

# MODELLFLYGC



ÅRGÅNG 2 NUMMER 11 - 12  
DECEMBER 1950

*Sport*

## Link-trainern lockade mest!

Linktrainerutbildningen lockade de flesta flygarpojkar och här ser vi hur fänrik Fogde på F 13 instruerar norrköpingsseleven Rune Bergenbrandt.

"Linken" är en mycket invecklad apparat som på ett nästan otroligt sätt efterliknar riktig flygning. Man kan se hur höjdmätaren sakta stiger .... 400 ... 500 ... 600 meter när man tar spaken åt sig och en apparat vid sidan om ritar på en karta ut den exakta färdväg, som mannen i "linken" flugit. Tar man åt sig spaken för kraftigt kan det t.o.m. hända att "linken" börjar spinna. Så naturtroget återger linktrainern den riktiga flygningen!



**TIDNING FÖR KSAK:s MODELLFLYGARE**



MODELLFLYGSPORT

Årg. 2. Nr. 11-12

December 1950

Redaktör och ansvarig utgivare  
G.H. Déranz

Redaktion  
KUNGL. SVENSKA AEROKLUBBEN  
Malmskillnadsgatan 27  
STOCKHOLM

BLIR DET NÅGON VINTERTÄVLING

Det drar ihop sig till Vintertävling men ännu har ingen klubb bestämt sig för att ta på sig arrangemangen. KSAK erbjuder nu intresserade klubbar att ansöka om i första hand Vintertävlingen. KSAK ger anvisningar för planläggningen och svarar för ekonomin. Anskaffning priser samt hållande av funktionärer m.m. åligger den arrangerande klubben. Ansökan bör vara KSAK tillhanda senast den 15 januari 1951.

Därjämte är KSAK redan nu intresserad av ansökningar om 1951 års SM.

DU SOM VILL BLI FLYGARE  
HAR FÅTT DITT LIVS CHANS

Den 1 februari 1951 utgår ansöknings-tiden för den som vill bli fältflygare och för den som vill söka till flygvapnet som officers-, flygingeniörs-, reservintendents- eller meteorologaspirant.

För att Du skall kunna bli fältflygare fordras att Du det år utbildningen börjar fyller lägst 18 och högst 21 år. Det är tillräckligt om Du har godkända avgångsbetyg från folkskolan, då Du får börja med en ca 10 månaders kompletterande utbildning i bl.a. engelska, matematik och fysik. Har Du tagit realen får Du börja flyga genast.

Ansöknings-tiden utgår den 1 februari för den som tagit realen eller beräk-

Forts. på sid. 15.

NÄSTA ÅR HOPPAR VI ÖVER PT

Det har ej undgått KSAK att intresset för Prestationstävlingen i år varit ganska svalt hos det övervägande flertalet klubbar. Detta kanske enbart beror på att man börjat betrakta PT som något självklart (Sådant är aldrig nyttigt!) men det kan också finnas andra samverkande orsaker. Därmed må vara hur som helst, KSAK har beslutat göra ett litet uppehåll. 1951 kan vi använda till att fundera över om vi kan ta upp PT igen under ännu trevligare former ett annat år.

1951 skall vi kanske hitta på ett annat bra sätt att utnyttja pengarna.

SVENSK MOTOR TIDNING  
FÖR HALVA PRISET

Medlemmar i KSAK:s registrerade modellflygklubbar kan erhålla KSAK:s officiella organ Svensk Motor Tidning till halva prenumerationspriset för 1951 enligt en överenskommelse som KSAK träffat med tidningen. Ordinarie prenumerationspriset är 16:- kr medan klubbarna får prenumerera för endast 8:- kr per helår (billighetsprenumerations på kortare tid än ett år tillåtes inte).

Sådan prenumerations skall göras genom den av KSAK godkände klubbledaren.

Prenumerationen skall ställas direkt till tidningen, adress: Svensk Motor Tidning, Kungl. Automobil Klubben, Stockholm 16. På prenumerationsansökan skall klubbledaren egenhändigt intyga att prenumeranten är medlem i klubben. Ange tydliga namn och adresser på klubbens prenumeranter för att undvika felexpedieringar.

Samtidigt med att prenumerationsansökan insändes, skall avgiften kr. 8:- per prenumerant, insättas på tidningens postgirokonto nr 1163.

Svensk Motor Tidning utkommer en gång i månaden och kostar i lösnnummer 1:50 kr per ex. Insänd prenumerationsansökan genast för det kommande året, så att Ni inte går miste om något nummer av tidningen.



# Inomhus-FLYGNING

Arne Blomgren är en av de få svenska modellflygare som tagit inomhusflygningen på allvar. Han har även på det området nått upp till högsta elitklass. Då KSAK nu vänder sig till honom för att få något vederhäftigt sagt om de trevliga inomhusmodellerna kan vi vara förvissade om att vi får oss verklig sakkunskap till livs. Modellerna som presenteras är utvalda med särskilt stor omsorg.

En gren av modellflyget, inomhusflyget, har tyvärr ägnats ett mera passivt än aktivt intresse i vårt land. Detta är beklagligt, ty inomhusflyget har kanske ännu mer att bjuda sina utövare i form av konstruktionsfinesser och spänning än någon annan form av modellflyg. I Amerika och i många europeiska länder är inomhusflyget mäktigt populärt och det finns ingen direkt anledning varför inomhusflyget inte skulle kunna vinna samma stora popularitet även i Sverige. Lokalfrågan är det stora problemet (när man väl lyckats få fram en modell!). Klubbarna kan emellertid säkert räkna på KSAK:s stöd om det gäller att skaffa tillstånd att disponera en lämplig lokal för träning och sedermera kanske tävling eller demonstrationsflygningar.

## HEMLIGHETEN ÄR VIKTEN

Kneppet med att nå ett gott resultat med en ultralätt inomhusmodell är att verkligen få den så lätt som möjligt men samtidigt så stark att den kan bära en gummimotormängd som uppgår till 40 - 50 % av modellens totala vikt. De enkla stavmodellerna har visat sig avgjort överlägsna kroppsmodellerna, beroende på att både vikten och luftmotståndet kan hållas nere hos stavmodellerna.

