



MODELLFLYGAREN

ORGAN FÖR KSAK:s REGISTRERADE MODELLFLYGARE UTGIVET AV FLYG

REDAKTION: KSAK, MALMSKILLNADSGATAN 27, STHLM • ANNONSAVD.
FLYG, TEGNÉRGATAN 35, I tr., STHLM, • ANSVARIG UTGIVARE: W. KLEEN

ÅRGÅNG 4 NUMMER 3-4
MARS-APRIL 1947

KÄND MODELLFLYGARE BLEV CHEF PÅ "ANSGAR"

För en del år sedan fanns det i Nyköping en mycket aktiv modellflygklubb med namnet Kondoren. Klubben räknades till de mera framstående och bland dess medlemmar var Sven Forsberg en av dem som brukade tippas som vinnare vid de stora modellflygtävlingarna. Sven Forsberg är född den 12 juli 1922. Han började modellflyga 1935 och håller än i dag på med sin förnämliga hobby. 1942 ryckte Forsberg in i flygvapnets aspirantskola och kom därefter till F 11. Redan den 23 juli 1945 flyttade han till ABA, där han antogs som elev i en flygstyrmanskurs. Den 12 januari i år gjorde han sin första resa med Nordiskt Missionsflygs »Ansgar» till Indien. Efter ytterligare en resa utnämndes han till chefpilot från den 1 mars och när Modellflygaren intervjuade Sven Forsberg, modellflygaren som blivit »stor grabb», satt han halvt begravd i en massa kartor för att förbereda sin första resa som chefpilot. Det blir en liten tripp till Johannesburg i Sydafrika.

★

Intervjuaren uttryckte sin stora tillfredsställelse över att tidningens läsare skulle få ett så påtagligt bevis för modellflygets värde som botenskola för den, som tänker ägna



sig åt flyget men tillade försiktigtvis:

— Du kanske inte vill tillskriva modellflyget så stor del av dina framgångar?

— Jo, svarade Forsberg utan tvekan, det är till mycket stor del modellflygets förtjänst. Det hade inte räckt med ett mera passivt flygintresse. Utan modellflyget hade jag kanske kommit en bit på väg, men den här framgången kan jag tacka modellflyget för, det kan du hälsa dina tiotusen modellflygare!

Dérantz.

Kandidater till Nordiska landskampen

Modellflygkommittén kommer snarast möjligt att utse laget till Nordiska Mästerskapen för segelmodeller, som går i Danmark under augusti månad.

Den som har kandidater att föreslå kan meddela detta till KSAK med så fullständiga motiveringar som möjligt.

Tävlingen omfattar segelmodeller i den nya svenska klassen Sint.

MINNESLISTA

- 1 maj Ansökan om statsanslag.
- 1 maj Ansökan om uttagningsävling för Rikstävlingen.
- 4 maj Anmälan till 1:a Ällebergskursen.
- 18 maj Anmälan till 2:a Ällebergskursen.
- 18 maj Anmälan till Kallingekursen.
- 31 maj—5 juni Internationell modellflygkonferens.
- 26 maj 1:a Ällebergskursen börjar.
- 31 maj Konstruktionstävlingen — sista dag för deltagande.
- 1 juni Ansökan om Rikstävlingssfinalen.
- 1 juni Ansökan om SM.
- 1 juni Anmälan till 3:e Ällebergskursen.
- 8 juni 2:a Ällebergskursen börjar.
- 8 juni Kallingekursen börjar.
- 22 juni 3:e Ällebergskursen börjar.

Många har frågat oss efter en bra NYBÖRJARMODELL



»Tern». Spännvidd 700 mm.

Terje Larsson, Malmö. Skicklig modellflygledare och konstruktör samt medlem i modellflygkommittén, har ritat »Tern» vår nya »G-etta».

»Tern» flyger utmärkt och är mycket enkel till konstruktionen speciellt lämpad för kursverksamhet inom klubbar och skolor, där den redan användes.

Byggsatsen innehåller balsalister, tryckta flak, beklädnad, prima tävlingsgummisnodd, förarbetad propeller etc.

Pris pr byggsats Kr. 3:50.

HÄR ÄR DEN!

Specialoffert: Klubbarna kunna erhålla billigare, större förpackningar av »Tern». Begär specialprislista. Modellflygkatalogen med supplement erhålles mot 30 öre i frimärken.

Härmed rekvideras st. katalog,
..... st. »Tern» à Kr. 3:50.

Namn

Adress

SVEN E. TRUEDSSON MODELLFLYGINDUSTRI • MALMÖ 9



I föregående nummer av Modellflygaren saknades bild på den nyinvalde ledamoten G. G. Nilsson. Så här ser han ut.

ELITTÄVLING OCH FAI-BESÖK I SVERIGE I MAJ—JUNI.

Efter allt att döma kommer planerna på att sammankalla den internationella modellflygkommissionen i Sverige att gå väl i lås. För att få så stor nytta av besöket som möjligt kommer de nordiska modellflygcheferna och KSAK:s modellflygkommitté att inbjudas och det är ävenledes önskvärt, att de skickligaste modellflygarna i landet får komma dit, både för att själva få upplysningar från utländska kamrater och för att få visa FAI-kommissionen vad vi kan åstadkomma här i Sverige.

LOTTERIPLANERNA.

