



MODELLFLYGAREN

ORGAN FÖR KSAK:s MODELLFLYGARE UTGIVET AV TEKNIKENS VÄRLD

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

ÅRGÅNG 5 NUMMER 5-6

MAJ-JUNI 1948

WAKEFIELD

26—27 augusti

Ännu innan någon officiell inbjudan gått ut till världens aeroklubbar kan Modellflygaren meddela, att den första Wakefield-tävlingen sedan åren före kriget kommer att hållas i U. S. A. den 26—27 augusti 1948. Meddelandet kommer närmast från Mr. Houlberg, den internationella modellflygkommissionens president. I det kortfattade meddelandet säges vidare att tävlingen kommer att hållas någonstans i Akron-Cleveland-distriktet. Reglerna blir desamma som gällde vid den senaste tävlingen.

Av våra nuvarande svenska modellflygare är det kanske inte så många som känner närmare till Wakefield-tävlingen, men bland de äldre modellflygare som var med redan före kriget och före statsunderstödet kommer meddelandet om de återupptagna tävlingarna att väcka ett utomordentligt stort intresse. När den officiella inbjudan kommer från Academy of Model Aeronautics, det amerikanska modellflygets centralorganisation, kommer väldiga tävlingsförberedelser att göras runt hela jorden.

Wakefield-tävlingen och Wake-

field-pokalen har fått sitt namn efter framlidne Lord Wakefield of Hythe det engelska modellflygets störste mecenat och gynnare. Wakefield-pokalen kan utan tvekan betecknas som det internationella modellflygets förnämsta trofé och tävlingarna kan betraktas som modellflygarnas världsmästerskap.

Första tävlingen gick 1928 och 1939 hölls den sista tävlingen innan kriget kom att sätta stopp för allt tävlingsutbyte. Här nedan följer en förteckning över vinnarna:

- 1828 T. H. Newell, Storbritannien.
- 1929 R. N. Bullock, Storbritannien.
- 1930 J. H. Ehrhardt, U. S. A.
- 1931 J. H. Ehrhardt, U. S. A.
- 1932 G. Light, U. S. A. (diskvalificerad).
- 1933 J. W. Kenworthy, Storbritannien.
- 1934 J. B. Allman, Storbritannien.
- 1935 G. Light, U. S. A.
- 1936 A. A. Judge, Storbritannien.
- 1937 E. Fillon, Frankrike.
- 1938 R. Cahill, U. S. A.
- 1938 R. Korda, U. S. A.

Som synes har Storbritannien och U. S. A. vardera fem segrar medan Frankrike som enda »främling» stå-

tar med en ensam seger. Sverige har som bekant varit med och tävlat. Resultaten visade att vi mycket väl hade chanser att bärga en seger. Det är otroligt att Sverige skall kunna vara med i år men alldeles omöjligt är det inte. Det har till och med sagts att amerikanerna håller på att ordna ett flygplan som skall transportera de deltagande européerna från England till U. S. A. och åter. De gamla Wakefield-specialisterna gör klokt i att trimma sina kärror.

Som bekant överensstämmer konstruktionsreglerna för Gint-klassen med Wakefield-bestämmelserna. För den som är intresserad publiceras här nedan de fullständiga konstruktions- och tävlingsbestämmelserna.

Regler för

1948 års Wakefieldtävling

1. Tävlingen är öppen för alla nationer, och lagen skola bestå av högst sex enskilda tävlande.

2. Tävlingen är öppen för gummimotordrivna kroppsmodeller. Gummimotorn

(Forts. på sid. 6.)

ÅLLEBERG I SOMMAR

Årets Ållebergsprospekt har skickats ut till samtliga modellflygklubbar i begränsat antal. Intresserade kan rekvirera prospekt direkt från KSAK, om klubbexemplaren inte skulle räcka.



Hundra instruktörer utbildas i sommar på Alleberg

Antalet ansökningar uppgick
till det 3-dubbla

Det kan man
kalla flygsinne

Tre stockholmsklubbar — inga storklubbar men pigga och framåtsträvande — löste sin prisfråga på ett verkligt elegant sätt vid en nyligen avhållen tävling. Det var Cirrus, Falken och Hang som hade en tävling huvudsakligen för sina nybörjare. De båda vinnarna i Tummeliten- och Vargenklasserna fick i pris en flygtur i en Auster. Flygplanet hyrdes av Hang för 15 minuters flygning och Cirrus-klubbledaren Paul Fahlén skötte spakarna.

Samtidigt som vi gratulerar klubbarna för den goda idén, presenterar vi Paul Fahlén med en U-kontrollkärra i famnen och den omtalade Austern i bakgrunden.

Det kom ett brevkort

till KSAK för några veckor sedan, ett vanligt enkelt brevkort av den typ man köper på posten för 10 öre. (Innan man skickar det måste man sätta på ett 5 öres frimärke också, men det hör strängt taget inte hit — för det hade avsändaren gjort.) På adressidan stod den tryckta texten »BREVKORT CARTE POSTALE» och skrivet med bläck:

Kungl. Svenska Aeroklubben,
Malmskillnadsgatan 27,
Stockholm.

Där fanns också en poststämpel, som talade om att brevkortet kom från Lövånger.

Nu är väl läsaren lika nyfiken som jag var när jag fick kortet i min hand. Vad stod det på textsidan? — Precis som det heter i den lilla vackra visan Beatrice Aurore: ... men där stod ingenting!

