

# MODELLFLYG

*bladet*



Nr  
**1**  
1959

UTGIVET AV

**Jönköpings Läns Modellflygförbund**

När vi ritar ihop dessa rader är det en av de första dagarna på år 1959, och det kan därför vara på sin plats att se tillbaka på det gångna året och vad det har bjudit modellflygarna.

För att börja med den lokala verksamheten inom vårt modellflygförbund, så har den varit ganska god under år 1958. Men det är endast "friflygarerna" som har svarat för aktiviteten. Av någon anledning är intresset för linstyrning och radioflygning mycket klent. Det finns visserligen en grupp verkligt skickliga radioflygare i Nässjö-trakten, men det vore bra om flera modellflygare ville försöka sig på denna intressanta gren. Är det kanske kostnaden som avskräcker?

Linstyrningen tycks också ha svårt för att komma igång på allvar här i Småland. Vid den linkontrollträff som hölls i Skillingaryd den 30 november, flög endast medlemmar i arrangörsklubben. Vad har det blivit av linkontrollflygarna från Jönköpings Mfk, Sävsjö, Väckelsång och Ljungby?

Att friflygarna har lyckats så bra, beror nog till stor del på vädret, som varit i det närmaste idealiskt, både på Smålandsmästerskapen, serietävlingarna och oktobertävlingen. Vad den sistnämnda tävlingen beträffar, så är det glädjande att den hade samlat så många deltagare från hela landet. Det är nog inget tvivel om att den i fortsättningen kommer att räknas som en av de verkliga stortävlingarna. Vi får bara hoppas att arrangörerna inte fördärvar det hela, genom att förlägga tävlingen till en olämplig plats. Det är ju inte säkert att det blir lungt väder varje år.

För att övergå till större sammanhang, så har svenska modellflygare med framgång deltagit i internationella tävlingar under år 1958. Som den bästa prestationen från svensk sida måste vi räkna

Erik Berglunds Europamästerskap i radiostyrning. "Termik-Johans" tredjeplacering på VM är också mycket hedrande. Den svenska insatsen i NM var däremot svagare än väntat, vad det nu kunde bero på.

Vår främsta önskan inför det nya året är att de småländska modellflygarna skall bli lika skickliga som sina konkurrenter från det övriga landet, för man kan inte komma ifrån att standarden på de lokala tävlingarna är alldeles för låg. Detta betyder att även de som brukar placera sig i toppen på serietävlingarna inte skulle ha någon som helst chans på en nationell tävling. Det verkar som om de lokala tävlingarna skulle skapa en låg standard, och anledningen till detta är att de flesta tävlingarna går på alldeles för små och skogsomringade fält. På en sådan tävling vinner de medelmåttiga modellerna, de bra modellerna flyger bort eller skadas på ett tidigt stadium. Detta är ett svårt problem att komma till rätta med.

Skillnaden mellan en bra modellflygare i Småland och en av svensk elitklass är emellertid inte så stor att det bör avskräcka någon från att starta i de nationella tävlingarna, för endast genom att tävla kan man lära sig storfräsarnas knep. Oktobertävlingen har här en stor uppgift att fylla. Att alldeles på egen hand trimma upp till landslagsstandard är nog inte så lätt. Mycket går dock att lära sig rent teoretiskt, och här kommer MODELLFLYGBLADET in i bilden. Vår önskan är att tidningen skall kunna förmedla verkligt värdefulla modellflygtekniska kunskaper till läsarna. I det fallet har vi brustit mycket hittills, och anledningarna till detta är många. För det första är redaktionens kunskaper och erfarenhet av olika modellflygproblem mycket begränsade, till detta kommer att det kräver mycket arbete om man skall skriva ihop något verkligt vär-

defullt. Det är betydligt enklare att krafsa ihop litet nyhetsmaterial och några enkla ritningar. Beträffande ritningarna, så är de för litet detaljerade för att vara av något större värde, och här kommer de ekonomiska synpunkterna in, vi har helt enkelt inte råd till att kosta på oss elektronstenciler till annat än omslaget utan måste själva rita stencilerna. Alla som har försökt sig på detta vet hur svårt det är att få fram små detaljer i en stencilritning. Därför måste ritningarna även i fortsättningen gå i den gamla vanliga stilen, men för att på något sätt kompensera för det som saknas på ritningarna, skall vi försöka göra sammanfattningar om detaljkonstruktion och byggteknik.

En annan berättigad anmärkning mot MODELLFLYGBLADET är att den är svårläst och för att få någon förbättring på detta förhållande har vi delvis övergått till två spalter. Detta kan dock inte hjälpa upp de rent stilistiska bristerna i texten.

Om MODELLFLYGBLADET skall kunna utvecklas och bli så bra som vi hoppas, måste alla läsare också bli medarbetare. Även Ni som bor utanför Småland bör medverka, Er större kunskap och erfarenhet är särskilt välkommen. Skriv om Era synpunkter på olika modellflygfrågor, skicka in ritningar, fotografier och referat från klubbarnas verksamhet. Det behöver inte nödvändigtvis vara långa artiklar - även om vi naturligtvis sätter stort värde på dem - det räcker med bara några

rader. Vi är tacksamma för minsta bidrag.

Vi inbjuder till fri diskussion om olika modellflygproblem. I detta nr. har vi tagit upp flera brännbara frågor som kan ge anledning till diskussion, kom fram med Edra synpunkter, adressen är:

Ivar Möller,  
Torsgatan 28,  
Nässjö.

(bladets ansvarige utgivare)

eller

Valter Johansson,  
Hångeryd,  
Lammhult.

("blaskans" "redaktör")

Som Ni kanske har märkt, är MODELLFLYGBLADETS nuvarande red. alldeles bortkommen när det gäller radio- och linstyrning. Därför får vi härmed efterlysa en intresserad radioflygare, som är beredd att bli fackredaktör för radiokontroll och svara för att varje nummer av tidningen kommer att innehålla åtminstone ett par sidor om radiostyrning, likaså söker vi en "linknutte", som på samma sätt skall se till att linkontrollflygarnas intressen blir tillgodosedda.

Om ingen radio- eller linkontrollflygare vill framträda och åtaga sig detta besvär, måste de som är intresserade för dessa grenar räkna med att de, liksom tidigare, kan bli något missgynnade när det gäller tidningens innehåll.

Till slut får vi önska alla modellflygare, både inom och utom Småland, ett framgångsrikt 1959.

### En regelfråga

Då det i gällande regler saknas klara bestämmelser i fråga om periodernas längd, får vi föreslå följande beträffande periodindelningen. Perioden skall anses vara slut vid den tid som anges i programmet, och då upphör tidtagarna med att mottaga startkort. Alla som har inlämnat sitt startkort skall dock få göra ett startförsök, om den tävlande är beredd att starta när hans tur kommer. Detta för att göra tävlingarna så sportsliga och rättvisa som möjligt, för det är arrangörernas fel, mera än modellflygarnas, om köbildning uppstår hos tidtagarna.

Någon nämnvärd förlängning av tävlingen behöver man inte befara, då tidtagarna i en följd fortsätter med nästa period. Endast den sista perioden kan bli något längre. Det kan dock inte bli mer än högst 15-20 minuter och saknar därför praktisk betydelse på en tävling som pågår 6 - 8 timmar. Uträkningen av resultatet tar ändå sin tid, och prisutdelningen kan säkert hållas programenligt.

## Två segrar för Gamen i Finland

Vid de Finska höstmästerskapen som avhölls i Åbo söndagen den 28 september deltog ett lag från Fk Gamen i Norrköping bestående av Hansheiri Thomann, Rune Olson och Ragnar Åhman. De lyckades mycket bra och bärgade lagsegern överlägset. Det var premiär i Finland med lagtävling för klubbtag efter samma principer som här i Sverige.

Tävlingen gick i blåsigt och kyttigt väder vilket gjorde att tiderna inte blev av så hög klass. Individuellt segrade H. Thomann i S-int där han var suverän och slog hela finska eliten överlägset. Rune Olson blev tvåa i F-int efter årets Nordiska mästare H. Raulio som segrade med 28 sek marginal. G-int klassen såg som segrare R. Hyvärinen före Ragnar Åhman efter en hård strid mellan de två.

G.K.

### Resultat:

<u>S-int</u>	1. Hansheiri Thomann	Gamen	726 sek
	2. A. Kekkonen	Helsingfors	654 sek
<u>G-int</u>	1. Reino Hyvärinen	Tammerfors	698 sek
	2. Ragnar Åhman	Gamen	678 sek
<u>F-int</u>	1. Harry Raulio	Helsingfors	529 sek
	2. Rune Olson	Gamen	501 sek
<u>Lag</u>	1. Fk Gamen, Norrköping		1835 sek
	2. Kiuru, Helsingfors		1653 sek
	3. V.L.K., Tammerfors		1612 sek

---oOo---

### Tidernas uppfinning

Flygplatsfrågan har alltid varit ett stort problem för modellflygarna här i Småland. Det är svårt att hitta någon liten öppen plats i de stora småländska skogarna, någon mosse eller dylikt har fått duga för trimning. Endast vid bästa väder har det varit möjligt att flyga, har det blåst är det säkrast att hålla sig hemma.

De lokala tävlingarna har också ofta hållits på för små och skogsomringade fält, där resultatet har blivit förrykt genom att de bästa modellerna har flugit bort i någon av de första starterna.

En anordning så att man med precision kunde plocka ner modellerna på en i förväg bestämd tid, har länge stått överst på modellflygarnas önskelista. Vi har tidigare haft "fusen" och den har varit bra att ha på tävlingar, men den är inte fullt pålitlig och mycket svårskött, och därför inte så trevlig att använda för ofta. Utlösning av termikbromsen med hjälp av ett urverk måste vara den idealiska lösningen, de hittills använda mekanismerna av tysk tillverkning har emellertid varit alltför tunga och dessutom svåra att montera. Nu har detta problem fått sin slutliga lösning genom en i Japan tillverkad timer som fyller de högsta fordringar på att vara lätt och praktisk. Det enda felet är att den kostar lika mycket som en liten glödstiftsmotor.

Dessa timers har under det senaste året prövats av medlemmar inom Kronobergs FK, och de anser att det innebär något av en revolution för friflygningen. Är det någon som vill köpa en Tatone D/T Tick-Off timer, kan han vända sig till denna tidnings "red.", så skall vi försöka ordna saken.



Vem var bäst 1958 ?

För att få ett svar på den frågan har vi sammanställt resultatet från de tre stortävlingarna - Vintertävlingen, SM och Oktobertävlingen - och räknat ut alla deltagares genomsnittstid. Vädret har varit vackert på alla tre tävlingarna, varför resultatet kan anses som likvärdiga. Endast modellflygare som har deltagit i minst två av de tre tävlingarna har medtagits.

<u>Placering</u>	<u>Namn</u>	<u>Klubb</u>	<u>Medeltid</u>	<u>Tävlings-</u> <u>resultat.</u>		
				<u>VT</u>	<u>SM</u>	<u>OT</u>
1.	Nils Lundberg	NAFK	858	840	877	---
2.	Rolf Hagel	AKM	813	900	751	789
3.	Gunnar Kalén	Fk Gamen	809	808	781	838
4.	Stellan Knöös	AKM	900	788	813	---
5.	Börje Magnusson	Klippan	798	---	880	716
6.	Göran Åberg	Fk Gamen	784	882	686	---
7.	Bo Modéer	Vingarna, Sth.	770	772	758	779
8.	Anders Håkansson	AKM	765	775	673	783
9.	Å. Ohlsson	Katrineholm	729	737	722	---
10.	Rune Johansson	NAFK	701	821	591	691

Klass G-int

1.	Rune Johansson	NAFK	875	900	890	836
2.	Ragnar Åhman	Fk Gamen	863	864	863	---
3.	Lennart Tysklind	Enköping	861	900	823	---
4.	Åke Qvarnström	Vingarna, Sth.	857	834	872	865
5.	Nils Lundberg	NAFK	850	892	808	---
6.	Egon Qvarnström	Vingarna, Sth	797	742	779	870
7.	L-G Larsson	Fk Gamen	785	759	812	---
8.	Stellan Knöös	AKM	782	828	736	---
9.	Anders Håkansson	AKM	762	693	846	748
10.	Ejnar Håkansson	AKM	756	---	734	778

Klass F-int

1.	Hans Friis	Fk Gamen	861	835	898	---
2.	Sune Wickström	Fk Gamen	815	---	780	851
3.	Valter Johansson	Lammhult	794	---	789	799
4.	Julle Åkesson	AKM	770	737	776	799
5.	Måns Hagberg	Nimbus, Sth.	768	720	817	---
6.	Rolf Hagel	AKM	759	693	685	900
7.	Lennart Larsson	Solna	714	774	655	---
8.	Sture Karlsson	Katrineholm	658	---	751	565
9.	Börje Magnusson	Klippan	641	---	494	789
10.	L-G Lindblad	Eskilstuna	641	757	526	---
10.	Arvid Karlsson	Linköping	578	718	124	892

---oOo---

"Europamästerskapet" i klass F-int

De omdiskuterade "Europamästerskapen" i klass F-int arrangerades 1958 av Rumänien. Sjutton länder hade inbjudits, men endast Sovjet, Polen och Jugoslavien sände deltagare till tävlingen som gick på Clinceni flygplatsen utanför Bukarest den 24-28 september. Resultat:

1.	Ev. Verbitzki	Sovjet	180 + 180 + 180 + 180 + 180 = 900 sek.
2.	Otto Hintz	Rumänien	180 + 180 + 178 + 154 + 180 = 872 "
3.	Slobodan Babic	Jugoslavien	180 + 180 + 149 + 180 + 153 = 842 "

(nuvarande världsmästare i S-int)

<u>Lagtävlan:</u>	1. Sovjet	2500 sek.	3. Jugoslavien	2356 sek.
	2. Rumänien	2388 sek.	4. Polen	2040 sek.

