



MODELLFLYGAREN

ORGAN FÖR KSAK:s REGISTRERADE MODELLFLYGARE UTGIVET AV FLYG

REDAKTION: KSAK, MALMSKILLNADSGATAN 27, STHLM. • ANNONSAVD.
FLYG, TEGNÉRGATAN 35, I tr., STHLM. • ANSVARIG UTGIVARE W. KLEEN

ÄRGÅNG 3 NUMMER 3-4
MARS-APRIL 1946

APRIL- REGISTRERINGS- MÅNAD

Det är ännu en del klubbar som inte förnyat sin registrering för 1946. Visserligen har den egentliga modellflygsäsongen inte börjat på allvar, men det finns omständigheter som talar för, att de resterande klubbarna bör klara registreringsformalitetserna omgående. (Det är ju så enkelt att fylla i och skicka in den blå blanketten till KSAK!)

Den 30 april drar KSAK in de gamla registreringsnumren.

Det är alltid hedrande att ha varit med från början i en rörelse, som är stadd på tillväxt. Ni som har lågt registreringsnummer bör söka behålla detta. I framtiden blir detta ett tecken på att Er klubb hör till de verkliga veteranerna inom svenskt modellflyg.

Modellflygaren dras in för oregistrerade klubbar.

Detta nummer är det oåterkalleligen sista som utsändes till klubbar som inte förnyat registreringen. I de närmast följande numren kommer vi att ge exempel på de nya modellflygreglernas tillämpning, och det är en god idé att följa med diskussionerna från början.

Statsanslag går endast till klubbar som håller registreringen i kraft.

De klubbar, som låter registreringen förfalla för att senare under året klara sin anökan, kan inte påräkna några speciella

anslag. Dessa anslag måste i första hand gå till de stabila klubbarna.

Låt inte Edra medlemmar stå utanför, när säsongen börjar.

Våren är snart här som en inledning på den kanske roligaste modellflygsäsongen hittills. De nya reglernas tillämpning kommer att ge intressanta erfarenheter inom områden, som vi tidigare inte försökt oss på i det svenska modellflyget, och så kommer sakta men säkert gummimotormodellerna, sedan importmöjligheterna av utländskt material ökat.

Vi skall fylla den nya rekordtabellen, och nu i starten har varje modellflygare en chans att placera sitt namn i den innehållsrika tabellen.

Registreringen för själva klubben är avgiftsfri. Att fylla i den blå blanketten möter säkert inga svårigheter. Gör det idag — för säkerhets skull, så att Ni har registreringen för det betydelsefulla modellflygåret 1946 ordnad!

Nordiska Reglerna presenteras

I detta nummer återfinnes för första gången de nordiska modellflygreglerna i fullständigt skick. De har fått en sista överarbetning vid ett sammanträde i Finland under mars månad. Nu återstår endast det officiella antagandet av de olika nationerna.

Redan nu kan intresserade modellflygare börja bygga modeller efter de nya reglerna. Tills vidare gäller de gamla och KSAK kommer senare att meddela, när de nya definitivt skall träda i funktion. Innan detta kan ske måste en del viktiga detaljer förberedas särskilt beträffande märkestagningen och utbildningen av mätningmän.

SKÄRPTA FORD- RINGAR FÖR SM

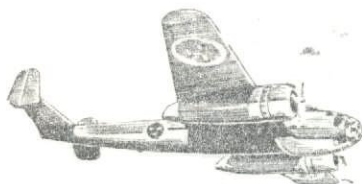
Elitmärke minimum för S-klassare

Erfarenheterna från Vintertävlingen i Örebro varslar om jätteanslutning till kommande stortävlingar. Hittills har nog guldmärkesfordringarna varit tillräckliga för gallring, men när till och med en kall och ruggig vintertävling kan locka 166 deltagare med 275 modeller, då måste man ta sig en funderare.

En tävling som SM bör inte bli alltför stor. Det är viktigt att alla arrangemang kring tävlingen blir så perfekta som möjligt och att den rättvisa bedömningen inte äventyras av de bristfälligheter i arrangemangen som lätt kan uppstå vid en alltför omfattande tävling. Vad som ytterligare talar för att en skärpning av märkesfordringarna kan vara berättigad är SM-tävlingarnas karaktär. Där gäller det ju att kora svenska mästare i respektive klasser, och man kan nog förutsätta, att de modellflygare som närmast kan komma ifråga för en SM-titel bör haft tillfälle att klara sitt elitmärke.

KSAK vill därför redan nu förutskicka, att elitmärke kommer att fordras för deltagande i SM:s segelmodellklasser. För G-klasserna bör man nog tills vidare bibehålla guldmärkesgränsen, emedan G-specialisterna ej haft samma möjligheter att flyga i dessa år av balsa- och gummi-rist. För F-flygarna är inte heller någon ändring aktuell. Dessa, som inte har möjligheter att erövra märken i sin specialklass, bör knappast åläggas några märkesrestriktioner.

Ny modellkatalog utkommen för 1946



GLÖM EJ att rekvirera vår nya katalog nr 7. En massa nya intressanta byggsatser och ritningar äro upptagna i denna, bl. a. nya spantmodeller i skala 1:25, dieselmodeller och dieselmotorer i olika prislägen.

**Största sortering av
BYGGMATERIAL och TILLBEHÖR**

SVEN E. TRUEDSSON MODELLFLYGINDUSTRI • MALMÖ 9

Sänd in kupongen och 30 öre i frimärken så erhålles katalogen omgående.

Från Sven E. Truedsson Modellflygindustri
rekv. st. ex. av MODELKATAL. N: 7.

Namn

Adress

Nordiska Modellflygregler

Klassificeringsregler

INNEHÅLSFÖRTECKNING:

Modellflygplanens indelning.
Klassificeringsregler.
Mätning och registrering av modellflygplan.
Startsätt och startregler.
Resultatkontroll.
Nordiska Modellflygdiplom.
Tävlingsregler.
Rekord.

Modellflygplanens indelning

1. Allmänt: Detta kapitel beskriver, hur modellflygplanen efter sin typ indelas i grupper och hur dessa grupper i sin tur indelas i klasser, som kan kallas rekordklasser eller tävlingsklasser efter behag. Här omtalas också vilka rekord- eller tävlingsgrenar som förekommer i modellflygsporten. — I kapitlet »Klassificeringsregler» återfinnes fordringarna, som är uppställda dels på modellflygplan överhuvud taget, dels på de modellflygplan, som skall hänföras till en viss angiven grupp eller klass. I kapitlet »Startsätt och startregler» finns de för respektive grupper och klasser tillåtna startsätten beskrivna.