## VINGEN

Det har visat sig att vingens form ur aerodynamisk synpunkt spelar relativt liten roll, men ur hållfasthets- och viktsynpunkt är den elliptiska el-

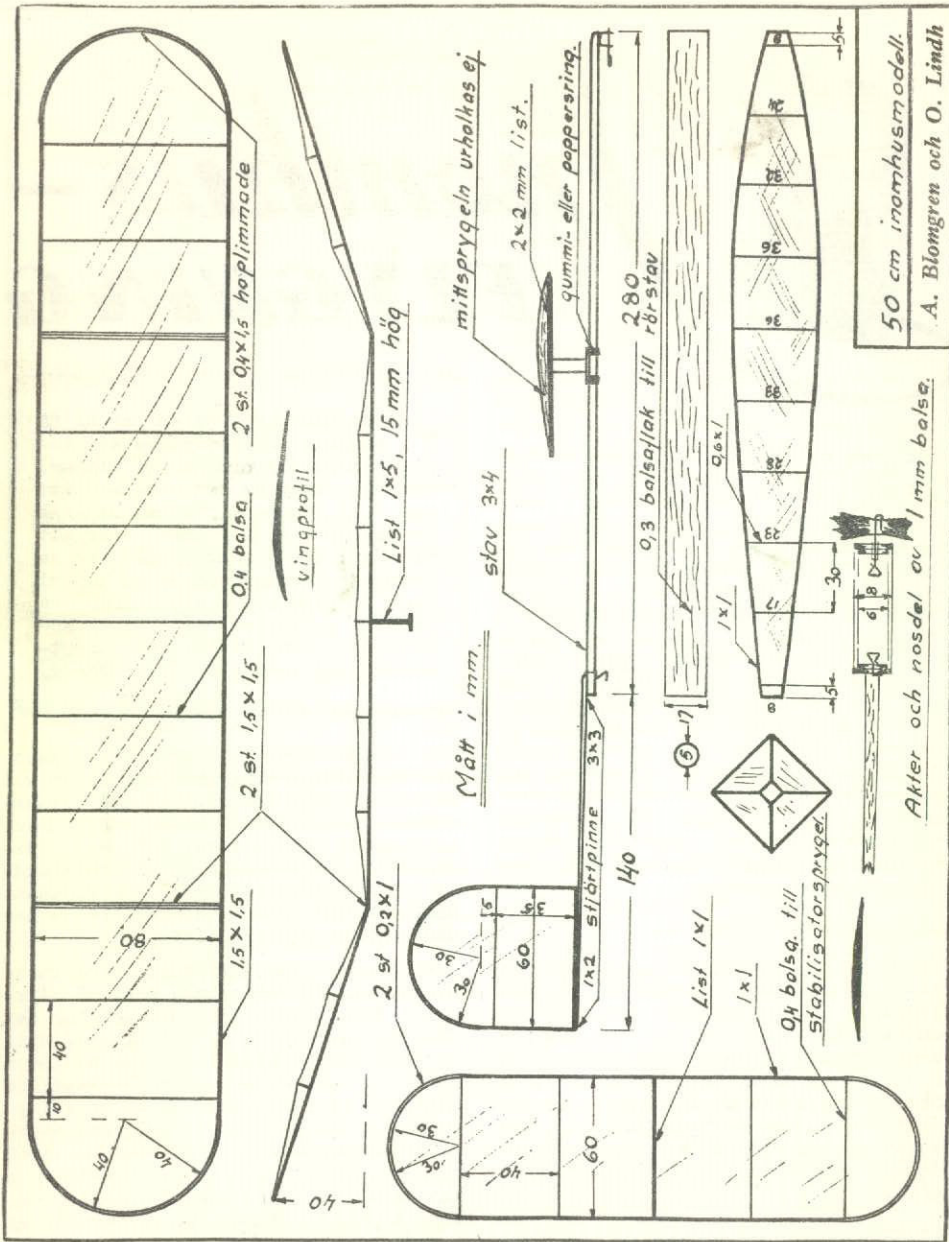
ler trapetsformiga vingen lämpligast. Den sistnämnda vingtypen bör ha en väl markerad trapetsform, så att genomskärningsarean hos fram- och bakkant successivt kan minskas till ett minimum mot vingpetsarna. Ett förhållande av 1:3 kan rekommenderas. Amerikanska modeller med detta sidoförhållande har nått mycket goda resultat.

Så har vi den elliptiska vingkonstruktionen. För att uppnå maximal styrka i förhållande till vikten är det lämpligt att välja en 2/3 ellips, dvs. en vingform sammansatt av två ellipser där den främre ellipsens lillaxel är hälften så stor som den bakre ellipsens och där de båda ellipsernas storaxlar sammanfaller. Framkanten kommer här att uppta den största belastningen och bakkanten kan dimensioneras avsevärt klenare, vilket bl.a. resulterar i reducerat motstånd.

Inomhusmodeller är ytterst känsliga för drag och andra störningar i luften varför parasollplacering av vingen sy-

Forts. sid. 5.





Ovanstående stavmodell konstruerade Arne Blomgren i samarbete med den senare bortgångne Olle Lindh. Det finns visserligen inga lättbyggda mikrofilmmodeller men denna är en av de mest

lätbyggda. Den väger i färdigt skick inte mer än några få gram. Modellen t. h. är en amerikansk konstruktion av den verkligt högvärdiga typen. Måtten på den sistnämnda ritningen är i tum!

50 cm inomhusmodell.

A. Blomgren och O. Lindh

Akter och nosdel av 1 mm balsq.

Forts. fr. sid. 3.

synes vara den avgjort bästa lösningen på problemet att nå största möjliga stabilitet utan att behöva tillgripa alltför stark V-form. Vingen placeras då cirka  $1/3$  av största vingkordan ovanför staven eller kroppen på strömlinjeformade lister som limmas vid vingens fram- och bakkanten. Vid staven eller kroppen fästes listerna lämpligen med små clips av tunn aluminium. Inställningsvinkeln mellan vinge och stabilisator kan varieras relativt mycket. För att få en stabil glid- och motorflykt rekommenderas emellertid en vinkel på  $4^\circ$  som lämplig. Några tillförlitliga data över lämpliga vingprofiler finns inte att tillgå, men de flesta profiler med välvd undersida ger bra resultat om modellen är rätt trimmad. Vingen bör ges en måttlig V-form när detta medför blott en knäckning på vingen. U-form är förkastlig, eftersom detta medför två knäckor, alltså mera lim och därmed högre vikt.

Spryglarna skäres ut ur balsajlak och ges en dimension av  $0,7 \times 1,0$  mm för en modell med 60 cm spännvidd.