Nu väntar vi bara på ett ilsket brev från Lövånger, där man undrar varför KSAK inte svarar på brev! — Ack ja, livet har sina prövningar!

Dtz.

KLUBBNYTT

Vännäs modellflygklubb anordnar i år lämsmästerskap i modellflygning för Västerbottens län, och inbjuder härmed samtliga klubbar. Tävligen går å Vännäs flygfält den 27 juni event. den 4 juli och omfattar följande klasser: S1, S2, Sint, G1, Gint, F enligt K.S.A.K. regler 1947.

På alla tänkbara sätt har 1948 visat sig vara ett av KSAK:s bästa modellflygår hittills, detta gäller åtminstone det första halvåret. Hur det går i fortsättningen kan man kanske inte bedöma med full säkerhet, men allt tyder på att vi bara står i början på en verklig modellflyghausse.

KSAK:s förhoppningar att man i år skulle få ner just de lämpligaste eleverna till modellflyginstruktörskurserna har i huvudsak infriats. I år har inte kostnaderna lagt hinder i vägen. Det har funnits ett överflöd på anmälningar och en sträng gallring har gjorts. De kvinnliga deltagarna har strukits sedan det visat sig omöjligt att ordna deras förlägningsfråga på ett fullt tillfredsställande sätt. Vidare har en del av de yngsta eleverna måst strykas. I den fortsatta gallringen har man på allt sätt sökt tillgodose de klubbar som tidigare inte haft tillgång till Allebergsutbildade instruktörer och vidare har man måst ta hänsyn till några av de allra största klubbarnas instruktörsbehov.

De fem kurser som ordnas i sommar kommer att kunna utbilda 20 elever vardera. Alla klubbar utom den första har varit överbelagda. Den första kursen kommer att starta med 17 elever, men i gengäld är det möjligt att en eller två man extra kan tagas med i kurserna II—V. Sammanlagt kommer c:a 100 nya instruktörer i år att tillföras modellflygverksamheten genom Allebergs-skolan.

Härtill kommer närmare 50-talet elever som väntas bli utbildade på Näs-semi-nariet, men som vanligt är dessa kurser endast tillgängliga för slöjd- och yrkeslärare som genomgår andra kurser på Näs. Modellflyginstruktörskurserna där har betydligt mindre omfattning än Allebergs-kurserna och bedrivs endast på kvällarna ett par dagar i veckan.

Här följer en förteckning över de hittills uttagna Allebergseleverna:

Deltagare i 1948 års modellflyginstruktörskurser på Alleberg.

Kurs I 23/5—5/6

Namn	Ort
Andersson, Bengt	Nossebro
Andersson, Frans	Skellefteå
Andersson, Lennart	Flen
Broman, Olle	Stora Mellby
Danielsson, Yngve	Gäddede
Forslin, Alvar	Bollnäs
Jansson, Stig	Stockholm
Jansson, Willard	Gimo
Jonsson, Nils Allan	Svenstavik

Karlsson, Hans
Karlsson, Rune
Larsson, Lars
Pettersson, Allan
Spetz, Sven-Åke
Stensmo, Nils-Anders
Strand, Yngve
Thelander, Bengt

Vimmerby
Vimmerby
Bollnäs
Svenstavik
Nossebro
Svenstavik
Västervik
Stockholm

Kurs II 6/6—19/6

Andersson, Stellan
Bjällving, Per
Carlmark, Sten
Carlsson, Lennart
Egner, Egner
Engström, Erik
Frimodig, Tor-Olle
Hansson, Jan
Holgersson, Magnus
Medelius, Sten
Nilsson, Arne
Nilsson, Björn
Nordborg, Lars
Odenman, Ragnar
Olsson, Börje
Råböck, Arne
Sahlberg, Åke
Svanholm, Bengt
Tyllström, Ingvar
Öberg, Bo

Mönsterås
Stockholm
Mönsterås
Trelleborg
Älvdalen
Löttorp
Västansfors
Kallinge
Karlstad
Löttorp
Karlstad
Timrå
Trelleborg
Stockholm
Älvdalen
Västervik
Stockholm
Bjärträ
Stockholm
Skogså

Kurs III 20/6—3/7

Andersson, Åke
Atterling, Karl-Erik
Blom, Nils Bertil
Ederstål, Lennart
Eklund, Rolf
Eriksson, Folke
Hagberg, Per-Olov
Hammarbäck, Torsten
Johansson, Sven Erik
Karlsson, Rolf
Larsson, Carl-Erik
Modig, Lars-Erik
Nilsson, Sven
Nilsson, Tord
Nässén, Nils Gustav
Preutz, Olle
Rehnlund, Rickard
Rosenberg, Olof
Smith, Sune
Tapper, Johnny

Eskilstuna
Söderhamn
Örebro
Skellefteå
Alvesta
Skogså
Norrköping
Smedjebacken
Åtvidaberg
Huddinge
Duvbo
Ljusne
Njurunda
Ovansjö
Östersund
Södertälje
Skellefteå
Kristinehamn
Ånge
Ljusne

Kurs IV 4/7—17/7

Blom, Karl
Carle, Gunnar
Carlson, Curt

Landskrona
Hedemora
Mönsterås

FRÅGOR och SVAR

Fråga: Ger en telegramtävling mot en in- eller utländsk poäng i prestationspristävlingen?

