



MODELLFLYGAREN

ORGAN FÖR KSAK:s MODELLFLYGARE UTGIVET AV TEKNIKENS VÄRLD

REDAKTION KSAK, MALMSKILLNADSGATAN 27, STHLM • ANNONSAVD.
TEKNIKENS VÄRLD TEGNÉRGATAN 35 I FR., STHLM • ANSV. UTG.: W. KLEEN

ÅRGÅNG 5 NUMMER 3-4
MARS-APRIL 1948

FLYGLOTTERIET STARTAR DEN 1 MAJ

Den 1 maj börjar försäljningen av lottorna i KSAK:s och flygklubbarnas stora flyglotteri. I samband med lotteriet anordnar KSAK två försäljningspristävlingar, en för de till KSAK anslutna flygklubbarna, och en för de registrerade modellflygklubbarna. Den senare är upplagd enligt följande:

Priset per lott i Flyglotteriet är som vanligt i dylika lotterier kr 2:10. I provision erhålles 0:40 kr per försäld lott om försäljningen överstiger 100 lotter. Dessa provisioner erhåller de lottförsäljande modellflygklubbarna oberoende av tävlingen. Slutredovisningen skall ha skett senast den 10 augusti. Dragningen blir den 25 augusti.

Den modellflygklubb som intill den 10 augusti försäld största antalet lotter i förhållande till övriga modellflygklubbar, erhåller första pris i tävlingen, den som kommer därefter erhåller andra pris etc. Tävlingen är således upplagd efter samma mönster som den populära brevmärkespristävlingen i fjol. Priserna utgöres av:

- 1:a pris 500 kr kontant + en segelflygkurs vid Älleberg à 150 kr att tilldelas klubbens bästa försäljare.
2:a » 300 kr kontant + en segelflygkurs vid Älleberg à 150 kr att tilldelas klubbens bästa försäljare.

Stor försäljnings- pristävling

med vackra penningpriser
till modellflygklubbarna

3:e pris 200 kr kontant

4:e » 150 » »

5:e » 50 » »

6:e-9:e pris 25 kr kontant

Utöver eventuella priser tilldelas deltagande modellflygklubbar 3 poäng i prestationspristävlingen för varje full 10-tal sålda och redovisade lotter.

Samtliga klubbar erhåller omkring den 15 april all nödvändig materiel för försäljningen, reklammateriel, rekvisitions-kort etc från lotteriexpeditionen, Vasagatan 48, Stockholm.

Högsta vinsten i lotteriet utgöres av 30.000 kr i premieobligationer. Vidare märkes en flygresa för två personer Stockholm-Rom och åter med 10 dagars frivistelse i Rom, en vinst utgörande fullständig motorflygutbildning till A:2-certifikat och en hel rad segelflygkurser vid Älleberg. Dessutom kan man vinna motorbåtar, radiogrammofoner, piano m. m.

Rapporter om tävlingens gång kommer att tillställas de deltagande klubbarna efter hand som tävlingen fortskrider.

Organisera försäljningen redan nu. Klubben kan bli rik på kuppen. Vi önskar lycka till och hoppas på goda försäljningsresultat.

1:a maj börjar lottförsäljningen.

LOTTFÖRSÄLJNINGEN GER KLUBBARNA

- 1) Provisionsinkomst till förstärkning av klubbkassan.
- 2) Värdefullt poängtillskott till 1948 års prestationspristävling.
- 3) Nio kontantpriser till de segrande klubbarna och två segelflygkurser vid Älleberg.



Årets succémodell heter "Laban"!

DU MÅSTE unna dig nöjet att äga en »Laban», den är lätt att bygga och trimma samt den pålitligaste tävlingsmodell man kan tänka sig.

Byggsatsen innehåller tryckta flak, lister, beklädnad, ritning i full skala, äkta engelskt tävlingsgummiband etc.

Pris per byggsats endast 6:50

MODELLENS SPÄNNVIDD ÄR 1.000 mm.

Allt vad modellflyget behöver av byggmaterial köpes billigt och bra från oss: Balsa, japanpapper, lim, dope, färger, engelskt tävlingsgummiband etc. ständigt i lager.

UTNYTTJA KLUBBRABATTEN GENOM
SAMLADE INKÖP!

Supplement till modellkatalogen nr. 7 mot 20 öre i frimärken.

Härmed rek. st. »Laban» st.
Supplement.

Namn

Adress

SVEN E. TRUEDSSON MODELLFLYGINDUSTRI • MALMÖ 9



SAMLA



genom att

- 1) *skaffa Din klubb många nya medlemmar;*
- 2) *låta alla Dina medlemmar ta märken — järn, brons, silver och guld — och de tre certifikaten;*
- 3) *ta vara på rekordchanserna — som just nu är särskilt stora;*
- 4) *Ordna tävlingar mot Dina närmaste grannklubbar — gärna serietävlingar som ger poäng varje söndag under säsongen.*

Du gagnar däri-
genom Din egen
klubb — och hela
det svenska modell-
flyget!

De nya internationella modell- flygreglerna

Vid FAI:s stora kongress i Genève i mitten på september förra året behandlade den internationella modellflygkommissionen en del viktigare detaljer i FAI-reglerna. En redogörelse för detta har tidigare lämnats i Modellflygaren (nr 9—10/47). Man beslöt i Genève bland annat att de nya reglerna skulle träda i kraft den 1 januari 1948 och att de i god tid före årsskiftet skulle sändas ut till de FAI-anslutna aeroklubbarna, sedan de utredigats av fransmännen.

Ett studium av reglerna är inte enbart angenämt. De modellflygtekniska delarna känner vi ju till förut och vi kan nog enas om att den kompromisslösning som kommissionsledamöterna från Sverige och Danmark lyckats genomdriva ganska väl ansluter sig till de nordiska synpunkterna på en god regelformulering.

Vid fransmännens utredigering har det emellertid ramlat in en hel lång rad framförallt kontrolltekniska detaljer, som helt och hållet förklarar tjuvningen med modellflyget. Vi skall här bespara läsarna besväret att studera de invecklade kontrollbestämmelser som avses i de följande hänvisningarna till »Code Sportif, Annex...». Det får räcka om vi konstaterar att det franska initiativet i kontrollhänseende ställer modellflygrekorden i samma klass som exempelvis motorflygrekorden.

