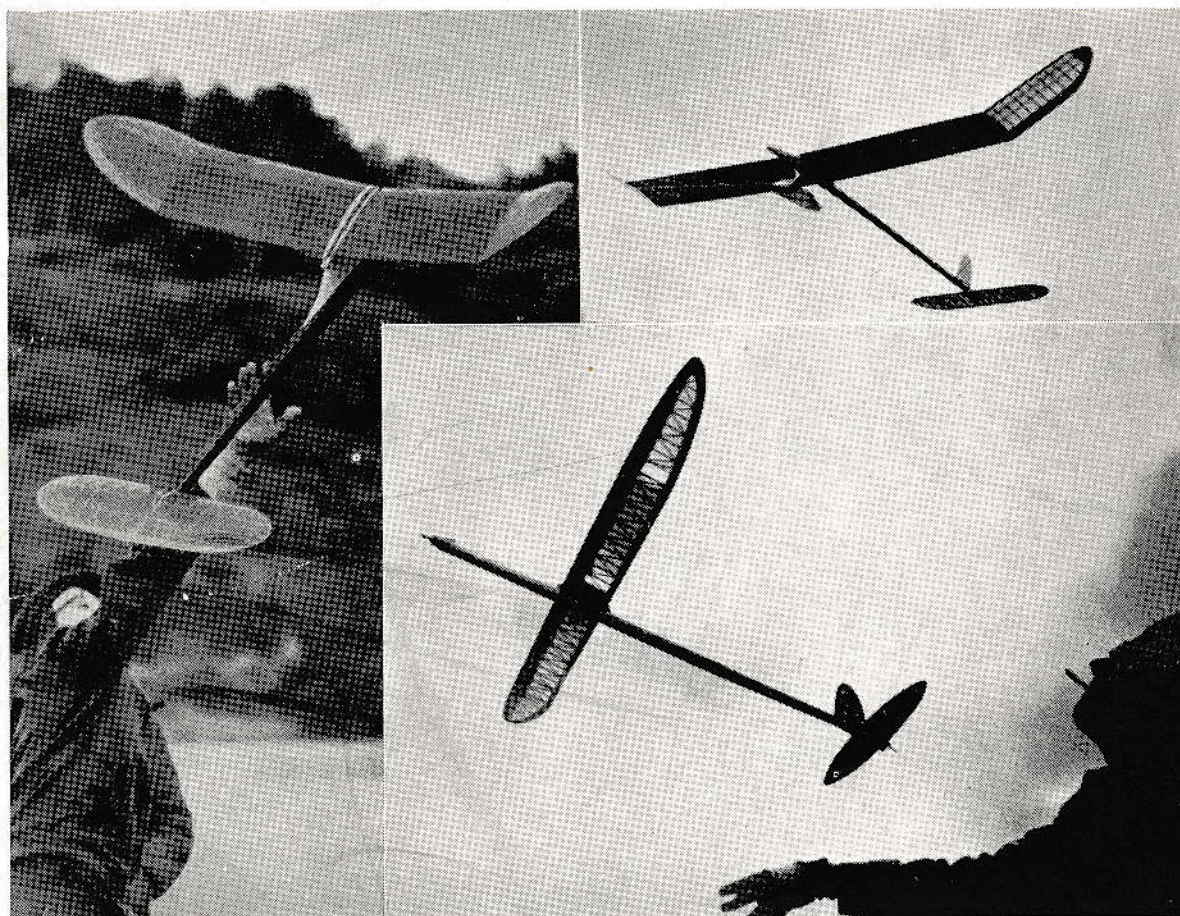


MODELLFLYG

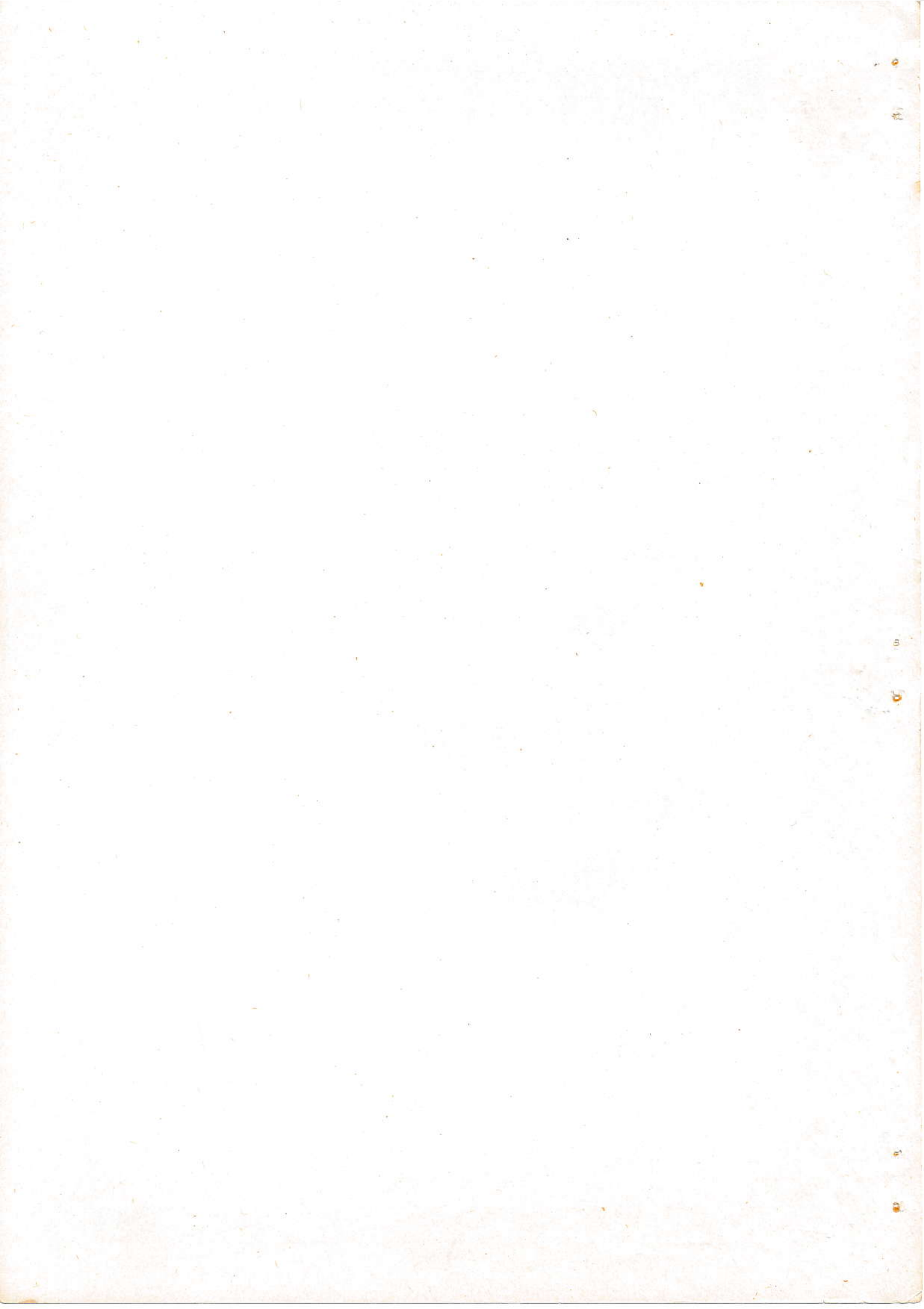
nytt



Från

Sveriges Modellflygförbund

Nr.2 1962



O.S.

MOTORER - VÄLKÄNT KVALITETSMÄRKE

OS PET

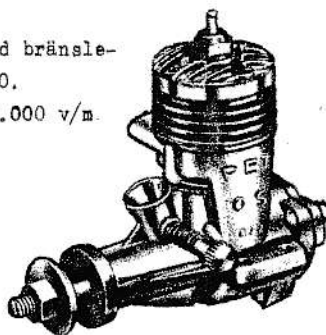
1,62 cc, levereras med bränsletank och glödstift NRO.

Effekt 0,15 hk vid 18.000 v/m.

Vikt 75 gr.

Nr 21530

25:50



OS PET R/C

Nr 21540

29:75

OS MAX II 15

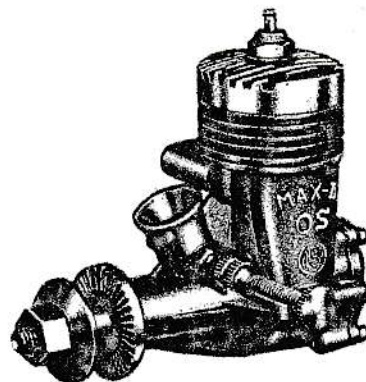
2,49 cc, ettrig motor med god prestanda.

Effekt 0,30 hk vid 22.000 v/m.

Vikt 85 gr. Glödstift nr 3 medföljer.

Nr 21531

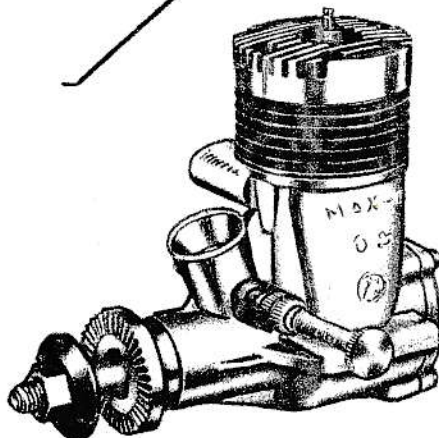
58:-



OS MAX II 15 R/C

Nr 21541

73:50



OS MAX III 29

4,84 cc, kvalitetsmotor med stort användningsområde. Effekt 0,60 hk vid 18.000 v/m. Vikt 235 gr.

Glödstift nr 3 medföljer.

Nr 21532

68:-

OS MAX III 35 R/C

5,80 cc, med trottelt och avgasreglage för kontinuerlig varvtalsreglering.

För radiokontroll. Effekt 0,70 hk vid 17.000 v/m. Glödstift nr 6 medföljer.

Vikt 235 gr.

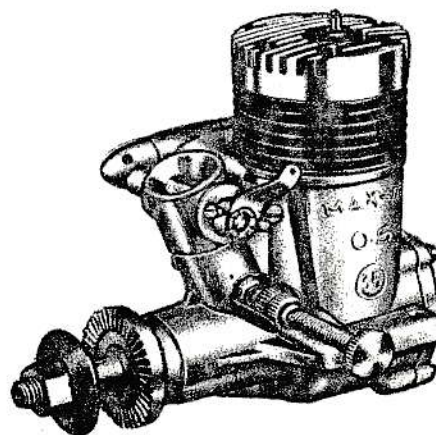
Nr 21543

83:50

OS MAX III 35

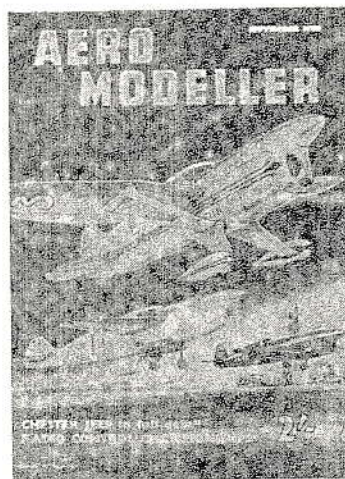
Nr 21533

68:-

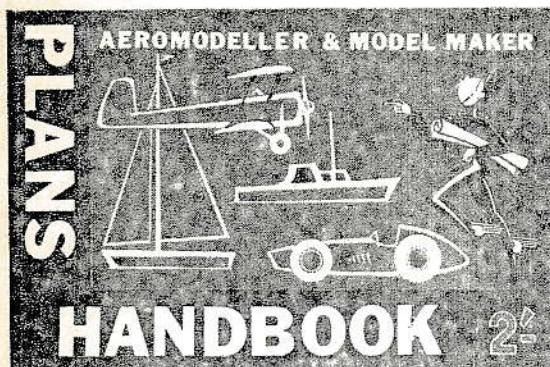


BEHCO rekommenderar:

MODEL AERONAUTICAL PRESS LTD



AEROMODELLER	Kr. 2.50
MODEL MAKER	" 2.--
RADIO CONTROL MODELS	" 2.--
1-års prenumeration å samtliga tidningar	" 21.--



Innehåller specialartiklar samt data över 1.000-talet modeller för vilka ritningar i full skala finnes. Vi lagerför de flesta ritningarna.

Kr. 2.--

En efterlängtd bok som ger er svar på allt om linkontroll

Kr. 15.--

Porto och oms. tillkommer på samtliga priser

BESTÄLL TIDNINGAR, BÖCKER, RITNINGAR OCH PRENUMERATIONER FRÅN

GENERALAGENT:

B. BECKMAN & Co AB

Förbundsstyrelsen meddelar. . . .

Klubbregistreringen

Hittills har i år 66 tävlingsklubbar och 31 icke-tävlingsklubbar registrerats. Då vi emellertid i dessa siffror inräknat de nya klubbar, som tillkommit i år, betyder detta att ett ganska stort antal av de klubbar som var registrerade i fjor ej förnyat sin registrering för 1962 ännu.

SMFF:s starkt begränsade ekonomiska möjligheter medför att fr.o.m. nu kan vi endast skicka ut klubbexemplaren av MODELLFLYGNITT och övriga ev. meddelanden till de klubbar som klarat sina skyldigheter.

Nyregistrerade klubbar

Utöver vad som meddelades i förra numret har ytterligare följande klubbar inregistrerats.

Tävlingsklubbar:

M-5 Sjöbo Modellflygklubb, Sjöbo. - Friflyg, radioflyg och linstyrning.

Hobbyklubbar: (ej bedrivande tävlingsverksamhet)

R-76 Kyrkliga juniorernas Modellflygklubb, Floby. - Friflyg.

L-4 Hässleholms Flygklubb, Modellflygsekt., Hässleholm. - Friflyg, linst.

B-74 Täby Modellflygklubb, Näsby Park. - Friflyg och linstyrning.

A-31 Betlehems kyrkans Modellflygklubb, Stockholm. - Friflyg.

G-50 Traryds Modellflygklubb, Traryd. - Friflyg, radioflygning och linstyrning.

Y-79 Kramfors Hobbyklubb, Kramfors. - Radioflygning och linstyrning.

Vi hälsar även dessa klubbar välkomna i förbundet och hoppas att de var och en på sin ort skall växa sig starka och medverka till att öka intresset för modellflyget.

Internat. friflygningstävlingarna i Frankrike och Saar

Sedan anmälningstiden utgått för friflygningstävlingarna i Maulbeuge i Frankrike och för Europa-Cupen i Saar visade det sig att intresset var så stort att det blir nödvändigt att anordna speciella uttagningstävlingar mellan de anmälda. Gunnar Kalén kommer i egenskap av grenchef att utsända inbjudan till de anmälda till en sådan uttagningstävling i Norrköping den 27 maj.

Tävlingskalendrarna

De i förra numret publicerade tävlingskalendrarna kompletteras resp. ändras enl. följande:

Friflygning:

Tillkommer

9 sept. Wentzelpokalen, Östersund S-1, G-1 och F-1

Ändring

Majtävlingen i Uppsala flyttas från den 6 maj till den 13 alt. 20 maj.

Radioflygning:

Tillkommer

16-17 juni Köping RC-I och RC-III

Ändring

Vårtävlingen på F6, Karlsborg flyttas från den 13 maj till den 5-6 maj.

Friflygnings-NL i Norge

Finnarna vann - som vanligt - årets NL i friflygning. Trots det svenska försöket att mönstra upp det starkaste laget lyckades vi alltså ej sätta finnarna på (andra-) plats. Markant var också den norska uppräckningen. Resultatlistan från tävlingen återfinnes på annan plats.

Nordiskt samarbete

I samband med NL-tävlingarna i Norge avhölls där också en konferens med deltagande av de nordiska ländernas modellflygledare. Det framkom att det var ett gemensamt intresse för att försöka utvidga tävlingsutbytet mellan länderna.

Vidare framfördes ett förslag om införandet av gemensamma beteckningar på de olika tävlingsklasserna, varvid man anknöt till tidigare uppgjorda nordiska modellflygregler och vedertagna FAI-beteckningar. I Sverige får vi anledning att återkomma till de diskuterade rekommendationerna i samband med årets Riksstämman.

Finsk tävling

Från Finland har framförts en inbjudan till "Plymouth-tävlingen" i Helsingfors. Tävlingen omfattar friflygningsklasserna samt linstyrning och pågår under hela pingsthelgen. Anmälan till tävlingen kan göras direkt till Finlands Flygförbund eller till Gunnar Kalén.

De svenska modellflygreglerna

Med anledning av en del förfrågningar vill förbundsstyrelsen ännu en gång meddela att det tryckta häftet "Svenska Modellflygregler" kan rekvireras från förbundsexpeditionen. För porto och expeditjonskostnader skall erläggas 25 öre häfte, vilket belopp bör insättas på SMFF:s postgirokonto.

Flera prenumeranter på MODELLFLYGNYTT

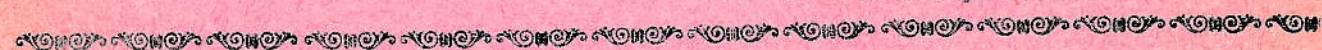
Det var nog en del som ställde sig skeptiska till möjligheten att skaffa fram tillräckligt med läsvärt stoff till varje nr. av MODELLFLYGNYTT. Ganska snart visade det sig att farhågorna var alldeles ogrundade. Problemet blev istället att försöka få plats med allt material som strömmade in till tidningen. Trots en mycket hård gallring av stoffet svällde tidningens sidantal ut.

Den kalkyl som från början uppgjordes för tidningen baserades på 18-20 text- och ritningssidor. Det var med utgång härifrån som prenumerationspriset fastställdes. Det är därför helt naturligt att bokföringen nu visar ett kraftigt underskott å tidningen. Detta trots att de som haft det tidsödande jobbet med framställning och distribution knappast fått någon som helst ersättning för sina många timmars arbete.

Förbundsstyrelsen måste emellertid vid sitt senaste sammanträde konstatera att en kraftig nedskärning av sidantalet till de kalkylerade 18-20 omedelbart måste ske. Det är med sorg som styrelsen vidtager denna åtgärd. Ingenting skulle glädja oss mera än om det kunde skapas förutsättningar för bibehållandet av sidantalet och t. o. m. en gång framdeles kunna utöka detsamma.

Vilka förutsättningar härför finns det då? Jo, i första hand gäller det att verkligen öka antalet prenumeranter. Förbundsstyrelsen arbetar på flera olika uppslag som vi hoppas skall kunna ge resultat inom kort. Men i första hand är det modellflygarna själva, som nu kan åstadkomma det verkliga resultatet. Det finns alltför många klubbar som ännu ej anskaffat några prenumeranter bland sina medlemmar. Hur ligger det till i Din klubb och bland Dina kamrater? Låt oss gemensamt göra en verklig drive för prenumerantanskaffning, som bör kunna resultera i att vi nästa nr. kan konstatera att antalet prenumeranter fördubblats. Sker så kan vi också garantera att MODELLFLYGNYTT kommer igen med utökad sidantal.

