

MODELLFLYGC



ÅRGÅNG 5 NUMMER 6 - 7
JUNI - JULI 1953

Sport

En stark ekonomi

Under de modellflyginstruktörskurser som i år genomförs vid Ållebergsskolan undervisas bl.a. i ämnet föreningsteknik. Diskussionen efter föreläsningarna i det ämnet understryker betydelsen av att varje modellflygklubb verkligen bemödar sig om att skaffa klubben en god ekonomi. Pengar behövs alltid. Man behöver verktyg och materiel, man vill kanske skaffa några handböcker, om man kan komma över ett utrymme som kan va-

ra användbart som klubblokal då behövs pengar till hyran. Förr eller senare vill man i regel vara med på tävlingar, som går utanför hemorten och då är det givetvis en fördel om klubben är i stånd att ge ett litet resebidrag ur kassan. - Man kan nog utan utan att överdriva påstå, att den klubb som startar utan tanke på den framtida ekonomin har synnerligen små chanser att klara sig i längden.

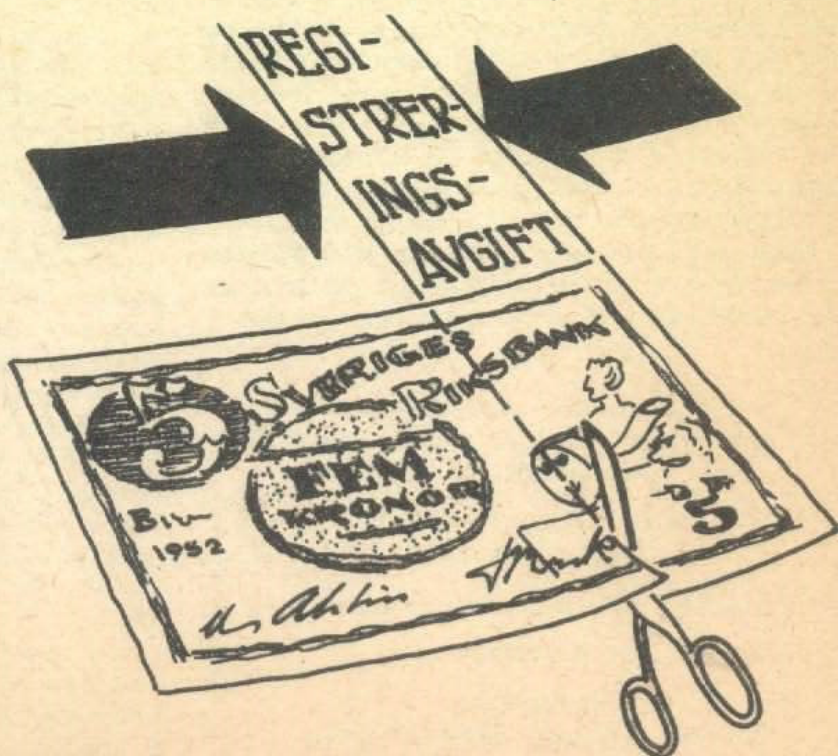
Nu har det emellertid kommit fram att det är relativt enkelt att skaffa pengar åt en modellflygklubb, givetvis under förutsättning att alla de ansvariga går in för att arbeta systematiskt.

I första hand bör man försöka värva ett betydande antal stödande medlemmar. Låt

dem betala t.ex. en femma om året. När registreringen hos KSAK är ordnad, har klubben ett rent netto på 3:50 per man som man lyckats värva.

Gå nu inte över ån efter vatten! Du har de stödande medlemmarna närmare än Du kanske anar! Varje medlem skall åläggas att i första hand värva sina egna föräldrar som medlemmar, sedan tanter och farbröder, fastrar och mor-

Forts. sid. 2



1:50 GER DIG "MODELLFLYGSPORT" HELA ÅRET

Modellflygkommissionen hade ett välbesökt sammanträde i Haag den 14-22 maj. Nio länder var representerade, men tyvärr fanns där inga skandinaver med bland delegaterna.