#### KROPPEN OCH STAVEN

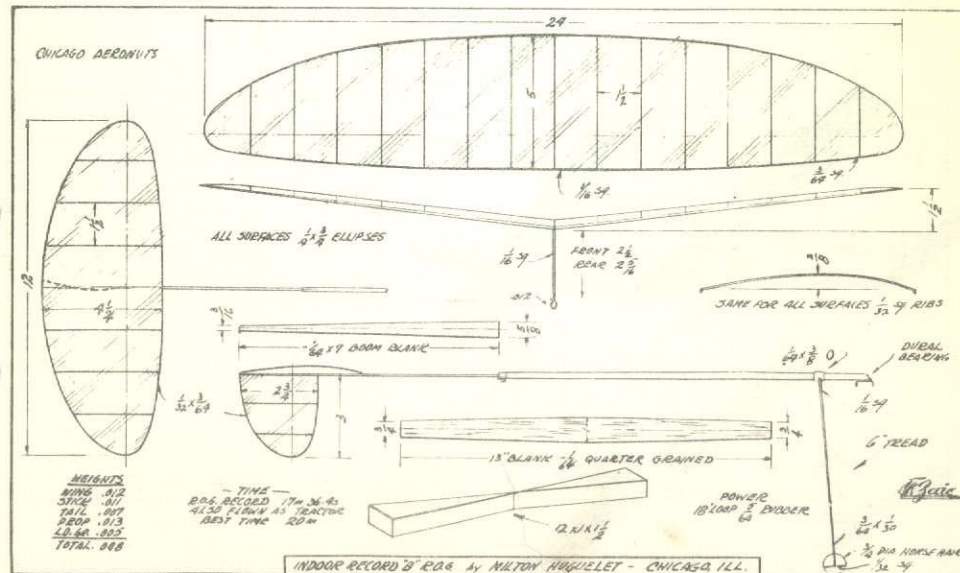
Kroppen bör göras så tunn som förhållandena medger för att vikten skall hållas nere. Stabilisator och fena anbringas lämpligen på en rörstav vilket avsevärt reducerar både vikten och motståndet. Den som bygger för första gången kan ju kosta på sig en något tyngre modell. Då är en vanlig fyrkantig kropp lättast att bygga och att kläda. Ställ den alltid på kant och använd japanpapper till klädseln. Detta får emellertid varken vattenbesparas eller dopas. Den mera avancerade byggaren föredrar emellertid stavkropp med mikrofilmklädsel.

Motorstaven göres av  $0,2 - 0,3$  mm balsajlak. Flaket böjes lämpligen kring en rundstav och limmas ihop till droppformig sektion. Den görs något avsmalnande mot ändarna för viktninskningens skull. Stjärtbommen konstrueras på samma sätt, men av ändå tunnare balsq.

#### STABILISATOR OCH FENA

Stabilisatorytan bör göras stor, åtminstone  $1/3$  av vingytan. Profilen

Forts. sid. 12.



WEIGHTS  
RING .012  
SPRING .017  
TAIL .017  
PROP .013  
L.S. .002  
TOTAL .068

TIME  
B.S. RECORD 17" 26" 42"  
41.50 FEET 41.50 FEET  
BEST TIME 20"

INDOOR RECORD 18" 20" BY MILTON HUGULET - CHICAGO ILL.





# Agatons jeremiader

Agaton har ordet fritt. Har han verkligen rätt eller är det fel alltsammans? Skriv några rader och säg vad du tycker! Modellflygsport är alltid intresserad! Red.

"Jag skulle vilja köpa en byggsats", sa den unge mannen, 17 år i strumplästen och med ett ängsligt guppande adamsäpple som han förgäves försökte svälja ner innanför kragen.

"Jaha, vad skulle det vara för typ - och prisklass", undrade den effektive modellflyghandlanden med en inbjudande gest mot sina välfyllda hyllor.

"J-j-jag vet inte så noga -- har ni någon med färdigstansade bitar - eller så...?"

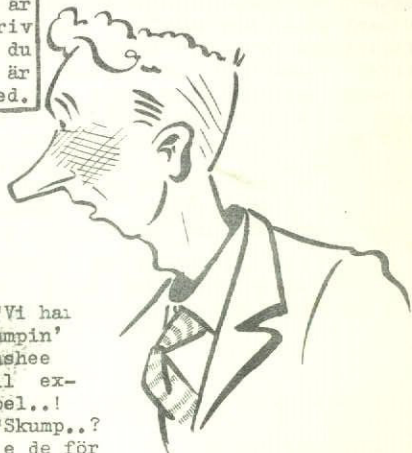
"Vi har Skumpin' Banshee till exempel..!  
"Skump..?  
Va e de för nåt...?"

Modellhandlanden slängde med en van gest upp en färggrann kartong på disken, öppnade den och slätade smexsamt och inbjudande ut ritningen framför ynglingens ljusblå ögon...

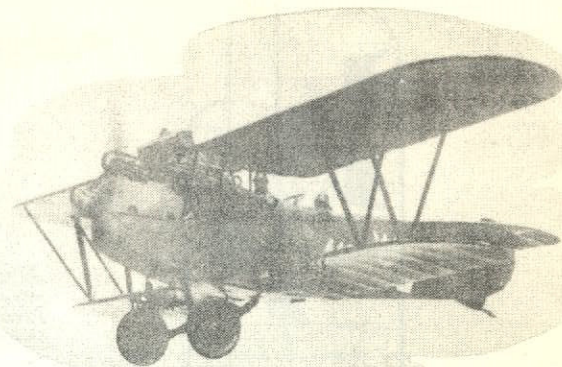
"M-m-men jag tror att jag byggt den här förr - i förra veckan tror jag det var...eller så! - Skumpin'.. Banshee! - Var det så den hette.. men har ni ingen annan...halvfärdig menar jag!"

Jo, nog hade modellhandlanden det alltid, och slutligen avtågade ynglingen med paketet under armen..... En byggsats!...Men fråga honom inte vad den var av för typ....det vet han nämligen inte...han bara vet att han nu kanske kan börja bygga en modell utan allt för stort

Forts. på sid. 10.



# Gamla kära Dronten



I Modellflygsport nr 3/50 presenterades det svenska flygvapnets första egentliga jaktplan, Phönixjagaren. Ungefär samtidigt introducerades det sedermera kanske ännu berömdare spanningsplanet Phönix typ 6 eller Dront, som typen kom att heta i Sverige. Namnet har en något skämtsamt anstrykning. Dronten är en på 1600-talet utrotad 80 centimeter hög duvfågel från Mauritius som enligt gjorda rekonstruktioner företedde vissa karrikerade likheter med det lilla knubbiga flygplanet.