2. Modellflygplanens indelning i grupper: De flygplan, som enligt definitionen i kapitlet »Klassificeringsregler», punkt 2 kan hänföras till kategorin modellflygplan, indelas i fem grupper:

- A Segelmodeller.
- B Inomhusmodeller (gummimotor).
- C Gummimotormodeller (utomhus).
- D Gasmotormodeller.
- E Specialmotormodeller.

Grupperna definieras närmare i kapitlet »Klassificeringsregler», punkterna 3—7.

3. Gruppernas indelning i klasser: Samtliga grupper med undantag av grupp E Specialmotormodeller indelas ytterligare i klasser. Denna klassindelning sker dels efter storleken (vingytan) hos de modellflygplan, som ingår i gruppen, dels efter deras konstruktion utan hänsyn till storleken. Klasserna definieras närmare i kapitlet »Klassificeringsregler», punkterna 8—11.

4. Rekord- och tävlingsklasser: Rekord noteras dels för samtliga modellflygplan gemensamt (absoluta rekord) dels för modellflygplan tillhörande grupperna A—E varför sig (grupprekord) och slutligen för modellflygplan tillhörande de rekordklasser, i vilka dessa grupper ytterligare indelas (klassrekord). Vad som här sagts om rekord gäller i tillämpliga delar även för tävling.

5. Rekord- och tävlingsgrenar: Inom varje rekordklass tillämpas en eller flera av följande fyra rekordgrenar:

Tidsflygning.
Distansflygning.
Höjdflygning.
Hastighetsflygning.

Vad som här sagts om rekord gäller även för tävling.

6. Förteckning över rekordklasser och rekordgrenar med tillåtna startsätt angivna för varje rekordklass: I tabellen anger de öppna rutorna tillgängliga rekordgrenar inom varje rekordklass. Följande förkortningar användas: hd=handstart, hg=högstart, ma=markstart, va=vattenstart, ti=tidsflygning, di=distansflygning, hö=höjdflygning, ha=hastighetsflygning. — Beträffande startsätten se definitioner i kapitlet »Startsätt och startregler», punkterna 3—6.

Beteckning	Rekordklasser	Startsätt	Rekordgrenar			
			ti	di	hö	ha
M	Modellflygplan (absoluta rekord)	hd, hg, ma, va				
A	Segelmodeller (grupprekord)	hd, hg				MM
A 1	— » — lilla klassen	— » —			MM	MM
A 2	— » — mellanklassen	— » —			MM	MM
A 3	— » — stora klassen	— » —			MM	MM
A 4	— » — hangmodeller	hd			MM	MM
A 5	— » — automatstyrda	hd, hg				MM
A 6	— » — fjärrstyrda	— » —				MM
B	Inomhusmodeller (grupprekord)	hd, ma, va		MM	MM	MM
B 1	— » — lilla klassen	— » —		MM	MM	MM
B 2	— » — stora klassen	— » —		MM	MM	MM
B 3	— » — speciella	— » —		MM	MM	MM
C	Gummimotormodeller (grupprekord)	hd, ma, va				
C 1	— » — lilla klassen	hd, ma			MM	MM
C 2	— » — mellanklassen	— » —			MM	MM
C 3	— » — stora klassen	ma			MM	MM
C 4	— » — sjömodeller	va			MM	MM
C 5	— » — speciella	hd, ma			MM	MM
D	Gasmotormodeller (grupprekord)	ma, va				
D 1	— » — lilla klassen	ma			MM	MM
D 2	— » — stora klassen	— » —			MM	MM
D 3	— » — sjömodeller	va			MM	MM
D 4	— » — fjärrstyrda	ma			MM	MM
D 5	— » — speciella	— » —			MM	MM
E	Specialmotormodeller (grupprekord)	hd, ma, va				

(Exempel: Med en gummimotormodell, som tillhör lilla klassen C 1, kan man

bl. a. sätta tidsrekord eller tävla i C 1—tid samt i C—tid och i M—tid.)

1. Allmänt: Detta kapitel innehåller definitioner på modellflygplan, grupper och klasser. Dessa definitioner är att betrakta som konstruktions- och byggbestämmelser. För att ett modellflygplan skall kunna tillhöra en viss angiven grupp eller klass, måste det uppfylla samtliga bestämmelser, som står angivna för gruppen eller klassen. Bestämmelser för modellflygplanens uppmätning återfinnes i kapitlet »Mätning och registrering av modellflygplan».

2. Definition på modellflygplan: Ett modellflygplan är ett fritt flygande, obemannat flygplan, tyngre än luften, vilket är avsett för tävling och sport. Modellflygplan utan fjärrstyrning får ha en vingyta av högst 100 dm² och en vikt av högst 3 000 g. Om stabilisatorns yta är mer än 33 % av vingens skall hela stabilisatorn anses vara bärande och inräknas i modellflygplanets vingyta. Ingen del av modellflygplanet får lösgöra sig under flygningen.

3. Definition på Grupp A segelmodeller: En segelmodell är ett modellflygplan (se punkt 2 ovan), som saknar drivanordning. Vingbelastningen skall vara minst 10 g/dm².

4. Definition på Grupp B inomhusmodeller: En inomhusmodell är ett modellflygplan (se punkt 2 ovan), som är konstruerat för inomhusflygning och som flyges i slutet lokal. Den skall vara försedd med drivanordning i form av gummimotor(er).

5. Definition på Grupp C gummimotormodeller: En gummimotormodell är ett modellflygplan (se punkt 2 ovan), som är försett med drivanordning i form av gummimotor(er). Vingbelastningen skall vara minst 10 g/dm². Vid hastighetsflygning får vingbelastningen vara högst 50 g/dm².

6. Definition på Grupp D gasmotormodeller: En gasmotormodell är ett modellflygplan (se punkt 2 ovan), som är försett med drivanordning i form av diesel- eller tändstiftsmotor(er). Vingbelastningen skall vara minst 10 g/dm². Vid hastighetsflygning får vingbelastningen vara högst 50 g/dm². För gasmotormodeller utan fjärrstyrning får motorns gångtid under en flygning vara högst 30 sek.

7. Definition på Grupp E specialmotormodeller: En specialmotormodell är ett modellflygplan (se punkt 2 ovan), som är försett med drivanordning av annat slag än gummimotor, dieselmotor eller tändstiftsmotor. Vingbelastningen skall vara minst 10 g/dm² och högst 50 g/dm².

(Exempel: raketmotorer, reaktionsmotorer och tryckluftsmotorer.)

8. Definitioner på klasserna inom grupp A Segelmodeller:

A 1 Segelmodeller lilla klassen: Segelmodeller (se punkt 3 ovan), vars vingyta är högst 15 dm².

A 2 Segelmodeller mellanklassen: Segelmodeller (se punkt 3 ovan), vars vingyta är minst 24 och högst 26 dm². Ytan av den största kroppsektionen skall vara minst L²:300, där L=flygkroppens totala längd. Vikten skall vara minst 400 g.

