

MODELLFLYG

B L A D E T



UTGIVET AV

Jönköpings Läns Modellflygförbund



Östgöta D M blev vintertävling

Finspångsklubben Örnen arrangerade 1960 års DM på Brävalla flygflotttilj. Tävligen som från början var utlyst till den 30 okt. blev tvungen att flyttas till den 20 november, på grund av en nationell tävling som hastigt och lustigt dök upp på detta datum. Tävlingsdagen inleddes med yrsnö, 3 gr. kallt och 6-7 sek. meters vind och detta medförde en krävande tävling både för arrangörer och tävlande. Tävlingsdetaljen sköttes dock med bravur av Finspångsklubben och resultatet som nåddes av de 50 deltagarna var inte heller dåliga med hänsyn till vädret.

Göran Åbergh, Gamen, blev namnet på årets mästare i S:int. Han avslutade därmed tävlingsåret med en seger som var mycket välförtjänt efter fina resultat av honom hela året. Anders Hermansson kom tvåa före fjolårets mästare Gunnar Kalén och den Gamentrion var ganska överlägsna sina medtävlare. Stig Johansson, Örnen, blev fjärde man före R. Hanö, N.A.F.K.

G:int klassen blev en strid mellan i första hand Rune Johansson N.A.F.K., Lennart Tysklind, Örnen, Ragnar Åhman, Gamen och Lennart Petersson samma klubb. Idel välkända namn med nya "östgöten" Tysklind som debutant i detta sammanhang. Placeringarna blevo också i nämnd ordning med Johansson i bäst form av de fyra.

Magnus Eriksson, Gamen, även han debutant i Östgötasammanhang, segrade i F:int, före titelförsvaren Arvid Karlsson, Linköping Dessa två hade en jämn strid om segern med Gamentrion Ulf Björnstig, Carl-Erik Aunér och Stig Gustavsson strax efter. Ivar Marcusson, Örnen, som låg på tredjeplatsen efter fjärde perioden, gjorde ett ödesdigert monteringsfel med stabilisatorn i sista starten med 26 sek. och en 7:de plats som följd.

S:l klassen toppades av Lars Bokvist, Linköping före Olle Krantz N.A.F.K. och Benny Rossel samma klubb.

I lagtävlingen hade Gamen två lag i topp med Örnen, Finspång närmast.

<u>Klass S:int</u>				<u>Klass G:int</u>				G.K.
1.	G. Åbergh	Gamen	775	1.	R. Johansson	NAFK	900	
2.	A. Hermansson	Gamen	771	2.	L. Tysklind	Finspång	855	
3.	G. Kalén	Gamen	683	3.	R. Åhman	Gamen	750	
4.	S. Johansson	Finspång	553	4.	L. Petersson	Gamen	647	
5.	R. Hanö	NAFK	533	5.	G. Kalén	Gamen	567	

<u>Klass F:int</u>				<u>Klass S:l</u>			
1.	M. Eriksson	Gamen	891	1.	L. Bokvist	Linköping	598
2.	A. Karlsson	Linköping	879	2.	O. Krantz	NAFK	442
3.	U. Björnstig	Gamen	840	3.	B. Rossel	NAFK	303
4.	C-E. Aunér	Gamen	803	4.	B. Lindgren	NAFK	286
5.	S. Gustavsson	Gamen	775	5.	P. Ivarsson	Finspång	257

Lag: 1. Gamen I 2273 sek, 2. Gamen II 2225, 3. Örnen 2105, 4. NAFK.

Omslagsbilden

Omslagsbilden är från sommarens "Solstadsträff" i Karlstad och visar göteborgaren Ulf Carlsson med sin modell av "Pladuska"-typ. Foto: Lennarth Larsson, Solna. Nämnas kan också att Ulf vann AKG:s klubbävling den 20 nov. med perfekta 900 sek.

Förbundskassören meddelar att MODELLFLYGBLADET under år 1961 måste göras mindre till formatet och för övrigt enklare i hela utförandet. Detta av ekonomiska skäl. Den som trots denna varning vågar prenumerera för år 1961 är välkommen med 5:- kr till postgiro 12 13 84.

Arvid Karlsson segrade i Europa-Cupen

Den 13-14 augusti avhölls årets Europa-Cup i Saar under traditi-
onella former.

Vädret var dock icke det bästa, utan sol och regn avlöste varann
och gjorde tävlingen mycket chansartad. Tävlingen gick som vanligt på
två dagar, lördag och söndag, med 75 tävlande från 10 länder.

De som representerade Sverige voro i klass S:int Anders Hermans-
son, J.O. Åkesson och Gunnar Kalén. I F:int Hans Friis, Ulf Björnstig
och Arvid Karlsson. I G:int Bertil Flodell, Rune Johansson och Thomas
Johansson. I Flygande Vingar Knut Andersson samt utom tävlan Rolf Ha-
gel i F:int.

Arvid Karlsson blev det stora glädjeämnet ur svensk synpunkt ge-
nom sin seger i F:int med fem max som han var ensam om att nå och som
var bra gjort i det mycket svårflugna vädret. Han fortsatte här den
traditionen att F-segern skall gå till Sverige, ty Hans Friis har ju
segrat de två föregående tävlingarna. (Rolf Hagel har också vunnit en
gång, vill jag minnas. Red.anm.) Ulf Björnstig belade 9:de plats och
Hans Friis, som flög bort sin modell i fjärde starten, blev 12:a.

Anders Hermansson blev bäst av svenskarna i S:int med en femte
plats. Han hade dock ingen av sina bättre dagar vilket för övrigt gäl-
ler även Julle Åkesson på 13:de och Gunnar Kalén 19:de plats. C.Varet-
to, Italien, segrade med goda 864 sek.

Gummimotorklassen fick en absolut otippad segrare genom C. Mer-
serburger från Spanien. Han noterade 872 sek. och var en populär seg-
rare och bra debutant i internationellt sammanhang, eftersom det var
första gången Spanien deltog internationellt. Tvåa blev G. Maibaum,
Tyskland, 11 sek. efter. Rune Johansson, 5:a, Bertil Flodell, 9:a och
Thomas Johansson 18:de blev de svenska placeringarna.

P. Schmitter, Schweiz, segrade i Flygande Vingar före W. Gerlach
Tyskland och Knut Andersson som denna gång var mäktig att ta upp stri-
den om segern med de bästa. Han har gått fram fint i den klassen.

De svenska lagen kom på medaljplats i samtliga lagtävlingar, näm-
ligen trea i den sammanräknade lagtävlingen med den bästa i resp. S,
G, F och FV. Där delade Tyskland och Schweiz segern. Tredjeplats blev
det även i S:int efter Italien och Tyskland, andraplats i F efter
Tyskland och tredjeplats i G efter Tyskland och Italien. G.K.

<u>Klass S:int</u> (25 deltagare)		Max:	6	4	6	11	5	32
1. C. Varetto	Italien	180 + 144 + 180 + 180 + 180 =						864
2. H. Wagner	Österrike	180 + 180 + 84 + 180 + 180 =						804
3. P. Andres	Schweiz	84 + 174 + 180 + 180 + 180 =						798
5. A. Hermansson	Sverige	162 + 119 + 98 + 180 + 174 =						733
13. J.O. Åkesson	Sverige	89 + 180 + 72 + 172 + 124 =						637
19. G. Kalén	Sverige	130 + 140 + 99 + 72 + 68 =						509

<u>Klass G:int</u> (21 deltagare)		11	12	11	8	2	44
1. C. Merseburger	Spanien	152 + 180 + 180 + 180 + 180 =					872
2. G. Maibaum	Tyskland	180 + 180 + 180 + 160 + 161 =					861
3. M. Rüdle	Tyskland	180 + 180 + 148 + 180 + 154 =					842
5. R. Johansson	Sverige	114 + 180 + 180 + 157 + 180 =					811
9. B. Flodell	Sverige	180 + 141 + 180 + 146 + 124 =					771
18. T. Johansson	Sverige	118 + 180 + 180 + 90 + --- =					568

<u>Klass F:int</u> (18 deltagare)		3	5	8	8	3	27
1. A. Karlsson	Sverige	180 + 180 + 180 + 180 + 180 =					900
R. Hagel	Sverige	180 + 176 + 180 + 180 + 178 =					894
2. G. Guerra	Italien	180 + 180 + 180 + 180 + 130 =					850
9. U. Björnstig	Sverige	92 + 134 + 180 + 168 + 162 =					736
12. H. Friis	Sverige	117 + 180 + 180 + 180 + --- =					657

<u>Flygande Vingar</u> (11 deltagare)		1	1	2
1. P. Schmitter	Schweiz	36 + 93 + 68 + 107 + 180 =		484
2. W. Gerlach	Tyskland	51 + 125 + 98 + 107 + 74 =		455
3. K. Andersson	Sverige	26 + 116 + 87 + 66 + 88 =		383

Nytt från FAI

Det var med stor spänning som modellflygarna såg fram mot årets sammanträde med FAI:s modellflygkommission (CIAM). De första rapporterna från mötet har nu kommit och åtminstone friflygarna kan dra en suck av lättnad. Det blev ingenting av de befarade regeländringarna. Sänkningen av motortiden i F:int är dock en mera genomgripande ändring än de flesta kanske inser. Det går inte gärna att fortsätta med att flyga de gamla modellerna som normalt gjorde omkr. 200 sek. De kommer knappast att flyga 2 minuter nu. Likaså är motorer, som är svåra att stanna exakt (ex. Oliver Tiger), färdiga för skrothögen. Hur linkontrollflygarna reagerar för de nya bestämmelserna är också obekant.

Fullständigt referat från FAI mötet finns i KSAK-nytt och SMFF:s sekreterare Lars Andersson har gjort den utomordentligt klara sammanfattning av besluten som vi citerar här:

1. Konstruktionsreglerna

Det har beslutats att nuvarande konstruktionsregler skall gälla tills vidare i samtliga grenar och klasser. Frågan om ändring av konstruktionsreglerna skall först upptagas till behandling vid årsskiftet 1962-1963.

2. Motortiden - F:int

Motortiden i F:int sänkes till 10 sekunder.

3. Linlängden - S:int

Linlängden för segelmodeller får ej överstiga 50 meter vid 5 kg belastning.

4. Omflygningsregeln - friflygning

För år 1961 (Obs!) ändras omflygningsregeln för friflygande modeller så att max-tiden fr.o.m. första omflygningen ökas med 30 sek. per start, d.v.s. max-tiden blir i första omflygningen 210 sek., i andra omflygningen 240 sek. o.s.v.

5. Team-racing

Fr.o.m. 1961 gäller följande ändringar i team-racing: Lindiam. ändras till 0,3 mm. Hjuldiam. min. 25 mm. Monoline får ej användas i TR. Handtaget skall hållas mot bröstet under hela flygningen utom vid passeringar.

6. Speed

Fr.o.m. 1962 skall speciellt handtag användas och endast 2 standardbränslen får användas nämligen 20% ricinolja och 80% metanol alternativt 25% ricinolja och 75% metanol. Således inget nitreringsmedel. Handtag och bränsle skall tillhandahållas av arrangören.

7 och 8. Stunt och Radio

Tävlingsprogrammen i stunt och radio kommer att ändras betydligt.

Förslaget om inga konstruktionsändringar (som fick många andra konstruktionsförslag att falla), 10-sek-regeln och mätproceduren samt skiljeflygningsregeln var svenska förslag. I samband med skiljeflygningsregeln föreslogs (också från svenskt håll) ett annat alternativ: De som har 5 max får flyga en tre-perioders tävling med ökad maxtid. Man beslöt att förslaget skulle prövas i olika länder (ty många blev intresserade) och kanske kommer en sådan final att tillämpas någon gång i framtiden.

Tekniska frågor rörande friflygande, linstyrning och radio skall i fortsättningen handläggas inom skilda specialkommittéer. Dessa fackkommittéer tillkom efter oändliga diskussioner. Dérantz hade föreslagit att tekniska frågor skulle avgöras i samband med VM-tävlingar och att varje nation då skulle sända en delegat till VM. På så sätt skulle ekonomin bli avklarad. Detta förslag nedröstades emellertid.

Efter långa diskussioner skulle så kommittéernas sammansättning bestämmas, och då det var omöjligt att enas beslöt man att delegater skulle väljas bland de på mötet närvarande.

Friflygande kommittén: Jäaskeläinen, Finland (ordförande), Czepa

4. (Österrike), Dérantz (Sverige), Ehling (USA) och Trzcinski (Polen).

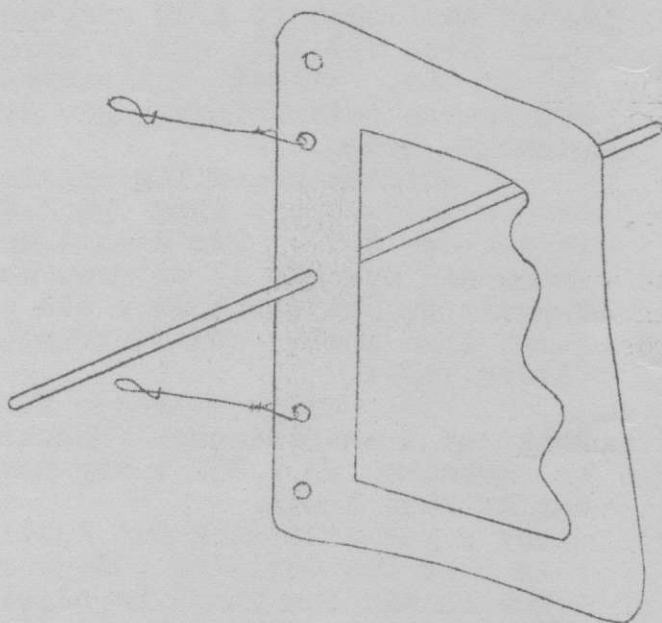
Linstyrningskommittén: Beck, Ungern (ordförande), Aarts (Holland) Barthel (Italien), Černý (Tjeckoslovakien) och Moulton (England).

Radiostyrningskommittén: Good, USA (ordförande), Degen (Schweiz) Goyvaerts (Belgien), Meier (Tyskland) och Nicholls (England).

Till president i modellflygkommissionen valdes H.J.Meier (Tyskland) och till vice president H.J. Nicholls (England) samt till sekreterare R. Beck (Ungern)

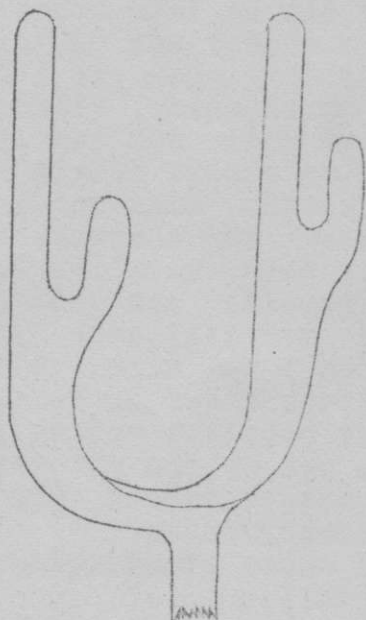
Internationell tävlingskalender 1961

den 12 februari	<u>Finland</u>	Int. vintertävling
den 8-9 april	<u>Österrike</u>	Friflygtävling
den 2-3 juli	<u>Österrike</u>	Alppokalen
den 26-28 juli	<u>Jugoslavien</u>	Vartex-pokalen
den 5 augusti	<u>Italien</u>	Magnetstyrda modeller
den 13-14 augusti	<u>Jugoslavien</u>	Sjömodeller
den 20 augusti	<u>Sverige</u>	Int. radiotävling
den 3 september	<u>Tyskland</u>	VM, S:int, G:int, F:int
den 16-17 september	<u>Belgien</u>	EM, linstyrning
ej fastställd dag	<u>Sverige</u>	Nordiska Landskampen
ej fastställd dag	<u>Holland</u>	Flygande Vingar
ej fastställd dag	<u>England</u>	VM, inomhusmodeller



Speedhandtag

Nya speedhandtag fastställdes på senaste FAI-mötet. Dessa skall vid internationella tävlingar tillhandahållas av tävlingsledningen och i princip innebär nyheten att handtagen i sidled är fast styrda av pylon-gaffeln. Detta medger att whippingproblemet äntligen fått sin lösning, särskilt som man dessutom angivit i reglerna att varje försök att på något sätt öka modellflygplanets hastighet i speed eller teamracing under den officiella flygningen skall medföra diskvalifikation. (Liknande arrangemang även på monoline-handtag.)



Skiss enl. Dérantz.

Christer Söderberg:

Kjell Rosenlund 2:a i VM för linstyrda modellflygplan.

1960 års VM för linstyrda modellflygplan arrangerades av Ungerns aeroklubb på Budaörs flygplats utanför Budapest den 8 - 12 september.

För tävlingen hade man gjutit två utmärkta betongcirkclar, byggt 3 stora elektriska varvräkningsverk för team-racing, samt omgärdat cirkclarerna med skyddsnet.

Arrangemangen i övrigt var bra utan att vara utmärkta. Det man speciellt hade att anmärka på var den dåliga förbindelsen mellan tävlingsledning och tävlande.

I utmärkt väder invigdes tävlingen på fredagen med marsch till musikkår av tävlingsdeltagarna från de 17 nationerna varefter första omgången i speed och stunt satte igång.

I speed hade amerikanerna sänt sina bästa och intresset kring dem var mycket stort. De visade sig också vara mycket bra och belade efter första omgången de tre främsta platserna med sina mono-lineförsedda speedplan, av vilka Bill Wisniewskis var snabbast med hela 230 km/tim.

Wisniewski hade en hemgjord motor, som varvade mycket högt. Denna motor skall nästa år börja tillverkas på Torpedo-fabriken i U.S.A. Övriga amerikaner kårde med Howler 15, en specialmotor med förlängt bakinsug för att er-hålla resonans i insugningsluf-ten.

Tjecker och ungrare körde med sina senaste versioner av de statstillverkade MVVS respektive MOKI, vilka dock syntes ha ringa högre effekt än 1959 års versio-ner.

Populäraste motor var annars Super Tigre G20V, av vilka ita-lienarnas Rossi-trimmade var snabbast.

Efter andra omgången hade Ugo Rossi, Italien, gått upp på andra plats med 227 km/tim. Ingen av amerikanerna kunde öka och svenskarna låg förankrade ganska långt bak med 181 för Ove Kjell-berg, 180 för Bengt Martinelle och 148 för Charlie Engqvist,

vilkens motor hade svårt att gå jämnt.

