vid inpassering genom F 3:s vakt ett kuvert med deltagarlista med startnummer, ett program för tävlingarna, en skiss över lägerområdet och en nummerduk att ha på under tävlingen. Särskilt uppsatta vägvisare visade sedan vederbörande till förläggning eller tävlingsplats.

Lördagens tävlingar började med briefing i F3:s lektionssal, varefter 1:a perioden, klass III satte igång. På tävlingsplatsen, förlagd till mitt på stora startbanan vid en tvärbana, var ett FV-verkstadstält disponibelt för tävlande i anslutning till depån och ett annat tält disponerades av tävlingsledning för sekretariat och sändareförvaring. Mellan 5 och 10 minuter före start meddelades vederbörande förare per högtalare från sekretariatet att göra sig klar för start, d.v.s. bege sig med modell och medhjälpare till startplatsen ca. 150 m. bort och vänta på att bli inropad i flygcirkeln per transistormegafon av 1:e tidtagaren. Samtidigt som sekretariatet meddelade start skickades aktuell sändare ut till startplatsen med en löpare, som samtidigt medförde domareprotokoll för den tävlande. Först när föregående tävlande landat sin modell fick nästa övertaga sin sändare, som sedan efter genomfört tävlingsprogram genast övertog av samme löpare, vilken samtidigt återförde de ifyllda protokollen till sekretariatet, där resultatet och placering efter 5-10 minuter kunde avläsas på en stor "anslagstavla" utanför. I första start i klass III gav den hårda vinden Haine Dannwall en

svår pers, som slutade strax efter lättningen med att modellen skar ned i banan med kvadd som följd. Nästa startande, Sven-Erik Winge från Siljansbygdens Mfk, gjorde en utmärkt flygning med 394 poäng som medelvärde av de 3 domarnas bedömning. Detta resultat stod sig i första omgången som bästa, följt av Leif Petersson, Nyköping, 386, Olle Sjögren Kristinehamn 298, Lennart Olsson Malmö 230 och Gunnar Pettersson Linköping 224. Några anmälda avstod på grund av vinden (40 - 50 km/tim) från att starta, däribland Vårtävlingssegraren Per-Olof Lekare.

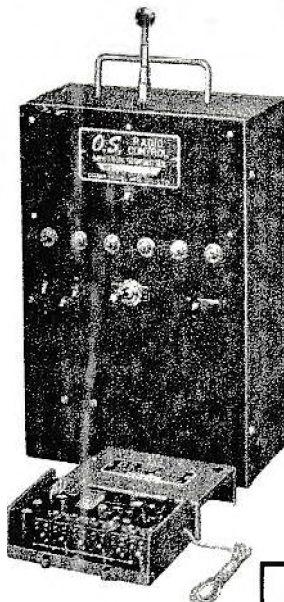
Efter 1:a perioden klass III började klass V med att Åhman, Gamen endast lyckades med de tre första manövrerna, vid "touch and go" gick modellen i så hårt att propellern tog i och modellen blev kvar på banan. Som nr två startade Björn Carlsson, Linköpingseskadern. Han misslyckades med sin "touch and go", kom utanför banan i touchen, men rundade även på 6 och 3, vilket gav honom 40 poäng och ledning efter 1:a perioden.

När klass IV, segelmodeller 1-kanal, skulle börja hade vinden avtagit mycket markant, varför det hastigt bestämdes att flyga bägge perioderna omedelbart efter varandra. Det var med stor förväntan, som de flesta deltagarna såg fram mot denna klass' uppgörelse. Segelmodellernas tyska flygningar var en bjärt kontrast till övriga klassers ilska motorsurr och det var nog flera deltagare, som fick impuls att ge sig på radiosegelklassen. Efter 1:a perioden ledde S-O Borg, Linköping med 187 poäng men fick radiotrubbelt i 2:a och kom på 3:e plats med Lars Olsson, Arboga och Folke Johansson som segrare resp. 2:a, 320 och 297 poäng.

Söndagen började med klass V, 2:a perioden i snål vind och regn. Åhman gjorde en likadan flygning som på lördagen och fick 30 poäng till. Även Björn Carlsson samlade 30 poäng, vilket gav honom 70 totalt och seger med Åhman på 60 poäng tillsammans med N. Ljungdal, Örebro och Tell, Linköping. Som 2:a slutade Åhman med 42+67 sek och Tell på 3:e med 42+118 sek.

O.S. RADIOKONTROLL

VÄLKÄNT JAPANSKT KVALITETSMÄRKE



Flerkanalsändare med hög effekt och övertonskristall. På grund av den utmärkta stabiliteten i signalsvängningskretsen är frekvensavvikelserna mycket obetydliga även när batterispänningen avtar.

T 6 - E, 21706 6-kanals,
4 rör, 295:-

T 8 - F, 21707 8-kanals,
4 rör, 515:-

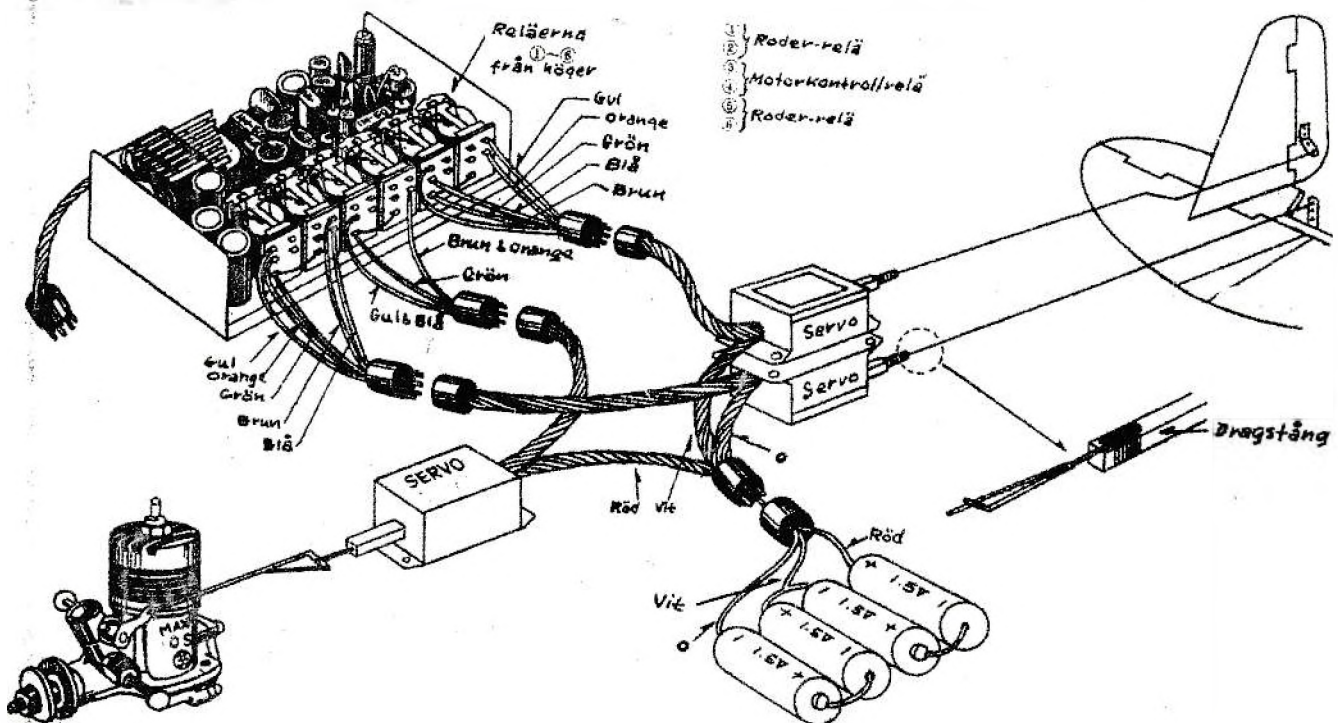
Vikt ca. 1,550 gr. u.b.



CR - 6 21717
6 - kanals,
4 trans.
Vikt u.b. 185 gr.
275:-

CR - 8 21719
8 - kanals,
4 trans.
Vikt u.b. 220 gr.
415:-

KOMBINATIONERNA T6-E/CR-6 och T8-F/CR-8 UTGÖR DEN BÄSTA 6- resp. 8-kanals-UTRUSTNINGEN SOM STÅR ATT FÅ. DEN SENARE HAR DESSUTOM EN ANORDNING FÖR SIMULTANDRIFT.



SE FÖR ÖVRIGT O.S. PROGRAMMET I NYA



KATALOGEN SOM NU UTKOMMIT I

SM i friflygning 1961

SM-et i de friflygande klasserna avhölls söndagen den 24 september i samband med riksstämman med Köpings flygklubb som arrangör.

På tävlingsdagens morgon var det jämnvulet, svag vind och relativt högt i tak. Detta tillstånd höll i sig under första perioden, då luften var någorlunda jämnt skiktad. Frampå dagen började emellertid molntäcket spricka upp och därmed ökade också vinden och luftlagren började röra på sig, när solen tittade fram.

Fältet bestod av flera nyskördade åkrar som avgränsades av djupa diken. Med de väderleksförhållanden som förelåg räckte det till, men med starkare vind hade det varit i knappaste laget. Fältet genomkorsades av en landsväg där det verkade som om bilarna lösgjorde marktermik.

Med hänsyn till vädret var de uppnådda tiderna tämligen medelmåttiga förutom i G, där standarden i toppen var ganska hög.

I S:int hade Kalén, som var VM 3:a i år en otursdag och hamnade på 38:e plats. Resultaten i denna klass visar kanske tydligast hur kyttigt vädret egentligen var.

I G:int var toppen mycket jämn och endast några sekunder skilde på de första placeringarna. Tiderna i G:int var genomgående bättre än i de övriga klasserna.

Rolf Hagel hade det klart bästa stiget i F, men hade inte många sekunder till godo på närmaste man. Intressant var att se hur många det var som använde Super Tigre motorer. G 20 dieselversionen fanns i de flesta kärrorna. Alla har tydligen inte riktigt förstått att hantera den motorstyrka som behövs i dagens läge. Gyrokraften blir så stor att kastriktningen helt kan bli avgörande för flyktmönstret.

I fråga om tävlingsorganisationen hade Köpingsklubben lagt ner mycket arbete för att få tävlingen att flyta perfekt. Allt fungerade också till deltagarnas fulla belåtenhet, trots att tidtagarna tidvis fick gå långa sträckor för att komma till startplatsen, och den tidsförlängning som arrangörerna var tvungna att tillgripa, var obetydlig.

Sammanfattande kan man säga att tävlingen var synnerligen lyckad och att Köpings Fk skall ha all heder av det SM de så framgångsrikt har arrangerat.

Erik Holm

<u>Klass S:int (58 delt.)</u>		
1. Bo Modéer	Vingarna	858
2. Knut Andersson	AKM	838
3. Nils Helgesson	Söderfors	780
4. L-O. Larsson	Uppsala	758
5. Göran Åbergh	Gamen	747
6. Per Nilsson	AKG	726
7. Hans Olsson	Norberg	715
8. Inge Sundstedt	Borlänge	714
9. H. Thomann	Gamen	693
10. Bror Eimar	Nimbus	691

<u>Klass F:int (33 delt.)</u>		
1. Rolf Hagel	AKM	808
2. Bo Wall	Uppsala	799
3. Ulf Carlsson	AKG	767
4. Stig Gustavsson	Gamen	762
5. Ulf Björnstig	Gamen	723
6. Åke Löfvander	Sundsbruk	716
7. Georg Johnson	Norrtälje	699
8. P-O. Moberg	Solna MSK	692
9. Magnus Eriksson	Gamen	688
10. Ove Pettersson	AKG	641

<u>Klass G:int (36 delt.)</u>		
1. Charles Moberg	AKG	893
2. Bengt Blomberg	Gamen	890
3. Rune Johansson	Gamen	889
4. N-E. Hollander	Uppsala	875
5. Lennart Tysklind	Finspång	870
6. S-Å. Sjögren	Norberg	868
7. Gunnar Kalén	Gamen	864
8. Bengt Lundström	AKG	859
9. Ragnar Wilkeson	Enköping	838
10. J-O. Åkesson	AKM	837

<u>S:int, juniorer (13 delt.)</u>		
1. L. Wiman	Gamen	661
2. Timo Rastas	Norberg	621
3. Per Södersten	Järvsö	438

<u>G:int, juniorer (6 delt.)</u>		
1. L-E. Höglund	Norberg	728
2. Gunnar Holm	Skilling.	714
3. Jan Lagerstedt	Limhamn	679

<u>F:int, juniorer (7 delt.)</u>		
1. Arne Bergkvist	Norberg	493
2. Jan Ericsson	Örebro	429
3. Jan Eidenbrandt	Hallstah.	366

Lag: 1. AKM 2440; 2. AKG 2386; 3. Gamen 2267. Jun.: 1. Norberg 1792.

