

ÅRGÅNG 7
NUMMER 1
JAN 1955

MODELLFLYG

Sport



ORGAN FÖR KSAK:s
MODELLFLYGKLUBBAR



NU ÄR DET HÖG TID ATT FÖRNYA REGISTRERINGEN FÖR 1955

REKORDKLASS	H Ö J D R E K O R D	
Modellflygplan (Svenskt rekord)	Lars Persson, Östersunds Fk, 1945, 565 m.	
REKORDKLASS	T I D S R E K O R D	D I S T A N S R E K O R D
Modellflygplan (Svenskt rekord)	Nils Blomé, Örebro Scoutk:s Mfk, 1949, 1 t 47 m.	Arne Widén, Solnaeskadern, 1945, 69.200 m.
Specialmodell	Sigurd Isacson, Lidingöpoj- karnas Mfs, 1951, 1 m 58 s.	Sigurd Isacson, Vingarna, Sthlm, 1954, 8.750 m.
Autogiromodell		
Helikoptermodell	Sigurd Isacson, Lidingöpoj- karnas Mfs, 1951, 1 m 58 s.	
Ornitoptermodell		
Normalmodell	Nils Blomé, Örebro Scoutk:s Mfk, 1949, 1 t 47 m.	Arne Widén, Solnaeskadern, 1945, 69.200 m.
Tandemmodell	Björn Kleist, Mfk Hobby, Örebro, 1950, 2 m 36 s.	
Ankmodell	Roland Reineck, Östersunds Fk, 1948, 20 m 30 s.	Bengt Hanson, Mfk Uppåt, Gø- teborg, 1950, 52.800 m.
Flygande vinge	Staffan Vesterlund, Mfk Vir- darna, Alvesta, 1948, 2m 56s	Staffan Vesterlund, Mfk Vir- darna, Alvesta, 1948, 500 m.
Skalamodell	Olov Lindkvist, Örebro Scout kårs Mfk. 1954, 8m 22s.	
Frimodell	Nils Blomé, Örebro Scoutk:s Mfk, 1949, 1 t 47 m.	Arne Widén, Solnaeskadern, 1945, 69.200 m.
Segelmodell	Rune Johansson, Mfk Termik, Norrk., 1946, 1 t 41 m 59 s.	Arne Widén, Solnaeskadern, 1945, 69.200 m.
S int	Bengt-Olof Wigh, Eksjö Fk, 1949, 1 t 16 m 40 s.	Bengt Thörne, Karlstads Mfk, 1951, 56.000 m.
Motormodell	Nils Blomé, Örebro Scoutk:s Mfk, 1949, 1 t 47 m.	Lars Winberg, Mfk Carioca, Sthlm, 1949, 25.850 m.
Gummimotormodell	Bertil Lindell, Vingarna, Sthlm, 1940, 33 m 13 s.	Ragnar Åhman, Norrk. Autom. o. Fk, 1954, 35.000 m.
G int	Per Olov Karlsson, Hobby, Ö- rebro, 1952, 27 m 48 s.	Ragnar Åhman, Norrk. Autom. o. Fk, 1954, 35.000 m.
Gasmotormodell	Nils Blomé, Örebro Scoutk:s Mfk, 1949, 1 t 47 m.	Lennart Sterner, Aerokl. i Malmö, 1952, 26.400m.

Giltiga
REKORD

TURBULATORN I PRAKTIKEN

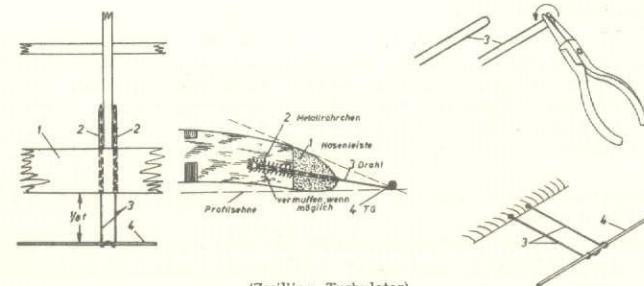
Det tyska modellflyget har återhämtat sig snabbt efter det långa uppehållet under kriget. Tekniskt intresserade modellflygare har mycket att studera i den tyska fackpressen. Med tillstånd av utgivaren, Carl Lange Verlag, Duisburg, publiceras här i översättning Wolfgang Zwilling's artikel om turbulatorer vilken återfanns i tidskriften FLUGMODELBAU nr 8/54.