Stunten inleddes av U.S.A:s välkända pionjär Bob Palmer. Hans senaste version av den välkända Thunderbird verkade mycket vänd-bar och trots detta stabil. Hans flygning gav 962 poäng, vilket dock var mindre än väntat.

Högsta poängen nåddes av Compostella, Italien, som flög in 1015. Ende svenske representan-ten Christer Söderberg fick 840.

Lördagen bjöd likaledes på strålände väder samt tävlingar i team-racing och stunt. Vi svensk-ar såg dagen an med förhoppning eftersom team-racing alltid va-rit vår starka gren. Det visade sig också riktigt, när Kjell Ro-senlund efter första omgången ledde tävlingen på 4.39 min. Hans plan Miss FAI III gjorde drygt 160 km/tim, vilket tillsammans med snabba omtankningar gav den utmärkta tiden.

Närmast honom låg engels-männen Yeldham och Long på 4.45 respektive 4.57. Den senare an-vände den nya ETA 15 motorn, som verkade mycket driftsäker men ej fullt lika snabb som en trimmad Oliver Tiger.

Under andra omgången fick Belgiens team-racingäss Bernard en flygning på 4.35 i ett heat där han var ensam.

Av svenskarna fick Ove Kjell-berg 6.21 och Christer Söderberg 5.52, en tid som kunde ha blivit omkring 510 om inte bränslenålen hade gått sönder när 88 varv gått.

Ellipsvingen var i år van-ligare än någonsin, vilket gjorde att så gott som samtliga pi-loter utan större svårighet kun-de pricklanda sina modeller hos mekanikerna för snabbare omtank-ningar. Även metallpannan har blivit populär och dess kylande förmåga var till stor nytta för motorerna i det varma vädret.

Oliver Tiger är fortfarande den mest populära motorn i team-racing, men de nya motorerna ETA 15 och Silver Streak börjar bli svåra konkurrenter.

I andra stuntomgången ökade

speciellt amerikanerna sin poäng men bäst var belgaren Grondal som fick 1022 och ledde tävlingen. Christer Söderberg blev tvungen att skifta till reservmotorn, vilken drog mer bränsle, varför detta inte räckte till den sista manövern, fyrklövern, och poängen sjönk till 796.

Stuntflygningen har utvecklats till en precisionshistoria av högsta klass, varför kravet på domarnas kompetens måste vara mycket högt. Att skilja på de 4 bästa under denna tävling kan inte ha varit lätt för de 5 domarna.

Den s.k. Palmer-skolan är fortfarande dominerande i stunt, och det innebär att man använder stora ellipsvingade plan med flaps för att erhålla god vändbarhet. Motorerna är på 5 - 6 cc och nästan uteslutande glödstiftare, som under planflykt går med rik bränsleblandning och först under belastning i manövrer lämnar full effekt.

Konstruktionsfiness för i år var det s.k. differentialflapset, vilket får planet att hålla linorna bättre sträckta i manövrerna, genom att det inre flapset får större utslag.

Fortfarande i strålande väder inleddes den sista tävlingsdagen, söndagen, med sista omgången i speed.

Tjeckerna satte allt på ett kort och flög med oprövade monolinesplan, och för Pech lyckades det bra genom en flygning på 227 km/tim. Amerikanerna kunde inte heller i denna omgång öka, medan däremot Ugo Rossi fick upp en enorm segerflygning på 237 km/t.

Även Ove Kjellberg kunde i denna omgång öka till 188, vilket blev vårt bästa resultat i denna klass.

Finalen i team-racing mellan

Speed: 1) U.Rossi, Italien, 236 km/tim 2) B.Wisniewski, USA, 230. 3) Z.Pech, Tjeckoslov., 227. 4) J.Nightingale, USA, 227. 17) Kjellberg, Sverige, 188. 18) Martinelle, Sverige, 180. 24) Enquist, Sverige, 148. Lag: 1) USA, 679 km/tim. 2) Tjeckoslovakien, 672. 6) Sverige.

Stunt: 1) L. Grondal, Belgien, 2071 poäng. 2) R.Still, USA, 2066. 3) B.Palmer, USA, 2056. 4) S.Wooley, USA, 2043. 29) Söderberg, Sverige, 1636. Lag: 1) USA. 2) Belgien. 3) Ungern. 16) Sverige.

Team-racing: 1) Bernard/Lietzmann, Belgien, 4.35. 2) Björk/Rosenlund, Sverige, 4.39. 3) Yeldham/Taylor, England, 4.45. 17) Söderberg/Rosenlund, Sverige, 5.52. 22) Enquist/Kjellberg, Sverige, 6.21. Lag: 1) England. 2) Ungern. 3) Tjeckoslovakien. 4) Sverige.

Bernard, Yeldham och Kjell Rosenlund blev tävlingens höjdpunkt.

Rosenlund blev några varv efter i starten, men när hans Oliver Tiger väl blivit varm var hans plan det snabbaste och försprånget minskade. Vid första omtankningen touchade Bernards och Yeldhams plan, vilket gjorde Yeldhams plan flygodugligt för resten av heatet. Rosenlund vidare efter Bernard, som han passerade vid 80 varv, varefter han fortsatte mot en klar och mycket populär seger.

Glädjen blev emellertid kortvarig, ty det meddelades att hans finalflygning hade blivit diskvalificerad p.g.a. cirkelöverträdelse med ena foten. Denna regel hade antagits före tävlingen men genom dålig information ej delgivits samtliga tävlande, bl.a. inte Kjell Rosenlund

I team-racingens lagtävling kom Sverige på en hedrande fjärdeplats.

Efter den mycket pampiga och ceremoniella prisutdelningen, vidtog en uppvisning av plan i både stor och liten skala. Amerikanerna Bob Palmer och Don Still flög formationsflygning med sina stuntplan. Deras bästa nummer var en ryggflygning på 1 meters höjd med en halv meters avstånd mellan planen.

Uppvisningen med fullskala-plan bjöd bl.a. på fallskärms-hopp i mängd, avancerad flygning i 3-grupp, där ledarplanet hela tiden låg på rygg, momentroller på låg höjd m.m.

Vid tävlingens avslutande satte Pech nytt världsrekord i speed genom att använda tunnare mono-line. Han nådde 244 km/tim, vilket är 8 km/tim mer än det gamla som hölls av hans landsman Sladky.

Resultat:

Peter Wanngård:

Friflykts-SM i Uppsala 1960

Årets SM för friflygande modeller skulle ursprungligen äga rum på Rommehed den 18 september, men då permanentningen av banorna påbörjades tidigare än från början var uppgjort flyttades tävlingen till F 16 vid Uppsala och datum ändrades till den 11 september.

Ankomstdag var lördagen. Trimningen påbörjades $\frac{1}{2}6$ på kvällen och avslutades en stund efter mörkrets inbrott. Vädret var ganska bra under hela lördags-eftermiddagen, det enda en tävlingsflygare kanske kunde invända med tanke på trimningen var väl att ett visst "flyt" rådde hela tiden, annars var vinden svag och det varken regnade eller haglade.

På kvällen var det thesupé i civilmässen och det hela var ganska gemytligt. Sedan återvände man till förläggningen och hälsade på gamla bekanta o.s.v. Några G-killar körde in tampen medan F-flygarna diskuterade kommande regler. Så småningom blev det lugnt och tyst och de flesta gick och la sig och drömde väl om morgondagens maxar.

Följande dag bröts det upp i gryningen och redan $\frac{1}{2}6$ på morgonen hade flera modellflygare påbörjat trimningen ute på fältet. Det var vindstilla och solen sken från en molnfri himmel. Någon termik eller några nersvep hade ännu inte hunnit utbildas.

$\frac{1}{2}8$ serverades frukost och första perioden började 8.15. Vid denna tidpunkt hade emellertid den för hela tävlingen typiska väderlekssituationen redan hunnit utbildas: dvs. markanta nedsvep i trakten kring startplatsen. Vindstyrkan var obetydlig och himlen molnfri. Nedsvepen resulterade i ett mycket stort antal "missade" flygningar.

Andra perioden började 9.45 och var den första lik. Fallområdet vid startplatsen hade om möjligt blivit mer markant.

Tredje perioden började kl. 10.45. Vindstyrkan hade ökat obetydligt och nu syntes de förs-

ta molnbildningarna.

I fjärde perioden skymdes solen delvis av massiva cumulusmolnbankar, varför det tidvis till arrangörernas gränslösa förtvivlan uppstod ett överskott på tidtagare.

Det enda som skilde femte perioden från den föregående var väl att förekomsten av termik i närheten av startplatsen hade ökat eller mer exakt; frekvensen av avlösningar hade nog av förklarlig anledning blivit större. När perioden var över kl. 14.15 kunde man konstatera att endast två man hade gjort 5 max, nämligen segrarna i S- resp. G-klassen.

G vanns av en gammal veteran, (allting är ju relativt) nämligen Ragnar Wilkesson från Enköping.

S-klassen däremot vanns av en ny förmåga vid namn Inge Sundstedt från Borlänge. Detta var Inges 3:e tävlingssäsong.

F-klassen vanns av Sture Karlsson, Katrineholm. Ritning till en av hans modeller återfinns någonstans i detta nr.

Arrangörerna har all heder av organisationen. Tidsschemat hölls och tävlingen flöt. Varje deltagare fick köa framför sekretariatet och tilldelades där en tidtagargrupp samt sitt startkort vilket han själv aldrig fick ha i handen. Tyvärr hade ett missförstånd uppstått och för få tidtagarur anskaffats, varför den sällsynta omständigheten uppstod att det fanns många funktionärer som inte kunde göra tjänst, då de saknade stoppur! Trots detta flöt det hela. I första perioden klagade några deltagare på att de inte fick starta, men de fick skylla sig själva, då de ställde sig i kö 2 min. innan periodens slut, så arrangörerna kan inte lastas.

Vad själva tävlingsstandarden beträffar så måste man väl säga att det faktiskt finns en viss bredd på friflyget trots allt; man såg t.ex. många nya ansikten. De ganska medelmåttiga resultaten måste till stor del tillskrivas fallvindarna. Det lugna vädret höll dock antalet kvaddar nere. De enda kvaddarna tycktes för övrigt F-modellerna svara för. Antalet F-kvaddar kun-

de ha varit mindre. (En F-kärra flög förresten in i en av Qvarnströmarnas G-intor)

Och vad modellerna beträffar så var G:intorna mycket lika varandra, balsarörskropp, 3 knäckar på vingen och konstant korda och tvåbladig fällbar propeller samt motortid på över 40 sek. Några "Laban" syntes också, och den konstruktionen måste anses lyckad. En av de mer pålitliga G:intorna, skulle jag tro.

I S-klassen såg man väl de vackraste kärrorna. Roine Janssons senaste S:inta t.ex. var bland det vackraste jag sett i den vägen. Modellen var försedd

med elliptiska spetsar, mod. Gö. 417 och hade ett mycket långsamt glid.

F-klassen bjöd på de största konstruktionsvarianterna. Man tycktes dock kunna åtskilja två huvudtyper, dels pylonmodellerna och dels HT-modellerna, där motorn sitter i jämnhöjd med vingen. Hagels modell hade det bästa stiget, men några var i klassen alldeles under.

Hur många anmälningar som totalt inkommit vet jag inte men det totala antalet genomförda anmälningar var 140. Prisutdelningen förrättades vid middagen efter tävlingen. Resultat:

<u>Klass S:int</u> (59 deltagare genomförde)								
1.	Inge Sundstedt	Borlänge	180	+ 180	+ 180	+ 180	+ 180	= 900
2.	Göran Åberg	Fk Gamen	180	+ 178	+ 180	+ 158	+ 180	= 876
3.	Stellan Knöös	AKM	160	+ 180	+ 129	+ 180	+ 180	= 832
	Bror Eimar	Nimbus, Sthlm.	180	+ 180	+ 180	+ 112	+ 180	= 832
5.	C.G. Thyberg	Katrineholm	180	+ 180	+ 180	+ 180	+ 111	= 831
6.	Bo Modéer	Vingarna	156	+ 114	+ 180	+ 169	+ 172	= 791
7.	Olle Krantz	NAFK	180	+ 70	+ 180	+ 180	+ 180	= 790
8.	Gunnar Kalén	Fk Gamen	180	+ 93	+ 180	+ 151	+ 180	= 784
9.	Staffan Svensson	AKG	172	+ 180	+ 70	+ 180	+ 180	= 782
10.	Olle Blomberg	Kumla	180	+ 176	+ 116	+ 122	+ 180	= 774
11.	Knut Andersson	AKM	111	+ 180	+ 118	+ 180	+ 180	= 769
12.	Nils Lundberg	NAFK	157	+ 114	+ 180	+ 129	+ 180	= 760
13.	L.G. Elmlund	Fk Gamen	180	+ 180	+ 125	+ 145	+ 128	= 758
14.	Per Nilsson	AKG	180	+ 180	+ 114	+ 123	+ 150	= 755
15.	Hans Olsson	Norberg	180	+ 146	+ 180	+ 66	+ 180	= 752

<u>Klass G:int</u> (38 deltagare genomförde)								
1.	Ragnar Wilkesson	Enköping	180	+ 180	+ 180	+ 180	+ 180	= 900
2.	Charles Moberg	AKG	180	+ 180	+ 169	+ 180	+ 180	= 889
3.	Bertil Flodell	Fk Gamen	168	+ 180	+ 180	+ 180	+ 180	= 888
4.	Lennart Skoog	Örebro	180	+ 180	+ 167	+ 180	+ 180	= 887
5.	Lennart Tysklind	Finspång	175	+ 145	+ 180	+ 180	+ 180	= 860
	Uno Axelsson	Katrineholm	165	+ 180	+ 155	+ 180	+ 180	= 860
7.	Anders Håkansson	AKM	164	+ 153	+ 180	+ 180	+ 180	= 857
8.	Nils Lundberg	NAFK	180	+ 145	+ 180	+ 168	+ 180	= 853
9.	Jan Hafström	Kumla	180	+ 162	+ 180	+ 180	+ 140	= 850
10.	Rune Johansson	NAFK	180	+ 162	+ 180	+ 180	+ 140	= 842

<u>Klass F:int</u> (41 deltagare genomförde)								
1.	Sture Karlsson	Katrineholm	156	+ 180	+ 175	+ 180	+ 180	= 871
2.	Rolf Hagel	AKM	180	+ 180	+ 180	+ 150	+ 180	= 870
3.	Härje Thunholm	Vingarna	147	+ 180	+ 180	+ 180	+ 180	= 867
4.	Christer Roswall	AKM	176	+ 173	+ 180	+ 166	+ 171	= 866
5.	Lars Andersson	Finspång	180	+ 180	+ 180	+ 128	+ 180	= 848
6.	Lennarth Larsson	Solna MSK	169	+ 163	+ 180	+ 152	+ 180	= 844
	Ulf Björnstig	Fk Gamen	180	+ 128	+ 180	+ 180	+ 176	= 844
8.	Magnus Eriksson	Fk Gamen	180	+ 163	+ 180	+ 137	+ 180	= 840
9.	Åke Löfvander	Sundsbruk	180	+ 118	+ 180	+ 180	+ 180	= 838
10.	Måns Hagberg	Nimbus, Sthlm.	180	+ 180	+ 115	+ 180	+ 153	= 808
11.	Göran Larsson	Norberg	180	+ 130	+ 180	+ 135	+ 180	= 805

Lagtävlan

1.	Katrineholms Fk, lag 1. (Thyberg, Axelsson, Karlsson)	2562 sek.
2.	Aeroklubben i Malmö, lag 3. (Knöös, Nerud, Hagel)	1492 "
3.	Fk Gamen, Norrköping, lag 2. (Flodell, Elmlund, Björnstig)	1490 " 9.

Resultatlista från SM i linstyrning den 27-28/8 1960 å F 8, Barkarby

<u>Speed</u>						
1.	M. Hagberg	Nimbus, Stockholm	188,0	180,0	---	= 188,0
2.	O. Kjellberg	Solna MSK	---	---	185,6	= 185,6
3.	A. Kihlmark	Solna MSK	---	---	180,0	= 180,0
4.	B. Martinelle	Örnarna, Västertorp	164,4	153,9	162,9	= 164,4
5.	K-E. Enqvist	Örnarna, Västertorp	164,4	---	---	= 164,4

<u>Stunt</u>						
1.	J. von Segebaden	Solna MSK	934	994	1048	= 2042
2.	Chr. Söderberg	ÖSFK	935	914	967,5	= 1902,5
3.	L. Eriksson	Hobby, Torsåker	281,5	875,5	913,5	= 1789
4.	B. Qvenild	Aerospeed, Sthlm.	666	639	659	= 1325
5.	Chr. Rosenlund	Nimbus, Stockholm	---	---	329,5	= 329,5

<u>Team-racing</u> (12 deltagare genomförde)						<u>Final</u>
1.	K. Rosenlund	Nimbus, Stockholm	8.59	5.38		5.15
2.	P.O. Bäckman	Umeå Fk	8.44	5.10		5.27
3.	E. Björnvall	Umeå Fk	5.55	5.28		7.42
4.	G. Andersson	Umeå Fk	5.52	--		
5.	M. Hagberg	Nimbus, Stockholm	6.10	7.13		
6.	A. Kihlmark	Solna MSK	6.23	8.10		
7.	O. Kjellberg	Solna MSK	7.29	6.44		

Lagtävlan: 1. Mfk Nimbus, Stockholm. 2. Solna MSK, Solna.

