



MODELLFLYGC

ÅRGÅNG 3 NUMMER 4
APRIL 1951

port

KSAK:s tävlingssommar

Två VM-representationer

KSAK:s verkställande utskott har vid sitt marssammanträde fattat beslut om modellflygets representation vid årets världsmästerskapstävlingar. Det är sålunda nu avgjort att vi kommer att vara representerade både vid VM för gummimotormodeller (the Wakefield Cup) i Finland och vid VM för segelmodeller (the Nordic Glider Cup) i Jugoslavien.

Man kan vänta att de uttagna modellflygarna redan nu lägger sig i hård träning. Det står mycket på spel den här gången. Är vi världens bästa S-flygare? Kan vi återvinna vår gamla urstarka ställning i G-klassen?

Nu står vårt hopp till Ragnar Odenman, som kommer att få resa till Jugoslavien den 15 - 20 augusti och till fyramannalaget Arne Blomgren, Börje Börjeson, Helge Eliasson och Sune Stark, som skickas till Finland den 7-8 juli.

STORA NYHETER I NORDISKA LANDSKAMPEN

Nordiska Landskampen som i år skulle gått i Danmark flyttas till Finland och gäller i år Wakefieldmodeller. Genom detta arrangemang kommer de nordiska ländernas representanter att samtidigt tävla i NL och VM. Billigt och bra!

I fortsättningen är det meningen att man vartannat år skall hålla NL i segelmodellklassen och vartannat år i gummimotormodellklassen.

Redan vid årets tävling återser vi direktör Gösta Åhléns gamla fina Nordiska pokal, som stått stilla hos KSAK sedan året före kriget. Den kommer även i fortsättningen att gå i Wakefieldklassen och vi får börja se oss om efter en välvillig donator som kan ställa upp ett liknande vandringspris i segelmodellklassen. Den gamla Shellpokalen tog Sverige för gott vid förra årets tävling.

SM DUBBLERAS FÖR LINSTYRNINGEN

En annan tävling som står i centrum för intresset är SM. Det kommer i år att bli två tävlingar. För första gången anordnas ett officiellt SM för linstyrda modeller. Det blir sannolikt i Göteborg. Var friflygnings-SM skall gå av stapeln är inte bestämt. KSAK vill före april månads utgång ha besked om, vilka klubbar som vill åtaga sig arrangemangen, givetvis med ekonomiskt och organisatoriskt stöd från KSAK. Tidpunkt: augusti månad.

Mera om tävlingarna på sid. 7.

TIDNING FÖR KSAK:s MODELLFLYGARE

MODELLFLYGSPORT

Årg. 3. Nr. 4.

April 1951

Redaktör och ansvarig utgivare:
G.H. Dérantz

Redaktion
KUNGL. SVENSKA AEROKLUBBEN
Malmskillnadsgatan 27,
Stockholm

VERKTYG - VINSCHAR - STOPPUR

KSAK har för avsikt att snarast möjligt företa en ny utdelning av viss materiel ur statsanslaget, verktygsskåp, vinschar och stoppur. Då några nyanskaffningar av sådan materiel inte kunnat göras i större utsträckning, vill KSAK vädja till de klubbar som lagt ner sin verksamhet -- helt eller tillfälligt -- att snarast återsända den materiel av nämnda slag som klubb eventuellt har till redovisning. I så fall kan materielen komma en verkligt behövande klubb till gods. KSAK vill för övrigt erinra om, att varje klubb som inte förnyat sin registrering för 1951 är skyldig att återställa eventuellt disponerad materiel.

Tempo

Vid Tempo-tävlingsens byggmoment, som genomföres på Tekniska Muséet lördagen den 26 maj skall de tävlande enligt modellflygkommitténs beslut bygga kroppen till Tempo-modellen, medan övriga detaljer skall medföras färdiga. En byggtid av 4-5 timmar disponeras.

60 år fyller söndagen den 29 april ordföranden i KSAK:s modellflygkommitté Tyko Stark, Ulvsunda.