Omkring årsskiftet utsände KSAK en redogörelse för ett förslag att under 1947 anordna ett för KSAK och klubbarna gemensamt rikslotteri med begäran att klubbarna skulle till en viss tidpunkt inkomma med uppgift på vad respektive klubb ansåg sig mäktig att prestera som försäljare.

Senare har ett antal klubbar inkommit med uppgift på en uppskattad sammanlagd försäljningskapacitet på c:a 20.000 lotter. Detta är endast 1/5 av den för en skälig nettovinst nödvändiga försäljningen, varför planerna på ett rikslotteri tills vidare måste skrinläggas.

„DANSK MODELLFLYVER UNION MEDDELER!.

heter den danska motsvarigheten till vår »Modellflygaren». I februarinumret finns en liten uppgift som kan tjäna som en tankeställare även för de svenska modellflygarna, särskilt klubbledarna»

...det er nødvendigt for Klubberne stadig at skaffe sig nye Medlemmer. Da Medlemmerne gennemsnitlig kun staar i Klubberne i under to Aar, maa der alt-saa hvert Aar skaffes ligesaa mange nye Medlemmer som Halvdelen af Medlems-tallet for blot at bevare dette.»

Det är väl inga svårigheter att förstå språket! (Lämplig övning inför höstens nordiska landskamp!)

Vik semestern

för någon av de trevliga
instruktörskurserna.

Stora bidrag ur årets statsanslag

utgår till kvalificerade modellflygklubbar

KSAK har inbjudit samtliga registrerade klubbar att ansöka om bidrag ur statsanslaget för innevarande budgetår. Ansökningstiden utgår den 1 maj. Följande materiel kommer att distribueras:

1. Startvinschar (c:a 65 st.),
2. Stoppur (c:a 40 st.),
3. Växelborrskaft (c:a 30 st.),
4. Verktygssatser (c:a 30 st.),
5. Byggsatser till segelmodellerna »Vargen», »Tigern» och den finska tävlingsmodellen »Kiva» samt till gummi-motormodellen »Tummeliten»,
6. Sort. furulist i olika dimensioner (c:a 60.000 st.),
7. Gasmotorer av olika typer (c:a 30 st.),

8. Balsalim (c:a 50 kg.),
9. Dope (c:a 60 kg.),
10. Samt utan särskild rekvisition:
 - a. Modellflyghandbok med regler och anvisningar,
 - b. »Bygg själv och lär andra» av K. Flensted-Jensen.

Stora fordringar kommer att ställas på klubbarna som vill komma i åtnjutande av anslag. I regel kommer att fordras, att klubben har tillgång med minst en utbildad instruktör. På annan plats i tidningen lämnas uppgift om sommarens instruktörskurser. Se till att ett par av edra medlemmar anmäles till deltagande!

Kursprogrammet klart för våren och sommaren

INSTRUKTÖRER FORDRAS FÖR STATSANSLAG

Nu börjar instruktörsutbildningen igen — och därmed nya strålände semester-tillfällen för de intresserade modellflygarna. Tre kurser kommer att förläggas till Alleberg och en fjärde kurs för deltagare från sydöstra Sverige kommer att anordnas i Kallinge, strax utanför Blekinge-staden Ronneby.

Allebergskurserna går följande tider:

1. 26/5—7/6, 2. 8/6—21/6, 3. 22/6—5/7.

Kallinge-kursen kommer sannolikt att hållas under tiden 8/6—21/6.

Dessutom kommer en specialkurs för lärare att anordnas för deltagare i övriga sommarkurser på Nääs.

Plocka fram »Modellflygaren» nr 6—7/46 och läs där om fjolårets kurser. Numera har så pass många klubbar fått lämpliga elever instruktörsutbildade, att man fr. o. m. nästa budgetår kan fordra, att varje klubb som vill komma i åtnjutande av statsanslag skall ha minst en utbildad instruktör att tillgå. Det är alltså av största vikt, att varje klubb anmäler

en eller flera deltagare till sommarens kursverksamhet!

Allebergs- och Kallinge-kurserna kommer att ordnas som internatskurser. KSAK ordnar med förläggning till billigt pris och samtliga deltagare får sina rese-kostnader betalda med statsmedel. På Alleberg kostar 3 mål mat och förläggning bara 5:50 kr. per dag. Det blir en billig semester! Utbildningen och erforderlig materiel är som vanligt kostnadsfri.

Anmälningstiden till varje kurs utgår tre veckor före kursens början. Vi vill särskilt rekommendera den första Allebergskursen. Deltagarna i den kursen kommer nämligen att under en hel vecka få vara tillsammans med alla de utländska modellflygarna i FAI-kommissionen. Det blir ett aldrig återkommande tillfälle till värdefullt idéutbyte med utländska kamrater. Den som inte kan engelska eller franska får språkkunniga kamrater som tolkar.

Konstruktions- pristävlingen



Re-
gistrera
din klubb

NU

om du vill
vara med och
dela de stora
statsanslagen!

1. Tävligen står öppen för alla modellflygkonstruktörer.

2. Tävligen omfattar följande typer:

A. Propagandamodell, segelmodell, för yngre nybörjare, lämplig att utföras dels som materialsats dels som fullt monteringsfärdig byggsats. Material: trä och kartong eller flak (ej pappersklädsel).

