



## VT med bjällerklang och sjöstövlar

KSAK:s Vintertävling i modellflyg, som gick av stapeln i Rättvik söndagen den 12 februari, blev en stor påfrestning för arrangören. Denne klarade sig emellertid bra fastän han fick klara det mesta arbetet alldeles ensam. Vi talar hela tiden om Lars-Erik Ersson, klubbledaren i Mfk Fenix i Rättvik, som tyvärr inte hade tillgång till ett så rikhaltigt urval av funktionärer som många av de gamla storklubbarna. De funktionärer som fanns var emellertid prima och var vana att samarbeta med Lars - Erik Ersson, varför de på ett mycket förtjänstfullt sätt kunde bidra till att göra tävlingen lyckad.

Ersson visade sig på styva linan redan på lördagen före tävlingen. När han väl fått gästerna installerade på Hemvärnsgården och sett till att alla blivit väl omhändertagna bjöd han på ett slädparti som väckte uppseende till och med bland ortsborna. Det är minsann inte var dag man får se ett slädparti med 25 fackelpydda ekipage pingla iväg genom samhället. Alla föreföll att vara storbelaånade och den en timme långa rundturen över Lerdalshöjden blev en upplevelse.

Om själva tävlingen är egentligen inte mycket att säga. Den förlöpte utan sensationer. Vinden låg på från land ut över isen och det var ganska tunglöpt på det flytande fältet, eftersom tövädret dagarna innan hade

luckrat upp ytskiktet på den för övrigt kraftiga isen. De som hade gummistövlar på sig klarade sig bäst.

Dalafolket skötte sig påfallande bra, särskilt i segelmodellklassen där H. Åhlström från Borlänge vann en klar seger närmast följt av gamla stjärnan R. Odenman från stockholmsklubben Cumulus. "Den tredje mannen", J. Johansson från Hedemora kom något längre ner på sekundskalan.

Innan vi presenterar de bästa resultaten klassvis bör framhållas att Höör genom en tredje seger i den speciella lagtävlingen för F-modeller definitivt tog hem F 9:s Vandringspris, Caproni-propellern, som vi fick av överste M. Bång, när han som flottiljchef stod som värd för KSAK:s Vintertävling 1948 samt att Mfk Cumulus som första klubb tog en tredje inteckning i Vingarnas Vandringspris, som nu bara skall upp i en enda tävling till, innan det definitivt upphör att vandra.

Och här följer nu resultaten:

### LAGTÄVLINGEN:

1. Aeroklubben i Gbg ..... 1639 sek
2. Mfk Nimbus, Kumla ..... 1393 sek
3. Mfk Cumulus, Enskede ..... 1321 sek
4. Vides Mfk, Vederslöv ..... 1232 sek
5. Höörs Mfk, Höör ..... 1165 sek

### KLASS Sint:

1. H. Åhlström, Borlänge ..... 853 sek
2. R. Odenman, Enskede ..... 836 sek

Forts. på sid. 7.

# Spekulation i motortid



Börje Börjeson i Göteborg torde väl vara en av Sveriges mest spekulativt inriktade modellflygare. Han har för ett år sedan lagt

fram ett intressant spörsmål för KSAK och det är beklagligt att vi inte kunnat ta upp ämnet tidigare.

Börjeson har konstaterat några ganska betydelsefulla felkällor som visar sig vid mätning av motortiden hos F-modeller. Han framhåller först det tidigare kända förhållandet att människan reagerar mycket långsammare för ljudimpulser av ej alltför stor styrka än för t.ex. syn- eller känselintryck. Detta betyder, enligt Börjesons undersökningar, att en uppmärksam tidtagare får ett mätfel på mellan 0,3 och 0,5 sekunder, ofta större men sällan mindre. Detta innebär sålunda i praktiken att en tidtagare i regel skulle notera något längre motortid än den verkliga.