Svar: Nej. Klubben utför ingen extra prestation vid en sådan tävling. En telegrammatch kan anses likvärdig med en vanlig enkel tävling inom den egna klubben.
Modellflygkommitténs AU.

Fråga: Kan man slå rekord med poolflugna modeller.

Svar: Nej. Vi har ju inga regler för sådana modeller.

Fråga: Vår klubb har av praktiska skäl legat med ett litet märkeslager i reserv. Kan vi få poäng för dessa märken.

Svar: Varför inte vara praktisk i fortsättningen också och hålla ett litet reservlager av märken? — För att bespara klubbarna extra rapportskrivning poängbelönas rekviderade märken. De märken ni hade i lager 1 januari 1948 har redan gått in i statistiken. Eftersom prestationspristävlingen kan väntas pågå under en följd av år kan den som så önskar efterhand minska sina märkeslager. På så sätt behöver klubben inte offra så många poäng under året.

Ekman, Per	Ängebo
Eriksson, Berndt	Västerås
Friberg, Gunnar	Trelleborg
Grönqvist, Karl Axel	Trelleborg
Gustafsson, Börje	Flen
Gustavsson, Lindon	Stora Skedvi
Gustavsson, Ingemar	Borlänge
Hellström, Lennart	Västerås
Håkansson, Per	Malmö
Karlsson, Karl	Örebro
Kåhl, Stig	Rättvik
Larsson, Nils	Tierp
Nilsson, Erik Algot	Hälsingborg
Norelius, Sverker	Uppsala
Ohlsson, Sven-Erik	Västerås
Persson, Nils	Rättvik
Strömberg, Kjell	Ludvika

Kurs V 18/7—31/7

Andersson, Bengt	Åmål
Andersson Bengt Olof	Västervik
Andersson, Elve	Övre Svartlå
Andersson, Lars-Tore	Södertälje
Bergh, Björn	Duvbo
Bergstrand, Rolf	Örebro
Bruhn, Rolf	Sundsvall
Fries, Lennart	Norsholm
Gustafsson, Einar	Solna
Jansson, Nils-Erik	Storv.-Hammarby
Karlsson, Kjell	Stuvsta
Karlsson, Per	Örebro
Lindström, Sven	Stockholm
Lindström, Börje	Västervik
Lööv, Sven	Solna
Mattsson, Sven Eric	Södertälje
Pettersson, Sture	Solna
Sandström, Conny	Växjö
Söderström, Lars	Malmö
Ählin, Per	Tjareda



Edvin Landegren

Ett sorgebud har nått det svenska modellflyget. Modellflygkommitténs mångårige ledamot fabrikör Edvin Landegren har hastigt avlidit den 18 april 1948. Modellflyget har i Edvin Landegren förlorat en av sina varmaste gynnare. Särskilt hårt drabbar förlusten hans egen klubb i Västerås, där han varit medlem sedan 1938 och ordförande samt klubbledare sedan 1941. Edvin Landegren har aldrig skytt personliga uppförlingar när det gällt hans klubb och modellflyget. Han har troget följt sina medlemmar på deras tävlingsresor landet runt och när Västerås Flygklubb 1945 firade sitt 10-årsjubileum tilldelades Edvin Landegren en välförtjänt utmärkelse, klubbens förtjänstplakett i guld. Landegren var född den 24 april 1893.

FLYG- LOTTERIET

Efterfrågan på lotterna har överträffat alla förväntningar och redan den 15 maj hade samtliga 100.000 lotter utplaceras från lotteriexpeditionen. De förnämliga och eftertraktade vinsterna ha ju också gjort att litet var vill vara med och pröva lyckan. Det bör därför bli lätt för

flygklubbar och modellflygklubbar att sälja de rekviderade lotterna.

De utlämnade lotterna äro fördelade sålunda:

I kommission till flygklubbar och modellflygklubbar	56.660
I kommission till andra återförsäljare	33.290
Sålda kontant och mot postförskott	10.050
Summa	100.000

Av flygorganisationerna ha följande större rekvisitioner gjorts:

Anslutna flygklubbar (31 deltagande klubbar, Summa 34.900 lotter.)

Stockholms Flygklubb	3.000
Aerklubben i Göteborg	3.000
Stockholms Segelflygklubb	3.000
Karlskoga Flygklubb	2.500
Västerås	2.000
Uppsala	2.000
Kristianstads	2.000
Värmlands	2.000
Eskilstuna	2.000
O. s. v.	

Registrerade Modellflygklubbar (94 deltagande klubbar, Summa 21.760 lotter)

U 185 MFK Sky Devils,	
Västerås	3.000
Karlstads MFK	2.000
MFK Colibri, Sthlm	1.600
Östersunds Flygklubbs	
Mfsektion	1.000
Sundsvalls Flygklubbs	
Mfsektion	800
Aerklubben i Malmö	
Mfsektion	800
Mfsektionen Norrlands-	
vingarna, Skellefteå	500
MFK Vargen, Sthlm	450
Flygscouterna i Wasakä-	
ren C 197, Uppsala	350
O. s. v.	

Det svåraste för lotteriexpeditionen är nu att beräkna om och i så fall ungefärligt antal lotter, som kanske icke bli sålda genom klubbarna. Naturligtvis se vi helst att inga lotter alls bli returnerade till expeditionen. Men om detta av någon anledning icke kan undvikas bör det göras så snart det står klart för klubben att lotter kommer att bli över. Lotteriexpeditionen hemställer således att följande iakttages.