(År 1957 vann som bekant Finland "EM"-tävlingen i lag)

## EM I RADIOSTYRNING

### Erik Berglund vann klass RC IV

32 modellflygare från 7 nationer tävlade om EUROPAMÄSTERSKAPET i radiostyrning på Griesheim flygplatsen vid Darmstadt i Tyskland den 19 - 21 september.

Fredagen den 19 september inleddes tävlingen med provflygningar samt kontroll av sändare och modeller. En av favoriterna, Karlheinz Stegmaier från Tyskland, råkade kvadda sitt plan så att det allmänt ansågs att han var borta från tävlingen, emellertid lyckades han reparera sin modell under nattens lopp.

Första tävlingsdag var lördagen den 20 september. Klassen för motormodeller med flera kontroller tilldrog sig det största intresset. Jean-Pierre Gobeaux från Belgien gjorde en mycket fin avancerad flygning, efter varje figur gjorde han en Immelmannsväng för att få modellen i rätt läge igen. Han avslutade flygningen med en pricklandning och fick 1597 poäng, därmed ledde han tävlingen efter första dagen. Stegmaier gjorde också en bra flygning och fick 1562 poäng. Däremot hade Helmut Bernhardt Tyskland besvär med sin motor och kunde endast göra en start och landning som gav 287 poäng, hade han lyckats fullfölja sin flygning kunde han mycket väl ha vunnit tävlingen.

I klassen för motormodeller med en kontroll gjorde Erik Berglund den bästa flygningen och fick 376 poäng. Även Rolf Dilot flög bra, men han förlorade kontrollen över sin modell och fick endast 205 poäng.

Andra tävlingsdagen bjöd på en mycket hård kamp i klass RC I, Stegmaier fick 1685 poäng, Bernhardt 1667 och Gobeaux 1648 poäng. Därmed vann Stegmaier tävlingen, två poäng före Gobeaux. Stegmaier och Gobeaux har nu tre inteckningar var i "Belgiske kungens pokal".

I klass RC IV lyckades Erik Berglund behålla ledningen, före sina medtävlare, han fick 336 poäng. Rolf Dilot gjorde en mycket fin andra flygning och fick 362 poäng.

De radiostyrda segelmodellerna hade endast 4 deltagare och segrare blev Rolf Campolongo från Schweiz.

O. H.

#### Resultat:

#### Klass RC I (motormodeller med flera kontroller) (11 deltagare)

		<u>1:a flygn.</u>	<u>2:a flygn.</u>	<u>Sammanl.</u>	
1.	Karlheinz Stegmaier	Tyskland	1562	1685	3247
2.	Jean-Pierre Gobeaux	Belgien	1597	1648	3245
3.	Helmut Bernhardt	Tyskland	287	1667	1854
4.	Christopher Olsen	England	625	776	1401
5.	Alfred Bickel	Schweiz	528	666	1194

#### Klass RC II (segelmodeller med flera kontroller)(inga deltagare)

#### Klass RC III (segelmodeller med en kontroll) (4 deltagare)

1.	Rolf Campolongo	Schweiz	326	283	609
2.	Rudi Lodiga	Tyskland	302	298	600
3.	Horst Nettingsmeyer	Tyskland	137	262	399

#### Klass RC IV (motormodeller med en kontroll) (16 deltagare)

1.	Eric Berglund	Sverige	376	336	712
2.	Willem Schoorel	Holland	327	389	706
3.	Willem Vandermeulen	Belgien	343	355	698
4.	Bernhard Huber	Schweiz	282	335	617
5.	Rolf Dilot	Sverige	205	362	567
6.	Hans Schumacher	Tyskland	268	287	555
7.	Michael Louis	Belgien	245	302	547
8.	Olie Strickland	U S A	173	366	539
9.	Eugen Setz	Schweiz	270	264	534
6) 10.	Pierre Louis	Belgien	275	232	507

## De nya reglerna

De nya reglerna har nu varit i kraft ett år, och det verkar som om modellflygarna i stort sett skulle gilla dem. Även de aktiva tävlingsmodellflygarna börjar nu inse att FAIs modellflygkommission förstår regelfrågorna ganska bra. Ingen vill nu ha tillbaka de förhållanden som rådde före år 1954, då det var tre starter och 5 - 6 minuter "max". Med den begränsning av modellernas prestanda som har genomförts under de senaste åren, håller tidsflygningen på att finna sin form, skickligheten blir mer utslagsgivande än turen. Men att helt ta bort turmomentet ur modellflygningen vore nog inte så lyckligt, då skulle mycket av tjusningen med friflygningen försvinna. Tack vare att modellflygningen fortfarande har något av lotteri över sig kan exempelvis en fåruppfödare från Australien, som Bond Baker, med framgång tävla med mer eller mindre professionella modellflygare från Östeuropa, sådana som Frigyes och Benedek. Just detta förhållande att snart sagt vem som helst, som går in för saken med energi, kan - om han samtidigt har litet tur - vinna ett världsmästerskap, ställer modellflyget framför många andra sporter, där man ofta i förväg kan säga vem som kommer att bli 1:a, 2:a, 3:a osv.

För att återgå till de nya reglerna och vad de har betytt, så kan vi i korthet summera våra intryck på följande sätt: I G-int klassen är det inte längre så lätt att göra en max-flygning. En sammanlagt tid på över 800 sek. ger säkert en hygglig placering. Bland nackdelarna kan nämnas att gummimotorerna har fått en mycket kort livslängd, när de måste dras till bristningsgränsen i varje start. Allt hänger på gummimotorns kvalitet, det lönar sig därför att lägga ner mycket omsorg på att sköta gummimotorn väl.

De nya 2½ cc F-int modellerna har blivit fruktansvärt tunga, men med någon vana är det inte så farligt som det verkar i bör-

jan. Modellerna har blivit betydligt lättare att trimma än tidigare. En verkligt stark motor är i hög grad avgörande för prestandan. Vad konstruktionen i övrigt beträffar, så kan en mycket mindre stabilisator användas 25-30 % räcker gott. I ännu högre grad än tidigare gäller det att få upp modellerna så högt som möjligt på de 15 sekunderna, för glidet kan inte bli av segelmodellklass. För att få upp tillräcklig fart i stiget måste luftmotståndet vara lågt och det största motståndet kommer från vingen, använd därför ganska tunna och svagt välvda profiler.

Genom diverse experiment har vi kommit fram till att modellerna måste trimmas till följande prestanda, om de skall ha någon chans till placering på nationella och internationella tävlingar. S-int: 160 sek, G-int: 200 sek, F-int: 220 sek. Dessa värden är inte på något sätt omöjliga att uppnå och kan säkert överträffas av en bra modell. När det gäller trimningen så låt inte lura er av en dags resultat, särskilt vid flygning över en snötäckt sjö är det lätt att få alltför optimistiska flygtider. Detta gäller också vid flygning i solnedgången då det ofta är något "flyt".

En ytterligare skärpning av reglerna kan tänkas, tre minuter är ganska mycket när det blåser och särskilt en Wakefieldmodell kan försvinna ur sikte för tidtagarna på kortare tid. Med 2 min. "max" skulle resultatet icke under några förhållanden bli beroende av tidtagarnas synskärpa. Då kunde man också köra med flera perioder på stortävlingarna. Modellerna kan vi förslagsvis tänka oss som följer: S-int storlek som S-1 och något höjd vingbelastning. G-int, 30 gram gummimotor. F-int, som nu men 10 sek. motortid och max. 1,5cc motor. På detta sätt finge vi också små, lätttransporterade modeller med omkring 20 dm<sup>2</sup> bäryta. Detta förslag är endast tänkt som ett diskussionsinlägg, och

forts. på sida 21

## Nya modellflygböcker

Frank Zaic: MODEL AERONAUTIC YEAR BOOK 1957 - 58 (Model Aeronautic Publications Inc. USA)

I över 25 år har Frank Zaics årsböcker varit modellflygarnas främsta uppslagsverk när det gäller att följa den modellflygtekniska utvecklingen. Årsboken är internationell, kända tävlingsmodellflygare medverkar med ritningar till sina bästa modeller och skriver om olika modellflygproblem. Den nya årsboken är den största hittills och innehåller bl.a. 163 ritningar, många av dem har dock tidigare varit publicerade i MODELFLYGBLADET och dess föregångare MODELFLYGNYTT. För att tillgodogöra sig ritningarna behöver man inte kunna engelska, därför får vi uppmana alla tävlingsmodellflygare att skaffa sig boken. Den kostar endast 7:85. Hur det kan vara möjligt för Truedssons att sälja boken så billigt här i Sverige förstår vi inte riktigt, för i Amerika kostar den \$ 2.00 = c:a 12:-- kr.

AEROMODELLER ANNUAL 1958-59 (Model Aeronautical Press Ltd., England)

Aeromodeller Annual har nu utkommit med sin elfte årgång och särskilt den som inte regelbundet läser tidskriften Aeromodeller kan finna mycket av intresse i boken.

Bland medarbetarna kan nämnas Hans Neelmeijer från Östtyskland som skriver om de nya F-int modellerna. Pete Russell skriver om stuntmodeller och Peter Gasson diskuterar konstruktionsprinciperna för flygande vingar. Övriga artiklar behandlar problem som gäller modellmotorer, såsom varvtalskontroll, motortrimning, bränsletillsatser och bränsleförbrukning m.m. Slutligen har vi 34 ritningar på de mest skilda typer av modellflygplan, varav dock de flesta tidigare har varit införda i Aeromodeller eller andra tidskrifter. Boken kostar kr 10:50 och kan köpas från Bertil Beckman & Co AB.

AIR TRAILS MODEL ANNUAL 1958 (Street & Smith Publications Inc., USA)

Man kan räkna AT Model Annual som någon sorts extranummer av tidskriften AMERICAN MODELER. Årets upplaga innehåller bl.a. en detaljerad analys av de främsta modellerna från amerikanska mästerskapen år 1957, tips om propellerkonstruktion för G-modeller, beskrivning på stuntflygning med Mono-Line, bilder på strömningen kring vingprofiler vid låga Re-tal, samt naturligtvis en mängd ritningar och fotografier. Årsboken kan köpas från Lindståhls och kostar kr 4:50.

Lennart Sundström: HOBBYBOKEN 1959 (Wennerbergs förlag)

Under de 16 år som Hobbyboken har utkommit har den genomgått de mest skiftande öden, den har bytt förläggare fem gånger och format lika ofta. Innehållsmässigt har den också förändrats mycket, de första åren behandlade den endast modellflyg och modellbåtsbygge, därför tänker utövare av dessa hobbygrenar gärna tillbaka på tidigare år, då Hobbyboken verkligen hade något värdefullt att ge. Nu behandlar Hobbyboken alltför många ämnen för att någon skall bli riktigt belåten med den. Modellflygarna har i år endast fått 24 av de 112 sidorna, det är inte mycket, och saknades Phil Krafts redogörelse för "Konsten att trimma friflygande modeller" så skulle vi inte vilja rekommendera boken till någon modellflygare. Denna artikel är emellertid så bra att den ensam är värd bokens pris. Det är tydligt att författaren mycket grundligt har satt sig in i alla de problem som uppkommer vid flygning med F-modeller. Några teckningar som hade illustrerat de ganska invecklade sammanhangen hade nog varit värdefulla, men de kan ju återfinnas i Model Airplane News nr 3/58 eller i Der Flugmodellbau nr 9/58. För översättningen svarar Ulf Magnusson.

I ovanstående recension har vi endast sett på Hobbyboken ur en modellflygfantasts synvinkel och det är givet att även övriga avdelningar innehåller mycket av intresse.



## Ingen rysslandsresa för modellflygarna i år

I år hade modellflygarna räknat med att få resa till Ryssland, där VM-tävlingarna i de tre friflygklasserna skulle hållas. Vid det sammanträde som FAI:s modellflygkommission höll i Belgien den 28-30 november meddelade ryssarna att de tyvärr icke kunde arrangera tävlingen som planerat. Detta meddelande kom helt överraskande för de övriga deltagarna och de beslöt därför att icke fastställa något tävlingsprogram för år 1959 utan i stället anmoda de nationella aeroklubbarna att inkomma med anbud på tävlingsarrangemang.

