

ÅRGÅNG 7
NUMMER 4
APR 1955

MODELLFLYG

Sport



ORGAN FÖR KSAK:s
MODELLFLYGKLUBBAR



TEMPO-UTTAGNINGAR ANORDNAS I VÅR AV KSAK:s LÄNSOMBUD



RADIOSTYRNINGSKURS PÅ F-13

I juni 1953 utfärdade Telestyrelsen efter en framställning från KSAK nya enklare bestämmelser för radiostyrning av modellflygplan. I och med att fjärrstyrningsspecialisterna befriades från den tidigare fordrade amatörsändarelicensen fick radiostyrningen god spridning. F.n. torde antalet modellflygare som bedriver eller påbörjat radiostyrning uppgå till omkr. 200.

Landets första specialkurs i radiostyrt modellflyg samlade c:a 30 deltagare. Initiativet till kursen togs av Norrköpings Automobil- och Flygklubb och kursen genomfördes i KSAK:s och NAFK:s regi på F 13 den 26 - 27 mars. Sammanlagt deltog 33 man i kursen, några som lärare och demonstratörer, alla som elever. Det var väl inte någon som inte hade något nytt att lära på den utmärkta kursen.

Följande personer deltog: Conny Adolfsson (Nässjö), Bertil Andersson (Norrköping) Lars Andersson (Finspång), Bertil Beckman (Föredragande i radiostyrningsfrågor i KSAK:s modellflygkommitté), Anders Gustaf Berglund (Insjön), Erik Berglund (Insjön) Ingemar Berglund (Stockholm), Lars Bergström (Stockholm), Bengt Brolin (Teleingenjör, lärare), Georg H. Dérantz (KSAK:s modellflygchef), Hans Gunnar Ek (Bollnäs), Per-Axel Eliasson (Stockholm), Ulf Hansson (Linköping), Rune Johansson (Norrköping) Jan-Erik Jönsson (Nässjö), Arvid Karlsson (Linköping), Henry Karlsson (Vingåker), Sten Karlsson (Eksjö), Stig Karlsson (Nässjö), Preben Knudsen (Vingåker), Staffan Kulling (Kristinehamn), Jan Levenstam (Stockholm), Per Erik Levenstam (Stockholm), Ivar Marcusson (Finspång), Hans Max (Linköping), Ivar Möller (Nässjö), Jonas Naucclér (Kursledare), Oliver Näslund (Hå), Gösta O'Connor (Linköping), Thomas Orr (Stockholm), Lennart Palm (Norrköping), Gunnar Söderberg (Stockholm) och Ragnar Ahman (Lärare).

Kursen omfattade följande ämnen: Principen för radiokontroll. Sändarens och mottagarens funktion (enkelt kopplingschema, terminologi). Enkel rodermekanism. Olika system för sändning och mottagning. Sändare och mottagare för A1. Stigande eller sjunkande anodström. Olika sändare och mottagare för A2. Pulskontroll. Val av modell. Betydelsen av motor, vikt och vingprofil. Konstruktion av landställ. Installation av radioaggregat. Antennens utformning. Utförande av rodermekanism och roder. Justering av reläer och rodermekanism. Montering av batteripaket o.d. Driftkostnader. Avstämning och räckviddsprov. Hjälpmedel. Felsökning. Provflygning. Demonstration av i handeln förekommande material. Demonstrationsflygningar.

Kursen blev inte minst givande för kursledningen, som på grundval av de nyvunna erfarenheterna skall lägga upp en kursplan för en betydligt större specialkurs. Preliminärt räknar man med att årets fjärde Ällebergs-kurs (31/7 - 13/8) blir en specialkurs för utbildning av instruktörer, specialiserade på radiostyrning. En förutsättning för att denna Ällebergs-kurs kommer till stånd är att de många problemen med undervisningsmaterial, kursmodeller, radioutrustning etc. hinna lösas under den allra närmaste tiden.

Flertalet av de modellflygare som är kvalificerade för radiostyrning och som har intresse för denna nya tävlingsgren har inte haft tillfälle att skaffa sig de nödvändiga elementära kunskaperna i elektro- och radioteknik. Hur denna underbyggande undervisning skall lämnas är en av de många detaljfrågor man nu har att lösa.

Villkor för radiaoanläggning, avsedd för fjärrkontroll av modellflygplan, -bilar, -båtar o. dyl.

OBS! Den sökande måste för att erhålla tillstånd ha fyllt 16 år.

1) Radiaoanläggningen får användas endast för fjärrkontroll av modellflygplan, -bilar, -båtar o. dyl. Den får icke nyttjas för sändande av några som helst meddelanden.

