

# MODELLFLYGG



ÅRGÅNG 5      NUMMER 8-9  
AUGUSTI-SEPTEMBER 1953

*Sport*

# Tempo

## FESTLIG FINAL INGICK I 700-ÅRSFIRANDET

Prydliga paket med hemligt innehåll låg på varje plats i Tekniska Muséets Sverige-sal, när deltagarna i Tempofinalen 1953 samlades för att starta tävlingens första moment, konstruktionstävlingen lördagen den 22 aug.

Kapten Rurik Petersén från "Stockholm 700 år" hälsade gästerna välkomna och ingenjör Georg H. Dérantz presenterade den första arbetsuppgiften. Det gällde att av innehållet i byggsatsen förfärdiga en modell som om möjligt fyllde de högsta anspråk inte bara på välbyggnad och flygförmåga utan även på originalitet. Var och en av dessa egenskaper kunde nämligen ge den tävlande 0, 10 eller 20 poäng. 60 poäng var alltså teoretiskt maximum. Det blev en man, Nisse Holmström från Trollhättan som fick maxpoäng och vann med en Mig-liknande konstruktion som de närmaste hundra åren finns att beskåda på Tekniska Muséet.

Deltagarna hade i förväg fått lämna in sina Tempo-modeller för "skönhets-tävling", eller byggmomentet, som den delen av tävlingen kallats officiellt. Den dömande juryn bestod av skådespelaren Bengt Blomgren, gamle Wakefield-specialisten Åke Roggentin och Berndt

Eriksson, välkänd som lärare vid Allebergskurserna för modellflyginstruktörer.

Här fick man 0, 10 eller 20 poäng i var och en av följande grupper: Allmänt utseende, flygkroppen, vinge, stjärtparti, landställ och propelleraggregat. Sammanlagt skulle man alltså kunna komma upp till 120 poäng, och det blev två av deltagarna som nådde detta toppresultat, Gösta Cassman från Husum och Malte Blomqvist från Göteborg, den förstnämnde med någon övervikt.

Efter lördagens båda tävlingar ledde Gösta Cassman med 160 poäng, närmast följd av Malte Blomqvist med 150 poäng och Nisse Holmström samt Malmö-bon Martti Bogdanoff med 140 poäng var.

Söndagens tävling, flygmomentet borde mänskligt att döma ge de väsentliga poängen, med en poäng för varje sekund flygtid i sammanlagt tre perioder. Att i förväg sia om utgången vågade man ej och det var med stor spänning man öppnade tävlingen på söndagsmorgonen, sedan deltagarna efter en fri lördagskväll i jubilerande huvudstaden sovit ut på S:t Görans Ungdomsgård.

Forts. sid. 2.

## SKÅNE GRATULERAS TILL TEMPO-SEGERN



Forts. fr. sid. 1.

Det blev en blåsig söndag. Den ena modellen efter den andra havererade. Två man blev det förunnat att genomföra hela tävlingen med tre protokollförda starter, Martti Bogdanoff och Malte Blomqvist. Skåningen fick 185 sekunder sammanlagt och göteborgaren 105. Därmed var också den skånska segern ett faktum och Martti Bogdanoff såg med all rätt lycklig ut, när han ur museichefen intendent Torsten Althins hand fick ta emot 1953 års Tempopokal. Direktör Gösta Åhlén från Tempo AB hade som vanligt varit frikostig och sett till att alla deltagarna fick ett pris som minne av Stockholms-resan och den trivsamma tävlingen.

Som avslutning på det hela åt man en tidig middag tillsammans med funktionärerna och de sju specialisterna på linstyrning och radiokontroll som i samband med Tempo-finalen gav en uppvisning på Gärdet.

Så långt var allt gott och väl - men tyvärr finns det även en droppe malört i bägaren. En man från varje län har tills vidare väntat på att få resa till Stockholm alldeles gratis för att tävla med Tempo-modellen. I år var det 18 län, som hade anmält deltagare. En blev sjuk i sista stund. Det är ju bara att beklaga. Men av de övriga var det bara nio man som ställde upp! Hur kan detta vara möjligt!

Må dessa rader tjäna som en åttning åt de anmälda deltagarna från Stockholms stad, Stockholms län, Södermanlands län, Östergötlands län, Kronobergs län, Kalmar län, Gävleborgs län och Norrbottens län. Men gör nämligen inte på det viset!

RESULTATLISTA på sid. 10.

