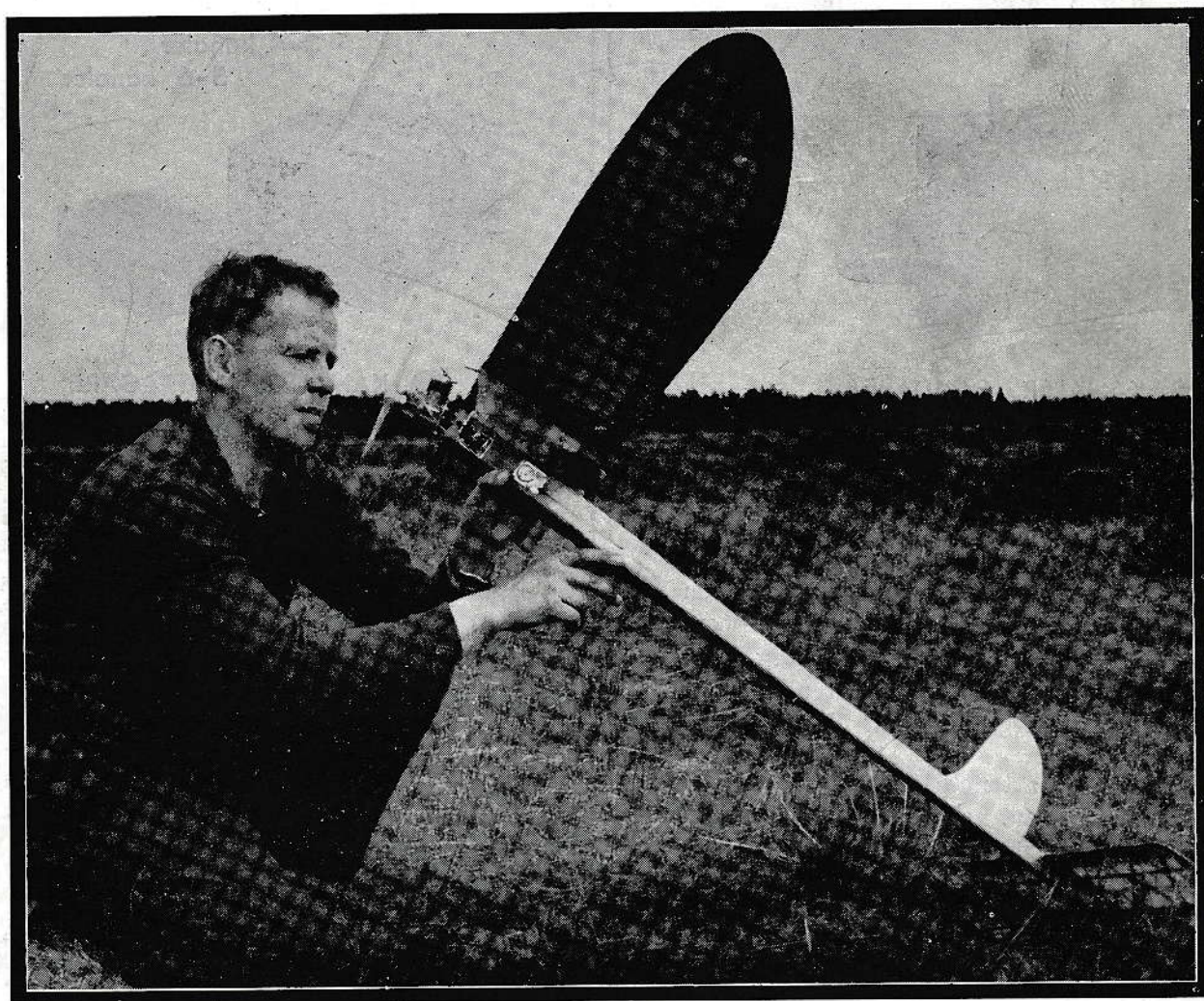


MODELLFLYG



nytt



Från

Sveriges Modellflygförbund

Nr. 6 1962

Graupner**GRUNDIG**

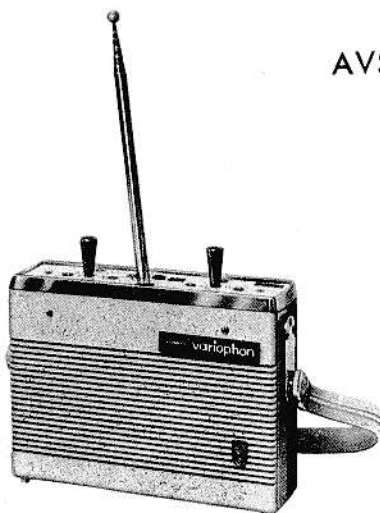
VARIOPHON VARIOTON

TOPPMODERN

AVSTÄMNINGSFRI OCH UTBYGGBAR

RADIOSTYRNING

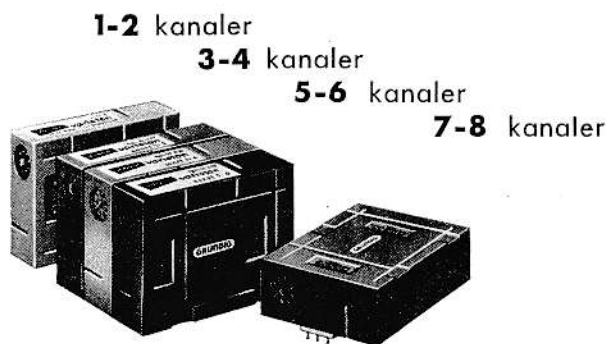
G grundsten — mottagaredel



4-8 KANALERS SÄNDARE VARIOPHON 27,12 MHz

Utbyggbar från 4 till 8 kanaler *UTAN* lödningar. Heltransistoriserad och kristallstyrd. *INGEN* avstämning eller intrimning. Med 90 % modulation två-simultan, med vardera en kanal från vänstra och högra 4-kanalsgruppen. 220 mW utgångseffekt ger fullt tillräcklig räckvidd. Ringa strömförbrukning tillåter lång användningstid. Tvåfärgat, elegant plasthölje.

4-kanalssändare	art nr 3708	kr 360:—
8-kanalssändare	art nr 3709	kr 430:—
(vikt exkl strömkällor c:a 1.200 g)		
4-kanals modulationstillsats med stickpropp för utbyggnad av nr 3708 från 4 till 8 kanaler	art nr 3683	kr 110:—



2-8 KANALERS MOTTAGARE VARIOTON 27,12 MHz

Utbyggbar *UTAN* lödningar från 2 till 4, 6 eller 8 kanaler med "byggkloss-system". Ringa vikt, heltransistoriserad. Endast en mottagaredel G nr 3728 erfordras per anläggning. *INGEN* avstämning eller intrimning. Stötsäkert, nytt GRUNDIG-relä med förgyllda kontakter, som alla är utkopplade. Alla typer s rodermaskiner (dock ej transistoriserade) och strömkällor kan kopplas direkt till mottagaren via stickproppar.

Mottagaredel (H F-steget), vikt 29 g	art nr 3728	kr 76:—
2-kanalstillsatser, vikt 39,5 g,		
kanal 1—2	art nr 3729	kr 76:—
kanal 3—4	art nr 3730	kr 76:—
kanal 5—6	art nr 3731	kr 76:—
kanal 7—8	art nr 3732	kr 76:—
(vikt för kompl. 8-kanalsmottagare inkl ackumulatorer o. 4 rodermaskiner c:a 490 g)		

GRUNDIGS VARIOPHON-VARIOTON är en R/C-anläggning med system. Ni kan börja med en 4-kanalssändare och en 2-kanalsmottagare. Utbyggnad kan ske efter hand. Ett förnuftigt system, som underlättar Ert val och inköp. Inga speciella förkunskaper nödvändiga. — Hela anläggningen kompenserad för driftsspänning inom angivna värden. Temperaturstabiliserad från — 10° till + 55°. Alla riktpriiser gälla *exkl.* omsättningsskatt.

Säljes av alla välsorterade fackaffärer

Generalagent: A. HERMELE A/B - Lindvallsplan 4 - Stockholm 9



PICCOLO II



EN NY ETTRIG 0,8 cc DIESEL

för friflykts- linkontroll R/C modeller

Kompl. med starter o. propeller

Pris: kr 36:50

GENERALAGENT:

B. BECKMAN & Co AB

JAKOBSGATAN 24 - STOCKHOLM C - TEL. 20 13 66 - 21 12 34

Förbundsstyrelsen meddelar....

R/C-grenchefen

R/C-grenchefen har flyttat till Malmö och hans adress är nu: Gunnar Hofmann, Kastanjegården, Fosieby. Tel. bostad 040/943013, arbetsplats 040/38835.

Litet om amerikansk modellflygorganisation

Från den danska tidningen FLYV saxar vi följande:

Academy of Model Aeronautic är det förnämna namnet på den amerikanska FAI-an slutna modellflygorganisationen, som har ett medlemsantal som ligger mellan 20.000 - 24.000 medlemmar.

Att detta enorma land har måst uppdelas i distrikt är självklart. Dessa är 11, som var och en väljer en vice ordförande och dessa utgör tillsammans med en ordförande och en kassör den amerikanska "Förbundsstyrelsen".

Tävlingsregler fastställs av en vald tävlingskommitté på 33 medlemmar, från varje distrikt en för friflygande, en för linstyrda och en för radiostyrda modeller.

I Washington har AMA sitt kontor med en direktör och 5-6 medhjälpare.

Vad betalar medlemmarna då?

Jo, avgiften är för juniorer (intill 15 år) c:a 14 kr, för seniorer (16-21 år) 21 kr och för äldre medlemmar 28 kr medan ytterligare en speciell kategori betalar c:a 40 kr om året.

Av dessa avgifter går c:a 3 kr till ansvarighetsförsäkring och 3:50 till tidningen "Model Aviation". Administrationen kostar sammanlagt c:a en kvarts million årligen.

Försäljning av böcker, skjortor (!), emblem och annan service ger ytterligare intäkter, och för var av de c:a 650 godkända årliga tävlingarna betalas avgifter på från 14 till 65 kronor.

De årliga mästerskapstävlingarna, som kostar omkring 100000 kr., täckes till hälften genom medel från modellflygindustrin och till den andra hälften genom startavgifter - en grundavgift å 20 kr samt dessutom 3:50 kr per klass, som man deltar i.

Av de olika intäkterna är det också möjligt att täcka en del VM-utgifter, t.ex. resa och uppehåll i Europa och det har lyckats att även få resan över Atlanten betald. Deltagarna måste räkna med att själv få betala merparten av reseutgiften inom USA och det kan bli mycket pengar om man bor på den amerikanska västkusten.

NOT. De angivna beloppen är danska kronor varför det omräknat i svenska pengar ju blir något "billigare". Trots detta bör väl de svenska modellflygare som kverulerar över de "höga" avgifterna till SMFF få en ganska nyttig tankeställare!

Lars Andersson

MODELLFLYGNYTT från Sveriges Modellflygförbund, Tycho Brahegatan 35, Limhamn. Tidningen utkommer år 1962 med 6 nummer och prenumerationspriset är 10:- kr, vilket lämpligen kan insättas på förbundets postgirokonto 51 81 65. All korrespondens beträffande tidningens innehåll skall sändas till: Valter Johansson, Hångeryd, Lammhult



Med OMSLAGSBILDEN vill vi hedra minnet av den så tragiskt bortgångne Magnus Eriksson, Karlstads Mfk.

O.S.

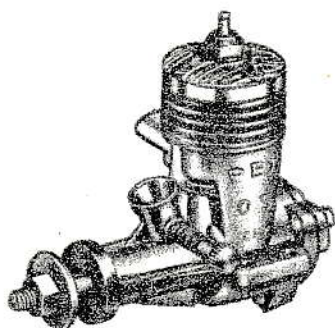
MOTORER - VÄLKÄNT KVALITETSMÄRKE



TEKNISKA DATA för OS-MOTORERNA

	Cyl.-volym (ccm)	Vikt (gram)	Effekt (Hkr)	Varv / min.	Borrning (mm)	Slaglängd (mm)	Kompression
O.S. Max - 6	0,988	52	0,12	12.000 - 24.000	11,00	10,40	1:9
O.S. Pet - II 099	1,62	85	0,16	11.000 - 17.000	13,46	11,40	1:9
O.S. Max - III 15	2,48	110	0,482	11.000 - 18.000	15,19	13,70	1:9
O.S. Max - 19	3,16	140	0,50	10.000 - 17.000	16,60	14,60	1:9
O.S. Max - III 29	4,84	235	0,76	10.000 - 16.000	18,78	17,48	1:9
O.S. Max - III 29 X		236	0,85	15.000 - 18.000			
O.S. Max - III 35	5,81	233	0,86	10.000 - 15.000	20,57	17,48	1:9
O.S. Max 49	8,16	277	1,05	8.000 - 14.000	22,80	20,00	1:9,5
O.S. Pet - II 099 R/C		92		3.500 - 15.000			
O.S. Max - III 15 R/C		137		3.500 - 16.000			
O.S. Max - 19 R/C		160		2.500 - 14.000			
O.S. Max - III 35 R/C		280		3.000 - 14.000			
O.S. Max 49 R/C		311		2.000 - 13.000			

OS PET-II 099



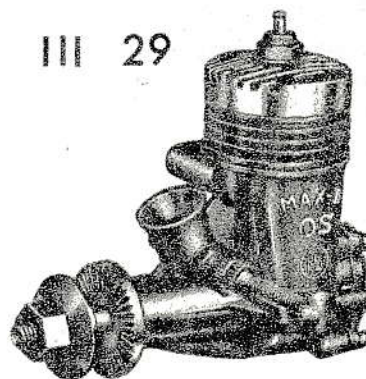
Nr 21530 st 25.50

1,62 cc, levereras med bränsletank
och glödstift.
Effekt 0,16 hk vid 17.000 v/m.
Vikt 85 gr.

OS PET-II R/C

Nr 21540 st 29.75

OS MAX III 29



4,84 cc, kvalitetsmotor med stort
användningsområde.
Effekt 0,76 hk vid 16.000 v/m.
Vikt 235 gr.
Glödstift medföljer.

Nr 21532 st 68.-

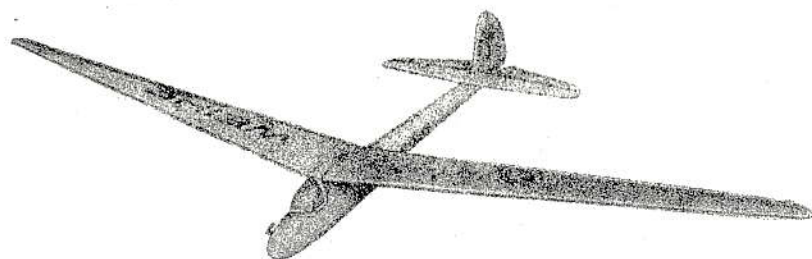
FRÅGA I ER HOBBYAFFÄR
EFTER DESSA
ARTIKLAR



robbe-BYGGSATSER NU ÄVEN I SVERIGE

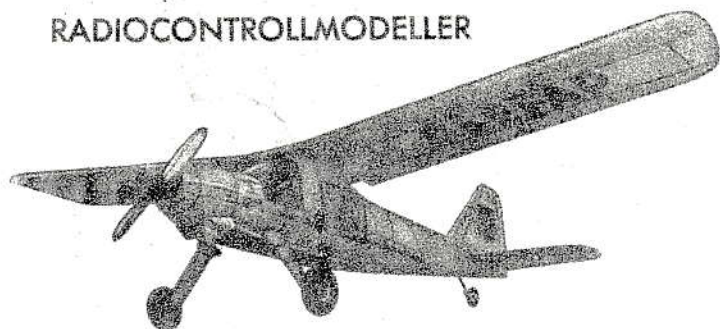
finns i varje förstklassig
hobby- och leksaksaffär.

Om det gäller



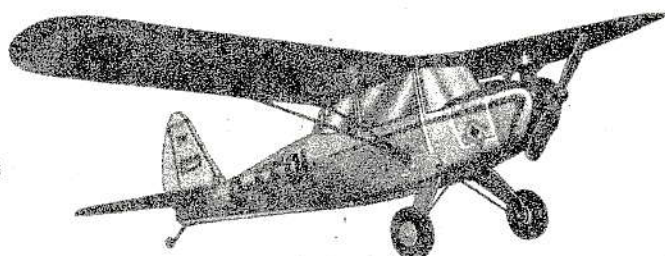
Weihe 50

RADIOCONTROLLMODELLER



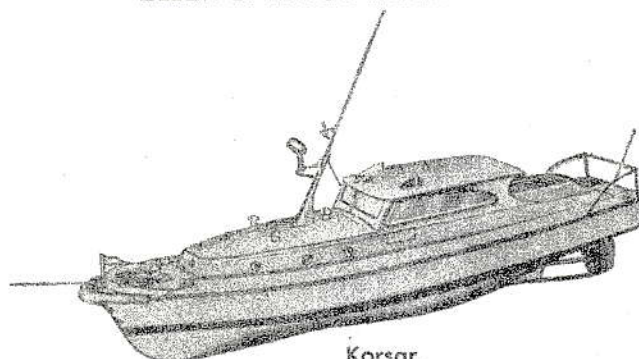
Do-27

MOTORFLYGMODELLER



Auster J-5-F

ELLER BÅTMODELLER



Korsar.

Tusentals anspråksfulla modellbyggare i hela Europa (ja, i hela världen) köpa robbe-modeller. Tusentals kan ej taga fel. Var vänlig, fråga efter robbe-Modeller i förstklassiga hobby- och leksaksaffärer, fråga även efter.

telecont- RADIOKONTROLLANLÄGGNINGAR
som tillhöra de modernaste och tillförlitligaste i hela världen.

Den stora robbe-katalogen erhålles även i alla förstklassiga affärer inom branchen.

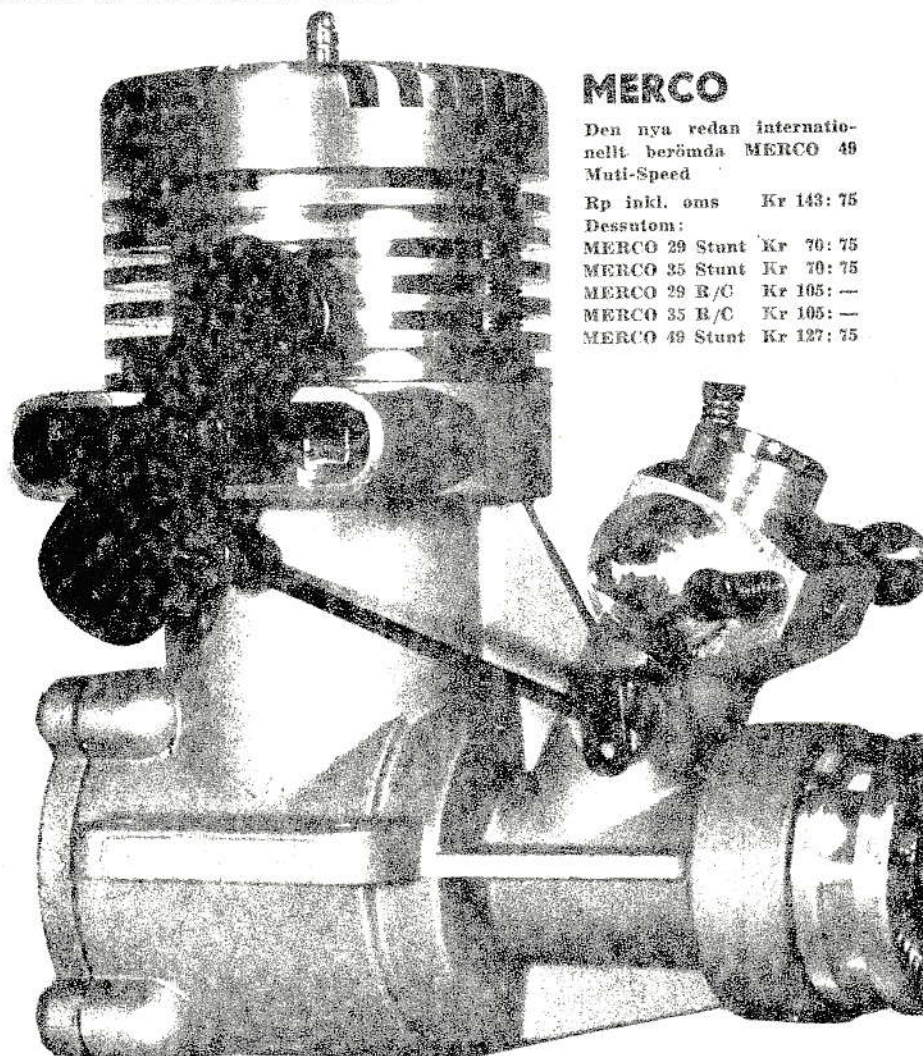
Kom i håg: FOR BÄSTA tävlingsresultat: roktan-bränsle med AKA.

Ett nytt slags BRÄNSLE.

robbe-Werk 6421 Metzlos-Gehag/W.- Germany

Vi presenterar en Ny Engelsk Motorserie

MERCO- och A. M.-motorerna tillverkas av: D. J. ALLEN ENGINEERING Ltd. LONDON



MERCO

Den nya redan internationellt berömda MERCO 49 Multi-Speed

Rp inkl. oms Kr 143: 75

Desuntom:

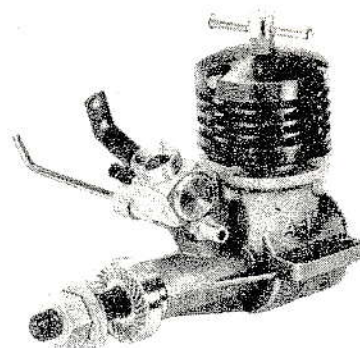
MERCO 29 Stunt Kr 70: 75

MERCO 35 Stunt Kr 70: 75

MERCO 29 R/C Kr 105: —

MERCO 35 R/C Kr 105: —

MERCO 49 Stunt Kr 127: 75



A. M. Diesel

Rp inkl. oms

A. M. 10 1 cc Kr 48: 50

A. M. 15 1,5 cc Kr 48: 50

A. M. 25 2,5 cc Kr 52: 75

A. M. 35 3,5 cc Kr 52: 75

Vattenkylda samtliga 69: 25

A. M. 15 och A. M. 10 levereras även i R/C-version.

1 Års fabriksgaranti lämnas.

