

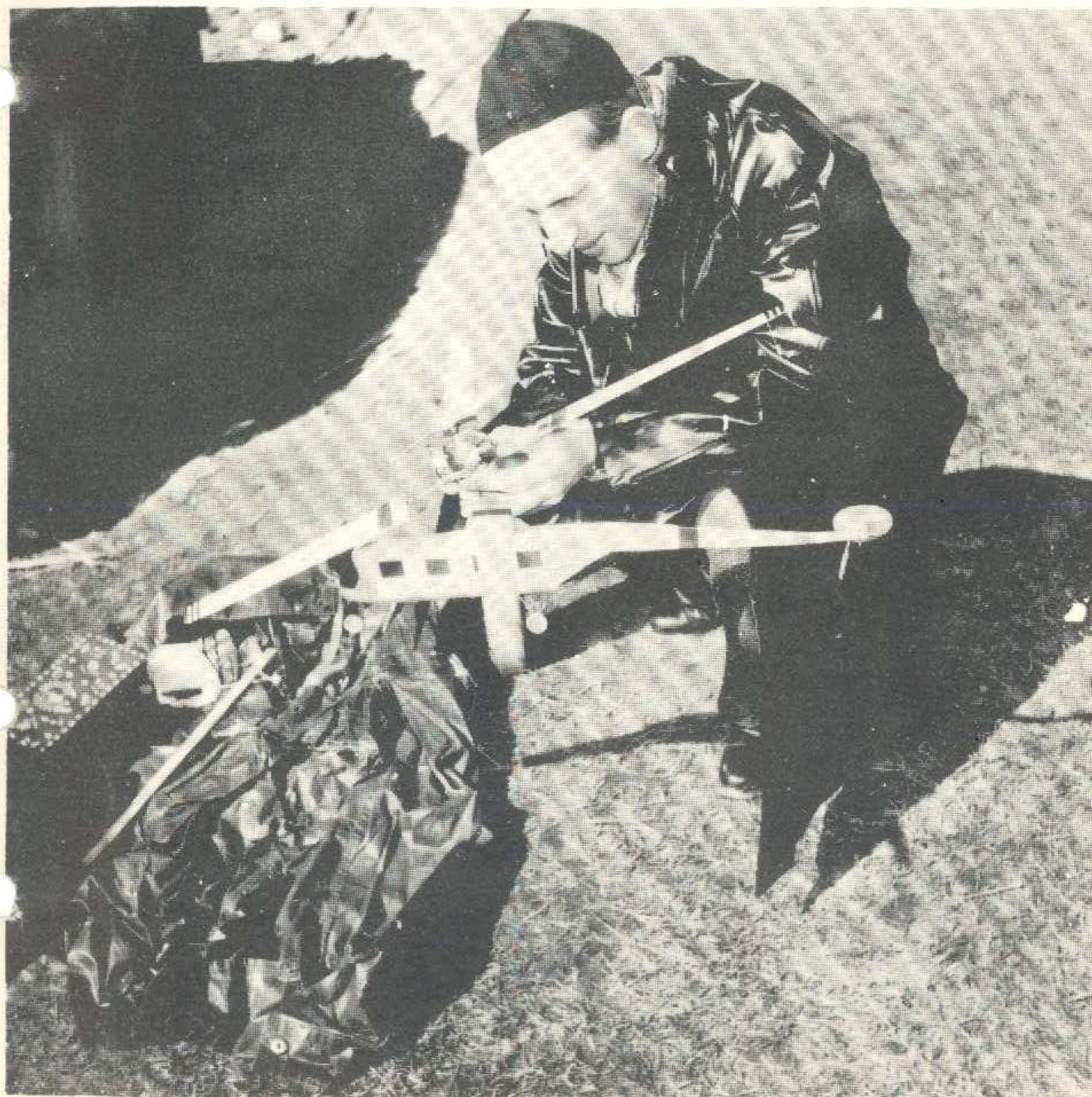
MODELLFLYG

Sport



ORGAN FÖR KSAK:s
MODELLFLYGKLUBBAR

ÅRGÅNG 7
NUMMER 5
JULI 1955



NYBÖRJARNA FÅR ÅTER KOSTNADSFRIA "VARGEN"-BYGGSATSER



Hur får man max i S-int?

Karl-Anders Ericsson berättar



Med denna fråga torde många ha brytt sina hjärnor och kanske håller många än på att gnugga sina geniknolar. Jag sällar mig gladeligen till de sistnämnda, ty det är minsann inte något enkelt problem att lösa, om man gett sig den på att flyga fem max med en S-inta i en tävling lika lätt som våra G-flygare i dag gör.

Man får nog säga att S-klassen blev en aning för svår med 50 m. lina.

