

MODELLFLYGC



ÅRGÅNG 2 NUMMER 8 - 10
NOVEMBER — 1950

Sport



TIDNING FÖR KSAK:s MODELLFLYGARE

MODELLFLYGSPORT

Årg. 2. Nr. 8-10

November 1950

Redaktör och ansvarig utgivare:
G. H. Dérantz

Redaktion:
KUNGL. SVENSKA AEROKLUBBEN,
Malmskillnadsgatan 27
STOCKHOLM

Bilaga medföljer.

1951 års VM

Finland har nu gjort en framställning till FAI om att få utnyttja sin förhandsrätt till värdskapet vid nästa års VM-tävlingar för gummitormodeller (The Wakefield Cup).

Jugoslavien har gjort motsvarande framställning i avseende på segelmodell-VM (The Swedish Glider Cup).

DEN NYA WAKEFIELD-FORMELN

Som bekant uppdrog FAI:s modellflygkommission i somras åt sin president, A.F.Houlberg, att föreslå ordföranden i S.M.A.E., A.F.Houlberg, att ett förslag till modifierade Wakefield-regler som utarbetats av FAI skulle benäget godkännas för att läggas till grund för de nya VM-reglerna.

Mr. Houlberg tycks ha kommit överens med sig själv, ty S.M.A.E. har accepterat. Förslaget väntas bli definitivt klubbat i Paris den 9-10 december.

På omslaget visar vi ännu en bild av Arne Ellilä, världens bästa modellflygare. Vi hoppas att bilden i första hand skall påminna våra egna wakefieldspecialister om de krävande uppgifter som förestår.

Tempo -modellen

Arne Blomgrens och Rune Anderssons i föregående nummer presenterade gummitormodell är snart klar att distribueras. Nu kan vi ytterligare lätta en aning på slöjan och berätta att Tempo-modellen är konstruerad efter den nya Wakefield-regeln:

Total baryta: 17 - 19 dm². Minimiyta av största kroppsektionen: 65 cm². Minimumvikt: 230 gram.

HUSMORS FUNDERING

Under ovanstående rubrik publicerade signaturen Emeli följande tankeväckande rader om vår kära sport i ett septembernummer av Aftonbladet.

Modellplansbygge kan få mig ätt i förvivan silta håren av mitt huvud. Tunna stickor av balsaträ de kallas sprygjar, ligger överallt. De bryts av och sätter sig på tvären i dammsugarslangen. Pojkarnas byxor är rikligt bestänkta med balsalim.

Efter flera års oförtrutna försök med alla sorters fläckbortagningsmedel har jag fått reda på, att ättika löser otyget. Tack för det. En ringa procent av flygplanen blir färdiga, och av dem är inte alla flygdugliga. De, som verkligen är det, går sönder snart.

Tack för receptet!

VARNING!

Plastpropellrar har en viss benägenhet att bli spröda vid kyla. UK-rådet varnar! Använd endast träpropellrar!

T.h. NORDISKA MODELLFLYGARE-POKALEN skänkt före kriget av direktör Gösta Åhlén. Eftersom materialtillgången numera är relativt god, kan det bli aktuellt att ta upp pokalen till 1951 års Nordiska Landskamp.



7-mannaråd

sätter fart på linstyrningen*

Onsdagen den 18 oktober hade 1. instruktören kallat ett dusin linstyrningsexperten från stockholmstrakten till ett sammanträde på KSAK. Samtliga tillhörde den svenska eliten i sitt fack och det var inte mindre än sex av de närvarande som var klubbledare och som hade stor erfarenhet av instruktionsverksamhet. Det var meningen att man skulle diskutera igenom frågan hur man på bästa sätt skulle ta tillvara det påtagliga intresset för linstyrning.

Det visade sig snart att det fanns ungefär lika många åsikter som det

fanns deltagare, ett förhållande som inte var ägnat att förvåna. KSAK har fått så många viktiga skilda åsikter deklarerade i brev från medlemmar landet runt att det skulle räcka till åtminstone ett par tre helt olika regelversioner.

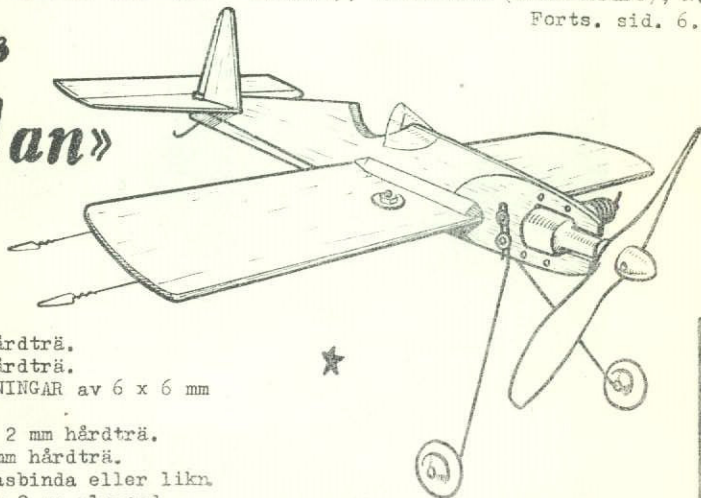
På vissa punkter var man emellertid fullt eniga, till exempel om förslaget att bilda ett halvpermanent råd bestående av de mest framstående linstyrningsexperterna som fanns att tillgå i stockholmstrakten. Detta råd fick följande sammansättning: B. Ekstam (ordförande), B. Eriksson (sekreterare), R.

Forts. sid. 6.