ORIGINAL Tatone-timers:

D-T TICK OFF

Flygtidstimer 21:50

TICK OFF

Bränsleavstängningstimer 21:50

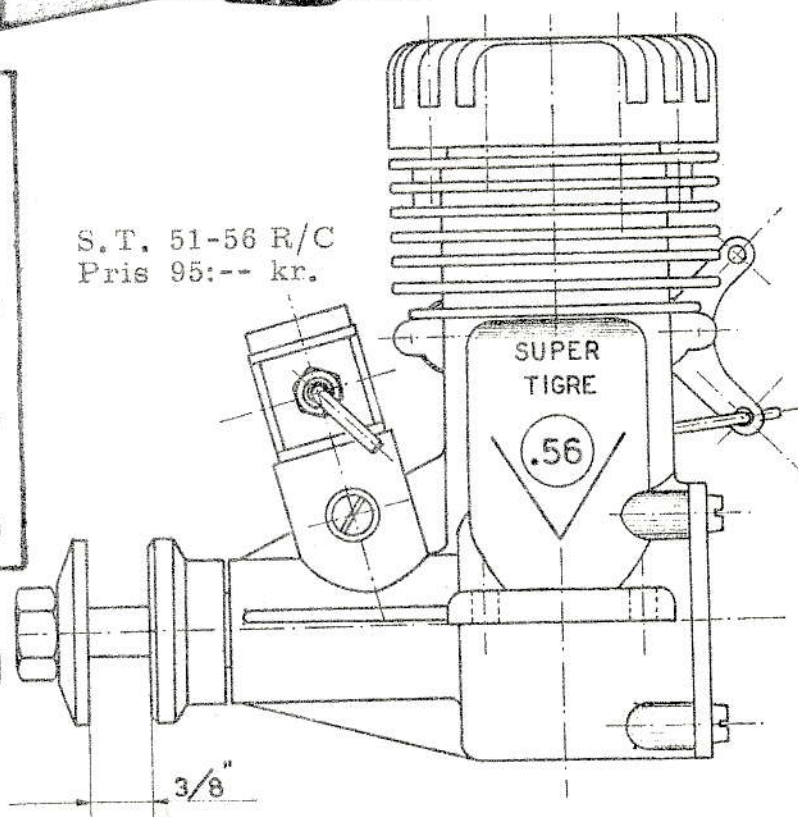
1/2A TICK OFF

Bränsleavstängningstimer för mindre modeller 21:50

FLOOD OFF

Avstängningstimer för motorer med trycktank 23:50

S.T. 51-56 R/C
Pris 95:-- kr.



Super
Tigre

Nytt

SVEN E. TRUEDSSON, MODELLFLYGINDUSTRI

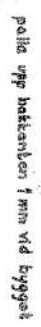
Östergatan 20

MALMÖ C

Tel. 365 01 - 365 35



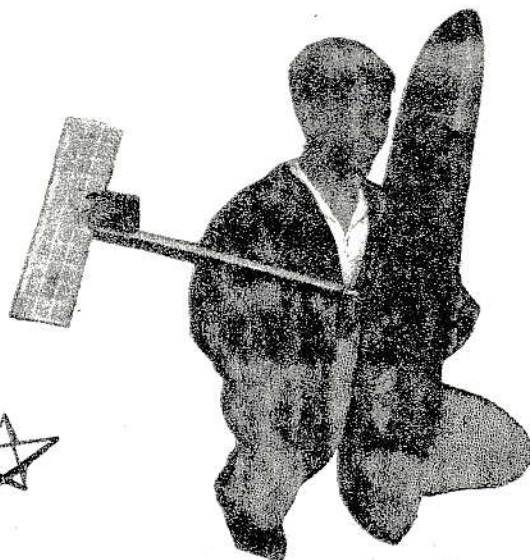
Erinoder Quanam. määringü



MODELLFLYGNYTT:s fjärde enhetsmodell:

MINI

PULTERI



Av Björn Söderström och Hans Wassén, Uppsala Flygklubb. Ritad av Leif Åberg.

O. Niemis välkända Pulteri har här bantats ner till att passa 1,5 cc D:2. Profiler och trim är emellertid ändrade. Vingprofilen är NACA 4409.

Modellen flyges höger-höger, men fenan slipas för vänsterkurv, för att ge ett svagt vänstervridande moment som hindrar modellen att skära åt höger.

Byggritning i skala 1:1 till denna modell (storlek 56x87 cm) kan köpas från MODELLFLYGNYTT. Pris 3:-- kr + porto och oms. Av våra tidigare enhetsmodeller är ritningarna till "Junior" och "Clear Miss" slutsålda. Återstående ex. av de finländska ritningarna som publicerades i nr 4 realiserar vi nu till under inköpspriset - kr 4:50 per st. Detta gäller endast så långt vårt nuvarande lager räcker. Rekvirera från Valter Johansson, Hångeryd, Lammhult. Postgiro 583 673.

KOMMENTAR TILL RITNINGARNA PÅ FÖLJANDE TRE SIDOR

Bror Eimars C:2

Bror Eimars C:2-a är en mycket lätttrimmad modell och rekommenderas därför dem, som skulle vilja starta en karriär på C:2-området. Det, som gör modellen så lätttrimmad är väl den generösa stabbytan och den "snälla" vingprofilen NACA 6409. Något, som ytterligare bidrar till lämpligheten som nybörjarkärra är vingens konstruktion. Vingen är både lättbyggd och mycket stark, och tål alltså hårda törnar. Modellen är också mycket lätt att transportera tack vare att vingen är delbar.

Lars Johanssons A:2

Lars Johanssons SM-vinnare är det inte mycket att säga om. Som alla ser, är det egentligen en kraftigt modifierad "Nordic".

Per Nilssons A:2

Vi överlämnar ordet till konstruktören: Beträffande kärnan vill jag börja med ett litet poem:

Nell
är en snäll
modell

Sålunda omsusade av diktens upplyftande vingslag kan jag sakligt konstatera att NELL är troligen den snällaste kärna jag någonsin haft. Den är skapligt lättbyggd, lätttrimmad, lättstartad på det hela taget lätt (410 gram dock). Den är en typisk 5:e till 6:e plats modell. Dess blygsamma meritlista ser ut som så:

NL 1959	5:e plats	684	SM 1960	14:e plats	755
SM 1959	5:e plats	715	Karlstad 1961	5:e plats	656
VT 1960	8:e plats	808	SM 1961	6:e plats	726
UT 1960	7:e plats	1124	VT 1962	7:e plats	575
Karlstad 1960	5:e plats	?	SM 1962	10:e plats	720

Mall för propellerblocket

Kroppen: Sidor

Vingbryggan 3 mm.

Bakkroppen: longe-

1,5 mm. balsafiak. lamellimrad balsa

lamellimrad balsa

ronger består av

Vingbryggan 3mm. (2 st. 1,5 mm.

flak med fibrerna

1,5 mm. flak, i vil-

lamellimrad balsa

i kors).

ka gjorts stora ur-

(2 1,5 mm. flak

skärningar; i dessa

sitter tvärlister

1,5x2.

Tyngdpunkten ligger

40 mm. från vingens

bakkant. Modellen

flyger höger/vänster.

Vingens tre in-

nersta spryglar

består av 1,5 mm.

balsa + plywood.

framsida

Vik mallen längs denna linje!

sida

Mallens läge på
på blocket

592

213

35

1,5 mm. pia-
notråd, 140
mm. lång ej
lagrad i rör.

Mittsektionen
plankad på un-
dersidan

100

Fenan: Mittbalkar
3x3, främre 5x3,
bakkant 5x3 lamell-
limmad, spryglar
1,5 mm. remsor lag-
da över balkarna.

C:2 "SUPER-KRÅKAN"

Bror Eimar

Mfk Nimbus, Stockholm

4 SM-62

Skala 1:5

Propeller:

510x610, två-
bladig, fäll- 566

bar, se ritn.

Motor: 12 str.

Pirelli

Motortid:

45-50 sek.

Kurvrodret ger ut-
slag för vänsterkurv.

105

120

350

fem maxar i en maxask

bakkant

83

466

2x2

3x5 furu

Vingprofil: NACA 6 40 9

Allt materiel balsa
om ej annat anges

3x5

3x15

3x5

Ving- och stabbspryglar 1,5 mm.

3x5

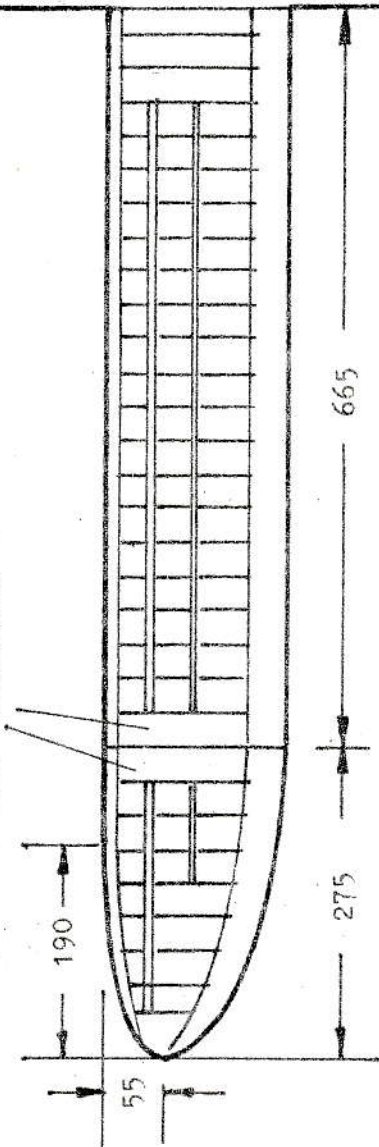
3x3

2x10

4x4

Peter Waingard-6

1,5 mm. balsaplankning
på över- och undersida.



Modellen är trimmad så att den
flyger på gränsen till stall
i ganska snäva högersvängar.
Kurvrodret ger utslag åt höger.

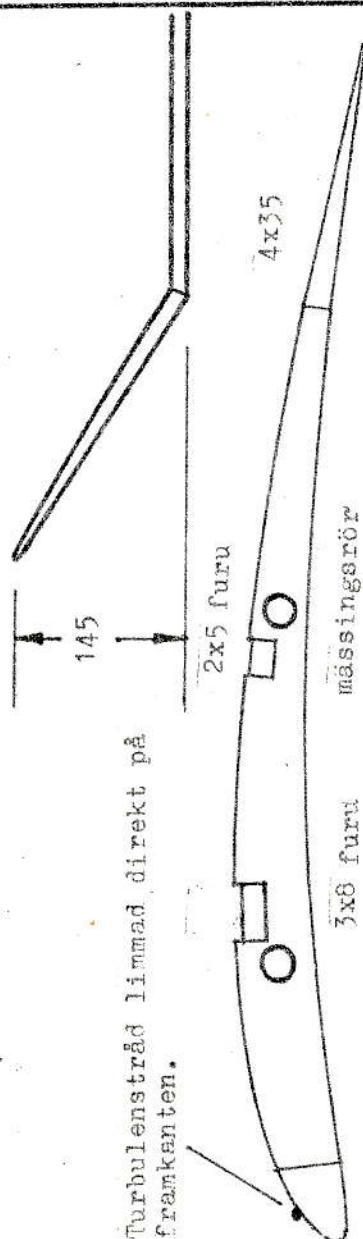
220

2,5 mm.
pianotråd

160

Vingspetsarna är skränta på
så sätt att 95 mm. från snet-
sen är höger vingspets skränt
3 mm. och vänster vingspets
6 mm.

Turbulenstråd limmad direkt på
framkanten.



2x5 furu

4x35

3x8 furu

mässingörör

Vingprofil: Gö 417

Timer

40

1170

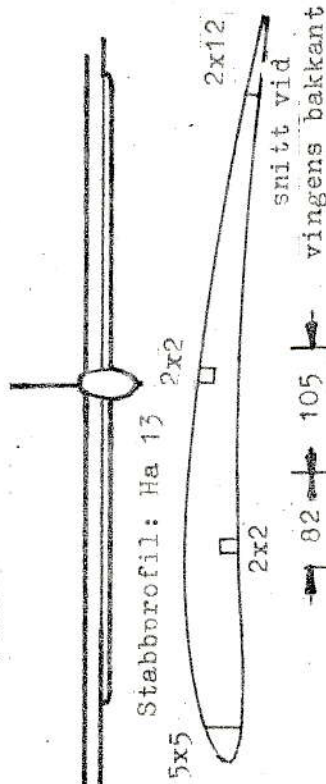
20

A:2
Lars Johansson
Borlänge
Svensk mästare -62

Allt materiel balsa
om ej annat anges

Peter Wamgård -62

Skala 1,5:10



Stabborfil: Ha 13

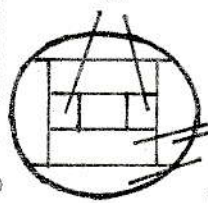
5x5

2x2

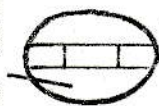
2x12

snitt vid

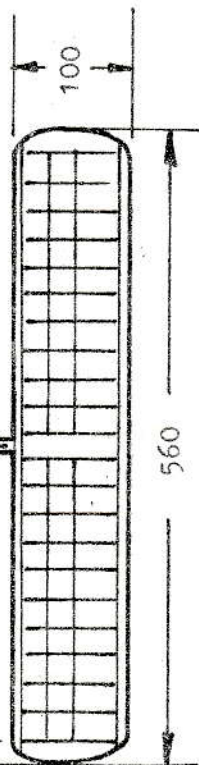
vingens bakkant



5mm. balsa

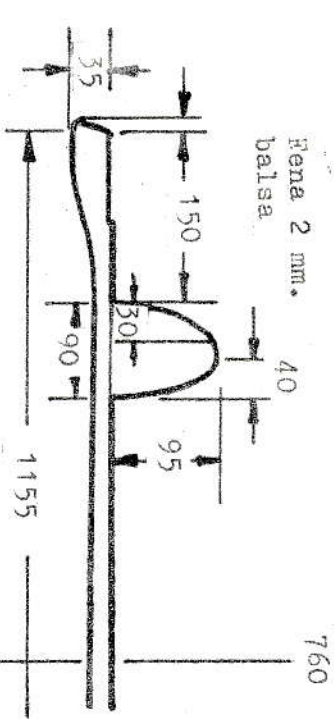
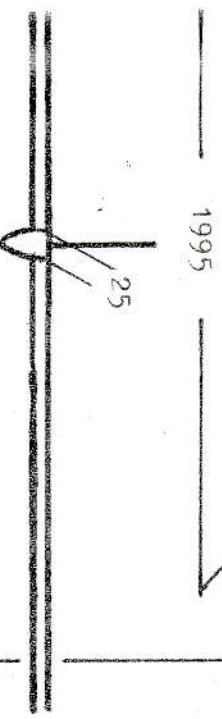
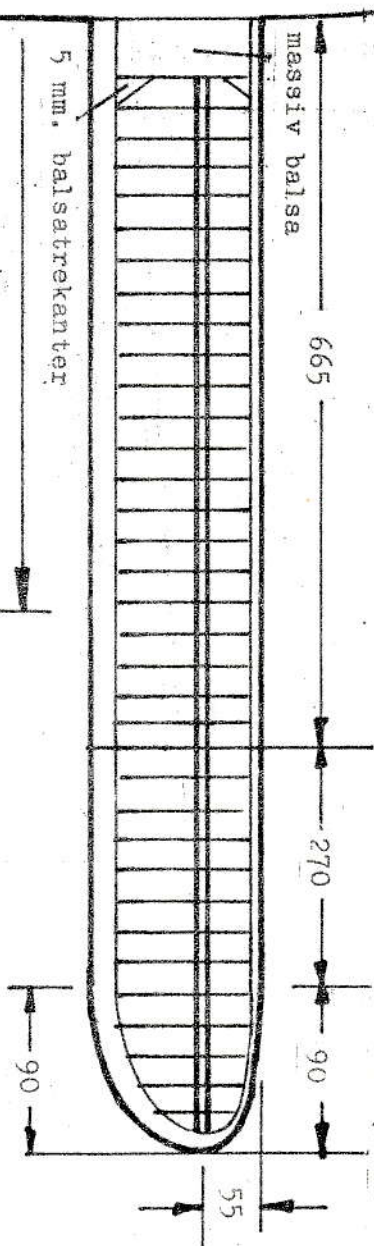


snitt vid stabbens
framkant



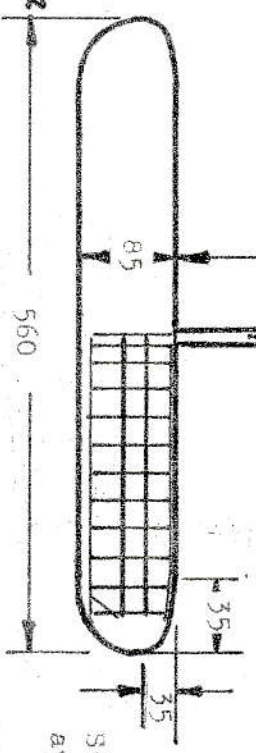
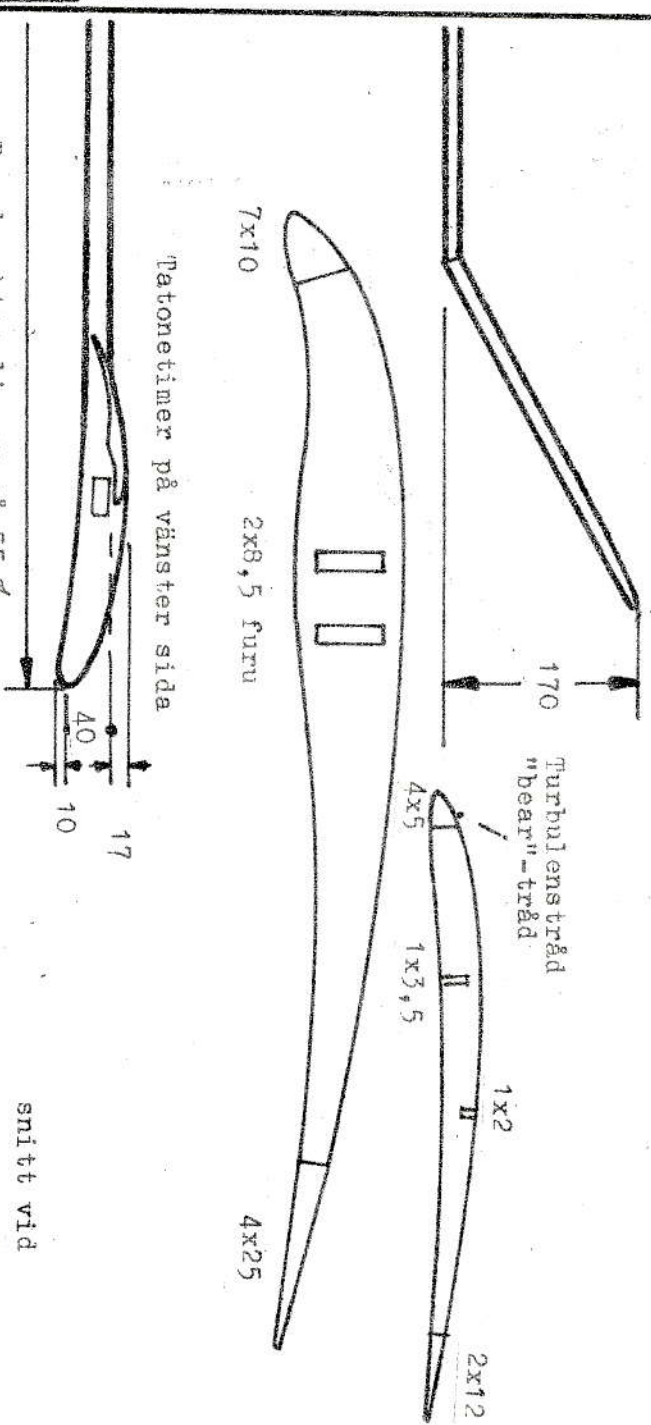
Kärnan trimmad i högerkurv, 10-15 meters cirkclar

Spets av skiktlim-
med 5 mm. balsa.

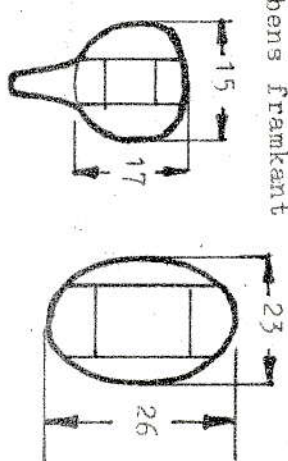


A:2 NEIL
Per Nilsson
A.K.G.

