

ÅRGÅNG 7  
NUMMER 2  
FEB 1955

MODELLFLYGG

Sport



ORGAN FÖR KSAK:s  
MODELLFLYGGKLUBBAR



FÖRBERED DIG NU FÖR SOMMARENS STORA "TEMPO"-TÄVLING!



OMSLAGSBILDERNA I DET HÄR NUMRET ...  
 ... har Ägnats Stockholms Stads modellflygdistrikt, där Mfk Nimbus ryckt upp på ledarplats vid sidan av Vingarna. Men det är en sprudlande aktivitet även inom andra A-klubbar, sedan Torgil Rosenberg i sin egenskap av KSAK:s Länsombud tagit som en av sina stora uppgifter att sätta fart på det stockholmska modellflyget. / På sid 1. ser vi Torgil Rosenberg i full aktion. Man skulle kunna tro att Stockholm är ett lättarbetat distrikt, men där finns alltför många intressen att välja. Lokaler har man heller inga. Rosenberg reser runt bland sina medlemmar för att ge dem goda råd. Här besöker han sextonårige Bror Eimar, Nimbus' mästertygare och specialist på skala- och S-modeller. / Klemm-reparatören här ovan är Bengt Hillelson, trettonårig skalafantast.

SKALAMODELLFLYG  
 EN NY TÄVLINGSFORM

I och med att det publicerades tävlingsregler för friflygande skalamodeller förra året fick en ny grupp modellflygare en liten uppmuntran. Det har alltid funnits modellflygare som ursprungligen varit intresserade av att få modeller som liknade riktiga flygplan att flyga. Under deras fortsatta modellflygande har de emellertid funnit att det inte funnits några tävlingar för sådana modeller. "Riktiga" modellflygare flögo inte med sådana. Det tävlades med modeller som inte på minsta sätt liknade riktiga flygplan, och gjordes de skalalika så flyg de inte så bra. De har emellertid funnit tjusningen i den sortens modellflyg och tack vare det lärt sig modellflygningens - då man vill nå goda resultat - svåra konst. Tyvärr har det inte varit någon ide ur tävlingssynpunkt att överföra kunskaperna på friflygande skalamodeller.

Nu har emellertid tiden visat sig mogen för ett införande av denna tävlingsform. I Mfk Nimbus började vi med att efter ett klubbmästerskap utdela en Piper Super Cruiser som pris. Det blev Kjell Rosenlund som fick den och den kom att visa vägen. Dess flygförmåga var sådan att det skingrade alla tvivel om skalaflygningens omöjlighet som så ofta poängterats. Det gällde tydligen att välja en bra modell, och näst som första modell en byggsats till en modell absolut säkert gjord för flygning, d.v.s. utprovad. Piperens markstarter visade vilka möjligheter som erbjöd sig. Bepudringsflyg, flygsläp, reklamflyg och mycket annat står med all säkerhet inom det möjligas gränser, även om vi inte hunnit så långt ännu, åtminstone inte i Nimbus.

När nu skalaflyg visade sig möjligt gällde det att utforma lämpliga regler för en tävling. En välbyggd, skalenlig, detaljrik och välflygande modell skulle kunna ställa upp i en tävling utan att behöva riskera något. Det enda sättet att jämföra de olika modellerna visade sig vara genom bedömning. Flygningen måste få minst lika stor betydelse som modellens skalenlighet. Markstart måste premieras. Modellerna måste flyga ordentligt, d.v.s. ha något så när lång motortid. På denna grundval sattes reglerna ihop efter mycket tänkande och diskuterande. De visade sig vid tävlingen på Skarpnäck den 12 sept. vara i stort sett riktiga. Det var endast på några smärre punkter som en ändring var av nöden. Dock kom man fram till att domarna bör vara rätt väl insatta i flygplankänedom och modellflyg i allmänhet. Detta för en rättvis bedömning. Vid denna tävling hade de emellertid inte någon större svårighet att använda poängsystemet, utan hade i så gott som alla fall samma siffror. Det visade sig också att modellen måste flyga bra om det skall bli någon chans till placering.

Att det är fyra starter medför en frisk tävlingsstil. Det gäller att ha modellen i skick hela tävlingen. Bror Eimars Spirit of St Louis hade samma egenskaper faktiskt som originalet. Vid glidflykt började den trycka, troligen på grund av för liten stabbe (original), först svagt, sedan brantare för att gå i backen i 45°. Detta hände under en annars perfekt förstaflygning. Den kvaddades något, men Eimar fortsatte envist med sina fina markstarter och placerade sig som god trea. Måns Hagberg var mycket säker på markstarterna och flygningarna gick bra. Det gjorde att han, trots att han inte fick bästa poäng på modellen, vann övertygande.

När det gäller att bygga en friflygande skalamodell, bör man tänka sig för ganska omsorgsfullt. Går jag i land med att förstora upp en ritning och konstruera bygget själv? Vad skall jag välja för typ för att få den att flyga bra? Kan jag ta en lågvingad? Hur stor skall den vara? Är min motor lämplig? Kan jag få tag i ett riktigt färgschema? Inredning?

