

E 9



MODELLFLYGNYTT



ORGAN FÖR
SVERIGES
MODELLFLYGFÖRBUND

2
1968



® **ARALDIT**

är limmet som h-å-l-l-e-r

(ARALDIT-fogen som håller tankbilen här ovan
har en yta av endast 100 x 150 mm.)

ARALDIT i tubförpackning finns i färghandeln,
i järnhandeln och i varuhus över hela landet.

Distributör: Färg AB International
GÖTEBORG

ARALDIT®

CIBA schweizisk världskoncern
i kvalificerad kemi

I Sverige: CIBA Produkter AB
Plastavdelningen
NORRKÖPING

SMFF

SMFF bildades 1957 och har klubbar, klubbmedlemmar och enskilda personer som medlemmar. SMFF är anslutet till Kungl Svenska Aeroklubben och Svenska Interplanetariska Sällskapet samt genom vissa klubbar till Svenska Flygsportförbundet.

FÖRBUNDEXPEDITION: Box 11060, 60011 Norrköping 11. Tel 011/133136 (Ingegerd Kalén) eller 011/135807 (Ragnar Åhman). Postgiro 518 165.

FÖRBUNDSSTYRELSE: Ordförande Tore Löödin, Örmängsg. 63A, 16231 Vällingby 3, 08/895507. Vice ordförande Gunnar Kalén, Svarvareg. 9, 60360 Norrköping, 011/133136. Sekreterare Lennarth Larsson, Dalv. 56, 18341 Täby, 08/7583610. Kassör Karl-Anders Ericsson, N. Kyrkog. 28A, 87100 Härnösand, 0611/15378. Ledamot Carl-Göran Sundstedt, Norrlandsg. 34B, 75229 Uppsala, 018/115936. Suppleanter Olof Hansson, Torbjörnsliden 3, 41729 Göteborg H, 031/223026, Nils-Olof Roslund, Holbergsg. 83, 16157 Bromma, 08/373447.

GRENSTYRELSE, FRIFLYG: Grenchef Vakant. Ledamöter Bo Modeér, Schlytersv. 41, 12650 Hägersten, 08/457521. Bengt Johansson, Lidv. 16, 13500 Tyresö, 08/7126071. Suppleant Evald Lindgren, 73300 Sala.

GRENSTYRELSE, LINFLYG: Grenchef Harald Sannes, Slägbacken 7, 17157 Solna, 08/834625. Vice grenchef Ove Andersson, Åsg. 2C, 72463 Västerås, 021/131742. Ledamot Ulf Larsson, Kopparv. 21, 17020 Kalhäll, 0758/51073. Suppleant Ove Kjellberg, Solv. 8, 17024 Skälby, 08/380463.

GRENSTYRELSE, RADIOFLYG: Grenchef Gunnar Hofmann, Docentg. 1A, 21452 Malmö S, 040/921072. Vice grenchef Tommy Bennwik, Vikdalsv. 8, 13100 Nacka, 08/7164542. Ledamot Björn Wängström, Frejg. 4, 59050 Vikingstad, 013/81372. Suppleant Bertil Attervik, Kapplandsg. 50, 41478 Göteborg V, 031/41326.

GRENSTYRELSE, RAKETFLYG: Grenchef Lars Andersson, Tycho Braheg. 35, 21612 Limhamn, 040/51662. Vice grenchef Olle Olsson, Bokebergsg. 19, 21800 Håsselholm, 0451/15720. Ledamot Anders Åhnevall, Vallonv. 5, 73050 Skultuna, 021/70479. Suppleant Ola Svensson, c/o Sandberg, Södra Förstug. 10, 21143 Limhamn.

FÖRBUNDSRÅD (utom ovanstående ledamöter): Lennart Hansson, Limhamnsv. 10C, 21759 Malmö V, 040/914710. Erik Björnwall, Trestegsg. 69, 60363 Norrköping, 011/126346. Ace Johansson, Box 1729, 79100 Falun, 023/11166.

REVISORER: Björn Wängström, Frejg. 4, 59050 Vikingstad, 013/81372. Curt-Erik Schön. Vretag. 23, 58237 Linköping, 013/126915. Suppleanter Bertil Westlin, Råbykörsö 11, 72469 Västerås, 021/185517, Bo Modeér, Schlytersv. 41, 12650 Hägersten, 08/457521.



MODELLFLYGNYTT

MFN är organ för SMFF och utsändes till prenumeranter och förbundets samtliga medlemmar. Tidsningen utkommer med sex nummer per år; 1 februari, april, juni och september, 15 oktober samt 15 december.

REDAKTION: Göran Alseby, Carl-Gustav Åhrmark, Gunnar Landin, Gunnel Andersson, Västra Strandv. 11, 59056 Hjulabro, 013/59835 (Alseby). Fackredaktörer: Friflyg Sven Olof Lindén, Hovstav. 15, 70363 Örebro, 019/182179. Linflyg Ulf Larsson, Kopparv. 21, 17020 Kalhäll, 0758/51073. Radioflyg Jan Levenstam, Mov. 26, 16220 Vällingby, 08/361832. Raketflyg Anders Åhnevall, Vallonv. 5, 73050 Skultuna, 021/70479. Utbildning Carl-Göran Sundstedt, Norrlandsg. 34B, 75229 Uppsala, 018/115936.

ANNONSER: Nils-Olof Roslund, Holbergsg. 83, 16157 Bromma, 08/373447. Prislista skänks på begäran. Förbundets medlemmar får kostnadsfritt införa en radannons per år (MFN förbehåller sig rätten att förkorta och ändra i manus).

DISTRIBUTION: Bengt Martinelle, Nils Löparev. 29, 14041 Sorunda, 0753/44293.

PRENUMERATION: Pris 10 kr per år. Per postgiro 518 165, 60011 Norrköping 11.

INNEHÅLL

	Sida
Ledare: SMFF i nådiga luntan	3
Snobben II, semistuntmodell	4
Standardracing igen	6
Glöd i combat	7
TR-Virvlande verklighet	8
Ett lim för Farao-Araldit	10
Tyst RC	13
RC-tips	14
Roland, välbyggare i RC	16
Friflyg-VT	18
Knut, medaljör med precision	22
Friflygtävlingar	24
Oldtimers	26
Klubbsida	29
SMFF:s styrelsebeslut	30
Grenkonferenserna	30
Läsarnas parlament	32
Tävlingskalender	33
Notiser	34

OMSLAG

Omslagsbilden ger ett gott intryck av de idealiska förhållandena vid friflyg-VT. Foto Bertil Westin.

NÄSTA NUMMER

Utkommer omkring 1 juni. Manus ska vara Red tillhanda före april månads utgång.

MODELLFLYGNYTT

E A

SMFF i nådiga luntan

SMFF finns med i årets statsverksproposition. Undervisningsdepartementet har begärt pengar av riksdagen till vår centrala ungdomsverksamhet. Om våra folkvalda antar denna del i "nådiga luntan", får modellflyget statlig hjälp igen efter nio magra år. Fram till 1/7 1959 fick nämligen KSAK från ett annat departement ganska bra med slantar för modellflygändamål så mycket pengar, att man kunde avlöna en riksinstruktör bland annat.

Under de magra åren har SMFF fått sköta modellflyget, vilket har inneburit en konstant skraltig ekonomi med förhållandevis små satsningar på annat än tävlingsverksamhet. Efter bildandet av Flygsportförbundet går tävlandet och den sortens penningkrävande organiserande nu över till FSF. Klubbarnas tävlingsidéer och önskemål läggs fram på grenkonferenser och via FSF:s distriktsfolk. Idrottsanslagen förslår inte på långa vägar till all svensk modellflygsport, men vi kan åtminstone få ordentlig hjälp till utlandsrepresentation och funktionärsinstrument ur det centrala anslaget. Sedan kommer det an på lokalklubbarna och distrikten att skaffa fram pengar på respektive områden.

De bidrag som vårriksdagen har att ta ställning till kan göra det möjligt att återuppta handboksutgivningen igen. På förlagssidan kan man även ta fram nya ritningar och andra hjälpmedel för klubbarnas behov. De bidragslösa åren har lärt oss hur vi skall framställa trycksaker på billigt sätt (Modellflygnytt är ett bra exempel), samtidigt som nya enkla tryckmetoder kommit till.

Vi måste aktivera utbildningen i klubbarna och vårt sätt att värva medlemmar. Samtliga undersökningar - både stora och små - av tonåringarnas föreningsliv visar att strömmen av medlemmar genom föreningarna är snabbare än t ex på 50-talet. Detta gäller även ledarna. Följaktligen bör en ökad ledarutbildning komma i gång. I ledarkurserna måste mera pedagogiskpsykologi läggas in på schemat och de färdiga ledarna måste få verktyg - läromedel - av modernt slag. Dagens tonåring har under sin långa vardagstillvaro på skolbänken och framför TV-apparaten vant sig vid bild- och ljud-undervisning. Framtagandet av sådana medel för fritidsbruk under lockande former tar tid och kostar stora pengar. SMFF har likväl slagit in på den vägen så smått.

Expeditionen har i vinter kunnat konstatera en glädjande ökad aktivitet i klubbarnas ungdomsarbete. Med statliga stödpengar kan vi göra en expedition med större kapacitet, som bättre svarar mot kraven.

Med eller utan statligt stöd är det våra klubbar som är det väsentliga. Ju fler vi blir i klubbarna och ju färre orter som saknar modellflygklubb, desto större möjligheter ges det till ökad central hjälp och desto bättre kan vi hävda oss och våra intressen i den uppsjö av lockande fritidssysslor som erbjuds åt ungdomarna. Ju förr vi kan förnya vår verksamhet, desto förr kan vi hoppas på att få en fastare aktiv grupp i klubben, som grips av vår hobby - och utvecklar sig i den.

6/ Sundstedt

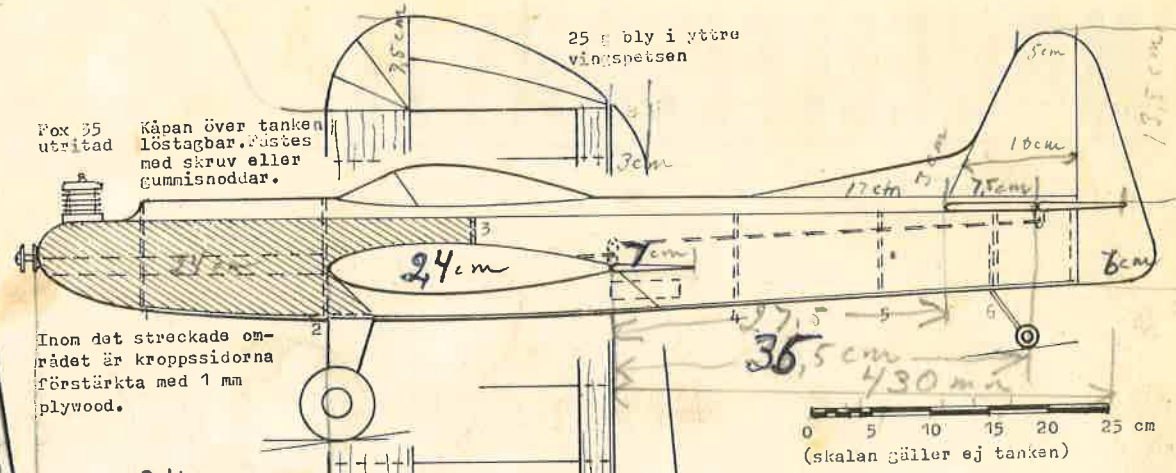
PRESS STOPP

Statsanslaget till de sex ungdomsorganisationerna har beslutats av Riksdagen. Såväl Riksdagens första som andra kammare antog den 27 mars statsutskottets utlåtande nr 43, punkt 19, gällande bidrag till ungdomsorganisationers centrala verksamhet.

Kung. Majt föreslog Riksdagen att 4 816 000 kr skulle ansättas för budgetåret 1968/69 varav 300 000 kr avsåg de nyantagna, av skolöverstyrelsen förslagna organisationerna. Två reservationer avseende anslag på sju milj kr resp tillämpning av 1962 års ungdomsutredning avsågs av kostnadsskäl.

Beslutet torde innebära att SMFF erhåller ca 5 kr för den beslutade tiden.

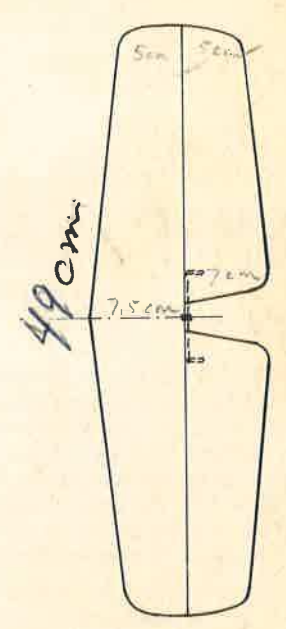
12009m = 43.9m/dm
1000v = 36.0/dm



← 24 cm →

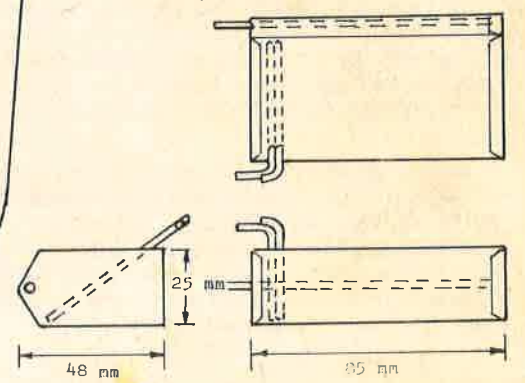
Mittpartiet av vingen klädes med 1,5 mm balsa. De fyra centrumspryg-larna nedslipas 1,5 mm på det område som skall klädas. Se fullskala-skiss av sprygarna.

1300 mm 28 dm²
115 cm



SNOBEN II - stuntmodell för 5-6 cc motorer
SEMISTUNT

Tankrör: 3mm dia mässing
Tankplåt: 0,2 mm mässing



De två vingsprygarna i vingens mitt vid vilka roderoksfästet sitter göres av 3 mm hårdbalsa, övriga spryglar av 2 mm lätt balsa

SEMISNOBBSTUNT

Av ERIK JÖRNWALL

Snobler är ett försök att få fram en stuntkärra som är enklare att bygga än de flesta i sin klass utan att göra avkännet på flygegenskaperna. Modellen är först och främst avsedd för den nya klassen semistunt men är fullt kapabel att bygga det internationella tävlingsprogrammet när piloten väljer att så långt.

Spinner, vevaxelförlängning och konstfullt snidade motor-kåpor och hjulkåpor är lyxartiklar som lätt medför viktökning, vibrationer och startbesvär för den som inte är så van vid dessa finesser. Alltså skippar vi sådana onödiga detaljer! För att ytterligare förenkla starten har vi vänt motorn "rätt väg" för att slippa vända modellen upp och

ned varje gång motorn ska startas. Det går visserligen att starta en stuntmotor i inverterat läge men den kan lätt bli "sur" och det är ju onödigt.

Stjärtytorna är byggda på enklast möjliga sätt av lätt massiv balsa. Den som så vill kan göra en sprygelbyggd tjockare stabbe men det är mycket tveksamt om det är värt mödan.

Jag förutsätter att den som tänker ge sig i kast med Snobben inte är en ren nybörjare utan har åtminstone ett par linkärror bakom sig. Därför avstår jag från att ge någon egentlig byggbeskrivning utan nöjer mig med en del påpekanden.

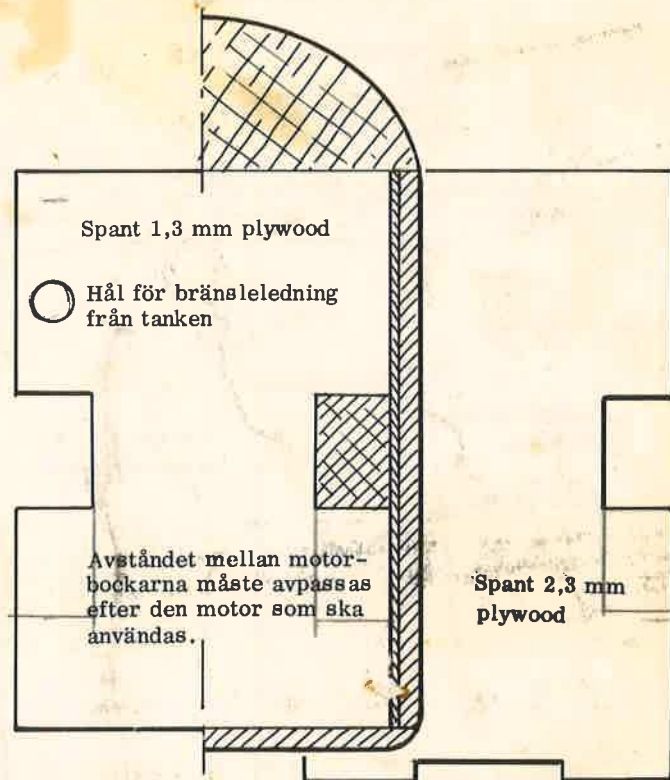
Hjärtat i en stuntmodell är rodermekanismen. Inget glapp och ingen kärvning får förekomma. Roder och flaps ska vara kopplade så att de står i exakt neutralläge samtidigt och de ska kunna röras mycket lätt, utan att hugga eller gå trögt i något läge. Jag använder själv Veco's stora roderok och roderhorn och är nöjd med dem. De måste dock bussas för stötstängerna, annars nöts hålen fort upp. Borra upp hålen och araldita fast en 3-4 mm lång bit mässing - eller helst lagerbronsrör, med 2 mm inre diameter. Använd inte tunnare pianotråd än 2 mm till stötstängerna och glöm inte att staga höjdroderstötstången vid spant 5. Utan stagning är det risk att den böjs av flygpåkänningarna så att man inte får ut fullt höjdroderutslag i luften. De bästa gångjärn jag hittills använt är Rands. Modell 1023 eller 1024 passar till Snobben (och de flesta andra stuntmodeller). Perfects gångjärn duger också men brukar vara ganska kortlivade.

Begå inte misstaget att bygga in tanken permanent. Tankens läge och utformning är nämligen ytterst kritiska faktorer som man kan behöva ändra flera gånger innan motorgången blir perfekt.

Tanken på ritningen har jag använt i många modeller och det är den enda typ som jag är nöjd med. Genom påfyllnings- och skvallerrörens dragning i tanken får motorn lika mycket bränsle med full som med nästan tom tank, vilket betyder mycket för flygningen. För att denna tank skall fungera är det mycket viktigt att den är absolut tät. Det minsta hål på tankens vänstra sida förstör helt dess fördelar ur bränslematningssynpunkt. Tanken räcker med en Fox 35 med ljuddämpare för ca 6 minuters gångtid vilket är lagom för ett stuntprogram. Tag det försiktigt på träning och håll reda på hur länge motorn gått under varje flygning och sluta stunta efter 5 minuter. Let finns roligare saker än motorstopp när modellen är på väg rätt uppåt.