En hel del försök med olika hjälpmedel för att öka flygtiden har också gjorts av modellflygare från alla världens hörn. Av dessa hjälpmedel torde turbulenstråden ha blivit den mest populära. Om man tar del av resultatlistorna för S-int finner man att de främsta modellerna varit försedda med turb.-tråd. Tysken Max Hacklinger, en av världens främsta S-int-konstruktörer, uppnådde vid de Tyska Mästerskapen 1954 fem max-tider med 50 m. lina och torde därmed vara den förste som utfört en sådan prestation.

Då jag själv, som jag inledningsvis nämnde, under en längre tid sysslat med modellprov av olika slag med S-modeller, vill jag här redogöra för de resultat jag uppnått, för att de skall tjäna som vägledning och diskussionsobjekt.

Modellerna som använts har haft en vingyta av 5 dm². Proven har utförts utomhus i lugnt väder, men även inomhusprov har gjorts. De hjälpmedel, som provats, är inga nyheter, utan har funnits till tidigare. Vingprofilen har varit Göttingen 417 a.

Proven har utförts enligt följande.

1. Utgångsmodell med sidoförh. 1:10
2. Do. sidoförh. 1:5
3. Do. sidoförh. 1:20
4. Utan V-form med ändskivor
5. Med V-form och ändskivor
6. Utan V-form och ändskivor. Stor fena i mitten av vingen.
7. Slots endast i vingpetsarna.
8. Slots i hela vingframkanten.
9. Slots. Ingen V-form. Ändskivor.
10. Slots och flaps.
11. Endast flaps.
12. Utgångsmodell 1,2,3 med turbulenstråd.

Prov nr. 1, gjordes för att tjäna som jämförelse med övriga prov.

Prov nr. 2, visade att en modell med dåligt sidoförhållande ger sämre flygtid, men att den flyger stabilare än modellerna i prov 1 och 3 i blåsigtt väder. Orsaken härtill torde vara att söka i den bredare vingens högre Reynoldska tal.

Prov 3 företogs för att utvärdera om ett högre sidoförhållande ger bättre flygtid. Så var även fallet. Det var emellertid svårt att hålla denna modells vinge fri från skevhet, emedan den var gjord av 1 mm. balsa med japanpappersklädsel.

Prov 4 kom till för att undersöka ändskivornas inverkan på det inducerade motståndet. Ändskivorna var 1,5 ggr. kordan i höjd och lika breda som vingen i övrigt. På modell 1 och 3 kunde ingen förbättring iakttagas. När ändskivorna sattes på modell nr 2 med sidoförhållande 1:5, blev flygtiden bättre än för utgångsmodellen.

Prov 5 gjordes för att utvärdera om stabiliteten blev bättre än 4 genom V-form. (5% av spv.) och vid prov i blåsväder var modellen klart bättre än 4.

Prov 6 kom till för att utvärdera om en modell med rak vinge kunde flygas utan ändskivor. För att få någon lateralplansyta sattes en fena på vingens mitt. Modellen flög någorlunda bra och fick bättre tvärstabilitet, när den belastades under tyngdpunkten.

Prov 7 blev så bra att jag byggde en S-inta för ytterligare prov. Det visade sig att tvärstabiliteten ökades och att därmed V-formen kunde minskas, samt att skränkning var onödigt på denna modell. Om en segelmodells vinge saknar skränkning, händer det att vingpetsen vid en ev. överstegring överstegras först, d.v.s. förlorar lyftkraften. Denna vinghalva sjunker då igenom utan att V-formen kan upprätthålla tvärstabiliteten. Vid högststart med segelmodeller förekommer detta ofta, i synnerhet hos modeller med liten korda. Om däremot vingen förses med slots kan överstegring förhindras. Kanske tycker man att en skränkning av vingpetsen vore den enklaste lösningen, men med en sådan skränkning förloras en hel del av lyftkraften genom spetsarnas lägre anfallsvinkel i planflykt.

Prov 8 gav vid handen att anfallsvinkeln kunde ökas avsevärt med åtföljande lyftkraftsökning. Flygsträckan förkortades men flygtiden ökades något. Modellen blev även mera längdstabil.

Prov 9. Modellen visade mycket goda egenskaper. En S-inta skall byggas efter detta mönster. Provmodellen var nr 2 försedd med ändskivor, rak vinge och slots i vingpetsarna.

Prov 10. En kombination av slots och flaps ökade flygtiden förhållandevis lite. Om flapsvinkeln var stor, försämrades flygtiden.

Prov 11. Flaps som under de senaste åren varit ett av modellflygarens favorit-hjälpmiddel till att öka flygtiden visade sig vara till stor fördel. Om flapsvinkeln gjordes stor, fick emellertid modellen tryckningstendenser. Flappad profil, som ofta användes på S- och G-modeller har vid prov på F-modeller visat sig ge dessa högre utgångshöjd och bättre glid. Modellen med vilken proven utfördes flög tyvärr bort i första starten under VT i Västerås.