Varje modellflygare har väl någon gång ställt sig frågan om han genom att använda en turbulator, antingen en turbulenstråd eller en skrovlig noslist, kan förbättra flygegenskaperna hos en modell. De flesta ger emellertid efter några försök upp hoppet om att få ett exakt svar på problemet. Med en axelryckning förklarar man att det är "experternas" sak att klara ut det där med turbulatorn. Jag skulle vilja ge några råd åt dessa modellflygare om hur man på ett enkelt sätt kan räkna ut om modellen genom en turbulator kan ges bättre flygegenskaper och var turbulatorn i sådant fall skall anbringas.

Man skall först och främst inrikta sig på att genomföra försöken en vindstilla kväll. Stoppur kan man klara sig utan. En turbulator fastsättes utefter noslisten medelst knappålar på sådant sätt att dess avstånd från framkanten är ungefär 1/8 av vingkordan. Den bör ligga ungefär i vingkordans förlängning. På en profil med stark välvning kan turbulatorn sitta lägre, på en profil med svagare välvning något högre.

Man gör några höjdstarter med modellen, som är trimmad för en vid höger- eller vänstersväng. Start efter start ökas anfallsvinkeln genom underpallning av stabilisatorns bakkant med 0,5 mm fanér. Trimningen ändras i övrigt inte. Försöken pågår, tills en påtaglig försämring av flygegenskaperna inträder, dock utan stallning. Om modellen var inställd för högersväng avlägsnas nu turbulatorn på vänstervingen och modellen startas på nytt. Det är tillrådligt att inte använda full linlängd, ty om profilen verkligen haft nytta av turbulatorn kommer modellen nu att göra en regelrätt vinkning över vänstervingen, där strömningen släpper medan den alltjämt följer profilen på den turbulatorförsedda högervingen. Reaktionen blir inte alltid så påtaglig. Men även om den för högerkurvning inställda modellen skulle göra en mer eller mindre snäv vänstersväng, bevisar detta att turbulatorn förbättrat modellens flygegenskaper. Uteblir alla reaktioner kan också tabulatorn lugnt lämnas ur räkningen.

Försöken kan varieras i det oändliga, t.ex. genom att turbulenstråden på ena vinghalvan ersätts med en tjockare eller tunnare tråd, genom att nylon används i st. f. gummi, genom att turbulatorn flyttas framåt eller bakåt, genom att



(Zwilling, Turbulator)

turbulatern flyttas i höjddled på ena vinghalvan och slutligen genom att turbulenstråden ersätts med en skrovlig beläggning på framkantslistens översida.

Har man slutgiltigt övertygats om att turbulatern har en uppgift att fylla uppställer sig frågan: Hur skall turbulatern slutgiltigt anbringas på modellen så att den inte ställer till tråkigheter under transport och så att den ändå kan ändras vid behov. Som den mest eleganta lösningen vill jag rekommendera följande: Med ungefär 40 cm mellanrum borras hål i noslisten, två och två, ett på var sida om en sprygel. I hålen intryckas fina aluminium- eller mässingsrör med lim, sedan ytan råfilats. Därefter böjer man en lämplig metalltråd som figuren visar. En mjuk metalltråd eller en glödgad ståltråd är lämpligast. Tråden måste givetvis gå litet trögt i rörbusningarna. Fastsättningsmetoden har flera fördelar: Turbulatern kan lätt monteras av vid transport av modellen och fästena kan bockas till önskade lägen. Likaså kan trådfästernas avstånd till noslisten med lätthet ändras. Den som har en ny modell under bygge gör klokt i att redan från början anbringa rörbusningarna. Även om turbulatern sedermera skulle visa sig vara överflödigt verkar de inte på minsta sätt störande.

Jag skulle sätta värde på om modellflygarna ville meddela sina erfarenheter med angivande av profildata.

MODELLFLYGSSPORT PRESENTERAR
TVÅ STORA NYHETER 1955

Modellflygarna tycks över lag vara ganska nöjda med den nya form Modellflygsport fick från och med julinumret 1954. Det torde emellertid vara på sin plats att en närmare förklaring till lösbladssystemet ges i dessa spalter. Med det tidigare tillämpade helarkssystemet är red. strängt bunden av utrymmet. I många fall måste värdefullt textmaterial förkortas för att få plats på ett givet utrymme. I andra fall måste notismaterial plockas in på lediga utrymmen. Hela tidningen måste göras på en gång och det har i regel varit ett problem att få erforderlig tid disponibel för det arbetet. Nu kan red. färdigställa materialet efterhand som det kommer till KSAK. Sida efter sida fylls med aktuellt material och omslaget kan ofta färdigställas i förväg. Genom det nya enspaltssystemet och slopan det av den jämna högermarginalen har väsentliga förändringar uppnåtts. Vi skulle naturligtvis kunna klammerhäfta tidningen, men den saken kostar pengar - som inte finns - och vi hoppas få råd att istället kosta på text- och bildmaterialet en del pengar.