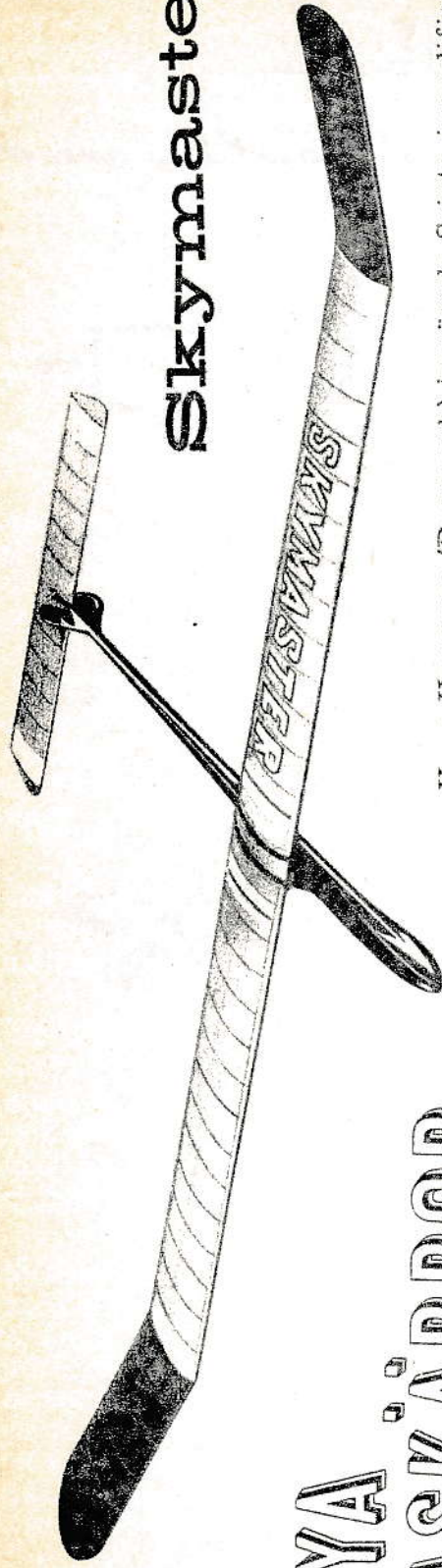
Förbundsstyrelsen



MODELLFLYGNYTT, som utgives av Sveriges Modellflygförbund, Postfach 16147, Stockholm 16, utkommer år 1962 med 6 nummer. Prenumerationspriset är 10:-- kr., och kan insättas på postgirokonto 51 81 65, adress: SMFF, Limhamn.

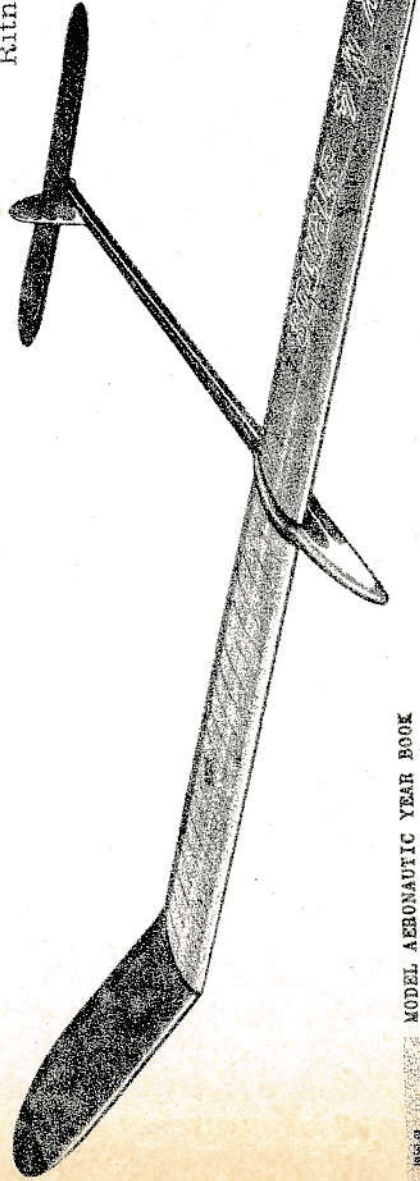
Nästa nummer av MODELLFLYGNYTT utkommer i juni månad. Bidrag och annonsmanus bör insändas senast den 15 maj till: Valter Johansson, Lammhult.

TVÅ NYA KALASKÄRROR...



Skymaster

Hans Hansens (Danmark) berömda S:inta i modifierat utförande och helt ny byggsats. Spv. 1.690 mm. Kompl. byggsats med färdiga vingspryglar, lister av prima norrlandsfur, modelspan för beklädnad. Ritning i full skala med bygginstruktion. Kr 22:50



AKM4 Stratos

MODEL AERONAUTIC YEAR BOOK

1959 - 61

Av Franc Zeic

Nu inkommet! 277 sidor laddade med artiklar och ritningar av världens mest framgångsrika modellflygare. Rekorderad sammanställning intressant material för varje modellflygare. Pris Kr 11.50



Obs! Ett antal av följande tidigare utkomna MODEL AERONAUTIC YEAR BOOK AV Franc Zeic finnes ännu: 1951-52, 1953, 1955-56 1957-58. Pris Kr 7:85

Nu i lager

Fuse-timer "ACADA"

(samma tillverkning som "Thermik m.fl.")

Direkt import, därför endast kr 16:75

ROLF HAGELS NYA S:inta

Spv. 1.913 mm

Kompl. byggsats med färdiga vingspryglar, lister av prima norrlandsfur, modelspan för beklädnad. Ritning i full skala med bygginstruktion. Kr 22:50

Clear Miss 2



F-8 modell

Konstr. Lennarth Larsson

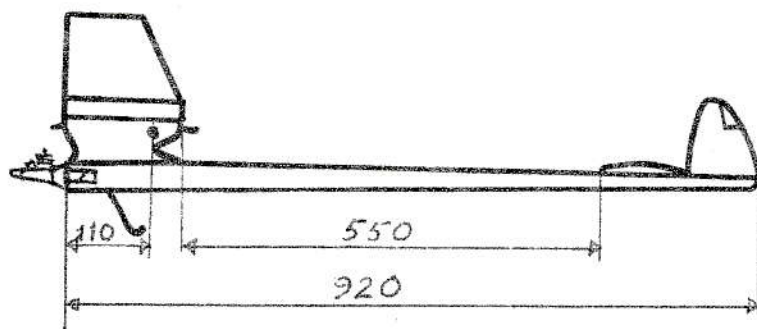


Tävlingsresultat:

Vingarnas Vårtävling	1 pl
Vingarnas Hösttävling	1 pl
Lilla Norbergsträffen	1 o. 3 pl
Borlängetävlingen	1 o. 2 pl
Länsmästerskapet 1961	1 pl
Solnas KM 1961	1 o. 2 pl

Lämpliga motorer:

Cox Tee Dee .049 eller .051
Holland Hornet .049 eller .051



Ving- och stab.profil: B-8356-b3

Ritad: 16.3.1962

På motstående sida är en treplansritning till sveriges i särklass framgångsrikaste F:1-modell. Med denna modell, försedd med en bra motor, skall det inte vara någon konst att "maxa" - påstås det!

"Clear Miss 2" kan rekommenderas till alla som tänker flyga F:1 i sommar. Vi har därför låtit göra ljuskopior av den detaljerade byggritningen. Ritningarna beräknas vara klara i slutet på april och kan då köpas från MODELLFLYGNITT.

Under tiden publicerar vi här en anvisning om hur man skall flyga F-modeller. Redogörelsen - som vi har lånat från Solna MSK:s tidning "Solnaflugan" - är den bästa avhandling om F-trim som vi har läst. Följer ni dessa råd så kan ni helt enkelt inte misslyckas.

Trimanvisningar tillämpliga på F:int och F:1 modeller av pylontyp med trim höger/höger.

Sätt ihop modellen och kontrollera att vinge och stabbe sitter rätt. (I rätt vinkel mot kroppens mittläge) Därefter limmas små bitar av rundstav, (vilka skurits raka på ena sidan) fast på vingens och stabbens undersida så att de inte kan vrida sig på sina bäddar. Detta är nödvändigt att göra om Du vill ha jämna och säkra flygningar.

Montera om möjligt motorn så att avgaserna ej kommer på timern. Balansera sedan modellen i den angivna tyngdpunkten genom att lägga blyhagel i nos eller stjärt. Återstående belastning för att få planet till rätt vikt lägges i ett rum under tyngdpunkten.

Kontrollera glidtrimmet genom några handkast och se till att glidet är flackt med tendens att svänga höger. Svängen erhålles genom att palla upp höger sida på stabben. Använd inga andra justeringar för att erhålla glidsvängar. Om modellen stallar skall stabbens framkant pallas upp med 0,5 mm plywood (inte balsa, den bara trycks ihop) i taget tills modellen inte stallar längre. Limma fast pallningarna!

Motorflykten trimmas med $3/4$ varv och c:a 4 sek. motortid. Modellen kastas i ca 50° vinkel uppåt. Om allt är rätt skall modellen svänga svagt åt höger, rolla vänster ta ur jämnt och glida bra. Om den gör så kan en flygning med högre varv, men samma korta motortid, provas. Om högerkurvet är för snävt skall trimrodret böjas svagt åt vänster och om planet går rakt skall det böjas svagt åt höger. Obs! Var mycket försiktig med trimrodret när Du gör justeringar på fullt motorvarv. De flesta plan är mycket känsliga på trimrodret.

Använd inte mer än 5 sek. motortid förrän Du är fullständigt säker på att modellen fungerar i alla lägen. Nosen skall peka uppåt under hela stiget.

Gå sakta upp till 10 sek. motortid genom att öka motortiden med 2 sek. i taget. Fullt trimmad skall modellen gå upp i skruv med nosen i ungefär 70° - 80° vinkel.

Den skall rolla ur när motorn stannat och glida höger utan att förlora höjd i övergången.

Det är bara ett par saker som skall påpekas innan vi slutar. Använd alltid en noggrann timer och vrid den förbi märket som ger 10 sek. motortid. När Du sätter igång timern, kontrollera att armen kommer upp till märket och släpp planet. På det viset vet Du att timern är rätt inställd och att den går.

Gäller F:int: I starten är ett hårt kast bra emedan det hjälper planet att er-hålla sin normala flygfart. Planet skall kastas i ungefär 50° vinkel.

Limma trimrodret, när Du har trimmat färdigt modellen, så att det ej kan röra sig. Rörliga trimroder har kostat många modeller under tävlingar när de olyckligtvis har råkat röras ur rätt läge.

Använd alltid termikbroms oberoende av när Du flyger. Termiken har ingen chans att veta att Du trimmar.

Slutligen: Höga, jämna flygtider beror på noggrannhet i detaljer. Omsorgsfull kontroll vid alla tillfällen är också nödvändig. Flyg aldrig om Du inte vet att allt sitter rätt och är i gott skick. Det är väl onödigt att säga att lösa eller trasiga detaljer skall repareras innan Du flyger? Önskan att flyga får aldrig gå före omsorg och noggrannhet.

forts. på sida 36

Team - Racing

2:a avsnittet

Efter att tidigare ha talat om motorn och modellen i team-racing skall jag nu redogöra för tanken, bränslet och själva flygningen.

Man kan tänka sig att använda tre olika tankkonstruktioner: den vanliga plåttanken, chicken-hopper-tanken och den tryckmatade tanken. Den sistnämnda har hittills visat sig vara alltför otillförlitlig för att man f. n. skall våga använda den under ett teamheats pres-sande förhållanden.

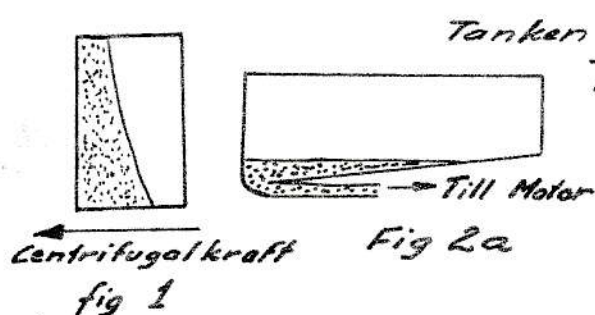
De övriga två används dock och av dem är plåttanken den vanligaste.

För att förstå tankens funktion och de problem som den kan medföra måste man veta hur bränslet bär sig åt i tanken. Då en modell flyger med 160 km/t (linlängd 15,92 m) utsättes den för en "centrifugal"-kraft på ca 12 ggr sin egen vikt. Detta medför att bränslenivån i tanken kommer att intaga ett läge enl. fig. 1. Det medför också att motorn, som på grund av snålinställningen är överkänslig för bränsletrycksvariationer blir betydligt känsligare för nivåns läge i sidled än i höjded, m. a. o. tanken bör byggas så att nivåns sidorörelse blir liten. Detta uppnås genom att göra den smal (< 15 mm för 10 cc). Tankens höjd har däremot ej avgörande betydelse. Längden kan vålla bekymmer om den är extrem, motorn kan få svårt att suga bränslet.

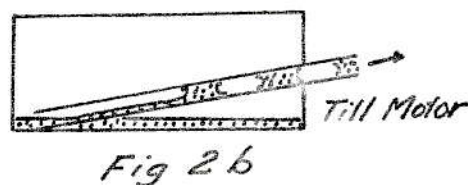
Det har visat sig lämpligt att göra tanken så att röret till motorn utgår från dess yttersta punkt. Om tanksidor-na lutar mot denna är man säker på att motorn suger ut även densista droppen (fig. 2a). Om röret läggs inuti tanken (fig. 2b) kommer motorn att suga en blandning av bränsle och luft under de sista flygvarven varigenom motorn går alltför orent och tömmer tanken ofullständigt.

Påfyllnings- och skvallerrören skall vara böjda framåt så att lufttrycket hjälper till att mata motorn. Genom att låta påfyllningsröret mynna vid tankens botten undviks onödig skumbildning. Viss sådan kan man ej komma ifrån, men risken att man släpper iväg modellen med tanken full av skum i stället för bränsle har minskat avsevärt. Skvallerrörets inre mynning skall givetvis ligga i tankens högsta punkt när modellen står på marken. Kom ihåg att den då lutar bakåt! Dessa rörs yttre mynningar måste ligga i den sektionerade sektorn på fig 3. Annars rin-ner det ut bränsle under flygningen eller accelerationen. Påfyllningsrörets yttre mynning måste dessutom ligga över tankens högsta del, annars rin-ner "soppan" ut. Fig. 4 visar lämplig utformning av en tank.

Chicken-hopper-tanken är ursprungligen en speed-tank men användes nu alltmer för B-team. Här har man en stor bränslevolym, vilket ger svåra problem med nivåvariationerna. Genom att använda denna tank (fig. 5) enl. principen upp- och nedvänd vattenflaska i en skål har man tillgång till en bränslevolym motsvarande cellerna A+B men bränslenivån är konstant i B-cellen under nästan hela flygningen. Den lilla variation som erhålles motsvarar sträckan l i fig. och uppträder först när A-cellen är tömd. Förhållandet mellan cellernas volym är godtyckligt. Eftersom B-cellen avgör bränsletillförseln är det fördelaktigt att göra denna lita och i England har man framgångsrikt kört med denna = 1 cc och A-cellen 29 cc! För att tanken skall fungera måste emellertid A-cellen vara absolut tät och detta kräver speciella ventiler som kan öppnas vid tankningen.



Tanken sedd uppifrån
Flygriktning



Denna något komplicerade tankkonstruktion är ej behövlig för de mindre tankstorlekarna.

Tankens placering relativt motorn har stor betydelse för bl. a. motorns startegenskaper. Då motorn i allmänhet behöver rikare bränsleinställning på marken än i luften så försöker man erhålla detta genom att lägga tanken högt. Enligt vad jag tidigare har sagt så kommer detta självtryck att bli av mycket liten betydelse, jämfört med centrifugalkraften när modellen flyger. Denna ökade bränsletillförsel medför att modellen startar utan att ha någon tendens att "axa ihjäl sig". Denna tankplacering är fördelaktig för motorer där bränslet rinner ur förgasaren när modellen står stilla. På motorer med bakförgasare kommer i stället en del av bränslet att rinna in i motorn och detta brukar medföra startsvårigheter. Här lägger man i stället tanken lågt, någon fara för "ihjälaxning" föreligger ändå inte, ty tanken kan läggas närmare förgasaren.

Hittills vunna erfarenheter talar för att tanken i sidled skall ligga mitt i modellen och så nära motorn som möjligt. (OBS: Ej direkt kontakt)

Något om bränslen: Bränslets egenskaper är avgörande för hur länge och hur fort motorn kommer att gå. För att undvika varmgång måste det smörja motorn väl och ej ha för hög antändnings- och förbränningstemperatur och för att ge liten bränsleåtgång skall det ha högt värmevärde, d. v. s. stort energiinnehåll.

Av oljorna anser jag f. n. att ricinolja är den bästa. Det finns ju andra oljor som ibland rekommenderas

för modellmotorer, men utförda prov har inte visat någon överlägsenhet, snarare tvärtom.

I dieselbränslena är det etern som svarar för den låga antändningstemperaturen och fotogenen för värmevärdet. I praktiken medför detta att eter ger hastighet (snabb förbränning) och fotogen varvantal. Det gäller alltså att avväga beståndsdelarna så att en lämplig kompromiss erhålles.

Fotogen finns av olika kvaliteter och den bästa har visat att upp till 5 varv per tank kunde vinnas jämfört med lysfotogen. Även flygfotogen är användbart men ger ingen påtaglig förbättring. Dieseloljan har något bättre värmevärde än fotogen men har visat sig olämpligt. Det bränsle jag brukar använda ser ut så här:

- 20 % Ricinolja
- 45 % Motorfotogen
- 32 % Eter
- 3 % Amylnitrat

Jag har provat att köra med 15 % olja och motsvarande ökning av etern, detta gav en hastighetsökning på 4 km/t men också snabb förslitning av vevstakarna. En modell som ledigt gör över 34 varv/tank kan köras på mitt bränsle med bibehållen oljemängd men med ökning av etern på fotogenets bekostnad. Det skulle kunna ge högre hastighet och färre varv. På motsvarande sätt medför en ökning av fotogenmängden bättre bränsleekonomi, lägre fart och dessutom överhettningrisk.

Av de tillsatsmedel som kan användas har jag inte kunnat lägga märke till någon förbättring då jag har provat amylnitrit, nitrobensol och Redex. Somliga påstår att dessa har märkbar effekt, men såvitt jag har kunnat bedöma har de inte medfört någon förbättring.

Glödstiftsbränslena kan i högre grad än dieselbränslena utvecklas ytterligare. Där kör man med ingredienser med låga värmevärden, metanol m. m. Genom att tillsätta ämnen med högre värmevärden, t. ex. bensin, kan B-team-flygarna få åtskilligt bättre

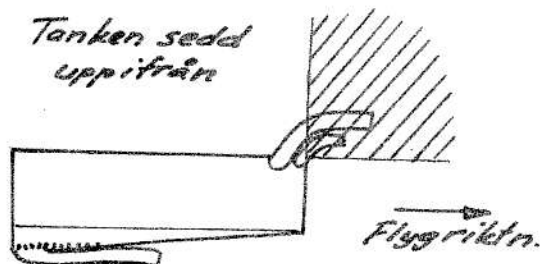


Fig 3

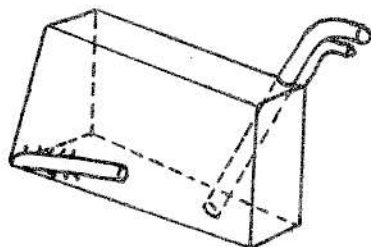


Fig 4

Flaska i skål



Tanken sedd uppifrån

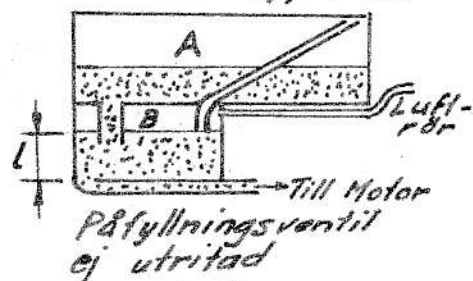


Fig 5

bränsleekonomi, även om kanske far-
ten sjunker något. På sistone har i
engelsk fackpress skrivits en del om
bränslen innehållande bl.a. isopropyl-
alkohol, olja metanol och nitrometan i
lika delar, vilka skall kunna ge betyd-
ligt förbättrade resultat.

Till dem som flyger A-team vill
jag säga att inte experimentera med
för underliga blandningar, där vinner
nämligen oftast den vars motor funge-
rar tillförlitligast och det är vanligen
på det bränsle fabrikanten rekommenderar.

Så några tips som flygningen. För
att ha framgång på tävlingar måste man
känna sin motor och ha en hel del flyg-
rutin. Ett lag består ju av en pilot och
en mekaniker och det krävs att båda är
vana vid motor och modell.

Man bör eftersträva att använda
samma medhjälpare varje gång, detta
medför säkrare och bättre resultat.