För att göra ryssarna rättvisa måste vi påpeka att det inte är första gången som något sådant inträffat, och åtminstone svenskarna har ingen anledning att komma med någon kritik, för den svenska insatsen inom FAI:s modellflygkommission har varit allt annat än hedrande.

Tidigare var det ju så att det land som vann en tävling automatiskt skulle anordna nästa års tävling. Det första avsteget från denna princip skedde år 1953 då Sverige icke ansåg sig kunna arrangera Wakefieldtävlingen. Denna gång kom England räddande emellan och ordnade tävlingen. Sedan gick allt bra tills de svenska modellflygarna var ofina nog att två år i följd - 1955 och 1956 - vinna lagtävlingen i G-int. Nu blev något så krystat som "Ungern och Suez-krisen" anledning för Sverige att avsäga sig arrangemanget. Verkningarna blev denna gång mycket allvarliga, då den svenska avsägelsen gav till direkt resultat beslutet om "vartannatårstävlingar". 1957 ansökte Sverige om att få anordna VM-tävlingen i klass G-int år 1958 och det kunde vi gott kosta på oss, för det var redan bestämt att tävlingen skulle gå i England. Detta anbud var det därför ingen som tog på allvar.

En möjlighet att reparera tidigare försummelser har Sverige i år, då det troligen ännu inte är försent att åtaga sig VM-arrangemangen i G-int och F-int. De styrande torde dock inte ha något som helst intresse för detta, meddelandet från modellflygkommissionens sammanträde i senaste KSAK-NYTT var minst sagt "dimbildande". Vi kan bl.a. lugna alla modellflygare med att några allvarliga regeländringar var det aldrig tal om. (Åtminstone inte i friflyg.)

Det vore för övrigt roligt att veta hur Sverige röstade i fråga om tre eller fyra lagmedlemmar vid VM-tävlingar.

### Preliminärt internationellt tävlingsprogram 1959.

8 el. 15/2	<u>Finland</u>	S-int, G-int, F-int.
17-18/5	<u>Frankrike/Belgien</u>	Alla klasser.
17-18/5	<u>Monaco</u>	Sjömodeller.
17 el. 24/5	<u>Ungern</u>	Inomhusmodeller.
7/6	<u>Tyskland</u>	Flygande vingar.
11-12/7	<u>Österrike</u>	S-modeller, F-modeller.
27-28/7	<u>Jugoslavien</u>	Segelmodeller, TR.
10-11/8	<u>Jugoslavien</u>	Sjömodeller, G,F.
?/8	<u>Tyskland</u>	Hangsegelmodeller.
22-23/8	<u>Belgien</u>	VM, S-int.
6/9	<u>Finland</u>	Linstyrning, alla klasser
26-27/9	<u>Belgien</u>	EM, linstyrning.

### KSAK-NYTT

Modellflygarna inbjudes att prenumerera på KSAK-NYTT. Detta är sveriges enda "flygtidning", och som alla modellflygare har ett naturligt intresse av att veta vad som tilldrar sig inom det svenska privatflyget, får ingen försumma att prenumerera. KSAK-NYTT kostar bara 9.3:-- kronor.

## Tyska mästerskapen

De åttionde tyska friflygmästerskapen avhölls i Saarbrücken den 1 - 3 augusti. Antalet deltagare var 286, men på grund av att VM-tävlingarna i England gick samtidigt saknades några av de främsta G- och F-flygarna.

Första dagen, fredagen den 1 augusti, tävlade S-int och S-1 flygarna. Redan när tävlingarna började kl. 8.30 var det solsken och mycket termik, vilket gjorde att inte mindre än 42 av de 91 deltagarna i S-int lyckades få "max" i första perioden. Av de 57 deltagarna i S-1 hade 18 "max". En av dem som däremot inte lyckades så bra i första starten var Ingo Rechenberger från Berlin (VM 2:a 1954 i Odense) han hade endast 74 sek, men fortsatte sedan med 4 "max" och ledde därmed S-int tävlingen efter första dagen med 794 sek. Ett dramatiskt inslag i första dagens tävlingar var den orkan med 150 km/tim som kom i femte perioden och förstörde några av de bästa modellerna.

Andra dagen tävlades i G-int, F-int, F-1 och med flygande vingar. Det blåste en frisk västlig vind vilken gjorde att tiderna inte blev av så hög klass. Antalet "max"-flygningar: 24 i G-int, 23 i F-int, 12 i F-1 och 3 med flygande vingar.

Den slutliga uppgörelsen i de internationella klasserna gick av stapeln söndagen den 3 augusti. De tolv bästa i S-int, G-int och F-int fick fortsätta och göra ytterligare 5 starter. Vädret var fint med solsken och svag vind. Tre av de startande i S-int gjorde full "max" = 900 sek.

Resultat:

O. H.

### Klass S-int (91 deltagare)

1. Helmut Kunz	(4)	180 + 132 + 180 + 137 + 154 = 783	= 1683
	(1)	180 + 180 + 180 + 180 + 180 = 900	
2. Peter Kalthoff	(7)	131 + 180 + 180 + 119 + 139 = 747	= 1649
	(1)	180 + 180 + 180 + 180 + 180 = 900	
3. Leonhard Benkert	(12)	180 + 180 + 61 + 180 + 117 = 720	= 1620
	(1)	180 + 180 + 180 + 180 + 180 = 900	

### Klass G-int (28 deltagare)

1. Werner Nimptsch	(2)	123 + 180 + 180 + 124 + 159 = 766	= 1546
	(5)	97 + 173 + 180 + 150 + 180 = 780	
2. Günther Schilling	(7)	128 + 180 + 115 + 180 + 92 = 695	= 1541
	(2)	130 + 180 + 180 + 176 + 180 = 846	
3. Günther Rupp	(6)	120 + 180 + 146 + 120 + 130 = 696	= 1529
	(3)	171 + 122 + 180 + 180 + 180 = 833	

### Klass F-int (36 deltagare)

1. Armin Draht	(5)	180 + 100 + 84 + 152 + 173 = 689	= 1499
	(1)	90 + 180 + 180 + 180 + 180 = 810	
2. Herbert Tlach	(2)	180 + 180 + 180 + 95 + 106 = 741	= 1494
	(3)	121 + 180 + 94 + 178 + 180 = 753	
3. Alfred Schmidt	(7)	146 + 158 + 180 + 88 + 95 = 667	= 1459
	(2)	150 + 180 + 180 + 102 + 180 = 792	

### Klass S-1 (57 deltagare)

1. Gunter Frantzheld	180 + 176 + 120 + 180 + 128 = 784
2. Jan Troje	180 + 180 + 93 + 180 + 119 = 752
3. Manfred Lehnen	173 + 180 + 171 + 96 + 119 = 739

### Klass F-1 (27 deltagare)

1. Egon Fischer	180 + 72 + 102 + 113 + 180 = 647
2. Horst Berkefeld	110 + 176 + 159 + 166 + 129 = 640
3. Kurt Aeffner	108 + 123 + 59 + 157 + 180 = 627

### Flygande vingar

<u>Segel</u> (34 delt)	1. P. Schwarze	77 + 143 + 103 + 55 + 62 = 440
<u>G-motor</u> (4 delt.)	1. Fritz Seitz	74 + 52 + 82 + 56 + 40 = 304
<u>F-motor</u> (9 delt.)	1. W. Klinger	109 + 180 + 87 + 119 + 70 = 565

## US Nationals 1958

Amerikanska mästerskapen, eller US Nationals som de kallas, är utan tvekan världens största modellflygtävling. I 1958-års tävling, som hölls på USA-flottans flygbas i Glenview, några mil norr om Chicago, under veckan 21 - 27 juli, deltog 1470 modellflygare från USA, Canada och Mexiko. Antalet tävlingsdeltagare var dock betydligt mindre än arrangörerna hade räknat med och anledningen till detta anses vara att det var första gången som det var nödvändigt med för-anmälan på samma sätt som vi är vana vid här i Sverige.

Arrangörer för denna stortävling är den amerikanska modellflygorganisationen AMA i samarbete med USA:s flotta som upplåter sina flygbaser åt modellflygarna och dessutom bistår med funktionärer. USA är stort, och därför måste tävlingen cirkulera runt landet. Tävlingsplatsen var i år densamma som för fyra år sedan, då Anders Håkansson som ende svensk (?) deltog i ett amerikanskt mästerskap. Nästa år kommer turen till den amerikanska västkusten, då tävlingen går i Kalifornien. 1960 hålles tävlingen i Texas och 1961 i Pennsylvania på östkusten. År 1962 är tävlingen åter tillbaka i Illinois, om allt går efter beräkning.

Tävlingen pågår som sagt en hel vecka och antalet tävlingsklasser är 36, fördelade enligt följande:

Linstyrning	-	11 klasser	F-modeller	-	7 klasser
Radiostyrning	-	5 "	PAA-load	-	3 "
S-modeller	-	3 "	Helikopter	-	1 "
G-modeller	-	2 "	Inomhusmod.	-	4 "

Deltagarna uppdelas också i olika klasser efter sin ålder enligt följande: Juniorer under 16 år, seniorer 16-21 år och open över 21 år. Det totala antalet klassegrare blir därigenom 91 (I några klasser tillämpas icke någon åldersindelning) Dessutom koras en gemensam mästare och det blev för fjärde gången på fem år Willard S. Blanchard från Hampton i Virginia.

Allmänt kan sägas att det under hela tävlingsveckan rådde ett vackert modellflygväder. Terrängen utanför flygplatsen var också godtagbar, vilket har stor betydelse på en modellflygtävling. Ej heller stördes tävlingarna av de "blå änglarna" eller andra flyguppvisningar, som så ofta förr om åren.

Att här ge ett referat av en sådan tävling är omöjligt, även ett uppräknande av de 91 klassegrarna och deras resultat skulle föra alldeles för långt. Vi skall här endast se litet på de klasser som vi har motsvarighet till här i Sverige.

Klass S-1 hade i år samlat ganska många deltagare, tävlingsdag var tisdagen den 22 juli, vädret var vackert med svag vind (c:a 3 meter per sekund) De flesta modellerna var enkla, med raka vingar och tunn kropp. Kurvroder användes allmänt, och som startanordning användes fisklina av nylon på kastspörrulle.

### Resultat:

<u>Open</u>	1)	Norman Burgdorf, Affton, Missouri	834 sek.
	2)	Raymond S. Frandsen, Minneapolis, Minn.	801 sek.
	3)	Walter H. Taylor, Knoxville, Tennessee	789 sek.
<u>Senior</u>	1)	Neal Henderson, Knoxville, Tennessee	735 sek.
<u>Junior</u>	1)	Larry Wallace, Allen Park, Michigan	602 sek.

Se ritning till Norman Burgdorfs modell på annan plats i detta nr. av MODELFLYGBLADET.

I S-int klassen tävlade man fredagen den 25 juli. Vädret var icke så bra denna dag som under de andra tävlingsdagarna. Det hade regnat natten mellan torsdag och fredag, och det blåste en frisk vind. Solen sken och det var varmt så att den fuktiga marken och pölarna gav upphov till en kraftig termik.

### Resultat:

<u>Open</u>	1)	R.W. Schuettler, Lake Wort, Florida	760 sek.
	2)	Joe Bilgri, San Jose, Kalifornien	740 sek.
	3)	Willard S. Blanchard, Hampton, Virginia	733 sek.
<u>Senior</u>	1)	Richard Tremps, Anderson, Indiana	573 sek.
<u>Junior</u>	1)	Danny O'Malley, Parma, Ohio	608 sek.

Torsdagen den 24 juli tävlade G-int flygarna

Resultat:

<u>Open</u>	1)	Charles Sotich, Chicago, Illinois	851 sek.
	2)	Gerald Ritz, Des Plaines, Illinois	839 sek.
	3)	John A. Gard, Missouri	831 sek.
<u>Senior</u>	1)	William Waterman, Chicago, Illinois	765 sek.
<u>Junior</u>	1)	Brent Hawkins, Morton, Illinois	707 sek.

Redan den första tävlingsdagen, måndagen den 21 juli, tävlade F-int flygarna. De två VM-deltagarna Jim Paterson och Larry Conover placerade sig främst. Dieselmotorerna och framför allt Oliver Tiger dominerade tävlingen. Många nykonstruktioner sågs och det verkar som om särskilt "Hothead"-typen skulle bli populär.

Resultat:

<u>Open</u>	1)	James Patterson, Granada Hills, Kalifornien	864 sek.
	2)	Lawrence H. Conover, Cedar Rapids, Iowa	859 sek.
	3)	Frank Parmenter, Hampton, Virginia	854 sek.
<u>Senior</u>	1)	Bill Schlarb, South Bend, Indiana	753 sek.
<u>Junior</u>	1)	David Edmonson, Grosse Point, Michigan	435 sek.