A 3 Segelmodeller stora klassen: Segelmodeller (se punkt 3 ovan), vars vingyta är minst 30 dm², och vars vingbelastning är minst 15 och högst 30 g/dm².

A 4 Segelmodeller hangmodeller: Segel-

modeller (se punkt 3 ovan) utan hänsyn till storleksklasserna, som startas med handstart och som flygas på hang.

A 5 Segelmodeller automatstyrda: Segelmodeller (se punkt 3 ovan) utan hänsyn till storleksklasserna, vilka är försedda med styranordning, som manövreras av impulser utifrån utan den startandes påverkan. (Exempel: Som automatstyrning räknas kompasstyrning, variometerstyrning m. m. — Som automatstyrning räknas däremot inte kurvroder, som inställes genom startlinans urkoppling, ej heller urverksstyrning, pendelstyrning eller dylikt.) — Segelmodeller som tillhör denna klass får inte tävla eller sätta rekord i klasserna A 1, A 2, A 3, A 4 eller A 6.

A 6 Segelmodeller fjärrstyrda: Segelmodeller (se punkt 3 ovan) utan hänsyn till storleksklasserna, som är försedda med styranordning, vilken under flygning kan manövreras från marken. (Exempel: Radiostyrning, styrning med direkta eller reflekterade ljusstrålar m. m.) — Vingytan får vara högst 200 dm² och vingbelastningen högst 50 g/dm². — Segelmodeller som tillhör denna klass får inte tävla eller sätta rekord i klasserna A 1, A 2, A 3, A 4 eller A 5.

9. Definitioner på klasserna inom grupp B Inomhusmodeller:

B 1 Inomhusmodeller lilla klassen: Inomhusmodeller (se punkt 4 ovan), vars vingyta är högst 7 dm².

B 2 Inomhusmodeller stora klassen: Inomhusmodeller (se punkt 4 ovan), vars vingyta är minst 8 dm².

B 3 Inomhusmodeller speciella: Inomhusmodeller (se punkt 4 ovan) utan hänsyn till storleksklasserna, vilka konstruerats som autogiro (modellflygplan, som bäres av självroterande vinge eller vingar och vars horisontella hjälpytor ligger utanför modellflygplanets höjdaxel och på samma sida om modellflygplanets tväraxel), helikopter (modellflygplan, som bäres av motordriven roterande vinge eller vingar och vars horisontella hjälpytor ligger utanför modellflygplanets höjdaxel och på samma sida om modellflygplanets tväraxel) eller ornitopter (modellflygplan, som bäres eller framdrives medelst motordriven slagvinge eller slagvingar, som kan framdriva modellflygplanet utan höjdförlust).

10. Definitioner på klasserna inom grupp C Gummimotormodeller:

C 1 Gummimotormodeller lilla klassen: Gummimotormodeller (se punkt 5 ovan), vars vingyta är högst 7 dm².

C 2 Gummimotormodeller mellanklassen: Gummimotormodeller (se punkt 5 ovan), vars vingyta är minst 8 och högst 11 dm². Ytan av den största kroppsektionen skall vara minst L²:200, där L=flygkroppens totala längd. Vingbelastningen skall vara minst 15 och högst 30 g/dm².

C 3 Gummimotormodeller stora klassen: Gummimotormodeller (se punkt 5 ovan), vars vingyta är minst 12,25 och högst 13,55 dm² och vars vikt är minst 226,7 g. Ytan av den största kroppsektionen skall vara minst L²:100, där L=flygkroppens totala längd. Flygkroppens längd får inte överstiga spännvidden. Motorsystemet skall vara helt inneslutet i flygkroppen.

C 4 Gummimotormodeller sjömodeller: Gummimotormodeller (se punkt 5 ovan) utan hänsyn till storleksklasserna, vilka konstruerats för vattenstart och som är

fullt funktionsdugliga efter 5 minuters flytprov.

C 5 Gummimotormodeller speciella: Gummimotormodeller (se punkt 5 ovan) utan hänsyn till storleksklasserna, vilka konstruerats som autogiro, helikopter eller ornitopter (se punkt 9 ovan, klass B 3).

11. Definitioner på klasserna inom grupp D Gasmodeller.

D 1 Gasmodeller lilla klassen: Gasmodeller (se punkt 6 ovan), vars motor(er) har en total slagvolym av högst 5 cm³. Vingbelastningen skall vara minst 15 och högst 40 g/dm².

D 2 Gasmodeller stora klassen: Gasmodeller (se punkt 6 ovan), vars motor(er) har en total slagvolym av över 5 men högst 10 cm³. Vingbelastningen skall vara minst 15 och högst 40 g/dm².

D 3 Gasmodeller sjömodeller: Gasmodeller (se punkt 6 ovan) utan hänsyn till storleksklasserna, vilka konstruerats för vattenstart och som är fullt funktionsdugliga efter 5 minuters flytprov. Vingbelastningen skall vara minst 15 och högst 40 g/dm².

D 4 Gasmodeller fjärrstyrda: Gasmodeller (se punkt 6 ovan) utan hänsyn till storleksklasserna, som är försedda med styranordning, vilken under flygning kan manövreras från marken (se punkt 8 ovan, klass A 6). Vingytan får vara högst 200 dm² och vingbelastningen högst 50 g/dm². — Gasmodeller som tillhör denna klass får inte tävla eller sätta rekord i klasserna D 1, D 2, D 3 eller D 5.

D 5 Gasmodeller speciella: Gasmodeller (se punkt 6 ovan) utan hänsyn till storleksklasserna, vilka konstruerats som autogiro, helikopter eller ornitopter (se punkt 9 ovan, klass B 3).

På sid. 5

finns de nordiska konstruktionsbestämmelserna sammanförda i överskådlig tabellform.

Mätning och registrering av modellflygplan

1. Allmänt: Detta kapitel innehåller allmänna anvisningar för den mätning och registrering av modellflygplan som fordras för rekordsättning, märkestagning och vissa slag av tävlingar. Detaljerade bestämmelser om mätningstekniken återfinnes i de särskilda regler för mättningsmän som ingår i utbildningskurserna för dessa funktionärer.

2. Registreringssätt: Modellflygplanens registrering avser att ge garantier för, att de modellflygplan som användas vid rekordsättning, märkestagning eller tävling uppfyller bestämmelserna för den grupp eller klass de tillhör. Genom registreringen kan modellflygaren i förväg få sin modell kontrollerad och godkänd, varför en tidsödande kontroll på flygplatsen inte behöver komma ifråga.