Det är lämpligt att varmköra mo-
torn med en tung nylonpropeller före
flygningen. I luften bör en träpropeller
användas lämpliga dimensioner är: för
Team-int 7x8 för A-team 6x8 och för
B-team 8x8. Den måste givetvis väl-
jas så att motorn får gynnsamt varvtal,
detta medför att även andra dimensio-
ner kan användas, särskilt i B-team
där många har motorer med olämpligt
liggande toppeffekter. Bästa propeller-
fabrikatet är Tornado Plasticote, men
det tillverkas tyvärr inte längre. Po-
wer Prop och Top Flite är skapliga,
dessa och även andra kan ganska lätt
modifieras till att ge högre effekt.

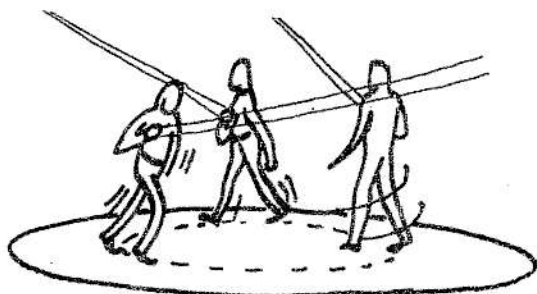
Inställningen av motorn skall vara
sådan att den går det önskade antalet
varv. I team-int är de kritiska varvta-
len 25, 34 och 50 varv. Det medför 3,
2 resp. 1 omtankning under heatet. 34
varv brukar vara det vanligaste, och
genom att sätta nålen något rikare kan
man byta eventuella övertaliga varv
mot hastighet. Skulle det visa sig att
det med nöd och näppe går att pressa
modellen till t.ex. 34 varv med över-
hettning som resultat, så är det att fö-
redra att flyga 25 varv snabbare och

slippa startsvårigheter med en över-
varm motor. Man förlorar nämligen
c:a 20 sek på en bra extra omtankning,
medan startsvårigheterna med den ö-
verhettade motorn brukar medföra be-
tydligt större tidsspill.

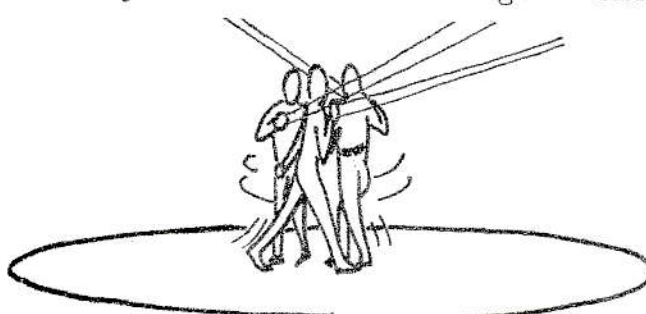
Nedanstående tabell är beräknad
för närmast idealiska flygförhållanden
och visar möjliga heattider då model-
len klarar ett visst kritisk varvtal med
en viss hastighet. Enligt tabellen, som
gäller team-int kan en modell med den
ganska normala flyghastigheten 145 km
timmen och 34 varv per tank få en slut-
tid under 5 min. Detta händer dock yt-
terst sällan och det beror på att det är
mycket få som behärskar flygtekniken.

Hast. km/t	50varv	34v.	25v.	20v.
140	4.44	5.05	5.26	5.47
145	4.34	4.54	5.14	5.34
150	4.26	4.46	5.06	5.26
160	4.10	4.29	4.48	5.07
170	3.56	4.15	4.34	4.53
180	3.45	4.03	4.21	4.39

Omedelbart efter starten skall pi-
loten gå in i flygcirkelns centrum och
stanna där. Man ser tyvärr alltför of-
ta piloter som springer omkring långt
ifrån centrum och varandra. Går pilo-
ten runt i en cirkel 1 m. från centrum
förlorar han 15-20 sek. under ett heat
(fig. 6) Flygningen skall i stället gå till
som fig. 7 visar. Försök att undvika
att flyga berg- och dalbana, man förlor-
rar mycket tid på det. Ett annat van-
ligt fel är att en pilot lyfter handtaget
över huvudet på de medtävlande innan
modellen flyger om. Detta kan lätt or-
saka tilltrasslade (bokstavligen) situa-
tioner och många kvaddar beror därav.
Man måste vänja sig av med att reage-
ra alltför häftigt för att dra sig ur till-
trasslade situationer. Skall man bli
omflugen och den andra modellen ligger
rakt bakom så är det naturligt, men fel,
att ge dykroder och köra i backen. Ligg
i stället kvar på samma höjd, den and-
re väjer ändå oftast i sista ögonblicket.



Fel
Fig 6



Rätt
Fig 7

Landningen skall ske så att piloten inte går ut till centrumcirkelns periferi förrän modellen tar mark. Gör han det tidigare är det stor risk att han flyger in i andra modeller eller mekaniker på marken. Det gäller att avväga modellens hastighet så att den når mekanikern med lagom fart.

Piloten måste behärska pricklandningstekniken, d. v. s. landa modellen så att meken inte behöver springa runt banan. Detta görs genom att via draghjälp glidflyga modellen eller genom att snabbt ge omväxlande höjd- och dykroder varigenom den bromsas.

Sedan gäller det för mekanikern att snabbt starta motorn och släppa i- väg modellen igen. Som jag tidigare har sagt kan överhettning vålla problem för dieslarna, men genom att sätta kompressionen så lågt att motorn miss- tänder c:a 1 gång per flygvarv brukar man kunna undvika detta.

Det är speciellt två saker att tänka på när man flyger team-racing.

1* Rutin betyder väldigt mycket för tävlingsframgångarna.

2* Flyg hänsynsfullt, det är inte bara medtävlarnas modeller som kan kvaddas, det kan hända din egen också.

Bästa tävlingsresultat i friflyg år 1961

<u>Klass S:int</u>		<u>Klass G:int</u>	
900 Gunnar Kalén	VM	900 N-E Hollander	Uppsala läns m.
858 Bo Modéer	SM	900 Charles Moberg	NL
856 Mike Withey	Norbergsträffen	893 Charles Moberg	SM
838 Knut Andersson	SM	890 Bengt Blomberg	SM
838 Bo Modéer	Lilla VT	883 Rune Johansson	SM
832 Gösta Nilsson	Norrlandsmäst.	875 N-E Hollander	SM
830 L-O Larsson	Uppsala läns m.	870 Lennart Tysklind	SM
823 Ingvar Sares	Lilla VT	870 S-A Sjögren	VM
820 Hans Eklund	Norrlandsmäst.	868 S-A Sjögren	SM
818 Gunnar Kalén	Norbergsträffen	864 Gunnar Kalén	SM
780 Nils Helgesson	SM	859 Bengt Lundström	SM
773 Yngve Dicksfors	Solstaträffen	852 Rune Johansson	Oktobertävl.
758 L-O Larsson	SM	848 Rune Johansson	Skördetävlingen
757 Hans Olsson	Västmanl. DM	848 S-A Sjögren	Västmanl. DM
751 Seved Löfgren	Uppsala läns m.	847 Bengt Blomberg	Norbergsträffen
747 Göran Åberg	SM	837 Uno Axelsson	VM
741 K.A. Ericsson	Norrlandsmäst.	830 N-E Hollander	Norbergsträffen
738 Mats Thorildsson	Lilla VT	806 Rune Johansson	Östergötlands DM
734 L-E Borg	Uppsala läns m.	<u>Klass F:int</u>	
733 Nils Lundberg	Uppsala läns m.	900 Rolf Hagel	NL
728 Knut Andersson	NL	880 Ake Löfvander	Norrlandsmäst.
727 A. Hermansson	Oktobertävl.	828 Rolf Hagel	VT
726 Per Nilsson	SM	808 Rolf Hagel	SM
721 Gunnar Kalén	Solstaträffen	799 Bo Wall	SM
720 Nils Helgesson	Norrlandsmäst.	777 Ake Löfvander	Lilla VT
715 Hans Olsson	SM	773 Magnus Ericsson	VM
714 Inge Sundstedt	SM	772 Bo Wall	Uppsala läns m.
710 Staffan Svensson	Solstadsträffen	767 Ulf Carlsson	SM
710 L-O Larsson	Lilla VT	763 Lennarth Larsson	VT
702 Hans Ahlström	Lilla VT	762 Stig Gustavsson	SM
700 A. Hermansson	Solstaträffen	744 Rolf Hagel	Oktobertävl.
		727 Jan-Olof Åkesson	Länslagstäv.
		724 Lennarth Larsson	Norbergsträffen
		723 Ulf Björnstig	SM
		716 Lennarth Larsson	VM
		716 Ake Löfvander	SM
		714 Arvid Karlsson	VT
		713 Jan-Olof Åkesson	Oktobertävlingen
		710 Ulf Carlsson	VT
		706 Ambjörn Löow	Uppsala läns m.
		705 Göran Larsson	Norbergsträffen

I tabellen har vi tagit med alla tävlingsresultat över 700 sek. i klass S:int och F:int, samt 800 sek. i klass G:int. Uppgifterna lämnas med reservation för ev. fel och förbisedda tävlingsresultat. Upptäcker ni något fel så låt oss få veta det.

Uppgifterna är sammanställda av Lennarth Larsson, Solna MSK.

S. O. Lindén:

Ur modellflygets historia

Modellflyget är en sport med anor. Modellflygplanet är egentligen äldre än den riktiga flygmaskinen. Den skotske ingenjören George Cayley utarbetade redan 1809 en ritning till ett flygplan efter principen tyngre än luften. Hans första modeller var små glidplan. Cayley var mycket före sin tid då det gällde utformningen, hans plan var nämligen strömlinjeformade.

Engelsmannen William Samuel Henson började också med små glidplansmodeller, men han arbetade ivrigt på att konstruera en tillräckligt lätt ångmaskin att kunna driva ett plan med. 1842 tog han ut patent på en apparat, kallad "The aerial steam carriage", luftångvagnen. Om hans maskin orkade lyfta förmåler icke historien.

Det blev istället hans landsman John Stringfellow, som vidareutvecklade Hensons försök, och 1848 kunde han få en apparat att lyfta från jorden. Modellen var ett ångdrivet monoplan med tre meters spännvidd, vikten ca. 4 kg. Ångmaskinen drev två sexbladiga propellerar. Flygsträckan säges ha varit 40 meter.

I Paris kunde flanörerna i Tuilleritradgården på 1870-talet se en liten böjd man syssla med små flygplansmodeller. Det var "Modellflygets fader" Alphonse Pénaud. Hederstiteln har han fått genom sin upptäckt av gummimotorn, som i förhållande till sin vikt utvecklar mycket stor kraft. Hans modellplan var enkla stavmodeller med skjutande propeller, några var av "anktyp", d.v.s. de flög med stabilisatorn före. Hans första modell hade 45 cm spännvidd och en längd av 50 cm. Den flög 60 meter på 13 sekunder. Längsta flygtid han noterade var 20 sek, en fantastisk prestation på den tiden.

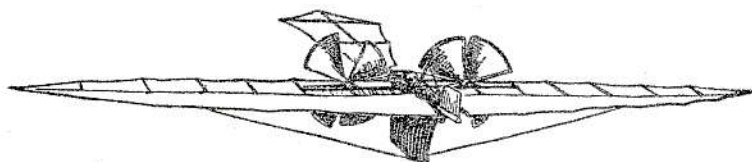
I USA hade S.P. Langley 1896 fått fram två modeller, som överträffade

allt tidigare på området. Genom en automatisk styranordning kunde han få dem att flyga avsevärt längre sträckor. En av modellerna flög i tre cirkelrunda banor 960 meter och senare ökades detta till rekordsträckan 1260 m.

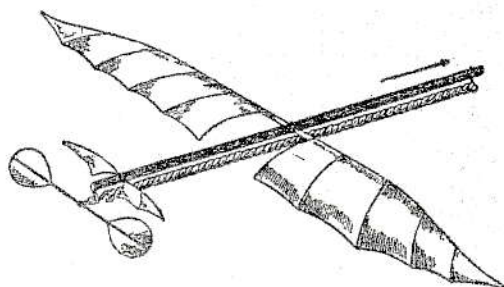
Efter denna utflykt i modellflygets barndom, då de här ovan nämnda gentlemanen sökte lösa problemet med människans flykt i luften genom modellförsök närmar vi oss mer modern tid. Sedan bröderna Wright och dansken Ellehammer gjort lyckade försök med fullskalemaskiner var modellflygets bästa tid som förebild för riktigt flyg förbi.

Efter 1906-07 fick modellflyget en sportslig betydelse, då man övergick att bygga modellflygplan och flyga med dem som en intressant och lärorik och ytterst trevlig fritidssysselsättning. I fortsättningen skall berättas om modellflygningen som sport och då speciellt om verksamheten i Sverige.

Då en fullständig och uttömmande historisk skildring icke är möjlig att ge, dels därför att den skulle bli alltför omfattande och dels därför att skrivaren saknar en del material, ber han läsarna om överseende med vissa brister. Om några läsare har uppgifter att lämna, gärna i form av tidningsurklipp eller hänvisningar till tidningar och böcker är han tacksam om dessa personer sätter sig i förbindelse med tidningens redaktion. Kanske någon sekreterare eller ordförande i klubbarna vill bistå med en kort resumé av sin klubbs historia. En eller annan kanske har gamla kataloger och tävlingsprogram i sina lådor. Särskilt är det för tiden före 1943 som material saknas. Till sist, om det i dessa artiklar insmugit sig några felaktigheter är skrivaren tacksam för rättelse!



Stringfellow's drakflygare, den första modell som flugit med egen kraft. Drivkraften erhöles av en liten ångmaskin.

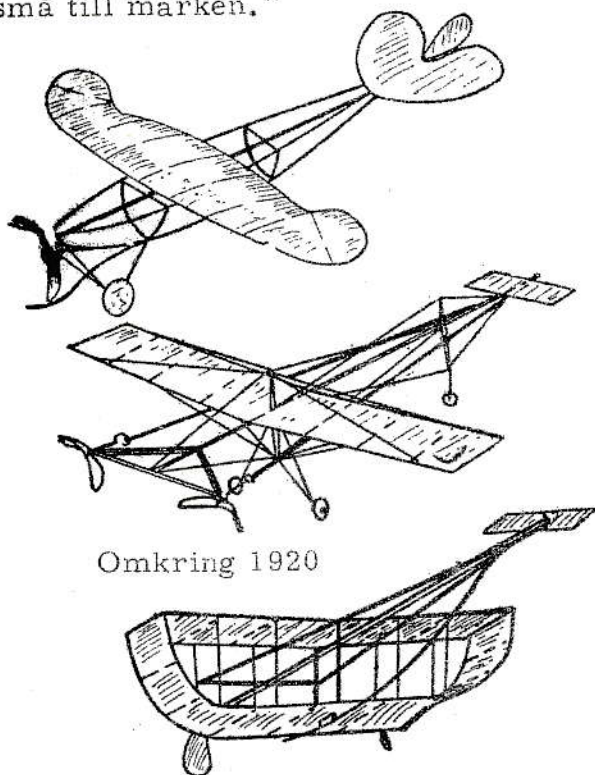


Världens första gummimotordrivna modell konstruerad av fransmannen Pénaud.

Här i Sverige kan vi glädja oss åt, att vi tillhör de verkliga pionjärerna på modellflygets område. Redan i april 1913 hölls den första "flygmaskinstävlingen" i Stockholm med Dagens Nyheter som arrangör. Deltagare ända från Östersund deltog.

I början på 20-talet bildades i Stockholm den första verkliga modellflygklubben med Sven Lindberg som ledande man. "Stockholms Modellflygklubb" hade inom kort ett 50-tal medlemmar. Ladugårdsgårde var den vanliga samlingsplatsen.

Nästa modellflygtävling arrangerades 4 juni 1921 av tidskriften "Flyg", men tävlingen måste uppskjutas på grund av alltför stark vind. Referatet börjar: "Medlemmarna samlades på SMFKs flygplats vid Värtavägen. Snart var luften full av surrande modeller, men Eolus var vredgad och kastade de små till marken."



Omkring 1920

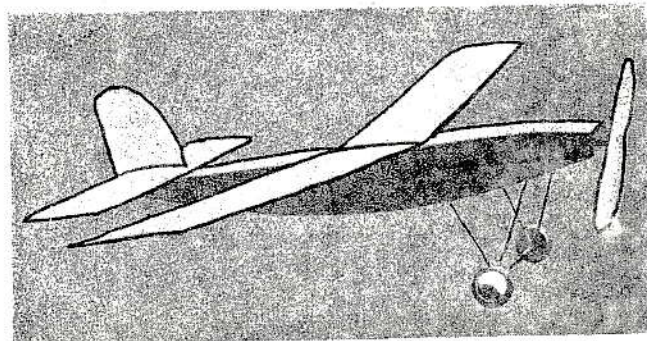
Man flög med modeller drivna dels av gummimotor, dels av motorer, som drevs av komprimerad luft. Mest var det stavmodeller med gummimotor. Konstruktionerna var utförda av furu, bambu och japanskt rispapper. Modellflygplanen var liksom den tidens stora maskiner stöttade och stagade åt alla upptänkliga håll, särskilt lade man an på finurliga landningsställ, som fjädrade och kunde ta upp törnar vid "landningen". Skjutande propellrar förekom ofta. Experimentlusten var stor och

förutom monoplan fanns bi- och triplan, "ankor" och "pilflygare" d.v.s. flygande vingar. Flygtider på 25-30 sek. var sällsynta, flygsträckor på 50 m. uppnåddes endast av de skickligaste. Tävlingsformerna var fler än nu för tiden. Det var längdflygning och distansflygning. Den senare tillgick så, att man sökte flyga 300 m. med minsta antal mellanlandningar. Dessutom tävlade man om längsta tid i luften och pricklandningstävling.

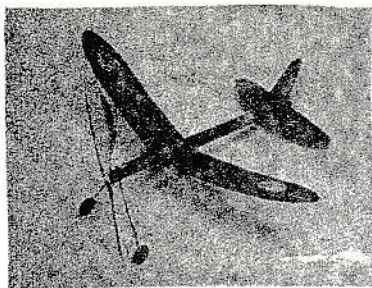
Den 2 oktober 1921 avhölls ytterligare en tävling i Stockholm. I dagspressen stod att läsa: "Då erfarenheten givit vid handen att det är ganska svårt att räkna med en fixerad tidpunkt när det är fråga om modeller, då dessa ju är känsliga för rådande väderleksförhållanden, bestämdes tävlingsdagen så sent som möjligt". 14 tävlande ställde upp, men bara 4 fullföljde tävlingen. Vinden var alltför stark för att alla skulle kunna genomföra de tre flygningarna innan planet var sönder. Segrarens flygtider var 8, 12 och 8 sek. Flygsträckorna var 59, 88 och 59 m.

Intresset för modellflyget här hemma svalnade under slutet av 20-talet, men ute i stora världen utvecklades modellflygplanen. I England tog gummimotormodellerna överhanden. I USA blev förbränningsmotormodellerna populärast. Deras genombrott kom med den berömda bensinmotorn Brown Jr. I Tyskland omhuldades särskilt segelmodellerna.

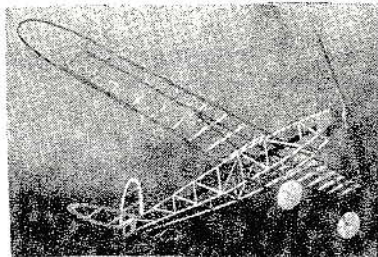
Hur mycket lord Wakefields donation 1927 av Wakefield Trophy har betytt för modellflyget är omöjligt att bedöma. Men en framsynt handling var det, och alltsedan 1928, då den första Wakefieldtävlingen vanns av engelsmannen T. H. Newell har Wakefield Trophy ansetts som den mest åtråvärda av modellflygets utmärkelser.



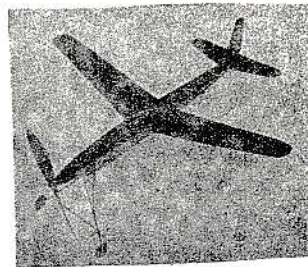
Newells Wakefieldvinnare från år 1928 (flygtid: 52,6 sek.)



