

Tempo TÄVLINGEN

Modellflygkommitténs arbetsutskott, som sammanträdde den 18 februari, har nu träffat slutgiltigt avgörande beträffande Tempo-tävlingen.

Ritningen med tillhörande arbetsbeskrivning distribueras omkring månads-skiftet februari-mars till samtliga registrerade modellflygklubbar för kännedom. Ytterligare exemplar kan i begränsad utsträckning erhållas.

Varje klubb, som är registrerad senast den 31 mars i år, får anmäla en (1) kandidat till Tempo-uttagningen. Namnet på denne skall meddelas KSAK senast den 15 april.

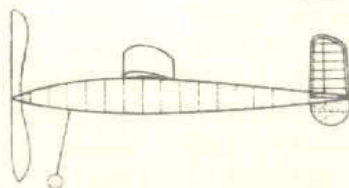
Den som klubben anmäler skall ha byggt Tempo-modellen. Klubben bör välja en medlem, som inte tidigare nått toppresultaten i SM eller andra stortävlingar men som visar goda och pålitliga anlag och som anses vara särskilt väl värd en uppmuntran.

Efter den 15 april uttar kommittén en man från varje län genom lottdragning. Från län med särskilt stor modellflygverksamhet kan ev. flera man uttagas. Antalet registrerade modellflygare i klubbarna den 31 mars är avgörande. (De tidigare planerna på lokala uttagningstävlingar ansåg sig inte kommittén böra vidhålla, då klubbarna i gemen visat ett påfallande litet intresse för att arrangera stortävlingar.)

Den 26 - 27 maj bjuds de uttagna modellflygarna på stockholmsresa. Första dagen blir det byggtävling med Tempo-modellen på Tekniska Muséet och dagen därpå blir det flygtävling med de nybyggda modellerna, som efter tävlingen kommer att ställas ut på muséet.

Närmare upplysningar om detaljerna i tävlingen kommer senare att utsändas.

Det blir en trevlig tävling!



MODELLFLYGSPORT

Årg. 3. Nr. 3.

Mars 1951

Redaktör och ansvarig utgivare:
G.H. Dérantz.

Redaktion
KUNGL. SVENSKA AEROKLUBBEN
Malmskillnadsgatan 27,
Stockholm

KSAs MODELLFLYKKOMMITTE

Söndagen den 18 februari sammanträdde Modellflygkommitténs arbetsutskott. Såsom meddelats på annan plats behandlade kommittén därvid främst Tempotävlingen.

Vidare beslöt man att de internationella modellflygreglerna skall publiceras snarast efter sommarens FAL-kongress och att dessa, jämte erforderliga svenska kompletteringsregler, skall gälla från tidpunkt som senare kommer att fastställas. Övriga nordiska länder är inne på samma väg.

Kommittén beslöt vidare att uppmana de registrerade modellflygklubbarna att snarast inkomma med arrangörsansökningar avseende årets SM som blir uppdelat på två evenemang, friflygande modeller och linstyrda. SM för friflygande modeller skall arrangeras någon söndag i augusti.

EN BRA KARL...

16 - 17 år, gärna skolyngling kan få vara på Segelflygskolan Alleberg under tiden 5 juni - 15 augusti i år. Det är meningen att han skall hjälpa till med en del jobb på skolan, även städnings- och budsysslor, men arbetet kommer inte att bli betungande. KSAK betalar i gengäld kost och logi samt tågbiljetten och någon krona om dagen som fickpengar. Goda rekommendationer fördras!

NYREGISTRERINGEN FÖR 1951 BRÅDSKAR

Det är fortfarande en hel del klubbar och enskilda modellflygare som ännu inte förnyat sin registrering. Detta nummer av tidningen skickas även ut till 1950 års medlemmar, men sedan är det stopp. Detta är en av anledningarna till att Du bör ordna Din registrering nu, helst redan idag. Anledning nummer två är den att Du får betala 1:50 för registreringen, om Du väntar till efter den 1 april. Före detta datum kostar det som bekant bara en krona. Det är väl använda pengar!

KSAs VINTERTÄVLING

Årets Vintertävling går söndagen den 18 mars på Skrängstasjön, söder Sundsvall. Tävlingen arrangeras av klubbarna i Sundsvall och Njurunda. Tävlingen kommer att kompletteras med en specialtävling för flygande vingar. Direkta inbjudningar har gått ut till samtliga registrerade modellflygklubbar.

