



MODELLFLYGC

ÅRGÅNG 1 • NUMMER 4-5
---- APRIL - MAJ 1949 ----

port

Det är fullt naturligt att en verksamhet som modellflyget genomlever dåliga år såväl som goda. Mot slutet av kriget och under de närmast följande efterkrigsåren hade vi en besvärlig tid med materialsvårigheter och avspärrningar av alla de slag. Visserligen är det allttjämt ont om material, särskilt balsa och motorgummi, och avspärrningar och inskränkningar saknar vi sannerligen inte i dag heller, men det håller på att hända något inom modellflyget

som klart och tydligt visar, att vi nu är på väg uppåt, snabbare och säkrare än någonsin tidigare!

DET GÅR OPPÅT!

MODELLFLYGET I RADIO...

blev en succés för KSAK och på Radiotjänst förefaller alla att vara belåtna med "Vargen"-kursen. Varje modellflygare bör vara tacksam för den strålande propaganda vår sport fått genom radion.

MASSOR MED NYA MEDLEMMAR...

har KSAK räknat in i år, inte minst på grund av radiopropagandan. Under år 1948 hade KSAK totalt 8.541 registrerade modellflygare. Den siffran passerades i år redan den 29 april! Nog ska vi väl klara oss förbi 10.000-strecket innan sommaren är gånge! Tänk bara så många sköna poäng det skulle kunna bli för de klubbar som utnyttjar den popularitet som modellflyget har och som i tid försöker göra de intresserade till medlemmar i den egna klubben.

JUST NU ÄR RÄTTA TIDEN...

att värva medlemmar, när tiotusentals personer lyssnat till modellflygprogrammen och fått begreppet "modell-

flygning" in i sitt medvetande. Den klubb som sätter igång nu kommer att klara uppgiften med glans.

NYTT SVENSKT TIDSREKORD...

blev det i samband med VT i Örebro, där Nils Blomé på en trimningsstart flög 1 tim 47 min med en F-kärre.

FLERA NYA TYPREKORD...

har också noterats. Vi kan bland annat glädja oss åt den första noteringen för helikoptermodeller! I nästa nummer

skall vi presentera en fullständig rekordtabell. Där kan herrar rekordaspiranter själva se, var det bäst lönar sig att sätta in en stöt.

SAS ÄR OPPÅT...

tyckte medlemmarna i Älvsjö modellflygklubb, som för en tid sedan bjöds på en 55 minuters flygtur i en av SAS' DC-6:or. 40 modellflygare lyssnade intresserat på kapten Gibsons redogörelse i högtalarna. Han gav noggranna informationer om varje manöver till sitt lyckliga auditorium. Det var ett ovanligt effektivt sätt att ge flygbitna modellflygare sitt luftdop.

DET BAR OPPÅT...

alldeles särskilt för modellflygarerna som deltog i KSAK:s Vintertävling i Örebro. En sådan kalastermik får man sällan uppleva. Till de fina flygtiderna bidrog också den svaga vinden, som lät modellerna hålla sig kvar över fältet inom synhåll för tidtagarna.

OCH SÅ KOMMER "BULS",

KSAK:s nya byggsats. Den har börjat packas och vi meddelar i nästa nummer hur och när den kan levereras.

TIDNING FÖR KSAK:s MODELLFLYGARE

MODELLFLYGSPORT

Årg. 1. Nr 4 - 5.

April - Maj 1949

Redaktör och ansvarig utgivare:
G.H. Dérantz.

Redaktion:
KUNGL. SVENSKA AEROKLUBBEN,
Malmskillnadsgatan 27
STOCKHOLM

TÄVLINGAR UTBJUDES

Två centrala stortävlingar planeras för den stundande sommaren och nu vill KSAK erbjuda intresserade modellflygklubbar att åta sig arrangemangen. Vi ser gärna att tävlingarna kommer till stånd inom ett distrikt där man tidigare inte haft några KSAK-tävlingar, men å andra sidan bör tävlingsplatsen inte ligga alltför långt från modellflygets "tätorter".

De båda tävlingar som utbjudes är SM och KSAK:s Rikstävling. Ansökningarna emottas före maj månads utgång.

SKULLE DU VILJA BLI SEGELFLYGARE

Då bör Du be Din klubbledare att han visar Dig sommarens Ållebergs-prospekt som nyligen skickats ut till alla registrerade modellflygklubbar tillsammans med en alldeles ny liten broschyr om segelflyget.

Enskilt registrerade modellflygare kan rekvirera broschyrerna direkt från KSAK och det kan givetvis de klubbregistrerade göra också. Minimåldern är 15 år.

EN TRÅKIG HISTORIA

inträffade på Skarpnäcksfältet den 27 mars då medlemmar i Mfk Cumulus trimmade sina F-kärror. En alltför intresserad åskådare av yngre årgång passade på att lägga sig till med en dieselmot-

termotmodell just som denna landat. Sedan lyckades han göra sig osynlig innan de förföljande modellflygarna hann fram.

Nu kan det ju tänkas att syndaren försöker avyttra modellen och då vill vi att spekulanterna är på sin vakt. Motorn är en Västerås-diesel utan tank som är försedd med förlängd skruv till nålventilen och något avkortat ventilrör. Motorn var försedd med en svart träpropeller, men den kan ju ha plockats bort.