Resultatlista från 1960 års SM i radiostyrning, F 10 den 24-25 sept

<u>Klass I, multi</u> (3 deltagare genomförde)			
1.	Rolf Dilot	Aeroklubben i Malmö	2947 poäng
2.	Gunnar Johansson	Modellflygklubben Starflyers, Sth.	1337,5 "

<u>Klass III, sidoroder</u> (18 deltagare genomförde)			
1.	Sten-Åke Grahn	Mfk Aerospeed, Stockholm	1193 poäng
2.	Eric Sjögren	Kristinehamns Modellflygklubb	1049 "
3.	Eric G. Berglund	Hedemora Flygklubb	887 "
4.	Olle Sjögren	Kristinehamns Modellflygklubb	851 "
5.	Rolf Dilot	Aeroklubben i Malmö	844 "
6.	Leif Pettersson	Nyköpings Flygklubb	570 "
7.	Björn Carlsson	Linköpingseskadern	535 "
8.	Georg Johansson	Modellflygklubben Stratos, Ljungby	435 "
9.	Karl-Einar Tell	Linköpingseskadern	426 "
10.	Lennart Jägsell	Nässjö Flygklubb	340 "

<u>Klass V, sidoroder och motorkontroll</u> (5 deltagare genomförde)			
1.	Ragnar Ahman	Fk Gamen, Norrköping	155 + 100 = 255 Poäng
2.	Gunnar Pettersson	Tibro Modellflygklubb	30 + 95 = 125 "

Resultatlista från Mfk Aerospeeds radiotävling på Skarpnäck den 4/9

<u>Klass I</u> (6 deltagare)		<u>Modell</u>	
1.	Rolf Dilot	Aeroklubben i Malmö	Original 1968,5 poäng
2.	Gunnar Johansson	Starflyers, Stockholm	Smog Hog 971 "
3.	Per-Axel Eliasson	Starflyers, Stockholm	Original 950,5 "

<u>Klass III</u> (12 deltagare)			
1.	Gunnar Pettersson	Tibro Modellflygklubb	Uproar 961 poäng
2.	Olle Sjögren	Kristinehamns Mfk	Piper Tripacer 939 "
3.	Sten-Åke Grahn	Aerospeed, Sthlm.	Vagabond 838 "
4.	Kjell Björklund	Aeroklubben i Malmö	Radiocub 825,5 "
5.	Erik Sjögren	Kristinehamns Mfk	Piper Tripacer 779 "
6.	Jan Levenstam	Starflyers, Stockholm	Piper Cub J 3 706,5 "
7.	Rolf Dilot	Aeroklubben i Malmö	Vagabond 706,5 "

<u>Klass V</u> (3 deltagare)			
1.	Gunnar Pettersson	Tibro Modellflygklubb	Uproar 50 poäng
2.	Jan Levenstam	Starflyers, Stockholm	Piper Cub J3 30 "

Kommentar till de följande (vita) ritningssidorna

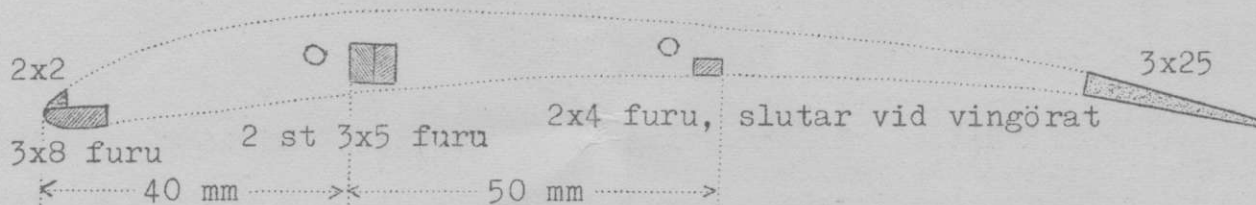
Genom välvillig hjälp av Red. Jan Jangö, Johanneshov, kan vi på de följande 12 sidorna presentera ritningar till inte mindre än 15 intressanta modeller. Ni återfinner bl.a. ritningar till SVENSKA MÄSTARNA Inge Sundstedt och Sture Karlssons modeller, likaså på de SVENSKA LAGMÄSTARNA, Katrineholms Mfk, modeller.

De flesta modellerna är ritade av Peter Wanngård på Vingarnas vartävling 1960. På detta blad samt på sid. 25 är några kommentarer till de olika modellerna. För kommentaren till Gösta Nilssons S:inta svarar konstruktören, övriga kommentarer av Peter Wanngård.

Gösta Nilssons S:inta (Östersund)

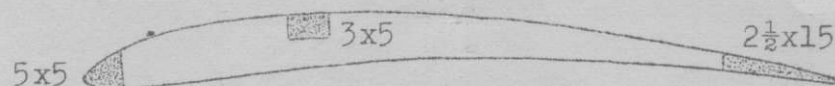
Vinge: Yta 27,7 dm². Profil B-6456-f.

Skiss av vingprofilen: (endast för att visa balkarrangemanget)



Sprygel mellanrum 30 mm utom vid mitten av vingen, vid balsainklädnaden, där sprygelavståndet är 20 mm. Balsainklädnad av 1,5 mm balsa 12 cm på varje vinghalva.

Stabbe: Yta 5,5 dm². Egen profil, ungefär så här:



Turbulenstråd 0,4 mm placerad 10 mm från framkanten. Sprygelavstånd 30 mm (25 mm vid stabbens mitt)

Trim: Vänsterkurv (genom sidoroderutslag samt skränkning endast av höger yttervinge medan vänster innervinge är en aning nerskevad).

TP-läge: 95 mm från framkanten. Torde motsvara ca. 58 % av kordan. Genomsnittsflygtid: 2.45 - 2.50.

Kan tillägga att kärnan närmast inspirerats av de ungerska VM-modellerna vid 1957 års VM i Tjeckoslovakien. Ganska intressant var att se vid 1959 års VM i Belgien hur ungraren Frigyes gått praktiskt taget på samma utvecklingslinjer. Skillnaden var främst att han hade plan stabbprofil men i övrigt fanns många likheter. Frigyes hade samma vingprofil, samma mått på stabbe och vinge, samma momentarm och ung. samma kropp. Han hade dock placerat största fenyntan under. (Se ritning till Frigyes modell på sista sidan)

Jag skulle tro att man med en finslipning av konstruktionen kan nå upp till 3 minuters prestanda. Spännvidden går att öka något utan att maxytan överskrides och kroppen är konstruerad för norrländskt blåsväder och kanske onödigt stabil och tung.

Inge Sundstedts S:inta (Borlänge)

Kärnan är en vidareutveckling av Rolf Hagels "Miss Max".

Vinge: Profil Gö. 417. Framkant 10x10 balsa, bakkant nerslipad 6x35 balsa. Balkarna är av furu, men deras dimensioner är okända. Vingtungan består av 2 mm dural.

Stabbe: Stabben är byggd helt i balsa. Framkant 4x4, mittbalk 3x3, bakkant 2x10.

Kropp: Kroppen är byggd på ungefär samma sätt som Hagels "Miss Max"-kropp. Plywoodstommen i mitten är 6 mm tjock. På denna är sedan balsaflak limmade. Bakåt är två furulister pålimmade plywoodskivan vilka bildar innersidorna av bakkroppens "golv" och "tak".

TP ligger 88 mm bakom vingens framkant och modellen flyger i högerkurv. Som reservmodell använder Inge en Roine Jansson kopia. //

Nils Helgessons S:inta (Söderfors)

Vinge: Helplankad översida. Vingspetsen ej ellips. Bärande stabbe.
Trim: Vänsterkurv. TP ligger 95 mm bakom vingens framkant.

Nils Helgessons S:etta (Söderfors)

Vinge: Endast den balk, som ligger i konturen och bildar turbulens är utritad. TP 70 mm bakom vingens framkant. Bärande stabbe.

Sture Karlssons F:inta (Katrineholm)

Vinge: Profil B-8353-b/2. Översidans första 45 mm är plankade. Spry-gelmellanrum 42,5 mm. 3 mm duraltunga. Vingspetsarna ren ellips.

Stabbe: Flatbottnad profil. Sprygel mellanrum 40 mm. Översidans första 40 mm är plankade.

Trim: Höger/höger, tiltad stabbe, TP 55-60%.

Motor: Oliver Tiger Mk 3. Fotoknips timer.

Örjan Gahms G:inta (Vingarna, Stockholm)

Vinge: Profil Landegren. Sprygelavst. 30 mm. TP 52 mm framför vingens bakkant. Stabbe: Sprygelavstånd 30 mm.

Kropp: 1,5 mm balsarör klätt med japanpapper ut- och invändigt. Yttre diameter 39 mm.

Propeller: 470x610. Trim: höger/vänster.

C.G. Thybergs S:inta (Katrineholm)

Vinge: Profil Gö. 417. Första delen av översidan är plankad. På de första 20 mm är slipmassa fastlimmad. Sprygelavstånd 30 mm. Både vingörönen och innervingarna är löstagbara. Vingspetsar ren ellips.
Stabbe: Profil Thomann. Sprygel mellanrum 20 mm. Korda vid roten 95.

Enligt Thyberg medför den turbulensbildande slipmassan, att man kan flyga med högre anfallsvinkel, vilket ger lägre sjunkhastighet.

TP 44%, ligger förvånansvärt långt fram. Då stabben är en Thomann-kopia kan det nämnas, att Thomann har TP längre bak (c:a 60%).

C.G. Thybergs S:etta (Katrineholm)

Vinge: Gö. 417. Fastlimmad slipmassa på de 15 första mm på översidan. Mittvingen är helplankad på översidan. Vingörönen är löstagbara och monteras med aluminiumtungor. Mittvingens infästning på kroppen är å la Thomann. Vingspetsar ej ellips.

Stabbe: Profil Thomann. Liksom hos S:intan svänger hela fenytan vid kurvroderutslag, vilket aerodynamiskt sett är en liten finess.

Uno Axelssons S:inta (Katrineholm)

Vinge: Thäkåpås profil enl. uppgift. (Har kollat med egen fullskala-profil, som Hyvärinen ritat, men den stämmer inte helt.) Översidan är helplankad med 1 mm balsa. TP 52 %.

Stabbe: Profil något mod. Thomann. 1 mm helplankning av översidan.

Modellen är ytterst väldisponerad och kan med fördel kopieras. Några få förändringar kan ju göras för att få den mer lättbyggd.

Uno Axelssons G:inta (Katrineholm)

Vinge: Profil B-8356-b/3. Översidan är helplankad och försedd med 3-D turbulator. Sprygelavstånd 40 mm. TP 15 mm framför vingens bakkant.

Stabbe: Profil RJ 336. 35 mm bred plankning på översidan. Sprygel mellanrum 35 mm.

Kropp: Balsarör \emptyset 37 mm. 1,5 mm balsa framför och 0,75 mm bakom ak-terpinnen. Utvändigt klädd med siden.

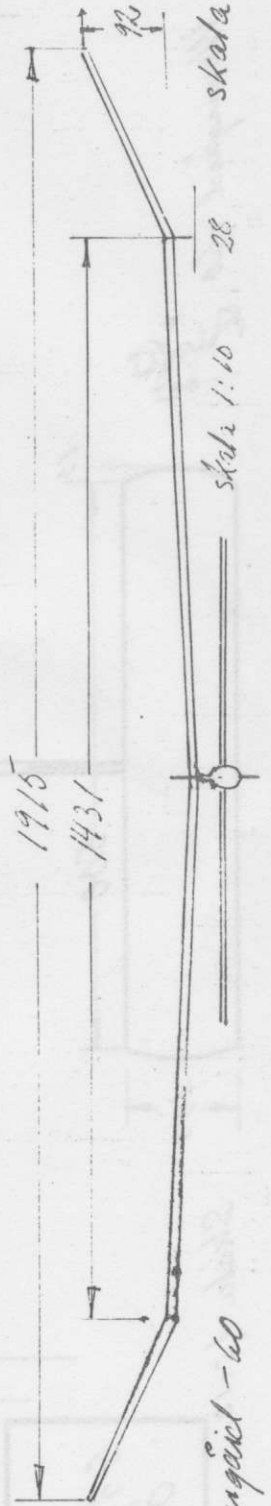
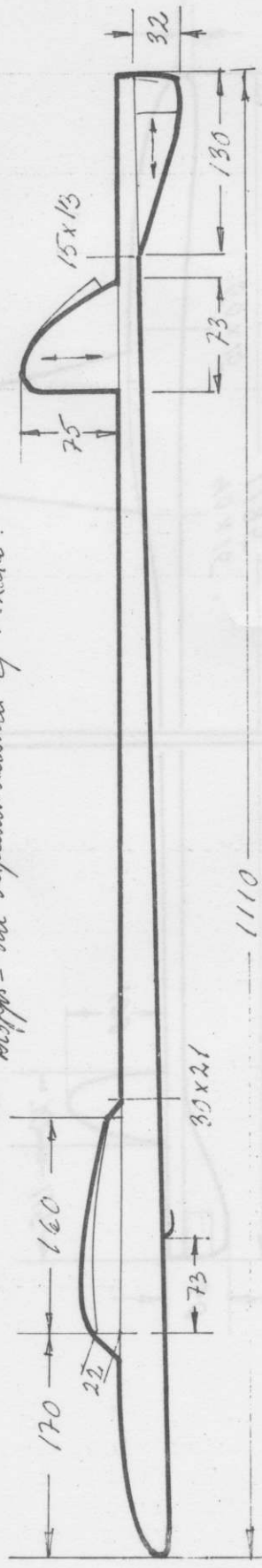
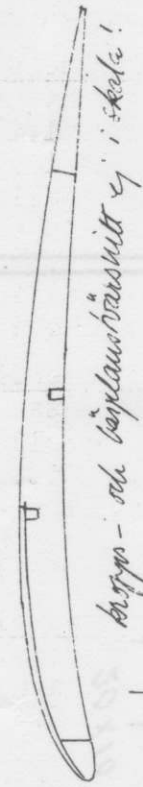
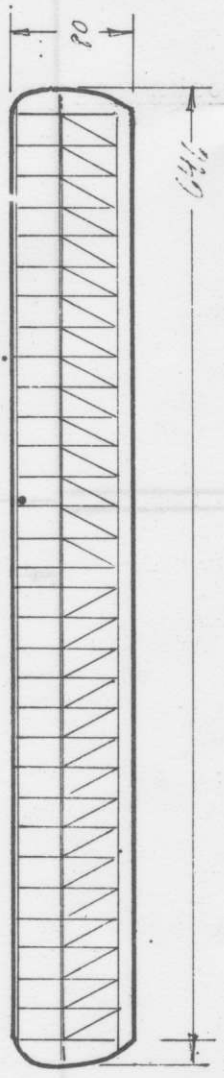
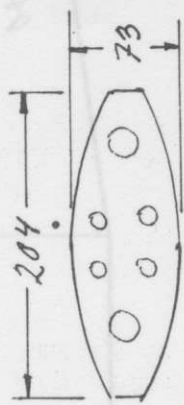
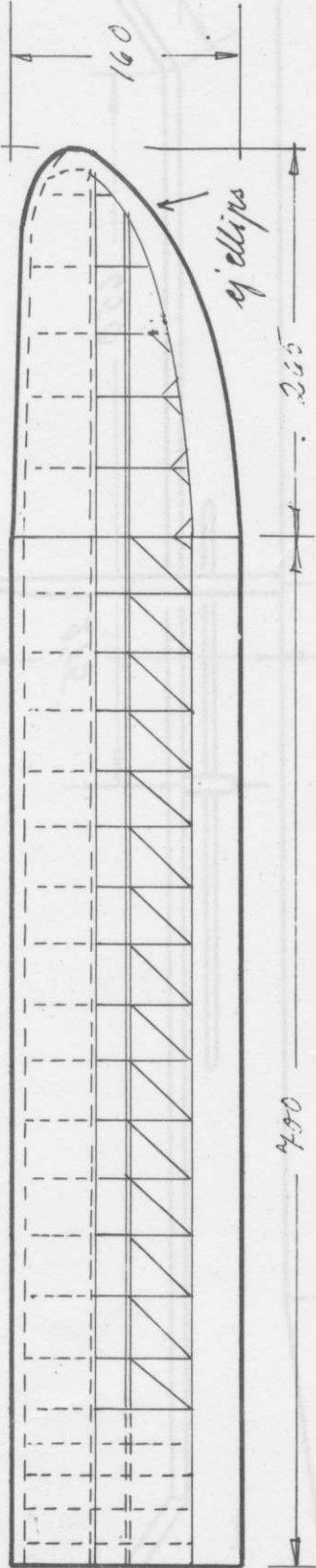
Propeller: 530x650, tvåbladig, fällbar.

Motor: 14 str. 6xl Pirelli, 45-50 sek. motortid. Trim: höger/vänster

Modellen ger liksom S:intan intryck av att vara ytterst väl genomtänkt. Med denna bäryte- och sidyfefördelning borde TP-läget ge utmärkt längd- och spiralstabilitet. Modellen är ypperlig utgångspunkt för egna konstruktioner och om någon tänker bygga en ny G:inta så kan Axelssons "lay-out" rekommenderas.

forts. på sida 25.