För att kunna göra Modellflygsport ännu mera värdefull för modellflygarna har ytterligare en del nyheter införts från årsskiftet:

MODELLFLYGSSPORT TAR ANNONSER

Hela upplagan av Modellflygsport, f.n. 7.000 ex, distribueras till modellflygare, modellflygklubbar och andra ungdomsorganisationer som samarbetar med KSAK i modellflygfrågor, många bibliotek håller tidningen och den finns tillgänglig på ungdomsgårdar och liknande, där hobbyintresserad ungdom träffas. För företaget som vill annonsera modellflygmateriel, verktyg, hobbylitteratur etc. är sålunda varje enskilt exemplar av upplagan värdefull. Det blir en annonsering utan spill.

När nu Modellflygsports spalter öppnas för annonsering hoppas vi på ett gott utbyte för alla parter.

Helsidan kostar 200:-, halvsidespriset är 110:- och en 1/4-sida kostar 60:-. Dessutom kan modellflygarna annonsera tävlingar, material till salu etc. i radannonser à 2:- per rad.

VÄRDEFULLA ORIGINALARTIKLAR HONORERAS

Nettobehållningen på annonseringen kommer att användas till honorar. Modellflygsport får därigenom vissa möjligheter att ersätta medarbetare för sådant artikelmaterial som kan anses ha ett mera allmänt värde för läsekreten. Detta betyder i sin tur att Modellflygsport så småningom kan bli ett riktigt bra kontaktorgan mellan landets skilda modellflygintressen.



ORDFÖRANDESKIFTE
I MODELLFLYGKOMMITTEN

När KSAK:s modellflygkommitté blev självständig 1940 valdes Tyko Stark till ordförande, en post som han obrutet innehått under femton betydelsefulla år. Till KSAK:s årsmöte 1954 meddelade Tyko Stark att han önskade ställa sin plats till förfogande.

Få män har väl gjort så stora personliga uppoffringar för en sak som Tyko Stark för modellflyget och vi tror - om vi känner honom rätt - att han inte kommer att ge upp sitt livsintresse, även om han nu föredragit att lämna ordförandeklubban i mo-

dellflygkommittén i andra händer. I samband med årsmötet tilldelades Tyko Stark KSAK:s silvermedalj.

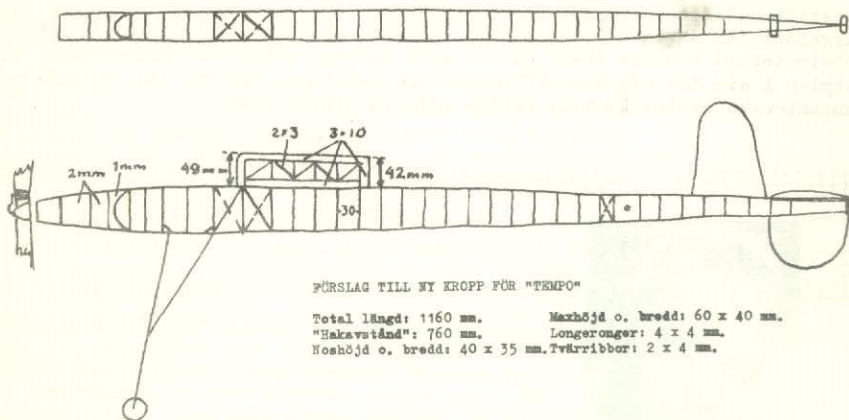
Till ny ordförande i modellflygkommittén valdes Flygingenjören Sune Stark, tidigare vice ordförande. Förre världsmästaren torde vara alltför välkänd i modellflygkretsar för att behöva en närmare presentation. Han är utan tvekan den lämpligaste man som kunnat uppletas. Jämte sitt levande intresse för friflygande modeller har han i sin tjänst kommit att syssla med linstyrningsfrågor, detta i samband med förundersökningarna för konstruktionen av Sveriges första deltavinge, SAAB's "Draken".

Modellflygkommittén har f.n. följande sammansättning: Ordförande: Sune Stark, Linköping; vice ordförande: Bertil Beckman, Stockholm; övriga ledamöter: Rune Andersson, Stockholm, Terje Larsson, Malmö, Oscar Lindén, Karlstad, Jonas Nauclér, Norrköping och Ragnar Odenman, Enskede. En plats är vakant.

