

MODELLFLYG

nytt



Från

Sveriges Modellflygförbund

Nr.1 1961

Förbundsstyrelsen presenterar.....

En tidning för modellflygarna har varit ett önskemål, som stötts och blötts i långa tider. SMFF:s styrelse har ständigt haft frågan för ögonen och nu har det öppnats möjligheter för utgivandet av en tidning av det slag som vi nu här presenterar. Vi har här möjlighet att distribuera meddelanden från förbundet samtidigt som det bjudes på referat och resultatlistor, ritningar och tekniska data på olika modeller, konstruktionsdetaljer, tekniska artiklar av olika slag - både från kända svenska experter och genom översättning av det bästa i utländsk fackpress m.m.

Vi har som sagt möjlighet att tillhandahålla en sådan tidning, som kan bli de svenska modellflygarnas eget organ. Dock måste det redan från början sägas ifrån att förutsättningen måste bli den, att det finns tillräckligt många intresserade, som är villiga att prenumerera på tidningen, så att vi kommer upp i en tillräckligt stor upplaga på vilken vi kan slå ut kostnaderna. Det blir även en fråga som Riksstämman får ta ställning till i samband med den övriga ekonomien.

Med dessa ord överlämnar vi tidningen till Er för närmare och som vi hoppas - ingående studium.

Förbundsstyrelsen.

-o-o-o-o-o-o-o-o-

Omslagsbilden visar Gunnar Kalén vid de nyligen avhållna VM-tävlingarna i friflygning, där han blev bäste svensk genom en tredjeplacering i S-int. - Se vidare referat.

Resultatlista från Vintertävlingen i friflygning den 26 febr. 1961.

Klass S-int.

1.	H-H. Thomann	FK Gamen, Norrköp.	137	141	145	130	132	685
2.	B. Nordén	Katrineh. FK, Mflsekt.	180	72	160	46	152	610
3.	O. Blomberg	MFK Nimbus, Kumla	180	120	27	117	160	604
4.	G. Kalén	FK Gamen, Norrköp.	36	128	117	124	180	585
5.	A. Hermansson	"	59	146	86	112	180	583
6.	K. Wilhelmsson	Köpings FK, Mfl.sekt.	180	139	60	115	86	580
7.	N. Helgesson	Söderfors MFK	64	180	147	80	100	571
8.	O. Broman	MFK Linköp.eskadern	163	170	90	105	43	571
9.	I. Sares	MFK Masen, Hedemora	100	120	165	27	156	568
10.	G. Nilsson	Östersunds FK, Mflsekt.	75	115	37	130	180	537
11.	B. Eimar	MFK Nimbus, Stockholm	52	114	100	93	157	516
12.	I. Flodén	NTO Hökarna, Hjo	87	180	77	68	87	499
13.	G. Åberg	FK Gamen, Norrköp.	55	52	78	127	180	492
14.	L. Eriksson	MFK Aerocats, Nyköping	103	62	155	59	111	490
15.	H. Fridén	MFK Örnen, Finspång	120	77	107	95	90	489
16.	K. Andersson	Aerokli Malmö, Mfl.sekt	120	86	102	104	72	484
17.	H. Ahlström	Borlänge MSK	93	45	85	101	154	478
18.	H. Olsson	MFK Örnen, Norberg	115	44	180	90	45	474
19.	L-O. Larsson	Uppsala FK, Mfl.sekt.	-	60	180	145	77	462
20.	C-A. Bloom	Aerokli i Göteb, Mflsekt.	120	177	62	32	68	459
21.	O. Henningsen	Jönköp. FK, Mfl.sekt.	124	116	50	104	60	454
22.	R. Hagel	Aerokli i Malmö, Mflsekt	158	74	98	67	37	434
23.	O. Krantz	NAFK, Norrköping	27	64	175	88	58	412
24.	L. Andersson	Limhamns MFK	47	122	36	75	108	388
25.	I. Karlsson	MFK Lärkan, Krylbo	68	80	80	104	53	385
26.	L. Larsson	Solna MSK	-	30	144	40	170	384
27.	J. Hansson	Limhamns MFK	142	26	30	180	-	378
28.	A. Fröjd	Hallstah. FK, Mflsekt.	47	65	70	65	129	376
29.	S. Svensson	Aerokli i Göteb, Mflsekt.	43	113	83	75	51	365
30.	J. Hagedal	Solna MSK	35	85	118	50	64	352
31.	M. Chrisén	Limhamns MFK	142	55	-	52	103	352
32.	S-O. Lindén	Hallstah. FK, Mflsekt.	32	70	114	63	52	331
33.	T. Hansson	Enköpings FK, Mflsekt.	53	62	32	92	81	320
34.	S. Johansson	MFK Örnen, Finspång	31	72	102	45	49	299
35.	R. Persson	Eskilst. FK, Mflsekt.	30	101	68	62	37	298
36.	J-O Åkesson	Aerokli i Malmö, Mflsekt.	52	100	55	45	42	294
37.	R. Jansson	MFK Falkarna, Norrtälje	71	33	50	45	62	266
38.	B. Andersson	MFK Aerocats, Nyköping	23	23	120	66	25	257
39.	A. Håkansson	Aerokli i Malmö, Mflsekt.	51	79	119	-	-	249
40.	K-A. Ericsson	Härnösands MFK	66	93	36	19	-	214
41.	B. Olofsson	Enköpings FK, Mflsekt.	60	32	23	42	47	204
42.	I. Sundstedt	Borlänge MSK	34	-	73	40	41	188
43.	H. Nilsson	Karlstads MFK	38	32	68	50	-	188
44.	P. Wanngård	MFK Nimbus, Stockholm	24	59	-	72	30	185
45.	T. Rastas	MFK Örnen, Norberg	90	-	-	-	-	90
46.	L-O. Söderberg	Eskilst. FK, Mflsekt	-	72	-	-	-	72
47.	B. Abrahamsson	NTO Hökarna, Hjo	-	24	25	-	-	49
48.	C. Hansson	Limhamns MFK	-	24	-	-	-	24

Klass G-int.

1.	L. Tysklind	MFK Örnen, Finspång	173	180	167	162	122	804
2.	E. Qvarnström	MFK Vingarna, Stockh.	160	115	127	142	180	724
3.	G. Kalén	FK Gamen, Norrköping	113	151	114	165	180	723
4.	Ö. Gahm	MFK Vingarna, Stockh.	133	180	155	130	123	721
5.	Ch. Moberg	Aerokli i Göteb, Mflsekt.	147	180	70	125	180	702
6.	S-Å. Sjögren	MFK Örnen, Norberg	155	108	180	117	137	697
7.	R. Wilkesson	Enköpings FK, Mflsekt.	130	135	180	94	122	661
8.	Å. Qvarnström	MFK Vingarna, Stockh.	64	132	180	93	180	649
9.	M. Blomqvist	Aerokli i Göteb, Mflsekt.	77	180	180	144	64	645
10.	B. Blomberg	FK Gamen, Norrköping	79	104	169	167	78	597
11.	Y. Dömstedt	MFK Örnen, Norberg	125	82	148	91	150	596
12.	L. Pettersson	FK Gamen, Norrköping	76	158	180	78	100	592
13.	N. Buss	MFK Lärkan, Krylbo	131	75	97	109	180	592
14.	A. Håkansson	Aerokli i Malmö, Mflsekt.	150	75	88	105	140	558
15.	B. Lundström	Aerokli i Göteb, Mflsekt.	52	102	137	133	134	558

16.	N-E. Hollander	Uppsala FK, Mfl.sekt.	165	88	45	114	145	557
17.	T. Lovén	MFK Linköpingseskadern	75	180	67	157	71	550
18.	L. Candell	Borlänge MSK	77	180	108	108	74	547
19.	T. Johansson	Aerokl i Malmö, Mfl.sekt.	125	175	104	83	51	538
20.	E. Håkansson	"-"	106	180	98	91	60	535
21.	T. Tegborg	MFK Lärkan, Krylbo	117	110	81	85	136	529
22.	O. Nerud	Aerokl i Malmö, Mfl.sekt.	95	102	102	108	105	512
23.	J. Hafström	MFK Nimbus, Kumla	142	100	111	63	80	496
24.	Å. Andersson	Köpings FK, Mfl.sekt.	104	80	108	65	121	478
25.	I. Hallstensson	Karlstads MFK	75	124	73	86	83	441
26.	P. Wanngård	MFK Nimbus, Stockholm	36	103	95	110	60	404
27.	Å. Gäfvert	Borlänge MSK	73	66	68	54	52	313
28.	M. Bogdanoff	Limhamns MFK	77	51	58	53	50	289
29.	J. Lagerstedt	"-"	-	-	95	73	65	233
30.	O. Lithner	MFK Örnen, Norberg	147	-	-	-	-	147
31.	L. Persson	Aerokl i Malmö, Mfl.sekt.	36	26	-	25	-	87
32.	O. Hillerström	Borlänge MSK	52	20	-	-	-	72

Klass F-int.

1.	R. Hagel	Aerokl i Malmö, Mfl.sekt.	180	180	180	180	108	828
2.	L. Larsson	Solna MSK	180	180	140	83	180	763
3.	A. Karlsson	MFK Linköpingseskadern	180	107	180	121	126	714
4.	U. Carlsson	Aerokl i Göteb, Mfl.sekt.	180	180	180	170	-	710
5.	S-E. Cumlin	MFK Nimbus, Stockholm	180	95	92	170	137	674
6.	U. Björnstig	FK Gamen, Norrköping	180	145	105	130	90	650
7.	A. Johansson	Borlänge MSK	180	65	141	117	146	649
8.	M. Hagberg	MFK Nimbus, Stockholm	105	110	94	140	162	611
9.	M. Eriksson	FK Gamen, Norrköping	105	127	134	140	98	604
10.	G. Larsson	MFK Örnen, Norberg	128	131	79	143	104	585
11.	G. Ågren	Uppsala FK, Mfl.sekt.	77	149	83	91	120	520
12.	Å. Ohlsson	Katrineh. FK, Mfl.sekt.	74	94	78	131	139	516
13.	P-O. Moberg	Solna MSK	66	165	49	180	52	512
14.	R. Hanö	NAFK, Norrköping	180	143	42	99	45	509
15.	B. Andersson	MFK Aerocats, Nyköping	55	50	90	80	180	455
16.	A. Lindell	MFK Vingarna, Stockholm	58	60	95	110	129	452
17.	L-E. Larsson	Uppsala FK, Mfl.sekt.	90	71	47	122	113	443
18.	H-O. Nilsson	Limhamns MFK	64	101	68	75	94	402
19.	I. Marcusson	MFK Örnen, Finspång	100	84	63	69	78	394
20.	L. Andersson	"-"	73	175	35	55	49	387
21.	B. Sandström	MFK Nimbus, Kumla	61	125	60	61	77	384
22.	A. Löow	Enköpings FK, Mfl.sekt.	50	35	93	70	57	305
23.	B. Wall	Uppsala FK, Mfl.sekt.	62	51	96	71	22	302
24.	L. Sundberg	Borlänge MSK	-	38	99	60	34	231
25.	B. Nilsson	FK Gamen, Norrköping	66	-	52	37	66	221
26.	L. Berggren	Karlstads MFK	73	-	56	56	-	185
27.	L-G. Nabbing	Aerokl i Göteb, Mfl.sekt.	157	-	-	-	-	157
28.	C. Roswall	Aerokl i Malmö, Mfl.sekt.	151	-	-	-	-	151
29.	K-E. Lundin	Solna MSK	58	35	-	-	-	93
30.	U. Johansson	MFK Lärkan, Krylbo	80	-	-	-	-	80

Lagtävlingen.

	S-int	G-int	F-int	Summa	
1.	FK Gamen, Norrköping, lag 3	685	723	604	2012
2.	Aerokl. i Göteborg, Modellfl.sekt., lag 1	459	702	710	1871
3.	MFK Linköpingseskadern, lag 1	571	550	714	1835
4.	MFK Örnen, Norberg	474	697	585	1756

Forts.

Lagtävlingen - forts.