Materialspekifikation för Snobben II

Motorbockar	10x15 mm ek eller rödbok
Kroppssidor	3 mm medelhård balsa
Nosförstärkning	1 mm plywood
Spant 1 och 2	3 mm Plywood
Spant 3-6	3 mm balsa
Landställsfäste	3 mm Plywood
Kroppsuundersida	2 mm lätt balsa
Kroppsoversida	20 mm mycket lätt balsa
Stabilisator och höjdroder	7 mm lätt balsa
Fena	3-5 mm lätt balsa



Vingframkant
Vingbalkar

Vingbakkanten
Vingbakkantstäckning
Mitt-spryglar (2 st)
Övriga spryglar
Vingspetsar
Torsionsnäsa
Mittpartiklädsel
Flaps
Roderoksfäste
Roderok
Roderhorn
Flapshorn
Gångjärn
Stötstänger
Leadouts
Landställ

Hjul

Sporrställ
Sporrhjul

Motor

Klädsel

7x7 mm medelhård balsa
3x10 mm medelhård till hård balsa

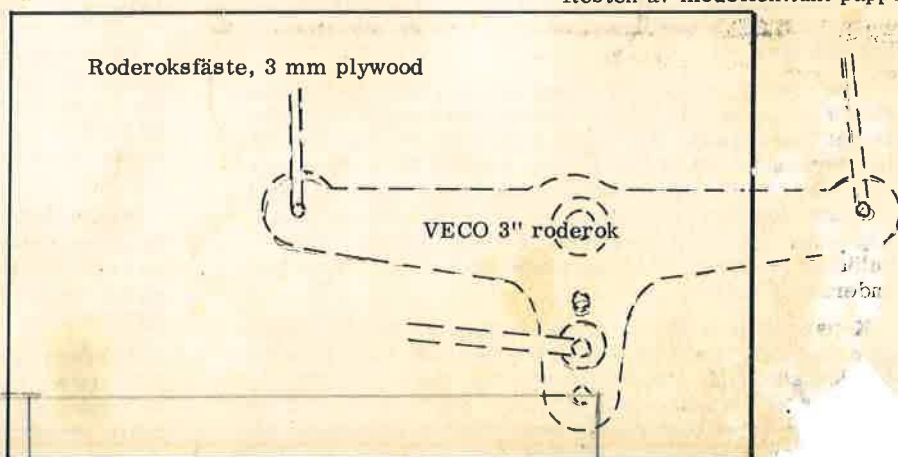
2x25 mm medelhård balsa
3x7 mm medelhård balsa
3 mm hård balsa
2 mm lätt balsa
3 mm lätt balsa
1,5 mm lätt balsa
1,5 mm lätt balsa
5 mm lätt balsa
3 mm plywood
Veco 3" eller motsvarande
Veco, stort
Veco stort
Rand 1023 eller 1024 el. likn.
2 mm diam pianotråd
0,75 mm diam pianotråd
1,5 mm dural (köpes lämpligen färdigt)

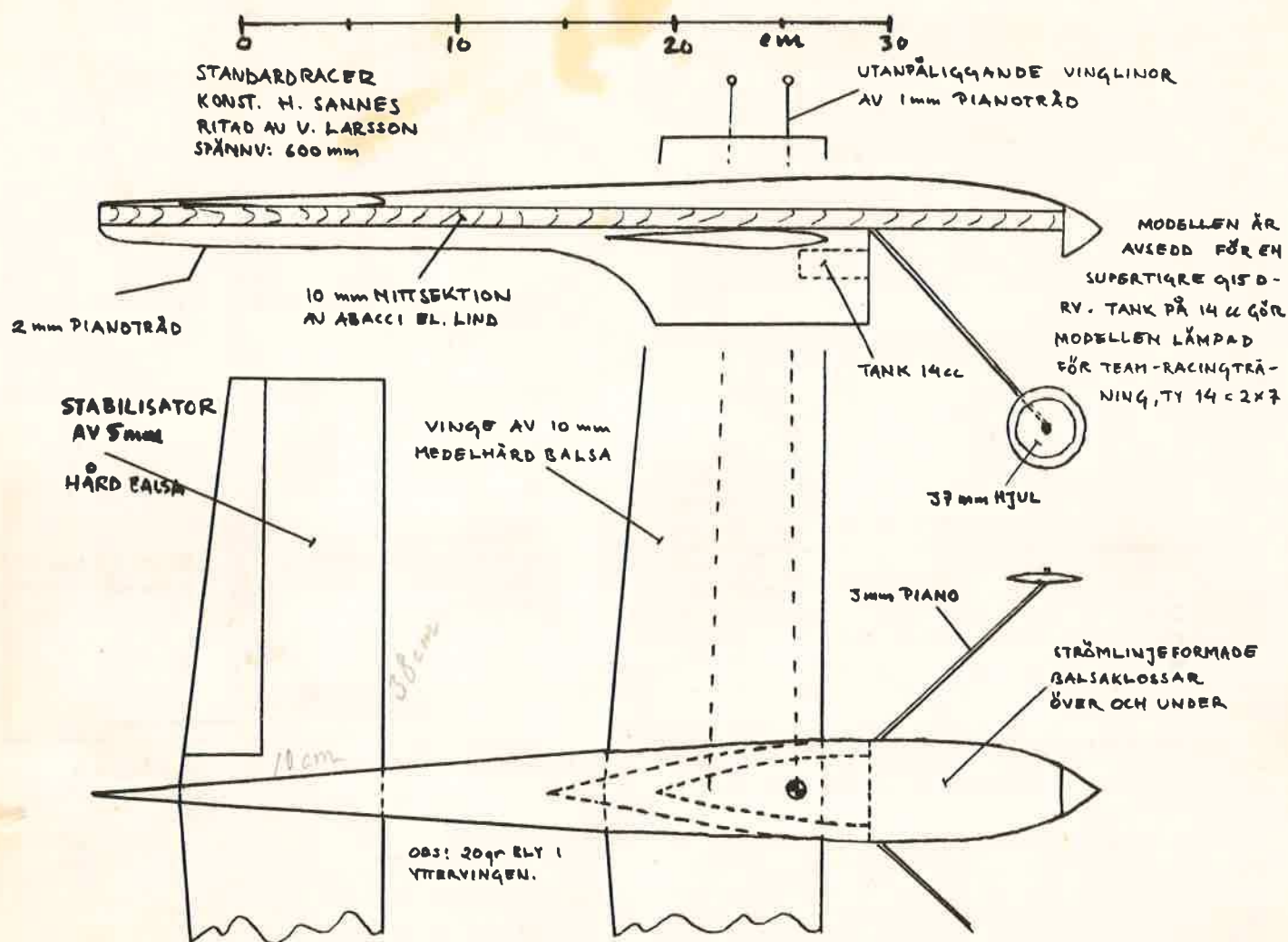
2-2,5" diam luftfyllda gummi-hjul

2 mm diam pianotråd
1/2-3/4" diam gummi-eller trähjul

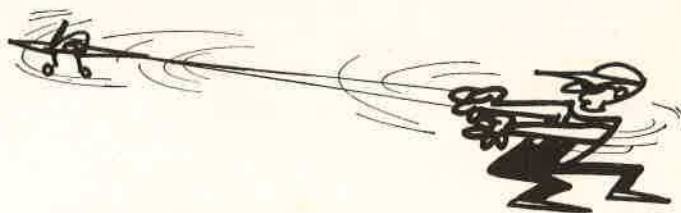
5-6cc glödstiftsmotor t ex Fox 35, McCoy 35, Merco 29 och 35, OS 35 S m fl

Vinge och nosparti:japonsiden
Resten av modellen:tunt papper





STANDARDRACING, igen



Text och ritning: ULF LARSSON

Solna MSK kommer i vår att anordna en provtävling i Standardracing (26/5) efter de regler som skisserats tidigare.

Tävlingen är öppen för alla, oberoende av licensinnehav, civilstånd och liknande oväsentligheter. Vi hoppas på många deltagare. Sätt alltså igång och bygg i stället för att sitta här och läsa.

Som ytterligare påbröd presenterar vi ännu en förnämlig konstruktion. Det är Harald Sannes hjärnfoster, som efter moget övervägande tagit form. Konstruktionen är den enklast tänkbara (och därför mycket lämplig för grenchefen) med vinge och stabbe i helbalsa och utanpåliggande vinglinor och stöttång. Det visade sig också möjligt att pula i-hop bygget på några få kvällar. Modellen målas i en glad kulör av Du-Ponts fabrikat, meddelas från vanligtvis välunderrättat håll.

Konstruktionen skiljer sig från Rådis på ett par punkter som kan vara värda att påpekas. Stabilisatorytan är större landstället är placerat långt fram. Det visade sig nämligen att Rådis hade vissa tendenser att tippa över på nödningarna med för låg fart, vilket vi tror beror på stabilisatorytan jämfört med en teamracer. Rådis

landstall är nämligen placerat som på en TR-modell. Modellens tank är på 14 cc. Detta mått har erhållits ur följande formel: $V = 2 \cdot 7$ där V betyder den sökta volymen och 7 står för den magiska tankvolymen i teamracing. Med en sådan tank kan man få en uppfattning om vad ens motor skulle prestera i en teammodell och standardmodellen kan på så sätt användas som träningsmodell för TR.

För övrigt är bygget enkelt och rättframt och borde lämpa sig väl för nybörjare. Man kanske rent av kunde tänka sig att större klubbar anordnade standardkurser för hänga medlemmar. Stora serier av någon lämplig konstruktion kunde läggas upp och huga vad roligt det skulle bli. Eller hur.

Standard är en klass som är upplagd så att den passar inte bara nybörjare, utan också gamla vingrävar, som av en eller annan anledning hamnat i om-jag-hade-en-kärraså-skulle-ni-få-se-på-gnistor-men-jag-har-tyvärr-inte-tid-attityden.

Eftersom standardbygget är så oförsämrat enkelt och endast kräver Getingkompetens så är denna invändning inte så mycket att komma med. Vi hoppas att få fart även på dessa personligheter, som i denna klass får en utmärkt möjlighet att återuppta det ädla modellflygriet.

GLÖDSTIFTARE I COMBAT

Text och ritning: ULF LARSSON

Efter att förtvivlat ha försökt flyga combat-int på Svenssonsätt med dieselmotorer och allt vad det innebär av överkompade motorer och dylikt, beslöt jag mig för att göra det litet behagligare för mig. Jag hade tidigare flugit en del combat-35 och hade en del erfarenheter av glödare därifrån. Dessa erfarenheter var i stort positiva och jag frågade mig således varför ingen använde glödare i int-klassen. Det kunde jag emellertid inte svara på, så jag beslöt att skrida till handling.

Så gjorde jag ock, och efter att ha haft glödstiftsmetoden under utprovning några år kan kanske några av de ihopskramlade erfarenheterna vara av intresse.

När det gäller motorval finns det egentligen bara två märken att välja mellan, nämligen Cox och Super Tigre. Dessa båda är i stort sett jämbördiga i fråga om effekteresurser. Personligen har jag fått bästa resultatet med Cox Special, men det kanske beror på att mina Super Tigre G20 har varit av typ "hopplockade delar". Cox-motorerna är mycket lätta, men i gengäld inte så robusta och krashtåligen som Super Tigredito.

Dessa motorer behöver inte trimmas alls, går bra ändå. På Coxen bör man emellertid byta ut originaltoppen mot en som är borrad och gängad för vanliga glödstift (finns hos Hobby-Teknik). Man kan eventuellt lägga en extra packning under toppen för att få längre livlängd på glödstiften. Kalla glödstift (t ex Fireball blå) är bäst eftersom de håller längre och motverkar förtändning när man kör på högnitrerade bränseln. Förtändning yttrar sig i att motorn efter ett par snabba varv sacker radikalt och hörs väldigt ansträngd.

När man använder glödare är trycktank ett måste. Många tror att en trycktank är ett fenomenalt komplicerat vidunder som bara är till besvär. Så är inte fallet om man bara följer några enkla regler, nämligen 1, gör tanken av något grövre plåt än normalt (t ex en gammal kaffeburk). 2, lö-

der extra noga överallt för att tanken ska motstå trycket, 3, gör påfyllnings- och tryckmatningsrören enligt figur på ritningen, för att undvika att motorn flödas under start.

Tanken ska vara stor. Cirka 90 cm är lagom. Tyvärr blir en sådan här tank rätt så tung och måste därför sättas fast extra noga i modellen för att inte ramla ut vid en snäv manöver eller krasch.

Så kommer vi då till det man fyller tanken med, nämligen bränslet. Det finns många bra färdigblandade brygder att köpa, t ex Cox Sport (15 proc nitro), Cox Racing (30 proc) och Nitrol (65 proc uppger fabriken). Nitreringsgraden beror på vädret, kallt väder = mycket nitro och tvärs om. Jag brukar blanda 3/4 Cox Racing och 1/4 Nitrol (ger 40 proc). Cox-motorer tycker mycket bra om Nitrol nämligen. Vill man blanda bränsle själv går det också bra. Nitreringsgraden ska ligga mellan 20 och 45 proc. På svagare bränslen får man nästan undantagslöst inställnings-svårigheter och ojämn gång.

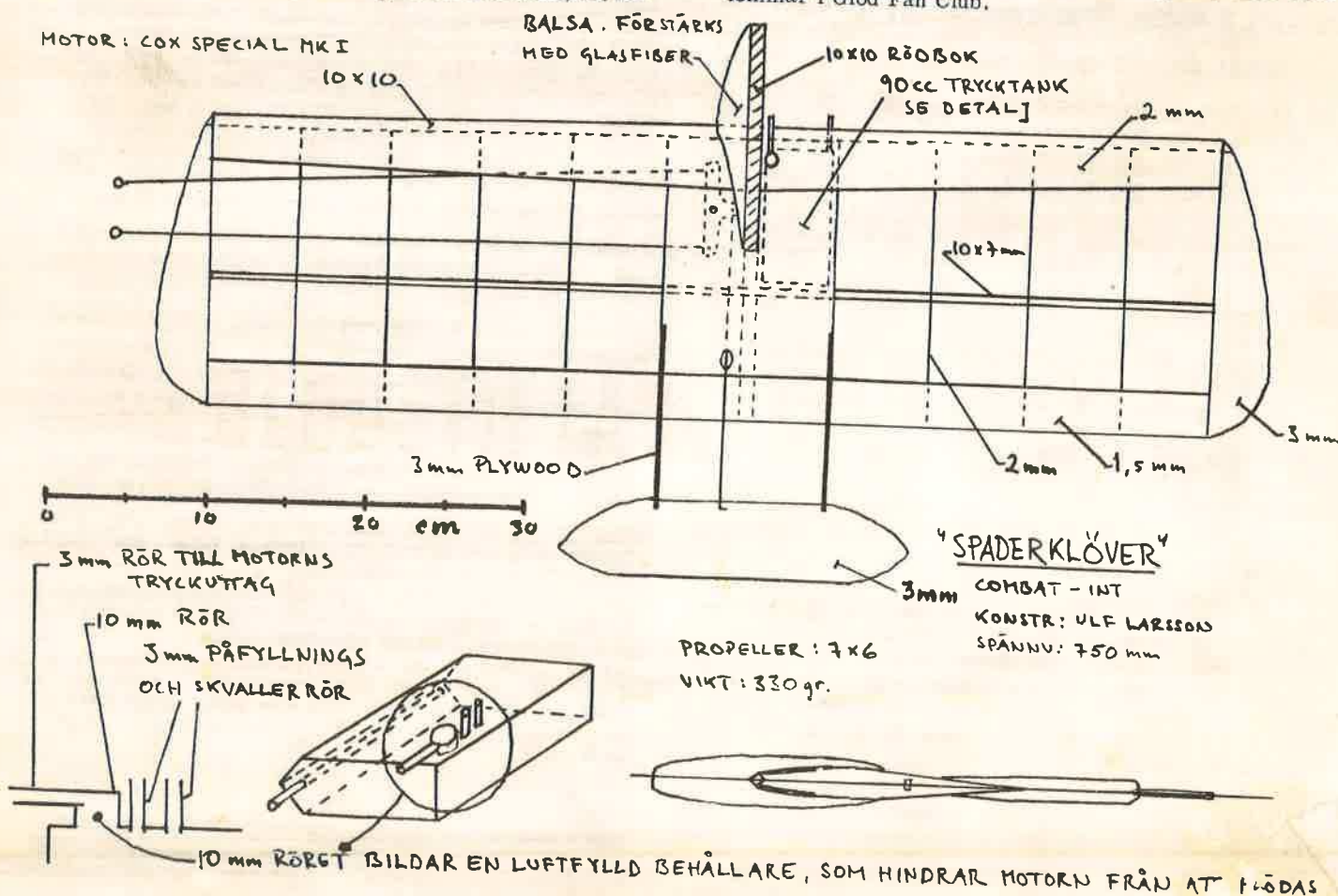
Med dessa bränslen kan man också flyga mycket fort. Farter på 150-160 km/tim är vanliga. Somliga hävdar att en kvicktänkt pilot besegrar en snabb modell, men om alla andra faktorer är lika, har den snabba modellen övertaget.

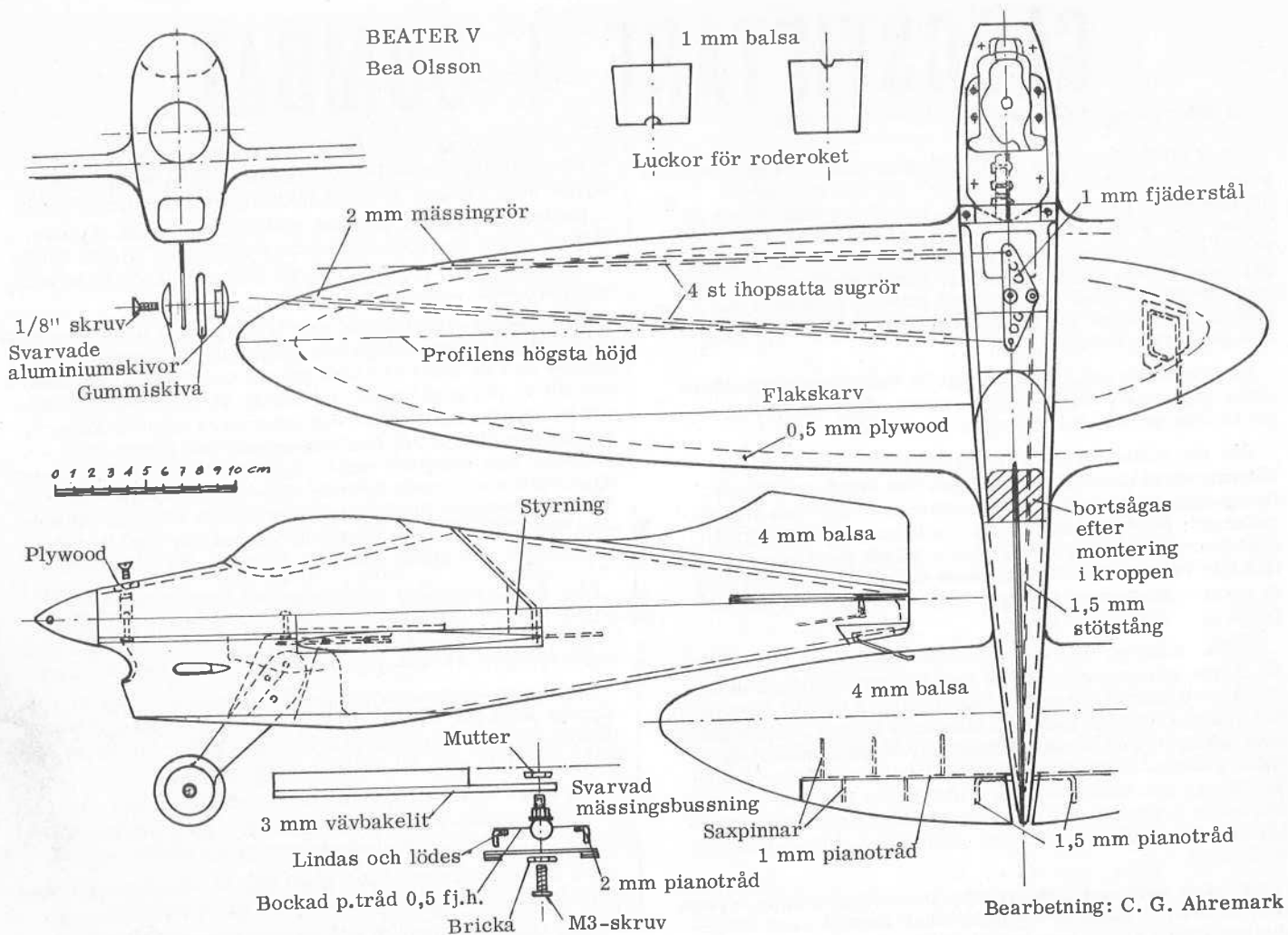
7x6" är en lagom stor propeller till glödare. Den är tillräckligt liten för att låta motorn arbeta på toppen av sin effektkurva men har ändå tillräcklig stigning för att ge modellen hög fart utan att sacka i manövrerna.

Den stora fördelen med glödstiftsmotorer ligger just i att man kan göra obegränsat många och fruktansvärt tvära manövrar utan att modellen tappar farten alltför mycket.

Om man sedan använder endast färsk batterier och hela glödpluggar är inte heller starten något problem.

Bygg Din favoritmodell och utrusta den med en glödare så kommer Du att få uppleva någonting alldeles extra i fråga om prestanda. Så återstår bara att hoppas på fler medlemmar i Glöd Fan Club.





TEAM RACING VIRVLANDE VERKLIGHET

Text: BENGT-ERIC OLSSON

Efter ett uppehåll på två år med plugg och militärtjänst (på isbrytare) kliade det i byggingrarna. Många ideér föddes ute på isen. När vintern tar slut och skördepermisen kom visste jag var jag skulle vara, i hobbyrummet.