Per Nilsson
Ritningen ej i exakt skala



Stabbspetsar
av 1 mm. balsa
Allt materiel balsa
om ej annat anges



snitt vid
stubbens framkant
snitt vid
vingens bakant

RADIO=SM

Årets SM i radio har sent omsider kunnat avhållas i Västerås den 3 och 4 november med F 1 som värd och Köpings FK som arrangör. SM-et har ju varit utannonserat förut att gå i Stockholm men fältsvårigheter där har gjort att annan arrangör måst engageras på ett sent stadium. Köpingsklubben åtog sig SM-et med reservation, men det skall, både från de tävlandes sida och alla andra som var tillstädes, erkännas att så trivsamt och smidigt som allting var ordnat är det få förunnat att åstadkomma. En stor del av erkännandet skall dock även falla på F 1, Västmanlands Flygflottilj, som på ett synnerligen älskvärt och uppoffrande sätt hjälpt arrangörerna till rätta.

Tävlingarna började på lördagen med klass III. Det var dimmigt och lågt i tak så man fick inte släppa iväg modellen varken för långt eller högt då den annars försvann ur sikte. Detta hade till följd att det blev svårt eller omöjligt att göra t. ex. spiralen och att få en ordentlig inflygning för landning.

Klass V kördes med sin första period som sista tävlingsinslag på lördagen. Fem tävlande var anmälda och tre ställde upp. Det kan väl ifrågasättas berättigandet av att SM-tävla i denna klass med det ringa intresse som visas. Kanske skulle s. k. pylonracing samla fler deltagare, en sådan kan ju flygas med 4 kanaler.

På grund av vädret gick det inte att flyga klass I på lördagen, varför diskussionens vågor gick höga om tävlingen överhuvudtaget skulle hinnas med på söndagen.

Lördagskvällen tillbringades i markententeriet där det bl. a. visades film från RC-VM i London av Segeboden och Hofmann medan P-A Eliasson hade varit i Londons gladare nattkvarter och gjort en filmupptagning.

Vädret på söndagen blev bättre och tävlingen började med RC III som avbröts vid frukost, varpå första RC I-perioden genomfördes. Sune Persson, SMFF-ordförande bl. a., dirigerade tävlingen med den äran, inte en minut gick till spillo och vid lunchtid var RC III i stort sett klar med andra perioden så när som på några omstarter.

Andra perioden i RC I gick utan några speciella intermesson, det skall bara konstateras att alla deltagare inte kunde programmet eller överhuvudtaget aldrig hade sett sista FAI-utgåvan från 1960.

RC I dömdes enligt den i år utkomna FAI Radio Control Judges Guide som på nyåret kommer i svensk översättning under namnet "FAI:s domarhandledning i radiokontroll". Den innehåller en utförlig beskrivning av alla manövrar med figurer och för varje manöver uppräknat av de fel som ger poängnedsättning.

I klass I vann P-A Eliasson utan någon konkurrens eftersom Dilot var på väg till USA, Levenstam hade kvaddat sin superheterodyn-mottagare och fått en ny för fel frekvens, Arne Nilsson hade inte fått sin nya modell klar osv.

Årets stora överraskning kom i RC III där Niilo Thylander, Malmö, tog SM-tecknet på sin första tävling. Annars var konkurrensen här betydligt hårdare med 34 anmälda deltagare.

Klass V-priset tog Ragnar Åhman, Norrköping hand om efter ett par mycket bleka perioder.

Tyvärr har vi ännu inte erhållit någon fullständig resultatlista från arrangörerna utan får nöja oss med att återge de bästa resultaten, så som de har redovisats i KSAK-NYTT.

Klass RC III			Klass RC I		
1. Niilo Thylander	Malmö	3424	1. Per-Axel Eliasson	Stockholm	6525
2. Jan-Erik Karlsson	Tibro	3093	2. Leif Thelin	Kungälv	3572
3. Sven-Erik Winge	Borlänge	2700	3. Ove Hessler	Stockholm	3465
4. Björn Karlsson	Linköping	2683	4. Lars Jakobsson	Örebro	2176
5. Hasse Redhe	Borlänge	2609	5. Sten-Ake Grahn	Stockholm	2067
Klass RC V					
1. Ragnar Ahman	Norrköping	215	Gunnar Hofmann		
2. Björn Carlsson	Linköping	95			
3. Karl-Einar Tell	Linköping	90			

OKTOBERKANNAN

Oktoberkannan är den enda tävlingen där friflygare, radioflygare och linstyrare tävlar jämsides. Detta är ett mycket lyckat drag, och borde förekomma mera allmänt. Årets tävling hade samlat framemot 200 anmälda modeller och deltagarna kom från Östersund i norr till Trelleborg i söder. Trots att vädret var både kallt och blåsig tror jag att de flesta deltagarna trivdes ganska gott med tävlingen.

Friflygningen bjöd inte på några större sensationer. Trots att det blåste räckte fältet och den öppna omgivningen gott till för en maxflygning. Det mest dramatiska var skiljeflygningen mellan de båda bästa i D:2, Ove Pettersson och Lennarth Larsson, som båda hade fått samma slutresultat; 641 sek. I omflygningen startade Ove först, fick måttlig utgångshöjd, men hade ett gott glid, och fick nästan maxtid. Därefter startade Lennarth och fick betydligt bättre topphöjd, men råkade tydligen komma i sjunk, för modellen var snart nere igen.

Den enda anmärkning man kan göra mot organisationen var att den resultatavla som fanns på platsen inte användes, därför blev det svårt att få någon uppfattning om hur ställningen var från period till period, samt att de - trots div. påstötningar - inte har sänt någon resultatlista till MODELLFLYGNYTT. Därför kan vi bara återge ett fåtal resultat.

Klass A:1

1. Hans Ahlström	Borlänge	582
2. Leif Aberg	Uppsala	532
3. Per Nilsson	AKG	522
4. K. Mårtensson	Trelleborg	498

Klass A:2

1. Bo Modéer	Vingarna	796
2. Hans Nilsson	Karlstad	733
3. A. Hermansson	Gamen	721
4. Rune Johansson	Gamen	711

Klass C:2

1. Malte Blomqvist	AKG	832
2. Jan-Olle Akesson	AKM	823
3. N-E. Hollander	Uppsala	820

Klass D:2

1. Ove Pettersson	AKG	641
2. Lennarth Larsson	Solna	641
3. Håkan Broberg	Borlänge	629

Flygande vingar

1. Gösta Nilsson	Östersund	385
2. Otto Henningsen	Jönköping	-53

Lagtävling

1. Aeroklubben i Göteborg	1964
2. Karlstads Flygklubb	1870

Radiostyrningen av Gunnar Hofmann

Radiodelen av årets Oktoberkanna blev en ganska blåsig tillställning med några bortflygningar som följde. Trots att det bara var en vecka efter SM hade ett 20-tal RC III-flygare anmält sig. Man drar av detta den omedelbara slutsatsen att RC-flygarna är tävlingssugna och att det är för lite tävlingar. RC-flygare sätt igång, det är enklare att ordna en radiotävling än ni kanske tror, tag kontakt med grenchefen om det är några problem.

För att återgå till tävlingen var den gemytlig utan större jäkt. En sak som man dock frapperas av är hur svårt modellerna klarar sig i blåst. Här blåste 2 modeller iväg utom räckvidden och hamnade i skogen på fältets läsida. Det generella intrycket är att en något framtung modell med snabb glidflykt och kraftig motor klarar sig bäst. En intressant sak: endast en deltagare använde dieselmotor, det var Tommy Lovén, 4:e plats med en Taifun Hurrikan 1,5 cc-utrustad Skyscooter, alla övriga hade glödstiftsmotorer. Den snabbaste och kanske också vackraste modellen hade 3:an Lennart Olsson, Malmö, en skuldervingad slank skapelse utan kabin med en Super Tigre 2,5 cc som varvade uppåt 16000 vpm.

Resultat: 1. J-E. Karlsson, Tibro, 1508 poäng. 2. Georg Johansson, Ljungby, 1474. 3. Lennart Olsson, Malmö, 1470.

Linstyrningen av Christer Söderberg

Linstyrningen gjorde sin debut i Oktoberkannan i år. Debuten blev lyckad trots det illvilliga vädret. Deltagare från flera platser runt om i landet ställde upp, smålänningarna lyste dock själva med sin frånvaro, men som väntat var de flesta deltagarna från Stockholms-området.

I speed kämpade Ove Kjellberg och Rolf Hagel om inteckningen i TFA:s vandringspris "Kaffepetter", där driftsäkra och rutinerade Ove bärgade segern. Hans välbyggda och otroligt stabila monolinemodell, flyger enligt egen utsago säkert

"som ett strykjärn", orkade i kylan endast med 175 km/tim. Rolf Hagel som träningsflugit 198, fick aldrig sin oerhört trimmade Super Tigre att fullborda sina 10 varv.

I stunt pressades Ove Öster, som utan tvivel har varit säsongens bäste stuntflygare, hårt av Christer Söderberg, vilkens andra flygning var väl i klass med hans flygningar på EM-61, då t.o.m. engelsmannen Tubby Day fick se sig besegrad.

Att dagsformen har stor betydelse i en precisionsgren som stunt visade sig tydligt på denna tävling. SM-tvåan Lars Tehler led av magbesvär och hans flygningar var långt under hans normala standard.

Uppåtgående Ake Nyström, dubbelsegrare på Juniortävlingen, hade verklig otur och kvaddade sin Nobler efter motorstopp i en åtta över huvudet, men Ake kommer säkert igen med nya tag till nästa säsong.

I Combat ställde Linköpingseskadern för första gången upp med deltagare. Således kunde Bert Nilsson vinna sin första tävling, combat-A, i nästan defileringsstil p.g.a. det låga deltagarantalet.

Combat-int artade sig efterhand till en kamp mellan deltagarna från MMFK i Motala och ÖSFK i Södertälje. Motalas säkre Lars Göran Andersson gick utan större besvär till finalen, dit även ÖSFK:s "etta" Magnus Borger gick, efter ett-rig kamp med Peter Ewers, Nimbus, i en mycket snygg semifinal. Finalen blev kanske inte vad man väntat sig i den tilltagande vinden, men segern gick rättvist till Borger.

Combat-35 var som vanligt en attraktiv fartfest, där pigge Lennart Norrbom från LEN, med frisk och fräck flygning höll på att göra livet surt för Ove Öster, som dock som vanligt till slut trollade bort sin motståndare. Finalen mellan L.G. Andersson och Ove Öster blev en färgstark tillställning tills Lars-Göran körde i marken och ej kunde fortsätta.

Team-racing-A med 1,5 cc motorer hade få deltagare, varför Wolfgang Pioch ej behövde förtä sig för att vinna.

I förträningen till TR-int inträffade en liten tragedi. Kjell Rosenlunds VM-plan totalkvaddade efter linhopklabbning, vilket tillfällige piloten Göran Alseby ej kunde lastas för. Kjell är dock den som aldrig ger sig, och efter intensivt arbete var reservplanet klart för tävling. Mycket intresse tilldrog sig laget Mario Pinotti-Rolf Hagel från Malmö, och som använde Super Tigre diesel trimmad av Rolf. Deras team-racer var snabb men inte alltid så driftsäker, varför 5-min.-gränsen ej lyckades underskridas.

I finalen med 3 mycket snabba plan blev Kjell Rosenlunds "Miss FAI" då och då omflugen, men driftsäkerheten fällde ändå utslaget.

I TR-B visade Björn Sagerman från Mfk Orion att han just nu är vår bäste. Hans mekanikerarbete i finalen var en fröjd att se och det var flera omtankningar som inte tog mer än 5 sek. Det blev också den bästa noteringen hittills i Sverige, 9.27 min. på 200 varv. Solnas snabbflygare Hans Svedling, hade för lång marktid för att kunna konkurrera, vilket också i hög grad gällde Lasse Carlsson från Mfk Tigre.

Slutomdöme: trevlig tävling trots vädret och den inspirerade till fortsättning med förhoppning att fler nya klubbar visar sig på tävlingsarenan nästa år.

<u>Combat-A</u>		<u>Combat-int</u>	
1. Bert Nilsson	LEN	1. Magnus Borger	ÖSFK
2. Chr. Fransson	Nimbus	2. L.G. Andersson	MMFK
<u>Combat-35</u>		<u>Speed</u>	
1. Ove Öster	Orion	1. Ove Kjellberg	Solna 175
2. L.G. Andersson	MMFK	2. Rolf Hagel	AKM
<u>TR-int</u>		<u>TR-B</u>	
1. Kjell Rosenlund	Nimbus 5.15	1. Björn Sagerman	Orion 9.27
2. Mario Pinotti	AKM 5.32	2. Hans Svedling	Solna 11.26
3. Wolfgang Pioch	Lucifer 6.27	3. Lars Carlsson	Tigre 13.34
<u>TR-A</u>		<u>Stunt</u>	
1. Wolfgang Pioch	Lucifer 9.21	1. Ove Öster	Orion 958
2. Magnus Borger	ÖSFK	2. Christer Söderberg	ÖSFK 923
		3. Lars Tehler	Orion 617

Möte med de små återhämtarna

Av Sol. (fritt efter Aeromodeller)

Jag är lat. Man kan nästan säga att mina hobbies är lättja och modellflygning. Dessa två, säger ni då, kan knappast förenas. Ni har fel. Det finns inget, som inte verkligt stark lättja kan uppnå, och därför hämtar jag konsekvent aldrig mina modeller. Jag använder små återhämtare. Tillåt mig sätta er in i min hemlighet.

En mycket het dag efter att ha skubbat tre km efter en kärra som naturligtvis hamnat i en hög tall, satte jag mig ner på en stubbe och lät en bitter flod av förtrytelse strömma fram över det mödosamma hämtandet. "Jag slutar modellflyga", beslöt jag. "Jag börjar spela Fia eller samla porslinskattor, vad som helst men inte modellflyg mera." Med huvudet stöttat i händerna tänkte jag mig in i en framtid fri från trasslade vinschlinor, avdragna gummisnoddar och stinkande dieselbränsle, och allt annat som gör livet värt att leva.

Nej! Det var fegt att tänka så. Ge upp hela livsuppgiften? Aldrig. Jag skulle aldrig kunna leva utan modellflyg, det har gått mig i blodet. Feberaktigt sa jag mig själv att ta en ordentlig funderare på problemet att hämta modeller utan att förbruka för mycket energi. Springa efter modeller är för jobbigt, cykling kommer ej på tal av samma orsak. Jag har inte råd att skaffa bil eller ens en moped, och jag kan inte avlöna en löpare att hämta mina kärror. Den där sista tanken satte igång en idé i mitt innersta. En idé, som arbetade sig upp genom mitt trassliga maskineri till hjärnkontor och slog mig med sin underbara enkelhet.

Nästa dag tog jag med mig min sämsta Nordic till Norrby. Innan jag kommit halvvägs hade jag två småpojkar i hämlarna. Jag stannade, handstarett modellen, som gled iväg ca 20 meter. Jag vände mig till de små pojkarna, som hade beundrat flykten med ett - "Ska-aplit". "Gå å hämta'n" befallde jag. De tittade på mig med skeptiska ögon. De var vana att försvinna vart som helst om de vågade sig i närheten av mina modeller. "Stick iväg", uppmanade jag och de behövde inte någon övertalning för att rusa iväg huvudstupa. Jag blundade och bad en stilla bön och när jag ångestfyllt öppnade dem igen hade en pojke gripit tag i vingen med fingrar som inte hyste någon respekt

för japanpapper, och den andre klar för strid hade vunnit kroppen, om vilken det tydligen varit slagsmål, för den saknade stabilisator.

Jag lyckades behålla självbehärsningen med yttersta nöd och förklarade för de små älsklingarna att de inte fick slåss om modellen och vidare, fast den var större än de själva, att de inte fick dra modellen efter sig i fenan eller tro att den var täckt med tunn pansarplåt. Spydigheten i de sista orden var helt bortkastad.

Dessa små pojkar var grundstommen i mitt gäng av små återhämtare och jag började träna dem på allvar. De första modellerna de praktiserade på stod ej i mänsklig makt att rädda efter några få minuter, men det var billigt ändå med tanke på den energi pojkarna skulle rädda åt mig i fortsättningen. Affären fortsatte med pojkarna i trakten och tycktes bli större än jag vågat hoppas, varför jag kunde börja välja bland mina rekryter. Jag satte skräck i själen på varje medlem som stack sitt finger genom japanpapperet eller kastade modellen själv eller käftade mot i tjänsten.

Mina små återhämtare är nu en aktad och respekterad organisation i trakten. - Vem är väl den tomtägare, som inte släpper in dem i sin trädgård, vem väl den bonde, som slår en av dessa för att han springer i bondens veteåker? Ty, hämnden från mitt band kommer säkert att utkrävas i form av sönderslagna fönsterrutor eller passande namn kladdade på väggarna till den dumma personens hus.

Naturligtvis vill ni mina läsare genast gå ut och rekrytera ett gäng små återhämtare själva, men ni måste komma ihåg, att det åsamkar er visst ansvar, som ni måste anförtros. T. ex. om en av de små faller i bäcken, så är det inte värt att ta hem honom till hans mor med lunginflammation. Det bereder bara svårigheter. Lämna honom snyftande utanför någon gammal vänlig dams hur. Hon tar säkert in honom och hänger honom på tork varefter hon ger honom god och närande föda till dess han hunnit repa sig. Eller om en F-kärra med en trimmad Super Tigre träffar någon i huvudet; ta inte hem kroppen till hans mor, begrav honom i stillhet i närmaste dike och glöm alltsammans. Här är några gyllene regler för upp-

fostring av ett gäng återhämtare.

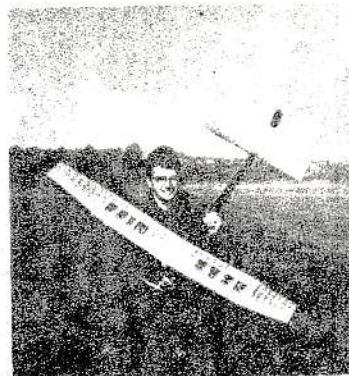
1. Kom ihåg att dina ord är lag. Inrätta straff från en rejäl spark i ändan till uteslutning från gänget.
2. Du kan inte vänta dig att en mycket liten pojke skall kunna hålla en Wakefieldmotor med 16 strängar sträckt 5 meter för uppdragning. Antingen släpper han modellen eller också håller han i den och blir upplindad på drillborren.
3. Låt aldrig en mycket liten pojke släppa en 3-meters segelmodell. Han kan följa med upp. Mycket roande, men modellen kan börja ställa då han faller ner.
4. Håll god ton med föräldrarna. Om du slår en av mödrarna på näsan kan du få dåligt rykte. I allmänhet är föräldrarna så belåtna med att slippa se sina telningar en hel söndag att du kan, som en ringa erkänsla, be dem betala dina tävlingslicenser och startavgifter.
5. Sjunk aldrig så djupt att du anlitar mutor i form av t. ex. karameller eller 50-öringar. Det underminerar din auktoritet.
6. Ge aldrig bort gamla eller kvaddade kärror. Börjar du med det kommer din maskinpark att decimeras ovanligt snabbt.
7. Rekrytera under inga förhållanden flickor. En kvinna är en kvinna redan vid 9 års ålder.



Situationsbilder ur "Modellezes"

Starka fogar till mina modeller...

... säger Lennarth Larsson — välkänd i modellflygkretsar och landslagsman i friflygning. Han har byggt modeller sedan 1939 och har skaffat sig rik erfarenhet. Han vet vilka krav man måste ställa på ett gott modellbygge. När det gäller motormodeller är kräven särskilt höga på alla limfogar och Lennarth Larsson har funnit att det lim som fyller de högsta fordringar är CASCO HOBBY-LIM.



Några praktiska lim-tips av Lennarth Larsson:

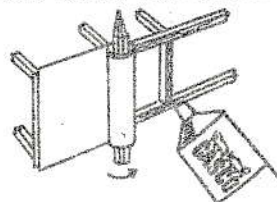
När man bygger större modeller räcker ofta inte listerna till utan att skarvas. För att få styrka i fogen fäses listerna som på bilden - skarven bör



vara 4-5 gånger så lång som listens tjocklek. Stryk ett

tunt lager Hobby lim på bägge ytorna och låt det torka ca 10 minuter. Stryk därefter lim på ena ytan och sätt i press. Fogen blir då starkare än själva listan.

När man klär en rak kroppssida eller undersidan av en slät vinge eller stabilisator finns ett bra knep för att få klädseln slät: Klipp ett pappersstycke, något större än ytan som skall kläs och rulla det runt en rundstav eller en penna.



Fäst sedan papperet i ena änden av sidan med litet lim. Stryk Hobby-lim på en bit i taget och rulla upp papperet efter hand och tryck fast. På så sätt und-

viker man rynkor i papperet eftersom det kan spännas innan limmet torkar.

En reva i pappers- eller dukklädseln lagar man provisoriskt men starkt genom att stryka ett tunt lager Hobby-lim över revan. När limmet torkar drar det ihop kanterna och bildar ett starkt skikt. Till sist - när man bygger motor-modeller skall man inte spara på lim. Motorns vibrationer kan skaka sönder en snålt limmad modell!



snabbaste limmet

Efterskörd från

LINKONTROLL-VM I KIEV 1-7 SEPT. 1962.

KEN LONG OCH LES DAVY FICK INGEN
PLACERING I EM-6I DÅ KEN STOD I
VÄGEN FÖR MODELLEN I EN LANDNING
SÅ ATT VINGEN KNÄCKTES
SAMMA SAK HÄNDE I VM



Foto: Alseby

I ÅR NÄR HAN SKULLE
HA FLUGIT TILL SIG EN
SÄKER FINALPLATS! 2.05
VAR TIDEN VID 50 VARV!





KARI JAASKELAINEN flög
197 km/tim i speed med två
linor. Med monoline skulle
det ha blivit medaljplats!