Prov 12 föranledde mig att bygga en S-inta, då resultaten blev mycket tillfredsställande. Som förebild användes utgångsmodell nr 3 med extremt sidoförhållande, emedan turbulenstråden verkade bäst på denna typ. Både flygtid och längdstabilitet förbättrades jämfört med utgångsmodellen.

S-intan gavs en vingyta av 30 dm² och en stab.-yta av 4 dm². Spännvidden blev 2640 mm. med ett sidoförhållande på 1:2,3,4. Totalvikten blev 415 gr.

Med denna modell har jag hittills endast utfört handstarter från en höjd, som från handen till marken var 4 m. 20 starter i absolut lugnt väder i aftonluft gav en genomsnittstid av 30 sek. Många reagerar kanske och säger att det verkar för bra för att vara sant. Min åsikt är att modellen påverkats av svaga uppvindar, men att detta inte helt klart har kunnat observeras. Någon höjdstart har jag tyvärr inte kunnat göra ännu på grund av fältbrist, men så snart åkrarna skördats skall fullständiga prov utföras. Det kommer säkerligen att uppstå en hel del svårigheter vid höjdstarter med modellen, eftersom den verkar vara ganska känslig för vind. Den går nog knappast att flyga i blåst.

Till sist är det min förhoppning att Du som läser detta förstår att Du är välkommen med kritik eller förfrågningar. Vad som skulle glädja mig mest vore att vi även här i vårt land hade tillgång till aerodynamiker med teoretiska kunskaper, som genom bl.a. vindtunnelprov kunde analysera de problem som modellflygarna har att komma med. Jag är fast övertygad om att massor av bidrag till sådana försök kunde erhållas från modellflygarna, eller vad säger Du själv???

MODELLFLYGNING I LÅGA ROTORER

Modellflygarna är ju kända för att vara ett experimenterande släkte. För det mesta inriktar sig denna radikala anda på det rent konstruktiva området, mera sällan på meteorologi. Man flyger i lugnväder under trimningarna och i termik på de flesta tävlingarna.

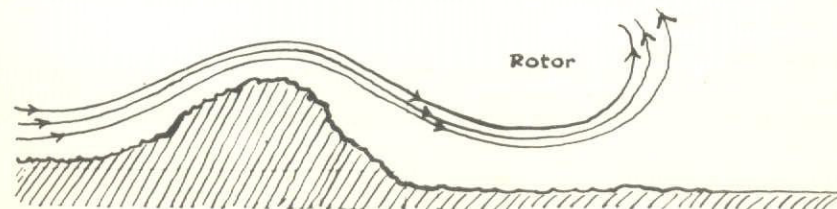
Det finns emellertid ett område som fångat många intresse, men som få har prövat på. Jag syftar på de låga rotorerna, som bildas på läsidan av branta kullar och berg.

Jag har prövat på detta slag av flygning i den rotor som uppstår på Frösöbergets ost sida vid kraftig västlig vind. Rotorn brukar börja stiga ungefär mitt på sundet mellan Frösön och Östersund. Därav följer att man endast kan bedriva försöken under vintern, då isen ligger. Denna rotor har en höjd av upp till 150 Å 200 m. i stigmatområdet.

Man måste tillämpa en speciell teknik i starten för att kunna utnyttja detta utomordentliga stig. Det fordras en längdstabil modell, som inte är alltför kursstabil. Försöken har gjorts med S-1-modeller. Urkopplingen måste ske på betryggande avstånd från rotorns stigmat, så framt man vill ha modellen hel tillbaka. Till följd av den kraftiga vinden (ej under 8 m/sek.) driver modellen snabbt in i rotorn och stiger med en häpnadsväckande fart upp till rotorns topp, där den i allmänhet svänger av i den ursprungliga vindriktningen. Om modellen är alltför kursstabil, kan den följa med i toppskiktet, vilket sjunker med en fart som motsvarar stiget på andra sidan, något som kan få katastrofala följder för modellen.

Rotorer bildas emellertid inte endast på detta ställe, fastän den är den enda som jag har haft tillfälle att pröva på. Det skulle vara av utomordentligt intresse om flera kunde utforska detta fascinerande område inom meteorologin och diskussionen kunde komma i gång.

C-G Sundstedt



NORRLANDSMÄSTERSKAPEN

Enär de centrala modellflygtävlingarna i huvudsak hålles i södra Sverige har det största problemet för de norrländska modellflygarna alltid varit de höga resekostnaderna. Få äro också de som haft råd därtill och av denna orsak instiftades Norrlandsmästerskapen. Man ville samlas till ett par större tävlingar i Norrland sasom surrogat för VT och SM. Därför kom också Norrlandsmästerskapen att gå som en vinter- och en sommartävling.

Dessa tävlingar har kostat arrangörerna stor möda, då inget ekonomiskt bidrag funnits att tillgå som för VT och SM, till vilka KSAK stått som stödrangörer. Emellertid har tävlingarna genomförts alltsedan starten med enkla men givande arrangemang.