Nu är det ju så, att föreliggande internationella regler endast berör rekordsättningen (internationella rekord och världsrekord). Någon direkt betydelse för svenska modellflygare har reglerna sålunda inte men alla länder kommer i möjligaste mån att anpassa sina nationella modellflygregler efter de internationella

rekordreglerna. Detta kommer inte bara att underlätta internationell rekordsättning utan vad som är viktigare deltagandet i de internationella modellflygtävlingarna.

Nu har vi här i Sverige ställts som åsanan mellan två höttappar. Vilken skall vi välja? — Valet bör inte ge oss några allvarigare bekymmer. Vi struntar helt enkelt i de internationella rekorden!

Vi kanske har en chans att sätta ett internationellt rekord en gång vart tredje år. För detta kan det knappast löna sig att jämt och ständigt, dag ut och dag in kontrollera stoppur liggande på tvären åt höger, på tvären åt vänster, hängande och liggande på rygg osv. eller att ägna 50 % av klubbarnas tid åt att fylla i långa formulär, där en officiell myndighetsperson (t. ex. borgmästarn!) skall intyga medelst en av två vittnen bestyrkt namnteckning att Kalle Petterssons modell av den och den typen ligger på det och det gärdet.

Nej som sagt, vi struntar i de internationella rekorden! Våra regler kan med mycket små ändringar anpassas efter de internationella tävlingsbestämmelserna. Det får räcka! De regler vi nu har är nämligen logiskt uppställda, måttligt komplicerade och trevliga att handskas med. De är inte besvärligare än att en modellflygklubb kan ägna huvudparten av sin lediga tid åt bygge och flygning, och det är väl ändå det som är meningen!

Och nu är vi kanske mogna att ta en titt på de nya FAI-reglerna. Men först ett påpekande: Terminologien i reglerna överensstämmer inte alltid med den svenska, något som väl inte kommer att vålla några svårigheter.

FAI:s ALLMÄNNA REGLER för modellflygrekord

A. DEFINITION PÅ MODELLFLYGPLAN

Med modellflygplan menas varje flygplan som på grund av sin ringa storlek inte kan bemannas och som uteslutande är avsett för sport.

B. DEFINITIONER PÅ FÖREKOMMANDE KATEGORIER AV MODELLFLYGPLAN

Fyra kategorier finnas:

- I. Landmodeller.
- II. Sjömodeller.
- III. Specialmodeller.
- VI. Segelmodeller.

I. Landmodeller är modellflygplan som är försedda med drivanordning, som uppbäres av luftkrafter vilka

bildas på fasta bärytor och som startar från marken.

II. Sjömodeller är modellflygplan som är försedda med drivanordning, som uppbäres av luftkrafter vilka bildas på fasta bärytor och som startar från en vattenyta.

III. Specialmodeller är modellflygplan som helt eller huvudsakligen uppbäres av rörliga bärytor. Om en eller flera fasta horisontella bärytor finnes får deras sammanlagda yta inte uppgå till den yta som de rörliga bärytorna beskriver. Roderitor räknas inte som rörliga bärytor vare sig de är anbragta på de fasta bärytorna eller ej. — Ingen skillnad göres mellan modeller som startar från land eller vatten. Flygning med handstart är ej tillåten.

(Forts. på sid. 5.)

DEN POPULÄRA POÄNGJAKTEN

1948 års prestationstävling
blir en spännande uppgörelse



1948 års prestationspristävling startade den 1 januari i år. De flesta av våra registrerade modellflygare torde redan känna till bestämmelserna för denna tävling. De publicerades i sista numret av Modellflygaren 1947. För att även de nytillkomna medlemmarna skall få klart för sig vilka åtgärder de bör vidtaga för att gagna sin klubb publiceras här de gällande reglerna i sammandrag.

Varje registrerad modellflygklubb deltar automatiskt i prestationspristävlingen. Den går ut på att ordinarie arbetsprestationer inom modellflygklubben belönas med ett visst antal poäng enligt nedanstående skala. Särskilda rapporter fordras inte. Det räcker med de handlingar som oavsett tävlingen är föreskrivna.

Efter varje månadsskifte sammanräknas under året uppnådda resultat. En prislista uppgöres där klubbarna återfinns i rangordning. Denna lista sändes till samtliga klubbar som alltså kan kontrollera sin ställning en gång varje månad.

Efter den 31 december kommer slutrapporten att distribueras och då visar det sig vilka klubbar som genom tröget arbete lyckats vinna något av de tretton kontantpriserna. Följande priser utdelas: 1:a pris 300:— kronor, 2:a pris 200:— kronor, 3:e pris 100:— kronor, 4:e—5:e pris vardera 75:— kronor, 6:e—7:e pris vardera 50:— kronor och 8:e—13 pris 25:— kronor.

Poängtabell.

1. Varje rekvirerat och utlöst modellflygpass ger 1 poäng
2. D:o under tiden januari—febr. ger extra 1 »
3. Varje erövrat järnmärke ger .. 1 »

4. Varje erövrat bronsmärke ger 2 poäng
5. Varje erövrat silvermärke ger 3 »
6. Varje erövrat guldmarke ger .. 4 »
7. Varje erövrat ell. förnyat certifikat ger 5
8. Varje godkänt typrekord ger .. 8 »
9. Varje godkänt svenskt rekord ger 15 »
10. Varje i tid insänd svarskupong ur Modellflygaren, på vilken särskilt angivits att den ingår i tävlingen, ger 5 »
11. Varje försummad utlösning av rekvirerad försändelse fr. KSAK minus 10 »
12. Varje arrangerad modellflygtävling med minst 10 deltagare och minst en klubb (med minst 3 tävlande) förutom den arrangerande klubben, ger under förutsättning av att tävlingen genomföres av minst två klubbar 7 »
13. Varje 1:a placering (lag eller individuellt) i tävlingen enligt punkt 12 ovan ger 3 »
14. Varje 2:a placering i d:o ger .. 2 »
15. Varje 3:e placering i d:o ger .. 1 »
16. Varje 1:a placering i officiellt LM (länsmästerskap) eller central tävling ger 9 »
17. Varje 2:a placering i d:o ger .. 6 »
18. Varje 3:e placering i d:o ger .. 3 »

I Modellflygaren kommer KSAK att göra klubbarna uppmärksamma på olika åtgärder som kan tillföra klubbarna värdefulla poäng. För dagen vill vi särskilt rekommendera märkestagning som kan ge ett ansenligt poängtillskott särskilt för klubbar med många nybörjare.

Ge akt på de pilmärkta poängtipsen!