	<u>S-int</u>	<u>G-int</u>	<u>F-int</u>	<u>Summa</u>
5. FK Gamen, Norrköping, lag 1	492	592	650	1734
6. Aerokl. i Malmö, Modellflygsekt., lag 1	294	558	828	1680
7. Uppsala FK, Modellflygsekt., lag 1	462	557	520	1539
8. MFK Nimbus, Stockholm	516	404	611	1531
9. MFK Örnen, Finspång, lag 1	299	804	387	1490
10. MFK Nimbus, Kumla, lag 1	604	496	384	1484
11. Borlänge MSK	188	547	649	1384
12. Enköpings FK, Modellflygsekt.	320	661	305	1286
13. FK Gamen, Norrköping, lag 2	583	597	-	1180
14. Aerokl. i Göteborg, Modellfl.sekt., lag 2	365	645	157	1167
15. Aerokl. i Malmö, Modellflygsekt., lag 2	484	512	151	1147
16. Katrineholms FK, Modellflygsekt.	610	-	516	1126
17. MFK Vingarna, Stockholm	-	649	452	1101
18. Limhamns MFK	388	309	402	1099
19. MFK Lärkan, Krylbo	385	592	80	1057
20. MFK Örnen, Finspång, lag 2	489	-	394	883
21. Karlstads MFK	188	441	185	814

-0-0-0-0-0-0-0-

Resultatlista från Nordiska Landskampen för friflygande
modellflygplan på Ljungbyheds Flygfält den 4 juni 1961

Klass A2 (S-int)

1	Poul Lauridsen	Danmark	180	107	180	157	124	748
2	Torsten Strang	Finland	180	180	73	145	152	730
3	Knut Andersson	Sverige	142	180	180	127	99	728
4	Markku Tähkäpää	Finland	56	180	143	180	130	689
4	Göran Åberg	Sverige	180	79	180	126	124	689
6	Bror Eimar	Sverige	180	95	180	68	163	686
7	Börge Hansen	Danmark	72	114	156	141	179	662
8	Ari Hietanen	Finland	87	180	108	149	135	659
9	Erik Berg	Danmark	49	180	176	111	73	589
10	Ronni Hasseröd	Norge	93	64	84	113	178	532
11	Åsmund Skard	Norge	180	69	54	92	85	480
12	Tor Børthne	Norge	33	45	100	127	124	429

Klass C3 (G-int)

1	Charles Moberg	Sverige	180	180	180	180	180	900
2	Seppo Pohjola	Finland	180	180	180	167	163	870
3	Björn Storgårds	Finland	180	180	180	180	135	855
4	Poul Rasmussen	Danmark	180	180	165	160	164	849
5	Ragnar Wilkesson	Sverige	180	180	180	178	107	825
6	Pentti Aalto	Finland	120	180	159	180	180	819
7	Egron Qvarnström	Sverige	180	169	129	130	135	743
8	Kjeld Kongsberg	Danmark	62	132	133	180	143	650
9	Erik Nienstedt	Danmark	94	73	105	122	111	505
10	Normann Stövland	Norge	58	180	64	88	93	483
11	Arne Simensen	Norge	45	98	62	61	115	381
12	Henrik Dahl	Norge	108	70	-	81	21	352

Lennarth Larsson:

Soligt VM med många överraskningar

Världsmästerskapen för friflygande modeller gick i år utanför den lilla sydtyska staden Leutkirch im Allgäu och gynnades av ett underbart väder. Solen strålade från en nästan molnfri himmel och temperaturen i skuggan låg på 30°C. Det var särskilt för oss svenskar underbart att åtminstone för en kort tid få uppleva sommaren fast det höll på att ta knäcken på oss med all denna värme. Konditionen började också tryta hos en del av oss men i stort sett gick allt bra.

Vi blev hjärtligt mottagna och kände oss genast som vänner och kamrater med övriga deltagare. Det roligaste med VM är i alla fall att träffa alla andra deltagare och utbyta åsikter och få råd och tips. Varje deltagande nation erhöll ett tält för modellerna och utanför öppningen stod en skylt med landets namn och bakom vajade landets flagga på en mast.

Tävlingarna började på fredagen med S:int. Deltagarnas modeller hade vägts, mätts och fotograferats kvällen innan och tävlingen kom igång endast obetydligt försenad efter den officiella invigningen. Varje nation blev tilldelad två tidtagare som stod till dess förordande hela tävlingen. Det var ett utomordentligt system och tillät lagledaren att helt bestämma när man skulle flyga i perioden. Från det att tidtagaren underrättats om att start skulle ske hade man tre minuter på sig att få modellen i luften.

Det blev som så många gånger förut ett nervkrig och ett letande efter termik. Med hjälp av vår utomordentlige lagledare Thomann lyckades emellertid termikletandet över förväntan och att lagresultatet kanske inte blev så gott som väntat berodde nog mycket på ungdomlig iver och spända nerver samt en del oförutsedda saker. Solen gjorde nämligen att några vingar skevade till sig något och förstörde trimmet, vilket tillsammans med ett linbrott för Bo Modéer, förstörde hans och Ingvar Sares första start. Gunnar Kalén lyckades med vad ingen svensk gjort före honom, nämligen att i S:int flyga fem max-startar på ett VM. Det var en välförtjänt framgång för honom då detta var hans femte VM-tävling.

Under hela tävlingen sprang folk fram och tillbaka på fältet med sina plan i startlinan och letade termikblåsor. Om ett plan såg ut att sjunka för snabbt kunde man få se flera modellflygare springa under planet och vifta med skjortor och skynken för att om möjligt få termikavlösning som kunde bättra på flygtiden. Svenska laget utförde en sådan krigsdans under Gunnar Kaléns plan i hans sista flygning och lyckades på så sätt få ut en max-tid.

Vid tävlingens slut visade det sig att fyra man hade flugit full tid, d.v.s. 900 sek., varför en skiljeflygning företogs. Alla fyra startade samtidigt och ingen lyckades flyga 3½ min. varför denna flygning blev avgörande. Ryssen Awerjanows plan hade bästa glidet och han vann en välförtjänt seger. Modellen påminde mycket om Sokolovs (2:a på VM 1957 och 1959), och eftersom båda är klubbkamrater förvånar det ej.

Italienaren Soaves modell var byggd på geodetiskt vis och mycket vacker. Gunnar Kalén flög en modell med enkel V-form och med röd, helplankad vinge, ett kännetecken på hans modeller. En holländare T. van Rood kom fyra och Holland tog lagpriset med sina mannar på 4:e 11:e och 16:e plats. En sak som förvånade mycket var att ungrarna bara ställde upp med en man i S:int, Gyula Simon, vilken även flög F:int. Amerikanerna gjorde däremot mycket bra ifrån sig med 8:e och 9:e plats samt med tävlingens enda kvinna, fyrabarnsmamman Betty Bell på 41:a plats. På kvällen vägdes, kontrollmättes och fotograferades F:int och G:int modellerna i samband med den gemensamma middagen.

På lördagen tävlades i F:int och det var ett ständigt ylande av motorer, vilket stegrades till ett crescendo då italienaren Guerra eller Rolf Hagel startade sina Super T. glow. (Guerra hade en nybyggd men likadan modell som vid förra VM med en otrimmad S.T.) Före tävlingen hade det trimmats mycket och svenska laget verkade mycket starkt med speciellt hopp om placering för förre världsmästaren Rolf Hagel vars modeller verkade mycket säkra. En halvtimme före starten kvaddade emellertid Lennarth Larsson sin bästa modell varför hans resultat får ses mot den bakgrunden. Största positiva överraskningen blev Magnus Eriksson som emellertid blev nervösare allteftersom tävlingen fortskred och släppte sitt plan för tidigt i sista perioden. Det kostade honom en fjärde plats och han blev nu 14:e man. Även Rolf Hagels nerver krånglade och med två felaktiga startkast och dessutom ett otroligt starkt sjunk i tredje perioden så var han borta ur toppstriden.

Rieke, Tyskland flög sin konventionella pylonmodell vänster/vänster och hade c:a 1 varv på 10 sek. Motor Tee-Dee 15.

Även F:int tävlingen utvecklade sig till en termikletartävling. Det är dock oerhört mycket svårare att flyga in en motormodell i en termikblåsa än att dra in en segelmodell i ett lyft. Dessutom är ofta motorplanen trimmade så att de automatiskt glider ur en termikblåsa istället för att stanna i den. I det rådande vädret var det därför turen som spelade in en hel del och det var bara en man som lyckades flyga full tid och därmed vinna världsmästerskapet. Det var schweizaren Schneeberger som flög en finsk modell, konstruerad av Osmo Niemi med en Tee-Dee 15 utan tryck. Det var förresten påfallande många som körde utan tryck även om antalet glödstiftsmotorer stigit procentuellt. Andra man i klassen, världsmästaren 1958, Ernö Frigyes, Ungern, körde med Moki glöd och en utveckling av sin tidigare konstruktion, påminnande om András Metzners "Medium". J. Cerny, Tjeckoslovakien blev trea med en MVVS-glödmotor i sin välkända ellipsvingade modell med fackverksskropp. En episod förtjänar att omnämnas i sammanhanget. Efter tävlingen kommer J. Cerny fram till R. Hagel och pekar på sin motor och på Rolfs varvtalsmätare. När Cerny slagit igång motorn mäter Rolf varvet till 17.800 varv på en belåtet leende Cerny pekar på Rolfs motor och sin propeller. Rolf byter propeller till Cernys, startar motorn och mäter varvet. 20.400! Sällan har ett så förvånat ansikte skådats på en modellflygare som Cernys.

Amerikanarna var en besvikelse i F:int. Deras modeller höll inte den höga klass vad utförande och flygning beträffar som man är van vid från det hållet.

På kvällen, efter middagen, var det uppträdande av en trollkarl och folkdansare innan en orkester från Leutkirch spelade upp till dans och ortens rocksångare "sjöng" några bejublade nummer.

Sista dagen flögs Wakefield-klassen och striden om termikblåsorna hårdnade till redan från början. Vår lagledare Thomann fick hjälp av Kalén och det lyckades ganska bra för dem att förutsäga när blåsorna kom. Dock hade våra grabbar inte trimmat för termikflygning och åtminstone en av grabbarnas modeller gick rakt genom blåsorna med dåligt resultat som följd. Bäst bland svenskarna blev S-Å Sjögren vars modell steg bäst och som hade bästa termikkurvet. Lennart Flodströms modell var trimmad för norrlandsväder och tyvärr var hans motorgummi tydligen inte av högsta klass vilket inverkar menligt på hans placering. Totalt gjorde dock laget i Wakefieldklassen den bästa insatsen och kom sexa. Jag vill i sammanhanget passa på tillfället att å hela svenska lagets vägnar tacka vår utomordentlige lagledare Hansheinrich Thomann vars hjälp förutom svenska laget skulle klarat sig betydligt sämre. Endast tre man flög full tid och i omflygningen flög endast George Reich, USA, $3\frac{1}{2}$ min. och blev världsmästare. Hans modell hade säkerligen tävlingens bästa stig och han var en värdig

mästare. Lagtävlingen vanns av Polen, ganska otippat sedan Jugoslavien haft ledningen ända till femte perioden och inte tappat en sekund på tre perioder.

Tävlingen avslutades med supé och prisutdelning på stadshallen i Leutkirch. Därvid utdelades samtliga vandringspriser utom "Swedish glider cup" vilken ännu ej anlänt enl. tävlingskommittén. Eftersom priset är donerat av en svensk, Dir. Arnulf Olsen, gjorde vi svenskar allt som kunde göras för att få någon klarhet men utan resultat. Samtliga deltagare fick dessutom en minnesplakett och alla vi som var med har minnet av en oförglömlig tävling och en total förbrödning över gränserna med oss hem.

Resultatlista från friflyg-VM i Leutkirch, Tyskland, den 31/8-1/9 -61.

