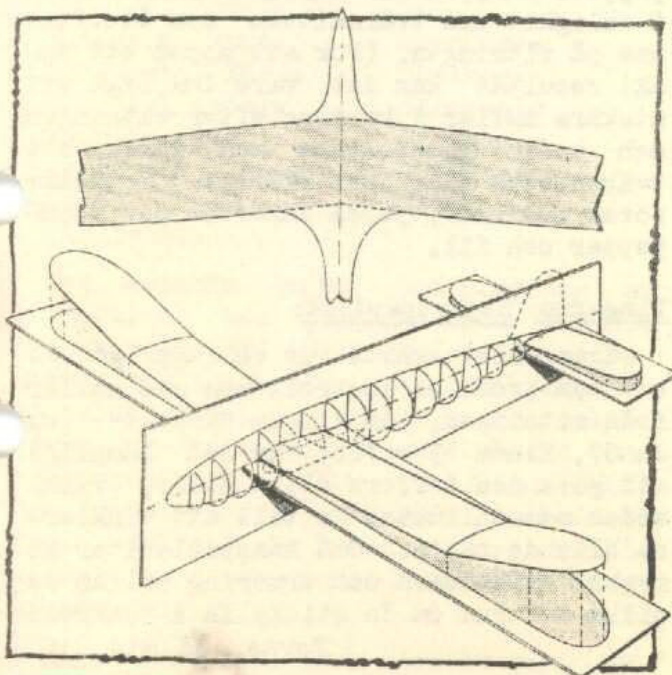


Sint moderniseras

Mellan de fyra nordiska länderna har en överenskommelse träffats att den nordiska segelmodellklassen härnäst skall följa den internationella FAI-regeln. Danmark, Finland och Norge har förresten redan genomfört ändringen och där byggs numera helt efter en moderniserad regel. Vi har kallat modellerna för modifierade A:2-or.

Modifieringen innebär inga väsentliga avsteg från vår välkända Sint. Det



hela är närmast att betrakta som en översättning av den nuvarande regeln till ett annat språk. Vi räknar inte längre med vingytan utan med totala bärytan och kroppssektionen har gjorts till en funktion av denna totala bäryta, allt i full enlighet med FAI-reglerna.

Så här kommer alltså den nya Sint-regeln att gestalta sig:

1. Totala bärytan (d.v.s. summan av vingens yta och stabilisatorns yta) skall vara $32 - 34 \text{ dm}^2$.
2. Minimiytan av största kroppssektionen skall vara Totala bärytan : 100 eller m.a.o. $32 - 34 \text{ cm}^2$.
3. Minimivikten skall vara 410 g.

Slutligen bör framhållas att det är den projicerade ytan som skall räknas. Om vingen går igenom flygkroppen eller under densamma skall vingens fram- och bakkanten tänkas förlängda in till kroppens mittlinje och även den del av vingen resp. stabilisatorn som ligger inne i flygkroppen skall medräknas.

En hel del av de Sint-modeller som finns i landet kan utan vidare hänföras till den nya regeln men inte alla. Det kan vara lämpligt att under vintern bygga om de modeller som utan alltför stora svårigheter kan ändras. Under alla omständigheter bör alla nykonstruktioner göras efter den nya regeln.

De gamla modellerna kommer att gälla jämsides med de nya t.o.m. KSAK:s Vintertävling 1950. Efter den dagen gäller emellertid den moderniserade regeln utan inskränkningar.

Årg. 1 Nr 6 - 8

Oktober 1949

Redaktör och ansvarig utgivare:
G.H. Dérantz.

Redaktion:
KUNGL. SVENSKA AEROKLUBBEN,
Malmskillnadsgatan 27
STOCKHOLM

ARBETSANVISNINGAR för KSAK:s ritningar
till FLYGPLANMODELLER skala 1:75

Material:

Modellerna byggas lämpligen av trä. Poppel, al och asp är att rekommendera men även andra, torkade träslag går att använda. Balsa har alltid ansetts som modellmaterial nummer ett, emedan det är lätt att bearbeta, men i gengäld är det nästan omöjligt att få en fin yta på en balsamodell. Det porösa träet erfordrar massor med impregneringsmedel innan porerna helt fyllts igen och dessutom är det ytterst lätt att vid putsningen helt deformera en detalj med ett enda drag av sandpapperet.

Verktyg:

Man kan klara sig länge med endast en vass pennkniv och ett par sandpapper av olika finhetsgrader, men en lövsåg och några filar hjälper upp arbetet avsevärt. Några borrar och helst ett par specialknivar (X-acto) bör också ingå i en välutrustad modellbyggares utrustning.

För limningsarbetena användes helst vanligt balsalim, men man kan även använda andra snabbt torkande limsorter. Kallim eller vattenlösligt klist kan däremot inte rekommenderas, ej heller snickarlim. Dessa limsorter torkar för långsamt och gör bygget onödigt "långrandigt", samtidigt som vattenhalten kan fördärva de fina trädetaljerna (sprickbildning m.m.).

Allmänna råd:

För att modellen skall bli lyckad och bygget ett nöje är det skäl i att an-

skaffa materialet i färdiga klotsar av lämplig form och storlek samt se till att träet är fullkomligt torrt. Klotsarna bör vara så väl putsade att kroppens olika projektioner tydligt kan upprättas på sidorna. Samma gäller med de flak ur vilka vingar och stjärtplan skall tillverkas. Några lister av lämpliga dimensioner (för landställ, stöttor, kanoner m.m.) bör även anskaffas liksom en burk plastiskt trä. Dessutom rekommenderas att ritningen noggrant studeras och ingen detalj tillverkas förrän man fått full klarhet om hur den skall se ut. Stor hjälp härvid är fotografier av flygplanet. I brist härpå går det mycket bra att använda goda reproduktioner ur tidskrifter.