EN ÄNNU TRÅKIGARE HISTORIA

inträffade under KSAK:s Vintertävling i Örebro, där flera modellflygare fick sina flygningar underkända, sedan det visat sig att deras modeller inte höll vikten. Alla syndare upptäcktes kanske inte den här gången och det är tydligen att tävlingsarrangörerna får se upp!

Nu är det nog så att en modellflygare bör konstruera sina modeller med en viss marginal, eftersom vädret kan åstadkomma vissa viktsförändringar och det är inte alls säkert att de upptäckta syndarna hade fuskat medvetet. Detta vill vi ha sagt som en förklaring, inte som någon ursäkt! Reglerna är till för att följas, den saken behöver inte diskuteras.

Det inträffade emellertid värre saker i Örebro. Rune Johansson från Mfk Termik i Norrköping presenterade ett startkort med en tid i S-int på 6.32. J. som en lång tid misstänkts för fusk stod sedan tävlingens början under observation från åtminstone två olika klubbar och nu visade det sig att ingen av tidtagargrupperna skrivit kortet och att ingen av tidtagargrupperna tagit J:s tid.

Upptäckten föranledde tävlingsledningen att tillsätta en undersökningskommission under ordförandeskap av den äldste tävlingsdeltagaren och med deltagare från KSAK, Modellflygkommittén, tävlingsarrangörerna, tidtagarna och de modellflygklubbar som deltog i Vintertävlingen.

Utan att ingå på detaljer kan vi meddela, att Rune Johansson mot sitt nekande dömdes till diskvalificering utan tidsbegränsning. Domen var enhälligt.

RÖSTER i RADIO

pratade modellflyg för 2600

Rösterna tillhörde chefen för KSAK:s modellflygavdelning ingenjör Georg H. Dérantz och fil. mag. Lars G. Warne i Radiotjänst.

När detta nummer av tidningen kommer ut till modellflygarna är kanske sifferuppgiften i rubriken inte längre så riktig. Siffran 2.600 passerades redan den 3 maj och fortfarande kommer rekvisitioner med varje post. Eftersom vi ändå börjat kommentera rubriken, kunde vi kanske också påpeka, att antalet är lika med antalet byggnader. Dom som har lyssnat på de olika modellflygprogrammen kan säkert räknas i tiotusental.

Det hela började med att Radiotjänst gav ett modellflygprogram söndagen den 27 mars och i anslutning till programmet presenterade Roster i Radio swingline-flygning på en helsida. Redan sex dagar senare presenterades det egentliga KSAK-programmet med bygge av Vargen för radiolyssnare landet runt.

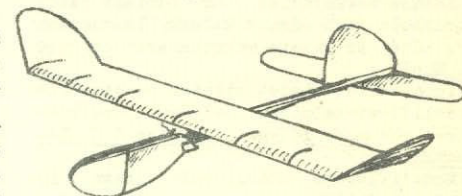
Enbart under april månad har vi haft modellflyg den 2, 9, 15, 17, 23, 24 o. den 30. Programmen fortsätter in i maj och kommer att avslutas med en tävling om vilken vi inte vill avslöja något i tidningen. Den kanske kommer ut innan tävlingen hunnit presenteras i radio!

Eftersom de allra flesta deltagarna anmälde sig först sedan kursen satt igång har det kanske på många håll varit litet svårt att följa med. Vi hade gärna velat göra små repetitioner, men programtiden har inte räckt till detta och vi vill hoppas att den utförliga

ritningen som fanns med i Vargen-byggsatsen hjälpt deltagarna till rätta i tveksamma fall.

Nu hälsar vi de 2.600 nya modellflygarna hjärtligt välkomna till KSAK och hoppas att alla skall trivas. Kontakten skall vi försöka hålla genom tidningen. Den är visserligen liten, men tillsammans skall vi försöka göra den verkligt trivsamt.

Har Du något på hjärtat skall Du genast skriva till KSAK, Malmskillnadsgatan 27, Stockholm. Får Du inte svar



direkt i ett brev kommer det in anvisningar i tidningen.

Till sist tackar vi alla Radiotjänst för att man velat ta upp vår fina fritidssyssla på programmet. Låt oss också hoppas att det goda resultatet möjliggör en ännu bättre fortsättning, om inte förr så till nästa vår!

"KSAK:s MODELLFLYGHANDBOK UTGÅNGEN!"

Handboken som gavs ut 1947 innehöll de samlade regler och bestämmelser som gäller för svenskt modellflyg. Nu har upplagan definitivt tagit slut och åtminstone under den närmaste tiden kommer KSAK inte att kunna iordningställa en ny upplaga.

Den senaste månaden har nära tretusen nya modellflygare blivit medlemmar i KSAK och dessa kan inte klara sig utan att få kännedom om gällande regler och bestämmelser. Vi kommer därför att publicera reglerna i Modellflygsport.

Början gjordes för övrigt redan i nr 1-2, där vi publicerade de nya bestämmelserna för linstyrda modeller.

Forts. från sid. 4.

förteckning på KSAK:s registrerade modellflygklubbar om du bifogar 30 öre i frimärken.