Bästa resultat från linstyrningstävlingar 1961

Tävlingsverksamheten har i år varit livligare än någonsin och även bättre resultat än någonsin har uppnåtts i de flesta klasserna.

Speciellt att uppmärksammas är Kjell Rosenlunds notering i TR-int, 4,21 min. vilket gäller som inofficiellt världsrekord. Tidigare bästa notering innehades av John Hall, England med 4,25.

Här följer en uppställning över de tre bästa resultaten i varje klass.

Speed 2,5 cc (Standardbränsle)

1. Måns Hagberg	Mfk Nimbus	183 km/tim	EM
2. Nils Björk	Mfk Nimbus	175 "	EM
3. C.E. Enquist	Mfk Örnarna	170 "	Kaffepetter

Speed 5 cc

1. Ove Kjellberg	Solna MSK	209 km/tim	Kaffepetter
2. Rolf Berglund	Mfk Örnarna	208 "	Kaffepetter
3. Bengt Martinelle	Mfk Örnarna	195 "	Kaffepetter

TR-int

1. Kjell Rosenlund	Mfk Nimbus	4,21 min.	Solnas pokal
2. Björn Winkler	Solna MSK	4,54 "	Solnas pokal
3. Göran Andersson	Umeå Fk	5,28 "	EM

TR-B (200 varv)

1. K. Hemgren	Mfk Aerospeed	9,38 min.	Solnas pokal
2. Harald Sannes	Solna MSK	10,10 "	Solnas pokal
3. R. Samsjö	Mfk Aerospeed	10,24 "	Solnas pokal

TR-A

1. Anders Steen	Mfk Nimbus	7,32 min.	Solnas pokal
2. R. Johansson	Mfk Orion	9,21 "	Solnas pokal
3. H. Grankvist	Mfk Örnarna		Solnas pokal

Stunt

1. Jesper v. Segebaden	Solna MSK	2197 poäng	Landskampen
2. Birger Qvenild	Mfk Aerospeed	1805 "	Landskampen
3. Lars Eriksson	Mfk Hobby	1791 "	Landskampen

---oOo---

Vingarnas Hösttävling den 17/9.

gick som vanligt på Skarpnäck och med sämsta vindriktningen också. Fältet är svårfluget i vanliga fall men detta var botten. Solen var framme och lagom till sista perioden fick vi en eftersläng till tyfonen Clara.

De bästa resultaten: Lon.

Klass S:1 (21 del.)

1. S. Engström	Uppsala	415
2. B. Wrigge	Vingarna	386
3. L-E. Borg	Uppsala	279
4. N-E. Hollander	Uppsala	259
5. L. Åberg	Uppsala	232

Klass S:int (13 del.)

1. B. Modéer	Vingarna	432
2. N. Helgesson	Söderfors	402
3. Ö. Gahm	Vingarna	395
4. H. Legl	Söderfors	354
5. B. Wrigge	Vingarna	290

Klass G:1 (3 del.)

1. L-Å. Qvarnström	Vingarna	504
2. E. Qvarnström	Vingarna	383
3. H. Suter	Solna MSK	38

Klass G:int (6 del.)

1. E. Qvarnström	Vingarna	678
2. N-E. Hollander	Uppsala	576
3. H. Suter	Solna MSK	497
4. J. Zetterdahl	Solna MSK	392
5. L-Å. Qvarnström	Vingarna	325

Klass F:1 (4 del.)

1. L. Larsson	Solna	343
2. G. Ferdhe	Vingarna	37

Klass F:int (10 del.)

1. P.O. Moberg	Solna MSK	398
2. L. Larsson	Solna MSK	394
3. S. Norén	Falun	347
4. B. Wall	Uppsala	309
5. G. Tångfeldt	Söderfors	285

3 starter i ett-klasserna
och 4 starter i int-klasserna.

Mfk Masens "Skördetävling"

Det var från början meningen att tävlingen skulle hållits på Rommeheds flygplats men modellflygarna blev som vanligt hänvisade till fältets utkant varför modellerna landade på åkrar och vägar i grannskapet. Vädret var kyligt men solen sken från en molnfri himmel och det blev en mycket trevlig och lugn tävling utom i första perioden. Den stördes av att tävlingsplatsen måste flyttas varför en del trassel förekom med anledning av missade flygningar. Ett 50-tal modeller var anmälda och nästan alla genomförde.

Tydligt har regeln om 10 sek. motortid för F-modellerna medfört en breddning av klassen, tvärt emot alla förhandstips. Nu var deltagarantalet nästan lika stort som i segelklassen och det säger en hel del. Motorklassen vanns av Solnas Lennarth Larsson, som efter en trevande inledning äntligen fick planet att gå som det brukar och klart distanserade Lars Eriksson från Mfk Hobby, Storvik, som ledde efter tre perioder. Han hade emellertid för korta motortider för att helt kunna utnyttja sin modells fina glid.

<u>Klass S:int</u> (19 del.)			
1. Rolf Lindgren	Norberg	575	
2. Ingvar Sares	Hedemora	566	
3. Lars Johansson	Borlänge	545	
4. Hans Olsson	Norberg	529	
5. Hans Ek	Hedemora	525	
6. S.O. Linden	Hallstah.	518	

<u>Klass G:int</u> (9 del.)			
1. Rune Johansson	Gamen	848	
2. S.Å. Sjögren	Norberg	751	
3. Åke Pettersson	Borlänge	664	
4. Yngve Dörmstedt	Norberg	639	
5. L.G. Eriksson	Enköping	615	

De bästa resultaten på Norrlandsmästerskapen 1961 samt 1:a kvaltävling

<u>Klass S:1</u> (6 del.)			
1. K.G. Finell	Söderfors	458	
2. Per Södersten	Järvsö	408	
3. Ulf Lejdstrand	Sundsbruk	387	
4. Tommy Eriksson	Härnösand	274	

<u>Klass S:int</u> (14 del.)			
1. Gösta Nilsson	Östersund	832	
2. Hans Eklund	Härnösand	820	
3. K.A. Eriksson	Härnösand	741	
4. Nils Helgesson	Söderfors	720	

Wakefieldtävlingen vanns överlägset av en långväga tävlande, Rune Johansson från "Gamen" i Norrköping. Det var hans andra vinst i höstens stortävlingar och med sin tredjeplats på SM är han säkert säsongens bäste G:int flygare. På andra plats kom Norbergs Sven-Åke Sjögren lika klart distanserade tredje man, Åke Pettersson, Borlänge.

I S:int var striden som vanligt hårdast och Rolf Lindgren, Norberg, vann en knapp seger före "Masens" egen Ingvar Sares som råkade ut för linbrott i sista perioden men trots den låga utgångshöjden av 15 m. lyckades få en flygtid på 121 sek.

Norbergs lag 2 vann en knapp och något överraskande seger före Borlänge lag 2 som gjorde en oväntat stark insats trots en lagmedlems missade flygning i andra perioden.

Tävlingsledaren Hans Nygren hade hjälp av ett fåtal men mycket villiga funktionärer och lyckades genomföra tävlingen på ett hedrande sätt. Sekreteriatet sköttes av Stig Gröning på ett föredömligt sätt så att man hela tiden kunde kontrollera sin position.

Lon.

De bästa resultaten:

<u>Klass F:int</u> (14 del.)			
1. Lennarth Larsson	Solna MSK	617	
2. Lars Eriksson	Storvik	524	
3. Arne Bergkvist	Norberg	428	
4. Hans Åhlström	Borlänge	424	
5. Ambjörn Lööv	Enköping	410	
6. Mats Ljungberg	Vingarna	393	

<u>Lagtävling</u> (6 lag)			
1. Norberg, lag 2		1642	
2. Borlänge, lag 2		1633	
3. Norberg, lag 1		1596	
4. Enköping		1469	
5. Borlänge, lag 3		1279	

<u>Klass G:int</u> (4 del.)			
1. Rolf Sundin	Sundsbruk	775	
2. Nils Buss	Krylbo	733	
3. L. Flodström	Sundsbruk	683	
4. C-G. Sundstedt	Uppsala	374	

<u>Klass F:int</u> (7 del.)			
1. Åke Löfvander	Sundsbruk	880	
2. Gösta Tångfeldt	Söderfors	657	
3. Per Kempe	Sundsbruk	484	
4. Kjell Thurell	Krylbo	358	

Lagtävling: 1. Mfk Skvadern, Sundsbruk, lag 1. 2173 sek.

"Lilla" Norbergsträffen den 15/10

Några km. utanför Avesta, på fälten vid Grytnäs kyrka, höll Mfk Örnen, Norberg, den största tävlingen i ett-klasserna som hållits i Sverige. Inte mindre än 74 man ställde upp och de hade en härlig dag. Vädret övergick från att under morgontimmarna ha varit mulet till en klarblå himmel med lysande sol och svag vind. Det var varmt och skönt och arrangerande klubben har all heder av att tävlingen flöt lugnt och smidigt.

I S:1-klassen var det rekord-deltagande med inte mindre än 43 som flög. Även denna klass tenderar till att bli en termikletarklass som den större klassen, S:int har blivit. Problemen är dock något större här då planet är så litet och på så vis svårare att få upp på topphöjd och sedan hålla den medan man letar termik. Nästan alla i toppen på resultatlistan flyger också S:int och tillämpade tydligen sina erfarenheter i lilla klassen. De främsta flög mest egenkonstruktioner som passade deras egen teknik och byggsatsmodeller hade ingen god dag.

I motorklassen tävlas fortfarande mest med dieslar men efter dagens vinst med en Tee-Dee .049 kommer förmodligen utvecklingen att gå mot glödstiftsmotorer som har bättre litereffekt. Första och tredje platsen belades av Solna MSK och därmed har Solna MSK vunnit alla tävlingar i F:1-klassen 1961. Vinnaren flög en konstruktion av L. Larsson som själv kom trea med originalet. På andra plats kom en byggsatsmodell och på fjärde kom R. Wilkesson med en egen konstruktion som är klubbmodell i Enköping.

I G:1 har utvecklingen gått mot allt längre kroppar och nästan lika mycket gummisnodd som i Wakefieldklassen. Det ger en mycket lång motortid och en nästan otrolig höjd. På grund av de små bärytorna är emellertid glidet inte i klass med en S:1-as och det är förklaringen till att inte alla starter blir max. Toppmannen Stig Gröning, Norberg,

flög en mycket lång G:1 av egen konstruktion och efter honom följde två som i stort sett flög förminskade upplagor av sina Wakefieldmodeller. I klassen deltog den yngste tävlande, blott 6-åriga sonen till Yngve Dömstedt, Norberg. Grabben gjorde en mycket fin insats och lovar gott för framtiden.

Lagtävlingen vanns av Norbergslaget som tog sin tredje in-teckning i vandringspriset och därmed får behålla det för gott. Laget bestod av Hans Olsson i S:1, Stig Gröning i G:1 och Göran Larsson i F:1.

Prisutdelningen förrättades av Sven-Åke Sjögren som dessutom var tävlingsledare tillsammans med Stig Gröning vilka båda skötte till belåtenhet.

Lon.

De bästa resultaten:

Klass S:1 (43 del.)