Flygkroppen:

På den klots som utvalts till flygkroppen kalkeras först sidoprojektionen från ritningen. Skär eller såga sedan ut biten efter konturerna. (Obs! I de flesta fall är det lämpligt att göra fena och sidoroder av en särskild träbit!) Se till att snittytorna blir vinkelräta mot de oarbetade ytorna, annars blir kroppen skev. Grovputsa den bearbetade ytan något, så att uppifrånprojektionen tydligt kan utritas på densamma! Sedan även denna projektion utskurits jämföras biten med ritningen för kontrollens skull. Har för mycket skurits bort är det bara att börja på ny kula - i motsatt fall putsas det överflödiga bort med fil och sandpapper. Kroppen kan därefter rundas till i enlighet med tvärsnittet som återfinnes på ritningen. (För att uppnå ett exakt resultat kan det vara lämpligt att utskära mallar i kartong efter ritningen och sedan kontrollera med dessa att tvärsnittet blir helt riktiga.) Grovskär först med kniv, putsa därefter med sandpapper och fil.

Vingarna Stjärtpartiet:

sågas eller skäras ur en lämplig träbit och profilen kontrolleras med mallar från ritningen. Är vingen "knäckt" (ex Ju 87, Klemm 35 m.fl.) är det lämpligt att göra den i flera olika delar, vilka sedan sammanlimmas. Se till att vinklarna blir de rätta. Små knappålsbitar är mycket användbara som armering mellan de olika delarna om de sticks in i skarven.

Forts. på sid. 10.

Wakefield-rapport

Ellilä vann cupen till Norden

Svenska modellflygare gläds åt att vår finske vän Arne Ellilä vann Wakefieldtävlingen. Han var värd att vinna och vi har fått världens främsta modellflygtrofé till Norden. Nu vill det mycket till för att vi skall släppa den ifrån oss!

Här nedan rapporterar svenske lagledaren Sune Stark om svenskarnas framfart i Cranfield.

1949 års Wakefield-tävling avhölls den 31 juli i Cranfields aerodrom c:a 7 svenska mil norr om London. I tävlingen deltog representanter för 19 olika nationer med sammanlagt 93 st modeller. För Sverige tävlade följande av KSAK utsända representanter:

Blomgren, Arne	Stockholm
Börjesson, Börje	Göteborg
Deurell, Anders	Stockholm
Larsson, Åke	Stockholm
Segerfelt, Lennart	Göteborg
Stark, Sune	Stockholm
(Lagledare)	

Det svenska laget, med undantag av lagledaren, som färdades per båt och bil, avreste med ABA:s ordinarie Londonplan från Stockholm resp. Göteborg den 29 juli. I London omhändertogs deltagarna av den engelska aeroklubbens centralorganisation för modellflyg (SMAE) och transporterades per buss till Cranfield. I Cranfield härbärgerades samtliga deltagare och funktionärer på College of Aeronautics.

Dagen före tävlingen den 30 juli användes för kontrollmätning av modellerna

samt trimning. De svenska modellerna blevo mycket uppmärksammade och Arne Blomgrens modell fick t.o.m. i det tillfälliga tävlingsbladet hedersomnämning som tävlingens mest välbyggda modell. På kvällen var det utmärkt trimningsväder och samtliga svenskar trimmade sina modeller med gott resultat.

Wakefield-tävlingen avhölls söndagen den 31 juli kl. 1100 till 1930. Tyvärr förtrycktes tävlingen av det värsta blåsväder som åtminstone vi svenskar någonsin modellflugit i. Antalet haverier blev också rekordartat. Samtliga deltagande modeller skadades mer eller mindre och cirka hälften så svårt att tävlingen ej kunde fullföljas. Särskilt i starten, som ägde rum på en av flygfältets betongbanor, blev manfallet stort, men även om både start och landning gick lyckligt inträffade många haverier efter landningen då modellerna i den starka blåsten virvlade runt på fältet. Tävlingen präglades också från början till slut av ett intensivt reparationsarbete i samtliga läger, icke minst i det svenska. 49 st deltagare däribland 4 svenskar gjorde tre starter, vilket under rådande förhållanden måste betraktas som en enastående prestation. Tävlingens största behållning var kanske också den strålande kampanja som alla visade.

Svenskarna inledde på sämsta tänkbara sätt i det samtliga misslyckades fullständigt i första startförsöket med mer eller mindre omfattande haverier som följde. Samtliga modeller var visserligen möjliga att reparera, men då vädret omöjliggjorde all trimning var dessa haverier allvarigare än normalt skulle ha varit fallet. I synnerhet intryckte oss, som drabbade Blomgrens och Deurells modeller, måste under dessa förhållanden anses som särskilt allvarliga haverier.

I betraktande av denna oturliga inledning måste Börjessons 6:e och Blomgrens 8:e placeringar anses som synnerligen

Forts. på sid. 9.

KSAK:s MODELLFLYGREGLER

Forts. fr. föregående nummer

KOMPETENSTECKEN

För att sporra modellflygarna i deras intressanta arbete har KSAK instiftat en serie modellflygmärken. Märkestagningen bör organiseras så att alla medlemmarna får tillfälle att erövra nya märkesvalörer efter hand som deras erfarenhet växer. Modellflygmärken av olika valörer jämte modellflygcertifikaten tjänar dessutom som kvalificering till olika slag av tävlingar.

a. KSAK:s Modellflygmärken:

KSAK:s MODELLFLYGMÄRKEN är kompetens-tecken som kan erövas av klubbregistrerade modellflygare. Fyra valörer finnas: järn-, brons-, silver- och guldmarke.

PROVTAGNING för varje märkesvalör kan ske med endera Segelmodeller, Gummimotormodeller eller Gasmotormodeller. För gasmotormodeller är motortiden begränsad till 30 sek. räknat från modellflygplanets start. - Innehållet i "Allmänna Modellflygregler" äger tillämpning.