Sommartävlingen i år kommer att hållas på Midlanda flygplats den 7 augusti. En nyhet för året är att den som första nationella svenska tävling kommer att hållas under nattens ljusare timmar. Orsakerna härtill är kanske onödiga att förklara, men de är åtminstone två. För det första strävar man att göra denna tävling så rättvis som möjligt. Ötaliga är väl de som lagt ned ett fantastiskt arbete på sina modeller och som vid dagtävlingar blivit slagna av andra med om inte gammalmodiga så i varje fall skeva och mycket lappade modellvrak. Största orsaken har alltid varit tur d.v.s. termik.

Då man med all säkerhet kommer att uppnå rättvisa resultat under termikfritt väder, är natten den bästa tiden för tävling. Kanske man i framtiden skulle tänka sig att hålla BM och UT under rättvisa förhållanden och ge modellflygaren-konstruktören de resultat han väntat sig av sitt arbete.

Den andra orsaken till att förlägga tävlingen till natten är att man då slipper trängas med segel- och trafikflyg.

K.A.

KLUBBREGISTRET

Stockholms Stad (tillägg)

A 32 Mfk Aerospeed, c/o Grahn, Ynglingagatan 3, I, Stockholm, A 164 Mfk Falken, c/o Kapten G. Norrbohm, Kristallvägen 125, Hägersten, A 166 Mfk Kondoren, c/o Kapten G. Norrbohm, Kristallvägen 125, Hägersten, A 184 Hobbyklubben, c/o A. Nordström, Drottningholmsvägen 276, Bromma.

Stockholms Län (tillägg)

B 45 Mfk Lansen, Sturevägen 60, Lidingsö, B 155 Danderyds Ungdomsråds Mfk, Kommunhuset, Danderyd, B 161 Mfk Orion, Stortorp 124, Trångsund, B 243 Grisslehamns Mfk, Box 57, Grisslehamn.

Södermanlands Län (tillägg)

D 149 Mfk Komet, c/o Typograf Tage Stääv, Box 50, Strängnäs, D 156 Trosa Mfk Lansen, Sälen 1, Trosa.

Jönköpings Län (tillägg)

F 157 Jönköpings Mfk, c/o Åke Nordlund, Drottninggatan 5 A, Jönköping, F 187 Mfk Urnen, c/o J. Lundahl, Klockarevägen 34, Värnamo, F 190 Huskvarna Scoutkårs Mfk, Hakarpsvägen 27, Huskvarna 2, F 193 Mfk Hökarna, c/o Dag Andersson, Kapellgatan 2, Bodafors.

Kronobergs Län (tillägg)

G 174 Fagerfors Mfk, Tattamåla, Fagerfors

Kristianstads Län tillägg

L 167 Mfk Mustangen, c/o Slöjdl. G. Jönsson, Rebbelberga 12, Ängelholm.

Malmöhus Län (tillägg)

M 31 Bjuvs Mfk, c/o Hasse Svensson, S. Ringgatan 5 B, Bjuv, M 185 Limhamns Kyrkliga Pojkklubb, Mf. avd., Kommunhuset, Limhamn.

Hallands Län (tillägg)

N 11 Leholms Mfk, c/o Dahlqvist, Stationsgatan 5, Leholm.

Älvsborgs Län (tillägg)

P 337 Tranemo Mfk, Hässelås, Tranemo.

Värmlands Län (tillägg)

S 162 Mfk Stabben, c/o B. Forsberg, Västgötagatan 27 B, I, Kristinehamn.

Örebro Län (tillägg)

T 176 Karlskoga Fk:s Kanoneskadern, c/o S. Branting, Timmermansvägen 9, Karlskoga.

Västmanlands Län (tillägg)

U 159 Fagersta Flygklubb, Skarpvägen 11, Fagersta 1, U 189 Sala Flygklubb, Väsbygatan 36 A, Sala.

Kopparbergs Län (tillägg)

W 191 Mora Mfk, Box 727 A, Mora.

Västernorrlands Län (tillägg)

Y 53 Sundsvalls Flygsällskap, Mf. sek., Jakobsdalsgatan 22, Sundsvall 3.

Västerbottens Län (tillägg)

AC 154 Mfk Guldvingen, Bergelinsgatan 8 A, Grisslehamn, AC 255 Vännäs Mfk, Ö. Järnvägsgatan 7, I, Vännäs.

Norrbottnens Län (tillägg)

BD 128 Luleå Läroverks Mfk, Storgatan 3, Luleå.

Ändringar

Södermanlands Län

D 346 Mfk Zenith, c/o Tore Hedqvist, Lindås, Nybybruk.

Kalmar Län

H 84 Oskarshamns-Eskadern, c/o Kurt Hildingsson, Källgatan 1, Oskarshamn.