DICK EDMONDS TVÅ OLIVER-TR-MODEL-
LER HADE 119 CM:S SPÄNNVIDD.
HANS PILOT, MIKE SMITH, FÖRGYLDE
TR MED ATT GÖRA BÅDE ÅTTOR
OCH BUNTAR EFTER EN START,
DÅ HAN HÖLL HANDTAGET FEL!



Brevlådan

Vi uppskattar mycket att modellflygarna, och deras bekanta vänder sig till oss när de har några problem. Vår mångkunnige medarbetare "SOL" ger i denna spalt svar på frågor av mera allmänt intresse.

Fråga: Min fästman har nyligen börjat modellflyga och jag fruktar att han glömer bort mig. Hur skall jag göra för att få honom tillbaka?

"Brustet hjärta" (Kolpebo)

Svar: Det är alltid svårt, min kära, att åter få grepp om en man, men är ni säker på att ni gör allt för att vara attraktiv på honom? Varför inte försöka med pappersklister istället för vanligt smink? I liknande fall som ert har jag lärt känna att några få stänk dieselbränsle bakom öronen kan göra underverk i varma rum. Eller också kan ni försöka med spolförmiga bysthållare, den ger er då den långsmala, runda kroppsform, som modellflygare finner så attraktiv. Jag är säker på att ni med litet händighet kan knacka till ett par av ett par tömda ölburkar. Lycka till, min kära och skriv igen.

Fråga: Jag blev nyligen skrämmd av en Lansen, som flög in genom köksingången och ut genom väggen. Tror ni min baby blir reaktionsdriven?

"Ängestfylld"

Svar: Ni har inte den ringaste anledning till att vara rädd, min kära, det som ni fruktar är endast grundat på gammalt skrock inom Flygvapnet. Försök vara behärskad och bry er inte om det ifall det råkar hända igen.

Fråga: Förra söndan råkade jag trampa på min fästmans linkontrollmodell. Han tycktes bli mycket upprörd och slog mig sju gånger. Tror ni att han fortfarande älskar mig?

"Tuttan"

Svar: Ja, Tuttan, det är svårt att säga. Men inte behöver ni tro, bara för att han slog ner er att han därför har slagit upp! Ni måste komma ihåg att han bara slog er sju gånger, trots att ni förstört hans modell. Det visar att han fortfarande tar hänsyn till era känslor och lyckades behärska sig. Om det varit min modell hm.

Fråga: För några kvällar sedan träffade jag en ung man på en danstillställning och blev intresserad av honom. Han var mycket snyggt klädd och hade slips, och jag tycker om välklädda män. Han berättade att han var en välsituerad ung man i statens tjänst. Han frågade om vi skulle gå på bio nästa vecka på tisdag. Det som förvånar mig var att jag såg honom i stadsparken tillsammans med några pojkar som flög med modellplan. Tror ni att han kommer att svika mig?

"Lilla Pyret"

Svar: Det är mycket svårt att besvara er fråga, lilla pyret, därför att det finns starka bevis för båda sidorna i det här fallet. Det faktum att ni såg honom flyga med modellplan gör det otroligt att han kan vara välsituerad. Å andra sidan säger ni att han bar slips, vilket gör det alldeles omöjligt att han kan vara modellflygare. På det hela taget verkar det vara bäst att ni inte träffar honom mer.

Fråga: Kan ni tala om för mig varför min fästman använder gummimotorolja i stället för Brylcreme. Jag är en mycket attraktiv blondin och alla pojkar springer efter mig så jag kan inte förstå varför jag ska behöva stå ut med sådana där underligheter om det ej finns verklig anledning?

"Balett flicka"

Svar: Jag är rädd att det här problemet är alldeles för delikat för att behandla i denna spalt. Jag föreslår ett personligt möte. Från min sida sett vore detta mer tillfredställande. Om ni kunde ringa mig någon gång efter klockan 17? (tel. 0220/41039)

TÄVLINGSRESULTAT

Upplands Länsmästerskap

Upplands länsmästerskap blev en uppgörelse mellan Enköpings Flygklubb och Uppsala Flygklubb. Tävlingen gick av stapeln i strålande men kallt väder på Sundbro flygfält. På grund av svårigheter med att få ihop ett tillräckligt antal tidtagare slopades periodindelningen och tävlingen hölls i en period om 5 timmar.

Ingen lagenmälan var gjord så det bestämdes att lagen skulle tas ut efter tävlingen, vilket betydde att de bästa resultaten från varje klubb slogs ihop. Resultatet blev att Uppsalas lag vann på 2512 sekunder mot Enköpings 2296.

De bästa resultaten:

<u>Klass A:1</u>				<u>Klass A:2</u>			
1. L. Åberg	Uppsala	557		1. S. Lövgren	Uppsala	900	
2. S. Engström	Uppsala	460		2. T. Hansson	Enköping	807	
3. H.A. Westergren	Uppsala	424		3. L.O. Larsson	Uppsala	805	
4. L. Wiveg	Uppsala	414		4. H.A. Westergren	Uppsala	759	
<u>Klass C:1</u>				<u>Klass C:2</u>			
1. J. Modér	Uppsala	665		1. R. Wilkesson	Enköping	852	
2. B. Pettersson	Uppsala	426		2. N-E Hollander	Uppsala	827	
<u>Klass D:1</u>				<u>Klass D:2</u>			
1. R. Wilkesson	Enköping	690		1. B. Wall	Uppsala	785	
2. B. Söderström	Uppsala	630		2. A. Lööv	Enköping	637	
3. A. Lööv	Enköping	410		3. C. Larsson	Enköping	593	

Örebro Länsmästerskap

Söndagen den 18 november arrangerade modellflygklubben Nimbus i Kumla DM för friflygande modeller på flygfältet i Örebro. Förutom värdklubben deltog medlemmar från Örebro Modellsportklubb. Vädret var bra med svag vind och ett lätt snöfall som inte nämnvärt drog ned resultaten.

<u>Klass A:2</u>				<u>Klass A:1</u>			
1. Jan Hafström	Nimbus	763		1. Anders Claesson	Nimbus	640	
2. Olle Blomberg	Nimbus	615		2. Olle Blomberg	Nimbus	574	
<u>Klass C:2</u>				3. Roland Svensson	Nimbus	553	
1. Jan Eriksson	ÖMSK	827		4. Willy Eriksson	Nimbus	492	
2. Jan Hafström	Nimbus	820		5. Olle Davidsson	Nimbus	424	
3. Sven Gustafsson	ÖMSK	811					

O-Boe

Solnas "Oktoberteam"

Solnas "Oktoberteam" gick den 21 oktober på Bromma flygplats. Tävlingsplatsen var densamma som vid NL-61. På grund av div. svårigheter vid anskaffande av tävlingsplats fick tävlingen tidigareläggas en vecka. Detta inverkar tyvärr menligt på deltagarantalet. Största klassen blev glädjande nog team-A där deltagarnas max. ålder är 17 år (ej fyllda 18). Standardhöjningen i klassen under året har varit mycket glädjande och för första gången genomförde samtliga i finalen. Anders Steen, Nimbus, som vann klassen förra året fick i år nöja sig med andra plats efter att ha presterat snabbaste tiden i försöksheaten. Internationella teamklassen vanns av Kjell Rosenlund på "standardtid", 4.44, före W. Pioch från uppåtgående klubben "Lucifer". I B-team lyckades endast Hans Undin, Solna Msk, genomföra finalen och få sin första inteckning i Solnas Pokal. Förra årets vinnare Hemgren, måste tyvärr ge upp efter 36 varv.

Lon

<u>Team-A</u>				<u>Team-int</u>			
1. Ove Öster	Orion	7.19		1. Kjell Rosenlund	Nimbus	4.44	
2. Anders Steen	Nimbus	8.13		2. W. Pioch	Lucifer	5.32	
<u>Team-B</u>				3. B.E. Olsson	ÖSFK	6.03	
1. Hans Undin	Solna	14.44					

Peter Wanngård ger här modellflygarna något att syssla med under julhelgen:

DELIRIUM 3

Ofta är väl en tävlingsfriflygare nyfiken på vad hans kärra förmår prestera i vindstilla eller också kanske han vill ha reda på vilken profil, som ger lägsta sjunkhastighet, eller vilken spännvidd, som ger största flygtiden vid given profil och vingyta. Han upptäcker, att han behöver tillgång till data från vindtunnelmätningar. Tyvärr finns det nu bara c:a halvdussinet profiler undersökta i tillförlitliga tunnlar vid de Re-tal, som är av intresse. Kanske modellflygaren då optimistiskt beslutar sig för att bygga en egen liten tunnel. Tyvärr är det nog omöjligt att undvika en för stor turbulensfaktor i den tunneln, d. v. s. luftströmmen i tunneln är redan turbulent, när den når vingen, och därför ger tunneln alltför bra värden.

En tillförlitlig tunnel kan väl å andra sidan kosta några hundra tusen kronor.

Nå, den stackars modellflygaren behöver nu inte vara ledsen för det. Han kan i stället klara sig med en ganska enkel och mycket billig anordning: Han bygger en liten test-modell som ritningen visar. Vingen bör ha ett sidoförhållande av minst 1:5-6. Bygg vingen plan och använd i stället en ordentlig nosfena, monterad över kroppen. Använder man V-form på vingen flyger nämligen spetsarna automatiskt med mindre anfallsvinkel än vingens mittparti. Detta är ett trigonometriskt faktum, som vi inte bevisar. (Härav följer att skränkning av vingspetsar är onödigt, mittvingen stallar ändå först.)

Stabben bör ha symmetrisk profil (gärna plan platta, då den är noggrant blåst i vindtunnel), vara stor (gärna 50-100 % för att uppnå extremt stor statisk längdstabilitet, vilket gör stabiliseringssträcken mindre och mätningen noggrannare) och slutligen tiltad (så att man kan kontrollera att stabben inte bär; när kärran flyger rakt, ligger då tyngdpunkten omedelbart under vingens tryckcentrum. Fenan bör vara underfena, så att man får en lateralplans-

fördelning, som ökar stabiliteten och förhindrar störtspiral under pågående stabilisering. Vi har ju ingen V-form och ofta TP långt fram.

Eftersom kärran är så liten och stabben kan byggas mycket lätt, får vi mycket små tröghetsmoment, vilket är värdefullt.

Innan man sätter igång på allvar, bör man ta reda på det skadliga motståndet. Därför sätter man först på en vinge med den plana plattan som profil och inhämtar övriga upplysningar hos "Aerodynamik des Flugmodells", d. v. s. uppgifter om TC-lägen och C_w -värden vid olika C_a -värden. På så sätt kan man ta reda på det skadliga motståndet ganska noga. Det enda man inte kan beräkna exakt är interferensmotståndet, vid övergången mellan vinge och kropp, men då vingen sitter ovanför kroppen, som har ett litet tvärsnitt, får man väl anta att strömlinjekonfigurationen störs ganska litet, och något fel av betydelse gör man knappast, om man bortser från detta motstånd.

Tack vare den tiltade stabben kan vi med absolut tillräcklig noggrannhet bestämma vingens TC-läge. Sammanfaller nämligen TC och TP, skall en minimal ändring av TP få kärran att kurva åt andra hållet jämfört med om man flyttar TP åt andra hållet. (Själv har jag nått noggrannheter på 1 mm när jag flugit genom tre rum i lägenheten. Två dörrkarmar har givit kontroll på kursen.)

Genom att ha en vinge med inte alltför stor spännvidd begränsar vi markeffekten. (Denna medför att den inducerade anfallsvinkeln minskar då kärran befinner sig närmare marken än halva spännvidden, och glidtalet ökar då.) Vid anfallsvinklar i närheten av $C_{a\max}$, som kanske är intressantast för oss, kan vi helt bortse från markeffekten.

Genom att belasta testmodellen när man så olika Re-talsområden. Det är kanske enklast att variera TP genom att flytta vingen i längdled.

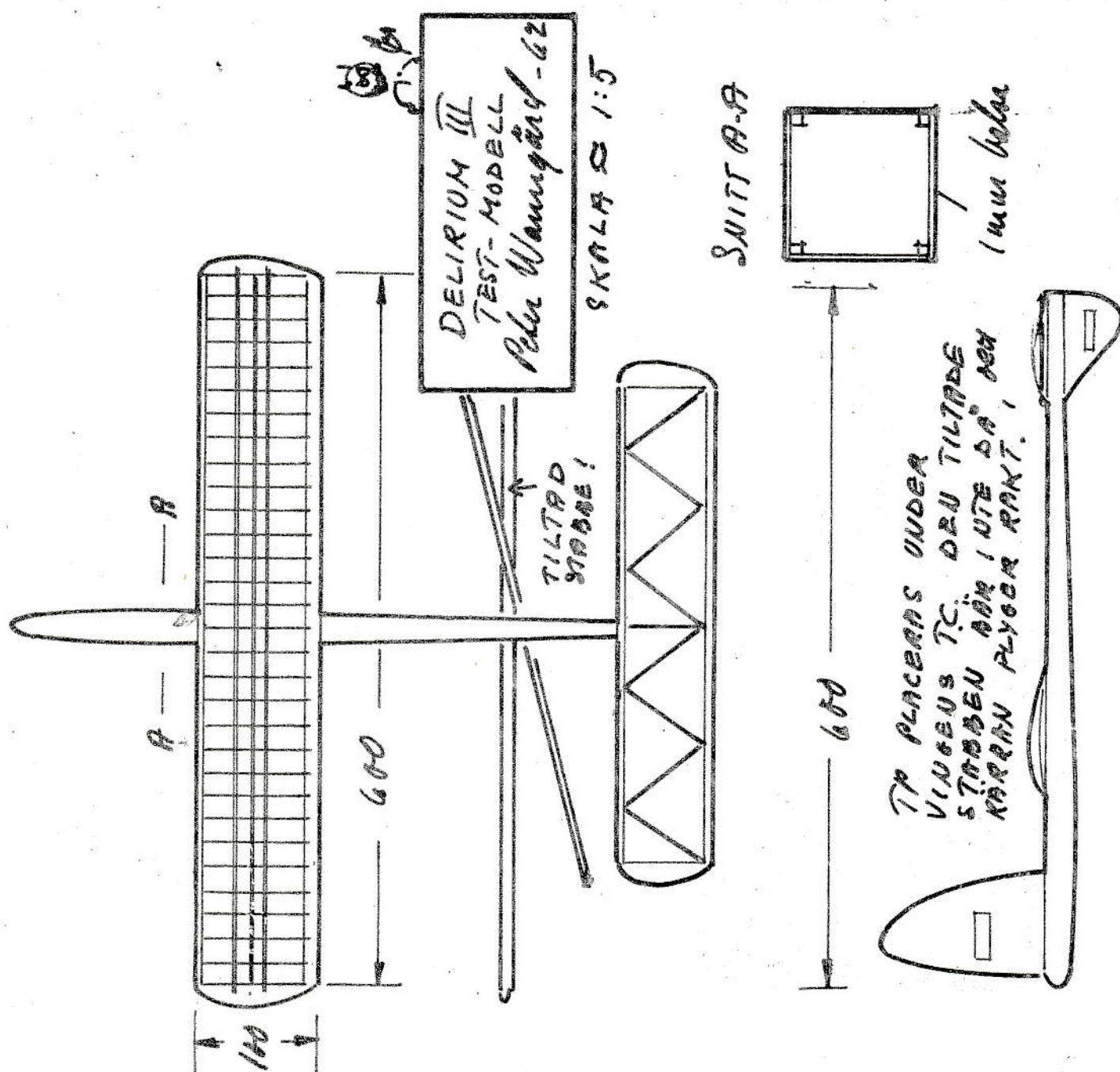
Jag förutsätter, att läsaren kan klara av räkningarna själva med hjälp av lämplig litteratur, lämpligaste bok är kanske ovan nämnda.

Vill man krångla till det hela en smula och ta reda på lyftkraftsgradient och kritiska anfallsvinklar, bör man försöka bestämma anfallsvinklar. Detta kanske går att klara utan optiska hjälpmedel, annars kan en kamera, vit skärm och lodlina vara till hjälp. Annars är ju anfallsvinklar inte nödvändiga att känna till (för t.ex. stigtal och polardiagram) och en lämplig oberoende variabel är c_a . Ja det är sant lyftkraftsgradienten kan vara bra att känna till, om man är ute efter noggranna uträkningar till andra spännvidder.

En testmodell av Delirium III:s storlek torde med en bra profil nå ett glidtal av högst 1:10-12. Om man så hava kan, bör man utrusta sig med en stor hall, gymnastiksal eller dylikt. (Själv funderar jag på att använda Blå Hallen i Stadshuset). Annars duger ett fält en vindstilla dag. Om man kan göra starterna från en plattform eller dylikt förbättrar naturligtvis noggrannheten, då man kan få med fler siffror vid mätning av de aktuella storheterna (flugen distans, utgångshöjd, tid osv.)

Om någon hugad spekulant gör försök, men har svårt för att göra alla räkningar, står undertecknad mer än gärna till tjänst med bearbetning av flygna och uppmätta data.

P.W.



GRUNDIG

Variophon

REICHERT

Telecont

Metz

Mecatron

NYTT på modellmarknadenVästtyskland

har nu intagit platsen som främsta nation, när det gäller produktion av radiostyrningsutrustningar. Anledningen till detta är, att stora radio och TV-fabriker, med enorma resurser till sitt förfogande, har börjat intressera sig för radiostyrning. Först var Metz med sina Mecatron 1-, 3- och 10-kanal anläggningar. Sedan följde Reichert-Elektronik med Telecont-anläggningen. En 3-kanalare som, utan lödning, går att bygga ut till 5 eller 9 kanaler. Slutligen kom Grundig med sin revolutionerande Variophon-Varioton, en anläggning enligt byggkloss-systemet.

Med undantag av den minsta Metz-anläggningen, är samtliga flerkanalare. Detta visar att enkanalarnas tid snart är förbi, dessa kommer i framtiden endast att användas till verkliga miniatyrmodeller, medan tävlingsflygarna - och för övrigt alla som flyger något större modeller - kommer att använda sig av flerkanalans anläggningar.

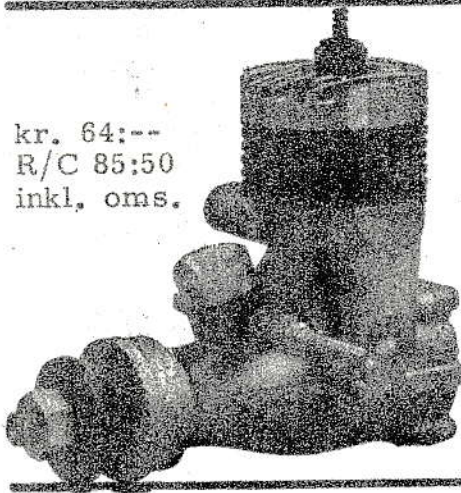
Gemensamt för samtliga ovannämnda anläggningar är, att de har konstruerats så, att de kan användas av personer som helt saknar radiotekniska kunskaper. Någon trimning är inte nödvändig och de flesta anslutningarna kan göras utan lödning. Man kan utan alltför stor överdrift säga att dessa radiostyrningsanläggningar är lika lättskötta och pålitliga som en vanlig radiomottagare eller TV-apparat.

Tyvärr är dock efterfrågan så stor att de inte alltid är tillgängliga i hobbyaffärerna för omedelbar leverans, utan man får räkna med en viss leveranstid.

Metz Mecatron försäljes av Schuco-Heigi (generalagent: Bertil Beckmån) Reichert Telecont av Robbe-modeller (representant: Erwin Walter) och Grundig genom Graupner (A. Hermele AB).

I MODELLFLYGNITT skall vi närmare beskriva dessa anläggningar och börjar, på nästa sida, med två exemplar ur Robbes Telecont-program.

kr. 64:--
R/C 85:50
inkl. oms.



BRIO i Osby presenterar en ny motor i OS-serien, Max 19, detta är en motor på 3,16 cc som finns både i standard- och RC-utförande.

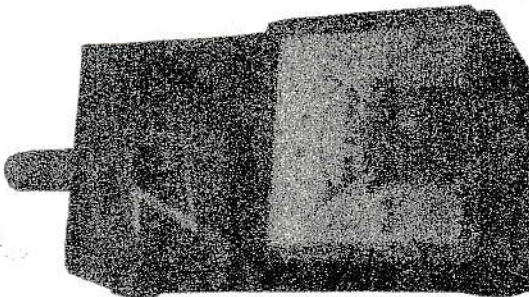
Här i Sverige torde RC-versionen bli den mest populära. Den blir idealisk för de radioflygare som har 2,5 cc modeller och vill gå över till motorkontroll. Här får de en betydligt kraftigare motor som inte väger mer än en 2,5 cc diesel. Motorn, som är mycket fint utförd, har både trottelt och avgasspjäll och torde bli en favorit bland RC-motorerna.

Vi återkommer med en utförligare test i ett kommande nummer.