ORININGSFÖLJD: Märkena skall erövas i tur och ordning. Bronsmärke eller märke av högre valör kan endast tilldelas modellflygare, som erövat närmast lägre märke.

KOMPETENSFORDRINGAR:

Märkesvalör	Antal flygn.	Minimitid på varje flygning	
		Segelmodeller	Gummimotormodeller
Järnm.	3 flygningar samma dag med vidstående minimitider	30 s.	20 s.
Bronsmärke	"	1 m.	45 s.
Silverm.	"	1 m. 40 s.	1 m. 15 s.
Guldmarke	"	3 m.	2 m.

b. KSAK:s Modellflygcertifikat:

KSAK:s MODELLFLYGCERTIFIKAT är ett kompetensbevis som på nedan angivna

villkor kan tilldelas klubbregistrerade modellflygare. Tre typer finnas: Certifikat för segelmodellflygare, certifikat för gummimotormodellflygare och certifikat för gasmotormodellflygare. Certifikaten utfärdas av KSAK.

CERTIFIKATTECKEN: Den som en gång erövat certifikat äger rätt att bära KSAK:s modellflygmärke i guld med ek-lövskrans.

PROVTAGNING: Certifikat av valfri typ kan erövas tidigast kalenderåret närmast efter det, under vilket sökanden erövat KSAK:s Modellflygmärke i guld, oavsett med vilken modelltyp guldmärket erövrats. Provet utgöres av ett förnyat guldmärkesprov om tre flygningar samma dag med modellflygplan av den typ, certifikatet avser.

GILTIGHETSTID: Certifikatet gäller 12 kalendermånader, räknat fr.o.m. månaden närmast efter den under vilken proven avlagts.

FÖRNYELSE: Certifikatets giltighetstid förlängs med högst 12 månader enligt ovanstående, sedan protokoll över förnyelseprov lika ovanstående insänts till KSAK. För förnyelse fordras, att proven avlagts före giltighetstidens utgång. I annat fall utfärdas nytt certifikat.

KONTROLLANTER: Kontrollanterna skall vara registrerade och ha uppnått 17 års ålder.

ALLMÄNNA TÄVLINGSREGLER

Tävlingarna kan sägas vara slutmålet för all modellflygverksamhet. Tävlingar bör organiseras för medlemmar av alla utbildningsstadier. Följande allmänna tävlingsregler ligger till grund för de flesta tävlingstyper. Den intresserade klubbledaren kan hämta ytterligare impulser i de speciella tävlingsregler som gäller för de centrala stortävlingarna.

DELTAGARE skall vara registrerad.

INNEHÅLLET I ALLMÄNNA MODELLFLYGREGLER skall alltid tillämpas.

TÄVLINGSFORMER: Tävligen kan arrangeras som individuell tävling, som lagtävling eller som en kombination av dessa båda tävlingsformer.

TÄVLINGSKLASSER: Som tävlingsklass kan väljas definierad modellflygplantyp eller typkombination eller friflygande modeller tillhörande någon av följande specialklasser:

S 1₂ Segelmodeller med vingyta högst 15 dm.

S 2 Segelmodeller med vingyta över 15 dm. Vingbelastning minst 15 och högst 30 g/dm².

S-int. Segelmodeller, Internationella: Vingyta minst 24 och högst 26 dm². Ytan av största kroppsektionen minst L: 300, där L = flygplanets totala längd. Vikt minst 400 g.

Sint-regeln moderniseras! Se sid. 1

G 1 Gummimotormodeller med vingyta högst 7 dm².

G 2 Gummimotormodeller med vingyta över 7 dm². Ytan av största kroppsektionen minst L: 200, där L = flygplanets totala längd. Vingbelastning minst 15 och högst 30 g/dm².

G-int. Gummimotormodeller, Internationella: Vingyta minst 12,25 och högst 13,55 dm². Vikt minst 226,7 g. Ytan av största kroppsektionen minst L: 100, där L = flygplanets totala längd. L får ej överstiga spännvidden. Motorsystemet skall vara helt inneslutet i flygkroppen.

F Gasmotormodeller med högst 30 sek. motortid, räknat från modellflygplanets start.

För samtliga ovanstående specialklasser gäller definitionerna på resp. kategorier.

STARTSÄTTET kan vara valfritt eller bestämt till viss startmetod.

ANTAL MODELLER: Modellflygare får till en och samma tävling anmäla högst 3 modellflygplan, vilka samtliga skall tillhöra olika tävlingsklasser. I inbjudan till tävling kan tävlingsledningen göra ytterligare inskränkningar.

ANTAL STARTER: Därest inte annorlunda meddelats i inbjudan får tävlande göra 3 starter.

SLUTRESULTAT och PROTOKOLLFÖRING: Som slutresultat räknas summan av de erhållna flygtiderna (tidsflygning). För varje flygning räknas högst 6 min. även om flygningen varar längre tid. Tidtagningen avbryts dock inte vid uppnådda 6 min. utan skall fortsätta så länge som möjligt.

LIKA SLUTRESULTAT: Vid lika slutresultat skall den verkliga sammanlagda tiden vara avgörande, om vid en eller flera

flygningar maximitiden 6 min. uppnåtts. I annat fall avgör den bästa av de tre flygningarna.

OMSTART: På begäran av den tävlande kan tävlingsledningen under vissa omständigheter lämna tillstånd till omstart. Omstart får sålunda beviljas om en flygning varat högst 20 sek. om modellflygplanet omedelbart efter starten

hindras av person eller föremål i omedelbar närhet av startplatsen eller om gasmotormodell gör mer än 30 sek. motortid. Omstart på grund av otillräcklig flygtid och på grund av för lång motortid får göras högst en gång per flygning. Omstart på grund av hinder får göras högst två gånger per flygning. - Dock får sammanlagt endast två omstarter göras per flygning. - Om tävlande vid omstart erhåller sämre resultat än vid den föregående flygningen, skall den bästa tiden räknas. Resultat, som uppnås vid för lång motortid protokollföres som noll. - Om den som startar en segelmodell drar ner modellflygplanet utan att linan kopplar ur, räknas detta inte som fullbordad start. - Linbrott eller vinschfel berättigar inte till omstart såvida flygtiden inte understiger 20 sek. då den bestämmelsen äger tillämpning.