Fanns det inte någon lämplig klubb inom räckhåll kan du tillsammans med några av dina vänner starta en sådan. Det är mycket enkelt och du kommer att bli förvånad över att finna vilket nöje du får ut av den uppgift du tagit på dig. Om du bildar en modellflygklubb och lyckas arbeta upp den till en stark och solid ställning kan du känna dig stolt. Då har du personligen gjort en god insats och hjälpt till att sprida det flygsinne som behövs för att vårt land skall kunna hävda sig som en stark nation i flygets tidevarv.

Det finns olika sätt att starta en modellflygklubb, men bara ett - det enklaste av dem - vill KSAK rekommendera. Initiativtagaren till klubben värvar minst fyra intresserade kamrater och ordnar ett sammanträde, där dessa fem beslutar att klubben skall bildas. Man bestämmer sig för ett bra namn på klubben, beslutar om avgifter och arbetsregler eller stadgar och protokollför något alla beslut. Om ni vill kan ni välja ordförande, vice ordförande, sekreterare, kassör och eventuellt andra klubbfunktionärer. Detta är emellertid inte något oefttergivet villkor. Det enda som KSAK absolut fordrar, är att någon av de äldre klubbmedlemmarna utses till klubbledare. Han skall godkännas särskilt av KSAK och bör ha fyllt 18 år och helst ha deltagit i modellflygverksamhet eller i någon annan ungdoms-rörelse tidigare. Den mannen skall inför KSAK ansvara för klubben och dess verksamhet. Han skall kontrollera och bestyrka all märkestagning och han skall se till, att den materiel som klubben sedermera erhåller ur statsanslaget nyttjas på rätt sätt och väl vårdas.

Klubbens första uppgifter blir nu att söka registrering hos KSAK, att värva medlemmar, att om möjligt skaffa en lämplig lokal för byggverksamheten och att starta nybörjarskolan.

Registreringen skall sökas på en särskild registreringsblankett som tillhandahålles av KSAK. På blanketten rekvideras det antal modellflygarpas, som svarar mot klubbens medlemsantal. För enskilda modellflygare som redan har giltigt

modellflygarpas, behöves nytt pass inte rekvideras. Antalet redan registrerade medlemmar skall dock uppges vid ansökan om registrering. Modellflygarpas-sen skickas till klubben mot postförskott. De kostar 1:- krona per styck och utgör kvitto på den registreringsavgift som varje klubbmedlem, aktiv såväl som passiv, årligen har att erlagga till centralorganisationen. Varje medlem skall alltså ha nytt modellflygarpas i januari varje år.

Den registreringsavgift, 1:- krona per år och medlem, utgör klubbens enda avgift till KSAK. Klubben och dess medlemmar får mångdubbel valuta för den utgiften. Sålunda får klubben för varje medlem utan kostnad tidningen "Modellflygsport" som utkommer med 12 nummer per år. Klubben får vidare gratis ett exemplar av den utmärkta modellflyghandboken "Bygg själv och lär andra" (Bokhandelspris kr. 4:25).

Förutsättningarna för att klubben skall kunna erhålla kostnadsfria byggsatser är:

- 1) att klubben skall ha minst en godkänd modellflyginstruktör. Nyttillkomna klubbar kan emellertid i viss utsträckning få byggsatser, även om instruktör ännu inte hunnit utbildas,
- 2) att klubben skall anordna en särskild kurs för dem som skall delta i den statsunderstödda byggverksamheten,
- 3) att byggsatser eller ritningar endast får tillhandahållas registrerade medlemmar, som inte tidigare fått sig tilldelad ifrågavarande materiel,
- 4) att rekvisition skall göras på ansökningsformulär som tillhandahålles av KSAK.

När klubben kommit igång med sitt arbete kan den klubb som genom eget arbete visat sig ha förutsättningar att utvecklas på ett för privatflygorganisationen gynnsamt sätt till och med få stoppur, verktygsutrustning och startanordningar gratis ur statsanslaget. Ansökningar om dylikt materiel skall ske på anmodan från KSAK. I regel måste klubben arbeta självständigt ett år, innan dessa stora bidrag kan komma i fråga. Det gäller alltså att redan från början skaffa många nya medlemmar och att organisera

Forts. på sid. 8.

VINTER-TÄVLINGEN

1949 års Vintertävling blev en bra tävling både i avseende på organisationen och rent resultatmässigt. Mfk Hobby hjälpte KSAK med tävlingsarrangemangen för att celebrera sitt 10-års jubileum. Börje Kjellström och hans manna klarade markorganisationen på ett förträffligt sätt och resten gjorde det strålände vädret, som gav en veritabel drömmertik med en förfärlig massa maxtider på upp till 50 minuter.

89 man startade av 101 anmälda och av de 136 anmälda modellerna var 109 i luften. De sistnämnda fördelade sig på följande sätt på de tre tävlingsklasserna: S-int: 66 modeller, G-int: 16 modeller och F: 27 modeller.

Det var som sagt en strålände termik och eftersom vinden var obetydlig höll tidtagarna på att få knut på nackarna, när de stod och räknade in sina modeller i trakten av zenith. Protokollförarna med Helge Robertsson i spetsen slutade snart nog att reagera inför de talrika maxtiderna (över 6 minuter). Det blev 17 godkända förutom en del som sedermera underkändes.