REKORDTABELLEN

i föregående nummer av tidningen har väckt ett påtagligt intresse. Modellflygarerna har uppmärksammat de rådande goda rekordchanserna vilket snart kommer att märkas i rapporterna. Man har också anmärkt, att tabellen blivit införd utan att vissa »orimliga» rekordrutor blockerats. Detta är alldeles riktigt. Emellertid torde varje modellflygare utan vidare inse, att man inte kan göra sträck- eller höjflygningar med en inomhusmodell för att ta ett exempel. Nästa gång tabellen införes skall vi konsekvent låta blockera de orimliga rekordrutorna.

FYRA NYA REKORD HAR NOTERATS

Jens Svensson, Eskilstuna, har fått det första rekordet med flygande vinge (1 min 20 sek). Rekordet är sedan slaget av Torsten Håkansson, Habo, som den 14 mars flög 2 min 22 sek med sin vinge.

Robert Löwen-Åberg, Stockholm, har vid vintertävlingen flugit 2 min 22 sek med en Gint-modell, en blygsam notering som emellertid räcker, eftersom det tidigare inte fanns någon notering i klassen. Det påstås att man tänker låta rekordet stanna inom Vingarna — men man kan aldrig vara säker! Slutligen ett nytt sträckrekord på 28300 m. satt med en Sintmodell den 15 mars av Lennart Johansson, Vides Mfk, Vederölv.

MODELLFLYGAREN

är den enda svenska tidningen, som läses av samtliga modellflygare. Har Du något på hjärtat, som Du tror kan vara av allmänt intresse för klubbarna, så sänd in materialet till KSAK före den 10 maj. Då kan KSAK få in meddelandet i nästa nummer.

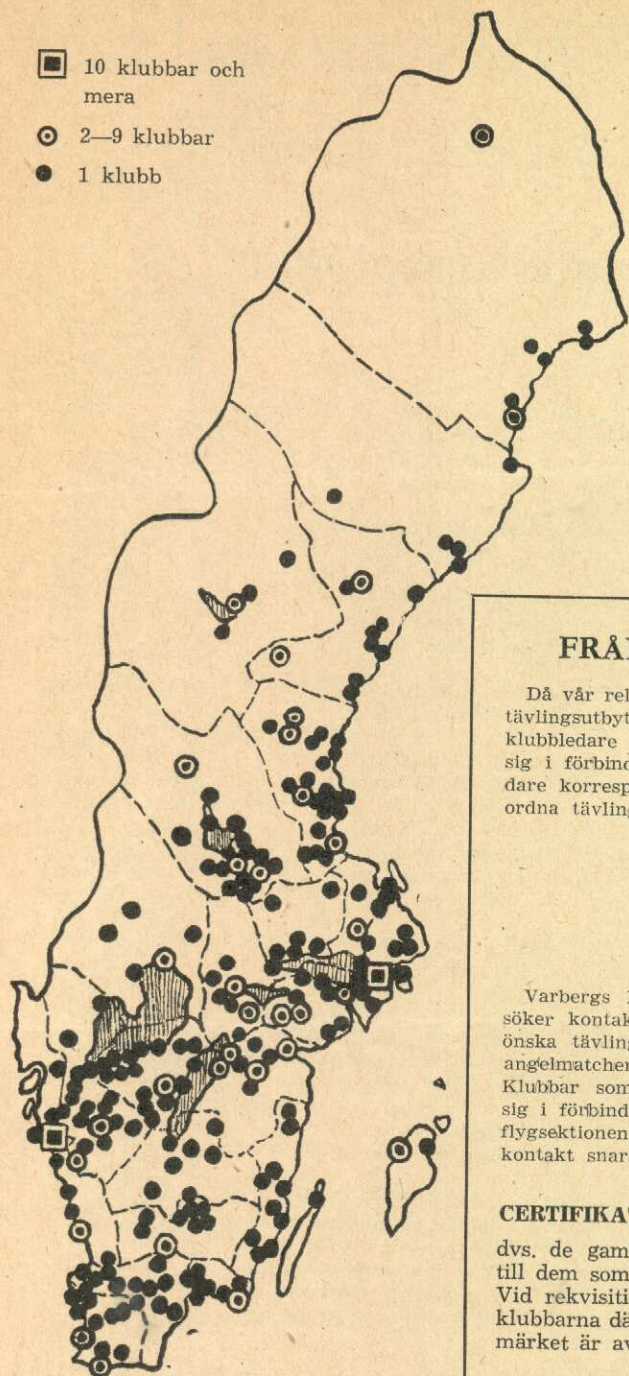
VI ÄR INTRESSERADE

av goda förslag till nya tävlingsformer. Skriv KSAK, om Du har en idé.

SOMMARBILDER EFTERLYSAS

Har Du någon verkligt lyckad sommarbild från modellflygverksamheten, så vill vi gärna ta in den i Modellflygaren.

- 10 klubbar och mera
- 2-9 klubbar
- 1 klubb



Ing. G. H. Dérantz.

Jag har roat mig med att rita en Sverigekarta med våra registrerade klubbar inprickade. Uppgifterna om klubbarna har jag hämtat ur Modellflygaren och de gäller för tiden vid årsskiftet. Kanske kartan, om den publiceras i Modellflygaren, kan bidra till att stimulera intresset för klubb-bildning, så att de vita fläckarna utfylles. Må 1948 bli det verkliga modellflygåret!

Med modellflyghälsning

Bengt Wadman
Klubbledare.

Göteborg bjöd på välordnad V. T.

Direktör Osvald Arnulf-Olsson och F-9 har uppsatt nya vandringspriser.

Skåningar från Höör gjorde rent hus vid prisutdelningen för lagprestationer.

FRÅN KLUBBARN!

Då vår relativt nya klubb önskar ett ökat tävlingsutbyte vore vi tacksamma för om de klubbledare som läser dessa rader sätter sig i förbindelse med undertecknad för vidare korrespondens om möjligheten att anordna tävlingar etc., etc.

Med modellflygarehälsningar
U. 185 MFK Sky Devils.
c/o Lennart Hellström,
c/o Wahlqvist,
Karlskåtergatan 12 Y 3,
Västerås.

Varbergs Flygklubb, modellflygsektionen, söker kontakt med modellflygklubbar, som önska tävlingsutbyte i form av t. ex. triangelmatcher, klubbmatcher el. liknande. Klubbar som äro intresserade torde sätta sig i förbindelse med Varbergs FK, Modellflygsektionen, Box 24, Varberg, för närmare kontakt snarast.