REPARATIONER OCH UTBYTE AV DELAR ELLER MODELLFLYGPLAN under pågående tävling är tillåtet med tävlingsledningens godkännande. Dock skall modellflygplanet i varje avseende uppfylla fordringarna för den tävlingsklass, i vilken det startar.

DISKVALIFICERING: Tävlingsledaren äger rätt att diskvalificera deltagare för medvetet regelbrott eller försök till dylikt samt för olämpligt uppträdande.

PROTESTER skall för att kunna upptagas till behandling skriftligen överlämnas till tävlingsledaren senast 30 min. efter tävlingsens slut eller före prisutdelningen, om denna äger rum tidigare. Vid tvistigheter angående regeltolkningen utgår KSAK högsta instans.

TÄVLINGSRAPPORT skall inom 8 dagar efter tävlingsdagen insändas till KSAK på härför avsedd blankett.

Forts. på sid. 8.

REKORDKLASS	H Ö J D R E K O R D	<i>Giltiga REKORD</i>
Modellflygplan (Svenskt rekord)	Lars Persson, Östersunds Fk, 1945, 565 m.	
REKORDKLASS	T I D S R E K O R D	D I S T A N S R E K O R D
Modellflygplan (Svenskt rekord)	Nils Blomé, Örebro Scoutk:s Mfk, 1949, 1 t 47 m.	Arne Widén, Solnaeskadern, 1945, 69.200 m.
Specialmodell	Nils Eriksson, Mfk Draken, Falun, 1949, 39 s.	
Autogiromodell		
Helikoptermodell	Nils Eriksson, Mfk Draken, Falun, 1949, 39 s.	
Ornitoptermodell		
Normalmodell	Nils Blomé, Örebro Scoutk:s Mfk, 1949, 1 t 47 m.	Arne Widén, Solnaeskadern, 1945, 69.200 m.
Tandemmodell		
Ankmodell	Roland Reineck, Östersunds Fk, 1948, 20 m 30 s.	
Flygande vinge	Staffan Vesterlund, Mfk Vir- darna, Alvesta, 1948, 2m 56s	Staffan Vesterlund, Mfk Vir- darna, Alvesta, 1948, 500 m.
Skalamodell	Lennart Hellström, Mfk Sky Devils, V-ås, 1948, 1m 32s.	
Frimodell	Nils Blomé, Örebro Scoutk:s Mfk, 1949, 1 t 47 m.	Arne Widén, Solnaeskadern, 1945, 69.200 m.
Segelmodell	Rune Johansson, Mfk Termik, Norrk., 1946, 1 t 41 m 59 s.	Arne Widén, Solnaeskadern, 1945, 69.200 m.
S int	Bengt-Olof Wigh, Eksjö Fk, 1949, 1 t 16 m 40 s.	Gösta Öberg, Lidköpings Fk, 1949, 33.100 m.
Motormodell	Nils Blomé, Örebro Scoutk:s Mfk, 1949, 1 t 47 m.	Lars Winberg, Mfk Carioca, Sthlm, 1949, 25.850 m.
Gummimotormodell	Bertil Lindell, Vingarna, Sthlm, 1940, 33 m 13 s.	Karl-Erik Svensson, Link.- eskadern, 1941, 13.300 m.
G int	Gösta Karlsson, Mfk Nimbus, Kumla, 1949, 25 m 57 s.	Sune Stark, Vingarna, Sthlm 1948, 13.000 m.
Gasmotormodell	Nils Blomé, Örebro Scoutk:s Mfk, 1949, 1 t 47 m.	Lars Winberg, Mfk Carioca, Sthlm, 1949, 25.850 m.

REKORDKLASS	T I D S R E K O R D	D I S T A N S R E K O R D
Specialmotormodell	Stig Blomberg, Karlstads Mfk, 1948, 2 m 30 s.	Stig Blomberg, Karlstads Mfk, 1948, 625 m.
Friflygande modell	Nils Blomé, Örebro Scoutk:s Mfk, 1949, 1 t 47 m.	Arne Widén, Solnaeskadern, 1945, 69.200 m.
Styrd modell		
Automatstyrd modell		
Fjärrstyrd modell		
Sjömodell	Lennart Hellström, Mfk Sky Devils, V-ås, 1948, 1m 32s.	Rune Johansson, Mfk Termik Norrk., 1948, 400 m.
Amfibiemodell		
Landmodell	Nils Blomé, Örebro Scoutk:s Mfk, 1949, 1 t 47 m.	Arne Widén, Solnaeskadern, 1945, 69.200 m.
Inomhusmodell	Lennart Hellström, Mfk Sky Devils, V-ås, 1948, 45 s.	
Utomhusmodell	Nils Blomé, Örebro Scoutk:s Mfk, 1949, 1 t 47 m.	Arne Widén, Solnaeskadern, 1945, 69.200 m.

REKORDKLASS	H A S T I G H E T S R E K O R D	
	FRIFLYGANDE MODELLER	LINSTYRDA MODELLER
Modellflygplan (Svenska rekord)		Per-Olov Lekare, Mfk D-club Djura, 1948, 151,9 km/t.
Gummimotormodell		
Gasmotormodell		Rune Andersson, Cumulus, Sthlm, 1948, 84,1 km/t.
-"- A		Rune Andersson, Cumulus, Sthlm, 1948, 84,1 km/t.
-"- B		
-"- C		
Specialmotormodell		Per-Olov Lekare, Mfk D-club Djura, 1948, 151,9 km/t.