Det är några frågor man gott kan göra sig. Som första modell bör som redan sagts, användas en byggsats. På dessa modeller finns nämligen det färdigkonstruerat som är av betydelse: vingfästasättning, v-form, motorinstallation och landningsställ. I

beskrivningen står också bra trimningstips. När spännvidden går över 60 cm bör vingen göras lös. På mindre modeller är det nog lämpligare med fast vinge, de blir så lätta att de håller ändå.



Piper Super Cub  
lämpar sig utmärkt bra  
som flygande skalamodell

Att göra en snygg och säker vingfastsättning kan ibland vara besvärligt. Det gäller framför allt dubbeldäckare och lågvingade. Högvingade plan med stöttor är lättast. Där kan man göra vingen i ett eller två halvkor som genom tungor eller pluggar stickes in i kroppen. Stöttorna kan förbindas med varandra genom gummisnodd genom kroppen och de fästes i vingen med pianotråd i mässingsrör. Lågvingade kan naturligtvis byggas på samma sätt, men här fordras mer exakthet i infästningen emedan det sällan finns stöttor som håller vingen i läge. Dubbeldäckare kan göras som en kombination av de båda genom att övervingen göres hel och undervingen delas, eller låta vart halva vingpar sitta ihop och vara avtagbara tillsammans. Stabilisatorn bör vara lös.

Landningsstället skall hålla och vara fjädrande. Detta kan vara svårt att kombinera på skalamodeller. Det skall tillåtas att fjädra bakåt utan att skadas eller skada modellen. Detta av den anledningen att landstället sitter så nära tyngdpunkten på skalamodeller att de ofta går på nosen vid landningen om marken är ojämn. På grund av att en skalamodell ofta har hög vingbelastning - försök hålla den nere så mycket som möjligt! - är farten hög och det blir en kraftig bräckning just vid främre infästningen. Här bör någon slags fjädring vara möjlig.

Vad v-form beträffar kan man på högvingade modeller försöka hålla sig så nära originalet som möjligt. Det går bra med rätt liten v-form. På lågvingade bör man nog söka v-formen. Men var inte rädd för lågvingade typer, om du har litet erfarenhet av modellflyg. Det finns mycket att göra på det området.

För dieseldrivna skalamodeller gäller detsamma som för f-modeller i allmänhet, fenytan skall vara liten. Stabbytan däremot kan ibland med fördel göras större. Det tillhör visserligen sådana saker som det blir ett visst avdrag för vid tävlingar, men det kan ge bättre flygförmåga och man kan således få igen det där.

Motorn skall naturligtvis helst kläs in. Härvid skall man ordna så att oljan från den inte rinner ut över hela kroppen och förstör den fina finishen. Ordna med avlopp på undersidan. Detsamma gäller möjligheterna att tanka.

Den lämpligaste storleken på en skalamodell är 1-m spännvidd ungefär och motorer på 0,5 - 0,8 cc. Men finsnickare kan säkert få ut mycket av en Bambi-modell. De går ju litet fortare att bygga. Deras chanser i en skalatävling är det svårt att ännu bedöma, men de bör vara lika stora. Tvåmotoriga modeller med 0,5-or eller 0,8-or är ingen omöjlighet med våra dagars säkra motorer. När får vi se den första friflygande DC-3:an? Eller Catalinan?

Som klädsel kan användas allt från tunnaste japanpapper till siden och balsa. Man skall försöka efterlikna så långt vikten medger den skalenliga finishen, exempelvis balsaklädsel där originalet har styv klädsel, såsom aluminium eller plywood. När vikten på modellen är beräknad att överstiga 450 gr kan man gott använda sig av sidenklädsel. Det ger större styrka till den tunga modellen.

Vingbelastningen skall hållas så låg som möjligt och helst inte överstiga 20 g/dm<sup>2</sup>. 0,8-motorerna orkar med upp till 800-g modeller, vilket dock är i mesta laget. Lämplig vikt för 0,5-or är 300 - 400 g. och 0,8-or 400 - 500 g. Tag lämpligen de lägre siffrorna.

Dekorationen av modellen skall göras skalenligt, d.v.s. det skall finnas eller ha funnits ett riktigt exemplar av modellen i fråga med samma färger, samma registrering o s v. På de större modellerna - över 50 cm spv kan man göra inredning. Det behövs inte mycket för att det skall ge ett mycket trevligt intryck. Det är dessutom roligt göra.

Det är till slut inte mer att säga här än att man skall vara försiktig vid trimningen. Börja med omsorgsfulla glidprov över högt gräs eller snö. För motorflygningen sättes lågt varv till att börja med. Huruvida man skall börja med markstart kan diskuteras, men det kan nog vara lämpligt varvid man springer bredvid och passar om något skulle hända. Modellen skall lätt efter lång startsträcka och stiga i svag vinkel. Var omsorgsfull vid val av väderlek. Det skall vara lugnt! Lycka till!