S:INT
INGE SUNDSTEDT
BORLÄNGE



Peter Wamqvist - 60

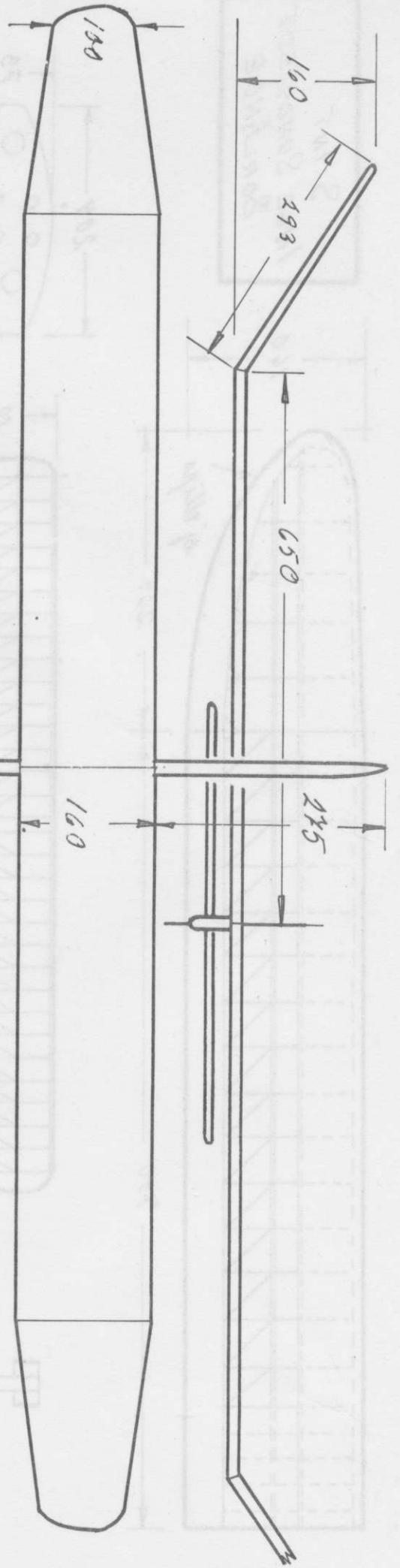
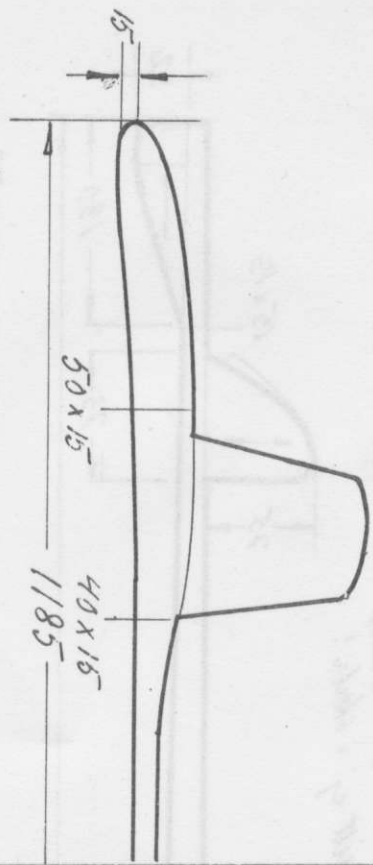
skala 1:10 skala 1:5

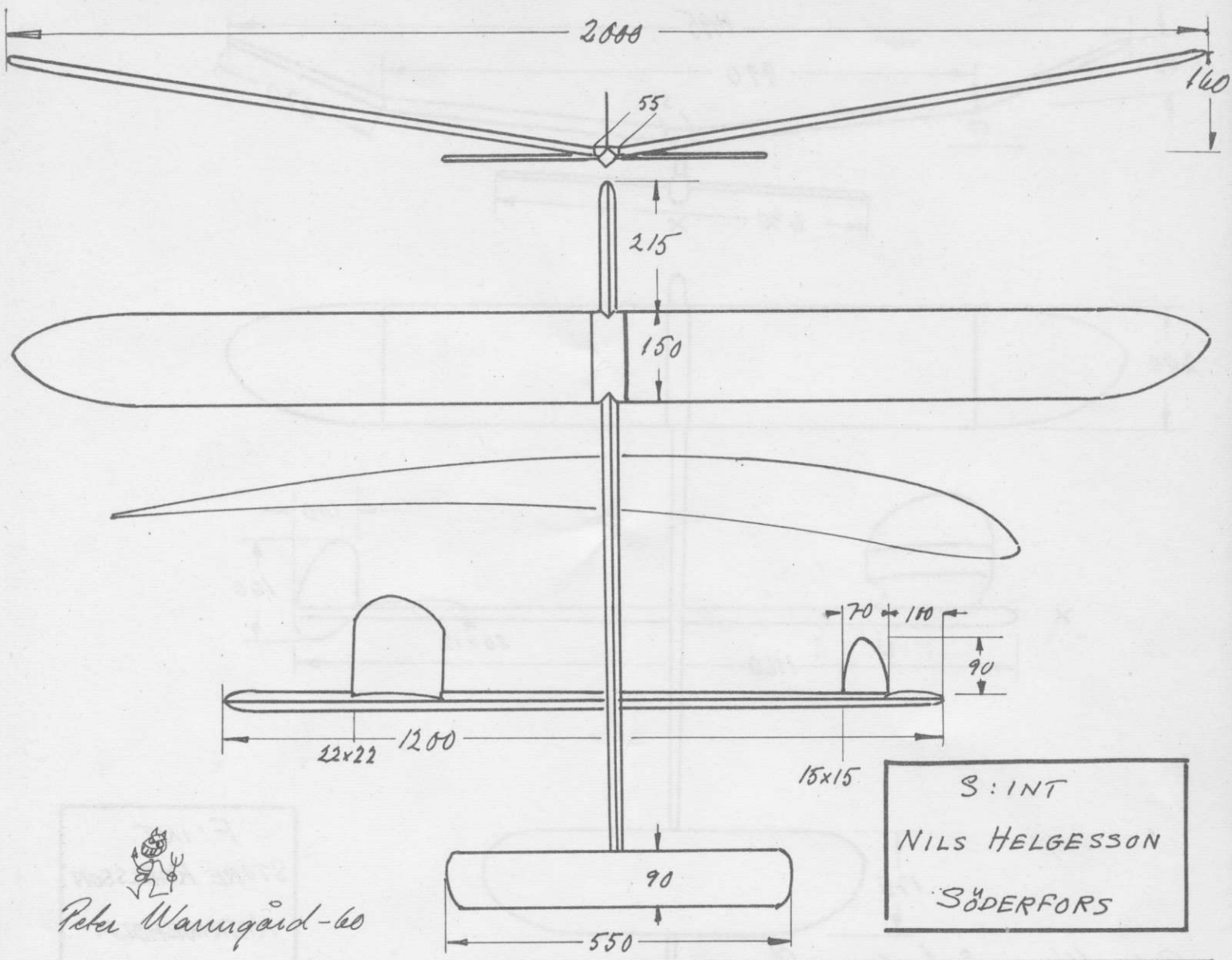
Pala Mönstergård - 10



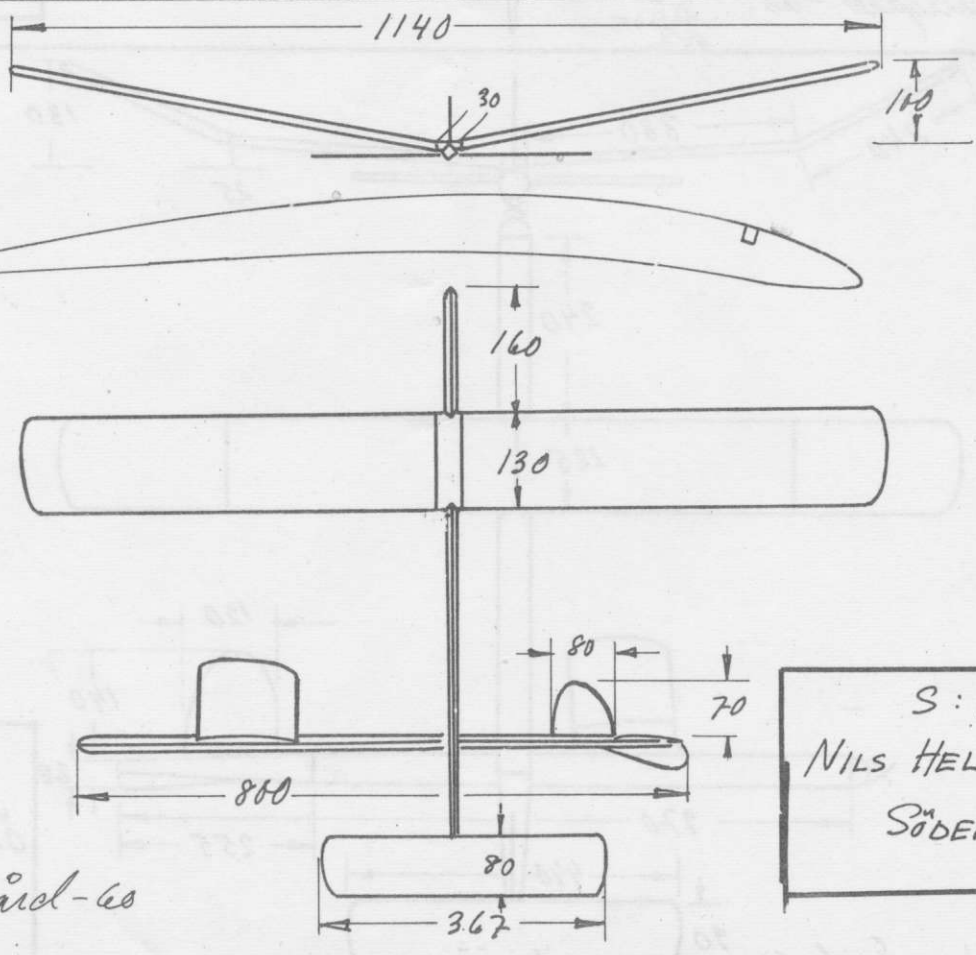
Skala 1,5:10

S:INT
GÅSTA NILSSON
OSTERSUND

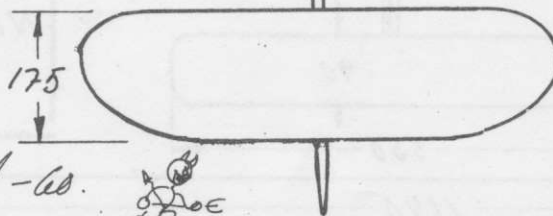
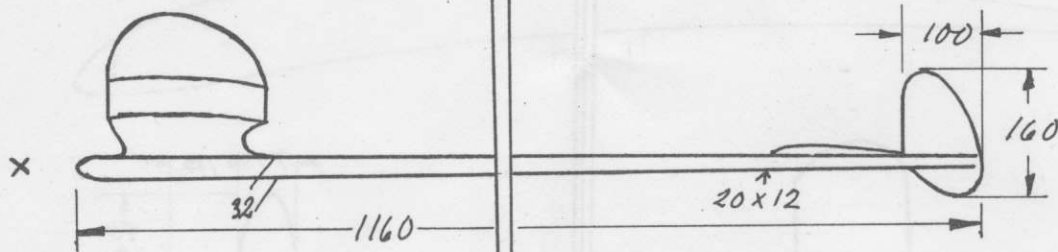
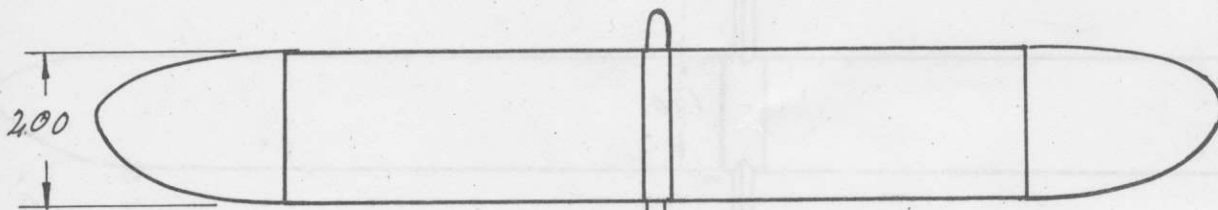
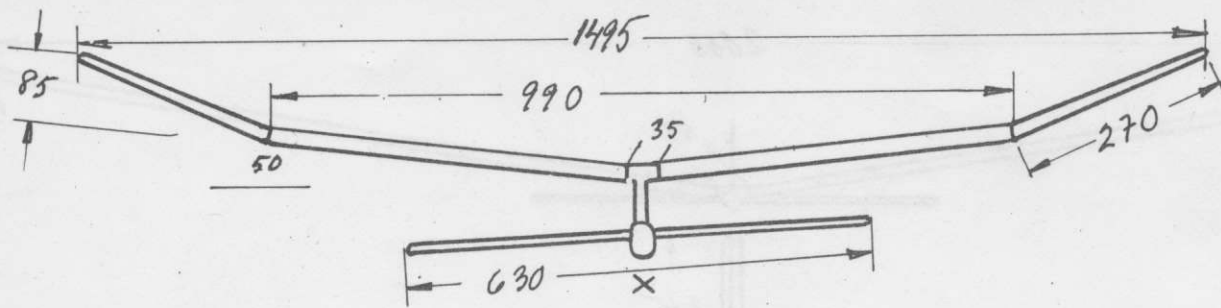






Peter Warrngård-60

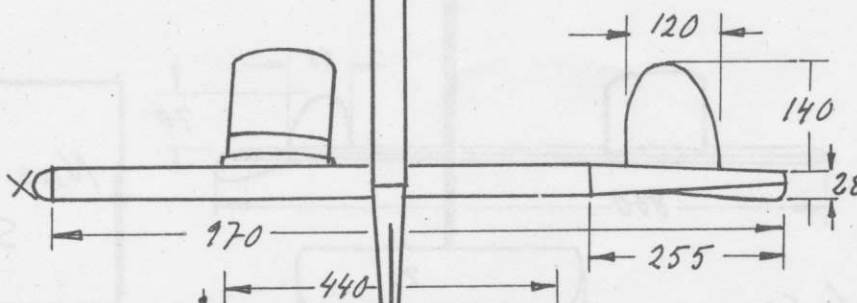
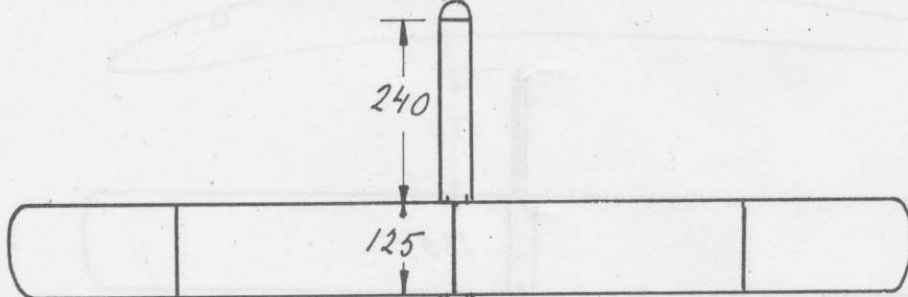
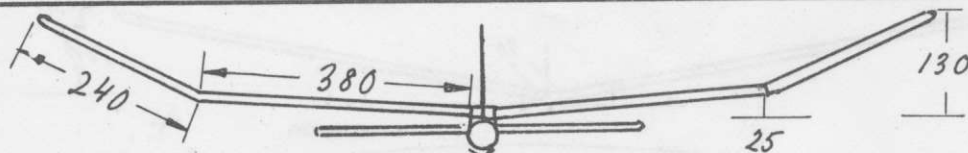


Peter Warrngård-60



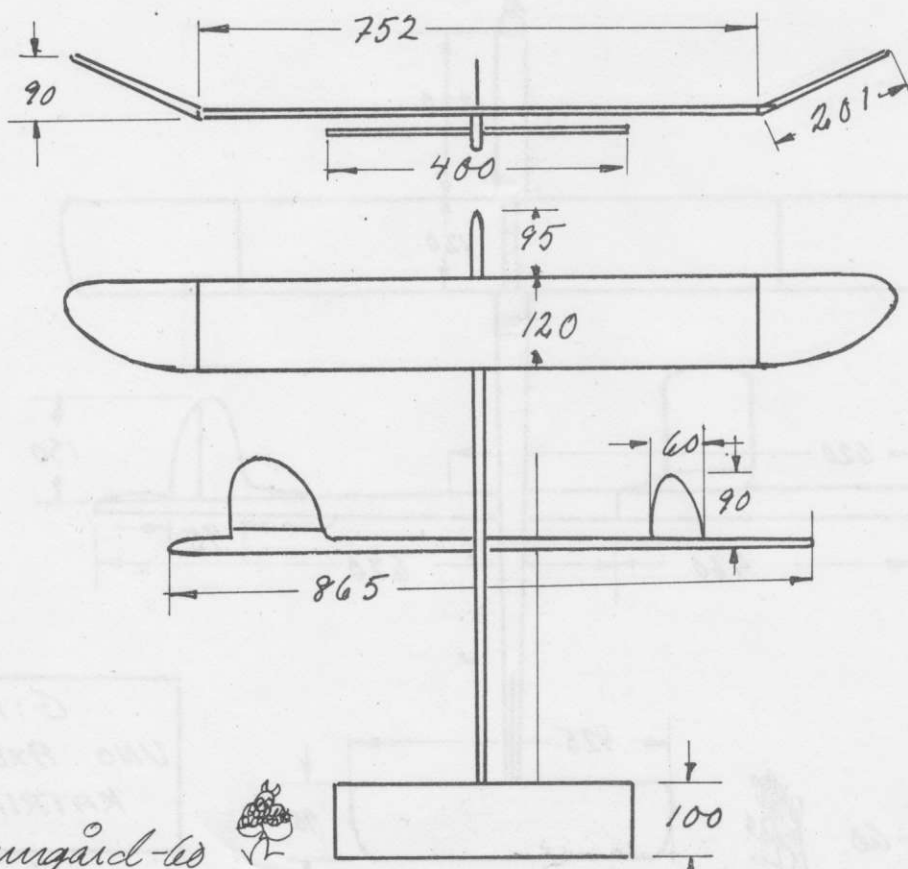
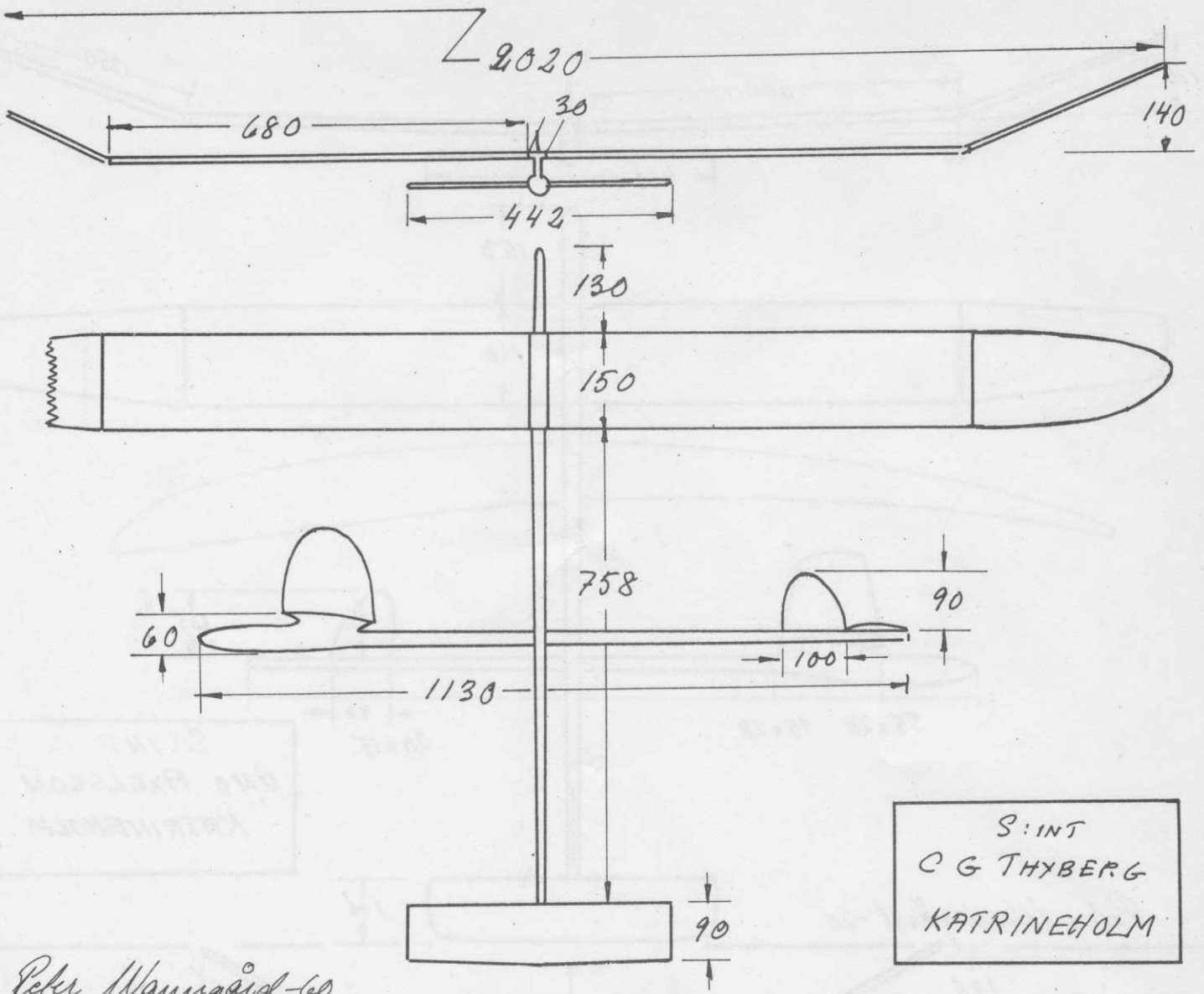
F: INT
STURE KARLSSON
KATRINEHOLM