1.	B. Olofsson	Enköping	599
2.	L. Åberg	Uppsala	568
3.	S. Engström	Uppsala	542
4.	S-O. Lindén	Hallstah.	493
5.	I. Sundstedt	Borlänge	483
6.	I. Sares	Hedemora	458
7.	K. Svedberg	Solna	452
8.	H. Broberg	Falun	448
9.	L. Larsson	Solna	436
10.	Y. Dömstedt	Norberg	432

Klass G:1 (7 del.)

1.	S. Gröning	Norberg	834
2.	R. Wilkesson	Enköping	728
3.	N. Buss	Krylbo	635
4.	L. Olsson	Arboga	357
5.	Y. Dömstedt	Norberg	334

Klass F:1 (13 del.)

1.	P. Eklund	Solna	556
2.	J. Lindgren	Enköping	552
3.	L. Larsson	Solna	498
4.	R. Wilkesson	Enköping	413
5.	L. Olsson	Arboga	401
6.	L.G. Eriksson	Enköping	295
7.	H. Jakobsson	Uppsala	293
8.	K. Ekrot	Enköping	288
9.	G. Larsson	Norberg	262
10.	H. Andersson	Borlänge	252

Lagtävlan

1.	Norberg, lag 1	1448
2.	Enköping	1269
3.	Krylbo	1039
4.	Solna	992
5.	Uppsala	835
6.	Norberg, lag 2	436

Oktobertävlingen 1961

Ett 80-tal deltagare var anmälda till årets Oktobertävling som gick på Hagshults flygfält utanför Värnamo den 15 oktober.

Vädret var någorlunda hyggligt, men tyvärr var vindriktningen sådan att modellerna kom i utkanten på fältet vid en "max". Fältet är också en aning vanskligt att flyga på så tiderna blev inte av så hög klass. Två deltagare imponerade dock stort: Rolf Hagel i F:int och Rune Johansson i G:int.

Bröderna Holm i Skillingaryd hade huvudansvaret för tävlingens organisation och de har all heder av det sätt på vilket de skötte arrangemangen.

De bästa resultaten:

Klass S:1 (9 del.)

1. Rolf Hagel	AKM	626
2. Sten Rooth	Kronoberg	518
3. Bertil Dolk	Landsbro	464
4. Otto Henningsen	Jönköping	432
5. Lars Andersson	Limhamn	356

Klass S:int (21 del.)

1. A. Hermansson	Gamen	727
2. Kjell Wahlkvist	AKM	682
3. Knut Andersson	AKM	643
4. Gunnar Kalén	Gamen	639
5. Hans Nilsson	Karlstad	604

Klass G:int (14 del.)

1. Rune Johansson	Gamen	852
2. Anders Håkanson	AKM	767
3. Bengt Blomberg	Gamen	652
4. S.G. Nilsson	Kronoberg	637
5. Einar Håkansson	AKM	608

Klass F:int (8 del.)

1. Rolf Hagel	AKM	744
2. J.O. Åkesson	AKM	713
3. Magnus Eriksson	Gamen	693
4. Ulf Carlsson	AKG	635
5. Lars Andersson	Finspång	497

Klass RC III (14 del.)

1. Rolf Dilot	AKM	2830
2. Egon Lindner	Vetlanda	2222
3. Lars Johansson	Tibro	1973
4. J.E. Karlsson	Tibro	1854
5. Ingemar Flodén	Hjo	1494
6. Karl-Einar Tell	LEN	1122
7. Jan Sjöberg	AKM	1007

---oOo---

Vintrigt Östgötamästerskap

Kungsängen bjöd på riktigt vinterväder när modellflygarna från länet gjorde upp om titlarna för 1961. Visserligen saknades snön, men 3 grader kallt och 4-5 sekundmeters nordlig vind gjorde tävlingen till en försmak av vad som komma skall. Den nordliga vinden är den sämsta på Kungsängen på grund av den skogsturbulens som då alltid uppträder. Detta kan också utläsas av tiderna som voro mycket ojämna, och det var mycket svårt att få någon maxtid. Endast 8 max noterades därav 4 i G, 2 i F och 2 i S. Lagtävlingen fick en överraskande utgång då Örnen, Finspång segrade före Gamen's lag.

G.K.

Resultat:

Klass S:int

1. Rune Hanö	LEN	643
2. Stig Johansson	Örnen	627
3. Gunnar Kalén	Gamen	620
4. Magnus Eriksson	Gamen	538
5. Göran Åberg	Gamen	499
6. Hans Eklund	Gamen	407
7. Bo Eriksson	Örnen	317

Klass G:int

1. Rune Johansson	Gamen	806
2. L. Tysklind	Örnen	718
3. Tommy Lovén	LEN	632
4. Gunnar Kalén	Gamen	583

Klass F:int

1. Lars Andersson	Örnen	585
2. Ulf Björnstig	Gamen	581
3. Stig Gustavsson	Gamen	509
4. Hans Friis	Gamen	475
5. Ivar Marcusson	Örnen	229
6. Ernst Rytter	Örnen	94
7. Magnus Eriksson	Gamen	64

Klass S:1

1. Gunnar Hofmann	LEN	533
2. Lennart Roquist	LEN	483
3. Dick Wiklund	LEN	429
4. Chr. Karlsson	Örnen	296
5. Per Ivarsson	Örnen	294
6. Håkan Ivarsson	Örnen	236
7. J.E. Pettersson	Örnen	197
8. L. Lindgren	Örnen	26

Lagtävlan

1. Örnen, Finspång, lag 1.	1930
2. Gamen, Norrköping, lag 2.	1663
3. Gamen, Norrköping, lag 1.	1277
4. Linköpingseskadern	1275
5. Örnen, Finspång, lag 2.	561

Uppsala Länsmästerskap

Årets länsmästerskap i modellflyg arrangerades av Uppsala Flygklubbs modellsektion på Sundbro flygfält. Ett fyrtiotal deltagare från förutom Uppsala även Enköping, Söderfors och Skogs-tibble deltog. Vädret var kanske inte det allra bästa ur modellflygsynpunkt, mulet och disigt som det var. Luftlagren växlade i den medelmåttiga vinden men termiken trängde inte fram i någon period.

Tävlingen gick i sex klasser och dessutom tävlades i två olika lagkombinationer.

Låg.

De bästa resultaten:

Klass S:int (11 del.)

1.	L.-O. Larsson	Uppsala	830
2.	Seved Lövgren	Vargarna	751
3.	Lars-Erik Borg	Uppsala	734
4.	Nils Lundberg	Enköping	733
5.	Ingemar Berglund	Uppsala	602

Klass S:l (11 del.)

1.	Sören Engström	Uppsala	691
2.	Ulf Svensson	Uppsala	665
3.	N.-E. Svensson	Uppsala	434
4.	Peter Östvall	Uppsala	432
5.	Håkan Jansson	Vargarna	401

Klass G:int (4 del.)

1.	N.-E. Hollander	Uppsala	900
2.	Nils Lundberg	Vargarna	788
3.	Ragnar Wilkeson	Enköping	611
4.	C.-G. Sundstedt	Uppsala	317

Klass G:l (2 del.)

1.	C.-G. Sundstedt	Uppsala	590
2.	Ragnar Wilkeson	Enköping	436

Klass F:int

1.	Bo Wall	Uppsala	772
2.	Ambjörn Lööw	Enköping	706
3.	L.-E. Larsson	Uppsala	497
4.	Kurt Larsson	Enköping	473
5.	Gunnar Ågren	Uppsala	389

Klass F:l (8 del.)

1.	Ragnar Wilkeson	Enköping	590
2.	Hans Jacobsén	Uppsala	401
3.	Lars Ekroth	Enköping	374
4.	Björn Söderström	Uppsala	300
5.	Lars Eriksson	Enköping	285

Lagtävling, int-klasserna

1.	Uppsala, lag I	2502
2.	Enköping, lag II	1698
3.	Uppsala, lag II	1440

Lagtävling, ett-klasserna

1.	Uppsala, lag I	1215
2.	Enköping, lag I	986
3.	Uppsala, lag II	742

"Oktoberteam" den 22 oktober 1961

I ett gråmulet väder som inte lockade många åskådare, höll Solna MSK sin årligen återkommande teamtävling, "Oktoberteam". Genom välvilligt tillstånd av rektorn för Eriksdalskolan kunde klubben använda dess stora skolgård att flyga på. Ingen som passerade skolan kunde undgå att höra det ständiga ylet av vältrimmade motorer i klass Team-int och Team-B och surret av de små 1½cc motorerna i nybörjarklassen.

Att det var en nybörjarklass märktes snart då det var många som inte lyckades flyga de stipulerade 120 varven, inte ens i finalen där endast två genomförde. Vinnaren var från den anrika teamklubben Nimbus och var den ende som visade lovande tackter. Det saknas dock mycket av motorkunskap hos grabbarna men det kommer väl med åren och rutinen.

Nimbus visade framfötterna än en gång genom att deras VM-tvåa och EM-etta Kjell Rosenlund och Nils Björk vann Team-int. De hade dessförinnan i ett kvalificeringsheat, slagit inofficiellt världsrekord med 4 min. 21 sek! Frågan är om man inte snart får uppleva en "drömmil" d.v.s. en tid under 4 minuter på den en svensk mil långa distansen som flygs i Team-int. Björn Winkler/Harald Sannes gjorde också bra ifrån sig och gick för första gången under 5 min. Det blev en säker andraplats före Orions alltför rutinerade grabbar.

I klass Team-B vann K. Hemgren, Aerospeed, för andra gången vandringspriset som är uppsatt av Solna MSK.

Resultat:

Lon.

Team-A (120 varv)

1.	A. Steen	Nimbus	8.02
2.	R. Johansson	Orion	9.21
3.	H. Granqvist	Örnarna	37 v

Team-int (100 varv)

1.	K. Rosenlund	Nimbus	4.45
2.	B. Winkler	Solna MSK	5.37
3.	B. Högborg	Orion	28 v

Team-B (200 varv)

1.	K. Hemgren	Aerospeed	9.38
2.	H. Sannes	Solna MSK	10.10
3.	R. Samsjö	Aerospeed	10.24

GAMENS LÄNSLAGSTÄVLING

Hård vind och regn kom att bilda ram till länsstävlingen som avhölls på Kungsängen den 7 okt. Deltagarantalet var tyvärr inte så stort som föregående år utan inskränkte sig till fyra lag och bland de uteblivna var titelförsvvararna från de senaste åren Svensklagskombinationen.

Malmö mönstrade denna gång ett jämnt lag som också drog sig segrande ur tävlingen med god marginal till tvåan som var värdklubbens lag. Stockholm som belade tredjeplatsen, hade lånat Uno Axelsson och Olle Blomberg och klarade på så sätt deltagandet i tävlingen vilket visar att det går att "skrapa" ihop ett lag även om några mannar saknas.

Resultat: G.K.