2) För sändarens tekniska utförande skall gälla: Frekvensband 26 960-27 280 kp/s Tillförd anodeffekt max. 5 W. Sändningsklass A 1 och A 2.

3) Sändare och mottagare skola vara så konstruerade, att harmoniska svängningar eller parasitsvängningar icke utstrålas med sådan styrka, att störningar därav förorsakas i för annan trafik avsedd mottagare, inställd på frekvens utanför ovanstående frekvensband.

4) Tillståndshavaren skall ha tillgång till anordning för uppmätning av använd frekvens med sådan noggrannhet, att kontroll kan göras av att sändare och mottagare (om denna sistnämnda exempelvis är av pendelkopplad typ) arbeta inom ovanstående frekvensband.

5) Tillståndshavaren skall utan anspråk på gottgörelse ställa sig till efterrättelse i tillämpliga delar föreskrifterna i den internationella telekonventionen med tillhörande radioreglementen ävensom de föreskrifter angående anläggningens tekniska utförande, frekvens m.m., som kunna komma att utfärdas.

6) Telegrafstyrelsens ombud skall äga att när som helst å anläggningen utföra de prov, som kunna finnas behövliga.

7) Tillståndshavaren skall vara underkastad den avgiftsskyldighet, som kan komma att fastställas, samt de ytterligare villkor och bestämmelser, som telegrafstyrelsen kan komma att meddela.

8) Det åligger tillståndshavaren att anmäla adressförändring till Kungl. Telegrafstyrelsens Radiobyrå, Stockholm 16.

9) Detta tillstånd får icke överlåtas.

T C T 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 401 92

INSJÖN

SÄND KATALOG GRATIS TILL:

Namn:

Adress:

Postadress:

MODELLFLYKKOMMITTEN

Ingenjör Ragnar Odenman, Enskede, har i skrivelse till KSAK meddelat, att han på grund av ändrade arbetsförhållanden inte längre kan kvarstå som medlem i modellflygkommittén.

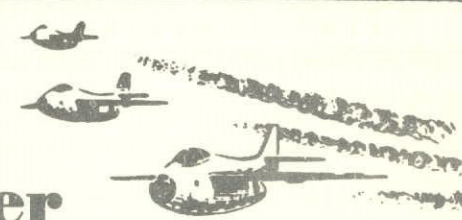
CIRKELRAPPORTER

Cirkelverksamhet som avser innevarande budgetår, d.v.s. tiden intill 1 juli, måste rapporteras till KSAK före den 1 maj.

För studiecirkel som pågår under tiden maj - juni måste en preliminär rapport upptagande datum för samtliga planerade sammankomster vara KSAK tillhanda före den 1 maj. Sedan kursen slutförts insändes en bekräftande slutredogörelse.

För all rapportering användes KSAKs nya rapportblankett. Bestämmelserna återfinns i Modellflygsport nr 6/54.

Sommar- kurser och sommarläger vid FLYGVAPNET



Sommaren 1955 ordnas vid flygvapnet kurser och läger om vardera tre veckor för pojkar.

Sommarkurserna är för ynglingar som har planer på att bli officersaspiranter eller fältflygare. Åtta kurser ordnas 27/6—16/7 och två 1/8—20/8. Till kurserna kan de söka som är födda under åren 1935—1939.

Förmåner: Fri resa till och från kurserna, fri förläggning och mat, överdragskläder och mössa.

Sommarläger för flygintresserade pojkar födda under åren 1940—1942. Lägren ordnas under tiden 27/6—16/7.

Förmåner: Mot en avgift av 50 kr erhålles förläggning, mat, överdragskläder och mössa.

Deltagare bekostar själva sina resor. Flygvapnet ersätter dock den del av resekostnaden som överstiger 20 kr.

Ansökan ställes till **Chefen för flygvapnet, Stockholm 80.** (Märk kuvertet sommarkurs resp sommarläger.)

Följande handlingar bifogas:

1. Avskrift av senaste skolbetyg (i regel höstterminens).
2. Äldersbetyg.
3. Adress och telefonnummer.
4. Intyg om målsmans medgivande.

Ansöknings-
tiden utgår
15 maj



REKVIRERA FLYGVAPNETS ASPIRANTBROSCHYR OCH FÄLTFLYGAREBROSCHYR GENOM KSAK

J Ä M T L A N D S - D M

Carl Göran Sundstedt, längst t.h.,
finjusterar sin segrande G-int-mo-
dell assisterad av tvåan i diesel-
klassen Bengt Bergman.