A) Sänd in redovisning på postgirokonto Flyglotteriet nr 58510 **genast lotterna blivit slutsålda.** Även delredovisning kan göras på detta konto.

B) Har klubb överskott av lotter, som med säkerhet bedömes icke komma att gå åt, böra dessa snarast returneras under adress Flyglotteriet, Fack 547, Stockholm 1, eventuellt i successiva poster.

C) Senast den 10 augusti skall slutlig redovisning från klubbarna ha gjorts. Under inga omständigheter kan retur-lotter mottagas av expeditionen efter denna dag.

Klubbarna böra anse det som en heder sak att bereda lottköparna tillgång till dragningslista, när denna utkommer den 7 september. I samband med redovisningen bör därför erforderligt antal listor beställas. De sändas av expeditionen portofritt mot postförskott à 10 st. och få säljas för 15 öre styck.

LINSTYRNING

viner för var dag som går nya entusiastiska anhängare bland modellflygarna. De första specialtävlingarna har redan arrangerats ute bland klubbarna och man har hållit sig till de amerikanska reglerna, de enda som funnits att tillgå.

Det synes absolut nödvändigt, in- te minst ur säkerhetssynpunkt, att de svenska linstyrningsentusiasterna får klara regler att följa. Modellflygkommitténs arbetsutskott har länge haft saken uppe till diskus- sion och nu har han fattat ett vist beslut att tills vidare helt böja sig inför den obestridda sakkunskap som amerikanerna besitter. De ame- rikanska reglerna regerar f. ö. över- allt där linstyrning praktiserats. I USA har man börjat och där har man också hunnit längst. Säkerligen är varje bestämmelse i reglerna grundligt genomtänkt, även om vis- sa punkter ännu ter sig oklara för oss. Vi skall pröva reglerna grund- ligt i praktiken. Modellflygaren får bli mötesplatsen för diskussion av vunna erfarenheter.

Säkerhetsbestämmelserna och straffbestämmelserna i anslutning till dessa kan onekligen synas hår- da, men på den punkten får modell- flygaren absolut inte göra några eftergifter! Amerikanerna har trå- kiga erfarenheter som grund för de stränga säkerhetsföreskrifterna. Vi behöver som väl är inte raka ut för samma olyckor och tillbud.

Kontrollåtgärderna verkar också vara i hårdaste laget. Den tillåtna tidsskillnaden mellan de tre tidta- garnas resultat är liten och blir kanske till en början svår att hålla. Försök i alla fall! Noggrannheten kräver det!

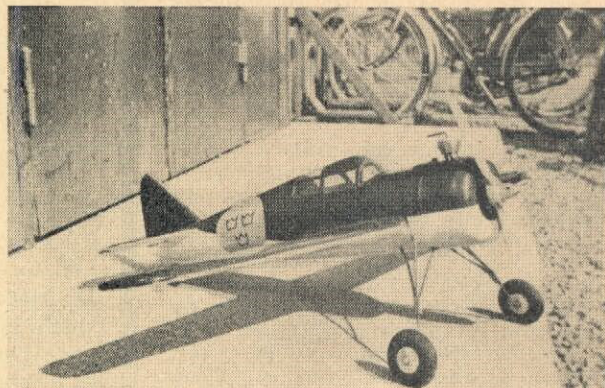
I övrigt vill vi föreslå klubbarna att gärna pröva på variationer av reglerna. Vi kan på det sättet vin- na värdefulla resultat. Det är en- dast på ett område som varje regel- avvikelser är absolut förbjuden, nämligen i avseende på säkerhets- bestämmelserna.

Klubbarna kan ju också försöka lista ut ett bra sätt att kontrollera att maximihöjden av 4,5 resp. 6 m inte överskrides. Bestämmelsen är nödvändig, men här har vi en svag punkt, som inte ens amerikanerna lyckats lösa.

Preliminära svenska regler för linstyrda modellflygplan

uppgjort efter de gällande amerikanska reglerna ut- färdade av Academy of Model Aeronautics (AMA),

att gälla tills vidare intill dess tillräckliga erfarenheter vunnits för definitivt fastställande av svenska regler.



Linstyrd J 22:a byggd av Frans Andersson, Skel- lefteå.

DEFINITION (enligt de antagna sven- ska modellflygreglerna): En linstyrd mo- dell är ett modellflygplan som under flyg- ning manövreras medelst linor vilka löper mellan den startande och modellflygpla- net. Modellerna, som får väga högst 1,8 kg, skall vara försedda med gasmotor av diesel- eller tändstiftstyp. Den startande skall egenhändigt ha byggt modellen. Me- tallpropellrar är ej tillåtna.

KLASSINDELNING: Modellerna klassi- ficeras efter motorvolymen på följande sätt:

Klass	Exakt värde (kubiktum)	Ungefärligt värde (kubikcentimeter)
A	0,000—0,200 tum ³	0,00— 3,28 cm ³
B	0,201—0,300 "	3,28— 4,92 "
C	0,301—0,500 "	4,92— 8,19 "
D	0,501—0,650 *	8,19—10,00 *

Med hänsyn till FAI:s bestämmelser skall i Sverige motorvolymen begränsas till högst 10,00 cm³. I varje annat fall gäl- ler den amerikanska klassindelningen som norm.