På annan plats i detta nr. finns en översiktsritning till James Pattersons modell och ritningar till Larry Conovers och Frank Parmenters F-int modeller fanns i MODELFLYGBLADET nr 1 resp. 2/1958.

---oOo---

Resultatlista från Nordiska Mästerskapen i Norge den 24 augusti 1958.

Klass S-int

1.	Reino Hyvärinen	F.	778	sek.
2.	Seppo Takko	F.	698	"
3.	Hans Hansen	D.	691	"
4.	Åsmund Skard	N.	684	"
5.	Göran Åberg	S.	663	"
6.	Tor Mölbach	N.	613	"
7.	Esko Hämäläinen	F.	566	"
8.	Ella Pentti	F.	514	"
9.	Börge Hansen	D.	495	"
10.	Björn Nordén	S.	466	"
11.	Birger Bulukin	N.	450	"
12.	H. Nissen-Lie	N.	448	"
13.	K.A. Eriksson	S.	412	"
14.	Henning Jörgensen	D.	329	"
	Bror Eimar	S.	---	"
	Jörgen Amorsen	D.	---	"

Klass G-int

1.	Esko Hämäläinen	F.	826	sek.
2.	Reino Hyvärinen	F.	766	"
3.	Ragnar Åhman	S.	738	"
4.	Seppo Takko	F.	709	"
5.	Erik Nienstaedt	D.	648	"
6.	Lennart Tysklind	S.	645	"
7.	Karl E. Widell	D.	644	"
8.	Lennart Petersson	S.	561	"
9.	Malte Blomquist	S.	523	"
10.	T. Johannessen	N.	461	"
11.	Juhani Laine	F.	454	"
12.	Tor Mölbach	N.	417	"
13.	Jörgen Amorsen	D.	350	"
14.	Öyvind Greene	N.	248	"
15.	Poul Höjholdt	D.	247	"
16.	Vidar Wien	N.	216	"

Klass F-int

1.	Harry Raulio	F.	880	sek.
2.	Matti Höglund	F.	810	"
3.	Hans Friis	S.	798	"
4.	Rune Olson	S.	738	"
5.	Ilmari Jokinen	F.	723	"
6.	Osmo Niemi	F.	713	"
7.	Rolf Hagel	S.	698	"
8.	Birger Bulukin	N.	644	"
9.	L.G. Lindblad	S.	635	"
10.	Åsmund Skard	N.	571	"
11.	T. Johannessen	N.	546	"
12.	F. Kristensen	D.	508	"
13.	Ole Christiansen	D.	384	"
14.	J. Rasmussen	D.	269	"
15.	Per Huse	N.	229	"
16.	N.C. Cristiansen	D.	218	"

Lagtävlan

S-int

1.	Finland	2042	sek.
2.	Norge	1747	"
3.	Sverige	1541	"
4.	Danmark	1515	"

G-int

1.	Finland	2301	sek.
2.	Sverige	1944	"
3.	Danmark	1542	"
4.	Norge	1126	"

F-int

1.	Finland	2413	sek.
2.	Sverige	2232	"
3.	Norge	1761	"
4.	Danmark	1161	"



## VM i linstyrning år 1958

I samband med årets världsutställning i Bryssel anordnades de första samlade VM-tävlingarna i linstyrning den 4-7 september. 104 modellflygare från 14 europeiska länder deltog. Även denna tävling blev en stor framgång för de ungerska modellflygarna som vann lagtävlingen både i speed och stunt, samt dessutom individuellt i speed.

De båda första tävlingsdagarna var för speed och stuntflygarna. Varje deltagare fick göra tre flygningar.

Som bekant är det nödvändigt med specialtillverkade motorer för att ha någon chans till topplacering i speed. Årets tävling blev en uppgörelse mellan de ungerska MOKI S-1 motorerna (Model Kiserleti Intezet Speed-1) och de välkända tjeckiska MVVS motorerna. Ungrarna lade beslag på de båda första platserna och tjeckerna på de följande tre. När de nya speedreglerna infördes var det meningen att det skulle minska modellernas hastighet, så blev inte fallet, förra årets VM-vinnare (Sladky) flög 216 km/tim och det gjorde även segraren i år. Däremot gav de nya reglerna upphov till nykonstruktioner, av vilka de intressantaste var tjeckernas delta-plan. VM-segraren hade dock ett helt konventionellt plan.

Resultat:

Speed, 2,5 cc, individuellt: (38 deltagare) (bästa resultatet räknas)

		<u>Hastighet i km/tim</u>			<u>Motor</u>
1. Imre Toth	Ungern	208	<u>216</u>	---	MOKI S-1
2. Rezso Beck	Ungern	210	<u>214</u>	---	MOKI S-1
3. Köci	Tjeckoslovakien	206	<u>209</u>	---	MVVS 58
4. F. Pastyrik	Tjeckoslovakien	200	<u>206</u>	202	MVVS 58
<u>5. J. Sladky</u>	Tjeckoslovakien	<u>205</u>	---	---	MVVS 58
19. K. Rosenlund	Sverige	137	<u>182</u>	173	Super Tigre G20V
21. N. Björk	Sverige	---	<u>180</u>	173	Super Tigre G20V
30. H. Martinelle	Sverige	---	---	<u>163</u>	Vltavan (MVVS)

Speed, lagtävlan (12 nationslag)

1. Ungern	627 km/tim	Sammanlagd hastighet för de tre bästa.
2. Tjeckoslovakien	620 km/tim	
<u>3. Italien</u>	609 km/tim	
7. Sverige	525 km/tim	

Tävlingen för reaktionsdrivna modeller fullföljdes endast av ryssen Ivan Ivannikov (även välkänd Wakefieldflygare) hans bästa tävlingsflygning var 276 km/tim, men efter tävlingen flög han hela 301 km/tim, vilket är nytt världsrekord.

Stunttävlingen var mycket hård och flera utmärkta flygningar presterades. Varje deltagare fick göra tre flygningar och de två bästa räknades till protokollet. Maximipöäng: 1100. Ganska stora modeller av den s.k. "amerikanska" typen med 5-6 cc motor dominerade.

Resultat:

Stunt, individuellt: (36 deltagare)

1. Josef Gabris	Tjeckoslovakien	(854,0) + 881,3 + 883,3 = 1764,6
2. Henry Stouffs	Belgien	(707,6) + 857,3 + 824,0 = 1681,3
3. P. Bene	Ungern	811,0 + 807,6 + (770,3) = 1618,6
4. W. Sorgel	Tyskland	788,6 + 810,3 + (687,3) = 1598,9
<u>5. G. Maçon</u>	Belgien	( <del>758</del> ,0) + 797,3 + 788,0 = 1585,3
24. J. von Segeboden	Sverige	667,0 + (594,0) + 684,0 = 1351,0

Stunt, lagtävlan (12 nationslag)

1. Ungern	4727 poäng
2. Tjeckoslovakien	4676 "
<u>3. Belgien</u>	4622 "
10. Sverige	1351 "

Vänd!

Den tredje och sista tävlingsdagen flögs combat och team-racing. Combaten vanns av tysken Dieter Kruck, han flög en liten snabb vinge med en Webra Mach I motor.

Finalen i team-racing tävlingen blev en uppgörelse mellan en engelsman, en italienare, en belgier och en ungrare. Engelsmannen Edmonds avgjorde tävlingen till sin förmån genom att avverka milen på 4 min. 58 sek. Av svenskarna var Peter Hagman bäst och kom på 13:de plats. Söderberg och Jacobson lyckades inte fullfölja någon flygning. Resultat:

Team-racing, individuellt: (36 deltagare)

		<u>Final</u>	<u>Tidigare heat</u>		
1.	Dick Edmonds England	4:58	5:06	5:17	Samtliga använde Oliver Tiger motorer
2.	Tadéi Italien	5:07	5:01	5:25	
3.	R. Stouffs Belgien	5:21	5:08	5:23	
4.	L. Azor Ungern	7:12	7:52	5:35	
13.	P. Hagman Sverige		5:59	6:47	

Lagtävlan, sammanlagt:

	<u>Speed</u>	<u>Stunt</u>	<u>Team-racing</u>	<u>Totalt</u>	
1.	Ungern	1	3	4	8
2.	Belgien	7	2	3	12
	England	5	6	1	12
	Italien	3	7	2	12
	Tjeckoslovakien	2	1	9	12
6.	Spanien	4	5	5	14
7.	Tyskland	8	4	7	19
8.	Sverige	6	8	8	22
9.	Holland	9	9	6	24

Bästa individuella placeringen räknas, därvid tar man endast hänsyn till en man från varje land.

---o0o---

Internationell tävling för flygande vingar

Den traditionella tävlingen för FLYGANDE VINGAR i Terlet, Holland, hölls den 13-14 september, Förr om åren har det varit ganska många deltagare på denna tävling, bl.a. från Sverige, men i år deltog endast lag från Tyskland, Holland och England. Tre perioder gick på lördagen och de återstående två på söndagen. Vädret var vackert och flera utmärkta flygningar presterades.

Resultat:

O. H.

Segelmodeller (12 deltagare)

1.	W. Zwilling	Tyskland	158 + 139 + 88 + 177 + 160 = 662
2.	H. Waldhauser	Tyskland	66 + 178 + 143 + 59 + 180 = 626
3.	J. Osborne	Holland	50 + 180 + 72 + 73 + 101 = 476
4.	G. Fiks	Holland	180 + 71 + 72 + 100 + 43 = 466
5.	W. Hack	Tyskland	51 + 39 + 163 + 84 + 76 = 413

Gummimotordrivna

1.	W. Schubert	Tyskland	180 + 180 + 84 + 92 + 69 = 605
2.	H. Scheyde	Holland	60 + 63 + 96 + 88 + 122 = 429
3.	J. Marshall	England	82 + 90 + 67 + 76 + 70 = 385

F-motordrivna

1.	W. Klinger	Tyskland	180 + 24 + 21 + 103 + 22 = 350
2.	P. Hedgeman	England	--- + 39 + 62 + 25 + 97 = 225
3.	W. Wassenaar	Holland	81 + 58 + 74 + --- + --- = 213

Lagtävlan (segelmodeller)

14. 1. Tyskland 1701 sek. 2. Holland 1268 sek. 3. England 871 sek.

MODELLFLYGNITT FRÅN UTLANDET

Öststatsmästerskapen

På flygplatsen ALAG vid Dunakesi nära Budapest i Ungern avhölls de sjätte "Öststatsmästerskapen" den 25-28 juni. 1958-års tävlingar var något mindre än tidigare, endast 7 nationer deltog. Tävlingen gällde de internationella friflyg-klasserna; och endast en deltagare från varje land fick starta i vardera klassen. De bästa resultaten:

Klass S-int

1.	Jurij Sokolov	Sovjet	161 + 180 + 166 + 180 + 180 = 867
2.	A. Suliaz	Polen	158 + 180 + 180 + 165 + 175 = 858
3.	Si-Min-Shen	Kina	180 + 180 + 180 + 155 + 138 = 833
4.	Otto Röser	Ungern	168 + 180 + 180 + 138 + 129 = 795

Klass G-int

1.	Gyula Krizsma	Ungern	900 sek + 3.37	Krizsma använde
2.	Stanislaw Zurad	Polen	900 sek + 3.27	det ungerska
3.	Radoslav Cizek	Tjeckoslov.	900 sek + 3.20	Lactron rundgummi,
4.	Ivan Ivannikov	Sovjet	900 sek + 3.19	alla andra Pirelli

Klass F-int

1.	Jaroslav Bily	Tjeckoslov.	900 sek.	Motor: MVVS 58 D
2.	Liu-Min-Tao	Kina	887 "	" Webra Mach I
3.	Andreas Metzner	Ungern	866 "	" Krizsma 2,5
4.	Hans Neelmeijer	Östtyskland	845 "	" Schlosser 2,1

Lagtävlan

1.	Polen	2597 sek.	2.	Tjeckoslov.	2591 sek.	3.	Kina	2573
4.	Ungern	2561 sek.	5.	Sovjet	2544 sek.	6.	Östtyskland	2175
7.	Nord-Korea	1879 sek.						

-----

Tre månader senare, den 19-21 september, avhölls på samma flygplats de UNGERSKA MÄSTERSKAPEN. Kvalificeringsgränsen för deltagande var 600 sek i S-int och F-int samt 550 sek i G-int. Antalet deltagare var 111 i S-int, 35 i G-int och 31 i F-int. Alla tre tävlingsdagarna var det vackert väder och vindstill. Tre man gjorde "full max" i F-int och i den följande omflygningen fick Lazlo Ördög 5 min. 13 sek., världsmästaren Ernö Frigyes modell flög 3.55 och på tredje plats kom Andreas Metzner med 3.35. I G-int klassen lyckades endast öststatsmästaren Gyula Krizsma flyga 900 sek, tvåa blev M. Somogyi med 894 s. och trea den bekante György Benedek 865 sek. Även i S-int noterades en 900 sek flygning av N. Radoczi.