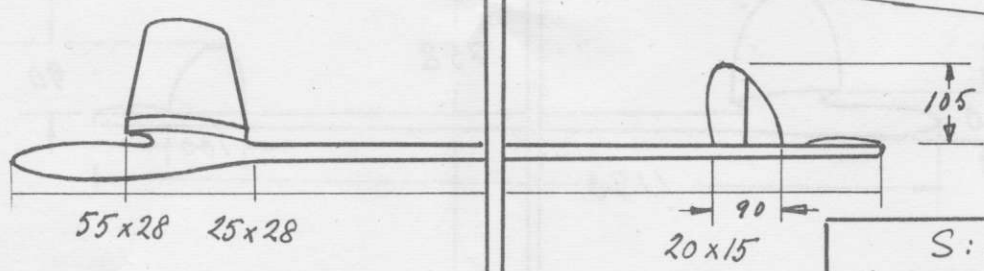
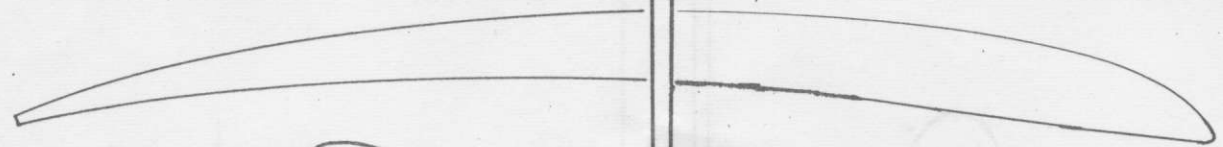
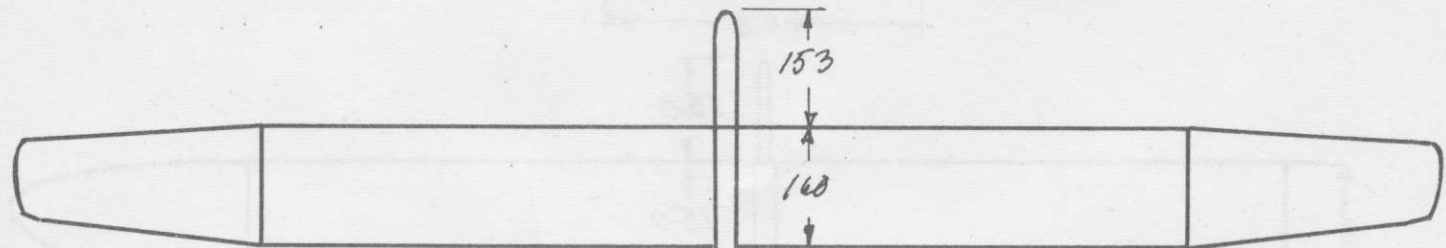
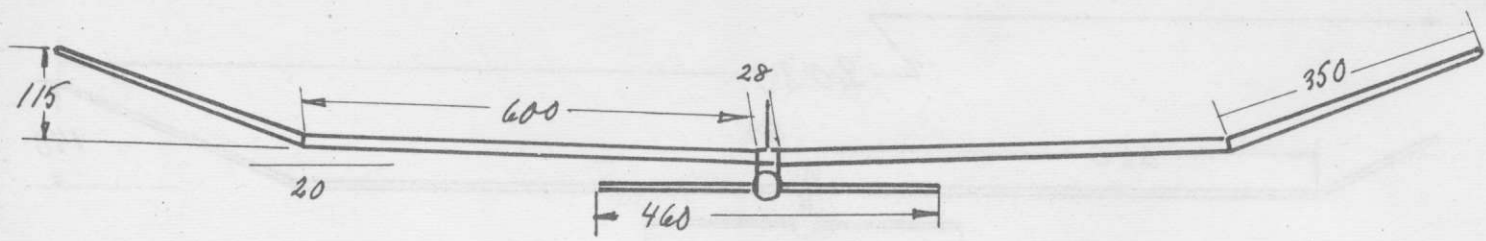
Peter Waingård - 60. 



G: INT
ÖRSJAN GAHM
VINGARNA
(STALM)

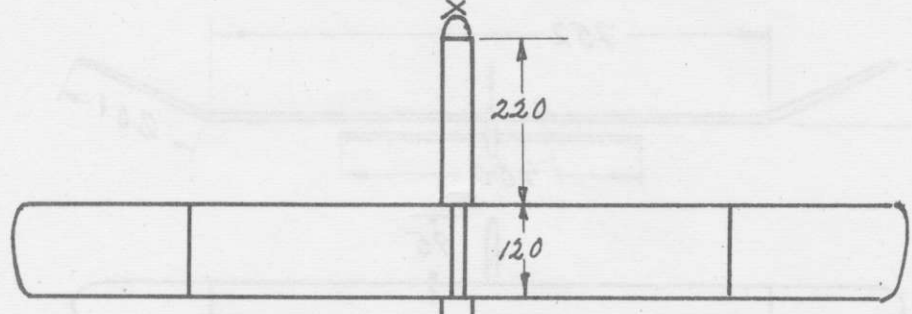
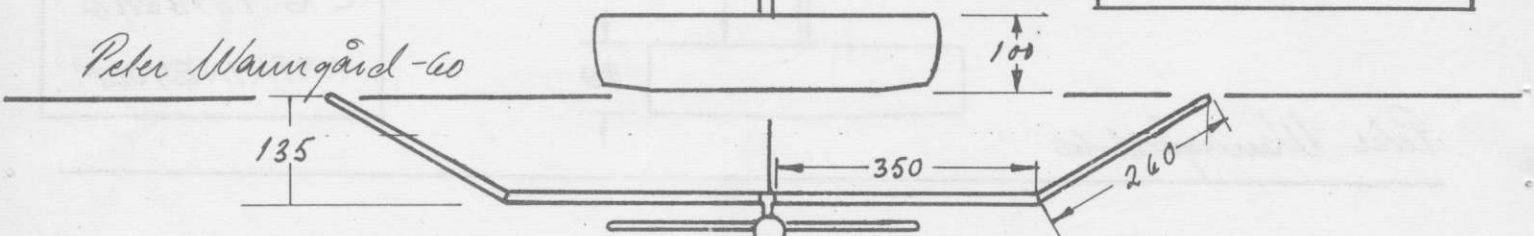
Peter Waingård - 60





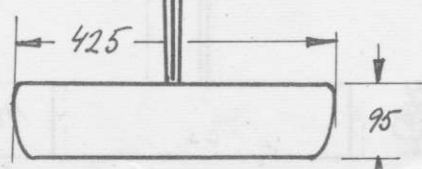
S: INT
 UNO AXELSSON
 KATRINEHOLM

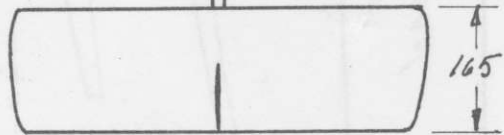
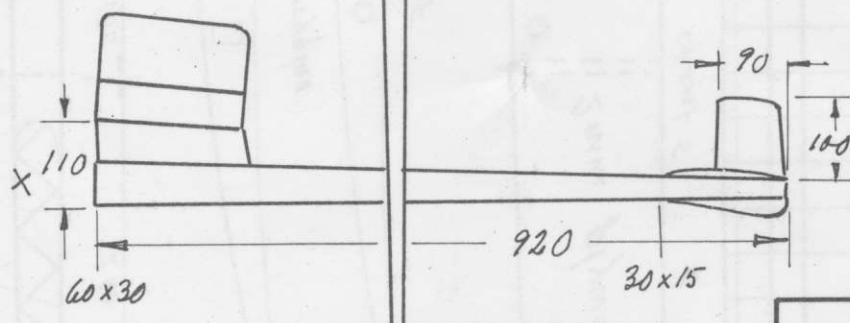
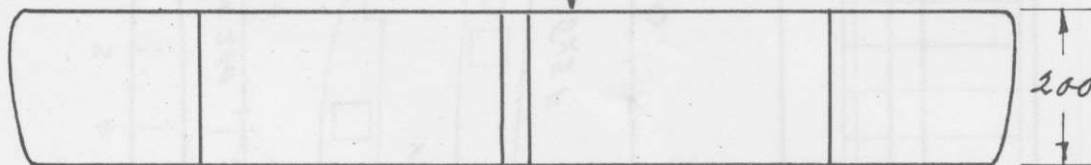
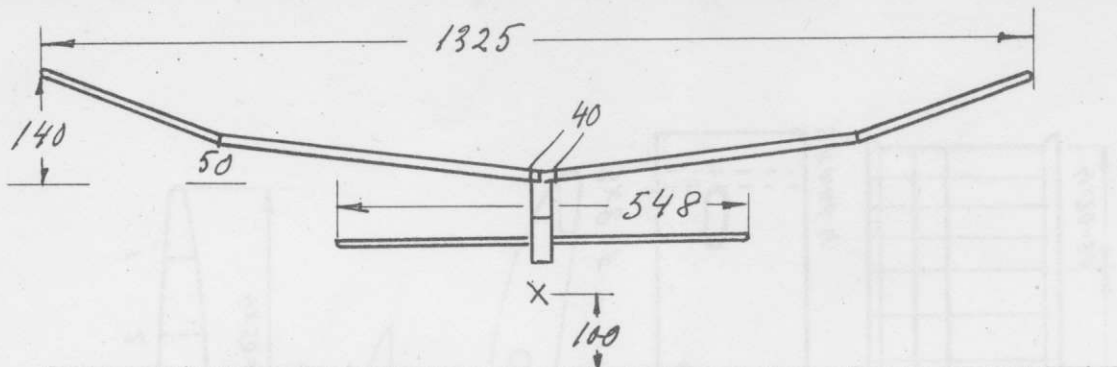
Peter Warmingård - 60



G: INT
 UNO AXELSSON
 KATRINEHOLM.

Peter Warmingård - 60

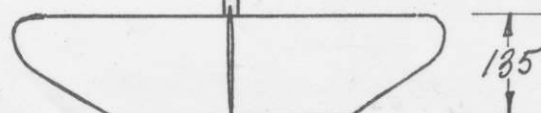
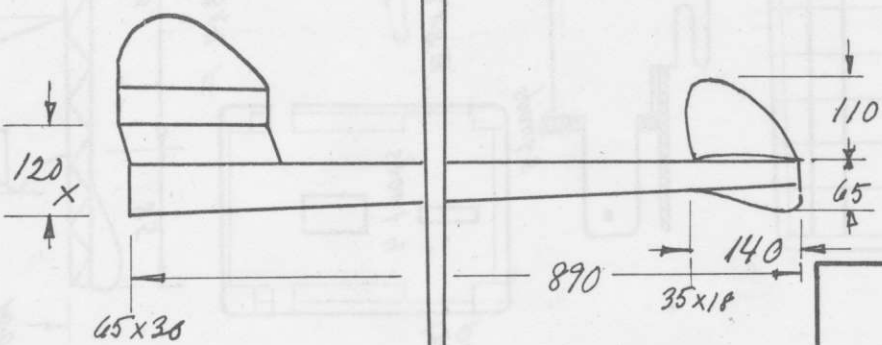
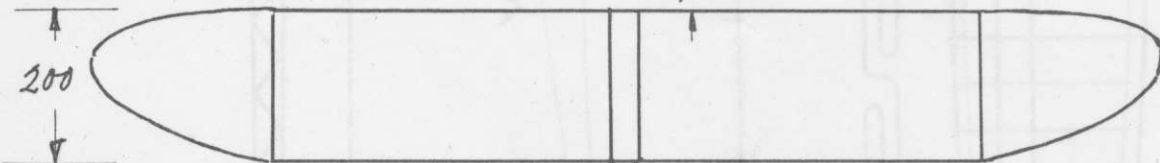
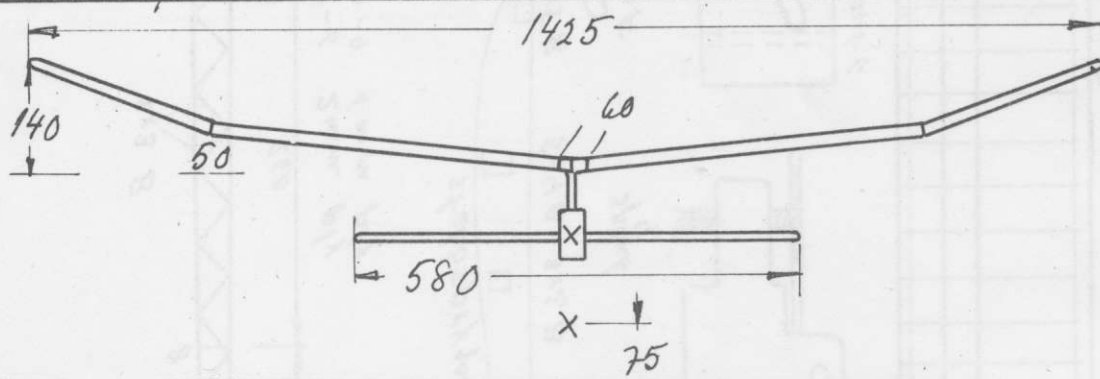




F: INT.
 BO JOHNSON
 UPPSALA

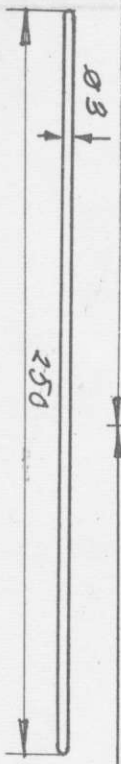
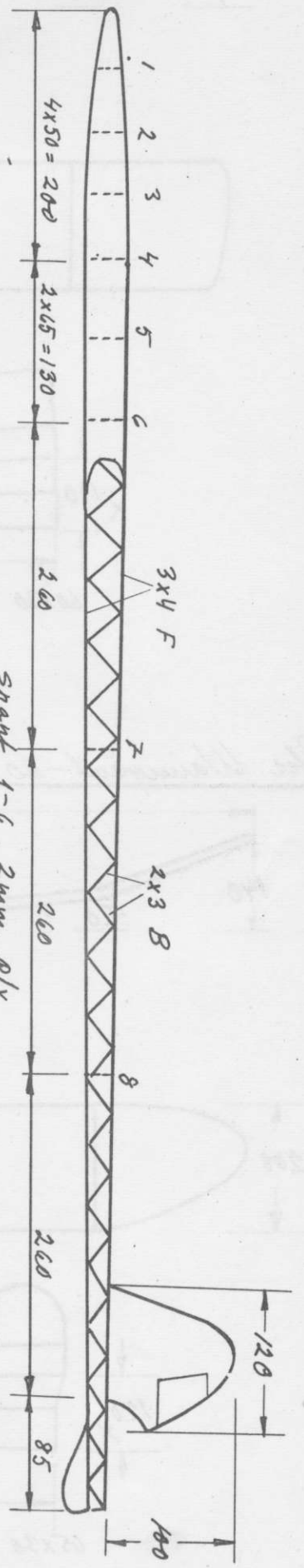
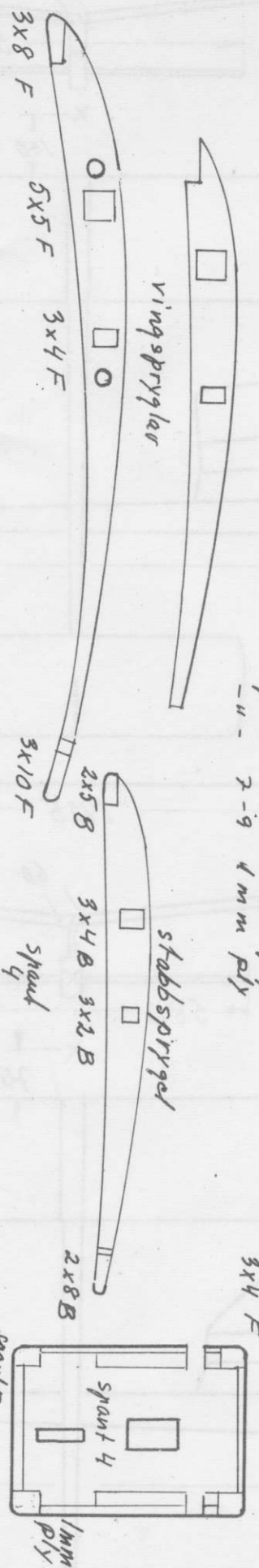
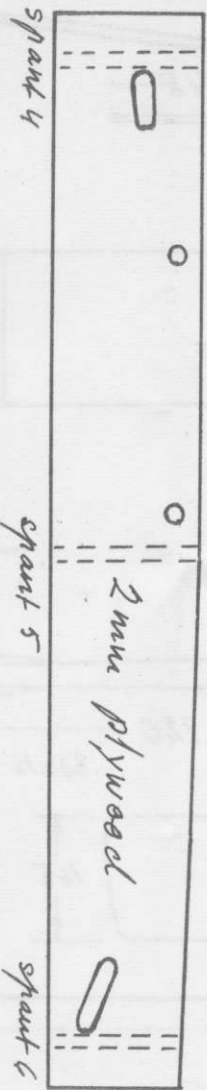
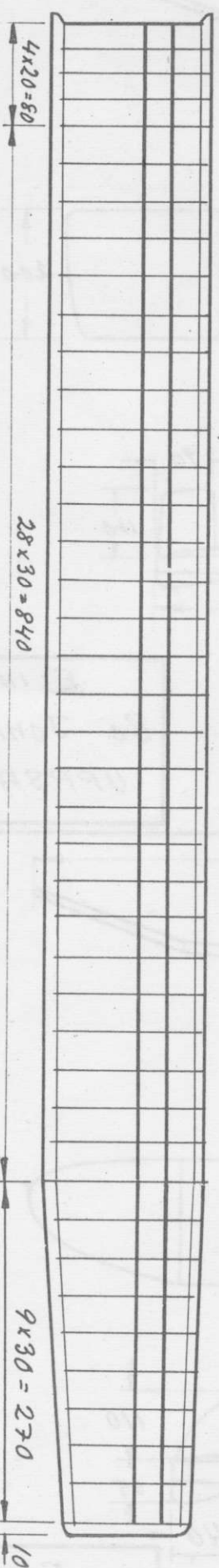
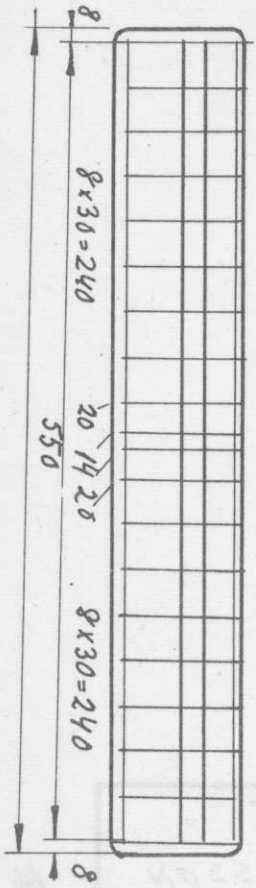