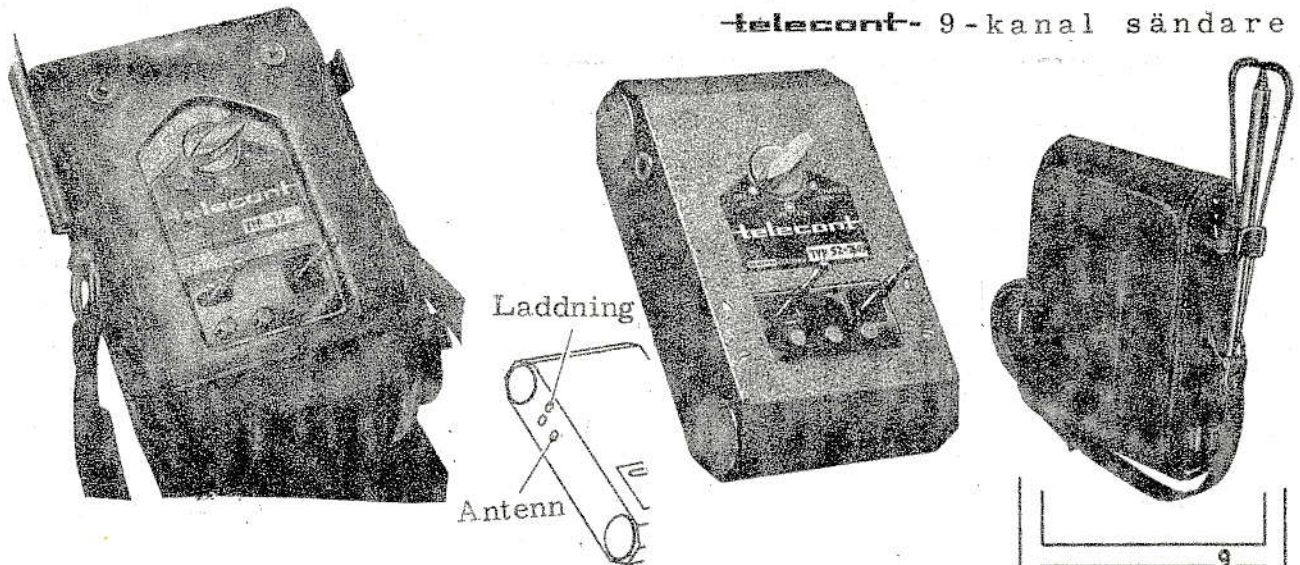
Äntligen har det nu kommit en varvräknare som är speciellt konstruerad för modellflygare. ZIMTAC-varvräknaren ger direkt avläsning av alla varvtal mellan 0-15000 med en noggrannhet av 200 vpm. Pris 99:75.

En annan varvräknare är SIROMETER, som endast kostar 15:--, men trots detta är fullt användbar för alla med måttliga anspråk på exakthet.

Båda kan beställas från red.

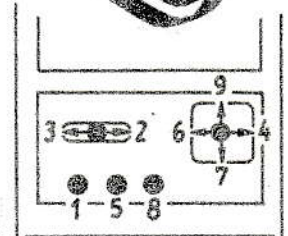


telecont- 9-kanal sändare



Kanalernas användning (förslag)

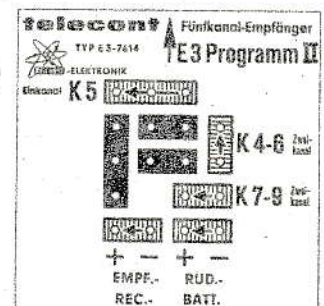
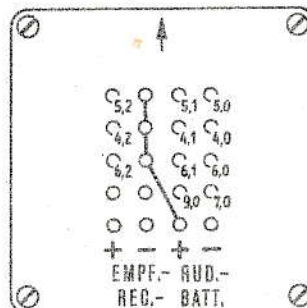
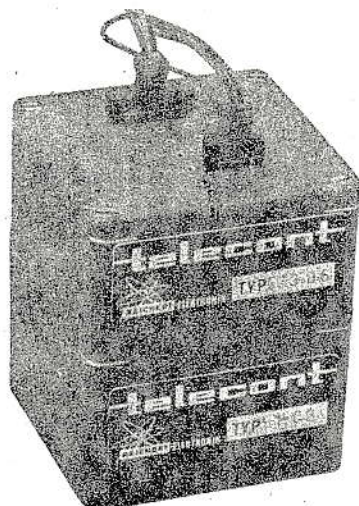
Generator 1				Generator 2		Generator 3		
K 1	K 2	K 3	K 4	K 5	K 6	K 7	K 8	K 9
Motor-drossel	Querrud. rechts	Querrud. links	Seitenrud. links	Bremse	Seitenrud. rechts	Höhen-ruder	Sonder-funktion	Tiefen-ruder



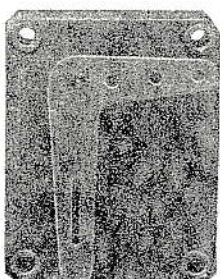
Kanalernas läge

Tre-, fem- och niokanalsändarna har samma dimensioner (160x95x50 mm) och förvaras i en elegant läderväska som för tanken till en kamera. Sändarnas vikt, komplett med ackumulatörer, är 650, 700 och 750 gram. Trekanalsändaren använder kanalerna 4, 5 och 6. Femkanalsändaren kanalerna 4, 5, 6, 7 och 9. Strömkälla 12 volt = 10 x DK 225.

telecont- 5-kanal mottagare



3-kanalmottagaren utgör den grund på vilken sedan 5- och 9-kanalmottagarna kan uppbyggas. Trekanalmottagaren har storleken 65x65x45 mm och väger 150 gram. Femkanalmottagarens höjd är 75 mm och den väger 210 gram. Nio-kanalmottagaren är 90 mm hög och väger 330 gram. Kopplingen sker med hjälp av programkort. Det som vi visar här (längst till höger) är för 2 st tvåkanals och 1 enkanals rodermotor. Med andra programkort kan man t.ex. använda 3 st enkanals och en tvåkanals rodermotorer. Strömkälla 6 volt.



Till vänster: enkanals rodermotor

Till höger: tvåkanals rodermotor

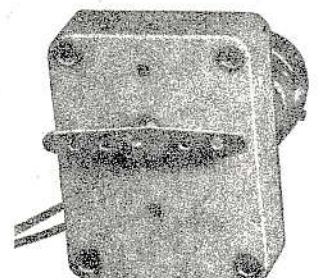
Priset (inkl. oms.) är följande:

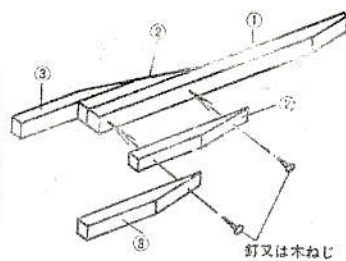
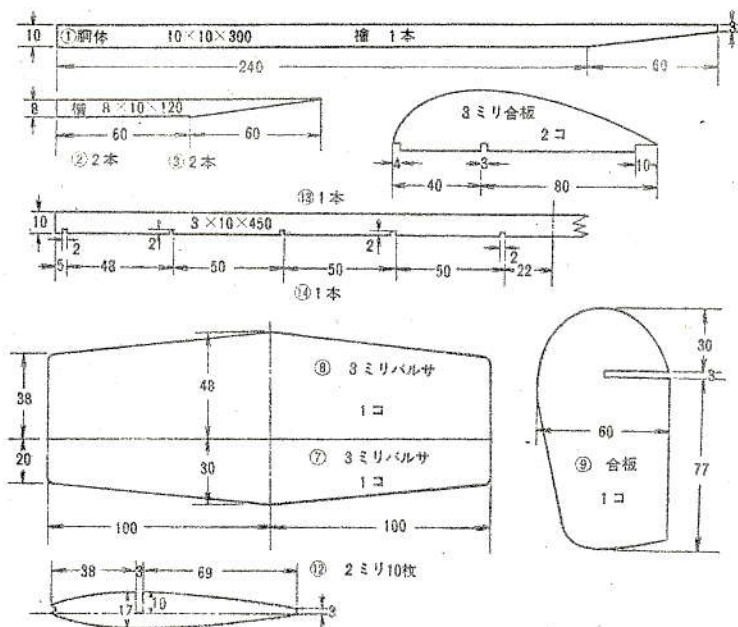
3 kanal sändare och mottagare 668:--

5 kanal sändare och mottagare 952:--

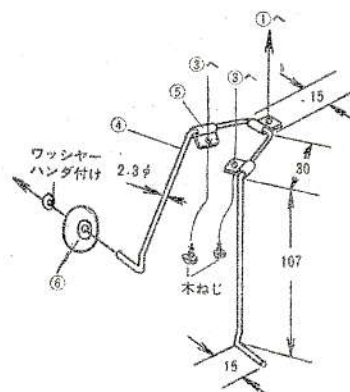
9 kanal sändare och mottagare 1.045:--

Tillbyggsatser kostar mellan 110 och 266 kr

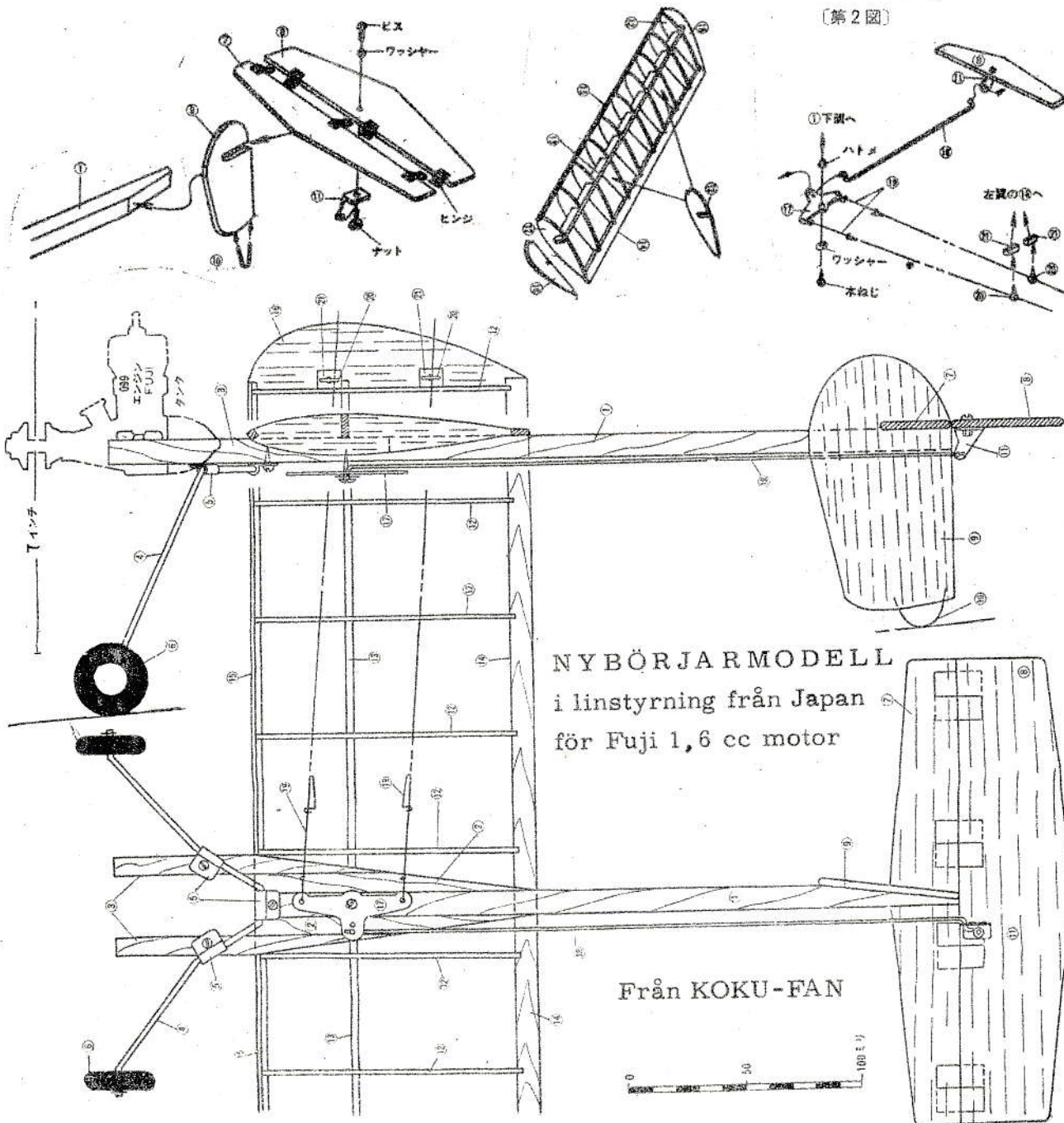




[第1図]



[第2図]





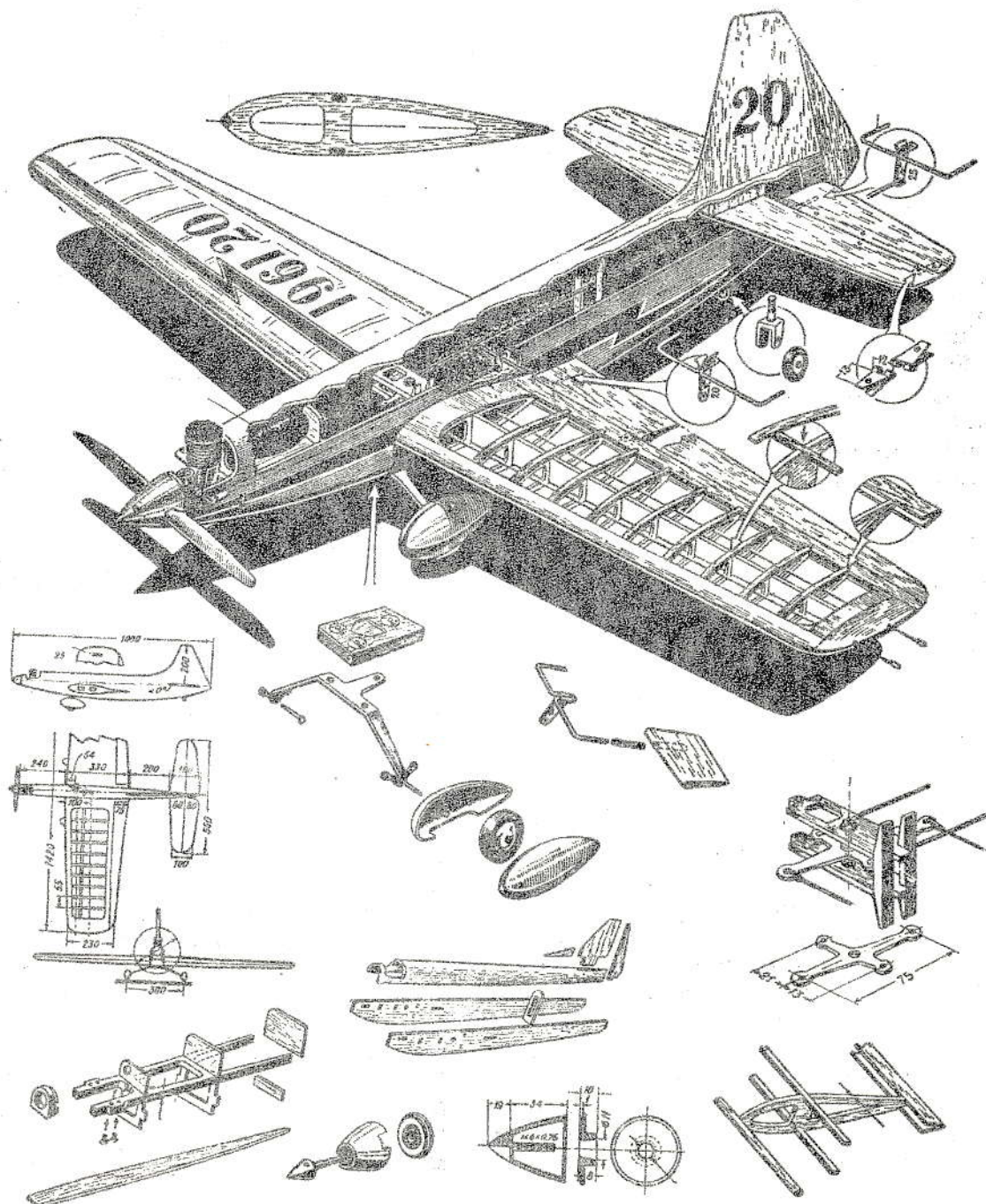
← JURI SIROTKIN, tidigare "eviga tvåan" i stunt är tydligen de ryska modellflygledarnas gullgosse - men på bekostnad av sportmannaskapet.

Sirotkins TR-mek, SKORSKIJ", är sin lagkamrats motsats i mycket. Hans tre omtankningar i finalen på 4 - 5 sekunder gav VM-guldet! →

Ritningen nedan - som vi klippt från KRILA RODINI - visar den stuntmodell som Sirotkin använde på EM 1961.



SIROTKINS STUNTMODELL



ÅR 1943

i serien om "Modellflyget i Sverige"

1942 års flygutredning lämnade i början av det nya året sitt betänkande till försvarsministern. Inte minst glädjande var att modellflyget fick sitt första stora erkännande, vilket tog sig uttryck i förslaget om ett årligt anslag på 40.000 kr. Åtgärder för att närmare knyta modellflyget till segelflyget framlades också. I den proposition, som regeringen senare på året framlade prutades anslaget till 25.000 kr, men ett särskilt arvode på 8.000 kr till en 1:e instruktör för modellflyget begärdes också.

KSAK övertog ansvaret för VT 1943, men överlämnade organisationen av tävlingen till Vingarna. Tävlingen gick på Skarpnäck den 21 mars i vårligt väder med 99 deltagare och 170 modeller. Segelmodellerna dominerade, men 10 M:3-or visade att än fanns gummi-snodd även om det nu var en hel vetenskap att hålla elasticiteten uppe på snoddarna. Ett problem med Skarpnäck var förstås att fältet var i minsta laget inte minst med tanke på, att den tidens max.tider var 6 minuter. En nyhet var att indelningen i Allmän- och Elitklass slopats. Vingarna var framgångsrikaste klubb och vann 5 klassegrar förutom lagpriset.

I tidskriften Svensk Flygtidning lärde den danske modellflygledaren Per Weishaupt, Odense, ut aerodynamik till modellflygarna. Han refererade till F.W. Schmitz "Aerodynamik des Flugmodells". Segelmodellen Nimbus kom åter upp till diskussion och Weishaupt kunde nu ge "Sigge" rätt, då han hävdade att Nimbus flög med lägre sjunkhastighet genom högre vingbelastning. Genom viktökningen hade den erhållit högre flyghastighet och därmed nått upp i det överkritiska området.

Under försommaren hölls tävlingar i Karlskoga, där modellerna blåste bort; i Bjuv tävlade 125 modeller, Ove Olsson och Sven Hjelerus var ett par säkra segrare. På Säve, i Strängnäs och i Borås tävlades också.

Den första helsvenska dieselmodellen luftades. Den hade konstruerats och byggts av Gösta Hellström, motorn,

byggd av Ivan Rogstadius, var en kopia av "dieslarnas anfader" --den schweiziska motorn Dyno I.

Ett sorgebudskap gick till hela svenska modellflygvärlden: Sven Hjelerus hade omkommit i en flygolycka. Denne utomordentligt skicklige modellflygare, som året innan gjort den rent otorliga bravaden att erövra 3 SM-tecken rycktes bort alltför tidigt. "Den gudarna älskar, dör ung".

Fyra svenskar, Robert Löwen-Aberg, Bengt Haraldsson, båda Vingarna Ingvar Gustavsson, LEN och Hans Nathorst-Westfeldt, Borås deltog 20-25 juli i Jämsjälaviläget. "Löwen" vann FAI hangtävlingen. Lennart Poppius, den finske modellflygledaren, fann det nedrigt att svenskarna skulle komma och lära finnarna hangflygning. Gustavsson blev 3:a i FAI högststart och Haraldsson vann klass MA (M:1). Klass MB (M:2-M:3) vanns av Ellilä, liksom Wakefieldklassen, där han segrade på ny finsk rekordtid med sin gamla kraxmodell.

SM 1943 hölls 8 aug. på Johannisberg utanför Västerås. Tävlingen skulle börja på lördagen, men ett våldsamt regnväder hindrade all flygning den dagen. Söndagen ingick med strålande sol och härlig termik. Sedan tävlingsledaren Edvin Landegren kallat till start presterades en rad utomordentliga resultat. Karl Blom, Bjuv nådde dagens bästa tid på drygt 30 min. Diskussionerna om Reynolds tal hade skapat om segelmodellerna. Sigurd Isacson hade under en kortare anställning i Halmstad konstruerat segermodellen i S:1. Redan namnet på modellen, Reynold, ger ju antydningar. Den var konstruerad enligt de nya principerna, en extremt tunn spetsig profil, lågt sidoförhållande och startkroken så högt under vingen som möjligt.