Ordföranden meddelade, att reglerna ånyo skall redigeras om. Coden kommer att bestå av fyra huvuddelar:

1. Definitioner, klassindelning och data, startbestämmelser.
2. Licensbestämmelser.
3. Allmänna tävlingsregler och särskilda bestämmelser för VM.
4. Rekordregler.

Rekordtabellen krymptes till 30 rekord, som i fortsättningen skall noteras.

Tävlingar får i framtiden starta tidigast en timme efter soluppgången och måste vara avslutade senast en timme efter solens nedgång.

Ett svenskt förslag om startlinans mätning togs ej till behandling.

Forts. fr. sid. 1

bröder, farmor, farfar, mormor, morfar och mostrar i långa banor. Det blir en hel del pengar! - Och dessutom vinner Du en hel del genom att kunna presentera ett högre medlemsantal inför KSAK och slutligen skaffar Du klubben reglementsenliga tidtagare (som skall vara registrerade och fyllda 17 år).

Lägg upp kampanjen redan vid första sammanträdet efter ferierna. Då hinner Din klubb nå ett gott resultat redan i höst.

MODELLFLYGSPORT

Årg. 5 Nr 6 - 7
Juni-Juli 1953

Redaktör och ansvarig utgivare:

G H Dérantz

Redaktion
KUNGL. SVENSKA AEROKLUBBEN,
Malmkillnadsgatan 27,
STOCKHOLM

Tempo-dags

1953 års Tempo-tävling kommer att ingå i Stockholms stads jubileumsfirande.

Finalen, till vilken en deltagare från varje län kommer att bjudas på resa och stockholmsvistelse, går den 22-23 augusti. På lördagen genomförs två av tävlingsmomenten på Tekniska Muséet. Det blir dels en "skönhetstävling" för de Tempo-modeller med vilka flygtävlingen sedermera skall genomföras, dels en byggtävling som är hemligstämplad, tills deltagarna samlats på Tekniska Muséet.

På söndagen anordnar "Stockholm 700 år" "Modellflygets Dag" på Gärdet och då genomförs flygmomentet med de modeller som dagen före deltagit i skönhetstävlingen.

En man i varje län har utsetts att förrätta uttagningen av en länsrepresentant. Det står honom fritt att välja lämpligaste sättet för uttagningen. Han kan antingen ordna till en uttagningstävling eller sammankalla en uttagningskommitté, för att nämna några av de vägar som står till buds.

Deltagandet i Tempo-tävlingen skall utgöra ett premium för en av länets duktigaste och mest lovande modellflygare. Det är donators och KSAK:s önskan att man i första hand försöker uttaga någon som inte tidigare deltagit i en KSAK-tävling.

Tävlingen går med Tempo-modellen efter de svenska reglerna. Erforderligt antal Tempo-ritningar kan erhållas kostnadsfritt från KSAK.

Anmälningsblanketten måste vara KSAK tillhanda absolut senast den 3 augusti 1953.

Här nedan följer en förteckning över dem som är ansvariga för uttagningarna inom respektive län:

A Fabrikör Tyko Stark, Lillsjönsvägen 15, Bromma.

Forts. sid. 7

REKORD i Milano!

12-14 juni gick årets första modellflyg-VM i Italien, närmare bestämt i Milano, där fyra nationers elit samlades på Piazza Julius Cesar för att utröna vem som kunde flyga fortast med en linstyrd C-klassare (med 10 cc motor).

Det var litet oroligt för det svenska laget, Per-Axel Eliasson och Olle Ericsson, dagarna före avresan. Några livstecken från den italienska aeroklubben hade KSAK inte fått, men genom en snabb telegramväxling lyckades man i sista stund få bekräftelse på att de båda svenskarna kunde resa.

Väl på ort och ställe fortsatte bekymren för de båda kämparna, eftersom ingen i hela tävlingsledningen kunde klara engelska språket, utan endast italienska och franska. Med engelsmännen som tolkar kunde man emellertid i stort sett klara det hela till belägenhet.