Världsmästaren i F-int Ernö Frigyes (som inom parentes sagt jobbar hos ungerska aeroklubben) är också en skicklig linkontrollflygare vilket bevisas av att han blev Ungersk Mästare i TR-int. I finalen flög han milen på 5.50, sju sekunder snabbare än tvåan Ladislaus Azor. Frigyes använde den nya MOKI TR-1 motorn och Azor en Oliver Tiger. Speed-int vanns av Rezso Beck på 221 km/tim, före Gyula Krizsma 198 och Ladislaus Azor 197 km/tim. Beck hade en MOKI S-1 motor, Krizsma en motor som han hade tillverkat själv och Azor en Super Tigre. Speed II (5 cc) vanns av Csizmarek med 220 km/tim (Mc Coy 29) och Speed III (10 cc) av I. Toth på 243 km/tim (Mc Coy 60) I rea-klassen var G. Benedek snabbast med 256 km/tim (Aerojet 2).

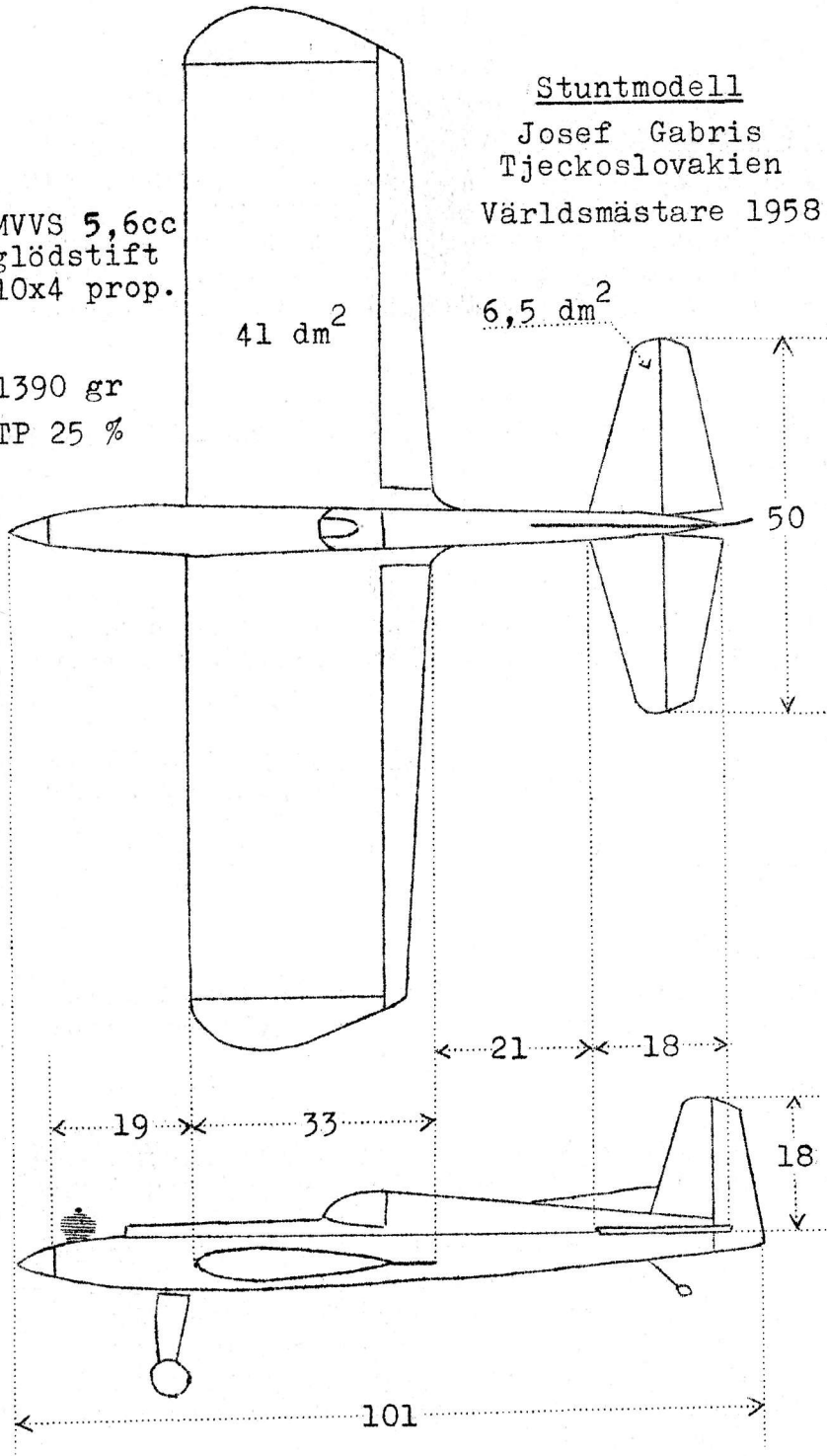
Tjeckoslovakien

Verkliga fantomtider noterades också på de tjeckiska mästerskapstävlingarna. 2 man flög "full max" i S-int och 5 i F-int. Antalet deltagare var 53 i S-int, 46 i G-int och 36 i F-int.

MVVS 5,6cc  
glödstift  
10x4 prop.

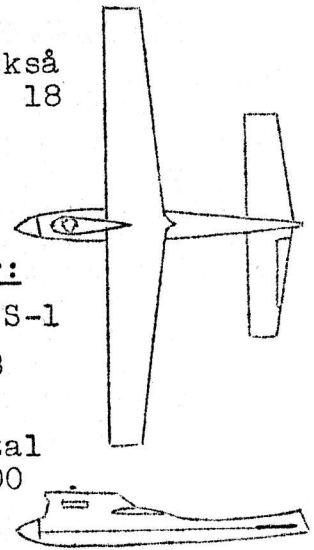
1390 gr  
TP 25 %

Stuntmodell  
Josef Gabris  
Tjeckoslovakien  
Världsmästare 1958



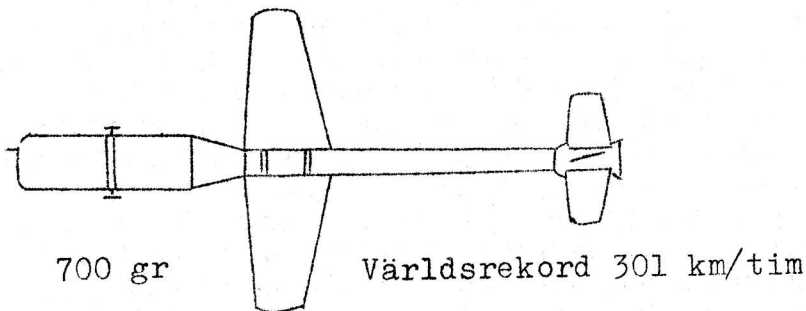
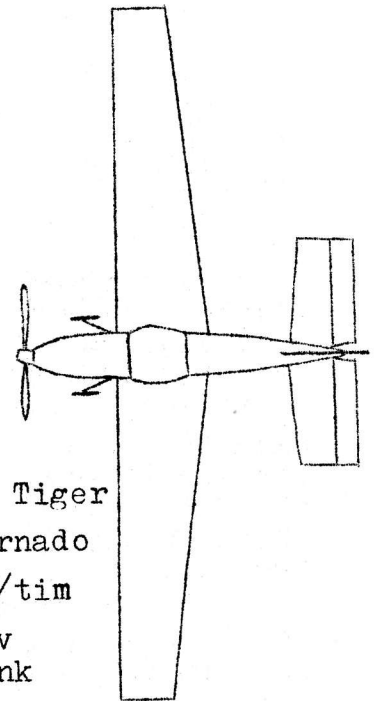
Se också  
sida 18

Motor:  
MOKI S-1  
6 x 8  
prop.  
varvtal  
22000



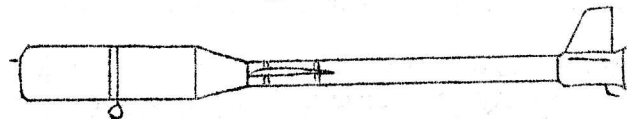
Speed-int  
Imre Toth  
Ungern  
Världsmästare 1958  
216 km/tim

Oliver Tiger  
7x9 Tornado  
150 km/tim  
38 varv  
per tank  
595 gram

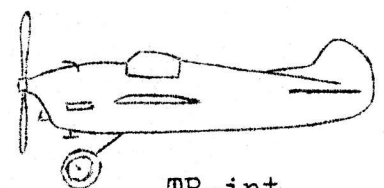


700 gr

Världsrekord 301 km/tim



Readriven speedmodell  
Ivan Ivannikov, Sovjet



TR-int  
Dick Edmonds  
England  
Världsmästare  
1958



### Åtskilligt försenad

har denna s.k. "andra upplaga" av MODELFLYGBLADET nr 1/1959 blivit. Anledningen till detta är att sid. 9 samt 16-20 hade ett helt annat innehåll när tidningen första gången utkom i januari. Det visade sig emellertid att bladets "ansvarige utgivare" och "redaktör" hade något olika åsikter om det skrivna. Enda möjligheten var därför att plocka bort de diskutabla sidorna och ersätta dem med annat material. Alla exemplar har därför häftats om, detta förklarar också varför tidningen verkar något tummad.

-----

Sedan vi skrev sid. 3, har också MODELFLYGBLADET skaffat sig en specialredaktör för linstyrning, det är:

Kenneth Nilsson,  
Baldersgatan 7,  
Ljungby. (Tel. 11246)

När det gäller linkontroll bör ni alltså vända er till honom, han är tacksam för bidrag och även frågor till linkontrollspalten.

-----

Fortfarande saknar vi en redaktör för radiostyrning, men vi hoppas att någon intresserad medarbetare skall anmäla sig inom den närmaste tiden.

---oOo---

### LINKONTROLL

Då det i linkontroll finns olika klasser skall här kortfattat redogöras för deras ändamål samt respektive modellers allmänna utseende.

STUNT, d.v.s. avancerad flygning efter ett i förväg uppgjort program. Modellerna har i stort följande karakteristiska drag: stor vinge med tjock profil (10-20%), stort höjdroder ofta kombinerat med flaps, stor motor (2,5-6 cc), ganska kort momentarm, sidoförhållande ung. 1:5, fast landningsställ.

COMBAT flygs med två modeller, försedda med långa remsor (serpentin), i samma cirkel. Det gäller för de tävlande att med sin propeller skära av så mycket som möjligt av den andres serpentin. Combatmodellerna har i stort sett följande utseende: ganska stor vinge med ganska tjock profil (8-15%), stort höjdroder dock mycket flaps, motor 1,5-6 cc, mycket kort momentarm, sidoförhållande ung. 1:5, oftast inget fast landningsställ.

TEAM flygs med flera modeller i samma cirkel. Tävlingen går ut på, att på kortast möjliga tid, flyga en viss sträcka, så lång att landning för omtankning är nödvändigt. Teammodellerna måste ha vissa yttermått, motorns slagvolym är begränsad, likaså tankvolymen, modellerna måste vara försedda med "pilot" svarande mot modellens storlek, motorn måste vara helt inkapslad, vingarna har ganska tunn profil (5-8%) med ungefär 1:8 i sidoförhållande, fast landningsställ samt överhuvudtaget ett strömlinjeformat yttre.