REGLER... Forts. från sid. 5.

REKORD

REKORD kan slås av varje klubbregistrerad modellflygare som uppnår ett förbättrat resultat med ett modellflygplan som tillhör någon av de fastställda rekordklasserna, under förutsättning att tidigare gällande notering överträffas med minst följande värden: Tidsrekord 30 sek., distansrekord 500 m, höjdrekor 100 m och hastighetsrekord 1 km/tim.

ABSOLUTA SVENSKA REKORD kallas de godkända toppnoteringarna i tid, distans, höjd och hastighet för modellflygplan överhuvud taget, samt hastighetsrekord för linstyrda modeller.

TYPREKORD kallas alla övriga förekommande rekord.

INNEHÅLLET I ALLMÄNNA REGLER skall tillämpas.

MODELLFLYGARES KVALIFICERING

FÖR SEGELFLYG-VERKSAMHET

Modellflyget är segelflygets naturliga bottenkola. Den som önskar fortsätta som segelflygare har direkt nytta av sitt arbete inom modellflyget, vilket framgår av följande kapitel.

ENLIGT LUFTFARTSSTYRELSENS av Kungl. Maj:t fastställda bestämmelser får uppnådda resultat i modellflygning räknas som ett visst antal arbetstimmar för segelflygare, vilka ansöker om statspremier för A-, B- eller C-diplom. Detta timantal får uppgå till högst 40 % av den totala arbetstid som fordras d.v.s. för A-diplom till 20 tim. för B-diplom till 40 tim. och för C-diplom till 60 tim. Som norm för modellflygares arbetsprestation gäller KSAK:s Modellflygmärken i brons, silver och guld, vilka värderas på följande sätt: Bronsmärke 5 tim., silvermärke 25 tim. (summa 30 tim) och guldmärke 30 tim. (summa 60 tim.).

SPECIELLA TÄVLINGSREGLER

Följande speciella tävlingsregler utgör ett komplement till de allmänna täv-

lingsregler, för vilka redogjorts tidigare.

a. Svenska Mästerskap (SM).

TIDPUNKT: Som regel i augusti.

DELTAGARE skall inneha giltiga modellflygcertifikat för de klasser i vilka han önskar starta.

KONTROLLANTER skall vara registrerade och ha fyllt minst 17 år.

TÄVLINGSKLASSER: SM skall årligen omfatta tidsflygning i specialklasserna S-int, G-int och F.

STARTMETODER: För segelmodeller användes högststart, för motormodeller markstart. Dock kan tävlingsledaren i händelse av svåra väderleksförhållanden medge, att handstart användes för motormodeller. Byte av startmetod bör ej ske under pågående tävlingsperiod.

TÄVLINGSFORM: SM är en kombinerad individuell tävling och lagtävling. Varje lag utgöres av minst 2 högst 3 man. En och samma modellflygare kan endast tillhöra ett lag. Samtliga lagmedlemmar skall i lagtävlingen representera skilda klasser.

I ÖVRIGT GÄLLER "Allmänna Tävlingsregler".

PRISER: Den individuella segraren i varje klass samt den klubb, vars lag vinner lagtävlingen tilldelas SM-titeln för det år tävlingen avser och erhåller KSAK:s Modellflygplakett i guldvalör. Motsvarande andraplaceringar tilldelas samma plakett i silvervalör och tredjeplaceringarna bronsplaketter. Dessutom utdelas hederspriser.

b. KSAK:s Vintertävling (VT).

SM-REGLERNA äger tillämpning med följande undantag:

TIDPUNKT: Som regel i mars.

PRISER: Segrarna tilldelas KSAK:s Modellflygplakett i silvervalör, andra- och tredjeplaceringarna bronsplakett. I övrigt oförändrat.

c. KSAK:s och Flygs Rikstävling. (RT)

SM-REGLERNA äger tillämpning med följande undantag:

TIDPUNKT: Som regel i juli.

TÄVLINGSKLASS: Tävlingen omfattar frilygande segelmodeller av valfri konstruktion.

TÄVLINGSFORM: Tävlingen är en kombinerad individuell tävling och lagtävling. Varje lag utgöres av minst 2 högst 3 man. En och samma modellflygare kan endast tillhöra ett lag.

WAKEFIELD... Forts. från sid. 3.

goda. En sammanfattning av samtliga svenska starter följer nedan:

Börje Börjesson.

Slutplacering 6. Medeltid 156,7 sek.

Start 1: Modellen vräktes omkull av vinden varvid propellern slogs av. Omstart. Omstart: 149,4 sek. Vingen blåstes sönder vid återtransport. Start 2: 151,9 sek. Start 3: 168,8 sek.

Arne Blomgren.

Slutplacering 8. Medeltid 148 sek.

Start 1: Modellen stjälpes av vinden i starten och havererade. Nosen blev intryckt och dessutom uppstod en del skador på vingen och stabilisatorn. Omstart. Omstart: 39,4 sek. Normal start, därefter överstegring tydligen beroende på trimningsändring förorsakad av det ovan nämnda haveriet. Start 2: 266,3 sek Start 3: 138,3 sek.

Lennart Segerfelt.

Slutplacering 37. Medeltid 75,53 sek.

Start 1: 16,6 sek. Normal start, därefter stall och viking i backen. Propellerbrott. Start 2: 74,5 sek. Normal start men stallflykt. Propellerbrott vid landningen. Start 3: 135,5 sek.

Sune Stark.

Slutplacering 53. Medeltid 54,17 sek.

Start 1: Vingbrott i starten. Omstart. Omstart: 36,6 sek. Modellen startade normalt och fick god höjd, men åkte sedan plötsligt "hiss" ned till marken i en kraftig fallvind. Ett vingöron och en lina slogs loss efter landningen. Start 2: 125,9 sek. Start 3: Efter verkställd uppdragning lossnade plötsligt frigången och motorn rusade varvid kroppen sprängdes. Reparation ej möjlig.