I motsats till Phönixjagaren kunde Dronten inte importeras från Tyskland. Flygvapnet som led brist på modern materiel tillgrip då en annan utväg, man helt enkelt kopierade flygplanet. Det lär inte ha förekommit någon s.k. licenstillverkning på den tiden och kopieringen av en flygplankonstruktion var en avsevärt enklare operation än den är i dag.

Den som med heder ledde detta arbete var nuvarande flygdirektören Henry Kjellson, som haft så många betydelsefulla konstruktionsuppgifter redan under flygvapnets barnaår. Platsen var gamla ärevärdiga flygkompaniets verkstäder på Malmen utanför Linköping.

Trots svårigheter med motoranskaffningen - den Hieromotor på 230 hkr som den av kaptenen Perini hitlevererade original-Dronten hade, kunde man inte få tag i - kom den svenskbyggda Dronten (S 1) snart i bruk i det på den tiden aktningsvärda antalet av 30. Typen blev med tiden synnerligen omtyckt och ansågs till och med vara original-

upplagan överlägsen, vilket till en del ansågs ha berott på det lättroder som Kjellson konstruerat och använt på den svenskbyggda maskinen. Finessen ifråga kritiserades naturligtvis, som alltid när det gäller nyheter, av "erfarna flygare", men så småningom kom trimanordningar av detta slag mera allmänt i bruk även på utländska flygplan - och då tystnade kritiken.

Original-Dronten, som i likhet med Phönixjagaren hade Ernst Heinkel till konstruktör, användes i viss utsträckning under första världskriget. Provflygplanet blev flygklart den 3 mars 1917 och när den sista Dronten år 1918 lämnade fabriken i Wien-Stadlau hade sammanlagt 110 plan levererats.

Konstruktivt sett var Dronten konventionell efter dåtida begrepp med spantbyggd flygkropp helt i trä (även

Forts. sid. 15.

## Månadens modell

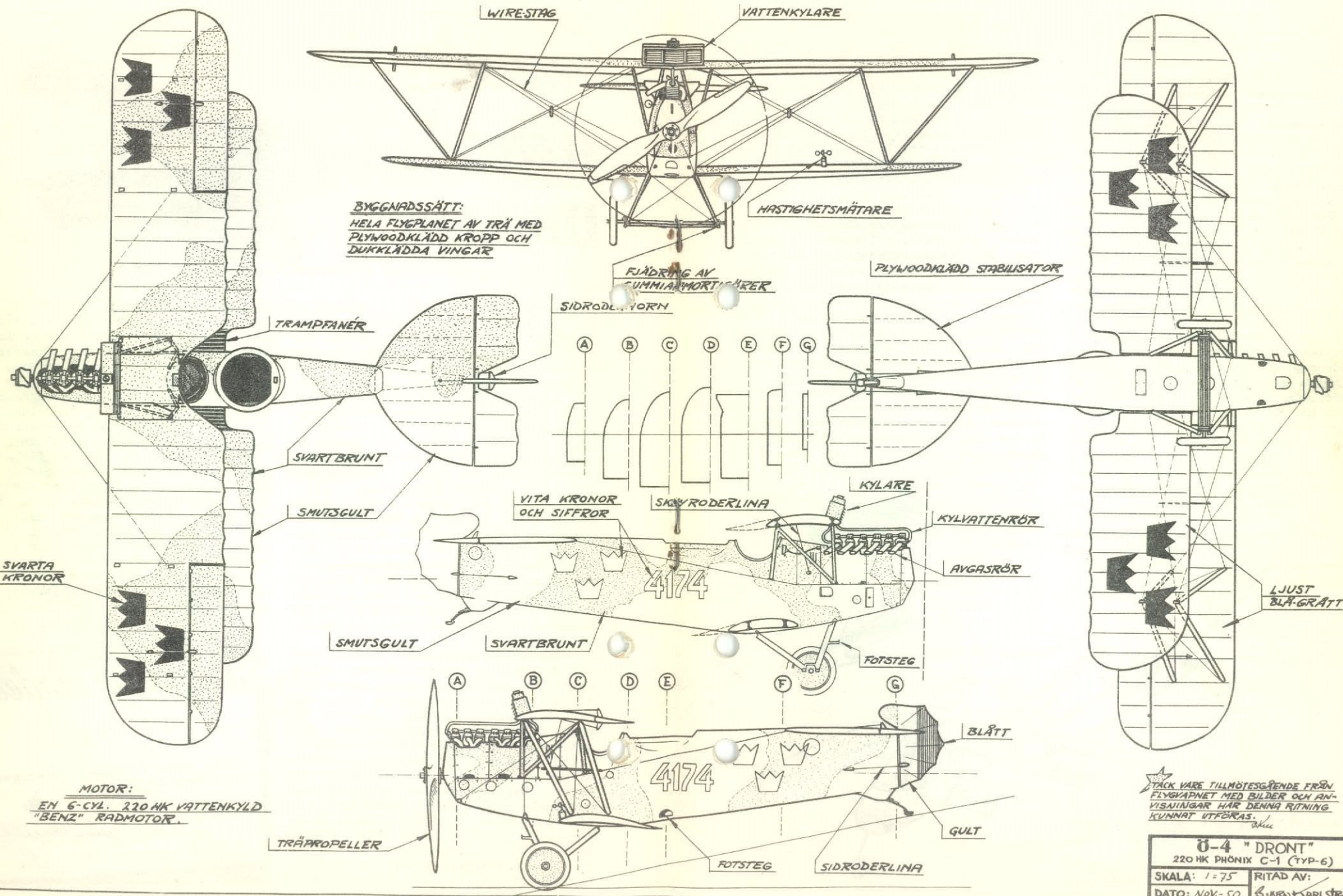
S 1 DRONT

Dessa sidor tillägnas Sveriges unga modellflygare

med hälsning från  
FLYGVAPNET







TÄCK VÄRE TILLMÖTESGÅENDE FRÅN  
FLYGVARPNET MED BILDER OCH AN-  
VISNINGAR HÄR DENNA RITNING  
KUNNAT UTFÖRAS.

<b>Ö-4 "DRONT"</b>	
220 HK PHONIX C-1 (TYP-6)	
SKALA: 1:75	RITAD AV:
DATO: NOV-50	BJERNT VÄRLSTRÖM



Forts. fr. sid. 6.

besvär...utan att behöva tänka allt för mycket....det har nämligen konstruktören gjort åt honom!

En tidstypisk representant för den moderna rastlösa och splittrade nutidsmänniskan? Vad vet jag - endast att det är beklämmande för en gammal modellflygare att bevittna sådant...!

