

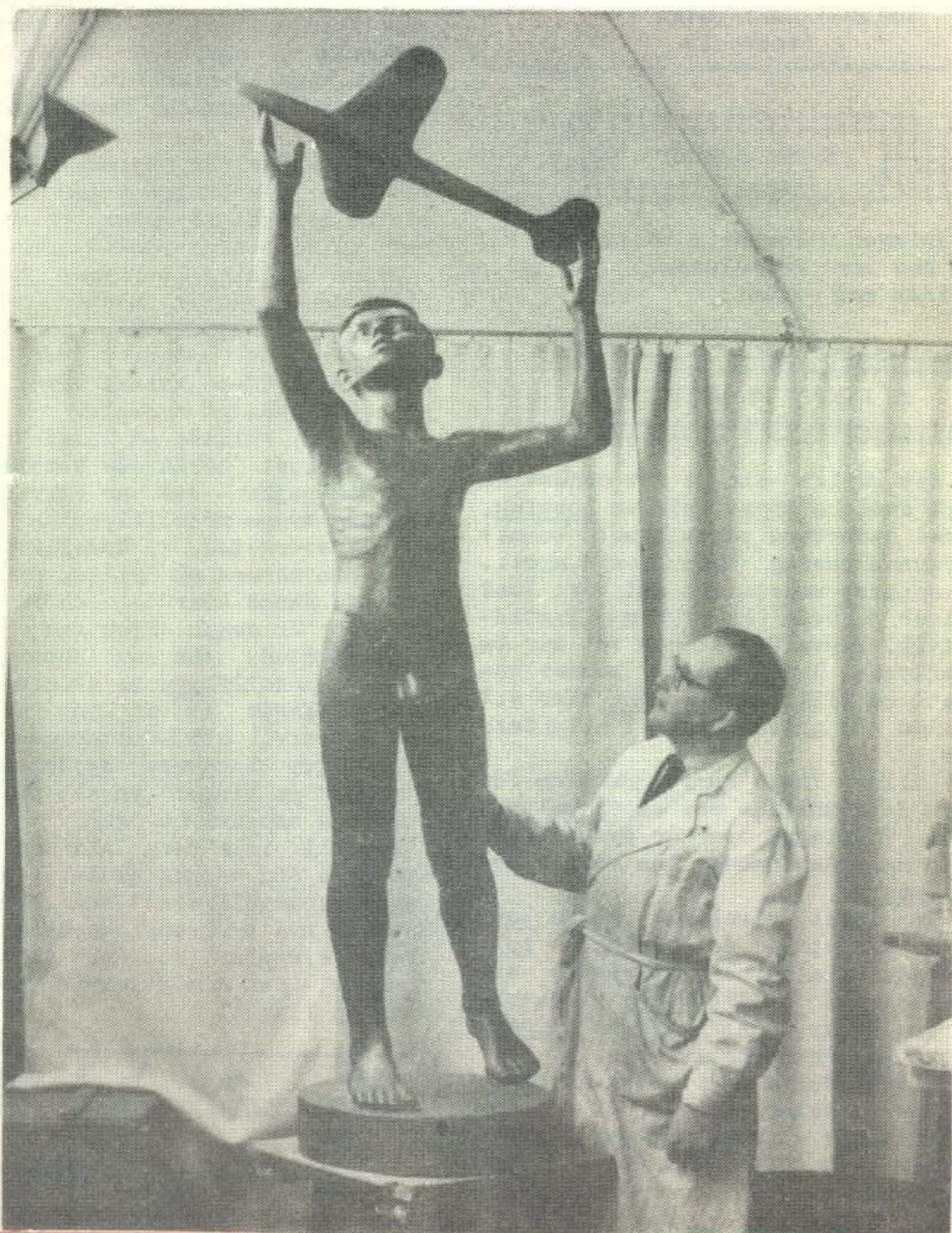
MODELLFLYGC



ÅRGÅNG 3
MAJ

NUMMER 5+6
1951

port



TIDNING FÖR KSAK:s MODELLFLYGARE

MODELLFLYGSPORT

Årg. 3. Nr. 5 - 6.

Maj 1951

Redaktör och ansvarig utgivare:
G.H. Dérantz

Redaktion
KUNGL. SVENSKA AEROKLUBBEN
Malmskillnadsgatan 27,
Stockholm

NÄSTA NUMMER

av tidningen utkommer i början på juli medan det här dubbelnumret får gälla för tiden maj - juni.

EN RIKTIG FLYGTIDNING!

När det gäller att ge ett omdöme om den nya svenska flygtidningen Looping, som med hedervärd punktlighet kommit ut varannan onsdag sedan den 4 april, bör man först konstatera att vårt land verkligen behövde en riktig flygtidning till. Yngve Norrvi som vet mer om privatflyget än de flesta kommer säkert att se till att Looping blir ett gott stöd åt privatflyget i alla dess former.

Man håller Yngve Norrvi räkning för att han inte började med en "kavaljerstart". Tidningen verkar sympatisk i all sin anspråkslöshet. Den kommer nog att avancera.

Det är inget tvivel om att en bunt Looping kan spela en avgörande roll för flygklubbarna som planerar sin verksamhet. En störtdykning i matrikeln resulterar sannolikt i en stigan de sväng på verksamhetskurvan.

Och efter denna uppvisning i konstflygning återstår endast att tala om att medlemmar i reg. klubbar kan få tidningen till årets slut för ett specialpris av kr. 7:50, om prenumeration sker genom klubben.

Dtz.

"Nya Vingar"

TILL BILDEN PÅ FÖRSTA SIDAN

Vid en samlingsutställning som Svenska Konstnärernas Förening arrangerat på Konstakademien var det bland skulpturerna särskilt ett arbete som väckte både allmänhetens och kritikernas uppmärksamhet, nämligen David Wretlings 210 cm höga bronsskulptur "Nya Vingar". Förutom skulpturens rent konstnärliga företrädaren har den ett alldeles speciellt intresse för flygets män. Den föreställer en naken pojke som lyfte ett stiliserat flygplan (i modellformat) på sina uppsträckta armar.

Denna hyllning åt flyget och åt den flygande ungdomen kommer att få sin plats i Sala stadspark, där den skall stå som ett monument över "Fredrik Fröberg, KFUM-pojkarnas vän", som det står att läsa på sockeln.

När red. hälsade på David Wretling i hans ateljé, berättade konstnären att han som pojke - det var omkring 1910 - brukade bygga modellflygplan i pappans snickareverkstad. Modellflyg-hobbyn lade han senare på hyllan, men flygintresset fanns kvar - och för omkring 14 - 15 år sedan fick han idén till den skulptur, som gör honom förtjänt av alla modellflygares aktning.

Det framgår av en lång rad utkast och skisser, att konstnären under årens lopp lagt ner mycket arbete på att ge "Nya Vingar" en så fullödig utformning som den nu äger.

Det blir inte bara Sala som får äran att hysa den vackra skulpturen. I dagarna provställes ett andra exemplar i Enskede nya läroverk och det finns ett tredje exemplar som ännu inte är disponerat - men som givetvis borde "rädas" åt flyget.

Dtz.

Anmäl Dig Till
Årsmötet i
Årsmötet i
Årsmötet i

KSAK:s VINTERTÄVLING 1951

Flygande vingen flög och slog igenom!