Det är fortfarande mycket billigt att vara med i KSAK. Fr.o.m. den 1/4 är avg. 1:50!

Idealsemestra på Alleberg!

Även i år kommer KSAK att arrangera några modellflyginstruktörskurser på Segelflygskolan Alleberg nära Falköping.

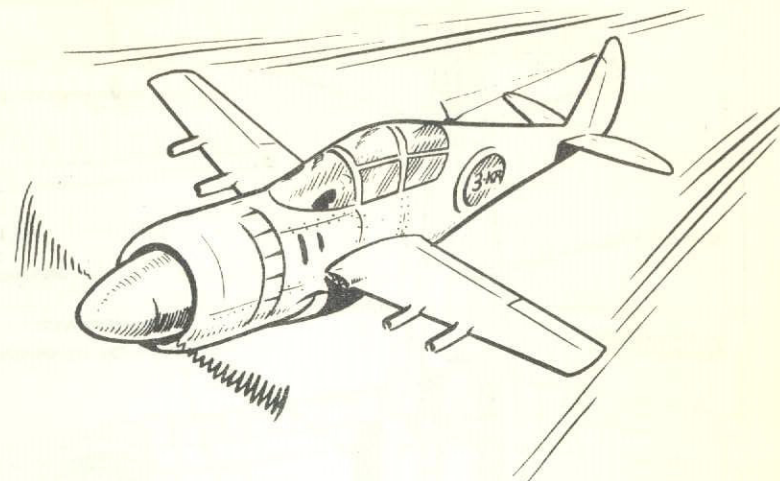
Detta betyder att ett antal väl kvalificerade modellflygare, som rekommenderas av sina klubbar eller enskilt registrerade modellflygare (i begränsad utsträckning) som anser sig ha möjligheter att efter genomgången utbildning bilda en modellflygklubb, för en mycket billig penning kan få tillbringa 14 härliga sommandagar på Alleberg för att under Ragnar Odenmans ledning utbildas till modellflyginstruktörer.

Det blir sammanlagt fyra kurser, vardera omfattande en tid av 14 dagar: Kurs U-1 17/6 - 30/6, U-2 1/7 - 14/7, U-3 15/7 - 28/7 och U-4 29/7 - 11/8.

Kostnaden är fantastiskt låg. Den som blir uttagen som elev får järnvägsbiljetten från hemorten till Falköping och åter, 14 dagars bostad i modellflygstugan på berget. Tre rejäla mål mat varje dag under hela kurstiden och som sagt en grundlig modellflygtränning som omfattar både teori och praktik, allt detta för endast 60 kronor, oavsett hur lång resan blir. Det blir alltså samma pris för den som kommer från Kiruna som för den som bara reser de tre kilometrarna från Falköping.

Detta är en strålande semesterchans som samtliga registrerade klubbar bör försöka utnyttja. Skicka därför redan nu in Din ansökan och tala om, vilken kurs Du helst vill komma till, men ange också en alternativ reservkurs.

Även i år blir det därjämte modellflyginstruktörskurser på Näs. Dessa är emellertid endast öppna för stiftelsens ordinarie elever.



Svensk hemslöjd

Och med den tyska invasionen i Norge 1940 stod det klart för den svenska flygledningen att det svenska militärflyget måste lita till landets egna resurser ifråga om flygplanbeståndets vidmakthållande och modernisering. Den amerikanska Seversky-typen J 9 började beslagtagas av amerikanska staten, varför i Amerika beställda flygplan ej fick levereras.

Flygingeniör Bo Lundberg, som vid denna tid vistades i Amerika, kallades hem med uppdrag att söka konstruera ett jaktflygplan vari svenskt material kom till användning, så att vi ej blev beroende av import.

Lundberg fastnade så småningom för en typ i blandad konstruktion, stål och trä, och i flygvapnets regi startades 1940 ett konstruktionskontor under Lundbergs ledning. Något år senare började man bygga det första provflygplanet, varvid flygförvaltningens flygverkstad i Stockholm (FFVS) under flygdirektör P. Kochs ledning organiserades och fick lokaler inom ABA:s område på Bromma, sedan det visat sig otänkbart att Saab skulle i sitt redan fullbelagda program kunna inrymma även tillverkningen av detta flygplan.