Utförligare om hur man bygger en skalamodell kommer i Looping.

Torgil Rosenberg.

#### T Ä V L I N G S R E G L E R F Ö R S K A L A M O D E L L E R

Nedanstående tävlingsregler har utarbetats av Mfk Nimbus och används i klubbens tävlingsverksamhet:

1. Modellen kan byggas i vilken skala som helst. 2. Modellen skall vara skalenlig i alla dimensioner och till utseende (färg, registrering m.m.) med undantag för propeller (viss tolerans för stjärtpilen). 3. Tävlade skall kunna påvisa förebildens existens.

För själva tävlingen gäller sedan följande poängberäkning. Modellen poängbedömes från 0-20 p. Om skalenligheten ej godkännes enl. 2 kan modellen erhålla högst 10 p. Extrapoäng kan erhållas för "finesser".

För domare att gå efter vid bedömningen: Skalenl.: godk. 10 p, ej godk. 0 p, detaljer: 0-5 p, Skalenlig finish 0-5 p.

Modellen skall göra fyra skalenliga flygningar vilka var och en bedöms från 0-5p. Flygning skall innefatta markstart. Om markstart ej göres erhålles 2 p avdrag. Avdrag göres även för ändring i V-form och stjärtpilansyta. För placering fordras minst en poängbedömd flygning. Motortid (från lättning till topphöjd) 30-45 sek.

Domare skall iakttaga: starten från marken, motorflykten och glidflykten (med eller utan motor) samt, om möjligt, landningen. Extrapoäng kan erhållas för precisionsflygning. (landning nära platsen).

Tävlingen är öppen för modeller med förbränningsmotorer upp till 1,5 cc och propeller eller impeller. Dock ej autogiros eller helikopters. För de senare kommer speciella regler.

# Tempo

I år är det åter dags för en ny, stor Tempo-tävling. Läs kallelsen i detta nummer av Modellflygsport och beställ i god tid Tempo-ritningen från KSAK.

STOCKHOLMS STADS MODELLFLYG  
VAD SOM HÄNT INOM DISTRIKTET - OCH VAD SOM KOMMER ATT HÄNDA

Konkurrensen om själarna är svår i Stockholm. Det finns så oändligt många förströelser för ungdomar i huvudstaden. Torgil Rosenberg, KSAK:s länsombud i Stockholm har sökt finna en lösning på "Stockholms-problemet". En redogörelse, lämnad av honom själv, kan kanske ha något att ge landets distrikts- och klubborganisatörer.

ORGANISATION.

I maj 1954 utvalde KSAK Torgil Rosenberg att tjänstgöra som länsombud för Stockholms modellflyg som accepterade anbudet. Det resulterade i en liten tjuvstart för länsombudets verksamhet i och med att han kallade klubbledarna till ett möte på KSAK den 13.5. Det blev inte någon större anslutning, men de som kom visade sig mycket aktiva. Ing. Dérantz var närvarande och gav klubbledarna en god information ang. kommande ändringar i statsanslagen, kommande tävlingar och regler m.m. Klubbledarna invecklade sig därefter i en diskussion om modellflyg vad kurs-, klubb- och tävlingsverksamhet beträffar. Det blev mycket givande.

Bättre fart på deltagandet blev det vid ett klubbledarmöte den 6 oktober. Så gott som samtliga aktiva klubbar var representerade. (9 st) Ing. Dérantz informerade om de nya statsbidragsformerna, nya rapportblanketter och kursverksamhet. Under kvällens diskussion väcktes tanken på en klubb i Stockholm. Det visade sig emellertid att de flesta var emot enklubbssystemet, men att man kunde göra en sammanslutning av klubbarna för ett ökat samarbete dem emellan. Den naturliga klubbkonkurrensen skulle på så sätt bestå. Man enades att en sådan organisation skulle ordnas redan nästa möte.

Var god sänd mig:

.... st. KATALOG nr 11 à 0:90.

Frimärken mottages som likvid.

Namn .....

Adress .....

.....Mfsp 2

Den 29 oktober igångsattes omedelbart en diskussion om samarbetsorganisation och samma synpunkter som på föregående möte drogs än en gång fram. Man var emellertid snart klara med att besluta och skred till omröstning.

1. Klubbens existens fastlogs. 2. Man enades om att styrelsen skulle bestå av tre man. 3. Man valde följande styrelse: Ordf.: T. Rosenberg, Sekr.: R. Wistrand, Kassör: E. Ekberg. 4. Den bildade styrelsen skulle till ett följande möte utarbeta förslag till former för klubbens verksamhet.

Den 26 november lades fram förslag till stadgar utarbetade av styrelsen vid ett mellanliggande styrelsemöte. Stadgarna antogs med smärre justeringar. Samtidigt fastlogs föreningens namn, SMFK, Stockholms modellflygklubbar. En del verksamhetspunkter framdrogs till diskussion.