CERTIFIKAT-TECKNEN,

dvs. de gamla elitmärkena, säljes endast till dem som innehar modellflygcertifikat. Vid rekvisition av certifikattecknen måste klubbarna därför ange för vilkens räkning märket är avsett.

ENSKILDA MODELLFLYGARE!

Om Du inte redan förnyat Din registrering för 1948 så gör det i dag. Detta nummer av tidningen är det sista som sändes till oregistrerade modellflygare.

SAKNAR DIN KLUBB BYGGLOKAL?

Tala då med någon skola på orten. Om där finns en lokal, som klubben kan disponera några kvällar i veckan, skall KSAK gärna ge klubben en rekommendation.

ÄR ALLA DINA KLUBBMEDLEMMAR REGISTRERADE?

Finns det någon som går utan modellflygarpass, så rekvirera omgående ett sådant från KSAK. Tänk på, att varje ny registrering ökar Din klubbs möjligheter att i fortsättningen få statsanslag.

Modellflygsäsongen har traditionsenligt inletts med den första centrala stortävlingen, KSAK:s Vintertävling. Fast tävlingen i år kom ovanligt tidigt blev det inte deltagarna förunnat att hämta sina bortflygna modeller på skidor. Vädret var värligt, särskilt mot slutet av tävlingen då solen bröt igenom och satte fart på termiken. Någon snö såg man som sagt inte till och den modellflygare som ställde upp med en skidutrustad F-kärre önskade nog att han åtminstone tagit med ett hjulstall i reserv.

Aeroklubben i Göteborg stod i år för tävlingsarrangemangen. Tävlingsledaren Georg Lind hade försäkrat sig om F-9:s medverkan och både arrangörer och deltagare är flottiljchefen Överste Magnus Bång mycken tack skyldig för det utmärkta värdskapet. Både förläggningen och utspisningen på flottiljen senterades livligt av alla och en bättre tävlingsplats än flygplatsen vid Säve kan man knappast önska sig.

Litet svårt var det att komma i gång på morgonen den 29 februari. Vinden stod och vaggade från den ena sidan till den andra och hade svårt att bestämma sig. Väderlekstjänsten ingav föga hopp och när tävlingsledare och skorstensröken slutligen enat sig om var startplatsen skulle ligga satte man i gång för att någon timme senare få flytta startplatsen ungefär 100'. Flygningen gick emellertid relativt smärtfritt och alla föreföll att vara nöjda och belåtna.

Både tävlingen och arrangemangen kring densamma hade Georg Lind klarat på ett utmärkt sätt. Deltagarnas allmänna trivsel bidrog nog till att resultaten blev av verkligt hög klass. En jämnare tävling har man väl knappast tidigare fått uppleva. I segelmodellklassen t. ex. uppnådde 19 man en sluttid som svarade mot en genomsnittstid av 3 minuter och däröver. I samma klass var det inte mindre än 10 flygningar som överskred maxtiden 6 minuter.

F-klassen blev den som dominerade närmast efter S-klassen. Gummimotormodellerna var tyvärr mycket sällsynta och det är fara värt att importstoppet kommer svenskarna att glömma bort den

Forts. på sid. 8.

- IV. Segelmodeller är modellflygplan som saknar drivanordning och som uppbäres av luftkrafter vilka bildas på fasta bärytor.

C. MODELLERNAS STORLEK; BÄRYTEBELASTNING m. m.

I. Storlek.

Hos modeller tillhörande klasserna I, II och IV begränsas storleken av deras bärytor på följande sätt: Bärytan får inte överstiga 150 kvadratdecimeter.

Som bäryta räknas summan av den totala vingytan och ytan av de horisontella hjälpytorna.

Som bäryta räknas de på horisontalplanet projicerade ytorna av modellens bärytor i normalt flygläge. Om vinge eller stjärtparti går genom flygkroppen skall även vingens respektive stjärtpartiets centrala delar medräknas vilka bildas av bärytekonturernas förlängning intill kroppens mittlinje.

II. Bärytebelastning.

Bärytebelastningen skall vara minst 12 gram per kvadratdecimeter och högst 50 gram per kvadratdecimeter.

Modellens totala vikt får högst uppgå till 5.000 gram.

Specialmodeller tillhörande kategori IV är fria.

Totalvikten, efter vilken den maximala bärytebelastningen beräknas, är modellens vikt i startögonblicket komplett med bränsle.

III. Kroppssektion.

Minimiytan av den största kroppssektionen är för

Land- och sjömodeller: $A = St/80$

och för Segelmodeller: $A = St/100$

där St är lika med modellens totala bäryta enligt föregående definition. För specialmodeller, kategori III, och för flygande vingar finnas inga begränsningar av kroppssektionen föreskrivna.

I enkla fall räknas som största kroppssektion den sektion av flygkroppen som verkligen är den största.

I komplicerade fall, där gränsen mellan bäryta och flygkropp är svår att bestämma, skall den största kroppssektionen anses ligga mellan de lodräta tangenterna till den största cirkel som kan inskrivas i någon kroppssektion.

IV. Särskilda bestämmelser.

Endast modellflygplan med helt sluten flygkropp tillåtes för rekordflygningar. Hit räknas dock modeller försedda med öppen sittbrunn liknande riktiga flygplan och modeller som är försedda med öppningar vilka är nödvändiga för motorns funktion.

Att lösgöra någon del av flygplanet under ett rekordförsök är förbjudet från det ögonblick modellen lämnats åt sig själv.

D. TILLÅTNA DRIVANORDNINGAR

Följande drivanordningar tillåtas:

- I. Gummimotorer: Motorer i vilka

Forts. på sid. 6.

Ett problem

Det allra största problemet vid arrangerandet av modellflygtävlingar är och har alltid varit prisfrågan. Hur många tävlingar har inte fått ställas in just på grund av att man haft svårt att anskaffa priser. Prisfrågan är för närvarande ett svårt problem inte enbart för flygklubbar, utan över huvud taget för alla tävlingsarrangörer. Springa omkring i affärer och andra företag för att försöka tiggas priser är fullkomligt hopplöst. På grund av de alltmer tilltagande tiggerierna säger nu praktiskt taget alla affärsmän blankt nej till dylika försök, vilket ju inte är något att förvåna sig över. Att låta medlemmarna gå till släkt och vänner med tiggartistor går inte heller bra i längden, snart nog tröttnar även de på dessa ständiga attacker mot plånboken.