SO RIDDERS

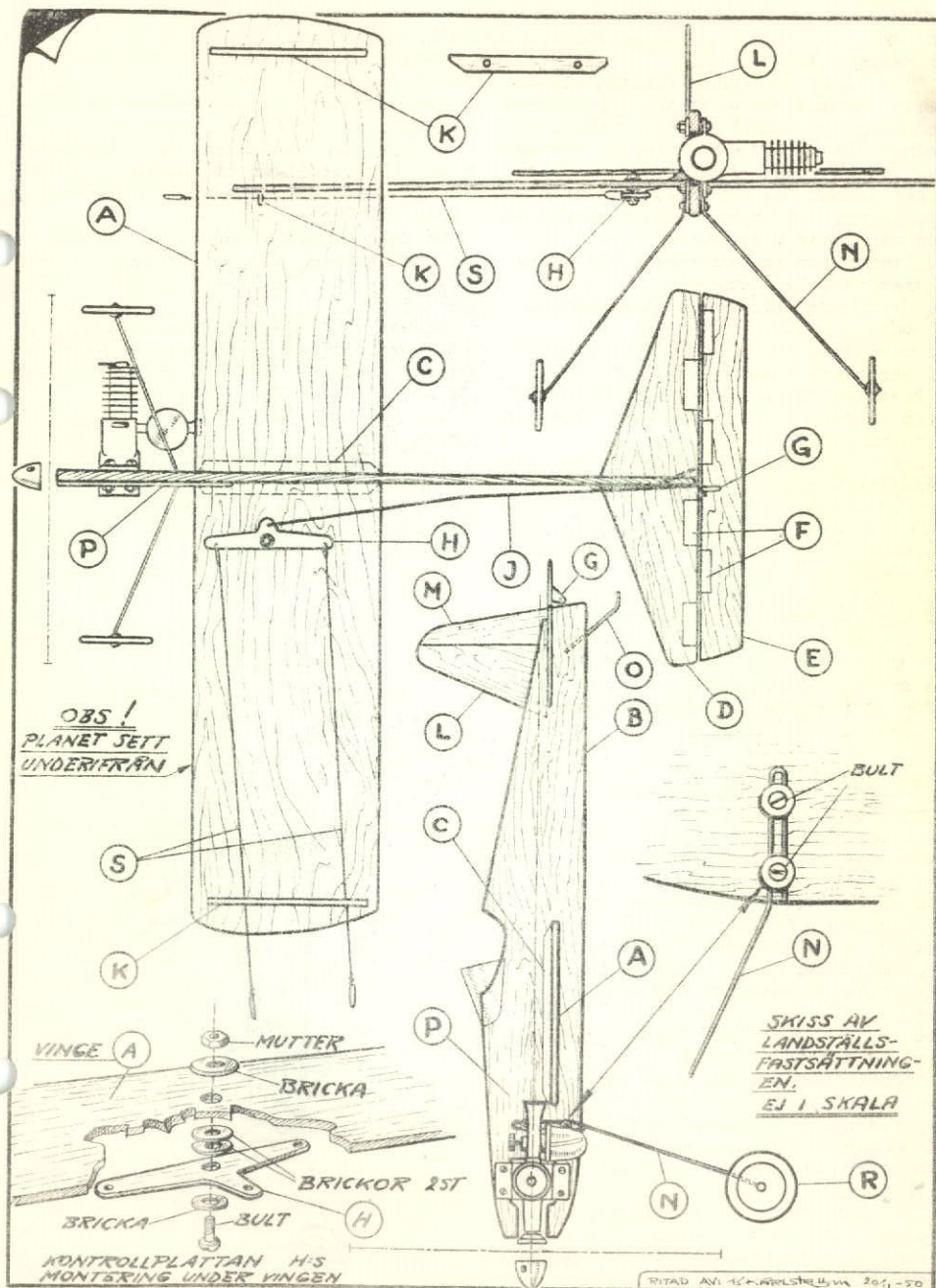
»Brumlan»

DEN BÄSTA NY-
BÖRJARKÄRRAN



- A VINGE av 3 mm hårdträ.
- B KROPP av 5 mm hårdträ.
- C 3-KANTSFÖRSTÄRKNINGAR av 6 x 6 mm hårdträ.
- D STABILISATOR av 2 mm hårdträ.
- E HÖJDRODER av 2 mm hårdträ.
- F "GÅNGJÄRN" av gasbinda eller likn.
- G HÖJDRODERHORN av 2 mm plywood.
- H KONTROLLPLATTA ("RODEROKET") av 2 mm plywood.
- J RODERSTÅNG av 1,5 mm pianotråd.
- K VINGSPETSFÖRSTÄRKNINGAR av 3 mm hårdträ. (Den högra genomborrad.)
- L FENA av 2 mm hårdträ.
- M SIDRODER av 2 mm hårdträ. (Obs: Monteras med utslag åt vänster enl. ritningen.)

- N LANDSTÄLL av 2 mm pianotråd.
 - O SPORRE av 1,5 mm pianotråd.
 - P NOSFÖRSTÄRKNING av 2 mm plywood.
 - R HJUL av hårdträ. 35 - 40 mm diam.
 - S LINSTÄNGER av 1 mm pianotråd.
- 7 skruv 2,3 mm x 15 mm med 7 muttrar och 12 brickor användes till monteringen av motor, landställ och roderok. - Vindrutan göres av celluloid.



RITAD AV: S. KARLSTEDT, 202, -50

Forts. fr. sid. 4.
Odenman, S.O.Ridder, B.Thelander, C.
Törner och A.Widén.

"UK-rådet" har sedan starten sammanträtt nästan varje onsdag och i detta och kommande nummer av Modellflygsport kommer det säkert att framgå, hur effektivt UK-rådet arbetar.

Det saknas sannerligen inte arbetsuppgifter. De fyra huvuduppgifterna som man påtagit sig är:

1. Överarbetning av regler och säkerhetsföreskrifter.
2. Nybörjarmodeller och utbildningsarbete.
3. Tävlingar.
4. Banor för linstyrning.

Dessutom finns det en lång rad "övriga ärenden" på listan över aktuella arbetsuppgifter.