J 22 konstruerades och byggdes på rekordtid och blev från första början ett mycket lyckat flygplan. Den normala tiden för konstruktion och framställning av ett nytt flygplan, fem år, nedkortades till två och ett halvt år. Sådana svårigheter som att effektivt kunna sysselsätta alla nykomlingar på ritkontoret, visserligen skickliga maskintekniker men utan flygteknisk erfarenhet, bemästrades av Lundberg på ett utmärkt sätt.

En av de stora nyheterna på J 22 var den blandade konstruktionen med exempelvis.

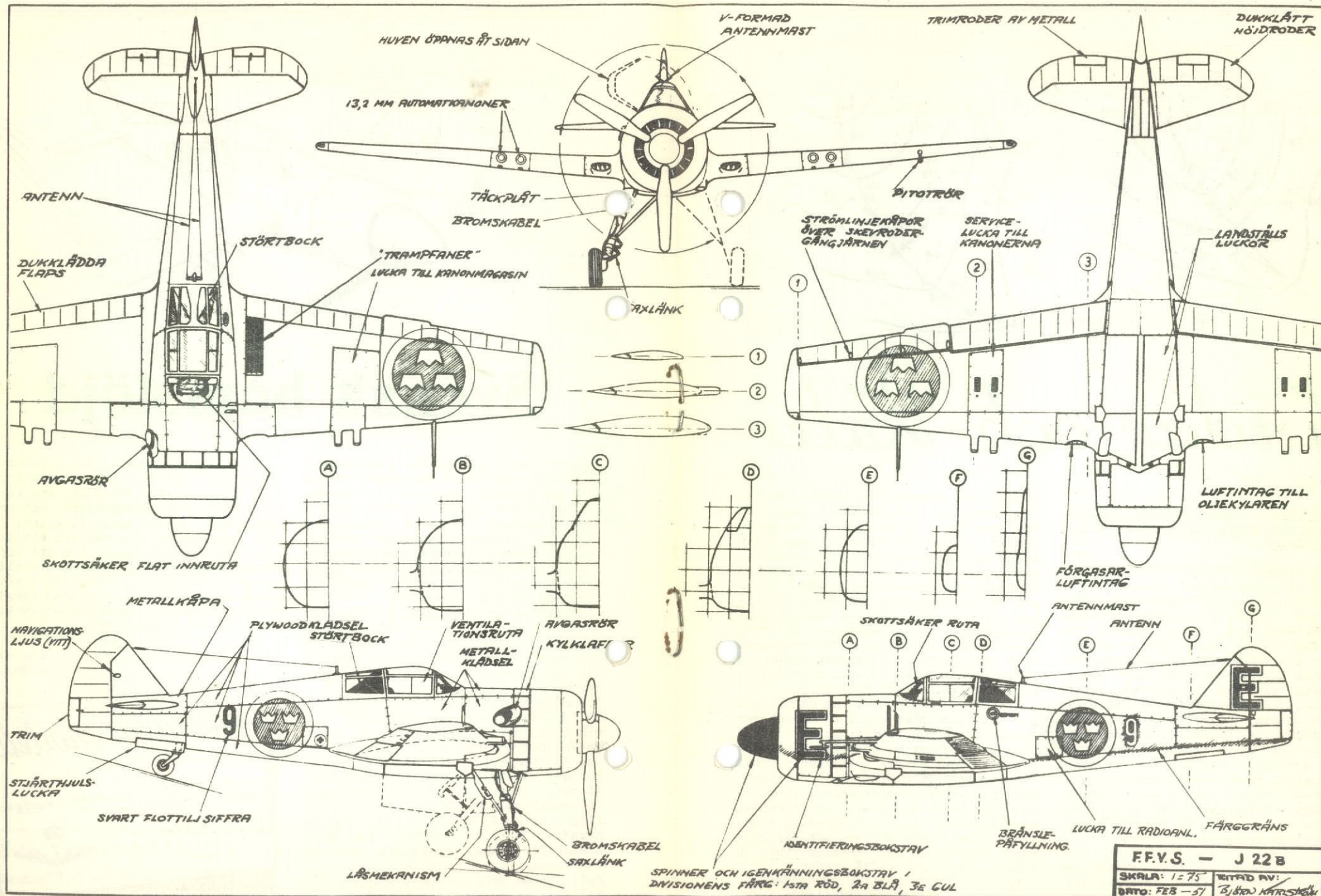
Forts. sid. 8.