Peter Waingård -60



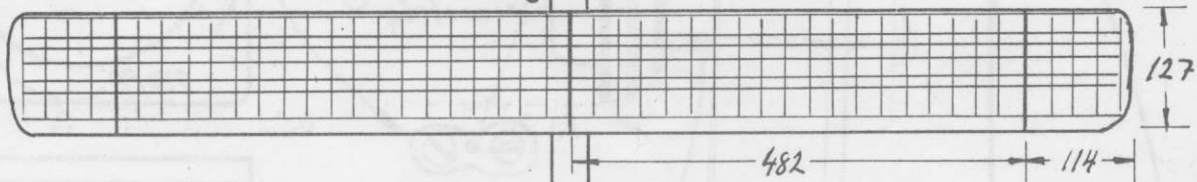
F: INT.
 GUNNAR ÅGREN
 UPPSALA

Peter Waingård -60



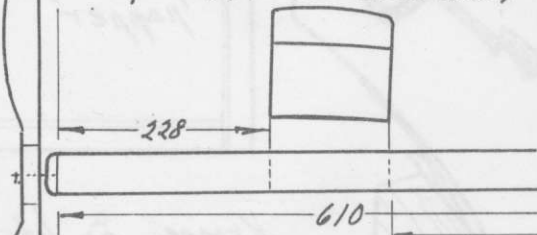
Reklé Navvargárd-60.
"SRSFIDIK" S:INT
"JÓZSEF BALHÁZS" "MODELLEZÉS"

Höjerriktning: 4°
Nedåtriktning: $1\frac{1}{2}^\circ$

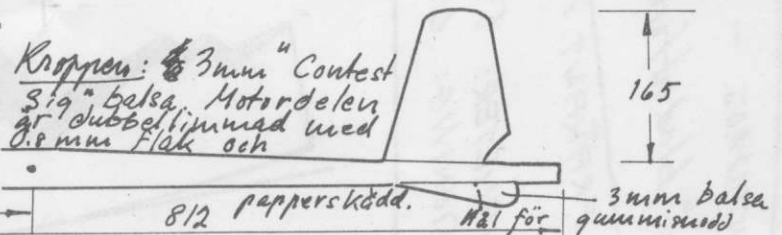


Fenan: 3 spryglar, sidor
är 0,8 mm flak.
Allt balsa är "Sig Contest"

Diameter: 533
Sign: 647 (se nästa blad)



Kroppen: 3 mm "Contest"
"Sig" balsa. Motordelen
är dubbelflimmad med
0,8 mm flak och



Kroppen: Inga löngrovanger
(se nästa blad). Bakre delen
är nedslipad till 12 mm
Fenan: är riktad
 $2\frac{1}{2}^\circ$ åt vänster

CHEROKEE

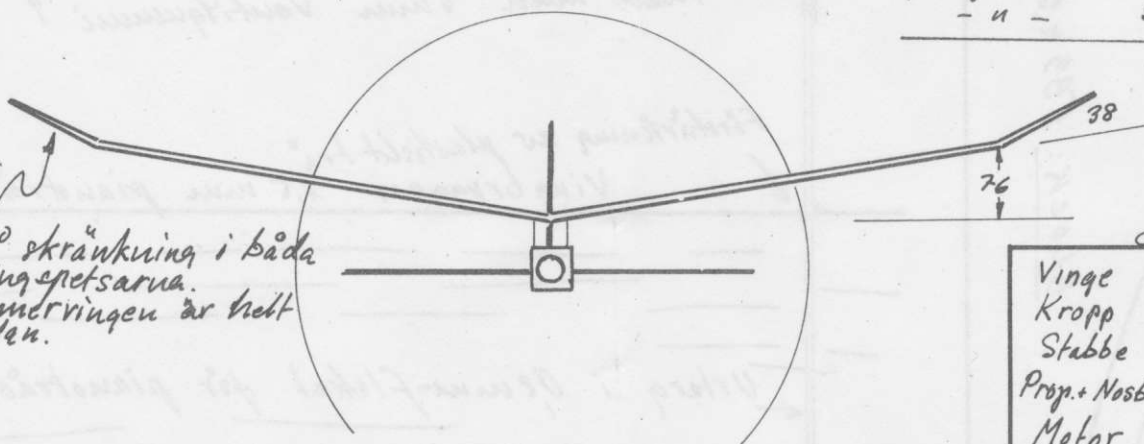
Wakefield by B.V. Haisman
drawn by B.V.H. Scale: $\frac{1}{8}$

från "Montreal MFC Bulletin"
Peter Warrgård 1960.

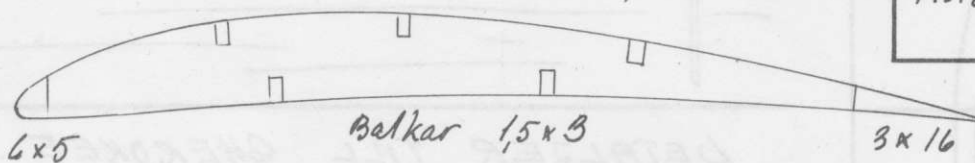


projicerad vingyta: 14,7
- " - stabbyta: 3,97
18,6

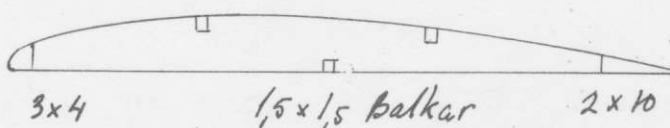
2^o skränkning i båda
vingepetsarna.
Innervingen är helt
plan.



Vinge	359
Kropp	919
Stabbe	659
Prop.+ Nosbl.	479
Motor	499
Totalt	2309

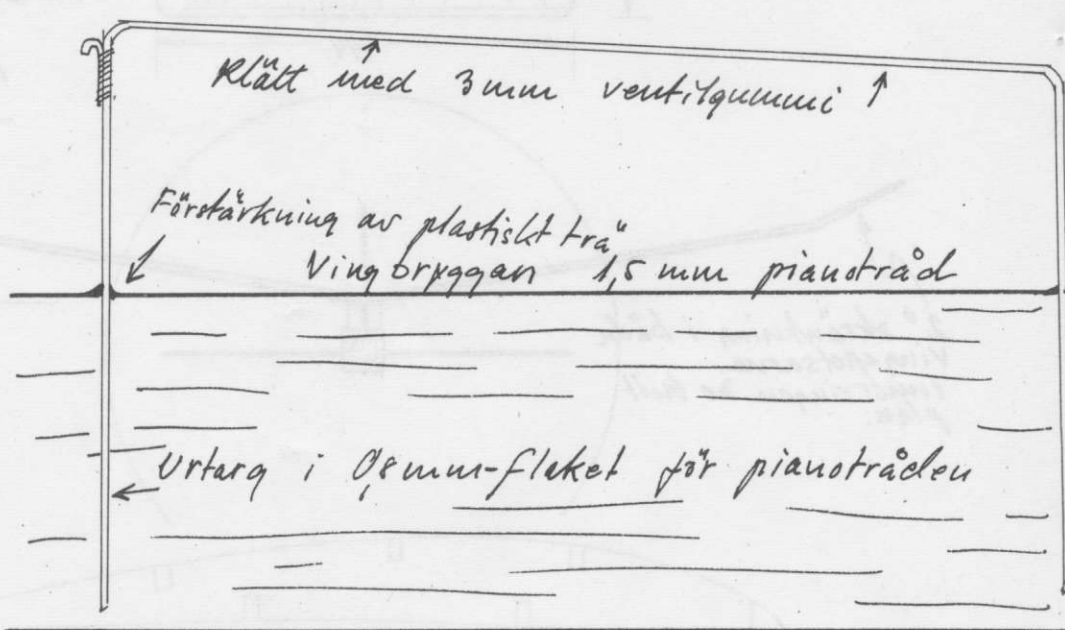
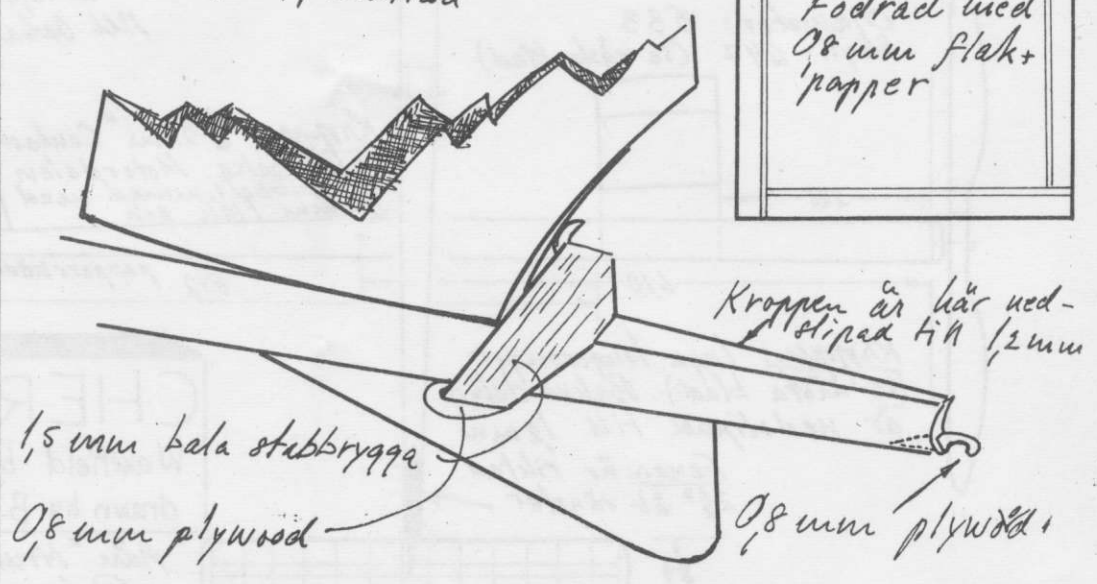
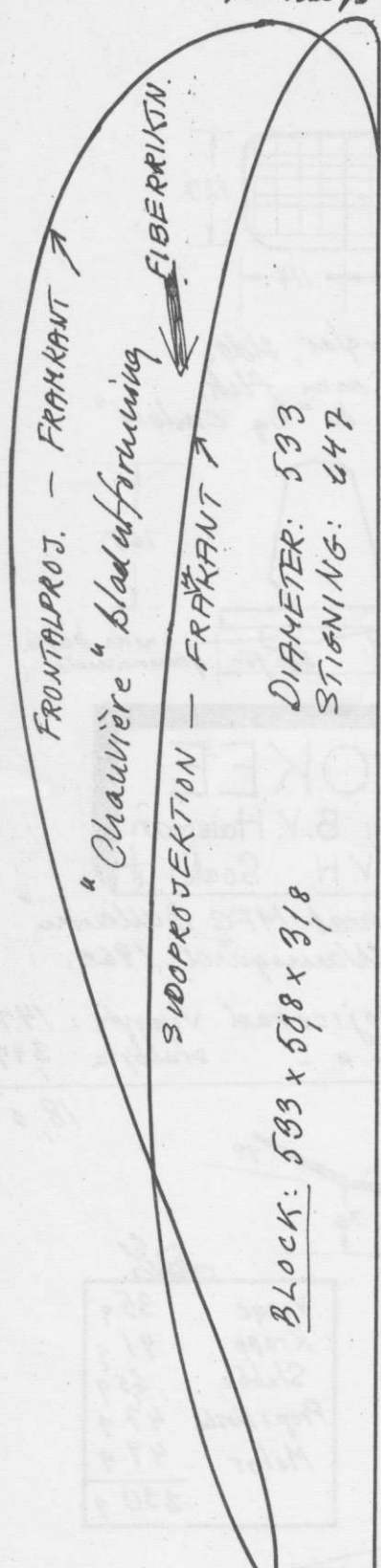
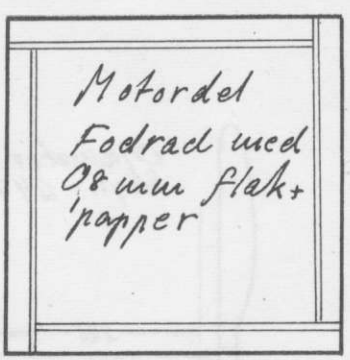
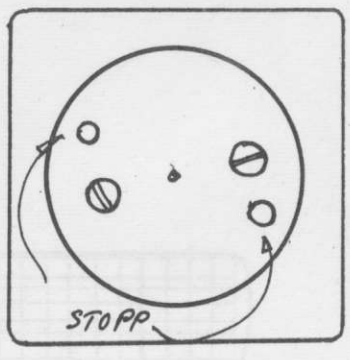
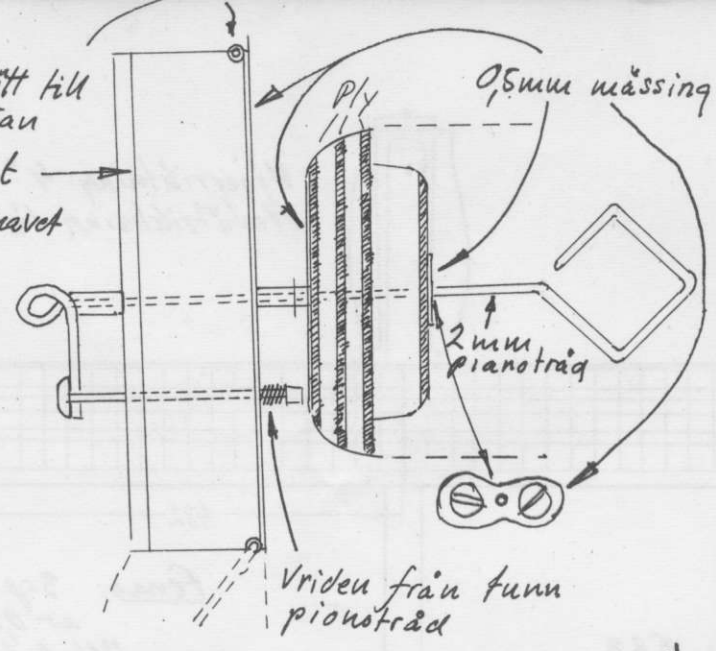


Alla spryglar: 0,8 mm "quarter grain"



Mässingsrör, 1,5 mm inre & lätt till
mässingsplattan
0,15 mm mässingsplåt, vikt
2 mm över varje sida på nätet

NOS BLOK
FRONTALPROJ.



DETALJER TILL OHEROKEE.

MOTOR:
16 str. 5 mm
Pirelli
(530 varv
max)

Från "Montreal MFC-Bulletin". Peter Waungård

WEIGHTS (MAX)

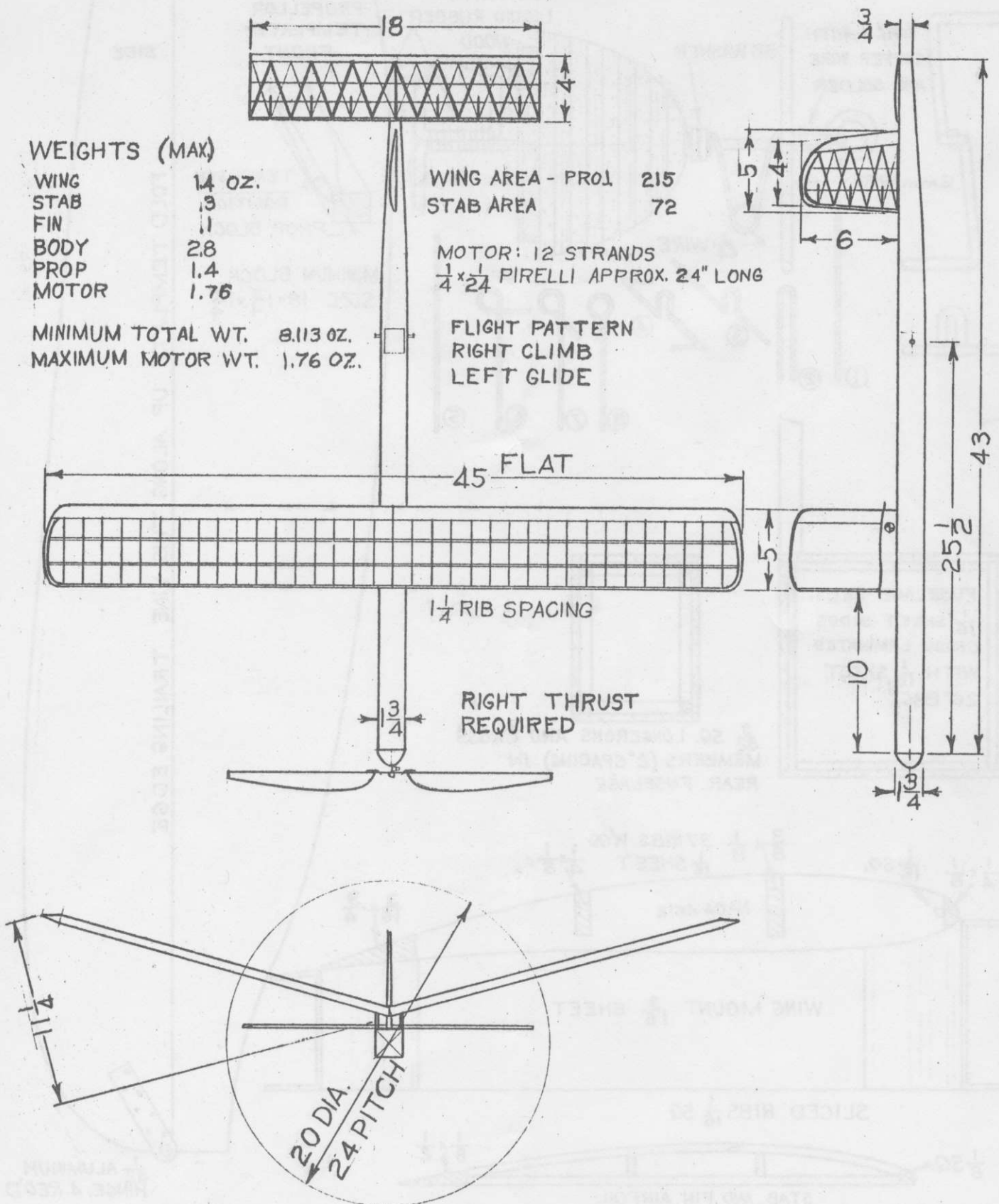
WING	14 OZ.
STAB	3
FIN	1
BODY	2.8
PROP	1.4
MOTOR	1.76

MINIMUM TOTAL WT. 8.113 OZ.
 MAXIMUM MOTOR WT. 1.76 OZ.