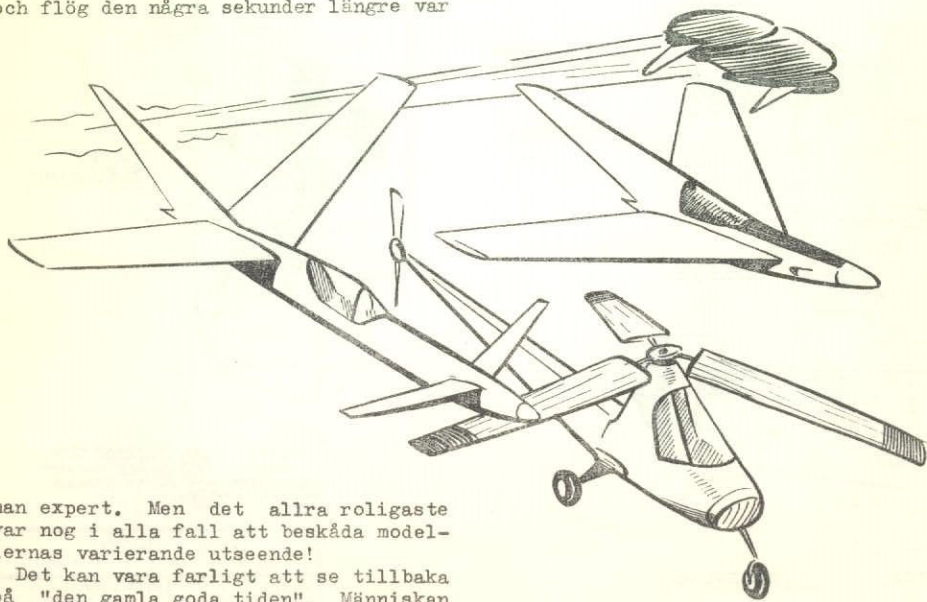
Det var annat förr i världen - före kriget. Annan flykt över modellflygarna. Annan experimentlusta. Annan sammanhållning. Annat intresse....

Hur länge kunde man inte spara småslantar tills den kom den stora dagen när kassan tillät inköpanget av några balsalister och flak av lämpliga dimensioner till det självkonstruerade modellflygplanet! Hur många arbetstimmar lade man inte ner för att slutligen få se om ens teorier höll streck i praktiken....det fanns nämligen inga skraddarsydda tabeller på den tiden, med vilka man kunde avläsa modellens flygförmåga innan den ens var påbörjad...och hur underbart glad blev man inte om ens missfoster lyckades släppa kontakten med moder jord. Då var det roligt om flygplanet flög. Kunde det göra över minuten var man själagläd och flög den några sekunder längre var

nar som bekant en lycklig förmåga att glömma alla sorger och besvärligheter och att spara på de goda minnena - som tillsammans fullkommar minnesbilden av ett lyckligt förr i världen. Men...det är omöjligt att komma bort från övertygelsen att något fattas idag som vi hade igår - något som gav fläkt åt modellflyget på ett helt annat sätt än plastpropellrarna. Jag börjar undra om det inte är - - - ÄVENTYRET!

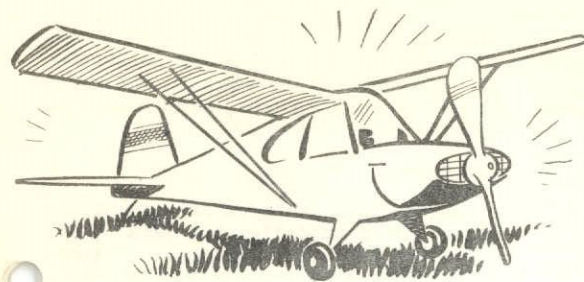
Vi skall givetvis inte bromsa utvecklingen - för det kan vi inte! Och vi skall givetvis respektera dem som finner den verkliga lyckan i sekundjakt med standardmodeller. Men det måste väl ändå finnas någon som hellre skulle vilja pröva på något nytt - experimentera!

Numera är det nästan ledsamt att ströva omkring med ritblocket vid en modellflygtävling. Man kunde lika gärna sitta hemma och rita av planen - de är nämligen horribelt slätstrukna och likriktade....och om fruktansvärda exempel på "egna" konstruktioner kan berättas...Jag vet ett annat namn på en del av våra "egenkonstruktioner": plagiat!



man expert. Men det allra roligaste var nog i alla fall att beskåda modellernas varierande utseende!

Det kan vara farligt att se tillbaka på "den gamla goda tiden". Människan



även när det gäller modeller av extrema jaktplan med för modellflygning olämpliga linjer. Sådana modeller kan fås att flyga av experter, men de bör inte sättas i händerna på en grabb som står i begrepp att bygga sin första modell. Då gör man nämligen modellflyget den verkliga björntjänsten.

Naturligtvis kan modellfirmornas produkter vara berättigande, bara inte förenklandet har drivits så långt att bygandet som bör vara en konst förbyts till en lek.

Efter denna långa jämmerlåt skulle jag vilja sammanfatta vad som redan sagts med orden:

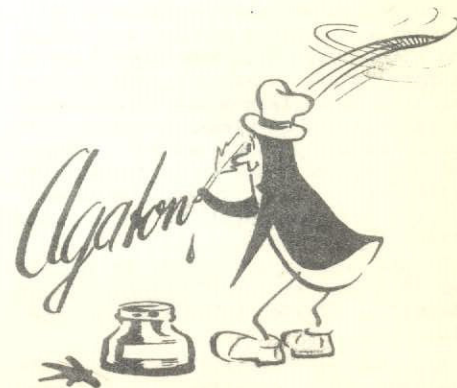
Var inte så förtvivlat lata....Bygg självkonstruerade modeller....Bygg för nöjes skull, ej för att erövra en viss pokal (Om ni gör det i förbifarten är det gott och väl!)...Experimentera mer med ovanliga modeller...Försök även få upp intresset för skalenliga modeller, som kanske flyger bättre än ni tror!

Har ni byggt en experimentmodell som inte flyger så ge inte tapp. Det är misslyckandena som gör mästaren - inte framgångarna!

Tyvärr måste jag nog räkna med att de flesta inte ens orkat läsa dessa rader. Det skulle förresten vara intressant att veta hur många som ids besvär sig med att bygga en modell efter ritningarna i tidskrifterna...! Säkerligen kan dessa tappra räknas på vänstra handens tumme!