Dagens bästa tävlingsstart gjorde Ragnar Odenman från Cumulus i Stockholm med en segelmodell som i första perioden fick tiden 49.59. Dagens bästa tid presterade Nils Blomé från Örebro Scoutkårs modellflygsektion. Hans F-modell fick 1 tim 47 min på trimning och han kan numera glädja sig åt tidsrekordet för modellflygplan, som han fick på köpet.

Hur segrarna fördelades framgår av nedanstående protokollsutdrag, som av utrymmesskal endast omfattar de bästa resultaten i varje klass:

Lagtävlingen:

1. Mfk Cumulus, Stockholm	1426 p.
2. Aerokl. i Göteborg	1207 "
3. Fk Gamen, Norrköping	1135 "
4. Mfk Nimbus, Kumla	1094 "
5. Höörs Mfk, Höör	1031 "

S-int:

1. Lennart Persson, Höörs Mfk	817 "
2. Ragnar Odenman, Mfk Cumulus, Stockholm	800 "

3. Rune Andersson, Mfk Cumulus, Stockholm	799 "
4. Sture Sandberg, Umeå Fk	741 "
5. Kurt Persson, Höörs Mfk	724 "

G-int:

1. Gösta Karlsson, Mfk Nimbus, Kumla	529 "
2. Lars-Gunnar Larsson, Fk Gamen, Norrköping	355 "
3. Helge Eliasson, Aerokl. i Göteborg	346 p.
4. Robert Löwen-Åberg, Vingarna, Stockholm	331 "
5. Örjan Gahm, Gotlands Fk, Visby	302 "

F:

1. Ragnar Odenman, Mfk Cumulus, Stockholm	653 "
2. Gösta Karlsson, Mfk Nimbus, Kumla	559 "
3. K.E. Andersson, Fk Gamen, Norrköping	517 "
4. Kjell-Åke Andersson, Höörs Mfk	516 "
5. Lars-Erik Westbom, St. Skedvi Fk	394 "

Specialtävlingen i S-int om Vingarnas VP vanns av Mfk Cumulus, Stockholm som också vann en inteckning i F 9:s VP för specialtävlingen i F. Det priset tänker visst Cumulus ta hem definitivt på SM, eftersom klubben redan har två inteckningar av de tre som fordras.

MODELL- OCH SEGELFLYGARE PÅ SAMMA FLYGPLATS

När modell- och segelflygare håller till på samma flygplats, visar det sig att modellflygarna ofta kan bli livsfarliga både för sig själva och för segelflygarna.

Det är nödvändigt att segelflygarna utfärdar klara säkerhetsbestämmelser som modellflygarna får rätta sig efter och det är nödvändigt att modellflyglarna ser till att pojkarna inte glömmar allt annat för sina bortflygande modeller. Att följa modellerna på cykel under sådana omständigheter måste förbjudas och i övrigt måste modellflygarna ofta varnas för utdragna startlinor och för startande och landande flygplan!

Forts. från sid.6.

nyrekryteringen på ett sådant sätt att medlemsantalet stadigt växer och märketagningen går framåt.

Varje modellflygklubb bör ha en specialutbildad modellflyginstruktör och kan få lämpliga medlemmar utbildade vid de statsunderstödda instruktörskurser som KSAK anordnar. Utbildningen är helt kostnadsfri och klubben kan få reskostnader för sina deltagare betalda med statsmedel. Eleven behöver endast till viss del betala för kost och logi, vilket torde bli en överkomlig kostnad. Tid och plats för kurserna annonseras i god tid genom "Modellflygsport".

Naturligtvis kan klubbmedlemmarna bygga sina modeller hemma, men det är en stor fördel att ha tillgång till en bygglokal. Undersök möjligheterna att få disponera lokal i någon skola eller annan kommunal byggnad. KSAK står gärna till tjänst med ett intyg, om detta skulle erfordras.

Till sist ännu ett råd: Försök att redan från starten få med några äldre medlemmar i din klubb, helst personer som har stort inflytande och som kan hjälpa klubben att vinna de kommunala myndigheternas stöd. Sådana medlemmar kan vara klubben till ovärderlig hjälp och det finns säkert folk som på detta sätt vill ge den flygintresserade ungdomen ett gott handtag.

ENSKILD REGISTRERING

De modellflygare som av någon anledning inte har kunnat bilda egna modellflygklubbar eller inte är medlemmar i någon klubb kan erhålla s.k. enskild registrering i KSAK. För att bli registrerad fördras endast att modellflygaren på KSAK:s postgirokonto 555 70 insätter kr. 1:- och på talongen anger namn och adress. För detta belopp erhålles ett modellflygarpass som gäller pr kalenderår och tidningen "Modellflygsport" gratis under registreringsåret. Dessutom erhåller den enskilt registrerade modellflygaren ritningar till modellflygplan. Däremot kan den enskilt registrerade modellflygaren icke erhålla några kostnadsfria byggsatser. Detta betyder alltså, att den som så önskar kan prenumera på tidningen "Modellflygsport" för endast 1:- kr. per 1/1-år. Gratis blir

prenumeranten registrerad medlem i Kungl. Svenska Aeroklubben med de fördelar detta innebär.

