

MODELLFLYGC



ÅRGÅNG 4 NUMMER 7-8
JULI - AUGUSTI 1952

Sport

PENGAR ÅT LÄRARE

ÖPPNAR NYA VÄGAR FÖR MODELLFLYGKLUBBAR

Inom riksorganisationen KSAK kommer från den 1 juli 1952 tills vidare att bedrivs utbildningsverksamhet i samarbete med Studieförbundet Medborgarskolan, som genom KSAK bekostar viss del av erlagda lärare- och ledarearvoden, studieplaner och kursplaner enligt här nedan angiven plan.

Den statsunderstödda utbildningsverksamheten omfattar i huvudsak de grundkurser som angivits här nedan. Specialkurser av olika slag kan även godkännas, om kursplan i god tid före kursens början tillställs KSAK för godkännande. Dyligt godkännande sker efter KSAK:s samråd med Studieförbundet Medborgarskolan. Statsbidraget utgår endast på gruppernas verkliga kostnader för lärare och teoretiskt kursmateriel.

A. MOTORFLYGC

1. Utbildning till privatflygarcertifikat (A-certifikat).

B. SEGELFLYGC

1. Utbildning till glidflygdiplom A (A-diplom).
2. Utbildning till glidflygdiplom B (B-diplom).
3. Utbildning till segelflygdiplom C (C-diplom).
4. Utbildning till segelflygcertifikat (S-certifikat).

5. Utbildning 1 byggt teknik till A-diplom.
6. Utbildning 1 byggt teknik till B-diplom.
7. Utbildning 1 byggt teknik till C-diplom.

C. MODELLFLYGC

1. Grundläggande modellflygutbildning. (11-18 år.)

UTDRAG UR BESTÄMMELSERNA OM STATSBI- DRAG TILL STUDIECIRKLAR M.M.

Studiecirkeln är enligt författningen § 22 508/1947 Svensk Författningssamling, som reglerar statens bidrag till studiecirkelverksamheten, "En kamratkrets för gemensamma teoretiska eller praktiska studier över ett angivet ämne efter en på förhand uppgjord plan."

Detta innebär, att inte alla studiecirklar utan vidare erhåller statsbidrag till sin verksamhet.

"Statsbidrag utgår för anordnande av allmänna studiecirklar och ungdomscirklar.

Med allmän studiecirkel förstås studiecirkel, som behandlar elementära ämnen av grundläggande

SKOLAN BÖRJAR-REGISTRERA DIN KLASS!

karaktär eller ämnen av allmänt bildande karaktär.

Med ungdomscirkel förstås studiecirkel, som till övervägande del, dock minst fem, har medlemmar i åldern 14-18 år och behandlar studiecirkelns ämnen på ett för ungdomen särskilt tillrättalat sätt."

"Statsbidrag för anordnande av studiecirkel utgår enligt följande grunder. För allmän studiecirkel utgår bidrag med högst hälften av kostnaden för lärararvode, dock högst 3 kronor för studietimme, med högst hälften av kostnaden för ledararvode, dock högst 1 krona för studietimme samt med högst hälften av kostnaderna för studieplaner och grundböcker dock högst 5 kronor för varje medlem i cirkeln.

För ungdomscirkeln utgår bidrag med högst tre fjärdedelar av kostnaden för lärararvode, dock högst 4 kronor 50 öre för studietimme, med högst tre fjärdedelar av kostnaden för ledararvode, dock högst 1 krona 50 öre för studietimme, samt med högst hälften av kostnaderna för studieplaner med grundböcker, dock högst 5 kronor för varje medlem i cirkeln."

För att en studiecirkel, allmän såväl som ungdomscirkel, skall kunna erhålla statsbidrag måste antalet deltagare vid varje sammanträde utgöra minst fem. Studietiden skall omfatta 20 studietimmar fördelade på 10 sammankomster. En studietimme kan omfatta 45-60 minuter.

All rapportering skall ske på av KSAK fastställda blanketter.