Tummeliten



Gladan



Kungsörnen

Ett verkligt genombrott för modellflyget blev år 1933 då en stor dags-tidning i Stockholm grundade Svenska Modellflygklubben Eskader. Tidskriften "Flyg" intervjuade i början av 1934 klubbens sekreterare Hans Langhorst (i dag direktör för Eskader-modeller i Stockholm). "Ja", säger Herr Langhorst, "vår klubb bildades ju så sent som i höstas men vi har ändå fått över hundratalet medlemmar. Vi ha hittills mest sysselsatt oss med att bygga små skalenliga modeller av kända flygplan såsom Gee Bee, Supermarine, Curtiss m. fl. i storlek 20 cm upp till 60 cm mellan vingspetsarna. De flesta av dessa är flygande, alltså försedda med gummibandmotorer, som dragas upp och sedan snurra runt propellern när maskinen släppes. De flyga ganska bra och är billiga att bygga. ..."

Ett viktigt datum i den svenska modellflygningens historia är den 17 juli 1935, då bildades nämligen i Stockholm modellflygklubben "Vingarna". Bland de första medlemmarna märktes Sven Wentzel, Ake Lundmark, Björn Andersson och Sune Stark. Sven Wentzel hade redan 1934 startat sin modellplansaffär i Stockholm, och tillverkade

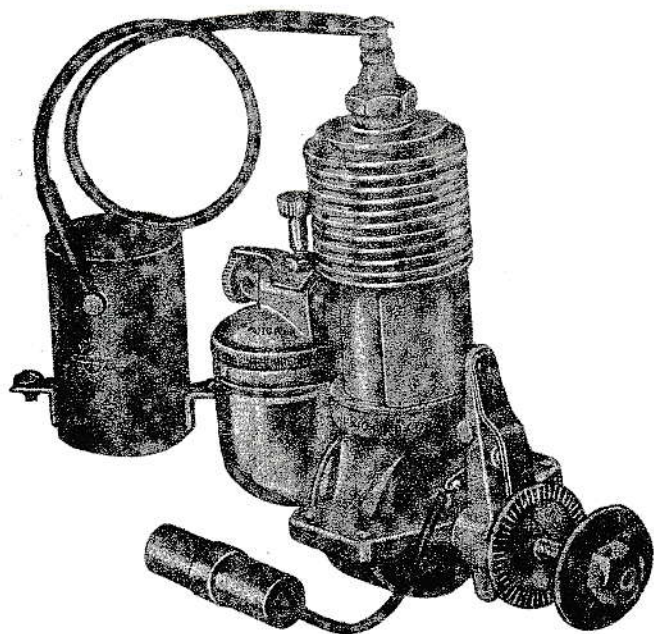
bl. a. "Tummeliten". Den stavmodell på vilken de flesta modellflygarna i Sverige lärde sig flyga. Om den tillverkats i 100.000 eller 200.000 ex. kan inte ens Wentzel säga!

De klubbar som fanns tidigare hade inte lyckats utveckla modellflygningen så som "Vingarna" gjorde. Klubblokal saknades, varför den naturliga samlingspunkten blev Gärdet, där man trimmade, flög och diskuterade.

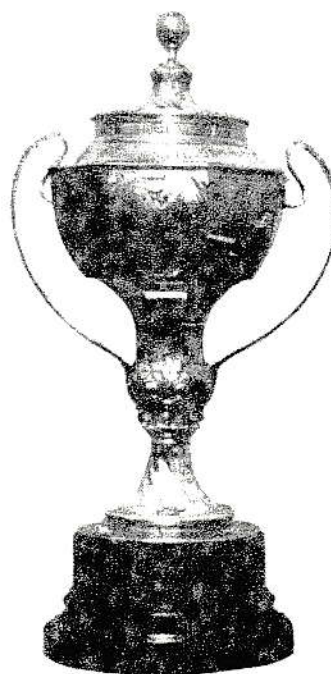
Den bästa modellen i början av 1935 var en hårdträkonstruktion "Höken", som i bästa fall flög 30 sek. Bättre blev det då den engelska fackverkskonstruktionen "Lincol" infördes. I omarbetad form under namnet "Gladan" kunde Sven Wentzel med den under sommaren 1935 flyga 2 min. 20 sek.

Redan samma höst ordnades den första internationella tävlingen i Göteborg med deltagare från Norge och Finland.

1936 inledde "Vingarna" med en vintertävling, som alltsedan dess varit en tradition, även om KSAK senare övertog den. Det första året kom deltagarna huvudsakligen från arrangörsklubben och Stockholms Modellflygklubb.



Brown Jr. (9 cc)



Wakefieldpokalen

Vid en tävling i Norrköping den 28 mars kunde Ake Lundmark notera det första officiella svenska rekordet 4 min. 52 sek. med "Gladan". Några veckor senare höjde Sune Stark rekordet till 10 min. 18 sek. Större tävlingar avhölls detta år även i Göteborg och Stockholm.

Ett försök att häva bristen på svensk modellflyglitteratur gjordes av tekn.dr. Arvid Palmgren i Göteborg, som detta år utgav "Handbok för byggare av gummimotordrivna modellflygplan".

Året 1937 inleddes liksom föregående år med "Vingarnas" vintertävling. Därefter följde tävlingar i Västerås, Linköping och Stockholm samt ytterligare några platser.

Vid Linköpingstävlingen höjde Sune Stark rekordet till drygt 21 min. Svenskar deltog detta år även i tävlingar i Norge.

Den verkliga sensationen det året var emellertid Ake Roggentins flygning med 75 cm. modellen "Kungsörnen". Under trimning på Gärdet uppnådde den tiden 42 min, 43 sek. Modellen följdes med bil till Fiskartorpet, där den förlorades ur sikte. Då tiden ej tagits på tävling kunde den ej godkännas som svenskt rekord, men publiciteten i dagstidningarna betydde åtskilligt mer.

Detta år blev svenskt modellflyg verkligt internationellt. Sverige sände nämligen 1937 ett femmannalag till London för att delta i Wakefieldtävlingen. Fyra var "vingar": Björn Andersson, Olle Lindh, Sune Stark och Sven Wentzel. Från Göteborg deltog Allan Palmgren. Svenskarna ansågs före tävlingen som fullkomliga outsiders, men de slog expertisen med häpnad genom att belägga 6:e, 12:e, 8:e, 21:a och 16:e plats i tidigare nämnd ordning. Om Sven Wentzel inte hade blivit bortdömd på grund av "pushing", modellerna startades från marken, skulle Wakefieldsegern ha gått till Sverige!

Under 1937 gjorde veckotidningen Folket i Bild stor propaganda för modellflyget genom att arrangera en rikstävling. Till denna tävling hade tidningen ställt upp ett stort vandringspris i silver "Fib-bucklan" gemenligen kallad. Uttagningar ordnades på större platser över hela landet. Med ledning av de uppnådda resultaten uttogs 50 modellflygare, vilka bjöds på fri resa och fritt uppehälle under två dagar i Stockholm. Den 28 augusti avhölls finalen och Börje Stark segrade.

För att ge nya modellflygare en

chans till seger delades klasserna upp i allmän- och elitklass. De första elitflygarna blev Sune Stark och Olle Lindh, vilka 3 okt. uppfyllde kraven: att i tre olika tävlingar ha uppnått en medeltid, på tre starter, av minst 2 min.

Vid vintertävlingen 1938 blev deltagarantalet från landsorten större, förutom huvudstaden representerades Nyköping, Linköping, Västerås och Långshyttan. En av segrarna hette Sigurd Isacson från Linköpingseskadern. (I dag välkänd modellfabrikant och DKW förare.)

För att uppnå bättre samarbete mellan de nordiska länderna beslöt KSAK 1938 arrangera nordiska mästerskap. Till tävlingarna skänktes ett vandringspris av dir. Gösta Ahlén. Vid tävlingarna den 26 juni deltog Sverige, Norge och Finland. Svenskarna belade de tre främsta platserna. Björn Andersson blev den förste nordiske mästaren.

Efter uttagningar till årets Wakefieldtävling i Paris utsågs ett rent "ving-lag": Björn Andersson, Börje och Sune Stark, Gunnar Magnusson, Anders Deurell och Sven Wentzel. Som lagledare fungerade "Pappa" Stark, som nu blivit "Vingarnas" ledare och organisatör. Sven Wentzel rapporterade i "Flygning" om tävlingarna: "Efter många om och men satte man igång och de första 5-6 flygningarna ingav oss vilda förhoppningar om en god placering. De uppnådda tiderna var betydligt sämre än vi voro vana vid att göra på kvällarna hemma i Sverige. Engelsmännen kommo emellertid snart med en obehaglig överraskning genom att uppnå c:a 11 min. Skriv upp att det var ett vrålande från de 40 engelska supporterna för varje minut som modellen höll sig uppe. Men de kände sig troligen betydligt enkla, när förste svensk, Gunnar Magnusson gjort sin första flygning, ty den blev grandios och överträffade engelsmännens med 6 minuter. " I konkurrens med 70 deltagare från 14 länder belade Magnusson 3:e plats och Sune Stark 15:e. Segrare blev amerikanen Jim Cahill.

Från Paris for svensklaget liksom de flesta andra wakefieldflygarna till Belgien för att tävla om Coupe de Belgique. Gunnar Magnusson segrade individuellt genom en flygning på 13 min, 41 sek. Det svenska laget bestående av Magnusson, Börje Stark och Anders Deurell vann även lagpriset före USA.

Ett annat landslag deltog vid samma tid i en internationell tävling i Jämijärvi i Finland. Tord Andersson, Arne och Bengt Blomgren (den senare numera välkänd skådespelare) kunde bärga

Wakefieldsegern.

28 augusti avhölls den andra Rikstävlingen. Bröderna Stark hade byggt var sitt likartat plan speciellt för denna tävling. "Prim" kallades planet. Börje hade ju föregående års seger att försvara och Sune ville förstås visa vem som var äldst. För att ta segern från Börje lade Sune kvällen före finalen in en s.k. flätad motor i sin maskin, men Börje lurade ut detta och även han gjorde detsamma. Vid flygningarna misslyckades de båda genom att tjocka knutar fastnade i den smala kroppen och förskjöt tyngdpunkten, så att planen gick i hackflykt. I stället gick segern till en annan "vinge", Ake "Postis" Larsson.

De första svenska mästerskapen anordnades 25 september 1938 i Uppsala. Tävlingarna gällde endast gummimotormodeller, då segelmodellerna ännu inte riktigt slagit igenom. Det var vid denna tid huvudsakligen Linköpings-Eskadern med Sigurd Isacson, som ägnade något intresse åt denna gren.

De första svenska mästarna blev:

A 1	Nils Melin, Vingarna	2.15,
A 2	Ake Larsson, Vingarna	1.32,4
B 2	Arne Blomgren, Vingarna	2.20,1
C 2	Sigurd Isacson, LEN	3.34,3
D 2	Sune Stark, Vingarna	4.23,3

Klasser:

A1 =	stävmodeller, max 50 cm
B1 =	" 50-75 cm
C1 =	" 75-100 cm
A2 =	kroppsmodeller, max 50 cm
B2 =	" 50-75 cm
C2 =	" 75-100 cm
D =	Wakefieldmodeller

Vid vintertävlingen 1939 deltog Anders Deurell med sin berömda Wakefieldmodell "Taifun", försedd med kugghjulsväxel i nosen och 150 g. gummivikt. Den modellen slog alla andra med en enastående låg sjunkhastighet. Man funderade mycket över detta hur den trots sin höga vikt hade så låg sjunkhastighet. Förklaringen låg däri att Deurell hade en av den tidens få överkritiskt flygande modeller, tack vare den höga vikten! Vid denna VT sågs också K. E. Landegren från Västerås.

De nordiska mästerskapen detta år hölls den 11 juni i Örebro och svenskarna var åter överlägsna. De belade de fyra första platserna. Deltagare kom från alla fyra nordiska länderna. Segrare blev Arne Blomgren med brodern Bengt på andra plats.

Något deltagande i Wakefieldtävlingen 1939 blev det ej. då tävlingen gick i USA, där Dick Korda segrade.

Svenskarna hade emellertid sin

seger från föregående år i Coupe de Belgique att försvara och ett lag bestående av Arne och Bengt Blomgren, Gunnar Magnusson och Sven Wentzel reste till Liège 18 juni. Frankrike segrade. Av svenskarna placerade sig Arne Blomgren på 5:e plats med den nya svenska rekordtiden 25 min. 40 sek.

Även detta år avhölls en internationell tävling i Jämijärvi i Finland. Det svenska laget bestod av Åke Roggentin, Olle Lindh och Sigurd Larsson från "Vingarna" samt Sigurd Isacson från LEN. Tre segrar av fem blev resultatet.

För tredje gången avhölls FiB:s Rikstävling i Stockholm den 26 augusti. Börje Stark blev Riksmästare för andra gången på tre år.

1939 års SM skulle ha hållits i Västerås, men då andra världskriget bröt ut fick modellflygarna ej längre tillträde till Flygvapnets flygfält. Därigenom försenades arrangemangen och tävlingen kunde inte avhållas förrän 15 oktober i Eskilstuna. Vädret var dåligt och för första gången fick "Vingarna" se sig slagna. Linköpings-Eskadern blev årets bästa klubb med tre SM tecken. En nyhet vid detta SM var segelmodellerna.

Resultat, gummimotormodeller:

A1	Torbjörn Isacson, LEN	1.11,5
A2	Ake Larsson, Vingarna	0.13,6
B2	K. E. Landegren, Väster.	1.13,6
C2	Landegren, Västerås	1.29,6
D2	Nils Akerblad, Örebro	1.28,0
Elitklass:	A. Blomgren	2.06,4

Segelmodeller:

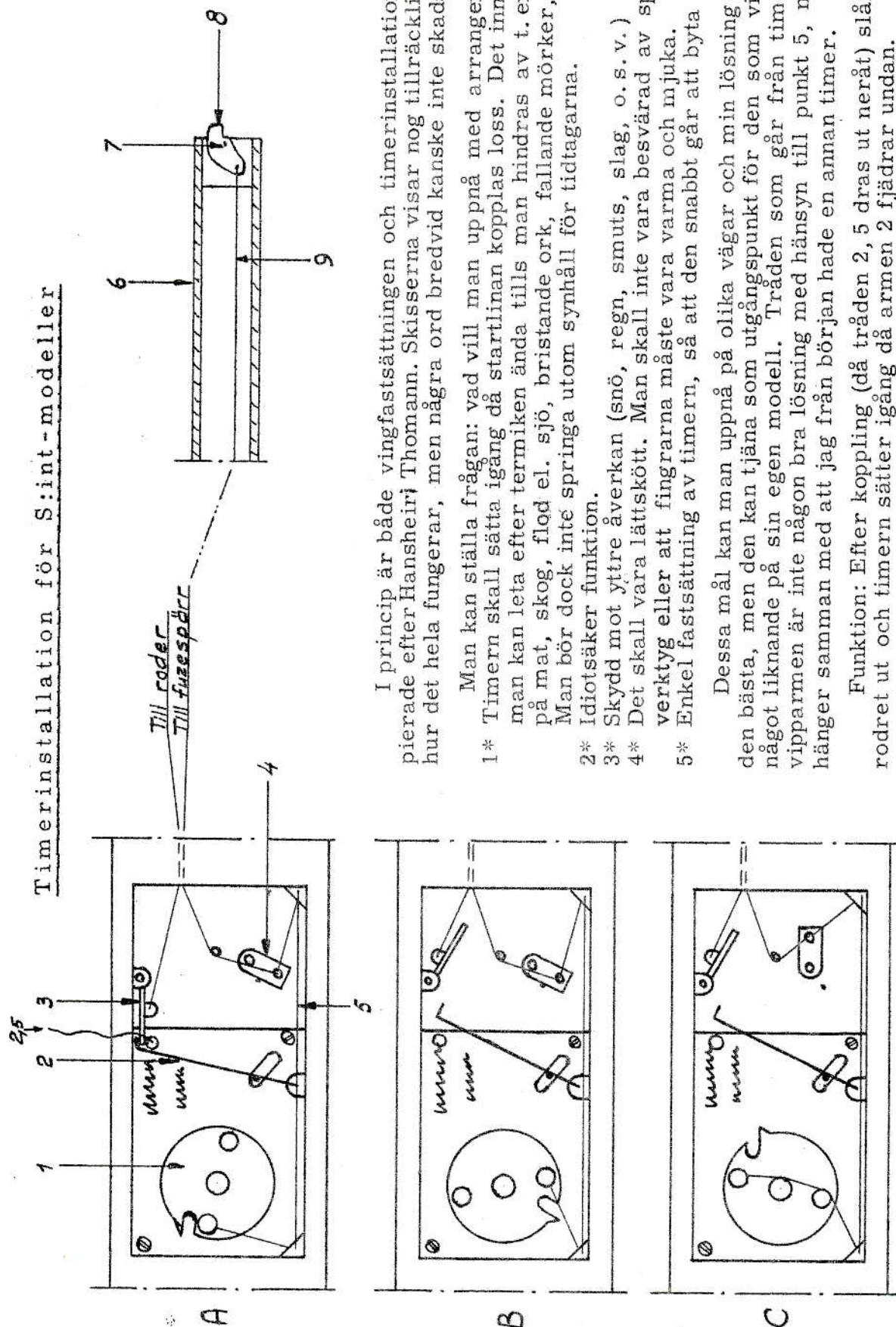
SC	Sven Witt, LEN	0.44,4
SD	Svante Tolf, LEN	1.00,0

Under hösten 1939 instiftade KSAK modellflygmärken i järn, brons, silver och guld.

Kriget satte stopp för tävlingsutbyte över gränserna. Snart gjorde sig importstoppet på balsa och gumisnodd märkbart. Motormodellerna blev mer sällsynta, medan segelmodellerna började framträda. Dittills hade dessa inte utvecklats i samma takt som gummimotormodellerna, vilka internationellt sett var av högsta klass. Segelmodellerna var oftast byggda på samma sätt som g-modellerna, ofta av kasserade motormodelldelar! En del tyska konstruktioner förekom, som t.ex. Grosse och Kleine Winkler samt Hast. LEN propagerade tidigt för segelmodeller och med Sven Hjelmmerus i spetsen byggde de tunga stadiga modeller av furu och plywood i motsats till "Vingarnas" och Örebros "pappersdrakar".

forts. följer!

Timerinstallation för S:int-modeller



I princip är både vingsfästningen och timerinstallationen kö-
pierade efter Hansheini Thomann. Skisserna visar nog tillräckligt klart
hur det hela fungerar, men några ord bredvid kanske inte skadar.

Man kan ställa frågan: vad vill man uppnå med arrangemanget?
1* Timern skall sätta igång då startlinan kopplas loss. Det innebär att
man kan leta efter termiken ända tills man hindras av t.ex. brist
på mat, skog, flod el. sjö, bristande ork, fallande mörker, el.dyl.
Man bör dock inte springa utom synhåll för tidtagarna.

2* Idiotsäker funktion.

3* Skydd mot yttre åverkan (snö, regn, smuts, slag, o.s.v.)

4* Det skall vara lättskött. Man skall inte vara besvärad av speciella
verktyg eller att fingrarna måste vara varma och mjuka.

5* Enkel festsättning av timern, så att den snabbt går att byta ut.

Dessa mål kan man uppnå på olika vägar och min lösning är icke
den bästa, men den kan tjäna som utgångspunkt för den som vill göra
något liknande på sin egen modell. Tråden som går från timern till
vipparmen är inte någon bra lösning med hänsyn till punkt 5, men det
hänger samman med att jag från början hade en annan timer.

Funktion: Efter koppling (då tråden 2, 5 dras ut neråt) slår sido-
rodret ut och timern sätter igång då armen 2 fjädrar undan.

Vid fuzning drar timern via tråden 5 i vipparmen som slår över
och frigör spärren 8, så att den kan vrida sig runt axeln 7, och gummi-
snodden över stabben, som man fäster på den lilla haken, kan lossna
och därmed åker stabben upp.