## MODELLFLYGSPORT

Årg. 5 Nr 8 - 9  
Augusti-September 1953

Redaktör och ansvarig utgivare:

G H Déranz

Redaktion  
KUNGL. SVENSKA AEROKLUBBEN,  
Malmskillnadsgatan 27,  
STOCKHOLM

## KLUBBREGISTRET (tillägg)

### Stockholms stad:

- A 212 Mfk Örnarna, c/o Glans, Gästrike-  
gatan 20, II, Stockholm  
A 245 Maria Församlings Mfk, Ragvalds-  
tan 10, Stockholm S6  
A 264 Mfk Cyklon, Margretelundsvägen 63,  
Traneberg, Bromma

### Jönköpings län:

- F 17 Nässjö Flygklubb, Åkershäll 5 F  
Nässjö  
F 87 Jönköpings Flygklubb, Försäkrings-  
aktiebolaget Allmänna Brand, Jön-  
köping

### Kronobergs län:

- G 94 Mfk Uppåt, Björkhaga Hov, Växjö  
G 254 Kråksjö Mfk, Kråksjö, Skruv  
G 379 Mfk Termik, Odengatan 22, Älmhult

Forts. sid. 5.

## OLLE LINDH-TÄVLINGEN

Den årliga tävlingen om Olle Lind-pokalen i klass G och om Teknik för Allas vandringspris i klass S går i år på Gärdet i Stockholm (Obs. platsen!) söndagen 27 september 1953.

**KLASSER: G-klass enligt Olle Lind-regeln = G-modell efter KSAK:s bestämmelser men med högst 30 gram gummisnodd smort tillstånd, Maximitid 2 min.**

**S-klassen fri enl. KSAK:s bestämmelser. Maximal linlängd 50 meter, maximitid 3 min. Om vindförhållandena påfordrar kommer linlängden att minskas ytterligare. Endast den tillåtna linlängden får finnas i vinschen. Denna tävling går om Teknik för Allas vandringspris.**

**TIDSPERIODER: 1:a perioden kl. 11-13, 2:a perioden kl. 13-14, 3:e perioden kl. 14-15.**

Anmälningsavgift 1:- kr. per modell insattes enklast på Vingarnas postgiro-konto 19 02 75, och anmälingarna görs snarast möjligt, dock ej senare än den 19 sept., helst skriftligen till Fabrikskör Tyko Stark, Lillsjönsvägen 15, Bromma. Telefon: 25 62 53.

# NU LÄGGER VI GRUNDEN

## till en ny giv I MODELLFLYGET!

*Distriktsfrågan kan  
äntligen lösas*

På åtgärder som på senare tid vidtagits i syfte att effektivisera modellflygets alltid aktuella rekrytering och utbildning har i det långa loppet visat sig så betydelsefulla som det samarbete med Studieförbundet Medborgarskolan vi etablerade för drygt ett år sedan. SFM har bemödat sig om att sätta hela sin distriktsorganisation in i modellflygfrågorna och i det ena distriktet efter det andra har samarbetet mellan de båda organisationerna KSAK och SFM burit frukt. Tack vare SFM har vi kunnat bygga upp en ordnad kursverksamhet för våra lokalklubbar och det ser ut som om nybörjarproblemen på allvar skulle stå inför sin lösning.

De flesta modellflygarna vet att man många gånger försökt få en distriktsindelning till stånd för att därmed få ett bättre underlag för kontinuerligt tävlingsutbyte klubbarna emellan. Hittills har detta inte velat lyckas. Nu har vi emellertid genom SFM redan kommit in på samarbete distriktsvis och kan utan svårighet bygga vidare.

Mittuppslaget i detta nummer av tidningen upptages av en karta där SFM:s distriktsgränser finns angivna. De är identiska med länsgränserna på tre undantag när: Kalmar län och Älvsborgs län är uppdelade i två distrikt medan Bohus län i övrigt bildar ett.

I de båda förstnämnda länen går gränserna enligt följande:

Till Kalmar läns norra (Hn) hör Aspelands och Tunälans härad, medan Handbörds och Stranda härad hör till Kalmar läns södra (Hs).

Till Älvsborgs l:s norra (Pn) hör Vättle, Kullinge och Gåsene härad. Bollebygd, Vedens och Ås

härad hör däremot till Älvsborgs l:s södra (Ps).

Nu skulle vi alltså vilja föreslå de mest aktiva klubbarna att distriktsvis (d.v.s. länsvis) bilda en samarbetsorganisation i avseende på rent tekniska modellflygfrågor och att utse en distriktsstävningsskudare, som kan hjälpa de olika klubbarna i länet att få till stånd ett effektivt tävlingsutbyte och att samarbeta med SFM:s distriktsstudieledare i utbildningsfrågor. Den organisationen behöver inte byggas upp i hela landet på en gång för att kunna fungera, och just därför kan man hoppas att det här försöket skall lyckas.

Den tekniska organisationen bör inte hindra exempelvis kommunalstödta klubbar eller klubbar inom andra godkända studieförbund att driva sin verksamhet som förut. Men för alla klubbarna måste det bli av stort värde att ha tillgång till en distriktsledning där det finns såväl en studieexpert (SFM:s distriktsstudieledare) som en modellflygspecialist (KSAK:s distriktsstävningsskudare).