Det blev hetsigt i början. Man fick genast kasta sig över reglerna och säkerhetsföreskrifterna, sedan 1. instruktören överlämnat de internationella reglerna och meddelat att man kallat till ett extra sammanträde i Paris den 9 - 10 december med modellflygkommissionens ledamöter. Sammanträdet skulle bl.a. gälla vissa justeringar i linstyrningsreglerna. Det var med nöd och näppe man hann klara av jobbet före den 15 november, som var sista förslagsdag, men det gick!

"ERUMLAN"

Det mest påtagliga beviset på UK-rådets framgångsrika arbete har vi emellertid i Sven-Olle Ridders "ERUMLAN", den idealiska nybörjarmodellen, som man kan svänga ihop på ett par timmar för en kostnad av lika många kronor.

UK-rådet provflög "ERUMLAN" på Norra Latins skolgård den 15 november och för säkerhets skull ropade man in ett par pojkar från gatan som aldrig tidigare provat på modellflyg. De var i åldern 14 - 16 år och lyckades bra redan vid första försöket.

"ERUMLAN" är rentut sagt idiotsäker! Den kan flygas och landas med fullt höjdroder och tillåter höjdvariationer på omkring 6 meter. Den är mycket väl lämpad för teamracing (två man i samma flygcirkel).

"ERUMLAN" flögs i originalversionen med en Mills 1,3 cc och med 9 meters linor. Ritningen på sid. 5 är gjord i sådan skala att man med lätthet kan

förstora den så att modellen passar en valfri motortyp.

Materialdimensionerna som anges nerst på sid. 4 gäller för alla förstöringsgrader. Endast konturerna förstoras!

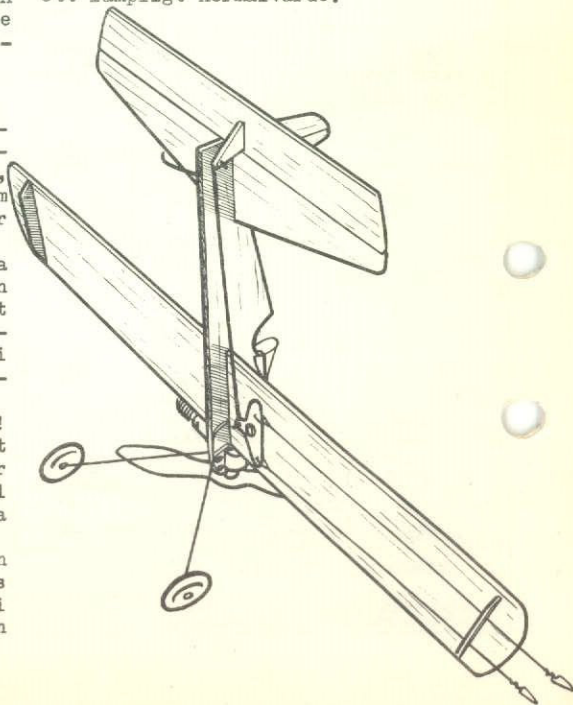
Om man gör modellen 3,5 gånger så stor som ritningen på sidan 5 visar kommer den att passa 1 cc-motorer, (t.ex. ED Bee m.fl.).

Gör man istället modellen 4 gånger större kommer den att passa 1,5 cc-motorer (t.ex. Mills 1,3 cc och Pinotti 1,5 cc).

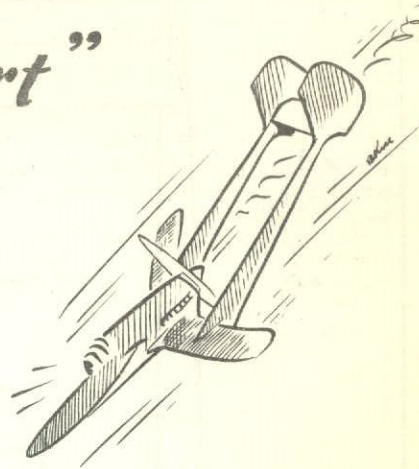
Om man slutligen multiplicerar alla ritningsmått med 5, får man en modell, som är idealisk för 2 - 2,5 cc-motorer (t.ex. ED 2 cc, Kometa, m.fl.).

Man får vara beredd på att modellen gärna slår runt i landningen, eftersom den har en profillös vinge och därmed dåliga glidegenskaper. Linlängden kan man gott hålla vid 9 meter och propeller får man välja med hänsyn till vilken motor som används.

Slutligen bör tyngdpunkten ligga någonstans mellan vingens framkant och 1/3 av vingdjupet räknat från framkanten. 20 % av kordan framifrån är ett lämpligt normalvärde.



Svensk "tvestjärt" har farligt sting



SAAB:s okonventionella "tvestjärt" J 21 gjorde på sin tid lika stor sensation när den offentliggjordes 1945, som senare J 29 (Flygande Tunnan). Ännu större hade säkerligen sensationen blivit - inte minst i utlandet - om J 21:an frisläppts redan sommaren 1943, då den första prototypen med kapten Claes Smith som förare, gjorde sin med stor sekretess omgivna provflygning. J 21:an var då den började serietillverkas det första moderna jaktplanet utrustat med skjutande propeller. Såväl amerikaner (Vultee XP-54 m.fl.) som tyskar (Focke Wulf FW 198) hade visserligen lyckats få fram provflygplan enligt samma principer, men så långt som till egentlig serietillverkning kom man aldrig. Det må vara tillåtet att förmoda att den uteblivna serietillverkningen främst berodde på de stora svårigheter, som det "skjutande" arrangemanget medför speciellt vad kylningen av motorn vid markkörning beträffar. Anledningen härtill är att den kylluft som på ett konventionellt flygplan tillföres motorn av propellervinden, helt försvinner på ett plan med skjutande propeller. När flygplanet väl är uppe i luften sörjer flyghastigheten för kylningen. I Sverige löstes dessa svårigheter elegant genom installation av två speciella kylfläktar i mittvingen, vilka visserligen absorberade något tiotal hästkrafter av motorns ca 1.500, men i gengäld lämnade mycket effektiv markkylning.