Av alla ideér man har så blir endast ett fåtal klara till den modell man ska bygga. Vid tiden för nästa bygge går det kanske bättre men då har man åter nya. Detta är kanske det fina i sporten, fast det kan ibland kännas tungt att aldrig bli klar med något. Min hög med gamla Ettor hade gått i pension, så det fick bli Super tigre G 15 PV och HP (inte helprotos) 15D under kåpan. Bäst att se till att Eta passar också ifall Så skulle jag ha en ny form på pannan, så att jag kunde byta motortyp. Vidare, som gammal balsaputsare, så tycker jag nu det är synd att måla planet, efter allt slit. Tänk så vacker balsa är då den får framträda genom klarlacken. Det skvallrar ju också om hur planet är byggt.

Några punkter om hur jag bygger BEATER V

Vingen: Plywoodram 0,5 mm (vilket räcker tycker jag) 5 mm balsafлак, mjuka. Se vid profileringen till att vingen blir lika tjock över och under vid bakkanten. Annars slår den sig lätt. 1 mm blyplatta dubbelvikes, sporren 1,5 mm diameter aralditlimmas däremellan. Se ritn. Bocka ej tråden för tvärt där den lämnar plattan. Blyvikt 35 gr. Linnorna drages igenom de ihopsatta mässing- och sugrören lindas runt en p-tråd, fastkopplas och drages. Vingens vikt utan ok 95 gr.

Roderoket: 1 mm fjäderstål, fastsatt i vävlaminat med justerbart svarvat fäste som löds. Stötstången bockas kring mutter på skruv till oket. Se ritningen.

Pannan: Fräst av 10 mm dural aluminium, vikt 30 gr.

Kroppen: Den är uppbyggd av tre klotsar urholkade så att en lampa lyser igenom. Kåpan låses med snedfasning och skruv i bygel över motorfronten. Kroppsporren (1,5 mm) sitter aralditlimmad i hårdträ. Rektangulärt urtag sågas för vingen, som limmas i spåren för ramen. Mellanrummen täcks med mjuk balsa (fiberriktningen vingens) så den bildar vingrotsutfyllnad också. Vävlaminatplattan i sex st 1/8" w-muttrar fästes underifrån med araldit i utfrästa 6-kant urtag. Dessa blir fästen för panna och tank. Lätt, starkt och plant. Plattan aralditlimmas på kroppen.

Landningsstället: 1 mm härdat Sandviken 13 fjäderstål. Stumt. Stället fastskruvas i 4 mm plywood och aralditlimmat i en 5 mm:s skåra, med stöd i laminatet i kroppen.

Ytbehandlingen: Mycket noggrann puts, puts, puts. Hela planet zaponlackas två gånger.

Vingen, stabben och fenan: Klädsel vitt tunt japanpapper (blir osynligt). Tre lager dope + ett lager Interlux 707 där- imellan vattenslipning.

Kroppen: Klädsel 1/10 mm glasfiberväv + seriebåts U-plast även vingrotsutfyllnaden. Vattenslipas, jobbigt men bra.

Övergången mellan kåpa och plasthuv jämnas med plast. Ja varför inte, klä yttervingen med väv och plast och minska blyvikten till kanske 15 gr. Det blir inte så tungt som man kanske tror. Viktökningen efter kroppens klädsel var 20 gram, totalvikt för modellen 530 gr.

Som gammal ÖSKF-are började jag naturligtvis med Smartie, närmare bestämt fyra, innan jag började bygga Beater.

Beater I

Den byggde jag våren -63, för Oliver Tiger. Vikt 5.30 gram. Enbent fjädrande landningsställ, vävbakelithjul.

Den 13 januari gick Stockholms Radioflygklubbs sedvanliga flygarbalans av stapeln i Hässelby Familjehotells festvåning. I år med den nyheten att radioflygarkollegorna i stans grannklubbar inbjudits deltaga. Tillställningen är en "tranquilisizer" för flygarnas fruar, fästmör, krokare och andra boliner, som är avsedd att underlätta spinsidans tillståndsgivning för flygning under resten av årets veckendar.

Christer Eidebo och Anton Bucar garanterade succén genom sina musikaliska insatser. Sedan dringar druckits och blodig biff sköljts ned med ymniga kvantiteter rött vin, trädades dansen av 29 st flyfotade flygare. Lekomnänen mönstrade upp med samtliga medlemmar. Även åtskilliga Starfighters skyttade i mängden. Endast en, men ett lejon, kom från Starflyers: Jesper von Segebaden. Under en högtidlig ceremoni fick denne motta det av Thomas Nathansson uppsatta, av Stockholms Radioflygklubb år 1966 för första gången utdelade vandringspriset för bästa RC Skalamodell: en nästan tre meter lång gammal thulinpropeller av lamellerad teak. Som många minns vann Jeppe klubbens skalatävling det året med en underbart detaljerad, välflygande Cub. Eftersom Jeppe rimligtvis inte kunde ta med priset hem på kvällen (han är f n sysselsatt med att göra en tillbyggnad på sin villa) fick han som tröst motta Linköpingseskaderns vandringspris 1967 för bästa insats på ljuddämparefronten: hjälmhørselskydd uppsatt på en vacker aluminiumprofil.

Under kvällens lopp anordnas en flygtävling, ett distanslopp med papperssvalor. Aldrig har så många flugit så mycket på en gång. Loodinska klanen tog hem rubbet med sonen Björn, fru Marianne, dottern Annika med respektive plats-siffror 1, 2 och 3.

Klubbens filmmästare P O Hagberg ordnade därefter filmvisning med 16 mm ljudfilmprojektor.

Framemot småtimmarna avtågade alla, sedan Olle Nordgren solodansat på bord och alla flickor unisont lovat pojkar att få flyga, när och hur mycket som helst.

Smartiepanna. Vingen var byggd av spryglar, frambalk och mittbalk, täckt med 1 mm balsafak. Det lyckades tyvärr inte så bra, det blev med tiden buckligt. Ettan lyckades aldrig komma under 5 min, men det var nära ibland. 5,11 i Genk 1963. Konstigt nog är den i bra skick än idag, trots alla starter.

Beater II

Byggd sommaren 1963 för Eta. Skiljde sig från den förra bara på vingen, typ plywoodram 1 mm + 2 st 5 mm balsafak. Tvåan dog i linbrott på höjdlinan i Genk under träning. Sörjdes mycket där nere då den och motor naturligtvis var lovande då. De bakre delarna har jag kvar som souvenirer

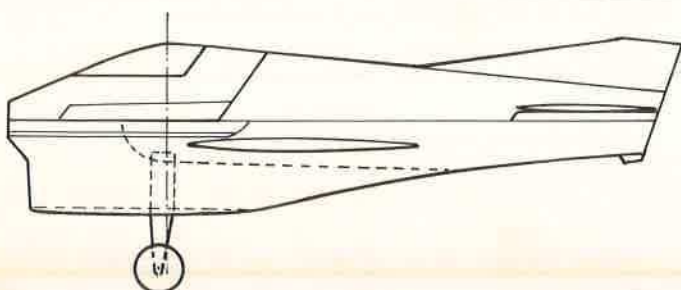
Beater III och IV

De två byggde jag parallellt vintern 1964. Vikt 600 gram. Ändringar. Ny panna, elektrongjuten på Vedaverken, 12 mm hög. Linfästet inflyttat i vingen. Fasthakningen svår, ingen viktinst, då line outs måste gå till halva vingen. Där var en lucka som bröts av och måste tejpas. Vidare hade Etorerna gjutna kylplattor fastskruvade i cylindertoppen. Att bygga två samtidigt var slitigt vid ytbehandlingen, men vid grovjobbet var det en stor fördel. Som bästa tid har en av dom 4,35 i Rostock 1964.

GULDFISKNING

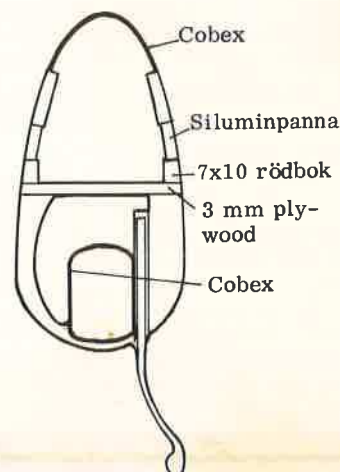
Bengt-Olof Samuelssons Abborre m/67 segrade i team racing i linflyg-SM 1967. Själv skötte han mekanikersysslan och rutinerade Håkan Ahlström var pilot.

Segern var en glädjande framgång för Galaxgänget (tidigare Aerospeed) vars sympatiska uppträdande och tekniska duglighet tillhör de svenska linflygtävlingarnas stora tillgångar.



7 x 10 furulist
8 mm medelhård balsa
8 mm lätt balsa
2 x 7 mm bakkantlist furu
4 mm hård balsa

ToLo



ABBORRE m/67

Vingyta 9,17 dm²
Stabyta 2,94 dm²
Bäryta 12,11 dm²

Ett lim för Farao

Araldit består av en basdel och en härdaredel, i var sin tub. Man tar lika mycket av vardera, blandar delarna väl, stryker på tunt men jämnt, passar in ytorna mycket noga, fixerar delarna med tejp och låter dem torka i rumstemperatur.



Ciba är en schweizisk världskoncern i kemi, läkemedel, färger och plaster med säte i Basel. Koncernen har ca 30.000 anställda i olika länder. Det svenska dotterföretaget är beläget i Norrköping.

Företaget har nu släppt ut den vanliga tubförpackningen av Araldit 20+20 gram på den svenska marknaden, (gm Färg AB International, Göteborg). En industriförpackning 200+200 gram kan också levereras. Tublimmet motsvarar Araldit AW 106 och härdare HV 953 U.

Chalmers Provningsanstalt har gjort jämförande prov mellan ett av marknadens vanligaste hushålls- och Araldit. Som framgår av nedanstående utdrag ur testprotokollet (nr 116126, 116127) visade sig Araldit ge upp till tre gånger starkare fogar än konkurrentprodukten.

Vid dragprovning av provkroppar har nedanstående i kp/cm^2 angivna brotthållfastheter erhållits.

Har Du inte arbetat med 2-komponentlimmet Araldit, så vet Du inte hur enkelt det är. Du vet heller inte vilka resultat Du kan räkna med. Tag två plana plåtremsor, helst av aluminium, ca 150×25 mm och ca 1 mm tjocka, rugga upp remsorna på en längd av 20 mm och tvätta den yta, som skall limmas, med lite tri eller aceton. Blanda lim och härdare enligt bruksanvisningen i förpackningen och lägg ett tunt skikt av limblandningen med en träspade på båda remsorna. Lägg ihop ytorna och fixera remsorna med en klädnypa. Sedan fogen självhärdats under ca 8 timmar (eller över natten) i rumstemperatur, $20-25^\circ \text{C}$, kan Du spänna fast den ena plåten och draga i den andra plåten med en tång. I dragbelastning enligt bild 1 kan man räkna med en hållfasthet på minst 1 kp/mm^2 . Det betyder i detta fall minst 500 kp belastning, dvs man kan lyfta 500 kg i den här lilla fogen.

PROPELLER MED GLASFIBERARMERAD PLAST

Av Kjell Rosenlund

En gång för länge sedan var jag lycklig ägare till några dussin Tornado Plasticote propellrar. Tiden gick och jag märkte till min fasa hur antalet propellrar minskade. Genom ett ödets nyck ökade samtidigt mitt förråd av kantstötta, spruckna och avbrutna propellrar å det märkligaste, då föddes idén och drygt ett år senare var propellerförrådet så litet att jag förverkligade min snilleblixt.

Ur avdelningen för skadade propellrar utvaldes ett exemplar som inte bara var kantstött och sprucket, utan det fatades bitar också.

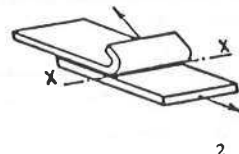
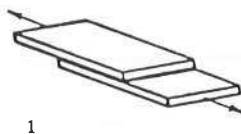
Försedd med ett för ändamålet lämpat verktyg, dvs en bit sandpapper, skred jag till verket. All plastlack på propeller slipades bort. Utfyllnadsbitar av balsa limmades in i de skadade partierna. Hela propellern finputsades med 000 sandpapper. Sedan plockade jag fram glasfiberväv, den tunnaste man kan tänka sig. Hela propellern lackerades med Araldit LY553 (härdare HY951). Framsidan kläddes med ett stycke och baksidan med ett annat stycke glasfiberväv, vilka måste ligga direkt an mot propellerträet. Sedan lackerades det hela igen och var därefter mest att likna vid en drypande kladdig träbit inlindad i en d:o trasa. Det gick inte att hålla i den och inte heller att ställa den ifrån sig. Goda råd voro dyra...

Visst kan man bryta limfogen om man skalar av den som bild 2 visar. Gör det, om Du vill se hur limfogen ser ut mellan plåtarna. Ligger det lim jämnt fördelat på båda plåtarna, så har plåtarna rengjorts riktigt och limmet påförts bra. Även för denna för limfogen mest ogynnsamma belastning krävs det våld för att bryta Aralditfogen. Sådana prov har gjorts tusentals gånger och görs dagligen för fabrikationskontroll under limtillverkningen. Men då används givetvis dragprovmaskiner istället för tång och muskelkraft.

När man beslöt att bygga den stora Assuandammen i södra Egypten betydde det att de 3.300 år gamla faraostatyerna vid Abu Simbel för all framtid skulle komma att helt sättas under vatten. En världsomfattande räddningsaktion organiserades.

Arkeologer och tekniska experter enades om att den skonsammaste metoden mot den ganska lösa bergarten var att borra in järnstänger vertikalt i blocken, förena dem med ett ok och sedan hissa upp den kanske 20 ton eller mer tunga kolossen.

Men hur skulle man absolut betryggande kunna förankra järnstängerna i stenblocken? Jo, med Araldit kunde man känna sig lugn. Det blev en stor och smickrande beställning till CIBA.



... 12 timmar senare hade Aralditen härdat så pass att man kunde skära rent ut efter propellerbladens kanter och så småningom gick det t o m att fila ned plasten till den ursprungliga propellerdimensionen.

Efter finputsning var det hela klart.

Resultatet blev en propeller som såg ut som sitt ursprung men var litet tyngre och mycket starkare. I luften var den lika snabb som en ofördärvad Plasticote och det är bra, det. Vid markkänning i starten brukar en vanlig propeller slå av bladen eller åtminstone spräcka sönder dem. Den glasfiberbelagda däremot håller utmärkt, men blir naturligtvis utsatt för viss nötning i bladspetsarna.

Metoden rekommenderas och bör även kunna användas i förebyggande syfte, starka propellrar är ju alltid önskvärda.

Kanske det kan vara lämpligt att kläda propellerns fram- och baksida var för sig och låta plasten härdas mellan varven. Det bör underlätta hanteringen en del. Den Araldit som jag använde visade sig vara lämplig, lagom elastisk och bränstefast bl a. Andra plaster kan vara spröda, vilket kan ge upphov till sprickbildning då propellerbladen fjädrar. Tänk på det,

EN KORT SNUTT OM ARAOLDIT I MOTORER

Av KJELL ROSEN LUND

Araldit finns numera även i en hushållsförpackning bestående av en tub seg plast och en tub lika seg hårdare. Om man blandar tubernas innehåll får man någonting som man kan limma bl a metall med.

Detta lim är speciellt lämpligt om man behöver göra limningar inne i en motor, t ex fästa utfyllnader för att höja vevhuskompressionen. Limmet är alltför segt för att rinna i väg till ej önskvärda ställen i motorn, så länge man

ARALDIT PÅ YTAN

Av JESPER von SEGEBADEN

Sedan 1962 har jag använt mig av metoden att klä mina modeller helt eller delvis med glasfiberväv och någon av den mängd Aralditsorter som finns.

Främsta skälen till användningen av denna metod är dels det fina underlag som erhålles för målning av modellen och dels att modellen blir något tåligare mot hanterings-skador. För de laster som uppstår vid flygning är den armerade plasten knappast av någon betydelse då flygplanen i regel är överdimensionerade just för att tåla att handskas med. (Själv har jag åtskilliga gånger gjort ett hack i modeller med hjälp av pianot ovanför trappan. -Vad? - Nej det går inte att flytta). Plastskalet stärker naturligtvis modellen så att det blir tåligare motta hårda landningar, törnar och andra svårberäknliga påfrestningar.

Som underlag för målning har hårdplasten den mycket stora fördelen av ytterst liten krympning under härdning så att balsaporer eller andra gropar inte visar sig efter en tid. Många oroar sig säkert för vikten av en plastbehandling men med vettig påläggningsmetod är det ingen större fara vilket jag ska belysa med viktsuppgifter från mina egna byggen. Man kan emellertid göra en hel del mis-sar om man inte är försiktig eller inte känner till vissa knep i tillämpningen av plastmetoden.

Det är säkrast att jag här passar på att varna dem som tänker använda epoxiplast. Många människor är allergiska mot dessa plaster och man bör därför vara försiktig. Allergi kan uppstå även efter det att man tidigare tålt att arbeta med dessa plasttyper. Det finns sorter som är mindre farliga eller helt ofarliga men detta har jag inte forskat i. Jag har själv på senare tid använt en härdartyp som ska vara mindre farlig än den sort jag först utan obehag använde.

Jag har använt följande epoxiplaster av CIBA:s tillverkning: Araldite D Cy 230 (En gjutharts) med Härdare Hy 956 (Mindre allergifara än tidigare sorter). Som lim har jag huvudsakligen använt AW 106 med härdare HV 953 U.

Limmet är detsamma som säljs i små tubförpackningar och det är speciellt lämpligt för vibrationspåkända limfogar t ex motorbockar. Det är också utmärkt för limning av rodergångjärn m m. Genom tillsats av mer hårdare blir limmet mjukare i härdat tillstånd vilket kan vara bra till vissa detaljer.

Till gjuthartsen D och även andra plaster är det lämpligt att använda Aerosil, ett mycket lätt pulver som blandas i plasten för att erhålla önskad konsistens. Man kan således kontrollera lättflutenheten så att t ex den tunna D-plasten får samma konsistens som ett tjockt lim. Det är ofta viktigt att i en tunnflytande plast blanda i något Aerosil för att hindra den att flyta isär och bilda kratrar vid påläggning av tunna skikt.

Jag måste här varna för ett fenomen som inte är särskilt roligt att råka ut för. Det har vid några tillfällen inträffat att ett tunnt plastskikt på väv eller siden med trä som underlag ej har velat hårdas utan känts klabbigt i veckor efter påläggningen på modellen. Orsaken till detta lär vara att hårdaren i plasten hellre reagerar med träunderlagets fukt än med den andra plastkomponenten. Mot detta försäkrar man sig genom två lätta strykningar med utspädd cellulosalack vilket också hindrar underlaget från att suga åt sig för mycket plast.

håller sig till måttliga mängder förstås. När det har härdat är det bränslefast och tål relativt höga temperaturer. Limstället måste rengöras noga innan limmet appliceras, ingen gammal olja får vara kvar.

Hittills har metoden använts för limning av metall- och träutfyllnader i vevhus och på vevaxlar. Det har t o m gått bra att limma in balsautfullnader i kolven på motorer, men då får man naturligtvis en viss försämring av kolvkyllingen. Överflödiga limrester får filas eller skrapas bort. En varning: om limningen hårdas i värme mjuknar limmet först och risken för otrevliga rinningar ökar, så var sparsam.

Jag har huvudsakligen använt följande två glasfibervävtyper:

- 1 Mölnlycke 0,1 mm tjock 77 gr/m²
- 2 Amerikansk väv 0,02 mm tjock 18 gr/m²

Den senare sorten torde vara svår att få tag på och jag kan tyvärr inte stå till tjänst med detta. Den amerikanska firman vill tyvärr inte sälja mindre än en rulle och det blir ca 500 m.

Efter ett antal modeller har jag kommit fram till följande förfarande för ytbehandling av balsaklädda ytor.