Den andra felkällan sammanhänger med ljudets relativt låga hastighet. Börjeson påpekar, att F-modeller som under motorns gångtid stiger till 85 - 170 m. får sin verkliga motortid skenbart förlängd med 0,25 - 0,5 sek, detta på grund av den tid det tar för ljudet att nå tidtagaren nere på marken. Denna skenbara förlängning kan i händelse av blåsigt väder ytterligare ökas. Läger man nu ihop de båda felena visar det sig att en verklig motortid på tillåtna 30 sek av tidtagarna kar uppfattas som 31 sekunder till förfång för den noggranne modellflygare som ställt in tidsbegränsningen efter ett stoppur för att vara riktigt säker.

Nu frågar Börjeson sig själv och KSAK: Vilken motortid skall nu räknas vid tävling, den verkliga eller den som tidtagarna får? Vidare föreslår

Forts. på sid. 7.

# Lottguld på lut

Under jubileumsåret 1950 anordnar KSAK ett nytt flyglotteri efter i stort sett samma uppläggning som lotteriet 1948. Den oerhört populära lottförsäljningspristävlingen som 1948 tillförde klubbarna 20.000 kronor, kommer att upprepas.

De registrerade modellflygklubbarna kommer att inbjudas att vara med i denna försäljningspristävling, som pågår under tiden 1 maj - 2 augusti.

Det dröjer alltså ett tag innan tävlingen sätter igång, men det skadar inte att redan nu börja organisera försäljningskampanjen.

Utöver den sedvanliga provisionen får de registrerade modellflygklubbarna tävla om 1.300 kronor i kontantpriser. Första pris 500 kronor får den modellflygklubb som sålt största antalet lotter.

All försäljning och redovisning sker genom klubbledaren.

FÖRBÄTTRA KLUBBENS EKONOMI GENOM ATT DELTA I DENNA TÄVLING. DRAGNINGEN ÄR ETT LOTTERI - FÖRSÄLJNINGEN OCH PRISTÄVLINGEN ÄR RENA MATEMATIKEN, SOM VISAR ATT DET ÄR EN GOD AFFÄR FÖR KLUBBARNÄ.

Ytterligare om tävlingen kommer i nästa nummer av Modellflygsport.



"B U M S" har äntligen kommit!!

# Med bomber och raketer

När Sverige mot slutet av år 1945, som första europeiska land, bestämde sig för att inköpa brittiska reaktionsjaktplan, föll valet som bekant på de Havilland-fabrikernas enmotoriga typ DH 100 Vampire. Anledningen till detta val får dels ses mot bakgrunden av de mycket förnämliga prestanda, som planet kan uppvisa trots den relativt begränsade motoreffekten, dels den driftsekonomi som Vampire erbjuder i förhållande till andra typer. Det första Vampire-planet flög redan den 20 september 1943. Eftersom man här hade att brottas med tidigare fullständigt okända problem, tog emellertid utprovningsplanen lång tid i anspråk och något nämnvärt antal plan hann därför inte färdigställas före det tyska sammanbrottet.

Sommaren 1946 levererades de första av de 70 Vampire 1, som vid årsskiftet beställdes av det svenska flygvapnet för basering vid F 13 i Norrköping. Denna första seriebyggda Vampire-version, som i flera hundra exemplar ingår i det brittiska flygvapnet, är ett midvingat tryckkabinförsatt plan, delvis byggt i trä och utrustat med en reaktionsmotor av typ de Havilland Goblin II. Denna motor, som utvecklades parallellt med det första Vampire-planet, har centrifugalkompressor och en maximal statisk dragkraft av 1.360 kg. Med denna motor har Vampire 1 en toppfart av 855 km/tim.

Sedan de första "vampyrerna" levererades till Sverige, har såväl flygplanet som motorn genomgått en betydande utveckling med ökad fart och aktions-tid samt vidgat användningsområde som direkt följd. Förbättringarna ligger vad själva flygplanet beträffar bl.a. i den nya utformningen av stjärtpartiet, medan motorförbättringarna närmast avser en ökning av dragkraften med omkring 10 procent.

Det var denna förbättrade Vampire-upplaga, som under 1947 nybeställdes av det svenska flygvapnet. Vad som

denna gång beställdes var emellertid endast själva flygplanskroven. Motorerna däremot skulle levereras av Svenska Flygmotor AB i Trollhättan, som 1946 förvärvade tillverkningslicensen för Goblin-motorn i dess förbättrade upplaga Mk 3, vars statiska dragkraft uppgår till 1.500 kg.

