



MODELLFLYGC

ÅRGÅNG 3 NUMMER 2
FEBRUARI 1951

port

REGISTRERINGEN

ger 10-dubbelt på kronan

För den som är intresserad av modellbygge och flygning är modellflyget en idealisk hobby. På fritidssysselsättningar bjuder så mycket omväxling som modellflyget. Där finns grenar som passar för de allra yngsta och där finns stora områden där äldre hobbyister kan finna ett rikt och lockande arbetsområde. De kan exempelvis roa sig med radiostyrda modellflygplan, eller specialisera sig på bygge av flygande skalamodeller som i minsta detalj efterliknar den stora förebilden. Även den som kanske inte har tid att mera aktivt gå in för modellflyghobbyn har påtaglig fördel av att bli medlem i KSAK, det svenska privatflygets riksorganisation.

Det finns två vägar att välja för den som vill registrera sig som medlem. Man kan antingen registrera sig direkt (som enskild medlem) eller genom en lokal modellflygklubb, som redan är registrerad hos KSAK. I båda fallen är avgiften till KSAK bara EN KRONA. (Avgiften kommer emellertid att höjas till 1:50 den 1 april, varför det är mest ekonomiskt att registrera sig nu.)

Alla registrerade modellflygare får utan extra kostnad tidningen Modellflygsport varje månad till årets slut, och klubbmedlemmarna får gratisbyggsatser och andra förmåner. Sätt in 1:- på KSAK:s postgirokonto 55570 och skriv namn och adress på talongen!

*Registrera Dig själv och alla Dina vänner
men gör det nu - medan det bara kostar 1:-*

TIDNING FÖR KSAK:s MODELLFLYGARE

MODELLFLYGSPORT

Årg. 3. Nr. 2.

Februari 1951

Redaktör och ansvarig utgivare:
G.H. Dérantz.

Redaktion
KUNGL. SVENSKA AEROKLUBBEN
Malmskillnadsgatan 27,
Stockholm

BOKNYHETER

ETT ÅR I LUFTEN, FLYGETS ÅRSBOK 1951

(Allhems förlag, Malmö. Kr. 15:--)
Ett mycket värdefullt uppslagsverk bildar de hittills utkomna tre årgångarna av ETT ÅR I LUFTEN. Årets upplaga är minst lika spännande som någon av de föregående och ger en överskådlig blick på förhållandena inom flygets olika grenar. Bildmaterialet är som vanligt av allra högsta klass.

DU HINNER SÖKA TILL FLYGVAPNET

Den allmänna bristen på ungdomlig arbetskraft i vårt land har gjort det svårare även för flygvapnet att få tillräckligt stora kullar aspiranter och fältflygarelever. Flygvapenchefen har nu också begärt att få ansöknings-tiden förlängd en månad till den 1 mars i år.

Flygvapnet erbjuder sina nybörjare förhållandevis goda förmåner, vilket kanske inte är så allmänt bekant. En volontär med realexamen tjänar t.ex. redan första året 247 kr. i månaden förutom mat, husrum, kläder, tandvård m.m. och när som furir sjätte anställningsåret mellan 639 och 710 kr. i månaden totalt. Dessutom får han hjälp efter anställningstidens slut att komma in i civil yrke. Studenterna får 3:e året (i kadettskolan) 450 kr. per månad och allting fritt och har givetvis sedan möjlighet att avancera i graderna på vanligt sätt.

KSAS:s VINTERTÄVLING

En enda ansökan om tillstånd att få arrangera årets vintertävling har kommit in till KSAK trots påminnelser. Nu blir det alltså Njurunda och Sundsvall som gemensamt får ordna tävlingen. Det är inte mer än rätt att norrlänningarna får en stortävling på egen mark när sörlänningarna missat chansen.

SKÅNE VANN PT 1950

Den slutliga prislistan för 1950 års prestationspristävling presenteras här nedan. Vi gratulerar vinnarna och talar om att pengarna kommer med posten.

1. M 10	Malmö	818p.	300:- kr.
2. B 9	Roslagsbro	698p.	200:- kr.
3. M 331	Limhamn	469p.	100:- kr.
4. S 228	Karlstad	466p.	75:- kr.
5. E 21	Norrköping	421p.	75:- kr.
6. Y 30	Örnsköldsv.	375p.	50:- kr.
7. Y 53	Sundsvall	281p.	50:- kr.
8. E 6	Åtvidaberg	263p.	25:- kr.
9. S 246	Kristineh.	239p.	25:- kr.
10. T 29	Örebro	228p.	25:- kr.
11. T 7	Kumla	219p.	25:- kr.
12. A 55	Bromma	214p.	25:- kr.
13. A 96	Stockholm	200p.	25:- kr.