Västmanlands Län

U 150 Arboga Flygklubb, Mf. sek., c/o Frank Hermansson, Rådhusgatan 2, Arboga.

Gävleborgs Län

X 47 Mfk Triangeln, c/o Per Ekman, Hedvigsforsbruk, X 358 Mfk Storcken, c/o Per Ekman, Hedvigsforsbruk.

RESEKOSTNADSUTJÄMNINGEN

Det är med stor beklämning som vi norrlänningar tar del av meddelandet om att resekostnadsutjämnningen kommer att slopas. Den har varit ett stort plus för oss, vilket väl även har synts i deltagarelistorna. Att bilresenärerna har tjänat på denna utjämnning kan väl knappast bortresoneras, åtminstone i de fall då bilarna varit fullsatta, även om slitage och amortering på fordonet tillkommer utom rena drivmedelskostnaden. Men skulle man inte kunna räkna med en viss kostnad per mil för bilarna efter vilken resekostnaden kunde räknas? Risker finns annars att norrlänningarna och andra långresenärer kommer att försvinna från de stora centrala täv-

lingarna. En annan möjlighet vore att hålla Vintertävlingen någonstans i norra hälften av landet och att ha SM i den vanliga räjongen.

Annar får vi norrlänningar fortsätta med våra dubbla amerikanska lotterier och resa för hoptigga pengar.

Cess.

VAD HAR HÄNT SE'N SIST?

Det här numret av Modellflygsport har låtit vänta på sig alldeles för länge. Mycket hjälper väl inte en ursäkt, men här är den i alla fall. Något bragelöfte om att det här aldrig skall upprepas vågar red inte ge. Saker och ting kan inträffa ... som nu till exempel:

Det började med en inkallelse. Red åkte in på en månad, strax innan den verkliga sommarrushen satte in. Fröken Dodge skulle klara ruljangsen på modellflygavdelningen. Red hade bara suttit på flygvapnet en dag, när det kom bud att modellflygavdelningen stod obemannad. Fröken Dodge låg sjuk - till på köpet i hela tre veckor!

Inkallelsen var det inte mycket att göra åt, men det lilla som kunde göras åt modellflygavdelningen blev i alla fall åtgärdat. Modellflygsport fick emellertid lov att stå över. Frihetens timme slog och så var det dags att ta itu med stora uppgifter.

Kursverksamheten startade på Ålleberg den 3 juli med Bo Carlsson, Lidingö, som ny lärare för året. Han stannade endast 14 dagar och avlöstes av Lars Melin som, när detta skrives, som bäst håller på att trimma årets andra Ållebergskurs. Slöjdlärare Erik Eriksson startade försommarkursen på NÄäs den 20 juni. Nu pågår sensommarkursen sedan den 20 juli under Bertil Nilssons ledning. Omkring 40 nya instruktörsutbildade lärare får vi fram i sommar förutom de klubbinstruktörer som utbildas på Ållebergs-kurserna.

Olle Ericsson, som vid uttagningstävlingarna i våras flög 184,6 km/tim, den högsta fart som någonsin uppnåtts med en dieselmodell, har nu varit på VM i Paris. I år var det ovanligt många deltagare, 35 man från 13 nationer. Olle blev 7:a med 169 km/tim. Tjecken Slaiky som vann gjorde 179 km/tim. Italienera kom på 2, 3 och 4 plats.

En gammal modellflygare, känd från många stora modellflygtävlingar har blivit svensk mästare i segelflyg. Det är 23-åriga Irve Silesmo från Örebro som stod för den prestationen. Han var näst yngst bland de 16 deltagarna och nu får han till att börja med delta i de tyska mästerskapstävlingarna för att nästa år som svensk representant ställa upp mot den övriga (!) världseliten på VM i Frankrike.

Ett fulltaligt svenskt lag har skickats till de återuppståndna Nordiska Mästerskapstävlingarna i modellflyg på Jämsjörvi. Tävlingen är internationell och för första gången deltar ryssarna i en tävling utanför järnridån. I nästa nummer av Modellflygsport kommer vi att få en närmare redogörelse för tävlingen. Den lämnas av Rune "Bananen" Andersson, som är svensk lagledare.

Vi ses igen! Snart! - Får vi hoppas!



INBJUDAN TILL TÄVLINGEN för friflygande skalamodeller på Skarpnäck den 11 september

Looping och Mfk Nimbus inbjuder härmed landets modellflygare till tävling för friflygande skalamodeller på Skarpnäckfältet utanför Stockholm söndagen den 11 september. Tävlade skall vara ute på fältet senast kl. 9.45. Bedömning av modellerna börjar kl. 10.00 och första start beräknas ske kl. 11.15.

Tävlingen gäller B. Beckman & C:s Vandringspris, som försvaras av fjolårets segrare Måns Hagberg. Förutom en mängd fina priser utdelas också ett särskilt pris till den modell av Thulin Typ "K" som placerar sig bäst i tävlingen.