Lönade då verkligen dessa stora tekniska ansträngningar mödan? Ja, det får man nog lov att säga. Fördelarna med den skjutande propellern är stora och många. För det första gavs möjlighet att installera noshjulsställ, för det andra har föraren i J 21 oerhört mycket bättre sikt än i ett "vanligt" jaktplan och för det tredje har man genom motorns placering erhållit en värdefull koncentration

av beväpningen i nosen. Ytterligare en finess, som indirekt sammanhänger med det "skjutande arrangemanget" är katalpultstolen varmed J 21, som ett av de första flygplanen i världen, utrustades.

När detta skrives håller visserligen flygvapnet som bäst på att byta ut sina propellerdrivna jaktplan - även J 21 - mot moderna readrivna plan. I motsats till andra typer kommer dock inte J 21:an att därmed försvinna ur den s.k. första linjen. Planet har nämligen också visat sig vara ett ypperligt attackplan och som sådant hör typen fortfarande till den absoluta eliten, även internationellt.

Som attackplan kallas planet A 21 och det är denna version som Björn Karlströms skickliga ritstift denna gång

Forts. sid. 10

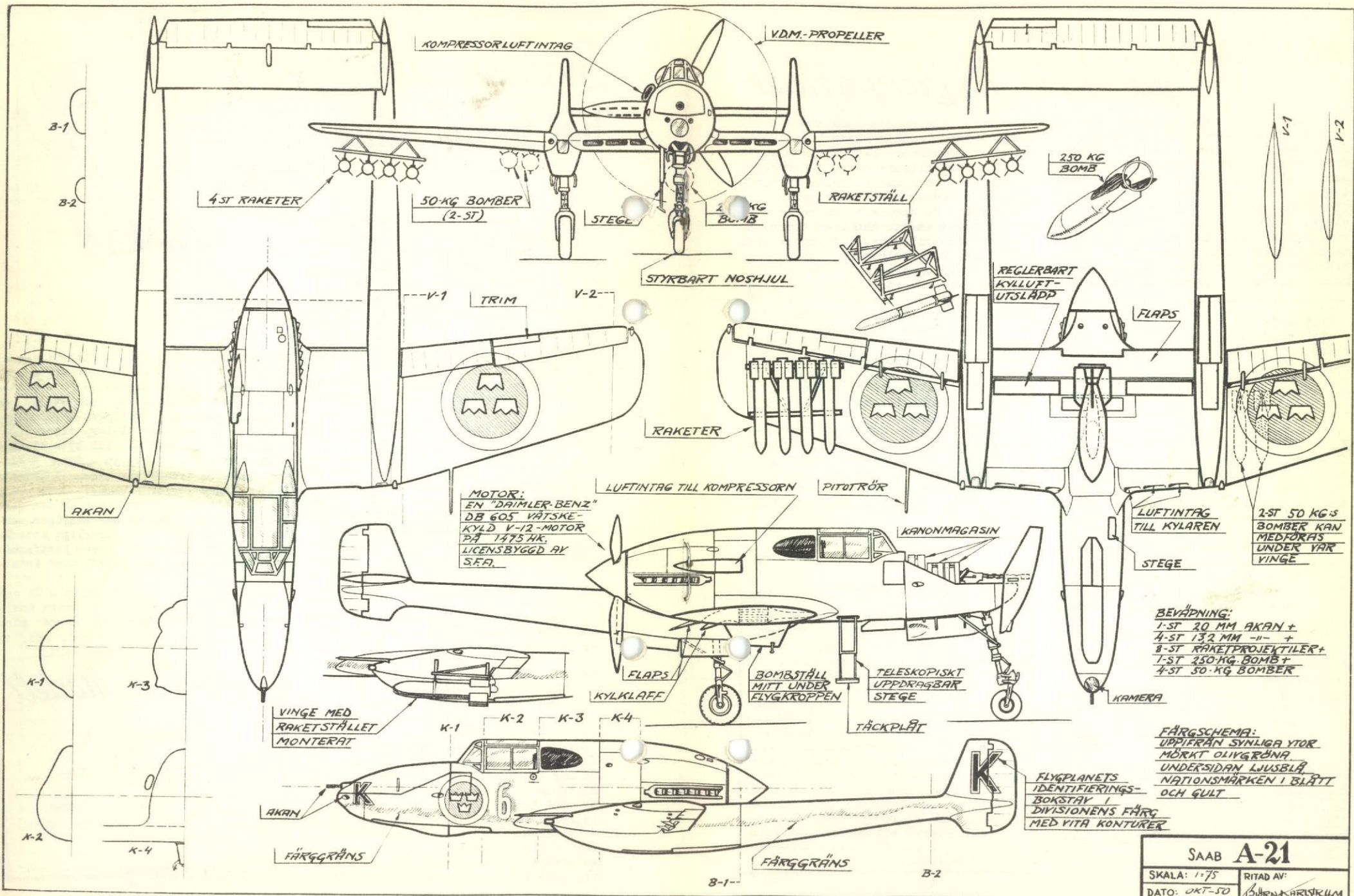
Månadens modell

S A A B A 2 1

Dessa sidor tillägnas Sveriges unga modellflygare

med hälsning från
F L Y G V A P N E T





SAAB A-21
 SKALA: 1:75
 DATO: OKT-50
 RITAD AV:
 BJÖRNHÄRSTRUM

FULL FART på 450 flygarpojkar

FLYGARPOJKARNA var en nyhet som vi presenterade redan i oktobernumret. Vi berättade då en smula om hur arbetet inom flygvapnets ungdomsavdelningar skulle gå till, och vi förmodade samtidigt att bara en del av de anmälda flygbitna pojkarna skulle kunna få plats. Våra spådomar på den punkten visade sig också riktiga. Anmälningarna har flödat in rikligare än vi vågat hoppas, så att vi måste göra en gallring. Omkring 280 pojkar har på de fy-

Visste du

att det första svenska militärflygplanet - en Blériot - flögs första gången i militär tjänst den 3 februari 1912. Planet startade från Värtans is och flögs av vår-förste marinflygare, löjtnant O. Dahlbeck.