Strömsund arrangerade den 20 mars Jämtlands tredje distriktsmästerskap i modellflyg. Trots att det snöade under större delen av tävlingen var vädret ändå hyggligt då det rädde så gott som vindstilla. Resultaten blev överlag utmärkta ur jämtländsk synpunkt. Tre starter gjordes i varje klass.

Östersunds Carl Göran Sundstedt, som snabbt avancerat till norrlandseliten, vann som väntat bägge gummimotorklasserna. Hans G1:a var försedd med fällbar propeller och hade en motortid på nära halvannan minut. Den segrande wakefieldmodellen är ganska lika Kings VM-modell med enbladig fällbar propeller och åttakantig kropp.

I segelmodellklasserna har de extrema tandpetartyperna i varje fall ännu inte slagit igenom i Jämtland, modellflygnestorn Stig Lewin, som har 20-talet år bakom sig som modellflygare, vann en typisk rutinseger i S1 med en ganska enkel och konventionell kärra. Han fick dock hårt motstånd av sin unge lovande klubbkamrat Parmhed. I S int fick Strömsund sin första distriktsmästare genom Ernst "Munken" Persson, som tävlade med en vidareutveckling av Odenmans bekanta Viking.

Dieselmotorklassen bevisade att Webra-motorena inte behöver vara allena rådande. Österåsens Gösta Nilsson hade en modell med en gammal Elfin 1,5 ccm och vann klart före webrakörande östersundsflygarna.

I en nybörjartävling, som kördes samtidigt med DM:et, dominerade Östersund helt och visade upp en verkligt lovande samling ungdomar.

- Resultat: S 1: 1) Stig Lewin, Östersunds Fk, 351 sek., 2) Robert Parmhed, dito, 343, 3) Bernt Andersson, Strömsunds Mfk, 320.
S int: 1) Ernst Persson, Strömsund, 345, 2) Gösta Nilsson, Österåsens Mfk, Hägenås, 336, 3) Paul Hedström, Strömsund, 255.
G 1: 1) Carl Göran Sundstedt, Östersund, 292, 2) Rolf Näsström, Strömsund, 84.
G int: 1) Carl Göran Sundstedt, Östersund, 448, 2) Stig Lewin, dito, 375.
F int: 1) Gösta Nilsson, Österåsens Mfk, 496, 2) Bengt Bergman, Östersund, 331, 3) Stig Lewin, dito, 314.
S 1, nybörjare: 1) Hans Björkqvist, Östersund, 219.

H E T D E B A T T
K R I N G R E S E K O S T N A D S U T J Ä M N I N G E N

Idén med resekostnadsutjämning omfattades till en början med mycket stort intresse från landets modellflygklubbar. Nu har emellertid alltflera röster emot låtit höra sig. Här presenteras två inlägg i debatten. Frågan är väl inte slut-

diskuterad med detta. Modellflygsport tar gärna emot korta debattinlägg. Om det innehåller ett positivt förslag är det särskilt välkommet. Så här tycker två av de mera aktiva modellflygarna:

BENGT JOHANSSON (KARLSTADS MFK):

Med anledning av att resekostnadsutjämning kommer att tillämpas vid KSAK:s Vintertävling i Västerås, kan jag inte låta bli att delge Dig en del reflektioner, som jag haft om densamma, grundade på de erfarenheter, som jag har fått av den under den tid, som den använts.

1. Eftersom KSAK:s tävlingar för det mesta går i mellersta och södra Sverige, där det ju också är störst frekvens av modellflygare, får utjämningen till följd, att de modellflygare, som bor inom detta område, och som vill vara med på tävlingarna för det mesta får betala mer, än vad de skulle behöva för att få vara med och tävla.

2. Det finns åtminstone en teoretisk risk för att klubbarna i periferin ej anser det värt att arrangera några tävlingar, eftersom deras medlemmar i vissa fall, som skall visas i punkt 3, t.o.m. gör en ren vinst på att resa lång väg, och kostnaderna i varje fall inte minskar, om tävlingen arrangeras på hemmaplan eller där i närheten.

3. De för vars skull systemet skall vara till fördel, reser efter vad jag tycker mig ha lagt märke till, i stor utsträckning till tävlingarna i bil. Då resekostnadsutjämningen beräknas efter priset på en 3:e klass tågbiljett, innebär detta, eftersom bilarna i de flesta fall är fullastade, att vederbörande gör en ren ekonomisk vinst.

Om man utvecklar punkt 1, kommer jag till följande slutledning: Förr i tiden blev det relativt billigt för mig och majoriteten av Sveriges modellflygare att resa till de flesta tävlingar. Om en tävling låg långt bort och vi tyckte det blev för dyrt att delta, kunde vi låta bli. Numera är alla tävlingar (nästan) dyrare, och vi får låta bli för det mesta.