I Sundsvalls Flygsällskap utnyttjade vi de nämnda metoderna till det yttersta men när våra ansträngningar inte längre bar frukt såg vi oss nödsakade att pröva andra metoder. När vi arrangerade länsmästerskapstävlingarna för Västernorrland i juni 1947 stod vi inför uppgiften att anskaffa sammanlagt 15 priser vilka skulle fördelas på fem klasser. För att förbilla det hela beställde vi medaljer hos Sporrongs, guld, silver och brons för samtliga klasser. Trots att detta var den då absolut billigast tänkbara lösningen, steg kostnaderna till c:a 90 kr. Hela tävlingen höll på att gå om intet därför att prisanskaffningen erbjöd så stora svårigheter! Hade inte då klubbens medlemmar gjort sitt yttersta för att anskaffa den erforderliga summan, så hade denna viktiga tävling måst inställas. Vi lyckades den gången men bravaden går ej att upprepa.

Efter denna erfarenhet gjorde vi en överenskommelse med våra grannklubbar att några priser inte skulle förekomma vid det framtida tävlingsutbytet oss emellan. Det bästa medlet att hålla intresset

för modellflyget uppe är ju som bekant tävlingarna och hade inte denna överenskommelse kommit till stånd hade modellflyget som här redan förut har stora svårigheter att kämpa med blivit allvarligt hotat. Trots allt är metoden inte att rekommendera. Den tillkom ju också i ett tvångsläge. Om man deltagit i en tävling och fått en bra placering så vill man också gärna ha ett annat minne från denna än blott och bart ett tidningsurklipp.

Efter att ha skärskådat problemet från alla sidor kom vi till det resultatet att vi borde låta trycka något slags diplom som man vid varje tävling bara hade att fylla i. På detta sätt skulle varje pristagare kunna få ett varaktigt och trevligt minne av sin insats. Nu finns det visserligen många som anser att om man inte får en »buckla» eller något liknande som pris så är det inte någon glädje av segern. Men är inte ett vackert och konstnärligt utformat diplom minst lika trevligt? Ett sådant behöver inte heller putsas jämt och ständigt vilket säkert »modellflygrävarnas» mödrar eller fruar skulle glädja sig mycket åt.

Samtliga modellflygklubbar i vårt avlånga land torde nog ha samma svårigheter som vi vad det gäller prisanskaffning. Vårt förslag till lösning av detta problem är helt enkelt att Aeroklubben låter trycka diplom som tecknats av någon skicklig konstnär. Dessa diplom kan sedan klubbarna runt landet köpa till ett billigt pris och därigenom på ett enkelt men ändå trevligt sätt få sin prisfråga löst. Vi får inte låta det gå därhän att prISRASERiet tar död på tävlingarna! För modellflygets utveckling är det av yttersta vikt att denna fråga snabbt blir löst. Vårt förslag synes oss vara den för närvarande enda möjliga vägen, men det finns säkert i en del klubbar andra synpunkter på saken och det skulle vara av stort intresse att få ventilera problemet. Låt oss framför allt gå in för att snart komma fram till ett positivt resultat.

Med hälsningar från Sundsvalls Flygsällskap Modellflygsektionen

Per-Gustaf Svanberg.

ALLT I EN TIDNING

FLYG och POPULÄR-TEKNIK har blivit en tidning, en stor tidning. Modellflyget ägnas ökat utrymme i Teknikens Värld. Nya modellflygidéer: u-kontrollmodeller, ritningar, röntgenteckningar, motorer etc.

Flyg — bilar — motorecyklar — modeller — hobby — teknikens mästerverk — teknikens under i

TEKNIKENS VÄRLD
Flyg **Populär-TEKNIK**



Registrerade modellflygare får prenumrera på Teknikens Värld för det nedsatta priset kr. 9:50 — Teknikens Värld utkommer var 14:e dag.

FAI... Forts. från sid. 5.

kraftkällan utgöres av vridna eller sträckta gummisträngar. Motorn måste vara helt innesluten i flygkropp eller vinge.

- II. Mekaniska motorer: Motorvolymen hos en modell får ej överstiga 10 kubikcentimeter.

E. GODKÄNDA REKORD FÖR MO- DELLFLYGPLAN

I. INTERNATIONELLA REKORD

a. Landmodeller.

1. Landmodeller med gummimotor (markstart).

Tid.

Distans i rät linje.

Höjd.

Hastighet i rät linje.

2. Landmodeller med mekanisk motor (markstart).

Tid.

Distans i rät linje.

Höjd.

Hastighet i rät linje.

b. Sjömodeller.

1. Sjömodeller med gummimotor (vattenstart).

Tid.

Distans i rät linje.

Höjd.

Hastighet i rät linje.

2. Sjömodeller med mekanisk motor (vattenstart).

Tid.

Distans i rät linje.

Höjd.

Hastighet i rät linje.

c. Specialmodeller.

1. Specialmodeller med gummi-motor.

Tid.

Distans i rät linje.

Höjd.

Hastighet i rät linje.

2. Specialmodeller med mekanisk motor.

Tid.

Distans i rät linje.

Höjd.

Hastighet i rät linje.

3. Specialmodeller — segelmodeller.

Tid.

Distans i rät linje.

Höjd.

- d. Segelmodeller (utan hänsyn till startmetoden).

Tid.

Distans i rät linje.

Höjd.

II. VÄRLDSREKORD I ALLA KATE- GORIER

a. Tid.

b. Distans i rät linje.

c. Höjd.

d. Hastighet i rät linje.

F. REGLER FÖR START AV MODELL- FLYGPLAN VID REKORDFÖRSÖK OCH TÄVLING

I. LANDMODELLER

Det är absolut nödvändigt att varje landmodell startar från marken.

Modellen måste släppas utan någon påskjutning eller annan jämförlig starthjälp. Den måste vila mot marken i minst 3 punkter och måste hållas av den startande på sådant sätt att dess naturliga ställning i vila inte rubbas.

Om en uppbyggd startbana användes får denna ligga högst 30 cm över marken.

II. SJÖMODELLER

Sjömodeller skall under alla omständigheter starta från en vattenyta men behöver inte landa på vattnet. Modellen måste släppas utan någon påskjutning eller annan jämförlig starthjälp. Den måste vila på vattnet och hållas av den startande på sådant sätt att dess naturliga ställning i vila inte rubbas. Före starten måste varje modell underkastas 1 minuts flytprov.

III. SPECIALMODELLER

För specialmodeller gäller samma startregler som för land- och sjömodeller.

IV. SEGELMODELLER

- a. Handstart: Den startande måste stå på marken.