Det har så många gånger klagats på att norrlänningarna missgynnas vid utplanterandet av de centrala stortävlingarna. Hur varmt KSAK än känner för norrlänningarna måste vi av praktiska och ekonomiska skäl i regel lägga tävlingarna på en plats som ligger någonstans i modellflygets tätområden, som i stort sett representeras av ett band som löper snett över Sverige mellan

Stockholm och Göteborg. Den här gången var de syd- och mellansvenska klubbarna inte alls intresserade av att ta på sig VT-arrangemangen och det blev därför de båda livaktiga modellflygklubbarna i Sundsvall och Njurunda som fick 1951 års Vintertävling på sin lott.

KSAK väntade sig väl knappast något anmärkningsvärt stort deltagande från

Forts. på sid. 6.



Överst: Heinz Salomon, Sundsvall, vann en välförtjänt klassseger med sin flygande vinge. Därunder: Helge Wannberg, Örnsköldsvik, saknas sällan vid en stortävling.

SAS KRINGEL-KRYSSNING

I förra numret av tidningen presenterades de tre bästa deltagarna i SAS' Kringelkryssning, Olle Blomberg, Kumla Sven-Erik Peterson, Varberg och Per Johansson, Klippan.

Tättrion gjorde sällskap första dagen, då Visby, Norrköping och Helsingfors avverkades. Blomberg och Johansson fortsatte även i sällskap tur och retur Luleå dagen därpå, medan blivande tvåan Peterson vid ankomsten till Stockholm fortsatte samma dag till New York.

LINSTYRNINGSTRÄNING

På uppdrag av Modellflygkommittén (arbetsutskottet) kommer Mfk Cumulus i Enskede och Älvsjö Mfk att gemensamt anordna en linstyrningstävling på Enskede idrottsplats den 20 maj.

Tävlingen, som utgör ett förstudium för SM i Göteborg, skall omfatta speed stunt och team-racing (för att använda den engelska originalterminologien).

Allmänheten (d.v.s. intresserade modellflygare och hela deras vänskrets) släpps innanför grindarna kl. 13 mot den blygsamma entréavgiften 50 öre.

ENGELSK KORRESPONDENS

En medlem i det britiska modellflygets distriktsledning, Mr. B.A. MESSOM 81 Foss Way, York, är intresserad att komma i kontakt med svensk modellflygare som är specialist på den nya Sint eller "The Nordic class", som den heter på utrikiska. Mr. Messom kan i utbyte mot Sint-rön ge del av sina erfarenheter som gammal Wakefield-flygare.

Tredje dagen sa' också ettan och trean adjö till varandra. Blomberg valde Paris, medan Johansson föredrog snabbaste vägen till Buenos Aires.

Peterson föredrog att avsluta sitt kringelkryssande i Buenos Aires. 921 timmar 5 minuter tog den flygturen. Han gjorde sina misstag - bl.a. avverkade han Göteborg så opraktiskt att ett helt dygn förlorades på kuppen - men överlägsen tvåa blev han.

Johansson - tredje man i tättrion - föredrog att ta Wien sist. Otaktiskt ur den synpunkten att han därigenom fick flyga dubbelt på alla långlinjerna. Men hade flygningen gått i verkligheten hade han ju inte fått så långt hem. Och det var kanske det han ville.

På grund av det överraskande intresset för Modellflygsports och SAS' tävling runt halva klotet har SAS ställt flygbiljetter även till fjärde pristagarens förfogande. Berndt Eriksson i Älvsjö får två stycken rundflygningsbiljetter över Stockholm, lämpliga att använda en vacker sommarsöndag.

Övriga priser utgöres av små trevliga saker med SAS'-prägel.

Den slutliga prislistan fick följande utseende:

- 1/ Olle Blomberg, Kumla
- 2/ Sven-Erik Peterson, Varberg
- 3/ Per Johansson, Klippan
- 4-20/ Berndt Eriksson, Älvsjö, Joel Andersson, Göteborg, Sven Jansson, Norrköping, Tommy Carlsson, Varberg, M.E. Kjellgren, Malmö, S-L D. (?), Östersund, Erik Hellström, Stockholm, Tage Carlsson, Göteborg, Erik Lundgren, Helsingborg, S. Svensson, Uppsala, B. Frank, Stockholm, Ulf Hansson, Lund, Olle Pettersson, Borås, S. Nordgren, Linköping, Bengt Håkansson, Västerås, Gunnar Jonsson, Gävle, Nils Abrahamsson, Sollentuna.

Tempo - tävlingen

Till Tempo-finalen i Stockholm den 26 - 27 maj har uttagits:
STOCKHOLMS STAD:

- Henry Borg (A-55)
- Sten Jacquét (A-14)
- Erik Ekberg (A-143)
- Berndt Eriksson (A-357)

STOCKHOLMS LÄN:

- Kjell Eriksson (B-9)
- Astor Blomström (B-171)
- Bo T. Eriksson (B-82)

SÖDERMANLANDS LÄN:

- K-E Bergsten (D-174)
- Kai Mustonen (D-16)

JÖNKÖPINGS LÄN:

- Hans B. Elm (F-87)
- Lars Lindvall (F-23)

KRONBERGS LÄN:

- Tage Andersson (G-201)

KRISTIANSTADS LÄN:

- Leo Ekholm (L-233)

MALMÖHUS LÄN:

- Rolf Hagel (M-10)
- Jan Nilborn (M-236)
- Lars Andersson (M-331)
- Hugo Malmqvist (M-443)

GÖTEBORGS o BOHUS LÄN:

- Charles Moberg (O-193)
- Sture Svantesson (O-102)
- Roald Olsson (O-24)

VÄRMLANDS LÄN:

- Nils-Erik Hollander (S-228)

ÖREBRO LÄN:

- Göran Karlsson (T-7)

VÄSTMANLANDS LÄN:

- Sven-Åke Sjögren (U-117)

KOPPARBERGS LÄN:

- Bengt Trygg (W-273)
- Bengt Andersson (W-36)

GÄVLEBORGS LÄN:

- Sigurd Persson (X-444)
- Tord U. Lindström (X-242)

VÄSTERNORRLANDS LÄN:

- Åke Hagblom (Y-206)
- Rolf Sundin (Y-53)

JÄMTLANDS LÄN:

- Nils Nässén (Z-52)

VÄSTERBOTTENS LÄN:

- Kjell Sjöström (AC-244)

KSÅK:s NYA PRISLISTA ÖVER BLANKETTER OCH ÖVRIGA FÖRLAGSARTIKLAR

S-62 Pärmar till Modellflygsport 1:50
S-107 Propagandanål, flygplan i patinerad mässing 0:35
(Vid best. av minst 50 st. lämnas 50% rabatt)

"Hang, termik, cumulus", segelflygordbok av Yngve Norrvi, 3:e omarb. upplagan 0:50
(Vid best. av minst 10 st. lämnas 50% rabatt)

KSÅK:s översiktskarta över Sverige 2 del. Skala 1: 1.000.000 8:00
(Bokhandelspris 10:-)

U-4 Tävlingsprotokoll 0:05

U-10 Startkort 0:03

Lösen av nytt certifikat^x 2:50

Lösen av förnyat certifikat^x 1:00

U-100 Järnmärke, lösen^x 1:50

U-101 Bronsmärke, lösen^x 2:00

U-102 Silvermärke, lösen^x 2:50

U-103 Guldmärke, lösen^x 3:00

U-104 Certifikattecken, lösen^x 5:00

U-105 Modellflygplakett, brons 4:50

U-106 Modellflygplakett, försilvrerad brons 6:50

A-100 Medlemsmärke m. kråsnål 3:00

A-101 Medlemsmärke m. klack 3:00

A-104 Medlemsmärke, vävt 30 mm br. 1:50

A-105 Dekalkomanier, 32x50 mm för överföring på modeller, cyklar, böcker m.m. Sats om 10 stycken 2:50

A-110 Propagandamärke "Flygdagen" i förg. metall o. emalj 0:50
(Vid best. av minst 50 st. lämnas 50% rabatt)

A-111 KSÅK:s sjukvårdslåda, format 17,5x11x4,5 cm, sammanst. av Flygläk. N.Sundgren 9:50

^x Levereras endast till registrerade klubbar efter bevis om avlagda prov. Understruket belopp anger att registr. klubbar kan erhålla viss återförsäljarrabatt.