Andra punkten talar väl i stort sett för sig själv, jag vill bara nämna, att det tillfalle till propaganda, som en tävling kan utgöra, kommer att saknas för vissa delar av landet.

Frågan är dock, om inte punkt 3 visar största nackdelen med systemet. Man lägger inte den ökade tributen med någon större glädje, när man vet, att de tior som min plånbok länsades på, kanske är desamma, som ligger som ren vinst i en annans.

Då, efter vad jag kan förstå, resekostnadsutjämningen länder de flesta modellflygare till nackdel, måste intresset för att delta i tävlingar där denna tillämpas minskas, och eftersom ju tävlingar i allmänhet är befordrande för intresset i synnerhet, finns här en risk för att modellflyget skall gå ytterligare tillbaka.

RUNE ANDERSSON (VINGARNA, STOCKHOLM):

Sedan grundprinciperna för reseutjämningsförfarandet efter hand har ruckats och verkningarna i övrigt urartat så det endast gynnar en mycket begränsad del av modellflygarna får man nu anse att tiden är inne för dess slopande.

Systemet kom i bruk första gången vid VM-uttagningarna i Stockholm 1950. Orsaken var då att man dels ville fördela resekostnaderna rättvist och dels sälla bort mindre kvalificerade deltagare från hermaklubbarna. Detta förfaringsätt var måhända riktigt när det gällde uttagningstävling för ett VM då man ju får räkna med att endast ett ganska begränsat antal verkligen är kvalificerade.

Emellertid tyckte man att idén slagit så väl ut att den lämpligen även borde användas vid SM och VT och andra nationella tävlingar. (Första gången blev genomsnittskostnaden nämligen endast 20:- kr.) Och så fortsatte man. Vid nästa tävling

blev naturligtvis de goda möjligheterna för de mera långväga deltagarna avspeglade i såväl deltagarlista som genomsnittspris, särskilt som hemma- och närliggande klubbars deltagarantal kraftigt hade beskurits, vilket förorsakade en stor del av den höjning som blev fallet.

I god tro fortsatte man i alla fall på den inslagna linjen i fortsättningen. Beklagligtvis glömdes en mycket väsentlig sak, nämligen att de för varje tävling allt högre resekostnaderna utestängde dem som mest kanske borde gynnas, nämligen de yngre modellflygarna, som väl i de flesta fall går i skolor och inte har några egna inkomster. För denna kategori hade det tidigare alltid funnits möjligheten att ställa upp på stortävlingarna när de gick av stapeln i deras landsanda. I och med resekostnadsutjämnings införande blev denna möjlighet borttagen.

För de större stjärnorna, som är efter år alltid ställer upp på alla centrala tävlingar, för dem kommer resekostnaderna att jämnas ut sig automatiskt allt eftersom tävlingarna alternerar i de olika landsdelarna. En annan sak vore ju om alla de nämnda tävlingarna alltid gick på samma plats då vore resekostnadsutjämnings fullt befogad men inte nu. Kanske borde i sammanhanget påpekas det önskvärda i att klubbarna ser till att det blir bättre fart på alternerandet så inga landsdelar blir bortglömda.

Förra året hände en sak, som betydde ett väsentligt avsteg från de rätta principerna. Det var nämligen en arrangerande klubb som tyckte att deras medlemmar borde bli befriade från att delta i resekostnadsutjämnings eftersom de istället fick nedlägga så mycket arbete i samband med tävlingen. Och det gick man med på med en ytterligare höjning som följd. Särskilt drabbade blev naturligtvis andra klubbar i närheten samtidigt som förtjänsten blev mindre för långfärdarna. (Genomsnittskostnaden blev c:a 50:-).

Bilismens genombrott har förorsakat ytterligare ett missförhållande. De som slår sig ihop och åker med någon kamrat som har bil - och det tycks vara ganska många - de får eller rättare sagt tar sig friheten att i stället för verkliga kostnader uppta kostnaden för tågresa, något som i de flesta fall betyder en avsevärd vinst vilken de andra deltagarna får betala.

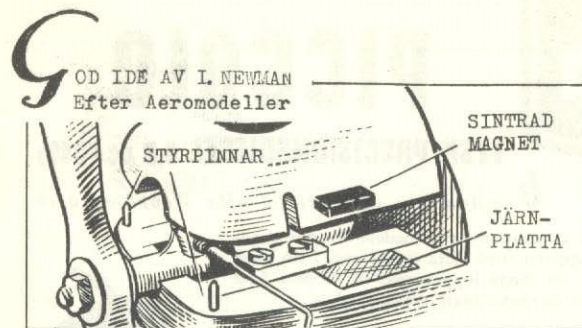
Som sagt, reseutjämnings bör slopas, och det snarast innan den förorsakat modellflyget större skada eljest får vi kanske uppleva den dagen då ett mindre antal äldre farbröder högtidligt tävlar om det sista svenska mästerskapet i modellflyg.