ETT EXPERIMENT MED "TEMPO"

KSAK:s länsombud i Uppsala län, Lennart Tysklind, har konstruerat en ny kropp till "Tempo"-modellen. Samtidigt som vi här publicerar hans egen redogörelse vill vi erinra om att kompletta ritningar till originalmodellen alltså kan erhållas utan kostnad från KSAK.

Den nya kroppen till Tempo är hopsnickrad för att jag skulle få tillfälle att i all anspråkslöshet undersöka hur modellen fungerar efter de nya reglerna. Trots att jag använt relativt hård balsa i hela modellen fick jag den c:a 25 g för lätt. Denna vikt lade jag i form av bly i nosen, varför vingen kom att ligga relativt långt fram. Gummimotorn har jag lagt i i 12 strängar (flätad, 6 x 1 mm) och den har visat sig fungera hyggligt. Vid 3/4 av toppvarv presterar mo-



FÖRSLAG TILL NY KROPP FÖR "TEMPO"

Total längd: 1160 mm. Maxhöjd o. bredd: 60 x 40 mm.
"Hakavstånd": 760 mm. Longeroner: 4 x 4 mm.
Noshöjd o. bredd: 40 x 35 mm. Tvåribbor: 2 x 4 mm.

dellen tider kring 2,45 min och vid toppvarv håller den maxtider. Kanske kan man ha kraftigare motor och annan propeller, men ovan nämnda kombination med "originalsnurra" uppför sig hyggligt i luften. Stigningen är lodrät och högerriktad.

Och så en annan sak. Denna beskrivning och skiss gör ej anspråk på att vara "något extra". Den kan dock användas i kursverksamheten, ty man får en modell vars prestanda är rätt hygglig. Men jag skulle vilja sluta med att rikta en fråga till modellflygarna i våra klubbar. Man ser då och då i tryck att vi i Sverige har G-flygare av världsformat. Detta äger ju sin riktighet enligt de bevis vi fått genom ett par svenska Wakefield-segrar. Men jag har under hela det gångna året förgäves sökt i Looping och andra liknande svenska publikationer efter en beskrivning av en ny internationell G-modell. S-flygarna fick en ritning i Looping. Kan man kanske våga hoppas på en G-ritning också, eller är det för mycket begärt?

Enköping i december 1954, Lennart Tysklind.

P.S.

En hövlig fråga kräver ett hövligt svar. Tidningens spalter står öppna för positiva inlägg. Om någon exempelvis ville komma med ett förnuftigt förslag till en konstruktionspristävling, skulle mycket vara vunnet.

Red.

NYTT ÅR - NY REGISTRERING

Som bilaga till detta nummer av tidningen medföljer ett inbetalningskort på registreringsavgiften för 1955.

Till 1954 års registrerade modellflygklubbar utsändes i dagarna blankett för omregistreringen.

Alla landets modellflygare bör försäkra sig om att få Modellflygsport utan avbrott under det nya året. Tidningen kommer att bli oundgänglig för den som vill följa med vad som händer och sker inom svenskt modellflyg - och det blir en hel del under 1955 efter allt att döma.

Rune Andersson:

VARFÖR INTE
EN HELIKOPTER?

Att experimentera med nya modelltyper är något som brukar intressera många modellflygare och jag skall här ge ett litet tips i den vägen, nämligen en dieseldriven helikopter. I Amerika är man redan igång för fullt med tävlingar i denna gren och även i England tycks man ha börjat så smått. Nu har Vingarna sedan i höstas beslutat att ta upp helikoptern i sitt tävlingsprogram, så nu är tiden inne även för de svenska modellflygarna. Ostermans Aero har skänkt ett vandringpris, om vilket det skall tävlas två gånger om året i samband med Olle Lindhötvingen.

Undertecknad började redan i somras att knäpa ihop en "kopter" efter de principer som angivits av en amerikansk expert, Parnell Schoensky, i en artikel i den engelska Aeromodellers juninummer 1954. Resultatet blev en "kopter" enligt skiss på sid. 8. Den kunde faktiskt flyga, trots många tvivel... Ännu återstår en del justeringar innan den blir perfekt, men sådana justeringar fordrar ju alla typer av modeller.

En sådan här apparat är faktiskt enklare att bygga och att flyga med än man tror. Naturligtvis är det en del speciella problem att brottas med. Utformningen av "koptern" måste ske med omsorg och konstruktionen hållas lätt, ty i förhållande till en vanlig F-modell är dess stutförmåga mycket dålig. Därför är det också av största vikt att man har en förstklassig motor som kraftkälla.