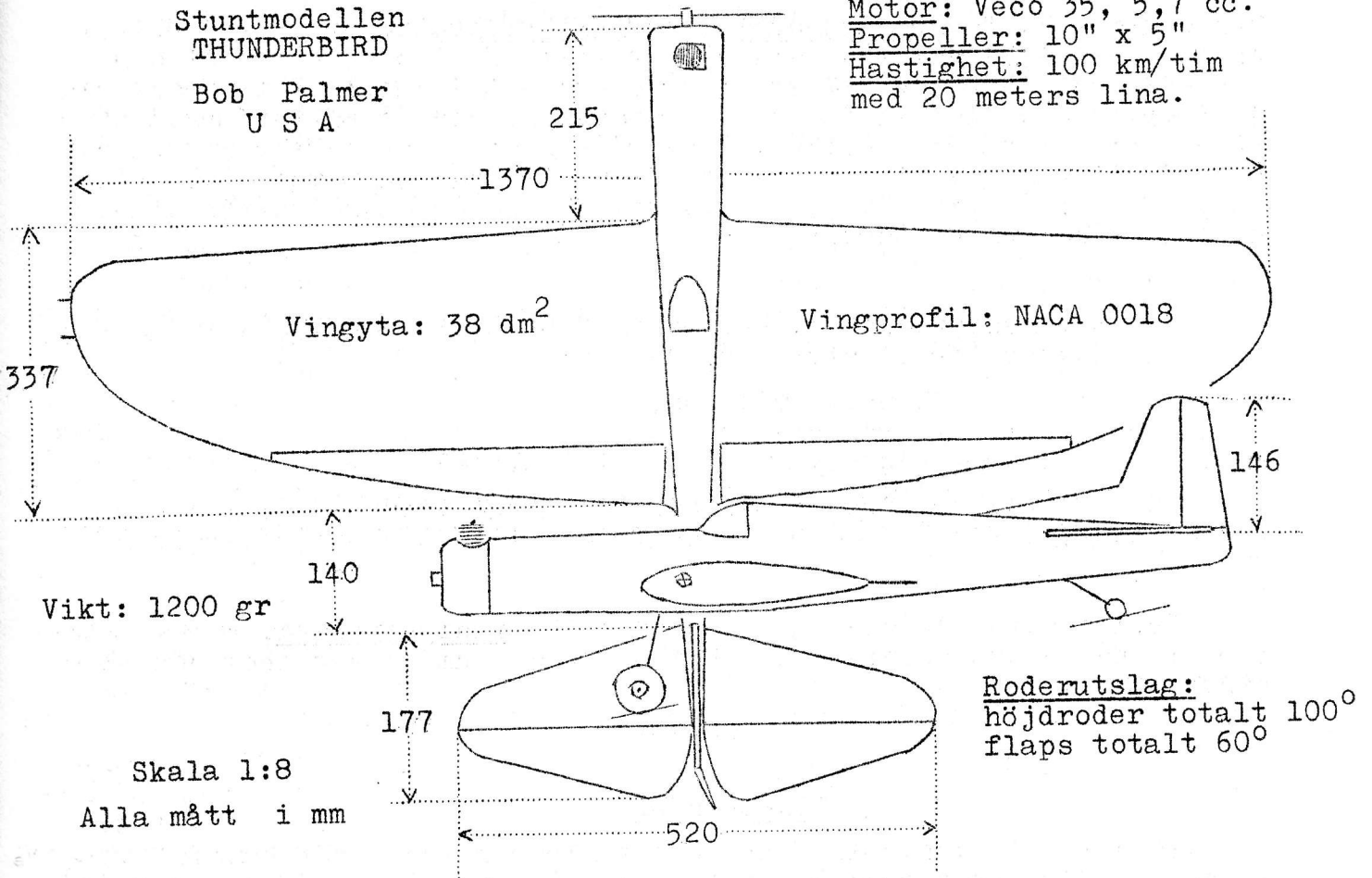
SPEED betyder som namnet anger hastighetsflygning. Modellerna är indelade i olika klasser efter motorns slagvolym. Utseende: liten vinge med ung. samma sidoförhållande som teammodellernas men med något tunnare profil, utpräglad strömlinjeform, kastbart landningsställ s.k. "vagga".

För övrigt finns modeller som inte kan inrymmas under ovanstående grupper, bland annat skalmodellerna och nybörjarmodellerna. Då dessa kan ha vilket utseende som helst kan inga utpräglade drag noteras.

Stuntmodellen  
THUNDERBIRD

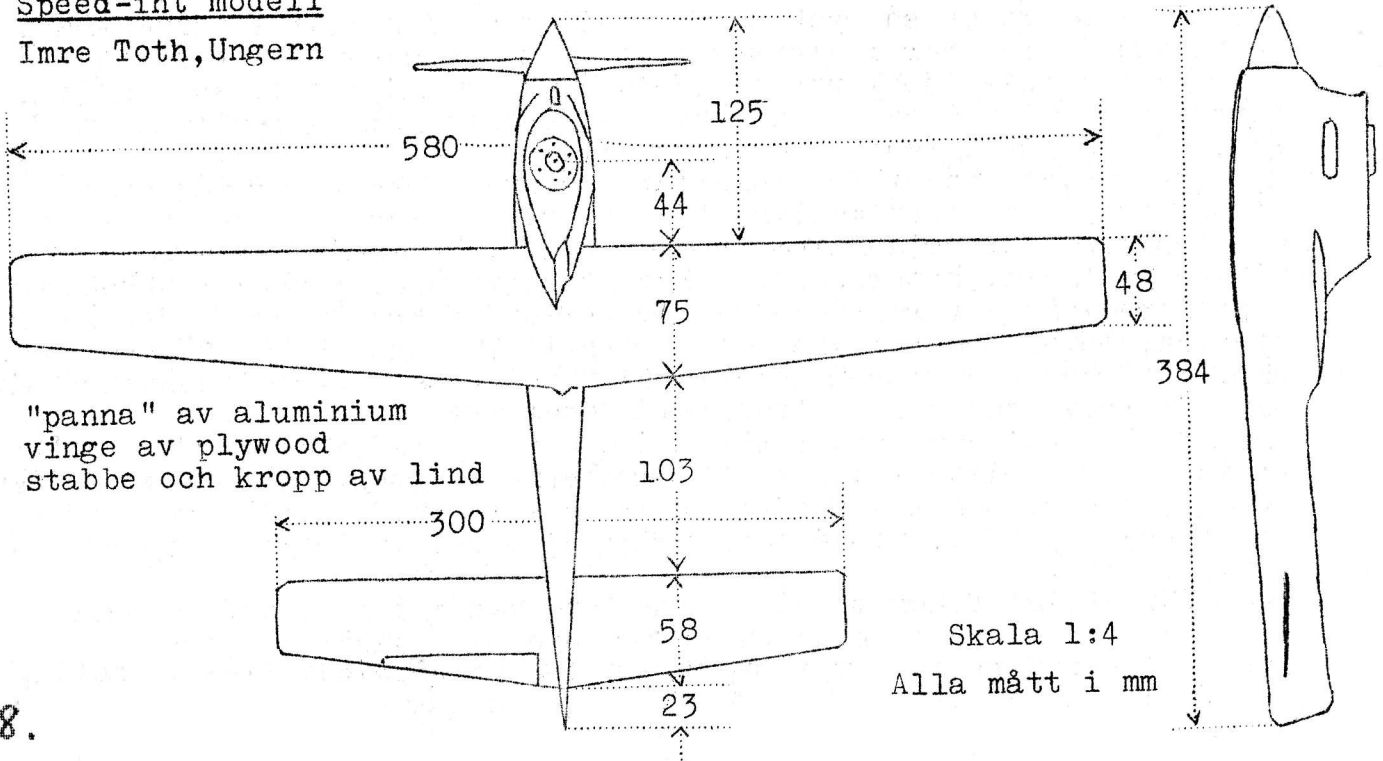
Bob Palmer  
U S A

Motor: Veco 35, 5,7 cc.  
Propeller: 10" x 5"  
Hastighet: 100 km/tim  
med 20 meters lina.



Speed-int modell

Imre Toth, Ungern



## Råd till linkontrollnybörjare

Liksom vid all annan flygning måste man börja från början även i linkontroll. Till de som tror att "släggkastningen" har något att ge dem riktas följande råd.

Först ett par ord om själva modellen. Den bör vara lagom stor 40-60 cm spännvidd, lättbyggd, lättskött, mycket stark, billig i inköp. I den svenska marknaden finns ett flertal byggsatser som uppfyller dessa fodringar. Sedan kommer frågan till vilken motor man skall använda. För nybörjaren är en 1,5 cc motor lagom. Över 2,5 cc är absolut förkastligt. Beträffande glödstift eller diesel så är detta nästan uteslutande en smakfråga. När man bygger modellen bör man följa bygginstruktion och ritning mycket noga. Speciellt motorbockarna och landningsstället måste utföras med stor omsorg då det är dessa som får ta smällarna. När modellen är byggd lackas den omsorgsfullt och sedan monteras motorn så att tyngdpunkten kommer rätt. Under inga förhållanden bakom 30% av vingens korda framifrån räknat. En stunttank påsättes så nära motorn som möjligt, och modellen är klar för luftdopet.

Linorna bör till en 1,5 cc vara ung. 10 m långa och av spunnen nylon eller silke. Inte gärna pianotråd då dessa är mycket svåra att sköta. Handtag kan man göra själv eller också kan man köpa ett, de är inte så dyra. Avståndet mellan linornas fästpunkter bör vara 10-12 cm.

För provflygningen väljes en vindstilla dag, som fält en grasmatta e.d. aldrig grus eller jordfält. När man har fått sprutt på motorn inställes den på lagom varv, varefter "piloten" går in och fattar handtaget somt kontrollerar att han håller det rätt och att rodret fungerar. När medhjälparen får tecken släpper han modellen i medvind och utan att skjuta på. Piloten håller rodret neutralt och modellen lättar, rätt byggd, av sig själv. När modellen kommit upp i luften intages normalhöjd (c:a 3 m) och man försöker flyga utan några extravaganser i manöverbåg. Då man börjar känna modellen en smula försöker man sig så smått på att stiga och dyka, men sakta i backarna! När motorn stannat ges svagt djuproder och då modellen är ett par dm över marken ges max höjdroder varefter resultatet blir en perfekt trepunktare (i bästa fall)

Detta låter enkelt men fullt så enkelt är det i allmänhet inte. Vanligtvis är nybörjaren så nervös att han darrar som ett asplöv, varför när han med mycket möda fått upp modellen och, t.ex. ser den stiga ger max djuproder med påföljd att någon får hämta en sopborste. Det viktigaste vid linkontrollflygning är små roderutslag och ta det lungt.

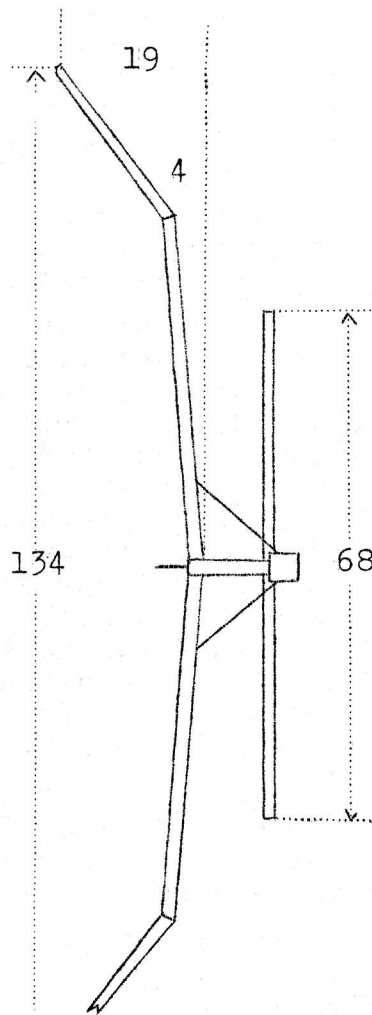
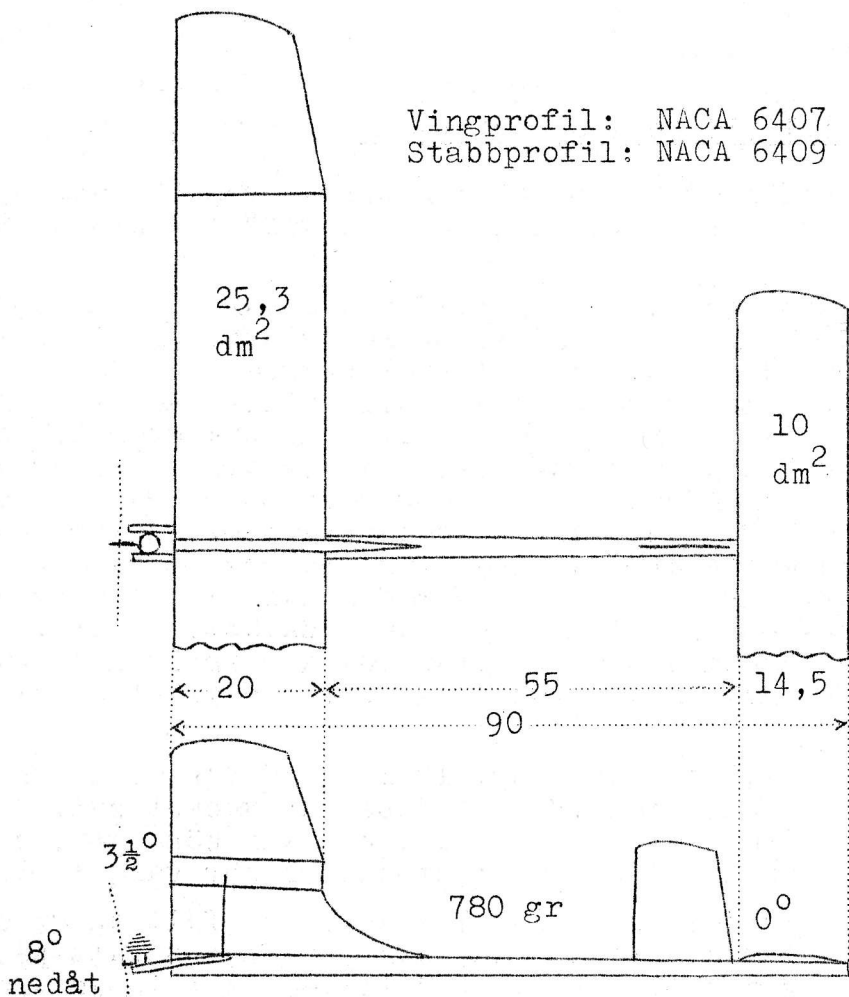
Nu kan man i linkontroll liksom då det gäller annan flygning lära sig flyga i dubbelkommando. För detta fodras emellertid en som kan flyga linkontroll något så när. Om en sådan finnes tillhanda tillgår skolningen så här: eleven fattar handtaget med höger hand, instruktören fattar ovanpå elevens hand med sin höger hand och ställer sig samtidigt till höger om eleven. Instruktören flyger några varv och sedan får eleven börja känna sig för. Detta är ett mycket bra sätt att lära sig flyga på, varför det rekommenderas på det livligaste.