B. Segelmodell för nybörjare, jämförlig med »Vargen». Stabil och enkel konstruktion. (Klass: S 1.)

C. Försättningsmodell, segelmodell, jämförlig med »Tigern» men något enklare. (Klass: S 1.)

D. Nybörjarmodell, gummimotormodell med stavkropp. Stabil och enkel. (Klass: G 1.)

E. Segelmodell, tävlingsmodell, lämplig att byggas efter modell av typ C. (Klass: S 1.)

F. Gummimotormodell, kroppsmodell, lämplig som andra gummimotormodell. (Klass: G 1.)

G. Tävlingsmodell, segelmodell. (Klass: S 2.)

H. Tävlingsmodell, gummimotormodell. (Klass: G 2.)

I. Internationell segelmodell. (Klass: S int.)

K. Internationell gummimotormodell. (Klass: G int.)

3. Varje tävlingsbidrag skall innehålla följande:

a. Konstruktionsritning i full skala, gärna i blyerts.

b. Kortfattad bygganvisning där så erfordras.

c. Färdigbyggd, flygklar modell utförd i full överensstämmelse med ritningen. (Endast pappersklädsel tillåtes, ej siden!)

d. Materielförteckning med angivande av material och dimensioner.

e. Eventuellt uppgift om uppnådda flygresultat och prestanda.

f. Förseglat ogenomskinligt kuvert med vidstående namnsedel fullständigt ifyllt, utanpå försett med konstruktörens tävlingssignatur och modellens typbokstav. (Se ovan.)

g. Etiketter, den ena limmad på modellen, den andra på ritningen.

4. Tävlingsstiden utgår den 31 maj 1947.

5. Inkomna förslag kommer efter tävlingsstidens utgång att granskas och provas av en jury, bestående av KSAK:s Modellflygkommitté och 1:e instruktören för modellflyget.

6. KSAK inköper det segrande, godkända förslaget av varje typ till ett pris av kr. 300:—, inkluderande all ägande- och nyttjanderätt till modellen och konstruktörens kontroll av den sedermera utförda originalritningen. Prissumman utbetalas, sedan denna ritning färdigställt. KSAK inköper ev. ytterligare ett antal förslag, vilka ej belönats med 1:a pris. För dessa betalas kr. 200:— i enlighet med ovanstående.

7. Icke inköpta förslag återgår till konstruktören.

Jättechans för idé-
rika modellflygare

KSAK:s stora pristävling om nya seriemodeller kommer efter allt att döma att få en väldig anslutning. Detta är ju också förklarligt, eftersom deltagarna verkligen kan påräkna att få rejäl betalning för nedlagt arbete. Tävlingsstiden utgår, som tidigare meddelats klubbarna per brev, den 31 maj 1947. Här nedan publiceras de kompletterade tävlingsreglerna och det kupongmaterial som skall användas av deltagarna.

NAMNSEDEL

Insändes till KSAK i förseglat kuvert. Utanpå kuvertet skrives endast den tävlandes signatur och modellens typbokstav (A-K) enligt tävlingsreglerna.

Den tävlandes signatur:

Namn, adress och ev. klubb:

Modellens typbokstav enligt tävlingsreglerna (A-K):

Denna etikett limmas på modellen.

Den tävlande signatur:

Modellens typbokstav enligt tävlingsreglerna (A-K):

Denna etikett limmas i ritningens nedre högra hörn.

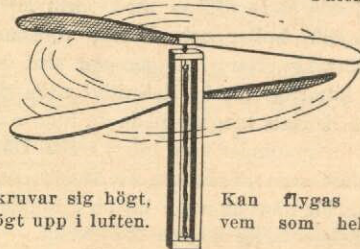
Den tävlandes signatur:

Modellens typbokstav enligt tävlingsreglerna (A-K):

Pinottis

HELIKOPTER — MODELL

Patents.



Skrubar sig högt, högt upp i luften.

Kan flygas av vem som helst.

Färdigbyggd, endast rotorbladen återstår att limma fast.

Per styck 2: 80

WENTZELS

Apelbergsgatan 48
Stockholm

Solbad i Karlstad

på KSAK:s vintertävling

Bara några veckor före tävlingen kunde väl ingen ana, att vi återigen skulle få uppleva en vintertävling i sommarsol. Snöfallet veckan innan hade bäddat in hela södra Sverige i mjuka drivor, men vid Lurö vid Vänern gick »snögränsen». »Sola i Kalsta» gav en idealisk tävling med ett tunt snötäcke över Karlstads flygplats och en behaglig svag vind, som varade ända till slutet av tredje perioden. Då mulnade det plötsligt till. Vinden friskade i och förorsakade många haverier för de markstartande G- och F-flygare, som inte varit förtänksamma nog att klara av sina starter i början av perioden.

Värmlands Flygklubb har all heder av arrangemangen kring tävlingen. Oscar Lindén, modellflygkommitténs nye ledamot, var tävlingsledare och på honom vilade allt ansvar för den väldiga organisationen. Han hade ordnat med förläggning och utspisning på Kungl. Värmlands Infanteriregemente samt på Park Hotell för de kvinnliga deltagarna, han hade skaffat den imponerande prissamlingen, de talrika funktionärerna och all den materiel som erfordrades för tävlingen. Han hade god hjälp från värmlandsflygarna. Där fanns funktionärer från Karlstads modellflygklubb, från MFK Vingar, från Arvika MFK och från Måsen i Sunne. Karlstads segelflygare hade också ställt sig till förfogande med gruppchefen Hugo Hassel i spetsen. Han tjänstgjorde f. ö. som biträdande tävlingsledare och skötte om kontrollanterna, som hade en besvärlig dag, eftersom ganska många tävlande ställde upp utan att känna till de nya modellflygreglerna.