Av de anmälda nationerna var det endast Frankrike, England, Italien och Sverige som genomförde tävlingen. Det var hela tiden omkring 35 i skuggan, men där fanns ingen skugga och hettan, särskilt på den plattbelagda tävlingsplatsen var ganska besvärande.

Båda de svenska modellerna klarade belastningsproven och när startordningen lottades, visade det sig att Sverige skulle börja, med Frankrike, England och Italien i nämnd ordning. I regel användes startapparater med utväxling 1:200. Svenskarna startade för hand, men detta skulle knappast kunna ske med flertalet övriga modeller, som hade mycket tunna och ömtåliga propellerblad.

Ericsson startade först och överträffade svenska rekordet genom att flyga 219 km/t. Det blev även ett nytt italienskt rekord i första ronden, när Battistella, han som sedermera vann tävlingen, gjorde 243 km/t.

Eliasson gjorde 193 km/t, även detta bättre än svenska rekordet.

Ericsson höjde i andra perioden till 220,858 och besegrade fransmannen La-



Olle Ericsson (t.v.) och Per Axel Eliasson, det svenska Milanolaget

bardé, som hade exakt samma fart, men som inte nått så jämna resultat. I gengäld bör emellertid framhållas att Labardé var den som presterade den absolut lugnaste och jämnaste flygningen tekniskt sett.

På söndagen fick de båda svenskarna tillfälle att som åskådare studera en stunttävling. Resultaten var enligt de båda experternas utsago sådana, att vi med litet hård träning bör vara mogna att möta den internationella eliten.

RESULTATLISTA:

1 Battistella (Italien)	250,000 km/t
2 Davenport (England)	244,897 km/t
3 Fanoli (Italien)	233,766 km/t
4 Fiorini (Italien)	233,766 km/t
5 Ericsson (Sverige)	220,858 km/t
6 Lebardé (Frankrike)	220,858 km/t
7 Timms (England)	210,526 km/t
8 Skinner (England)	200,000 km/t
9 Malfait (Frankrike)	198,895 km/t
10 Prudent (Frankrike)	196,721 km/t
11 Eliasson (Sverige)	193,548 km/t

Lagresultat: 1. Italien.
2. England.
3. Frankrike.