Av Bosse Modéer

Blåsig Vintertävling

Många av de modellflygare vilka for till VT i Göteborg, hade nog i minnet kvar bilden av det senaste besöket i samma ärende. Det besök vilket var helt förgäves, då tävlingen p. g. a. vinterns värsta busväder måste inställas.

En liten föraning om att det här kanske skulle bli samma sak, gavs redan vid ankomsten på lördagen, då Sävve visade sig från en av sina sämre sidor med snål nordostlig vind, 8 m/sek och antydan till snöfall. (Givetvis hade vädret under föregående veckor och fram till och med fredagen varit strålande).

Förläggningen var anordnad i gymnastiksalen på F9 med madrasser på golvet. Någon deltagare sade sig ha hört, att man skulle ligga bättre i sängar, men arrangörerna hoppas att han kunde sova ändå. Flera deltagare begagnade lördagskvällen till att trimma glidet på kärrorna inne i förläggningen.

Under natten hade vädret tydligen tänkt över saken, vilket resulterat i ytterligare vindstyrkeökning till c:a 10 m/sek, nordost och temperatur 2 minusgrader, vilket förvisso var mycket värre än det låter! En fördel hade dock den otrevliga vindriktningen, nämligen att flottiljens gamla trähangarer kunde användas som depå för frusna modellflygare. Den ende som i någon mån kunde uppskatta det bistra klimatet var kanske AKGs kassör, som belåtet kunde konstatera strålande åtgång på varm korv och buljong.

Med en kvarts försening kunde tävlingsledaren Olle Hanson blåsa i gång tävlingen kl. 09.30, och blånästa modellflygare kunde bege sig ut till lika blånästa tidtagare. Vädret till trots lyckades några deltagare prestera max-tider, närmare bestämt 13 man. I S:int var det Bo Modéer, Anders Hermansson, Inge Sundstedt, Arne Berglin, Gösta Nilsson. I G:int var det Jan Hafström, Bertil Oldén, Ragnar Wilkesson, Anders Håkansson, Malte Blomqwist, och i F:int Erik Holm, Rolf Hagel, Christer Rosvall och Ulf Carlsson. Man kun-

de redan på detta tidiga stadium se, att vädret skulle komma att gå mycket illa åt kärrorna. Under perioden föll några spridda snöflingor, men mer än så blev det dessbättre inte.

I andra perioden vidtog kraftiga omplaceringar i protokollet. Av dem som max-at i första perioden lyckades endast Rolf Hagel upprepa bravaden. Bo Modéer hade, liksom så många andra, en svart dag och fick blott 70 sek. Någon mer start kunde han ej heller göra, då hans kärra blivit söndertrampad. Erik Holm och Jan Hafström kunde ej göra någon mer start och Ulf Carlsson kunde ej återfinna sin bortflugna (enda) modell förrän till sista perioden. Knut Andersson tog nu ledningen i S:int före Arne Berglin och Anders Hermansson. I G:int lade sig Ragnar Wilkesson först, före Jan Olle Akesson och Malte Blomqwist, och i F:int var det alltså Hagel före Magnus Eriksson och Christer Rosvall. Sammanlagt flögs 9 max-tider under perioden. Periodens värsta kvadd gjordes utan tvekan av Carl Erik Aunér, vars F-kärra forsade i cementbanan med en kraft, som bör ha givit utslag på seismografen i Uppsala.

Efter tredje perioden var det åter omkastat bland placeringarna. I S:int gick Anders Hermansson upp före Arne Berglin och Knut Andersson. Herrar Wilkesson och Hagel behöll dock sina positioner. Wilkesson i G:int följd av Anders Håkansson och Bertil Oldén, vilken senare ej skulle kunna göra någon mer start dessvärre. I F:int gick Lars Andersson från Finspång upp på andra plats före Christer Rosvall. Magnus Eriksson kunde ej göra någon mer start. Hagel tappade 5 sek. på sin tredje max. Totalt flögs 9 max. under perioden.

Under fjärde perioden blandades korten åter. I S:int visade östersundsborna ånyo, att de är specialister på hårt väder, Arne Berglin gick upp i ledningen och Gösta Nilsson till tredje plats. På andra plats låg Anders Her-

I GÖTEBORG DEN 25-2 1962

mansson. I G:int marscherade gamle räven Anders Håkansson upp i täten före Malte Blomqwist och Wilkesson. Hagel fick blott 77 sek. och presterade fantomkvadd därtill. Detta till trots behöll han en tämligen överlägsen ledning i klassen, före Christer Rosvall och Lars Andersson. Överhuvudtaget måste man tyvärr konstatera, att F-klassen var dagens absolut svagaste, tiderna var dåliga och kvaddarna alltför många. Så hårt var inte vädret, att en trimmad kärra ej skulle ha klarat det någorlunda. Till det stora antalet kvaddar bidrog dock även många markkvaddar, där kärrorna efter landningen slogs runt av den stundtals rätt kytliga vinden. Under perioden flögs 6 maxar.

Så kom då femte perioden, och vad som helst kunde hända i toppen på protokollet. Det var faktiskt vädrets förtjänst, att man absolut inte kunde tippa hur någon enda skulle klara sig! Hermansson återvände efter hämtning av svårt havererad kärra och fick snabbreparera provisoriskt, varefter han fick ihop hela 124 sek. Skulle Berglin behålla sin ledning, måste han flyga minst 74 sek., vilket i vanliga fall ej skulle förefallit särskilt svårt, men nu gjorde det det. Tyvärr (för Berglins del) fick han blott 31 sek. och hamnade på andra plats före säkre Nils Helgesson, som genom en fin sista flygning åkt upp en bra bit.

Malte Blomqwist hade i G:int fått en slutkläm på 180 sek, och den ende som kunde tänkas slå honom var Anders Håkansson, som i så fall behövde minst 168 sek. Anders är ju en garvad hårdvädersflygare, varför man med spänning avvaktade hans start. Fru Fortuna hade dock vid det laget gott hem, och Anders kvaddade två kärror utan att få en enda tid noterad. Sorry! På andra plats kom Wilkesson och på tredje Charles Moberg, Gamen.

I F:int fick Rolf Hagel skrapat ihop 62 sek., en bottentid då det gäller den mannen. Dock räckte inte konkurrensen till för att knäcka ens den tiden, utan han behöll sin ledning, mycket rättvist trots allt! Tvåa blev klubbkamraten Christer Rosvall och trea Lenarth Larsson, Solna. I denna period flögs 7 max-tider, däribland tävlingens enda bland juniorerna, där Lars Margell, Gamen, svarade för bedriften.

För juniorerna var givetvis vädret ett ännu större krux än för seniorerna. I S:int, juniorer, var det in i det sista ovisst vem av "gamarna" Lars

Margell och Håkan Lindström, som skulle vinna, tills den förre fick noterat ovannämnda maxtid och därmed bärgat segern. Från dessa två var det ett stort hopp ner till tredje man, Björn Wennrud från Enköping, vilken dock endast gjorde 4 starter.

I G:int juniorer var Gunnar Holm från Skillingaryd våldsamt överlägsen, och noterade en tid, som hade givit honom en hedrande plats även i senior-klassen.

Då endast två man ställde upp i F:int juniorer, uteblev spänningen i hög grad, särskilt efter det att segraren Leif Andersson noterat en utmärkt tid i sin andra start.

Under hela tävlingen gjordes totalt 44 max-flygningar. Som jämförelse kan vi nämna, att vi råkat få upp protokollet från VT i Norrköping 1960. Där var deltagarantalet ungefär detsamma, men antalet maxar var hela 213 st. !!!

I lagtävlingen segrade Aero-klubben i Malmö, lag I (Knut Andersson, Anders Håkansson, Rolf Hagel) på 1905 sek. I övrigt sprack tydligen alla lagkombinationer, ty tvåan hade blott 1476 sek. Det var Gamen III med Thomann, Blomberg och Gustafsson.

Tävlingen flöt i stort sett som den skulle. Tyvärr försvårade vädret arrangörernas möjlighet att uppehålla den tilltänkta kontrollen över tidtagarnas arbete, liksom den omöjliggjorde hållandet av det uppgjorda tidsschemat, då mängder av omstarter måste göras. Största förtjänsten av att det hela löpte någorlunda hade förutom tävlingsledaren, fältchefen Eilert Forssell, vilken nedlagt ett synnerligen idogt arbete såväl före som under tävlingen.

Prisutdelningen förrättades omedelbart efter tävlingen, av flottiljchefen, överstelöjtnant Sven Hedberg. Arrangörerna hade fått ihop en mycket vacker prissamling, och de donatorer till vilka man vill framföra ett varmt tack är följande: Direktör Osvald Arnult-Olsson, Adams Cykel & Sportaffär Bröderna Ivarsson AB, AB Casco, AB Fraenkel och Hedenberg, Firma H.O. Moberg, Sven E. Truedsson och Modellbygge-Wettergren & Kerber.

Arrangörerna vill även framföra ett tack till de tävlande för det goda humör med vilket de genomförde tävlingen, trots alla vidrigheter, samt hoppas få bjuda på bättre väder nästa gång det blir tävling.

Per Nilsson

Vintertävlingen i Göteborg den 25 februari 1962

Klass S:int, seniorer (52 anm.)

1. Anders Hermanson	Gamen	735
2. Arne Berglin	Östersund	693
3. Nils Helgesson	Söderfors	633
4. Hansh. Thomann	Gamen	625
5. Gösta Nilsson	Östersund	607
6. Knut Andersson	Malmö	584
7. Per Nilsson	Göteborg	575
8. Bror Eimar	Stockholm	568
9. Olle Broman	St. Mellby	556
10. Gunnar Kalén	Gamen	544
11. Morgan Anderson	Karlstad	526
12. B. Abrahamsson	Borlänge	511
13. Kjell Wahlquist	Malmö	484
14. Rune Hanö	Linköping	482
15. Inge Sundstedt	Borlänge	469
16. Leif Åberg	Uppsala	469
17. Göran Åberg	Gamen	396
18. Stig Johansson	Finspång	345
19. Leif Wiman	Gamen	338
20. Bertil Persson	Malmö	320
21. Ronald Andersson	Borlänge	319
22. Olle Blomberg	Kumla	287
23. Gösta Svensson	Höganäs	274
24. Bo Modéer	Stockholm	250
25. L. Bergstrand	Höganäs	217
26. Lars Andersson	Limhamn	181
27. Hans Nilsson	Karlstad	172
28. Anders Krook	Finspång	147
29. L. Olsson		139
30. Hans Ahlström	Borlänge	119
31. L.O. Larsson	Uppsala	114
32. C. Mårtensson	Trelleborg	86
33. Staffan Svensson	Göteborg	71
34. Arne Friberg	Trelleborg	66
35. Östen Jönsson	Malmö	66
36. Lars Larsson	St. Mellby	39
37. P.I. Johansson	Göteborg	33
38. Lennart Friberg	Trelleborg	28
39. H.O. Nilsson	Limhamn	23

Lagtävling

1. Aeroklubben i Malmö, lag I	1905
2. FK Gamen, Norrköping III	1476
3. FK Gamen, Norrköping I	1440
4. Aeroklubben i Malmö III	1416
5. Aeroklubben i Göteborg	1245
6. FK Gamen, Norrköping II	1233
7. Enköpings Flygklubb I	1060
8. Karlstads Modellflygklubb I	985
9. Aeroklubben i Malmö II	952
10. Borlänge Modellsportklubb II	940
11. Mfk Nimbus, Kumla I	930
12. Mfk Örnen, Finspång I	922
13. Borlänge Modellsportklubb I	845
14. Uppsala Flygklubb I	766
15. Gamen Junior I	590
16. Aeroklubben i Malmö 0,5	540
17. Limhamns Modellflygklubb	483
18. Mfk Örnen, Finspång II	466
19. Trelleborgs FK	86

Klass G:int, seniorer (24 anm.)

1. Malte Blomqwist	Göteborg	814
2. Ragnar Wilkesson	Enköping	751
3. Charles Moberg	Gamen	748
4. J-O Åkesson	Malmö	743
5. N-E Hollander	Uppsala	652
6. Anders Håkansson	Malmö	647
7. Lennart Skoog	Örebro	521
8. Bengt Lundström	Göteborg	501
9. Olof Nerud	Malmö	489
10. Rune Johansson	Gamen	474
11. Thomas Johansson	Malmö	468
12. Bertil Oldén	Karlstad	466
13. L.G. Eriksson	Enköping	430
14. Hans Andersson	Borlänge	429
15. Bengt Blomberg	Gamen	388
16. Leif Höglund	Borlänge	276
17. Helge Eliasson	Göteborg	243
18. Jan Hafström	Kumla	180
19. Jan Hansson	Limhamn	75
20. Sven Gustafsson	Örebro	74
21. Peter Ivarsson	Finspång	28

Klass F:int, seniorer (32 anm.)

1. Rolf Hagel	Malmö	674
2. Christer Rosvall	Malmö	607
3. Lennarth Larsson	Solna	598
4. Lars Andersson	Finspång	577
5. Bo Sandström	Kumla	473
6. Stig Gustafsson	Gamen	463
7. Hans Friis	Gamen	422
8. Ove Pettersson	Göteborg	416
9. P.O. Moberg	Solna	370
10. Ulf Carlsson	Göteborg	360
11. Magnus Eriksson	Karlstad	347
12. Lars Eriksson	Storvik	313
13. Curt Larsson	Enköping	309
14. Ivar Marcusson	Finspång	291
15. Gunnar Ågren	Uppsala	266
16. H.O. Nilsson	Limhamn	227
17. Erik Holm	Skillingar.	180
17. Sture Karlsson	Katrineh.	180
19. K.E. Lundin	Solna	116
20. Hans Ahlström	Borlänge	100
21. C.E. Aunér	Gamen	89

Klass S:int, juniorer (17 anm.)

1. Lars Margell	Gamen	501
2. Håkan Lindström	Gamen	462
3. Björn Wennrud	Enköping	243
4. Bo Eriksson	Finspång	148
5. Alve Hansson	Limhamn	130
6. Ronnie Sköld	Malmö	100
7. Lars Sjöholm	Trelleborg	55
8. K. Wahlund	Uppsala	51

Klass G:int, juniorer (8 anm.)

1. Gunnar Holm	Skillingar.	542
2. Jan Lagerstedt	Limhamn	278
3. Sam Almkvist	Trelleborg	236
4. Olle Lindblad	Limhamn	137
5. Bengt Nilsson	Gamen	89

Klass F:int, juniorer (5 anm.)

1. Leif Andersson	Malmö	440
2. Jan Zetterdahl	Solna	150

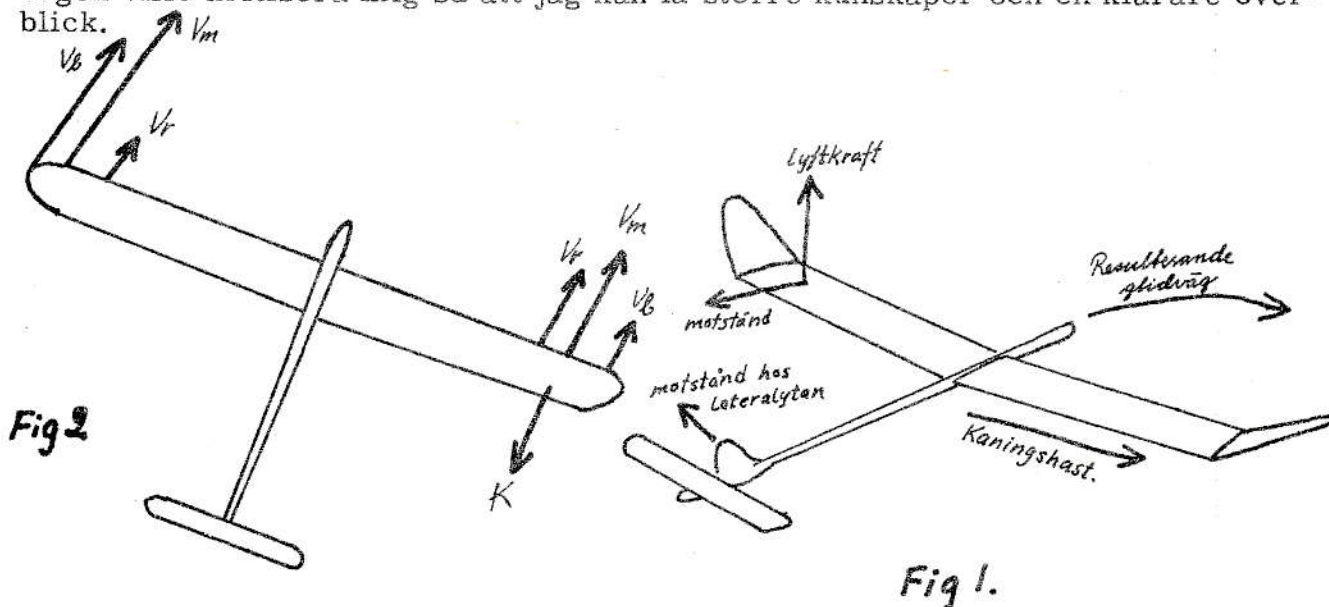
O M T E R M I K E G E N S K A P E R

Denna artikel bör anses som ett komplement till förra numrets "Kurvtrim med goda termikegenskaper". Då den lösning man där har kommit fram till är praktiskt tillämpbar och även användes av flera framstående flygare, skall jag inte angripa principen. Det finns dock en hel del att säga om förklaringarna.

Modellen påverkas av en stor mängd faktorer av delvis okänd natur. Jag kommer alltså i fortsättningen att ge mig ut en bit i periferin, då jag kanske inte rätt kan bedöma faktorernas storleksförhållande. Jag skall dock ta upp några faktorer som jag tror är av vikt.

1. Alla rörelser på norra halvklotet strävar att vrida sig åt höger p.g.a. jordens rotation. En termikblåsa går därför som regel i högerkurv. Den som inte tror det kan utföra följande experiment: Fyll en diskho eller tvättställ med vatten, lägg i ett par tändstickor och pilla försiktigt ur proppen. Då vattnet nu rör sig nedåt kommer virveln att gå åt vänster. Tänker man nu på virveln som en upp och nervänd termikblåsa, finner man att det hela stämmer. Om man innan man drar ur proppen sätter igång vattnet åt höger går dock även virveln åt höger. Termikblåsor går alltså som regel åt höger och undantagsvis åt vänster. Jag tror nu att det är fördelaktigt att kärran kurvar åt samma håll som blåsan d.v.s. högerkurv. Förutsättningen för det hela är att rotationshastigheten i blåsan är större längre från mitten. Beteckningar till fig. 2: V_b =blåsans kurv hastighet. V_m =modellens vinghastighet. V_r =vingens resulterande hastighet i förhållande till omgivande luft. Som synes är både blåsans kurv hastighet, och modellens yttervinges hastighet större än innervingens. Resultantens storlek är dock större på innervingen. Därmed blir lyftkraften och således motståndet större på denna och det uppstår en kraft (K) som vill vrida modellen mot blåsans centrum. Vid vänsterkurv blir förhållandena motsatta.

Om man skevar modellen i enlighet med förra artikeln kommer denna egenskap att förbättras. Det hela är dock inte fullt så enkelt som det verkar. Om vi antar att modellen sänker nosen vid stall och ökar farten, ökar yttervingens lyftkraft. Motståndet ökar dock i samma grad och svänger modellen utåt. Men samtidigt kanar kärran åt andra hållet varvid den (om LC ligger bakom TP) även svänger åt samma håll. Med den sålunda minskade kurvradien förbättras även en eventullt dålig stabilitet. En viss nackdel (teoretiskt åtminstone) är att vingens effektivitet minskar med kurvradien. Som synes har jag inte kunnat ge en helt klar bild över de faktiska förhållandena. Jag vore därför ytterligt tacksam om någon ville kritisera mig så att jag kan få större kunskaper och en klarare överblick.



Den översättning från LETECKY MODELAR som vi utlovade i förra numret måste tyvärr stå över till en annan gång.

Nordisk Landskamp

Det är ganska svårt att samla ihop sina intryck från en stortävling, speciellt då man själv deltar. Möjligheterna att följa med vad som händer i alla klasser är mycket begränsade och man måste ofta koncentrera sig på den klass man själv deltar i.