3. Förfaringssätt vid mätning: Den färdigbyggda, intrimmade modellen uppvisas för av landets officiella privatflygorganisation godkänd mättningsman, som enligt givna mättningsprinciper inför modellens mått och övriga uppgifter i mätbrevet (3 exemplar) och fastställer modellens tävlings- och rekordklass(er). På modellflygplanet, dess utbytbara delar och reservdelar fäster mättningsmannen registreringsetiketter, som skall ifyllas vid den följande registreringen. — På inomhusmodeller fästas inga registreringsetiketter. Istället skall kopia av mätbrevet medföras vid varje flygtillfälle.

4. Förfaringssätt vid registrering: De av mättningsmännen underskrivna mätbrevven samt det mätta modellflygplanet uppvisas av modellflygaren för klubbens registrator, som på mätbrevet och registreringsetiketterna inför modellflygplanets registreringsnummer. — Ett exemplar av mätbrevet behålls av klubben och förvaras i klubbens flygplansregister, där vid behov alla uppgifter om medlemmarnas registrerade modellflygplan kan erhållas. Ett exemplar av mätbrevet överlämnas till modellflygplanets ägare och det tredje exemplet insändes till centralorganisationen för kontroll.

5. Registreringsbeteckningar: De på registreringsetiketterna upptagna beteckningarna kan av ägaren till modellflygplanet om så önskas målas med väl synliga bokstäver och siffror på modellflygplanets vinge och flygkropp. — Registreringsetiketterna får under inga omständigheter av ägaren eller annan person än godkänd mättningsman fästas på nytt, omändras eller förnyas. Brott mot denna bestämmelse kan föras till diskvalifikation.

6. Mätbrevet: Mätbrevet förekommer i tre olika utföranden. Typ I användes för modellflygplan, vilka byggts efter standardritningar, som kontrollerats och godkänts av landets officiella privatflygorganisation. Typ II användes för övriga modellflygplan. Typ III användes som ett komplement till I eller II vid konstruktiva förändringar, efter genomgripande reparationer eller efter tillkomsten av nya registreringspliktiga reservdelar.

7. Funktionärer: Landets officiella privatflygorganisation ombesörjer utbildning av mättningsmän, av vilka en eller flera bör finnas inom varje modellflygklubb. Registreringen utföres av en inom varje modellflygklubb utsedd registrator.

8. Mättnings- och registreringskostnader: Ägaren till ett modellflygplan, som inlämnas för mätning och registrering skall dels till mättningsmannen erlägga en mättningsavgift, dels till modellflygklubben en registreringsavgift. Storleken av dessa avgifter fastställs av centralorganisationen. — Standardmodeller som är avsedda att mångfaldigas i ritning eller byggsats får endast mätas av centralorganisationen. För dylik mätning utgår särskild avgift som fastställs av centralorganisationen.

1. **Allmänt:** I detta kapitel redogöres för de olika startsätt, som är tillåtna vid modellflygning. Dessa bestämmelser gäller alla modellflygning, provtagning för diplom, rekordförsök och tävling.

2. **Tillåtna startsätt:** I tabellen i kapitlet »Modellflygplanens indelning», punkt 6 har angivits, vilka startsätt som är tillåtna för modellflygplan av olika typer. Här följer en sammanfattning:

Handstart tillåtes för M, A, A 1, A 2, A 3, A 4, A 5, A 6, B, B 1, B 2, B 3, C, C 1, C 2, C 5 och E.

Högstart tillåtes för M, A, A 1, A 2, A 3, A 5 och A 6.

Markstart tillåtes för M, B, B 1, B 2, B 3, C, C 1, C 2, C 3, C 5, D, D 1, D 2, D 4, D 5 och E.

Vattenstart tillåtes för M, B, B 1, B 2, B 3, C, C 4, D, D 3 och E.

3. **Definition på handstart:** Modellflygplanet startas direkt från handen. Den startande skall stå på marken. Start från byggnad, uppbyggd ställning eller liknande är således ej tillåten.

(För segelmodeller användes handstart vid hangflygning.)

4. **Definition på högstart:** Modellflygplanet startas medelst en högst 100 m lång oelastisk lina, som i sin fria ände skall vara försedd med en väl synlig flagga eller fallskärm. Den startande (den som manövrerar linan) skall befinna sig på marken och får fritt förflytta sig inom det startområde som anvisats (se kapitlet »Tävlingsregler», punkt 6). Modellflygplanet får i startögonblicket hållas av en medhjälpare. Som högstart räknas löpstart, vinschstart och start med trissa. Dessa startsätt får kombineras efter den startandes eget val. Linan skall omedelbart efter varje start helt dragas in av den startande.

(Högstart användes endast för segelmodeller.)

5. **Definition på markstart:** Den startande får inte förflytta sig under starten, och modellflygplanet får under starten stötta men inte påskjutas. Startbanan skall vara vågrät. Om den är uppbyggd, får den ligga högst 100 cm över marken. Startbanan skall vara minst 1,2×5 m.

6. **Definition på vattenstart:** Den startande får inte förflytta sig under starten, och modellflygplanet får under starten stötta men inte påskjutas. Om uppbyggd bassäng användes, får den ligga högst 100 cm över marken. Startbanan skall vara minst 1,2×5 m.

1. **Allmänt:** I detta kapitel finns bestämmelser och anvisningar för mätning av de resultat som uppnås vid provtagning för diplom, tävling, rekordförsök m. m. Reglerna gäller alltså för samtliga dessa tillfällen. Vidare redogöres här för de fordringar som uppställs på kontrollanterna.

2. **Kontrollanter:** De kontrollanter som tjänstgör vid officiella mästerskapstävlingar, landskamper och andra internationella tävlingar skall vara medlemmar i landets officiella privatflygorganisation. De skall därjämte ha uppnått 17 års ålder. — Vid övriga tillfällen fordras inte medlemskap, och minimiåldern är 15 år. — Dock skall under alla omständigheter kontrollanterna känna till gällande modellflygregler.

3. **Antal kontrollanter:** Varje uppnått resultat skall mätas samtidigt av två kontrollanter.

4. **Kontrollanternas uppgifter:** Kontrollanterna skall dels mäta de uppnådda flygresultaten, dels tillse, att alla tillämpliga bestämmelser i de gällande modellflygreglerna uppfyllas av den startande och hans modellflygplan. Det åligger alltså kontrollanterna att tillse, att den startandes modell(er) uppfyller ifrågavarande klassbestämmelser, att gällande startbestämmelser följas o. s. v.

(Anmärkning: Varje klubbledare är ansvarig för att erforderligt antal kontrollanter får teoretisk och praktisk utbildning inom modellflygklubben.)