- 1 Modellen träfärdig och slipad, lackas två gånger med utspädd cellulosa med lätt slipning efter lackningarna.
- 2 Glasfiberväv eller siden vätes fast i modellens cellulosalack med en trasa vätt i acetone. VÄDRA ORDENTLIGT - RÖK INTE.
- 3 Plasten blandas och önskad konsistens erhålls genom tillsats av Aerosil. Var försiktig med Aerosilen, verkan är något fördröjd och om plasten blir för seg är den svår att lägga på. För att spara vikt och målningsarbete bör plasten pigmenteras och för detta finns speciella pigment för just Ciba Araldit. Dela upp plastblandningen och ställ en del i kylskåpet för att fördröja härdningen. Blanda hellre ny plast om den gamla börjat bli seg under användningen. Härigenom sparas en massa senare slipjobb.
- 4 Plasten läggs bäst på med hjälp av några tunna plywood-bitar på vilken hörn och kanter slipats jämna. En gum-miskiva är kanske ännu bättre om den följer ytan. Plywood förmår trycka in plasten i porer och väv och man får en skiktjocklek som bestäms av vävens tjocklek. Min uppfattning är att påläggning med pensel ger ett tjockare (tyngre) skikt. Påläggningen ska helst vara så nog-grann att ingen slipning behövs efter härdningen utan endast lätt skrapning för att avlägsna eventuella damm-knottor. (Spädning med acetone och påläggning med pensel lär fungera enligt de som försökt detta).
- 5 Plastbehandlingen är nu klar och målningsjobbet kan börja. Den klart bästa och starkaste ytfinishen erhålls med polyuretanlack. Epoxilack är kanske snygg till en början men blir efter två år kritig och tämligen ful. Akryllack är relativt lättarbetad och lätt polerbar men inte vidare resistent mot bränslen. Jag har använt Akryllack på en RC-segelkärra och fick ett hyggligt resultat efter polering av denna lack med en blandning av blåsprit och thinner, med någon liten tillsats av Akrylens förtunning. Denna polering kan bara utföras om man målat med en kulör då lacken löses en aning. Cellulosaprimern var emellertid inte helt lyckad som underlag mellan lacken och glas-fiberplastsiktet. Jag tror här mer på en polyuretansur-facer, polygrund eller liknande som inte bör påverkas av Akryllackens lösningsmedel. Cellulosaprimern sög åt sig Akryllackens lösningsmedel och svälde i proportion till skiktjockleken på olika ställen med följd att helaglas-fibervävstrukturen syntes rakt igenom alla de sex slipa-de primerskikten.

Roderytor har jag prövat både klädda och oklädda och jag tror man erhåller bästa resultatet med tunn väv och epoxi-behandling utan nämnvärt större vikt. Väven ger en god kontroll av pålagd skiktjocklek.

Då jag byggt mina modeller har jag noterat vikten på delarna i olika stadier av bygget och här lämnas några tabeller för dem som är intresserade av vad plastbehandlingen ger i viktshänseende. Det skulle vara för svårt att ange alla plastade ytors storlek och därför har jag nöjt mig med att ange vingytan vilken således ger vikten per ytenhet vinge och inte utbredd yta. Övriga detaljer kan bara de dra nytta av som vet den ungefärliga storleken på dessa modeller.

Tabellerna ger bland annat följande värden grundade på vingyta

	Glasfiberväv+plast	Grund+täcklack	Totalt
Foka	1,4 gr/dm ²	2,8 gr/dm ²	4.2 gr/dm ²
Mustfire II	1,7 gr/dm ²	3.3 gr/dm ²	5,0 gr/dm ²

Beträffande Akryllacken rekommenderas läsning av R/C Modeler February 1/68 som bland annat innehåller tips om hur man förhindrar lacken att bli spröd vilket den tyvärr visat sig vara på Foka-vingarna.

	Träfärdig	2 ggr cellulosa utspädd	Pålagd väv	Plastad	Grund-målad	Avslutande målning
Mustfire II byggd 1967 Kropp		450	0,02 mm väv 460	525 med extra väv i nosen		Interlux
Kropp med ytterligare grejor+fena+stabbe				645	715 2 ggr polygrund	
stabbe				68		
sidroder					37	
höjdroder I					32	
höjdroder II					29	
Skevroder V	16	18		22,5		29
Skevroder H	15,5	17		20		27
Vinge med stötstänger men utan roder och klaffar						
vänster	285	295	305	320		
höger	290	305	315	330		
Halvorna skarvade förstärkt med glasfiber i mitten				735	790	870
Vinge med roder o klaffar 51 dm ²				800		970
klaff V						24,5
klaff H						22,5
FOKA (Graupner) 1967 V	169		185 0,02 mm väv	196	254 3 ggr primer slipn+3 ggr primer	258 Akryllack polerad
Målad vingyta 43,6 dm ²						Dupont Lucite
Plankades helt H	169		189	201	259	262 OBS Primern slipad efter föreg vikt
Mustfire 1964						
Prototyp till byggsatsen	330	335 1 ggr	370 0,1 mm väv	430 vit araldit avputsat		
kropp						1 sprutning m Epiflex
Kropp+stabbe+fena				605	ingen	635
+diverse detaljer						2 ggr Epiflex
sidroder		17	igen	23,5		31
stabbe	66			84		1 ggr Epiflex
2 höjdroder	32	34,5		44		47
Hel vinge med skevr-installation 51 dm ²	645	660	Skevroder vitplastade och glasfiber o plast i vingskarven	720		
Klätt med siden och cellulosalack				800		895 Epiflex tjockpålagt

Epiflexen började krita efter ca 2 år typiskt för Epoxylacken

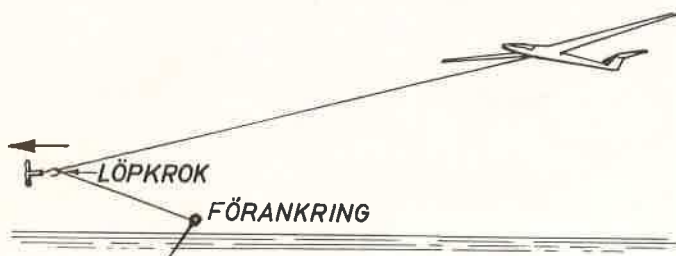
Tyst RC



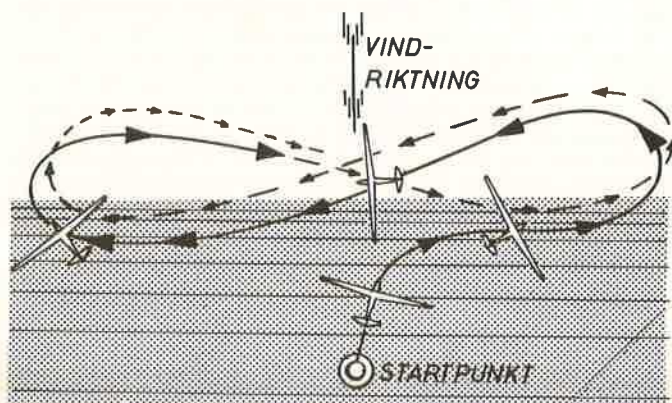
RC-segelflyg är inte precis någon nyhet, men har varit den radioflygkategori som rönt minst intresse här i landet. I Tyskland och på senare år även i USA är sporten mycket utbredd.

Det finns två huvudtyper av segelflyg, hang och termik-flyg. Att flyga på termik innebär att man använder sig av uppåtgående varmluftsströmmar över en uppvärmd yta, ett fält eller dylikt. Alla har väl en blåsig dag sett fåglar, och då främst fiskmåsar ligga och sväva intill ett berg eller en byggnad -- typiskt hangflygning. NK:s takservering och hotell Forestas matsal är utmärkte ställen att studera fenomenet från, på båda ställena kan man sitta och titta måsarna på ryggen. Dessa platser lämpar sig dock bäst för fåglar, som kräver ett minimalt utrymme att landa på. Vid ett berg eller en kulle kan man uppnå samma effekt, och det är inte heller så stor risk att kollidera med en mås, men man får ta med egen mat. Det kan behövas en hel del smörgåsar, eftersom man kan hålla på en hel dag utan uppehåll, och segelflyg påverkar inte magmuskulerna på samma sätt som multi, går det åt en hel del käk. Man kan flyga så länge som accarna och vinden räcker.

Det första problemet är att på ett bra sätt få upp kärran i luften. I början är det lämpligt att välja ett berg som man kan stå nedanför och starta/flyga. Man behöver lite träning i att svänga på rätt sätt och välja de ställen där man får max. lyft. Starten sker bäst med en dubbelvikt lina, ena änden fästes stadigt i marken den andra i modellen. En



lämplig löpkrok hakas på linan, sedan är det bara att ta tag i kroken och gå raskt mot vinden. Eftersom kärran får dubbel hastighet mot om man använder enkel lina tar man på ett effektivt sätt bort idrottsprestationen i sporten. Ytterligare mindre fysiskt krävande idrott blir det om man har möjlighet att köra med bilen ända upp på berget, och där bara kasta ut glidaren -- i värsta fall kan man klättra upp. Det är inte nödvändigt att invänta en dag med stormvarning för att flyga hang, det räcker med en ganska måttlig vind för att hålla sig uppe. Ett par tips: Kasta kärran rakt ut och sväng 90° flyg därefter utmed bergssidan så långt motet och sikten räcker sedan gäller det att svänga UTÅT sväng aldrig mot berget, oavsett höjden. När modellen åter



är mitt för sändaren bör den ha vunnit höjd, sedan är det bara att fortsätta fram och tillbaka i långa svängar. Beroende på vinden och bergets utseende kan man på det sättet uppnå en imponerande höjdvinst för varje förbiflygning. Segelkärran ska vara så lätt som möjligt (låg vingbelastning) och spännvidden bör helst vara över två meter. Det finns bra byggsatskärnor för lata t ex Graupner "FOKA" och Hegi "ALI". Med "ALI" har vi uppnått flygtider på närmare två timmar under vintern. Det finns ännu ingen svensk rekordnotering i uthållighetsflygning med glidare. Varför inte försöka bli den första.

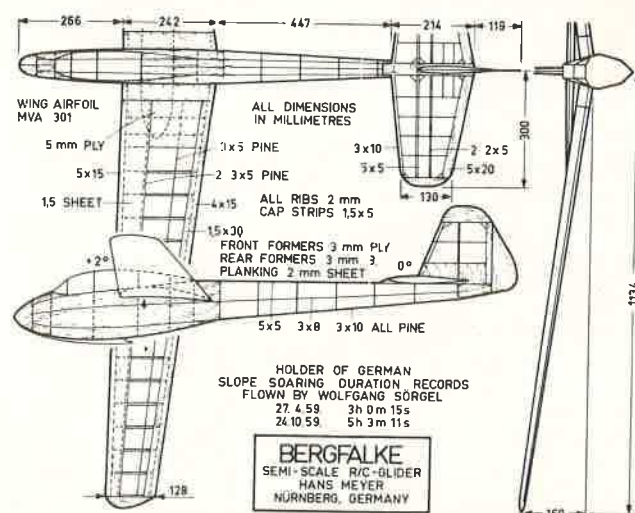
Tommy S Bennwik

Motorflyggrenarna inom RC har de senaste åren gått framåt i takt med att radioanläggningarna har förbättrats, blivit mindre, lättare och driftsäkrare. Det är nästan förvånande att radiosegelflyget har varit så eftersatt här i landet där vi har en dokumenterad elit av friflygare i segelklasserna och där man tycker att många skulle vilja försöka sig på den här grenen. Det kan väl i viss mån bero på att vi här inte har tillgång till lättillgängliga möjligheter för hangflygning i den utsträckning som tyskar och amerikaner har. Men även ren termikflygning har mycket att ge och får väl anses vara ett steg svårare.

MFN har tänkt sig att i nästa nummer slå ett slag för radiosegelflyget med en genomgång i Skytlfönstret av de mest populära byggsatsmodellerna, en översikt över modeller från olika håll av världen, förteckning över lämpliga ritningar och förslag till modeller för skalaentusiasterna.

Som aptitretare vill vi ge ett par skalatips. Om någon vill kombinera RC-segel med Nimbus Oldtimertävling så är väl Sven Hjelmerus modell från 1941 av D.F.S. Kranich idealisk. (Se MFN 2)64 sid 13). Den var på sin tid oslagbar i tävlingar och dessutom mycket snygg och skulle säkert göra sig med en lämplig radio.

En annan modell som under en följd av år varit mycket populär är "Bergfalke" som finns i byggsats från Engel men här visas i en semiskala-version av Hans Meyer Nürnberg som 1959 hade det tyska rekordet i hangflygning med 5 timmar 3 min 11 sek.



Om någon har erfarenheter och synpunkter på den här grenen så skriv några rader till redaktionen som blir tack-sam. Och så väl mött i nästa nummer i RC-segelflygningens tecken.

GAHR

TIPS för RC III och RC V

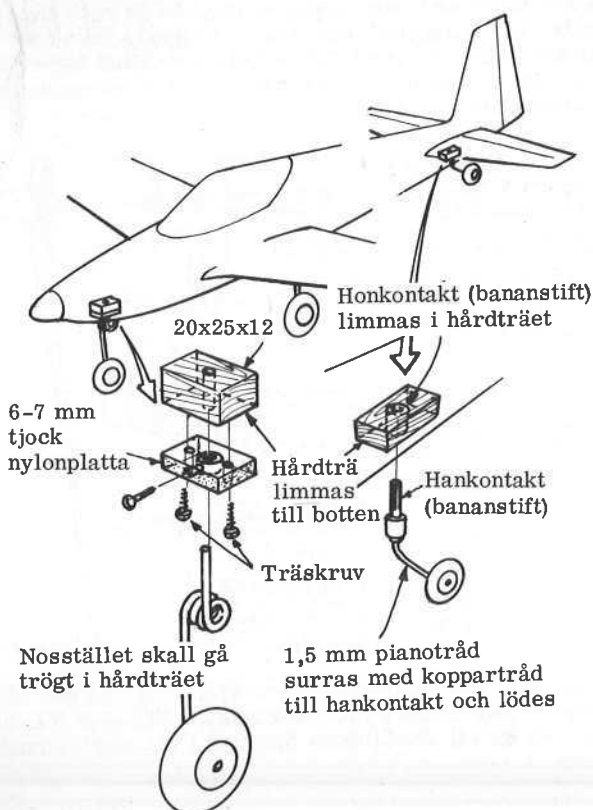
Man har ofta frågat: "Hur skall jag ladda mina ackumulatorer?" Är det nödvändigt att enligt instruktion ladda 12-16 timmar efter t ex tre till fyra starter? Jag skall här meddela mina egna iakttagelser:

Efter ett så litet antal starter behöver man inte ladda så lång tid för att ackarna skall uppnå full kapacitet. Varje start beräknar jag i genomsnitt till 12 minuter. Jag behöver inte ladda mer än sex timmar (god marginal) efter t ex fyra starter, ackarna är då fulladdade igen, och man kan kanske använda sig av regeln; en timmes laddning för varje start. För att säkert veta när det är färdigladdat kan man göra som följer: Urtag göres för mätning direkt på sändar- och mottagarackarna, ett lämpligt mätinstrument är Graupners, där finns de mätområden vi behöver för RC.

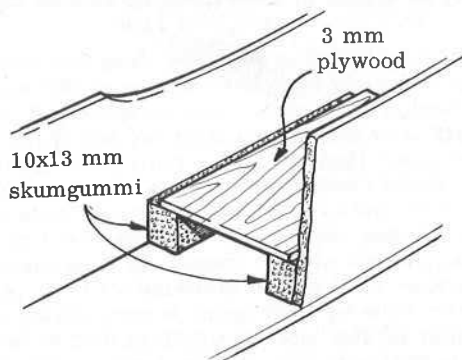
Först laddar man fullt enligt instruktion, mäter resultatet under laddning och indikerar på instrumentet de max. värden man fått dels på sändar- och dels på mottagaracken. Spänningen kan variera något, särskilt på ackar av olika fabrikat, men i de flesta fall får man upp en Deac i 1,5 volt per cell mätt under laddning. Har man t ex en ack. på 8,4 volt (7x1,2) skulle resultatet under laddning bli 10,5 volt (7x1,5). Ett annat exempel: Har man t ex gjort två starter och har en mottagarack på 4,8 volt som efter två å tre timmars laddning uppnår en spänning av 6 volt (eller det värde man en gång observerat vid fulladdning) kan man anse att vidare laddning är onödig.

Någon gång bör man urladda ackarna. Vid normal användning är det lagom var tredje månad. Mottagaracken kan man urladda med en elektrisk motor som drar 200 - 250 mA, och man tar då tiden för att kolla kapaciteten. Sändaren kan man låta stå på och också där kolla hur lång tid det tar innan varje cell når 1,1 volt. Man bör inte urladda under detta värde.

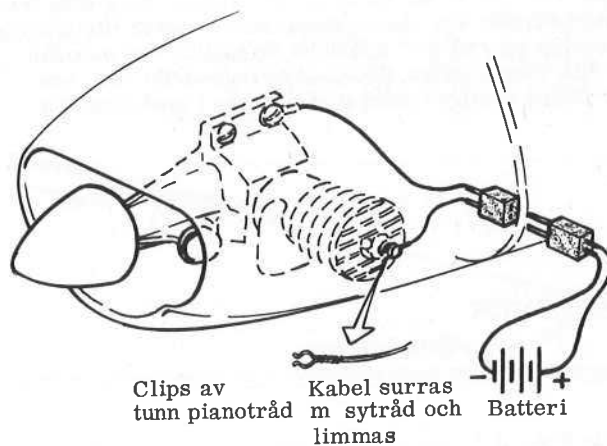
Nos- och sporrhjul har en viss benägenhet att lossna, särskilt på ojämna fält. Här ges förslag till en stabil fastsättning om man inte är i behov av styrbara hjul. En fördel med detta system är att man lätt kan demontera stället.



Vibrationer är en av RC-flygarens värsta fiender. För att förhindra att vibrationer når servona gör man så här: Limma med kontaktlim ungefär 10x15 mm mjukt skumgummi t ex bildörrlist till kroppssidorna. Limma därefter fast servoplattan (3 mm plywood) på dessa gummilister. Dock får inte plywooden vidröra kroppssidorna.



Ersättning för glödstiftsklämma: Såga av en Deanskontakt eller dylikt så att den blir tvåpolig. Limma fast honkontakten i kroppssidan framme vid nosen. Dra fram kabel till glödstift och motor.



Ett bra sätt att skydda motorrum mot bränsle är att innan målning bestryka balsan med vitt lim (Cascol).

AA

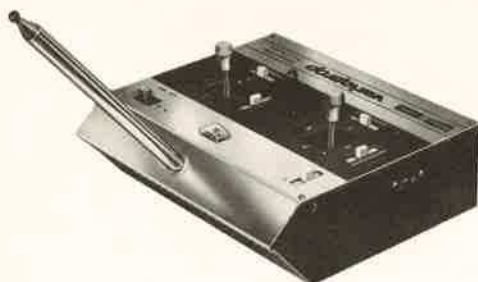
SMÅLANDSTÄVLINGAR

Smålands modellflygare hade sin första flygträff söndagen den 10 mars på Vallsjön utanför Sävsjö, förträning till den årligen återkommande Dalahästen i RC I. III och V. 15-20 modellflygare preliminäransmälde sig. Först i luften blev Hans Andersson, Västervik med sin Falcon 56. En gäst från Göteborg Tönnesen kom med en skalakärre (Sea Bee) som han lungt lät lunka runt sjön så som en skalakärre bör göra. En kul grej var det. Cirka 15 kärror var i luften under söndagen. Hans Brün, Eksjö uppenbarade sig med egen konstruktion, en grönmålad kärre vid namn OLIVEN. Men Vallsjöns hårda is förvandlade snart Oliven till små, små gröna olivkvistar.

Smålands modellflygförbunds radiosektion har nu sommarens flygprogram klart. Pingsttävling blir det som vanligt. Därtill kommer sju planerade arrangemang under sommaren. Mästerskapen hålls i augusti. Vi återkommer med referat under säsongens gång.

GePe

VARIOPROP

Digital-proportional radiostyrningsanläggning

Helt simultan och proportionell

SÄNDAREN

har mycket låg vikt. Den kan användas som hand-sändare eller förses med nackrem. 10-kanalsändaren har två självneutraliserande och helt trimbara fyrvägsspakar. Neutraliseringen kan upphävas genom en mekanisk omställning i sändaren, varvid antingen den vänstra eller den högra spaken kan användas som gasreglage utan utbyte av spakenheten.

6-kanalsändaren kan byggas ut till en 10-kanals-sändare med en modulationstillsats som med en plugg ansluts inuti sändaren.