Den första Vampire 50, eller J 28B, som denna variant kallas inom flygvapnet, levererades våren 1949 till F 8 vid Barkarby, men sedan dess har även F 9 i Göteborg tillförts plan av denna typ. I motsats till föregångaren kan J 28B även användas för attackändamål och kan då vid sidan av den normala beväpningen om fyra 20 mm automatkanoner medföra antingen raketprojektiler eller bomber.

Vid sidan av Sverige och England används numera även följande länder Vampire-plan: Kanada, Australien, Sydafrika, Norge, Schweiz, Frankrike, Italien, Egypten, Indien och Venezuela.

"All the World's Aircraft" meddelar följande data och prestanda för Vampire 50:

|                 |                     |
|-----------------|---------------------|
| Spännvidd ..... | 11,6 m              |
| Längd .....     | 9,37 m              |
| Höjd .....      | 1,9 m               |
| Vingyta .....   | 24,2 m <sup>2</sup> |
| Tomvikt .....   | 3.323 kg            |

Forts. på sid. 6.

## Månadens modell:

V A M P I R E J 28 B

Dessa sidor tillägnas Sveriges unga modellflygare

med hälsning från  
F L Y G V A P N E T



**TEGGSKEMAN**  
**PRIORITÄT SYNLIGA TYR**  
**OLIVGRÖNA**  
 UNDERSIDAN LÖST BLÅTT  
 NATIONSBETECKNINGAR I  
 BLÅTT OCH GULT

bitreffeme rav eabliiteed anss anneh  
 -otom .nevo:rianaigvill sviffit jeshne  
 vs sereirevel silms romerib antev  
 .nastidilofit i BA rotomayit axansve  
 -ifseantkrrevillit abevrevast dnu me  
 -xö asseof utotom-nididol röt neaned  
 asabatt arav f m spallgu seastfö  
 .800 t zallit .02 erimev ataröi ge  
 -qevyit noni salfit igarav anstfö  
 6 t lilt 240 neav seastfö  
 nevt rät seel nskit  
 ansvit nait atöfilit podesö  
 mak sereirevel röt lilt sviffit  
 fämsviltörte röt saabvmsnevt 800  
 slation nevt va naitit bit 80 nait  
 -onstföorus ma 09 svit mo neantidve  
 zellit .omyfiter moantins sviffen röt  
 .redmod zellit