5. **Kontroll av tidsflygning:** Tiden mätes med stoppur, vars noggrannhet är minst 1/5 sek. Vid tävling får kontrollanterna inte förflytta sig utanför det anvisade startområdet (se kapitlet »Tävlingsregler», punkt 6), och de får inte använda kikare eller liknande optiska hjälpmedel. Vid övriga tillfällen får kontrollanterna förflytta sig med alla till buds stående transportmedel och får även använda kikare. — Tidtagningen skall börja i det ögonblick, då modellflygplanet släppes (handstart, markstart och vattenstart) eller då modellflygplanet frigöres från startlinan (högstart). Tidtagningen skall avbrytas i det ögonblick, då modellflygplanet berör marken eller vattnet, möter ett hinder, som omöjliggör fortsatt flygning, eller försvinner ur tidtagarnas åsyn. Om modellflygplanet omedelbart efter starten berör marken eller vattnet och därefter fortsätter, räknas detta inte som avbruten flygning, ej heller om modellflygplanet, när det passerar ett hinder, försvinner ur tidtagarnas åsyn för att med full säkerhet åter bli synligt, sedan hindret passerats. Vid inomhusflygning avbrytes tidtagningen först när flygplanet definitivt stannat, även om modellflygplanet under flygningens slutskede förflyttar sig nedåt längs ett hinder. — Erhåller kontrollanterna olika tider på en och samma flygning, noteras medelvärdet, såvida skillnaden inte är alltför stor, då flygningen kan förklaras ogiltig. Varje kontrollant är skyldig att taga sin tid i det ögonblick, då han enligt ovanstående skall avbryta tidtagningen.

6. **Kontroll av distansflygning:** Kontrollanterna skall intyga startpunktens läge och landningspunktens, om denna ligger inom ett avstånd från startpunkten, som kan uppmätas direkt. Om direkt mätning inte kan göras, skall distansen uppmätas på karta i största officiellt tillgängliga

skala och landningspunktens läge skall bestyrkas genom ett intyg, undertecknat av två vuxna personer, som är bosatta inom landningsområdet. — Den punkt, där den startande befinner sig, när modellflygplanet släppes (handstart, markstart och vattenstart) eller när modellflygplanet frigöres från startlinan (högstart), räknas som startpunkt. Den punkt, där modellflygplanet återfinns efter avslutad flygning, räknas som landningspunkt.

7. **Kontroll av höjdflygning:** Den uppnådda höjden skall uppmätas medelst barograf eller annan instrumentering. Anordningarna skall vara godkända av landets officiella privatflygorganisation.

8. **Kontroll av hastighetsflygning:** Hastigheten skall uppmätas efter en 50 m lång bana för gummimotormodeller och en 100 m lång bana för gasmotormodeller och specialmotormodeller. Banan skall inom loppet av 30 min överflygas i båda riktningarna, och hastigheten beräknas efter den därvid uppmätta genomsnittstiden. Arrangemangen skall vara godkända av landets officiella privatflygorganisation.

Nordiska modellflygdiplo

1. **Allmänt:** De nordiska modellflygdiplomen, som utfärdas av respektive länders officiella privatflygorganisationer var för sig, är kompetensteken, vilka finns i tre valörer, A-diplom, B-diplom och C-diplom. I detta kapitel anges fordringarna. I kapitlet »Tävlingsregler» anges de särskilda tävlingsuppgifter, för vilka diplomerna kvalificerar.

2. **Rätt att erövra diplom:** Sökande skall vara medlem i landets officiella modellflygorganisation.

3. **Tillåtna modellflygplantyper:** För provtagning godkännes endast registrerade modellflygplan, som egenhändigt byggts av den startande (se punkt 4 nedan) och som tillhör endera av grupperna A—D (se kapitlet »Modellflygplanens indelning», punkt 2).

4. **Definition på egenhändigt bygge:** Vid tillverkning av ett egenhändigt byggt modellflygplan får endast råd och anvisningar ha mottagits. Följande delar får ingå i den materialsats, av vilken modellflygplanet bygges:

A Segelmodeller: lister, spryglar, spant, randbågar eller ving-, stabilisator- och fenspetsar, nosblock, vingfästeanordningar, startkrokar samt automatiska anordningar för styrning och tidskontroll.

B Inomhusmodeller och C Gummimotormodeller: Samtliga under A angivna detaljer jämte propellrar, hjul, landställ, växelanordningar, axelsystem och frångsanordningar.

D Gasmotormodeller: Samtliga under A, B och C angivna detaljer jämte motorer.

5. **Protokollföring och utfärdande av diplom:** De officiella privatflygorganisationerna inom respektive länder utfärdar särskilda bestämmelser om detta.

6. **Ordningsföljd mellan diplomerna:** A-, B- och C-diplomen skall erövas i nämnd ordning. B-diplom får sålunda endast tilldelas modellflygare, som redan tilldelats

(Forts. på sid. 6.)

GUMMISNODD

FÖR MODELLPLAN

0,85 × 6,5 mm åter inkommen.