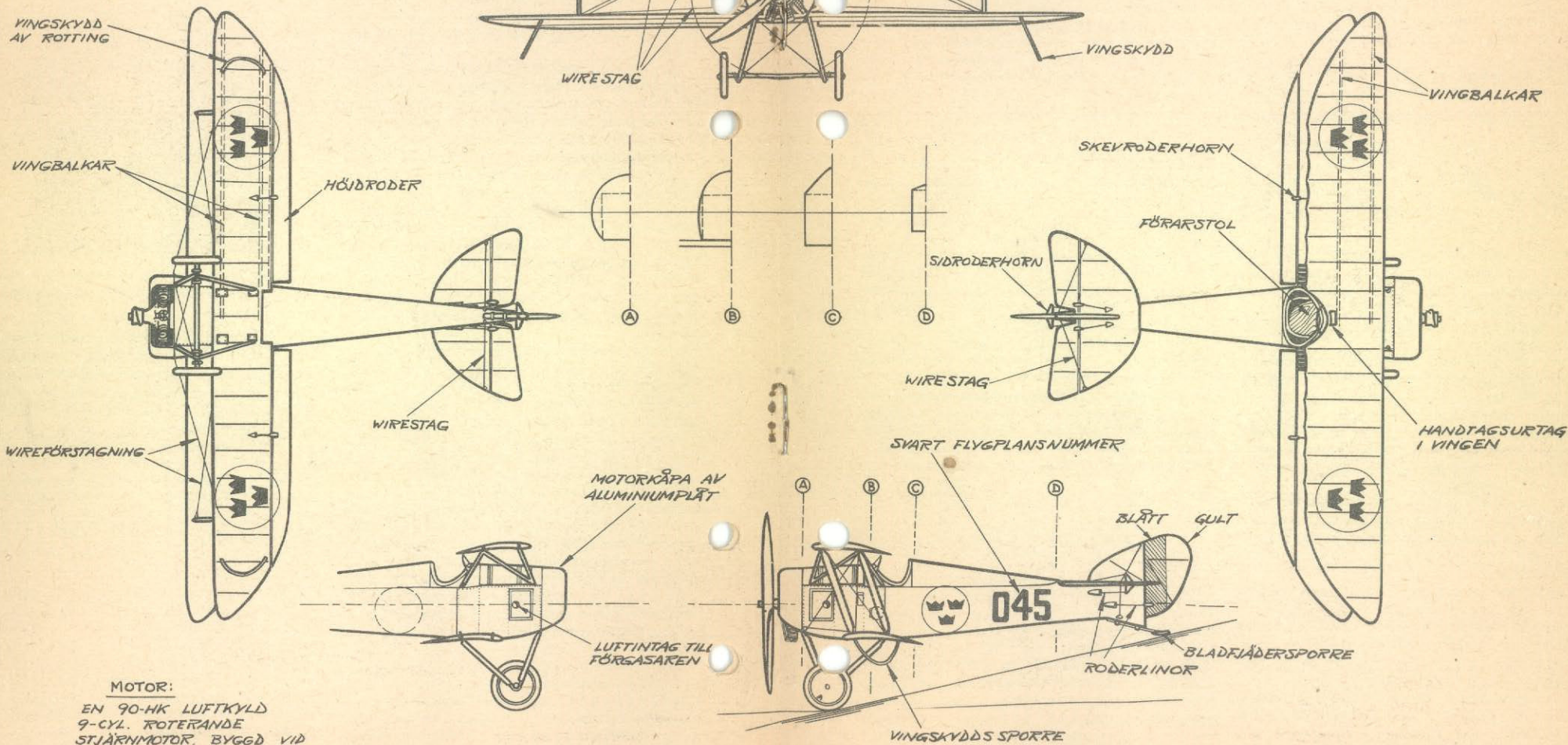
BYGGNADSSÄTT:

FLYGEPLANET VAR I TRÄKONSTRUKTION
MED DUK- OCH PLYWOODKLÄDSEL

OBS! INGEN V-FORM PÅ VINGARNA

FÄRGSHEMA:

KLARDOPAD LINNEDUK MED
OMÅLAD MOTORKÅPA.
SENARE PLAN HELT ALUMINIUM-
GRÄ.
SVARTA KRONOR PÅ VIT BOTTEN.



MOTOR:

EN 90-HK LUFTKYLD
9-CYL. ROTERANDE
STJÄRNMOTOR, BYGGD VID
AB THULINVERKEN I LANDSKRONA.
(FÖRBÄTTRAD LE RHÔNE-KOPIA.)

01 "TUMMELITEN" "TUMMELISA"	
SKALA: 1:75	RITAD AV:
DATE: MAJ -53	EJÖRN KARLSTRÖM

SFM höjer anslagen

När modellflygklubbarna i höst lägger upp kursverksamheten kan man räkna med avsevärt förbättrade villkor från SFM (Studieförbundet Medborgarskolan). De statliga anslagen till lärar- och ledararvoden har nämligen höjts enligt följande:

Till allmänna cirklar (deltagare över 18 år) utgår statsbidrag med 50%

*Nåå...
Hur ska vi ha't
med SM*

Vis av skadan började KSAK i år att prata SM ovanligt tidigt. Redan i januari-numret av Modellflygsport efterlystes klubbar som var villiga att ta 1953 års SM och glädjande nog fick vi också svar.

Den 26 februari anhöll Östersunds Flygklubb, modellflygsektionen att få hålla SM den 6 september.