Rune "Banan"

TÄVLINGSMEDDELANDEN FRÅN VINGARNA

Vingarna har genom särskild inbjudan i "Looping" kallat till nationell tävling på Gärdet i Stockholm den 24 april kl. 10.00, vilket också stått att läsa litet om på sidan 8 i februari numret av Modellflyggsport. Vi vill bara här påminna om tävlingen, som går i tre perioder med max. tiden 3 min. i samtliga klasser, d.v.s. helikopter, G spec., S1 - S int, F int och Jet. Anmälningsavgift är 2:- per modell och anmälan sändes till klubbens ordförande ing. H. Schmiterlöf, Finbagarvägen 69, Enskede, senast den 12 april.

Stockholmsmästerskapen, som Vingarna nu arrangerar för 10:e året i följd, skulle egentligen avhållas den 19 maj på Skarpnäck, men då fältet denna dag är upptaget av många andra evenemang, måste tävlingen troligen avhållas den 22 maj i stället. Tävlingen är avsedd att ta sin början kl. 16.00. Särskild kallelse kommer att ut-sändas till A- och B- klubbarna.



GOD IDE AV I. NEWMAN
Efter Aeromodeller



Den här lilla nyheten hittade red. i AEROMODELLER, en utmärkt tidning som ger goda tips och effektiv språkträning samtidigt. De sintrade magneterna har visat sig användbara inom olika områden. Det kan kanske vara värt att pröva dem inom modellflyget.

CENTRALA MODELLFLYGTÄVLINGAR

UTTAGNINGSTÄVLINGAR, LINSTYRDA MODELLER

Mfk Starflyers och Älvsjö Mfk anordnar en hastighetstävling med linstyrda modeller, max 2,5 cc, den 24 april. Tävlingen hålles på Kungl. Sjökrigsskolan i Näsby Park.

KSAK:s uttagningar för ett eventuellt deltagande i årets VM-tävlingar kommer huvudsakligen att ske med hänsyn till de resultat som uppnås under denna tävling. (Inbjudan till VM har ännu inte kommit KSAK tillhanda.)

Kallelser till uttagningstävlingen har utgått till registrerade modellflygklubbar.

UTTAGNINGSTÄVLINGAR, FRIFLYGANDE MODELLER

Norrköpings Automobil- och Flygklubb står för VM-uttagningarna med friflygande modeller den 7-8 maj. Tävlingen arrangeras på F-13, där även förläggning och utspisning är ordnad till förmånliga priser, som alltid när flygvapnet hjälper oss med arrangemangen.

Även här måste KSAK annonsera uttagningen med vissa reservationer. Inbjudan har inte kommit KSAK tillhanda och vi kan inte binda oss utan att äga närmare kännedom om till vilka kostnader deltagandet i VM kommer att offereras.

TEMPO-UTTAGNINGAR

Samtliga länsombud har ålagts att arrangera uttagningar för årets Tempo-tävling under första halvåret. Klubbarna bör kanske bevaka ärendet hos sina respektive länsombud. Frågan är om man kan räkna med några uttagningar i de fyra län som ännu saknar länsombud, nämligen Kalmar län, Gotlands län, Blekinge län och Örebro län. Om någon är intresserad av att arrangera en tävling (med ekonomiskt stöd från KSAK) i dessa län, är vi tacksamma för ett meddelande snarast.

På förekommen anledning vill KSAK påpeka, att den tävlande Tempo-modellen under alla omständigheter måste vara utförd exakt efter ritningen.

SOMMARENS INSTRUKTÖRSKURSER

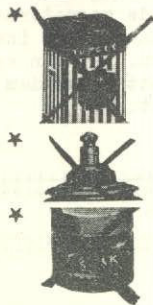
Det blir fyra instruktörskurser för modellflygare på Ålleberg i sommar. Kurserna pågår följande tider: 19 juni - 2 juli, 3 juli - 16 juli, 17 juli - 30 juli, 31 juli - 13 augusti.