Karlstads Lottakår hade en lycklig dag och gjorde stora affärer med varm korv, dito mjölk, bullar och diverse ransonerade sötsaker. När tävlingen var slut var också lottornas förråd definitivt uttömda.

Röda Korsets mannar hade en lugn dag. Några förfrysningar kom inte i fråga. Där emot fick man pyssla om ett finger, som kommit för nära snurran till en F-modell, en ganska ofarlig blessyr för övrigt.

V. ordf. i Värmlands Flygklubb, konsul Bó Nyström, hälsade deltagarna välkomna och höll en parentation över HKH Gustaf Adolf, KSAK:s avhållne ordförande. Hans minne hedrades med en tyst minut.

Det var en ovanligt representativ skara modellflygare, som ställde upp i årets vintertävling. Där fanns en mängd rekord-innehavare och svenska mästare, som emellertid hade hård konkurrens av kamrater från egna och andra klubbar. Där fanns också en del modeller, som i formfulländad skönhet vida överglänste, vad man tidigare skådat vid våra tävlingar.

Karl-Erik Landegrens nya F-modell hade kostat honom fyra års arbete. Han har visserligen byggt mycket annat under tiden — men just den modellen hade han ägnat stor omsorg. Klubbkamraten, svenske mästaren och rekordinnehavaren Sigurd Boberg hade också en utsökt F-modell, som emellertid inte gav honom dagens väntade F-seger. Det blev istället sonen Bo Boberg, som vann, medan fadern hamnade på tionde plats. Slutligen bör den vackraste segelmodellen få en eloge. Det var Anders Deurells strömlinjeformade Wakefield.

Av de 26 anmälda klubbarna var det 23 som fullföljde tävlingen. Av protokollets 142 man startade 90 och av de 253 modellerna kom 137 i luften. Många hade kvaddat kort före tävlingen, men ännu flera hade anmält sig för ro skull och ställde helt enkelt inte upp. Detta är ett mycket beklagligt förhållande, eftersom de dyrbara tävlingarna måste läggas upp med hänsyn till det anmälda deltagandet. Det är inte roligt att efteråt behöva konstatera, att organisationen kunde gjorts avsevärt billigare. Det synes ofrånkomligt att man i fortsättningen tar ut en anmälningsavgift i förskott.

Förhållandet mellan anmälningar och starter framgår av följande tabell:

	Anmälda	Startande
Klubbar	26	23
Deltagare	142	90
S 1	81	46
S 2	82	51
G 1	25	11
G 2	19	11
F	46	18
Modeller (totalt)	255	137

Tävlingsledaren hade i sina anvisningar föreskrivit, att linorna antingen skulle vara kapade eller låsta till 100 m längd. Den bestämmelsen efterföljdes i stort sett

endast av Lindéns egna modellflygare. Under tävlingen kom det också mycket riktigt muntliga anmärkningar på, att vissa modellflygare synbarligen starat med för lång lina. Att det inte kom in någon skriftlig protest före prisutdelningen beror väl närmast på, att de anmälade själva inte hade rent mjöl i påsen.

RESULTATLISTA

LAGTÄVLINGEN

1 Västerås FK, II	1359
2 FK Gamen, Norrköping	1285
3 Vingarna, Stockholm, I	1283
4 MFK Cumulus, Stockholm	1182
5 Västerås FK, I	1108
6 Lidköpings FK, II	880
7 Karlstads MFK, II	863
8 MFK Vingarna, Stockholm, II	803
9 MFK Termik, Norrköping	757
10 Aeroklubben i Göteborg	738
11 MFK Hobby, Örebro, I	736
12 MFK Måsen, Sunne	685
13 MFK Holmens skola, Örebro, I	674
14 MFK Hobby, Örebro, III	663
15 MFK Holmens skola, Örebro, II	635
16 Lidköpings FK, I	553
17 Danderyds MFK, I	534
18 Karlstads MFK, I	473
19 MFK Solna-Eskadern, I	437
20 Karlskoga MFK, I	435
21 MFK Hobby, Örebro, II	422
22 Norrköpings FK	417
23 Karlskoga MFK, II	276
24 IOGT:s MFK, Amål	266
25 Vingarna, Stockholm, IV	184
26 Eskilstuna FK	119
27 IOGT:s MFK i Amål, I	101
28 Vingarna, Stockholm, III	0