Forts. fr. sid. 7

fångat. Konstruktivt är A 21:an i stort sett helt identisk med sin "jagande" föregångare, men har i motsats till denna en större och för en invaderande fiende långt farligare vapenarsenal. Sålunda kan A 21 förutom den normala fasta kanonbeväpningen även medföra en respektgivande mängd raketer av olika slag, eller bomber. Det är därför det centrala bombstället under mittvingen, som utvändigt skiljer A 21:an från dess föregångare.

Följande data och prestandauppgifter har flygförvaltningen ansett sig böra offentliggöra om A 21 (det gäller i stora drag även J 21).

Motor: en 12-cylindrig vätskekyld radmotor av typ Daimler-Benz DB 605 B med 1.475 hkr starteffekt. (Licensbyggd av Svenska Flygmotor AB).

Spännvidd: 11,6 m. **Längd:** 10,45 m.
Höjd: 3,97 m. **Vingyta:** 22,2 m². **Tomvikt:** 3,250 kg. **Flygvikt:** 4,150 kg. **Vingbelastning:** 187 kg/m². **Toppfart:** 665 km/tim. **Marschfart:** 520 km/tim. **Ländningsfart:** 145 km/tim.

H.A.

ra orter, där ungdomsavdelningar bildats, kunnat beredas plats i speciella kurser. Därutöver har vi kunnat ta hand om ytterligare cirka 170 pojkar, som tyvärr bara kan få delta i orienterande föredrag och studiebesök.

Vad som i de speciella kurserna mes har intresserat stockholmsträbarna är linkrainerutbildning, flygplanlära, motorlära, radiotelegrafi, luftnavigation och fotografering. Här har till och med vissa kurser måst dubbleras. Söndagsutflykter har gjorts till Södertörns flygflottilj i Tullinge (F18) och till Bromma flygplats. Vid en kvällsträff förra veckan berättade flygpionjären kapten Albin Ahrenberg, som alltjämt har pojksinnet kvar och är mycket intresserad av kurserna, om spännande flygarminnen och äventyr i luften.

För dem som inte kunnat få plats vid kurserna genast hoppas vi kunna ordna nya kurser fram på nyåret. Tappa alltså inte sugen, ni som inte kom med i första omgången! Nästa år hoppas vi rentav kunna få plats för åtskilliga nyanmälningar.

Med flygarhälsning
Sten Dalborg.

TEKNISKT NYTT

I förra numret presenterades flygvapnets "flygande tunna", dvs. det ultrasnabba svenskbbyggda jaktflygplanet J 29, som nu håller på att serietillverkas. Sedan dess har "tunnan" visat sig i en annan skepnad. Vid provskjutningar med raketer mot markmål vid F 4 (Frösön) visade "tunnan" utmärkta egenskaper och inte minst god träffsäkerhet. Även de båda andra reardrivna jaktplantyperna, J 28 Vampire och helsvenska J 21 R, gjorde utmärkta prestationer vid raket-skjutningar av samma slag. Proven ger vid handen att moderna reoplan duger bra även för bekämpning av mål på marken.

VISSTE DU hur snabbt flygvapnet egentligen växt? Så här ser några jämförande siffror ut:

År 1925 kostade flygvapnet 6 miljoner, 1936 28 miljoner, 1942 200 miljoner och 1948 295 miljoner. Allt vid fullt genomförd organisation enligt de försvarsplaner som antagits dessa år.

Även om man tar hänsyn till penningvärdets fall, d.v.s. att allting har blivit dyrare, pekar siffrorna på en imponerande utveckling. Och utvecklingen fortsätter i samma riktning.

BILLIGARE BYGGMATERIEL

Klubbledaren i Mfk Guldvingen, Erik Y. Ekberg, har hittat på ett bra sätt att dryga ut klubbkassan. Klubben har lagt upp en serie byggsatser till Röd-luvan och Sunnavind, som kostar 3 Kr. per styck. Alla detaljer, såsom spryglar, nosblock etc. är utsågade. Givetvis är servicen i första hand upplagd för klubbens egna medlemmar men i mån av tillgång kan vem som vill få köpa.

Om affärerna går bra avser Guldvingen att lägga upp en mera fullständig materiel-service. Klubbens adress är: Guldvingen, Lindhagensgatan 73, Stockholm.

Forts. fr. sid. 13.

den 15 januari 1951 skall lösningarna ha anlänt till redaktionen. Endast fullständiga lösningar beaktas. Varje deltagare får bara skicka in en lösning. Om flera likvärdiga resultat skulle inkomma avgöres placeringen genom lottning. Endast en lösning får placeras i varje kuvert.

Lösningen skall överst på sidan innehålla en uppgift om slutresultatet, uttryckt i timmar och minuter. Därefter följer den fullständiga färdplanen med datum- och tidangivelser och slutligen den tävlandes namn och fullständiga postadress.

På kuvertet skall det stå: Till Red. av Modellflygsport, Malmkillnadsgatan 27, Stockholm, samt i nedre vänstra hörnet: "Kringelkryssning".

Lycka till!

SÄKERHET I LUFLEN

När det någon gång blir tal om flygsäkerheten, kan det vara av värde för modellflygaren att ha tillgång till en del intressanta fakta rörande trafikflyget, fakta som på ett ganska övertygande sätt visar att flyget är ett verkligt pålitligt trafikmedel.

Uppgifterna gäller trafikflyget i USA år 1949.

Där flögs under året 7,1 miljarder passagerarmil. Antalet förolyckade var 1,3 man per 100 miljoner passagerarmil medan antalet förolyckade i biltrafik var 2 man per 100 miljoner passagerarmil. Jämförelsen är sålunda avgjort till flygets fördel.

Statistiken för det svenska trafikflyget är ännu gynnsammare. 1949 flögs 22 miljoner kilometer eller 550 gånger runt jorden vid ekvatorn utan att någon passagerare förolyckades.