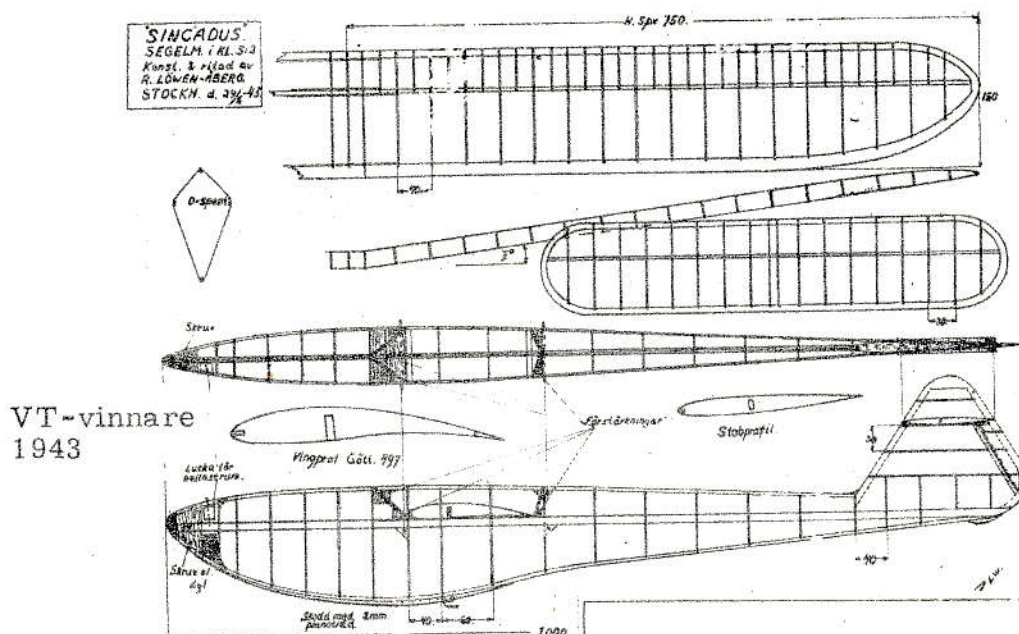
Resultat:

S:1	Ebbe Akesson	Halmstad	4.37
S:2	Stig Persson	Halmstad	3.43
S:3	Curt Jansson	Vingarna	4.58
M:1	K.E. Landegren	Västerås	2.50
M:2	Bengt Blomgren	Vingarna	2.42
M:3	Olle Lindh	Vingarna	2.13
Lagtävlan: Vingarna			

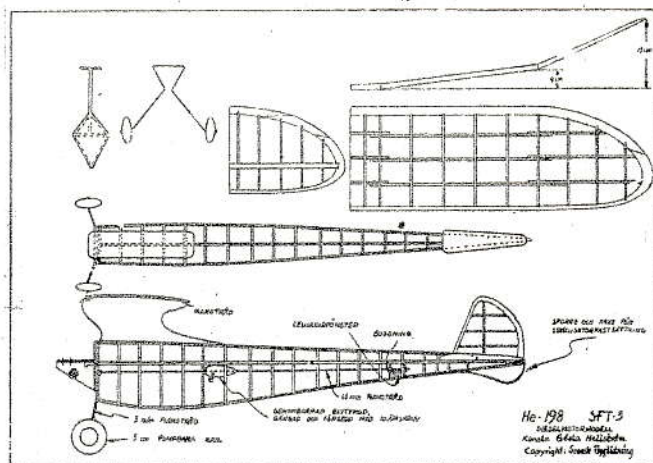
En tävling av intresse är Vängsö-tävlingen 1943, därför att Rune "Bananen" Andersson fick sitt genombrott där genom sin seger i S:3. En andra-placering i en uttagningstävling gav honom en plats i det svenska landslag som 26 sept. mötte finnarna på Skå-Edeby. Landskampsvädrer var det sämsta tänkbara, regn. Finnarnas modeller var klädda med omslagspapper och otillräckligt impregnerade, varför de ej stod emot vätan och finnarna kunde inte göra mer än en start. De svenska modellerna var klädda med siden och stod väl emot vädrerets makter. "Bananen" segrade före Karl Blom, Lennart Segerfeldt och Curt Jansson.

I 1943 års märkestävling segrade den nya klubben i Halmstad före AKG, som åter blev näst bästa klubb.

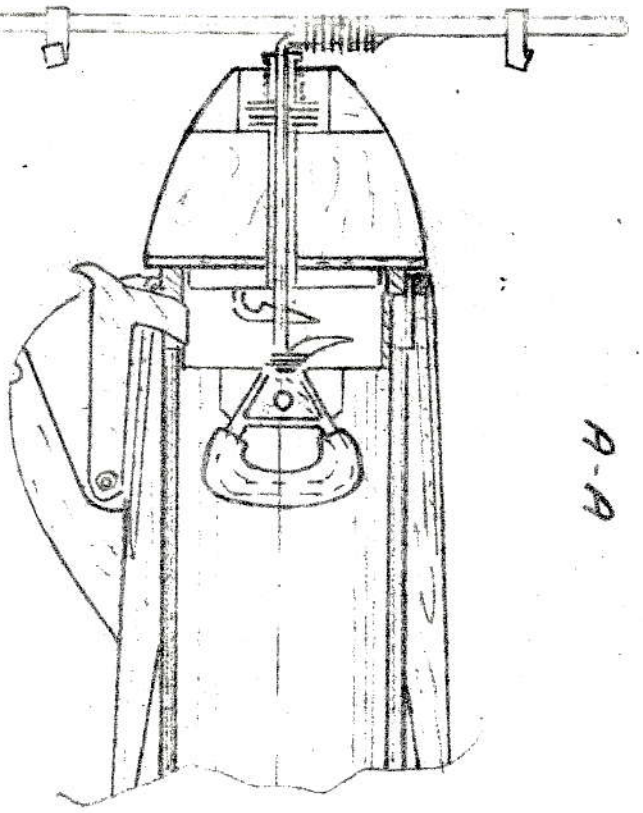
Fr. o. m. 1 juli förordnades G. H. Dérantz som t. f. förste instruktör för modellflyget av KSAK. Dessförinnan hade han varit propaganda- och informationschef vid KSAK och deltagit i organiserandet av flera stora modellflygtävlingar. Svenskt modellflyg hade nu fått det ekonomiska och organisatoriska stöd som ÖMF och VMF så energiskt kämpat för. En ny era stod för dörren.



Rune „Bananen“ Andersson med segerbasker på trekvart.

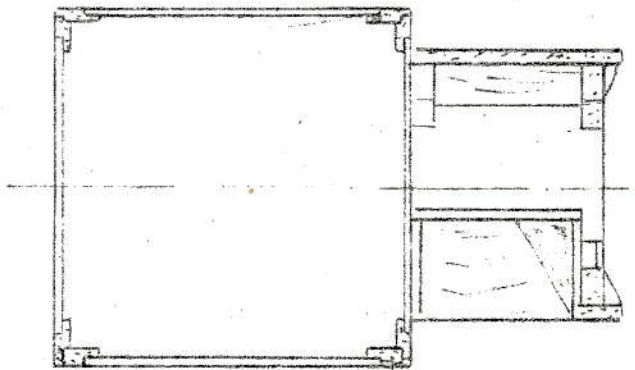


Första helsvenska dieselmotorn SFT-3.



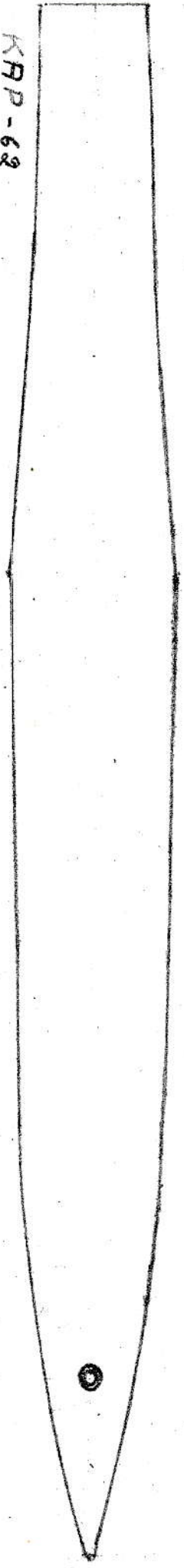
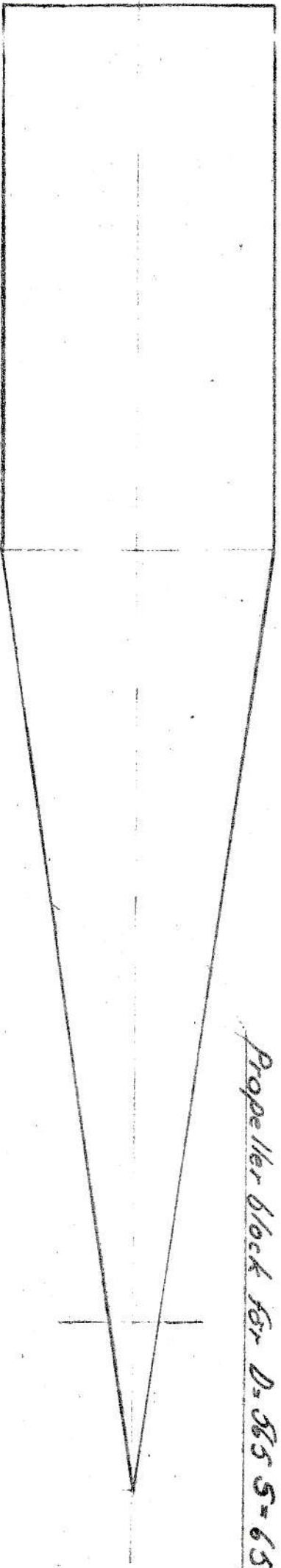
A-A

Seal B-B.

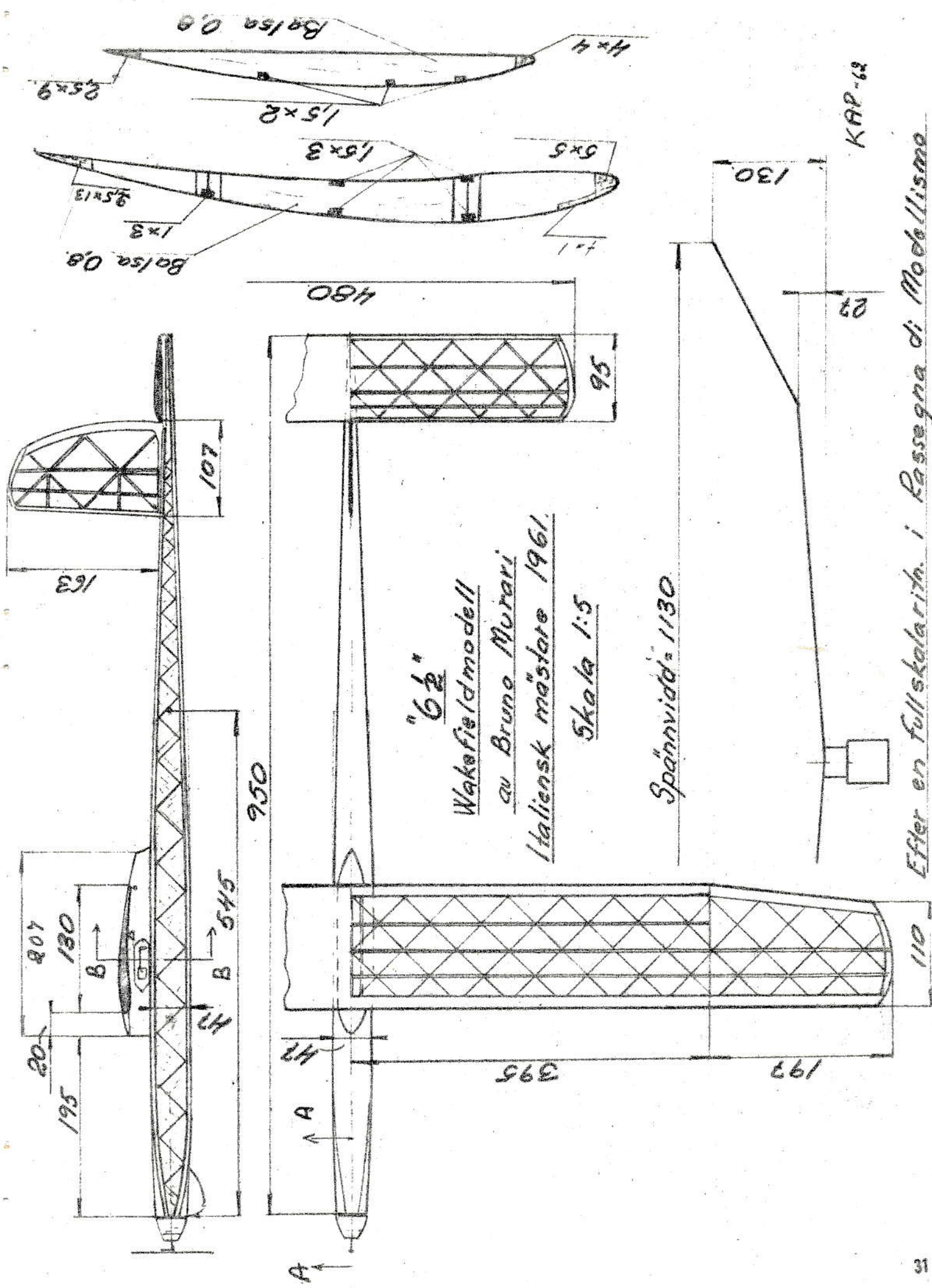


2x5

Propeller block for D-3655-650



KRP-62



Efter en fullskalarit. i Rassegna di Modellismo

FINSKA



MÄSTERSKAPEN

Styrbjörn E:son Lindberg och
Reino Hyvärinen refererar

Finländska klassbeteckningar:

- Grupp A = Segelmodeller
- Grupp B = Inomhusmodeller
- Grupp C = Gummimotormodeller
- Grupp D = Motormodeller (friflyg)
- Grupp E = Radiostyrda modeller
- Grupp F = Speed modeller
- Grupp G = Stunt modeller
- Grupp H = Team-racing modeller
- Grupp J = Combat modeller

Grupperna sönderfaller i klasser; 0, 1, 2, 3 osv. Med vissa undantag har gällt att 0 stått för junior- och nybörjarklasserna, 1 har varit respektive "småklasser", 2 har stått för de internationella klasserna och 3 för stora modeller (ex. H:3 = B-team).

LINSTYRNING

Det gånna året har varit ett år då intresset främst riktat sig på linkontrollen såväl som radiokontrollen både internationellt och nationellt sett. Så och i Finland. Men då R/C hos oss än så länge "puttrar friskt i botten på grytan" har givetvis linstyrningen legat främst.

På basen av våra tidigare goda erfarenheter har FM också 1962 genomförts i fyra etapper. De tre bästa resultaten från de fyra deltävlingarna har bestämt placeringen både individuellt och i klubbtävlingen (se även artikel i MODELLFLYGNYTT nr 1-1962).

Det ligger nära till hands att göra en jämförelse mellan friflyg och linkontroll och då frapperas man främst av att det i den förra kategorin fortfarande är de kända beprövade experterna som håller sig på toppen. Namn som Markku Tähkäpää (A:2), Reino Hyvärinen (C:2) och Sandy Pimenoff (D:2) är vid det här laget välkända också för MODELLFLYGNYTTS läsare, och i förbigående kan nämnas att alla tre är medlemmar av Finlands Flygförbunds Modellflygcentralkommitté där Pimenoff är ordförande. Motsvarande toppbesättning i linkontrollen framgår av det följande.

Inom linstyrningen har tävlingsverksamheten tillsvidare nästan helt koncentrerats till Helsingfors och alla fyra deltävlingarna har också gått på

Malms flygfält där. De tre första i snabb följd under försommaren så att de samtidigt kunde tjäna som uttagningstävlingar inför NM och VM.

I motsats till friflyget som i år lidit av sämre väder på sina avsnitt, i alla fall de två första, kan linstyrarna inte i högre grad vara missnöjda. Visst blåste det litet på tredje deltävlingen och visst regnade det på den fjärde, men jämfört med 1961 har vi haft rena promenadvädret varje gång.

Låt oss så skärskåda de olika avsnitten:

Den 26-27 maj kördes nr 1 i fint väder. Stunten blev från början hoppigivande med hela eliten med i elden. Fjölårsmästaren Ruokolahti var klart ur slag, likaså gamle stuntspecialisten och mångfrestaren Harri Raulio, varför det var tydligt att det skulle bli en uppgörelse mellan fjölårslöftet Juhani Kari och bröderna Olof och Guy Sundell. Kari vann tävlingen klart tack vare sin redan nu ypperligt utförda 4-kantmanövrer medan Olof och Guy var jämnheten själva men förlorade poäng på smärre skönhetsfel i flertalet manövrer (brist på träning).

FAI-team-racing (H:2 i Finland) visade en klar standardhöjning jämfört med 1961. Redan från början var deltagandet i klassen livligare än föregående år. Och då bröderna Reijo och Keijo Saukkonen i första försöksheatet fick upp tiden 4.57 var allt bäddat för raffel. Dessutom blev pojkarna Saukkonen de första att klara kvalgränsen (5.15) för att bli berättigade att delta i VM. Försättningen blev dock siffermässigt sämre även om finalen var mycket jämn. Gamla "ringrävarna" Ossi och Osmo Niemi (pappor även till D:2-an "Pulteri") gick i mål som ettor på 5.47 med sin 35-varvare. 8 sek efter var bröderna Saukkonen med sin 55-varvare, segern gick dem ur händerna p.g.a. starttrubbel i mellanlandningen. Tre blev bröderna Sundell på 6.12. Deras modell var den snabbaste av finalisterna, som alla körde Oliver, men motorn var för ny varför räckvidden blev under 30 varv/tank.

FAI-speed (F:2) blev den svagaste grenen där vinterstälheten ännu satt i.

Segern gick överraskande till en "dark horse" Kai Karma som fick 176 km/t följt av Matti Lahtinen 173 och Kari Jääskeläinen 164.

Nästa etapp blev de XI Chrysler-Plymouth-tävlingarna under pingsten. Stunten som gick först inleddes i nära nog storm som dock plötsligt dog ut, varefter rond 2 och 3 fick köras i kvavlugnt före. Striden i tättrion blev hård som kristall. Olof Sundell bärgade segern med ett nödropp främst kanske tack vare sin stora rutin. Guy Sundell kom tvåa 56 p. efter (8061 resp. 8005) med sin nya mycket vackra "Trumf Special". Juhani Kari flög trots sina härliga 4-kant manövrar oinspirerat och då han dessutom bommade sina 2 sista viktiga landningar med futtiga 10-15 sek. vardera, nådde han "endast" 7765 poäng.

H:2 blev åter en jämn affär. O. och G. Sundell nådde bästa heat-tiden 5.16, 8 eller 1,8 sek. från kvalgränsen, men i finalen vann bröderna Saukkonen på 5.40 före Sundell 5.50, vilken fick köra i mål på sparlåga. Aarnipalo och Järvi på tredje plats blev utan resultat.

F:2 blev minst lika dyster som under första deltävlingen. Ingen klarade kvalgränsen 180 km/t inför VM och bäst blev Matti Lahtinen med 174, följt av Jouni Valo 165 och Kari Jääskeläinen 161 km/t.

Avsnitt tre vid månadsskiftet juni-juli inleddes under sämsta tänkbara förhållanden och blev dramatiskt i överkant. Då stunten började blåste det upp till 15 m/s. Planflykten var redan livsfarlig och allting över 45° höjd nära nog omöjligt, så när Guy Sundell totalkvadade sin nya "Trumf" efter en stående 8:a uppskötts tävlingen efter första periodens slut i hopp om bättre väder till söndagen. Detta var tur för bröderna Sundell tog chansen och körde under natten de 30 milen tur och retur till Hangö, avslutade inkörningen av en ny Merco .35, monterade motorn i en äldre "Trumf" till tonerna av Radio Nords sista "andetag" och provflög så i en lyriskt vacker och lugn sommar-natt. Väl tillbaka i Helsingfors på morgonen visade det sig att det åter blåst upp med upp till 10 m/s i byarna. Vid middagstid avtog vinden och stunten kunde slutföras. Segern gick dock till Kari med 8218 p. - före Guy 7825 och Olof trea med 7453 poäng.

H:2 skärptes ytterligare. Guy & Olof körde på 4.54, 8 och kvalade för både final och VM. Finalen blev åter en knivskarp duell mellan bröderna Saukkonen och Sundell. De förstnämnda

skar ner diametern på sin propeller och lyckades höja farten på sin 50+ varvs modell till just under 150 km/t. Guy & Olofs racer gick som vanligt c:a 155/38-40 varv. Vid andra mellanlandningen då G&O ledde med c:a 5 varv brast ena propellerspetsen och under skorrande protester från motorn haltade modellen i mål som 2:a på 5.40 efter bröderna Saukkonen som fick 5.11.

Speeden tog sin början mycket försenad och med alla försök, omförsök och någon enstaka fullträff blev klassen en sällsynt träig tillställning. Kari Jääskeläinens bror Jarmo lyckades dock redan i inledningen få prick 180 km/t (= VM kvalgränsen) och då Kari själv i sista flygningen, i sitt sista försök i sista omgången också han fick upp 180 prick skriades det högt av glädje i VLK:s speedläger någonstans i mörkret på Malms flygfält.

Efter dessa tävlingar utsågs NM och VM lagen, men resultaten från de tävlingarna hör ju redan till historien.

Redan efter tre avsnitt av FM var mästerskapen i praktiken avgjorda i stunt och team-racing medan ställningen i speed ännu kunde ändras.

Sista avsnittet kördes efter VM den 22-23 september. Juhani Kari satte pricken över i:et genom seger i stunt med 8676 p. Olof Sundell var i tur att bli tvåa (8267 p) och Guy trea (8144 p).

I H:2 förunnades äntligen bröderna Sundell en seger och det i ren uppvisningsstil efter att under sensommaren ha gått starkt framåt. Första heatet gick i ett fruktansvärt störtregn och kyla, men trots det fick de finskt årsbästa med tiden 4.42, 5. Andra heatet gick på 5.23 trots att tanken lossnat och skummade. Och fastän de hade en reservmodell med, valde de att köra finalen med den sjuka kärran och fick 5.15, 5. Tvåa blev fjolårsmästarna Raatikainen & Torttila på 5.57, 4 (kval 5.47) och trea Aarnipalo & Järvi med 7.13, 4 (kval 6.40, 3).

F:2 avgjordes nu definitivt genom att Matti Lahtinen med sin Super Tigre fick 189 km/t med Kari och Jarmo Jääskeläinen på andra resp. tredje plats (179 och 174 km/t).

Sluttabellen från FM-62 visar att ingen av mästarna från 1961 lyckades försvara sin titel och att alla av årets segrare är unga nya förmågor som har framtiden för sig.

Betr. poängberäkningen får vi hänvisa till artikeln i MODELFLYGNytt nr 1 - 1962. Högsta möjliga poäng är 300, vilket erhålles för seger i

tre av de fyra deltävlingarna. Nedan återges poängen utan några decimaler.