NYUTKOMMEN LITTERATUR

Stig Gunnarskog, som i flera år varit språklärare och studieledare hos ABA har nu givit ut en lärobok i engelska för flygpersonal. "FLYGENGELSKA", som boken heter är en mycket värdefull läsning särskilt för den som redan tidigare kan en del vanlig engelska.

Boken är rikt och roligt illustrerad och det är ett odelat nöje att läsa den. Den rekommenderas varmt till alla modellflygare som tänker ägna sig åt flyg i någon form och åt alla som vill lära sig att läsa innehållet i de utmärkta engelskspråkiga flygtidningar som finns att tillgå. Engelskan har ju sitt speciella flygspråk och här har man ett lysande tillfälle att lära sig det.

FLYGENGELSKA, Stig Gunnarskog, 9:75 Gebers förlag.

Nytt

FRÅN FLYGVAPNET



Reservofficerare i flygtjänst

Om riksdagen ger sitt bifall kommer flygvapnet att under våren 1951 antaga reservofficersaspiranter i flygtjänst. Det är flera år sedan den möjligheten stod till buds och inte minst många av modellflygarna kommer säkert att hälsa denna nyhet med stor tillfredsställelse.

Den blivande reservofficersaspirantens flygutbildning sammanfaller till stora delar med officersaspirantens. Man genomgår samma flygskola på Ljungbyhed och får samma flygslagsutbildning vid någon flygflottilj. Kamratskapet är av samma goda kvalitet. Du får alltså som reservofficersaspirant samma gedigna flygutbildning men Din tid vid flygkadettskolan i Uppsala blir betydligt kortare.

Du börjar i mitten av juni 1951 med c:a 10 månaders grundläggande flygutbildning vid Krigsflygskolan i Ljungbyhed. Därpå följer omedelbart c:a 12 månaders grundläggande flygslagsutbildning vid jakt- eller attackförband där Du får flyga de modernaste stridsflygplan som finns i vårt flygvapen.

Nu följer en fyra månaders reservofficerskurs vid flygkadettskolan i Uppsala. Den 31 augusti 1953 är Du färdig med Din utbildning och kan helt ägna Dig åt civila studier eller civilt arbete. På våren 1954 antages Du som fänrik i flygvapnets reserv.

Efter det att Du antagits som fänrik i flygvapnets reserv skall Du så länge Du kvarstår som reservofficer (till 38 år, eller om Du genomgått kaptenutbildning till 47 år - i vissa fall efter eget medgivande till 55 år) under varje tvåårsperiod fullgöra en repeti-

tionsövning om 45 dagar, vilka troligen kommer att kunna uppdelas på flera omgångar.

Under hela utbildningstiden får Du mat och husrum, kläder, tvätt och sjukvård samt kontant lön.

När Du blivit antagen till officer i reserven får Du vid tjänstgöring samma lön som aktiv officer. Efter avslutad kurs får man en engångspremie på 3000 kronor (enligt nuvarande förslag) och vid utpämning till fänrik 1000 kronor i ekiperingshjälp. På gamla dar, efter tjänstetidens utgång får Du pension.

Sökande skall vara högst 24 år och fullt frisk med normal syn och hörsel. Han skall ha avlagt studentexamen eller motsvarande. Den som har särskilt goda kvalifikationer i övrigt kan ges viss dispens från den angivna skolunderbyggnaden.

Alla upplysningar om sättet för ansökan, ansökningshandlingarnas art, ansökningsstidens utgång m.m. kan erhållas hos flygstabens personalavdeln. Stockholm 80. Tel 67.95.00 (lokalt) eller 67.96.00 (riks).

Sätt Dig i förbindelse med flygvapnet redan nu. Det är hög tid!