ORDET FRITT

Först skulle jag vilja tacka Björn Karlström för hans tankeväckande artikel ("Agatons jeremiader" i december-numret). I stort sett håller jag med författaren men i ett avseende har jag nog en annan mening. Jag tror inte att den nuvarande modellflygargenerationen kan komma sig för att bygga modeller som man inte kan tävla med. För att få fram experimentlustan måste nog en del nya tävlingsformer införas. I USA finns ju t.ex. PAA-load för friflygande modeller (understödd av flygbolaget Pan American Airways), för linkontroll finns Navy Carrier, där marinens flygvapen står för arrangemangen. Och så finns team-racing. (Min ögonsten!)

Forts. på sid. 7

Den nya

Wakefield

Av flygingenjör Sune Stark



NYTT I WAKEFIELD: Sammanlagda ytan av vinge och stabilisator: 17 - 19 dm². - Minimiytan av största kroppssektionen: 65 cm². - Totalvikt: minst 230 g. - Reservmodell får användas. Delar av denna får ersätta motsvarande delar på originalmodellen.

Från och med i år har Wakefieldreglerna ändrats och de nya reglerna har bringats i överensstämmelse med gällande FAI-regler. De allra flesta gamla Wakefieldmodeller torde emellertid passa in även i de nya reglerna. Man bör dock hålla i minnet, att de gamla modellerna är konstruerade efter en annan regel och att man ej med säkerhet kan vänta sig, att de skall vara fullgoda representanter även för de nya reglerna. Det gäller givetvis att söka utnyttja de nya konstruktiva möjligheter som eventuellt bjuds.

En av de väsentligaste nyheterna är, att den i reglen fastställda "bärande ytan" består av summan av ving- och stabilisatorytorna. Detta innebär en större konstruktiv frihet än förut i det man t.ex. kan bygga tandemplan, om man så önskar. Därmed är dock inte sagt, att en dylik modell skulle vara bättre än den traditionella typen. Snarare är det väl så att den hittills vanliga stabilisatorytan (c:a 1/3 av vingytan) genom lång erfarenhet visat sig vara ganska lämplig.

En annan nyhet gäller sättet att beräkna ving- resp. stabilisatoryta. Om nämligen vingen passerar genom kroppen räknas även den inbyggda delen in i vingytan. Om vingen verkligen är hel

och genomgående eller slutar vid kroppssidorna innebär ingen skillnad. I det senare fallet tänker man sig vingens fram- resp. bakkant förlängda genom kroppen. För hög- och parasollvingade modeller medför de nya reglerna däremot ingen förändring. Denna ändring av mätreglerna innebär en klar favorisering av de högvingade modellerna. En av de viktigaste anledningarna till att man förut byggde mittvingade modeller, var nämligen den vinst i effektiv vingyta man därigenom gjorde. Denna anledning har nu bortfallit. Enda kvarstående anledningen till att bygga dylika modeller skulle vara den eventuella vinst i s.k. interferensmotstånd som man skulle kunna vinna jämfört med en högvingad modell. Personligen betvivlar jag dock starkt, att man kan få en vinst, som uppväger den ökning i vikt, som en mittvingad konstruktion medför. Förutsättningen för att man skall få lågt interferensmotstånd vid en mittvingad konstruktion är nämligen, att vecket mellan vingens översida och kroppssidan utformas mycket omsorgsfullt och detta kan man inte göra utan ytterligare viktökning. För övrigt kan man inte alls vara övertygad om att en ur mot-

Forts. sid. 7.

REKORDKLASS	H Ö J D R E K O R D	
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	Gunnar Hult, Örebro Scout- k:s Mfk, 1949, 1 m 27 s.	Björn Kleist, Mfk Hobby, Örebro, 1950, 2 m 36 s.
Ankmodell	Roland Reineck, Östersunds Fk, 1948, 20 m 30 s.	Bengt Hanson, Mfk Uppåt, Gö- teborg, 1950, 52.800 m.
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.