Lagtävlingen

1. Malmö	3441
2. Gamen	3191
3. Stockholm	3056
4. Västmanland	2786

Klass S:int

1. Knut Andersson	Malmö	534
2. Göran Åberg	Gamen	528
3. Anders Hermanson	Gamen	486
4. Hans Olsson	Västmanl.	446
5. Mike Withey	Sthlm.	391
6. Kjell Wahlkvist	Malmö	380
7. Olle Blomberg	Sthlm.	352
8. S.O. Lindén	Västmanl.	219

Klass G:int

1. Uno Axelsson	Sthlm.	734
2. S.Å. Sjögren	Västmanl.	725
3. Einar Håkansson	Malmö	708
4. Gunnar Kalén	Gamen	701
5. Olof Nerud	Malmö	655
6. Hans Suter	Sthlm.	485
6. Yngve Dörmstedt	Västmanl.	485
8. Bengt Blomberg	Gamen	482

Klass F:int

1. Jan-Olof Åkeson	Malmö	727
2. Ulf Björnstig	Gamen	588
3. Göran Larsson	Västmanl.	585
4. P.O. Moberg	Sthlm.	557
5. Lennarth Larson	Sthlm.	537
6. Rolf Hagel	Malmö	437
7. Stig Gustavsson	Gamen	406
8. Sten Forsman	Västmanl.	326

Jönköpings läns Modellflygförbunds serietävling 1961-1962

Hittills har två omgångar av serietävlingen hållits. Den första tävlingen gick på Jönköpings gamla flygplats den 29 oktober. På grund av annan trafik på fältet måste tävlingstiden begränsas till 1½ tim. vilket var alltför kort för fyra perioder. Väderleksförhållandena var ganska goda. De bästa resultaten:

Klass S:1

1. Rolf Axelsson	Nässjö	5 p
2. Sten Rooth	Kronoberg	4 p
3. Bengt Olsson	Ljungby	3 p

Klass G

1. Gunnar Holm	Skilling.	5 p
2. Bengt Gustavson	Älmhult	4 p

Klass S:int

1. John Pettersson	Älmhult	5 p
2. S-G. Nilsson	Kronoberg	4 p
3. Otto Henningsen	Jönköping	3 p

Klass F

1. Gideon Johanson	Landsbro	5 p
2. Georg Johansson	Ljungby	4 p
3. Chr. Bertilsson	Landsbro	3 p

Andra omgången hölls på Hagshult-fältet den 12 november i kallt och blåsigt väder. De bästa resultaten:

Klass S:1

1. Otto Henningsen	Jönköping	5 p
2. Bo Karlsson	Nässjö	4 p
3. Mats Forsman	Kronoberg	3 p

Klass G

1. Gunnar Holm	Skilling.	5 p
2. Bengt Gustavson	Älmhult	4 p

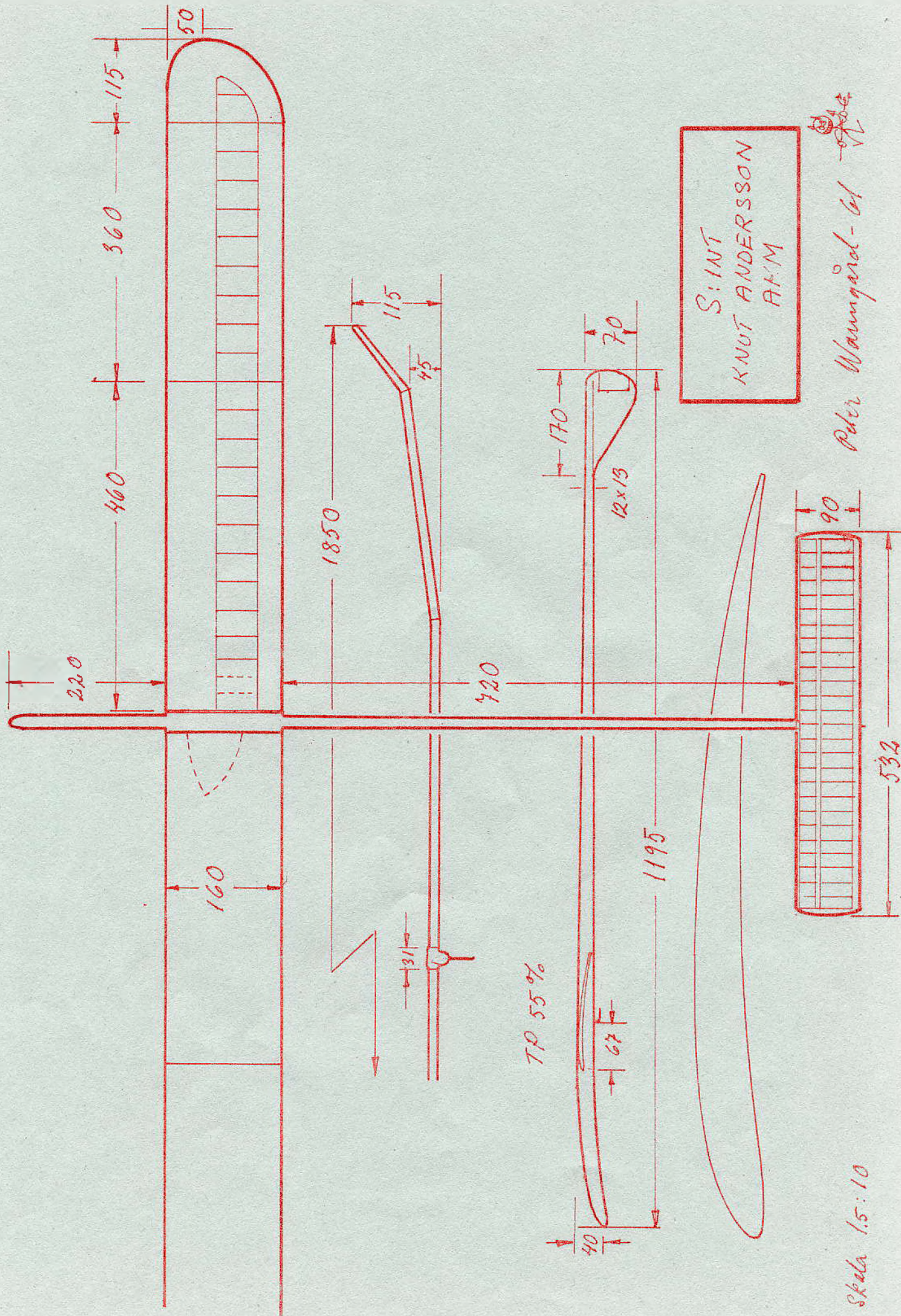
Klass S:int

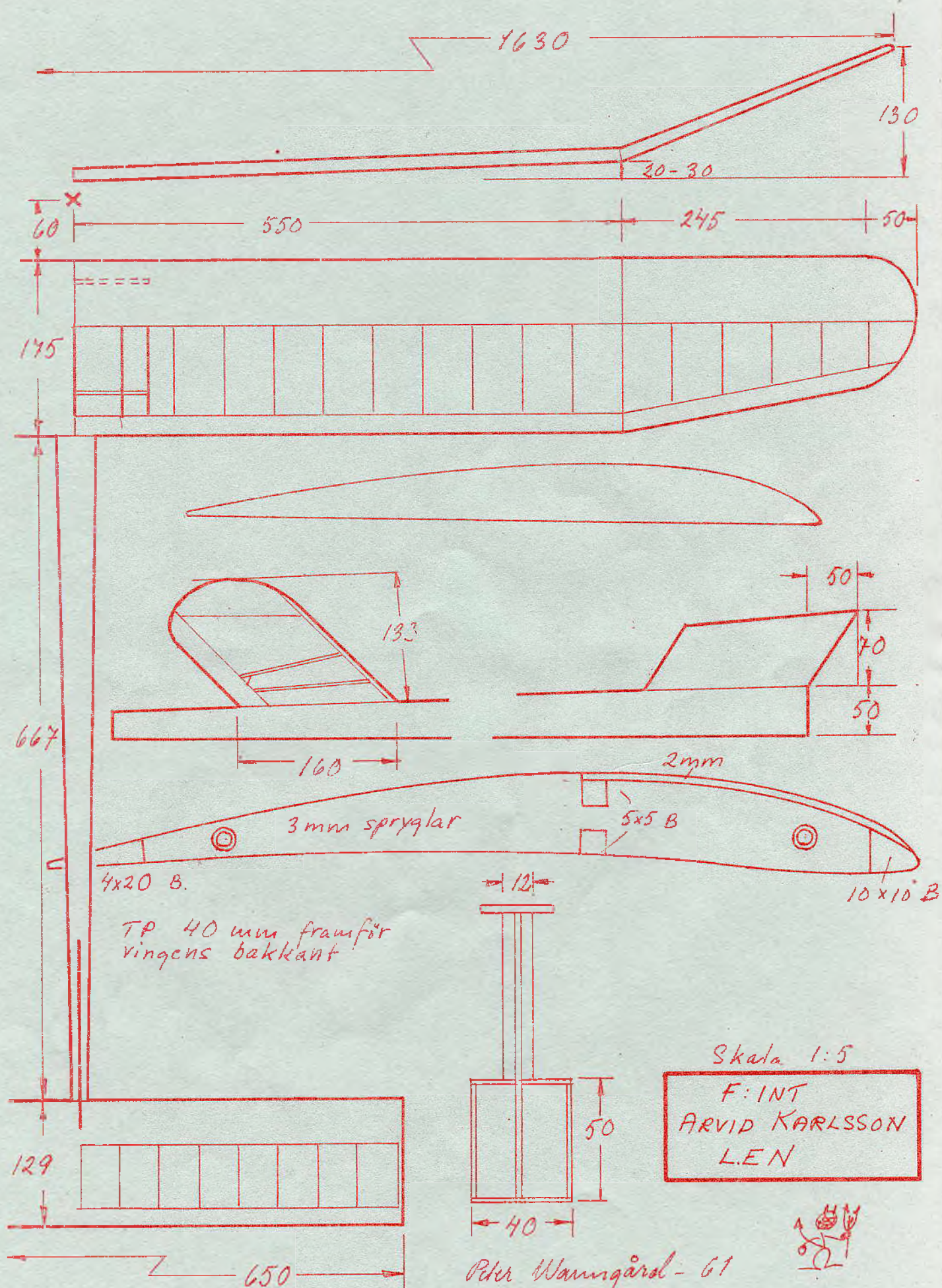
1. John Pettersson	Älmhult	5 p
2. Otto Henningsen	Jönköping	4 p
3. E. Magnusson	Nässjö	3 p

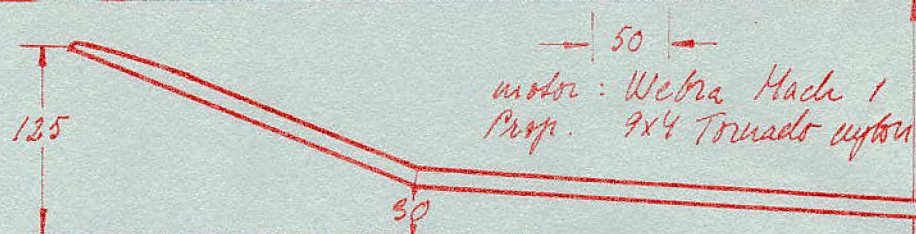
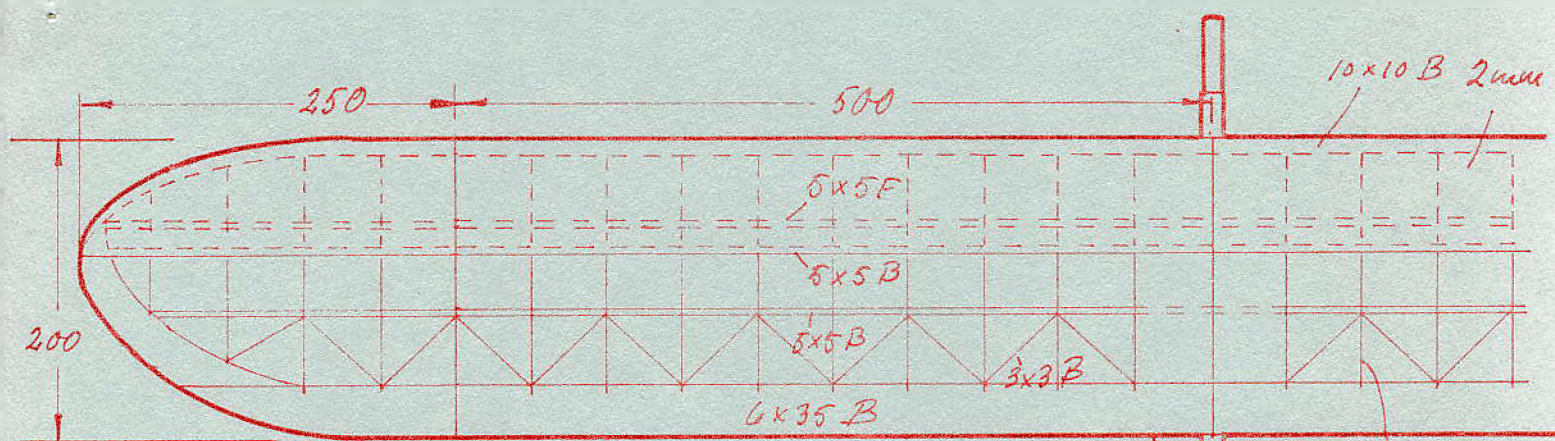
Klass F

1. Erik Holm	Skilling.	5 p
2. Georg Johansson	Ljungby	4 p
3. Valter Johansson	Kronoberg	3 p

Deltagandet har varit livligt på dessa tävlingar vilket bådär gott för framtiden. De uppnådda flygtiderna har emellertid varit mycket svaga, f. nv. finns det inga modellflygare i Småland som har något att hämta på en nationell tävling och frågan är väl om inte själva uppläggningsen av serietävlingarna i viss mån bär skulden till detta förhållande.