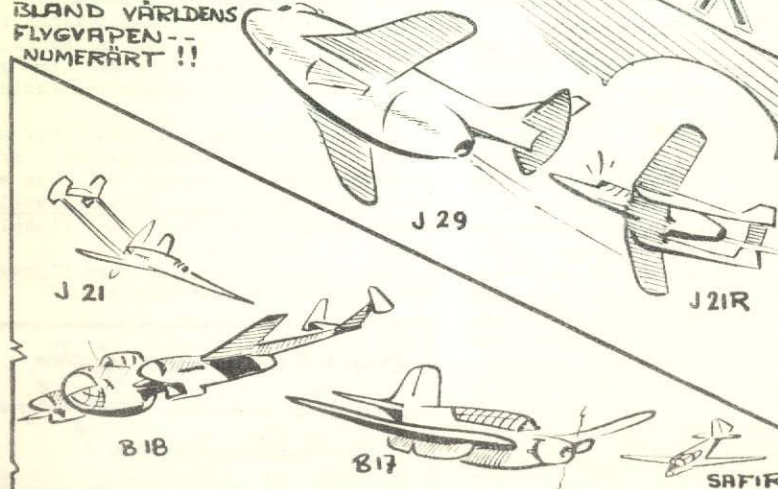
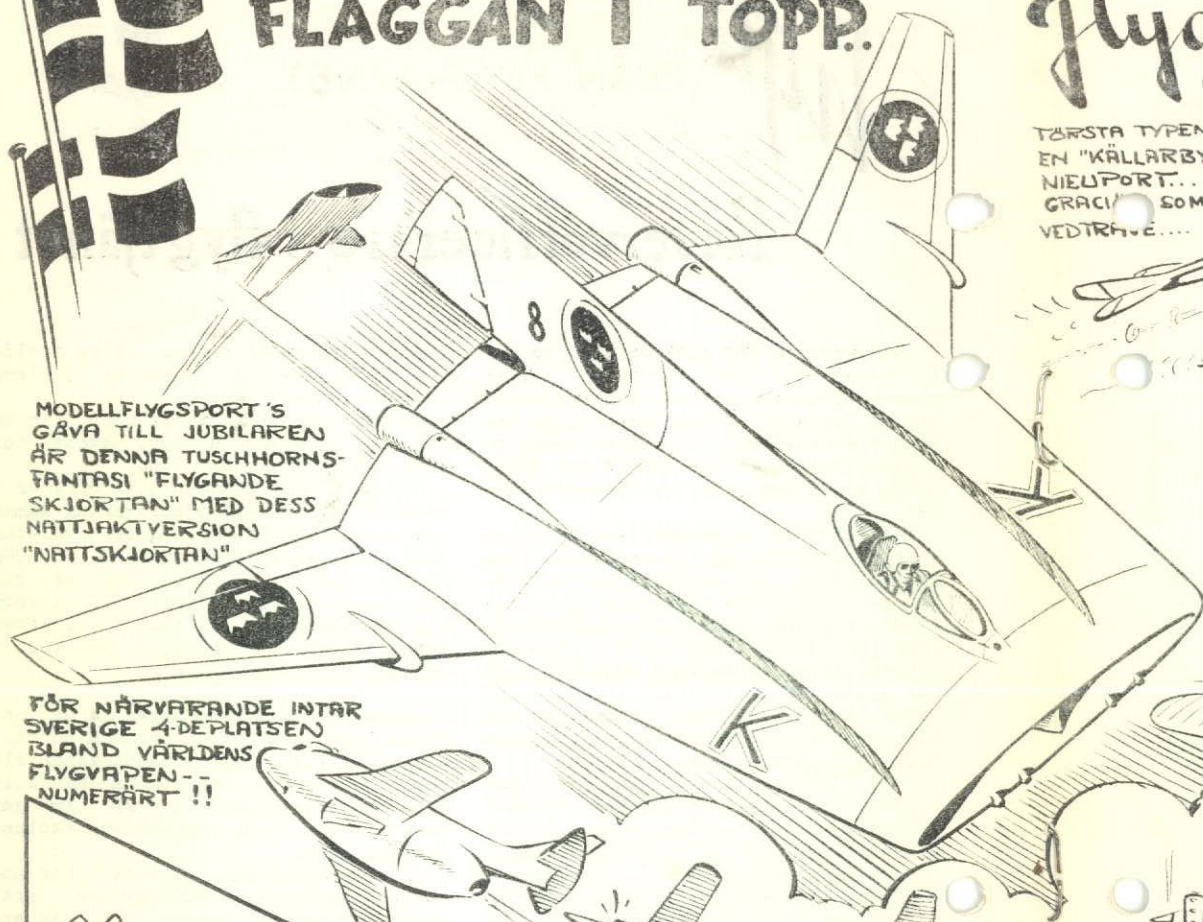
Registrera Dig i Dag,
om Du vill ha tidningen
i fortsättningen!
Det är väl värt 1 krona?