Månadens modell

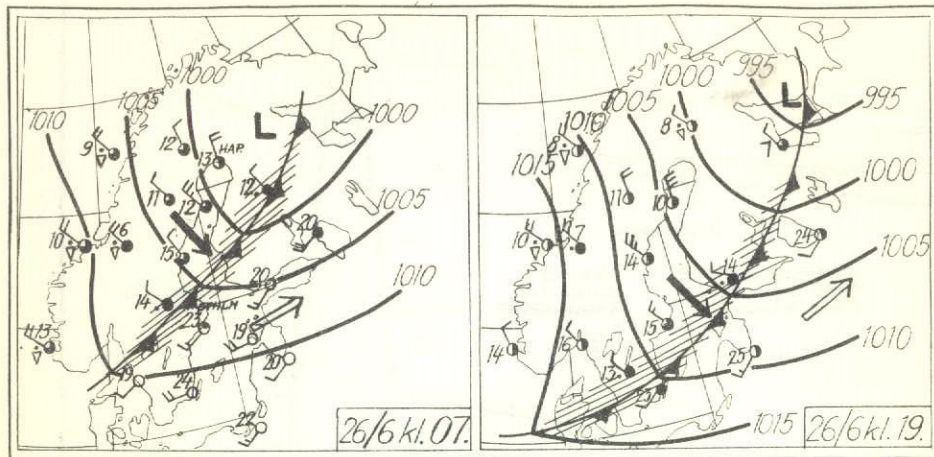
FFVS J 22

Dessa sidor tillägnas Sveriges unga modellflygare med hälsning från
FLYGVAPNET





FF.V.S. - J 22B
 SKALA: 1:75
 DATO: FEB - 57
 RITAD AV: BJÖRN KARLSSON



Vindar och Väder

ANDRA KAPITLET

i Meteorologen Gunnar Rystedts intressanta artikelserie för modellflygets termikjägare.

I föregående artikel (Mfsp. nr 3/51) talade vi om sambandet mellan lufttrycksfördelning och vind och påpekade att man genom att noggrant studera väderlekskartorna i tidningarna kan lära sig förstå åtskilligt av det som händer och sker i vädret på hemorten. Vindarna kring ett lågtryck blåser nämligen på norra halvklotet alltid motsols, kring ett högtryck medsols. Vinden blåser i stort sett parallellt med isobarerna. Ligger isobarerna tätt betyder det stora tryckskillnader på korta avstånd, vilket i sin tur innebär kraftig vind. Skärps tryckmotsättningarna över ett område ökar vindhastigheten. Vetskapen om detta använder man sig av t.ex. vid de viktiga stormvarningarna kring våra kuster.

Den här gången skall vi syssla med fronter och visa vilken betydelse dessa har när det gäller förändringar i

vädret. Som exempel har tagits två väderlekskartor från en dag i juni, den ena för kl. 7 på morgonen, den andra för kl. 19 på kvällen samma dag. Först några ord till förklaring av kartorna. Dessa båda kartor innehåller något som på grund av utrymmesskäl inte finns med på tidningskartorna. Vissa stationer är nämligen angivna medelst stationsringar med vindpilar och kartorna kommer mera att likna meteorologernas egna väderlekskartor där ett myller av väderleksstationer finns inprickade, enbart i Sverige ett 100-tal.