OBSERVERA:

Registreringsavgiften har den 1 apr. höjts till 1:50 per kalenderår.

Se Tempo-tävlingen på Tekn. Museum!

Forts. fr. sid. 3.

södra och mellansverige men så mycket starkare representation från Norrland. Det var därför förvånande, även för deltagarna själva, att t.o.m. Norrland blev dåligt representerat vid tävlingen, i varje fall med hänsyn till antalet deltagare. Den enda förklaringen som kom fram var den att man inte ens kan lösa norrlandsproblemen genom att förlägga en tävling till dessa trakter. Även inom Norrland blir resorna alldeles för långa för modellflygarna.

Därmed är det redan sagt att 1951 års Vintertävling blev en liten tävling. I gengäld blev det en sällsynt trivsam tävling och en av de mest rättvisa uppgörelser man någonsin sett inom den f.ö. ganska chansartade modellflygsporten.

Arrangörsklubbarna hade lyckats förträffligt med sina arrangemang och alla var nöjda. En verkligt god bundsförvant hade man dessutom i vädret, som gav ett gott handtag. Morgonen började med 20-graderskyla, men mitt på dagen segade tempen sig upp till minus 6°. Några moln såg man inte till och någon vind kunde man knappast känna av. En titt på resultatlistan visar också, att termiken höll sig borta och att flera modellflygare uppnådde en fullkomligt fantastisk jämnhet i starterna. De var själva vältrimmade och hade lika perfekta modeller, som den ena starten efter den andra gav sitt toppresultat åt tidtagarna. Se t.ex. på segelmodelltiderna, där 1:an hade två starter på 216 och 217 sek., 2:an hade två på 235, 3:an två på 205 och 203. 4:an hade tre starter som låg så pass tätt som 200, 201 och 205. Likadant gick det för F-flygarna.

Det blev inte utrymme för några sensationer på den tävlingen, såvida man inte skall framhålla det som särskilt anmärkningsvärt att man i år ökat ut evenemanget med en extra klass Flygande Vingar, som kördes parallellt med VT och som onekligen tilldrog sig det största intresset. Initiativet togs av ortsborna som hade nått goda resultat tidigare med sina vingar och som nu ville jämföra dem med sydsvenska vingar. Nå, det blev ju en rent intern norrlandsuppgörelse, men indirekt har arrangemanget medfört, att man på oli-

ka håll börjat ta upp ving-problemen på allvar, och KSAK har redan givit ett halft löfte om, att man redan i sommar skall få ett nytt försök med de populära flygande vingarna.

Treplansritningar och beskrivningar på de tre bästa flygande vingarna finns på annan plats i denna tidning. De vackraste var onekligen Heinz Salomons, där spryglarna ersatts med tunna lister, som välvts över inte mindre än sju profilgivande vingbalkar, och Gunnar Westerlunds, som var byggd i massiv balsakonstruktion.

En av de allra bästa prestationerna i denna jämna tävling var Per Håkanssons resa från Malmö. Heder åt den skåningen. Han fick onekligen en mycket lämplig belöning för sina insatser i form av en biljett från SAS på någon av bolagets inrikeslinjer.

Till sist riktar KSAK på sina egna och alla tävlingsdeltagarnas vägnar ett uppriktigt tack till Rolf Einarsson och alla hans pålitliga medhjälpare, som verkligen lyckats göra en alldeles utmärkt tävling. I detta tack innesluter vi också alla dem som bidragit till den värdiga prissamlingen.

+-----+
+ PROTOKOLL FRÅN VINTERTÄVLINGEN +
+-----+

SEGELMODELLER (S_{int}):

Pl	Namn	Ort	1:a	2:a	3:e	S:a
1	L Johansson	Borl:e	216	262	217	695
2	G Gustafsson	Karlst	235	235	192	662
3	I Silesmo	Örebro	253	205	203	661
4	B Törne	Karlst	200	201	205	606
5	H Åhlström	Borl:e	186	234	127	547
6	H Olsson	Norb:g	185	158	159	502
7	S Sandberg	Umeå	206	163	38	407
8	R Persson	Ö:vik	80	157	146	383
9	NG Berg	Umeå	128	105	142	375
10	V Kappinen	Njur:a	17	162	178	357
11	S Norberg	Ö:vik	113	112	85	310
12	Å Larsson	Umeå	105	37	120	262

GUMMIMOTORMODELLER (G_{int}):

Pl	Namn	Ort	1:a	2:a	3:e	S:a
1	S Sandberg	Umeå	131	165	111	407
2	H Wannberg	Ö:vik	105	99	60	264

Forts. på sid. 14.

Uppslaget att ta med flygande vingar på Vintertävlingen har inspirerat signaturen "Bumerang" till följande trevliga insändare, där han presenterar en del mycket intressanta teorier. Håller dom streck? - Ja vi får väl se vad modellflygarna landet runt har att säga!

Något om FLYGANDE VINGAR

Inom modellsegelflyget liksom flyget i övrigt har det alltid varit fråga om att minska flygplanets motstånd så mycket som möjligt. Det bärande elementet på ett flygplan är ju vingen. Alla andra element, såsom kropp och stjärtparti orsakar endast motstånd och försämrar därigenom vingens glidtal. Det borde således vara förnuftigt att eliminera dessa skadliga element. Den flygande vingen kommer idealet ganska nära, då den egentligen endast består av en bäryta.

En rätt konstruerad flygande vinge har en förvånansvärd förmåga att ta sig ur alla upptänkliga situationer. Den har även ett mycket gott glidtal och är oftast startsäker.

Det är en allmänt inrotad tvångstanke att en flygande vinge skall förses med en tryckcentrumfasta profil med S-formad medellinje. Det har emellertid visat sig att en dylik profil endast är berättigad på flygande plankor utan någon som helst pilform. Den S-formade profilen har ett mycket sämre glidtal än den konventionella välvda profilen. Att kombinera den S-formade profilen med pilform och skränkning är förkastligt. Profilen i fråga har en benägenhet att bibehålla en viss anfallsvinkel. En skränkning skulle i detta fall kunna rubriceras som ett försök att stabilisera en vinge som redan är stabil. Skränkningen skulle även orsaka att den tryckcentrumfasta S-formade, bärande profilen vid vingspetsarna flög med negativ anfallsvinkel, vilket i signaturens öron låter hemskt.