Lycka till och tappa inte modet om modellen går i backen.

-----

Mfk Stratös i Ljungby planerar att arrangera en linkontrollträff någon gång i början av maj månad. Inbjudan kommer att utsändas i god tid.

Vingprofil: NACA 6407  
 Stabbprofil: NACA 6409



Skala 1:10

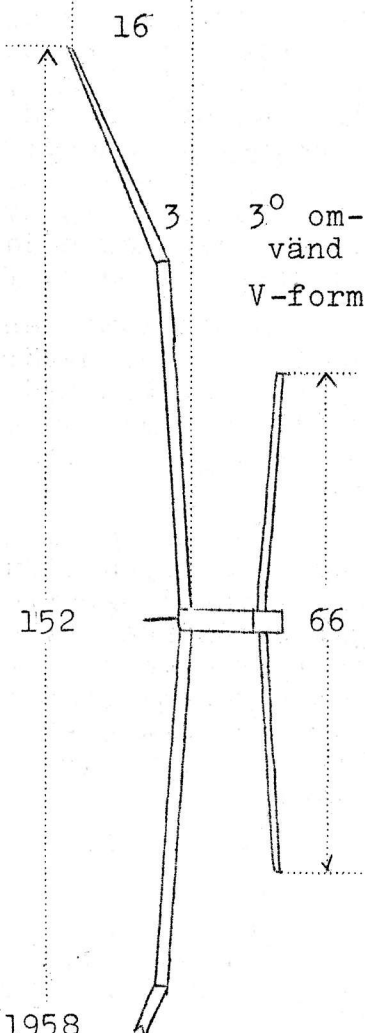
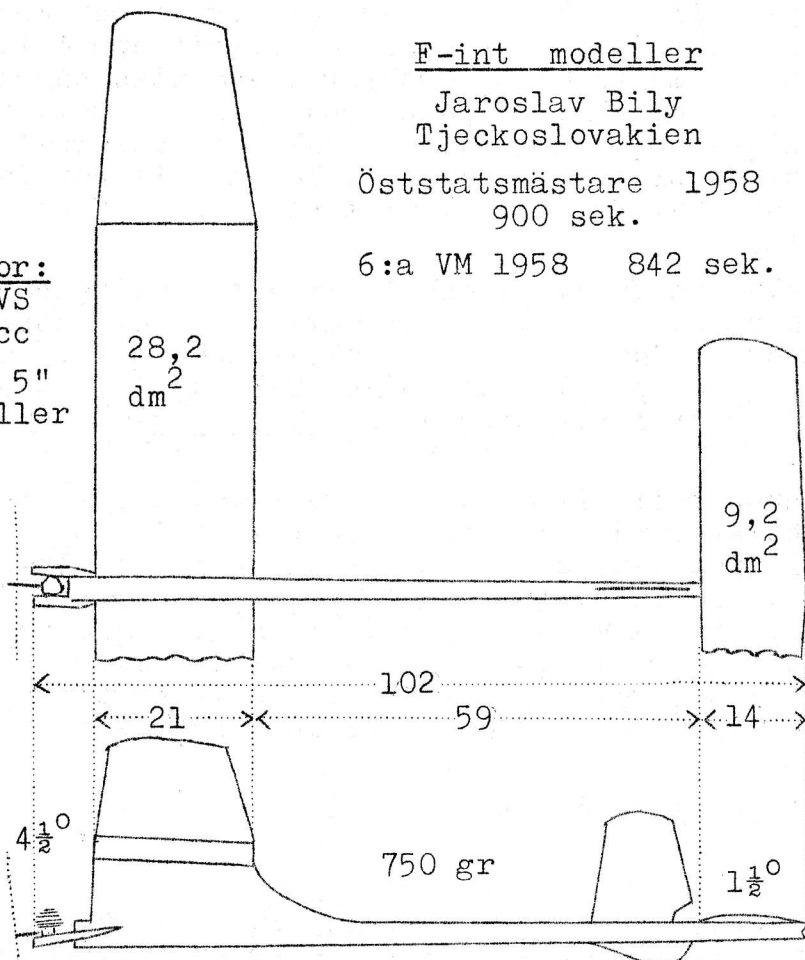
F-int modeller

Jaroslav Bily  
 Tjeckoslovakien

Öststatsmästare 1958  
 900 sek.

6:a VM 1958 842 sek.

Motor:  
 MVVS  
 2½cc  
 9" x 5"  
 propeller



Se annan version i Aeromodeller 12/1958



De nya reglerna, från sida 7.

jag hoppas att det får en verkligt dräpande kritik. Diskussion i god tid om eventuella regeländringar är bättre än att vänta på de förslag som kommer från FAI.

Även konstruktionsreglerna för teamracing och speed ändrades vid förra årsskiftet. För teamracermotorellernas del märktes

knappast den ökade vingytan och kroppsektionen, speedmodellerna fick däremot betydligt lättare för att ta sig upp i luften, men blev samtidigt kvickare och därigenom något svårare att flyga. Den stora vingytan inbjöd till experiment med nya utformningar av speedplanen, varav de mest kända är de tjeckiska deltavingade modellerna. V.J.

---oOo---

Modellflygarna, KSAK och statsanslaget, från sida 16.

ledamöter som hade möjlighet därtill avgick vid riksstämman i våras.

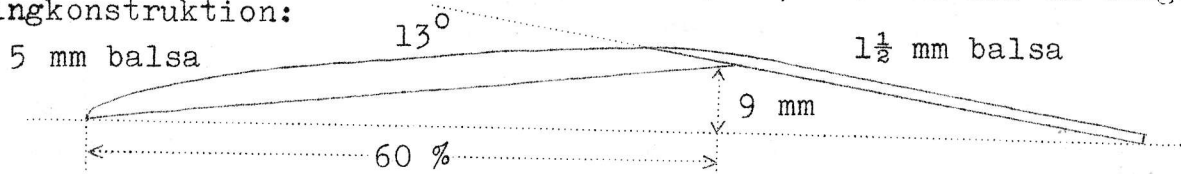
På grund av att KSAK icke har lämnat någon offentlig redogörelse för hur statsanslaget användes, finns det numera en utbredd misstanke om att anslaget icke i full utsträckning kommer modellflygverksamheten till godo. Vi hade hoppats att få många frågor besvarade i det föredrag om modellflygorganisationen som 1:e instruktören skulle hålla på förbundsstämman i Tallnäs, men han valde att i

stället tala om KSAKs segel- och motorflygverksamhet.

Detta är i korthet några av de åsikter som är gängse bland modellflygarna och vi har nu åter dragit upp dem för att få litet perspektiv på de misstag som har begåtts, och därigenom skapa förutsättningar för ett bättre resultat i framtiden. Det ankommer på modellflygarna själva att se till så att det anslag som har ställts i utsikt från 8:e huvudtiteln inte kommer att röna samma öde som det tidigare modellflyganslaget, som man faktiskt måste säga har varit bortkastade pengar, åtminstone under de senaste åren. E.H.

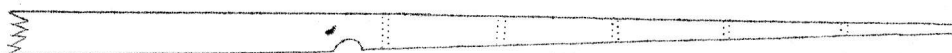
---oOo---

På nästa uppslag är fyra ritningar till moderna S-1 modeller. Av särskilt intresse är Gerald Ritz modell, för den har en originell vingkonstruktion:



Vi avslutar detta nr. med en ritning till den G-int modell som vann senaste serietävlingen. På vår anmodan har Bertil Dolk lämnat följande beskrivning på hur man bygger en rörkropp: "Det är av stor betydelse att man skaffar balsaflak, som är mjuka och innehåller få fibrer. Man "sappar" (4 ggr.) fast japanpapper på kroppens blivande insida. Papperet hindrar oljan från att tränga in i balsat. Den främre delen av kroppen är lätt att göra. För att flaken skall bli lättbehandlade lägger man dem i ljunt vatten. Man tar sedan en rund pinne av kroppens inre diameter och virar det blöta balsaflaket runt pinnen. När detta är gjort, snos några gummisnoddar runt det omvirade flaket. Låt sedan detta torka under ett dygn. Gummisnoddarna och pinnen tages bort och röret limmas ihop i sömmen.

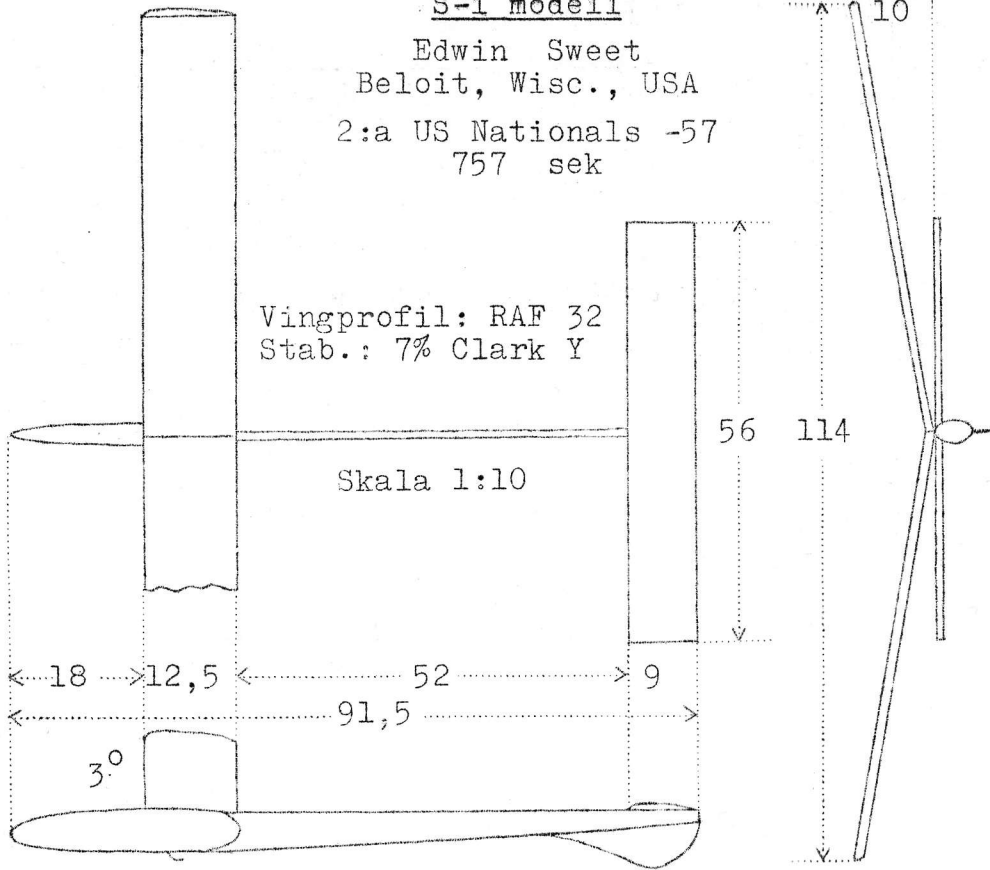
Vi kommer nu till bakre delen, men som den inte är jämntjock kan man till exempel rulla balsaflaket om runda balsatrissor av 3 mm tjocklek, som placeras med 10 cm avstånd från varandra.



När detta torkat limmas sömmarna. Ett bättre sätt är emellertid att göra en avsmalnande trämall, varpå balsat rullas. När bak- och frandel är färdiga, limmas de samman med någon slags förstärkning. Efter putsning, rekommenderas en klädsel av siden.