SMFK:s första årsmöte avhölls den 29 dec. varvid stadgarna fastställdes slutgiltigt. Till styrelse för det kommande verksamhetsåret valdes: Ordf.: T. Rosenberg, V. ordf. H. Martinell, sekreterare: R. Wistrand, kassör: E. Ekberg, suppleant: P.-A. Eliasson. Till revisorer valdes: B. Beckman, S.-Å. Grahn.

På grundval av tidigare till Rosenberg inkomna uppgifter om kommande tävlingar hade ett preliminärt tävlingsprogram uppgjorts, vilket diskuterades och med några ändringar fastställdes preliminärt. Billighetsprenumeration på Looping skulle ordnas genom SMFK emedan klubbarna själva ej hade möjlighet att komma upp till föreskrivet antal.

Dessutom enades man om att som en första propagandastöt ordna en modellflygdag på Gärdet på så sätt att klubbarna tog ut allt vad de hade av flygande modeller och modellflygare. Det var nämligen inte möjligt att ordna någon större historia för publik. Tiden var för kort och resurserna för små för så kort varsel. Den dagen snöade in emellertid. Dock kunde spåras stor aktivitet inför densamma, vilket bådar gott för framtiden.

Efter årsmötet samlades de flesta till en trevlig middag på Gillet varvid det blev en trevlig stämning och stor frispårighet och gott utbyte av tankar följde.

Det första mötet 1955 hölls den 28.1. Då bestämdes det att P.-A. Eliasson och H. Schmiterlöv skulle - med hjälp av Carlstedt som fått uppgiften från Radiotjänst - arbeta på ett modellflygprogram som skulle sändas till land som SMFK själv fick utse.

Vidare följde en het diskussion om resekostnadsutjämningen vid modellflygtävlingar, och den allmänna meningen var att det var dags för en annan lösning på det problemet. T.ex. en något högre anmälningsavgift som skulle gå till en resefond för dem som kommer mycket långt från tävlingsplatsen.

Ing. Dérantz anlände litet senare på kvällen och svarade på en del frågor ang. dels resekostnadsutjämningen och dels ang. uttagningar till VM-tävlingar. Det blev en något het konversation, men det var ett gott belägg för att dessa möten med klubbledarna kan ge mycket som annars aldrig skulle komma fram. Klubbledarna får dels tillfälle att skälla på varandra, dels kan de rå klarnet i vissa ting ang. KSAK. Man får hoppas att denna utveckling kommer att bära frukt.

TÄVLINGSVERKSAMHET.

Tävlingsverksamheten inleddes med att Rune Bananen Andersson gjorde en stark comeback i SM i Göteborg genom att bli svensk mästare. S-int. Sammanlagt deltog tre man från Stockholm.

12 sept. hölls landets första skalatävling på Skarpnäck. Mfk Nimbus arrangerade och det blev en lyckad tävling och innebar ett steg framåt för Stockholms modellflyg även om den var nationell. Den hade samlat 10 deltagare. B. Beckmans vandringspris erövrades f f g av Måns Hagberg med en Luscombe Silvaire.

Den 26 sept. gick SM i speed lilla klassen och teamracing. Tävlingarna arrangerades i samband med en stor modellsportdag på Bromma. Arrangörsmässigt fanns det några brister på grund av en viss förmåga hos en del att "glömma" att de skulle hjälpa till. Men tack vare god vilja hos övriga gick det hela väl i lås. Uttagningarna en månad tidigare hade dock visat en del tråkiga drag hos modellflygare av denna kategori vad uppträdandet beträffar.

Nils Björk, Aerospeed, vann säkert SM i team och speed. Som mekaniker i team hade han Måns Hagberg och Ola Granath, båda Mfk Nimbus. Speed-tävlingarna gav annars mycket svårt att önska. Ex.: Björk använde samma modell i team och speed!

Den 3 okt. var det dags för två modellflygevenemang samtidigt. Detta var beklagligt, men dock bättre än tre! Det var Vingarnas Olle Lindhtävling på Gärdet och Modellsportens lag på Östermalms Idrottsplats.

Väret var bästa tänkbara och tävlingarna på Gärdet blev strålande propaganda. Det var rentav som i "gamla tider". Tävlade hade kommit från Malmö, Trollhättan, Göteborg och många andra ställen för att få vara med om denna traditionsrika tävling. Åke Roggentin, Vingarna erövrade pokalen andra året i följd. I fria S-klassen segrade Åke Sahlberg, Vingarna och i F-klassen Torgil Rosenberg, Nimbus.

På Östermalms Idrottsplats stod Mfk Aerospeed och Mfk Nimbus för modellflygarangemangen.

Som helhet tyder den gångna tävlingshösten på ett ökat modellflygintresse i huvudstaden och det preliminära tävlingsprogram för 1955 som framkommit på de sista SMFK-mötena saknar motstycke.