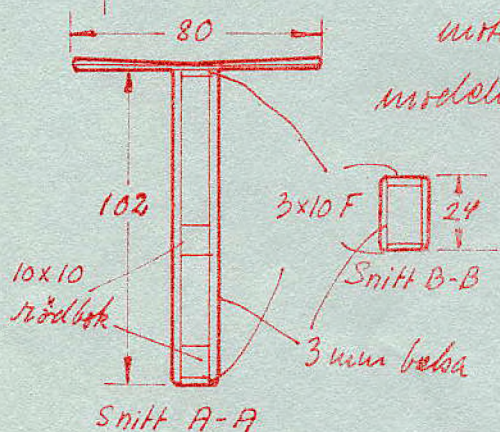
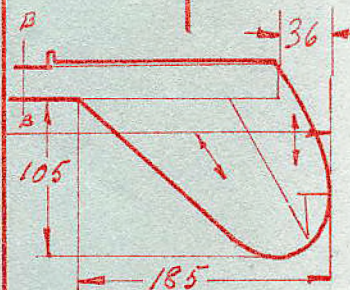
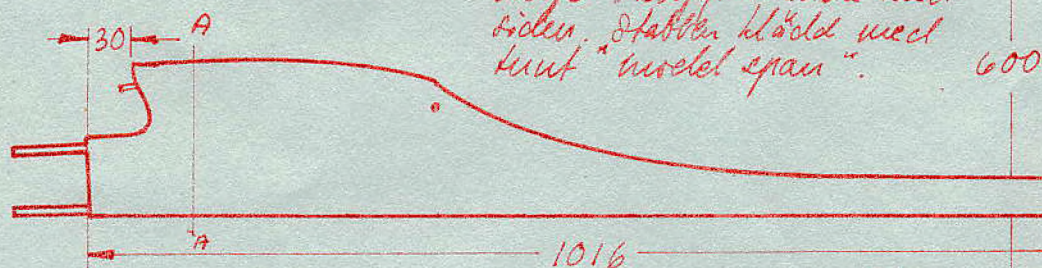




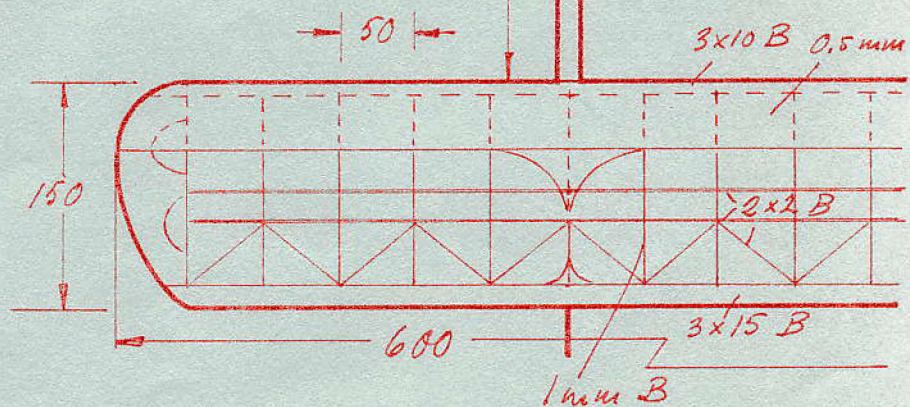
vingprofil: Naca 6409
stabilitetsprofil: egen
TP \approx 60%.

vinge o kropp klädda med
siden. Stabilitet klädd med
hult "moetel span".

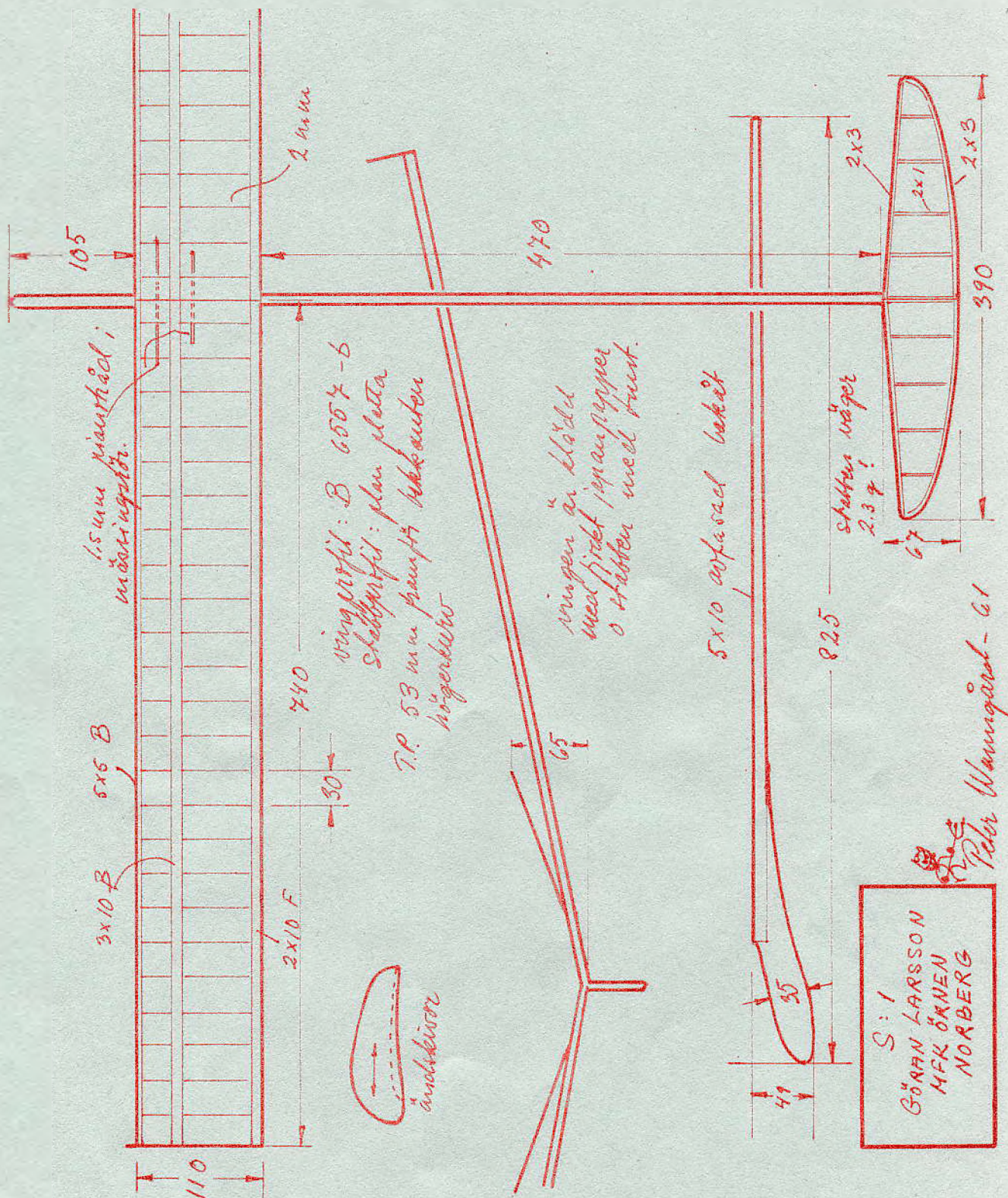
3mm B
5mm waxb-in
på höger
innsvinge



F:INT
GÖRAN LARSSON
MEK ÖRNEN
NORBERG



Peter Warmingård - 61



RITNINGSAVDELNINGEN

Liksom i förra numret har vi endast ritningar till friflygmodeller. De som är intresserade för linkontroll och radiostyrning blir kanske besvikna, men vi hoppas få ritningar för dem i nästa nummer. Allt beror dock på Er själva. Vi kan inte gärna sitta och rita ihop fantasimodeller utan de som är intresserade för dessa grenar måste också bidra med material. Hittills har friflygarna varit aktivast när det gäller bidrag och det återspeglar sig helt naturligt i tidningens innehåll.

Kommentarer till ritningarna av Peter Wamngård på följande sidor.

Bosse Modéers S:inta

Bosse är utan tvekan årets mest framgångsrike S:int-flygare, och med den här kärran har han i år vunnit alla tävlingar han ställt upp i. Enda undantaget är VM.

Tidigare har Bosse alltid placerat sig i toppen på lugnväders-tävlingar men i år har han även dokumenterat sig som en utmärkt blåsvädersflygare (efter alla dessa år.....)

Bosses framgångar på senare tid beror nog framförallt på två saker: dels hans teknik att jaga termik med kärran på linan å la Thomann (många minns väl uppvisningen på UT; bl. a. klättrade han över ett staket med kärran på linan), dels kärrans termikkänslighet.

Och så några ord om själva kärran: Den heter ZIRKONIKA och är ingenting för nybörjaren. Om nybörjaren trots allt lyckas bygga kärran klanderfritt så finns det alla chanser att han får svårt att flyga den. I händerna på en expert är den dock ett ypperligt redskap (om detta nu säger läsaren något)

Vinge: Framkant 10x10 balsa, bakkant 4x25 balsa. Huvudbalken består av en 4x8 furulist på högkant och bakom denna sitter på mittvingen en 4x8x450 furulist, fasad i ändarna, för att undvika brottsanvisning. Torsionsnåsan består av 1 mm balsa. Mittsektionen och de två sprygelsektionerna på varsin sida om knäcken är helplankade med 1 mm balsa. Spryglar 2 mm balsa, spygelmellanrum 50 mm.

Vingfastsättning: Mittvingen är byggd i ett enda stycke och fastsätts på kroppen medelst "nyckelhålsfastsättning" å la Thomann (se "Aeromodeller" March 1958) Vingspetsarna monteras på mittvingen med en 2 mm pianotråd som går in c:a 30 mm ivarje sektion. Pianotråden går in i ett rör som är fixerat på mittbalken. 2 stift på vardera sidan om pianotråden håller spetsarna i läge.

Kropp: Frampartiet består av en lindklump i vilken det sitter en Graupnertimer, som träder i funktion när man kopplar. Bakkroppen består av ett koniskt jämntjockt 1,5 mm balsarör. Startkroken är flyttbar.

Stabbe: Framkanten består av en 3x3 och en 2x4 balsalist, limmade mot varandra. Bakkanten består av en 2x15 balsalist. Mittbalken är en 1x5 balsalist. I de sju mittersta sprygelsektionerna är bitar av 1,5x5 mm balsa inlagda under mittbalken. Spygelmellanrum 20 mm. Spryglar av 1 mm balsa. Mittsektionen plankad.

Klädsel: Vingen är klädd med siden, stabben och kroppen med tunnt japanpapper.

Trim: Tyngdpunkten ligger på 57 %. Kärran kurvar åt höger; varje varv tar 30-35 sek. Ob! Inre vingspetsen har givits en aning mindre inställningsvinkel än den yttre. Man måste vara mycket försiktig med detta trim, då kärran lätt kan gå i störtspiral.

Knut Anderssons S:inta

Knut har länge hört till S:int-eliten; 1961 representerade han Sverige vid Nordiska Landskampen. Mycket beroende på feltrimning före avgörande start missade han emellertid segern.

Kärrans mest karaktäristiska drag är vingens "dubbla U-form" som Knut rekommenderar.