MODELLFLYGSPORT

Årg. 4 Nr 7 - 8
JULI-AUGUSTI 1952

Redaktör och ansvarig utgivare:
G H Dérantz

Redaktion
KUNGL. SVENSKA AEROKLUBBEN,
Malmskillnadsgatan 27,
Stockholm

MODELLFLYGINSTRUKTÖRSKURS HOS KFUM

En modellflyginstruktörskurs kommer även i år att anordnas av KSAK i samarbete med KFUM. Kursverksamheten startar omkring månadsskiftet september - oktober. Närmare upplysningar kan erhållas hos KFUM:s centralförening, telefon 10.15.95, 10.15.05, 11.97.95, 11.96.54.

SUNDBYBERGS-KURS

KFUM i Sundbyberg arrangerar en nybörjarkurs för modellflygare i samarbete med KSAK. Kursen börjar onsdagen den 1 oktober och pågår därefter varje onsdag under 10 veckor. Anmälan kan ske hos fru Hjelm, tel. 28.56.90, som också lämnar övriga uppgifter om kursen.

NÄSTA UTDELNING UR STATSANSLAGET KOMMER I OKTOBER

Särskilda direktiv för fordringarna på de lärare som skall undervisa inom modellflygklubbarna har även lämnats. Vederbörande måste ha genomgått godkänd instruktörutbildning vid någon av KSAK:s instruktörskurser. Han skall därjämte ha fyllt 20 år.

Under särskilda omständigheter kan även yngre diplomerade modellflyginstruktörer godkännas, dock inte som "lärare" i den betydelse som bestämmelserna om statsbidrag avser, utan som "ledare".

För arvode till sådan ledare i en ungdomscirkel utgår sålunda en timersättning av 1 krona 50 öre under förutsättning att minst 2 kronor verkligen utbetalts i timersättning till ledaren.

Lite Synpunkter på F-MODELLER

Ett ganska egendomligt fenomen inom den svenska modellflygspporten, är F-klassens ringa popularitet och dåliga, för att inte säga urusla, genomsnittsstandard. Trots alla Sveriges i övrigt skickliga modellflygare och trots att goda och prisbilliga motorer länge ha funnits på den svenska marknaden, ligger vi till synes hjälplöst efter andra modellflygande nationer såsom England, Italien, Frankrike, USA etc.

En av de mera bidragande orsakerna till detta dåliga läge, är säkerligen, att vi i Sverige inte ha någon "ordentlig" F-regel att konstruera, bygga och flyga efter. Det är ju både ologiskt och okonsekvent, att det på stortävlingarna (SM och VT) tävlas i de strikt preciserade klasserna S-int och G-int, medan det i F-klassen tävlas med vad som helst, hur som helst, bara det (modellen) är utrustat med en motor. Kort sagt: Varför inte införa den internationella regeln även här i Sverige? Intressant att veta är dessutom, att FAI-regeln är synnerligen bra utformad rent tekniskt sett, och att goda modeller, konstruerade efter regeln, flyga 5 min på 20 sek motortid. (Ett problem utomlands där max-tiden är just 5 min.) Hur lyder då denna regel? Jo:

Största tillåtna motorvolym = 2,52 cc.

Minsta tillåtna vikt i gram = 200 x motorvolym i cc.

Minsta tillåtna ytbelastning (vinge plus stubbe) = 12 g/dm².

Minsta tillåtna största kroppssektion = Totala bärytan : 80.

BÖRJE BÖRJESON, mångfrestaren från Göteborg, är specialist bl.a. på F-friflygande, på linstyrning, stunt och på Wakefield. - Här talar han fritt ur hjärtat om F-kärrorna.

Längsta tillåtna motortid = 20 sekunder.

För att förenkla förståelsen för regeln, utför vi här en kort beräkning med förklaringar.