INDIVIDUELLT

S 1

1 K.-E. Andersson, Gamen, Norrköping	621
2 R. Johansson, Termik, Norrköping	508
3 Stig Blomberg, Karlstads FK	495
4 S. Pettersson, Norrköping FK	417
5 S. Karlsson, Lidköpings FK	414
6 A. Uppling, Holmens skola, Örebro	408
7 R. Löwen-Åberg, Vingarna, Sthlm	371
8 J. Karlsson, Måsen, Sunne	366
9 P.-E. Larsson, Lidköpings FK	360
10 H. Ljungdahl, Hobby, Örebro	360
11 N. Blomé, Örebro Scoutkår	359
12 P.-O. Byström, Karlstads FK	354
13 N.-G. Berg, Umeå FK	352
14 J.-H. Thorselius, Cumulus, Sthlm	344
15 T. Haglund, Hofors MFK	320
16 K.-O. Modigh, Hobby, Örebro	313
17 Sven Andersson, Karlskoga FK	309
18 P. O. Karlsson, Holmens skola, Örebro	303
19 E. Roos, Holmens skola, Örebro	292
20 C. Bergström, Måsen, Sunne	286
21 K.-E. Carlsson, Cumulus, Stockholm	274
22 A. Widén, Solna-Eskadern	265
23 T. Löf, Lidköpings FK	265
24 Sten Andersson, Karlskoga FK	247
25 R. Bergstrand, Holmens skola, Örebro	239
26 B. Johansson, Karlstad FK	238
27 L. Spångberg, Danderyds MFK	236
28 A. Aronsson, Töreboda MFK	221
29 H. Sundberg, Uppsala FK	218
30 U. Ekeröth, IOGT:s MFK i Amål	209
31 S. Gustavsson, Gamen, Norrköping	203
32 T. Karlsson, Lidköpings FK	196
33 P.-O. Strömberg, Holmens sk., Örebro	195
34 B. Andersson, IOGT:s MFK i Amål	187
35 B. Börjeson, Aeroklubben i Göteborg	183
36 R. Cöster, Termik, Norrköping	177
37 I. Sundberg, IOGT:s MFK i Amål	173
38 B. Boberg, Västerås FK	170
39 K.-A. Pettersson, Gamen, Norrköping	149
40 R. Odenman, Cumulus, Stockholm	143
41 L. Jakobsson, Hobby, Örebro	142
42 K. Karlsson, Hobby, Örebro	132
43 M. Holgersson, Karlstads FK	55
44 S.-I. Sandén, Uppsala FK	48
45 A. Hellberg, Lidköpings FK	47
46 S. Johansson, Lidköpings FK	37

S 2

1 R. Johansson, Termik, Norrköping	808
2 J.-H. Thorselius, Cumulus, Stockholm	665
3 A. Thörnblom, Västerås FK	623
4 G. Kalén, Gamen, Norrköping	547
5 L. Larsson, Västerås FK	529
6 B. Persson, Lidköpings FK	520
7 K.-E. Andersson, Gamen, Norrköping	511
8 S. Sandberg, Umeå FK	506
9 K.-E. Carlsson, Cumulus, Stockholm	503
10 B. Ericsson, Hobby, Örebro	495

11 J. Karlsson, Måsen, Sunne	459
12 H. Löfgren, Aeroklubben i Göteborg ..	454
13 R. Andersson, Vingarna, Stockholm ..	452
14 L. Spångberg, Danderyds MFK	444
15 P.-O. Strömberg, Holmens sk., Örebro	435
16 A. Larsson, Umeå FK	407
17 A. Aronsson, Töreboda MFK	404
18 T. Karlsson, Lidköpings FK	388
19 S. Haglund, Hofors MFK	385
20 R. Odenman, Cumulus, Stockholm ..	378
21 B. Johansson, Karlstads FK	373
22 S. Johansson, Lidköpings FK	357
23 B. Andersson, Hobby, Örebro	350
24 G. Vilhelmsson, Västerås FK	346
25 S. Karlsson, Lidköpings FK	341
26 S.-I. Sandén, Uppsala FK	340
27 E. Roos, Holmens skola, Örebro	332
28 B. Bergman, Hobby, Örebro	330
29 C. Bergström, Måsen, Sunne	319
30 C. Odelstad, Vingarna, Stockholm ..	318
31 E. Kvarnström, Danderyds MFK	297
32 P.-O. Andersson, Hobby, Örebro	290
33 S. Pettersson, Norrköpings FK	278
34 K. Söderström, Töreboda FK	268
35 S. Andersson, Karlskoga FK	247
36 M. Landahl, Vingarna, Stockholm ..	241
37 P.-O. Byström, Karlstads FK	235
38 S.-A. Samuelsson, Termik, Norrköp.	195
39 T. Löf, Lidköpings FK	187
40 H. Lycksell, Vingarna, Stockholm ..	185
41 A. Kaplan, Vingarna, Stockholm	183
42 S. Sandberg, Aeroklubben i Göteborg	179
43 R. Cöster, Termik, Norrköping	173
44 K. Karlsson, Hobby, Örebro	144
45 J. Svensson, Eskilstuna FK	119
46 B. Andersson, IOGT:s MFK i Amål ..	101
47 U. Ekeröth, IOGT:s MFK i Amål	93
48 I. Sundberg, IOGT:s MFK i Amål	92
49 M. Holgersson, Karlstads FK	87
50 P.-O. Karlsson, Holmens skola, Örebro	75
51 A. Uppling, Holmens skola, Örebro ..	21