Vid tävling får två eller flera av dessa klasser sammanslås, under förutsättning att detta meddelats deltagarna i den kal- lelse som utfärdats.

LINUTRUSTNINGEN: Kontrollinornas längd, räknat från den punkt, där de är fästade vid kontrollhandtaget till flyg- kroppens centrumlinje skall vara:

i klass	A		12,8 m
	B		16,0 "
	C		18,3 "
	D		21,4 "

Alla linor skall vara av stål eller annan metall av jämförlig styrka. Linorna måste vara i förstklassigt skick och skall mäta minst 0,03 mm diameter per 100 g av mo- dellens vikt upp till 1,35 kg. För modeller som väger 1,35 kg eller mera användes linor med minst 0,4 mm diameter. Klenare linor än 0,2 mm får aldrig förekomma. Minst 2 linor måste finnas för säkerhets skull. Kontrollinorna måste vara helt fria från rost och kinkar. Alla skarvar skall vara lödda. Inga band eller snören får an- vändas som del av kontrollina eller för fastgöring av modell eller handtag. Det är förbjudet att använda lekare. Hela kon- trollmekanismen från handtaget t. o. m. modellen skall vara tillräckligt stark för att tillåta ett dragprov med en belastning som uppgår till 10 gånger modellens vikt.

KONTROLLHANDTAGET: Kontroll- handtaget med tillbehör får inte sträcka sig mer än 15 cm från handen. Det rekommenderas att böjliga, flersträngade kablar (wires) användes på en längd av 90 cm från handtaget. Detta skyddar den tävlande, om linan snor sig runt handen.

(Forts. på sid. 6.)

Amerikanskt!

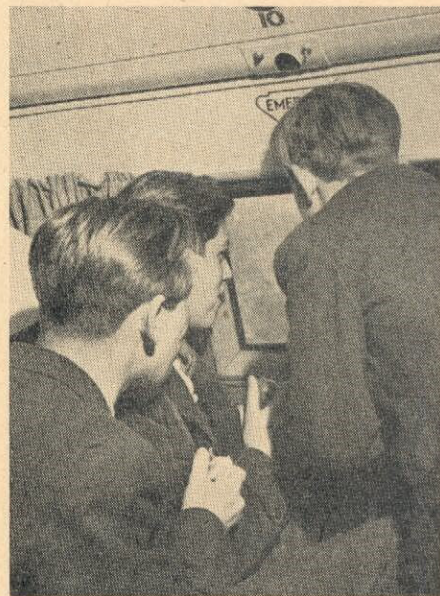
AOA

*populariserar
sig själv och
sitt flyg*



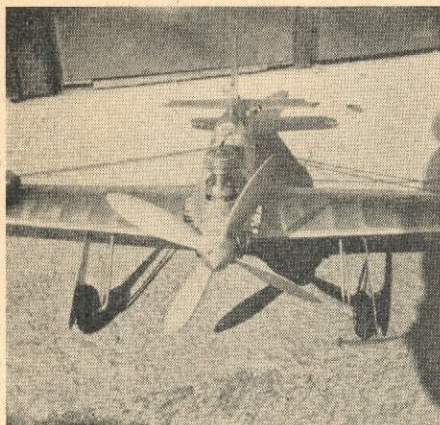
Lördagen den 3 april fick några av medlemmarna i Hammarby Modellflygklubb vara med om en för svenska förhållanden mycket originell flygupplevelse. American Overseas Airlines plockade en DC-3:a full med entusiastiska modellflygare som aldrig tidigare varit uppe i luften. En hel timme fick pojkarna tillbringa i flygplanet och medan man seglade runt över Stockholm och dess närmaste omgivning (Sigtuna osv.) blev pojkarna utsatta för samma behagliga behandling som de ordinarie flygpassagerarna. Bilderna här ger syn för saken. Se på grabben som just serverats frukt av den söta flygvärdinnan!

Man hann med mycket under den lyckade flygturen. Varenda en av modellflygarna fick titta in till piloten och bekanta sig med kontroll och instrument. Det var kanske inte så mycket vetande som fastnade — man fick nästan uppleva lite för mycket på en gång — men nog kan the District Traffic Manager Mr Henry W. Beardsley vara övertygad om att AOA var det allmänna samtalsämnet i ett par av Stockholms skolor dagarna efter flygturen.

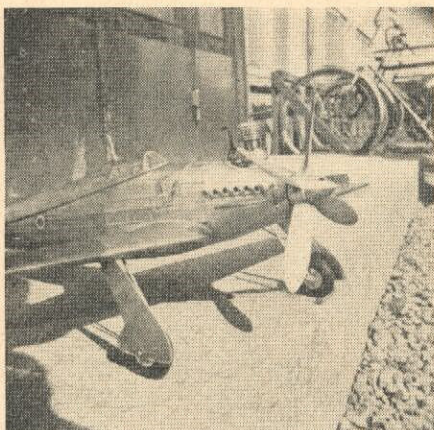


PRELIMINÄR... (Forts. fr. sid. 4.)

STARTANORDNINGAR: Vid markstart får ev. uppbyggda startbanor icke ligga högre än 15 cm över marken. Vid all rekord- eller tävlingsflygning skall ett stativ, upptill försett med en vridbar platta användas för modellens manövrering. Plattan, som lämpligen bör göras ställbar i



Linstyrd Hawker Hurricane,
byggd av Bertil Carlsson, Skel-
lefteå.



höjddet skall ligga mellan armbågs- och skulderhöjd. Under pågående flygning skall den startandes underarm, hand eller kontrollhandtaget vila på den vridbara pivotplattan.