Giltiga REKORD

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.	Per-Owe Dahlstedt, Mfk Gamen Norrköping, 1950, 1.200 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		Anders Håkansson, Aerokl. 1 Malmö, 1950, 119,2 km/t.
-"- A		Lennart Forsberg, Älvsjö Mfk 1950, 98,6 km/t.
-"- B		Anders Håkansson, Aerokl. 1 Malmö, 1950, 109,1 km/t.
-"- C		Anders Håkansson, Aerokl. 1 Malmö, 1950, 119,2 km/t.
Specialmotormodell		Per-Olov Lekare, Mfk D-club, Djura, 1948, 151,9 km/t.



Reservofficerare i luftbevakningstjänst

Under förutsättning av riksdagens medgivande kommer flygvapnet sommaren 1951 att anta reservofficerare i luftbevakningstjänst.

Luftbevakningen tillhör flygvapnet sedan 1948. Ett intensivt arbete pågår för att bygga ut nytt och modernisera det gamla.

Det hör till luftbevakningens uppgifter att hålla reda på allt flyg i luften inte bara över vårt land utan långt utanför gränserna. Om fiendligt flyg närmar sig iakttas detta på radar och inne över land kompletteras bilden av luftläget av den optiska luftbevakningen. I underjordiska centraler markeras flygplanens läge på stora kartor och från dessa centraler sänder man ut flyglarm och tillkännager på olika sätt var fienden befinner sig. I luftbevakningens centraler sitter också jaktflygets och luftvärnets ledning.

Luftbevakningen intar en nyckelposition i luftförsvaret och är av vital betydelse för riksförsvaret och hela det civila livet under krig. Det är ett mycket intressant verksamhetsområde.

UTBILDNINGEN börjar i mitten av juni 1951 med omkring 3 månaders ren militärutbildning vid F 16 och fortsätter direkt med cirka 12 månaders specialutbildning i luftbevakningstjänst vid något av FV:s förband. Den första utbildningen är alltså klar den 1/9 1952. Omkring den 1/6 1953 börjar sedan en 3 månaders reservofficerskurs vid flygkadettskolan i Uppsala och nu återstår endast 1,5 månaders praktisk tjänstgöring vid flygförband. Den tjänstgöringen får man antingen göra omedelbart efter kursen vid kadettskolan eller under sommaren 1954. Den som utnämns till fänrik i reserven skall

sedan, så länge han står kvar som reservofficer, under varje treårsperiod fullgöra en repetitionsövning om 45 dagar. Dessa kan eventuellt få uppdelas i flera omgångar.

FÖR ATT KUNNA SÖKA skall man uppfylla följande fordringar:

- 1) Vara svensk medborgare.
- 2) Under 1951 fylla högst 24 år.
- 3) Vara fullt frisk, ha normal hörsel och normalt färgsinne samt i fråga om synskärpa ha lägst 0,8 på båda ögonen eller lägst 0,7 på det ena och i så fall lägst 0,9 på det andra.
- 4) Senast under våren 1951 ha avlagt studentexamen eller godkänd avgångsexamen från vissa läroanstalter, eller realexamen eller praktisk realexamen med komplettering till studentbetyg i vissa ämnen. I vissa fall lämnas dispens från ovan nämnda fordringar.

ANSÖKAN, som skall vara skriftlig, ställes till Chefen för Flygvapnet, Stockholm 80. Följande handlingar bifogas:

- 1) Inskrivningsbok.
- 2) Läkartinleg angående tjänsteduglighet vid försvaret.
- 3) Åldersbetyg (för den som ej har inskrivningsbok).
- 4) Styrkta avskrifter av examensbetyg eller senaste skolbetyg.
- 5) Styrkta avskrifter av ev. praktikbetyg.
- 6) Intyg om målsmans medgivande (för omyndig).
- 7) Uppgift om adress och tel.-nummer.

ANSÖKNINGSTIDEN utgår den 1 maj 1951 men ansökan bör insändas snarast möjligt.

LÖNEFÖRMÅNER: Under hela utbildningstiden får han mat, husrum, kläder tvätt och sjukvård samt dessutom konstanta löneförhöjningar. Den som blivit befordrad till officer i reserven får vid tjänstgöring samma lön som aktiv officer. Efter avslutad reservofficerskurs erhåller reservofficersaspirant i luftbevakningstjänst 2.500 kr. i premie. Vid utnämningen till fänrik utbetalas 1.000 kr. som ekiperingshjälp.