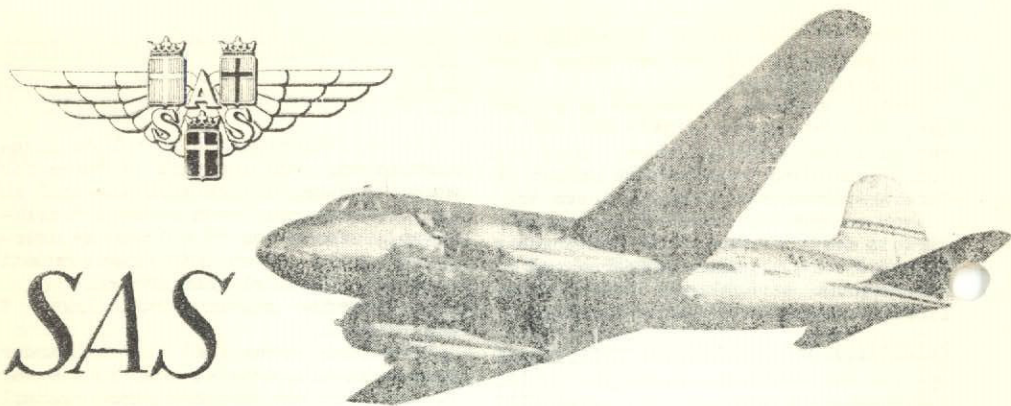
HOBBY-BOKEN 1951

Den åttonde Hobby-Boken har kommit i handeln ovanligt tidigt. 50 % av innehållet ägnas åt modellflyget. Materialet utgöres av en serie något ohomogena artiklar om modellflyg i olika länder, ett par intressanta redogörelser från sommarens stortävlingar i Trollhättan och på Jämsjärvi och slutligen, som vanligt, en massa pressklipp från utländsk fackpress. De sistnämnda vunnit i hög grad på en genomgående överbearbetning. Hur som helst så finns där en hel del att hämta - kanske också i bil-båt-tåg-mm-avdelningen, som jag emellertid inte är kompetent att bedöma. Dtz.

En vädjan

TILL REGISTRERADE MODELLFLYGLUBBAR

För snabbare expedition från KSAK:s modellflygavdelning uppmanas klubbledarna att alltid uppe den fullständiga klubbadressen på brev och rekvisitioner.



SAS

KRINGEL-KRYSSNING

Är Du startklar för en "kringelkryssning" runt halva jorden? Du fick en förvarning i förra numret av "Modellflygsport" och nu är det bara att sätta igång!

TÄVLINGSREGLER

"Kringelkryssningen" går till på det här sättet:

Du tänker Dig att Du måndagen den 27 november beger Dig till Bromma flyg-



plats, sedan Du i förväg satt Dig in i "kringelkartans" mysterier och bestämt Dig för en lämplig första flyglägenhet. Från Bromma startar dagligen flygplan i de flesta väderstreck och Du får själv avgöra vart och när Du skall starta. Det viktigaste är att Du verkligen kommer iväg den 27:e.

Din uppgift är att på kortast möjliga tid besöka de 51 SAS-stationer som finns på den "kringelkarta" som medföljer denna tidning som bilaga. Du får bara använda Dig av de flygförbindelser som finns utmärkta på kartan. Sålunda måste Du se upp med om två platser har dagliga förbindelser med varandra eller bara vissa veckodagar o.s.v. Tiden räknas från det ögonblick då Ditt första flygplan den 27 november startar från Bromma.

Varje station skall ha minst ett besök - men det är naturligtvis inget som hindrar att Du kommer dit flera gånger. Segrare blir den som först besökt alla stationerna - Du behöver således inte komma tillbaka till utgångspunkten.

Det blir ingen liten resa precis, som Du nu får göra på "kringelkartan". Omkring en miljard människor bor i de länder som Du får besöka och över dusinet miljonstäders namn skulle ha

stätt på biljetten, om Du fått göra denna drömare i verkligheten.

PRISFÖRTECKNING

Det kan tänkas att Du verkligen får pröva på vad SAS-komfort vill säga, om Du placerar Dig bland de snabbaste "kringelkryssarna". Se här på prisförteckningen. Den skäms inte för sig, eller hur?

1:a pris:

En resa för två personer tur och retur på någon av linjerna Stockholm - Luleå, Stockholm - Visby, Stockholm - Göteborg, Stockholm - Malmö.

2:a - 3:e pris: En resa för en person tur och retur på någon av ovanstående sträckor.

4:e - 20:e pris: Hederspriser med SAS-prägel, skänkta av SAS.