#### KURSVERKSAMHET.

Kursverksamheten har varit relativt matt, vilket dock torde bero på de ändrade bestämmelserna för statsbidragen. Klubbedarna har inte hunnit sätta sig in i de något tillkrånglade papperen, men så snart de blir klara över det, kommer kursverksamheten att ta fart på nytt. Det har visat sig på SMFK-mötena att det sjuder av verksamhet litet var stans. Instruktörskurs kommer inom kort att ordnas i KSAK:s regi.

#### PROPAGANDA.

Ännu har SMFK inte hunnit verka i större utsträckning för modellflygpropagandan men det planeras stora propagandainsatser från SMFK.

Som sammanfattning kan sägas att modellflyget börjar komma igen i Stockholm. Genomförs det tävlingsprogram som föreligger, har mycket gjorts i Stockholm. Ett gott resultat är i så fall att vänta.

#### PRELIMINÄRT TÄVLINGSPROGRAM.

- 27.2 Vintertävlingen i Västerås  
 20.3 Mfk Starflyers o. Älvsjö Mfk. Linkontroll (preliminärt)  
 Påsk Linkontrolltävling. Klasser ej angivna ännu. (arr. Mfk Starflyers, Älvsjö Mfk)  
 24.4 Vingarnas vartävling. Klasser: G 25% motor av tomv. S 40 m lina. F 10 sek motortid. Helikopter. Ev. delad i F och Jetex.  
 8.5 Kaffepetter. Tävlings i speed Klasserna I, II o. III. (arr. Mfk Örnarna)  
 15.5 Nybörjartävlingar, S 1, G 1, "F 1" (upp t. 1 cc) (arr. Mfk Nimbus)  
 19.5 Stockholmsmästerskapen. Klasserna S-int, G-int och F-int.  
 22.5 Nybörjartävlingar i linkontroll. (arr. Mfk Aerospeed)  
 29.5 Uttagningar till SM i Teamracing. (arr. Mfk Guldvingen)  
 3.6 Tävlingar i stunt och combat. (arr. Mfk Carioca)  
 20-21.8 SM i friflygning. Klasserna S-int, G-int och F-int. (arr. Mfk Vingarna och Mfk Nimbus)  
 11.9 Tävling med friflygande skalamodeller. (arr. Mfk Nimbus)  
 18.9 Tävling i linkontroll. (arr. Mfk Aerospeed)  
 25.9 Vingarnas hösttävling. Samma klasser som vartävlingen.  
 2.10 Modellsportens dag. (arr. Mfk Aerospeed)

**"Som sagt — Det blir SM i Stockholm den 20-21 aug. 1955!"**

## K L U B B R E G I S T R E T

### FÖRSTA FÖRTECKNINGEN ÖVER 1955 ÅRS REGISTRERADE MODELLFLYGKLUBBAR

#### Stockholms stad.

A 14 Mfk Cumulus, c/o Odenman, Skåpvägen 13, Enskede, A 15 St. Essinge Mfk, St. Essinge folkskola, Stockholm, A 27 Mfk Blixten, c/o Carlstedt, Plambladsvägen 4, III, Stockholm K. A 28 Mfk Carioca, c/o Widén, Bordsvägen 47, Enskede. A 44 Mfk Viking, c/o Orr, Valutavägen 72, Hägersten 1, A 55 Mfk Vingarna, c/o Schmiterlöv, Finbagarvägen 69, Enskede, A 60 Mfk Zinken, Maria folkskola, Ringvägen 23, Stockholm, A 73 Mfk Hägern, Hägersten, c/o Carlstedt, Palmladsvägen 4, Stockholm K, A 74 Mfk Draken, Kungsholmens folkskola, Mariebergsgatan 34, Stockholm, A 230 Brommaeskadern, c/o Thelander, Murarvägen 8, Bromma, A 231 Mfk Nimbus, c/o Rosenberg, Karlavägen 43, Stockholm, A 264 Mfk Cyklon, Margretelundsvägen 63, Bromma, A 274 Epidemisjukhusets Mfk, Epidemisjukhuset, Arbetsterapin, Valhallavägen 9, Stockholm.

#### Stockholms län.

B 9 Mfk Svalan, Drottningdal, Roslagsbro, B 13 Mfk Kondoren, N. Finsta, Finsta, B 65 Mfk Hobby, Ringvägen 7, Hallstavik, B 82 Mfk Falkarna, c/o Lind, Ö. Tillfälllegatan 5, I, Norrtälje, B 140 Hagalunds Ansarsjuniorer, c/o Holmström, Östervägen 25 A, Solna, B 220 Tumba Mfk, c/o Andersson, Kyrkvärdsvägen 33, Uttran, B 429 Nynäsammns Mfk, c/o Eggestedt, Sandhamnsvägen 12, Nynäsamm.