I vissa län är man redan på god väg med sin distriktsorganisation. I andra har man tidigare haft en samarbetskommitté som kanske kan väckas till liv i en hast. Sådana län som Malmöhus, Jönköpings, Östergötlands, Gotlands och Värmlands kommer väl att etablera tävling om vem som hinner först till KSAK med den första rapporten om tillkomsten av ett arbetsvilligt länsförbund.



Benzt Blomgrens Cranfield-rapport:

# VI KUNDE HA VUNNIT

Wakefieldtävlingen, årets största modellflygevenemang är över. USA tog rubb och stubb, både individuellt och i lag.

Tävlingen ägde rum på Cranfields flygplats, Bedfordshire, England, drygt sju svenska mil nordnordost om London. Samma plats f.ö. där tävlingen gick 1949, då Ellilä i ensamt finskt majestät lade beslag på den åtrådda pokalen, och förde den till Skandinavien - där den kom att stanna till i år. Egentligen skulle Sverige ha arrangerat tävlingen den här gången, ty det var en svensk som vann pokalen förra året, och i stadgarna för denna tävling står det, att det land som vinner skall stå för arrangemanget till nästföljande år. Men engelsmännen instiftade en ny pokal, en pokal för bästa lag, och i stadgarna för denna står det att första gången det tävlas om denna pokal, så skall tävlingen avhållas i England. Frågan löstes så, att England fick arrangera alltihop, medan Sverige officiellt gjorde ett uttalande om att det ej önskade åtaga sig arrangerandet av årets Wakefieldtävling.

För första gången förlades nu till denna tävling även världsmästerskapet för bensinmotor driven modeller, och till denna tävling hade Sverige anmält fyra plan, varav två flögs proxy. Vi kom alltså till England med två kompletta lag. Den 31:a juli, mellan klockan 12 och 17, mottogs alla de tävlande nationernas representanter på Londonderry House i London. Där knöts de första bekantskaperna och gavs de första instruktionerna och bjöds på det första teet, ett vänligt och väl organiserat första möte. I tre stora bussar fördes så alla de tävlande ut till Cranfield, där de skulle inkvarteras i the College of Aeronautic's lokaler. En trevligare inkvartering är svår att tänka sig. Varje man - och - kvinna /det var två kvinnliga deltagare! - och de skulle komma

att placera sig högt upp på prislistan, hade ett eget rum med kallt och varmt vatten, mat fanns i överflöd - tre mål om dagen - och flygfältet alldeles in på knuten.

Första dagen ägnades åt trimning och invägning och mätning av modellerna, vilket var ett drygt arbete för funktionärerna och tog hela dagen i anspråk. I det svenska lägret var stämningen inte på höjdpunkten. Orsaken var kanske främst den, att Wakefieldflygarna saknade bra gummimotorer. Ett lager ny Dunlop-snodd hade inköpts i London dagen före, men den visade sig vid intrimningen inte hålla för mer än halvvarv. Vid förfrågan hos de flesta övriga nationerna visade det sig att de nästan uteslutande använde sig av Pirelli-snodd. Italienske lagledaren erbjöd då svenskarna generöst halva sitt lager av denna snodd. Resultatet blev emellertid detsamma. Motorerna sprang av vid mindre än halvvarv. Ytterligare försök gjordes då med en annan laddning Dunlop, som inköptes i lägret av engelsmännen, men inte heller denna motor visade sig hålla måttet. Det enda som då var att göra, var att använda en gammal motor som Anders Håkansson hade med sig från Sverige. Den gav inte riktigt samma kraft som vanligt, men den gick i alla fall att dra toppvarv på.

Nästa dag - den 2:a aug. - klockan tio, började så tävlingen med bensinmotormodellerna. Här tävlade för Sverige Bertil Dahlqvist, Carl-Erik Aunér, Olle Blomberg och K. Eriksson. De båda sistnämnda modeller flögs proxy av Anders Håkansson och Charles Moberg. Blombergs modell hade emellertid inte kommit till England. Orsaken var den att SJ hade slarvat med transporten så att modellen inte hunnit med båten över till England. Efter långa telegram och dito väntan, kom så modellen per flyg till Croydon

Forts. sid. 8.

Forts. fr. sid. 2.