En flygande vinge bör vid vingroten förses med en konventionell, måttligt välvd profil. En skarp framkant är att

rekommendera. Vid vingspetsen bör profilen vara symmetrisk. Vingen bör vara trapetsformad.

Pilformen är en annan viktig detalj. Den bör inte vara för stor, då den försämrar vingens glidtal. En pilform större än 15 - 18° är onödig. Som ledning kan nämnas att vingspetsens framkant bör ligga bakom vingrotens bakkant.

V-formen som är en viktig detalj på en konventionell "kärra" är onödig på en flygande vinge (flygande plankan är ett undantag). Tack vare pilformen får - vid kaning - den inre vingen större lyftkraft och rätar upp planet.

Stabilisatorn representeras på en flygande vinge av dess spetsar. Dessa skall därför ha lägre anfallsvinkel än vingens mittparti. För trimming måste emellertid vingen kunna skränkas om. Detta klaras enklast medelst två rör som går genom hela vingen och som är fästade i spetsarna. Genom att vrida rören vid vingroten erhålles olika skränkningsgrader.

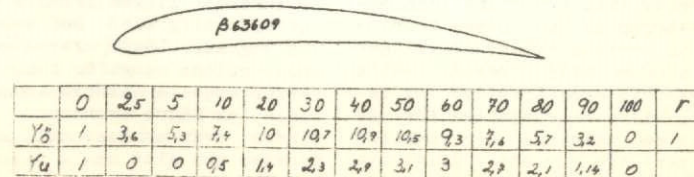
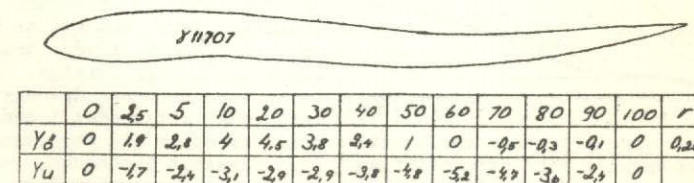
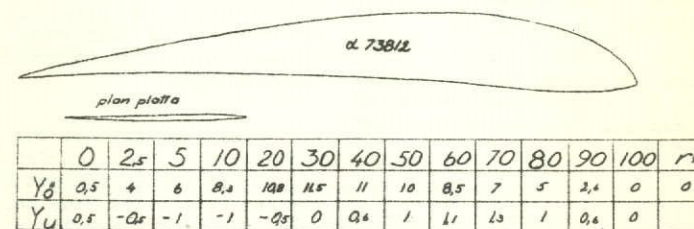
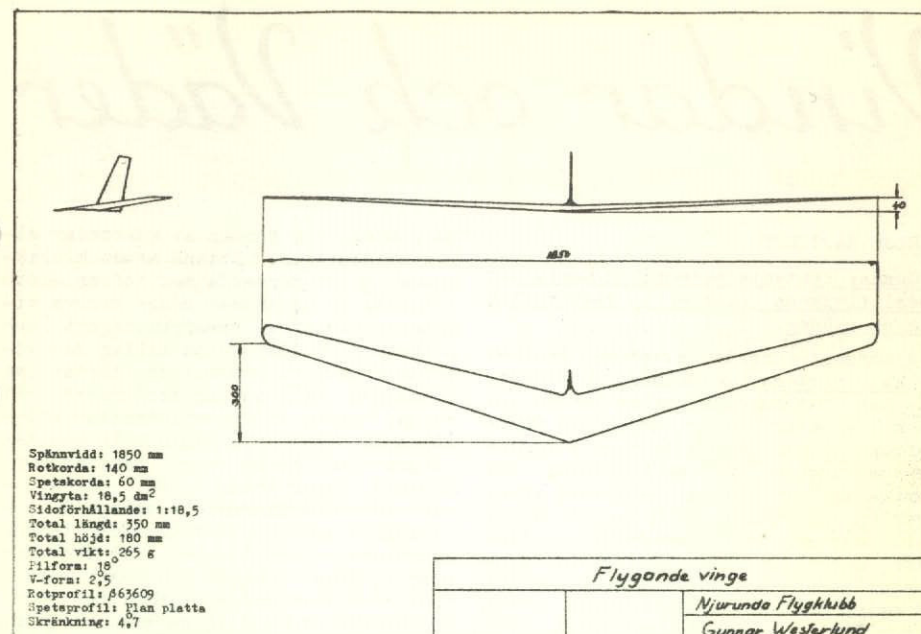
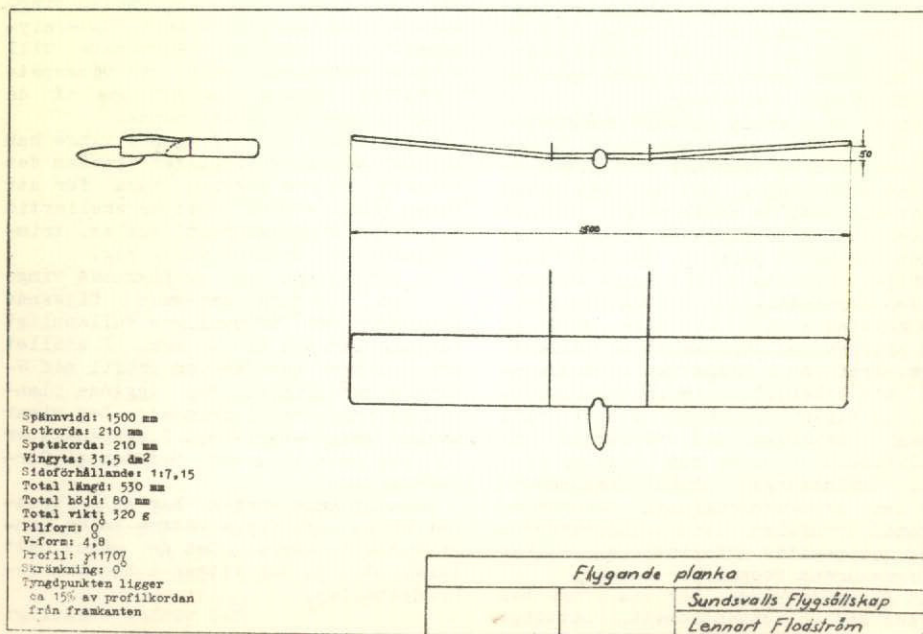
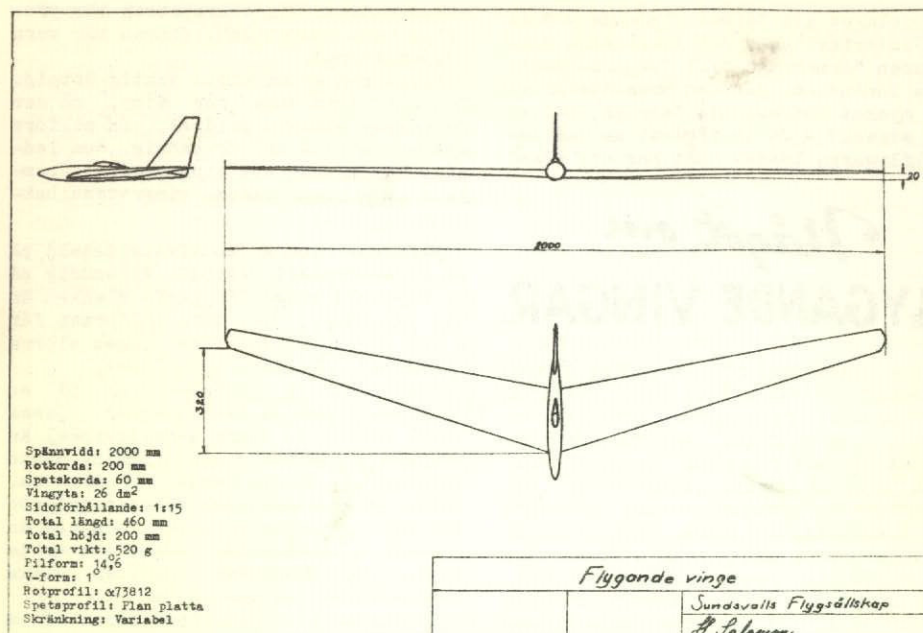
En flygande vingens lateralyta är en relativt viktig detalj. Lateralcentrum får inte ligga långt bak, emedan vingen då visar kurvttendenser. Lateralytorna bör vara koncentrerade till vingens mittparti. Fenor vid vingspetsarna är totalt förkastliga då de mångfaldigar kurvttendenserna.