Vi ha låt säga en motor på 1,5 cc. Detta ger omedelbart minvikten hos modellen: $200 \times 1,5 = 300$ g. Vi bör hålla oss så nära detta värde som möjligt, ty ju tyngre modellen blir, desto större lass får motorn att lyfta upp, och därmed givetvis sämre utgångshöjd och sämre tid. Regeln föreskriver vidare en minsta ytbelastning på 12 g, och detta bör hållas med endast något tiondels gram över, ty ökad ytbelastning ger större sjunkhastighet och därmed sämre glidtid. Totala ytan blir därför $300 : 12 = 25$ dm², och vi fördela denna yta så att vi få en stabilisatoryta på 40 % av vingytan. Om vi sätta upp en liten ekvation få vi vingytan: $2500 : 140 = 17,9$ och stab-ytan sålunda $25,0 = 17,9 = 7,1$. För att nu vara på den säkra sidan av min-belastningen väljer vi vingytan 18,0 och stab-ytan 7,2 dm². Detta i sin tur ger till sist en minsta kroppssektion av $2520 : 80 = 31,5$ cm² säg 32 cm².

Ja så skulle då modellens huvuddata vara klara, men ännu återstår många viktiga detaljer, som här bara i korthet skall

Forts.sid. 4

Forts. fr. sid 3

redogöras för. Det har i praktiken visat sig, att en modell med 2,5cc har fullt likvärdiga prestanda som en med 1,5 cc, medan en märkbar försämring inträder under 1,5 cc. De större modellerna synas längre i bläst och är lite mera lätttrimmade än de mindre (1,5cc) men ställa sig å andra sidan dyrare och är svårare att frakta. Då nu motorn levererar en dragkraft som är vida större än modellens tyngdkraft, måste modellen ha ett övermått av stabilitet, och detta förklarar en del av nedanstående värden, som visat sig lämpliga i praktiken.

Vingen måste förses med en typisk F-profil, dvs ej för välvd och ej för tunn t.ex NACA 64,09. Lämpligt sidoförhållande till 2,5 cc är 1:7 - 1:8 och till 1,5 cc 1:6 - 1:7. Vingspetsarna bör ej vara för tvära och måste givas kraftig skränkning, ibland ända upp till 6 grader. Stabilitetens storlek är 1% av vingytan till 2,5 cc ca 37%, till 1,5 cc ca 40% och till 0,5cc ca 50%. Sidoförhållande omkring 1:3,7. Stab-profilen bör ej vara för välvd; lämplig är en för-tunnad Clark Y (6% tjock). Fenan bör provas ut under flygning, och allmänt gäller, att fenan bör vara så liten som möjligt. En för stor fena är avsevärt mycket farligare för modellen än en för liten. Kroppen bör ej göras för kort; lågt placerad vinge kräver längre kropp än baldakinförsedd modell. Glöm ej, att tyngdpunkten hos F-modellen ligger långt bak, ibland tom bakom vingens bakkant. Konstruera modellen så att den säkert kan markstarta. Regeln föreskriver att modellen placeras i naturligt läge på marken skall vila på tre punkter.

Motorerna och deras skötsel är ett helt kapitel för sig, men kort sagt gäller: Kör först i den nya motorn med korta tidsperioder under minst en timmes total körtid (gäller dieslar). Prova sedan ut en god bränsleblandning och använd sedan exact samma blandning som motorn är trimmad på.

En modellflygare som mixar soppan hur som helst tom, ute på fältet, måste betraktas som en oskicklig motorkille. Lär känna motorn väl och eftersträva att den startar senast på tredje slaget.

Så gå vi över till lite flygtekniska detaljer. När modellen stiger kräver motorn i allmänhet mera bränsle än vid stationär drift pga. minskat motstånd på propellern och därmed ökat varvantal. Använd alltid en fullt pålitlig avstängningsanordning, så att man dels kan förtrimma på 4-6 sek motortid, dels vid tävling kan utnyttja hela motortiden. Varje tiondel är här dyrbar. Lämpligaste timers i vårt klimat är utan tvekan urverken, som gå lika sommar och vinter. Tänk på de så kallade gyroskopgremlingarna som ökar sina krafter med ökad propellervikt och ökade varvantal. De sträva att höja nosen vid vänsterkurvade motorflykt resp. sänka vid högerkurv. Var uppmärksam på vibrationerna som kan ställa till mycket tressel. En vinge som rättas till efter att ha kommit på sned, kan lätt åka tillbaka en del, med kvadd som följd, om inte även gummibanden sätts rätt tillbaka. Vibrationerna minskar nämligen friktionen mellan vinge och vingbudd, liksom all annan friktion. Kontrollera därför alla skruvar och muttrar regelbundet så att t ex timern ej ger sig ut på en privat flygtur mitt under motorflykten. Var försiktig vid justeringar och ändra mycket litet från flygning till flygning. En lite felaktigt placerad vinge, lite för stort trimruderutslag etc., kan ha katastrofala följder. Märk därför alla delar så att man alltid kan sätta dem exact lika, och använd aldrig lösa pallningar som sällan ligga i rätt läge mer än några sekunder. Är man inte noggrann på detaljerna, teger man stora risker på onödiga kvaddar.