G 1	
1 K.-E. Landegren, Västerås FK	319
2 A. Larsson, Vingarna, Stockholm	252
3 R. Odenman, Cumulus, Stockholm	243
4 R. Löwen-Aberg, Vingarna, Sthlm ..	226
5 R. Blom, Karlskoga FK	188
6 H. Eliasson, Aeroklubben i Göteborg	146
7 A. Norland, Karlstads FK	139
8 A. Thörnblom, Västerås FK	130
9 G. Bergström, Termik, Norrköping ..	127
10 C. Bergström, Måsen, Sunne	95
11 A. Nilsson, Karlstads FK	59

G 2	
1 A. Deurell, Vingarna, Stockholm	460
2 A. Larsson, Vingarna, Stockholm	422
3 K.-E. Landegren, Västerås FK	393
4 L. Larsson, Västerås FK	351
5 G. Vilhelmsson, Västerås FK	190
6 S. Stark, Vingarna, Stockholm	185
7 B. Larsson, Västerås FK	140
8 K.-A. Pettersson, Gameln, Norrköp.	117
9 H. Eliasson, Aeroklubben i Göteborg	114
10 C. Odelstad, Vingarna, Stockholm ..	103
11 S. Thor, Karlskoga FK	29

F	
1 B. Boberg, Västerås FK	546
2 T. Haglund, Hofors FK	532
3 R. Johansson, Termik, Norrköping ..	385
4 G. Thulin, Vingarna, Stockholm	366
5 A. Widén, Solna-Eskadern	298
6 A. Norland, Karlstads FK	281
7 C. Arnell, Motala FK	281
8 S. Skoglund, Karlstads FK	261
9 R. Andersson, Eskilstuna FK	194
10 S. Boberg, Västerås FK	186
11 M. Pinotti, Solna-Eskadern	180
12 C. Pinotti, Solna-Eskadern	172
13 B. Pettersson, Västerås FK	143
14 B. Börjesson, Aeroklubben i Göteborg	138
15 E. Johansson, Hofors FK	136
16 L. Pettersson, Eskilstuna FK	100
17 E. Kvarnström, Danderyds MFK	69
18 B. Ericsson, Hobby, Örebro	46

LAGTÄVLING I S 2 OM VINGARNAS HP

1 MFK Cumulus, Stockholm	1546
2 Västerås FK	1498
3 Lidköpings FK	1265
4 MFK Termik, Norrköping	1176
5 MFK Hobby, Örebro	1175
6 Vingarna, Stockholm	1011

Värva medlemmar

Din andel i statsanslaget be-
ror mycket på medlemsantalet.

FRÅGOR OCH SVAR

angående de nya modellflygglerna.

Här nedan publiceras några frågor som modellflygare riktat till KSAK sedan de börjat studera innehållet i de nya sven-
ska modellflygglerna. Den som har nya
frågor att komma med är hjärtligt väl-
kommen. Vi svarar omgående per brev
direkt och inför sedan frågan och svaret i
ett kommande nummer av tidningen.

Fråga: Får de gamla »elitflygarna» behå-
la sina märken?

Svar: Ja. För övrigt kan man nog räkna
med att elitflygarna blir de första, när det
gäller att ta ett certifikat.

Fråga: Är mätningen av modeller, som
var på tal i det nordiska regelförslaget,
helt borttagen?

Svar: Deltagarna i den nordiska lands-
kampen kommer att få sina modeller mät-
ta efter det nordiska systemet. För in-
hemska tävlingar gäller, att klubbledaren
skall ansvara för att de modeller hans
medlemmar tävlar med verkligen uppfyl-
ler fordringarna.

Fråga: Får en S-2:a vara hur stor som
helst?

Svar: Nej. S-2:an är enligt definitionen
en segelmodell. Av definitionen på segel-
modellen framgår, att denna är ett
modellflygplan. Ett modellflygplan, som inte
är fjärrstyrt, får ha en vingyta av högst
100 dm². Detta värde gäller alltså även
för S-2:orna.

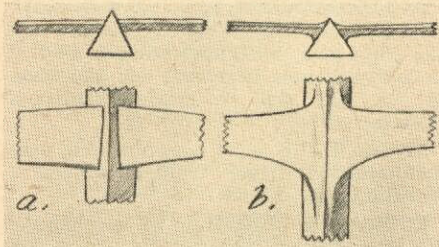
Fråga: Varför får man inte använda ki-
kare vid tävling?

Svar: Främst av två anledningar. För det
första är det alltför tröttsamt för en tid-
tagare att stå med kikare en hel tävling,
för det andra vore det orättvist om en
del tidtagare hade kikare, medan andra
vore utan. Att anskaffa kikare till samt-
liga kontrollanter vid en tävling skulle
nog vara ogörligt.

Fråga: Kan ett uppnått tävlingsresultat få
räknas som certifikatprov?

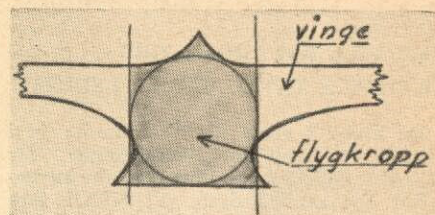
Svar: Endast om de fungerande tidtagar-
na uppnått 17 års ålder och är registrera-
da om kontrollen på modellens typ
m. m. är fullt betryggande.

Fråga: Hur räknas gränsen mellan vinge
och flygkropp i följande båda fall
(a och b)?