Några andra bud föreligger inte! Sydligare klubbar har som vanligt protesterat mot att "tävlingen läggs i Sibirien". Det är inte vidare snällt mot norrlänningarna!

För övrigt måste naturligtvis tävlingen hamna i Östersund, om ingen antagbar ansökan kommer från en sydligare modellflygklubb. Är inte det rätt och riktigt?

KSAK medger, att tävlingen gärna kunde hållas på en plats som ligger i närheten av det svenska modellflygets "lateralcentrum" - för att tala modellflygspråk. Därför får klubbarna en enda chans till - till den 31 juli.

Om inget nytt händer dessförinnan, reser vi alltså till Östersund den 6 september. Den klubben har ordnat bra tävlingar förut, och sydänningarna får säkert full valuta för sina (tyvärr okristligt höga) resekostnader. Vi får väl arrangera gruppresor från några av de sydliga järnvägsknutarna!

av de verkliga kostnaderna, dock med följande begränsning:

1. Lärararvode: högst 4:- kr per tim.
2. Ledararvode: högst 1:50 kr per tim.

Till ungdomscirklar (deltagare i åldern 14-18 år) utgår statsbidrag med 75% av de verkliga kostnaderna, dock med följande begränsning.

1. Lärararvode: högst 6:- kr per tim.
2. Ledararvode: högst 2:- kr per tim.

För såväl allmänna cirklar som för ungdomscirklar gäller att statsbidrag till studieplaner och grundböcker utgår med 50% av de verkliga kostnaderna dock högst 7:- kr per deltagare. Numera kan statsbidrag även utgå för hyra av undervisningsfilm.

Alltjämt gäller den begränsningen, att bidrag till en och samma cirkel endast får uppgå till 300 kr per budgetår. Detta gäller både allmänna cirklar och ungdomscirklar.

För närmare upplysningar hänvisas klubbarna att taga kontakt med länets distriktstudieledare. Adresslistan återfinnes i februari-mars-numret av Modellflygsport, på sidan 3. I samma nummer av tidningen på sidan 10 finns studieplanen för en nybörjarcirkel i modellflyg.

STUDIECIRKLAR I SKALAMODELLBYGGE

Intresset för de skalamodellritningar som publicerats i Modellflygsport visar att det finns många medlemmar som i första hand är intresserade av skalamodellbygge. Vi vill gärna få till stånd ett antal cirklar som under hösten ägnar sig åt skalamodellbygge och flygplanigenkänning, kunskaper som man kan ha en stor nytta av, när man kommer i kronans kläder.

Intresserade torde skriva några rader eller ringa till KSAK, så skall vi i samarbete med SFM starta några verkligt roliga cirklar, där det finns intresse.

Forts. fr. sid. 2

- B Herr Bengt Karlsbro, Drottningdal, Roslagsbro.
C Ingenjör Ulf Christensson, St Persgatan 38 a, Uppsala.
D Herr Rune Wahlund, Järnväggsgatan 24 a, Nyköping.
E Intendent Jonas Nauclér, Sandbergsgatan 2, Norrköping.
F Ingenjör Ivar Möller, Hembygdsgatan 8, Nässjö.
G Herr Sven Adolfson, Rydet, Vederslöv.
H Herr Evert Söderkvist, Box 507, Kallmar 2.
I Herr Lars-Olov Wallin, Polhemsgatan 6, Visby.
K Herr Lennart Gustavsson, Box 542, Kallinge.
L Herr Bertil Johansson, Vankiavägen 13 a, Hässleholm.
M Herr Terje Larsson, Roskildevägen 31 a, Malmö.
N Fotograf Bertil Dahlqvist, Stationsgatan 5, Laholm.
O Herr Karl-Eskil Falk, Vidblicksgatan 7, Göteborg S.
P Herr Nisse Holmström, Stallbackavägen 14, Trollhättan.
R Herr Alf Svensson, Hotell Läckö, Lidköping.
S Kand. Bengt Johansson, Långgatan 63 Karlstad.
T Herr Per-Olov Karlsson, Götgatan 8, Örebro.
U Herr Gustav Lundgren, Box 472, Norberg.
W Herr Ingvar Larsson, Box 1063 a, Säter.
X Herr Sigurd Persson, Fack 25, Hä.
Y Herr Helge Wannberg, Box 238, Sundåsen.
Z Herr Sven-Åke Svensson, Regementsgatan 53, Östersund.
AC Herr Tore Hammarlund, Ö. Järnväggsgatan 7, Vännäs.
BD Slöjdlärare Allan Lindström, Köpmangatan 5, Kiruna C.