PRISER: Den individuella segraren och den klubb vars lag vinner lagtävlingen erhåller en inteckning i Flygs Rikstävlingsspokal och tilldelas en miniatyr av samma pokal. Andra och tredje placeringarna tilldelas KSAK:s bronsplakett. Dessutom utdelas hederspriser.

- SLUT -

Åke Larsson.

Slutplacering 63. Medeltid 35,03 sek.

Start 1: 27,9 sek. Modellen startade normalt men råkade ut för kraftig fallvind. Propellerbrott vid landning. Start 2: 71,8 sek. Modellen flög normalt men råkade även nu ut för ett fallvindområde. Efter landningen virvlade modellen runt på fältet och skadades svårt. Start 3: 5,4 sek. Omedelbart efter starten tryckte modellen ned i marken totalhavererade. Detta berodde sannolikt på trimningsändring efter skadorna i start 1. Omstart tillåten men modellen var ej möjlig att reparera.

Anders Deurell.

Slutplacering 78. Medeltid 9,13 sek.

Start 1: 7,4 sek. Vinden vräkte modellen på höger vinge omedelbart efter starten. Nosen trycktes in. Dessutom propellerbrott och vingbrott. Start 2: 20 sek. Modellen startade normalt men gick sedan över i ryggsläge och störtade rakt ned i betongbanan och totalhavererade. Detta berodde sannolikt på trimningsändring efter skadorna erhållna i start 1. Reparation omöjlig.

Som synes har endast en svensk, nämligen Börjesson, 3 st acceptabla starter. Blomgren har 2 st och Segerfelt 0 starter vardera en.

I tävlingens slutskede gjorde den lagledaren medförda bilen assisterad lagledaren själv och Anders Deurell god insats vid återbördandet av Börjessons och Blomgrens modeller i tid till 3:e starten.

Dagen därpå, den 1 augusti, avhöll ytterligare två tävlingar med förbränningsmotormodeller. I dessa tävlingar deltog inga svenskar. På kvällen samma dag hölls prisutdelning i universitetets aula.

Den 2 augusti på morgonen avres samtliga deltagare till London. Svenskarna stannade ett par dagar extra egen bekostnad och återvände sedan på samma sätt som de kommit.

Stockholm den 15 augusti 1949

Sune Stark

ARBETS... Forts. från sid. 2.
före monteringen. Därefter limnas vingen till kroppen. Även här kan knappålarna komma till användning som förstärkning. Är planet ett biplan monteras först den "kroppsfasta" vingen. Därefter anbringas vingstöterna till denna, och den "lösa" vingen kan fastlimmas till dessa.

Vid biplan är det bäst att ytbehandla såväl vingar som kropp före hopmonteringen.

Detaljerna:

såsom landställ, propeller, spinner, kylare m.m. göras av småbitar, rundstav, pianotrådbitar o.dyl. Här kan den egna fantasin fullt komma till sin rätt. Dessa småbitar ytbehandlas var för sig före monteringen, och denna sker ej förrän planet har målats.

Den som skickligt kan behandla kniven kan markera skev- och höjdroderskarvarna genom fina inskrifningar. Annars går det bra att måla dessa med svart färg, eller med dragstift och tusch.

Sprygelmarkeringar på dukklädda vingar åstadkommes lätt om man filar ett litet spår för var sprygel och sedan limmar en sytråd i spåret. Stryk rikligt med balsalim över trådarna så inte färgen helt suges in i dessa vid målningen. Även här är det emellertid bättre att låta bli "överbearbetning" om man inte tror sig om att kunna göra det elegant. En enkel modell är betydligt förenligare än en som oskickligt belamrats med klumpiga detaljer, oftast överdimensionerade. Här kan anmärkas att det är bättre att underdimensionera detaljerna. Tänk på att färgen "fyller ut" mer än man kan tro!

Målning:

Innan planet målas, ytbehandlas det med någon lämplig grundlack. Zaponlack med litet balsalim eller ännu bättre Zaponlack med talk för grövre ytor är en utmärkt lösning. Den anbringas två gånger, varefter planet slipas med finaste sandpappersorten. Stryk därefter på lösningen en å två gånger och slipa igen om så behövs. När en glasklar yta erhålles är planet klart för målningen.

Efter många prov har det framkommit att den s.k. "MERO"-färgen är alldeles utmärkt för detta ändamål. Den är snabb-

torkande, kan förtunnas med rödsprit och torkar med en halvmatt yta som på ett fantastiskt sätt imiterar ett riktigt flygplans färgyta. Då den dessutom förekommer i en mängd olika färgnyanser, vilka dessutom kan blandas med varandra, kan praktiskt taget alla förekommande färgsammansättningar erhållas.

Var dock noga vid målningen, för en slarvigt utförd sådan kan helt spolia ett fullgott bygge. Tänk även på den gamla satsen "En god målare är en dålig snickares bästa vän!" så förstår Ni hur viktigt det är att målningen utföres med eftertanke och omsorg. Utelämnas hellre bokstäver och siffror på flygplanen om Ni inte kan utföra dem snyggt.

Monteringen:

Efter målningen monteras de olika delarna ihop. Använd ej för mycket lim, för då smetar det omkring och förstör färgen.

Specialtips:

Genomskinliga kabiner kunna göras av celluloid eller angellack. I det senare fallet göres en form av vindrutan av trä bestrykes tunt med vaselin och därefter med färglöst nagellack. Stryk tjockt och låt det sedan torka mellan strykningarna. Långt om länge har huven erhållit önskad tjocklek och lossas försiktigt med hjälp av en knappål från mallen och rengöres. Den limmas till sin plats, lister m.m. påmålas och huven är klar.

Till stag och antenner använder man de tunna trådarna i en svagströmsledning. Skär upp gummi-isoleringen, linda av koppartråden och stagen eller antennerna äro klara att monteras. De behöver ej målas!