FLAGGAN I TOPP.

MODELLFLYGSPORT'S
GÅVA TILL JUBILAREN
ÄR DENNA TUSCHHORNS-
FANTASI "FLYGANDE
SKJORTAN" MED DESS
NATTJAKTVERSION
"NATTSKJORTAN"

FÖR NÄRVARANDE INTAR
SVERIGE 4-DEPLATSEN
BLAND VÄRLDENS
FLYGVAPEN--
NUMERÄRT !!



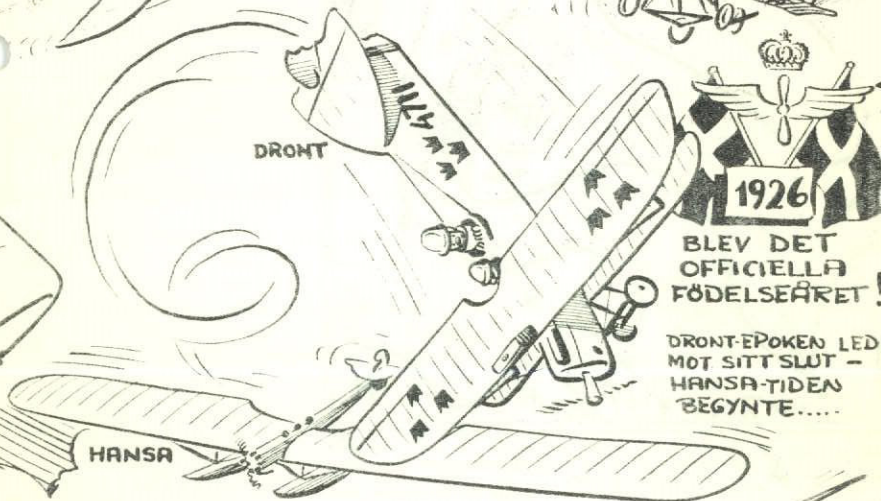
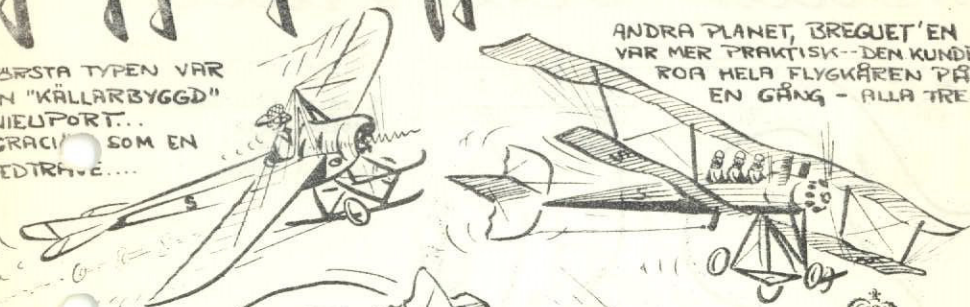
"BLÅSLAMPSEPOKEN" INLEDDES
MED J 28 "VAMPIRE" - HELVASST!

SARAB HAR NÄSTAN GJORT OSS
SJÄLVFÖRSÖRJANDE - APPLÅD!

Flygvapnet fyller 25-år!