<u>Klass S:int</u> (69 deltagare)		
1.	A. Awerijanow Sovjet	180 + 180 + 180 + 180 + 180 = 900
	skiljeflygning 171 sek.	
2.	P. Soave Italien	180 + 180 + 180 + 180 + 180 = 900
	skiljeflygning 159 sek.	
3.	G. Kalén Sverige	180 + 180 + 180 + 180 + 180 = 900
	skiljeflygning 147 sek.	
4.	T. van Rood Holland	180 + 180 + 180 + 180 + 180 = 900
	skiljeflygning 131 sek.	
5.	A. Rodrigues Portugal	180 + 180 + 180 + 162 + 180 = 882
6.	J. Michalek C S R	180 + 180 + 147 + 180 + 180 = 867
7.	M. Hlubocky C S R	180 + 180 + 180 + 180 + 135 = 855
8.	J. Daley U S A	180 + 180 + 123 + 180 + 178 = 841
9.	L. Lortz U S A	180 + 180 + 180 + 180 + 102 = 822
10.	R. Guilloteau Frankrike	98 + 180 + 180 + 180 + 180 = 818
11.	T. Strang Finland	180 + 98 + 180 + 180 + 180 = 809
11.	P. Teunisse Holland	180 + 110 + 180 + 180 + 159 = 809
11.	O. Schnürer Österrike	180 + 180 + 180 + 180 + 89 = 809
12.	G.W. Dallimer England	180 + 180 + 87 + 180 + 180 = 807
12.	A.G. Freeston England	154 + 164 + 180 + 180 + 129 = 807
13.	K. Günther Tyskland	124 + 180 + 180 + 180 + 142 = 806
14.	A. Sulisz Polen	81 + 180 + 180 + 180 + 180 = 801
15.	H. Schnürer Österrike	180 + 180 + 136 + 119 + 180 = 795
16.	J. Schulten Holland	152 + 123 + 154 + 180 + 180 = 789
17.	A. Boncompagni Italien	180 + 180 + 156 + 128 + 137 = 781
18.	A. Skard Norge	151 + 180 + 180 + 105 + 150 = 766
19.	M. Pyykkö Finland	180 + 180 + 141 + 132 + 127 = 760
20.	R. Borrás Frankrike	115 + 180 + 180 + 180 + 96 = 751
32.	I. Sares Sverige	64 + 180 + 113 + 180 + 148 = 685
50.	B. Modéer Sverige	91 + 83 + 180 + 173 + 32 = 559

<u>Klass F:int</u> (66 deltagare)		
1.	F. Schneeberger Schweiz	180 + 180 + 180 + 180 + 180 = 900
	(Modell: Osmo Niemi. Motor: Cox Tee-Dee 15)	
2.	E. Frigyes Ungern	180 + 162 + 180 + 157 + 180 = 859
	(Modell: Egen utv. Motor: Moki glöd)	
3.	J. Cerny C S R	180 + 180 + 161 + 180 + 153 = 854
	(Modell: Egen. Motor: MVVS glöd)	
4.	J. Sheppard Nya Zeeland	132 + 179 + 180 + 180 + 180 = 851
	(Proxy: P. Buskell. Modell: samma som 1960. Motor: Eta 15)	
5.	A. Meczner Ungern	158 + 180 + 137 + 180 + 180 = 835
	(Modell: Medium. Motor: Moki glöd)	
6.	E. Werbetzy Sovjet	160 + 176 + 149 + 175 + 171 = 831
7.	G. Parry Canada	153 + 180 + 134 + 180 + 180 = 827
8.	H. Raulio Finland	180 + 102 + 180 + 180 + 180 = 822
9.	K-H. Rieke Tyskland	180 + 102 + 161 + 180 + 180 = 803
10.	G. R. French England	180 + 134 + 129 + 180 + 180 = 803

10.	S. Ranta	Canada	180 + 131 + 124 + 180 + 180 = 795
11.	V. Hajek	C S R	180 + 180 + 103 + 180 + 151 = 794
12.	R. Monks	England	179 + 160 + 180 + 101 + 166 = 786
13.	W. Horcicka	Österrike	180 + 138 + 96 + 180 + 180 = 774
14.	M. Eriksson	Sverige	128 + 180 + 180 + 180 + 105 = 773
14.	J. Fontaine	Frankrike	180 + 115 + 180 + 173 + 125 = 773
15.	H. Wagner	Österrike	180 + 86 + 180 + 180 + 138 = 764
16.	R. Cerny	C S R	122 + 180 + 144 + 154 + 160 = 760
17.	G. Simon	Ungern	137 + 126 + 162 + 180 + 143 = 748
18.	E. Eng	Schweiz	85 + 180 + 168 + 180 + 133 = 746
19.	S. Pimenoff	Finland	180 + 166 + 86 + 180 + 126 = 783
20.	A. Young	England	116 + 159 + 102 + 180 + 180 = 737
22.	L. Larsson	Sverige	118 + 180 + 180 + 120 + 118 = 716
37.	R. Hagel	Sverige	71 + 101 + 107 + 180 + 180 = 639

Klass G:int (65 deltagare)

1.	G. Reich	U S A	(skiljeflygning 210 sek)	= 900
2.	J. Kosinski	Polen	(skiljeflygning 207 sek)	= 900
3.	A. Alinari	Italien	(skiljeflygning 169 sek)	= 900
4.	L. Azor	Ungern	180 + 180 + 167 + 180 + 180 = 887	
5.	W. Niestoj	Polen	180 + 180 + 162 + 180 + 180 = 882	
6.	L. Riffaud	Frankrike	180 + 160 + 180 + 180 + 180 = 880	
7.	W. Sapaschnj	Sovjet	180 + 180 + 155 + 180 + 180 = 875	
8.	E. Fresl	Jugoslavien	180 + 180 + 180 + 180 + 154 = 874	
9.	S. Sjögren	Sverige	180 + 150 + 180 + 180 + 180 = 870	
10.	J. Petiot	Frankrike	180 + 145 + 180 + 180 + 180 = 865	
11.	J. Osborne	Holland	180 + 180 + 152 + 167 + 180 = 859	
12.	E. Hämäläinen	Finland	180 + 180 + 136 + 180 + 180 = 856	
13.	K. Bousfield	Canada	174 + 180 + 180 + 149 + 172 = 855	
14.	I. Iwannikow	Sovjet	171 + 154 + 169 + 180 + 180 = 854	
15.	G. Rupp	Tyskland	180 + 129 + 180 + 180 + 180 = 849	
16.	G. Krizsma	Ungern	159 + 180 + 145 + 180 + 180 = 844	
17.	W. Knoch	Jugoslavien	180 + 180 + 180 + 136 + 164 = 840	
18.	U. Axelsson	Sverige	139 + 180 + 180 + 180 + 158 = 837	
19.	G. Roberts	England	142 + 180 + 180 + 180 + 147 = 829	
20.	J. Sokolow	Sovjet	180 + 158 + 180 + 126 + 180 = 824	
20.	F. Breith	Österrike	173 + 180 + 180 + 111 + 180 = 824	
36.	L. Flodström	Sverige	153 + 180 + 180 + 86 + 153 = 752	

Lagtävlan

<u>S:int</u> (22 lag)	<u>F:int</u> (20 lag)	<u>G:int</u> (21 lag)
1. Holland 2498	1. Ungern 2442	1. Polen 2600
2. C S R 2459	2. C S R 2408	2. Sovjet 2553
3. Italien 2420	3. Schweiz 2354	3. U S A 2529
4. Finland 2300	4. Canada 2333	4. Jugoslav. 2510
5. U S A 2251	5. England 2326	5. Italien 2481
10. Sverige 2144	7. Finland 2182	6. Sverige 2459
13. Danmark 1929	8. Sverige 2128	7. Finland 2454
	18. Norge 1440	20. Danmark 1835
	19. Danmark 1377	21. Norge 1755

Internationella tävlingen för Flygande vingar i Leuthkirch, 31/8-4/9

<u>Segelmodeller</u> (13 delt.)	
1. M. Hintermann	Schweiz 180 + 180 + 111 + 67 + 173 = 711
2. G. Zwilling	Tyskland 153 + 50 + 86 + 157 + 109 = 555
3. E. Mikulicic	Jugoslavien 68 + 145 + 43 + 141 + 156 = 553
12. K. Andersson	Sverige 86 + 93 + 56 + -- + -- = 235
<u>Förbränningsmotormodeller</u> (3 delt.)	
1. H.G. Neuhäuser	Tyskland 97 + 69 + 110 + 46 + 54 = 376
<u>Gummimotormodeller</u> (3 delt.)	
1. H.H. Laue	Tyskland 87 + 131 + 56 + 98 + 105 = 477

SVENSKA MODELLFLYGTÄVLINGAR, VÅREN OCH SOMMAREN 1961

Vi tar dem i den ordning som de står i tävlingskalendern och börjar därför med:

Köpings flygklubbs modellflygtävling den 9/4

Trots rådande väderleksförhållanden med hård vind och mycken markturbulens blev tävlingen ganska trevlig till vilket inte minst avslutningen inne i Köping bidrog. Där erhöles kaffe med bullar och kakor i valfri mängd för ett mycket humant pris och samtliga lät sig väl smaka.

Tävlingen gick, som vanligt i år, över nyplöjda åkrar vilket smutsade ner inte bara plan och motorer utan även deltagarna som dessutom blev ordentligt uttröttade efter att ha hämtat planen efter en max-flygning. Dessa var dock ganska sällsynta och jag tror ingen lyckades få två i samma klass. Tävlingen var mycket chansartad och vem som helst kunde vinna trots flera dåliga flygningar. Ett otal modeller kvaddades vid starten, mest F-intor, eller vid landningen, S-intor. Några modeller fann också för gott att definitivt lämna det jordiska och en F-int sågs dra iväg mot Eskilstuna till ägarens stora förtvivlan. Att dra några alltför vittgående slutsatser från en sådan tävling låter sig väl inte göras men en sak framkom med all önskvärd tydlighet: F-int modellerna måste ha en perfekt övergång mellan stig och glid.

Tävlingen hade samlat 85 anmälningar vilket var betydligt mer än vad arrangörerna räknat med. De hade därför lite svårt att hänga med vad sekreteriatsarbetet beträffar men gjorde gott ifrån sig med tanke på att det var deras första friflykttävling som arrangörer.

Klass S:int (22 deltagare)

1. Ingvar Sares	Hedemora	437
2. L. Larsson	Solna MSK	433
3. K. Wilhelmson	Köping	311
4. O. Blomberg	Kumla	292
5. Artur Fröjd	Hallstah.	283

Klass S:l

1. Lars Persson	Norberg	139
-----------------	---------	-----

Klass G:l

1. Lars Olsson	Arboga	236
----------------	--------	-----

Klass F:l

1. P.O. Moberg	Solna MSK	152
----------------	-----------	-----

Klass G:int (15 deltagare)

1. Gunnar Kalén	Gamen	606
2. Uno Axelsson	Katrineh.	582
3. R. Wilkesson	Enköping	559
4. L. Pettersson	Gamen	546
5. I. Halstenson	Karlstad	528

Klass F:int (16 deltagare)

1. U. Björnstig	Gamen	483
?	Hallstah.	
3. L. Larsson	Solna MSK	468
4. S. Karlsson	Katrineh.	369
5. L. Andersson	Finspång	355

Vingarnas vartävling på Skarpnäck den 23 april

Resultat: (Int-klasserna fyra starter, l-klasserna 3 starter)

Klass S:int

1. Bo Modéer	Vingarna	643
2. L-O. Larsson	Uppsala	562
3. M. Whitey	Solna MSK	526

Klass G:int

1. Å. Qvarnström	Vingarna	612
2. E. Qvarnström	Vingarna	501
2. Ö. Gahm	Vingarna	501

Klass F:int

1. S-E Cumlin	Nimbus	653
2. B. Andersson	Nyköping	500
3. G. Tångfelt	Söderfors	?

Klass S:l

1. L-O Larsson	Uppsala	412
2. N-E Hollander	Uppsala	359
3. H. Broberg	Falun	358
4. G. Hofmann	Linköping	340

Klass G:l

1. E. Qvarnström	Vingarna	262
2. Örjan Gahm	Vingarna	103

Klass F:l

1. L. Larsson	Solna MSK	398
2. P-O Moberg	Solna MSK	280
3. K.E. Lundin	Solna MSK	71

Uppsala flygklubbs nationella tävling på F 16 den 7 maj

Tävlingen missgånades av hårt väder. De bästa resultaten:

<u>Klass S:int</u>				<u>Klass F:int</u>			
1.	Ola Almén	Storvik	558	1.	L. Eriksson	Storvik	565
2.	E. Knutsson	Uppsala	514	2.	Gunnar Ågren	Uppsala	455
3.	S-O Sundberg	Storvik	474	3.	Stig Norén	Falun	454
4.	N. Helgesson	Söderfors	376	4.	G. Tångfeldt	Söderfors	367
<u>Klass G:int</u>				<u>Klass S:1</u>			
1.	E. Nieminen	Falun	231	1.	C-G Finell	Söderfors	117
2.	C-G Sundstedt	Uppsala	100	2.	Kjell Sund	Arboga	115
<u>Klass G:1</u>				<u>Klass F:1</u>			
1.	L. Qvarnström	Vingarna	262	1.	P-O Moberg	Solna MSK	103
2.	C-G Sundstedt	Uppsala	112	2.	Ambjörn Löf	Enköping	55

Friflyguttagningen i Norrköping den 13-14 maj

De tre främsta i varje klass skall representera Sverige på VM och de tre därpå följande vid Nordiska landskampen. Utan att tävla är Rolf Hagel kvalificerad att delta i F-klassen på båda dessa tävlingar.