Webra

PICCOLO

TYSK PRECISIONSDIESEL 0,8 cc (049)

6 månaders garanti på alla Webramotorer



Den starkaste 0,8 cc motorn i marknaden. För den avancerade modellbyggaren med stora fordringar. I sin klass oslagbar. Vinn i det långa loppet med en Piccolo. Som alla dieselmotorer en motor utan merkostnad. ★

Webra är den första serietillverkade motorn i Tyskland och håller fortfarande sitt förspråk gentemot andra tyska motorer. Ytterligare stora rationaliseringar i Europas största och modernaste modellmotorfabrik har gjort det möjligt att höja garantitiden från 60 dagar till 6 månader — det bästa beviset för Webramotorernas överlägsenhet.

I elegant presentkartong KOMPLETT med plasttank och effektiv träpropeller. 45:—

★ Utan merkostnad = körklar utan extrakostnader för dyra batterier, reservglöd-stift och speciallack.



BRÄNSLE

Högeffektivt, lättstartande ED-bränsle av Standard- eller Racertyp. Det enda färdigblandade bränslet som rekommenderas av ED-fabriken. Rostskyddande med de rätta proportionerna av eter och olja. Levereras i 100 % täta flaskor med skruvkork.



Det rätta dieselbränslet för Er motor.
Stor 300 g fl. Standard 3: 50
Stor 300 g fl. Racer 3: 95
med snabbtankningskork 50 öre extra.

FRIFLYGANDE SKALA

1954 års skalatävling vanns med vår byggsats av Luscombe Silvaire. Vinn även årets skalatävlingar med någon av våra byggsatser. Varje sats innehåller bl. a. färdig noskäpa av plast, hjul, lim, beklädnadsmaterial m. m.



Luscombe Silvaire
Piper Super Cruiser
Cesna 170

17: 85

RADIKONTROLL

Som generalagent för Englands och Tysklands ledande firmor i branchen, är vi ensamma om att kunna erbjuda Er full sortering av såväl en- som flerkansalsaggregat, byggsatser och tillbehör för radiokontroll.

ED Mk IV tre separata kontr. kompl. 340:—
ED Mk II 1 kanal trerörm. kompl. 250:—
OMU 1 kanal femrörm. kompl. 295:—

BOOMERANG

SÄNDARE: Marksändare med lång avstånd antenn ger längre räckvidd.



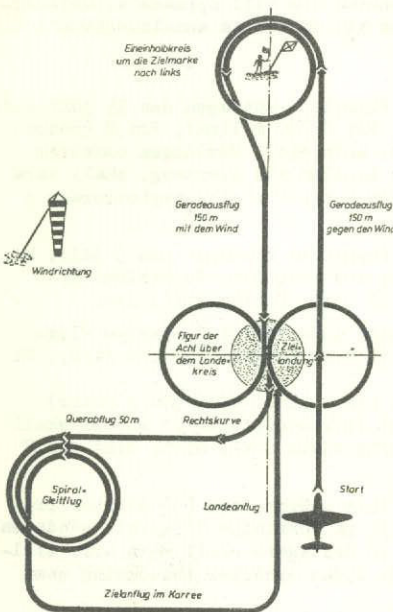
MOTTAGARE: Marknadens minst komplicerade mottagare. Endast en trimskruv=enklare trimning. Halva strömförbrukningen, jämfört med hårdrörmottagare. Kilometerlång räckvidd med små och lätta batterier.

För flyg, bil och båt är ED bäst!

Komplett med rodermekanism och alla kopplingsdetaljer, klar att använda (exkl. batterier)

190:—

INTERNATIONELLA R/C-REGLER PÅ VÄG



Vid den internationella modellflygkommissionens senaste sammanträde, i Paris 11 - 12 december 1954, tillsattes en specialkommitté med uppgift att utarbeta ett förslag till internationella tävlingsregler för radiostyrda modellflygplan. Kommittén har nu lagt fram sitt förslag och de tilltänkta reglerna kommer nu att provas i ett flertal tävlingar.

Enligt förslaget indelas de radiostyrda modellerna i tre huvudklasser:

1. Segelmodeller (utan begränsning av antalet kontroller. Linlängd max 200 m.
2. Motormodeller med enbart sidroderkontroll.
3. Motormodeller med flera kontroller.

En modell med sidroderkontroll och motor-kontroll hänföres alltså till klass 3!

Manöverprogrammet för klasserna 1 och 2 visas i vidstående figur. Efter vinschstart av klass 1 och markstart av klass 2 flygs modellen mot vinden till ett märke. Ankomsten dit markeras med en optisk eller akustisk signal. Modellen flygs ett och ett halvt varv kring märket och flygs därefter i medvind mot landningscirkeln. Över denna flyger modellen en åtta, som avslutas i medvind. Efter en 90° högersväng och 50 m rakflygning i sidvind gör modellen en vänster spiraldykning i sidvind gör varv, avslutas med 2 x 90° och pricklandas på märket. Varje manöver poängsätts och banans sträckning i avseende på avståndet mellan landnings/start-platsen och det första märket (överst på figuren) bestäms med hänsyn till vindstyrkan. (Lager vind: 150 m, måttlig vind: 100 m, kraftig vind: 50 m.)