Eder

En annan gren av modellflyget - som tyvärr helt negligeras både av KSAK och av modellfirmorna - är byggandet av välflygande skalamodeller. Jag efterlyser några verkligt väl genomarbetade konstruktioner av lämpliga typer som på sitt sätt kan propagera för denna gren. Men det skall vara verkliga skalamodeller - ej sådana som är modifierade nästan till oigenkännlighet för att kunna flyga som en tävlingsmodell. Intill denna dag har ingen sådan modell sett dagens ljus. I stället säljer modellfirmorna sina skalaprodukter med orden "Enastående flygförmåga!"..."Välflygande..." m.m.





Forts. fr. sid. 5.

skall vara bärande och stabilisatorformen en 2/3 ellips. Profilen kan vara samma som vingens. Fenyntans storlek beror på hur modellen ser ut. Vanligen kan en inomhusmodell flygas utan någon fena alls. Välj för säkerhets skull dock en fentyta som är omkring 1/3 av stabilisatorns (något större till en kroppsmodell) och placera fenan under stabilisatorn, dels av hållfasthetskäl, dels för att skydda den ömtåliga mikrofilmklädseln vid landning. Fenan bör göras bärande för att modellen skall kunna cirkla utan onödigt motstånd.

#### PROPELLERN

Modellens prestanda beror i hög grad på motortiden. Propellern bör därför göras mycket stor. En diameter som är lika med 1/2 spännvidd är vanligt. Bladytan bör koncentreras till spetsarna. Bästa resultat ger en stigning av ungefär 1:2. Bladen skall vara välvda för att ge maximal dragkraft. Det bästa sättet är att skära propellern ur ett balsablock. Basade propeller kan användas, men de har den tråkiga egenskapen att de raknar i fuktig luft. Mikrofilmklädda propeller är mycket lätta men oerhört svåra att bygga. Om man skär propellern ur ett block, tillverkar man lämpligen ett blad i taget som sedermera limmas ihop kring propelleraxeln. Bladen måste göras så tunna som möjligt. De slipas med finaste sandpapper, mot slutet bara i en riktning.

För att ge en uppfattning om propellerbladens ringa tjocklek kan nämnas att ett färdigt blad som läggs över en tidning måste vara så tunt att man kan läsa tvärs igenom det! Bladen måste vidare vara så klena att de i början av motorflykten, med helt uppdragen motor, - på grund av luftmotståndet vrides till ökad stigning. Detta medför att modellen till en början inte stiger för hastigt.

Propelleraxeln tillverkas av 0,2 eller 0,25 mm pianotråd vilken på en stavmodell fästes i en bygel av tunn aluminium.

Använder man landställ skall det utgöras av tunna balsalister och dimen-

sioneras så klenst att det nått och jämnt håller för sitt ändamål. Det kan göras lösttagbart genom att spetsarna skjuts in i pappersrör, som limmas vid kroppen eller staven.

#### GUMMIMOTORN

Gummisnodden till den här rekommenderade övningsmodellen bör vara 4 str. 0,8 x 0,8 mm. Vissa golfbollar innehåller gummisträngar som är användbara. Det är mycket svårt att klippa till snodden själv. Ett användbart sätt är att skära ut snodden ur tunn gummiav, sedan denna med solution (enkel strykning) klistrats mellan två styva pappersark, som pressas fast mot en fullkomligt plan skärbräda med en bred linjal. Denna skall vara försedd med en slits genom vilket man skär gummit med ett skarpt rakblad.

#### MIKROFILM

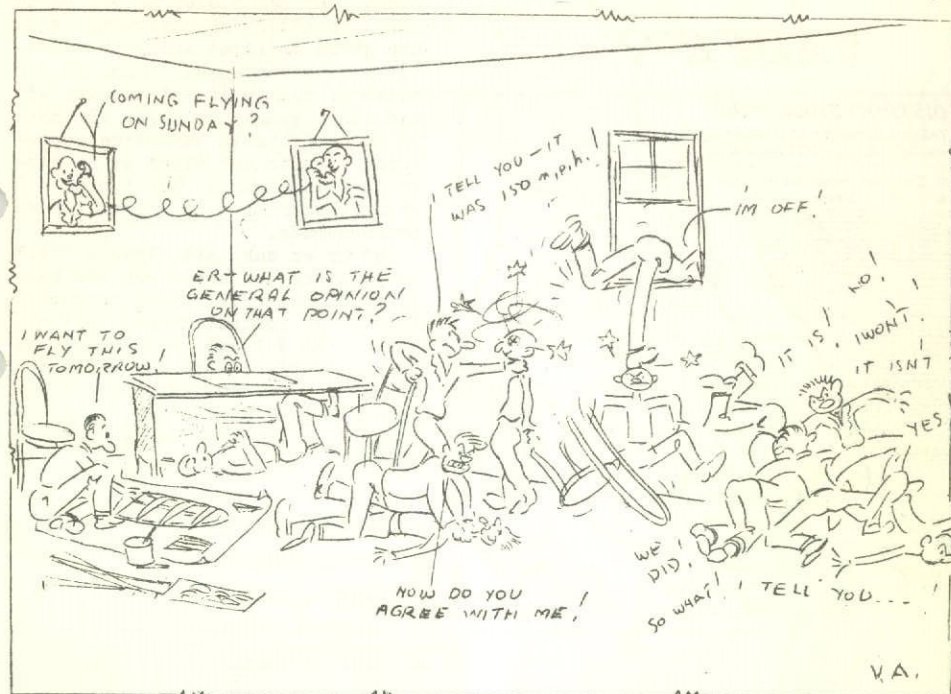
Mikrofilmen göres av zaponlack av lämplig kvalitet. Beckers är den bästa liksom för behandling av modellflygplan över huvud taget. (Det är möjligt att övriga fabrikat är lika bra för andra ändamål, men inte för modellflyget!). Zaponlacket förses med en tillsats av 4-5 droppar ricinolja per 50 g lack, för att blandningen skall få den rätta elasticiteten. Något av lösningen hålles på en vattenyta som är 3-4 gånger större än den som skall användas för att lyfta filmen från vattenytan. Kärlet bör vara cirkelrunt för att filmens tjocklek skall bli så jämn som möjligt.

Vattenytan måste vara absolut fri från tvål eller smuts av varje slag. En dammpartikel på ytan gör hål i filmen.

Luften skall vara varm och helst inte alltför fuktig, annars blir filmen lätt dimmig. Vattnets temperatur skall vara omkring 25-30°. Är vattnet för kallt vill filmen inte breda ut sig, är vattnet för varmt sprider filmen sig för mycket, vilket gör den spröd.