<u>Klass S:int</u>				<u>Klass G:int</u>			
1.	Bo Modéer	Vingarna	1391	1.	S-Å Sjögren	Norberg	1585
2.	Ingvar Sares	Hedemora	1345	2.	L. Flodström	Sundsbruk	1481
3.	Gunnar Kalén	Gamen	1274	3.	Uno Axelsson	Katrineholm	1470
4.	Göran Åberg	Gamen	1259	4.	C. Moberg	AKG	1426
5.	K. Andersson	AKM	1243	5.	R. Wilkesson	Enköping	1396
6.	Bror Eimar	Nimbus	1202	6.	E. Qvarnström	Vingarna	1344
<u>Klass F:int</u>							
1.	L. Larsson	Solna MSK	1260	3.	S. Karlsson	Katrineholm	1088
2.	M. Eriksson	Gamen	1108	4.	G. Larsson	Norberg	1042

"Solstatträffen" i Karlstad den 10-11 juni

Tävlingen hade samlat många deltagare och väderleksförhållandena var bra. De bästa resultaten:

<u>Klass S:int</u>				<u>Klass G:int</u>			
1.	Y. Dickfors	Krylbo	773	1.	Jan Hafström	Kumla	818
2.	Gunnar Kalén	Gamen	721	2.	J-O Åkesson	AKM	738
3.	S. Svensson	AKG	710	3.	B. Blomberg	Gamen	718
4.	A. Hermansson	Gamen	700	4.	Olof Nerud	AKM	714
5.	Per Nilsson	AKG	656	5.	Nils Buss	Krylbo	441
<u>Klass F:int</u>							
1.	Julle Åkesson	AKM	681	3.	Ulf Björnstig	Gamen	512
2.	Gunnar Ågren	Uppsala	538	4.	K. Rosvall	AKM	473

NORDISKA LANDSKAMPEN, gemytlig tävling på Bromma

Lördagen den 29 juli inleddes den första Nordiska landskampen för linstyrda modellplan. Alla våra nordiska grannar hade mött upp men endast Sverige ställde upp fullt lag i alla grenar. Förmiddagen ägnades åt invägning och mätning av alla deltagande modeller så att dessa uppfyllde gällande regler.

Efter lunchen började den egentliga landskampen med speed och stund, d.v.s. hastighets- och konstflygning. I speed tävlade endast Finland och Sverige och efter första omgången ledde Jääskeläinen med 166 km/tim före Nils Björk, som hade 161 km/tim. Båda använder sig av en tjeckisk motor, MVVS, och åtminstone Björk har en s.k. chicken-hoppertank. I andra omgången inträffade den enda ordentliga kvadden under hela tävlingen, då Ove Kjellbergs speedmodell slog i asfaltbanan när linfästet till hans monolinestyrning gick av. Motorn en Super-Tigre G20 V/15, totalförstördes och av modellen återstod egent-

ligen endast "pannan", ett gjutet fäste för motor, tank och vanligen även kontrollplattan. Denna omgång lyckades såväl Jääskeläinen som Björk förbättra sina tidigare resultat så att Björk ledde med 168 km/t före Jääskeläinen med 167 km/tim. Ingen annan fick någon hastighet antecknad även om det var nära att Saukko lyckats. Tyvärr slog propellern i asfalten då modellen hoppade ur startvaggan för tidigt. Det var mycket tråkigt ty modellen var försedd med den nya Torpedo 15 och lät mycket övertygande i luften, under provflygning. Ställningen var alltså mycket jämn inför söndagens avslutande omgång.

I stunt ställde Norge endast upp med en man medan övriga nationer mönstrade fullt lag. Sverige skulle här egentligen ställt upp Christer Söderberg som dock avstod och istället var tävlingsledare, en syssla som han skötte med den äran. Det kan vara en otacksam uppgift om något går galet men tack vare Söderbergs rutin och med gott om tid och villiga funktionärer till sitt förfogande flöt tävlingen på ett föredömligt sätt. Tyvärr hade inte några domare för stunttävlingen anmälts från de andra länderna så Sverige fick stå till tjänst med alla tre. Att man använder tre beror på att man vill få så rättvisa resultat som möjligt. De tre domarnas sammanlagda resultat divideras med tre och så erhålls varje tävlandes poäng. En man från varje nation flög i ordning Sverige, Finland, Danmark och Norge.

För oss inledde Birger Quenild. Det är alltid otacksamt att börja innan domarna har kommit igång och det är därför inte förvånande att han hade sämsta resultatet i första omgången. Finnarna visade redan från början sin jämnhet med alla över 1000 p. Segebaden, Sverige, låg tvåa efter denna flygning men gick upp till ledningen efter två flygningar. Han flyger mycket långsamt och jämnt med en egen konstruktion, egen propeller och FOX-motor. Den bäste dansken, Kaj Hansen, flög en demonterbar, silverfärgad egenkonstruktion med en tryckmatad OS-35 och Tornado nylonpropeller. Guy och Olof Sundell, Finland, flög en egenkonstruktion, "Trumf" med MERCO 35. Ruokolathi, som f.n. leder i tävlingen om Finska Mästerskapet i stunt, flög en "Thunderbird" men imponerade inte över hövan. Ende norrmannen, Meltzer, flög ganska säkert men är för orutinerad för att placera sig i toppen. Han flög med "Nobler" och OS-35. Söndagens tävlingar inleddes med två heat i teamracing, där ett norskt, två finska och tre svenska lag ställde opp. Till eftermiddagens final gick bröderna Sundell, Finland och Martinnelle samt Rosenlund/Björk Sverige. Finska laget använde ETA 15 och de svenska laget Oliver Tiger. Rosenlund/Björk var totalt överlägsna i finalen med sin världsberömda "Miss FAI" och klockades för den fina tiden 4 min 39 sek. En spännande strid var det emellertid om andra-platsen vilken gick till B. Martinnelle trots att motorn stannade då endast tre varv av de hundra tävlingen gäller, återstod. Finska laget låg då tio varv efter men genom en snabb tankning och start av den svenske "meken" vann svenska laget tre varv före finska.

Utom landskampen gick en tävling i combat, där det gäller att med egna planets propeller kapa av den serpentinen som hänger efter motståndarplanet samtidigt som dettas flygare försöker göra samma sak med den serpentinen som hänger efter ens eget plan. Ende dansken som ställde upp blev genast besegrad varför finalen blev helsvensk och stod mellan N.H. Eriksson som använde en ETA 15 i sin modell och Rune Nilsson som hade en Oliver Tiger i sin. Det blev en sevärd final som vanns av Rune Nilsson.

I Speedtävlingens sista omgång lyckades samtliga svenskar få ett resultat men endast Nils Björk flög bättre än Jääskeläinen och noterade 169 km/tim. Denne gjorde emellertid en fin flygning och klockades för samma fart. I ett sådant fall avgör bästa andra flygning och där hade Björk 168 km/tim mot Jääskeläinen 167 km/tim. Under tiden pågick stunttävlingen där AMA-programmet flygs i sista omgången av de som fått mer än 1600 poäng sammanlagt på de båda föregående omgångarna. Von Segebaden som ledde efter två omgångar flög ett mycket bra program och fick omgångens högsta poäng. Hade emellertid inte motorn stannat

mitt i fyrklövermanövern för Olof Sundell vet man inte hur det gått med placeringen.

Att övriga svenskar fick så blygsamma placeringar beror till stor del på orutin och ovana vid AMA-programmet. Detta program ingår i finska tävlingar varför finnarna gjorde en fin insats här och var den jämnaste nationen.

Landskampen avslutades med prisutdelning och bankett på Göta källare senare på kvällen. Sverige som värdland var även ofina nog att vinna nationstävlingen där platssiffran för landets bästa i varje gren räknas.

Det var en gemytlig tävling med gott om tid för de tävlande att bekanta sig med varandra och sist men inte minst gynnades tävlingen av ett härligt väder som gav deltagarna möjlighet att göra sitt bästa

<u>Speed</u>					Lon.
1. Nils Björk	Sverige	161	168	<u>169</u>	
2. Kari Jääskeläinen	Finland	166	167	<u>169</u>	
3. Ove Kjellberg	Sverige	---	---	154	
4. Olle Eriksson	Sverige	---	---	139	

<u>Team</u>				
1. Rosenlund/Björk	Sverige	4.50,6	-----	4.39,0
2. B. Martinelle	Sverige	6.45,2	6.10,5	6.29,2
3. Olof Sundell	Finland	6.57,2	6.22,5	6.58,4

<u>Stunt</u>						
1. Jesper von Segebaden	Sverige	1072,0	1017,3	1125,0	=	2197,0
2. Kaj Hansen	Danmark	1024,3	996,0	1104,3	=	2128,6
3. Guy Sundell	Finland	1015,7	998,0	1095,3	=	2111,0
4. Olof Sundell	Finland	1079,3	967,0	958,0	=	2037,3
5. Ruokolathi	Finland	1029,0	1001,7	992,3	=	2021,3
6. Egon Madsen	Danmark	987,0	829,7	944,0	=	1931,0
7. Birger Quenild	Sverige	910,7	946,3	859,3	=	1805,6
8. Lars Eriksson	Sverige	945,3	867,3	846,3	=	1791,6

<u>Lagtävling</u>	<u>Speed</u>	<u>Team</u>	<u>Stunt</u>	<u>Summa</u>
1. Sverige	1	1	1	3
2. Finland	2	3	3	8
3. Danmark	6	7	2	15
4. Norge	6	6	9	21

Svenska Mästerskapen i linstyrning, Barkarby den 26-27 aug.

Svenska Mästerskapen i linkontroll gick på Barkarby flygplats den 26-27 augusti. Vädret på lördagen var idealiskt med lätt vind och sol men söndagen inleddes med regnbyar vilka visserligen byttes mot solsken men den hårda vinden rådde hela dagen och besvärade speciellt stuntflygarna. Tävlingen arrangerades av ÖSFK, Örnarna och SOLNA MSK och Christer Söderberg stod som tävlingsledare, en syssla som han börjar bli van vid, men som går ut över hans tävlingsinsatser i stunt.

Stockholmstrakten har länge varit Sveriges centrum för linstyrt tävlingsflyg och det dröjer väl länge innan det ändras. Vad som däremot är glädjande är att landsortsgrabbarna övervunnit sin tidigare blyghet och ställt upp på SM.

Standarden i Speed var ganska låg och det var egentligen bara två man som noterade några ordentliga farter. Nils Björk körde övertygande och var den ende som noterade resultat i alla tre klasserna. Måns Hagberg kom emellertid med en överraskning i tredje flygningen och noterade en fart som med 1 km/tim översteg Björks och vann därmed SM. På tredje plats kom Rune Nilsson som flög med ett combatplan och endast deltog för att få poäng till lagtävlingen.

I stunt framstod Jesper von Segebaden redan från början som den mästare han är och vann SM för fjärde året å rad. Han har dock fått en rad efterföljare och det var glädjande att se att de inte drog sig

för att flyga i den hårda vinden. De flesta yngre deltagarna har emellertid för lite rutin och kan inte AMA-programmet varför det var en vanlig syn att se von Segebaden sitta inne i stuntcirkeln och tala om vad som skulle flygas. Birger Quenild börjar emellertid bli säker och hade han inte haft otur att slå av propellern då planet touchade banan i botten av en manöver i slutet av AMA-programmet hade hans poängsiffra blivit åtskilligt högre. Nu blev han tvåa i alla fall och åt von Segebaden var för dagen intet att göra. Von Segebaden har emellertid länge talat om att dra sig tillbaka från stuntflygningen och helt ägna sig åt flygning av radiostyrda plan så vi får se hur det går på nästa SM.