Anslutningar till laddningsaggregat och kristallhållare är åtkomliga från utsidan.



Ny!

KWIK FLY MK 3

Phil Krafts vinnande VM-modell 1967

Spännvidd: 1510 mm

Längd: 1280 mm

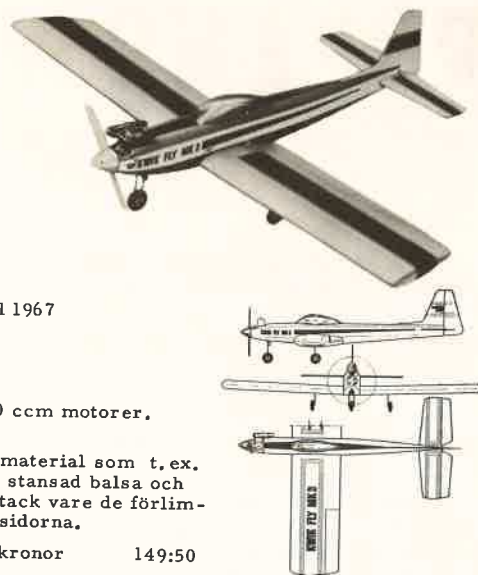
Vikt: 2700 g

Lågvingad multimodell för ca 10 ccm motorer.

LYXBYGGSATS med förarbetat material som t.ex. utsågade och frästa trädetaljer, stansad balsa och flygplywood. Förkortad byggtid tack vare de förlimade och basade främre kroppssidorna.

Art.nr 4629, pris ca kronor

149:50



MOTTAGAREN

består av en superheterodyn-grundsten till vilken de påstickbara servotillsatserna ansluts. Alla servotillsatserna är lika. Deras inbördes ordningsföljd kan ändras genom att man skiftar anslutningskontakterna i sändaren.

SERVONA

innehåller inga transistorer. De är små och lätta. Arbetar snabbt och med kraftigt rodertryck. Goda startegenskaper tack vare den fempoliga motorn.

Cirkapriser:

VARIOPROP sändare, best.nr 3717, 6-kanals
VARIOPROP sändare, best.nr 3718, 10-kanals
Påstickbar tillsats för utbyggnad från 6 till 10 kanaler
VARIOPROP mottagare, best.nr 3738, grundsten
Servotillsats för 2-kanalsservo, best.nr 3742
VARIOPROP 2-kanalsservo, best.nr 3765

kronor 593:-

kronor 670:-

kronor 157:-

kronor 345:-

kronor 169:-

kronor 68:-

Kompl. anl.: 6 kanaler kr 1.900:-, 8 kanaler kr 2.200:-, 10 kanaler kr 2.500:-

Generalagent: A. HERMELE AB, Lindvalsplan 6, Stockholm 9, tel. 69 19 19

FÖRMÅNSERBJUDANDE!

FUTABA SÄNDARE FT-3A

Den är kristallstyrd på 27,120 MHz, har två transistorer och en inmatad effekt till slutsteget av ca 150 mW. Försedd med teleskopantenn. Driftspänning 12 V (8 penceller). Temperaturstabiliserad från -15 till +50°C. Modulation 500 + 100 Hz. Storlek 110 x 65 x 35 mm. Vikt med batterier 375g.



FUTABA MOTTAGARE F4-LR

Den är superregenerativ och har fyra transistorer. Avstämms med inbyggd kontrollampa som lyser vid signal. Transistorrelä max 400 mA. Driftspänning 3 V (2 penceller). Samma strömkälla för mottagaren som för roderservo. Strömförbrukningen är 2 mA utan signal. Temperaturstabiliserad från -15 till +50°C.

Storlek 18 x 27 x 34 mm. Vikt 20 gram. Passande roderservon: Varicomp, SN-servo samt ML-2.



FUTABA RODERSERVO ML-2

Selektiv gummi-motordriven "hick-hack". Ger vid en signal högerroder och vid två signaler vänsterroder. Avsedd för mindre modeller med spännvidder under 1 meter. Levereras med anslutningssladdar passande uppkopplingarna.



BATTERIHÅLLARE F4-LR

För 2 penceller med strömbrytare och anslutningskontakter för mottagaren och roderservot. Vikt med batterier 45 gram.

KOMPLETT ANLÄGGNING ENDAST KR 175:-

Erbjudandet gäller tiden 15/4 - 15/5 1968!

UNIVERSAL-INSTRUMENT

YAMATO Y-3



Ett mycket känsligt och exakt universal-instrument med lämpliga mätområden för radiostyrning.

Lik- och växelspänningar 6V, 30V, 150V, 600V (2000 Ω/V).

Strömstyrkor 0 - 150 mA likström.

Motstånd 0 - 100 Ω.

Storlek 40 x 65 x 90 mm

Vikt 260 gram

Pris kronor 49:20

KATALOG 1968-69

Vid rekvisition medsändes kr 2:- i frimärken!

ENTA

MARKNADENS
FÖRNÄMSTA
MODELLMOTORER

HOBBYTJÄNST

OLOFSGATAN 7 - BOX 3310 - STOCKHOLM 3 - TEL. 08/20 23 04

ROLAND

VÅR BÄSTE VÄLBYGGARE I RC

Roland Ortschaft hadde den snyggast byggda modellen i SM för RC I, som framgick av vårt referat i MN 5/67, sid 17. Det var och är en Crusader (Ritning i MN 4/66 sid 32) i standardutförande. I nosen sitter en Veco Lee Custom 61 med Super Tigres ljuddämpare för motorer i storlekarna 51 till 60. Spinnern röd 2 1/4" är tillverkad av Williams Brothers (finns också gul och blå). Tanken av klunktyp är hembyggd med en Becker 300 kcm plastflaska som utgångsämne.

Landningsstället har hjul från Du Bro, Slick 2 1/4" på nosstället och Low bounce 2" på huvudstället. Huvudstället är utrustat med Du Bro elbromsar. Landstället är bockat av 4 mm diameter pianotråd, huvudstället i skruvstäd och nosstället i en jig från Hobbyprodukter, Nosstället är lagrat i nylon.

Radioalet är Micronic. Antennen är inbäddad i systoflex i kroppen.

Stötstängerna är gjorda av 10 mm diameter pertinaxrör med Quick link-kopplingar till roderkornen. Rodergångjärnen är gjorda enligt Jesper von Segebadens metod bestående av plåttungor och en rörlagring som låses med blomstertråd.

Modellen väger 4,1 kg och har tagit ca 300 timmar att bygga. Det är Rolands fjärde modell sedan debuten 1962, men jag kan intyga att han byggde uppseendeväckande snyggt redan då.

Ovanstående ofullständiga komponentbeskrivning ger ju inte många tips om hur man blir välbyggare. Därför intervjuade red Roland efter SM:et och han gav följande råd.

Bygget börjas med köp av cellplastvingar och glasfiberkropp. På cellplasten limmas 0,4 mm tjock plywood med Cementex (numera sammanslaget med Bostic) 1014B. Skevrodren görs av massiv furu. Fena och stabbe samt sid- och höjdroder byggs och plankas i balsa.

Glasfiberkroppen vattenslipas med 400-papper, Hålligheterna fylls med Plastic padding, som först slipas av med 220-papper, sedan 400-papper.

Fena och stabbe sätts på plats medan rodren får vänta för att inte vara ivägen vid den fortsatta ytbehandlingen.

Träytorna torrslipas med 220-papper eller 3M Norfil 320.

Vit International Polygrund (finns också röd) sprutas på alla ytor och får härda. Ev skavanker på glasfiberkroppen syns i motljus och fylls med Hobby Poxylack. Det sker i fast form eller med pensel, allt efter behov. Interlux förtunning kan användas, Slipa med 400-papper och täck de rosafärgade stuffläckarna med att spruta Polygrund.

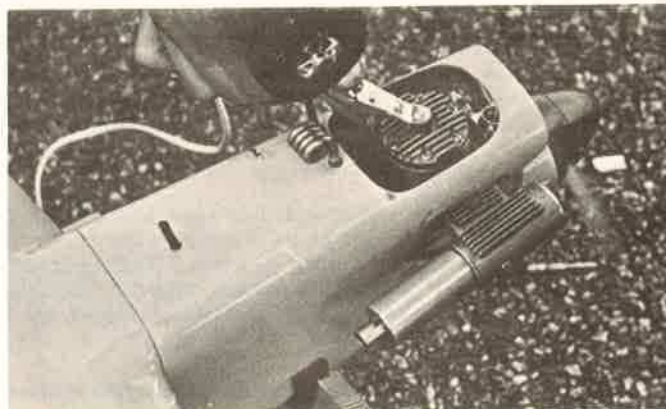


Träytorna slipas efter Polygrundsprutningen med torrt 320-papper tills trät syns. Ny Polygrund sprutas så på och nedslipas igen. Detta upprepas tills alla porer är fyllda d v s ca fem gånger. I sjätte sprutningen med vit Polygrund blandas en aning svart i färgen, för att stämma av underlaget mot den planerade kulören. Därefter våtslipas träytorna med 400-papper och varnolen, lacknaffa, kristallolja eller liknande, som ger en fin matt yta. Torka av varnolen eller vad Du nu använt med Thinner så att den fetta ytan elimineras och inte fördärvar kulörsprutningens vidhäftning. Så är det dags för kulören, i Rolands fall en mycket diskret, grå sådan. Vit och svart Interlux 708 blandas, förtunnas och sprutas endast en gång. Kabinen efterliknas genom att Hobbytjänsts Poxylack sprutas. Först sprutas hela ytan svart. När den svarta färgen hårdnat maskeras med transparent maskeringsband t ex vanlig tejp så all anliggning kan kontrolleras. Borttagning av maskningen förbereds. Därefter sprutas de blå ytorna var efter maskeringstejpen omedelbart avlägsnas.

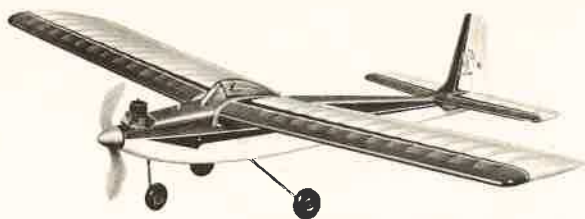
Färgbanden på vingen görs av 3M Scotch Lite. Dekalerna tas från den amerikanska kartan Finishing Touch. De skyddslackas inte.

Använd inte rubbing. Dammsug endast modellen och torka av den med Tuck rag, en amerikansk trasa som tar bort damm och som känns klibbig men kletet skadar inte färgen.

GÖRAN ALSEBY



MODELLFLYGPLAN



SR. FALCON

Vårt sortiment omfattar alla märkesfabrikat:
STERLING, TOP FLITE, deBOLT, JETCO,
GRAUPNER, DMI m.fl.
Vi har allt från nybörjar- till tävlingsmodeller!

BYGGSATSER I LAGER

Taurus, Tauri, Sr Falcon, Falcon 56,
Shoestring, Piper Cub Super Cruiser,
Taxi, Foka m.fl.



RADIO

Bonner  **DIGIMITE 4RS**

Hos oss kan Ni köpa alla marknadens förnämsta
fabrikat. GRAUPNER har vi ständigt i lager lik-
som en stor sortering begagnade anläggningar av
olika märken.

Exempel: CITIZENSHIP proportional, demonstra-
tionsexemplar kronor 1.100:-

NYA ANLÄGGNINGAR

Min-X Pulsmite 1200 S med servo kronor 650:-
Bonner Digimite 4 RS kronor 2.500:-

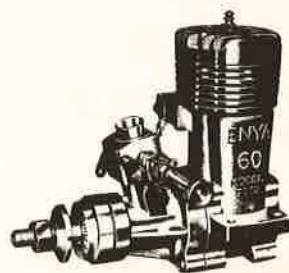
TOP FLITE MONOKOTE
alla färger



Kwik Fly Mk 3

Den uppmärksammade modellen
vid US Nats och vid VM på Korsika.
Lågvingad multimodell för ca 10 ccm.
Nu i lyxbyggsats från Graupner.

MOTORER



Vår modellmotorsortering omfattar sådana erkänt
förmåliga märken som ENYA, OS m.fl. Finns för
omgående leverans.

PROPELLRAR
i alla dimensioner



FÖR OMG. LEVERANS

Rand LR-3 HR-2 servo
Phelps Pulser
Posi-Tract infällbara landställ
STOR SORTERING I TILLBEHÖR

MODEL-CRAFT FACKMANNEN I HOBBY

Skolgatan 5 - MALMÖ - Tel. 040/1206 54



Text: Sven-Olof Lindén
Foto: Bertil Westin (även redigering)

Så blev det då en sådan där gnistrande vit och solstrålande VINTERTÄVLING. Många av deltagarna jämförde årets kamp med den som utkämpades på Hedesundafjärdarna 1963. Liksom då blev det en sportslig framgång för modellflyget, där skicklighet och kunnande fick fälla utslaget.

Söndagen den 25 februari tog ett 80-tal modellflygare Mälarens is utanför Lövudden vid Västerås i besittning och kämpade hela ljusa dagen om årets plaketter.

Västerås Flygklubb stod för arrangemangen, ett uppdrag som tävlingsledaren Ove Andersson och hans mannar kom ifrån med äran i behåll. Förbundsledningens giv att söka stöd hos, som i detta fall, en typisk linstyrarklubb för att klara arrangemangen för en friflygtävling är ett steg i rätt riktning, även om det medför vissa problem med t ex osäkerhet i regeltolkningar och ovana vid en tävlingsform, som man själv ej aktivt utövar. För att klara funktionärssidan hade man vänt sig till några klubbar som ställt tidtagare till förfogande. Tidtagarbristen var markant. Ett par man i F1C2 hann inte göra sina omflygningar, då de fått stå i kö så länge för första startförsöket. Calle Sundstedt och C.E. Aunér ställde sig till förfogande som tidtagare, liksom Sigge Ohlsson från Hallstahammar. Sigge får vi väl nu utse till svenskt modellflygs "Grand-old-man"? För dagen var han effektiv som tidtagare, men i nästa tävling kommer han säkert som aktiv. Bland andra gamla kämpar, som dök upp återfanns också Arne och Lennart Friberg från Trelleborg.

Redan från första start var det säkert att fem maxflygningar krävdes för att segern skulle kunna bärgas. A2-flygarna hade verkliga problem med att få upp sina modeller i de två första perioderna. Över sjön låg ett tunt luftlager som var i rörelse åt ett håll medan ett annat luftskikt ca 15 meter upp rörde sig i motsatt riktning. När två gamla uvar som John Hagedal och undertecknad försöker starta i två olika riktningar och misslyckas både norrut och söderut men sedan lyckas få upp sina modeller, John i östlig riktning och jag själv åt väster, så förstår man att juniorerna sprang sig blå i medvinden.

Närmast kameran överst på sidan ses A2-segraren Knut Andersson. Se utförlig presentation i anslutning till referatet.

Bra arrangemang och resultat vid **STORA** vintertävlingen

Bo Hjalmar föll bort redan i första start då ett tekniskt missöde med timern gjorde att hans modell kom ner efter endast 55 sek. När han dessutom inte fick något med av den svaga termik som verkligen fanns, i sina övriga starter, innebar det rullgardin ner för vår säkre landslagsman. I seniorklassen fanns endast sex maxflygningar i första perioden, men sekundstriderna strax under max var hårda.

Efter tre starter kunde man ana något om vart segern skulle gå. Skåningarna hade ju kalasväder som passade deras modeller. Claes Mårtensson och Knut Andersson låg bra till, likaså Lasse Larsson och Hans Åhlström, vilka båda prickat in tre max. Även Henry Åkermark och Nils Helgesson ville ha ett ord med i laget. Helgesson, som var tävlingsledare 1963 i Söderfors, flög nu för sin nystartade klubb Mfk Tofsen från Vikmanshyttan i Dalarna.

Hans Åhlström prickade in sin fjärde max och nu trodde väl alla att segern skulle gå till Dalarna. I den sista kalla perioden fann Hans inget lyft utan noterade bara 87 s. Knut från nystartade "Snapphanarna" snappade åt sig det lilla lyft som fanns i den grå kylan och kunde ta hem en välförkânt seger. Är man svensk mästare i klassen, så vet man hur veven skall dras.

Helt med ljlöst blev dock inte Dalarna. Roland Andersson, som slitit i många år, fick nu en välförtjänt framgång.



Anders Håkansson vevar med Lennart Hansson som ankare.



I ett sådant strålande väder, som bestods, kunde Lennart Hansson inte missa. Han är f n vår absolut i särklass bästa B2-flygare och det bevisade han med sina fem raka max. Uno Axelsson, som efter några års uppehåll gjort come-back, visade att storformen håller på att komma igen. Jan Zetterdahl hade en arbetsam dag med topptider både i B-klassen och C-klassen. Bengt Johansson hade en del trubbel med stiget och fick inte sina vanliga maxflygningar. Roligt var att Termik-Johan dammat av sina grejor och återkom. Floda däremot visade inte sin vanliga klass. Den kapade fläkten gav väl inte maximal effekt?



C-klassen, som har ett fåtal utövare börjar visa en fantastiskt fin topp. Risken med de säkra flygarna i toppen är väl, att nybörjare i gemen inte tycker det är mödan och pengarna värt att komma på 7 - 8 plats?

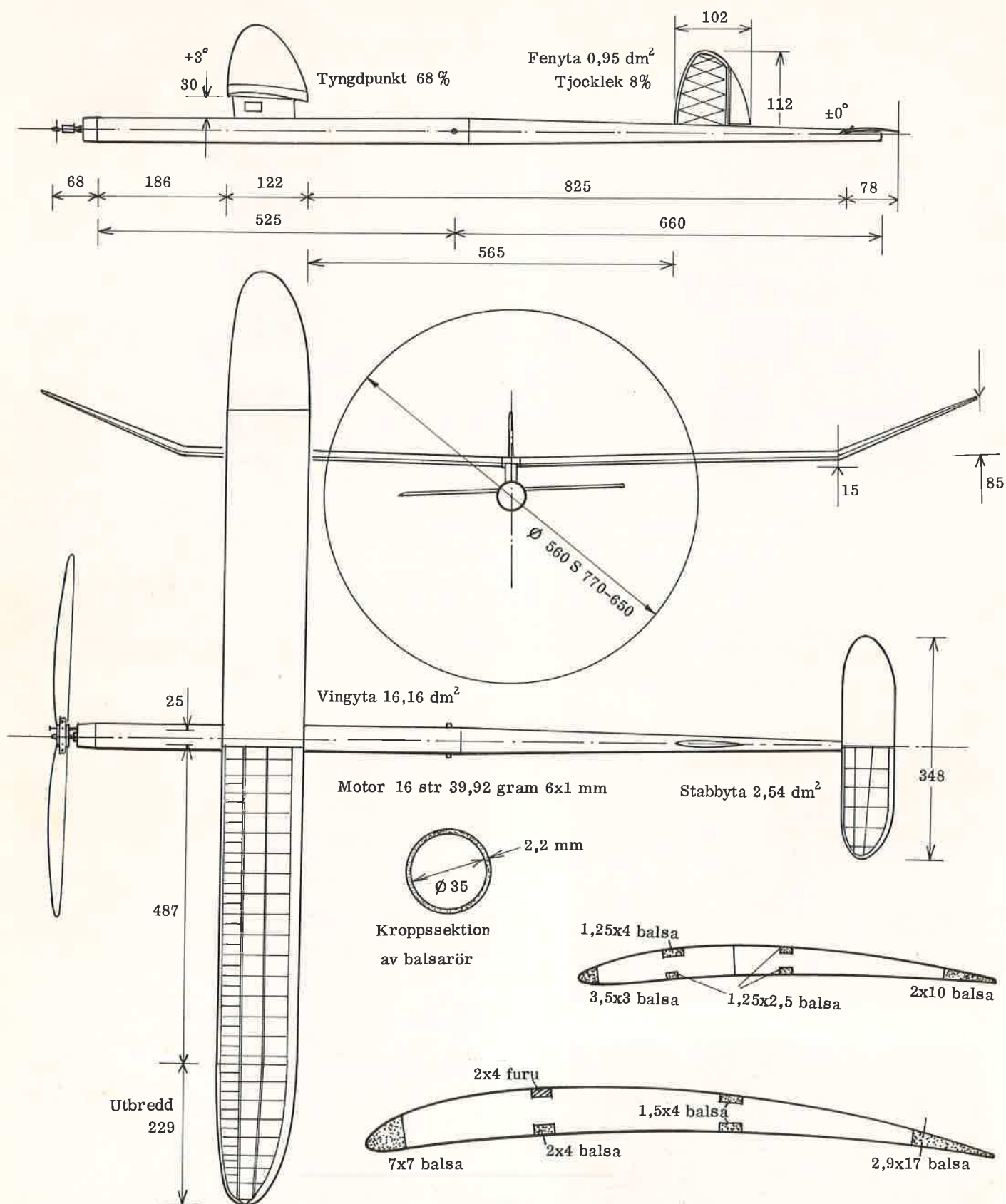
Hans Friis missade bara 3 futtiga sekunder, annars hade han också fått vara med i omflygningsgruppen. Lennarth Larsson, Jan Zetterdahl och Rolf Hagel hade allagjort fem max, då tävlingstiden utgick. Jan som startat bland de sista i perioden behövde litet tid att hämta sin kärra, innan man kunde ställa upp till omstart.