Pr m 0:25 + porto

WENTZELS

APELBERGSGATAN 48 STOCKHOLM

NORRISKA KONSTRUKTIONSREGELN A I TABELLFORM

Rekord- och tävlingsskanser	Modellflygplan absoluta rekord	1		2		3		4		5		6		7		8	
		Vingyta dm ²		Stabilisator-ytans storlek		Totalvikt g		Vingbelastning g/dm ²		Minimi- yta av största kropps- sektionen		Säker- lida bestämmelser om driv- anordningen		Startmetoder o. kontroller av landst		Anmärkingar och tillägg	
		max	min	max	min	max	min	max	min	max	min	max	min	max	min		
M	Segelmodeller	100 ¹⁾	—	3000 ¹⁾	—	—	—	—	—	—	—	—	—	hd, hg ma	ma	Fritt flygande, obemannat flygplan, tyngre än luften. Ingen del får lösgöra sig under flygning	
A	A 1 — » — lilla klassen	15	—	3000	—	—	—	10	—	—	—	saknas	hd, hg	—	—		
A 2	A 2 — » — mellanklassen	26	24	3000	400	—	—	10	—	—	—	—	—	—	—	—	—
A 3	A 3 — » — stora klassen	100	30	3000	—	—	—	15	—	—	—	—	—	—	—	—	—
A 4	A 4 — » — hangmodeller	100	—	3000	—	—	—	10	—	—	—	—	—	—	—	—	—
A 5	A 5 — » — automatstyrda	100	—	3000	—	—	—	10	—	—	—	—	—	—	—	—	—
A 6	A 6 — » — fjärrstyrda	200	—	10000	—	—	—	50	10	—	—	—	—	—	—	—	—
B	Inomhusmodeller	100	—	3000	—	—	—	—	—	—	—	—	—	hd, ma	ma ⁴⁾	Konstr för inomhusflygning. Flyges i slutet lokal. Inrymmer alla B-modeller	
B 1	B 1 — » — lilla klassen	7	—	3000	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—		
B 2	B 2 — » — stora klassen	100	8	3000	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
B 3	B 3 — » — speciella	100 ³⁾	—	3000	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
C	Gummimotormodeller (utomhus) grupprekord	100	—	3000	—	—	—	10	—	—	—	Gummi- motor(er)	hd, ma	ma ⁴⁾	ma	Inrymmer alla C-modeller	
C 1	C 1 — » — lilla klassen	7	—	3000	—	—	—	10	—	—	—	—	—	—	—		
C 2	C 2 — » — mellanklassen	8	11	3000	—	—	—	15	—	—	—	—	—	—	—	—	—
C 3	C 3 — » — stora klassen	13,55	12,25	3000	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
C 4	C 4 — » — sjömodeller	100	—	3000	—	—	—	10	—	—	—	—	—	—	—	—	—
C 5	C 5 — » — speciella	100 ³⁾	—	3000	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
D	Gasmotormodeller grupprekord	100 ¹⁾	—	3000 ¹⁾	—	—	—	10	—	—	—	—	—	ma, va	ma	Inrymmer alla D-modeller. Motors kångrädd högst 30 sek under en flygning. (Undantag B-4)	
D 1	D 1 — » — lilla klassen	100	—	3000	—	—	—	15	—	—	—	—	—	ma	ma		
D 2	D 2 — » — stora klassen	100	—	3000	—	—	—	15	—	—	—	—	—	ma	ma	Motordid max 30 sek	
D 3	D 3 — » — sjömodeller	100	—	3000	—	—	—	15	—	—	—	—	—	ma	ma		
D 4	D 4 — » — fjärrstyrda	200	—	10000	—	—	—	10	—	—	—	—	—	ma	ma	Motors kångrädd obegränsad	
D 5	D 5 — » — speciella	100 ³⁾	—	3000	—	—	—	—	—	—	—	—	—	ma	ma		
E	Specialmotormodeller grupprekord	100	—	3000	—	—	—	10	—	—	—	—	—	ma ⁴⁾	ma ⁴⁾	Motordid max 30 sek	

Om stabilisatorns yta är mer än 33 % av vingens, skall hela stabilisatorn anses vara bärande och inräknas i modellflygplanets vingyta.

¹⁾ Undantag: Fjärrstyrda modeller.

²⁾ Ytan, som de roterande vingarna hos autogiros och helikopters beskriver får vara högst 100 dm² (1 m²).

⁴⁾ Vid handstart fördras ej handställ.

⁵⁾ L = flygplanets totala längd.

och utövar A-diplomet. För C-diplomet fordras att vederbörande innehar B-diplom.

7. **Kompetensfordringar:** För varje diplomprov skall 3 flygningar utföras under en och samma dag. Var och en av dessa flygningar skall uppnå eller överträffa

de minimitider, som anges i nedanstående tabell. — För modellflygplan tillhörande grupp D Gasmotormodeller är motortiden begränsad till högst 30 sek. Endast de startmetoder som anges i kapitlet »Startsätt och startregler», punkt 2 får användas.

Märkes- valör	Minimitid på var och en av tre flygningar	
	Grupp A Segelmodeller Grupp B Inomhusmodeller Grupp D Gasmotormodeller (med högst 30 sek motortid)	Grupp C Gummimotormodeller
A-diplom	1 min	45 sek
B-diplom	2 min 15 sek	1 min 30 sek
C-diplom	3 min 30 sek	2 min 15 sek

Ny flyglitteratur

TECKNA FLYGPLAN

När nutidsungdomen ritar »gubbar» väljer den med en viss förkärlek flygmotiv, vilket är ganska naturligt eftersom flyget mer och mer gör anspråk på huvudparten av den uppväxande ungdomens intresse. I tidskriften Flyg pågår för närvarande en stort upplagd teckningstävling, vilken tycks vara föremål för livligt intresse i hela landet. Att teckna flygplan är en både roande och lärorik hobby och man kan med ganska enkla medel trolia fram både tilltalande och riktiga teckningar av olika flygplantyper.

En utmärkt hjälpreda och rådgivare för alla flyg- och teckningsintresserade är Erik Lagerqvists bok »Att teckna flygplan». I tydliga och lättfattliga bilder och förklarande text visar författaren hur man lämpligast gör ett utkast till en flygplanteckning och sedan slutför denna med konturering och skuggning. Under varje bild i boken är angivet hur originalteckningen är utförd, men nybörjaren är inte alls bunden av dessa anvisningar utan kan till att börja med använda sig av en lättare teknik än den angivna och ändå få fram ett tillfredsställande resultat.

Boken börjar med en ingående studie ur teknarsynpunkt av en flygplantyp som kan sägas ha en viss allmängiltig form. På ett enkelt och lättfattligt sätt åskådliggöres hur man tecknar olika detaljer såsom propeller, roderorgan, motor o. s. v. och samtidigt får läsaren-tecknaren en

hum om grundreglerna för perspektivteckning.

Huvuddelen av boken upptas av exempel på teckningar av de flesta av de flygplantyper, som figurerat i de gångna krigsårens kommunikéer och frontrapporter. I sällskap med penna, papper och Erik Lagerqvists trevliga bok kan flygintresserade i alla åldrar fördriva många lediga stunder på ett särdeles angenämt sätt.

Att teckna flygplan av Erik Lagerqvist. A-B Liber, Stockholm.

SEGELFLYGTERMER

Den lilla handboken »Hang, Termik, Cumulus?» författad av Yngve Norrvi, har nu utkommit i sin tredje omarbetade upplaga. Boken, som har till syfte att ge en större allmänhet tillfälle att sätta sig in i segelflygningens grunder, innehåller en hel rad uppgifter som kan vara »matnyttiga» även för modellflygarna.

Svenska folket är tyvärr ännu inte flygsinnat och har i allmänhet mycket dimmiga begrepp om det som döljer sig bakom de facktermer som vanligtvis användas »oss flygare emellana». Hur ofta händer det inte under tävlingar och uppvisningar att vi blir överhopade med frågor om både det ena och det andra. I sådana stunder kan »Hang, Termik, Cumulus?» vara till ovärderlig hjälp, ty i den står de korrekta definitionerna på flertalet av de facktermer som förekommer i »flygarsnacket». Dessutom innehåller handboken en intressant och lärorik artikel om konsten att flyga utan motor. Kort sagt, »Hang, Termik, Cumulus?» bör köpas, läsas och distribueras till såväl den flygsinnade som icke flygsinnade delen av befolkningsskiktet. Boken kostar endast 50 öre och rekommenderas hos KSAK.

Hang, Termik, Cumulus? av Yngve Norrvi, KSAK, Stockholm.

Eman.