DEFINITIONER

Det finns en hel del olika modellflygplan, bland vilka en modellflygare som passerat det egentliga nybörjarstadiet kan välja ut en eller flera typer eller typkombinationer som specialitet. Konstruktionsbestämmelserna för varje modellflygplantyp återfinns i följande kapitel.

MODELLFLYGPLAN är ett obemannat flygplan, tyngre än luften, avsett för tävling och sport, med en vingyta av högst 100 dm² och en vikt av högst 3000 gr., såvida flygplanet inte är fjärrstyrt, då dessa värden får överskridas, eller linestyrt, då särskilda regler gäller. Ingen del av flygplanet får lösgöra sig under flygning. Varje modellflygplan skall kunna hänföras till en kategori inom var och en av nedanstående indelningsgrupper a - f.

Modellflygplanen kan enligt det följande indelas efter olika grunder:

a. efter konstruktionstyp:

SPECIALMODELL är varje modellflygplan, som kan hänföras till någon av följande tre kategorier;

AUTOGIROMODELL är en specialmodell, som bäres av självroterande vingar och vars horisontella hjälpytor ligger utanför modellflygplanets höjdaxel och på samma sida om modellflygplanets tväraxel:

HELIKOPTERMODELL är en specialmodell, som bäres av motordrivna, roterande vingar och vars horisontella hjälpytor ligger utanför modellflygplanets höjdaxel och på samma sida om modellflygplanets tväraxel:

ORNOPTERMODELL är en specialmodell, som bäres eller framdrives medelst motordrivna slagvingar, vilka kan framdriva modellflygplanet utan höjdförlust.

NORMALMODELL är varje annat modellflygplan, sålunda även sådana, som kan hänföras till någon av följande tre kategorier:

TANDEMMODELL är en normalmodell, vars bärande vingyta är uppdelad i två lika stora ytor, likformigt belägna utefter

modellflygplanets längdaxel och placerade på var sin sida om modellflygplanets höjdaxel:

ANKMODELL är en normalmodell, vars stabilisatoryta ligger framför vingen i färdriktningen räknat:

FLYGANDE VINGE är en normalmodell, som saknar egentlig flygkropp och som i sin helhet utgöres av en vinge med eventuella stabiliseringsytor direkt anbragta på denna. (För flygande vingar är kroppssektionen helt fri);

b. efter skalenlighet:

SKALAMODELL är ett modellflygplan, som utgör en skalenlig avbildning av ett bemannat flygplan med de ändringar i ving- och stabilisatorprofiler, propellrar och landställ, som fordras för flygbarheten.

FRIMODELL är varje annat slag av modellflygplan.

c. efter drivanordning:

SEGELMODELL är ett modellflygplan, som saknar drivanordning. Vingbelastningen skall vara minst 10 g/dm².

MOTORMODELL är ett modellflygplan, som är försett med drivanordning och som kan hänföras till någon av följande tre kategorier:

GUMMIMOTORMODELL är en gummimotordriven modell. Vingbelastningen skall vara minst 10 g/dm² och får vid hastighetsflygning vara högst 50 g/dm².

GASMOTORMODELL är en diesel- eller tändstiftsmotordriven, motormodell. Vingbelastningen skall vara minst 10 g/dm² och får vid hastighetsflygning vara högst 50 g/dm².

SPECIALMOTORMODELLER är en motormodell försedd med drivanordning av annat slag än gummi- eller gasmotor. Vingbelastningen skall vara minst 10 g/dm² och högst 50 g/dm².

d. efter styrbarhet:

FRIFLYGANDE MODELL är ett modellflygplan, som under flygning inte är manövrerbart på annat sätt än genom kurvroder som inställes genom startlinans urkoppling, urverksstyrning eller pendelstyrning.

STYRD MODELL är varje annat modellflygplan, som kan hänföras till någon av följande tre kategorier:

LINSTYRD MODELL är en styrd modell, som manövreras medelst linor, vilka löper mellan den startande och modellflygplanet. (För linstyrda modeller gäller speciella tävlingsregler);

AUTOMATSTYRD MODELL är en styrd modell som manövreras genom impulser utifrån utan den startandes påverkan, t.ex. genom kompass eller variometerstyrning.

FJÄRRSTYRD MODELL är en styrd modell, som utan mekanisk förbindelse med den startande kan manövreras från marken, t.ex. genom radiostyrning. Vingytans storlek och modellflygplanets vikt är fria.

c) efter landställets art:

SJÖMODELL är ett modellflygplan, konstruerat för start från en vattenyta. Modellflygplanet skall vara fullt funktionsdugligt efter ett flytprov om 5 min.

AMFIBIEMODELL är ett modellflygplan, konstruerat för start både från marken och från en vattenyta. Modellflygplanet skall vara fullt funktionsdugligt efter ett flytprov om 5 min. Landstället får vara upp- eller infällbart men får ej avmonteras vid vattenstart. (Amfibiemodellerna utgör ett grännsfall mellan Sjömodeller och Landmodeller.)

LANDMODELL är varje annat modellflygplan.

f. efter användningssätt:

INOMHUSMODELL är ett modellflygplan, som är konstruerat för inomhusflygning och som flyges i slutna lokal. Minimi-vingbelastningen är fri.