- b. Högstart: Modellen startas medelst en oelastisk lina, högst 100 m lång. Starten kan ske på olika sätt med vinsch, med block eller med löpstart. Den startande måste stå på marken och skall manövrera startanordningen. Alla sätt att utnyttja linans fulla längd är tillåtna (att sträcka eller släppa efter på linan och att springa osv.)

Modellflygplan av samtliga kategorier får under inga omständigheter startas från flygplan, ballong, drake eller liknande.

G. SÄRSKILDA BESTÄMMELSER GÄL- LANDE DE OLIKA SLAGEN AV RE- KORD

I. TIDSREKORD

För kategorierna landmodeller, sjömodeller och specialmodeller börjar tidtagningen i det ögonblick då de släppas.

För segelmodeller börjas tidtagningen i det ögonblick då modellen frigöres från startanordningen. Detta måste göras väl synligt genom en vimpel vars yta är minst 1 kvadratdecimeter förutom eventuella styrorgan.

Tidtagningen skall avbrytas, när modellen vidrör marken eller vattnet, träffar ett föremål, definitivt stoppas upp i flykten eller definitivt försvinner ur kontrollanternas åsyn.

Tidtagarna får flytta sig och följa modellen med alla till buds stående transportmedel. De får även använda optiska hjälpmedel.

Barografer tillåtas, om de i förväg godkännts av den nationella aeroklubben. (Bestämmelserna i Code Sportif, Annex E, klass D följas.) Tidtagarna får använda antingen vanliga kronometrar eller stoppur, som visar 1/5 sekund.

Dessa kronometrar och stoppur måste årligen kontrolleras genom

den nationella aeroklubbens försorg. (Tolerans ± 6 sek. på 30 min., eller ett fel på 1/300.)

Höjdminskningen mellan start och landningspunkt får inte överstiga 9 meter per flygminut.

Tidsrekord i alla kategorier kan inte slås

- a. Upp till 1 tim med mindre än att flygningen överträffar tidigare rekord med minst 1 minut.

- b. Från 1 till 12 timmar med mindre än att flygningen överträffar tidigare rekord med minst 5 minuter.

- c. Från 12 till 24 timmar med mindre än att flygningen överträffar tidigare rekord med minst 15 minuter.

- d. Från 24 till 48 timmar med mindre än att flygningen överträffar tidigare rekord med minst 30 minuter.

- e. Över 48 timmar med mindre än att flygningen överträffar tidigare rekord med minst 1 timma.

II. DISTANSREKORD I RÄT LINJE

Rekorddistansen mätes mellan start- och landningspunkterna.

För modeller tillhörande klasserna I, II och III räknas den punkt som startpunkt där den startande befinner sig, när modellen släppes.

För modeller tillhörande klass IV räknas den punkt som startpunkt där den startande befinner sig när modellen släppes (handstart) eller när starten påbörjas (högstart).

(Den flygna distansen skall beräknas enligt föreskrifterna i Code Sportif Annex E.)

Höjdminskningen mellan start- och landningspunkt får inte vara större än 2 % av den tillryggalagda distansen i rät linje.

(Intyg om start- och landningspunkterna skall följa formulär i Code Sportif, Annex S.)

Distansrekord i alla kategorier kan inte slås

- a. Upp till 10 kilometer med mindre än att flygningen överträffar tidigare rekord med minst 1 kilometer.

- b. Från 10 till 50 kilometer med mindre än att flygningen överträffar tidigare rekord med minst 5 kilometer.

- c. Över 50 kilometer med mindre än att flygningen överträffar tidigare rekord med minst 10 kilometer.

III. HÖJDREKORD

För att mäta höjden över startplatsen är det nödvändigt att använda antingen små registrerande barografer särskilt konstruerade för modellflygplan, i förväg godkända av den nationella aeroklubben, eller teodoliter eller telemetrar, vilka ävenledes i förväg skall ha godkänts av den nationella aeroklubben.

Ävenså tillåtes användandet av två vanliga registrerande barografer, installerade i ett bemannat flygplan, vilket följer modellen och där en av den nationella aeroklubben utsedd kontrollant medföljer.

I sådant fall måste rekordansökan

åtföljas av ett intyg utfärdat av den officiella kontrollanten, däri det förklaras att följeplanet inte vid något tillfälle befunnit sig högre än det följda modellflygplanet.

(Om ett höjdreord kontrolleras medelst barografer, anbragta i modellen eller i ett följejflygplan skall alla reglerna i Code Sportif, avseende klass D höjdreord, följas.)

Detta oaktat kan godkännande ske om en specialgjord modellflygbarograf användes ensam i modellen. Då tillkommer att den erforderade noggrannheten (Annex F, kap. II, § 5B) minskas till 2 mm Hg för temperaturväxlingar understigande 6° C. Om höjdkontrollen utföres med teodoliter eller telemetrar skall den nationella aeroklubben utfärda en rapport, innehållande en beskrivning av instrumentet och den använda metoden samt en detaljerad redogörelse för mätresultatets noggrannhet och ett kontrollintyg för mätinstrumentet.

Dessa handlingar måste visa vilket

maximalt fel som kan ha uppstått vid mätningen.

Rekordsiffrorna kan minskas helt eller delvis med maximala felet, beroende på den uppskattning som göres av mätningens noggrannhet.

Ett höjdreord över startplatsen kan inte slås med mindre än att resultatet överträffar föregående rekord i enlighet med föreskrifterna i Code Sportif (Annex F, rekord av 2:a serien.)

IV. HASTIGHETSREKORD I RÄT LINJE

Hastigheten uppmätes på en flygsträcka av 50 meter för gummimotormodeller och 100 meter för modeller med mekanisk motor. Denna sträcka skall flygas i båda riktningarna inom loppet av 30 minuter.

Tiden tages mellan de ögonblick då modeller går in på och lämnar banan.

Medeltiden mellan de uppmätta hastigheterna ger den tid, på vilken hastigheten uträknas.

Tidtagningen vid hastighetsrekord och den periodiska kontrollen av mätapparaterna måste ske i full överensstämmelse med bestämmelserna i Code Sportif (Annex I). Ett hastighetsrekord kan endast slås om den nya hastigheten överstiger rekordhastigheten med minst 10 km/tim.

H. TILLSTÅND TILL REKORDFÖRSÖK

Föransökan av rekordförsök fordras endast för hastighetsrekord.