Ramen som används för att lyfta filmen från vattenytan skall vara stabil och oval till formen samt försedd med någon form av handtag. Den kan lämpligen göras av 3 mm mässingstråd. Lös-

X Ur den sydafrikanska "FLYPAPER" bevisar, att modellflyget är lika saxar vi den här teckningen, som dant över hela världen! X



ningen måste vara fri från luftbubblor vilka lätt förorsakar hål i filmen. Om filmen, när den torkar, drar ihop sig och skrynklar sig, är detta ett tecken på att ricinolja tillsatsen är för liten. Tillsätt droppe efter droppe av oljan och prova igen, tills endast kanterna av filmen skrynklar sig något efter 2-3 min torkning. Skulle lösningen tendera att bli för tjock kan den spädas något med amylacetat.

Filmerna lyftes från vattenytan genom att trädöglan oerhört varsamt placeras ovanpå filmen, sedan denna stelnat. Så fiskar man med fingrarna upp överskjutande film utanför öglan som lägges över ramens kanter. Slutligen lyfter man ramen sakt och försiktigt med ena kanten före upp från vattenytan. (Andas inte!) Sedan får filmen hänga till dess att allt vatten dunstat bort från dess yta.

Filmens färg beror på dess tjocklek; olika tjocklekar skall användas enligt följande:

Röd - grön till vinge och kropp.  
Violett - röd till stabilisator och fena.  
Blå - violett till små modeller.

Vid klädseln måste filmen sitta kvar på ramen. Filmerna fästes med saliv eller vatten som anbringas på de delar som skall klädas och som sedan försiktigt läggs på filmen. Saliven eller vattnet får torka och till sist skär man ut de klädda detaljerna med en glöddgad metalltråd eller nål.

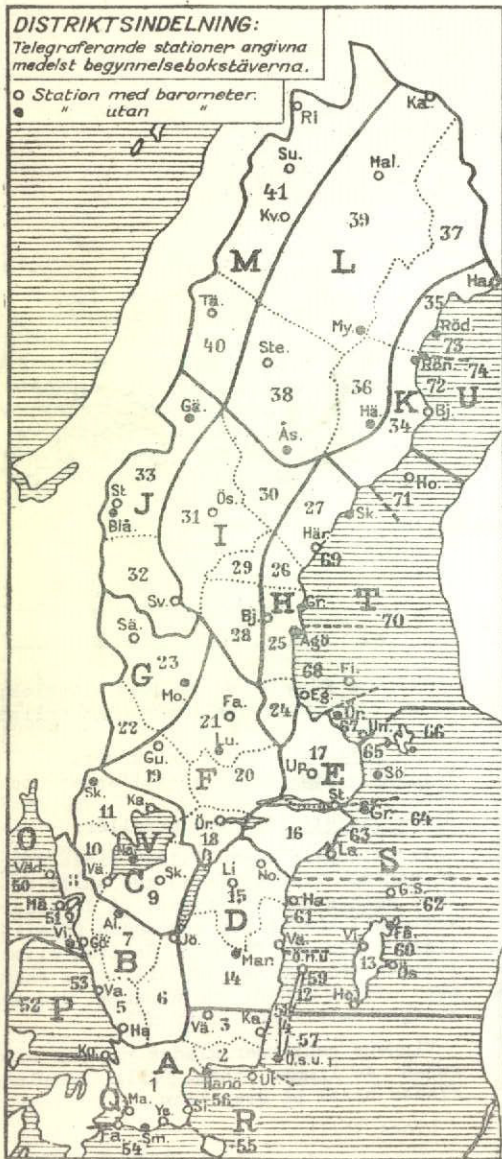
Vingens sektioner klädes var för sig innan de limmas ihop. Alla bärplan klädes blott på översidan.

Lycka till!

Arne Blomgren.



# Vad får vi för VÄDER ?



Modellflygarna är av förklarliga skäl mycket beroende av väder och vind. Har man planer på att ordna till en liten klubbävling vill man gärna ha litet aning om väderleksutsikterna dagen innan. Nu för tiden är det ju så väl ordnat, att man flera gånger om dagen får höra på de officiella väderleksrapporterna i radio och flera av de stora dagstidningarna har t.o.m. små väderlekskartor till tjänst för de intresserade.

Det är en sak att lyssna till rapporterna, en annan sak att kunna tolka dem rätt. Modellflygsport kommer i fortsättningen att behandla en del små meteorologiska vardagsproblem. Till att börja med visar vi utsträckningen av radiorapporternas väderleksdistrikt. Ta reda på, i vilket du själv hör hemma!

- A SÖDRA GÖTALAND  
B VÄSTKUSTOMRÅDET  
C VÄNEROMRÅDET  
D NORDÖSTRA GÖTALAND  
E ÖSTRA SVEALAND  
F BERGSLAGSOMRÅDET  
G NORDVÄSTRA SVEALAND  
H SÖDRA NORRLANDS KUSTLAND  
I SÖDRA NORRLANDS INLAND  
J SÖDRA NORRLANDS FJÄLLTRAKTER  
K NORRA NORRLANDS KUSTLAND  
L NORRA NORRLANDS INLAND  
M NORRA NORRLANDS FJÄLLTRAKTER  
N ÖSTRA NORDSJÖN  
O SKAGERAK  
P KATTEGATT  
Q ÖRESUND  
R SÖDRA ÖSTERSJÖN  
S NORRA ÖSTERSJÖN  
T BOTTENHAVET  
U BOTTENVIKEN  
V VÄNERN

# SAS KRINGEL-KRYSSNING

Modellflygsports stora pristävling har rönt ett stort intresse. Glädjande nog har inte bara modellflygarna själva utan också deras föräldrar blivit bitna av kryssarflugan. Det är fullt korrekt att flera familjemedlemmar tar del i tävlingen. Den är ju för övrigt ganska svår och man har nog de största utsikterna att klara en god placering om man etablerar någon form av lagerbete.

Några svårigheter tycks man inte ha träffat på vad det gäller tolkningen av reglerna. Det är egentligen bara en sak som man frågat om: "Varför har inga tider satts ut på sträckan Stockholm - Malmö?"

Den linjen är blockerad i själva tävlingen. Malmö är i tävlingen (men inte i verkligheten) en säckstation

som endast kan nås från Köpenhamn. På liknande sätt förhåller det sig med en del utlandslinjer, t.ex. Bangkok-Hongkong-Yokyo i kringelkartans nedre högra hörn. Dessa stationer ligger helt utanför tävlingen, därför att de inte trafikeras av SAS egna flygplan utan av andra bolag i samtrafik med SAS. Reykjavik, som ligger med en helt isolerad cirkel i kartans övre vänstra hörn, är också avskilt från tävlingen.