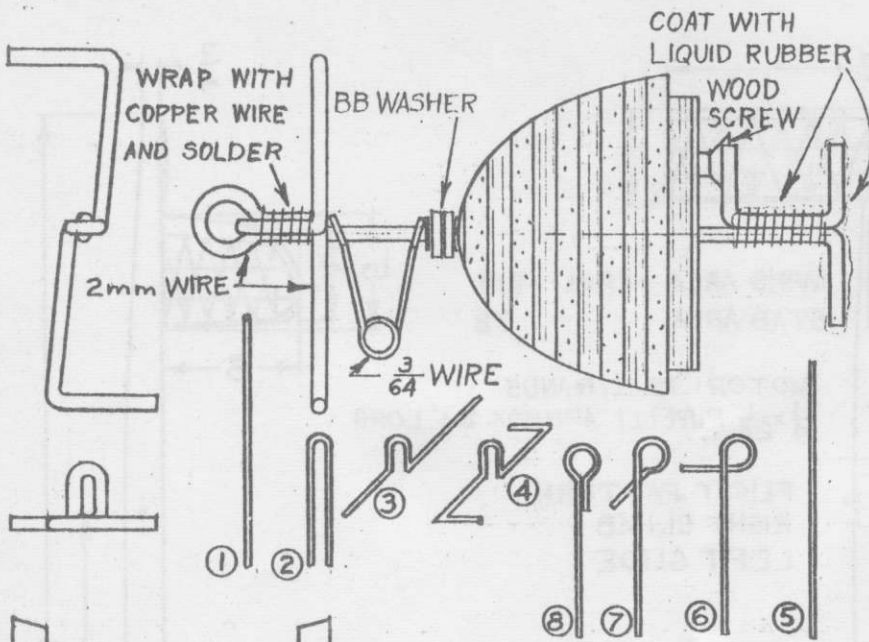
WING AREA - PROJ 215
 STAB AREA 72

MOTOR: 12 STRANDS
 $\frac{1}{4} \times \frac{1}{24}$ PIRELLI APPROX. 24" LONG

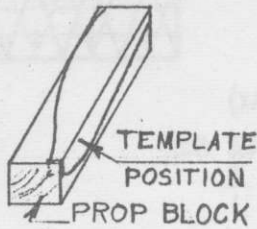
FLIGHT PATTERN
 RIGHT CLIMB
 LEFT GLIDE



THE DRAFTEE DIP
 50 GRAM WAKEFIELD
 A PROP NUTZ CLUB DESIGN
 DRAWN BY CHARLES SOTICH



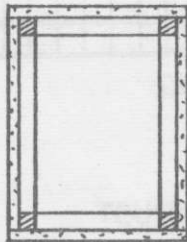
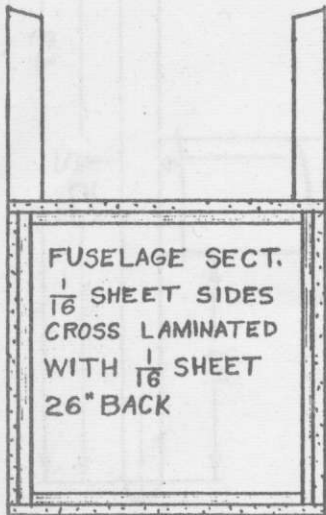
PROPELLOR
TEMPLATE
FRONT



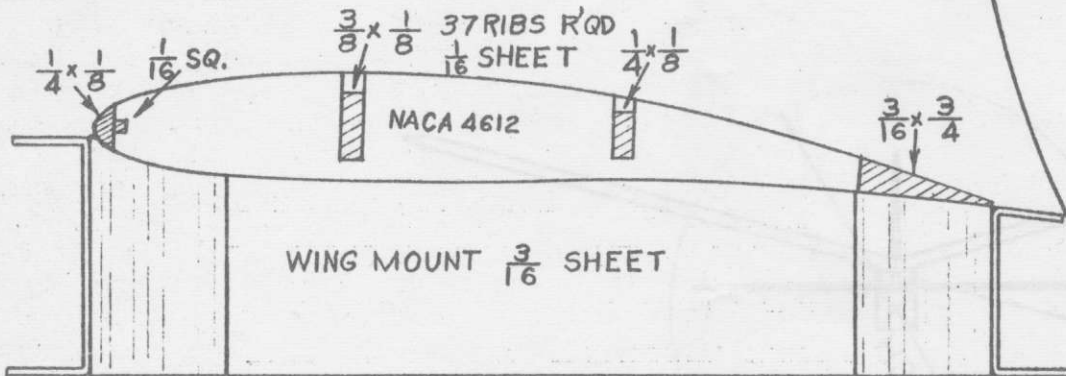
MINIMUM BLOCK
SIZE $18 \times 1\frac{3}{4} \times 1\frac{1}{4}$

SIDE

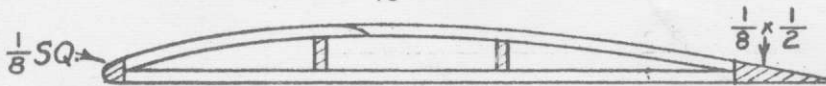
FOLD TEMPLATE UP ALONG THIS LINE. TRAILING EDGE



$\frac{3}{32}$ SQ. LONGERONS AND CROSS
MEMBERS (2" SPACING) IN
REAR FUSELAGE



SLICED RIBS $\frac{1}{16}$ SQ.



STAB AND FIN AIRFOIL
CENTER AND TIP RIBS $\frac{1}{8}$ SHEET

$\frac{1}{32}$ ALUMINUM
HINGE. 4 REQ'D

THE DRAFTEE DIP
50 GRAM WAKEFIELD

Bo Jahnssons F:inta (Uppsala)

Vinge: Profil B-8353-b/2. Vingen är plankad 60 mm på översidan, spry-gelmellanrum 50 mm. TP 75%. Trim: höger/höger.
Stabbe: Flatbottnad profil, sprygelavstånd 45 mm.
Motor: Oliver Tiger (trimmad). Propeller: 9"x4".

Gunnar ågrens F:inta (Uppsala)

Vinge: Profil B-8353-b/2, plankad 60 mm på översidan, sprygelavst. 50mm
Vingspetsen ej ellips. TP 50 mm framför v. bakkant. Trim: höger/höger
Stabbe: svagt välvd undersida. Motor: Oliver Tiger (trimmad)

Kommentar till de utländska karrorna

Jozsef Balazs S:inta (Budapest, Ungern)

Den här karran är medtagen för sin extrema spännvidds skull. Den gör inte mer än 2.50 från 50 meters lina och är alltså ett skolexempel på hur det går när Reynoldska talet blir förlitet och turbulensanordning ej finnes. Dessutom är ju nosradien rel. stor. Annars skulle man vänta sig tider på omkr. 3.10-3.20 om turbulensanordning finnes. Vingens korda är bara 128 mm. TP-läge och V-form är så vitt jag begriper (mina kunskaper i ungerska är inget att skryta med) icke angivna i det ex. av MODELLEZES (4/1960) ritning är hämtad.

Barry Haismans G:inta (Montreal, Canada)

Barry Haismans "Cherokee" kännetecknas av enkel, rena linjer och okomplicerad struktur. En utmärkt modell, både lätttrimmad och lättbyggd. Den rekommenderas som första G:inta. Haisman använder inte kullager utan anser att väloljade lager duger lika bra. "Stopparna" på nosblocket består inte av två "piggar" utan är två 6 mm djupa hål på framsidan, i vilka armen på propellern åker in, när motorn gått ut, på framsidan, i vilka armen på propellern åker in, när motorn gått ut, då propelleraxeln står still, men propellern roterar 180° och armen inte längre hindras av den böjda delen av propelleraxeln. En i sanning utomordentlig och enkel fällningsanordning. Tyskland och Calle Sundstedt är väl de enda i Sverige, som använder ett liknande system. De underliga måtten beror på direkt översättning av engelska tum. Kroken på propelleraxeln är klädd med bränsleslang. Hålet för propelleraxeln i nosblocket är med flit borrarat för stort. Propelleraxeln går genom två mässingsplattor limmade mot varsin sida av blocket.

Vad karran gör i stilla luft törs Haisman inte uttala sig om, men den mörka vinterkväll han testade den gjorde den 3.30 - 3.40. Var TP skall ligga är inte angivet, men vingen skall ha 3° och stabben 0° inställningsvinkel. På den tidigare "Goulash" låg TP på 80 % och man kan på god grund anta att det skall vara ungefär samma här. F.ö. rekommenderas att prenumerera på MONTREAL MFC BULLETIN, c/o Barry Haisman, 5282 Montclair Avenue, Montreal 29, Canada. Skicka Barry \$ 1.00, så kommer blaskan efter nån månad.

Charles Sotich G:inta (Chicago, Illinois, U.S.A.)

Karran ser ju ganska enkel och okomplicerad ut, liksom Haismans, Det kan inte nog framhållas hur fördelaktigt det är att ha en karran som är okomplicerad både ifråga om bygge och trimning. Också en lämplig nybörjarkarra. Det kan vara intressant att se att många i världseliten strävar efter så enkla apparater som möjligt. Håkansson, Sotich Haisman, Dörmann m.fl. SANCTA SIMPLICITAS!

Nåja, Sotich's profil NACA 4612 (ej 6412!) är kanske i enfaldigaste laget, men lätttrimmad är den. Man skulle nog få ut mer av en något tunnare och mer välvd profil, t.ex. NACA 6409 eller B-8356-b. Obs. den stora fenytan, som absolut inte är av ondo! Observera också att det inte är samma modell som fanns i översiktsritning i nr. 2/60. Charles Sotich vann Wakefieldklassen på US Nationals 1960.

VINGARNAS JUBILEUMS- OCH HÖSTTÄVLING

Vingarna hade sin kombinerade jubileums- och hösttävling förlagd till Tullinge flygflottilj söndagen den 25/9.C:a ett hundratal modeller ställde upp men Norbergsklubben svek arrangörerna. Jag tror emellertid att flygarna förlorade mest själva på detta. Visserligen gick vädret i första och andra perioden i gammal fin hösttävlingstil med stark blåst och regnbyar, men det klarnade upp lite i tredje perioden och vinden mojnade något. I fjärde och femte perioderna sken solen och det blev varmt och var riktigt skönt att vara ute och flyga.

Tävlingen gick i "P.W.-anda", lugnt och fint, utan jäkt och med gott om funktionärer. Man kunde faktiskt välja när man ville flyga inom rimliga gränser förstås. Många deltagare som ej kunde fullfölja erbjöd sig som tidtagare och ett tag var det kö hos tidtagarna för att få en flygare att ta tid på.

Vingarna hade skött arrangemanget utmärkt och bl.a. ordnat med lunch ute på fältet. Efter tävlingen samlades vi allihop i flottiljens matsal för prisutdelning. Vingarnas ordf. Ing. Schmiterlöf höll först en kort historik över klubben och förrättade sen prisutdelningen med hjälp av "Pappa Stark". Det var en imponerande prissamling av hög kvalitet som klubben fått ihop. "Pappa Starks" hederspris delades ut till E. Qvarnström för hans starka insats. Schmiterlöf utbringade sedan ett fyrfaldigt leve för pristagarna och därefter talade Börje Stark å modellflygstyrelsens vägnar och tackade klubben för dess insatser för svenskt modellflyg. Han utbringade ett leve för Vingarna och "Pappa Stark" ett för modellflyget. Därefter gick deflesta och åt middag i en tältmatsal och glassen smälte på faten till det vanliga eftersnacket.

Resultat: (klubblagens modeller tävlade ej individuellt) Lon.

Lagtävling

1. Gamen (Kalén, Björnstig, Flodell) 1819 sek.
2. Vingarna (Modéer, Lindell, E. Qvarnström) 1425 "
3. Enköping (Hansson, Lööv, Wilkesson) 1422 "

Klass S:1 (3 starter)

1. G. Wickström	Vingarna	222
2. H. Broberg	Falun	162
3. L. Åberg	Uppsala	154
4. N. Björkman	Vingarna	140
5. L. Dolk	Solna MSK	139
6. G. Johnsson	Norrtälje	117
7. H. Ståhl	Vingarna	115
8. K. Samuelsson	Norrtälje	99
9. B. Svensson	Solna MSK	94

Klass S:int (5 starter)

1. I. Karlsson	Krylbo	600
G. Kalén	Gamen	489
B. Modéer	Vingarna	462
2. L.O. Larsson	Uppsala	449
3. G. Johnsson	Norrtälje	395
4. N. Helgesson	Söderfors	344
T. Hansson	Enköping	309
5. A. Hermansson	Gamen	278
6. R. Jansson	Norrtälje	251
7. C-A. Bloom	Göteborg	232
8. A. Waldenström	Uppsala	189
9. R. Spaak	Solna MSK	180
10. S. Anglemark	Katrineholm	151
11. J. Hagedal	Solna MSK	144

Klass G:1 (3 starter)

1. R. Wilkesson	Enköping	240
2. E. Qvarnström	Vingarna	211
3. L. Qvarnström	Vingarna	202

Klass G:int (5 starter)

B. Flodell	Gamen	599
R. Wilkesson	Enköping	565
1. Å. Qvarnström	Vingarna	561
E. Qvarnström	Vingarna	550
2. L. Pettersson	Gamen	505

Klass F:1 (3 starter)

1. R. Wilkesson	Enköping	375
2. L. Larsson	Solna MSK	328
3. M. Ljungberg	Vingarna	123
4. P.O. Moberg	Solna MSK	111

Klass F:int (5 starter)

U. Björnstig	Gamen	731
1. L. Larsson	Solna MSK	694
2. J. Metelius	Solna MSK	563
A. Lööv	Enköping	548
A. Lindell	Vingarna	483
3. S. Karlsson	Katrineholm	477
4. P.O. Moberg	Solna MSK	356
5. G. Ågren	Uppsala	320
6. B. Wall	Uppsala	91

S.L.K. segrade åter i Gamens Hösttävling

Gamens tävling för länslag avhölls i år den 4 september på Kungsängens flygplats. Sju lag deltog i årets tävling som gynnades av bra väder med undantag av regn som infann sig i sista perioden.

Lagkombinationen som segrade i fjolårets tävling tog även i år hem segern och en ny inteckning i vandringspriset. Laget bestod av Bo Modéer och Olle Broman i S:int, Åke och Egron Qvarnström i G:int samt Arvid Karlsson och Magnus Eriksson i F:int. På andra plats kom Malmö före Gamens lag 2.

Individuellt blev det hårda strider i alla klasser med bra resultat. S:int klassen toppades av Bo Modéer, som flög fullt 900 sek, före Göran Åbergh som var 36 sek efter. Vid fjolårets tävling var det tvärtom, då segrade Åbergh och tiderna som skilde de båda var nästan exakt desamma. Knut Andersson från Malmölaget blev trea.

Ragnar Åhman knep segern i G:int före Sörmlandslagets Uno Axelsson efter en jämn fight mellan de båda. Sven Åke Sjögren, Västmanland belade tredjeplatsen.

Den hårdaste striden stod i F:int mellan Rolf Hagel och Carl-Erik Aunér som hade ledningen ända till sista starten då Hagel gick om och segrade med 5 sek. marginal. Arvid Karlsson blev 3:a.

G.K.

<u>Lagtävlingen</u>		<u>Klass S:int</u>	
1. Svensklagskombinationen	4560	1. Bo Modéer	S.L.K. 900
2. Malmölaget	4482	2. Göran Åbergh	Gamen 2 864
3. Gamens lag 2	4222	3. Knut Andersson	Malmö 778
4. Gamens lag 1	4171	4. Jan-Olle Åkesson	Malmö 756
5. Sörmlandslaget	3917	5. Roine Jansson	Stockholm 701

<u>Klass G:int</u>		<u>Klass F:int</u>	
1. Ragnar Åhman	Gamen 1 871	1. Rolf Hagel	Malmö 887
2. Uno Axelsson	Sörmland 845	2. Carl-Erik Aunér	Gamen 2 882
3. S.Å. Sjögren	Västmanl. 817	3. Arvid Karlsson	S.L.K. 871
4. Åke Qvarnström	S.L.K. 782	4. Åke Ohlsson	Sörmland 845
5. L. Petersson	Gamen 2 763	5. Göran Larsson	Västmanl. 832

Stockholms länsmästerskap i modellflyg för år 1960

Vädret på tävlingsdagen var mycket vackert, solen sken hela tiden och några moln gled sakta över himlen. Vinden var ganska svag men blåste tyvärr tvärs över flygfältet i fyra perioder. Bengt Lind hade som vanligt en perfekt ordning på tävlingen och tidtagarna räckte till. Sekreteriatet hängde med bra och det var ganska lätt att se hur man låg till efter varje period. Solna MSK lyckades för första gången erövra Norrtälje Tidnings vandringspris till bästa lag, som består av varje klubs bästa man i S:int, G:int och F:int.

Som vanligt erhöll klassegrarna guldplaketter och f.ä. var det graverade skedar till de främsta i varje klass. Det är ett trevligt arrangörsdrag och har blivit en tradition sedan LM instiftades 1953.