SÄKERHETSANORDNINGAR: Om man inte använder ett trådnät som skyddar publiken måste varje åskådare hållas på ett avstånd av minst 20 m från flyg-cirkeln.

START: Modellen skall starta från marken av egen kraft. Landningsstället få vara fast, lösgörbart, infällbart eller kastbart. Lösgörbart landställ innefattar startvagga etc. som emellertid ej tillåtes lyfta från marken. Varje landningsställ som inte lösgöres från modellen innan den lyfter skall fastgöras vid en säkerhetslina som skydd för ev. publik och funktionärer.

TIDTAGNING: Tiden skall samtidigt tagas av 3 tidtagare (kontrollanter), som uppfyller KSAK:s fordringar. De skall använda stoppur, som kan avläsas med en noggrannhet av minst 1/5 sek. Stoppuren måste vara justerade och i mycket gott skick. Om någon av de tre tidtagarna får en tidsavvikelse som överstiger 1/5 sek. skall starten förklaras ogiltig. Tidtagarna skall arbeta tillsammans. Bedömningen sker mot en på startcirkelns motsatta sida placerad målstolpe, vilken användes som start- och mållinje. Tidtagningen börjar, när modellen fullbordat tre varv och avbrytes

»	»	B	»	»	8	»
»	»	C	»	»	7	»
»	»	D	»	»	6	»

ANTAL TÄVLINGSSTARTER: Vid tävling får högst 3 flygningar göras, såvida inte annat överenskommits i förväg eller om tiden är otillräcklig. Den bästa av de utförda flygningarna räknas.

OGILTIGA STARTER OCH BESTRAFFNINGAR: 1) Varje medveten eller omedveten överträdelse av utfärdade säkerhetsbestämmelser, fusk eller försök till fusk bestraffas med diskvalificering för **hela den pågående tävlingen**. 2) Tävlan-
de som med eller utan avsikt släpper kontrollhandtaget under flygning bestraffas på samma sätt. 3) Om vid start underarmen, handen eller handtaget lyfter från pivotplattan diskvalificeras **flygningen**. 4) Om modellen under en start flyger högre än 4,5 m för klasserna A och B och 6 m för klasserna C och D under mer än 1/2 varv skall starten förklaras ogiltig. I protokollet räknas flygningen dock som en start men tiden O anges. 5) Om tidsskillnaden mellan de tre stoppuren i något fall överstiger 1/5 sek. skall starten förklaras ogiltig. Den protokollföres emellertid icke som start. Upprepad överträdelse enligt punkterna 1) och 2) ovan kan medföra diskvalificering för längre tid.

WAKEFIELD . . . (Forts. fr. sid. 1.)

(-motorerna) skall vara helt innesluten (inneslutna), och kroppen (kropparna) skall vara helt inklädd (inklädda) och uppfylla nedanstående formel: $L^2:100 =$ minimitytan av den största genomskärningsytan. (L = modellens totala längd).

3. Följande bestämmelser skola vara uppfyllda beträffande ytor och vikt av modellerna:

a. Bärande vingtan skall vara 200 kvadrattum med en tolerans av ± 10 kvadrattum = 6.45 cm², varvid såsom bärande vingyta räknas horisontalprojektion av den verkliga vingtan räknad

på vingkordan, varvid hänsyn ej toges till något slag av v-form.

b. Summan av horisontala hjälpytor (stabilisator m. m.) får icke överstiga 33 % av bärande vingytan.

c. Modellens vikt får ej understiga 8 ounces. (1 ounce=28.35 g.).

4. Den tävlande måste själv ha tillverkat modellen och propellrarna. Då växel-lådor användas skola även dessa med undantag av kugghjulen hava byggts ut-av den tävlande.

5. Inga delar få lösgöra sig från modellen under flygningen.

6. Tävlingen gäller tiden för flygningen.

7. Modellen skall starta från stillastående genom sin egen kraft, vilken alstras av propellern (propellrarna). Påskjutning är ej tillåten. När modellen startas får denna endast fasthållas vid propellern eller propellrarna och vid vingspetsen. Att vid starten hålla modellen i andra delar leder till omedelbar diskvalificering i ifrågavarande omgång.

8. Tiden för varje flygning tages tills flygplanet stöter emot något föremål, så att flygningen avbrytes eller modellen försvinner ur sikte för tidtagarna, vilka skola kvarstanna på startplatsen.

Tiden skall tagas av två officiellt godkända tidtagare vilka var och en skall ha ett godkänt stoppur. Medelvärdet av de erhållna tiderna protokollföres såsom den verkliga tiden. Optiska hjälpmedel, som kikare, teleskop, svärtade glas m. m. få icke användas av tidtagarna för att observera modellen under flygning.

9. Varje tävlande får göra tre flygningar under tävlingen. Medelvärdet av de tre flygningarna räknas. Försök på högst 5 sek. betraktas icke som en flygning, men endast tre sådana försök äro tillåtna för varje omgång. I händelse av tre misslyckanden noteras ingen tid för denna omgång.

10. Tävlände är skyldig att starta inom 3 min. efter tillsägelse. Kan detta icke ske kan den tävlände diskvalificeras i ifrågavarande omgång.