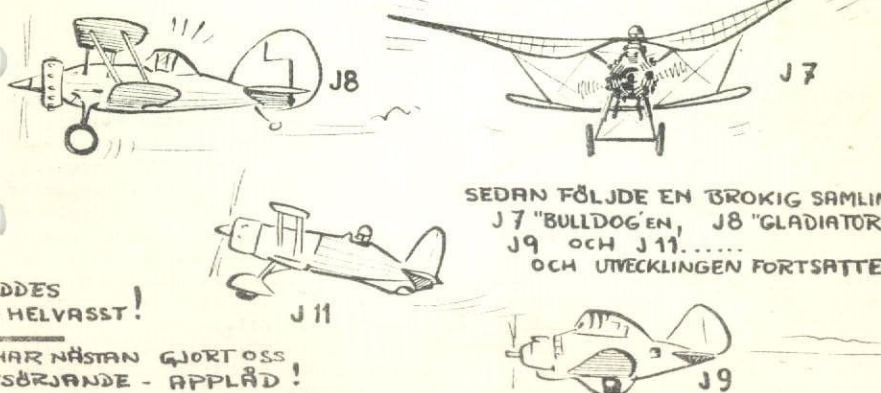
TÄRSTA TYPEN VAR
EN "KÄLLARBYGGD"
NIEUPORT...
GRACI... SOM EN
VEDTRÄVE....

ANDRA PLANET, BREQUET'EN
VAR MER PRAKTISK--DEN KUNDE
ROA HELA FLYGKÅREN PÅ
EN GÅNG - ALLA TRE!



BLEV DET
OFFICIELLA
FÖDELSEÅRET!

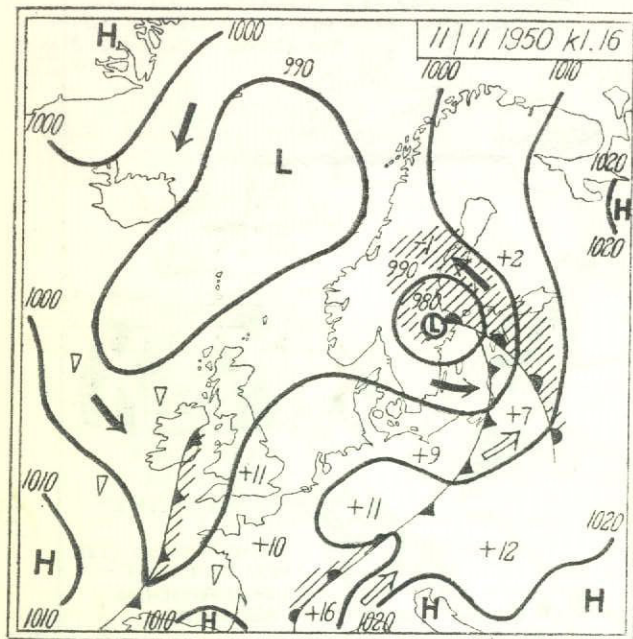
DRONT-EPOKEN LED
MOT SITT SLUT -
HANSA-TIDEN
BEGYNT...



SEDAN FÖLJDE EN BROKIG SAMLING
J 7 "BULLDOGEN", J 8 "GLADIATÖRN"
J 9 OCH J 11.....
OCH UTVECKLINGEN FORTSATTE

FRÖN KARLSTEDT

Vindar och Väder



→ kall luftström ▲ kallfront // nederbördsområde De heldragna linjerna är
→ varm luftström ▼ varmfront ▽ skurar linjer för lika lufttryck
(1000 millibar = 750 mm)

Meteorologiska spörsmål har intresserat människosläktet så länge detta funnits till, men ändå är meteorologien som vetenskap en av de yngsta. Under de sista årtionena har man blivit mer och mer beroende av meteorologernas arbete. En av de främsta orsakerna till detta är flyget. Trafikflygets färdvägar bildar ett jättestort spindelnät över hela jordytan och på varje punkt av detta nät måste man för flygsäkerhetens skull känna inte bara det väder som råder för ögonblicket utan också det kommande vädret.

I vår tid finns i varje större kulturland en modernt utrustad väderlektjänst som betjänar allmänhet, sjöfart, lantbruk, skogsbruk, industri, fiske och handel. Väderleksrapporter och väderleksförutsägelser (väderleksprognoser) kan numera genom radion spridas på bråkdeln av en sekund och vem som vill kan flera gånger om dagen orientera sig om det rådande och om det kommande vädret.

Många människor, däribland modellflygarna, lever i intimare kontakt med vädret än andra och vill nog gärna få en egen inblick i vad som sker i luf-

FÖRSTA KAPITLET

i en ny intressant artikelserie om konsten att spå väder.