Överst ses Lennart Hansson med GoGo som vi presenterar med ritning i detta nummer. Därunder en far- och sonbild med Rune (t.h) och Ingemar Johansson.



Spalten toppas av silvermannen Rolf Hagel och under honom ses klasskollegan Hans Friis.



GoGo är i stort sett uppbyggd på samma sätt som Lennart Hanssons Nordstjärnan som presenterades i MN 3/66. Storlek och form skiljer. Propellern förtjänar en speciell beskrivning som vi bett Lennart göra till ett senare nummer av MFN.

UPPNÅDDA RESULTAT:

1:a	Vingarnas vartävling -67	841 sek
1:a	Elittävl.-67	1684 sek
3:a	SM-67	851 sek
10:a	VM-67	900+169 sek
1:a	VT-68	900 sek
1:a	AKG-68	834 sek

Modellen konstruerad och byggd av LENNART HANSSON

Ritningen må tillskrivas OLOF NERUD den 5 mars 1968 vilken dag han fyllde 25 år

"Fan tröt sa Rellingen"

Lennarth kom först i väg. Stiget är snabbt och höjden god men, men, det räckte inte. Klockorna stannade på 3.24. Så startade Rolf. Samma gamla kropp och samma vältrimmade motor, men - kors i taket - en ny vinge. Stiget är snabbare än någon annans, höjden större och motortiden perfekta 9,9 sekunder. Minuterna går, en ny max - 4 minuter - men kärran är högt uppe än den flyger och flyger och flyger - för långt. Rätt genom Mälarens is går en båt-ränna. På andra sidan behagar modellen komma ner efter ca 6 min 30 sek. Jan får iväg sin Eagle och gör en ny max. Det måste bli omflygning igen. Rolf kan inte få tillbaka sin modell på annat sätt än att åka bil runt sjön genom Västerås. Tiden är för knapp, och det enda han kan göra är att ta till reservmodellen. Jan får tillbaka sin modell och kan göra ännu en start. Hans tid blir 200 sek. Vadkan då Rolf göra. Reserven vill inte alls. Det blir 72 sekunder.

Juniorklasserna visar på ett skrämmande sätt att återväxten i friflyget är katastrofalt liten. Håller friflygningen på att utvecklas till en gubbsport? Det måste vara så, att friflygning är svårare, ointressantare och oönskvämare än de flesta andra ungdomsaktiviteter?!



I F1C2 kunde Per Bodin från Fagersta hämta första priset, sedan Kola missat sin sista start. Kola fick 12 sek. motortid i sista perioden och hann sedan inte tillbaka i tid för en omstart. Per, som missat sin första start, blev helt överraskad då han befanns vara segrare.



Hans Kalén har en karakteristisk nosform på sina segelmodeller. Kola är klar för start på undre bilden.

När H G Andersson tar steget upp i seniorklassen får "gubbarna" det inte så lätt. I den ena tävlingen efter den andra har han nu visat sig vara den i särklass bäste junioren. Kalén i A2-klassen bör inspirera andra juniorer att ge sig i kast med de större segelmodellerna. Får vi be våra klubbledare att sätta litet större grejer i händerna på de nybörjare, som visar anlag och fallenhet för modellbygge.

De plaketter som delades ut var i sanning välförtjänta. De hamnade hos de få som med ett ambitiöst byggande och flygande nått goda resultat.

Resultat från Vintertävlingen

F1A2 Juniorer (6 deltagare)

1) P E Lundin, UFK, 608, 2) Robert Nordborg, AKM, 588, 3) Hans Kalén, Gamen, 540, 4) Kjell Eriksson, LEN, 519, 5) Tonny Håkansson, AKM, 509, 6) P O Larsson, Nimbus, Kumla, 385

F1A2 Seniorer (37)

1) Knut Andersson, Snapphanarna, 896, 2) Roland Andersson, Borlänge MSK, 834, 3) Claes Mårtensson, AKM, 821, 4) Lasse Larsson, AKG, 815, 5) Hans Åhlström, Borlänge MSK, 807, 6) Henry Åkermark, Kättilstorp 803, 7) Inge Sundstedt, Borlänge MSK, 801, 8) John Pettersson, Snapphanarna, 800, 9) Lef Persson, AKM, 786, 10) Lennart Widh, Fagersta FK, 778, 11) Nils Helgesson, Mfk Tofsen, 777, 12) Gunnar Kalén, Gamen, 768, 13) Dick Wiklund, SMSK, 749, 14) Hans Nilsson, Karlstads Mfk, 742, 15) Rune Olsson, Gamen, 731, 16) J O Åkesson, AKM, 723, 17) S O Lindén, Nimbus, Kumla, 722, 18) Bertil Westin, Gamen, 716, 19) Lennart Friberg, Trelleborg, 692, 20) Börje Svensson SMSK, 684, 21) Hans Andersson, Borlänge MSK 678, 22) Ingemar Wikander, SMSK 628, 23) Bo Modeer, SMSK 627, 24) Arne Friberg, Trelleborg, 608, 25) Bertil Persson, AKM 597, 26) Per Södersten, SMSK 556, 27) Kjell Eriksson, Hallstahammar 530, 28) Peter Wanngård, Nimbus Sthlm 521, 29) Arne Karlsson, Hallstahammar 491 (Hm), 30) John Hagedahl, SMSK 489, 31) Stig Kilmarck, Karlstads Mfk 459, 32) Willy Andersson, Västerås Fk 453, 33) Lef Åberg, UFK 430, 34) Walter Bornhauser, SMSK 414, 35) H B Andersson, Gamen, 412, 36) Lef Levin, Hallstahammar 256, 37) Hans Nyren SMSK 252.

F1B2 Juniorer (4)

1) H G Andersson, Gamen 737, 2) Anders Hansson, AKM 712, 3) Lennart Hellberg, Gamen 616, 4) Kjell Eriksson, LEN 534

D2 Juniorer (4)

1) Per Bodin, Fagersta FK 639, 2) Lars Karlsson, Gamen 633, 3) Ray Pramberg, Gamen 607, 4) Olle Björk, SMSK 99

F1B2 Seniorer (11)

1) Lennart Hansson, AKM 900, 2) Uno Axelsson, Gamen 891, 3) Jan Zetterdahl, SMSK 863, 4) Bengt Johansson, AKM 815, 5) Rune Johansson, Gamen 749, 6) Anders Håkansson, AKM 711, 7) Lennart Flodström, AKG 669, 8) Peter Wanngård, Nimbus, Sthlm 637, 9) Bengt Blomberg, Gamen 633, 10) Seved Löfgren, UFK 567, 11) K E Lundin SMSK, 388

F1C2 Seniorer (14)

1) Jan Zetterdahl, SMSK 900+240+200, 2) Rolf Hagel, AKM 900+240+72, 3) Lennarth Larsson, SMSK 900+204, 4) Hans Friis, Gamen 897, 5) Hans Lindholm, LEN 862, 6) Håkan Gallon, SMSK 857, 7) Ulf Carlsson, AKG 815, 8) N E Hollander, Karlstads Mfk 794, 9) Björn Söderström, UFK, 753, 10) L G Lindblad, Eskilstuna 651, 11) Sture Carlsson, Eskilstuna 458, 12) Lars Åhman, Gamen 446, 13) Bernt Wickman, Nimbus, Kumla 445, 14) Lef Hallborg, Nimbus Kumla 156

Lagtävlingen:

1) Gamen I (G. Kalén, U. Axelsson, H. Friis) 2) AKM (C. Mårtensson, L. Hansson, R. Hagel) 3) Solna MSK (B. Modeer, Jan Zetterdahl, L. Larsson)

Litet statistik (Solen värmdde kraftigt och vinden vände i 3:e perioden. I 4:e blev det markant kallare)

Antal maxflygningar: Period 1-5

F1A2 Sen	F1A2 Jun
6	0
7	0
11	1
6	1
2	0

Antal maxflygningar: Period 1-5

F1B2 Sen	F1B2 Jun	F1C2 Sen	F1C2 Jun
3	0	5	1
4	0	7	1
6	0	9	1
3	0	9	0
3	0	5	0

Om man räknar att alla gjort sina fem starter blir det totala antalet starter i

F1A2 Sen	185	Max resultat:	17,3 proc
F1A2 Jun	30		6,6 proc
F1B2 Sen	55		34,5 proc
F1B2 Jun	20		0 proc
F1C2 Sen	70		50,0 proc
F1C2 Jun	20		15,0 proc

Medaljören med precision

KNUT 40-ÅRIG SEGERSNAPPARE I A2

Av GERT NILSSON

Ritning: Jan Andersson

I nybyggd villa i Klippan (Skåne) bor han, med gott om utrymme i källaren för modellbygge och modern universalsmaskin.

Men modellbyggaren sitter lika ofta i köket och bygger, i omedelbar närhet av 4-årige sonen Ken, 1-åriga dottern Tina och makan Elin.

Utanför står en BMW och strax kommer modellbyggaren ut med ett stort antal modeller, som stuvats in i bagageutrymmet. Färden går till 3-4 km avlägsna Havgård, där modellbyggaren har utmärkta förhållande för trimning. Knut Andersson är namnet, välkänd AKM-are i A2-klassen.

För bara ett par år sedan var han i det närmaste "termikhatare", kopplade loss modellen så snart han hade den på topphöjd. Gick in för enbart prestanda och är en av pionjärerna för små vingkordor, långa slanka vingar. När det begav sig var han oslagbar, men tyvärr ville vädrets makter ofta annorlunda. Knut är en bestämd herre, som håller på sitt. Han var en av de sista i A2 som använde flinta.

Tyvärr var han inte alltid så noggrann men de senaste åren har märkts en betydande skärpning. Nu är det andra takter, Knut har fått gnista och segervilja. Han springer med modellen på linan långa sträckor, är snabb och har god kondition. Han har lärt sig att skilja på lyft, sjunk och flytområde. Men så har han också mångårig erfarenhet av modellflyg.

Knuts flitiga utbyte med sin motsatts John Pettersson, Hässleholms Mfk, kan man inte bortse ifrån här, som för flera år sedan hade den största förståelse för termik. Att John är vår förste (inofficielle) Europamästare i A2, det torde vara känt. Den tävlingen gav honom även de nödvändiga poängen till elitmärket. Att Knut kom tvåa i denna tävling kan närmast ses symboliskt. Sitt elitmärke fick Knut först i och med VT 68.

Det sägs ofta att A2 är mest turbetonad av friflygklasserna. Det stämmer tydligen inte riktigt för Knuts segerrad är lång, kanske är Danske Knud vår första stjärna i A2.

Kallad Danske Knud för att han valt före världsmästaren Hans Hanssen till svärfar eller rättare sagt hans dotter till fru. Att Knut har allt tänkbart stöd av henne är lätt att förstå. Hennes stora intresse märks tydligt vid besök i deras trevliga hem.

Att förklara Knut som stjärna är inga överord eller vad sägs om 4 segrar 1967 med 900 i en och 2 st 3:e pl och redan 2 segrar 1968 med 900 i en. En av segrarna 1967 gav honom SM-titeln.

MODELLEN: "BLUE PHOENIX"

Konstruktionen är ren, enkel och sund i sina linjer, som han har utvecklat i flera olika modeller efter inspiration av ryssen i VM 61. Modellen överstämmer också i huvudsak vad gäller form och mått. Vingkordan 150 mm får anses som ovanligt stor efter Knuts normer. Det mest utmärkande för modellen är den ovanligt tjocka stabbprofilen och hjälpbalken i vingen, som sitter på undersidan och ligger mot klädseln. Därtill får läggas den (2-3°) relativt lilla vinkelskillnaden vinge - stabbe. Tyngdpunkten ligger på 57-58 % av vingkordan.

BYGGTEKNIKEN får man inte bortse ifrån, den har Knut hunnit utveckla åtskilligt. När man ser Knut bygga, förstår man att goda resultat är att vänta. Han kan t ex rita upp en profil för fri hand och märker här om den känns bra.

Med säker blick och hand, väljer han ut material och skär ut spryglar på kort tid. Han bygger flera stabbar åt gången och har alltid ett stort lager. Knut gör alltid små ändringar varje gång han har hittat sin egen stabbe med kombination, lagom dopad, stark och lätt.



Sonen Ken med modellen när den var ny 1966.

Knuts rörkroppar är dubbelrör med sidenklädsel även på innerröret, men så håller de också. Fenan är ett helt litet mästerverk med lamell-limmad ram och spant. Kurvröderlinan är så finurligt placerad att han snabbt kan skifta kurvriktning. Under-fenan kom dit efter mycket inflygningsarbete. Nosen är exakt och välformat svarvad i stål. Mellanstycket är av abachi. Vingfastsättningen efter principen tunga i 2 mm dural.

Vingar är trots allt hans stora specialitet, där han mycket snabbt lägger upp furuframkant och balsabakkant och limmar dit spryglarna ungefär som de bara skulle sittadär tillfälligt. I samma andetag limmar han dit huvudbalken och tar loss början till vingen. Efter att ha limmat dit övriga detaljer, ibland låter han det torka också, känner han på vingen och sätter lite lim här och där tills den känns jämn styvhetsmässigt.

En stor del av modellens prestanda ligger säkerligen i hans slipningsarbete med framkant och vingpets. Det utför Knut inte efter någon ritning utan här arbetar han helt efter känsla tills det känns bra.

Bygget påbörjades våren 1966 och slutfördes under sommarsemestern. Inflygningen pågick hela sensommaren och hösten och förlöpte inte utan problem. Första intrycket var att modellen var ovanligt stabil och långsamt flygande.

Knut var inte nöjd med modellens kurvegenskaper. Efter några matcher med vingarna hemma i köket, kom han allt bättre överens med modellens beteende.

Han har provat med turbulenstråd på både vinge och stabbe, placerande ovanpå, men på den här modellen fann han ingen nytta med det. Med turbulenstråd på enbart stabben kunde han märka vissa förbättringar. Däremot har han inte provat med turbulenstråd framför vingen på den här modellen.

Iakttagare kan möjligen ha märkt att nosradien är mindre än vad profildata anger för vingen. Knut tror att modellen kanske är ändå bättre med större vingprofilnosradie. Vinterväder torde vara det som modellen trivs bäst med. Knut har prövat med tunnare stabbprofil och detta gör modellen något bättre på sommaren. Modellen flyger med samma trim under alla väderleksförhållande.

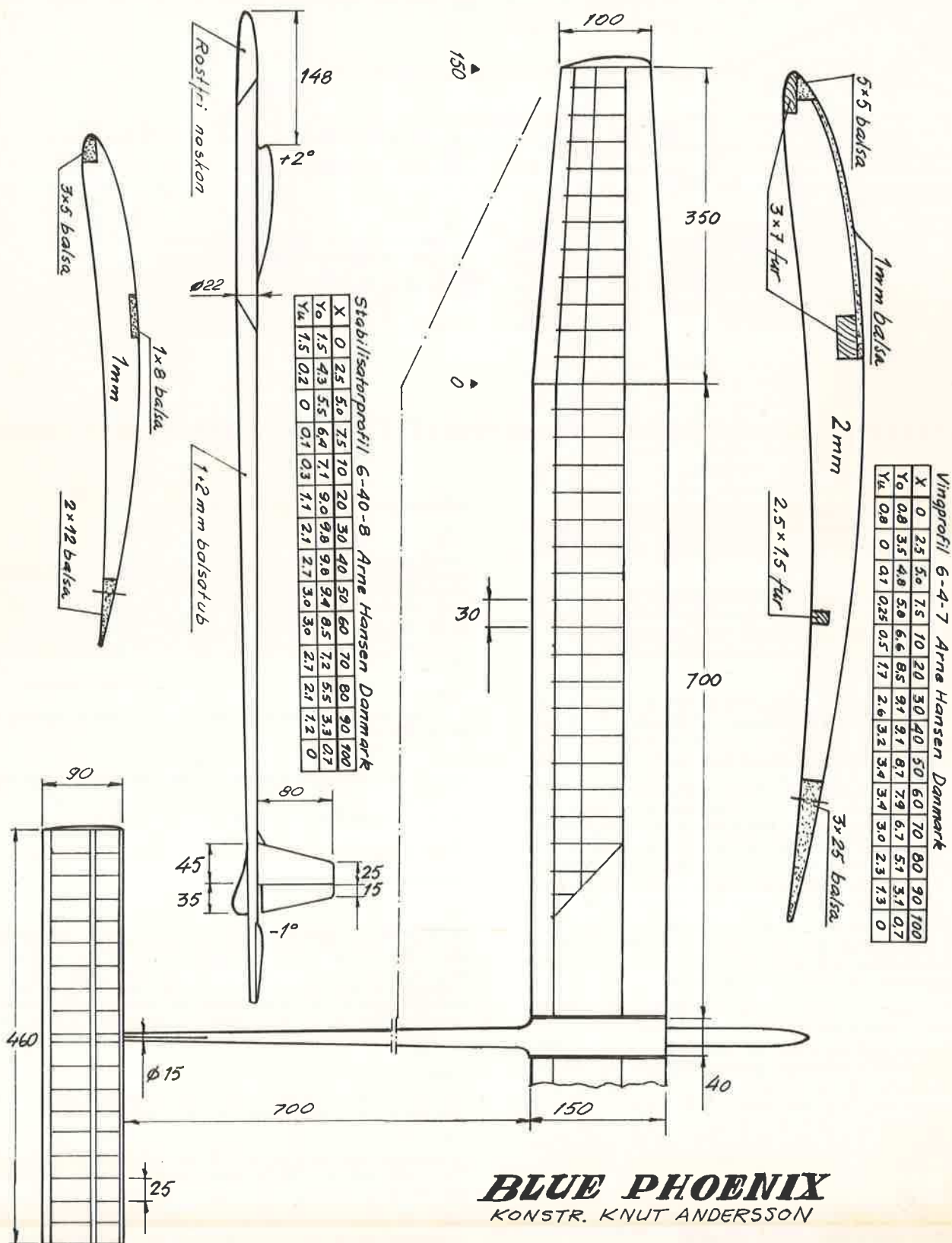
Tillfrågad om han inte skulle bygga en modell till, svarade han. "Det är mycket liten chans att den blir lika bra". Däremot har Knut redan byggt en helt ny konstruktion med geodetikvinge och en korda av 130 mm som befinner sig under allvarligt inflygningsarbete. "Snart kommer jag in i sjunk tävlingsmässigt sett", menar Knut, och pekar på att han hade en bra topp senast 1961-63.

Nästan 25-års lidelsefullt modellflygande har burit frukt nu när Knut ska fira sin 40-årsdag (närmare bestämt den 22 maj, adress: Älvdalsgatan 3, tel 13001). Grattis Knut.