De nationella aeroklubbarnas funktionärer får följaktligen inte kontrollera några flygningar för denna kategori av modellflygrekord såvida den startande inte har ett giltigt tillstånd till rekordförsök.

Innan en nationell aeroklubb utfärdar ett tillstånd till rekordförsök skall klubben överväga huruvida de säkerhetsåtgärder som vidtagits av arrangörerna är tillfredsställande och kontrollera att försäkringar tagits som skyddar tredje man vid rekordförsöket.

Två Allebergskurser nästan fullbelagda!

Programmet utökas till 5 kurser

De två första Allebergs-kurserna är redan i det allra närmaste fulltecknade. Det är förklarligt eftersom en 14 dagars kurs på Alleberg för utbildning till modellflyginstruktör i år endast kostar modellflygaren omkring 30 kronor. Detta pris gäller inklusive utbildning, material, mat och förläggning samt resor! Det blir trångt om platserna i sommar, den saken är klar.

Här får klubbarna tillfälle att deklarerat sitt instruktörsbehov och att anmäla sina deltagare till kurserna.

Varje klubb som tar sig an nybörjare och varje klubb som vill nå framgångar på tävlingsbanan måste få en eller ett par instruktörer utbildade. De som har instruktörer utbildade vid kvällskurser bör sända dem till Alleberg för komplettering.

Anmäl snarast möjligt Dina elever på nedanstående kupong. En modellflygare

kan varken få bättre, billigare eller roligare semester än en 14-dagars modellflyginstruktörskurs på Alleberg!

Nedanstående kupong ger klubben 5 poäng om den fullständigt ifylld är KSAK tillhanda senast den 30 april!

Klubbens namn:

Ort: Registreringsnummer:

Klubben har f. n. aktiva medlemmar och KSAK-instruktörer.

Instruktörens namn	Utb. år:	Alleb. kurs	Näas-kurs	Annan heldag-kurs	Annan kvälls-kurs
.....					
.....					
.....					
.....					
.....					
.....					
.....					
.....					
.....					

Följande elever anmälas till sommarens kurser. Den kurs i vilken vederbörande helst vill delta markeras med »XX». Reservkurser (som bör anges för varje deltagare) markeras med »X».

Deltagarens fullständiga namn med tilltalsnamnet understrukt	Född den	Kurstider				
		23/5—5/6	6/6—19/6	20/6—3/7	4/7—17/7	18/7—31/7
.....						
.....						
.....						
.....						
.....						
.....						
.....						
.....						

TJÄNA POÄNG

Härintill har vi en kupong som vi önskar att samtliga klubbar utan undantag besvarar. Den skall var KSAK tillhanda snarast möjligt och under alla omständigheter före utgången av april månad. Visserligen kommer klubbarna att ha direkt nytta av att skicka in kupongen, men KSAK vill ändå premiera dem som sänder in kupongen i tid.

Varje klubb, vars kupong kommit KSAK tillhanda den 30 april får i prestationspristävlingen 5 poäng!

RÄDDA POÄNG

GÖTEBORG

Forts. från sid. 4.

ädla G-flygkonsten, där vi före kriget var av internationell mästarklass.

Prisutdelningen förrättades av överste Bång och dominerades av Kurt Persson, Höör som för egen och klubbens räkning hämtade de grannaste vandringspriserna och en rad hederspriser f. v. b. till sydligare nejder. Bl. a. fick klubben en första inteckning i två nyinstittade vandringspriser, en pokal i kontrollerat silver som uppsats av direktören Osvald Arnulf-Olsson från Aeroklubben i Göteborg och ett propellerblad till en J-11 som uppsatts av överste Magnus Bång för F-9:s räkning. Pokalen går till vinnaren i F-klassen medan propellerbladet utgår till den klubb som dominerar F-klassen. Resultaten beräknas på samma sätt som för Vingarnas Vandringspokal i S-klassen.

RESULTATLISTA:

Lagtävling:

1) Höörs Modellflygklubb, lag 1, 1332; 2) Mfk Cumulus, Stockholm, 1219; 3) Mfk Termik, Norrköping, 1182; 4) Aeroklubben i Göteborg, Mfsekt. lag 1, 1077; 5) Vides Mfk, Vaderslöv, 969; 6) Vingarna, Stockholm, 959; 7) Fk Gamen, Norrköping, lag 1, 920; 8) Karlstads Mfk, lag 1, 907; 9) Höörs Mfk, lag 2, 876; 10) Fk Gamen, Norrköping, lag 2, 753; 11) Mfk Cirrus, Örebro, lag 2, 705; 12) Mfk Cirrus, Örebro, lag 1, 674; 13) Mfk Nimbus, Kumla, 645; 14) Karlstads Mfk, lag 2, 614; 15) Örebro Scoutkår, Mfsekt., 606; 16) Varbergs FK, Mfsekt., 443; 17) Höörs Mfk, lag 3, 438; 18) Mfk Cirrus, Örebro, lag 3, 346; 19) Uppsala Fk, Mfsekt., 299.

Sint:

1) Sandberg, K., Borås Mfk, 875; 2) Johansson, R., Mfk Termik, Norrköping, 813; 3) Carlsson, K.-E., Mfk Cumulus, Stockholm, 810; 4) Pettersson, S., Fk Gamen, Norrköping, 743; 5) Blomé, N. B., Örebro Scoutkår, Mfsekt., 729; 6) Bergman, B., Mfk Nimbus, Kumla, 715; 7) Elovsson, O., Höörs Mfk, 703; 8) Söderström, K., Töreboda Mfk, 652; 9) Adolfsson, S., Vides Mfk, Vaderslöv, 637; 10) Andersson, R., Vingarna, Stockholm, 629; 11) Becker, T., Höörs Mfk, 623; 12) Johansson, B., Karlstads Mfk, 614; 13) Bergstrand, R., Mfk Cirrus, Örebro, 612; 14) Andersson, B., IOGT:s Mfk, Amäl, 601; 15) Bergendahl, L.-O., Borås Mfk, 599; 16) Löwen-Aberg, R., Vingarna, Stockholm, 589; 17) Karlmark, B., Trelleborgs Mfk, 558; 18) Karlsson, P. O., Mfk Cirrus, Örebro, 552; 19) Odenman, R., Cumulus, Stockholm, 546; 20) Friberg, R., Trelleborgs Mfk, 534; 21) Bystrom, P. O., Karlstads Mfk, 527; 22) Börjeson, B., Aeroklubben i Göteborg, Mfsekt., 519; 23) Algotson, R., Mfk Virdarna, Alvesta, 490; 24) Kalén, G., Fk Gamen, Norrköping, 488; 25) Andersson, K.-S., Mfk Nibbus, Kumla, 476; 26) Löfgren, H., Aeroklubben i Göteborg, Mfsekt., 469; 27) Abergh, G., Fk Gamen, Norrköping, 462; 28) Andersson, K.-E., Fk Gamen, Norrköping, 456; 29) Carlsson, B., Varbergs FK, Mfsekt., 443; 30) Persson, L., Höörs Mfk, 424; 31) Bergström, G., Mfk Termik, Norrköping, 410; 32) Nilsson, K., Trelleborgs Mfk, 395; 33) Sundberg, I., IOGT:s Mfk, Amäl, 388; 34) Jonsson, R. G., Örebro Scoutkår, Mfsekt., 377; 35) Karlsson, H., IOGT:s Mfk, Amäl, 345; 36) Roos, E., Mfk Cirrus, Örebro, 342; 37) Landström, O., Mfk Nimbus, Kumla, 331; 38) Lindeshov, S., Varbergs FK, Mfsekt., 325; 39) Cöster, R., Mfk Termik, Norrköping, 303; 40) Calderon, T., Mfk Termik, Norrköping, 281; 41) Andersson, K.-A., Höörs Mfk, 244; 42) Karlsson, L., Mfk Nimbus, Kumla, 235; 43) Blomberg, O., Mfk Nimbus, Kumla, 231; 44) Widqvist, B. O., Mfk Cirrus, Örebro, 231; 45) Nilsson, S.,