De flesta deltagarna i landskampen och större delen av funktionärerna anlände på lördagen, som ägnades åt att mäta och väga modeller samt göra sig bekant med övriga deltagare. Eftermiddagen ägnades åt trimning på den blivande tävlingsplatsen i ett väder som gjorde oss oroliga för morgondagens tävling, snöyra och vind omkring 4 m/sek.

Under tiden hade SMFF styrelsemöte och efter middagen ordnades en Nordisk Regelkonferens, främst berörande gemensamma nordiska beteckningar för tävlingsklasserna. Samtliga deltagare var inkvarterade i två sovagnar uppställda på ett stickspår på Lilleströms station.

Det var en angenäm överraskning att vakna på söndagsmorgonen och se solen lysa från en i det närmaste molnfri himmel och det var nästan vindstilla också. Efter frukosten åkte vi ut till tävlingsplatsen och tävlingen kom igång endast en halvtimme försenad.

Sverige körde med tre lagledare, en i varje klass. Det kändes tryggt att alltid ha god tid på sig att köra och alltid någon som hjälpte till vid starterna. Lars Andersson var lagledare för Wakefieldlaget, K. A. Eriksson för segellaget och Gunnar Höfmann för motorlaget. Jag tror det var mycket förståndigt uppdelat och dessutom blev resultatet att K. A. lovade komma tillbaka i S:int.

I början var det lite svårt att veta var man skulle starta men efter att ha studerat olika startplatser och ha sett hur andra tävlandes modeller flög, hittade svenskarna snart ett till synes bra ställe och i andra perioden maxade sju svenskar. Totala lagtävlingen leddes efter tredje perioden av Sverige med mer än 200 sek. men i fjärde perioden ville det sig inte längre i S:int för oss så Finland gick ikapp och efter svaga insatser av svenskarna i S:int och Wakefield i femte perioden var Finlands överlägsna seger ett ovedersägligt faktum. Sveriges enda lagseger kom något oväntat i motorklassen som hemfördes med knapp marginal över Norge som också slog segertippade Finland. Finnarna gjorde en oväntat svag insats i motorklassen efter att ha dominerat lagmässigt i flera år. I Wakefieldklassen var striden mellan Finland och Sverige oerhört hård men genom en mycket stark femte period gick Finland om och vann knappt. Det svenska laget var mycket jämnt vilket visas av placeringen med svenskarna 3, 4 och 5 med endast 28 sek. skillnad mellan 3:an och 5:an.

Sveriges båda landslagsdebutanter, Åke Löfvander och Nils-Erik Hollander, skötte sig bäst av oss och blev trea i sina resp. klasser. Rolf Hagel kastade modellen fel i första perioden, fusade för tidigt i tredje och hade det tvivelaktiga nöjet att höra motorn stanna efter ca 2 sek. i femte perioden. Därmed gick hans segerchanser upp i rök och trots att modellen gled 1,22 från den låga utgångshöjden.

I S:int var striden oerhört hård i tre perioder varefter svenskarna klappade igenom. Striden om lagpriset och det individuella priset kom därför att stå mellan finnar och norrmän där de senare drog längsta strået, mycket med hjälp av landskampens yngste deltagare, Ronny Hasserød. Han fick dagens bästa tid oavsett klass och vann därmed det pris som David Andersen donerat.

Danskarna gör tyvärr ett mycket ojämnt intryck och ligger i Wakefield- och motorklassen oerhört långt efter övriga nordiska länder. Med det internationella tävlingsutbyte som danskarna bedriver borde väl standarden stiga ganska snabbt tycker man.

Det var dock mycket glädjande att norrmännen kommit igen efter en vågdal på några år. De gjorde ett mycket gott intryck i S:int och motorklassen och när standarden höjts i Wakefieldklassen kommer de att bli verkligt farliga på dessa landskamper.

De arrangerande norrmännen har all heder av sitt arbete och fränsett smärre detaljer flöt alltsammans ganska bra. Samtliga måltider och avslutningen var förlagda till den trevliga restaurangen Carlton. Det var trevligt att överallt bli så vänligt bemött som vi blev och jag vill rikta ett speciellt tack till herr Hasserød för hans hjälpsamhet och tillmötesgående mot de svenskar som anlände med tåg.

Lon.

Resultatlista från Nordiska Landskampen i Lilleström, Norge den 11 mars 1962

Klass S:int			Klass G:int		
1. Ronny Hassrød	Norge	889	1. Pentti Aalto	Finland	874
2. Matti Pyykkö	Finland	852	2. Reino Hyvärinen	Finland	870
3. Markku Tähkäpää	Finland	810	3. Nils Erik Hollander	Sverige	823
4. Asmund Skard	Norge	768	4. Rune Johansson	Sverige	809
5. Torsten Strang	Finland	765	5. Charles Moberg	Sverige	795
6. Kjell Nysaether	Norge	752	6. Björn Storgårds	Finland	769
7. Bo Modéer	Sverige	739	7. A. Simonsen	Norge	713
8. Gunnar Kalén	Sverige	655	8. Erik Nienstaedt	Danmark	654
9. Poul Lauridsen	Danmark	591	9. N. Støvland	Norge	619
10. G. Sommerlade	Danmark	590	10. H. Dahl	Norge	505
11. Knut Andersson	Sverige	555	Lagtävling		
12. Erik Berg	Danmark	497			
Klass F:int			Klass S:int		
1. Birger Bulukin	Norge	785		Finland	2427
2. Sandy Pimenoff	Finland	775		Norge	2409
3. Ake Löfvander	Sverige	736		Sverige	1949
4. Rolf Hagel	Sverige	713		Danmark	1678
5. Pauli Laxman	Finland	676	Klass G:int		
6. Th. Johannessen	Norge	675		Finland	2513
7. Lennarth Larsson	Sverige	649		Sverige	2427
8. I. Sverdrup	Norge	612		Norge	1837
9. Pentti Reinas	Finland	556		Danmark	654
10. Finn Mortensen	Danmark	344	Klass F:int		
11. N. Christensen	Danmark	279		Sverige	2098
				Norge	2072
				Finland	2007
				Danmark	623

Sammanlagt: Finland 6947; Sverige 6474; Norge 6318 och Danmark 2955 sek.

Resultat av omröstningen om tidningens innehåll & utförande

Sammanlagt fick vi 120 svar.

Den andra frågan, som utgjorde den egentliga intresseundersökningen, gav följande resultat:

79 = Tävlingsmodeller	27 = Sportmodeller	20 = Experimentmodeller
65 = Friflygning	38 = Radiostyrning	29 = Linstyrning
61 = S-modeller	16 = RC I	6 = Speed
42 = G-modeller	5 = RC II-IV	31 = Stunt
47 = F-modeller	16 = RC III	15 = Team-Racing
14 = Skalamodeller	11 = RC V	21 = Combat
8 = Jetex	5 = Plastmodeller	5 = Inomhusmodeller

När det gäller tidningens innehåll är intressefördelningen:

Ritningar.....	67
Konstruktion och bygge.	79
Trimning.....	69
Motorer.....	51
Aerodynamik.....	38
Recensioner.....	20
Tävlingsreferat.....	40

Vad utförandet beträffar var det en överväldigande majoritet av 84 läsare som önskade svart/vitt utförande. Endast 29 önskade färg på papper och tryck.

Det kanske mest överraskande var att över 2/3 av modellflygarna (81 st) regelbundet läser den engelska tidskriften "Aeromodeller". Höga siffror noterade också de amerikanska "Model Airplane News" (49) och "American Modeler" (30). Dessa tre leder stort före övriga.

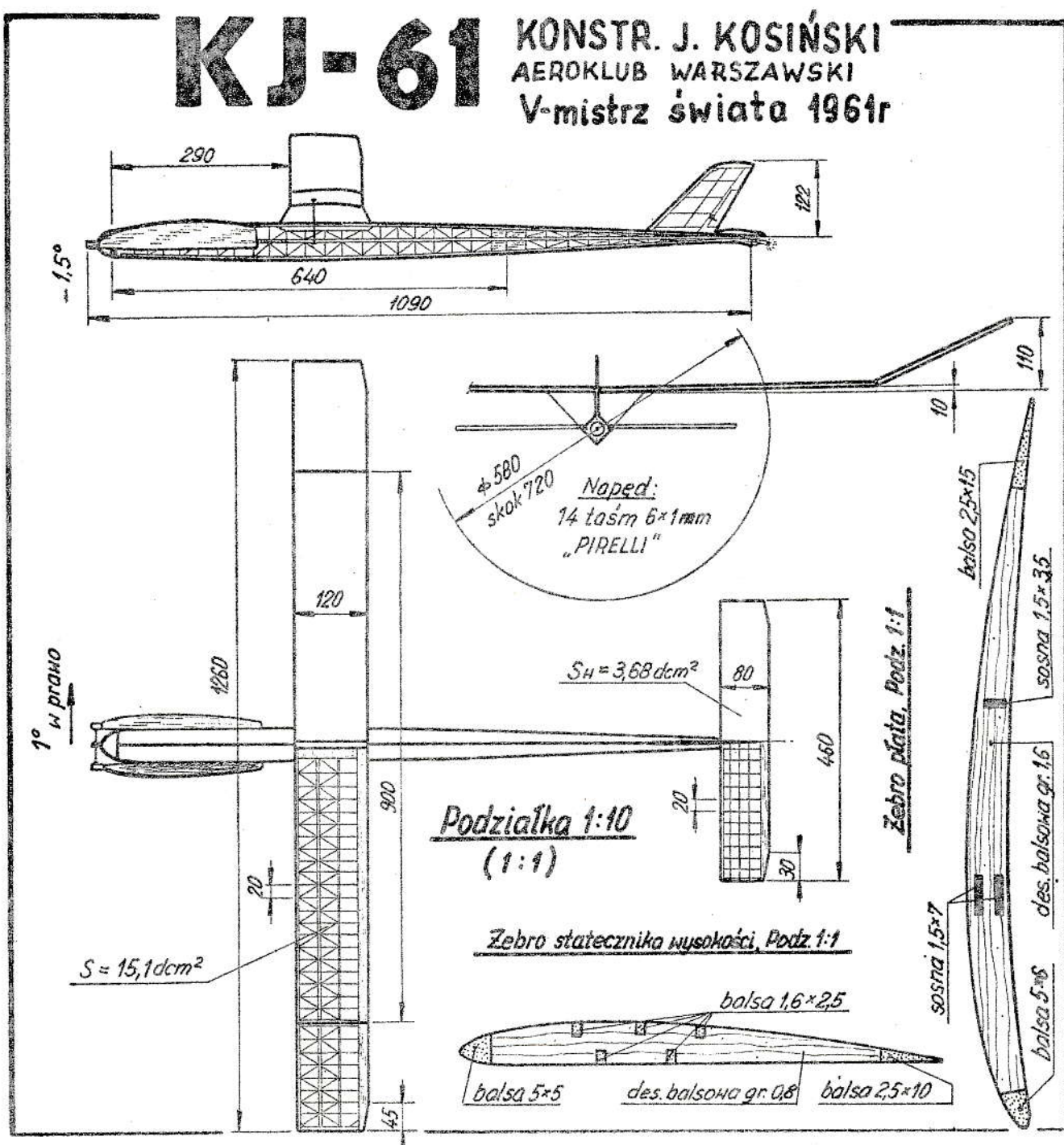
I vad mån de insända svaren kan anses som representativa för de svenska modellflygarna är svårt att säga. Det relativt stora antalet svar är dock glädjande och antyder att det finns ett verkligt intresse för MODELFLYGNITT.

Ritnings- sektionen

De polska modellflygarna vann lagpriset vid den senaste Wakefieldtävlingen. Bäst bland polackerna var Kosinski som blev 2:a och Niestoj som blev 7:a. Den senare är också Polsk Mästare 1961.

Ungern har vunnit lagtävlingen i klass F: int de senaste tre tävlingarna, och den framgångsrikaste bland dem har varit Ernő Frigyes som var 1:a 1958, 1:a 1960 (tillsammans med 12 andra) och 2:a 1961. András Meczner var 5:a på senaste VM och har även tidigare haft god del i lagsegrarna.

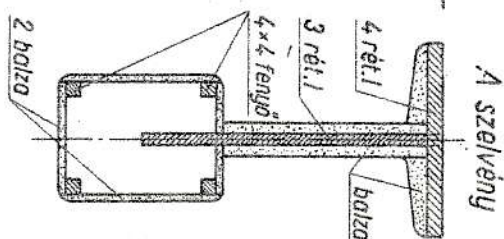
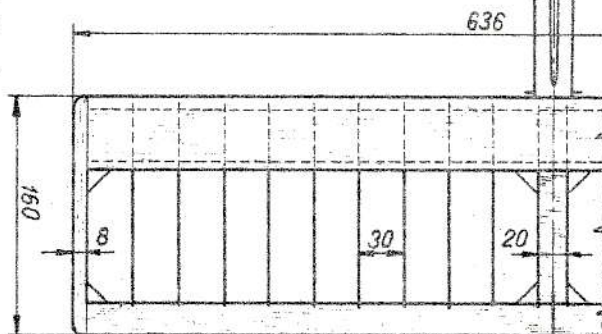
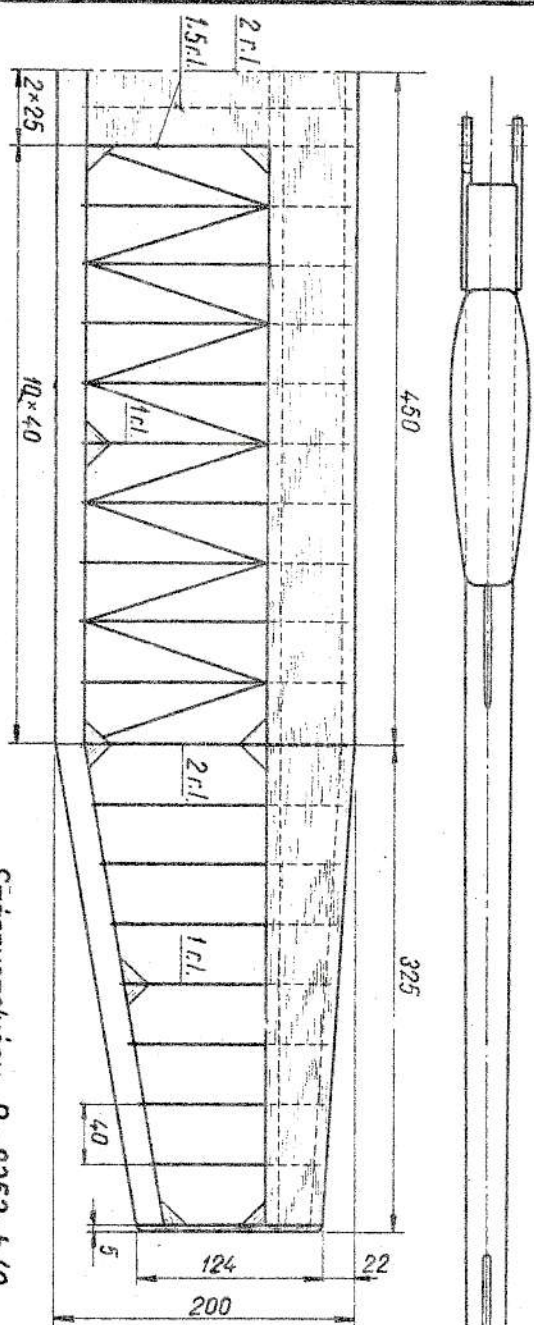
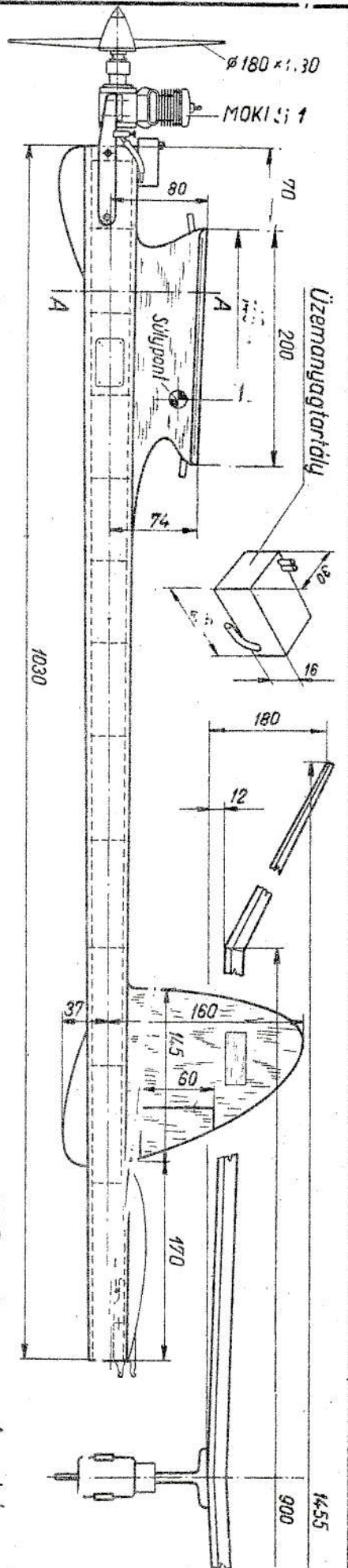
Ritningarna till de polska G:int modellerna har vi klippt från MODELARZ och de ungerska F:int modellerna från MODELLEZES. Ritningarna är så detaljerade att det inte är någon svårighet att bygga efter dem. Profiler är i hel skala och alla viktiga mått är utsatta. Vi har inte gjort någon översättning av texten, men med lite fantasi torde det inte vara någon svårighet att förstå det hela.



KONSTR. WŁ. NIESTOJ
AEROKLUB WARSZAWSKI

5-te m. na MISTRZ.
ŚWIATA 1961r.-882sek.