Tävlingsregler

1. **Allmänt:** I detta kapitel redogöres för de särskilda bestämmelser, som gäller för modellflygtävlingar. Vid tävling gäller dessutom övriga modellflyg regler i tillämpliga delar, såsom »Klassificeringsregler», »Mätning och registrering av modellflygplan», »Startsätt och startregler» och »Resultatkontroll».

2. **Rapportering:** För anmälan av tävling och rapportering utfärdas särskilda anvisningar av respektive länders officiella privatflygorganisationer.

3. **Rätt att deltaga i tävling:** Tävlade skall vara medlem i landets officiella modellflygorganisation.

4. **Tävlingsformer:** Tävling kan arrangeras som individuell tävling, som lagtävling och som en kombination av dessa båda tävlingsformer.

5. **Lagtävling:** Ett lag skall utgöras av minst 2 och högst 4 man. En och samma modellflygare får endast tillhöra ett lag. De tre bästa lagmedlemmarnas genomsnittstider (se punkt 9 nedan) sammanlagda utgör lagresultatet. Om laget består av endast två man, utgör deras genomsnittstider sammanlagda lagresultatet.

6. **Startområde:** Före tävlingens början skall tävlingsledningen anvisa ett på lämpligt sätt markerat startområde, inom vilket tävlande och eventuellt kontrollanter får förflytta sig under start. (Jämför kapitlet »Startsätt och startregler», punkt 4 och kapitlet »Resultatkontroll», punkt 5.)

7. **Antal modellflygplan:** Modellflygare får till en och samma tävling anmäla högst 3 modellflygplan, som alla skall tillhöra olika klasser. Endast två av dessa modellflygplan får tillhöra samma grupp. Tävlingsarrangören kan i inbjudan till tävling ytterligare begränsa antalet modellflygplan per deltagare.

8. **Reparationer och utbyte av modellflygplan eller delar:** Vid tävling, där registrerade modellflygplan föreskrives, får reparationer och utbyten endast ske på följande villkor:

Registrerade modellflygplan (se kapitlet »Mätning och registrering av modellflygplan» får endast utbytas mot andra registrerade modellflygplan, som tillhör samma klass (reservmodeller).

Registreringsmärkta delar (se kapitlet »Mätning och registrering av modellflygplan», punkt 3) får endast utbytas mot till modellflygplanen hörande registreringsmärkta reservdelar.

Övriga delar får utbytas, endast om detta inte inverkar på modellflygplanens egenskaper i avseende på klassificerings-

DU SOM ÄR UNG OCH PIGG

OCH FÖLJER MED ALLT FLYG

DU FÅR MEST VALUTA I

Flyg

Registrerade modellflygare får rabatt. Helår kr. 7:50, halvår 4:—. Låt klubbledaren bekräfta registreringen.

tävlingsledningen.

Reparationer av alla slag är tillåtna, under förutsättning att de inte förändrar modellflygplanens egenskaper i avseende på klassificeringsreglerna. Reparationen skall godkännas av tävlingsledningen.

9. **Tävlingsstarter:** Tävlade får med varje anmält modellflygplan (se punkt 7 ovan) göra 3 flygningar. Som slutresultat räknas det sammanlagda resultatet dividerat med 3 (även om endast 2 eller 1 flygning utförts).

10. **Omstart:** På begäran av den tävlande kan tävlingsledaren (tävlingsledningen) under vissa omständigheter bevilja tillstånd till omstart. Omstart får sålunda ske, om en flygning varat högst 20 sek eller om modellflygplanet omedelbart efter starten hindrats av person eller föremål i omedelbar närhet av startplatsen. Omstart på grund av otillräcklig flygtid enligt ovanstående får göras högst en gång per flygning. Omstart på grund av hinder enligt ovanstående får göras högst två gånger per flygning. Dock får sammanlagt endast två omstarter göras per flygning. — Om tävlande vid omstart erhåller sämre resultat än vid den föregående flygningen, skall den bästa tiden räknas. — Om den, som startar en segelmodell medelst högststart, drar ner modellflygplanet, utan att linan kopplas ur, räknas detta inte som fullbordad start. — Linbrott eller vinschfel berättigar inte till omstart.

11. **Protokollföring:** För varje flygning räknas högst 6 min flygtid, även om flygningen varar längre tid. Tidtagningen avbryts dock inte vid uppnådda 6 min. utan fortsätter så länge som möjligt, för att eventuella rekordmöjligheter skall utnyttjas. — I resultatlistan anges den uppnådda genomsnittstiden (se punkterna 5 och 9 ovan) uttryckt i tim, min, sek och tiondels sek.

12. **Lika resultat:** Vid lika slutresultat skall den verkliga genomsnittstiden vara avgörande, om vid en eller flera flygningar maximitiden 6 min uppnåts. I annat fall avgör den bästa av de tre flygningarna.

13. **Protester:** Protester skall för att kunna upptagas till behandling skriftligen överlämnas till tävlingsledaren senast 30 min efter tävlingens slut eller före prisutdelningen, om denna äger rum tidigare. Vid tvistigheter angående regeltolkning utgör landets officiella privatflygorganisation högsta instans (jämför punkt 14 nedan).

14. **Särskilda bestämmelser för internationella tävlingar:** Landskamper mellan de nordiska länderna och mästerskapstävlingar skall omfatta någon av följande klasser:

A 2 Segelmodeller mellanklassen.

C 3 Gummimotormodeller stora klassen.

Vid eventuella tvistigheter angående regeltolkning under tävlan mellan de nordiska länderna utgör den Nordiska Privatflygkommittén högsta instans.

15. **Diplomfordringar:** För deltagande landskamper, övriga tävlingar av internationell karaktär och officiella mästerskapstävlingar fordras innehav av modellflygar-C-diplom. Vid övriga tävlingar äger arrangörerna rätt att bestämma, vilka diplomfordringar som skall gälla.

Modellflygarna behöver kvalitetsmaterial

Bra inköpskälla är **STAG**, Bollnäs.

Fördelaktiga klubbprat. * Katalog mot 30 öre i frimärken.

Rekord

1. **Allmänt:** Detta kapitel innehåller gällande regler för modellflygrekord. Vid rekordsättning gäller dessutom övriga modellflygregler i tillämpliga delar, såsom »Klassificeringsregler», »Startsätt och startregler» o. s. v.

2. **Rätt att sätta rekord:** Den sökande skall vara medlem i landets officiella modellflygorganisation.

3. **Tillåtna modellflygplan:** Modellflygplanen skall tillhöra någon av de i kapitlet »Modellflygplanens indelning» upptagna rekordklasserna och skall vara registrerat innan rekordansökan insändes. Klassificeringsreglerna för respektive klasser skall till alla delar uppfyllas, och endast de för respektive klasser tillåtna startsätten får användas.