Till sist ett litet råd. Ha tålmod. Det finns knappast någon klass där kvaddarna äro så otillaga, där förhoppningarna så ofta gruses och där humöret sätts på

DUBBELSEGER

i Wakefield-VM

ARNE BLOMGREN vann

väntad VM-titel



Sverige fick genom Sune Starks Wakefieldseger i Finland förra året 1952 års världsmästerskapstävlingar på sin lott. I sin ansökan till FAI meddelade KSAK att klubben var villig att åtaga sig arrangemanget under förutsättning att de deltagande klubbarna själva svarade för sina kostnader. FAI accepterade denna princip, vilken för övrigt tidigare framlagts för modellflygkommissionen och accepterats av dess ledamöter. Det var alltså från början avgjort att årets VM skulle bli mera spartianskt än tidigare tävlingar, vilka kostat sina arrangörer väldiga belopp.

När anmälningstiden utgick var det bara ett litet fåtal klubbar som anmält sitt deltagande, och efteranmälningarna duggade in så sparsamt att man länge undrade om det ens skulle bli någon tävling alls av det hela. De sista deltagarna kom till och med utan att vara anmälda. Så var fallet med de sex fransmännen, som den 10 juli helt oväntat dök upp i Norrköping.

När de uttagna proxyflygarna fått återbud från KSAK, på ett par undantag

så hårda prov. Men ge ej tappt. När man väl behärskar denna gren av modellflyget får man mångfalt igen genom den alldeles speciella tjuvning som F-modellerna ge sina ägare.