## Blekinge län:

- K 251 Mfk Trim, c/o Arne Jönsson, Brl 423, Asarum
- K 269 Mfk Gamen, Box 81, Jämshög

## Kristianstads län:

- L 214 Hässleholms Mfk, c/o Bertil Johansson, Maltgatan 17 B, Hässlehelm

## Malmöhus län:

- M 31 Bjuvs Mfk, c/o Lennart Olsson, Storgatan, Bjuv
- M 185 Limhamns Kyrkliga Pojkklubb, Modellflygavd. Kommunhuset, Limhamn
- M 203 Mfk Albatross, Jönsterps skola, Vollsjö
- M 236 Malmö Folkskolers Mfk, Roskildavägen 31 A, Malmö
- M 267 Hälsingborgs Mfk, Fack 10024, Hälsingborg 10
- M 287 Österlens Modellflygklubb, c/o Ing L. Forsberg, Köpingsbro Sockerbruk Köpingsbro
- M 331 Limhamns Mfk, Limhamn

## Göteborgs- och Bohus län:

- O 74 Mfk Torpavingarna, Torpaskolan, Billerudsgatan, Göteborg Ö
- O 219 Mfk Örnarna, c/o Eric Lundén, Norra Kyrkogatan 16 A, Strömstad
- O 253 Bräckeskolans Mfk, Tönsbergsgatan 1, Göteborg H

## Älvsborgs län:

- P 222 Mfk Termik, Hagterp, St. Mellby
- P 258 Råggårds Mfk, c/o Evert Johansson, Gäsbo, Råggård
- P 265 Mfk Tärnan, c/o Gunnar Berg, Box 54, Alvhem

## Skaraborgs län:

- R 34 Götene Mfk, Ringvägen 65, Götene
- R 50 Mfk Sleipner, Skalkarrike, Odensåker, Våring
- R 252 Habo Kyrkliga Ungdomsring, Pastorsadjunkt Lennart Franck, Box 123, Habo

## Västmanlands län:

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

## GRATTIS DANMARK!

Hans Hansen, Danmark, vann i Jugoslavien och hämtade direktör Osvald Arnulf-Olssons pokal hem till Skandinavien. Lennart Persson på 9:e pl. blev bäste svensk. "Bananen" ger ett utförligare referat i nästa nummer.

- U 279 Bruksgårdens Mfk, Surahammars Bruksgård, Surahammar

## Kopparbergs län:

- W 36 Borlänge Mfk, Box 4449, Domnarvet
- W 88 Mfk Myran, Läroverket, Falun
- W 122 Junierfören. Senapskornet, c/o Edvin Norman, Jobstø 1017, Smedjebacken
- W 192 Västerdalarnas Flygklubb, Mf-sek. Box 113, Dala-Järna
- W 221 Hedemora Flygklubb, c/o Gunnar Carle, Sturegatan 11, Hedemora
- W 284 Haraldsbo Mfk, Box 2757, Falun 3
- W 286 Hedemora Hobbyklubb, Fack 48, Hedemora

## Gävleborgs län:

- X 215 Korsrogens Mfk. Falken, Folkskolan N. Veckebo, Korsrogens

## Västernorrlands län:

- Y 249 Helgums Mfk, c/o Sture Åberg, Fack 107, Helgum
- Y 273 Mfk Nordanvind, c/o K.A. Ericsson, Box 229, Långsele

## Jämtlands län:

- Z 291 Mfk Tärnan, Fack 127, Ytterhogdal

## Västerbottens län:

- AC 240 Mfk Trim, c/o Roland Vestermark, Ostvik
- AC 244 Umeå Mfk, c/o Sture Sandberg, Skolgatan 112, Umeå
- AC 255 Vännäs Mfk, Ö. Järnvägsgatan 7, I Vännäs

## Norrbottnens län:

- BD 124 Kiruna Mfk, Förmansvägen 4 C, c/o Jakobsson, Kiruna C



# Distriktsindelning FÖR MODELLFLYGETS STUDIE- OCH TÄVLINGS- VERKSAMHET 1953



12° o. l. fr. Greenwich

Skala 1:8 milj.  
0 100 200 km

GENERALSTÄDENS LITOGRAFISKA ANSTÄLT  
STOCKHOLM 1953



Forts. fr. sid. 4.

där den efter långt parlamentärare löstes ut. Klockan halv tio på morgonen kom modellen till Cranfield - en halvtimme innan tävlingen skulle börja. Det var inte lång tid att trimma på, efter klockan tio fick ingen trimning äga rum! Anders Håkansson rusade ut på fältet, gled med modellen en gång, startade motorn och släppte iväg den. Motorn gick de stipulerade 20 sek. började glida, hade fått höjd, fick termikanslutning och försvann efter en timme ur Håkanssons åsyn, trots att han sprungit sig blå för att inte tappa modellen ur sikte. Det var ju en bra början!

Näväl, modellen hittades av en av de alldeles utomordentliga spanarna som var utposterade överallt i närheten av fältet just för att spana efter modeller som var på väg att försvinna. En kvart innan första periodens utgång kom han springande med modellen, och Håkansson kunde göra sin första start. Men osäkerhetsmomentet gjorde sig nu gällande, han visste ju inte ens till 50% hur maskinen verkligen betedde sig, och flygtiden i denna start blev en fattig liten minut.