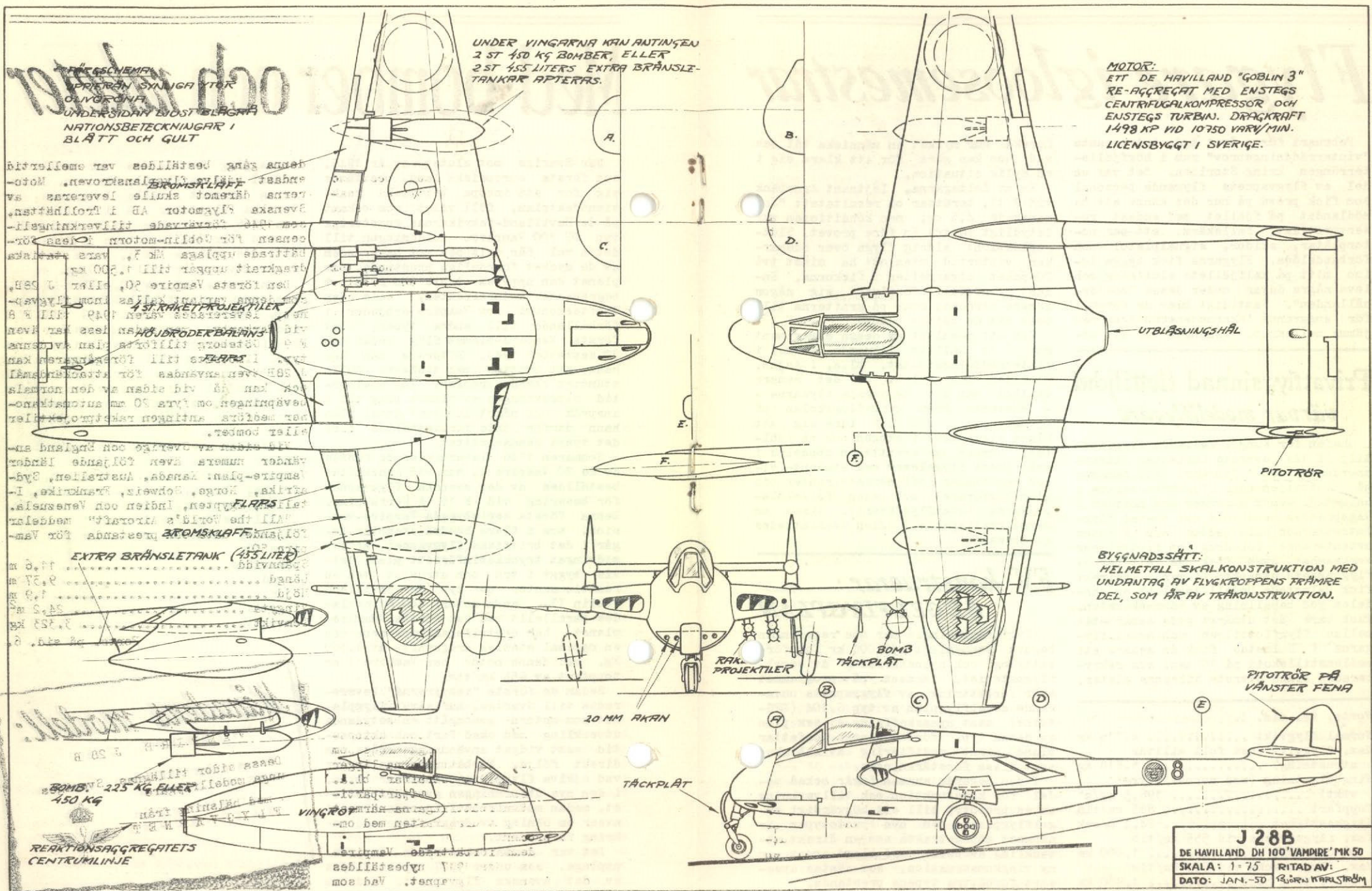
ma burslagd noe gartve va naitit bit  
 eabmli ebnit 100 nevt sremun robnit  
 -by8 .nelleritvut .abamk naitit-erimev  
 -i .skirvmsvt .sviffit .sviffit .sviffit  
 .sisserevt noe naitit .nevt  
 zellit .sviffit .sviffit .sviffit  
 -nait röt abasteevt  
 m 0.11  
 m 70.2  
 m 0.7  
 m 0.45  
 m 0.15

**BOMB 225 KG ELLER 450 KG**  
**REAKTIONSSAGGREGATETS CENTRUMLINJE**  
**VINGRÖP**

UNDER VINGARNA KAN ANTIINSE  
 2 ST 450 KG BOMBER, ELLER  
 2 ST 455 LITERS EXTRA BRÄNSLE-  
 TANKAR APTERRS.

**MOTOR:**  
 ETT DE HAVILLAND "GOBLIN 3"  
 RE-AGGREGAT MED ENSTEGS  
 CENTRIFUGALKOMPRESSOR OCH  
 ENSTEGS TURBIN. DRAGKRAFT  
 1498 KP VID 10750 VARV/MIN.  
 LICENSBYGGT I SVERIGE.