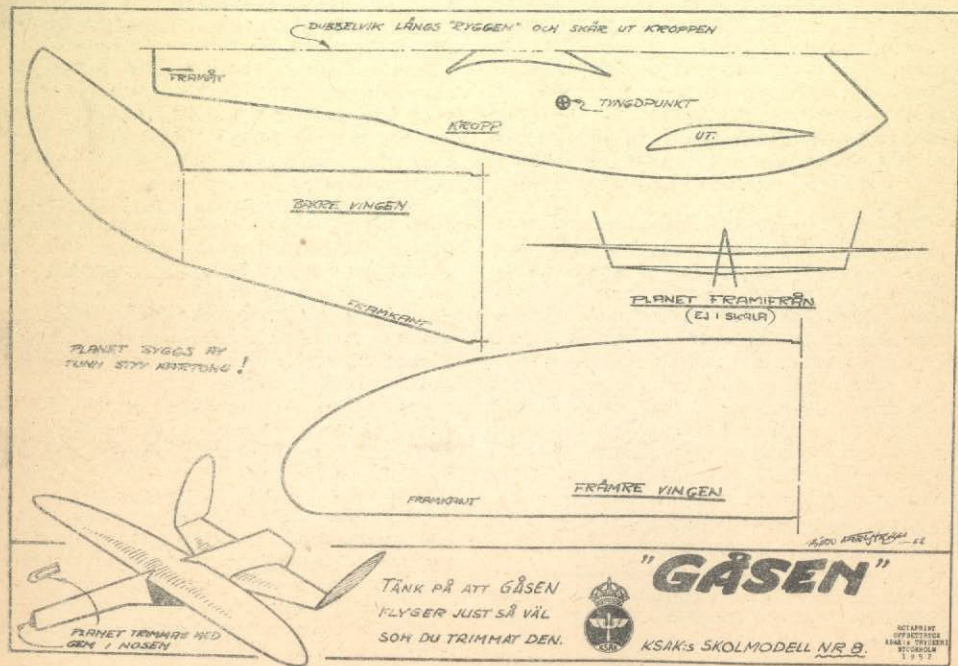
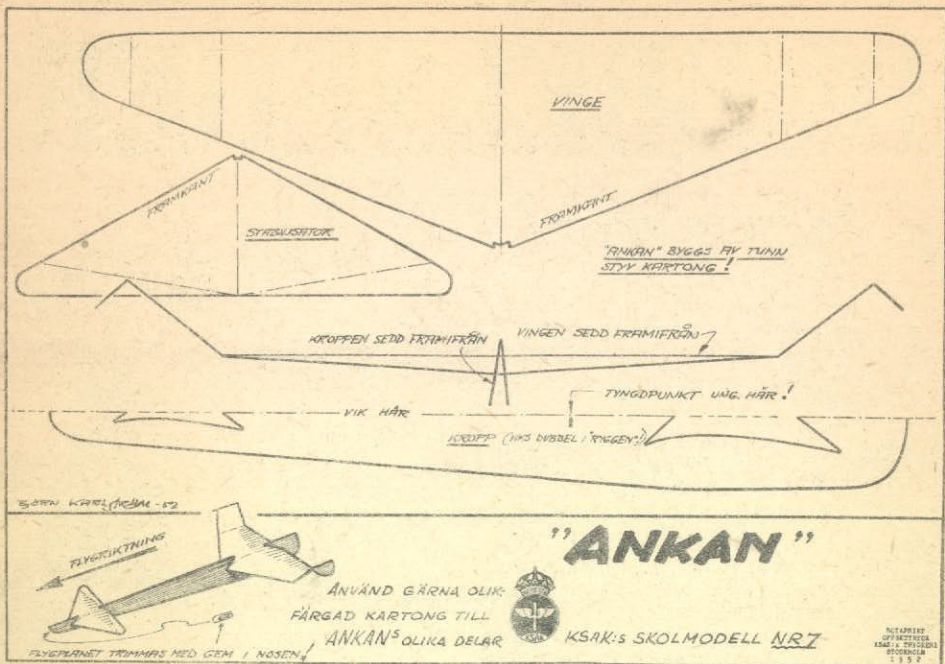
B-son.

när, kom det i sista stund proxyanmälningar från utlandet, en omständighet, som tyvärr ställde till svårigheter.

Norrköpings Automobil- och Flygklubb som svarade för deltagarnas förläggning och vistelse i Norrköping är värda ett gott erkännande för att de klarade förläggningen under föreliggande omständigheter.

Utförliga rapporter, bl.a. i KSAK:s officiella organ, har redan berättat om den spännande uppgörelsen, där två svenskar, Arne Blomgren, Stockholm, och Jan Nilborn, Malmö, belade 1:a och 2:a plats i slutprotokollet, medan vår granne Arne Ellilä genom sin tredjeplacering gjorde den helnordiska segern till ett faktum.

Arrangörerna har fått mycket beröm för rapportsystemet, som gjorde det möjligt både för de tävlande och för den fåtaliga publiken att i detalj följa tävlingens fortskridande under perioderna. Det var många gånger oerhört spännande, inte minst mot slutet av tredje och sista perioden, då tysken Maibaum frenetiskt sökte återfinna sin bortflugna modell. Han hade en chans att med en femminutersflygning i sista omgången slå Blomgren med 3 sek!



TILL KSAK-MODELLER BOX 3114 STOCKHOLM



Jag beställer ritningar till KSAK:s två skolmodeller, Nr 7 "ANKAN" och Nr 8 "GÅSEN" till ett pris av 50 öre per styck.

Kostnaden kr. 1:- + efterkravsporto 50 öre, eller sammanlagt 1:50, betalas på posten då försändelsen hämtas.

Kostnaden kr. 1:- + enkelt porto 10 öre, eller sammanlagt 1:10 bifogas i frimärken.

OBS! Stryk över det av ovanstående två alternativ som inte passar!