11. Små justeringar och reparationer få göras mellan tävlingsflygningarna, men inga utbyten av delar få ske annat än av gummimotorn. Reparationer och provflygningar få endast göras med tävlingsledningens tillstånd, och efter varje reparation skall modellen vägas och mätas igen, och måste den ha samma egenskaper som tidigare.

12. Tävlände, som deltagar i denna tävling, erkänner därmed, att han har att iaktta dessa tävlingsregler, eller sådana särskilda regler, som senare komma att fastställas vid Wakefieldtävlingen.

13. Tävlingsledningens beslut äro definitiva.

14. Den vinnande nationen är den, vilken i sitt lag har den enskilda tävlande, som uppnått högsta medelvärdet av tre flygningar.

15. Vinnande nation behåller priset för ett år.

PRIS-DISKUSSIONEN

Ja, egentligen blev det ingen diskussion, konstigt nog. Det råder emellertid inget tvivel om att frågan har en mycket stor aktualitet och diskussionsinläggen kan vi kanske locka fram genom att berätta några intressanta detaljer som Modellflygaren lyckats uppsnappa.

Östersunds Flygklubb Modellflygsektionen har på försök praktiserat kontantpriser vid tävlingarna. Modellflygkommitténs arbetsutskott har tagit en del av klubbladarens redogörelse för arrangementet och på grundval härav utdömt metoden. Kontantpriser anses olämpliga och i viss mån direkt skadliga för modellflygsporten. Dessutom har den internationella modellflygkommissionen förbjudit kontantpriser vid internationella tävlingar, en princip som bör följas även nationellt.

Modellflygkommitténs arbetsutskott förordar startavgifter vid alla större tävlingar. Dessa startavgifter bör användas för omkostnader för tävlingen (kan alltså även utnyttjas för inköp av nödvändiga priser). Vidare rekommenderar arbetsutskottet en beskärning av prissamlingarna.

Fabrikör Tyko Stark, modellflygkommitténs ordförande och Vingarnas starke man, har föregått med gott exempel. I inbjudan till Stockholmsmästerskapen som hålles i juni har man helt enkelt meddelat att plaketter till mästarna blir de enda tävlingspriserna. Mellan raderna kan man alltså läsa att de som eventuellt inte vill tävla för spänningen och äran av en eventuell god placering kan stanna hemma.

ÄNDRINGAR I REKORD-TABELLEN

I årets första nummer av Modellflygaren publicerades på mittuppslaget en fullständig förteckning över då gällande svenska rekord och typrekord för modellflygplan. Mycket har hänt sedan dess. Klubbarna har samlat in massor med poäng på nya typrekord men de svenska topprekorden står fortfarande oslagna.

Egentligen skulle vi ge en fullständig rekordstatistik, men med hänsyn till det knappa utrymmet får vi istället nöja oss med att publicera de ändringar och tillägg som bör göras i den förut publicerade tabellen för att denna skall bli aktuell per den 1 juni.

Tidsrekord:

ANKMODELL 1948/1948 Reineck, Roland, Östersunds FK. 20 m. 30 s.
FLYGANDE VINGE 1948/1948 Håkansson, Torsten, Jönköpings FK. 2 m. 22 s.

KLUBBREGISTRET

Följande ändringar och tillägg hänförs till det klubbregister som tidigare tillställts klubbarna i stencil.

STOCKHOLMS STAD (tillägg):

A 308 Stadshagens Modellflygklubb, Barnstugan, Stadshagsplan 1, Stockholm.

STOCKHOLM LÄN (tillägg):

B 28 Modellflygklubben Solnaeskadern, c/o Bo Haeffner, Lundagatan 7, Huvudsta.

B 70 Modellflygklubben Svalan, Björkstigen 9, Spånga.

B 342 Modellflygklubben Falken, Näckrosvägen 27, c/o Eklund, Solna.

B 414 Norrvikens Folkskolas Modellflygklubb, Skolan, Norrviken.

STOCKHOLMS LÄN (ändring):

B 297 Helenelunds-Eskadern, Tjädervägen 11, Helenelund.

B 425 Östra Sörmlands Flygklubb, Modellflygsektionen, c/o Slöjdlärare G. Bergström, c/o Larsson, Bellevuegatan 3 B, Södertälje.

UPPSALA LÄN (tillägg):

C 313 Modellflygklubben Silvereskadern, c/o AB Hj. Söderberg, Fack 42, Örbyhus.

SÖDERMANLANDS LÄN (tillägg):

D 380 Nyköpings Modellflygklubb, c/o Bert Ohlsson, Stenbrovägen 6, Nyköping.

ÖSTERGÖTLANDS LÄN (tillägg):

E 158 Motala Kyrkliga Scoutkår, Flygavdeln., c/o Ing. A. Bringby, Valsverkaregatan 1, Motala Verkstad.

E 322 Modellflygklubben Termik, Box 26, Norsholm.

E 335 Hobbyklubben Stjärnan V, c/o Pastorsadjunkt Erik Lindgren, Hagagatan 17 B, Norrköping.

JÖNKÖPINGS LÄN (ändring):

F 216 Modellflygklubben Örnén, Box 65, Vetlanda.

SKALAMODELL 1948/1948 Hellström, Lennart, MFK, Sky Devils, Västerås 45 s.
S 1 1948/1948 Bergström, Göran, MFK Termik, Norrköping. 1 t. 15 m. 34 s.
S int 1947/1948 Wall, Sigvard, Östersunds FK. 21 m. 30 s.