UTOMHUSMODELL är varje annat modellflygplan.

ALLMÄNNA MODELLFLYGREGLER

Följande allmänna modellflygregler gäller till grund för all modellflygverksamhet och bör snarast möjligt inläsas av såväl de aktiva modellflygarna som av de olika klubbfunktionärerna. Det första avsnittet, mättningsanvisningarna, utgör ett komplement till de definitioner som återfinns i närmast föregående kapitel.

a. Mättningsanvisningar;

VINGYTA är den på horisontalplanet projicerade ytan av vingen. Vingytan av varje vingsegment kan erhållas genom att dess verkliga yta multipliceras med cosinus för den vinkel vingsegmentet intar mot horisontalplanet (värdena erhålles ur en vanlig "räknetabell"). - Hos autogiro- eller helikoptermodeller räknas den yta, som beskrives av de roterande

vingarna, hos ornitoptermodeller inräknas slagvingarna icke i vingytan.

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

SPÄNNVIDD är det verkliga avståndet mellan det färdiga modellflygplanets vingpetsar.

VINGBELASTNING är modellflygplanets totala vikt i gram dividerad med dess vinyta i kvadratdecimeter.

Gräns mellan VINGE och FLYGKROPP: Om modellflygplanet har sådan konstruktion att det är svårt att bestämma denna gräns, skall den fastställas genom att en cirkel inskrives i den största kroppssektionen. De lodräta tangenterna till denna cirkel anger gränsen mellan vinge och flygkropp.

MOTORVOLYMEN hos gasmotormodeller är slagvolymen, d.v.s. cylinderns genomskärningsyta multiplicerad med slaglängden.

b. Startregler:

DEN STARTANDE skall själv ha byggt den startande modellen, endast råd och anvisningar får ha mottagits vid byggandet och trimningen.

HANDSTART: Modellflygplanet startas direkt från handen utan några hjälpmedel. Den startande skall stå på marken. Start från byggnad, uppbyggd ställning etc. är ej tillåtet.

HÖGSTART (endast för segelmodeller). 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 skall befinna sig på marken och får fritt förflytta sig inom startområdet. Löp- och vinschstart får kombineras. Modellen får i startögonblicket hållas av en medhjälpare. Lina skall omedelbart efter varje start indragas.

MARK- och VATTENSTART: Den startande får inte förflytta sig under starten och modellflygplanet får stötts men inte påskjutats. Gummimotormodell får i starten endast fasthållas vid propellern och vid vingpetsen. - Vid markstart skall startbanan vara vågrät. Startbanan eller bassängen skall vara minst 1,2 x 5 meter. Om den är uppbyggd får den ligga högst 1 meter över marken.

c. Resultatkontroll:

KONTROLLANTER: All resultatkontroll skall samtidigt utövas av två kontrol-

lanter, som uppnått 15 års ålder och som väl känner innehållet i tillämpliga modellflygregler. Kontrollanterna skall dels mäta de uppnådda flygresultaten, dels tillse att alla tillämpliga bestämmelser i de gällande reglerna uppfyllas av den startande och hans modellflygplan.

TIDSFYGNING: Tiden mätes med stoppur. Vid tävling får kontrollanterna inte förflytta sig utom det angivna startområdet och tillåtas inte använda kikare eller optiska hjälpmedel. Vid övriga tillfällen får kontrollanterna förflytta sig med alla till buds stående hjälpmedel och får även använda kikare. - Tidtagningen skall börja i det ögonblick, då modellflygplanet släppes (handmark- och vattenstart) eller frigöres från startlinan (högststart). Tidtagningen skall avbrytas i det ögonblick, då modellflygplanet berör marken eller vattnet, möter ett hinder som omöjliggör fortsatt flygning eller försvinner ur tidtagarens 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 tidtagarens åsyn för att med full säkerhet åter bli synligt, sedan hindret passerats. Vid inomhusflygning avbrytes tidtagningen först när flygplanet definitivt stannat, även om det under flygningens slutskede förflyttat sig medåt längs ett hinder. - Erhåller kontrollanterna olika tider på en och samma flygning noteras medelvärde, såvida skillnaden inte är alltför stor, då tävlingsledaren avgör, hur tiden skall räknas.

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. Landningspunktens läge skall då bestyrkas genom ett intyg, undertecknat av två vuxna personer som är bosatta inom landningsområdet. - Den punkt där den startande befinner sig när modellflygplanet släppes (hand-, mark- och vattenstart) eller frigöres från startlinan (högststart) räknas som startpunkt. Den punkt där modellflygplanet återfinnes efter

avslutad flygning räknas som landningspunkt.

HÖJDFLYGNING: Den uppnådda höjden skall uppmätas medelst barograf eller annan instrumentering. Anordningarna skall från fall till fall godkännas av KSAK.

HASTIGHETSFLYGNING: Hastigheten skall uppmätas efter en 50 meter lång bana för gummimotormodeller och en 100 meter lång

bana för gasmotor- och specialmotormodeller. Banan skall inom loppet av 30 minuter överflygas i båda riktningarna och medelvärde mellan de därvid uppmätta hastigheterna räknas som slutresultat. För mätningen användes elektrisk eller fotografisk tidtagning. Anordningarna skall från fall till fall godkännas av KSAK.