Kylluckor i bakkanten av motorkåpor och vätskekylare kan göras av skrivpapper, eller tunna aluminiumfolie.

Till sist! Kom ihåg att endast tålmod noggrannhet och väl övertänt arbete ger ett gott resultat, samt att ingen är mästare före sin död! Misslyckas Du med en modell, skall Du se att det går bättre med nästa. Happy landing.

KSAs:s exakta ritning till S-31 SPITFIRE sändes mot 1:- i frim.

Sensationellt i toppen

på PT49

Den vackra september har satt tydliga spår i månadens PT-rapport. Visserligen har Malmöklubben lyckats hålla sin ledarställning men redan på andra plats kommer den första sensationen. Trelleborg har tävlat sig upp på andra plats från sin gamla sjätte-placering och Roslagsbro har likaså med hjälp av ett intensivt tävlingsutbyte hoppat upp från åttonde till en tredje plats. - Nu börjar det sannerligen bli spännande!



1. M 10 Malmö	597	60. W 280 Falun	61
2. M 112 Trelleborg	452	61. A 115 Enskede	60
3. B 9 Roslagsbro	444	" BD 124 Kiruna	60
4. H 419 Västerwik	422	" AC 135 Burträsk	60
5. Y 53 Sundsvall	377	" C 137 Ulvesund	60
" B 82 Norrtälje	377	" H 172 Oskarshamn	60
6. M 331 Limhamn	347	" BD 369 Boden	60
7. A 96 Stockholm	331	" M 398 Lund	60
8. S 228 Karlstad	307	" W 427 Ludvika	60
9. T 29 Örebro	245	62. N 198 Hishult	57
10. B 425 Södertälje	218	63. U 44 Västerås	56
11. W 36 Borlänge	215	" T 123 Frövi	56
" M 428 Trelleborg	215	64. M 127 Landskrona	54
12. T 7 Kumla	213	" X 358 Hedvigsfors	54
13. R 61 Lidköping	207	65. Z 52 Östersund	53
14. T 73 Karlskoga	190	" AC 351 Byske	53
15. R 353 Skövde	188	66. Z 296 Häggenås	52
16. C 68 Gimo	184	" T 439 Lillån	52
" Y 338 Njurunda	184	67. Z 58 Svenstavik	51
17. A 55 Bromma	173	" M 377 Skurup	51
18. A 14 Enskede	170	68. X 48 Sandviken	50
19. E 21 Norrköping	166	" W 141 Vikmanshytt.	50
20. AC 244 Umeå	163	" Y 173 Ånge	50
21. T 37 Örebro	160	" R 195 Karlsborg	50
22. M 5 Hösär	146	" M 204 Hög	50
23. C 92 Uppsala	143	69. M 31 Bjuv	49
24. C 301 Tierp	142	" A 299 Stockholm	49
25. B 256 Sundbyberg	139	70. H 153 Oskarshamn	48
26. F 216 Vetlanda	130	" W 281 Rättvik	48
27. Y 30 Sundåsen	128	71. W 122 Smedjebacken	47
28. C 197 Uppsala	127	" Z 430 Lillhärdal	47
29. AC 255 Vännäs	126	B 156 Duvbo	46
30. E 6 Ätvidaberg	124	73. K 101 Ronneby	45
31. H 283 Nybro	123	" A 230 Abrahamsberg	45
32. W 116 St. Skedvi	117	B 128 Södertälje	44
33. T 60 Örebro	110	" S 252 Sunne	44
" N 395 Halmstad	110	" A 401 Bromma	44
34. F 23 Eksjö	106	75. S 91 Karlstad	43
5. K 397 Asarum	102	76. G 108 Konga	42
36. O 24 Göteborg	100	" O 219 Göteborg	42
" T 39 Örebro	100	" T 302 Hällefors	42
37. M 267 Hålsingborg	95	" G 378 Urshult	42
38. T 15 Örebro	93	77. H 84 Oskarshamn	41
" G 201 Vederslöv	93	" W 103 Falun	41
39. A 167 Årsta	92	" B 290 Tomtebod	41
" D 264 Stjärnhov	92	78. M 45 Lund	40
40. W 138 Rot	90	" K. 57 Landskrona	40
" L 321 Ö.Ljungby	90	BD 89 Älvsbyn	40
" A 357 Älvsjö	90	" A 118 Stockholm	40
41. B 171 Huddinge	89	" Y 131 Indalsälven	40
" BB 417 Ö.Svartå	89	" D 174 Katrineholm	40
42. W 221 Hedemora	88	AC 177 Skellefteå	40
43. S 246 Kristinehamn	87	" A 257 Stockholm	40
44. D 16 Eskilstuna	86		
" W 38 Säter	86		
45. X 67 Bollnäs	85		
" B 79 Syninge	85		
" BD 160 Skogså	85		
" W 409 Långshyttan	85		
46. W 178 Älvdalen	84		
47. N 100 Varberg	83		
48. F 19 Huskvarna	80		
49. T 152 Lindesberg	78		
50. B 389 Öregrund	77		
51. A 28 Enskede	76		
" U 260 Västanfors	76		
52. G 145 Alvesta	72		
53. F 17 Skänninge	71		
" D 85 Flen	71		
54. I- 20 Vistby	70		
" K 269 Karlshamn	70		
55. B 342 Solna	69		
56. N 12 Halmstad	68		
57. K 431 Olofström	66		
58. E 46 Linköping	65		
59. F 87 Habo	63		
" Y 192 Ånge	63		