Motorn sitter på den här helikoptertypen på huvudrotorns nav, ett system som man även provat på riktiga helikoptrar men som där inte slagit så väl ut. På en modell är emellertid denna konstruktion att föredraga ty den förklarar en hel del huvudproblem som t. ex. kraftöverföring och eliminerande av rotorns vridmoment. Rotorn består av fyra blad av balsa vilka har en inom vissa gränser rörlig bladvinkel.

Forts. på sid. 7.

ANDRA UPPLAGAN
AV VÅR STORA



HOBBY-
KATALOG

ÄR FÄRDIG!

116 sidor, massor av illustrationer!

UR INNEHÅLLET: ★ RADIOAGGREGAT
★ MODELLFLYG ★ VERKTYG
★ MODELLBÅTAR ★ TILLBEHÖR
★ MOTORER ★ LITTERATUR ETC.

Katalogen erhålles mot ins. av 1:- i frimärken

WENTZELS

APELBERGSGATAN 48 - STOCKHOLM

TCT TILLFÖRLITLIG, EFFEKTIV
RADIOKONTROLL



ECC
Telecommander
TeT
Tele-PILOT

KOMPLETTA AGGREGAT
(sändare, mottagare, rodermekanism + alla kopplingsdetaljer)
ECC Kr 179:—
TeT Kr 160:—
Levereras med utförlig bruks- och installationsanvisning på svenska.

Begär broschyr
gratis!

TELECONTROL TELEFON 40192

INSJÖN

SÄND KATALOG/GRATIS TILL:

Namn:

Adress:

Postadress:

V I N T E R T Ä V L I N G E N T I L L V Ä S T E R Å S

HALLSTAHAMMARS MODELLFLYGKLUBB ARRANGERAR

KSAK:s Vintertävling går 27 februari i Västerås. Hallstahammars Modellflygklubb arrangerar tävlingen i samarbete med KFUM. Särskilda kallelser har utsänts till 1954 års modellflygklubbar. För deltagande fordras att anmälande klubbar skall ha förnyat sina registreringar för 1955.

Tävlingen går som vanligt individuellt i klasserna S-int, G-int och F-int samt som kombinerad lagtävling.

Fredagen den 11 februari är absolut sista dag för anmälan. Varje anmälan som kommer senare måste lämnas utan avseende.

N Y R E G E L K O N F E R E N S I F A I

INGA REGELÄNDRINGAR FÖRRÄN TIDIGAST 1957

Den internationella modellflygkommissionen sammanträdde i Paris 11-12 december. Inte mindre än 12 nationer deltog, däribland U.S.A. och Ryssland. Så här såg deltagarlistan ut:

Ordförande: A F Houllberg (Storbritannien). Sekreterare: J Guillemard (som särskilt framhöll att han inte representerade sin aeroklubb, varför fransk representation saknades på Paris-konferensen). Övriga ledamöter: A Degen (Schweiz), G H Déranz (Sverige), F Echtner (Tjeckoslovakien), J van Hattum (Nederländerna), R Knoll (Saar), H J Meier (Tyskland), A Roussel och P E Moies (Belgien), J Sinneck (Österrike), C N Stépanov (Ryssland), C Tione (Italien) och C R Wheelley (U.S.A.). Dessutom deltog från F A I director general H Gillman.

De internationella modellflygreglerna, som dagarna efter konferensen presenterades i en engelskspråkig upplaga, skall i befintligt skick gälla till och med 1956. Beslutet att inga regeländringar skall kunna göras förrän tidigast 1957 var konferensens viktigaste.

Det internationella tävlingsprogrammet fastställdes. Följande data fastställdes för 1955 års VM:

29 - 30 maj	Linstyrning, 2,5 cc	Frankrike (i Paris)
27 - 28 augusti	Segelmodeller	Tyskland
3 - 4 september	Gummimotormodeller (Wakefield)	U.S.A. (på amerikansk flygpl.)
3 - 4 september	Modeller med mekanisk motor	i Tyskland)

Av övriga tävlingar av intresse för Sverige kan nämnas:
22 - 24 juli arrangerar Finska aeroklubben internationella tävlingar med segelmodeller, gummimotormodeller och modeller med mekanisk motor på Jämsjö. 21 - 22 maj anordnar Tyska aeroklubben internationella tävlingar för radiostyrda modeller i Köln.

1 augusti anordnar Brittiska aeroklubben i samarbete med the Radio Controlled Model Society stora internationella tävlingar för radiostyrda modeller i England.