Combat var som vanligt den minst disciplinerade klassen och den där lidelserna svallade högst. Tävlingsstypen är ju sådan att man engagerar sig alldeles särskilt eftersom striden står man mot man men någon måtta måste det dock vara. Det inlämnades till och med en protest mot combatens tävlingsledare men det får väl tas som ett bevis på att dåliga förlorare finns inom alla tävlingsformer. Det började sensationellt nog med att några favoriter försvann redan i första omgången och de följdes av flera allteftersom tävlingen framskred och finalen kom att stå mellan två outsiders, Öberg från Motala och Ewers från Nimbus. Själva finalen blev inte av den höga klass som kännetecknat många av de övriga heaten. Överlag var standarden på combatflygningen högre än väntat trots rekorddeltagande med inte mindre än 25 anmälda.

I team fanns egentligen endast ett lag av klass. I sitt andra heat slog de svenskt rekord med 4.30,2, vilket endast är 3 sek. över gällande världsrekord. De var överlägsna i finalen också men ett par dåliga landningar och en tankning utöver de vanliga två förstörde resultatet. Samtliga tre lag i finalen använde Oliver Tiger motorer men på fjärde plats kom Måns Hagberg med en Enya som verkligen lovar gott för framtiden. Även i teamklassen lyser outsidern igenom men eftersom det var det största antalet lag som anmälts till ett SM tycks återväxten vara tryggad.

Lagtävlingen vanns av Nimbus före Orion och Solna MSK.

Resultat:

Lon.

Speed

1.	Måns Hagberg	Nimbus	175 km/tim
2.	Nils Björk	Nimbus	174 km/tim
3.	Rune Nilsson	Orion	128 km/tim

Stunt

1.	Jesper von Segebaden	Solna MSK	874	928	956	=	1884 p
2.	Birger Quenild	Aerospeed	825	761	666	=	1491 p
3.	Christer Tennstedt	Orion	701	761	689	=	1450 p
4.	Erik Björnwall	Umeå	561	742	---	=	

Team

1.	Björk/Rosenlund	Nimbus	4.30,2	<u>Final</u>	5.18 min.
2.	Martinelle	Örnarna	5.43		6.32 min.
3.	Olsson	Orion	5.51		6.38 min.
4.	Måns Hagberg	Nimbus	5.53		

Combat

1. Ewers, Nimbus. 2. Öberg, Motala. 3. Wasberg, Orion.

R A D I O T Ä V L I N G A R

Svenska Mästerskapen avhölls i Linköping den 5-6 augusti. Tyvärr har vi inte erhållit några som helst nyheter från denna tävling.

Den internationella tävling som planerats till Stockholm den 20 augusti måste tyvärr inställas på grund av att ett för litet antal utländska deltagare anmälde sig.

Ritningsavdelningen bjuder denna gång på den nye världsmästaren AWERIANOWS modell. Wakefieldvinnaren REICHs och tvåan KOSINSKIs modeller har tidigare varit publicerade i "Modellflygbladet" (se

nr 2/58 resp. 1/61) var- för vi övergår till 3:an ALINARI. Segraren i F-klassen SCHNEBERGER flög med en kopia av Osmo Niemis modell, se "Modellflygbladet" nr 2/1960. På nästa sida är en av SARES äldre S:inter, som han nog inte anv. på VM.

Vikter

Vinge: 150

Stabbe: 20

Kropp: 70

Last: 100

410 gr

28,5
dm²

S:int

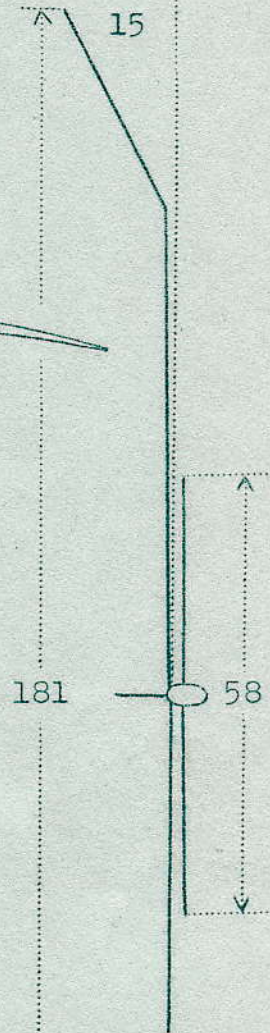
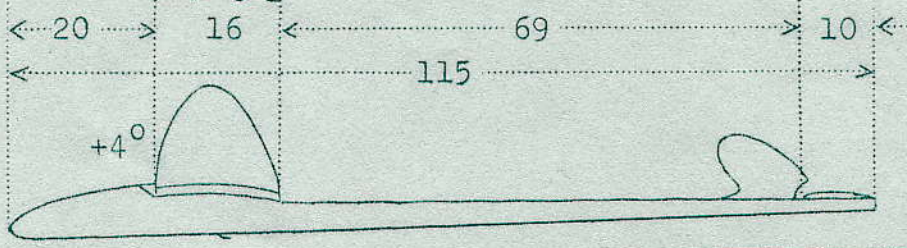
A. Awerianow, Sovjet

Världsmästare 1961

900+171 sek

5,5
dm²

Skala 1:10



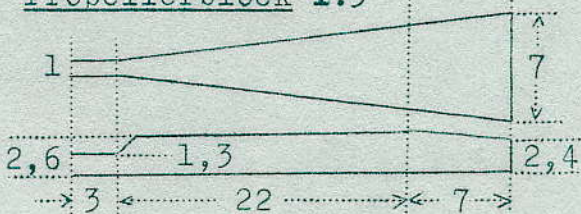
Propellerblock 1:5

Propeller:

58 cm dia.

67 cm stig.

4,8 cm max. bladbredd



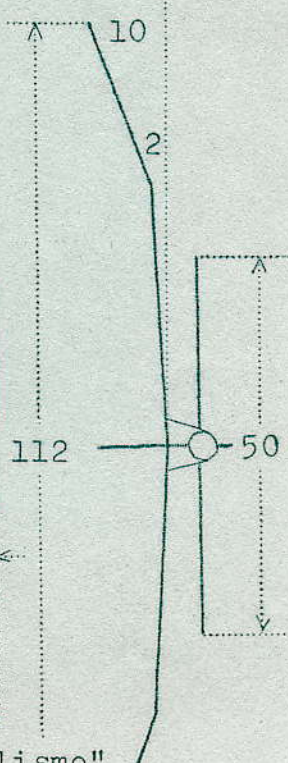
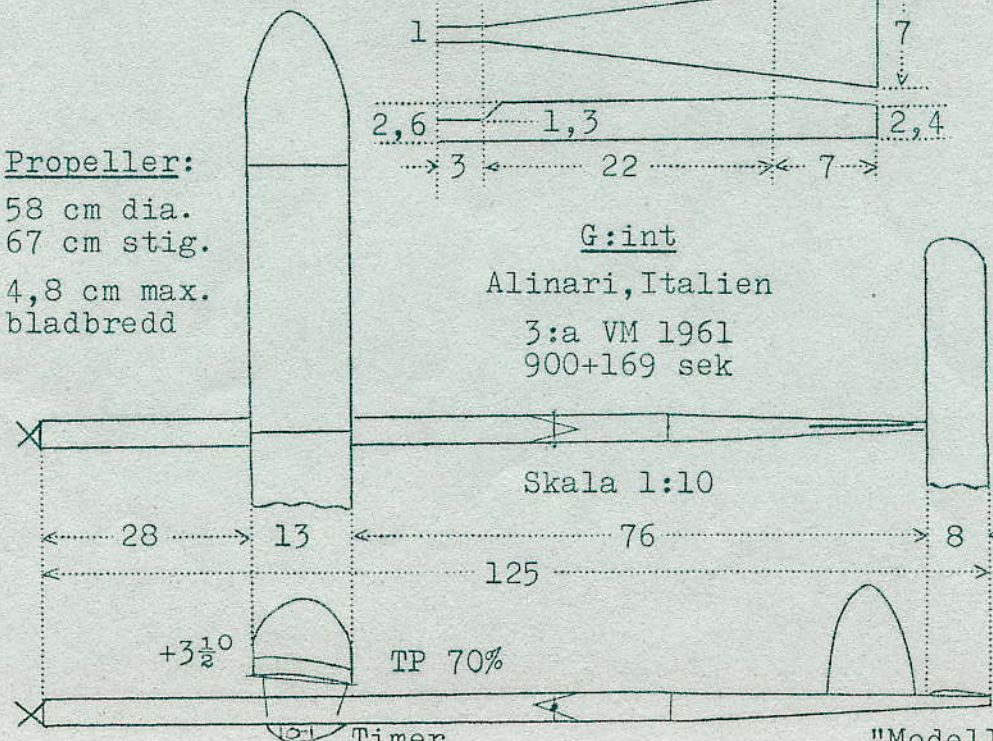
G:int

Alinari, Italien

3:a VM 1961

900+169 sek

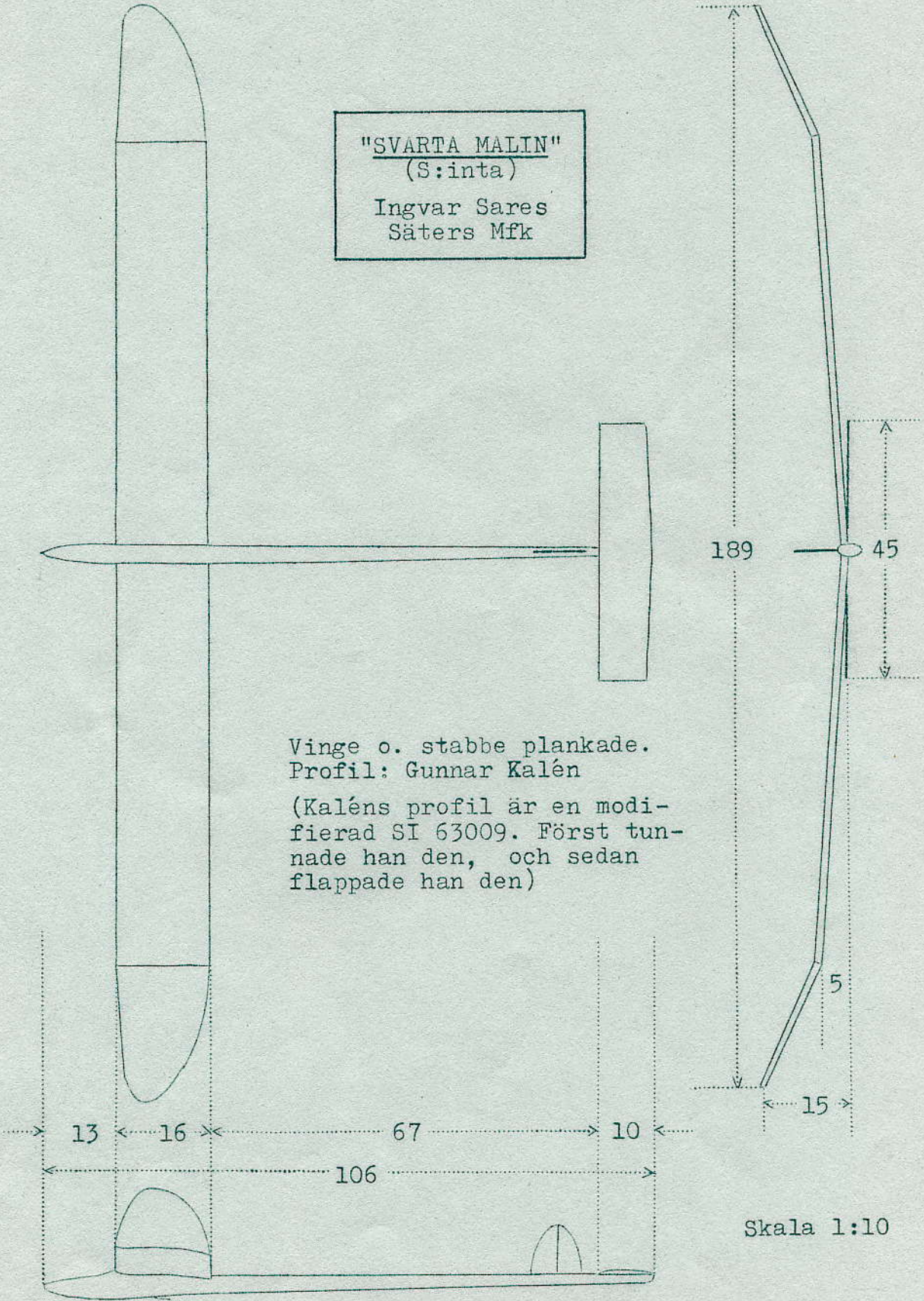
Skala 1:10



Timer

"Modellismo"