Efter fyllda 55 år utgår reservpension med belopp, vilka med hänsyn till fullgjord tjänstgöring varierar mellan

Forts. sid. 7

Forts. fr. sid. 6

122 och 160 kr. i månaden, inberäknat nuvarande rörliga tillägg. I stället för reservpension kan erhållas visst engångsbelopp.

NÄRMARE UPPLYSNINGAR lämnas av Flygstabens personalavdelning, Stockholm 80. Telefon: 67.95.00 (lokalt) eller 67.96.00 (riks).

Forts. fr. sid. 2

Jag tycker inte om det sätt, på vilket svenska U-kontrollare misshandlar ordet team-racing. Se t.ex. i Modellflygsports presentation av "Drumlan" i nr 8-10/50. Där står: "Den är mycket väl lämpad för team-racing (två man i samma flygcirkel)." - Är detta team-racing? - NEJ! N E J!

Varför inte läsa Air Trails, Model Airplane News, Aeromodeller, Model Aircraft eller flying Models. Där står reglerna och där berättas om riktig team-racing.

Forts. fr. sid. 3.

ståndssynpunkt väl utformad modell måste vara bättre än en ur denna synpunkt sämre modell. Det finns andra faktorer som kan vara viktigare. Ett ganska lustigt exempel på detta har jag från vederhäftigt engelskt håll. Man hade vid provflygning av en extremt strömlinjeformad modell funnit, att det var omöjligt att trimma den samma så att den flög långsamt, vilket ur sjunkhastighetssynpunkt nästan alltid är fördelaktigt. Man lyckades inte med detta förän modellens luftmotstånd ökats genom ett par bromsytor på kroppen. Trots denna aerodynamiska försämring hade modellen därefter lägre sjunkhastighet i glidflykten än förut.

Den tredje viktiga reglenheten gäller minimivärdet av största kroppssektionen. Detta värde är nu till skillnad mot förut oberoende av kroppens längd, vilket innebär en klar favorisering av långa kroppar. Ett bra sätt att utnyttja denna nya mätregel torde vara att göra en relativt lång avslutning av kroppen bakom bakre gummikroken för att därigenom erhålla en lång momentarm för stabilisatorn.

Engelsmännen har en klass A för motorer upp till 2,5 cm³ med en vingyta av 70 tum², som enligt min mening vore idealisk för svenska förhållanden. Finns det någon som orkar bygga in motor och löda ihop en bränsletank som rymmer högst 15 cm³? - Hur många ED Bee har vi i Sverige för närvarande? Dessa motorer är idealiska. Det lär väl finnas en del Elfin 1,49 cm³, Allbon Javelin och Elfin 2,49 cm³ också! Hur vore det om en flygflottilj anordnade en sådan tävling och släppte ut regler tre månader i förväg!

För den som inte gillar "Yo-Yo" kan man väl ordna någonting i stil med PAA-load med dessa små 1 cm³ motorer. Där betyder motorstyrkan ganska mycket, så cylindervolymen bör begränsas till 1 cm³. Dessa motorer är ju så billiga. Lågg sedan till "Concours d'Elégance" i inbjudan, med ganska höga poäng-tillägg, så tror jag att Björn Karlström skall mysa.

Med modellflygarhälsning
Tage Nilssvik

Summa summarum av ovanstående skulle bli att man bör bygga en högvingad modell med fyrkantig, ganska lång kropp och med en stabilisatoryta ungefär 1/3 av vingytan.

Sedan återstår framför allt motorpropellerproblemet. Skall man ha en enkel flätad motor eller växel (krax)? Skall man ha fällbar eller frihjulande propeller? Beträffande motorproblemet måste man nog säga, att det nu finns något större anledning än tidigare att använda enkeldrivning, emedan reglerna inbjuder till att bygga längre kroppar än förut. Frågan om fällbar eller frihjulande propeller är väl väsentligen beroende av propellerens storlek. Man kan förmoda att en stor propeller lämpligen göres fällbar. En god lösning av problemet demonstrerades vid senaste Wakefieldtävlingen av engelsmannen Evans, som hade en frihjulande propeller med flöjelbara blad.

Till sist vill jag poängtera den kanske allra viktigaste nyheten i de nya reglerna, nämligen den att reservmodell är tillåten och att delar från densamma får användas till originalmodellen.