Gint 1948/1948 Höglund, Olof, St. Skedvi FK. 2 m. 57 s.

INOMHUSMODELL 1948/1948 Hellström, Lennart, MFK Sky Devils, Västerås. 45 s.

Distansrekord:

S int 1948/1948 Johansson, Lennart, Vides MFK, Vederlöf. 28.300 m.

GASMOTORMODELL 1948/1948 Sundén, Sven-Ingvar, Uppsala FK. 9.300 m.

Vi erinrar om, att ett rekord för att kunna godkännas måste överträffa närmast tidigare notering med minst följande värden:

TIDSREKORD	30 sek.
DISTANSREKORD	500 meter
HÖJDREKORD	100 meter
HASTIGHETSREKORD	1 km/tim.

KRONOBERGS LÄN (tillägg):

G 329 Modellflygklubben Monsun, Backebo, Tävelsås.

KRONOBERGS LÄN (ändring):

G 345 Modellflygklubben Virdarna, c/o Kjell Eklund, Härlov, Gåvetorp.

BLEKINGE LÄN (tillägg):

K 397 Modellflygklubben Trim, c/o Lennart Svensson, Ekebergslund, Asarum.

KRISTIANSTADS LÄN (tillägg):

L 352 Modellflygklubben Albatrossen, Mellby skola, Södra Mellby, Simrishamn.

MALMÖHUS LÄN (tillägg):

M 47 Hålsingsborgs Flygscoutkår, c/o Lars Zander, Helmfeltsgatan 13, Hålsingborg.

M 331 Limhamns Modellflygklubb, c/o Hugo Malmqvist, Tycho Brahegatan 35, Limhamn.

M 349 Modellflygklubben Örnén, c/o Fellman, Lorentzgatan 1 A, Malmö.

HALLANDS LÄN (tillägg):

N 310 Modellflygklubben Safir, Östra Långgatan 21, Varberg.

HALLANDS LÄN (ändring):

N 12 Halmstads Modellflygklubb, c/o Stud. Sigvard Ericsson, Sven Rancksgatan 21, Halmstad.

SKARABORGS LÄN (tillägg):

R 353 Modellflygklubben Silverpil, c/o John Andersson, Husarg. 1, Skövde.

VÄRMLANDS LÄN (tillägg):

S 98 Segmons Modellflygklubb, Segmon.
S 412 Modellflygklubben Vingar, Sveagatan 10, Karlstad.

ÖREBRO LÄN (tillägg):

T 302 Hällefors Modellflygklubb, Ödlan 28, Hällefors.

T 333 Modellflygklubben Albatrossen, N. Sanna, Hallsberg.

KOPPARBERGS LÄN (tillägg):

W 346 Mfk D-club, Djura.

KOPPARBERGS LÄN (ändring):

W 409 Modellflygklubben Höken, Box 132 A, Långshyttan.

GÄVLEBORGS LÄN (tillägg):

X 263 Ljusdals Modellflygklubb, L. Vintergatan 5, Ljusdal.

X 328 Modellflygklubben Pegasus, Brynäsgratan 8, Gävle.

X 373 Modellflygklubben Silvervingarna, Box 35, Hennan.

VÄSTERNORRLANDS LÄN (tillägg):

Y 144 Modellflygklubben Vindarna, Box 204, Frånö.

Y 350 Bjärträ Modellflygklubb, Bjärträ.

Y 415 Kubikenborgs Flygklubb, c/o Sekr. Evert Gramén, Vintergatan 12, Sundsvall.

JÄMTLANDS LÄN (tillägg):

Z 343 Modellflygklubben Termik, E 711, Östersund 3.

VÄSTERBOTTENS LÄN (tillägg):

AC 344 Modellflygklubben Vingen, Norsjö.
AC 351 Byske Flygklubb, Box 1100, Byske.

NORRBOTTENS LÄN (tillägg):

BD 312 Modellflygklubben Blixten, Harsrads.

BD 325 Kalix Modellflygklubb, Kalix.

i EN TIDNING

Flyg — bilar — motorcyklar — modeller — hobby
teknikens mästerverk — teknikens under

i

TEKNIKENS VÄRLD
Flyg Populär-TEKNIK

Flyg och Populär-Teknik
har blivit en tidning, en stor tidning,
MODELLFLYGET ägnas ökat ut-
rymme i Teknikens Värld. Nya mo-
dellflygidéer: U-kontrollmodeller, rit-
ningar, röntgenteckningar, etc.

Rekvirera Teknikens Världs samlaralbum

"FARTENS MATADORER"

— En bildkavalkad med de modernaste flyg-
planen, bilarna, motorcyklarna, racerbåtarna
och tågen —

Skicka in nedanstående kupong och 25 öre i frimärken så får Ni albumet omgående.
Registrerade modellflygare får prenumerera på TEKNIKENS VÄRLD för 1948 för det
nedsatta priset kr. 9:50. — TEKNIKENS VÄRLD utkommer var 14:e dag.

Jag rekvirerar härmed TEKNIKENS VÄRLD:s samlaralbum »Fartens Matadorer»
och bifogar samtidigt 25 öre i frimärken för porto och emballage. Adressen är
Teknikens Värld, Tegnérgatan 35, Stockholm.

Namn
Bostad
Postadress MF 5-6-48