En lång rad med förslag till regeländringar presenterades. Dessa kommer nu att nog förberedas inom modellflygkommissionen. De förslag som eventuellt går igenom kommer alltså att införas i 1957 års modellflygregler. Bland alla dessa ändringsförslag är det särskilt ett par som förtjänar att omnämnas redan nu. Så till exempel hittade man på ett bra sätt att äntligen komma ifrån de stän-

diga stridigheterna om "de tre punkterna" och om "påskjutningen" vid start av motordrivna modeller. Man enades om att föreslå en definitiv övergång till handstart. Den frågan, liksom övriga ändringsförslag, kommer upp på nästa möte i modellflygkommissionen i juni.

I samtliga tre friflygande VM-grenar har man en snävt begränsad specialklass i vilken det tävlas. (Vår beteckning S-int, G-int och F-int.) Det nuvarande systemet med olika linstyrningsklasser varje år är otillfredsställande. Även här bör man gå in för en standardisering och fastställa en enda VM-klass, förslagsvis 2,5 cc. Detta betyder att man så småningom kommer att inrikta sig nästan helt på flygning med 2,5 cc-motorer och dessa kommer att få prestanda, som ligger en bra bit över nuvarande standard.

För övrigt kan nämnas att ett utskott inom kommissionen fått i uppdrag att göra upp förslag till tävlingsregler för radiostyrda modeller.

Team-racing reglerna, som ännu inte intagits i "Code sportif" och som ännu så länge har karaktären av preliminära regler ändrades med omedelbar giltighet på ett par punkter. Från och med 1955 gäller sålunda följande:

- 1) Ett lag skall bestå av pilot + en mekaniker.
- 2) Linlängden är 15,92 m och antalet flygvarv 100. Yttercirkelns radie är i anslutning till detta ökad till 19 m. (Detta beslut fattades med 7 röster mot 2. Sverige röstade förgäves mot förslaget.)

Slutligen kan nämnas att fallskärmar i fortsättningen tillåtas internationellt vid start av segelmodeller, dock endast under förutsättning att fallskärmen öppnar sig först efter urkopplingen.

Forts. fr. sid. 5.

Rotorbladen går inte ända in till navet utan sitter ledande i ändan på axlar av pianotråd, vilka i sin tur är monterade i navet. Detta för att inte rotorn skall påverkas av slipströmmen från den ovanför liggande propellern. Rotordiametern på den här "koptern" är 75 cm och motorn är en Webra "Piccolo" på 0,8 cc. Tanken sitter som synes även den fast på rotornavet. För balanseringens skull finns även en särskild motvikt där. Propellern är av vanlig typ men är fästad i s.k. gimballfattning. Rotor och propeller är alltså motroterande och när propellern gör 7-8000 v/min går rotorn 2-300 v/min.

Kroppen som är en skalkonstruktion av balsa är medelst rotormasten förenad med rotorn och väl lagrad i navet så att den ej skall följa med i vridningen. För att förhindra att kroppen vrides av slipströmmen från propellern är den längst bak försedd med en fena, som gjorts rund för att efterlikna stjärtröttern på en vanlig helikopter.

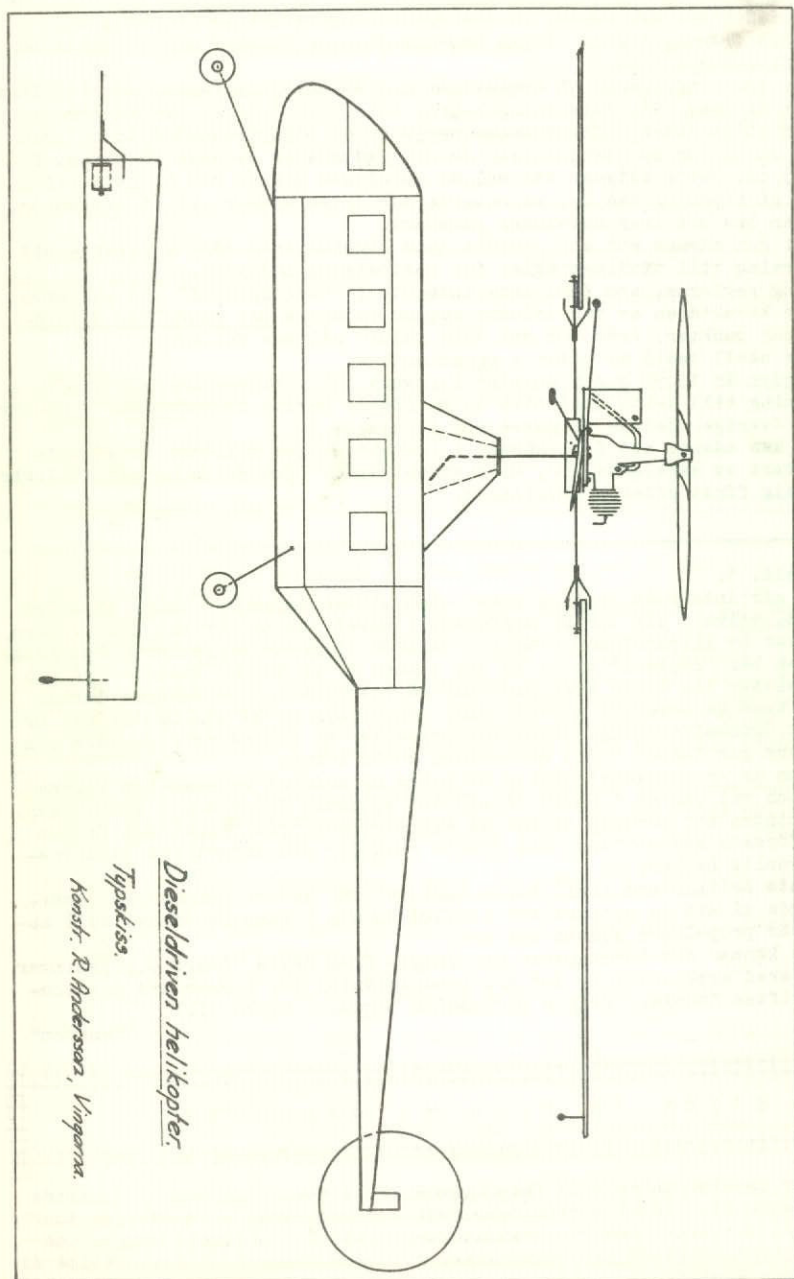
För att inte helikoptern skall falla handlöst när motorn stannar är rotorbladen avvägda så att de automatiskt ställer om sig i negativ vinkel till autorotation när propellern slutar att dra.