Forts. i nästa nummer.

TÄVLINGSPROTOKOLL

Vi har visserligen planerat att låta klubbarna få en PT-rapport varje månad men eftersom radiokampanjen gjorde det omöjligt för oss att hinna ut med tidningen i april hoppar vi över marsrapporten och publicerar aprilresultaten. De är säkert ännu mera stimulerande!

Utnyttja alla chanser att samla po-

äng åt Din klubb. Nu är modellflyget i uppgående och Du har utomordentliga tillfällen att samla medlemmar och låta dem ta märken, arrangera små tävlingar och slå nya rekord. Försök, får Du se så många sköna poäng som finns inom räckhåll. Tag en titt på reglerna i "Modellflygsports" första nummer!

1. M 10 Malmö 466	31. W 138 Rot 90	50. C 137 Ulvesund 60
2. H 419 Västervik 422	" L 321 Ö. Ljungby 90	" H 172 Oskarshamn 60
3. A 96 Enskede 320	" A 357 Älvsjö 90	" BD 369 Boden 60
4. M 112 Trelleborg 300	32. A 55 Bromma 85	" M 398 Lund 60
5. S 228 Karlstad 271	" X 67 Bollnäs 85	51. K 431 Olofström 59
6. Y 53 Sundsvall 260	" BD 160 Skogså 85	52. G 201 Vederslöv 57
7. M 331 Limhamn 237	33. W 178 Älvdalen 84	53. U 44 Västerås 56
8. T 29 Örebro 215	34. F 216 Vetlanda 82	" D 264 Stjärnhov 56
9. T 7 Kumla 183	35. D 16 Eskilstuna 81	54. N 12 Halmstad 54
10. T 73 Karlskoga 176	36. F 19 Huskvarna 80	" F 87 Habo 54
11. R 61 Lidköping 168	" B 79 Syninge 80	" M 127 Landskrona 54
" B 425 Södertälje 168	" K 397 Asarum 80	55. U 260 Västanfors 53
12. B 82 Norrtälje 160	37. W 38 Säter 79	" AC 351 Byske 53
13. W 36 Borlänge 152	" BD 417 Öv. Svartlå 79	56. C 197 Uppsala 52
14. E 21 Norrköping 147	38. N 100 Varberg 78	57. M 377 Skurup 51
15. AC 244 Umeå 146	39. B 171 Huddinge 76	58. Y 30 Sundåsen 50
16. R 353 Skövde 144	" W 409 Långshyttan 76	" X 48 Sandviken 50
17. B 9 Roslagsbro 137	40. O 24 Göteborg 74	" T 123 Fröv 50
18. Y 338 Njurunda 136	" C 92 Uppsala 74	" W 141 Vikmanshyttan 50
19. C 68 Gimo 135	41. T 15 Örebro 73	" Y 173 Ånge 50
20. T 37 Örebro 131	42. W 221 Hedemora 72	" R 195 Karlsborg 50
21. B 256 Sundbyberg 126	43. D 85 Flen 71	" M 204 Hohög 50
22. A 14 Enskede 120	" S 246 Kristinehamn 71	" G 345 Alvesta 50
23. H 283 Nybro 119	44. K 269 Karlshamn 70	59. T 152 Lindesberg 49
24. C 301 Tierp 117	45. B 342 Solna 69	60. H 153 Oskarshamn 48
25. M 428 Trelleborg 114	46. B 389 Öregrund 68	" W 281 Rättvik 48
26. N 395 Halmstad 110	47. F 17 Nässjö 66	61. W 122 Smedjebacken 47
27. T 60 Örebro 109	48. I 20 Visby 65	" X 358 Ångebo 47
28. AC 255 Vännäs 105	49. Y 192 Ånge 63	62. M 5 Höör 46
29. E 6 Ätvidaberg 101	50. E 46 Linköping 60	" B 156 Duvbo 46
30. F 23 Eksjö 100	" A 115 Enskede 60	63. A 230 Abrahamsberg 45
" T 339 Örebro 100	" BD 124 Kiruna 60	" W 280 Falun 45
31. W 116 St. Skedvi 90	" AC 135 Burträsk 60	" Z 296 Häggenås 45