**BYGGNADSSÄTT:**  
 HELMETALL SKALKONSTRUKTION MED  
 UNDANTAG AV FLYGKROPPENS FRÄMRE  
 DEL, SOM ÄR AV TRÄKONSTRUKTION.



|                                    |                        |
|------------------------------------|------------------------|
| <b>J 28B</b>                       |                        |
| DE HAVILLAND DH 100 'VANDRE' MK 50 |                        |
| SKALA: 1:75                        | RITAD AV: K. KARLSTRÖM |
| DATO: JAN.-50                      |                        |



# PT-nytt:

## DE TRETTON BÄSTA I JANUARIRAPPORTEN:

|     |                            |     |
|-----|----------------------------|-----|
| 1.  | M 10, Malmö .....          | 221 |
| 2.  | T 73, Karlskoga .....      | 160 |
| 3.  | Y 53, Sundsvall .....      | 150 |
| 4.  | E 6, Åtvidaberg .....      | 125 |
| 5.  | S 246, Kristinehamn .....  | 100 |
| 6.  | T 29, Örebro .....         | 88  |
| 7.  | E 21, Norrköping .....     | 80  |
| "   | T 339, Örebro .....        | 80  |
| 8.  | A 357, Älvsjö .....        | 74  |
| 9.  | X 188, Ovanåker .....      | 73  |
| 10. | BD 124, Kiruna .....       | 70  |
| "   | D 264, Stjärnhov .....     | 70  |
| "   | BD 417, Övre Svartlå ..... | 70  |

## REGELKOMMENTARER:

I förra numret infördes jämte poängreglerna vissa kommentarer till dessa. Sedan modellflygkommitténs arbetsutskott haft tillfälle granska en del av 1949 års PT-rapporter har ytterligare en del tolkningsanvisningar lämnats, vilka kommer att ge klubbarna klara besked i många fall där tvivelsmål kan uppstå om reglernas rätta tolkning. En sammanställning av de utfärdade anvisningarna lämnas här nedan:

1. Om en klubb arrangerar två tävlingar på två intill varann liggande dagar skall detta i poänghänseende betraktas som en enda tävling, även om man tävlar i olika klasser under olika dagar.

2. Uppdelning av resp. klasser i underklasser, t.ex. nybörjare och erfarna, ger samma poäng som om klassen varit odelad.

3. Placeringspoäng (enl. pkt. 13-18 i reglerna) utgår endast i klass, där minst tre deltagare har protokollförda tider.

4. Endast en lagtävling poängbedöms i varje rapporterad tävling. Denna laguppsättning skall ske enligt gällande SM-regler. Lagens sammansättning skall anmälas till tävlingsledningen före tävlingens början. Ett lag skall bestå av minst två, högst tre man, vardera representerande en S-, en G-, och en F-modell. En och samma modellflygare får endast tillhöra ett lag.

5. Placeringspoäng i lagtävling utgår endast om minst två lag från olika klubbar har protokollförda tider. En lagtävling kan protokollföras endast om minst två man i laget fått protokollförda tider.

6. En länstävling (enl. pkt. 12 i reglerna) skall skriftligen (i brev till samtliga länets klubbar) vara annonserad minst 14 dagar i förväg. Den måste vidare vara genomförd av minst 4 klubbar. Ett exemplar av inbjudan skall minst 14 dagar före tävlingen även insändas till KSAK för att tävlingen skall kunna bli godkänd som länstävling.

7. Samtliga klubbar och modellflygare som deltar i tävling skall ha modellflygarpass som är giltigt vid tävlingstillfället.

8. S.k. telegrammatcher ger inte poäng.

## I M A R S N U M R E T

KOMMER SLUTRESULTATEN I 1949 ÅRS  
PRESTATIONSPRISTÄVLING

## VINGARNAS TÄVLINGSPROGRAM 1950:

23 april: Lokala uttagningstävlingar till Wakefield 1950.

31 april: D:o samt Stockholms-mästerskap i klasserna S 1, S 2, G 1, G 2, F och lagtävlan.

1 maj: D:o d:o.

3 september: Olle Lindh-Pokalen.

24 september: Svenska Mästerskapen (på KSAK:s uppdrag)

## MIDSOMMARGÅRDENS MFK I STOCKHOLM:

anordnade lördagen den 11 februari en stor uppvisning på Midsommarkransens Idrottsplats med efterföljande utställning, filmföreläsning och flygarbal på Midsommarkgården. Bl.a. medverkade Kapten Albin Ahrenberg som berättade om sin Grönlandsfärd i flygets barndom. Rekvirerade modellflygarpass vittnar om succén.

ROTAPRINT  
OFFSETTRYCK  
KSAK:s TRYCKERI  
STOCKHOLM