Vädret denna dag var alldeles strålände, Svag vind, varmt, lätta cumulusmoln - ett strålände termikväder - precis så som vi svenskar inte tycker om att flyga i. Vi har ju den lilla egendomligheten att vilja flyga utan termik - helst på kvällarna - då vi anser att resultaten blir mer rättvisa. När Wakefieldpokalen vandrade runt här uppe i Skandinavien de sista fyra åren, så hölls också tävlingarna på natten. Detta förutsätter förstås ljusa nätter, och det har kontinenten lite svårt att arrangera. Dessutom anser man där att det är roligare att tävla när termiken gör sig gällande - det blir mer spännande och chanserat då.

Tävlingen var uppdelad i tre perioder om två timmar vardera. Dessa två timmar var uppdelade i fyra perioder om en halvtimme var, och under var och en av dessa fick en deltagare från varje nation göra en start. Enkelt och lättfattligt och det hela flöt oerhört smidigt utan tillstymmelse till oro eller missförstånd. En alltigenom fulländad tävlingsorganisation.

Redan i första perioden visade det sig var skåpet skulle komma att stå.

Amerikanarna hade lätta, smidiga modeller, och motorer som var överlägsna alla andra. Dessa motorer var nykonstruerade, och tillverkade endast i fem provexemplar. Mindre i storleken och betydligt mer högvarviga än sina föregångare barade de vägen för den amerikanska segern. Motorn hade fått namnet TORPEDO - lägg det på minnet - och kommer nu att serietillverkas. De svenska deltagarna beställde under och efter tävlingen ett antal motorer, som kommer att skickas från Amerika omgående. Det skall bli roligt se vilken verkan de kommer att ha på utvecklingen inom denna klass här hemma.

Segraren hade tre maximiflygningar - endast fem minuter räknas, hur länge modellen än flyger - och hans modell var verkligen god för den tiden, visserligen fick han i alla starterna termik, men absolut bäste man vann, därom är ingen diskussion.

För svenskarna gick det inte bra. Vi hade väl inte räknat så mycket på denna tävling, vi var med för att se och lära, men att det skulle gå fullt så dåligt, det hade nog ingen tänkt sig. En bidragande orsak var deras precisionslöshet. För att nå resultat i denna mördande konkurrens måste allting klaffa perfekt, ingenting får lämnas åt slumpen eller turen, alla faktorer måste tas med i beräkningen och förbyggas. Ett exempel: Motortiden är begränsad till 20 sek. Det är en kort tid och måste till fullo utnyttjas. Timern som stannar motorn måste fungera perfekt. Den skall stanna motorn inte på ett ungefär utan precis på 20 sekunder. Ingen av svenskarnas timers fungerade perfekt. Ibland gick de 19,9 sek., ibland 8, ibland 12 och ibland 15 sek. Den segrande amerikanarens timer var ett mönster av precision, den stängde av motorn exakt. Dahlqvists maskin var en mycket god maskin, men vad hjälpte det. I andra starten gjorde modellen först en maximiflygning, men motorn hade gått i 23 sek. och starten förklarades ogiltig. Omstart. Ånye en maximiflygning, men motorn gick denna gång 21 sek. Det är tillåtet att göra tre omstarter, men Dahlqvist hann aldrig göra sin tredje start under den halvtimme han hade till sitt förfogande. I protokollet bokfördes hans andra start således med noll. Otur. Javisst. Men som sagt -

ingenting får lämnas åt turen eller turen i sådana tävlingar om man vill söka nå toppen.

Den 3:dje aug. inföll med lika strålände väder som dagen innan, kanske t.o.m. ännu litet bättre. En egendomlig omständighet var att man i England under hela den föregående sommaren inte haft en enda dag med ett tillnärmelsevis lika bra väder som under dessa två dagar, och att redan dagen efter, då alla lämnade Cranfield, så kom det dåliga vädret tillbaka. Wakefieldtävlingen hade lockat en större publik än dagen förut, och den fick också valuta för pengarna. Termiken var på glatt humör, och den ena modellen efter den andra försvann upp i det blå. Man undrade lite till mans var det hela skulle sluta, när bara i första perioden inte mindre än 27 modeller gjorde maximiflygningar. I andra perioden 17, och i sista 22!

Sverige startade utmärkt. Arne Blomgren - förra årets vinnare - Charles Moberg, Anders Håkansson gjorde alla maximitider. Jan Nilborn fick 4,53 och hade fått 5 min. också han, om inte hans fuze - en särskild sorts timer - hade brunnit av efter 4 och en halv minut när hans modell var på cirka 150 meters höjd och ännu hade minst två minuters flygtid kvar. Sällan har väl en modellflygare varit så ledsen på sig själv. Mobergs modell hade flugit bort, då hans timer inte fungerat, och han var alltså tvungen sätta in sin reserv redan till 2:a starten. Efter första starten ledde Sverige rätt överlägset lagtävlingen, och vid lunchbordet var stämningen hög hos svenskarna, men i andra perioden började prövningarna. Nilborn startade först. Hans modell rusade rakt in bland publiken och slets i bitar. Reservmodellen togs fram, och så, den var lika bra som den första - Nilborn fick den 5-minutersflygning han så snöpligt bedrog sig själv på i första starten. Anders Håkansson startade och drog av gummitorn och sprängde sönder kroppen. Han tog reservmodellen - den fick en mycket god höjd, fuzern fungerade, men maskinen hade drivit iväg så långt att det var omöjligt att återfinna den. Arne Blomgrens modell råkade in i nervindar - vinden hade kantrat och låg tvärs över fältet - och en flygning som normalt hade blivit 6 min. slutade nu efter 4,40 min. USA:s Montplaisir som startade 20