ÄLLEBERGS-KURSERNA

Det finns ännu ett antal platser lediga i de sista modellflyginstruktörskurserna på Älleberg. Anmäl Dig idag!

NORRLANDS-MÄSTERSKAPEN

Östersunds Flygklubb tog en dubbelsger på hemmaplan i NM 21 juni. De individuella mästartarna blev: C.G.Sundstedt, Östersund (S 1), Kalle Hägglund Österåsen (S 2), Gösta Cassman, Örn-sköldsvik (G 1), Sven Åke Svensson, Östersund (G 2) och Kalle Hägglund, Österåsen (F).

KLUBBREGISTRET

Stockholms Stad (tillägg):

- A 44 Mfk Viking, c/o Thomas Orr, Valutavägen 72, Hägersten I.
A 212 Mfk Örnarna, c/o Glans, Gästrikvegatan 20, 2, Stockholm.

Stockholms Län (tillägg):

- B 82 Mfk Falkarna, c/o B. Lindh, Ö. Tillfälligatan 5, Norrtälje.
B 278 F 18:s Sommarläger, F 18, Tullinge.

Kronobergs Län (tillägg):

- G 379 Mfk Termik, Odengatan 22, Älmhult.

Malmöhus Län (tillägg):

- M 188 Eslöv Mfk, c/o Ola Terje, Bäckavägen 12 b, Eslöv.

Västmanlands Län (tillägg):

- U 259 Mfk Silvervingarna, c/o Inge Ahlin, Rådmansgatan 1, Sala.

- U 279 Bruksgårdens Mfk, Surahammar.

Kopparbergs Län (tillägg):

- W 122 Juniorfören. Senapskornet, c/o Edvin Norman, Jobsbo 1017, Smedjebacken.

- W 192 Västerdalarnas Mfk, Box 113, Dala-Järna.

Gävleborgs Län (tillägg):

- X 223 Gävlebygdens Flygklubb, Brandstationen, Gävle C.

Västernorrlands Län (tillägg):

- Y 273 Mfk Nordanvind, c/o K A Ericsson, Box 229, Långsele.