Den som nu känner sig intresserad kan längre fram hämta vidare upplysningar ur en detaljerad arbetsritning och arbetsbeskrivning som kommer att publiceras i tidskriften Looping, KSAK:s officiella organ. - Lycka till!

"Bananen"

S Ö K E R D U T I L L F L Y G V A P N E T ?

Ansökningar om utbildning till fältflygare skall vara flygvapnet tillhanda före den 1 februari. Likaså ansökningar från dem som önskar bli antagna som officersaspiranter eller som reservofficersaspiranter i luftbevaknings- och intendenturtjänst. Studera det broschyrmaterial som genom KSAK tillställts alla registrerade klubbar.



*Dieseldriven helikopter.
Typskiss,
Konst: R. Andersson, Vingarna.*

Ritningen
hör till
den heli-
kopterar-
tikel som
börjar på
sidan 5.

REKORDEKLASS	TIDSREKORD	DISTANSREKORD
Specialmotormodell	Sigurd Isacson, Lidingöpoj- karnas Mfs, 1951, 6 m 04 s.	Per-Owe Dahlstedt, Mfk Gamen Norrköping, 1950, 1.200 m.
Friflygande modell	Nils Blomé, Örebro Scoutk:s Mfk, 1949, 1 t 47 m.	Arne Widén, Solnaeskadern, 1945, 69.200 m.
Styrd modell		
Automatstyrd modell		
Fjärrstyrd modell		
Sjömodell	Lennart Hellström, Mfk Sky Devils, V-ås, 1948, 1m 32s.	Rune Johansson, Mfk Termik, Norrk., 1948, 400 m.
Amfibiemodell	Sigurd Isacson, Lidingöpoj- karnas Mfs, 1951, 3 m 08 s.	Sigurd Isacson, Lidingöpoj- karnas Mfs, 1951, 750 m.
Landmodell	Nils Blomé, Örebro Scoutk:s Mfk, 1949, 1 t 47 m.	Arne Widén, Solnaeskadern, 1945, 69.200 m.
Inomhusmodell	Roald Olsson, Aero. i Gö- teborg, 1953, 5 m. 03 s.	
Utomhusmodell	Nils Blomé, Örebro Scoutk:s Mfk, 1949, 1 t 47 m.	Arne Widén, Solnaeskadern, 1945, 69.200 m.