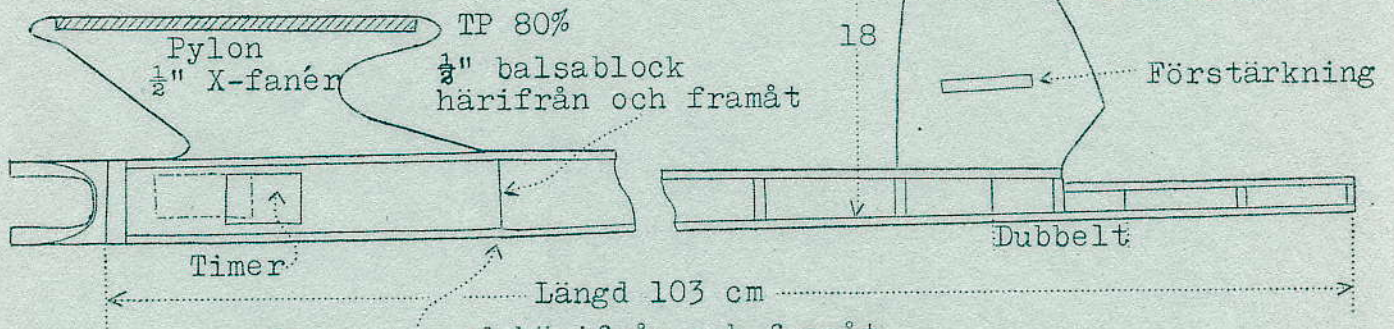
"SVARTA MALIN"
(S:inta)
Ingvar Sares
Sätters Mfk



D/T-timer: ombyggd Autoknips

Vingplattform
7 cm bred, 6 mm balsa

Fena av 5 mm balsa,
går till kroppens
undersida



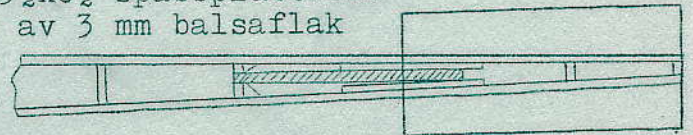
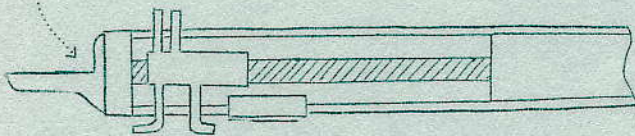
Kroppen rund härifrån och framåt

Kropp: spant, sidor, topp och botten, allt av 3 mm medelhård balsa.

Förstärk med limmad gasbinda i nosen och vid stabben.

"Tatone Mount"

15 1/2 x 6 1/2 spabbplattform
av 3 mm balsaflak



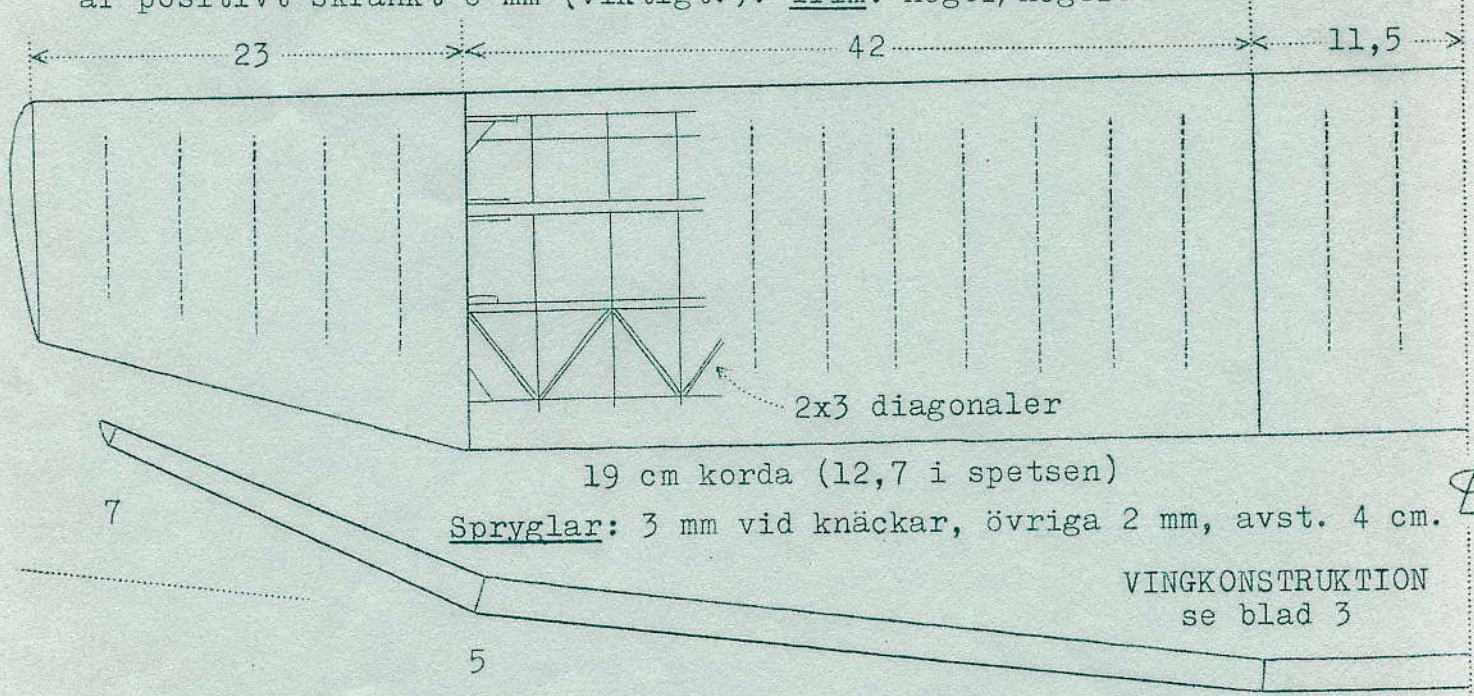
Vikter:

Stabbe (sidenklädd) max. 42 gr.
Vinge (dito) max. 165 gr.
Kropp c:a 315 gr.
Motor med tillbehör c:a 230 gr.

Inställning:

Stabbyta: 9,7 dm²
Motor: 0°
Vinge: +2°
Stabbe: 0°
Fena: 0°
Vingyta: 27,1 dm²
Mittvingen kan ökas
med 4 cm (0,8 dm²)
enligt F:int regeln

Stabbens plattform är sne dställd för höger glid. Höger innervinge är positivt skränt 6 mm (viktigt!). Trim: höger/höger.



JOE EISENS

JAGUAR

F:int

blad 1

Skala 1:4

Från "The AIRFOIL"