#### Uppsala län.

C 92 Uppsala Fkl, Mfk. sek. c/o Ågren, Odengatan 12 B, Uppsala, C 93 Mfk Falken, c/o Tysklind, Svinnegarns skola, Enköping, C 347 Flygarpojkarne Mfk, Fl6, Uppsala, C 408 Enköpings Flk, Mf. sek., Löparegatan 15, Enköping.

#### Södermanlands län.

D 8 Mariefreds Mfk, Djurgårdsgatan 19, Mariefred, D 16 Eskilstuna Mfk, c/o Lindblad, Åsgatan 8, Eskilstuna, D 85 Mfk Jaktfalken, Kyrskolan, Flen, D 346 Mfk Zenith, c/o Eriksson, Storgatan 31, Torshälla.

#### Östergötlands län.

E 21 Flk Gamen, c/o Aunér, Hantverkargatan 31, Norrköping, E 46 Linköpingseskadern, Hjälmgatan 15, Linköping, E 72 Grytlögöls-Eskadern, Björkbacka, Grytlögöl, E 76 Mfk Örnen, c/o Nilsson, Låda 8144, Vingåker, E 158 Mfk Örnen, Ekkällevägen 1 B, Fin-spång, E 320 Flygscoutavd. Sjöfågellarna, c/o Nauclér, Sandbergsgatan 2, Norrköping.

#### Jönköpings län.

F 12 Mfk Örnvingarna, Järnvägsgatan 22, Gislaved, F 17 Nässjö Flk, Åkershäll 3 B, Nässjö, F 87 Jönköpings Flk, Mf. sek., c/o Skogstedt, Hermansvägen 18, Jönköping, F 105 Mfk Sea Gull, Box 29, Reftele, F 199 Mfk Cirrus, Villa Grankulla, Box 108, Gnosjö, F 237 Mfk Termik, Sveavägen 20, Värnamo, F 327 Mfk Mercurius, c/o Hermansson, Box 56, Landsbro.

#### Kronobergs län.

G 115 Mfk C.L.C. Buster, Brevl. 322, Väckelsång, G 201 Vides Mfk, Rydet, Vederalsöv.

#### Kalmar län.

H 84 Oskarshams-Eskadern, c/o Rudklint, Solbackavägen 4, Oskarshamm

#### Gotlands län.

I 70 Gotlands Flk. Mf. sek., Norra Murgatan 40, Visby 1.

#### Blekinge län.

K 6 Olofströms Mfk, c/o Eriksson, Olofström

#### Kristianstads län.

L 54 Atomic Club, Rebbelberga 12, Ängelholm, L 75 Mfk Flyggänget, c/o Andersson, Dahlbergsvägen 8, Klippan.

#### Malmöhus län.

M 49 Smygehamns Mfk, c/o Nilsson, Smyge 8, Smygehamn, M 112 Trelleborgs Mfk, Klö-rupsvägen 144, Trelleborg, M 168 Mfk Uppåt, Marietorps Allé 27 A, Malmö, M 224 Hälsingborgslansen I. o. II, Folkskolans Fritidsverksamhet, Gustav Adolfsskolan, Hälsingborg, M 326 Mfk Fritid, Magnus Stenbocksskolan, Hälsingborg.

Hallands län.

N 343 Mfk Håkarna, c/o Gunnarsson, Sjösgårde, Vessigebro.

Älvsborgs län.

P 26 Ambjörnarpseeskadern, Persdal pl. 118, Ambjörnarp, P 33 Mfk Aerospeed, Sanatoriet, Hultafors, P 96 Öråbs Mfk, Västermalmsgatan 12, Borås, P 147 Mfk Skyway, Bergsgården, Stenkullen.

Skaraborgs län.

R 34 Mfk Lätta Vingar, Kvärnum, R 43 Mfk Tunnan, Box 58, Tun, R 59 Mullsjö Mfk, Ekdudden, Box 171, Mullsjö, R 97 Mfk NTO-Håkarna, Fabriksgatan 8, Hjo, R 151 Mfk Miniaturflygarna, Lars-Lars-gården, Pl. 606, Häggum, Stenstorp, R 170 Korsberga Mfk, Sunna, Sänneryd, Korsberga.

Värmlands län.

S 228 Karlstads Mfk, c/o Ekh, Sommarovägen 8, Karlstad.

Örebro län.

T 7 Mfk Nimbus, c/o Karlsson, Köpmangatan 46, Kumla, T 29 Örebro Scoutkårs Mf. sek. c/o Hult, N. Lillåstrand 31 B, Örebro, T 354 Mfk Falken, c/o Johansson, Box 1341, Hallsberg.

Västmanlands län.

U 178 Mfk Håkarna, c/o Hammarlund, Karlfeldtsgatan 33 B, Västerås, U 275 Hallstahammars Flk. Mf. sek., Tegelbruksvägen 2, Hallstahammar.

Kopparbergs län.