4. **Noterade rekord:** Rekord noteras för respektive rekordklasser i de rekordgrenar, som anges i kapitlet »Modellflygplanens indelning», punkt 6 (tabellen).

5. **Tidsrekord:** Rekordet skall överträffa tidigare gällande notering med minst 30 sek.

6. **Distansrekord:** Rekordet skall överträffa tidigare gällande notering med minst 500 m. — Höjdminskningen mellan startpunkt och landningspunkt får inte överstiga 2 % av den tillryggalagda distansen. — För godkännande av distansrekord fordras särskilt intyg, undertecknat av två vuxna personer, som är bosatta inom landningsområdet.

7. **Höjdrekor:** Rekordet skall överträffa tidigare gällande notering med minst 100 m.

8. **Hastighetsrekord:** Rekordet skall överträffa tidigare gällande notering med minst 10 km/tim.

9. **Ansökan:** Om sättet för ansökan om godkännande av rekord lämnar respektive länders officiella privatflygorganisationer närmare anvisningar. — Ansökan om godkännande av tids-, höjd- och hastighetsrekord skall vara centralorganisation tillhanda senast 30 dagar efter rekordsättningens datum. Ansökan om godkännande av distansrekord skall vara centralorganisationen tillhanda senast 30 dagar efter den dag, då ifrågavarande modellflygplan återfunnits.

Sedan reglerna definitivt godkända, kommer de att utges i form av ett tryckt häfte.

MALMÖ FÅR INSTRUKTÖRSKURSEN

Den 22:a instruktörskursen, som äger rum 1 maj — 19 maj har rekviderats av Aeroklubben i Malmö. Anmälningstiden utgår den 15 april.

HALMSTAD FÅR RIKS-TÄVLINGSFINALEN

Halmstads Flygklubb, Modellflygsektionen har hos KSAK begärt att få Rikstävlingens finalen den 6—7 juli.

Fjolårets SM, som Halmstadsklubben arrangerade i samråd med KSAK betecknades på sina håll som den dittills bästa modellflygtävlingen. Det är därför med särskilt stor tillfredsställelse KSAK accepterat förslaget.

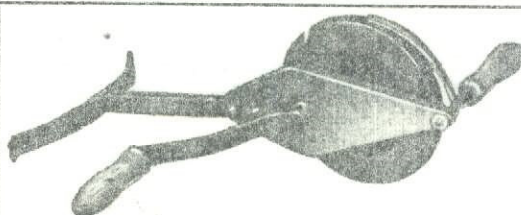
För modellflygarna bör årets RT-final bli en verkligt prima tävling. Chefen för F-14 har utlovat samma gästfrihet som kommit 1945 års SM-deltagare till del.

NU SKALL VI SÄTTA HÖJDREKORD!

KSAK:s modellflygavdelning kommer snart att få fram det första exemplaret av en serie barografer, eller rättare sagt topphöjdmätare för modellflygplan. Instrumentet konstrueras av en välkänd instrumentfirma, och de praktiska proven kan börja, så snart vårtermiken sätter in på allvar.

KSAK är närmast intresserad av att få kontakt med modellflygare i Stockholms-trakten, som har tillgång till S-, G-, eller F-modeller med goda termikanlag och som lämpar sig för inmontering av den nya barografen. Instrumentets maximumdimensioner är 35×45×110 mm och vikten är obetydlig.

Den som är intresserad av att hjälpa konstruktörerna med försöken bör snarast sätta sig i förbindelse med KSAK. Proven arrangeras som höjdrekordförsök, och den som har en bra modell kan vara ganska säker om att få se sitt namn i den svenska rekordtabellen.



AB ERIKSSON & STARK

Modellplansvinsch

Säljes hos alla modellfirmor!

Tel. 25 61 33 — 25 94 66

ULVSUNDA

TÄVLINGSTIPS

Roslagsbro den 7 mars 1946.

Kungl. Svenska Aeroklubben,

Stockholm.

Undertecknad klubbledare tager sig härmed friheten och tillskriva Eder. Under rubriken »Tävlingstips.....» i nr. 1 av Modellflygaren 1946, framgår önskvärdheten av att tävlingsutbytet emellan länets klubbar måste bli livligare.

Som ett försök i denna riktning planera vi här i Roslagen anordnande av ett Roslagsmästerskap i modellflyg. Då jag vid ett besök uppe hos KSAK den 24 september 1945, samtalade med Ing. Dérantz om detta fick jag de råd och upplysningar som behövdes. Tävlingen som i så fall beräknats återkomma varje år, skulle med all säkerhet ytterligare stimulera intresset just i våra egna trakter.

Men vi tror att om man anordnade en tävling med deltagare ifrån hela länet skulle detta ha en väldigt stor betydelse. Lämpligast till att anordna en sådan tävling torde väl vara någon klubb i Stockholms närhet, då vi här utifrån har rätt bra förbindelser med Stockholm.

Vår förhoppning är den att om en dylik tävling komme till stånd, vi här ska göra allt för sändande av deltagare till sådan tävling.

Men det kanske finns andra klubbar som vill diskutera saken vidare, i förväntan på detta tecknar vi

Högaktningsfullt

För Modellflygklubben Svalan

Bengt Karlsbro

(Klubbledare.)

De Nordiska Modellflyg- reglernas tillämpning

Även om de Nordiska Modellflygreglerna nu är i det närmaste klara i avseende på sin utformning, kan de inte omedelbart sättas i kraft.

Det är dock önskvärt, att modellflygarerna redan nu börjar konstruera och bygga efter de nya reglerna, så att vi står väl förberedda den dag dessa regler skall ersätta den nuvarande modellflyginstruktionen.

Sin egentliga premiär kommer de Nordiska Modellflygreglerna att få vid sommarens landskamp. Den går i Finland den 17-18 augusti och kommer att omfatta de nya klasserna A 2 och C 3.

Redan tidigare kommer vi emellertid att tävla efter de nya reglerna i 1946 års Rikstävling. Denna tävling gäller i år grupp A segelmodeller. I nästa nummer av Modellflygaren kommer närmare anvisningar att lämnas för RT.



VAD VINNER DU genom att registrera Din klubb nu?

1. Klubben får behålla sitt gamla registreringsnummer.
2. Medlemmarna får behålla Modellflygaren i fortsättningen.
3. Klubben får vara med och ansöka om statsanslagen.
4. Medlemmarna får vara med om säsongens stortävlingar.
5. Medlemmarna får delta i de trevliga instruktörskurserna.
6. De nytillkomna medlemmarna får byggsatserna till nya Tigern.
7. Medlemmarna får börja arbeta efter de Nordiska Modellflygreglerna.

ORDNA DÄRFÖR DIN REGISTRERING I DAG

KUNGL. SVENSKA AEROKLUBBEN