<u>Klass G (stunt) 13 delt.</u>		
1. Juhani Kari	Kiuru	300
2. Guy Sundell	Hangö	289
3. Olof Sundell	Hangö	287

<u>Klass H:2 (TR-int) 9 lag</u>		
1. R & K Saukkonen	VLK	294
2. O & G Sundell	Hangö	288
3. Aarnipalo/Järvi	MLK	264

<u>Klass F:2 (speed-int) 10 delt.</u>		
1. Matti Lahtinen	VLK	298
2. Kari Jääskeläinen	VLK	287
3. Jouni Valo	VLK	277

<u>Klubbmästerskapet (10 klubbar)</u>		
1. Vallilan Lennokkikerho		822
2. Hangö Flygklubb		808
3. Lauttasaaren Ilmailukerho		482

FRIFLYGNING

Det var år 1960 som man började arrangera de Finska Mästerskapstävlingarna för friflygande modeller efter en alldeles ny metod. För att minska turens inverkan och för att samtidigt få fram det starkaste landslaget räknade man samman 5 olika tävlingar fördelade på hela året. Segrarna fick 100 poäng och de andra i förhållandet egen flygtid/segrarens tid. De tre bästa tävlingarna räknades tillsammans, så att 300 poäng blev det högsta möjliga poängtalet.

Metoden rullade fint och alla tyckte att resultaten var rättvisa. Nästa år d. v. s. 1961 fungerade också linstyrnings-FM på samma basis. Man tyckte emellertid, att 5 möjligheter gav för stora chanser att välja tävlingar och förbättra dåliga resultat, därför tävlades i år med bara 4 olika tävlingar i friflyg.

Året gick och de samma rutinerade gamla "tävlingsrävarna" kom fram som mästare. Det tycks vara så, att en nybörjare kan segra bara om han har mycket goda modeller, kan flyga dem fint och dessutom har mer eller mindre otorlig tur. I fjol var Torsten Strang mästare i A:2 och slog alla äldre tävlande. I år var hans 15 årige klubbkamrat Harry Huhta mycket, mycket nära att bli mästare i samma klass. Men han var egentligen den ende som kunde bringa de gamlas rad att vackla.

Resultatlistorna kan ge intrycket att nivån är mycket smal. Det beror dels på tävlingssystemet, alla vill eller kan inte delta i alla tävlingarna, t. ex. den andra deltävlingen som hölls i Gamla Karleby, nästan 400 km norrut

från de flesta modellflygstäderna. Men om det är fråga om att skicka lag till VM-tävlingar tävlar alla mycket tappert ända till den sista tävlingen som räknas som uttag.

Nilserik Hollander har redan rapporterat om den första tävlingen i Helsingfors den 11 februari. Det var 1-2 d m vatten på isen, det kom mer vatten uppifrån hela tiden och det blåste ganska hårt. Segrartiderna: A:2 Huhta 568 sek, C:2 Hyvärinen 651 och D:2 Pimenoff 737.

Den första april tävlades i Gamla Karleby över isen. Det regnade också där, men de största svårigheterna var med vindstyrkan, som tidvis översteg högsta tillåtna hastigheten för fordon i städer 50 km/tim, ungefär 15 m/sek. Resultaten blev ändå mycket goda: A:2 Tähkäpää 819, C:2 Aalto 842 och D:2 Pimenoff 781.

Den 2 och 3 juni tävlades på Jämsjärvi. Vädret var som vanligt på Jämi, mycket starka upp- och nedvindar, i synnerhet under de två sista perioderna på söndagsmorgonen. Segrare: A:2 Huhta 846, C:2 Storgårds 887 och D:2 Jokinen 715. Pimenoff var utomlands. Huhta ledde klart sin klass före Tähkäpää och Hyvärinen var redan nästan mästare i C:2 före Nordiske Mästaren Aalto. Pimenoff var gunstling i D:2, men han behövde över 85 p i den sista tävlingen för att kunna slå Raulio som ledde.

Abo var scenen för den avgörande fjärde tävlingen den 20 september. Vädret var nästan idealt, lungt och varmt. Efter de tre första perioderna hade Huhta 540 sekunder tillsammans med Tähkäpää. Då vädret var så gott, var Huhta redan med 95 % säkerhet mästare. I fjärde starten fick han bara 93 och Tähkäpää 180. Nu var det spänning i luften, om Huhta får så och så... Tähkäpää flög först och fick bara 140, men Huhta fick endast 65 sekunder i nedsvep. Markku Tähkäpää, som tävlat i A:2 sedan 15 och varit mästare tre gånger förut, fick nu slutligen vandringpriset, som den danske läraren Knud Flensted-Jensen skänkte år 1945.

I C:2 var det också mycket spännande mellan Hyvärinen och Aalto. De båda hade 720 sekunder efter fyra flygningar och Aalto flög max också i sista perioden. Den förstnämnde behövde då 127 sekunder i ett väder som tycktes vara fullt av nedvindar. Modellen flög dock 166 sekunder och så fick Hyvärinen sin andra C:2 mästartitel efter tre andraplaceringar förut. Aalto var mäs-

tare 1960 och 1961 och hade han segrat i år, hade Finlands Flygförbund varit tvunget att skaffa nya vandringspris i alla tre klasserna, ty Sandy Pimenoff tog tredje gången i rad segern i D:2 likaväl som den fina pokalen. Han var fjärde med 877 sekunder, men det räckte väl. Raulio kämpade hårt och fick 895 och en andraplacering. Till slut segrartiderna: A:2 Tähkääpää 860, C:2 Aalto 900 och D:2 Lasse Laxman (den längre tvillingen) 900.

Flygklubben Cumulus tog lagmästerskapet och fick "Beckman-spegeln", som har varit två år i Kiurus lökal. Kiuru var tyåa, knappt före VLK och Kärpänen i Abo blev fyra efter de tre Helsingforsklubbarna.

I följande resultatlista har decimalerna i poängtal utslutits.

Klass A:2 (62 deltagare)

1. Markku Tähkääpää	Kärpänen	285
2. Harry Huhta	Vaasan LK	281

3. Jan Eklund	Cumulus	269
4. Matti Pyykkö	Kärpänen	250
5. Esko Hietanen	Kärpänen	234

Klass C:2 (19 deltagare)

1. Reino Hyvärinen	Kiuru	293
2. Pentti Aalto	VLK	289
3. Björn Storgårds	Cumulus	264
4. Esko Hämäläinen	VLK	220
5. Olof Nordlund	Kiuru	210

Klass D:2 (22 deltagare)

1. Sandy Pimenoff	Cumulus	297
2. Harri Raulio	VLK	285
3. Sappo Haapalainen	Oulun IK	260
4. Pentti Reinas	Cumulus	260
5. Pauli Laxman	Kiuru	210

Klubbtävlingen (18 klubbar)

1. FK Cumulus	Helsingfors	819
2. LK Kiuru	Helsingfors	748
3. Vallilan LK	Helsingfors	731
4. Kärpänen	Abo	595
5. Vaasan LK	Vasa	547

LINKONTROLLFLYGARE! Du har väl hört talas om Paul Pomadis metallpannor för speed och team-racing. Det finns ett 20-tal olika typer. Prisexempel: TR-panna, typ "Miss FAI", polerad, 15:-- kr. Kan beställas från MODELFLYGNYT:s redaktör. Fullständig prislista mot 35 öre i frimärken.

Graupner

HOBBY

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

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

MAGNUS ERIKSSON DÖD

Den 26 november omkom, endast 29 år gammal, Magnus Eriksson. Så sent som fjorton dagar före sin bortgång deltog Magnus i smålandstävlingen "Oktoberkannan". Såsom varande den drivande själen i Karlstads Modellflygklubb efterlämnar han ett stort tomrum. Förutom femton år inom svenskt modellflyg har Magnus framgångsrikt prövat på handboll, bandy och bilorientering och var även en intresserad fotograf. Utomlands representerade Magnus Sverige vid VM på Cranfield 1959 och vid Leutkirch 1961. En av vårt lands främsta F-flygare efterlämnar såsom en sällsynt god kamrat ett mycket kännbart tomrum

N-E.H.

FRÅN SENASTE FAI-MÖTET av Christer Söderberg

FAI:s ordinarie höstmöte för modellflyg hölls i Paris 22-24/11 där Ing. George Dérantz, KSAK, representerade Sverige.

Här följer ett kort utdrag ur ing. Dérantz rapport. En utförlig och bearbetad rapport följer i nästa nummer av MODELLFLYGNYTT.

I. Allmänt

Konstruktionsregeländringar kommer att undvikas i möjligaste mån.

Med erfarenhet av de brister och svårigheter vid de senaste VM-tävlingarna skall regler för arrangerande av sådana tävlingar utarbetas.

Varje nationell aeroklubb skall till FAI insända förteckning över kompetenta funktionärer och domare, som kan användas vid internationella tävlingar.

Inga extragrenar utöver de FAI godkända för förekomma på VM.

II. Linstyrning

1. Tvårslå på monolinehandtag i speed skall gälla från -64 men kommer att användas redan på EM -63.

2. Combat som internationell klass utreds av linstyrningskommittén och upptas igen på nästa FAI höstmöte.

3. En tävlande i TR har rätt till ytterligare ett heat om han av utomstående orsaker blir förhindrad i något av sina ordinarie.

4. Frågan om standardbränsle i TR överfördes för behandling i linstyrningskommittén.

5. Instruktioner för stuntdomare skall utarbetas.

III. Friflyg

1. Standardbränsle införes ej i F-klassen.

2. Ändring av motorvolym ej aktuell.

3. Omflygningsregeln nu fastställd.

4. Regler för inomhusflygning nu fastställda.

IV. Radiostyrning

1. Varje deltagare skall göra 3 flygningar, av vilka de två bästa räknas.

2. Frågan om antalet piloter och mekaniker bordlades till nästa år.

3. Domarinstruktioner skall utarbetas.

V. Skalamodeller

1. Regler skall iordningställas.

VI. Raketmodeller

FAI beslöt uppta modellraketverksamhet på sitt program och en underkommitte härför tillsattes.

VII. Nästa års tävlingar

24/2	Fri	Finland
23-26/5	Lin	Österrike
1-2/6	Lin (stunt)	Italien
1-3/6	Fri, RC, Lin	Frankrike
8-9/6	RC (ej multi)	Frankrike
12-16/8	VM-fri	Österrike
21-25/8	VM-RC	Belgien
24-26/8	EM-lin	Belgien
26-29/9	RC	Österrike
ej fastställt	Flygande vingar	Holland

MODELLFLYGNYTT'S RADANNONSER

Till salu

Säljes på grund av övergång till multi: Piper TriPacer RC, S.T. 5 cc, 150:-. Piper TriPacer RC, Mc Coy 5 cc, 200:-. Piper Cub RC180, S.T. 3,5 cc diesel, 150:-. Piper Cub RC 150, Webra 2,5 cc, 150:-. Tre SM-tecken hemförda med dessa modeller. Fullt flygklara och försedda med Telepilot RC-installationer.

2 st Telepilot sändare + mottagare 100:-/st. 1 st OS Max 35 RC, bänkkörd, 60:-. 1 st Super Tigre G20/15, obet. körd, 50:-.

Ingenjör Erik Sjögren, Bäckhammars bruk, Bäckhammar. Tel. 0550/29044.

PRENUMERERA FÖR 1963. FLY NYTT, den eleganta norska flygtidningen, innehåller i varje nummer en spalt för modellflygarna. Utkommer varje månad. Pris 10:- kr. SCATTER, Southern California Aero Team's klubblad, behandlar endast FAI-friflyg, kr 12:50. NA NEWS, "The competition enthusiasts magazine" publicerad av Northern Area Committee SMAE, 9:-. GRID LEAKS, amerikansk RC-tidning, 10 nr för 20:- kr. MODEL AVIATION, den amerikanska modellflygorganisationen AMA:s tidning, kr. 12:50. Insätt likvid på postgirokonto 58 36 73. Valter Johansson, Hångeryd, Lammhult.

MODELLFLYGKLUBBAR! Låt oss sköta utsändningen av tävlingsinbjudningar o.dyl. För 20:- kr utsänder vi exempelvis en tävlingsinbjudan till alla sveriges modellflygklubbar. Endast postavgiften tillkommer.

En såts korsbandspåsar (C4 eller C5), med påstämplade klubbadresser, 5:- kr. Obs! Utlämnas endast till klubbarna, ej för kommersiellt ändamål.

Valter Johansson, Hångeryd, Lammhult.

Polk's "Hobby Showcase Offer 1962". Utförlig katalog över allt amerikanskt hobbymaterial, med brutto och nettopriser, 574 sidor i folioformat. Pris 160:-. Värde det mångdubbla för återförsäljare. Valter Johansson, Hångeryd, Lammhult.

RÄTT VAL FÖR VINST!

McCOY

VÄRLDSREKORDMOTORN

Mc Coy "60" 170:- inkl. oms.

10 cm³ glödstiftsmotor. Innehar absoluta världsrekordet i hastighetsflygning med 283 km/tim. U/vecklar 1,52 hkr vid 21.000 v/min. Försedd med dubbla kullager, roterande slidinsug, speciellt lätt aluminiumkolv med kanringar m. m. Vikt 380 g.

Mc Coy "35" 37:50 inkl. oms

5,7 cm³ glödstiftsmotor med Mc Coy-kvalitet. Stark, robust och pålitlig motor, lämplig för bl. a. stunt- och combatflygning. Gör 17.000 v/min. Har roterande insug och utbalanserad vevaxel för vibrationsfri gång. Vikt 200 g.

Mc Coy "049" 21:- inkl. oms.

Nyborjarmotor på 0,8 cm³. Speciellt roterande insug med fjäderbelastad backventil gör motorn synnerligen lättstartad. Effekt 0,05 hkr vid 17.000 v/min. Vikt 40 g.

TESTORS

Model Cement

Limmet specialisterna väljer. Fäster med enastående styrka på balsa och andra träslag, på alla metaller och porlin m. m. Snabbtorkande. Liten tub —: 80 inkl. oms. Stor tub 1: 60 inkl. oms.

Butyrate Dope

En bränslesäker färg, som håller mot alla sorters modellmotorbränslen, diesel eller glöd. Finns i 24 olika kulörer. 30 cm³ flaska 1: 10 inkl. oms. 120 cm³ flaska 3: 75 inkl. oms.

Testors X 99

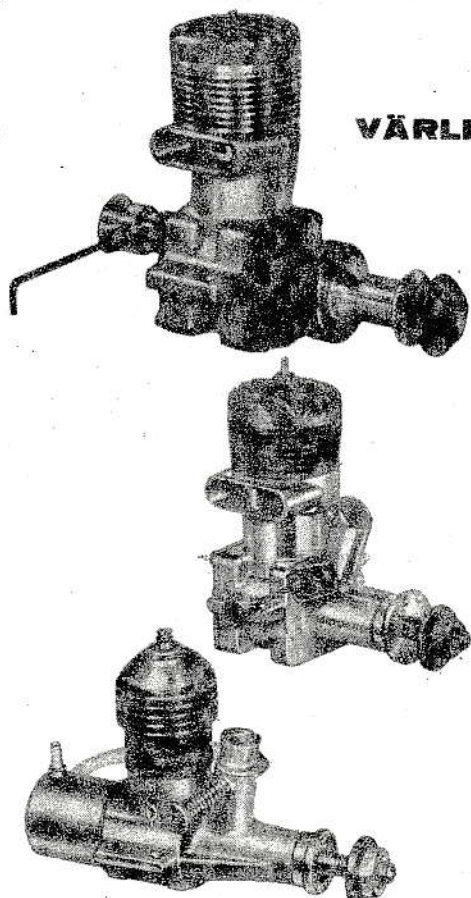
Det nya bränslet som är högnitrat. Ger högre effekt och mindre slitage. ½-lit. dunk 8: — inkl. oms. ¼-lit. dunk 14: 40 inkl. oms.

Kvalitetsprodukter från

The Testor Corporation, U.S.A

Importör

Testor-Produkter AB • Stockholm • Tel. 08/20 25 51



FRÅN LINSTYRNINGSFRONTEN av Christer Söderberg

Klubbledarmöte i Stockholm. Stockholms linstyrningsklubbar samlades den 22/11 till det varje höst återkommande klubbledarmötet, där riktlinjer för vinterns verksamhet och kommande tävlingssäsong dras upp. Följande punkter var uppe för diskussion.

1. Elitföredrag. En fortsättning på förra vinterns lyckade serie skall göras, men i något annan form. I år skall tiden förlängas, tonvikten läggas på diskussion och praktiska prov och serien utvidgas till att omfatta motortrimning och byggtekniska tips.

2. Tävlingsprogrammet. Förslag till tävlingar för 1963 framlades och diskuterades.

3. Kvalgränser för bidrag till utlandstävlingar. Denna fråga vållade mycken diskussion. Linstyrningsfonden, som utdelas som resebidrag till EM och VM-tävlingar, föreslogs utdelas endast till de som uppfyllt vissa kvalifikationer. I TR och Speed är det lätt att uppsätta kvalgränser, medan i stunt och combat den enda utvägen blir att sätta upp kommitté med internationellt erfarna medlemmar, som kan bedöma prestationer efter internationell standard. Detta system beslöts bli prövat på EM-63 och kvalgränserna i TR och speed sattes till 5.00 min. resp. 190 km/tim. Observera att dessa kvalgränser ej gäller startavgifter, som utdelas enligt tidigare system.

4. Materialutrustningen. Den gångna säsongen har visat ett behov av nyanskaffning av material såsom combatur, resultattavla, serpentiner m.m. Anslag för detta skall sökas.

5. Linstyrningsbanan. Ritningar och beräkningar har framlagts för Stockholms Idrotts- och Friluftstyrelse om anläggning av permanenta banor på Skarpnäck, och dessa har emottagits positivt, men man kan f. n. endast anslå 5000 kr till anläggningen, varför arbeten ej har kunnat igångsättas. Underhandlingarna fortsätter.

6. Regeländringsförslag i team-racing B. För att få en direkt jämförelse med den engelska B-team-racingen ansågs varvantalet behöva ändras till 160 både i uttagningsheat och final, samt liknande uttagningsprinciper för finalen som gäller i TR-int borde införas.

7. Uppvisningsgruppen och linstyrningsfonden. Redogjordes för gruppens senaste framträdande och det ekonomiska läget i fonden.

8. Klubbkamper. Uppmuntrades till kamper klubbar emellan och redogjordes för den "jubileumstävling" i Södertälje där ÖSFK och Mfk Nimbus drabbade samman.

UPPSALA FLYGKLUBB meddelar att den 16 mm svart-vita film som spelades in 1960 i samband med klubbens 25 års jubileum nu är färdigklippt. Den handlar huvudsakligen om friflyg-SM 1960 i Uppsala och dessutom om det årets Norbergsträff och Lilla VT i Söderfors. Speltiden är c:a 22 min. och filmen ställs fr.o.m. den 15/1 1963 till alla modellflygares disposition mot en avgift om 20:- per visning. Uppsalaklubbens adress är UFK, c/o Gunnar Agren, Höganäs-gatan 6 A, Uppsala. Tel. 17399.

ÄNDRINGAR OCH RÄTTELSE

* ZIMTAC-varvräknaren som beskrives på sid. 24, avläser alla varv mellan 0 och 25000 och inte 0-15000 som felaktigt anges.

* Med anledning av bedömningen av ENYA.45 RC i förra numret har Hobbytjänst meddelat att motorns förgasare nu är ändrad, varför den lär uppföra sig bättre än förut.

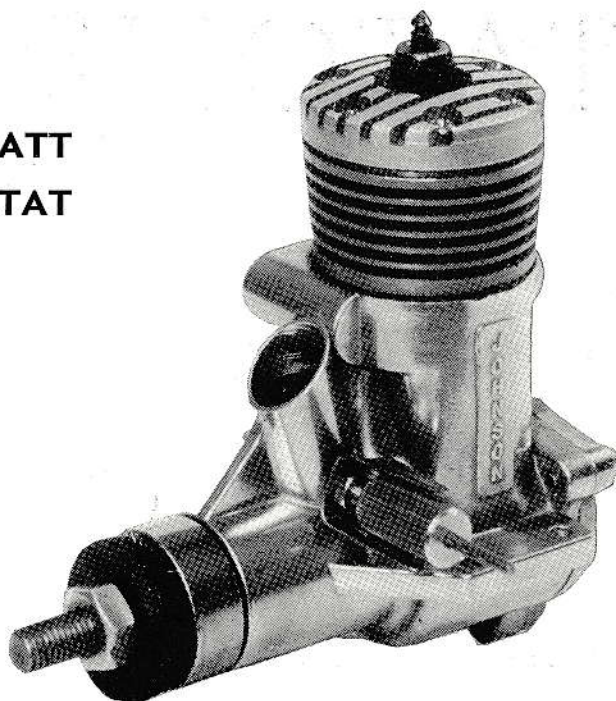
* I referatet från linstyrnings SM skulle det också ha stått att Umeå FK vann lagtävlingen.

* I resultatlistan från friflyg SM hade vi glömt lagtävlingen för juniorer, som vanns av AKM med 1800 sek., före Örnen, Norberg, 955 sekunder.

H Johnson's

**DET ÄR INGEN TILLFÄLLIGHET ATT
DEN SOM VILL NÅ TOPPRESULTAT
VÄLJER JOHNSON!**

Johnsonmotorerna är kända världen över för sin kvalitet och höga effekt, och för tävlingsflygarna, som vet vad kvalitet och tillförlitlighet betyder, finns det i allmänhet inget annat val.