Svar: I fallet a råder ingen tvekan. Här
är gränsen mellan vinge och flygkropp

fyllt synbar. — Eftersom tvekan kan upp-
stå i fallet b kan vi här använda den in-
skrivna cirkeln. Resultatet framgår av
följande figur:

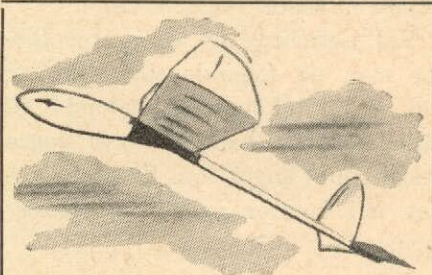


Fråga: Är drakstart tillåten för segelmo-
deller?

Svar: Ja. I reglerna står att en oelastisk
lina av högst 100 m. längd får användas.
Hur den användes har inget att betyda.
(Det vore förresten trevligt med en drak-
starttävling! Sätt igång!)

Fråga: Varför skall man just räkna slag-
volymen hos F-modeller. Ingen kommer
väl på den iden att räkna in vevhuset i
motorvolymen.

Svar: Nej, säkert inte, men det finns
oftast ett utrymme ovanför kannans hög-
sta läge, som ibland räknas, ibland inte.
Vi har valt slagvolymen för att få en en-
tydig bestämning.



Oh boy vilken kärra!

”Billy Boy” heter den, har en
spännvidd på 115
cm och är konstruerad av Sven Saloni-
us. Modellen utmärker sig genom en synner-
ligen enkel konstruktion och utomordent-
liga flyg- och startegenskaper.
Vi tillhandahåller kompletta byggsatser
till ett pris av 4:50 samt lösa ritningar
till ett pris av 1:50.
Vid inköp av övrigt modellflygmaterial
hänvisar vi till vår nyutkomna katalog,
som innehåller massor av fina modellflyg-
tips. I den finner Ni allt material för Er
hobby — och till billigaste priser.
Katalogen sändes mot 30 öre i frimärken.

**NORRLANDS
MODELLFLYGINDUSTRI**
Vasagatan 4 UMEÅ Tel. 270

Härmed rekviderar jag att sändas mot
postförskott + porto st.
byggsats/ritning till »Billy Boy» samt
.... st. katalog mot bifogade frimärken.

Namn:

Bostad:

Postadress: Flyg 6/47
(Skriv tydligt med blyerts.)

PÅ KSAK:s MODELLFLYGAVDELNING

tjänstgör f. o. m. den 19 mars fru Gunvor Lindkvist i stället för fröken V. Lindahl och fröken E. Nyberg, som lämnat KSAK.

VEM VILL BLI ARRANGÖR?

CENTRALA TÄVLINGARNA LEDIGA!

En klubb i varje län skall under juni månad få anordna uttagningar för KSAK:s Rikstävling. Den som är intresserad bör anmäla detta till KSAK före den 1 maj.

RT-finalen skall gå den 20 eller 27 juli. Den som vill arrangera den statsunderstödda tävlingen är välkommen med en ansökan, före den 1 juni.

SM skall hållas den 3 eller 10 augusti. Ansökan om att få arrangera denna tävling skall också inlämnas före den 1 juni.

Bort med tiondelarna!

Alla resultat, vare sig det gäller tävling, märkestagning, rekord eller något annat skall i fortsättningen enligt klubbledarkonferensens beslut anges i timmar, minuter och sekunder. Vi går alltså ifrån de tidigare använda tiondelarna.

Vid avläsning av stoppuret förfar man på följande sätt: Om ett helt sekundtal överskrides med 5/10 eller mera skall det närmast högre sekundtalet anges som flygtid, i annat fall bortser man från tiondelarna.

Exempel: 18,0 sek skrives 18 sek,
18,4 sek skrives 18 sek,
18,5 sek skrives 19 sek,
18,8 sek skrives 19 sek.

Sammanlagd tid räknas — ej genomsnittstiden.

En massa tid går förlorad vid varje tävling, genom att den sammanlagda tiden för varje modell måste divideras med 3. Klubbledarkonferensen i höstas beslöt därför att man i fortsättningen skall ange den sammanlagda tiden på tre flygningar som slutresultat, en praktisk reform som vi här vill erinra om.

KLUBBNOTISER

HALTA MFK:s medlemmar anordnar hangtävling med KSAK-modeller den 1 maj och tävlar om Wentzels hederspris.

SVENSKA MODELLFLYG- REGLER

fastställda av KSAK:s verkställande utskott den 30 januari 1947.

I avvaktan på att de nya reglerna jämte andra anvisningar för modellflygverksamheten kommer ut i bokform publiceras här reglerna, så att varje modellflygare kan sätta in hela sin energi på att nå ett gott resultat under den stundande högsäsongen.

Definitioner

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 3 000 gr, såvida flygplanet inte är fjärrstyrt, då dessa värden får överskridas. 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 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;

ORNITOPTERMODELL 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 kroppsektionen helt fri);

b. efter skalenlighet:

SKALMODELL 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 gumminotordriven motormodell. 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;

SPECIALMOTORMODELL 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.

e. 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 inomhus-

flygning och som flyges i slutet lokal. Minimivindbelastningen är fri.

UTOMHUSMODELL är varje annat modellflygplan.

Allmänna regler

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 bara bärande och inräknas i modellflygplanets vingyta.