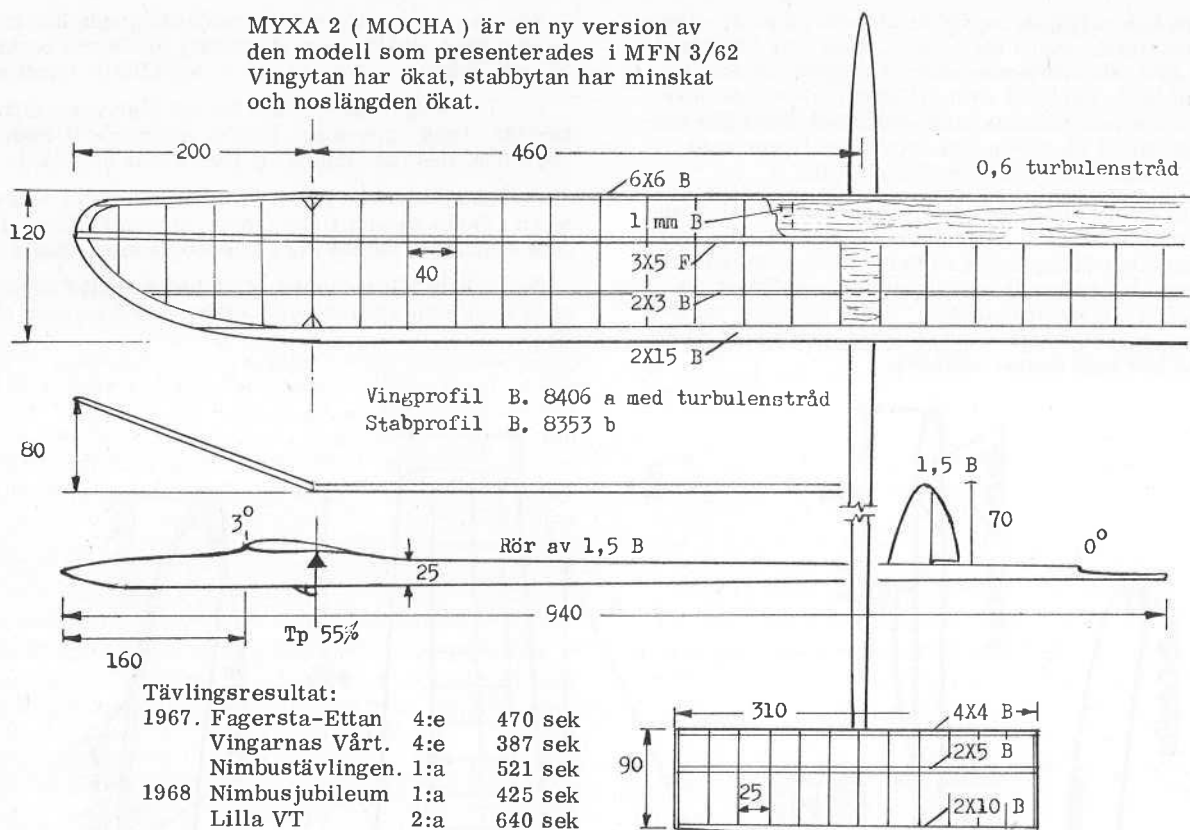
I år har Knut lämnat AKM för att åter vara aktiv i sitt hemlän. Tack vare denna klubbs generösa tillmötesgående, kunde Hässleholms MFK förstärkas avsevärt.

Den ideella tanken är att få igång den forna stora aktiviteten i Skåne genom flera jämna, starka klubbar. Därmed inte sagt att vi skulle vara missnöjda med AKM:s insatser.

Ombildade Hässleholms MFK heter MFK Snapphanarna med Knut som självskrivna ledare och John som biträdande.



MYXA 2 (MOCHA) är en ny version av den modell som presenterades i MFN 3/62. Vingytan har ökat, stabytan har minskat och noslängden ökat.



De väst- och sydsvenska modellflygarna har kunnat glädja sig åt två arrangemang i början av året, i Skåne på Eslövs Flygplats 28 januari och i Göteborg på Säve 14 dagar senare.

Ungefär samma modellflygare ställde upp till start vid båda tävlingarna men medan man i Skåne hade att kämpa mot 7-9 m/sek vindhastighet och cirka 5 minusgrader bjöd Göteborg på idealiskt modellflygväder nämligen vindstilla och någon grad kallt.

Detta avspeglas också i resultaten, som är genomgående betydligt lägre i skånetävlingen. På jämnheten kan man dock icke klaga och glädjande är också att konstatera att det inte bara är de gamla uvarna som lägger sig i toppen.

En gammal uv är förvisso Knut Andersson, som i spetsen för den nybildade klubben Snapphanarna i Klippan visade geist och förmåga vid göteborgstävlingen. Längre trodde man att det skulle bli omflygning i A2 vid detta tillfälle, Jan-Olle Åkesson från Malmö visade nämligen också stor säkerhet med sin fina "Globus", men i femte starten kom han i ett icke fördelaktigt område och noterade 168. På samma slutresultat kom en annan skåning, Lennart Friberg från Trelleborg, som nu tydligen gör come-back på allvar. Roligt, hans välbyggda och icke mindre väl flygande segelmodeller är alltid trevliga att se.

Från tävlingen kan vidare noteras Rolf Hagels förmåga att vinna tävlingar trots icke helt övertygande form. (Detta gäller motorflykten, glidet är helt fantastiskt med den nya vingen.) Med 4 raka max behövde Morgan Zetterdahl endast göra cirka 80 sek i femte, men, men, med maximal otur noterade han 21 (!) sek efter trubbel med vinkelskillnadsinställningsattiraljen och när sedan Ulf Carlsson välvilligt lägger sig 4 sek efter Rolf så är det ju bara att tacka och se glad ut. I denna klass såg man också med stor förnöjelse Lars-G Olofsson med en cirka 10 år gammal skapelse. 5 starter och vingen klädd med bl a tidningspapper gav åtminstone skrivaren en skön känsla av spontant och på något sätt riktigt modellflygande.

SYDSVENSKA VINTERMÄSTERSKAPEN

F1A2

1) Robert Nordborg AKM 568, 2) Leif Persson AKM 539, 3) John Pettersson, Snapphanarna 507, 4) Henry Åkermark, Kättiletorp 496, 5) Knut Andersson, Snapphanarna 492, 6) Jan-Olle Åkesson AKM, 485, 7) Gert Nilsson, Snapphanarna 422, 8) Lennart Friberg, Trelleborg 418, 9) Claes Mårtensson, AKM 398, 10) Jan Andersson, Snapphanarna 382, 11) Tomas Stjernberg, Snapphanarna 374, 12) Per Nabbing, Kättiletorp 247, 13) Tonny Håkansson AKM 246, 14) Rolf Andersson AKM, 178 15) Bertil Persson, AKM 166, 16) Arne Friberg, Trelleborg, 50

F1B2

1) Thomas Johansson, Snapphanarna 560, 2) Lennart Hansson, AKM 490, 3) Olof Nerud, AKM 297

F1C2

1) Rolf Hagel, AKM 569, 2) Ace Sjöström, AKG 526, 3) Ulf Carlsson, AKG 448

TIDIG SÄSONGSTART FÖR FRIFLYGARNAS

Text: LENNART HANSSON

RESULTAT FRÅN AKG-TRÄFFEN

F1A2

1) Knut Andersson, Snapphanarna, 900, 2) Lennart Friberg, Trelleborg 888, 3) Jan-Olle Åkesson, AKM 888, 4) Claes Mårtensson, AKM 849, 5) Henry Åkermark, Kättiletorp 837, 6) Lars-G Olofsson, AKG 816, 7) Arne Friberg, Trelleborg 778, 8) Gert Nilsson, Snapphanarna 774, 9) Lars Larsson, AKG 773, 10) Thomas Stjernberg, Snapphanarna 752, 11) Olle Broman, AKG 748, 12) Lennart Flodström, AKG 743, 13) Ove Pettersson, AKG 719, 14) John Pettersson, Snapphanarna 709, 15) Kjell Eriksson, LEN 659, 16) Bo Jansson, LEN 627, 17) Jan Andersson, Snapphanarna 579, 18) Leif Persson, AKM 547, 19) Rolf Andersson, AKM 381.

F1B2

1) Lennart Hansson, AKM 834, 2) Lennart Flodström, AKG 764, 3) Olof Nerud, AKM 683, 4) Ove Pettersson, AKG 612, 5) Kjell Eriksson, LEN 479

F1C2

1) Rolf Hagel, AKM 779, 2) Ulf Carlsson, AKG, 775 3) Morgan Zetterdahl, AKG 741, 4) Hans Lindholm, LEN 631, 5) Ace Sjöström, AKG 409, 6) Lars-G Olofsson, AKG 392

Lag

1) AKM 2301 sek, 2) AKG, lag 2 2160, 3) AKG, lag 1 1921, 4) LEN 1737

NIMBUS - JUBILEUMSTÄVLING

Modellflygklubben Nimbus i Kumla celebrerade sina första 20 år söndagen den 21 januari (Red anm: synd att tävlingen inte hölls den 20.1) med en jubileumstävling på flygfältet i Örebro.

Endast tre klubbar tävlade, Silverhökarna från Sala, Solna MSK och Nimbus. Vädret var inte särskilt bra. Det tidigare högetrycket ändrades lagom till söndagen till ett lågetryck som gav dis och blåst.

Tävlingen omfattade 1-klasserna. Örebrofältet är i minsta laget för 2-klasserna och en max-flygning innebär oftast ett besök i bebyggelsen vid fältkanten, något som dagens långflygare Jan Zetterdahl och Olle Hillerström provade på. Den sistnämnde som förut flög för Borlänge har nu värvats för Nimbus.

I A1 junior visade hemmaklubben att återväxten är god och släppte bara in en av gästerna på de sex första platserna. B-O Jansson erövrade 1:apris - en modellmotor från Firma Valter Johansson - så nu blir det konkurrens även i F1C1-klassen. Lennarth Larsson härskar som okrönt kung i lilla motorklassen, men ingen skulle vara gladare än han om nya förmågor dök upp och gav honom en match.

I solnas segrande lag ingick Dick Wiklund, Jan Zetterdahl och Lennarth Larsson. Nimbus lag: Sven-Olov Lindén, Olle Hillerström och Jan Edén.

F1A1 Senior

1) Sven-Olof Lindén, Nimbus 425, 2) Lennart Larsson, Solna 251, 3) Dick Wiklund, Solna 168,

F1A1 Junior

1) Bengt Olov Jansson, Nimbus 399, 2) Jörgen Gustavsson, Nimbus 243, 3) L.H. Ekblom, Nimbus 224, 4) Rolf Ruoho, Sala 208, 5) Kenneth Jansson, Nimbus 196, 6) Dick Engström, Nimbus 177, 7) Karl-G Lundström, Sala 112, 8) Tor Öyangen, Sala 100, 9) Tommy Jansson, Sala 94.

F1B1 Senior

1) Jan Zetterdahl, Solna 433, 2) Olle Hillerström, Nimbus 313, 3) Olle Blomberg, Nimbus 79.

F1C1 Senior/Junior

1) Lennart Larsson, Solna 604, 2) Walter Bornhauser, Solna 364, 3) Jan Edén, Nimbus 265.

Lag 1) Solna MSK, 1205, 2) Mfk Nimbus 1003

DEN LILLA (?) VINTERTÄVLINGEN

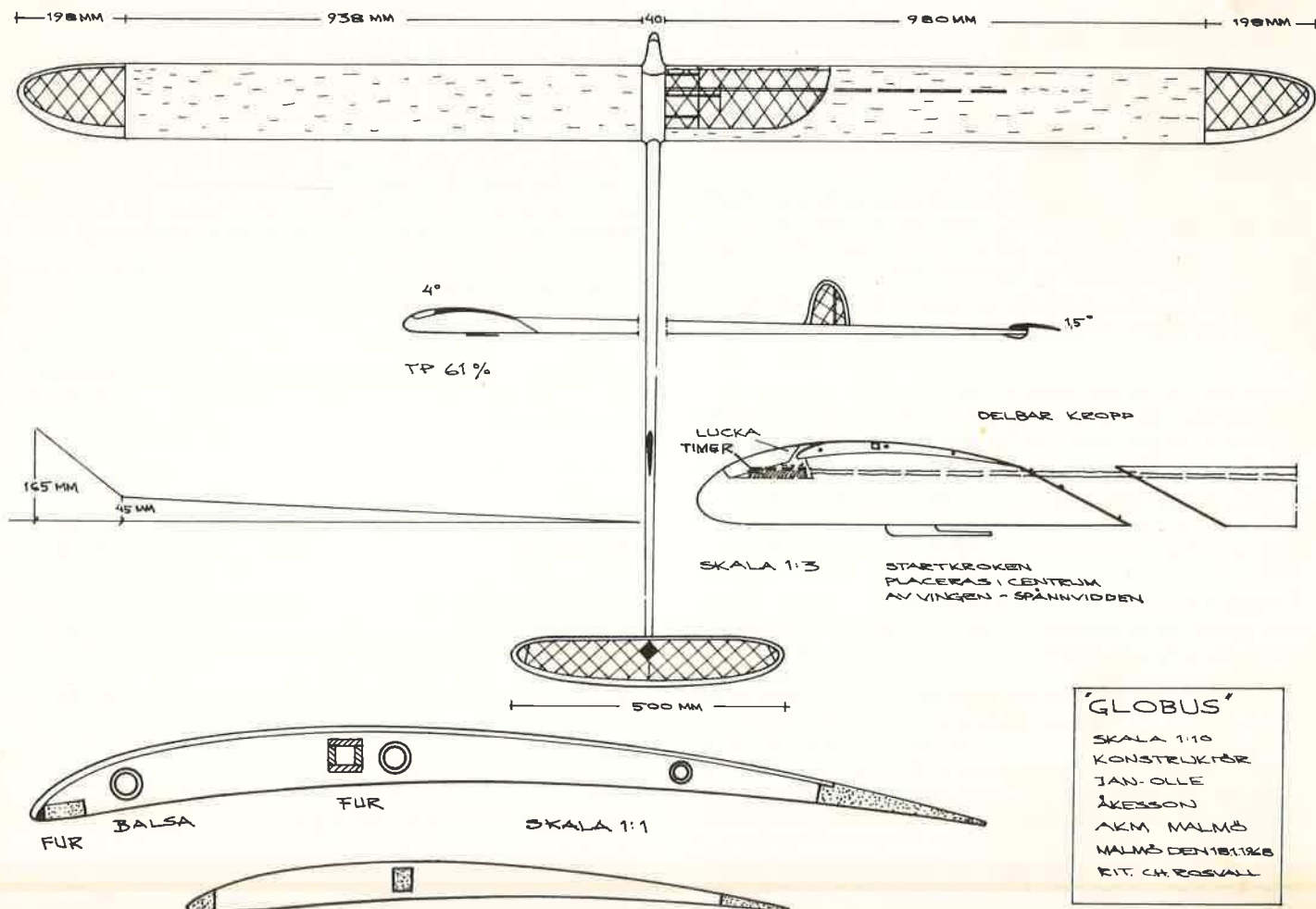
Eskilstuna FK:s Modellflygsektion ordnade på ett tjänstfullt sätt småklassernas vintertävling. Lars-Gunnar Lindblad skötte tävlingsledarsysslan och hoppade in som tidtagare då så behövdes. Tävlingen präglades av antijäkt och hjälpsamheten tävlande emellan var stor även över klubbgränserna. Resultaten blev överlag goda. Till detta bidrog vädret som var ganska lugnt och tidvis soligt. Mycket goda resultat, de bästa sedan flera år, uppnåddes i F1B1 av Bengt Blomberg och Uno Axelsson som åter tycks gett sig modellflyget i våld. Det finns ingen större bredd på klassen och samma konstaterande gäller även F1C1. Clear Miss 10 synade isen handgripligt, men det gläder mig att unge Bo Carlsson från Enköping vann. Hoppas det sätter fart på klubbarbetet och tävlingsverksamheten.

F1A1 var som sig bör största klassen, hade ganska god standard och få kvaddar. Gunnar Kalén kopplade av från expeditionsarbetet och flög en nybyggd modell till seger. En något såväl överraskad som överraskande vinnare var Thomas Linde i F1A1 junior från världklubben. Laget vanns programenligt av Solna trots delvis felaktiga kombinationer. Resultat i sekunder:

F1A1 jun (12 deltagare)

1) Thomas Linden, Eskilstuna FK 544, 2) Jörgen Gustavsson, Nimbus, Kumla 542, 3) Hans Kalén, Gamen 540, 4) Eddy Astfeldt, Eskilstuna FK 425.

Forts på sid 33



Hur vore det att få se en RIKTIG WAKEFIELD i luften? En av de där stora apparaterna med 160 gram snodd och "krax". Kommer Ni ihåg hur "Taifun" eller "Korda" flög? -Nej naturligtvis inte.

I USA och Storbritannien förekommer tävlingar med gamla modeller sedan flera år tillbaka, och tävlingsformen är där oerhört populär. Allt talar för att bara vi kommer i gång här, så blir det uppåt här också.

För två år sedan gjorde Mfk Nimbus, Kumla ett försök att få igång en tävling och visst intresse spårades också. Tiden var då för kort för att de intresserade skulle hinna bygga, men nu bör alla "oldtimers" sätta fart, för 9 juni tänker NIMBUS kalla alla till träff på Örebro flygfält.

Låt oss för en dag återuppliva de gamla andarna och träffas med en uppsättning modeller byggda efter förebilder från tiden före 1941. Varför denna gräns? -Jo, det hänger ihop med Reynolds tal och det där. Modellflyget ändrade så definitivt karaktär i och med de nya forskningsresultaten som F.W. Schmitz lade fram det året, att modeller konstruerade efter den tiden ej kan kallas "oldtimers".

Nu är det inte meningen att det skall vara någon benhård millimeterkontroll, utan avsikten är att vi skall träffas och ha roligt. Leta i era gamla ritningsbuntar, sök upp de modellflygare som var med på den tiden och se om inte de kan hjälpa till att skaffa fram gamla ritningar. Själv har jag en del material och kan hjälpa till med kopior och tips.

Ett axplock bland modeller som är användbara:

- A1, Tummeliten, konstr. Sven Wentzel
- A2, FIB, konstruktör Sven Wentzel
- B2, Tip Top, konstr. Sune Stark
- C2, Gladan, konstruktör Sven Wentzel
- D, Wakefield, konstruktör Dick Korda
- D, Wakefield, konstruktör G Magnusson
- D, Wakefield, konstruktör Aarne Ellilä

Alltså, alla "oldtimers" kom till Örebro flygfält lördags-söndag 8-9 juni, Tag med hela familjen och tälta vid Gustavsviksbadet, bada i tempererat vatten och flyg på andra sidan vägen. Tävlingen är tänkt att hållas på kvällen och morgonen för att vi ej skall kollidera med segelflygarna.

Dessutom vill Nimbus gärna göra litet propaganda för en hittills förbisedd tävlingsgren, nämligen balsaglidare. Lämpliga förslag finns i t ex Franc Zaic's Year Books och i några nummer av Aeromodeller (Febr 1968) har fullskalaritningar varit införda.

Har ni andra grejor att flyga med, som annars aldrig får vara med så ta med det också. Nog ska vi kunna ta tid eller mäta upp flygsträckan alltid. Så kom med ankor, flygande vingar, helikoptrar och vad ni nu har.

Om intresse finnes och Ni vill veta mer skriv gärna till Sven-Olov Lindén, Hovstavägen 15, Örebro.

Som ett apropå till Nimbus upprop till en oldtimertävling vill MFN här ge en liten beskrivning av ett par modeller som verkligen uppfyller kraven för tävlingen.

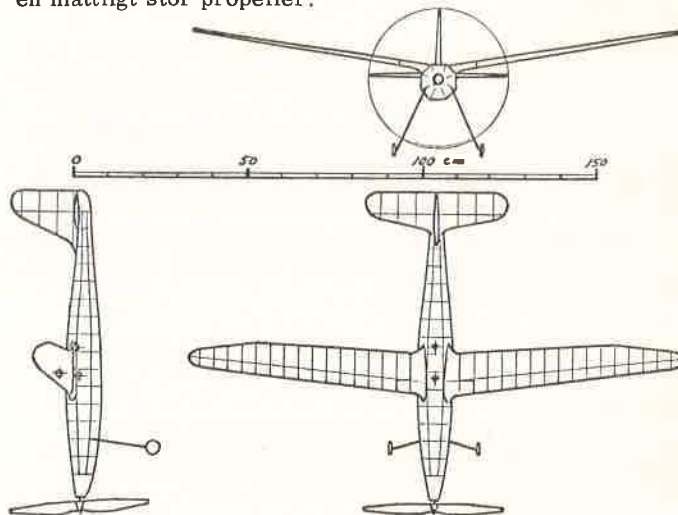
En ur svensk synpunkt mycket intressant modell, är den Wakefield som Teknologie Dr Arvid Palmgren föreslog 1936 inför ett eventuellt svenskt deltagande året efter. Vi citerar här ur hans artikel i Tidskriften Flygning nr 10 1936.