78.	X 263 Ljusdal	40	91.	H 277 Örsjö	26	101.	AC 140 Holmsund	16
"	O 306 Göteborg	40	"	G 307 Lagan	26	"	L 215 Åsljunga	16
"	BD 312 Harads	40	"	S 382 Allstakan	26	"	M 365 Björnstorp	16
"	BD 325 Kalix	40	92.	Z 76 Lövsberga	25	"	G 379 Älmhult	16
"	W 346 Djura	40	"	BD 194 Jokkmokk	25	"	D 426 Tystberga	16
"	O 367 Göteborg	40	"	W 238 Holsåker	25	102.	P 226 Prässebo	15
"	U 370 Heby	40	"	K 418 Kallinge	25	"	W 258 Ludvika	15
"	O 400 Göteborg	40	93.	W 225 Leksand	24	"	P 305 Borås	15
"	U 446 Tillberga	40	"	AC 298 Bjurträsket	24	103.	P 11 Åsensbruk	14
79.	Y 121 Härnösand	39	94.	A 3 Bromma	23	"	D 170 Katrineholm	14
"	BD 314 Kalix-Nyborg	39	"	P 49 Trollhättan	23	"	X 188 Ovanåker	14
80.	M 303 Kulladal	37	"	G 262 Lamhult	23	"	U 274 Kolbäck	14
"	R 385 Viste-Askjum	37	95.	BD 166 Boden	22	104.	B 168 Tullinge	13
81.	X 196 Ljusne	36	"	Z 343 Ope	22	"	L 223 Oderljunga	13
"	L 384 Kristianstad	36	96.	D 148 Hälleforsnäs	21	"	A 273 Bromma	13
82.	N 27 Förlanda	35	97.	X 39 Söderhamn	20	105.	A 33 Mariehäll	12
"	X 97 St.-Hammarby	35	"	R 51 Hjo	20	"	L 214 Hässleholm	12
83.	E 411 Grytgöl	34	"	A 62 Stockholm	20	"	W 278 Borlänge	12
"	S 436 Arvika	34	"	G 94 Växjö	20	"	A 309 Hjorthagen	12
84.	O 139 Göteborg	33	"	T 120 Örebro	20	"	E 322 Norsholm	12
"	E 181 Norrköping	33	"	A 126 Enskede	20	"	L 391 Önnestad	12
"	BD 336 Haparanda	33	"	A 129 Hammarbyhöjd.	20	106.	G 35 Ljungby	11
85.	Z 319 Östersund	32	"	D 130 Byringe	20	"	C 320 Bro	11
"	G 394 Tjureda	32	"	A 143 Stockholm	20	107.	M 34 Eslöv	10
"	A 422 Stockholm	32	"	M 147 Malmö	20	"	T 69 Kvistbro	10
86.	P 2 Trollhättan	31	"	M 162 Kävlinge	20	"	O 109 Göteborg	10
"	E 149 Horn	31	"	O 190 Göteborg	20	"	A 150 Mälarhöjden	10
"	U 259 Sala	31	"	H 200 Vassmolösa	20	"	G 182 Markaryd	10
87.	O 41 Göteborg	30	"	Y 206 Härnösand	20	"	Y 184 Viskan	10
"	Y 43 Docksta	30	"	A 208 Enskede	20	"	E 212 Aska	10
"	O 80 Göteborg	30	"	O 217 K.-Ytterby	20	"	W 220 Sollerön	10
"	H 93 Vedbom	30	"	M 236 Malmö	20	"	A 229 Stockholm	10
"	A 133 Stureby	30	"	W 239 Gagnef	20	"	R 234 Skövde	10
"	O 193 Göteborg	30	"	F 247 Sm.-Burseryd	20	"	X 240 Hybo	10
"	H 253 Kalmar	30	"	B 248 Duvbo	20	"	W 241 Särna	10
"	O 348 Göteborg	30	"	K 285 Karlskrona	20	"	B 243 Sollentuna	10
"	H 376 Hultsfred	30	"	I 315 Iggesund	20	"	P 251 Kinna	10
"	T 445 Laxå	30	"	B 323 Östhammar	20	"	Z 268 Högarne	10
"	A 448 Midsommarkr.	30	"	T 333 Hallsberg	20	"	U 275 Hallstaham.	10
88.	E 180 Ödeshög	29	"	W 388 Boda Kyrkby	20	"	N 304 Släp	10
89.	R 59 Mullsjö	28	"	B 393 Hagalund	20	"	B 271 Skälby	10
"	M 136 Hälsingborg	28	"	Z 402 Skanderåsen	20	"	O 433 Göteborg	10
"	E 145 Ätvidaberg	28	"	B 414 Norrviken	20	108.	B 211 Solna	8
"	A 175 Ängby	28	98.	E 56 Norrköping	19	"	O 235 Göteborg	8
"	E 207 Linköping	28	99.	O 106 Göteborg	18	"	P 311 Svenljunga	8
"	U 209 Köping	28	"	P 210 Ulricehamn	18	109.	A 32 Hammarbyhöjd.	7
"	A 364 Hammarbyhöjd.	28	"	W 317 Borlänge	18	"	R 447 Skövde	7
"	A 450 Stockholm	28	"	E 340 Malmslätt	18	110.	T 261 Pålshoda	6
90.	E 71 Skänninge	27	"	L 352 Simrishamn	18	"	P 276 Vänersborg	6
91.	F 25 Jönköping	26	100.	P 81 Lilleskog	17	"	X 288 Hofors	6
"	S 54 Årjämg	26	"	AC 330 Dorotea	17	111.	R 213 Götene	5
"	P 72 Åmål	26	"	F 449 Jönköping	17	"	A 282 Södertörn	5
"	M 95 Tågarp	26	101.	R 78 Arentorp	16	112.	K 286 Ronneby	4
"	H 176 Halltorp	26				"	N 326 Kungsbacka	4
"	X 179 Färila	26				113.	BD 119 Vassen	0
"	P 222 Stora Mellby	26				114.	Z 224 Brunflo	-10

ROTAPRINT
 OFFSETTRYCK
 KSAK:s TRYCKERI
 STOCKHOLM
 1 9 4 9