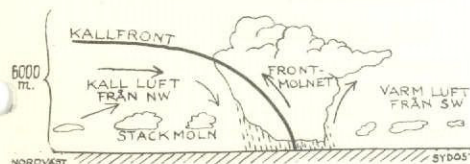
Vinden åskådliggöres av en pil som har stationsringen till huvud och som tänkes flyga med vinden. Antalet tvärstrecker betecknar vindhastigheten, varvid ett långt streck motsvarar 5 m/sek och ett kort 2½ m/sek. Stationsringarnas fyllnadsgrad anger molnmängden. På den här ovan återgivna morgonkartan har Stockholm således sydvästlig vind, 7 å 8 m/sek, nästan klart och +23 grader. Haparanda har nordlig vind, 10 m/sek, halvklart och 13 grader.

Redan en flyktig blick på kartan säger oss att det finns påfallande olik-

heter i vädret inom olika delar av kartan. Inom kartans sydöstra del är vädret genomgående klart eller nästan klart, vindriktningen i allmänhet sydvästlig och morgontemperaturen hög, mellan 19 och 24 grader. Inom kartans nordvästra del råder ett helt annat väder. De flesta stationerna har nordvästlig vind, molnigt eller mulet väder och ganska kyligt, i allmänhet bara 9 - 14 grader.

Olikheten i väder mellan området i nordväst på kartan och det som ligger i sydost beror på att de båda områdena täckes av två skilda luftmassor, som har olika egenskaper på grund av deras olika härkomst. Luften på kartans nordvästra del strömmar från nordväst - den kommer från polarkonstrukterna och är kall. På sin väg mot söder blir den uppvärmd underifrån. När luft uppvärms underifrån bildas lätt stackmoln, de stora kraftiga moln med blomkålsliknande toppar, som vi är vana att se under sommarhalvåret. Så kommer det sig att vi på kartan har molnigt väder i hela norra Sverige. Några riktiga bymoln som ger regnskurar har det dock svårt att bli i lä av den skandinaviska fjällryggen, där luften sjunker och blir torrare. Desto flera skurtecken uppvisar kartan vid de norska kuststationerna och i Storlien, där nordväst vinden är känd för sitt dåliga väder.

Inom kartans sydöstra del strömmar luften från sydväst - den kommer från lägre breddgrader och är varm. Den varma luften glider upp i höjden över kallluften, varvid moln och nederbörd utfälls strax norr om den tandade linjen på kartan, den så kallade kallfronten. Hur denna kallfront ser ut i tvärsnitt visar figuren här nedan.



Som vi ser arbetar sig kallluften kilformigt in under den varma luften. Följden är att varmluften häftigt tvingas i höjden och det blir mycket oangenäma flygförhållanden i närheten

Tävlingar...forts. fr. sid 1
RIKSTÄVLINGEN HAR FINAL

Enligt bestämmelserna för KSAK:s och Teknikens Världs Rikstävling för segelmodeller är det nu sluttävlat om de båda ståtliga pokalerna i kontrollerat silver - ja, inte riktigt, eftersom en final skall avsluta det hela. Det blir de enskilda modellflygare och de klubbar som hittills har skaffat sig inteckningar i pokalerna som nu skall få tävla inbördes.

Man kan nog vänta att en hel del av dessa inteckningsinnehavare - både vad det gäller enskilda och klubbar - gått och lagt modellflyget på hyllan under de år som gått sedan de tig sina inteckningar. Några kanske lockas att komma tillbaka, andra kanske inte vill ställa upp. Hur som helst så kan man inrikta sig på att det blir en mycket spännande uppgörelse. Det gäller ju nu att vinna en av landets mest dyrbara modellflygtroféer - eller att förlora den.

Tävlingen går i Vingarnas regi och sammankopplas med Olle Lindh-tävlingen i september.

av fronten med stora vertikala luftrörelser. Ur den stora högsträckande molngubbe (ofta minst 6 km hög) som bildas längs frontytan, faller ymnigt regn.