Trimningen av en flygande vinge kan bereda vissa svårigheter emedan det fordras en god portion vana för att kunna kasta vingen. Det är emellertid först vid vinschstarten som ev. trimningsbrister tydligt visar sig.

En intressant typ av flygande vinge är den tidigare omnämnda flygande plankan. Den är vanligen fullkomligt rektangulär och har V-form. I stället för pilform har den en profil med S-formig medellinje. Den flygande plankan är relativt lätttrimmad. Den visar mycket goda start- och flygegenskaper och kan gott mäta sig med den pilformade vingen.

Den flygande vingen har alla förutsättningar att flyga bättre än en konventionell kärra. Det är något att tänka på, då man tittar i svenska rekordtabellen.

Med vänlig hälsning!
Bumerang.



Vindar och Väder

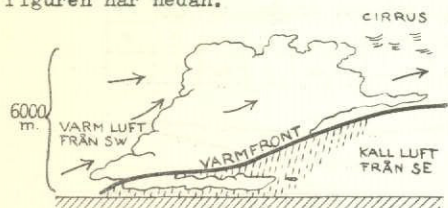
TREDJE KAPITLET

i Gunnar Rystedts meteorologiserie för modellflygarna handlar om varmfronter och om oväder.

I närmast föregående artikel beskrev vi kallfrontens egenskaper. Vi visade, hur den framträngande kalla luften som en kil arbetar sig in under den varma luften vilken därvid tvingas i höjden och ger upphov till molnbildning och kortvarig men häftig nederbörd längs fronten. Vi visade också hur en vanlig kallfront ser ut i tvärsnitt. En flygare möter här ofta obehagliga flygförhållanden och många gånger kan han få svårt att hitta någon lucka i den långa fil av högtstående bymoln och åskmoln som likt kulor på ett radband är uppradade längs fronten till en längd av kanske 500 - 1000 km.

::

Helt andra egenskaper har varmfronten som vi nu skall sysselsätta oss med. Hur den ser ut i tvärsnitt visar figuren här nedan.

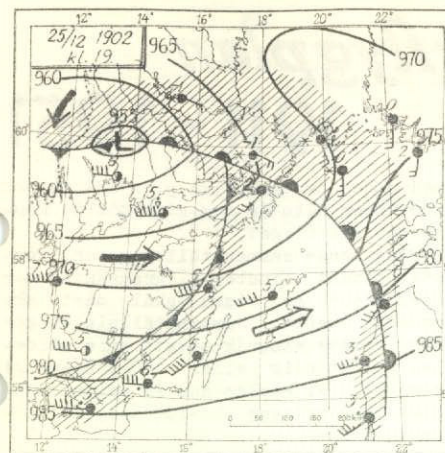


Här är det varmluften som tar initiativet. Den varmare och lättare luften tränger uppåt ovanför kallluftskilen och ger upphov till ett stort molnkomplex som ligger på lut längs frontytan. I sina översta delar, som ligger på minst 6000 m höjd, består detta molnkomplex vid alla årstider av is-kristaller, vilka blir synliga för oss i form av de välkända cirrusmolnen (fjädermolnen) som har ett trådigt utseende och som ofta, när de drar upp

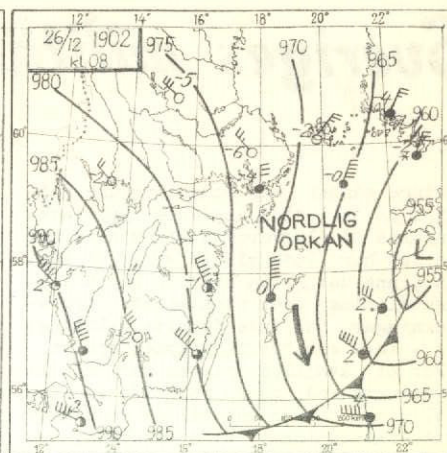
på himlen, har formen av kalkmedar eller skidspetsar. Ibland är de klotliknande eller försedda med tofsar - och eftersom de uppträder många hundra kilometer framför varmfrontregnet och således förebådar detta kallas de oväderscirrus. Cirrusmolnen tättnar så småningom till en mjölkliknande vit slöja, s.k. cirrostratusmoln eller slöjmoln. Det är i dessa moln som man ibland kan få se s.k. halofenomen, färgade ringar kring solen. Dessa beror på solstrålarnas brytning i is-kristallerna. Närmare fronten tättnar molntäcket ytterligare, sol och måne syns ej längre igenom och snart börjar från en dyster ovädershimmel den första nederbörden att nå marken. - Denna fortsätter sedan att falla tills varmfronten passerat. Nederbördsområdet har vanligen en bredd av 200-400 km och nederbörden kan vara 3-8 timmar, således betydligt längre än vid kallfrontpassagen.

::

Vi skall nu tillämpa vad vi lärt oss om väderleksskator och fronter för att se vad som händer när ett oväderscentrum passerar tvärs över mellersta Sverige. Det fall som valts ut, inträffade för nära 50 år sedan. Mitt under júlhelgen 1902 kom ett av de djupaste och kraftigaste i våra trakter kända lågtryck in över Sverige. På den första kartan befinner det sig över Värmland och lufttrycket i centrum är 953 millibar eller 715 mm. Varmfronten har just passerat Stockholm, som har sydvästlig vind och plus 2 grader. Uppsala däremot ligger framför fronten och har sydöstlig vind med snöyra och minus 1 grad. Lågtryckscentret rör sig under natten ungefär genom Stockholm, varför Uppsala aldrig kommer att passeras av några fronter - där vrider vinden över nordost till nord. Kallfronten med sitt smala nederbördsområde (här regn) täcker östra Götaland.



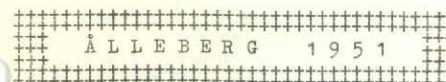
Kallluften (den svarta pilen) kommer in från väster från den varma Nordsjön och medför därför vid marken knappast någon temperatursänkning. Det är i Götaland omkring plus 5 grader på båda sidor om fronten. Över nästan hela Götaland råder västlig storm (de många tvärstrecken på vindpilarna). En kallfront över gränsen mellan Värmland och Norge kommer ner från norr på ovädrets baksida. På kartan för annandagens morgon ser vi hur denna kallfront mycket snabbt kommit ända till lettis-



ka kusten, i östra Sverige följd av kraftig temperatursänkning. Vid svenska Östersjökusten råder svår nordlig storm, i området kring Gotland nordlig orkan. Den stormens härjningar var fruktansvärda. I den svenska meteorologien talar man om "Júlstormen 1902".