W 38 Sätters Mfk, Engelbrektsgatan 1 B, Säter, W 116 Stora Skedvi Mfk, Box 1063 A, Säter, W 284 Haraldsbo Mfk, c/o Lindblad, Brunnsvägen 28, Falun 3, W 298 Mfk Uvarna, Pack 58, Älvdalsåsen.

Gävleborgs län.

X 47 Mfk Triangeln, Verkstadsgatan 4, Hudiksvall, X 67 Bollnäs Mfk, Box 5850, Häggesta, Bollnäs, X 358 Mfk Storken, c/o Ekman, Verkstadsgatan 4, Hudiksvall.

Jämtlands län.

Z 3 Mfk Fjällvinden, Box 13, Undersåker, Z 18 Strömsunds Mfk, Parkgatan 10, Strömsund, Z 39 Mfk Vingarna, Pack 30, Lillhärda, Z 52 Östersunds Mfk, c/o Sundstedt, Regementsgatan 43, Östersund, Z 62 Mfk Kometen, c/o Bo Hansson, Kvarnsjö.

Västerbottens län.

AC 35 Flarkens Mfk, c/o Birger Karlsson, Flarken, AC 50 Mfk Svalan, Box 134, Åsele, AC 177 Mfk Norrlandsvingarna, Box 4043, Skellefteå 2.

Norrbottnens län.

BD 41 Mfk Jupiter, Kallaxvägen 13 B, Bergnäset, BD 213 Skurholmens Flk, Föreningsgatan 76, Box 525, Luleå 2.

STOR INTERNATIONELL SABENA-PRISTÄVLING

75.000 belgiska francs står på spel i vår, när det belgiska flygbolaget SABENA's stora internationella pris delas ut för andra gången. Årets tävling består av uppsatsskrivning över ämnet "Aviation and Social Geography" och berättigade att deltaga är all ungdom under 30 år, som bor i någon av de 32 länder, däribland Sverige som SABENA trafikerar.

Avsikten är att uppsatsen skall belysa flygtransporternas betydelse för mänskorna inom ett visst valfritt område eller för hela jorden som en enhet. Författaren får använda vilket språk som helst. Ett villkor är dock att det ska finnas en översättning till franska, holländska eller engelska. Tävlingstiden utgår den sista april 1955. Intresserade kan erhålla närmare upplysningar från SABENA's Sverigekontor på Bromma Flygplats.

# Tempo

1955 års Tempo-final går som vanligt i Stockholm. Tidpunkten är preliminärt fastställd till lördagen och söndagen den 13 - 14 augusti, då en modellflygare från varje län bjuds på stockholmsresa av KSAK och av Tempo AB, som ekonomiskt stöder tävlingen.

Finaltävlingen går som vanligt på Tekniska Museet och på Gärdet. Deltagarna skall uttagas genom länsombudens försorg vid distriktstävlingar och anmälan om den uttagne samt en förste och andre ersättare skall vara KSAK tillhanda senast tre veckor före tävlingen. Uttagningarna bör lämpligen omfatta såväl flygtävling med Tempo-modellen som bedömning av bygget.

Den kan uttagas som inte tidigare deltagit i central modellflygtävling (SM, VT, Tempo, uttagning e.d.)

Tempo-finalen omfattar nämligen tre skilda tävlingsmoment:

- I. VÄLBYGGNADSMOMENTET. Den Tempo-modell, exakt byggd efter ritningen, som skall användas i flygtävlingen bedöms på lördagen av en välbyggnadsjurym på tre man. Följande faktorer bedöms var för sig:
 

A. Allmänt utseende.	D. Stjärtpartiet.
B. Flygkroppen.	E. Landstället
C. Vingen.	F. Propelleraggregatet.

För varje faktor ges 0, 20 eller 40 poäng, beroende på om resultatet kan betecknas som "mindre gott", "gott" eller "mycket gott". Totala maxpoängen i detta moment är alltså 6 x 40 eller 240 poäng.
- II. BYGGMOMENTET. Hemligt moment, som tillkännages för deltagarna först då de sitter på sina platser på Tekniska Museet. Tre faktorer bedöms. Vardera ger 0, 30 eller 60 poäng. Sammanlagd maxpoäng är alltså i detta moment 180 poäng.
- III. FLYGMOMENTET gäller vanlig tidsflygning med Tempo-modellen (samma som tidigare bedömts ur välbyggnadssynpunkt). Tävlingen omfattar tre perioder med maxtid tre minuter. Sammanlagda sekundalet anger slutpoängen, d.v.s. max 540 poäng.

Ritningar till Tempo-modellen kan kostnadsfritt erhållas från KSAK.

P R E M I Ä R  
F Ö R M O D E L L F L Y G S P O R T S R A D A N N O N S E R

BLIXTAGGREGAT "Tor" med magnetutlösare, passande även för icke helsynkroniserad kamera säljes billigt. Red. anvisar.

BLIXTAGGREGAT "Rolleiflash" som nytt, original för Rolleiflex och Rolleicord säljes till halva priset. Red. anvisar.