<u>Klass S:l (14 del.)</u>		<u>Klass S:int (6 del.)</u>		Lon.
1. Kjell Samuelsson	Norrtälje 727	1. Roine Jansson	Norrtälje	806
2. Claes Engsner	Norrtälje 501	2. Rune Spaak	Solna MSK	672
3. Lennarth Larsson	Solna MSK 470	3. Bo Modéer	Vingarna	634
4. Kjell Eriksson	Roslagsbro 378	4. Georg Johnson	Norrtälje	528

<u>Klass G:l (4 del.)</u>		<u>Klass G:int (4 del.)</u>	
1. Örjan Gahm	Vingarna 605	1. Egron Qvarnström	Vingarna 572
2. Egron Qvarnström	Vingarna 408	2. Åke Qvarnström	Vingarna 431
3. L-Å. Qvarnström	Vingarna 329	3. Örjan Gahm	Vingarna 392

<u>Klass F:l (7 del.)</u>		<u>Klass F:int (4 del.)</u>	
1. Lennarth Larsson	Solna MSK 563	1. Lennarth Larsson	Solna MSK 574
2. Jan Zetterdal	Solna MSK 304	2. Jan Metelius	Solna MSK 553
3. Agne Lindell	Vingarna 254	3. Per Olof Moberg	Solna MSK 350

Solna MSK:s SKALATÄVLING IV, den 28/8 1960

Det tycks vara populärt med delade förstaplatser i år och fastän skalaflygarna inte kan konkurrera med F:int-flygarna kom i alla fall två modeller på samma poäng. Det var förra tävlingens 1:a och 2:a som lyckades med konststycket. Austerns övertag i modellpoäng uppvägdes precis av Luton Minors suveräna flygningar (varav två med perfekta landningar på banan).

Tävlingen gynnades av mycket bra väder, lätt mulet med nästan ingen vind och temperatur strax under 20°C. På grund av meddelanden i hobbyaffärer och tidningen TFA hade något hundratal åskådare tagit sig ut till Skarpnäck. De fick bevittna en myckenhet fina flygningar och mycket väl utförda plan. I särklass stod S.O. Lundbergs B2E som tyvärr inte gjorde någon kvalificerande flygning på grund av för svag motor. En ny man i skalasammanhang var K. Brucewitz med en välflygande Albatross som kunde placeras betydligt högre med bättre utförande på flygplanet. J. Hagedals Tulin lyckades även denna gång slå Linds Tulin vilken utrustats med en mycket väl utförd skalamotor men ej flög så bra som Hagedals. K.A. Rydlings Tiger Moth hade kunnat vinna tävlingen men lyckades inte få planet upp i luften för en fjärde flygning.

SOLNA MSK hade lyckats få ihop en prissamling med hjälp av hobbyaffärer och anmälningsavgifter. Priserna utdelades av klubbens ledare mag. Olof Larsson.

Priserna hade skänkts av Wentzels, Hobbytjänst, Thor Hobby och Solna Hobbystadion.

Lon.

Resultat:

	<u>Byggare</u>	<u>Modell</u>	<u>Modellpoäng</u>	<u>Flygpoäng</u>				<u>Summa</u>
1.	Erik Hammar	Auster Autocrat	80	20	21	21	20	= 162
	S.E. Kumlin	Luton Minor	64	24	25	24	25	= 162
3.	K.A. Rydning	Tiger Moth	83	15	24	23	--	= 145
4.	John Hagedal	Tulin typ K	59	21	23	22	18	= 143
5.	Ingemar Lind	Tulin typ K	68	18	13	12	15	= 126
6.	K. Bruzewitz	Albatross	47	14	23	13	24	= 121
7.	Erik Hammar	Bücker Jungmann	78	15	10	--	--	= 103
8.	Ville Johansson	Cessna 180	53	17	--	--	--	= 70
	S.O. Lundberg	B 2 E	92					
	S.E. Kumlin	Stinson 105	61					

SOLNA MSK:s "Oktoberteam" den 16 oktober 1960

SOLNA MSK höll sin årliga team-tävling på Stureby skolas gård. Vi hade tur med vädret, svag vind och uppehåll. En som däremot hade otur var VM-tvåan Kjell Rosenlund vilken kvaddade sitt plan under träningskörningen före tävlingen. Ytterligare ett missöde inträffade då Nordin i finalen i team-int bakifrån körde in i Kjellbergs plan och båda planen totalkvaddade. Tävlingen gällde även som klubbmästerskap för SOLNA MSK och Björn Winkler vann, liksom förra året, båda klasserna.

<u>Team-int</u> (11 deltagare)		<u>Heat 1</u>	<u>Heat 2</u>	<u>Heat 3</u>	<u>Heat 4</u>	<u>Final</u>
1. Björn Winkler	Solna MSK	5.26				5.19
2. Ingemar Nordin	ÖSFK			5.38		--
3. Ove Kjellberg	Solna MSK				6.14	--
4. Erik Kihlmark	Solna MSK			6.53		
5. Söderberg	ÖSFK		7.04			
6. Anders Kihlmark	Solna MSK		7.43			

<u>Team-B</u>		<u>Kvalificering</u>		<u>Final</u>
1. Lars Torngren		10.37	--	18.00
2. Björn Winkler	Solna MSK	13.54	9,06	21.00
3. K. Hemgren		8.25	--	---
28. 4. Åke Lindqvist	Aerospeed	13.39	13.00	

Lon.

Andra Norrlandskvalificeringen

Regn och kraftig blåst missgynnade den andra Norrlandskvalificeringen i modellflyg, som hölls på Midlanda utanför Sundsvall den 25 september med Mfk Skvadern, Sundsbruk, som arrangör. I S:int kunde ingen av deltagarna fullfölja alla fem starterna på grund av bortflygningar och kvaddar. Favoriten K.A. Ericsson missade därtill en start på grund av att han kastade vinschen. I G:int var Sundsbruksparet Flodström-Sundin nästan oskiljaktiga men Flodström fick revansch för förlusten i första norrlandskvalet. Klass F:int slutligen såg ut att bli en lätt seger för Åke Löfvander, som slog igenom vid SM. I fjärde starten kvaddade han emellertid och hans reservmodell klarade inte busvädret särskilt bra. Tråkigt nog deltog inte heller denna gång några sörlänningar.

G.N.

Resultat:

<u>Klass S:int</u>		<u>Klass F:int</u>	
1. Lennart Lindh	Sundsbruk 471	1. Gösta Nilsson	Östersund 515
2. Lennart Flodström	Sundsbruk 421	2. Åke Löfvander	Sundsbruk 505
3. Ingemar Alm	Sundsbruk 281	3. Bengt Bergman	Östersund 281

<u>Klass G:int</u>	
1. Lennart Flodström	Sundsbruk 635
2. Rolf Sundin	Sundsbruk 602

Wentzel-pokalen

Den sjunde Wentzel-pokalen gick den 2 oktober på Opefältet med Östersunds FK som arrangör. När tävlingen skulle börja låg dimman så tät att det var otänkbart att börja. Man uppsköt starten två timmar och dimman lättade så pass att tävlingen kunde gå programenligt. Drygt 40-talet startande från fem landskap deltog. I samtliga klasser blev det jämtländska segrar. Nisse Nässén, tandläkare och segelflygbas i Östersund, tog sin tredje S:1-seger och vann därmed för alltid vandringspriset, som gått sedan 1954. Han tog sina tidigare segrar 1955 och 1956. Segermodellen var därtill en Wentzel-modell, nämligen Gladan, som han f.ö. själv konstruerat. Det var en fin prestation av Nässén, som fick den hårdaste konkurrensen av två lovande ungdomar, Condors Stig Norén och östersundaren Bo Mellgren. Favoriten Arne Berglin flög bort sin bästa modell i första starten då den steg rätt upp genom dimman.

I G:1-klassen var Helge Wannberg storfavorit men hans modell gled alltför dåligt för att han skulle ha någon chans mot Sven Erik Pira och Bernt Andersson från nordjämtländska Strömsund. Calle Sundstedt hade en avancerad modell som dock inte verkade färdigtrimmad.

Fjolårssegraren i F:1 Sverker Pira upprepade i den klassen segern efter en sekundstrik med Gösta Nilsson.

Arrangemangen klaffade bra trots dimman och en fin prissamling delades ut. Ett extrapris fick tävlingens yngste deltagare, 6-årige Håkan Nilsson, Östersund, som med en enkel helbalsammodell kom på 22:a plats bland de 24 som fullföljde i S:1.

Resultat:

G.N.

<u>Klass S:1</u>		<u>Klass G:1</u>	
1. Nisse Nässén	Östersund 706	1. Sven Erik Pira	Strömsund 695
2. Stig Norén	Falun 670	2. Bernt Anderson	Strömsund 685
3. Bo Mellgren	Östersund 623	3. Stig Lewin	Östersund 517
4. Arne Berglin	Östersund 620	4. C-G Sundstedt	Uppsala 403
5. Gösta Nilsson	Östersund 542	5. Rolf Sundin	Sundsbruk 375
6. Stig Lundberg	Östersund 537	6. Helge Wannberg	Örns.-vik 266
7. Lennart Flodström	Sundsbruk 513		
8. Stig Nordin	Sundsbruk 513		
9. Sven Erik Pira	Strömsund 460		
10. Håkan Broberg	Falun 454		

<u>Klass F:1</u>	
1. Sverker Pira	Strömsund 518
2. Gösta Nilsson	Östersund 512
3. Nisse Nässén	Östersund 115 ²⁹

Resultatlista från Jönköpings läns Modellflygförbunds första serie-
tävlan säsongen 1960-61, den 16/10 på Hagshults flygfält

Väder: c:a +5°C, mulet, vindstyrka 7-8 m/sek från NO.

Klass S:1

1.	Hans Petersson	Kronobergs Fk	138 + 180 + 135 + (94) = 453
2.	Göran Söderberg	Kronobergs Fk	102 + 125 + 120 + - = 347
3.	Rolf Axelsson	Nässjö	84 + (31)+ 85 + 177 = 346
4.	Sten Rooth	Kronobergs Fk	(43)+ 95 + 180 + 53 = 328
5.	Inge Karlsson	Myresjö	(27)+ 125 + 130 + 71 = 326
6.	Stig Karlsson	Nässjö	(28)+ 112 + 61 + 107 = 280
7.	Gunnar Holm	Skillingaryd	(44)+ 97 + 102 + 57 = 256
8.	Alf Bjelm	Eksjö	89 + 86 + (55)+ 67 = 242
9.	Leif Caesar	Eksjö	(21)+ 87 + 51 + 97 = 235
10.	Jörgen Magnusson	Eksjö	(50)+ 79 + 75 + 79 = 233
11.	Erik Holm	Skillingaryd	65 + (64)+ 93 + 73 = 231
12.	Bertil Dolk	Landsbro	45 + (40)+ 122 + 50 = 217
13.	Valter Magnusson	Nässjö	60 + 51 + 83 + (27) = 194
14.	Lennart Jägsell	Nässjö	86 + 65 + 40 + - = 191
15.	Arne Nilsson	Jönköping	180 + - + - + - = 180
16.	Gösta Johnsson	Eksjö	(29)+ 62 + 40 + 70 = 172
17.	Alfons Davidsson	Älmhult	80 + 52 + 37 + - = 169
18.	Jan Henriksson	Eksjö	50 + 59 + (48)+ 58 = 167
19.	Jan Sörensson	Landsbro	44 + (33)+ 79 + 40 = 163
20.	Lennart Alm	Myresjö	31 + 61 + 68 + (23) = 160
21.	Hagart Fridell	Nässjö	60 + 58 + 37 + - = 155
22.	Leif Fransson	Nässjö	44 + (43)+ 65 + 46 = 155
23.	Kent Nyhlén	Älmhult	53 + 38 + 47 + - = 138
24.	Lennart Bergqvist	Jönköping	80 + - + - + - = 80
25.	Jörgen Sandström	Landsbro	22 + - + - + - = 22

Klass S:1, juniorer

1.	Christer Johansson	Eksjö	(37)+ 91 + 61 + 102 = 254
2.	Jan Ekman	Eksjö	83 + 80 + (40)+ 49 = 212
3.	Bo Karlsson	Nässjö	88 + 57 + 55 + (36) = 200
4.	Ulf Upperyd	Eksjö	62 + (39)+ 60 + 65 = 187
5.	Hans Brün	Eksjö	(31)+ 33 + 31 + 74 = 138

Klass S:int

1.	Alf Alriksson	Landsbro	180 + 150 + 180 + (73) = 510
2.	Hans Petersson	Kronobergs Fk	(74)+ 150 + 180 + 138 = 468
3.	Bengt Johansson	Ljungby	136 + 106 + 180 + (95) = 422
4.	Bertil Dolk	Landsbro	(64)+ 143 + 126 + 136 = 405
5.	Lennart Jägsell	Nässjö	(63)+ 138 + 180 + 84 = 402
6.	S.G. Nilsson	Kronobergs Fk	139 + (77)+ 81 + 180 = 400
7.	John Pettersson	Älmhult	(67)+ 117 + 180 + 86 = 383
8.	Sigurd Arnell	Kronobergs Fk	83 + (77)+ 102 + 166 = 351
9.	Ingvar Nyhlén	Eksjö	(40)+ 76 + 99 + 165 = 340
10.	Arne Svensson	Jönköping	180 + (43)+ 52 + 64 = 296
11.	Otto Henningsen	Jönköping	76 + 177 + 43 + (41) = 296
12.	Hagart Fridell	Nässjö	180 + 35 + 48 + (30) = 263
13.	Sten Rooth	Kronobergs Fk	95 + (30)+ 42 + 116 = 253
14.	Alfons Davidsson	Älmhult	76 + 98 + 65 + - = 239
15.	Christer Adamsson	Jönköping	92 + 67 + (37)+ 65 = 224
16.	Christer Magnusson	Nässjö	87 + 95 + 35 + (27) = 217
17.	Georg Johansson	Ljungby	69 + 31 + 114 + - = 214

Klass G

1.	Sven Olsson	Älmhult	92 + 180 + 61 + (55) = 333
2.	Bengt Johansson	Ljungby	97 + 110 + 90 + (90) = 297
3.	S.G. Nilsson	Kronobergs Fk	72 + 60 + 118 + - = 250
30 4.	Bengt Gustafsson	Älmhult	(60)+ 82 + 75 + 73 = 230

<u>Klass F</u>						
1.	Georg Johansson	Ljungby	137 +	(93)+	141 +	156 = 434
2.	Göran Bucht	Eksjö	122 +	(89)+	170 +	108 = 400
3.	Gideon Johansson	Landsbro	(43)+	73 +	66 +	169 = 235
4.	Christer Bertilsson	Landsbro	83 +	86 +	- +	- = 169
5.	Gunnar Holm	Skillingaryd	35 +	60 +	- +	- = 95
6.	Valter Johansson	Kronobergs Fk	29 +	- +	- +	- = 29

<u>Lagtävlan</u>					
1.	Eksjö Flygklubb	Eksjö	982 sek.		3 poäng
2.	Mfk Mercurius	Landsbro	896 "		2 "
3.	Mfk Termik	Älmhult	854 "		1 "
4.	Kronobergs Fk	Lidnäs	747 "		
5.	Mfk Stratos	Ljungby	731 "		

Combattävling i Sävsjö

Söndagen den 28 aug. avhölls den första officiella combattävlingen i Jönköpings län. Vädret var inte det bästa med dimma och till att börja med duggregn. Tävlingen hade samlat allt som allt 6 deltagare: 4 i 6-kubiklassen och 2 i 2,5-kubiklassen. I stora klassen tävlade Sven-Erik Rosengren och Kjell Rydberg från Sävsjö, samt från Skillingaryd Erik och Gunnar Holm.

Heatlottningen utföll så att S-E Rosengren och E. Holm fick mötas i första heatet. De kämpande trasslade emellertid ihop linorna och heatet fick köras om. Denna gång gick det utan tillbud och med många klippningar. Ingen lyckades dock kapa hela serpentinen för den andre. Rosengren vann på en något längre serpentin. Heatet mellan G. Holm och K. Rydberg fick uppges av Rydberg på grund av att hans kärra tydligen blivit skev och besvär med tyngdpunktsläget. Finalheatet kom alltså att stå mellan S-E Rosengren och G. Holm. Bägges motorer gick utmärkt och klippningarna var talrika. Holm stod emellertid för flertalet och råkade i sin iver att kapa Rosengrens serpentin att träffa dennes kärra mitt över. Heatet vanns av Holm.

I lilla klassen, där Stig Bjerkeby, Sävsjö, segrade fick G. Holm ge upp på grund av motorkrångel.

Alla planen i stora klassen var försedda med McCoy 35; sävsjögänget körde med 9/6 propellrar medan bröderna Holm använde 10/6. I 2,5-klassen körde båda på Webramotorer.

Tävlingen var anordnad på försök och var på det hela taget lyckad. Försöket kommer att göras om i vår, då Skillingaryds MFK önskar anordna ett Smålandsmästerskap och vi får då hoppas på en betydlig ökning av deltagarantalet.

E.H.

SOLNA MSK klubbmästerskap 1960

Vårt klubbmästerskap i småklasserna hölls på Skarpnäck den 23/10. Vinden var så stark att fältet endast räckte för 2-minutersflygningar varför planen fick "fusas" kort. Solen tittade fram ungefär en halv timme men i gengäld fick vi två långa regnskurar. Kanadensaren Mike Whitey var överlägsen i G:1. Klubbmästare 1960

G-1: Mike Whitey 496 sek. S-1: Lennarth Larsson 410. F-1: Lennarth Larsson 530. Varg: Arne Nilsson 99. Jetex: Roland Graaf 113 sek.

Vi höll vårt klubbmästerskap i int-klasserna den 30/10 på Skarpnäck. Vädret var perfekt, sol från molnfri himmel och mycket svag vind. Mike Whitey flög S-int med en "Empress", Lennarth Larsson F:int med "Near Miss" och Oliver T. mod. 8"x4" Tornado Nylon och Per-Olof Moberg flög en "Gawn" med Super Tigre G30 och 9x4 Tornado Nylon.

<u>Resultat: G:int: Lennarth Larsson</u>		<u>Lon.</u>	
<u>S:int (5delt.)</u>		<u>F:int (4 delt.)</u>	
1. Mike Whitey	643 sek.	1. Lennarth Larsson	806 sek.
2. John Hagedal	483 "	2. Per-Olof Moberg	709 "
3. Per-Olof Moberg	403 "	3. Jan Metelius	519 " 31.