Vi erinrar om att den strålande rolliga pristävlingen "Kringel-kryssning" som presenterades i förra numret av Modellflygsport pågår till den 15 januari 1951. Du har hela helgen på Dig!

En sak till: Flygplanet som prydde vignetten till Kringelkryssningen i förra numret var SAS nya SAAB Scandia som satts in på inrikeslinjerna.

Upplaga 12.000 ex!

Forts. fr. sid. 7.  
motorfundamentet), vingar i trä med dukklädsel samt roder med stålörsmar. Motorutrustningen varierade och utgjordes vanligen av en Hispano-Suiza på 300 hkr, ibland utbytt mot en BMW på 185 hkr eller en Benz på 220 hkr. Beväpningen bestod av en fast och en rörlig kulspruta.

**DATA OCH PRESTANDA** (med 230 hkr Hieromotor):

Spännvidd .....	11 m
Längd .....	7,5 m
Höjd .....	2,9 m
Vingyta .....	29 m <sup>2</sup>
Tomvikt .....	795 kg
Flygvikt .....	1.045 kg
Toppfart .....	175 km/tim
Stigtid till 1.000 m ....	3 min 15 sek
Topphöjd .....	6.000 m
Aktionstid .....	3 tim

Forts. fr. sid. 2.  
nar att ta den under våren, den 1 juni för den som har "folkskolekompetens".

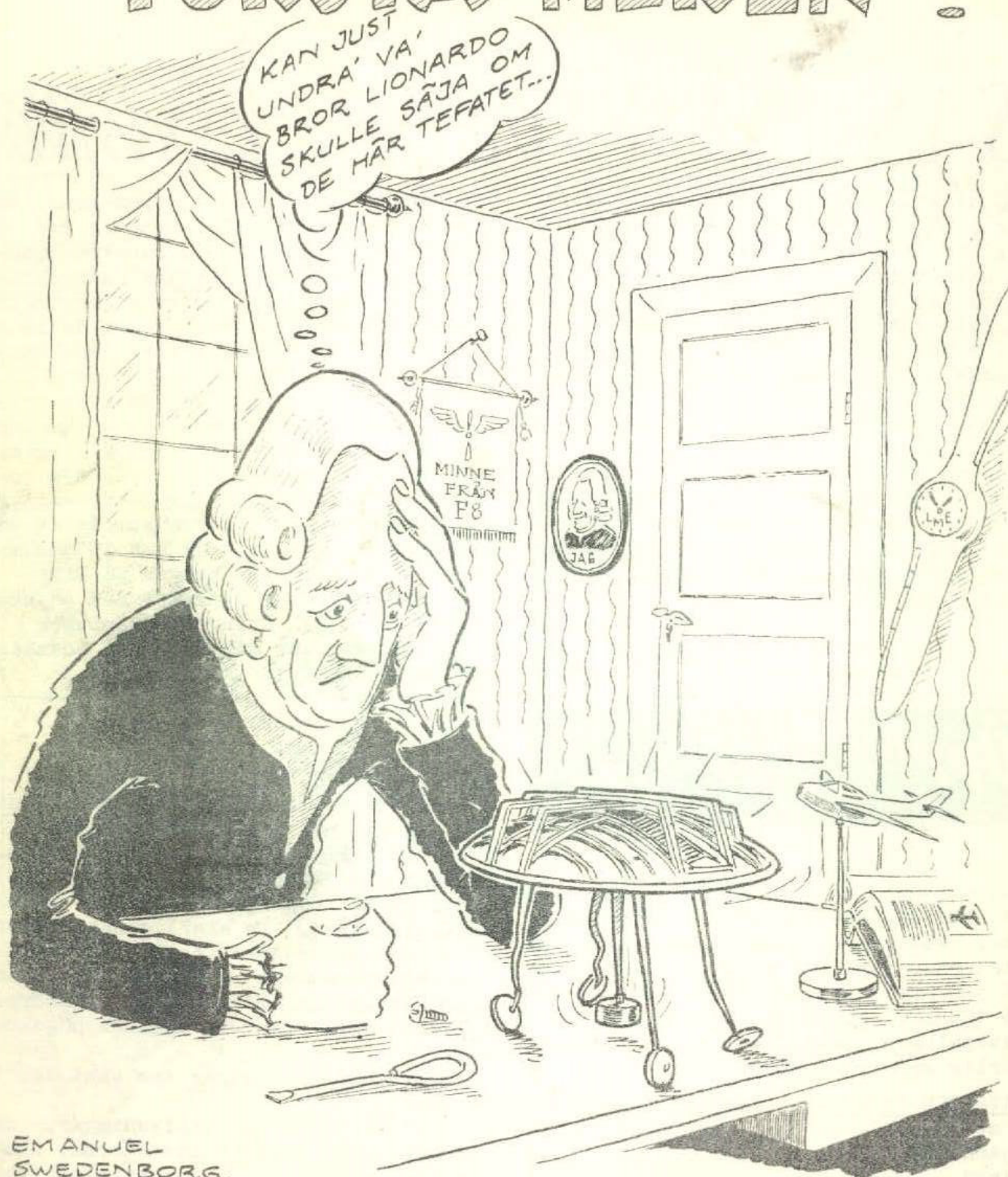
För att bli aspirant skall Du bl.a. fylla högst 22 år (officersaspirant) resp. 24 år (övrige kategorier) under antagningsåret. Du skall senast under våren antagningsåret ha tagit studenten eller avlagt avgångsexamen från tekniskt gymnasium (för flygingeniörsaspirant vara elev vid teknisk högskola).

Ansökningstiden utgår som sagt den 1 februari.

Alla erforderliga upplysningar, om utbildningen, framtidsutsikterna, ekonomiska fördelarna, ansökningssättet m.m. får Du om Du rekviderar antingen "Fältflygarebroschyren" eller "Aspirantbroschyren" från Flygstabens personalavdelning, Stockholm 80, dit Du också kan vända Dig personligen eller per telefon (679500 om Du ringer från Stockholm, 679600 om Du ringer interurbant).



# FÖRSTA MEKEN ?



EMANUEL SWEDENBORG, SOM VAR EN ANDESKÅDARE AV RANG, KLÄCETE ÅR 1716 OVANSTÅENDE UTKAST TILL "MACHINE ATT FLYGA I VÄDRET"... ANDESKÅDERIET TOG EMELLERTID ÖVERHAND OCH DEN TIDENS FLYGANDE TEFAT STANNADE PÅ SKRIVBORDET...

(Teckningen publicerad med benäget tillstånd av SAS)