sek. innan Blomgren råkade ut för samma öde. Moberg kunde inte hitta sin modell, som efter en 5-minutersflygning dalat ned någonstans i en trädrik del av omgivningen.

När tredje perioden började ledde Sverige fortfarande lagtävlingen. Men laget var oerhört försvagat och humöret i sjunkande. Blomgren inledde tredje perioden med en grann flygning som gav martid. Nilborn följde, också han med en maximiflygning. Håkansson hade inte återfått sin modell, utan var tvungen reparera sin första maskin provisoriskt. Det lyckades till hälften, men maskinens flygförmåga var reducerad och han fick tiden 3,28. Moberg var ute och letade efter sin maskin. I toppen på lagtävlingen låg nu USA med 44,01, Italien på andra plats med 43,19 och Sverige på tredje med 43,01, alltså bara en minut efter USA.

Hoppet fanns nu att om Moberg hittade sin modell, så skulle denna bara behöva göra litet över en minut för att Sverige skulle ta ledningen. Och Moberg fann maskinen! Den låg i ett träd, och var ytterst svår att få ned. Men, men... Stabilisatorn fattades och var omöjligt att finna. Tjugo min. var kvar av tävlings-tiden och det var bara att försöka fråga tävlingsledningen om det inte var möjligt att få ta en stabilisator från en tredje modell och sätta på maskinen och starta med. Det var ett förgäves hopp. Reglerna tillåter nämligen inte sådant, endast två modeller får användas, ingen tredje eller delar av en tredje. Det var alltså bara att acceptera faktum och beklaga den svenska turen.

Efter sista perioden låg tre maskiner på första plats med tre maximiflygningar var. J. Foster USA, H.O'Donnell England, E.Scotto Argentina. För att skilja dessa åt måste alltså en fjärde start anordnas, då ingen maximibegränsning skulle användas. Maskinerna skulle få flyga så länge de överhuvud kunde. Spänningen var stor, men ganska snart stod det klart att Fosters modell var den klart bättre av de tre. Hans fjärde start gav honom över 7 min., O'Donnell fick litet över fem min. och Scotto 2½ min.

Så var alltså 1953 års Wakefield-tävling i princip slut. Slut, men inte avslutad, ty på kvällen följde en supé med ty åtföljande prisutdelning, och där-

Forts. sid. 10.



# Tempo RESULTATEN

## BYGGMOMENTET:

1.	Y	Gösta Cassman	120
2.	O	Malte Blomqvist	120
3.	M	Martti Bogdanoff	110
4.	P	Nisse Holmström	80
5.	T	Gunnar Hult	60
6.	C	Ingemar Berglund	40
7.	N	Keit Orbjörn	40
8.	F	Sven Sjöstedt	30
9.	Z	Bernt Andersson	20

## KONSTRUKTIONSMOMENTET:

1.	P	Nisse Holmström	60
2.	C	Ingemar Berglund	50
3.	Y	Gösta Cassman	40
4.	O	Malte Blomqvist	30
5.	M	Martti Bogdanoff	30

Forts. fr. sid. 9.

efter en förbrödringsfest som för många del inte slutade förrän nästa dag då de tre bussarna återkom och förde deltagarna tillbaka till utgångspunkten, Londonderry House i London. Särskilt trötta var amerikanerna efter nattens festligheter, men de hade också rättighet att vara det.

6.	Z	Bernt Andersson	20
7.	N	Keit Orbjörn	20
8.	T	Gunnar Hult	20
9.	F	Sven Sjöstedt	0

## FLYGMOMENTET:

1.	M	Martti Bogdanoff	185
2.	C	Ingemar Berglund	105
3.	Y	Gösta Cassman	65
4.	O	Malte Blomqvist	62
5.	P	Nisse Holmström	45
6.	T	Gunnar Hult	4

## TEMPOKALEN:

1.	M	Martti Bogdanoff	325
2.	Y	Gösta Cassman	225
3.	O	Malte Blomqvist	212
4.	C	Ingemar Berglund	195
5.	P	Nisse Holmström	185
6.	T	Gunnar Hult	84
7.	N	Keit Orbjörn	60
8.	Z	Bernt Andersson	40
9.	F	Sven Sjöstedt	30

Nästa års tävlingar kommer att avhållas i USA. Dit är det svenska långt, och om det kan bli något svenskt deltagande är oviss. Internationella planer finns redan på att kunna lösa och förbilliga resekostnaderna, men - det är ju strängt taget en annan historia.