Manöverprogrammet för klass 3 är sammansatt av en serie avancerade manövrer, där inte ens inverterad looping, roll, immelmansväng och horisontell åtta i ryggläge saknas. Det torde dröja några år innan klass 3 blir aktuell för våra inhemska tävlingar. Av motormodeller med enbart sidroderkontroll har vi emellertid så pass många färdiga och under förberedelse att man torde kunna räkna på ett mycket rikligt deltagande, när vi utlyser den första centrala tävlingen. KSAK hoppas kunna ta detta steg redan 1956. Det är emellertid önskvärt att man lokalt prövar den programflygning som beskrivits här ovan. Synpunkterna bör delges KSAK som sedermera har att ta ställning till det internationella regel-förslaget.

B. BECKMAN & Co AB

JAKOBSGATAN 24, STOCKHOLM C

Sänd mot postförskott + porto

Namn: st.
Bostad: st.
Postadress: st.

ME DDE LANDE FR Å N KSAK : s L Å N S O M B U D
I S T O C K H O L M S L Å N

Till nedanstående tävlingar inbjudes samtliga klubbar i länet att delta. Även klubbar utom länet är välkomna till Falkarnas Jubileumstävling (10-års) samt tävlingen om Falkarnas Vpr. (Komb. Sint - Gint).

Anmälningar med startavgifter sändes under adress: Bengt Lindh, Ö. Tillfällegatan 5, 1 tr., Norrtälje, och skall vara adr. tillhanda senast på angivet anmälningstid för varje tävling. Efteranmälningar emottagas ej. Någon annan kallelse till tävlingarna än denna genom KSAK:s organ sker ej.

Länsombudet önskar på detta sätt förbereda klubbarna och vill uppmana klubbledarna att påminna medlemmarna om dessa tävlingar samt att ombesörja anmälningarna i god tid. KSAK:s regler gäller samtliga tävlingar.

Program:

1. Mfk Falkarnas Jubileumstävling på Norrtälje Flygplats söndagen den 19 juni d.å. kl. 1030. Klasser: Sl Nyb. (märkeslösa och järn), Fri S (40 m lina), Fri G (motorvikt 25% av modellens tomvikt) samt Fri F (10 sek. motortid). Tävlingen omfattar tre (3) perioder och startavg. är 1:50 pr modell. Anmälan med startavg. skall vara arrangörerna tillhanda senast den 9 juni. Tävlingen öppen för alla registrerade i landet.

2. Tempo-uttagning för Sthlms län på Norrtälje Flygplats söndagen den 3 juli, kl. 1200. Tävlingen omfattar bedömning av och flygning med modellen. Se bestäm. Mf-Sport nr 2-55 för deltagande. Anmälan senast den 28 juni. Startavgift: 1:-.

3. Stockholms Läns Mästerskap (DM) för friflygande modeller på Norrtälje Flygplats lördagen den 6 aug. kl. 1400 för klasserna Sl Nyb. (märkeslösa och järn), Sl (50 m lina) och Gl, 3 perioder.

Söndagen den 7 aug. kl. 1100 för klasserna Sint (50 m lina) Gint (80 g motor) samt F (15 sek. motortid). 5 perioder. Anmälan med startavgift 3:- pr modell skall vara arr. tillhanda senast den 30 juli. Varje klubs bästa i kl. Sint, Gint och F utgör lag i tävlingen om Norrtälje Tidnings Vpr.