::

I nästa artikel, som blir den sista, skall vi förklara vad som menas med termik och visa hur man själv kan lära sig att bedöma termikens växlingar i olika väderlekstyper.



Det har redan kommit en hel del anmälningar till KSAK:s trivsamma instruktörskurser på Ålleberg och nu måste Du faktiskt göra slag i saken och meddela KSAK, vilka medlemmar från Din egen klubb som vill komma med. Det blir - som vi meddelade i förra numret - 4 kurser att välja på. De största chanserna har den som anmäler sig till den första kursen (17/6 - 30/6) och samtidigt anger en av de återstående som en reservkurs. Anmälan bör om möjligt vara inne senast den 20 maj. Kursplanen finns i förra numret av tidningen sid. 2. Kostnaden för en 14-dagars kurs med

resa och uppehålle är bara 60:- kronor per man. Så billigt lever man knappast hemma! Anmäl för säkerhets skull flera från varje klubb och nämn dem i tur som de bör tagas ut, om vi inte har plats för mer än en.

För den som är intresserad av att få segelflygutbildning finns nu prospekt över samtliga sommarkurser på Ålleberg att rekvirera hos KSAK. Häftet har redan skickats ut till registrerade modellflygklubbar.

Den som inte har tillfälle att lägga sig på kurs på Segelflygskolan men som kanske passerar förbi med bil eller tåg bör inte försumma att göra ett besök. På toppen av berget ligger en restaurant med enastående utsikt över slätten.

Sveriges militärflygplan 1911 - 1951

Många gånger har modellbyggare frågat KSAK till råds angående typbeteckningarna på flygplanets äldre maskiner och det har inte alltid varit så lätt att finna det rätta svaret. Någon sammanställning över flygplanets typbeteckningar har inte funnits tillgänglig - inte ens hos flygplanet självt.

För att avhjälpa bristen har Modellflygsports red. gjort följande sammanställning, vilken välvilligt granskats av överstelöjtnant Nils Kindberg, en av de få officerare som verkligen var

med under de egentliga pionjärtiden och som under alla år som gått hållit kontakten med flyget.

Både red:s sammanställning och överstelöjtnant Kindbergs granskning har emellertid av vissa skäl måst ske mycket snabbt. Sammanställningen gör därför inte anspråk på att vara alldeles fullständig eller 100-procentigt korrekt. Vi kanske kan få den sakkunniga läsekretsens hjälp med detaljgranskningen.

A. EN DEL FLYGPLAN FRÅN "PIONJÄRTIDEN"

1911 Nyrop-Blériot-monoplan - (Neumüller-Flottans, 1 ex)

1912 Nieuport monoplane - (original, 1 ex)

Bréguet biplan - (original, 1 ex)

1913 Nieuport-kopia - (svenskb., 1 ex)

Farman-biplan - (original)

1914 Farman - (SW-licens "SW 10")

Blériot - (28 och 50 hk)

Fjällbäck monoplane - "Bastarden", (kop. Hanriot m.m.)

Morane-Saulnier - (original 70hk)

Albatros - (110 hk. original Bz)

1915 Thulin D-monoplan - typ Parasol (Thulins Aeroplanfabrik)

Albatros - (110 hk. SW 17)

1916 Thulin biplan E

1917 Thulin monoplane K

Thulin biplan L

Porat-Kjellson - SW 15 = "Lotterijagaren", 120 hk

Porat-Kjellson - spaningsflygplan SW 16. 160 hk

1918 Thulin biplan FA - 160 hk Bz o Mc

Porat-Kjellson triplan - (Flygkompaniet)

Porat-Kjellson S 18 - (Flygkompaniet)

1919 AEG G V - 2-motorigt, 2 x 260 hk.

Porat-Kjellson "Tummeliten" - senare kallad Ö 1

Phoenix 122 - (original "Phönix-jagaren")

Bréguet 14 - (ambulans)

Phoenix 222 - (2-sits "Dront" original)

1920 Kjellson "Albatros" - (sen. kallad Ö 2. 160 hk Mc)

Fokker D-7 - (kom aldrig i tjänst)

1921 Phönix-kopia - (sen. kallad J 1)

Phönix 2-sitsig - (2-sitsig Dront kopia, sen. kallad Ö 4 och Ö 5)

"Dront" E-2 - (sen. kallad A 1)

1922-26 Ytterligare en del flygplanstyper.

B. EN DEL ÄLDRE OCH NYARE PLAN ENLIGT "MILITÄRA TYPBETECKNINGAR"

A 1 Phönix E-2 - "Hispano-Dront", eskortplan.

A 18 Saab - attack

A 21 Saab - attack

A 21 R Saab - attack, readrivet

1 Fiat BR - bomb, original

B 2 Fiat BR-1 - modif. av B 1. Ökad lastförmåga.

B 3 Junkers Ju 86 K 1 - bomb, orig.

B 3 A Junkers Ju 86 K 4 - bomb, orig.

B 3 B Junkers Ju 86 K 5 - bomb, orig.

B 3 C Junkers Ju 86 K 5 - Saab-byggda

B 4 Hawker Hart - bomb, orig. (Förut sfpl = "S 7")

B 4 A Hawker Hart - bomb, svenskbyggd

B 5 Northrop Douglas 8 A-1 - störtbomb, attack

B 6 Republic 2 P-A "Guardman" - endast 2 ex levererade p g a kriget 1940

B 16 Caproni Ca 313-S - bomb

B 17 A Saab - störtbomb, attack, mål-

B 17 B Saab - störtbomb, attack, mål-

B 17 C bogsering, övningsfpl

B 18 A Saab - högb., störtb., attack

B 18 B Saab - högb., störtb., attack

G 101 AB FLYGINDUSTRI, Halmst.-transportglidfpl

J 1 Phönix 122 - "Phönix-jagaren"

J 2 Nieuport 29 C-1 - jakt

J 3 Fokker C V D - 2-sits jakt, eskort

J 4 Heinkel HD 19 - jakt

J 5 "Jaktfalk" - prototyp med Siddeley-motor, AB Sv. Aero

J 6 "Jaktfalk" - Bristol Jupiter. - byggd Sv. Aero

J 6 A "Jaktfalk" - exportversion - Sv. Aero

J 6 B "Jaktfalk" - ASJA-byggd

J 7 Bristol "Bulldog Mk II A" - jakt

J 8 Gloster "Gladiator" - jakt

J 8 A Republic EF-1 - jakt, senare sp o. sambfpl m.m. (1945)

J 9 Vulter "Vanguard" - ej levererad p g a kriget 1940

J 10 Fiat CR-42 - biplan, jakt

J 11 Reggiane Re-2000 - "Falco", jakt

J 20 A Saab - jakt

J 21 R Saab - jakt, readrivet (Goblinmotor)

J 22 A FFVS (FF flygverkstad, Sthlm) -

J 22 B byggt på Malmslätt

J 23 Högvingat jaktfpl - monoplane,

J 24 byggt på Malmslätt

J 24 B Jaktbiplan - mod. av J 24

J 24 (senare typ, ej fullföljt nattjaktfpl-projekt - Saab)

J 26 North American F-51 D - Mustang

J 28 de Havilland "Vampire" - Goblinm.