Bengt Blomgren.

# F.N.A.F.O.M. CUP:

## F.N.A.F.O.M. CUP.

	1.	2.	3.	Total		
1.	Kneeland D.	U.S.A.	5:00	5:00	5:00	15:00
2.	Fuller G.	G.B.	4:26	4:50	4:02	13:18
3.	Vidossich G.	Italy	2:54	5:00	5:00	12:54
4.	Baskell P.	G.B.	5:00	4:45	2:45	12:30
5.	Lederer A.	Austria	4:36	3:19	4:32	12:27
6.	Hill S.	U.S.A.	3:18	3:44	5:00	12:02
7.	Tasic T.	Yugoslavia	1:53	5:00	5:00	11:53
8.	Woodworth G.	Ireland	5:00	5:00	1:53	11:53
9.	Kempen C.	Holland	1:49	5:00	5:00	11:49
10.	Rupp G.	Germany	4:53	3:28	3:27	11:48
11.	Elgin J.	U.S.A.	5:00	1:45	5:00	11:45
12.	Ferber M.	Belgium	1:42	5:00	5:00	11:42
13.	Lippens G.	"	4:05	5:00	2:17	11:22
14.	Huber P.	Switzerland	4:35	4:38	2:07	11:20
15.	Partinen J.	Finland	3:39	4:53	2:47	11:19
16.	Bacchi R.	Italy	3:33	5:00	2:04	10:37
17.	Barth J.	Germany	1:27	4:01	5:00	10:28
18.	Wheley C.	U.S.A.	3:15	2:03	4:57	10:15

19.	Zigic D.	Yugoslavia	5:00	2:36	2:30	10:06
20.	Schmitter P.	Switzerland	2:56	3:29	3:40	10:05
21.	Cameron P.	G.B.	3:11	4:00	2:50	10:01
22.	Lefort P.	France	5:00	1:22	2:30	8:52
23.	Marchina R.	Italy	1:16	3:50	3:40	8:46
24.	Kainz H.	Austria	0:50	3:25	4:23	8:38
25.	Broerse P.	Holland	2:32	2:04	3:58	8:34
26.	Leppert H.	Germany	1:51	2:43	3:37	8:11
27.	Goetz A.	France	5:00	1:40	1:27	8:07
28.	Maibach F.	Switzerland	2:10	3:11	2:41	8:02
29.	Bergamaschi G.	Italy	1:47	3:02	3:08	7:57
30.	Stergards B.	Finland	1:58	3:09	2:41	7:48
31.	Aunér C.	Sweden	2:03	2:33	2:51	7:27
32.	Krois E.H.	Germany	2:39	2:15	2:32	7:26
33.	Thompson P.	Ireland	1:45	2:33	3:00	7:18
34.	Blomberg S.	Sweden	1:00	4:19	1:46	7:05
35.	Renneson A.	France	1:40	2:51	2:30	7:01
36.	Upson G.	G.B.	2:29	1:51	2:12	6:32
37.	Mokry P.	France	1:47	2:06	2:12	6:19
38.	Frhavo J.	Yugoslavia	1:46	1:34	2:55	6:15
39.	O'Regan M.	Ireland	1:45	2:09	2:07	6:01
40.	Dahlqvist N.	Sweden	2:43	-	3:06	5:49
41.	Vandermeulen W.	Belgium	2:13	0:33	2:53	5:39
42.	S'Jongers J.J.	"	1:21	1:24	1:56	4:41
43.	Hekking R.	Holland	0:56	2:14	1:08	4:18
44.	Carroll J.	Ireland	0:56	0:59	2:20	4:15
45.	Ericsson K.	Sweden	0:52	-	0:58	1:50
46.	Domberger H.	Austria	0:54	-	-	0:54
47.	Krenn E.	"	-	-	-	-
48.	Bodmer M.	Switzerland	-	-	-	-

## L A G T Ä V L I N G E N:

1.	U.S.A.	38:47	6.	Belgium	28:43	10.	France	24:00
2.	G.B.	35:49	7.	Yugoslavia	28:14	11.	Austria	21:59
3.	Italy	32:17	8.	Ireland	25:12	12.	Sweden	20:21
4.	Germany	30:27	9.	Holland	24:41	13.	Finland	19:07
5.	Switzerland	29:27						

# WAKEFIELD CUP:

	1.	2.	3.	Total.		
1.)	+ Foster J.	U.S.A.	5:00	5:00	5:00	15:00
1.)	O'Donnell H.	G.B.	5:00	5:00	5:00	15:00
1.)	Scotto E.	Argentina	5:00	5:00	5:00	15:00
4.	Reich G.	U.S.A.	5:00	4:59	5:00	14:59
5.	Ferber Madam L.	Belgium	5:00	4:55	5:00	14:55
6.	Nilborn J.	Sweden	4:53	5:00	5:00	14:53
7.	Blomgren A.	"	5:00	4:40	5:00	14:40
8.	Samaan I. Mrs.	Germany	5:00	5:00	4:34	14:34
9.	Kannenworf L.	Italy	5:00	4:33	5:00	14:33
10.	Evans E. W.	G.B.	4:32	5:00	5:00	14:32
11.	Fea G.	Italy	5:00	4:28	5:00	14:28

Forts. sid. 12.