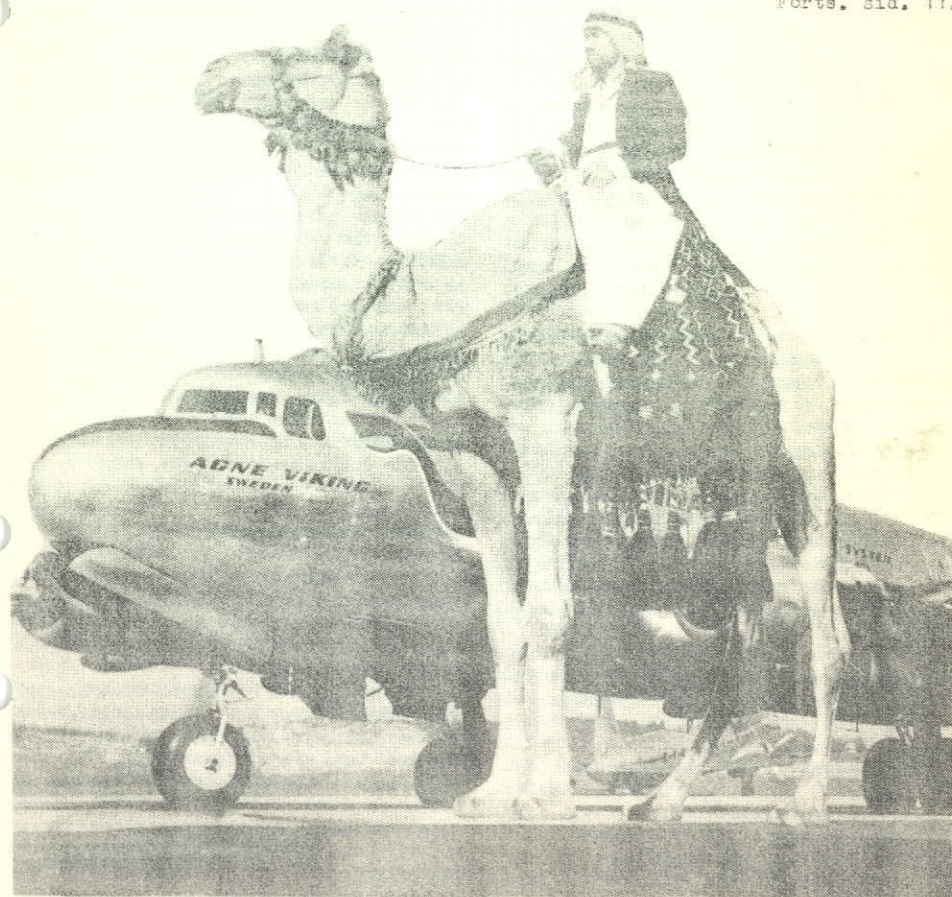
TÄVLINGSJURY

Irkonna tävlingslösningar granskas och bedömas av en tremannajury: Red. G. Knutsson (SAS), Ing. G.H. Déranitz (Modellflygsport) och Major S. Holmberg.

LÖSNINGAR

Du har julen på Dig för att knäcka den här kringelkryssar-nöten. Senast

Forts. sid. 11.



Tippig linstyrning

Från den inte alls okände modellflygaren (och ledamoten av KSAK:s modellflygkommitté) Terje Larsson i Malmö har l. instruktören för modellflyget fått "några synpunkter på de bestämmelser som meddelades från KSAK till en viss tävling med linstyrda modeller". Eftersom dessa "synpunkter" kan anses ha allmänt intresse skall vi återge dem i dess helhet:

"Jag har till min stora förskräckelse sett att man vid hastighetstävlingar med linstyrda modeller skulle låta medelhastigheten vara utslagsgivande. (Det är det "nippigaste" jag hört på mycket länge).

För det första är det ett direkt underkännande av den enda verkligt rättvisa tävlingsformen inom modellflygporten.

För det andra så komplicerar det hela tävlingsapparaten genom att man blir tvingad att räkna ut hastigheten i km/t. (annars kan tiden vara utslagsgivande). Detta med sina ofrånkomliga felräkningar kommer att dra ett löjets skimmer över sporten.

För det tredje sportens tjuvning och det som gör den intressant och spännande för publiken, nämligen jakten efter den bästa tiden, förtages fullständigt. (När medelhastigheten gäller vet man ju aldrig vem som är bäst, förstå detta rätt).

För det fjärde blir sporten chansartad vid medelhastighet!!!! Detta förstår bara den som sysslat med små, högkomprimerade motorer som skall starta på 3 - 5 min.

För det femte finns det någon som vågar föreslå våra spjutkastare eller längdhoppare att medellängden skall vara utslagsgivande.

För det sjätte, jag förstår att det är MK:s ordf. som kommit med detta ljusa

förslag eller också finns det en till som vill linkontrollen lika illa."

"De bestämmelser som meddelades" är helt enkelt FAI:s bestämmelser och tävlingen det gällde var en försökstävling på Skarpräck den 17 sept. 1950. Dessa bestämmelser har fastslagits av FAI efter mycket ingående resonemang, där inflytandena från de länder som har den största erfarenheten av tävlingar med linstyrda modeller, d.v.s. USA och Storbritannien, i hög grad fått göra sig gällande och där de nordiska ländernas representanter i FAI medvetet hållit sig i bakgrunden. Det har de gjort därför att vi i de nordiska länderna faktiskt inte har så särskilt stora erfarenheter på detta område och är medvetna om detta. Det är ju en god regel att låta folk som har erfarenheter få dela med sig av dem. Denna regel borde för övrigt praktiseras betydligt allmännare än vad som ofta är fallet - inte minst inom svenskt modellflyg.

I Terje Larssons "synpunkter" fäster man sig vid uttrycket "den enda verkligt rättvisa tävlingsformen inom modellflyget". För man uppfatta detta som ett direkt underkännande av exempelvis modellflygkommitténs (i vilken Terje Larsson alltså är ledamot - se ovan) kompetens att göra regler och att således allt vad tidsflygningar heter utgöres av idel orättvisor. Detta är en synpunkt, som varken är ny eller direkt chockerande, och när den kommer från en sådan auktoritet som Terje Larsson, bör den ägnas all tänkbar uppmärksamhet. Tänk om Terje Larsson har rätt. För vår del måste vi säga att detta inte alls är uteslutet...

I varje fall är det glädjande att linstyrningen, som vi också anser vara den kanske bästa formen av modellflygtävlingar, äntligen fått ett sådant erkännande från högsta ort.

Vi förstår inte riktigt resonemanget att räklandet av genomsnittshastigheten skulle innebära att de tävlande inte skulle jaga efter bästa tiden. För att få bästa genomsnittshastigheten torde man väl enligt de regler som gäller för enkel matematik anstränga sig att nå så god tid som möjligt, inte bara en gång utan flera. Så av den anledningen kan

väl inte publiken gå miste om den spännande jakten efter bästa tiden. Snarare lär det väl vara så att den tävlande piskas att jaga efter bästa tiden i var-
enda flygning.

Att räkna ut genomsnittshastigheten är för övrigt inte så krångligt. Ett enkelt sätt är att dividera distansen i km med tiden i timmar.