JOHNSON 29R »RACE»

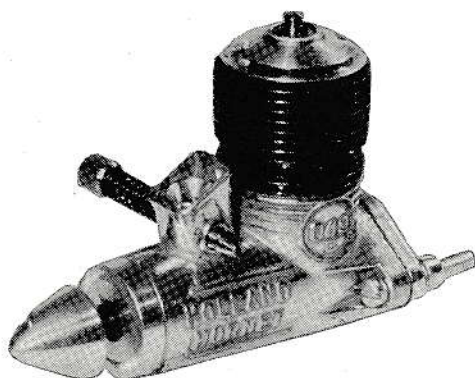
5-kubikare i toppklass, idealisk för teamracing.

97:—

JOHNSON 35CS »COMBAT SPECIAL»

En helt enkelt oslagbar combatmotor!

109:—



JOHNSON 35SS »STUNT SUPREME»

Enastående stuntmotor med stora kraftreserver.

97:—

JOHNSON 36 R/C

»Drömmotorn» för R/C-flygaren.

135:—

HOLLAND HORNET 0.49

Det är en upplevelse som knappt går att beskriva att höra detta lilla »krutpaket» sjunga ut på toppvarv. En av marknadens absolut vassaste 0,8-kubikare!

42:50

HOLLAND HORNET .051 R/C

med förgasare för två hastigheter, avsedd för radiokontroll. I övrigt i det närmaste identisk med föregående motor.

59:—

Generalagent:

AERO-HOBBY



BOX 16163 - STOCKHOLM 16

ORIGINAL TATONE TIMERS

Har ofta plagierats, dock utan framgång. Dessa timers har visat sig vara de mest exakta och tillförlitliga timers, som någonsin erbjudits. Urverken är av högsta kvalitet, krachsäkra och testade under många tävlingar.

En timer som Ni blir nöjd med!

TICK OFF Bränsleavstängningstimer

21:50 $\frac{1}{2}$ A TICK OFF

Bränsleavstängningstimer för mindre modeller, t. ex. klass F-1.

21:50

D-T TICK OFF Termikbromstimer.

21:50

FLOOD OFF

Bränsleavstängningstimer för motorer med trycktank.

23:50

TANKMONTAGE. Motorbock och tank gjutet i ett stycke, vilket gör att tanken alltid ligger så nära motorn som möjligt, dessutom underlättas installeringen avsevärt.

Tanken är isärtagbar för rengöring. Motortyp skall alltid anges vid beställning. För 2,5 cc

18:—

Bränsleslang av mjukt gummi, högsta kvalitet, 40 öre/dm.

Vi har nu siden i en mycket lätt och fin kvalitet, bästa beklädnadsmaterialet till större modeller t. ex. S-Int, F-Int, radiomodeller o. s. v. Finns i färgerna vitt, gult, orange, rött, blått, turkos, grönt och lila.

Format 90 × 90 cm, **6:—**

Samma kvalitet och format som ovanstående men schackrutemönstrat vitt/rött **7:50**

SIDEN

AERO-HOBBY



Box 16163 - STOCKHOLM 16

För något tiotal år sedan betraktades japanska artiklar som något visserligen billigt men också med en viss stämpel av dålig kvalitet över sig.

Detta var även i hög grad fallet med modellmotorerna som tillverkades i Japan. Till en början kopierades ju också amerikanska motorer med mer eller mindre lyckat resultat.

Idag är emellertid detta ett helt övervunnet stadium och det är dags att helt officiellt avliva myten om den dåliga kvaliteten. Istället har jag själv den uppfattningen att den raka motsatsen nu gäller, japansk kvalitet och precision börjar bli välkänd i hela världen och i synnerhet är ENYA-motorerna tillverkade enligt den principen. Likaså är kopieringsstadiet för länge sedan förbipasserat, ENYA-motorerna är till sist skruven alltigenom helt japanska konstruktioner. Att dock den mycket höga kvaliteten på ENYA-kunnet bibehållas trots de låga priserna beror helt på den billiga arbetskraften.

Jag vill som sagt alltså särskilt betona den höga kvaliteten på ENYA-motorerna. Den är mycket lätt att förvissa sig om. Först och inte minst är alla typerna konstruerade funktionellt, utan extra krånglar, som t.ex. strömlinjeformade vevhus eller lackerade toppar m.m. som nästan utan undantag försämrar motorernas egenskaper, genom sämre kylning och utvidgningsproblem vid uppvärmning.

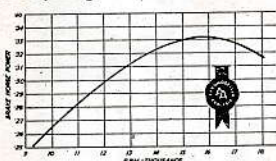
Det är dock givetvis de välgjorda inandömena som främst förtjänar att beundras. I stort sett är det tre saker som är avgörande för en motors prestanda: konstruktion, materialval och passningar.

Konstruktionerna talar för sig själva. Studera exempelvis effektsiffrorna i vidstående tabell samt läs även kommentaren till dem något längre ned. Det märks omedelbart att skickliga ingenjörer haft sitt finger med vid konstruktionen. Passningarna och materialvalet är avgörande för motorernas gång och slitstyrkan. Passningarna är verkligen i särklass, vilket väl förmodligen beror på den billiga arbetskraften som möjliggör att alla motorer kan kontrolleras individuellt. Materialvalet är synnerligen gott, vilket för en lekman troligen är det mest iögonfallande. Lågg märke till att alla lager, där så erfordras är utförda i brons, vilket förhöjer livslängden flerdubbelt. Lågg också märke till att packningar genom den stora precisionen helt kunnat undvikas vid cylinder och topplock.

Fabriken lämnar som bekant 1 års garanti mot fabriksfel på alla motorer. På Enya 60 lämnas dessutom 1 års garanti mot förlitning, vilket i mitt tycke är något ganska enastående.

ENYA-motorerna är idag genom sin kvalitet och utomordentliga prestanda några av de mest sålda i världen. Ett flertal typer har testats i både amerikanska, engelska och tyska facktidsskrifter. Det skulle föra för långt att här upprepa alla de lovord som skrivits, men det förtjänar att påpekas att uppgivna effektsiffror i vidstående tabell har underlag i verkligheten och till största delen just är hämtade ur testrapporter.

Ett litet klipp ur Aeromodeller vill jag dock ta med. Det är effektkurvan på ENYA 15 D-II, en av marknadens absolut bästa 2,5 cm³ dieslar, idealisk till friflykt, länklänkning eller radiostyrning.



ENYA-modellmotorer är ypperliga till alla sorters modeller. De kan med fördel användas till länstyrning, stunt, combat, team och speed eller till friflykt.

Till sist bara några ord om radiostyrning. ENYA-motorerna trottler faktiskt underbart och genom sin i särklass vibrationsfria gång är de utomordentliga just till radiostyrda flygplan och inte minst till båtar.

Sten-Åke Grahm

ENYA 06 D

Ett litet märke på topplocket visar lämplig placering av kompressionskraven vid start. Berörande på bränsle kan detta läge variera så att ca 1/3 varv högre kompression erfordras.

	typ	lagertyp	cm ³	komp.	hkr	varvtal	vikt	Tornado nylonpropellrar inkör. friflykt linstyr. radiostyr.			
Enya 06	glödstift	lätmetall	0,99	8:1	0,10	8-17000	60g	7x4	7x4	6x4,7x4	7x4
Enya 06 D	diesel	lätmetall	0,99	var.	0,12	5-15000	75g	7x4	7x4	7x4,7x6	7x4
Enya 09-II	glödstift	brons	1,61	7:1	0,18	5-16000	95g	8x4	8x4	7x6,8x4	8x4
Enya 15-II	glödstift	brons	2,47	7:1	0,30	5-16000	135g	8x4	8x4	8x4,8x6	9x4
Enya 15 D-II	diesel	kullager	2,47	var.	0,35	5-16000	180g	10x4	9x4	8x6,8x8	10x4
Enya 19-IV	glödstift	brons	3,21	7:1	0,35	8-16000	190g	10x4	10x4	9x4,9x6	10x4
Enya 29-III B	glödstift	brons	4,91	9:1	0,70	9-19000	200g	11x4		9x8,10x6	11x4
Enya 29-III Sp.	glödstift	kullager	4,91	9:1	0,80	8-16000	235g	11x4		9x8,10x6	11x4
Enya 35-II	glödstift	brons	5,85	7,5:1	0,80	8-16000	240g	12x4		10x6,11x6	12x4
Enya 45	glödstift	brons	7,36	7:1	0,90	8-13000	400g	12x6		11x6,12x4	12x6
Enya 60	glödstift	brons	9,94	6,5:1	1,00						

Lägsta varvtal uppgivet utan trottler. Med trottler lägsta varvtal mellan 500-1500 v/m beroende på motortyp.

PRISER på RESERVDELAR och TILLBEHÖR Priserna inkluderar 6 % omsättningsskatt

	06	06 D	09-II	15-II	15D-II	19-IV	29-III	35-II	45	60
Vevhus	8:--	8:--	10:50	13:--	34:50	14:50	15:--	18:50	19:50	35:50
Vevhus med kullager										57:--
Vevhus med kylmantel										25:--
Vevaxel	8:50	8:50	9:50	11:--	17:50	16:50	17:50	19:50	19:50	25:--
Vevstake	2:--	2:--	2:75	3:25	4:50	4:50	4:50	6:--	6:--	7:--
Cylindrenhet	15:50	19:50	10:50	12:75	29:50	19:50	22:50	24:--	27:50	33:--
Kolvbult	-1:75	-1:75	1:25	1:25	2:25	2:25	2:25	3:--	3:--	3:50
Topplöck	2:50	2:50	3:25	4:50	13:--	6:50	7:50	8:50	8:50	11:--
Topplöck med hög kompression							7:50			
Baklock resp frontlock	4:50	4:50	7:75	9:--	4:50	10:25	11:25	13:--	13:--	17:--
Baklock med membram	5:50	5:50								
Membram	-1:75	-1:75								
Membramhållare	-1:25	-1:25								
Kompressionsskruv		2:--			3:--					
Låsmutter till dito					1:25					
Luftfilter med hållare	-1:75	-1:75								
Propellermutter	-1:10	-1:10	-1:10	-1:10	-1:10	-1:10	-1:10	-1:10	-1:10	-1:25
Propellerbricka	-1:10	-1:10	-1:75	-1:90	-1:90	-1:90	-1:90	1:10	1:10	1:25
Medbringare	1:25	1:25	1:50	1:50	1:50	1:50	1:75	2:--	2:--	2:50
Insugningsmunstycke			-1:75	-1:75	-1:90	1:25	1:25	1:25	1:25	1:25
Bakplattefäste	2:25	2:25								
Spinner				2:50	2:50	2:50				
Startfjäder	1:50	1:50								
Förgasarrör	1:25	1:25	2:25	2:50	2:50	2:50	2:50	2:50	2:50	2:50
Förgasarnål	2:25	2:25	2:25	4:--	4:--	4:--	4:--	4:--	4:--	4:--
Packningsatts	-1:50	-1:50	-1:25	-1:50	-1:50	-1:50	-1:50	-1:60	-1:60	-1:75
Skruvatts	-1:50	-1:50	-1:50	-1:50	1:50	-1:50	-1:50	-1:50	-1:50	-1:50
Trottler	6:50	6:50	16:50	16:50	16:50	18:50	25:--	25:--	25:--	22:--
Svänghjul för båt	5:--	5:--	6:--	7:--	7:--	8:--	8:--	8:--	9:--	10:--
Koppling för båtaxel M4	3:75	3:75	3:75	3:75	3:75	3:75	3:75	3:75	3:75	3:75
Kylmantel					19:50					

INKÖRNING

För att få bästa effekt, vibrationsfri gång och längsta livslängd på er ENYA-motor, är det viktigt att inkörningen sker omsorgsfullt.

Inkörningstiden bör för de mindre motorerna minst vara 1 timme och för de större (5 cm³ och över) minst 1,5 timme. Det är viktigt att motorn under denna tid körs med rik blandning så den får ordentlig smörjning. Om motorn visar tendenser att gå ned i varv är detta ett tecken på att den inte är fullt inkörd.

Det tar normalt 2 - 4 timmar innan motorn har nått sin maximala effekt.

BRÄNSLE

Först och främst är det viktigt att inkörningen sker med högklassigt bränsle. Använd NITROMITE eller blanda bränslet själv enligt följande recept. Använd absolut inte bränslen som istället för ricinolja innehåller motorolja, vilket går till att konstatera på den bruna färgen.

Glödstiftsmotorer	Dieselmotorer
70 - 80 % metanol	37 - 36 % eter
30 - 20 % ricinolja	37 - 36 % fotogen
	25 % ricinolja
	1 - 3 % amyl nitrat

PROPELLER

Det är viktigt att inkörningen sker med väl avbalanserad propeller. Använd TORNADO-nylon-propellrar. Tabellen nedan över inkörningspropellrar visar er rätt storlek för varje motortyp.

FÖRBEREDELSE

- Sätt fast motorn med skruv och mutter i en träplatta och montera träplattan stadigt exempelvis med tvingar på en bänk.
- Montera tanken så nära motorn som möjligt och i höjd med förgasarröret.
- Kontrollera att inget smuts finns i tanken eller i slangerna.
- Sätt fast propellern så att den är vägrätt när kolven börjar sin uppåtgående rörelse och har stängt avgasportarna.
- Kontrollera att glödstiftet glöder och är ordentligt iskruvat.

MOTORN STARTAS

- Alla ENYA-motorer startar mycket lätt om de hanteras på följande, rätt sätt.
- Stäng förgasarnålen och fyll tanken med bränsle
 - Öppna förgasarnålen på följande vis:
Enya 09, 15, 15D, 19 - 1,5-2,5 varv.
Enya 06, 29, 35, 45, 60 - 3-4 varv.
 - Spruta in några droppar bränsle både i avgasportarna och i insuget. Choka motorn tills bränslet i slangerna nått fram till förgasaren.
 - Anslut batteriet till glödstiftet om det är en glödstiftsmotor.
 - Slå runt propellern motsols tills den börjar tända och går igång. Tänder inte en glödstiftsmotor, kontrollera återigen att stiftet glöder samt spruta in ett flertal droppar genom avgasportarna. På dieslar ökar man kompressionen om denna är för låg eller sprutar även där in ett flertal droppar bränsle direkt in i förbränningskammaren.
 - Efter det motorn startat är det lämpligt att minska bränsletillförseln tills dess motorn ger full effekt. Öka därefter tillförseln ungefär 1 varv så att motorn under inkörningen får en rik bränsletillförsel.
 - Batteriet kopplas bort så snart en glödstiftsmotor startat.
 - Under inkörningens första halvtimme bör motorn köras i en minuters perioder, under nästa halvtimme högst två minuter åt gången.

GLÖDSTIFT

Nästan alla vanliga glödstift går att använda till ENYA-glödstiftsmotorer. Det är lämpligt att prova några olika stift då mindre skiljaktigheter kan förekomma. Givetvis är ENYA-glödstift speciellt konstruerade med tanke på motorerna.

Glödstift nr 1, 2-3 volt	pris kr. 1:25
Glödstift nr 2, 2-3 volt	pris kr. 1:25
Glödstift nr 3, 1,5 volt, Medium	pris kr. 3:75
Glödstift nr 4, 1,5 volt, Hot	pris kr. 5:--
Glödstift nr 5, 1,5 volt, R/C	pris kr. 6:--

TROTTLAR

ENYA-trottler för varvreglering är speciellt avsedda för radiostyrda modeller. Trottlerarna är konstruerade enligt senaste rön och ger mycket säker gång vid låga varvtal. Lösa trottler monterar med lätthet på standardmotorerna med endast en skruvmejsel. Det är lämpligt att prova några olika bränslen och glödstift, då trottletegenskaperna starkt kan ändras med olika kombinationer.

INSUGNINGSMUNSTYCKEN

Enya 15-II, 15D-II, 29-III B och 35-II har 2-3 olika sorters insugningsmunstycken. Välj den som bäst passar för motorernas användning.
Liten diam.: Motorn suger bra, bränsleåtgång liten, lämplig för stunt, team och R/C.
Stor diam.: Hög effekt, lämplig för speed och friflykt.

OBSERVERA

- Tag inte isär motorn i onödan.
- Garantin utgår om motorn behandlas på felaktigt sätt, vilket ofta är fallet då nybörjare skall skruva isär en motor.
- Uppstår garantifel returnera motorn till oss, så reparera vi den gratis. Eventuellt porto betalas dock av kunden.

WARNING: Sök aldrig skruva isär ENYA 06 D genom att sticka exempelvis en pianotråd igenom avgasportarna. Motorn förstöres då ofelbart och garantin förfaller.

1 ÅRS GARANTI

MOT FABRIKATIONSFEL

GÄLLANDE ENYA

KÖPT DEN / 196 av

NAMN

BOSTAD

POSTADRESS

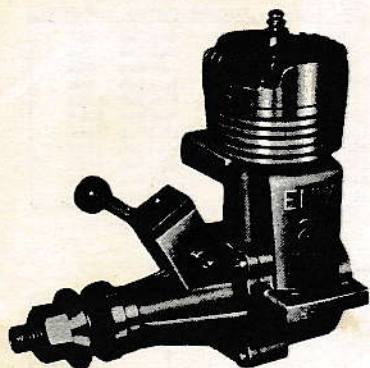
Firmastämpel

GENERALAGENT

HOBBYTJÄNST

OLOFGATAN 7 BOX 3310 STOCKHOLM 3
TELEFON (010) 20 23 04

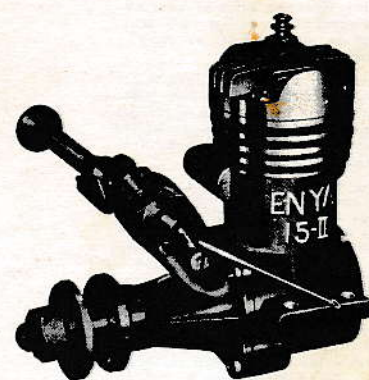
ENYA 29-III B



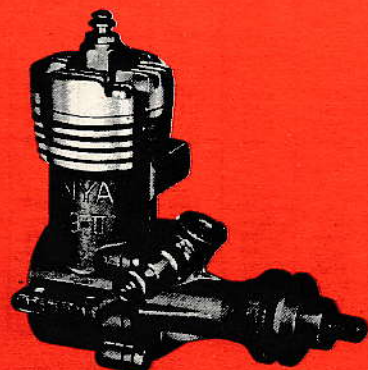
ENYA

MODEL ENGINES

ENYA 15-II R/C



ENYA 09-II

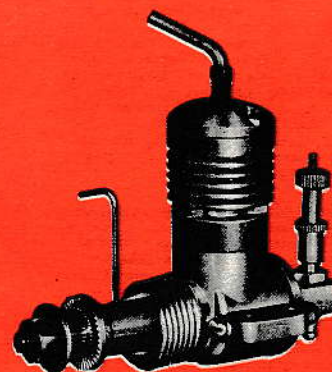


MARKNADENS FÖRNÄMSTA MODELLMOTORER

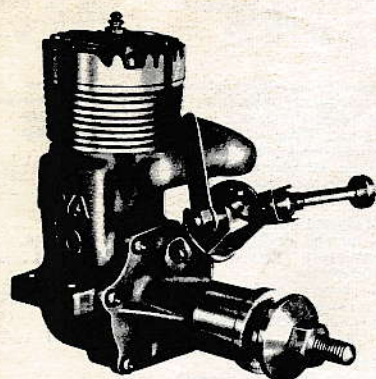
TYP	cm ³	PRIS	
		Standard	R/C-version
Enya 06 glöd	0,99	32:--	34:50
Enya 06 diesel	0,99	39:50	42:--
Enya 09-II glöd	1,61	39:--	49:50
Enya 15-II glöd	2,47	48:--	58:50
Enya 15 D-II diesel	2,48	73:--	83:50
Enya 19-IV glöd	3,21	55:--	65:50
Enya 29-III B glöd	4,91	69:--	79:50
Enya 29-III special	4,91	79:--	
Enya 35-II glöd	5,85	72:50	89:50
Enya 45 glöd	7,36	82:--	99:--
Enya 60 glöd	9,94	103:--	119:--
Enya 60 Marine	9,94	123:--	139:--

Glödstiftsmotorerna levereras med glödstift nr 3.
Samtliga priser inkluderar 6 % omsättningskatt.

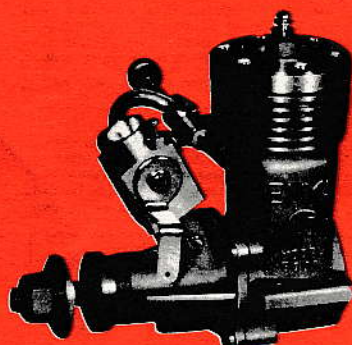
ENYA 06 D



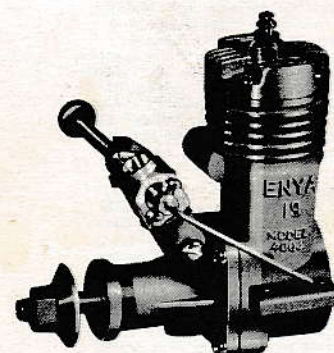
ENYA 60



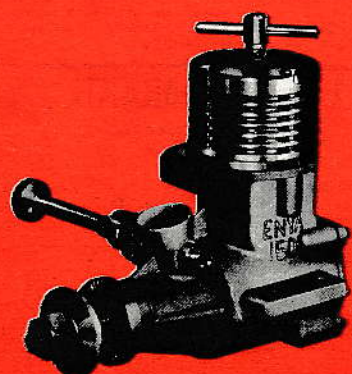
ENYA 45 R/C



ENYA 19-IV R/C



ENYA 15 D-II



Enya

modellmotorerna med

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

finns hos

ENYA 35-II



GENERALAGENT

HOBBYTJÄNST

OLOFSGATAN 7 · BOX 3310 · STOCKHOLM 3
TELEFON 20 23 04