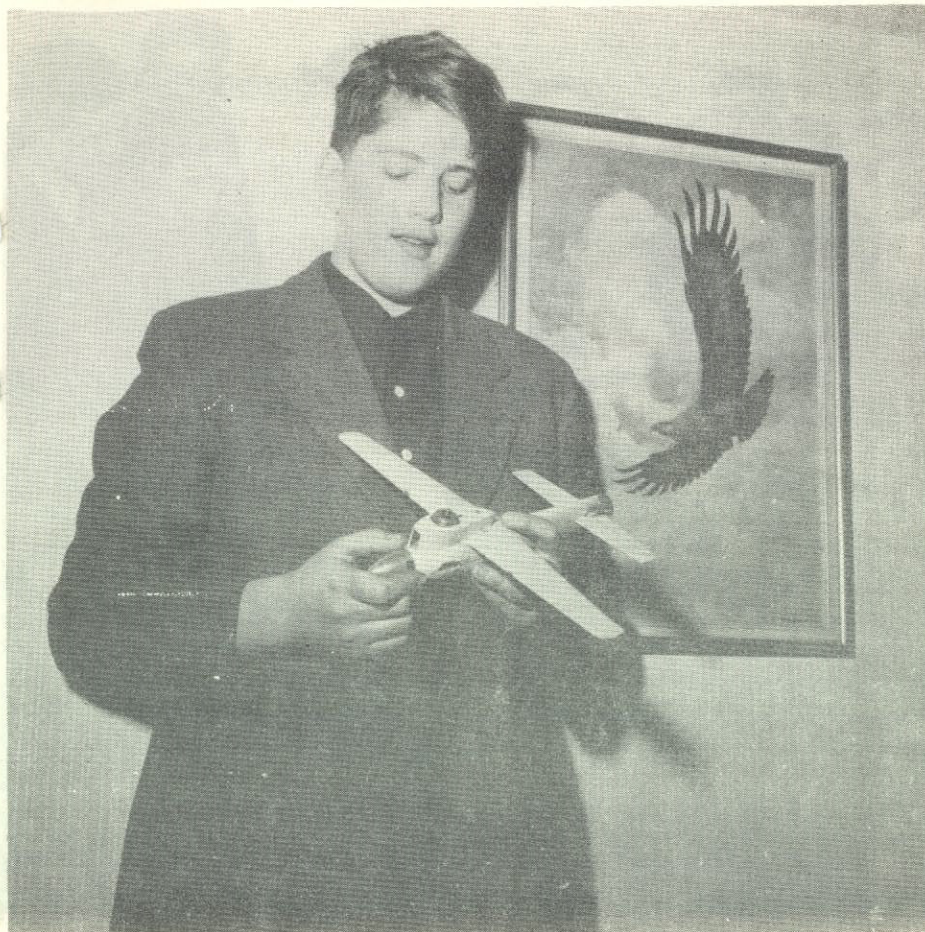
4. Tävlingen om Mfk Falkarnas Vpr. (Kombinerat Sint - Gint, tre (3) starter pr klass. 50 m lina för Sint och 80 g motor för Gint), på Norrtälje Flygplats söndagen den 4 sept. kl. 1100. Anmälan samt startavg. 3:- pr deltagare skall vara arr. tillhanda senast den 27 aug. Den med bästa sammanlagda tiden erhåller inteckning samt minnespris. Tävlingen öppen för alla.

Övrig Tävlingsverksamhet.

De klubbledare som skall eller tänkt arrangera någon eller några tävlingar under 1955 ombedes meddela ombudet detta, så att några tävlingar ej sammanstöter till men för deltagarantalet.

Klubbarna rekommenderas vidare att arrangera månadstävlingar. Som höres på namnet tävlar man en gång i månaden under c:a 8 - 10 mån. om året i t.ex. klasserna S. G. F samt naturligtvis i Sl Nyb. har man tagit en startavg. en c:a 25 - 50 öre pr modell brukar detta räcka till ett mindre pris i varje klass. Varför inte en byggsats till G-modell i S klassen och vice versa? Glöm ej heller att under dessa tävlingar låta deltagarna erhålla ev. erövrade märken.

Bengt Lindh



Måns Hagberg, medlem i den aktiva stockholmsklubben Nimbus, satte i februari nytt rekord med sin linstyrda A-klassare. Han nådde 133,8 km/t och slog därmed Nils Björks fjolårsrekord på 130,9 km/t. Frågan är väl om Måns Hagbergs rekordnotering kommer att stå sig så värt länge. C-klassen skall som bekant bli världsmästerskapsklass 1955 och uttagningarna i Stockholm den 24 april bör bli så pass hårda, att det hagbergska rekordet redan vid detta tillfälle kan anses bli mycket allvarligt hotat.





Ragnar Åhman, NAFK, omgiven av deltagare i landets första kurs i radiostyrning, demonstrerar sin välbyggda Cessna L-19.

MODELL FLYG-SPORT . ORGAN FÖR KSAK:s MODELL FLYGARE
ÅRGÅNG 7 . NUMMER 4 . APRIL 1955
REDAKTÖR OCH ANSVARIG UTGIVARE: G H DÉRANTZ
ADRESS: KUNGL. SVENSKA AEROKLUBBEN, MALMSKILLNADSGATAN 27, STOCKHOLM C . TELEFON: 23 23 65 (VÄXEL)
MULTILITH OFFSETTRYCK
LUFTFARTSSTYRELSENS TR., STOCKHOLM - 55