Varje deltagare får ställa upp med obegränsat antal modeller men endast ett pris utdelas till varje deltagare.

I årets aprilnummer av Looping gav Torgil Rosenberg råd och tips till de som ämnar bygga skalamodeller. I samma nummer var införd en ritning av Björn Karlström till J 1 Phoenix - Sveriges första jaktplan - som friflygande skalamodell. I oktobernumret 1954 publicerade Looping en annan Karlström-ritning till en friflygande skalamodell, nämligen De Havilland Beaver avsedd för den lilla Bambi-motorn. I samarbete med Looping har Wentzels tillverkat en byggsats till Thulin Typ "K" efter en ritning av Björn Karlström. Priset är 13:85. Denna modell presenterades i förra numret av Looping.

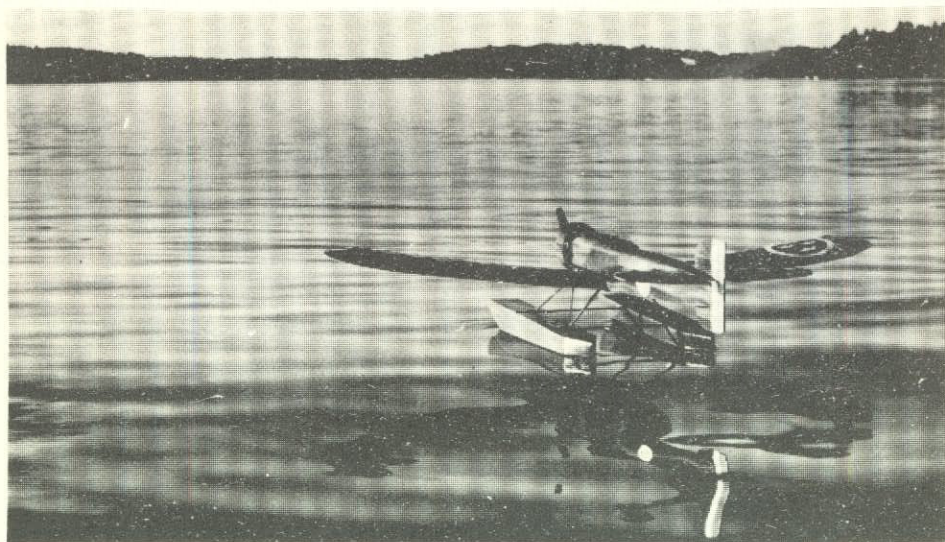
I Loopings augustinumner finns kupong för anmälan till tävlingen. Senast onsdagen den 7 september skall anmälan vara Looping tillhanda. Inbjudan kommer också att sändas till samtliga till KSAK anslutna modellflygklubbar samt till i KSAK enskilt registrerade modellflygare. Anmälan till tävlingen kan också göras på listor som finns hos Hobby-Teknik och Wentzels i Stockholm och Solna Hobby-Centrum i Solna.

Väl mött till en kul tävling! Välkomna!

ARRANGÖRERNA

Tävlingsregler för friflygande skalamodeller

Huvudregler: 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.



I majnumret av Looping (nr 5/55) fanns en ritning av Flygvapnets gamla spaningsflygplan S 5 Hansa. Hans Evers har byggt modellen, som här fotograferrats på sin första flygtur. Skulle vi inte försöka få litet fler av den sorten!

För själva tävlingen gäller följande poängberäkning: Modellen poängbedömes från 0-20 poäng.

Om skalenligheten ej godkännes enl. 2 kan modellen erhålla högst 10 poäng. Poängavdrag göres även för ändring i V-form och stjärtplansyta. Extra poäng kan erhållas för "finescer".

För domare att gå efter vid bedömningen: Skalenlighet: godkänd 10 poäng, ej godkänd 0 poäng; Detaljer: 0-5 poäng; Skalenlig finish: 0-5 poäng.

Modellen skall göra fyra skalenliga flygningar vilka var och en bedöms från 0-5 poäng.

Flygning skall innefatta markstart. Om markstart ej göres erhålles 2 poäng avdrag.

För placering fordras minst en poängbedömd flygning.

Motortid (från lättning till topphöjd) 30-45 sekunder.