Försändelsen torde adresseras enligt följande:

.....
(Beställarens namn)

.....
(Fullständig gatuadress eller boxnummer)

.....
(Adressort)

Samtidigt anmäles följande personer som vill bli registrerade hos KSAK under 1952 för en kostnad av 1:50 per man; (Modellflygsport sändes utan extra kostnad till årets slut)

.....
(Namn och fullständig postadress på samtliga)

PROTOKOLL FRÅN VÄRLDSMÄSTERSKAPSTÄVLINGARNA FÖR GUMMIMOTORMODELLER 1952

Plac.	Namn	Land	1:a	2:a	3:e	Total
1	Arne Blomgren	Sverige	210	300	300	810
2	Jan Nilborn	Sverige	203	286	300	789
3	Arne Ellilä	Finland	240	256	279	775
4	Silvano Lustrati	Italien	208	196	300	704
5	Joseph Bilgri	U.S.A.	293	180	222	695
6	Louis Kannevorff	Italien	229	168	289	686
7	Emile Gerland	Frankrike	188	300	180	668
8	Jacques Morisset	Frankrike	183	274	175	632
9	Edward W. Evans	Storbritannien	230	227	164	621
10	Clifford M. Montplaisir	U.S.A.	203	261	153	617
11	Pierre Gilg	Frankrike	138	171	300	609
12	Ronald H. Warring	Storbritannien	242	205	142	589
13	Traugott Haslach	Schweiz	232	214	140	586
14	Giobatta Cellini	Italien	198	140	246	584
15	John O'Donnell	Storbritannien	190	230	162	582
16	Sune Stark	Sverige	230	140	206	576
17	André Goetz	Frankrike	136	162	264	562
18	B. Marsh (proxy)	Nya Zealand	90	170	296	556
19	René Jossien	Frankrike	136	294	91	521
20	James H. Wood (proxy)	Canada	112	192	209	513
21	Günther Maibaum	Tyskland	213	300	-	513
22	C. R. de Vries	Nederländerna	196	128	186	510
23	Jouko Järvi	Finland	160	154	191	505
24	Pierre Deschepper	Belgien	165	176	149	490
25	Henri Aribaud	Frankrike	168	204	113	485
26	Gustav Sämann	Tyskland	125	149	200	474
27	Th. M. Figueira (proxy) (utom tävlan)	Trinidad (utom tävlan)	144	87	238	469
28	Edward Lidgard	U.S.A.	153	212	103	468
29	John Royle	Storbritannien	191	163	105	459
30	A. Dijkstra	Nederländerna	154	191	107	452
31	Helge Spring	Finland	180	125	145	450
32	E. Knudsen, Danmark	446	51	P. Visser (proxy), Sydafrika	194	
33	M. Ferber, Belgien	428	52	J. Prhavo, Jugoslavien	182	
34	R. F. Nicole, Storbritannien	424	53	G. Pelegi, Italien	181	
35	D. Wilson (proxy), Nya Zealand	417	54	S. Selden, U.S.A.	166	
36	P. Follet, Belgien	416	55	R. Olsson, Sverige	165	
37	J. P. Tangen, U.S.A.	407	56	F. Piccini, Italien	156	
38	A. Håkansson, Sverige	391	57	D. Faiola, Italien	137	
39	T. Dunkley, Storbritannien	384	58	T. Forrer, Schweiz	136	
40	B. Jørgensen, Danmark	378	59	L. D. Hopkins (proxy), Austral. (utom tävlan)	131	
41	G. Dijkstra, Nederländerna	367	60	G. Lipinski, Tyskland	104	
42	D. Kennedy (proxy), Nya Zeal.	359	61	A. Macaulay, Nya Zealand	71	
43	F. Loates (proxy), Canada	320	62	R. Meltzer, Tyskland	66	
44	G. Lippens, Belgien	285	63	S. W. Gray (proxy), Australien (utom tävlan)	53	
45	P. Huhtinen, Finland	280	64	M. Lichte, Tyskland	45	
46	L. Ferber, Belgien	263	65	J. M. Larsen (proxy), Danmark (utom tävlan)	15	
47	W. H. Reeve (proxy), Australien (utom tävlan)	250	66	M. G. Connor (proxy), Nya Zeal.	9	
48	B. Bächli, Schweiz	244	67	B. Börjeson, Sverige	9	
49	D. du Toit (proxy), Sydafrika	234				
50	G. Berge, Norge	224				