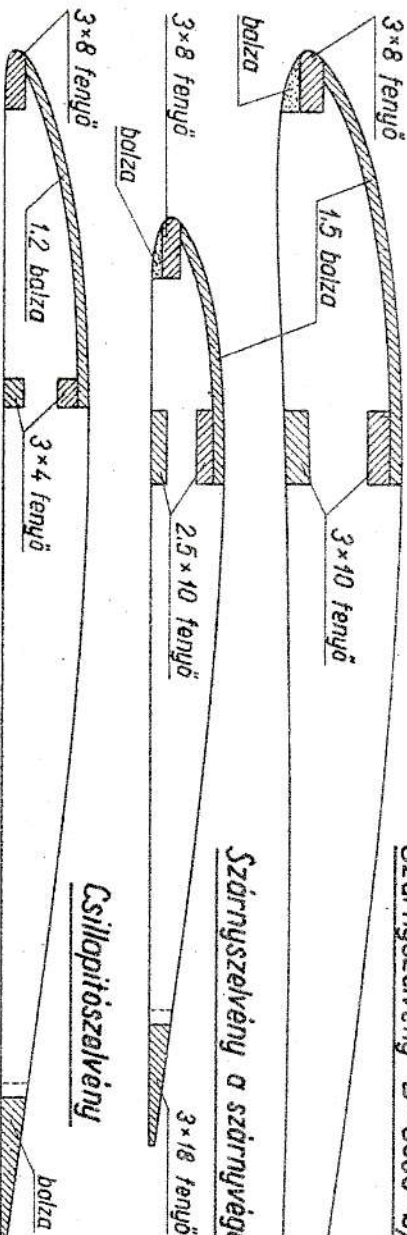




Szárnyszelvény B-8353-b/2

Szárnyszelvény a szárnyvégen

Szárnyfelület 27.0 dm²
Csillapítófel. 10.2 °
Összsúly 756 gr

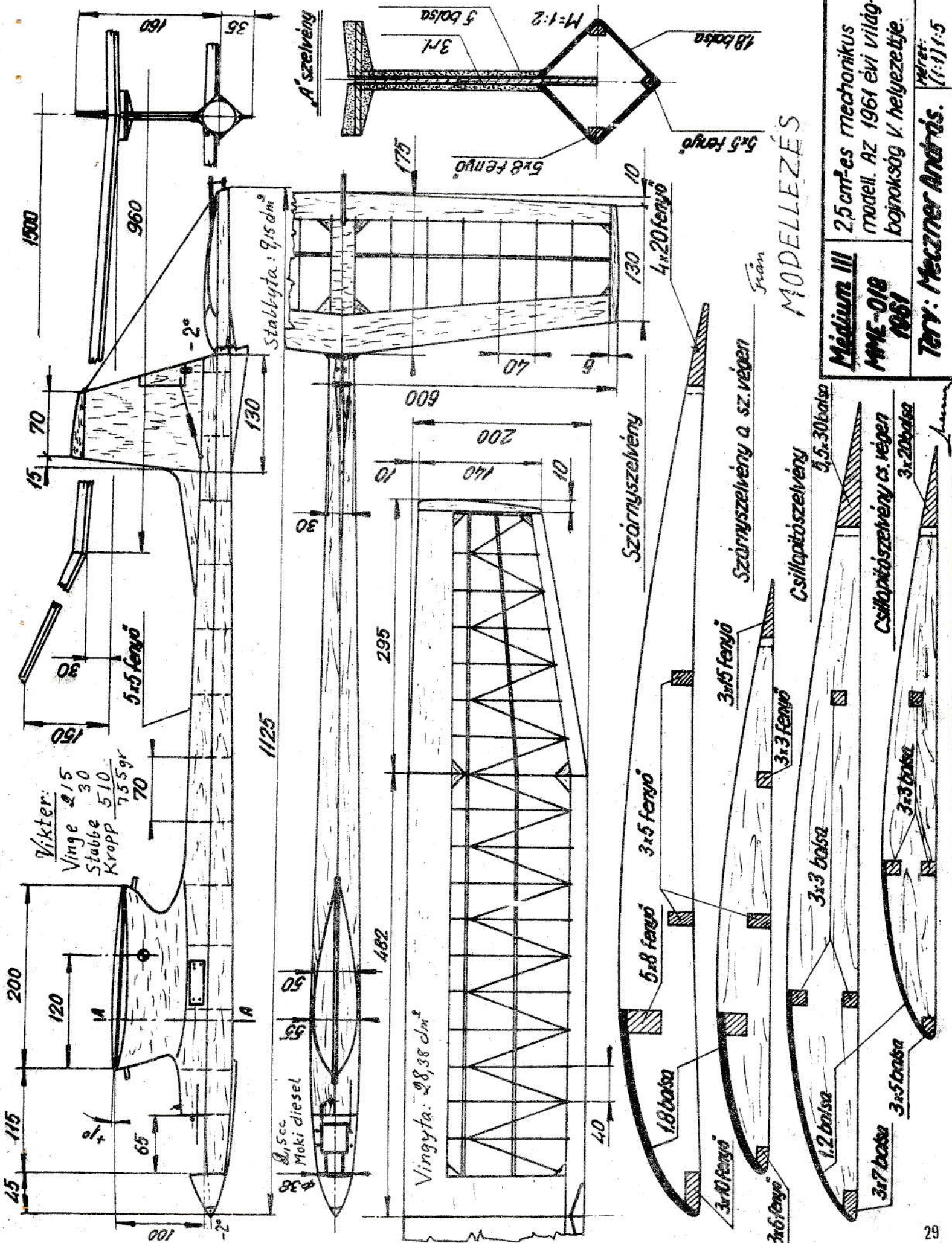


Csillapítószelvény

"TÁLTOS"
FM-67

2.5 cm³-es mechanikus
modell. Az 1961 évi világ-
bajnokság II. helyezettje.

Tervezte: Frigyes Ernő "Modellezés"



Medium III
810-764

810-344

1461

2,5 cm²-es mechanikus modell. Az 1964 évi világbajnokság V. helyezettje.

Terry: Meczner Andris.

ORDET FRITT:

Sluten upp Bröder i Lilla Gummimotorklassen!

Den djerne fritenkaren i årets första nummer af den edla avisen Modell-flygnytt S O Lindén tvingar mig till detta lilla ve-rop för sitt sfvåra missgrepp. Som teckmantel för detta likriktningsförsök af den edla modellaeroplansporten anhvender herr Lindén den sockerljufva "uppryckning af Lilla G-klassen". Detta är förhvisso förrädisk.

De gamble och nu desillusionerade modellaviatörerna inser detta genast ty de hafver länge fruktat dylke angrepp från afrättare af fina gedigne reglor från Den Glänsande Svenske Gummimotortiden under 50-talet. Nu synes herför turen hvara kommen till den Lilla Gummimotorklassen.

De gamble kommer att sätta sig till mothvärn heremot för att icke låta den i riket enda förekommande reglan för friflygande modellaeroplan som skenker den stolte egaren sann gledje genom att flyga som ett modellaeroplan skall göra röna samma hvemjeliga öde som den en gång trefvlige Wakefieldreglan. Att i enlighet med fritenkarne införa franske reglor (endast 10 gram af det edla gummit i ett 80 gram aeroplan utan vingtebegränsning) skulle blifva ett hårdt slag under beltet på Gummimotoraviatörerna af den rätta sorten. Nej, vi skola icke låta fransoserna förföra sig på de Svenske Gummimotorreglorne i Lilla Gummimotorklassen.

Som skel för sitt fula tilltag anger herr Lindén resultatet "ett större och mer lett-trimmat aeroplan, lämpat för nybörjarne". Är målsättningen vid tefvlingar att alla skall tefvla med så lett-trimmade aeroplan som möjligt? Huru skall vi kunna utveckla den edla sporten om vi inför restriktioner öfverallt så att det endast kommer att finnas en enda optimal konstruktion som uppfyller reglan? Säg edle fritänkare, hafver det existerat någonsin mer lett-trimmade nybörjaraeroplan, mer lett-byggda än 60-talets sk. Wakefieldaeroplan, säfvlige och orkeslösa aeroplan kledde med edelt siden som sellan lyckas flyga bort från den ledsne egaren hur mycket denne än försöker förmå aeroplanet till detta. Nej, nybörjarklasser i all ära men äfven specialisterne hvill tefvla! Och detta inte med reglor som inskränker den individuella friheten!

För den oinvigde lesaren skall förklaras att en af de många tjusningarne med desse "spinkige bräcklige gummiladdade Sputnikar", för att anhvenda nemnde fritenkares djerfva språk, är just mengden af parametrar som kan hvarieras hvid konstruktionen af desse edle farkoster. Problemen är alls icke af den i andra sammanhang så vanligt förekommande karaktären nämligen huruvida man skall hafva sfvarfvad eller hyfvlad rörkropp för härbärgerande af 50 g edelt gummi. Detta slag af problem är förnedrande för den sanne aeroplanbyggaren och benämnes lemligen rörkroppsraseri.

Genom att minska den relativt gummivikten kommer motorflykten, den edlaste momentet under aeroplanets färd, att afkortas. Stor hvikt måste därför äfven läggas vid den därpå följande attraktionen till Moder Jord trots att den i och för sig är tämligen ointressant för den edle Gummimotoraviatören. Reglor för sådan slags flygning finnes ju redan genom S-int samt den redan förut förderfvade Lilla segelmodellklassen. Om den totala flygtiden skall minskas (troligen kan detta vara ett af de verkliga skelen bakom den fransosiska reglan) bör detta icke ske på bekostnad af den edlaste fasen, motorflykten, utan af segelflykten. Detta kan antingen ske genom att vingbelastningen ökas (tämligen liten inverkan) eller genom att aerodynamiska godhetstalet för glidflykt försämras (t. ex. genom att införa ett maximalt sidoförhållande säg af storleksordningen 4, genom att fordra en minsta kroppssektion, landställ) Oh hvilken herlig tjensla för den sanne aviatören att på tefvling observera sitt Lilla Gummimotoraeroplan (gamla reglan) på höjder öfver 150 meter! Beste herr Lindén och Nordiska Regelkommitén, I hvill hväl icke tagha denna ljufvligha tjensla från oss?

Lidingö i mars 1962

Stellan Knöös

P:S.

Hvarför icke låtha Svenska Mästerskapen blifva en specialisttäfvling där man tefvlar med den edlaste af reglor nämligen nufvarande Lilla Gummimotorklassen G:1?

Svar till Sven-Olov Lindéns insändare i nr 1:

Undertecknad som läst eder insändare i årets första nummer av MODELL-FLYGNYT, skulle gärna som ett apropå till frågan om införandet av den nya tävlingsklassen Coupe d'Hiver, kontra nuvarande svenska G:1 regeln vilja framföra en del synpunkter på dessa båda, vitt skilda företeelser. För det första skriver ni helt abrupt att det bara finns ett 10-tal G:1-or i drift i hela Sverige. Att Ni har kommit fram till detta antal beror väl efter vad jag kan förstå på, att Ni måste ha gjort omfattande gallupundersökningar bland samtliga slubbar i landet! Bara i min klubb här uppe i Norrland har vi f.n. 3-4 G:1-or i drift, men visst kan jag hålla med om att G:1 klassen minskat i popularitet p.g.a. trim och byggsvårigheter både hos dom "gamla rävarna" och nybörjarna.

Enligt mitt förmenande är en grundlig omläggning av reglerna i (för att citera Dig själv) denna gummiladdade "Sputnik-klass" nödvändig. Denna omläggning bör dock ske succesivt så att modellerna passar det svenska klimatet och kynnet. I eder insändare förde ni till bords fördelarna med Coupe d'Hiver, här tänker jag uppräknat nackdelarna!

Nackdelar med C d'H:

- 1* Byggsvårigheter för nybörjare (vikt-problem)
- 2* Super-låg ytbelastning (försök att flyga i 15-18 sekundmeter)
- 3* Bräcklig struktur i överensstämmelse med G:1
- 4* Markstart och kroppsektion som gamla Wakefield

Mitt förslag till G:1 regel:

- * Max. 20 grams gummivikt (smord)
- * 13 dm² total bäryta
- * 15 grams ytbelastning (195 gram tot. minimivikt)
- * Handstart
- * Fri kroppsektion

Som avslutning av detta inlägg vill jag framföra min åsikt att det vore att förstöra nöjet för många modellflygare genom G:1 regelns fullständiga avskaffande. Nej! Låt oss införa C-d'H som en särskild klass, eller hellre en "nerstrypt" ny G:1 klass enligt ungefär ovannämnda förslag

Sten Uno Färnlöf

Rädda gummimotorflyget!

Den internationella gummimotormodellregeln har under de senaste åren ettappvis inskränkt den tillåtna gummimassan från obegränsad till för närvarande 50 gram. Maximaltiden 3 min överskrides dock redan av skickliga modellflygare och snart är det väl dags för någon slags regeländring igen. Den enda verkligt påtagliga effekten blir emellertid en decimering av gummimotormodellflygarstammen. G-1 regeln utsättes troligen även för liknande regeländringsförsök (trots att förf. veterligen ingen ännu flugit full max efter regeln på tävling som teoretiskt borde vara den enklaste sak man kan ta sig för). De gummibitna modellbyggarna får sin entusiasm mer och mer dämpad. Under den fria gummiviktens era kunde man få uppleva motortider på 2 minuter och topphöjder på 250 m. Det är min åsikt att topphöjden är direkt proportionell mot den glädje modellflygaren känner vid utövandet av hobbyen. Dagens Wakefieldar sniffar omkring på 50 meter.

Man skall angripa det onda i roten. Orsaken till gummiviktbegränsningen har ju varit att modellerna flyger för långt (länge). Varför inte bedöma modellplanets prestanda istället ur topphöjdssynpunkt? Man skulle då kunna släppa på alla dessa hämmande regler och modellerna skulle för en gångs skull se olika ut! Den för gummiflygaren underbara motorflykten skulle ägnas all intresse medan den i sammanhanget ointressanta glidflykten skulle få stryka på foten. Vi skulle lära oss mer om propellrar. Små fält kunde användas.

Vem tar första steget och utlyser en höjdtävling? Många gamla rävar skulle krypa fram ur sina gryt.

Stellan Knöös

Fotnot till Pessimisten: Vår tekniska standard är för närvarande sådan att mätning av höjder tämligen enkelt bör kunna ske med stor noggrannhet. En mängd realistiska lösningar finnes.

TÄVLINGSRESULTAT

Norbergsträffen den 25 mars 1962

Redan på lördagen hade de flesta tävlande med barn, makor eller fäst-mör mött upp till en fest, där klubble-daren, värden, kapellmästaren m.m. Stig Gröning från första stund angav tonen med sin nydiktade modellflygvisa i vilken alla för full hals stämde in och sjöng "Kom med och flyg och sitt ej hemma slö och blyg". Under kvällen bjöds på "varm korv med attraktioner", och dansen trädde till midnatt.

Söndagen ingick med strålände sol och svag vind i sjön Norens längdrikt-ning. Redan från första start stod det klart att endast 5 max kunde ge seger. Deltagarantalet 130 var rekordartat, men "Örnen" klarade organisationen utmärkt och alla som i tid anmälde sig till start kunde göra sina flygningar.

I S:int måste omflygning ordnas, då Kalén och Thomann noterat 890 sek var. Kalén fann rätt blåsa och flög max 210, medan Thomann stannade på 144. En välförtjänt seger för Kalén efter motgångarna i VT och NM och inte minst Thomanns skalp!

Både i G:int och F:int blev segrar-tiderna max 900 sek och en stor dag för karlstadssönerna Ericsson och Hol-lander, den senare numera bosatt i

Uppsala. Unge Håkan Broberg från Fa-lun såg länge ut att hota landslagsmän-nen efter 4 granna max, men noterade bara 127 sek i sista start.

Per Södersten från "Järsche" för-tjänar särskilt omnämnande för sin goda prestation i S:int junior. Hallsta-pojkarna i F:int är på god väg framåt, men tydligen är den klassen och i ännu högre grad G:int svår att behärska för de unga grabbarna.

Borlänge vann lagtävlingen till dala-flygarnas egen stora överraskning före säkra AKM-are och Gamar.

Thomann ansåg efteråt att vädret varit så rättvist, att om tävlingen gått dagen efter under samma betingelser, hade prislistan fått i stort sett samma utseende.

Tack Örnen för en av de bästa tävlingarna hittills!

De bästa resultaten:

Sol.

Lagtävling.

1. Borlänge	2254
2. Malmö	2229
3. Gamen	2220
4. Uppsala	2207
5. Karlstad	2141
6. Enköping	1950

Klass S:int, seniorer (50 deltagare)

1. G. Kalén	Gamen	890
2. H. Thomann	Gamen	890
3. A. Hermansson	Gamen	863
4. J. Hagedahl	Solna	789
5. I. Ahlin	Örnen	782
6. B. Modéer	Vingarna	776
7. I. Sares	Borlänge	773
8. T. Hansson	Enköping	770
9. S.O. Lindén	Hallstaham.	752
10. M. Ericsson	Karlstad	730

Klass G:int, seniorer (20 deltagare)

1. N-Ej Hollander	Uppsala	900
2. J. Akesson	AKM	877
3. R. Wilkesson	Enköping	844
4. L. Flodström	Skvadern	839
5. N. Lundberg	Enköping	829
6. S.A. Sjögren	Örnen	824
7. R. Johansson	Gamen	788
8. T. Johansson	AKM	745
9. O. Nerud	AKM	734
10. I. Andersson	Hedemora	707

Klass G:int, juniorer

1. B. Pettersson	Uppsala	496
2. J. Modéer	Uppsala	412
3. J. Zetterdahl	Solna	261

Klass S:int, juniorer (25 deltagare)

1. P. Södersten	Järvsö	772
2. A. Widh	Örnen	717
3. P.I. Södergren	Skvadern	711
4. A. Dickfors	Avesta	652
5. T. Gröning	Örnen	594
6. F. Hansson	Järvsö	568
7. J. Stjärnkvist	Köping	528
8. T. Rastas	Örnen	527
9. J. Johansson	Avesta	514
10. A. Wahlund	Uppsala	494

Klass F:int, seniorer (30 deltagare)

1. M. Ericsson	Karlstad	900
2. R. Hagel	AKM	874
3. H. Ahlström	Borlänge	856
4. H. Broberg	Falun	874
5. L. Larsson	Solna	718
6. B. Wall	Uppsala	710
7. L. Andersson	Finspång	669
8. L. Eriksson	Storvik	629
9. I. Markusson	Finspång	575
10. S. Gustavsson	Gamen	542

Klass F:int, juniorer

1. B. Pettersson	Hallstaham.	518
2. J. Eidenbrandt	Hallstaham.	412
3. J. Lindgren	Enköping	363

På Dalälvens is, utanför det lilla brukssamhället Söderfors, gick årets andra modellflygtävling programenligt den 4/2. Trots att i det närmaste halv storm utlovats av meteorologerna höll sig vindstyrkan endast på ca. 8 m/sek i första perioden. Vinden mojade i andra och i tredje och fjärde höll den sig mellan 3 och 4 m/sek för att i femte blåsa upp över 10 m/sek och dessutom ha snöbyar i släptåg. De flesta avstod från att flyga i femte perioden varför resultaten får ses mot den bakgrunden. De som trots allt flög råkade ut för kvaddar av varierande svårighetsgrad.

Tävlingen var utmärkt arrangerad av Söderfors Mfk och S:int-specialisten Nils Helgesson stod som tävlingsledare. Han hade gott om tidtagare till sitt förfogande och tävlingen genomfördes smidigt, trots det något påfrestande vädret.

I F:int är standarden ganska låg och endast ettan och tvåan visade något av den säkerhet man kan fordra i större sammanhang. Glödstiftsmotorerna tycks vara på frammarsch och ca. 1/3 av de tävlande hade utrustat sina plan med dylika. Dieslarna gick dock segrande ur striden denna gång och belade de 6 första platserna.

S:int-klassen var mycket ojämn och tiderna ganska medelmåttiga, endast de tre första platserna uppvisade tider över 2 minuter i genomsnitt.

Den jämnaste klassen var G:int och där utkämpades de hårdaste striderna. Skvadern framstod som den överlägset bästa klubben och belade första platsen i alla internationella klasser och dessutom tog de lagtävlingen.

Lon

Klass S:1 (32 anm., 10 startade)

1. S-O Lindén	Hallstah.	551
2. Håkan Broberg	Falun	532
3. Per Södersten	Järvsö	354
4. Sören Engström	Uppsala	305
5. Folke Hansson	Järvsö	264

Klass S:int (20 anm., 11 startade)

1. Ingemar Alm	Skvadern	498
2. Lars E. Borg	Uppsala	561
3. Sven Olov Lindén	Hallstah.	498
4. John Hagedal	Solna	408
5. Ake Persson	Järvsö	383

Klass G:int (11 anm., 6 startade)

1. Lennart Flodström	Skvadern	709
2. N-E Hollander	Uppsala	687
3. Ragnar Wilkesson	Enköping	597
4. Hans Suter	Solna	570
5. Rolf Sundin	Skvadern	551

Klass F:int (22 anm., 11 startade)

1. Ake Löfvander	Skvadern	679
2. Lennarth Larsson	Solna	577
3. Lars Eriksson	Storvik	373
4. Bo Wall	Uppsala	372
5. Curt Larsson	Enköping	296

Klass S:int, juniorer (2 startande)

1. Folke Hansson	Järvsö	261
------------------	--------	-----

Klass F:1 (5 anm., 2 startade)

1. Ragnar Wilkesson	Enköping	334
---------------------	----------	-----

Lagtävling

1. Mfk Skvadern Sundsbruk, lag I	1986
2. Uppsala Flygklubb	1910
3. Solna Modellsportklubb	1555

Norrländska Vintertävlingen

Norrländska vintertävlingen hölls den 18 februari på Storsjön med Östersunds FK som arrangör. Det blåste rätt kraftigt när tävlingen började men vinden lugnade sig efterhand. Tävlingens förnämsta prestation svarade Arne Berglin för i S:int. Han tillhör veteranerna bland de jämtländska modellflygarna och har tävlat sedan 1948, men först nu har det börjat slå ordentligt för honom.