Ritningen är ganska ofullständig och så mycket kompletterande anteckningar har jag tyvärr inte.

Vingprofilen var ursprungligen Gö. 417. Tungan består av 2 mm dural.

Tyngdpunkten ligger på ett så originellt ställe som 55% av kordan och kärran är trimmad i vänsterkurv,

Arvid Karlssons F:int

Med den här högst konventionella kärran vann Arvid Europacupen i Homburg/Saar 1960. Profilerna är egna. Kärran är nästan helt byggd i balsa, och klädd med siden.

Vinge: Framkant 10x10, balkar 5x5, bakkant 4x20 och spryglar av

2 mm. Allt balsa. Mittspryglarna (som verkligen sitter som ritningen anger) är av plywood. Vingfastsättning 3 mm pianotrådar i mässingsrör. V-formen varieras. Sprygmellanrum 50 mm.

Stabbe: Torsionsnäsa, 2 mm spryglar, mellanrum 40 mm.

Kropp: Lådkropp med sidor av 2 mm balsa. Pylonen är byggd på ett 2 mm plywoodflak, som går genom kroppen. På sidan av detta är 25 mm flak limmade.

Trim: Tyngdpunkten ligger på 40 mm framför vingens bakkant. Kärren är trimmad höger motorflykt och stabben är tiltad för höger glid. Båda vingpetsarna är en aning skränkta. Motorn är en ETA 15.

Göran Larssons F:int

Denna modell är baserad på erfarenheter från tidigare modeller och Göran har särskilt sett till att modellen är stark och tål hårda törnar och att den är lättskött och okomplicerad.

Skall man vara framgångsrik på tävlingar är det av stor vikt att modellen är flygfärdig efter ett fåtal justeringar och att den håller för en smäll, och dessa krav uppfyller Görans kärra. Modellen rekommenderas varmt som nybörjarmodell; vingen kan byggas helt fyrkantig, och man har en lättbyggd och lätttrimmad modell, vilka båda faktorer är betydelsefulla. En lättbyggd modell kan vara lättare att få välbyggd och är lättare att reparera och ju lättare en modell är att trimma ju lättare är det att nå goda resultat på tävlingar.

När det gäller att konstruera en modell för tävlingsbruk kan det nog vara idé att se mer på detaljer som underlättar trimningen (god stabilitet och hållfasthet) än att tänka på att pressa ut några sekunder här och några sekunder där, och snabbaste sättet att nå goda resultat är nog att flyga en enkel och okomplicerad modell, som inte erbjuder några trimningssvårigheter.

Göran Larssons S:etta

Göran Larsson har avlägsnat sig betydligt från Gladan-skolan, och många konservativ modellflygare kanske finner modellen något extrem.

Modellens längdstabilitet är emellertid fullt tillfredställande, trots den lilla stabben ($1,63 \text{ dm}^2$; vinge $15,95 \text{ dm}^2$) och den tunna flappade vingprofilen på den långa och smala vingen.

Vi kan alltså konstatera, att en mycket liten stabbe med symmetrisk profil ger även en "svårflugan och svårtrimmad" vinge (dvs. en med högt sidoförhållande och en profil, som har en stor vridmomentskoefficient med avseende på profilens neutralpunkt) tillräcklig stabilitet under förutsättning att modellens tyngdpunkt ungefär sammanfaller med vingens tryckcentrum. (Givetvis får stabben och dess momentarm inte vara hur liten som helst.)

En annan fördel med detta system är, förutom de strukturella fördelarna (att bygga en sådan här stabbe erbjuder ju inga svårigheter), att stabbens luftmotstånd är ytterst litet och dessutom kan man ha en rel. stor vingyta, vilket i de flesta fall ger lägre sjunkhastighet än om man skulle använda en bärande stabbprofil. Detta beror på, att en bärande stabbprofil nästan alltid ökar modellens luftmotstånd mer än den ökar dess lyftkraftskoefficient, åtminstone då man har ganska små stabbar, ($2-3 \text{ dm}^2$) och modellens glidtal försämras och därmed dess sjunkhastighet trots att glidet kanske blir något långsammare.

Det skall påpekas, att det är nästan absolut omöjligt att få en kärra med bärande stabbprofil att flyga stabilt, om stabben är det allra minsta skev. Detta beror på, att det anfallsvinkelområde, inom vilket en sådan stabbe är effektivast (d.v.s. dess lyftkraftsgradient störst) är rel. begränsat (ungefär $\pm 5^\circ$)

Genom stabbens V-form är fena överflödigt och då stabben dessutom är mycket lätt ($2-3 \text{ gr.}$) blir modellens vikt koncentrerad kring tyngdpunkten och tröghetsmomenten små, något som säkerligen bidrar till den goda längdstabiliteten. Det kan nämnas att den V-formade stabben

ger Görans modell en lateralplansfördelning, som inte är att rekommendera, då lätt sådana rollande moment uppstår som vill sänka innervingen mer än normalt i en sväng, om denna plötsligt skulle bli för tvär. Detta beror på att lateralplansytorna bakom tyngdpunkten ligger högre än vad som kanske är nyttigt med tanke på den rel. långt fram liggande tyngdpunkten.

En nackdel med modellen är att den är ganska svårstartad, vilket förutom den nyss nämnda lateralplansfördelningen, beror på att vingarna är en aning för flexibla och lätt "fladdrar", men det skulle man ju komma ifrån med en annan bakkfördelning och med t.ex. sick-sack spryglar eller -lister.

De enda gånger Göran har flugit modellen i någorlunda stilla luft, har tiderna hållit sig mellan 2:30-2:45.

Profilen B-6557-b gör att modellen lätt råkar i stall (den är känsligare än de flesta andra profiler) men tack vare den goda längdstabiliteten blir stallen små och modellen förlorar anmärkningsvärt lite höjd.

Modellen är döpt till "Tokfrans".

Görans bror har byggt en liknande S:etta med B-6356-b i vingen (korda 115 mm) och symmetrisk stabbprofil. Denna modell har liknande egenskaper.

Peter Wanngård:

Angående tekniska artiklar och kommentarer

Den stora bristen på tekniska artiklar på svenska har ofta framhållits från modellflygarhåll och det måste därför anses vara en av den här tidningens viktigaste uppgifter (förutom att tjäna som kontakt- och nyhetsorgan) att sprida lite ljus över modellflygtekniska problem.

Ty framhålles bristen på tekniska artiklar, torde det råda ett visst intresse för sådana.

Vad vill man ha ut av en teknisk artikel? När man hårdrar frågan, kommer man väl till slut fram till att det är rena kunskaper, kunskaper som skall vara tillämpbara i praktiken dvs. vid konstruktion och trimning. Läsaren bör alltså skaffa sig en syn på problemen, som ansluter sig till verkligheten så mycket som möjligt.

För att nå goda kunskaper i t.ex. aerodynamik, som det väl huvudsakligen blir frågan om, krävs emellertid mycket omfattande studier. Studiematerialet är så avancerat och svårtillgängligt att endast ett fåtal har möjligheter att bedriva sådana studier. Goda kunskaper i matematik och teoretisk fysik, liksom språk är nödvändiga och studierna kan sågas vara högskolemässiga.

Ofta hör man talas om modellflygare som anses vara goda teoretiker, men när det kommer till

kritan visar det sig att de har uppfattningar och lever i föreställningar som inte alls rymmer med verkligheten. Detta är särskilt farligt när det gäller äldre modellflygare, för de yngre kan då tvingas in samma felaktiga tankegångar. Dessa äldre modellflygare lever i allmänhet på sina tävlingsframgångar men dessa beror förvisso inte på goda teoretiska kunskaper utan på mångårig erfarenhet vid trimning och bygge och en ypperlig kännedom om den egna modellens särskilda egenskaper.

När sådana modellflygare skriver sina åsikter om tekniska problem eller förklarar den egna modellens beteenden baserar de dessa på gjorda iakttagelser. Det måste erkännas, att dessa iakttagelser ofta är ypperliga och teoretikern till stor hjälp. Då de emellertid saknar grundlig teoretisk utbildning, drar de ofta felaktiga slutsatser för att förklara ett visst skeende, men som sagt: deras iakttagelser är av mycket stort värde.

Om en modellflygare bara går in för att vinna tävlingar, gör han klokast i att koncentrera sig på trimningen och att träna systematiskt i alla väder och att lära känna sin modell i stället för att gräva ner sig i teorier.

Men skall man ha ut något av en artikel och lära sig något och förstå varför ett förlopp sker, måste man förklara det på teoretisk väg.

Artiklar, som inte tvingar läsaren att tänka utan bara refererar vissa förlopp, kan ofta leda till oklarheter och diffusa begrepp hos läsaren.

Till de tekniska artiklarna måste också ritningarna räknas. Men bara en ritning är kanske inte så upplysande. Det vore mycket bättre, om till ritningen fogades ägarens iakttagelser på modellen. Det allra bästa vore, att ägaren också talade om varför han har konstruerat sin modell just så och så, för när det gäller att lära sig något är idéerna det viktigaste.

Om vi blir lyckliga nog att kunna publicera en ritning och vi dristar oss till att kommentera denna, vore det olyckligt, om kommentarerna blev ensidigt berömmande och endast framhöll modellens goda egenskaper. Läsar-

na skulle ju då inte kunna se på modellen med rätt perspektiv, och om sådana kommentarer fortgick en längre tid, skulle så småningom motsägande uppgifter lätt kunna publiceras av samme författare, och dennes aktier skulle då säkert sjunka hos tänkarna.

Det har länge varit min dröm att kunna få i gång en diskussion om tekniska problem, någonting i stil med dem i "Hobbyboken" under dess glanstid. I närmare två år har jag försökt i "Modellflygbladet" utan resultat, trots det intresse för tekniska artiklar som man jämt hör talas om.

Törs man hoppas på läsarnas medverkan i denna tidning? Var inte rädda för att komma med Era åsikter. Skicka gärna in ritningar och fotografier och bifoga helst lite text (iakttagelser på modellen och konstruktionstankar t.ex.) så får vi väl se om inte blaskan kan bli läsvärd. Tyvärr är vi fattiga och frågan är väl om vi har råd att ge ens ett symboliskt honorar.

MODELLMARKNADEN

Under denna rubrik införes privata radannonser från modellflygarna. Önskar Ni sälja, köpa eller byta något skall Ni annonsera i MODELLFLYGNITT. Priset är endast 1:- kr per rad. Manuskriptet sändes till Valter Johansson, Hångeryd, Lammhult och likvid insattes på SMFF:s postgirokonto 51 81 65. Nästa nummer av MODELLFLYGNITT beräknas utkomma den 1 februari 1962 och annonsmanus bör vara oss tillhanda den 15 januari.

---oOo---

S ä l j e s

REP OCTONE 8 k. sänd. o. mott. Ev. även 4 DURAMITE 3 mont. på platta kompl. inst. f. skev-, höjd-, sidoroder o. motork. Inst. utf. m. Canon-kont. o. anp. t. mott. J v Segebaden, Ankd.g.36^X, Solna tel.273739

BEG. MODELLMOTORER PAW 2,5 cc, 40:-- kr. ENYA 15 D, 35:-- kr. AM 10, 25:-- kr. Samtliga i mycket gott skick. En fullt användbar PAW 1½ cc 20:-- kr. Valter Johansson, Hångeryd, Lammhult. tel. 45 Fraggahult.

NYA TIMERS Rudolf Schenkers kombinerade timer-tank-avstängare. En schweitzisk kvalitetsprodukt. Kr 27:50. Specialtillverkade timer/avstängare med utlösningssanordning för kurvroder o. dyl. En beprövad enkel och tillförlitlig konstruktion. Vikt c:a 20 gr. Pris 25:-- kr. Valter Johansson, Hångeryd, Lammhult.

K ö p e s

GAMLA MODELLMOTORER, helst KOMET 2 cm³ och 10 cm³ köpes eller bytes. Ing. Lennarth Larsson, Dalvägen 56, Enebyberg. tel. 010/583610.