Vad kunde man nu med ledning av morgonkartan anta för ändringar t.ex. i stockholmsvädret? Jo, ett mycket snart mulnande från nordväst, ett par timmars häftigt regn och så omslag till kylig nordvästlig vind med uppkylning. Det inträffade också. Vid första anblicken ser kanske morgonkartan och kvällskartan ganska lika ut, men för den initierade är olikheterna iögonfallande. Kallfronten har under dagen rört sig ungefär 30 mil. På kvällen har den just passerat Helsingfors och Jönköping (som har regn) medan Riga och Kalmar ännu ligger på den varma sidan och när som helst kan vänta de första dropparna av frontregnet.

I nästa artikel skall vi göra bekantskap med varmfronten och dess moln och dessutom se exempel på vad som händer, när ett verkligt kraftigt oväderscentrum passerar tvärs över Sverige.

SAS KRINGEL-KRYSSNING

Modellflygsports långresande kringelkryssare har äntligen nått i mål efter att ha avverkat hela SAS-nätet. Segern gick till Kumla genom f.n. inkallade vpl Olle Blomberg, som hann besöka samtliga SAS-stationer på tre dygn kortare tid än närmaste medtävlaren Sven-Erik Peterson, Varberg. Hederstrea blev Per Johansson, Klippan. Striden om platserna därefter blir hård. Granskningen pågår fortfarande. De tre främstas platser är dock definitiva.

787 timmar 45 minuter efter starten från Bromma steg Blomberg av sin DC6:a i Bangkok. Som man kan förmoda glad och tacksam över att ha vunnit jättetävlingen och de två flygbiljetterna som var första pris.

Visserligen har Blomberg själv uppgivit att han bara använt 766 tim 15 minuter, men då juryn upptäckt att han

räknat fel på ett helt dygn samt dessutom förväxlat Greenwich meantime med lokaltiden för Bangkok har sluttiden måst korrigeras. Men annars var det rätt. Och segern blev ju hans trots tidstillägget.

F.ö. kan tilläggas att ingen av dem som deltagit i tävlingen presterat en felfri lösning.

PRISLISTAN:

- 1 vpl 1363-3-49 Blomberg, 4:e komp. 13 Örebro. Två flygbiljetter tur och retur på en av SAS' inrikeslinjer.
- 2 Sven-Erik Peterson, Träslövsvägen 11 Varberg. En flygbiljett tur och retur på en av SAS' inrikeslinjer.
- 3 Per Johansson, Trädgårdsmästareg. 3, Klippan. En flygbiljett tur och retur på en av SAS' inrikeslinjer.

Fullständig prislista i nästa nummer av Modellflygsport.

Forts. fr. sid. 3.
pelvis vingarna av svetsade stålrörsbalkar och ytklädseln av bärande träpaneler, som genom särskild fastskruvningstyp effektivt deltog som bärande skal, framför allt som torsionsstyrande element. Genom att lätt kunna bortmonteras utgjorde panelerna också en anordning som medgav snabb tillsyn och kontroll av flygplanets vitala delar och de skilda ledningssystemen.

Enbart på panelkonstruktionen - ny i sitt slag och oprövad - utfördes under konstruktions- och byggnadstiden inte mindre än 150 detaljundersökningar. Vid konstruktionen i övrigt användes i viktbesparande syfte härdade stålrör i mycket stor omfattning.

Genom god formgivning kunde luftmotståndet minskas - det blev avsevärt mindre än motståndet hos Seversky-planet - varför det nya svenska jaktpla-

net med den tillgängliga motoreffekten 1065 hkr fick en flyghastighet av 575 km/tim, ett för den tiden utmärkt resultat, särskilt med tanke på hur hela konstruktionen och produktionen fick i hög grad improviseras under en tid då vårt land var nästan helt isolerat från utlandet på detta område.

Beväpningen utgjordes av 4 st 13,2mm automatkanoner.

DATA OCH PRESTANDA:

Spännvidd.....	10 m
Längd.....	7,8 m
Höjd.....	2,8 m
Vingyta.....	16 m ²
Tjänstetomvikt.....	2020 kg
Flygvikt.....	2835 kg
Toppfart.....	575 km/tim
Stigtid till 3000 m.....	4 min
Topp höjd.....	9200 m
Maximal flygtid.....	3.2 tim