LÄMPLIG NYBÖRJARMOTOR "MOVO D-2" ej inkörd säljes kontant 30 :- . Red. anv.

MODELLFLYGGSPORTS RADANNONSER kostar bara 2:- per rad. Likviden insändes i frimärken vid beställningen.

K L U B B N Y T T

Norrköpings Bil- och Flygklubb har meddelat KSAK att man har planer på att begära uttagningstävlingarna för 1955 års friflygande VM till Norrköping. I så fall evser man att ordna tävling och förläggning på F 13, där klubbordföranden överste Frank Cervell är chef.

Aeroklubben i Malmö kommer att köra "scramble" på sin pingsttävling. De tävlande får till uppgift att hålla sina modeller i luften så länge som möjligt under en angiven tidrymd. Antalet starter är obegränsat men man måste tillbaka till startpunkten vid varje ny start. - En kul idé som manar till efterföljd!

Söndagen den 23 jan. anordnade Eskilstuna- och Torshällaklubbarna en propagandatävling för friflygande modeller på Eskilstuna flygfält. Tävlingen omfattade tre perioder och resultatet blev lyckat om man jämför med klubbtävlingen i höstas. Grabbarna hade byggt flitigt i vinter och lärt sig att bättre behärska tävlingsnerverna. Vi hade även nöjet att se Katrineholms Mfk som deltagare. I S-int och F-klasserna visade K Mfk lejonklon. Vad säges om Åke Olsson som i F-klassens första start fick 4 min 27 sek?

Resultat: S 1 l. Bengt Gustafsson, K Mfk 177 sek, 2. Åke Olsson K Mfk 150 sek, 3. Tiit Tamme E Fk 144 sek.

S-int 1. Björn Ringström K Mfk 302 sek, 2. Bengt Gustafsson K Mfk 248 sek, 3. Rolf Nilsson K Mfk 121 sek.

G 1 l. Jan-Olov Eriksson E Fk 48 sek,  
G-int 1. Tiit Tamme E Fk 232 sek, 2. Jan-Olov Eriksson E Fk 226 sek, 3. Per-Olov Hiort E Fk 141 sek,

F-int 1. Åke Olsson K Mfk 450 sek, 2. Tore Hedkvist T Mfk 239 sek, 3. Lennart Backman E Fk 56 sek.

E N G O D I D É

Torgil Rosenberg har infört ett nytt system för materialförsäljning inom modellflygklubben Nimbus. Systemet baseras på det materialkort som här invid återges. Medlemmarna betalar nu allt material i förskott - och tjänar på affären. Kortet, som gäller för material till ett belopp av sammanlagt 5 kronor, får man nämligen för bara 4 kronor. Klubben kan köpa material i parti och därmed hålla förmånliga priser. Klubben behöver inte heller räkna med att behöva ha några osäkra fordringar på medlemmar som försvinner utan att göra rätt för sig.

Systemet är alldeles nytt men ser ut att bli en succé. Kanske vi kan få exempel på andra system för jämförelse!

Gäller för material	MODELLFLYGKLUBBEN <b>NIMBUS</b> Materialkort			Nr 18 KORT	
	Namn	Medl.nr		5	5
100	Kr.	Kassör		5	5
50	Kortet får ej överlåtas. Materialköp får endast ske med materialkort. Materialförvaltare skall klippa kuponger motsvarande värdet av köpt material.				
50				5	5
25	25	10	10	5	5
25	25	10	10		10



Göran Mälstedt, 13 år, som här putsar en Jupiter-vinge har Wakefield som huvudintresse, men han liksom andra modellflygare som gått i Torgil Rosenbergs skola har blicken öppen för allt som rör sig i luften. Det ger en frisk experimentanda som kan komma hela modellflygrörelsen till godo. / Bilden på sista sidan är från Gärdet. Stående från vänster: Nisse Nässén, östersundare, går liksom Rosenberg på Tandläkarehögskolan, ses här med KSAK:s nya "Duett", Gunnar Enström, skalabiten Nimbus-medlem och t.h. en ung åskådare (som kanske blivit modellflygare vid det här laget). Sittande från vänster: Kjell Rosenlund, pappa till den Piper Super Cruiser, som bl.a. återfanns på sista sidan i oktobernumret 1954, Jan Hedström, skalaspécialist och slutligen Torgil Rosenberg själv med sin F.W. Stieglitz.



MODELLFLYG-SPORT • ORGAN FÖR KSAK:s MODELLFLYGARE  
ÅRGÅNG 7 • NUMMER 2 • FEBRUARI 1955  
REDAKTÖR OCH ANSVARIG UTGIVARE: G H DERANTZ  
ADRESS: KUNGL. SVENSKA AEROKLUBBEN, MALMSKILLNADS-  
GATAN 27, STOCKHOLM C • TELEFON: 23 23 65 (VÄXEL)  
ROTAPRINT OFFSETTRYCK  
KSAK:s TRYCKERI • STOCKHOLM • 1955