64.	B 128 Södertälje	44	77.	B 290 Tomtebodå	30	86.	A 208 Enskede	20
"	A 299 Stockholm	44	"	O 348 Göteborg	30	"	O 217 K.-Ytterby	20
"	A 401 Bromma	44	"	H 376 Hultsfred	30	"	M 236 Malmö	20
65.	M 22 Kattarp	43	"	T 445 Laxå	30	"	W 239 Gagnef	20
"	S 91 Karlstad	43	"	A 448 Midsonmarkr.	30	"	F 247 Sm.-Burseryd	20
66.	A 167 Årsta	42	78.	H 84 Oskarshamn	29	"	B 248 Duvbo	20
"	O 219 Göteborg	42	"	E 180 Ödeshög	29	"	G 262 Lamhult	20
"	T 302 Hällefors	42	79.	R 59 Mullsjö	28	"	X 315 Iggesund	20
"	G 378 Urshult	42	"	Y 121 Härnösand	28	"	B 323 Östhammar	20
67.	W 103 Falun	41	"	M 136 Hälsingborg	28	"	T 333 Hallsberg	20
"	G 108 Konga	41	"	A 175 Ångby	28	"	W 388 Boda Kyrkby	20
68.	M 45 Lund	40	"	U 209 Köping	28	"	B 393 Hagalund	20
"	K 57 Karlskrona	40	"	A 450 Stockholm	28	"	Z 402 Skanderåsen	20
"	K 101 Ronneby	40	80.	F 25 Jönköping	26	"	B 414 Norrviken	20
"	A 118 Stockholm	40	"	S 54 Årjäng	26	87.	O 106 Göteborg	18
"	Y 131 Indalsälven	40	"	M 95 Tågarp	26	88.	R 78 Arentorp	16
"	D 178 Älvdalen	40	"	H 176 Halltorp	26	"	AC 140 Holmsund	16
"	AC 177 Skellefteå	40	"	X 179 Färila	26	"	G 379 Älmhult	16
"	S 252 Sunne	40	"	P 222 Stora Mellby	26	"	D 426 Tystberga	16
"	A 257 Stockholm	40	"	G 307 Lagan	26	89.	E 207 Linköping	15
"	X 263 Ljusdal	40	"	Z 319 Östersund	26	"	W 258 Ludvika	15
"	M 267 Hälsingborg	40	"	S 382 Allstakan	26	90.	P 11 Åsensbruk	14
"	O 306 Göteborg	40	81.	Z 52 Östersund	25	"	E 149 Horn	14
"	BD 312 Harads	40	"	Z 76 Lövberga	25	"	X 188 Ovanåker	14
"	BD 325 Kalix	40	"	BD 194 Jokkmokk	25	"	P 226 Prässebo	14
"	W 346 Djura	40	"	W 238 Holsåker	25	"	U 274 Kolbäck	14
"	O 367 Göteborg	40	"	R 385 Viste-Askjum	25	"	L 352 Simrishamn	14
"	U 370 Heby	40	82.	N 198 Hishult	24	91.	A 33 Mariehäll	12
"	O 400 Göteborg	40	"	W 225 Leksand	24	"	L 214 Hässleholm	12
"	W 427 Ludvika	40	"	AC 298 Bjurträsket	24	"	E 322 Norsholm	12
"	U 446 Tillberga	40	83.	A 3 Bromma	23	"	AC 330 Dorotea	12
69.	T 439 Lillån	39	"	P 72 Åmål	23	"	L 391 Önnestad	12
70.	Z 430 Lillhärdal	38	84.	P 49 Trollhättan	22	"	F 449 Jönköping	12
71.	A 28 Enskede	36	"	BD 166 Boden	22	92.	E 56 Norrköping	10
"	X 196 Ljusne	36	"	Z 343 Ope	22	"	T 69 Kvistbro	10
"	L 384 Kristianstad	36	"	A 364 Hammarbyh.	22	"	P 81 Lilleskog	10
72.	N 27 Förlanda	35	"	M 365 Björnstorp	22	"	O 109 Göteborg	10
"	X 97 St.-Hammarby	35	85.	D 148 Hälleforsnäs	21	"	A 150 Mälårhöjden	10
"	BD 314 Kalix-Nyborg	35	86.	X 39 Söderhamn	20	"	B 168 Tullinge	10
73.	Z 58 Svenstavik	34	"	R 51 Hjo	20	"	G 182 Markaryd	10
"	E 411 Grytgöl	34	"	A 62 Stockholm	20	"	Y 184 Viskan	10
"	S 436 Arvika	34	"	E 71 Skänninge	20	"	E 212 Aska	10
74.	O 139 Göteborg	33	"	G 94 Växjö	20	"	L 215 Åsljunga	10
75.	BD 89 Älvsbyn	32	"	T 120 Örebro	20	"	W 220 Sollerön	10
"	M 303 Kulladal	32	"	A 129 Hammarbyh.	20	"	L 223 Oderljunga	10
"	A 422 Stockholm	32	"	D 130 Byringe	20	"	A 229 Stockholm	10
76.	P 2 Trollhättan	31	"	A 143 Stockholm	20	"	P 251 Kinna	10
"	G 394 Tjureda	31	"	E 145 Åtvidaberg	20	"	U 275 Hallstahammar	10
77.	O 41 Göteborg	30	"	M 147 Malmö	20	"	B 371 Skälby	10
"	Y 43 Docksta	30	"	M 162 Kävlinge	20	"	O 433 Göteborg	10
"	O 80 Göteborg	30	"	O 190 Göteborg	20	93.	B 211 Solna	8
"	H 93 Vedborm	30	"	H 200 Vassmolösa	20	94.	M 31 Bjuv	7
"	A 133 Stureby	30	"	Y 206 Härnösand	20	"	A 32 Hammarbyh.	7
"	E 181 Norrköping	30				95.	R 234 Skövde	6
"	O 193 Göteborg	30				96.	R 447 Skövde	5
"	H 253 Kalmar	30				97.	BD 119 Vassen	0

ROTAPRINT
 OFFSETTRYCK
 KSAK:s TRYCKERI
 STOCKHOLM
 1 9 4 9