Vingbrygga, 19 x 7 cm, av 6 mm balsa

Pylon av 1/2" plywood

Översida 3 mm balsa

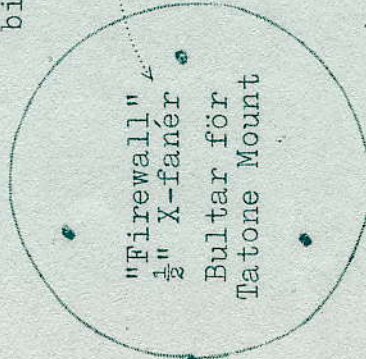
Undersida av 3 mm balsaflak

A

Förstärk med gasbinda i nosen

Urtag för tanken

Sektion A



A-A

påfyllning och ventilation

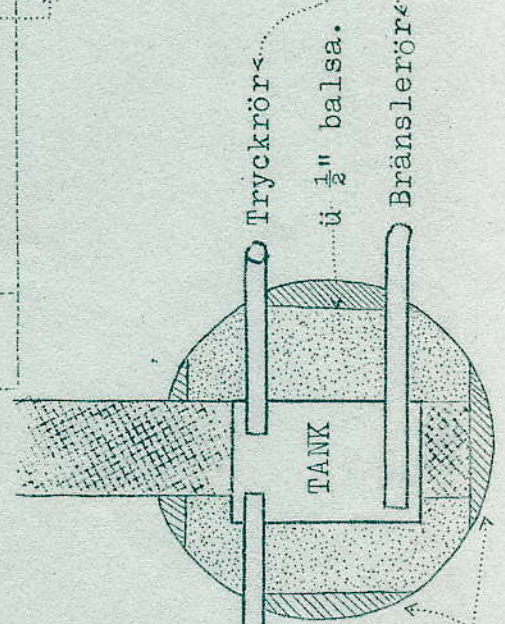
Tryckrör

av 3 mm mässingsrör, böjda efter det att kroppen är färdig

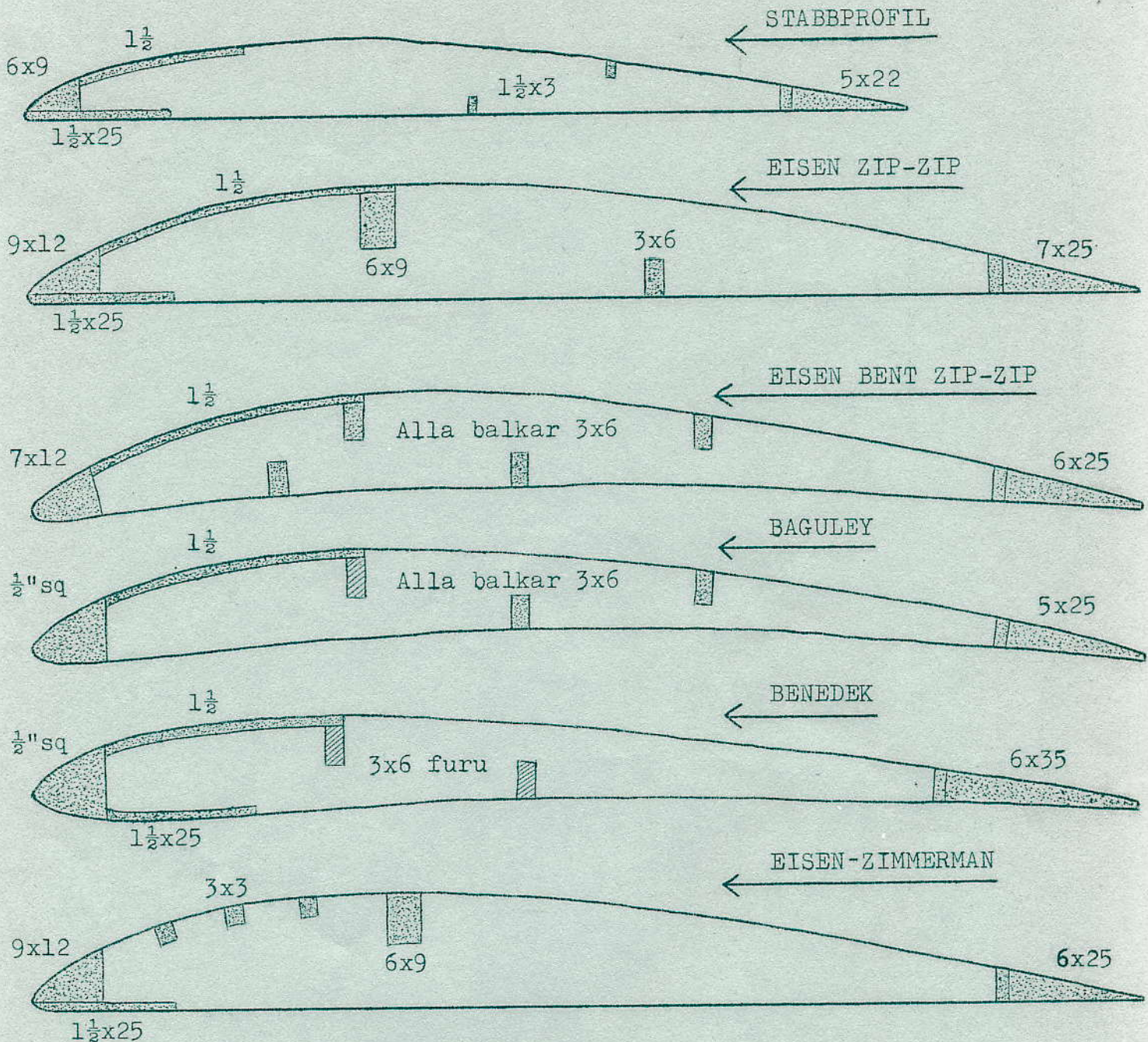
1/2" balsa

Bränslerör

Kroppsidor 3 mm balsa



Joe Eisens
<u>J A G U A R</u>
blad 2

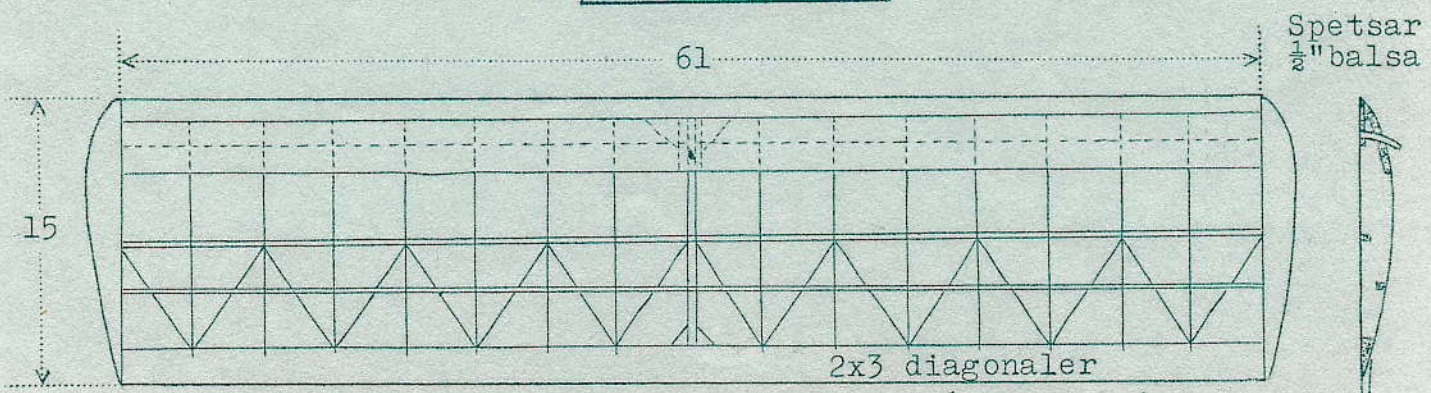


Samtliga 5 vingkonstruktioner kan användas, men Eisen ZIP-ZIP är bäst.

Profiler, skala 1:1

Joe Eisens
J A G U A R
 blad 3

Stabben, skala 1:4



Sprygglar: mitten 3 mm, spetsar 2 mm, övriga $1\frac{1}{2}$ mm. Avstånd 38 mm.

Peter Wanngård:

EN DÅRES FÖRSVARSTAL

Undertecknad har sedan en tid kritiserat en del av de tankegångar, som S:int-världsmästaren Gerry Ritz redogjort för i MODEL AIRPLANE NEWS under rubriken "Airfoils theory and practice". Första artikeln i denna serie publicerades i oktobernumret 1960.

Både här i Sverige och i USA har man ställt sig helt oförstående till min kritik och tydligen inte ansett mig vara vid mina sinnens fulla bruk.

Men man tycks sätta obegränsad tilltro till honom, och ingen verkar betvivla riktigheten av hans påståenden. Utom jag.

Först irriteras jag av hans snack om att hålla vingen på "låga" anfallsvinklar. Han håller väl vingen på den anfallsvinkel, som ger bästa flygtid, och att kalla den till c_a^3/c_w^2 -max hörande anfallsvinkeln för låg eller inte är inte en smaksak. Definitioner är väl till för att alla skall veta vad man talar om!

Annars lär ju möbelhandlare Ritz trimma sina modeller, och jag kan omöjligen föreställa mig att c_a -max och c_a^2/c_w^2 -max sammanfaller på den vingen. Alltså finns det ingen orsak att hålla vingens anfallsvinkel så mycket under c_a^3/c_w^2 -max, om man inte skall flyga i hårt och kyttigt väder, men Gerry säger ju själv att modellen endast är avsedd för flygning i stilla luft.

Vidare kritiserar jag hans sätt att resonera beträffande "stabilitet från den negativa sidan". (november 1960) För att börja från början:

Gerry vill inte använda turbulenstråd, ty då ökar luftmotståndet på hans profil utan att förbättra c_a^3/c_w^2 -max eller öka den till c_a^3/c_w^2 -max hörande anfallsvinkeln på polardiagrammet, vilket får tillskrivas den spetsiga nosen, som får anses vara en tillräckligt god turbulens-källa. En turbulenstråd skulle alltså just på den här profilen (man får alltså inte generalisera fallet) på grund av sitt öka-

de motstånd minska c_a^3/c_w^2 -max och öka den till c_a^3/c_w^2 -max hörande anfallsvinkeln på polardiagrammet.

Däremot skulle turbulenstråden med all säkerhet öka c_a -max, och därmed skulle anfallsvinkelområdet mellan c_a -max och c_a^3/c_w^2 -max ökas och hysteresisfenomenets inverkan på stabiliseringen minskas.

För att nu i någon mån kompensera avsaknaden av turbulensstråd och eliminera hysteresisfenomenet, vill Gerry alltså se till, att vingen har så svårt som möjligt att överskrida den till c_a^3/c_w^2 -max hörande anfallsvinkeln. Detta vill han åstadkomma genom att använda en synnerligen starkt bärande stabbe (Kraftigt välvd profil och stor stabbyta). Stabbens vridande moment skall då alltid "hålla ner" vingen. Detta är Ritz tankegång.

Ritz tankegång är vidare att en störning skall påverka modellen så att den trycker; detta tack vare stabbens stora vridande moment. En störning gör alltså inte så att modellen stallar utan så att den trycker och det är ur denna tryckning modellen skall räta ur sig. (Just på grund av hysteresisfenomenet är det ju i allmänhet lättare för en modell att räta ut sig efter en dykning än efter en överstegring) Så tolkar i alla fall jag Gerrys prat om "correcting force from the negative side instead of the normal positive side".

Om detta verkligen var vad Gerry menat och om jag alltså tolkat honom rätt, var det en god prestation. För Gerry talar i så svävande ordalag, att plats finns för nästan vilken tolkning som helst. Här om någonsin borde Gerry närmare redogöra för sin tankegång.

För har jag tolkat honom rätt, har han fel. Det vore intressant, att höra hans motivering för att modellen inte skulle stabilisera på samma sätt som "vanliga" S:intor. Att hans stabbe råkar vara mer välvd än vingen skiljer inte på något sätt förloppet av "Continental's" Stabilisering från en normal S:intas stabiliseringsförlopp. (T.ex.

en S:inta med Gött. 417 vinge, Lindnerstabbe och TP på 55%) Att båda dessa S:intor strävar efter att inta jämviktsläge på samma sätt efter en plötslig anfallsvinkelsökning eller -minskning, är helt naturligt. Det fordras inte mycket eftetanke för att övertyga sig om detta.

Om det nu inte är så Gerry menar, och om min tolkning av "corrective negative force etc.." är felaktig, så är felet Gerrys. Just detta avsnitt är i sanning dunkelt behandlat, och vad han annars skulle mena framgår i så fall inte av texten. Gerry riskerar därmed att bli bedömd enl. Tegnér: Vad du ej klart kan säga vet du ej det dunkelt sagda är det dunkelt tänkta.

Något, som också ådragit sig mitt misshag, är möbelhandlare Ritz behandling av stabbprofilen "Cheesman C 20A-08".

Inledningsvis talar han om, att om man tunnar en Clark Y, så ger den vid låga (här för ovanlighetens skull "låga" i ordets verkliga bemärkelse) anfallsvinklar mindre lyftkraft än den "fulla" Clark Y. Vid höga anfallsvinklar däremot ger den tunna och den "fulla" Clark Y ungefär samma lyftkraft. Således blir den tunnade profilens lyftkraftsgradient större och dess stabiliserande verkan större. Mot denna tankegång har jag ingenting att invända.

När det gäller Cheesmanprofilen, säger Ritz att den höga nosen ger låg lyftkraft vid låga anfallsvinklar. Rätt. Således har den rel. stor lyftkraftsgradient. Fel. Möbelhandlaren har tydligen låst fast sig i resonemanget angående Clark Y. Cheesmanprofilens höga nos medför också ganska låg lyftkraft även vid höga anfallsvinklar. Cheesman C 20A-08 har en ganska låg lyftkraftsgradient.

I själva verket närmar sig Cheesmanprofilens egenskaper den plana plattans.

Den höga nosen ger profilen lågt luftmotstånd vid C_a -värden omkring noll. En profil med låg nos ger ju annars ganska stort luftmotstånd vid låga anfallsvinklar, då avlösning i allmänhet råder på undersidan, men i

gengäld är dess lyftkraftsgradient och - något som är av vikt - även dess C_a -max större.

Likheten med en plan platta gör, att Cheesmanprofilen för att stabilisera verkligt effektivt erfordrar ett TP-läge i närheten av vingens TC. (C:a 40% är nog lagom) Med detta TP-läge måste dess C_a vara mycket låg, och det går ju bra då profilens C_w är låg vid denna anfallsvinkel.

Med TP-lägen på 50%-70% är nog de flesta andra stabbprofiler bättre än Cheesman C 20A-08, om de har låga nosar, som ger högre lyftkraftsgradients eller/och är mer välvda och flappade än Cheesmanprofilen. Även välvning och flappning påverkar ju lyftkraftsgradienten. Skall man nödvändigtvis använda Cheesmanprofilen med TP långt bak, då bör man allt ta till stabbytan rejält (25-30%).

I samband med diskussionen av profilen B-8353-b/2 möter jag återigen ett av dessa dunkla uttalanden. Oraklet från Chikago säger, att ett långt framskjutet Yö-max (26 % på B-8353-b/2) gör profilen känsligare för kytt. Tjaa, så tillvida att en avlösning på översidan lättare inträffar har han naturligtvis rätt. Men det samma blir förhållandet om Yö-max flyttas för långt bak.

Men man kan också se problemet ur en annan synpunkt. Ett långt framskjutet Yö-max flyttar fram vingens tryckcentrum (TC). Om TC ligger långt fram, minskas koefficienten för vingens vridande momentkring dess neutralpunkt CMn. En liten CMn utmärker en stabil profil, och ett långt framskjutet Yö-max gör alltså, att vingens vridande moment kring tyngdpunkten ändras ganska litet vid en plötslig anfallsvinkelsändring, vilket i sin tur innebär att det inte fordras så stort arbete av stabilisatorn för att få modellen att återta sitt jämviktsläge. Observera att en F:inta i allmänhet flyger med så högt Re att avlösningpunkten på översidan ligger på 100%, i all synnerhet på en profil med så svagt välvd översida som B-8353-b/2, så på den profilen på en F:inta lär en framflyttning av Yö-läget inte

på något sätt vara kritiskt för längdstabiliteten.

Ett av de allra största miss-tagen tycker jag emellertid möbelhandlaren gör, när han diskuterar profilen B-6405-b. Han påstår där att en flappad profil; d.v.s. en profil vars bakre del av undersidan bildar större vinkel med kordan än den främre delen, ger rel. låg sjunkhastighet. Rätt. Och TC-vandringen försvårar trimningen av en G-modell. Rätt.

Ritz tankegång är nu denna: Om man i stället ger främre delen av undersidan en större vinkel med kordan än bakre delen, så minskar man flappningen och därmed också TC-vandringen. Man har då förbättrat motorflykten.

Ur sin egen synpunkt har oraklet naturligtvis rätt. Men i verkligheten är förhållandet ett annat.

Faktum är att vingen under hela motorflykten flyger med en anfallsvinkel, som är lägre än under glidflykten. Mot slutet av motorflykten är denna anfallsvinkel högre än i början av motorflykten.

Under hela motorflykten kan man därför förmoda att avlösning råder på vingens undersida, om välvningen (Yu-max) på undersidan är så kraftig som B-6405-b (d.v.s. uppemot 3%). Det säger sig själv att man ökar denna avlösning om man ger främre delen av undersidan en större vinkel till kordan, som fallet är med B-6405.