Forts. fr. sid. 11.			<u>1.</u>	<u>2.</u>	<u>3.</u>	<u>Total</u>
12.	Montplaisir C.	U.S.A.	5:00	4:02	5:00	14:02
13.	O'Donnell J.	G.B.	5:00	3:47	5:00	13:47
14.	Vonk M.	Holland	4:50	3:43	5:00	13:33
15.	Håkansson A.	Sweden	5:00	5:00	3:28	13:28
16.	Colombo E.	Argentine	5:00	3:17	5:00	13:17
17.	Gerlaud E.	France	5:00	3:05	5:00	13:05
18.	Lippens G.	Belgium	5:00	3:01	5:00	13:01
19.	Marsh B.	New Zealand	5:00	2:47	5:00	12:47
20.	Nocetti G.	Italy	5:00	3:48	3:52	12:40
21.	Gilg P.	France	5:00	2:37	5:00	12:37
22.	Rowe R.	S. Africa	2:14	5:00	5:00	12:14
23.	De Vries C.	Holland	2:37	5:00	4:33	12:10
24.	Corwell N.	Ireland	4:45	2:20	5:00	12:05
25.	Copland R.	G.B.	4:05	4:33	3:10	11:48
26.	Sadorin E.	Italy	4:08	4:13	3:03	11:24
27.	Balasse E.	Belgium	3:09	5:00	3:14	11:23
28.	Heidmuller B.	Germany	3:40	2:30	5:00	11:10
29.	Bethwaite F.	New Zealand	5:00	4:37	1:24	11:01
30.	Goetz A.	France	3:12	3:39	4:06	10:57
31.	Hermes C.	U.S.A.	2:25	4:08	4:22	10:55
32.	Mackenzie D.	Canada	3:05	5:00	2:29	10:34
33.	Mursep F.	Argentine	2:15	5:00	3:17	10:32
34.	Ford A.	Canada	2:56	5:00	2:28	10:24
35.	Knudsen E.	Denmark	2:11	5:00	3:08	10:19
36.	Higgs H.	Canada	1:52	3:13	5:00	10:05
37.	Moberg C.	Sweden	5:00	5:00	-	10:00
38.	Bobkowski A.	Guatemala	5:00	3:00	1:53	9:53
39.	Drew G.	Ireland	5:00	1:31	3:04	9:35
40.	Lipinski G.	Germany	5:00	2:11	2:19	9:30
41.	Campbell W.	New Zealand	2:58	3:05	3:25	9:28
42.	Ferber M.	Belgium	1:43	5:00	2:36	9:19
43.	Kleiman L.	Canada	2:22	3:04	3:48	9:14
44.	Fresl E.	Yugoslavia	5:00	1:53	2:14	9:07
45.	Tomokovic M.	"	5:00	4:05	-	9:05
46.	Prhavo J.	"	1:14	3:11	4:15	8:40
47.	Strattner W.	Germany	1:31	5:00	1:33	8:04
48.	Visser P.	South Africa	2:33	3:27	2:03	8:03
49.	Hewitson R.	New Zealand	4:13	1:34	1:30	7:17
50.	du Toit D.	South Africa	5:00	0:53	1:20	7:13
51.	Morisset J.	France	5:00	1:57	-	6:57
52.	Martins P.	South Africa	1:53	1:54	2:01	5:48
53.	Stojadinovic V.	Yugoslavia	-	2:07	3:11	5:18
54.	Chase M.	Australia	4:41	-	-	4:41
55.	Sandham A.	Argentine	4:37	-	-	4:37
56.	Osborn N.	Ireland	2:30	0:54	-	3:24
57.	Fitzpatrick G.	"	2:35	-	-	2:35

L A G T Ä V L I N G E N (F. N. A. C U P)

1. U.S.A.	44:01	7. France	36:39	13. Holland	25:43
2. G.B.	43:19	8. Germany	35:14	14. Ireland	25:04
3. Sweden	43:01	9. N. Zealand	33:16	15. Denmark	10:19
4. Italy	41:41	10. Canada	31:03	16. Guatemala	9:53
5. Belgium	39:19	11. S. Africa	27:30	17. Australia	4:41
6. Argentine	38:49	12. Yugoslavia	26:52		