J 28 B Saab - readrivet, mot. Ghost

J 29 de Havilland "Mosquito" - nattj

J 30 Sparmann S 1-A - "Sparmannjagaren", övningsjaktfpl

P 1 Focke-Wulf "Stieglitz" - (senare = Sk 12)

P 2 Fieseler Fi 156 "Storch" - (senare = S 14)

P 4 Handley-Page HP 52 "Hampton"

P 5 Focke-Wulf Fw 58 "Weihe" - kartläggnfpl

P 6 Focke-Wulf Fw 58 "Weihe" - kartläggnfpl

Forts. sid. 15.

GÖR SLAG I SAKEN

Registrera Dig och Dina vänner i KSAK genom att för var och en sätta in 1:50 på KSAK:s postgiro 55570. - Om Ni är minst fem, kan Ni bilda en egen klubb. Alla upplysningar lämnas av KSAK.

MODELLFLYG sport gratis hela året

NORDISKA MODELLFLYGAREPOKALEN

Nordiska Modellflygarepokalen, som skänktes till KSAK av direktör Gösta Åhlén, har stått på parad uppe hos KSAK sedan krigets början. Två tävlingar hann man med före kriget. 1938 vann Arne Blomgren, Sverige, och 1939 Björn Andersson, Sverige. Sedan kom importrestriktionerna och balsabristen och när vi nu åter har möjligheter att ta upp tävling med gummimotormodeller har vi hunnit få internordiska överenskommelser, som reglerar tävlingsutbytet mellan dessa länder.

Nu har modellflygkommitténs arbetsutskott i samråd med donator gjort upp nya regler för Nordiska Modellflygarepokalen. Dessa har avfattats så att

Forts. fr. sid. 6.

FÖRBRÄNNINGSMOTORMODELLER (F):

Pl	Namn	Ort	1:a	2:a	3:e	S:a
1	B Johansson	Karlst	133	101	114	348
2	E Knutsson	Upps:a	145	145	45	335
3	S Norberg	Ö:vik	97	99	91	287
4	P Håkansson	Malmö	40	120	115	275
5	S Hörnblad	Ö:vik	75	79	108	262
6	W Jansson	Gimo	86	41	67	194
7	O Lindkvist	Örebro	14	0	133	147

LAGTÄVLING

Pl	Klubb och lag	Summa
1	Karlstads MFK (G Gustafsson, S; B Johansson, F)	1010
2	N Ångermanlands Fk (R Persson, S; H Wannberg, G; S Norberg F)	934
3	Mfk Cirrus (I Silesmo, S; O Lindkvist, F)	808
4	Umeå Fk (NG Berg, S; S Sandberg, G)	782

FLYGANDE VINGAR

Pl	Namn	Ort	1:a	2:a	3:e	S:a
1	H Salomon	Sundsv	55	58	46	159
2	L Flodström	Sundsv	43	77	16	136
3	G Westerlund	Njur:a	0	39	45	84
4	B Westin	Härnös	24	26	24	74
5	G Westin	Härnös	19	25	27	71
6	K Spets	Härnös	0	3	0	3

tävlandet om pokalen i fortsättningen kan inordnas i det ordinarie tävlingsutbytet mellan Danmark, Finland, Norge och Sverige (Nordiska Landskamperna).

Här nedan följer nu de nya reglerna, som är stadfästa av KSAK den 13 april 1938 och ändrade av Verkställande Utskottet den 2 april 1951:

1 Nordiska Modellflygarepokalen är uppställd för landskamp med gummimotormodeller mellan modellflygare från Danmark, Finland, Norge och Sverige. Pokalen är Kungl. Svenska Aeroklubbens egendom. Pokalen är ständigt vandrande och tilldelas segrarlagets erkända nationella aeroklubb för tiden intill nästföljande tävling. Denna aeroklubb ansvarar för att pokalen vid nästföljande tävling i oskadat skick överlämnas till den nationella aeroklubb som arrangerar tävlingen. En mål med avbildning av pokalen i miniatyr tilldelas varje medlem i det segrande laget.

2 Tävling om pokalen skall hållas vartannat år och anordnas av den nationella aeroklubb som står i tur enligt av de nordiska länderna gemensamt uppgjord plan.

3 De modellflygplan med vilka tävlingen genomföres skall i konstruktionshänseende uppfylla FAI:s gällande internationella regler för VM-modeller i gummimotormodellklassen.

4 Tävlingen om pokalen är en ren lagtävling och skall genomföras i överensstämmelse 1:o med FAI:s gällande regler för internationella modellflygtävlingar och 2:o med de bestämmelser för nordiska modellflyglandskamper som uppgjorts av de nordiska länderna gemensamt.

5 Kungl. Svenska Aeroklubben äger rätt att ändra dessa bestämmelser. Dock skall i sådant fall övriga nationella aeroklubbar i de nordiska länderna underrättas om gjorda ändringar minst 6 månader före nästkommande tävling om pokalen.

6 För tolkning av dessa bestämmelser är den svenska originaltexten avgörande.

Registrering: 1:50/år

Forts. fr. sid. 13.

S 1	Flygkomp S 21 - utöskad vingyta, L & H-fpl typ S-25, spaning
S 2	Hansa-Brandenburg typ 32 - lic-tillv. Sv. Aero
S 3	Hansa-Brandenburg typ 42 - tillverkare Sv. Aero och CVV
S 4	Hansa-Brandenburg typ 47 - tillverkare Sv. Aero
S 5	Heinkel He 5/S - Sv. Aero
S 5 A	Heinkel He 5/T - Sv. Aero, CVV
S 5 B	(T=modif. av "TB", "Tekn. Byrå")
S 5 C	Heinkel He 5/t TB - (större typ
S 5 D	än S 5 - S 5 B)
S 6	Fokker C V E - orig. och CVM
S 6 A	Fokker C V D - orig. och CVM
S 6 B	Fokker C V E - CVM modif. av S6
S 7	Hawker Hart (= B 4)
S 9	Republic EP-1 (= J 9)
S 9	Hawker Osprey - span, katapultfpl på kryssaren Gotland
S 10	Breguet - lev. ej p g a krigets utbrott 1939
S 11	Dornier Do 215 - lev. ej p g a kriget 1940
S 12	Heinkel He 114 - marinspaning
S 14	Fieseler Fi 156 "Storch" - arméspan
S 16	Caproni Ca 313 - fjärrspan, 2-motorig
S 17 B	Saab - span (= B 17 B)
S 17 Bs	Saab - span m. flottörer. Vid F 2.
S 18 A	Saab - span, 2-mot.
S 18 B	Saab - span, 2-mot.
S 31	Vickers Supermarine "Spitfire" - fjärrspan o. fotografering