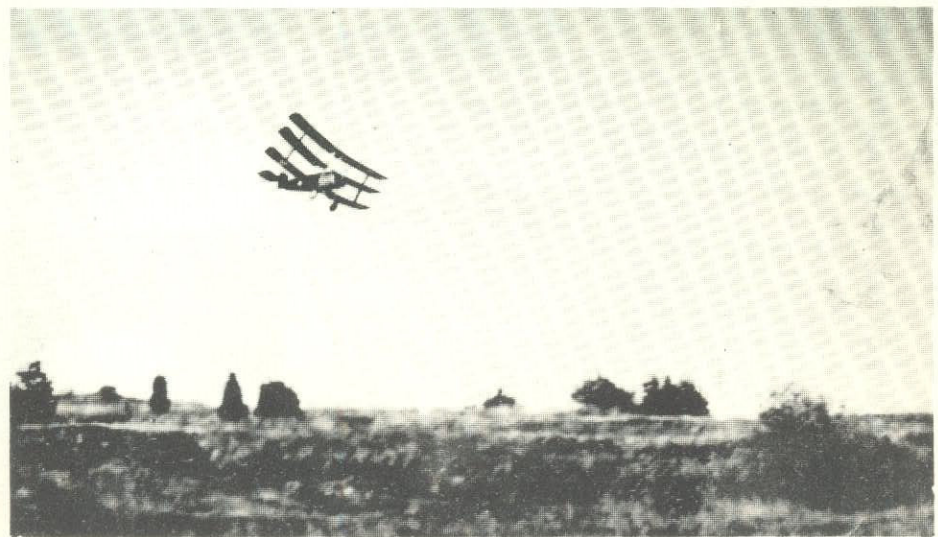
Domare skall iakttaga: starten från marken, motorflykten och glidflykten (med eller utan motor) samt, om möjligt, landningen. Extrapoäng kan erhållas för precisionsflygning (landning nära startplatsen).

Tävlingen är öppen för modeller med förbränningsmotorer med propeller eller impeller.

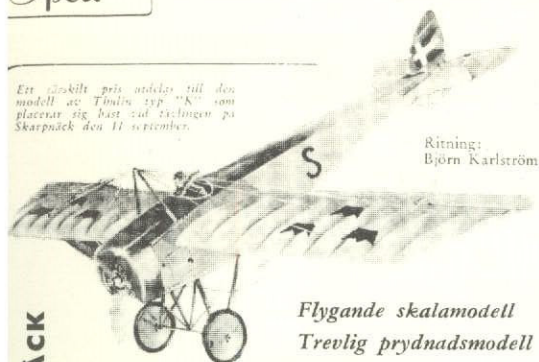


Skalamodeller....

Torgil Rosenbergs Sk 12 och Jan Hedströms Sopwith Triplane, tjugisiga representanter för skalamodellflyg. Foto: Birger Gripstad.



En särskilt pris utdelas till den modell av Thulin typ "K" som placeras sig bäst vid tävlingen på Skarpnäck den 11 september.



Ritning:
Björn Karlström

Flygande skalamodell
Trevlig prydnadsmodell

THULINJAGAREN TYP "K"

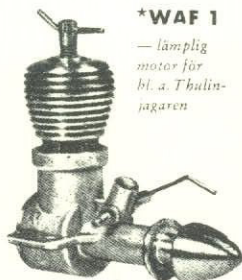
Det svenska jaktplanet från 1917 i skala 1:10. Spännvidd 910 mm. Elegant. Detaljrik. Lättbyggd. Lättrinmad

Byggsatsen innehåller: Tryckta spår och spryglar etc. Utvald balskvalitet. Äkta japanspapper, bästa kvalitet. Färgat. Färdigsvårade hjul med gummidäck. Vaxar byggsapper. Rätt i full skala med utf. byggnad.

BYGGSATS KR
13:85

MOTORER FÖR SKALAMODELLER:

ED Baby 0,47 cc	Kr 45:—
Allbon Dart 0,55 cc	49:—
Allbon Merlin 0,76 cc	39: 50
Webra Piccola 0,78 cc	45:—
OK Cub (glow) 0,81 cc	37:—
Allbon Spitfire 0,97 cc	49:—
*Waf 1 0,98 cc	44: 50



*WAF 1
— lämplig motor för bl. a. Thulinjagaren

KATALOG A

innehåller allt om flyg, båtar, bilar, radio, motorer, tillbehör m. m.
Pris kr 1:—

KATALOG B

— järnvägs katalogen — med allt till järnvägsanläggningen.
Pris kr 1:—

WENTZELS

APELBERGSGATAN 48 - STOCKHOLM C

Sänd mot postförskott + porto:

..... st THULINJAGARE TYP "K" à kr 13: 85
..... st motor typ..... à kr.....
..... st Katalog "A" à 1:— st Katalog "B" à 1:—
..... st tuber WENTZELS BALSALIM à 50 öre per tub

Namn:
Bostad:
Postadress: Loop

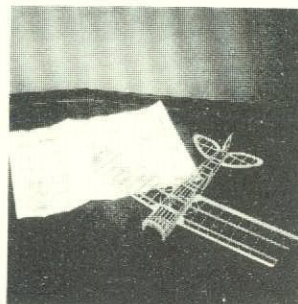
Om Ni inte vill klippa sänder tidningen, så skriv av kupongen

Till THULIN typ K

— det svenska jaktplanet från 1917 — har Wentzels tillsammans med Looping lagt upp en byggsats.