SPÄNNVIDD är det verkliga avståndet mellan det färdiga modellflygplanets vingpetsar.

VINGBELASTNING är modellflygplanets totala vikt i gram dividerad med dess vingyta 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 kroppsektionen. 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 bygget 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. Linan skall omedelbart efter varje start helt indragas.

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

c. Resultatkontroll:

KONTROLLANTER: All resultatkontroll skall samtidigt utövas av två kontrollanter, 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.

TIDSFLYGNING: Tiden mätes med stoppur. Vid tävling får kontrollanterna inte förflytta sig utanför det angivna startområdet och tillåtes inte använda kikare eller liknande 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 (hand-, mark- och vattenstart) eller frigöres från startlinan (högstart). 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 förflyttar sig nedåt längs ett hinder. — Erhåller kontrollanterna olika tider på en och samma flygning noteras medelvärdet, 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 (högstart) 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 medelvärdet mellan de därvid uppmätta hastigheterna räknas som slutresultat. För mätningen användas elektrisk eller fotografisk tidtagning. Anordningarna skall från fall till fall godkännas av KSAK.

Kompetenstecken

a. KSAK:s Modellflygmärken:

KSAK:s MODELFLYGMÄRKEN är kompetenstecken som kan erövrast av registrerande modellflygare. Fyra valörer finnas: Järn-, brons-, silver- och guld-märke.

PROVTAGNING för varje märkesvalör kan ske med endera Segelmodeller, Gum-

mimotormodeller och Gasmotormodeller. För Gasmotormodeller är motortiden begränsad till 30 sek, räknat från modellflygplanets start. — Innehållet i »Allmänna Regler» äger tillämpning.

ORDNINGSFÖLJD: Märkena skall erövrast i tur och ordning. Bronsmärke eller märke av högre valör kan endast tilldelas modellflygare, som erövrat närmast lägre märke.

KOMPETENSFORDRINGAR

Märkesvalör	Antal flygningar	Minimitid på varje flygning	
		Segelmodeller	Gummimotor eller Gasmotormodeller
Järn-märke	3 flygningar samma dag med vidstående minimitider	30 sek	20 sek
Bronsmärke	»	1 m	45 sek
Silvermärke	»	1 m 40 sek	1 m 15 sek
Guld-märke	»	3 m	2 m

b. KSAK:s Modellflygcertifikat:

KSAK:s MODELFLYGCERTIFIKAT är ett kompetensbevis som på nedan angivna villkor kan tilldelas registrerade modellflygare. Tre typer finnas: Certifikat för segelmodellflygare, certifikat för gummimotormodellflygare och certifikat för gasmotormodellflygare. Certifikaten utfärdas av KSAK.

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

PROVTAGNING: Certifikat av valfri typ kan erövrast tidigast kalenderåret närmast efter det, under vilket sökanden erövrat 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 från 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

DELTAGARE skall vara registrerad. INNEHÅLLET I ALLMÄNNA REGLER skall alltid tillämpas.

TÄVLINGSFORMER: Tävlning 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 fri-flygande modeller tillhörande någon av följande specialklasser:

S 1 Segelmodeller med vingyta högst 15 dm².

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

S_{int}. Segelmodeller, Internationella: Vingyta minst 24 och högst 26 dm². Ytan av största kroppsektionen minst L²:300, där L = flygplanets totala längd. Vikt minst 400 g.

G 1 Gummimotormodeller med vingyta högst 7 dm².

G 2 Gummimotormodeller med vingyta över 7 dm². Ytan av största kroppsektionen minst L²:200, 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 L²:100, 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 tävlingen kan tävlingsledningen göra ytterligare inskränkningar.

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

SLUTRESULTAT och PROTOKOLLFÖRING: Som slutresultat räknas summan av de erhållna flygtiderna (tidflygning). För varje flygning räknas högst 6 min även om flygningen varar längre tid. Tidtagningen avbrytes 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 maximtiden 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 omstartar 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 tävlingens slut eller före prisutdelningen, om denna äger rum tidigare. Vid tvistigheter angående regeltolkningen utgör KSAK högsta instans.

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

Speciella tävlingsregler

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 tidflygning 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 andraplacingar tilldelas samma plakett i silvervalör och tredjeplaceringarna bronsplaketten. 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.

Rekord

REKORD kan slås av varje registrerad modellflygare som uppnår ett förbättrat resultat med definierad modellflygplantyp eller typkombination under förutsättning att tidigare gällande notering överträffas med minst följande värden: Tidsrekord 100 m. hastighetsrekord 1 km/tim.

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

TYPREKORD kallas alla övriga rekord.

INNEHALLET I ALLMÄNNA REGLER skall tillämpas.

HÄNSYN TAGES TILL STARTSÄTTET ifråga om Segelmodeller (handstart, och högststart) och Motormodeller samt hit hörande kategorier (hand- eller markstart [gemensamt] och vattenstart).

Modellflygarens kvalificering för segelflygverksamhet

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.)

OBS! Registrerade modellflygare får helårsprenumeration för kr. 7:50 (halvår 4:—) om prenumerationen sker genom klubben.

Mest och Bäst

om FLYG i

Nordens största flygtidning

Flyg

LÄS FLYG ★ LÄS FLYG ★ LÄS FLYG ★ LÄS FLYG ★ LÄS FLYG