Sk 1	Albatros - 120 hk (Flygkompaniets verkst)
Sk 2	Friedrichshafen F.F.33.L. - Marinsens flygväs. - F 2
Sk 3	A.V.Roe Avro 504 K - bipl, rot. motor
Sk 4	Heinkel HD 24 - Sv. Aero
Sk 4 B	Heinkel HD 35
Sk 5	Heinkel HD 36 - CFM
Sk 6	de Havilland D.H. Moth - orig.
Sk 7	"Skolfalken" - svensk. Sv. Aero, även kallad "Övningsfalken"
Sk 8	de Havilland 60-T - "Moth Trainer"
Sk 9	Kaas-Katzenstein RK-26 "Tiger - Schwalbe" - orig. o. ASJA-byggt

Sk 11	de Havilland DH-82 "Tiger Moth" - original
Sk 11 A	(= Sk 11) - licensb. hos ASJA i Linköping, numera Saab
Sk 12	Focke-Wulf Fw 44J "Stieglitz" - orig., CVV, ASJA, Saab
Sk 14	North American Na 16-4M - orig. ASJA, Saab. "Harvard"
Sk 14 A	ASJA - "Harvard"
Sk 15	ABC Klemm K1 35
Sk 16	North American NA 66 - "Harvard" i USA "Texas"
Sk 25	Bücker Bü 181 "Bestman" - tillverkare Hägglund & Söner

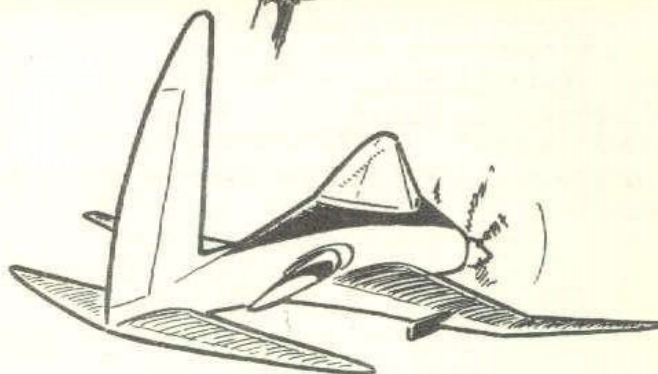
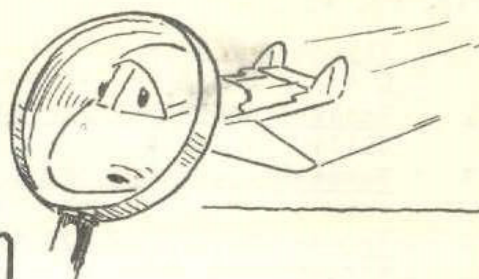
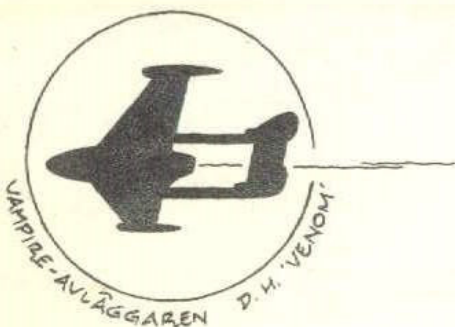
T 1	Heinkel HD 16 - 1 ex depåfartyg "Dristigheten", torpedfpl, sjö-
T 2	Heinkel He 115 K - torpedfpl, 2-mot monoplan, sjö-
T 18 B	Saab - torped- o. minfpl, att.-fpl

Tp 1	Junker F 13
Tp 2	Junker Ju W 33
Tp 2 A	Junker Ju W 34
Tp 3	de Havilland DH-90 "Dragonfly"
Tp 4	Beechcraft 18 R
Tp 5	Junker Ju 52/3m
Tp 6	Fairchild 24 "de Luxe" - samb.
Tp 7	Phillis & Powis - "Miles Falcon" 120 hk

Tp 8	Waco 8-A "Custom"
Tp 9	Junker Ju 86 Z 7
Tp 10	Fokker F XII - 2-mot
Tp 16	Caproni Ca 313 S
Tp 24	Dornier Do 24 - sjöräddn.
Tp 45	Beechcraft 18 S
Tp 46	de Havilland "Dove"
Tp 47	Consolidated "Catalina"
Tp 78	Noorduyn "Norseman"
Tp 79	Douglas DC-3 Dakota - transp.-fpl f. fallskärmsutbildn.
Tp 91	Saab 91 "Safir"

Ö 1	"Tummeliten" - "Tummelisa" -- (Flygkomp verkst)
Ö 2	Albatros, 160 hk CVM - (Flygk. verkst)
Ö 3	Gloster "Grouse" II
Ö 4	Phönix C-222 "Dront" - 220hk Bz (CFV-byggt)
Ö 5	Phönix C-222 "Dront" - 250hk I-sotta (CVM-byggt)
Ö 6	Bristol F 2 B "Fighter"
Ö 7	"Piraten" - Sv. Aero, Lidingö
Ö 9	FAI typ 2 - Sv. Järnvägsverkst i Linköping

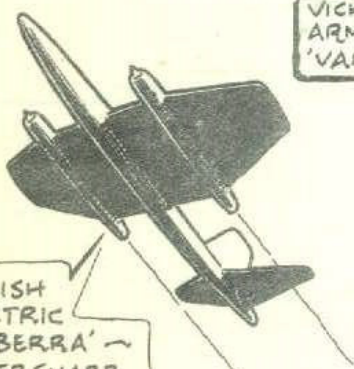
RAF-'PROFILER' GENOM SPECIAL-OPTIK



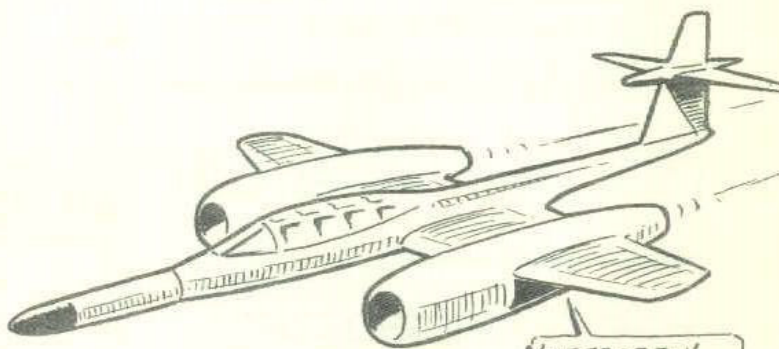
WESTLAND
WYVERN ~
EN-SITSIG FLOTJ-JAKT MED
ÅTTA-BLADIG 'ROTOR'-SNURRA



VICKERS
ARMSTRONG
'VARSITY'



ENGLISH
ELECTRIC
'CANBERRA' ~
HYPERSNABB
JET-BOMBARE
MED VINGYTA
Å LA DANSOLV



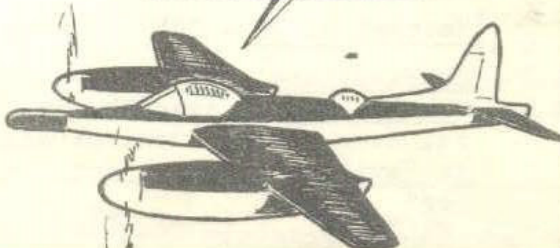
'METEOREN'
I NY GESTALT
SOM NATT-JAKT



VICKERS SUPERMARINE ATTACKER TRAINER



'FAIREY 17' ~
HANGARFARTYGS-
BASERAD
UBÄTS-DÖDARE



DE HAVILLAND
'SEA HORNET'
MED RADAR-NÄSA

BACK