Att sporten skulle bli chansartad om man räknar genomsnittshastighet kan vi inte heller riktigt förstå. Jo, vi går med på att den kan bli chansartad så länge vi inte har kommit fram till god kvalitet på i första hand motorer och i andra hand goda flygare, men det är saker som kommer efter hand. Ett är emellertid säkert; räklandet av genomsnittstiden av flera flygningar, fortfarande enligt reglerna för enkel matematik, gör en tävling mindre chansartad än om man bara räknar en flygning.

För att förstå tävlingsregler är det nog knappast nödvändigt att ha sysslat med "små högkomprimerade motorer". Det räcker faktiskt med att ha sett dylika tingestar och de bekymmer de orsakar sina ägare. Det är inte vare sig särskilt tjuvigt eller direkt spännande (på det sätt som avses) för publiken att åse de många gånger resultatlösa försöken att få igång de små högkomprimerade motorerna. Spänningen ligger enbart i tippningen om karlen skall få igång motorn eller inte. I rättvisans namn skall dock medges att det är en viss tjuvning i att uppleva det ögonblick då en sådan makapär behagar gå igång - därför att det händer så sällan.

En av anledningarna till att man fastnat för genomsnittshastigheten är just att söka driva fram bättre kvalitet på både motorer och på flygare - för modellflygets egen skull och för publiken. Publiken är sig nämligen alldeles lik från den ena gången till de andra, antingen den sitter och tittar på längdopp, spjutkastning eller linstyrda modeller. Den gillar inte en spjutkastare som aldrig får iväg spjutet. Den gillar inte en längdhoppare som bara kommer till avhoppsplankan men inte längre. Den gillar inte en modellflygare som inte får sin modell att starta. Hur konstigt det än kan låta för mängden.

Synpunkter är till för att ventileras. Terje Larsson har sina synpunkter och vi

har våra. Vi går med på att Terje kan ha rätt i visst avseende. Vi kan också ha rätt. FAI kan ha rätt och det kan till och med tänkas att l. instruktören för modellflyget någon enstaka gång kan ha rätt. Sanningen är väl egentligen den, att resultatet av den diskussion som förts inom FAI när det gäller linstyrningsreglerna blivit en kompromiss mellan olika synpunkter, och en kompromiss som ger det ur alla synpunkter och i en vidare bemärkelse bästa genomsnittliga resultatet. De som kokat ihop reglerna är säkerligen inga duvungar. Som sådana måste nog vi andra - signalaturen och Terje Larsson inräknade - betrakta oss i det här avseendet. Om en erfaren karl säger att genomsnittstiden är bättre, och ännu mera om två eller tre erfarna karlar säger samma sak, så bör man nog försöka tro på dem, åtminstone tills man genom lika gedigen erfarenhet nått fram till att de hade fel. Och det, ursäktat, kan Terje Larsson omöjligt ännu ha kunnat. Vi känner både honom och de stygga FAI-representanterna.

Det är emellertid bra när modellflygarna höjer rösten. Skäll på bara! Då blir det liv i luckan. Då får man en känsla av att det rör sig, att det finns intresse. Och de hårda orden är nog inte så illa menta. Men det är i det här fallet synd om "MK:s ordf." som faktiskt är oskyldig som ett spenabarn i fråga om linstyrningen. Han tycker över huvud taget inte om den - vilket också får respekteras - och sådana småsaker som bästa tid eller genomsnittshastighet anser han vara småpotatis i sammanhanget. Så dömen icke.

Det mycket obestämda determinativa pronominet "en till" måste väl som korrelat ha l. instruktören för modellflyget, som Terje Larsson gärna vill komma åt när tillfälle bjuds. Vid förfrågan har den åsyftade brottslingen emellertid blygsamt meddelat, att han ansett sig göra svenskt modellflyg den största tjänsten vid utformande av linstyrningsreglerna genom att tåga, lyssna och lära. Ett synnerligen klokt och efterföljansvärt beslut.

Ytterligare en
(som inte vill linstyrningen illa)

Har du julklappsbekymmer

Den här gången är det ganska lätt att avhjälpa julklappsbekymren. Det finns nämligen en bok, som varje flygintresserad bör läsa och som dessutom är billig.

Det är "Boken om KSAK", som kom ut i somras i samband med 50-årsjubiléet, men märk väl, det är ingen vanlig tråkig minnesskrift utan, som Dagens Nyheter skriver: "En roande och detaljrik skildring", eller som Göteborgs-Tidningen uttrycker saken: "Varje flygintresserad bör läsa "Boken om KSAK". Yngve Norrvi (det är författaren) behärskar sitt ämne utan och innan, skriver inte långt men med svikt och spänst som en flygare höves."

Tidningarna har över huvud taget varit mycket entusiastiska när de recenserat denna bok. Expressen skriver bl.a.: "Nå-

gon torr historieskrivning är det sannerligen inte. Rolig och lärorik läsning."

Vill Du ge Din kamrat en bra julklapp välj då Boken om KSAK. Och får Du själv önska Dig en bra julklapp, bed då att få Boken om KSAK. Den kostar häftad 6:50 och bunden 10:- kr, men de registrerade modellflygarna får som extra förmån inte mindre än 40 % rabatt vid köp av minst 3 exemplar samtidigt.

Det betyder att den häftade boken inte kostar Dig mera än 3:90 och den bundna bara 6:- kr. Det är som hittat. Vill Du tjäna litet extra julpengar, så sälj boken bland Dina vänner och bekanta. Både Du och de blir nöjda.

Rekvirera boken i dag från KSAK, Malmkillnadsgatan 27, Stockholm. Sätt in pengarna på postgiro 555 70. Skriv på talongen vad beställningen avser. Boken kan också rekvireras mot postförskott, men då tillkommer portoavgifterna.

Om Du beställer tre exemplar häftade, så skicka in 11:70, och om Du beställer tre bundna, så skicka in 18:- kr. I det förra fallet tjänar Du 7:80 och i det andra 12:- kr. Pengar som är bra att ha.

BOKEN OM KSAK

de första 50 åren...

Du läser den som en spännande roman