Meteorologen
Gunnar Rystedt

är ingen ny bekantskap. Vi tror att alla Sveriges modellflygare känner honom tidigare, visserligen inte till namnet, men som en av de mest sympatiska rösterna i radions väderleksrapporter. Han kommer i en serie artiklar att lära modellflygarna hur man spår väder, åtminstone till husbehov.

ten och vad vindar och moln på hans egen ort har att betyda. Meningen med den artikelserie som här startar i Modellflygsport är just att visa modellflygarna hur man själv iakttar vädret och hur man sätter dessa iakttagelser i samband med vad som visas på väderlekskartorna. Sådana väderlekskartor publiceras numera dagligen av de större morgontidningarna i Stockholm och i denna första artikel skall vi just titta på en sådan karta och lära oss vad den har att berätta.

Som exempel har vi valt kartan för den 11 november 1950 kl. 16, vilken återges här intill. De grova linjerna är isobarer, d.v.s. linjer för lika lufttryck i havsytans nivå. För att kunna ange lufttrycksfördelningen över ett område av jorden måste man räkna om lufttrycket till havsytans nivå, eftersom lufttrycket hastigt avtar med höjden.

På kartan ser vi t.ex. att sydvästra England, norra Danmark, norra Skåne, Rigabukten och Helsingfors ligger på samma isobar och alltså har samma lufttryck vid havsytan, 1000 millibar. Millibar är ett tryckmått och 1000 millibar motsvarar 750 mm kvicksilver. 1 millibar är således $\frac{3}{4}$ mm kvicksilver.

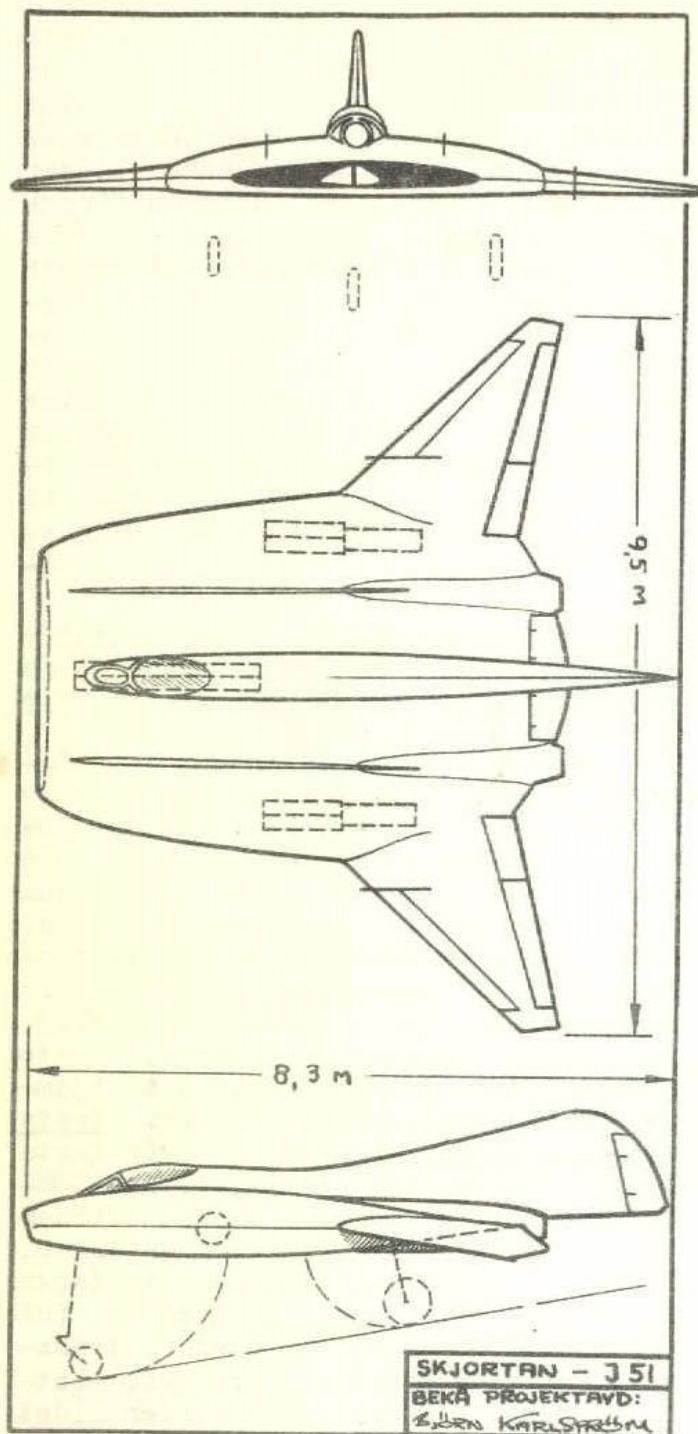
Vad är det nu för glädje med att känna lufttrycksfördelningen? - - - Jo lufttrycksfördelningen står i intimt samband med de rådande luftströmmarna. Låt oss nu se, hur vindarna blåser kring ett område med lägre lufttryck än omgivningen. Det ligger ju nära till hands att tänka sig att vinden från alla håll blåser rakt in mot lågtryckets centrum. Så enkelt är det emellertid inte. Emedan jorden roterar och denna rotation orsakar väldiga krafter som påverkar luftströmmarna kommer vindarna att på norra halvklotet vridas åt höger. (Se lågtrycket på kartan.) I själva verket kommer vindarna alltså att blåsa i det närmaste parallellt med isobarerna.