Medelpadsklubben Skvadern från Sundsbruk dominerade i övrigt och landslagsmannen Ake Löfvander visade åter sin säkerhet i F:int. En verklig sekundstrid blev det i G:int, där parhästarna "Flodas" och Rolf Sundin vann men där Calle Sundstedt kom med en verkligt fin spurt.

GN

Klass S:1

1. Bengt Bergman	Östersund	506
2. Gösta Nilsson	Östersund	492
3. Nisse Nässén	Östersund	485
4. Rolf Sundin	Skvadern	474
5. Bo Mellgren	Östersund	446

Klass S:int

1. Arne Berglin	Östersund	791
2. Ingemar Alm	Skvadern	674
4. P.I. Södergren	Skvadern	617
3. Gösta Nilsson	Östersund	661
5. Lennart Lind	Skvadern	575

Klass G:int

1. Lennart Flodström	Skvadern	727
2. Rolf Sundin	Skvadern	662
3. Sven Erik Pira	Strömsund	639
4. C-G Sundstedt	Uppsala	625
5. Sten Uno Färnlöf	Strömsund	542

Klass F:int

1. Ake Löfvander	Skvadern	781
2. Sven Erik Pira	Strömsund	515
3. Per Kempe	Skvadern	355

Lagtävling

1. Mfk Skvadern, Sundsbruk	2182
----------------------------	------

Helsingforstävlingen den 11 februari 1962

Den finska styrkan och tålmodigheten känner jag från Bonden Pavo. Den finska kamratskapen känner jag från Alexis Kivis sju bröder. Den finska känslan för fair play känner jag från Fänrik Ståhls sägner. Nu känner jag även den finska gästfriheten.

När jag hoppade av tåget i Helsingfors lördagen den 10 feb. skyndade genast en man fram och välkomnade mig. Hans fru fick jag också hälsa på innan hon försvann i folkvimlet med orden: "Jag ska köpa lite bröd".

Det var Olavi Lumes som tog emot mig med öppna famnen. Han är Vallilan Lenokkikerkos (modellflygklubbs) ordförande och egen företagare. Bransch: modellflyg med bl. a. egen limtillverkning och näst största modellflygfirman i Finland. Innan jag visste ordet av inspekterade vi firman med bl. a. dess imponerande balsaförråd. De höga tullarna gjorde att balsan var relativt dyr. (Ex. 2x100x900 mm balsafлак, pris 2:25) Pirelli gummimotor var dock trots detta närmare 10:-- kr billigare per kg !!!!!

Telefonen ringde och så bar det iväg till Esko Hämäläinen för inkvartering. Timmarna rann snabbt iväg tillsammans med några vänner till Esko, och hans fru visade att den finländska kokkonsten överträffar t. o. m. den svenska.

Söndagsmorgon: Regn och blåst. Under vindrutetorkarnas dova svepande körde vi ut till tävlingsplatsen Gammelstadsviken. Isen täcktes (efter nattens intensiva regnande) av omväxlande snösörja och decimeterhögt vatten. Vindstyrkan pendlade mellan uppskattningsvis 7-14 m/s. Under kampsången "I sommarens soliga dagar" kämpade vi oss fram till tävlingsplatsen. Fördel med pjäxor: de rymmer inte lika mycket vatten som stövlar!!!

Esko drog en trimstart och kom tillbaka med vattenfylld vinge. Han tömde vingen och vi startade. Eskos 16 str.-are kämpade sig upp i blåsten och tiden blev 110 s. Vingen bröts i landningen. Min vinge knäcktes troligen i luften och även Hyvärinens G-vinge gick all världens väg. Två man i S:int hade lyckats med det otroliga: max.

Andra periodens dubbelvåta, vatten både från ovan och underifrån, fyllde många vingar och stabbar med vatten. Mina medtävlare stack hål på klädseln och sög ut vattnet, själv föredrog jag att blåsa ut det.

Jag lyckades få upp modellen i två starter och behövde göra 2.27 i sista perioden. Efter en av de underligaste starter jag skådat slog modellen i en björk efter 2.23. Björken var rätt hög!!!

I S:int tog väderet ut sin rätt men F-kärrorna verkade otroliga i rådande väder. Pimenoffs starter var oroväckande imponerande med tanke på landskampen i Norge.

Efter prisutdelningen (den fina prissamlingen delades ut av Olavi Lumes) gjorde vi en rundvandring bland den finska huvudstadens klubblokaler. Vad som rent byggmässigt imponerade på mig var de yngre modellflygarnas synnerligen välbyggda modeller (perfekta wakefields, fina S:intor och trycktanksförsedda F-modeller)

Att byggarna även kan flyga visade segraren i S:int som var högst 15 år gammal och knappt nådde upp till prisbordet.

Denna tävling kan kanske tyckas långgrandig i rådande väder men så var ingalunda fallet. Visserligen blev den arbetsam men den perfekta organisationen under ledning av Leo Santala och de idel vänliga ansikten man mötte gjorde det hela till ett oförglömligt minne: VLK:s 25 års jubileum 1962. Tävlingen var också en omgång av de Finländska Mästerskapen. De bästa resultaten:

<u>Klass S:int (80 deltagare)</u>			<u>Klass G:int (25 deltagare)</u>		
1. Harry Huhta	Vaasan	568	1. Reino Hyvärinen	Kiuru	651
2. Jan Eklund	Cumulus	536	2. N-E. Hollander	Uppsala	647
3. M. Tähkäpää	Kärpänen	488	3. Pentti Aalto	VLK	574
4. Esko Hietanen	Kärpänen	478	4. Björn Storgårds	Cumulus	535
5. Matti Pyykkö	Kärpänen	424	5. Pentti Ella	VLK	434
<u>Klass F:int (30 deltagare)</u>			<u>Lagtävling</u>		
1. Sandy Pimenoff	Cumulus	737	1. Cumulus		1808
2. Pauli Laxman	Kiuru	596	2. VLK		1295
3. H. Siikala	Kiuru	552			
4. Pentti Reinas	Cumulus	547			
5. Seppo Hapalainen	Kiuru	522			

Nils-Erik Hollander

FRÅN LINSTYRNINGSPRONTEN

Linstyrningsmöte: Stockholms linstyrningsklubbar hade den 22 mars sitt första klubbledarmöte för året.

Tävlingsprogrammet tilldrog sig som vanligt stort intresse och olika arrangörsfrågor genomdiskuterades i detalj.

Försäkringsfrågan var även på tapeten och det framkom att för c:a 25 kr/året kan en klubb skaffa en försäkring som skyddar medlemmarna under all tävling och träning.

Förra årets stuntdomarbrist medförde ett beslut om gemensam endagsutbildning av 2-3 domare per klubb under ledning av några erfarna domare.

Ett flertal av de deltagande klubbarna meddelade allt större problem vad beträffar platser att flyga på. Tillstånd att få flyga på asfalterade skolgårdar blir allt svårare att erhålla beroende på bullerproblemen.

Det beslöts att Christer Söderberg och Kjell Rosenlund hos Idrotts- och Friluftsstyrelsen snarast skulle undersöka möjligheten att få en linstyrningsflygplats anlagd.

Denna ansökan är nu gjord i samarbete med KSAK och arkitekt Måns Hagberg, som gjort beräkningar och ritningar.

Flygplatsen är projekterad på Skarpnäck och omfattar två permanentade cirkelringar och en gräscirkel.

Även i Södertälje är en liknande ansökan om en bana och en gräscirkel gjord.

Uppvisningsgruppen har gjort ett framträdande i Norrköping den 26 februari i samarbete med Fk Gamen.

Det var det lilla programmet med 0,8 cc motorer som framfördes, där dock stuntflygningen fick uteslutas p.g.a. den låga takhöjden.

Populäraste inslag var som vanligt ballongjakt och 3-team-racing.

Ny rysk T-R motor: Ryssarna satsar tydligen hårt inför sitt VM i Kiev och har således konstruerat en 2,5 cc diesel närmast avsedd för team-racing. Den påstås utveckla hela 0,38 hk och påstås också ha gjort 4.19 min. i en team-racer under ett heat.

Med tanke på att "whipping" är tillåtet i Sovjet och med kännedom om ryssarnas högt uppdrivna teknik på detta område är nog inte tiden så fantastisk som den låter.

Snabb engelsman: Pete Drewell, trotjänare inom engelsk speedflygning och känd som utmärkt 10 cc flygare, har tydligen slagit igenom i 2,5 cc klassen. 194 km/tim med standardbränsle och 223 med nitrometan i, gör honom till farlig outsider vid VM i Kiev. Han kör med den senaste versionen av den handgjorda Carter Special motorn.

FRÅN RADIOSTYRNINGSPRONTEN

Vårtävlingen Radio är framflyttad till den 5 och 6 maj av flygvapenskal (flygning på F6 den 13).

Världsmästerskapen i Radio går i Kennly (Syd London) den 17, 18 och 19 augusti. Anmälan skall vara gjord den 16 kl. 12. Den 14, 15 och 16 är officiella träningsdagar. Dessa uppgifter är inte officiella än utan har uppsnappats direkt från England via Bäckman i Stockholm.

FRÅN DANMARK

Modellflygklubben Windy i Köpenhamn inbjuder svenska linkontrollflygare att delta i deras tävling WINDY POKALEN den 29/4 kl. 10 på Valby Faelledes.

Tävlingsklasser blir Team-Racing, Speed (FAI-bränsle) och Stunt i två klasser, experter och nybörjare.

Man flyger på en klippt gräsplan på vilken det inte finns några ojämnheter av betydelse. FAI-reglerna tillämpas.

Anmälan senast den 22/4 till Kjeld Frimand Jensen Randersgade 4, 2-Ø København. Svenska deltagare, som kan ha svårt att hitta Valby Faelledes, bör meddela när de kommer, så att arrangörerna kan ordna hämtning.

Gräupner

HOBBY

**endast det bästa
är gott nog
i dag - i morgon - alltid**

Generalagent: A. Hermele A/B, Lindvallsplan 4, Stockholm 9, Tel. 185060-681515

forts. från sidan 9

Gör följande punkter till en naturlig procedur vid varje flygning

- 1* Kontrollera att vinge, stabbe och trimroder sitter rätt.
- 2* Tänd fusen (eller vrid upp den mekaniska termikbromsen) samt se till att fusen är tillräckligt lång - längre än vad som behövs för flygningen.
- 3* Fyll bränsletanken och se till att timern är stängd under tiden så att motorn ej flödas.
- 4* Vrid upp motortimern.
- 5* Starta motorn och om det behövs skall förgasarinställningen justeras med modellens nos uppåt.
- 6* Justera fusens längd så att den är lagom för flygningen.
- 7* Sätt igång motortimern och kontrollera att den går.
- 8* Starta modellen med ett hårt kast och se till att Du släpper den i rätt vinkel i förhållande till marken och vindriktningen.

Vid tävlingsstarter gäller dessutom:

- 9* Stanna kvar hos tidtagarna så länge att Du får reda på om motortiden var godkänd.
- 10* Spring efter modellen tills Du ser var den landar. Om den försvinner ur sikte, tag ut kompasskurs och följ den om Du bedömer det möjligt att hitta modellen utan att missa en period. Om Du måste återvända utan modell, lägg märke till den omgivande terrängen så Du vet var Du skall leta efter tävlingen. Kom ihåg platsen Du tog ut kompasskurs från! En kikare kan vara bra att ha med sig ibland att försöka följa modellen med.

Så här limmar man för bästa resultat

säger PETER WANNGÅRD

Peter Wanngård är ett 18-årigt modellflygaress som inte bara tycker om att modellflyga utan som också grundligt studerat modellflygets hela tekniska bakgrund. Han är "allvetare" när det gäller denna fina hobby och i facktidningarna har han lämnat de svenska modellflygarna massor av värdefulla upplysningar om flygplanens konstruktion och om hur de uppför sig i luften. Han har kontakter med eliten från världens alla hörn. Läs här Peters praktiska råd om limning och lycka till med ditt eget modellbygge!

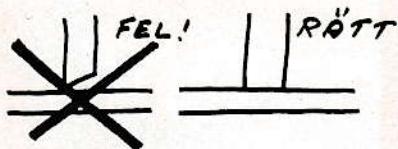
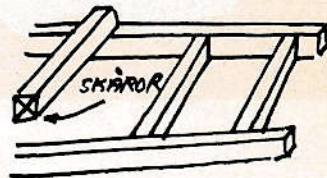


FÖRST OCH FRÄMST: ANVÄND ETT BRA LIM!



LIMMET SKA SÅ LÅNGT IN I TRÄET SOM MÖJLIGT OCH INTE BARA LIGGA SOM ETT SKAL UTANPÅ. FÖR ATT DET SKA KUNNA TRÄNGA IN I TRÄET FÅR INTE LIMMET VARA FÖR TJOCKT. DÄRFÖR SKA DU VARA NOGA MED ATT SÄTTA I SKRUVEN GENAST EFTER ANVÄNDANDET, SÅ ATT INTE FÖRSTA LIMKLICK DU SEDAN PRESSAR UT REDAN ÄR HALVTORR, FÖR DÅ GÖR LIMMET INTE STOR NYTTA.

FÖR ATT FÅ LIMMET ATT TRÄNGA DJUPARE IN I TRÄET, KAN DU MED RAKBLAD SKÄRA SMÅ SKÄRROR I DEN ENA YTAN. JU DJUPARE LIMMET TRÄNGER, DESTO STARKARE FOG.

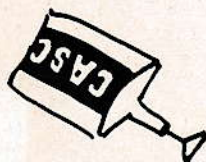


JU STÖRRE LIMYTAN ÄR, DESTO STARKARE BLIR LIMFOGEN. SE AUSTRÅ TILL ATT EN LIST BLIR KAPAD SÅ ATT DET BLIR RIKTIG ANLIGGNING MELLAN YTORNA. DET ÄR STOR SKILLNAD I STYRKA MELLAN EN RIKTIG OCH EN FELAKTIG LIMFOG.

LIMMET SKA LIGGA I ETT TUNT, JÄMNT SKIKT. PÅ STÖRRE YTOR KAN DU SLÅTA UT LIMMET MED EN STYV KARTONGBIT.

NÄR DU BYGGER DIREKT PÅ EN RITNING KAN DU LÄGGA ETT SMÖRGÅSPAPPER ÖVER, FÖR

ATT HINDRA LIMMET ATT FASTNA PÅ RITNINGEN OCH FÖRSTÖRA DEN. LIMMET FASTNAR NÄMLIGEN INTE PÅ SMÖRGÅSPAPPER. LIM SOM FASTNAT PÅ FINGRARNAS, TAR DU BORT MED THINNER ELLER ACETON.



SÅ HÄR GÖR DU EN EXTRA STARK LIMFOG: STRYK UT ETT TUNT, JÄMNT LIMSKIKT PÅ DE BÅDA YTORNA. LÅT LIMMET TORKA. LÄGG SEDAN PÅ ETT LIMSKIKT TILL PÅ DEN ENA AV YTORNA OCH PRESSA IHOP. LÅT SEDAN OM MÖJLIGT FOGEN LIGGA UNDER PRESS NÅGRA TIMMAR.

EN OMSORGSFULLT GJORD LIMFOG MED ETT BRA LIM BLIR OFTA DEN STARKASTE DELEN I EN KONSTRUKTION.



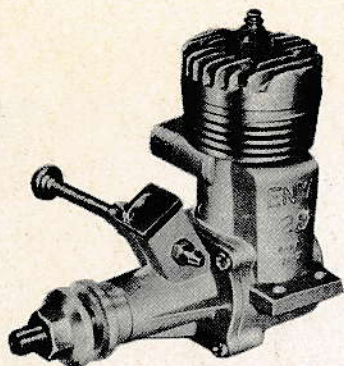
Gör som Peter Wanngård – limma CASCO-starkt!

Välj

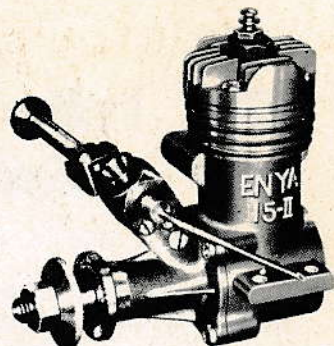


snabbaste limmet

ENYA 29-III B



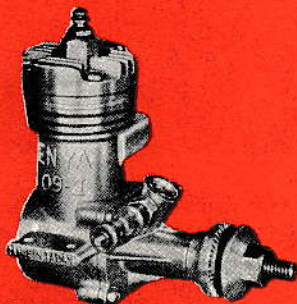
ENYA 15-II R/C



ENYA

MODEL ENGINES

ENYA 09-II

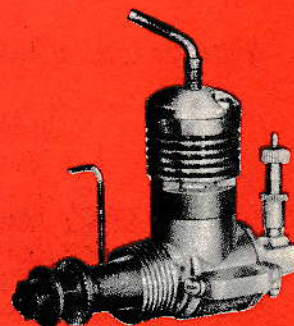


MARKNADENS FÖRNÄMSTA MODELLMOTORER

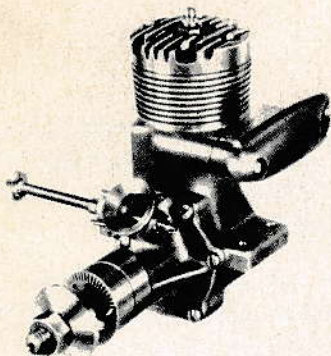
Typ	cm ³	Pris	R/C-reglage
Enya 06 glöd	0,99	22:50	5:50
Enya 06 D diesel	0,99	29:--	5:50
Enya 09-II glöd	1,61	27:50	15:50
Enya 15-II glöd	2,47	34:50	15:50
Enya 15 D-II diesel	2,48	59:50	8:--
Enya 19-III glöd	3,21	37:50	15:50
Enya 29-III B glöd	4,91	52:--	17:50
Enya 35-II glöd	5,85	56:50	17:50
Enya 60 glöd	9,94	89:50	20:--

Glödstiftsmotorerna levereras med glödstift

ENYA 06 D



ENYA 60



			pr st	pr 10 st
Glödstift nr 1	2 volt	-:95	8:--	
Glödstift nr 2	2 volt	-:95	8:--	
Glödstift nr 3	1,5 volt	3:--	25:--	
Glödstift nr 4 R/C	1,5 volt	4:25	35:--	
Glödstift nr 5 R/C	1,5 volt	5:50	45:--	

NYHETER

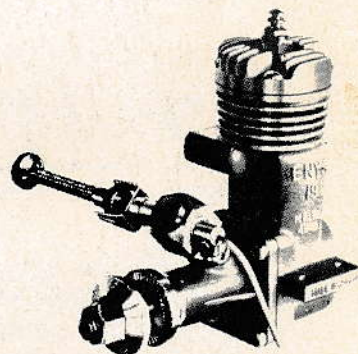
Inkommer i augusti 1962

Enya 29-III Special 67:50

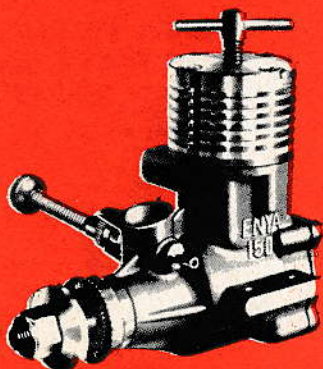
Enya 45 7,83 cm³ 62:--

Enya 45 R/C 77:50

ENYA 19-III R/C



ENYA 15 D-II



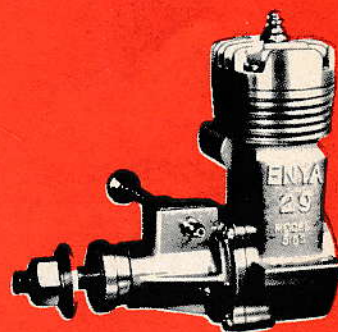
Enya

modellmotorerna med

- ★ Utsökt kvalitet
- ★ Hög effekt
- ★ Lång livslängd
- ★ 1 års garanti
- ★ Låga priser

finns hos alla välsorterade
hobbyaffärer

ENYA 29-III Special



GENERALAGENT

H O B B Y T J Ä N S T

OLOFSGATAN 7 - BOX 3310 - STOCKHOLM 3

TELEFON (010) 20 23 04