REKORDEKLASS	HASTIGHETSREKORD	
	FRIFLYGANDE MODELLER	LINSTYRDA MODELLER
Modellflygplan (Svenska rekord)		Olle Ericsson, Mfk Star-Fly- ers, Sthlm, 1954, 222,0 km/t
Gummimotormodell		
Gasmotormodell		Olle Ericsson, Mfk Star-Fly- ers, Sthlm, 1954, 222,0 km/t
-"- A		Nils Björk, Aerospeed, Sthlm 1954, 130,9 km/t
-"- B		Olle Ericsson, Mfk Star-Fly- ers, Sthlm, 1954, 222,0 km/t
-"- C		Olle Ericsson, Mfk Star-Fly- ers, Sthlm, 1953, 220,9 km/t
Specialmotormodell		Olle Ericsson, Mfk Star-Fly- ers, Sthlm, 1954, 204,5 km/t

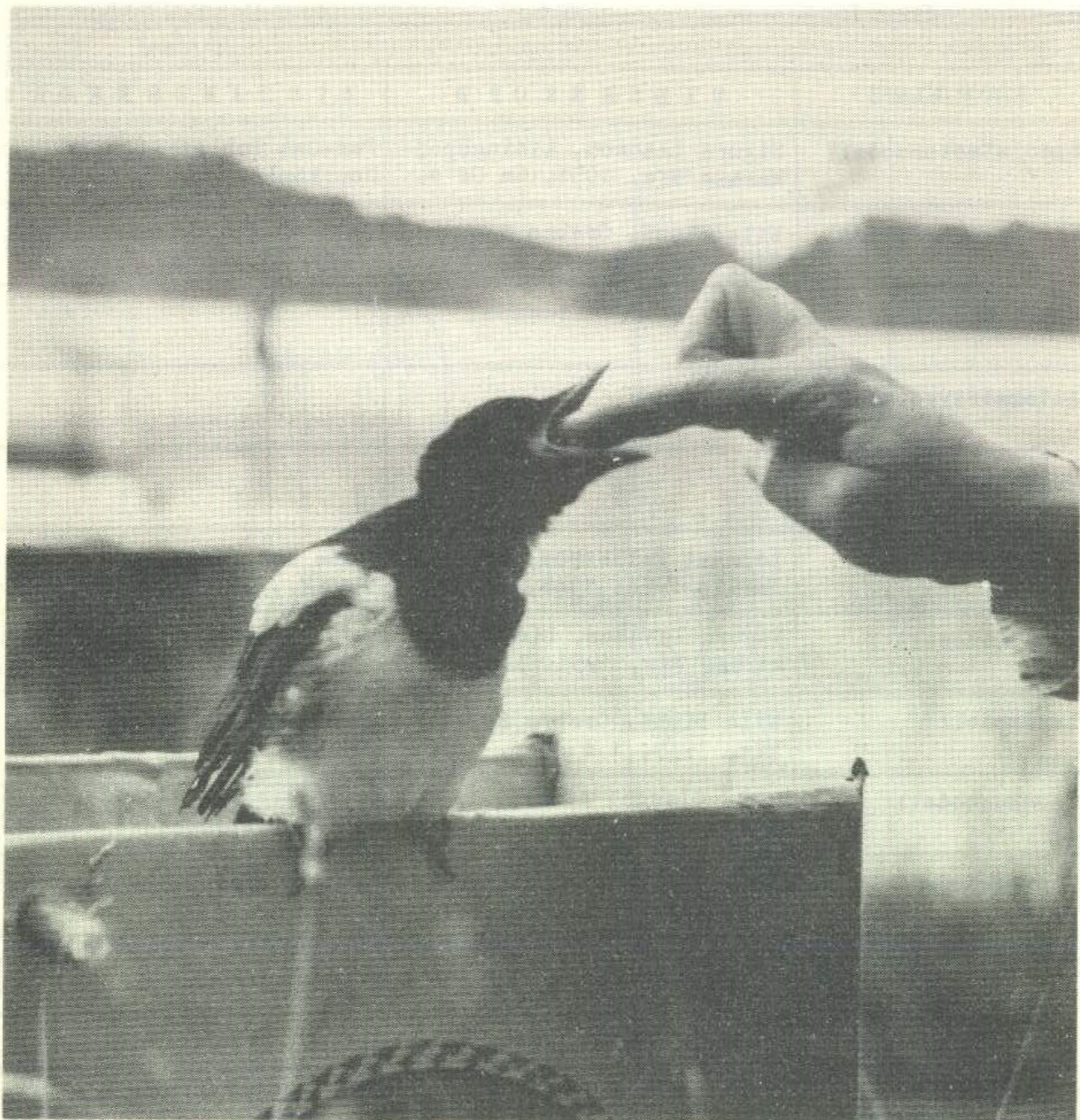


Bild utan ord. Är det någon som vill kalla den "Modellflygaren och statsanslaget", så går det för sig!

MODELLFLYG-SPORT • ORGAN FÖR KSAK:s MODELLFLYGARE
ÅRGÅNG 7 • NUMMER 1 • JANUARI 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

Med detta nummer följer ett inbetalningskort.