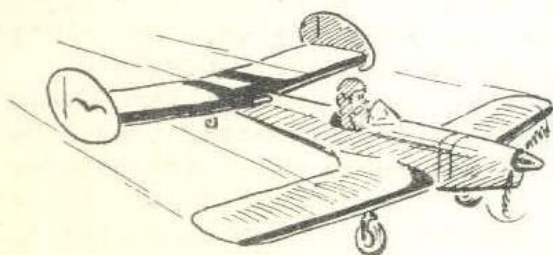
Sune Stark.

VI BLÄDDRÄDE

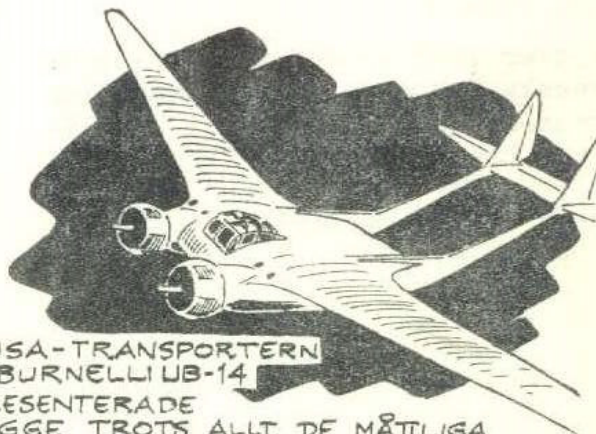


HÄROMDA'N

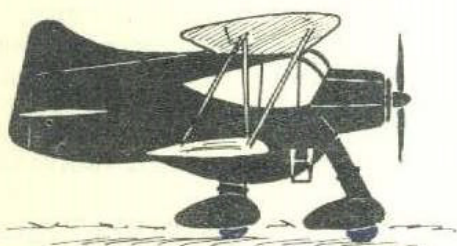
--I JANE'S "ALL THE WORLDS AIRCRAFT" - ÅRGÅNG 1937 - OCH DET VAR RÄTT INTRESSANT ATT SÄ HÄR EN DEL RR EFTERÅT KASTA ETT GETÖGA PÅ NÅGRA AV DE "VIDUNDER" SOM YTERLIGHETSFALANGEN AV HERRAR FLYGTEKNICI KNÄPADE IHOP:



DEN LILLA FRANSKA MAUBOUSSIN HEMIPTÈRE JÄMTE USA-TRANSPORTERN BURNELLI UB-14



REPRESENTERADE BÄGGE, TROTS ALLT, DE MÄTLIGA UTSVÄVNINGARNA...

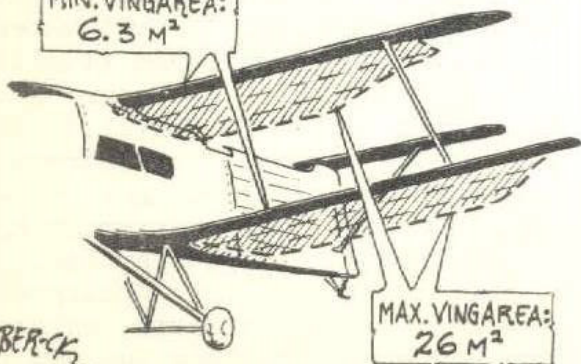


--MEDAN DÄREMOT GWINN AIRCAR (USA) MED SIN SVULLNA PROFIL...

--- OCH KANSKE I ÄN HÖGRE GRAD DEN FRANSKBYGGDA OCH GARDINSTÄNGS-BEVINGADE GERIN VARIVOL KLART KUNDE KATALOGISERAS SOM MISSFOSTER !!



MIN. VINGAREA:
6.3 M²



MAX. VINGAREA:
26 M²

BERCK

DEN SENARE APPARATEN VAR EMELLERTID INTE HELT INTRESSELÖS: DEN VAR NÄMLIGEN RESULTATET AV ETT KANSKE VALHÄNT, MEN DOCK FÖRSÖK ATT LÖSA DET EVIGA PROBLEMET VARIABEL VINGYTA...

SKAPELSEN FLÖG NÅGRA GÅNGER, MEN I NOV. 1936 SATTE ETT SVÄRARE HAVERI PUNKT FÖR VIDARE FÖRSÖK... ALLT ENL. "JANE'S"...