---oOo---

På grund av mycket nyhetsmaterial blev detta nr. av MODELLFLYGNITT större än beräknat. I fortsättningen måste vi dock försöka hålla oss inom de planerade 20 sidorna i varje nummer.

Enligt AKG:s STABBEN skall Vintertävlingen gå i Göteborg den 11 mars.

Från linstyrningsfronten

Linstyrningsmöte i Stockholm

Den 30 oktober var Stockholms modellflygklubbar sammankallade till ett klubbledarmöte för att ventilera aktuella linstyrningsfrågor.

De flesta klubbar var representerade och debatten var synnerligen livlig.

Följande punkter stod på programmet.

1. Stockholms linstyrningsbana

Denna fråga togs åter upp och det beslöts att den lämpligaste platsen för denna och möjligheterna till finansiering genom vissa fonder närmare skulle undersökas.

2. SMFF:s tidning MODELLFLYGNYTT

Kjell Rosenlund och Christer Söderberg orienterade om tidningens uppläggning och planerade innehåll samt uppmanade till artikel-skrivning för att skaffa tidningen material.

3. Tävlingar

Denna programpunkt vållade kvällens livligaste diskussion, men de deltagande blev på de flesta punkter så småningom eniga. Ett preliminärt tävlingsprogram för 1962 sattes upp av de tävlingsförslag som hittills framkommit, men med hänsyn till att datum för VM och Nordisk Landskamp ännu ej fastställts kan det definitiva programmet presenteras först i nästa nummer av MODELLFLYGNYTT.

Ett förslag om klubb-kamper överläts åt klubbarna själva att försöka ordna sinsemellan.

4. Elitföredrag

Syftet med dessa föredrag är att någon av de bästa tävlings-representanterna i varje klass skall delge sina kunskaper i form av ett föredrag med diskussion.

Förslaget mottogs mycket positivt.

Dessa föredrag är inte till för nybörjare utan för sådana som redan håller på med resp. tävlingsklass eller de som i övrigt sysslar med modellflyg och beslutat sig för att börja tävla i någon klass.

Datum och föredragshållare beslöts enligt följande:

14/11	team-racing	Kjell Rosenlund
7/12	stunt	Jesper von Segebaden
29/12	speed	Måns Hagberg
8/1 -62	combat	Mfk Orion

5. Hur man arrangerar linstyrningstävlingar

Erfarenheterna från de många stora tävlingarna under 1961 låg till grund för denna punkt, och det förekom många värdefulla inlägg.

Ett koncentrat av resonemanget ger att man måste alltid vara ute i god tid, speciellt med att skaffa tävlingsplats, samt att det måste finnas en tävlingsledare som organiserar förarbetet och fördelar arbetsuppgifterna på resp. ledare för varje tävlingsklass.

Detaljerade anvisningar kommer att utarbetas inom den närmaste tiden.

6. Avslutning

Som avslutning redogjorde Kjell Rosenlund för uppvisningsgruppens 4 framträdanden i år, av vilka det lyckade framträdandet på Råsunda fotbollsstadion får sättas främst, och visades filmer från Nordisk Landskamp och EM.

Peter Wanngård:

Recensioner av nya modellflygböcker

Frank Zaic: MODEL AERONAUTIC YEAR BOOK (1959-1961 års utgåva)

Det är alltid en stor händelse, när Frank Zaic kommer ut med en nyaupplaga av sin berömda årsbok, och den emotses alltid med stor spänning världen över.

En märklig sak med årsboken är att den blir bättre år från år. Den sista upplagan innehåller c:a 280 sidor och omkring 250 ritningar, huvudsakligen på friflygande tävlingsmodeller. Dessutom finns en massa artiklar och notiser skrivna av internationellt kända modellflygare. Bland ritningarna finns 6 på svenska int-modeller och en kort artikel av Stellan Knöös.

Boken är en verklig inspirationskälla, och man kan knappast undvara den. Har man en gång börjat köpa den, fortsätter man så länge man är modellflygare. I denna sista upplaga finns det t.o.m. innehåll för linkontrollflygare.

Loris Kannevorff: ELEMENTI DI AEROMODELLISMO

Boken är utgiven av Italienska Aeroklubben och avsedd för nybörjare, den är uppdelad i två delar, teori- och praktikavdelningen. Friflygande och linstyrda modeller behandlas.

Teoridelen innehåller lagom litet för en nybörjare, mest är det begrepp och termer som förklaras. Praktikavdelningen, som upptar 3/4 av innehållet behandlar huvudsakligen bygge av modellerna (det kommer lite om flygning på slutet). Boken är mycket innehållsrik och kommer nog att anses som autorativ i Italien, men Kannevorff är också något av en idealist, det vittnar hans artiklar och översättningar i MODELLISTA om. En saklig man, som förstår sig på sitt jobb utan att säga "hurra vad jag e' bra".

Det mest intressanta med boken är att den är modern. Den behandlar inte stenåldersskrärror. Visserligen finns det en aning bilder och text om fackverkskroppar i hårdträ med plywoodspant, men inte så mycket att det stör. Som kuriosas kan nämnas en bild av Terje Larssons "Nordic".

Det för en nordbo näst mest sensationella är väl priset, 350 lire! (c:a kr 2:90) Boken är till innehållsomfång och utförande praktiskt taget identisk med "Allmänna Modellflygstudier" som gick på c:a 11:50 när jag köpte den. För den som har någorlunda kunskaper i franska och engelska är språksvårigheterna inte så stora.

AEROMODELLER ANNUAL 1961-62

Årets utgåva skiljer sig inte mycket från föregående års. Ritningar och artiklar i ungefär samma proportioner. Nåja, beträffande ritningar så har man skärpt sig en aning, och så mycket uppgifter fattas inte som det brukar. Beträffande "aerodynamiska" artiklar, så märks det fortfarande vilka galna amatörer man har att göra med. Först reklamerar man upp van Hattum i Aeromodeller och sedan skriver han om en sak i Annualen, som han inte förstår. (D.v.s. han ger diverse formler, som han inte förstår härledningen av; förstod han den, skulle han inte skriva som han gör)

Visserligen lider jag, när jag läser det, men det är ingenting mot vad jag lider, när jag tänker på att det kanske finns folk som tror på dåliga artiklar och annan smörja.

Pudeln kärna: Modellflygredaktioner har svårt att kontakta yrkesmän inom branschen och forskningsresultaten är kvantitativt sett få och dessutom svårtillgängliga, och därför bjuds läsarna på dåliga surrogat. (Det jag syftar på är främst aerodynamisk litteratur) Stackars läsare!

Min åsikt:

(Under denna rubrik får modellflygarna fritt framföra sina åsikter. Någon censur av redaktören eller SMFF-styrelsen skall inte förekomma, utan Ni får gärna kritisera SMFF:s göranden och låtanden om Ni anser att det är befogat. För att bidragen skall publiceras måste Ni dock framträda öppet, och ange namn och adress)

M O D E L L F L Y G R E G L E R N A

En fråga som kan vara av intresse är en framtida utformning av konstruktionsbestämmelserna för "ett-klasserna". Förslag har väckts om att anta den franska Coup d'Hiver-formeln i stället för den nuvarande G:1-formeln och att öka F:1 modeller-nas motortid till 15 sek:

SMFF har uppskjutit beslut i frågan, i avvaktan på möte med övriga nordiska länder.

Att SMFF tvekat att besluta en regeländring är väl, men att man undvikit diskussion i frågan är illa. Man kan ju råka i den situationen, att man inte känner den allmänna opinionen, när man börjar förhandla med de nordiska länderna. Nu vet SMFF-styrelsen, (d.v.s. modellflygarnas valda ombud) inte vad G:1 och F:1 flygar-na tycker, och tas inte frågan upp på nytt innan det nordiska mötet lär de aldrig få veta det.

Den nya G:1-regeln skulle i stora drag innebära max. gummi-vikt 10 (tio) gram, min.flygvikt 80 gram, och fri bäryta. En bra sådan kärra gör c:a 80 sek. På kontinenten är maxtiden 2 min.

En bra F:1-a gör väl uppskattningsvis 3 minuter på 15 sek. motortid och 2 min. på 10 sekunder.

En bra S:etta gör väl nu c:a 140 sek., medan en byggsatskärra gör c:a 2 minuter.

En kärras max-tid bör sättas omedelbart ovanför kärrans tid i "stilla" luft.

Vill vi införa Coup d'Hiver formeln, bör vi alltså sänka max-tiden till 2 min., men för att vi skall vara konsekventa bör max-tiderna sänkas även i F:1 och S:1. Sålunda borde 10 sek. i F:1 kvarstå, och svenska S:1 regeln utbytas mot internationella A:1-regeln. (Svenska S:ettor har min. bärytebelastning 10 g/dm^2 , A:ettorna däremot 12 g/dm^2) Två minuters maxtid i ett-klasserna är bättre än tre minuters med tanke

på många fält.

Å andra sidan bör vi kanske hålla fast vid tre minuters max-tid som i int-klasserna. Då kan man ha 15 sek. motortid i F:1. På S:1-fronten finns inget förslag, så där får vi väl ta S:1 eller A:1-regeln (En extrem S:1a eller A:etta kan man få att göra 2.40+ i "stilla" luft)

I G:1 kan vi nog behålla nuvarande regler med tre minuters maxtid. Coup d'Hiver-kärrorna har visserligen spritt sig från ursprungslandet Frankrike till Italien, och nu på senaste tid till Belgien, Tjeckoslovakien och Österrike. Men dessa fem länder är de enda som tillämpar formeln. Det måste anses osannolikt, att vi skall utkämpa landskamper eller deltaga i internationella tävlingar med Coup d'Hiver-kärrorna, eftersom vi inte ens har gjort det med S:ettor. Så, om man ser på problemet ur kosmopolitisk synpunkt finns det ingen anledning att anta denna formel. Det skulle snarare verka naivt att hastigt och lustigt ändra G:1-regeln på detta sätt, utan att samtidigt ändra andra ett-regler. Och det bör kraftigt betonas, att en G:etta med 50-60 gram snodd och 40-50 gram tomvikt kan vara ytterst svår att handskas med, (stor dragkraft, stora tröghetsmoment, bräcklig struktur o.s.v.) och att trimma. Mycket svårare än nuvarande G:intor. Så i praktiken kommer nog de flesta att begränsa sig till c:a 30 g. snodd, och då gör kärran i bästa fall 3.20-3.40. Skall tre min. maxtid behållas, bör vi ha fri gummi-mängd i G:1-klassen. Att där uppnå den teoretiska, beräknade max-tiden är mycket svårare än i F:1 och S:1 klasserna. En så liten kärra som en G:etta är ju också, beroende på storleken, (frånsett tröghetsmoment o. dyl.) mycket känsligare för kytt.

Peter W.

Peter Wanngård:

Rapport från FAI-mötet i Paris
(Efter en telefonintervju med
G.H. Dérantz)

33 man från 19 länder deltog. Man samlades vid ett bord som var avsett för 16 (!) man så det blev en smula trångt. Till råga på allt höll man på att bygga om huset, och tryckluftsborrar störde ideligen sammanträdet.

Delegaterna hade fått 15 sidor text att läsa in, före sammanträdet, men omedelbart innan konferensen öppnades fick man 15 sidor till, som man alltså inte hunnit gå igenom i lugn och ro innan, som sig bör. Sammanträdet fick alltså börja med att presidenten Hans Justus Meier måste gå igenom de 15 nya textsidorna!

Det visade sig också att många av delegaterna inte ens läst igenom den i förväg utsända texten. Engelsmannen Nicholls läste lusen av de för systemet ansvariga.

Först sammanträdde subkommittéerna (dvs. de särskilda grenkommittéerna). Av utrymmesbrist ges endast ett sammandrag av det viktigaste.

Friflyktkommitténs sammanträde.

Först och främst noteras, att inga konstruktionsändringar skall göras före 1964 enligt ett tidigare beslut. All debatt om regeländringar var alltså överflödigt.

Det beslutades att tidtagning på modellerna skulle avslutas då modellen "was definitely disappeared".

"Fly-off" skall inte ske på givet kommando utan inom en begränsad tidsperiod ex.vis 20 min.