Höörs Mfk, 216; 46) Sandén, S.-I., Uppsala Fk, Mfsekt., 201.

Gint:

1. Löwen-Aberg, R., Vingarna, Stockholm, 315; 2) Johansson, R., Mfk Termik, Norrköping, 243; 3) Nilsson, Arne, Karlstads Mfk, 206; 4) Bergström, G., Mfk Termik, Norrköping, 195; 5) Pettersson, K.-A., Fk Gamen, Norrköping, 183; 6) Eliasson, H., Aeroklubben i Göteborg, Mfsekt., 116; 7) Blomberg O., Mfk Nimbus, Kumla, 112.

F:

1) Persson, K., Höörs Mfk, 629; 2) Börjeson, B., Aeroklubben i Göteborg, Mfsekt., 492; 3) Odenman R., Mfk Cumulus, Stockholm, 409; 4) Adolfsson, S., Vides Mfk, Vaderslöv, 332; 5) Jägsell, L., Nässjö Fk, Mfsekt., 275; 6) Sandén, S.-I., Uppsala Fk, Mfsekt., 272; 7) Andersson, K.-A., Höörs Mfk, 253; 8) Andersson, K.-E., Fk Gamen, Norrköping, 249; 9) Blomé, N. B., Örebro Scoutkår, Mfsekt., 229; 10) Söderholm, L., Nässjö Fk, Mfsekt., 223; 11) Persson, L., Höörs Mfk, 222; 12) Bergman, B., Mfk Nimbus, Kumla, 202; 13) Cöster, R., Mfk Termik, Norrköping, 174; 14) Holgersson, M., Karlstads Mfk, 174; 15) Boye, E., Nässjö Fk, Mfsekt., 160; 16) Robertsson, H., Mfk Hobby, Örebro, 130; 17) Forsberg, B., Mfk Cirrus, Örebro, 122; 18) Ericsson, B., Mfk Hobby, Örebro, 122; 19) Adolfsson, S., Vides Mfk, Vaderslöv, 121; 20) Jakobsson, L., Mfk Hobby, Örebro, 119; 21) Sundberg, H., Uppsala Fk, Mfsekt. 98; 22) Widqvist, B. O., Mfk Cirrus, Örebro, 93; 23) Anell, L.-H., Nässjö Fk, Mfsekt., 72; 24) Abergh, G., Fk Gamen, Norrköping, 10; 25) Uppling, A., Mfk Cirrus, Örebro 4.

Tävling om Vingarnas vandringspris (S): Höörs Modellflygklubb 1750

Tävling om F9 vandringspris (F): Höörs modellflygklubb 1104



INTERNATIONELLA HOBBYKLUBBEN

INTERNATIONELLA HOBBYKLUBBEN har sett som sin uppgift att söka få till stånd brevkontakter mellan hobbyister av alla de slag i Sverige och deras kolleger i utlandet. Nedanstående modellflygare har tillskrivit oss och bett om kontakt med modellbyggare i Sverige. Samtliga skriver på engelska, där ej annat språk särskilt anges. Skickar Ni in nedanstående kupong och 0:50 i frimärken får Ni omgående uppgift på adressen på den önskade kontakten och sedan kan Ni omedelbart sätta igång med att utbyta erfarenheter, ritningar, fotografier, flygtidningar etc., vilket vi tror säkert ska kunna ge många nya impulser och uppslag!

MODELLFLYGARE:

England:

Billy Adair, 27 år.
K. F. Jones, 20 år. Vill lära sig svenska!
Cyril Sparks, 25 år.
John Wray, 17 år.
R. Askew, 37 år.
Peter Feather, 16 år.
Bill Hanna, 17 år. Samlar frimärken dessutom!

USA:

Angustine Saukas. Sekreterare i en klubb av modellflygare, vars medlemmar önskar komma i kontakt med medlemmarna i en svensk modellflygklubb för att utbyta erfarenheter, idéer, ritningar, fotografier etc.
Merton Bollman, 17 år. Vill byta flygtidningar.
Louis Zook, 13 år.
Herbert Beck, 26 år.

Elre:

Norbert Shannon, 17 år.

Kanada:

Gaston Meunier, 17 år.

Sydafrika:

A. Richards, 25 år.

Nya Zeeland:

Bill Pennalligen, 18 år.
Marama Kinniburgh, 20 år.

Italien:

Silvestro Stracuzzi, 17 år.

Holland:

Harry Miltenburg, 17 år.

Schweiz:

Rolf Weber, 17 år. Skriver på tyska.

Till GENERALSEKRETERAREN, INTERNATIONELLA HOBBYKLUBBEN Tegnérsgatan 35 • Stockholm

Jag önskar bli medlem i / Jag är förut medlem i Internationella Hobbyklubben.

Namn

Adress Alder

Jag önskar brevväxla med ett av följande länder:

1 2 3

Önskar brevväxla på följande språk: a) b) c)

Upplysningar om mina intressen:

50 öre i frimärken bifogas!