På norra halvklotet kommer sålunda vindarna kring ett lågtryck att blåsa motsols och kring ett högtryck medsols (Jämför med väderlekskartan.)

Vi ser på väderlekskartan ett lågtryck (L) över Mälardalen, omslutet av isobaren 980 millibar (c:a 735 mm). De fyllda pilarna markerar kall luft och anger sydostlig vind över Bottniska viken och västlig vind över Götaland. Över västra Svealand måste vinden tydligen blåsa övervägande från nordlig riktning och över Estland från sydlig. Ju tätare isobarerna ligger, desto större blir luftens strävan att utjämna tryckskillnaderna, d.v.s. desto starkare blåser vinden. På vår karta ligger isobarerna relativt tätt omkring lågtrycket och starka vindar blåste också över Sverige den dagen. Stockholm hade större delen av dagen sydostlig vind, men på kvällen (då lågtrycket rörde sig ut över Bottenhavet) kantrade den till hård byig västlig, den allmänna nederbörden (det streckade området på kartan) upphörde och himlen klarnade.

Vad skedde, då denna plötsliga förändring inträffade? Jo, en s.k. front passerade Stockholm. Just vid fronter sker plötsliga och betydelsefulla ändringar i väder och vind. Vad fronterna innebär och hur en intresserad iakttagare av vädret kan lära sig att på himlen känna igen de moln, som förebådar annalkandet av vissa fronter, där-om handlar följande artikel.

Gunnar Rystedt.



Apropå sid. 4-5!

"Flygande skjortan" eller "Flygande nattskjortan" som nattjaktversionen av samma flygplan kommer att kallas är ett mycket kompakt och revolutionerande flygplanprojekt, framsprunget ur ett tuschhorn någon natt mellan klockorna 23 och 1.

Flygkroppen som är starkt tillplattad tjänstgör som vinge. Stjärthöjdpplanet är placerat i bakkanten mellan de båda motorerna. Vingarna har skjuttits tillbaka, varför planet närmast kan karakteriseras som en flygande vinge. I vingarnas bakkanter är skevroder och landningsklaffar monterade och i framkanten automatiska slots. Längs kroppens översida och vingarnas framkant är "ledskenor" för luftströmningen anbragta.

Kabinen är trycktät och infälld i den långsluttande fenans framkant. Katapultstol ingår i utrustningen.

De båda motorerna utgöres av axialaggregat på c:a 4000 kg dragkraft vardera. Luftintaget är beläget längst fram i nosen och "afterburners" i aktern. Startraketer under "magen" förkortar startsträckan.

Beväpningen slutligen utgöres av 4 st 20-32 mm akan samt raket-automatkanoner som kan nedsänkas under "buken". I deras lägen kan bomber monteras om uppdraget så fordrar (eller kameror).

Flygplanet kommer förr eller senare att serietillverkas vid en av världens mest framsynta flygindustrier (saabligt hemligt!).

Data: Spännvidd 9,5 m, längd 8,3 m, vingyta 34,4 m², vingbelastning c:a 30 kg/m², maxhastighet över 1200 km/t.

Registrera Dig nu!
(det blir dyrare i april)