För att underlätta kontroll av att modellerna verkligen uppfyller gällande regler skall varje nations aeroklubb redan i förväg göra sådan kontroll i hemlandet. Särskilda kontrollmärken skall alltså enligt en viss systematik redan anbringas på modellerna i hemlandet under försorg av den nationella aeroklubben.

S:int-flygarnas startlina behöver vidare bara tåla 2kg mot tidigare 5.

Vidare konstaterades det att man får kapa startlinan vid en start. Däremot var det förbjudet att kasta vinschen. Detta förbud kom till redan tidigare för att eliminera risken för medtävlare. (Det kan göra nog så ont att få en vinsch i huvudet särskilt en "Stark"-vinsch)

Det diskuterades vidare, huruvida bestämmelsen att omedelbart veva in startlinan efter start också innebär att deltagarna måste ha vinsch.

Nåväl, man kom fram till att det var tillåtet att slänga startlinan, bara man inte samtidigt slängde vinschen, och det inte satt något annat föremål på linan (t.ex. en så lätt sak som ringen till startkroken)

Diverse roliga ryska förslag nedröstades också; det mest anmärkningsvärda var väl deras förslag att varje nation förutom deltagare också skulle sända domare och tidtagare.....

Finnarna ville, att man skulle ha standardbränsle även i F:int. Finnarna har nämligen inte möjlighet att skaffa nitrerade bränslen, och kommer alltså att ha ett visst handikap om ingen ändring göres. Förslaget skall bearbetas och kommer till aeroklubbarna på remiss.

Beträffande inomhusmodeller kom man överens om att använda AMA:s regler i så motto att de 2 bästa av 6 flygningar räknas.

Linstyrningskommitténs sammanträde

För att hindra fusk med bränsle beslöt de, att deltagarna skall skölja tanken med standardbränsle före varje start i speed. Likaså konstaterades att dieselmotor t.v. är förbjuden i praktiken, eftersom man inte får använda dieselbränsle. Subkommittén skall utarbeta en lösning av detta problem.

Om någon fuskar med bränsle blir han utan vidare diskvalificerad för deltagande i den aktuella klassen.

Ett engelskt förslag om mindre team-tank kommer på remiss till aeroklubbarna.

Huruvida provstart skall tillåtas före team-final skall

avgöras av arrangerande aero-klubb.

Linstyrningskommittén kommer att publicera en karta över stunt-figurerna vid årsskiftet. Moulton, som sitter i linkommitén ansvarar bl.a. för att den publiceras i "Aeromodeller" så snabbt som möjligt.

Tävlande som sysselsätter sig med whipping skall varnas med högtalare. Dérantz föreslog, att man skulle skjuta honom med en kanon, men blev nerröstad, (Övriga tävlande får ju då en viss favör) En domare skall alltså i fortsättningen belastas även med högtalare.

Radiokommitténs sammanträde
Ett tyskt förslag att även segelklassen skulle representeras på VM avslogs med motiveringen att det finns tillräckligt många klasser.

AMA ville, att programfigurerna skulle ändras. Kommittén ansvarar för att nya skisser kommer om c:a 14 da'r. Utöver reglerna kommer FAI att skicka ut en handledning för bedömning, som skall vara till hjälp för domarna. Detta system skall gälla endast 1962.

Vidare skall de 2 bästa av flygningarna räknas.

---oOo---

Efter det att subkommitteerna sammanträtt, började den stora konferensen. Man gick först igenom förra protokollet, och för att vinna tid beslöt man sedan efter viss diskussion att helt enkelt klubba sub-kommitteernas beslut.

Tyska aeroklubben ville, att alla regler skall samlas och ges ut i ett häfte. CIAM skall ordna biffen, beslöts det.

Beträffande domare i lin-

styrning och radio beslöts, att den arrangerande klubben inte får ha någon representant. Man beslöt vidare, att 3 domare från skilda länder skall användas.

Nya Zeeland ville att alla VM skall förläggas i vissa delar av världen vissa år enligt ett bestämt schema (som US Nationals) "Arbetsutskottet" fick ta hand om ärendet, som förmodligen kommer på remiss.

Av vissa skäl beslöt man att ärenden, som skall tas upp på kommande konferenser, måste annonseras minst 10 dagar i förväg.

En särskild teknisk sekreterare valdes också: Rudi Beck. Han lovade att upprätthålla intim kontakt med styrelsen; detta efter påtryckningar från fransmännen, som var emot förslaget, och som ville att allt skulle gå via Paris (dom patrioterna.....) Men de kan nog vara lugna Beck torde f.ö. vara ovanligt väl lämpad för uppdraget; han har rykte om sig just för sina många kontakter. Man enades vidare om följande tävlingar (i framtiden skall fyra VM-klasser på varje år.)

FAI modellflygkommissions styrelse. (reservation för stavningen)

Pres: Meier, Tyskland; vice pres: Nicholls, England; sekreterare: Jäskeläinen, Finland. Teknisk sekreterare: Rudi Beck, Ungern. Friflygtskommittén: Nicholls, England (sammankallande) Hyvärinen, Finland; Czerny, Tjeckoslovakien; Sokolov, Sovjet; Ehling, USA.

Linstyrningskommittén Moulthon, England (sammankallande) Aartz, Holland; Gomi, Spanien; Barthel, Italien och Bienevenu.

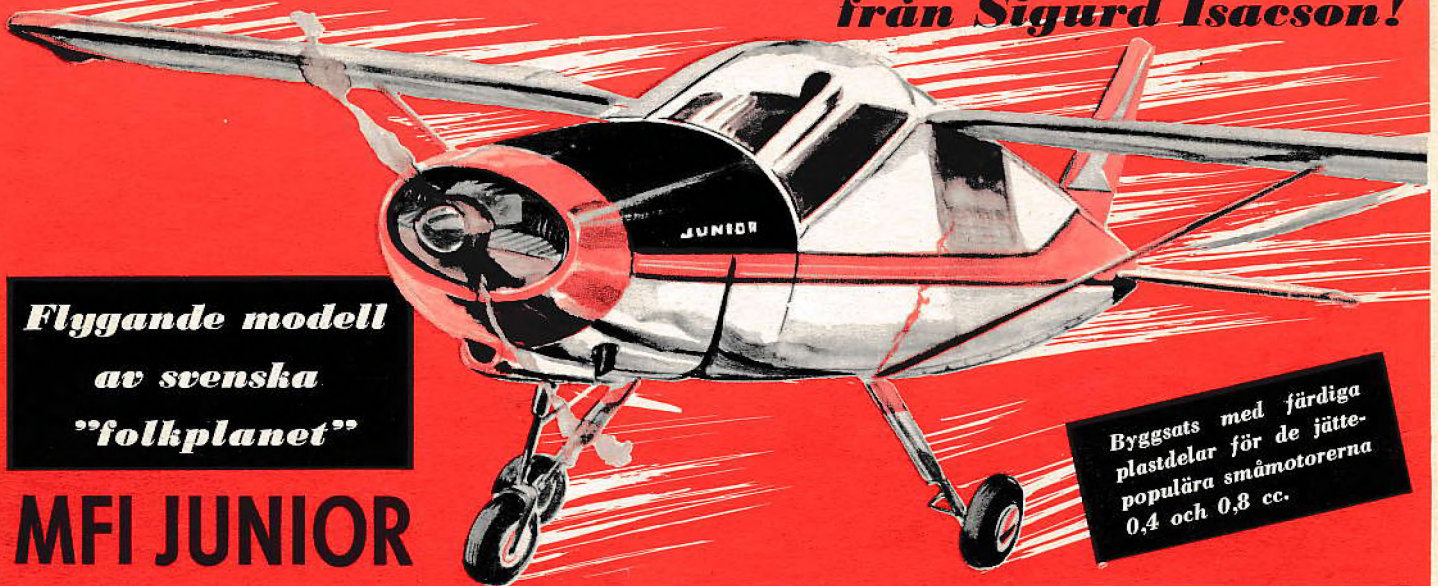
Radiostyrningskommittén: Good, USA (sammankallande) Rushbrook, England, Trumplieller, Tyskland; Degen, Schweiz; Roussel, Belgien.

Viktigare internationella tävlingar 1962

11 febr.	Helsingfors, Finland	Friflygande modeller
28-30 aug.	Österrike	RC-tävling (1-kontroll)
2-6 sept.	Kiev, Sovjet	VM, linstyrning
aug/sept.	England	VM, radiostyrning
sept.	Saar	Europa Cupen
?	Österrike	VM, klass S:int
?	England	VM, inomhusmodeller

Vidare kommer engelsmännen att anordna en internationell tävling (ej VM) för skalamodeller. Linstyrnings VM 1964 kommer att gå i Ungern.

**Ännu en stor nyhet
från Sigurd Isacson!**



**Flygande modell
av svenska
"folkplanet"**

MFI JUNIOR

En helt ny byggnadstyp som verkligen är lätt att bygga: alla böjda och svårare delar är färdiga i plast, motorhuv, kabin, förarstolar, spinner. Och tydliga fotobilder visar bygget steg-för-steg, lättfattligt som för en plastmodell. Ingen kan bygga fel.

Balsadelarna är naturligtvis utstansade och påtryckta nummer och dekorationer. Hjulen har gummidäck, stora färgdekaler medföljer liksom alla behövlige detaljer, även plastlim och sandpapper. Spv. 52 cm.

Denna byggriktiga sats finns i två typer:

Byggsats med färdiga
plastdelar för de jätte-
populära småmotorerna
0,4 och 0,8 cc.

Junior FRIFLYGANDE

för 0,16—0,5 cc eller gummi-
motor 14:75
Gummimotor med monterad propeller
1:60

Junior LINKONTROLL

för 0,8—1,5 cc lättare motorer 15:75



WAXHOLM I

Sjögående modell av gamla
VAXHOLM I, byggsats 39: 50
Motorsats till d:o 16: 75

Regalskeppet WASA

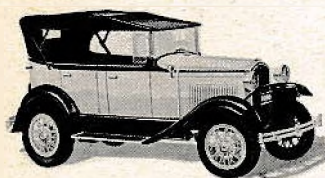
byggsats 37: 50
Tillbehörssats med samtliga
kanoner i mässing m.m. .. 38: —

A-FORD 1930

elegant MoNogrambyggsats,
125 delar i 4-färger 13: 75

VOLKSWAGEN

Pyro-byggsats 90 delar 6: 75
RAG TOP, racerbåt med el-
motor. Hawk-byggsats 13: 75



Monogram
Four Star Plastik®



SIGURD ISACSON

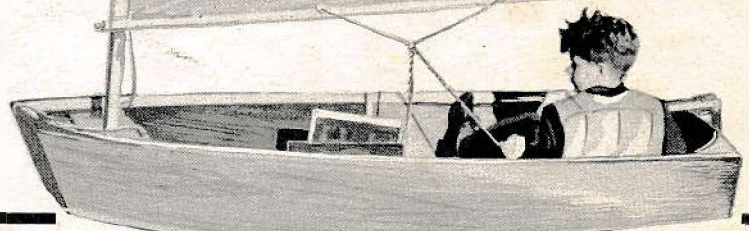
HOBBY

LIDINGÖ 5

NY KATALOG

med 10 färgsidor 75 öre
Sändes mot 90 öre i fri-
märken.

ST Byggsats till OPTIMISTJOLLEN!



Ungdomens trevliga internatio-
nella kappseglingsbåt som bl.a.
användes som övningsbåt av
KSSS.
BYGGSATSEN innehåller färdig
bogspegel, akterspegel och spant

samt alla delar utsågade. Fär-
dig mast och samtliga detaljer
medföljer, även alla beslag,
skruv, lim och arbetsbeskriv-
ning på svenska och noggranna
ritningar. Längd 231 cm, bredd

113 cm, segelyta 2,5 m², center-
bord.

Byggsats exkl. segel och fer-
nissa endast 290: —
Modell i skala 1: 10,
byggsats 14: 50

Fråga efter dem i Er affär! Optimistjollen lever direkt av oss.