Giltiga REKORD

REKORIKLASS	HÖJDREKORD	DISTANSREKORD
Modellflygplan (Svenskt rekord)	Lars Persson, Östersunds FK, 1945, 565 m.	
REKORIKLASS	TIDREKORD	DISTANSREKORD
Modellflygplan (Svenskt rekord)	Nils Blom, Örebro Scoutk:s MK, 1949, 1 t 47 m.	Arne Widén, Solneeskadern, 1945, 69.200 m.
Specialmodell	Sigurd Isacson, Lidingsöpoj- karnas MKs, 1951, 1 m 58 s.	
Autogromodell		
Helikoptermodell	Sigurd Isacson, Lidingsöpoj- karnas MKs, 1951, 1 m 58 s.	
Ornitoptermodell		
Korsmodell	Nils Blom, Örebro Scoutk:s MK, 1949, 1 t 47 m.	Arne Widén, Solneeskadern, 1945, 69.200 m.
Tandemmodell	Gunnar Hult, Örebro Scout- k:s MK, 1949, 1 m 27 s.	Hjörn Kleist, MK Hobby, Örebro, 1950, 2 m 36 s.
Aukmodell	Roland Reineck, Östersunds PK, 1948, 20 m 30 s.	Bengt Hanson, MK Uppåt, Ös- tebo, 1950, 52.800 m.
Flygande ving	Staffan Vesterlund, MK Vir- darna, Alvesta, 1948, 2m 56s	Staffan Vesterlund, MK Vir- darna, Alvesta, 1948, 500 m.
Skalmmodell	Lennart Bellström, MK Sky Devils, V-Ås, 1948, 1m 32s.	
Prmodell	Nils Blom, Örebro Scoutk:s MK, 1949, 1 t 47 m.	Arne Widén, Solneeskadern, 1945, 69.200 m.
Specialmodell	Rune Johansson, MK Termik, Norrk., 1945, 1 t 41 m 59 s.	Arne Widén, Solneeskadern, 1945, 69.200 m.
S int	Bengt-Olof Widén, Ekås FK, 1949, 1 t 16 m 40 s.	Bengt Thorne, Karlstads MK, 1951, 56.000 m.
Kotormodell	Nils Blom, Örebro Scoutk:s MK, 1949, 1 t 47 m.	Lars Winberg, MK Carlora, Sthlm, 1949, 25.850 m.
Quamotormodell	Bertil Lindell, Vingarna, Sthlm, 1940, 33 m 13 s.	Karl-Erik Svensson, Link.- eskadern, 1941, 13.300 m.
G int	Per Olov Karlsson, Hobby, Ö- rebro, 1952, 27 m 48 s.	Bengt Homborg, Norrk. Bl- o. Flygkl., 1953, 15.100 m.
Gasmotormodell	Nils Blom, Örebro Scoutk:s MK, 1949, 1 t 47 m.	Lennart Stærner, Aerokl. 1 Walmö, 1952, 26.800m.

REKORIKLASS	TIDREKORD	DISTANSREKORD
Specialmotormodell	Sigurd Isacson, Lidingsöpoj- karnas MKs, 1951, 5m 04 s.	Per-Ove Dahlstedt, MK Gamen Hörcköping, 1950, 1.200 m.
Trifflygande modell	Nils Blom, Örebro Scoutk:s MK, 1949, 1 t 47 m.	Arne Widén, Solneeskadern, 1945, 69.200 m.
Styrd modell		
Automatstyrd modell		
Fjärrstyrd modell		
Sjdmodell	Lennart Bellström, MK Sky Devils, V-Ås, 1948, 1m 32s.	Rune Johansson, MK Termik, Norrk., 1948, 400 m.
Aukblanmodell	Sigurd Isacson, Lidingsöpoj- karnas MKs, 1951, 3 m 08 s.	Sigurd Isacson, Lidingsöpoj- karnas MKs, 1951, 750 m.
Landmodell	Nils Blom, Örebro Scoutk:s MK, 1949, 1 t 47 m.	Arne Widén, Solneeskadern, 1945, 69.200 m.
Inomhusmodell	Ronald Olsson, Aerokl. 1 G- tebor, 1951, 5 m. 05 s.	
Utomhusmodell	Nils Blom, Örebro Scoutk:s MK, 1949, 1 t 47 m.	Arne Widén, Solneeskadern, 1945, 69.200 m.

HASTIGHETSREKORD

REKORIKLASS	PIIPLYGANDE MODELLER	LINSTRADA MODELLER
Modellflygplan (Svenskt rekord)		Olle Ericsson, MK Star-Ply- ers, Sthlm, 1953, 220,9 km/t
Quamotormodell		
Gasmotormodell		Olle Ericsson, MK Star-Ply- ers, Sthlm, 1953, 220,9 km/t
- " - A		Sven-Olof Ridder, Vingarna, Sthlm, 1952, 128,6 km/t.
- " - B		Sven-Olof Ridder, Vingarna, Sthlm, 1953, 179,1 km/t.
- " - C		Olle Ericsson, MK Star-Ply- ers, Sthlm, 1953, 220,9 km/t
Specialmotormodell		Per-Olov Lökare, MK D-club, Djura, 1948, 151,9 km/t.