S-1 modell

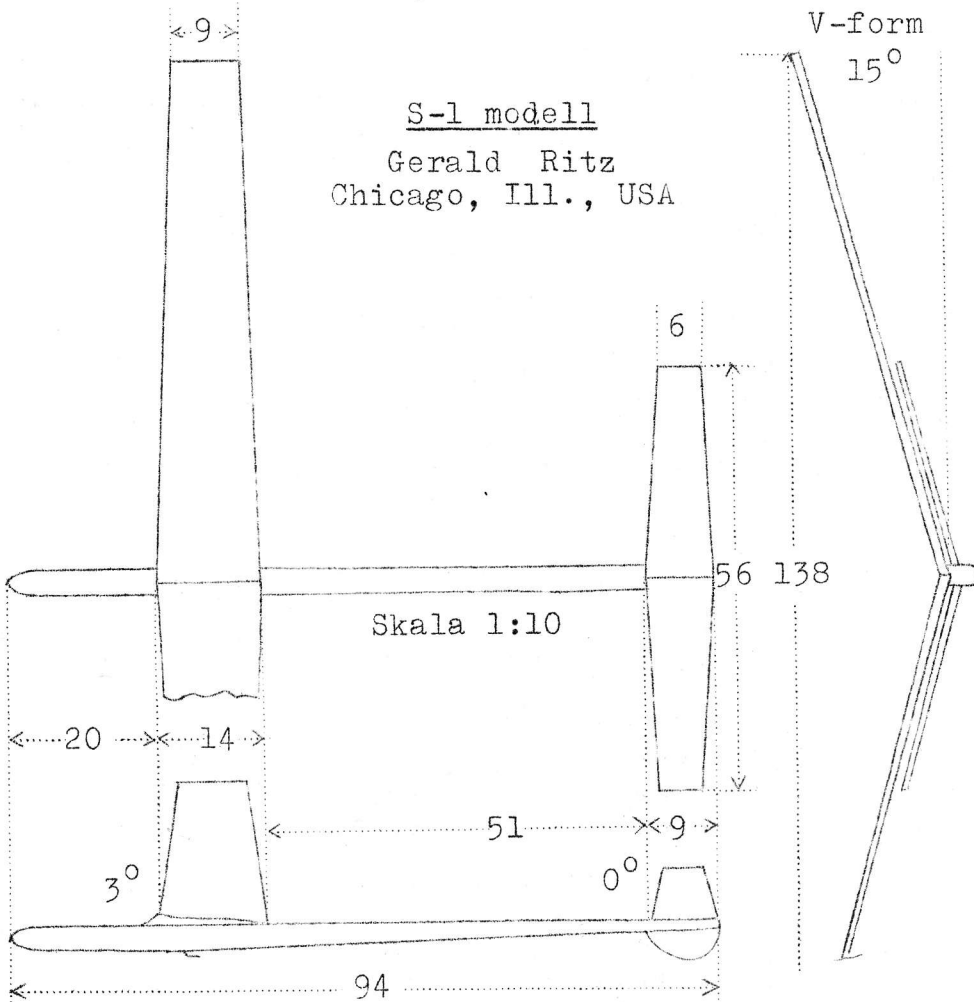
Edwin Sweet  
Beloit, Wisc., USA  
2:a US Nationals -57  
757 sek

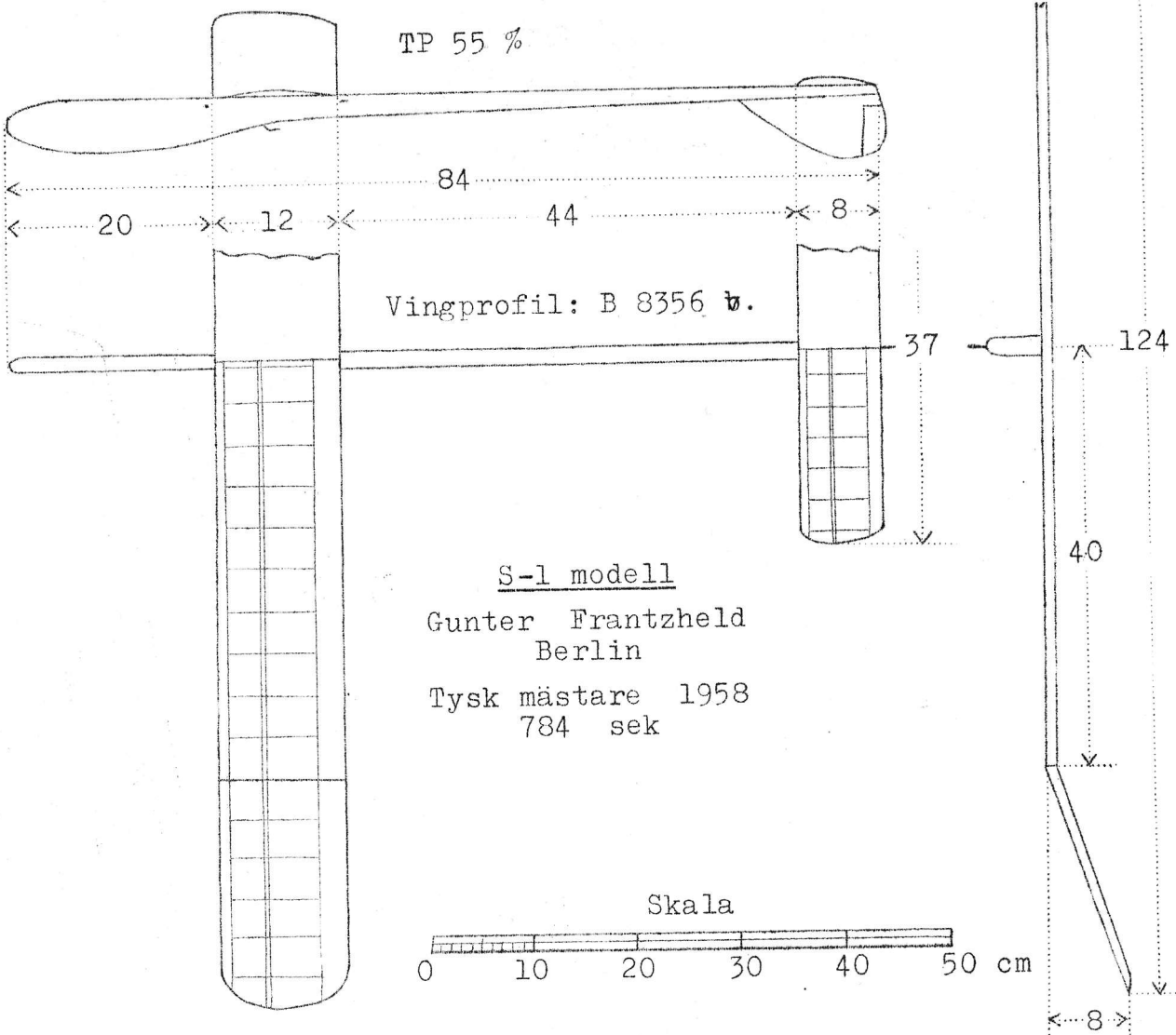


Två S-1:or från US Nationals 1957

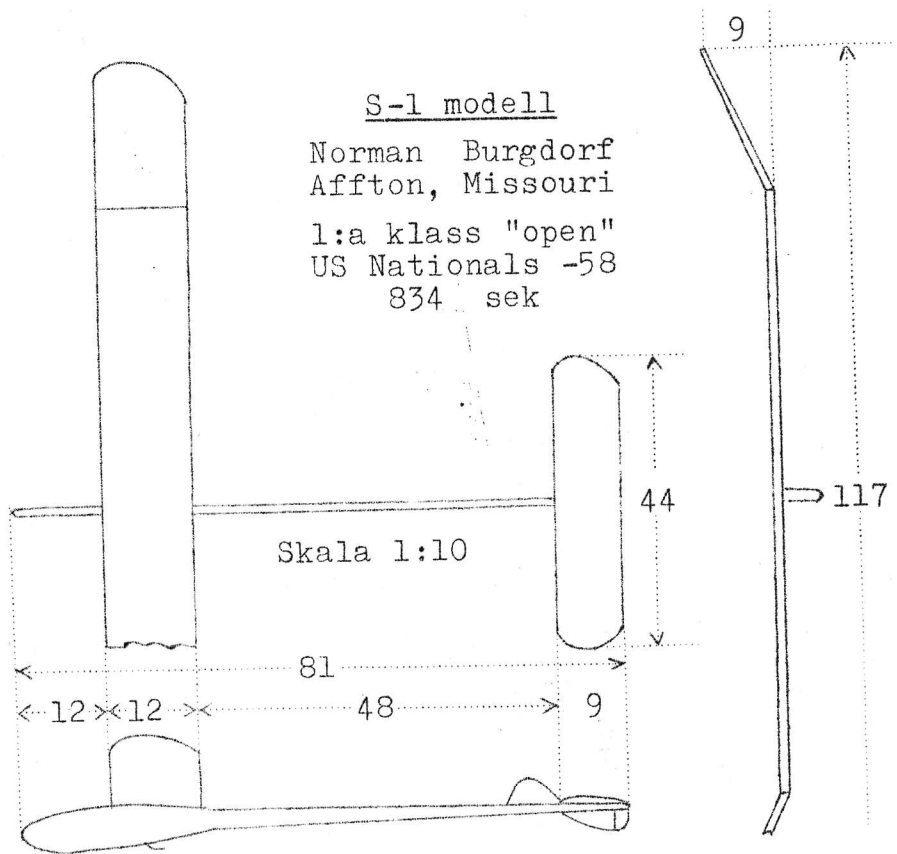
S-1 modell

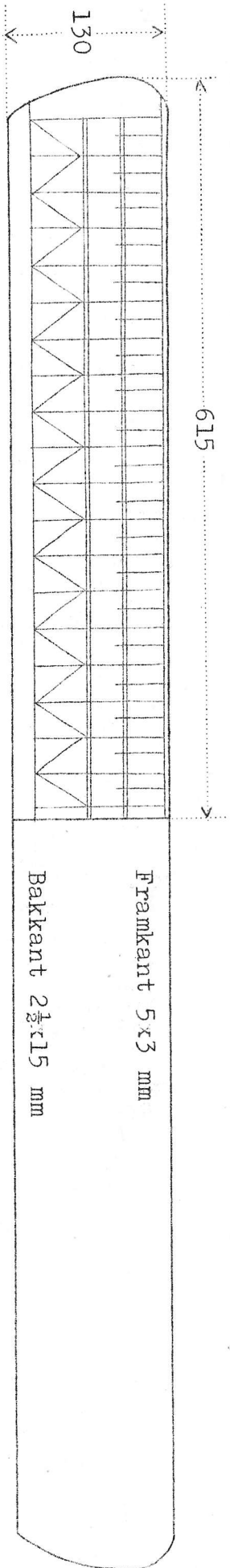
Gerald Ritz  
Chicago, Ill., USA



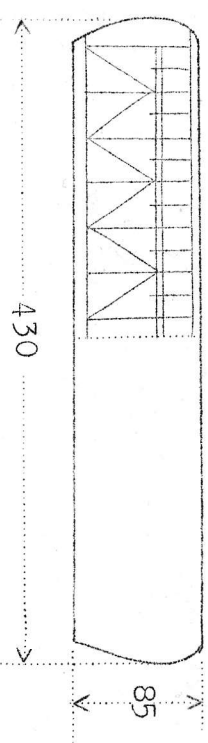


T V Å S - 1 : o r A V 1 9 5 8 - å r s M O D E L L



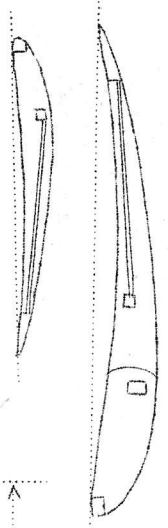


Sprygglar av 1 1/2 mm balsas, avstånd 30 mm

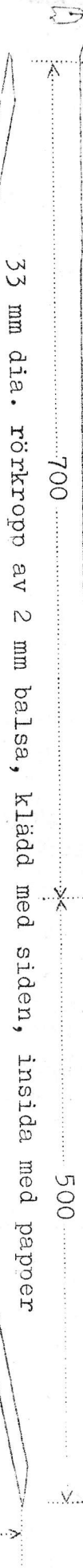


Alla mått i millimeter

Skala 1:5

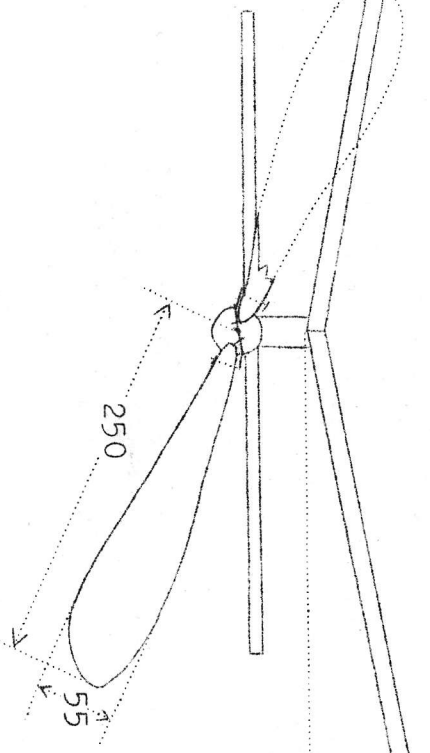


Profilier  
skala 1:2.



33 mm dia. rörkropp av 2 mm balsas, klädd med siden, insida med papper

- Vingprofil: Egen
- stabbprofil: Egen
- Motor: 14 str. 6x1 Pirelli
- Propellerkonstruktion:
- Diameter: 50 cm.
- Stigning: 1:1,3 (65 cm)
- Tvåbladig, fällbar.



"SKY - KING"  
50 gr  
Gummimotormodell  
Bertil Dolk  
Box 178, Landsbro