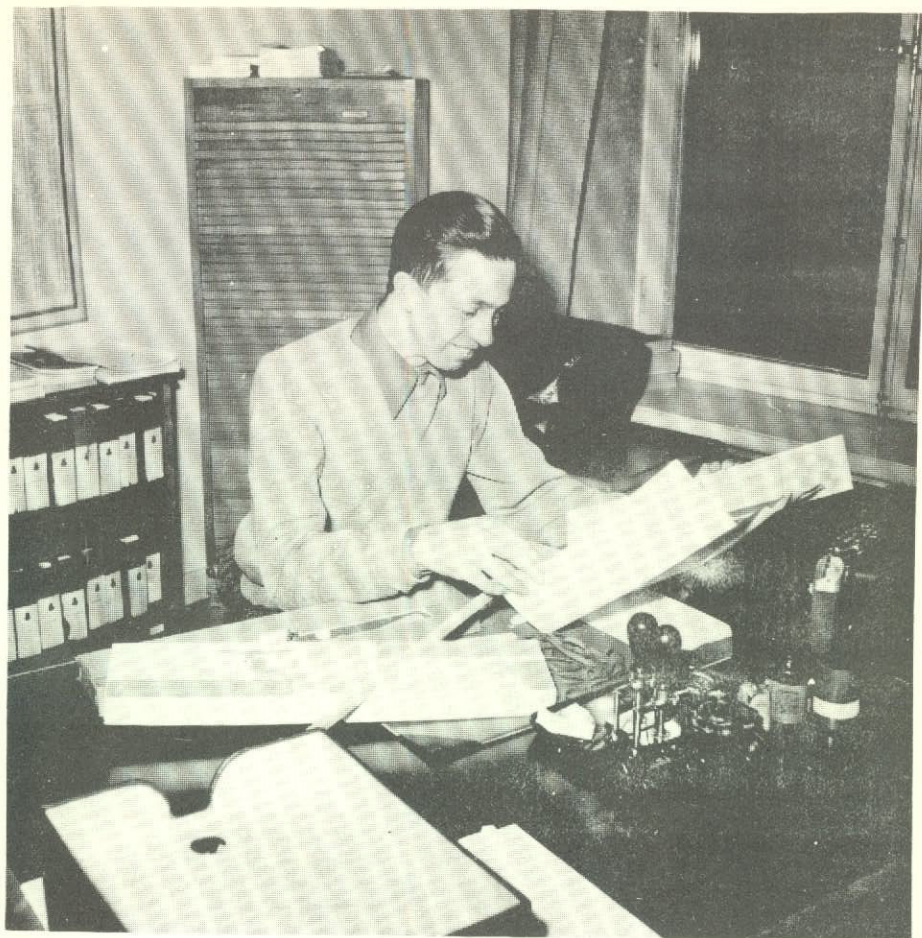
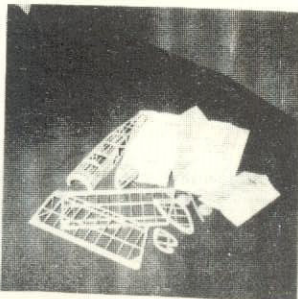
Modellen är avsedd som friflygande skalamodell och ritningen är utförd av Björn Karlström.

Planet är synnerligen aktvrellt med anledning av tävlingen för friflygande skalamodeller som arrangeras av Looping



och Mfk Nimbus på Skarpnäck den 11 september.

Bilderna visar en modell under byggnad.



Omslagsbilderna:

Det finns trots allt en del modellflygare som inte tappat lusten att experimentera. En av dem är Rune "Bananen" Andersson som har börjat flyga helikopter. På 1:a omslagssidan trimmar han sin helikopter på Gärdet. Sigurd Isacson på 2:a omslagssidan håller på Jetex. Även den bilden är från Vingarnas Vårtävling på Gärdet. — Bo Carlsson på 3:e omslagssidan har varit lärare vid en av instruktörskurserna på Alleberg i sommar. På bilden bekantar han sig med "DUETT", KSAK:s nya kursmodell som ser ut att bli fullträff. Speciellt gummitorversionen har visat sig utomordentligt lyckad. På sista omslagssidan ser vi fartfantomen Olle Ericsson. Vid uttagningstävlingarna presterade han 184,6 km/t, den högsta fart som någonsin uppnåtts med dieselmotormodell.



MODELLFLYG-SPORT • ORGAN FÖR KSAK:s MODELLFLYGARE
ÅRGÅNG 7 • NUMMER 5 • JULI 1955

REDAKTÖR OCH ANSVARIG UTGIVARE: G H DÉRANTZ

ADRESS: KUNGL. SVENSKA AEROKLUBBEN, MALMSKILLNADS-
GATAN 27, STOCKHOLM C • TELEFON: 23 23 65 (VÄXEL)

ROTAPRINT OFFSETTRYCK

KSAK:s TRYCKERI • STOCKHOLM • 1955