Denna ökade avlösning har 2 nackdelar: 1) Stort luftmotstånd. 2) Stor TC vandring.

Virvelmotståndet är ju de största luftmotstånden på modellflygplan, och när det gäller motorflykten fordras det ett arbete av motorn att övervinna detta luftmotstånd. Detta arbete kunde i stället använts att öka modellens utgångshöjd för glidflykten.

En profil med mindre välvning på undersidan, t.ex. NACA 6409, som i motorflykten ger mindre avlösningar på undersidan, ger också bättre stig. Det är också allmänt bekant, att flatbottnade profiler ger F-modellerna det bästa stiget. (Glidet blir naturligtvis lidande)

Att den branta välvningen på

undersidans främre del också ger en avsevärd TC-vandring, just beroende på att avlösning så lätt inträffar där, kan ställas utom varje tvivel. Den instabilitet denna avlösning förorsakar, är inte att förakta.

Det är denna avlösning man vill eliminera med s.k. "flamingo-profiler", och därigenom uppnå större längdstabilitet.

Den välvda plattan Gö. 417a är mycket svår att flyga i kytigt väder beroende på den stora TC-vandringen. Denna stora TC-vandring beror på, att avlösning lätt inträffar på undersidan.

Genom att "fylla ut" denna del av undersidan vill Jedelsky minska avlösningen på sina profiler.

Vi ser, att syftet med undersidans större inträdesvinkel är helt förfelat. Motorflykten blir inte ett dugg stabilare och glidflykten blir också en smula orolig. Dessutom försämrar man sjunkhastigheten en aning!

Möbelhandlaren anser ändå, att denna profil är en av de bästa för G:inter, som han känner till! Anmärkningsvärt i sanning. Men han känner kanske inte till så många profiler. Eller också känner han väl till många dåliga profiler.

Avslutningsvis ber jag enträget alla läsare, som finner felaktigheter i mitt resonemang, men kanske begriper Ritz, att sända mig en skriftlig utredning för publicering.

Risken är ju att en författares tävlingsframgångar gör, att läsarna sätter obegränsad tilltro till hans teorier oavsett hans meriter på det aerodynamiskt-teoretiska området. Varje modellflygare borde sträva efter att stävja sådana förhållanden.

Om författaren öppet lägger fram sina teorier, inbjuder till diskussion och medger att han är oklar beträffande vissa punkter är allt förlåtet.

Den som allvarligt fördjupar sig i dessa problem och studerar den litteratur, som finns, märker alltmer hur litet man i själva verket vet. De vetenskapligt funna och bevisade fakta man känner på detta område är mycket få.

The Knave:

S J Ä L S L Ö S ?

Min "pappa" heter Göran. Han är egentligen en ganska ovanlig pappa. Han stod inte endast för tanken på min tillkomst, utan han offrade också många timmar på att "avla" mig. Timmar med högar av träspån, moln av putsdamm, lukter från lacker, färg och plast. Första tiden kunde jag inte gå men sedan pappa "ammat" motorn ett par timmar var det dags för mig att gå ut i livet. Pappa har sagt att livet är en evig krets-gång. Han sa det åt mig för att jag aldrig skulle försöka bryta mot naturlagarna och flyga rakt fram. Jag lovade att aldrig flyga på annat sätt än i cirkel! Pappa säger också att jag är den bästa han har, och att min tillkomst inte är något förhastat och oväntat. Tvärtom, så har jag stamtavla, säger pappa. Mina föregångares egenskaper har haft inverkan på min tillblivelse. Darwins teorier äger tydligen tillämpning även på oss Team-Racingmodeller!

Att jag tagit till orda beror på att jag vill tala för oss T/R-modeller och våra rättigheter. Det finns fortfarande modellflygare som anser att vi är själslösa! Men så är ej fallet och jag tror nog att Du skall få en god uppfattning om hur vi tycker, tänker, reagerar och vill ha det, genom att läsa detta!

Jag önskar att alla nyfödda kamrater kunde få bli "ammade" på samma goda sätt som jag blivit. Jag fick en så fin nylonpropeller, ingen stor, tung grej utan en lätt, liten en, och vilken god "soppa" pappalät tanken mata mig med! Inga vibrationer p.g.a. lågt varvtal utan lagom med "komp" och snål med soppan är han ej heller.

Pappa lägger stor vikt vid min uppfostran. Han anser att vårt nuvarande samhälle visar åskådliga exempel på vad som händer om man nonchalerar sådana saker. Numera snavar jag heller aldrig när jag landar. Pappa har lovat mig att få byta propeller så ofta att jag ej skall behöva snava för att framtvinga propellerbyten. Trots att jag har ett litet lyte så "kommer jag aldrig in i starten" heller. Jag är näm-

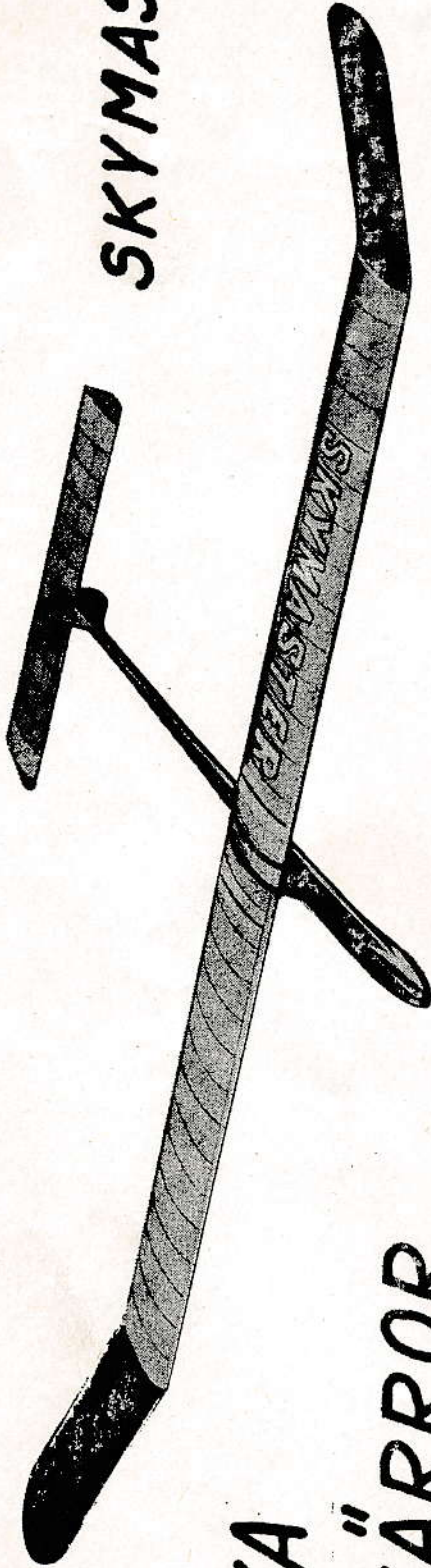
ligen enbent. Jag föddes med bara ett landningsställsben. Hur som helst har jag lärt mig att starta med sträkta linor.

I många heat har jag sett hur kamrater till mig ofta måst flyga och vara alldeles torr i halsen p.g.a. för snål tilldelning av soppa. Ofta har tilldelningen varit så liten att motorerna fått feber av undernäring. Det sistnämnda tycks dock ibland även tyda på en alltför "tryckande" kompression. T.o.m. motsatsen förekommer! De har ibland fått så mycket soppa och lite komp. att motorn går med tårar i ögonen! Sådant kallar vi modeller för bludder. Och om kompressionskruven börjar skruva upp sig så skäller mekanikern på oss i stället för att räcka oss en hjälpande hand och ge oss en fjäder eller stoppmutter. Förresten borde T/R-fäder i allmänhet ägna större uppmärksamhet åt valet av kromosoner så att vi ej får tankar med vilka det blir omöjligt att mata motorn lika dant hela flygningen igenom. Vi vill ha smalare tankar! Och bränsleslangens anslutningar vill vi skall vara absolut täta! Om Du dricker mjölk till maten så använder Du väl ej ett glas som är sprucket och läcker? Vidare vill vi ha metallpanna. Det är enda chansen för oss att få god kylning av vevhuset. Mitt under ett hektiskt heat är det minsann ingen som lägger en fuktig trasa på ens hjässa för att man skall få erforderlig svalka.

När jag har flugit får jag först svettas ut. Sedan tvättar pappa mig med bensin. Han ger mig olja i motorn också. Det är så skönt!

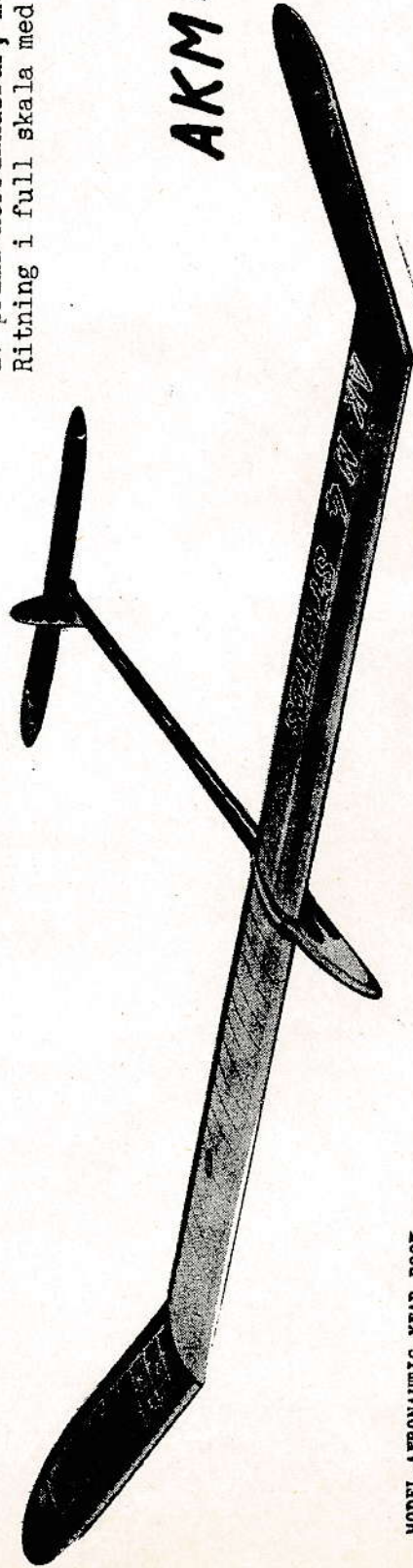
Därmed har jag gått igenom våra viktigaste krav. Det är klart att våra kusiner, speedmodellerna, combatmodellerna, stuntmodellerna och vad det nu kan vara för ena, kanske även alla friflygande tremeningar, delar en del av våra åsikter men det viktiga är att vi får det som vi vill! Man är väl mänsklig och därmed egoistisk. Det bevisar ju för övrigt att vi inte alla är själslösa! Men nu måste jag sluta. Pappa har lovat mig vaxmassage och det vill jag ju inte gå miste om. När vaxade Du Din modell sist?

TVÅ NYA "KALASKÄRROR...."



SKYMASTER

Hans Hansens (Danmark) berömda S:inta i modifierat utförande och helt ny byggsats. Spv. 1.690 mm.
 Kompl. byggsats med färdiga vingsporyglar, lister av prima norrlandsfur, modelspan för beklädnad.
 Ritning i full skala med bygginstruktion. Kr 22:50



AKM 4 STRATOS

MODEL AERONAUTIC YEAR BOOK

1959 - 61

Av Franc Zeic

Ne inkömen! 277 sidor
 laddade med artiklar och
 ritningar av världens mest
 framgångrika modellflygare
 Rekeratad sammanställning
 intressant material för
 varje modellflygare.
 Pris Kr 11.50

Obs! Ett antal av följande tidigare utkomna MODEL AERONAUTIC YEAR BOOK AV Franc Zeic finnes annu:
 1951-52, Pris Kr 7:85
 1957-58, Pris Kr 7:85

Ne i lager.

Fuse-timer "ACADA"

(samma tillverkning som "Thermik" m fl).

Direkt import, därför endast kr 16:75

ROLF HAGELS NYA S:inta

Spv. 1.913 mm

Kompl. byggsats med färdiga vingsporyglar, lister av prima norrlandsfur, modelspan för beklädnad. Ritning i full skala med bygginstruktion.

Kr 22:50