"Tiden i medeltal av tre flygningar är avgörande. Av hittills uppnådda segertider framgår, att en tävlingsmodell måste vara en god segelflygare för att ha utsikter. Däremot torde segrarna hittills icke ha varit överdrivet uthålliga motorflygare. Årets segrare hade en normal flygtid av endast ca 1 1/2 å 1 3/4 min. Man måste visserligen bygga rätt stabilt för denna tävling, men jag tror dock vår chans ligger i att ersätta den råa styrkan med speciellt god flygstabilitet och raffinemang i den mekaniska konstruktionen. En modell, som utan hjälp av några uppvindar är bombsäker på 3 min och som har god stig- och segelförmåga, tror jag skulle ha stora utsikter till seger, i synnerhet om tävlingsdeltagarna träna sig i bedömningen av vindförhållandena.

OLDTIMERS

För att få i gång en diskussion om saken har jag gjort ett utkast till en sådan 3-minuters modell. Utgångspunkterna äro: 12,9 dm² vingyta, 113 grams vikt och amerikansk kroppsregel, d v s maximalsektionen minst 1 % av kvadraten på kroppslängden.

Förslaget grundar sig på användningen av en kuggväxel för två gummisträngar och en uppväxling av 1:2,5, varigenom en kort kropp kan förenas med en storgummivikt och en måttligt stor propeller.



Huru modellen skulle komma att ta sig ut framgår av figuren. Flygstabilitet och största möjliga osårbarhet ha eftersträfvats och dessutom en god strömlinjeform. För tillgodoseende av den sistnämnda har bl a vingens infästning ägnats stor uppmärksamhet och förutsatts användning i viss utsträckning av ett mycket lätt fyllnadsmaterial, benämnt "Isolafros Zellenleimstoff" specifik vikt ca 0,025, för åstadkommande av rundade övergångar till vinge och stjärtplan. Eljest äro balsa och japanpapper huvudmaterialen. I utväxlingen användes kuggjul och ramplåtar av duraluminium och samtliga axlar lagras i uteslutande kullager. Propellern är icke fäst på drevaxeln i kuggväxeln utan på en separat axel, så att växeln icke skadas vid nedslaget. Såsom sprygel har jag tänkt mig en något modifierad M 9, som är tryckpunktstabil."

Data för modellen är följande:

VINGE

Spännvidd	140 cm
Yta	12,56 dm ²
Anfallsvinkel	+ 1°

KROPP

Längd	88 cm
Sektion 8-kant, huvudspant	80 cm ²
Hakavstånd	66 cm

STJÄRTPLAN

Stabilisator, yta	3,4 dm
Stabilisator, anfallsvinkel	- 1°
Stabilisator, spännvidd	40 cm
Fena, yta	2,1 dm ²

KUGGVÄXEL

Uppväxlingsförhållande	1:2,5
------------------------------	-------

GUMMI

Ursprunglig stränglängd	65 cm
Dimension	0,85x4,76 mm
Uppvridning pr sträng	600 varv

PROPELLER

Diameter	40 cm
Stigning	54 cm
Bladbredd	4,5 cm
Nedåtriktning	40°

VIKTSFÖRDELNING

Vinge	20 gr
Kropp	16 gr
Stjärtplan	8 gr
Landställ	4 gr
Kuggväxel	12 gr
Gummi	56 gr
Propeller	6 gr
Axel, lager, hakar	4 gr

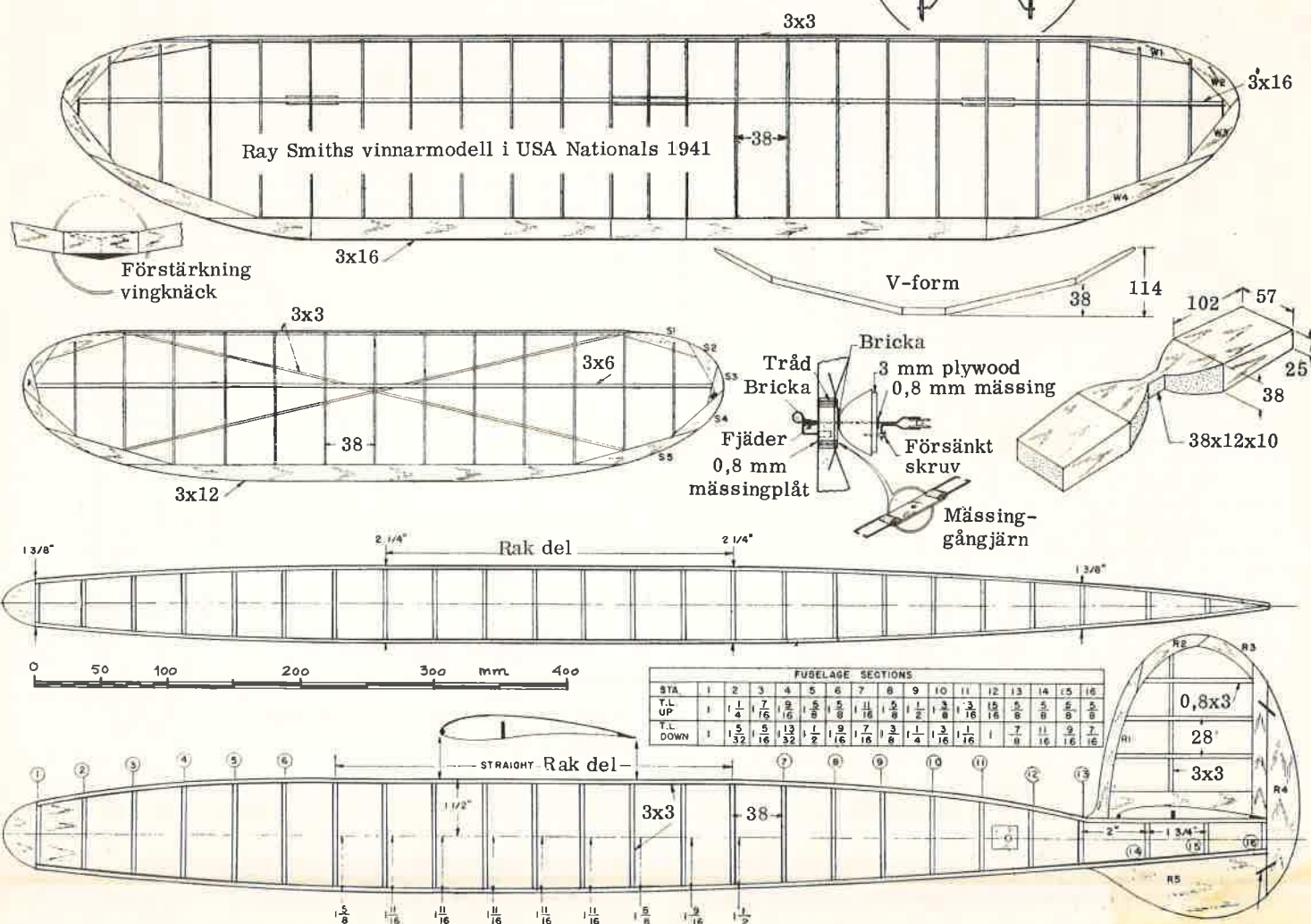
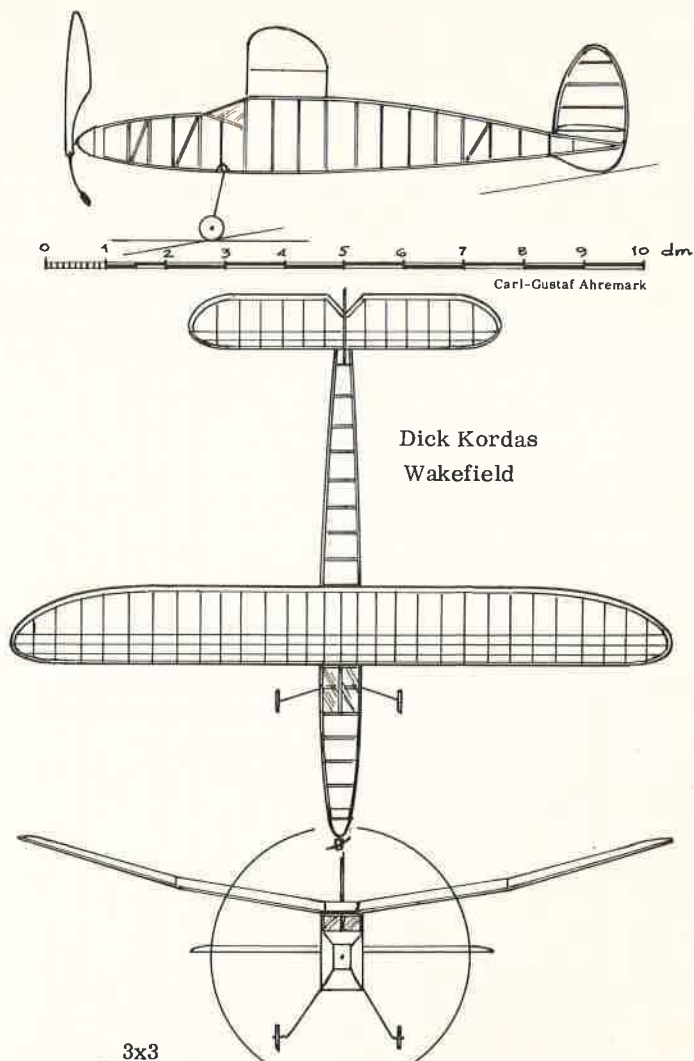
Total vikt 126 gr

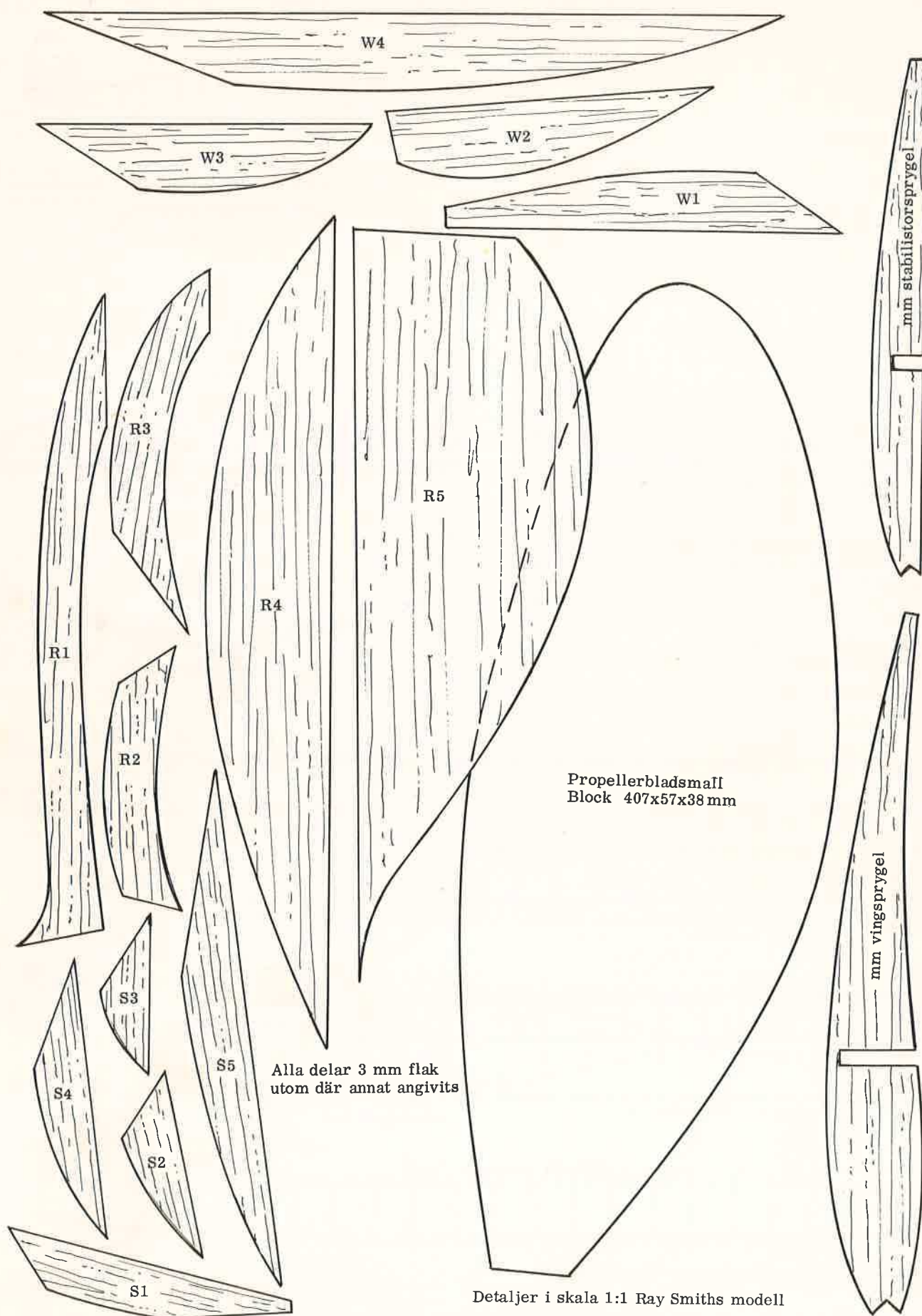
Många av de gamla modellflygarna minns Dick Kordas berömda Wakefieldvinnare från 1939. Det årets tävling var över nästan innan den startat, då Korda i sin första flygning fick tiden 43 min 15 sek, och med en genomsnittstid för 3 flygningar av 950,2 sek bärgade segern för USA. Det här var när reglerna för Wakefield endast bestod av en max-vikt på 224 gram och en vingyta av 12,9 dm². Stabilitetsryta över 33 % av vingytan räknades in i denna.

Beviset för att 43 min inte var någon slump med denna modell är väl att den i andra tävlingar fick följande tider och placeringar: Nationals 1936. Chester Lanzo 1:a med 48 min. Nationals 1937. Dick Korda 1:a med 54 min. Dessutom 3:a i uttagnings tävlingarna för Wakefield samma år.

Data: Spännvidd 112 cm. Längd 94 cm.

Motor 18 strängar 4.8x0,8 mm. Prop. diam 43 cm.





I Nimbus inbjudan till Oldtimer-tävling sättes 1941 som det sista året som kvalificerar för beteckningen oldtimer. MFN har därför letat upp ritningen till den modell som 1941 vann Nationals i USA, där den hade en flygning på 926 sek. Detta var alltså innan fuse och timers hade kommit i bruk. Som framgår av utseendet kan modellen räknas

som en utveckling av Kordas. Den har till skillnad från dennes en två-bladig propeller, fällbar och man hade vid den tiden kommit så långt att man slopat landstället. Viken ju tyvärr inte presentera hela ritningen i full skala men spryglar, propellerbladsformen och en del av de mer intrikata detaljerna är i skala 1:1.

KLUBBSIDA

ETT NYTT HJÄLPMEDEL

för klubbarnas medlemsvärning håller på att utarbetas inom Förbundet. Det blir en stillfilm med arbetsnamnet "Modellflyg - en mångsidig hobby". Stillfilm innebär att ett antal bilder kopierats på en 35 mm filmremsa som kan visas i stillbildsprojektor, medan en speakerröst och diverse ljudeffekter till bilderna ligger på ett ljudband, som körs på en vanlig bandspelare med 3 3/4-tums fart. För sådana visare som av oföretagsamhet eller materialbrist saknar tillgång till bandspelare kommer texten också att finnas i ett litet häfte.

Stillfilmen ska visa ett lättfattligt tvärsnitt av vad vi sysslar med i klubbarna. För dem som vill ska det också finnas tillgång till en enkel frågelista med ett, kryss och två. Den kallas "Tippa 12 rätt om modellflyg".

Om tidsplanen (och bidragen) håller, kan det hela vara klart för utlåning till hösten. Manuskripten är färdiga, inspelningsplatserna har förhandsplanerats, särskilt produktionsbidrag är sökt. Kalaset kostar mycket mer än Du kanske tror - flera tusen kronor.

Ett tips i förbifarten till våra utåtriktade klubbar: Kontrollera möjligheterna att låna eller hyra stillfilmsprojektor och bandspelare från kommunala instanser till klubbkvällarna. Det blir nämligen mera sådana här hjälpmedel från SMFF ...

OM SOMMAREN SKÖNA

ordnar SMFF utbildning för sina ungdomsledare. Norrköping har varit träffpunkt några år. Så blir det även sommaren 1968, meddelar SMFF:s kurskommitté.

Tiden är däremot inte fastställd. Förr om åren har det varit största intresset för en veckolång kurs i månadsskiftet juli-augusti. Troligen blir det så i år också.

Varför ska man gå en ledarkurs?

Alla som i sin hemmaklubb sysslat med handledarjobb i byggloken, på flygplatsen eller runt studiecirkelbordet vet att det kan bli rätt knepigt att både hålla ordning, lära ut fackkunskaper och samtidigt skapa trivsel i gruppen. Ingen kan garantera att man lyckas bättre efter en kursvecka, men man har åtminstone med sig en massa tips om hur andra har lyckats och troligen har man också nya kamratkontakter att fråga, när det kärvar till sig.

De som håller ett öga på ekonomin i hemmaklubben och ska söka kommunala och statliga bidrag till verksamheten har stort utbyte av en kursvecka. De som håller på att bli skickliga modellflygare blir det ännu fortare efter en inspirerande snackvecka i Norrköping.

De som känner behov av kontakt med klubbmännskor från andra håll får denna kontakt ännu bättre än vid de snabba mötena under tävlingsdagarna. De som funderar på att nystarta en klubb eller organisera om en gammal sådan får massor med tips och fortsatt hjälp efter kurstiden.

Kursen kostar 100 kronor

Alla - oberoende av om man bor i Skärblacka eller Kiruna - har samma kurskostnad. I priset ingår nämligen resa med SJ, andra klass, hemorten - Norrköping T o R. Mat och husrum ingår också i hundralappen.

Åldersfördelningen har aldrig varit något problem. De klubbar som vill skicka 15-åringar eller yngre får dock bereda sig på en liten utfrågning.

Meddela önskemål om deltagande och kurstid till expeditionen, helst så snart som möjligt.

Anmälningssblanketter skickas ut från expeditionen i Norrköping i början av sommaren.

POÄNGSYSTEM FÖR KLUBBMÄSTERSKAP I SOLNA MSK

Gäller såväl senior- som juniorklass där ej annat anges.

Varje medlem i Solna MSK deltar i poängtävlingen. Till juniorklassen hänföres alla som under kalenderåret är yngre än eller fyller 18 år. Övriga medlemmar tävlar i seniorklassen. Vinnaren av juniorklassen uppflyttas till seniorklassen oavsett ålder. Vinnaren i resp klass erhåller titeln "klubbetta".

Närvaropoäng: Närvaropoäng erhålles av juniorer. 10p. utgår för varje bevisad kurskväll, där den tävlande är anmäld i kursen. Junior får delta i högst 2 kurser samtidigt.

Placeringspoäng: Placeringspoäng erhålles i alla tävlingsklasser och grenar, där den tävlande aktivt delta. Antalet tävlande med resultat i klassen delas med tre och kvoten höjes till närmaste hela tal. Detta ökas med ett och multipliceras med tio. Summan utgör det antal poäng, som vinnaren erhåller. En andra-plats ger tjugo poäng mindre, en tredje-plats trettio poäng mindre. o s v.

Modellpoäng: Varje nybyggd flygplansmodell poängbedöms i klubblokalen. Bedömningen sker varje torsdag.

Maxpoäng: Bygge 20 p
Finish 20 p
Detaljer 40 p
Egen konstruktion 20 p
Bygge från enbart ritning 10 p
(ej byggsatsmodell)

Funktionärspoäng: Tidtagare, sekretariatpersonal eller liknande funktionär på friflyg- eller linstyrningstävling erhåller 50 p.

Tävlingsledare erhåller 100 p. Eventuell klassledare erhåller 75 p.

Flygpoäng: Den tävlande kan bara erhålla flygpoäng i två klasser, vilka anmäls till poängbokföraren senast torsdagen efter första tävlingen i resp klass. Ändring av klasser får endast ske vid kalenderårets början. Flygpoäng erhålles i de 4 bästa tävlingarna under året. Dessutom erhålles flygpoäng för SM. I de klasser där ej SM-tävling hålles räknas de 5 bästa tävlingarna.

- A) Friflyg: 100 p erhålles vid en uppnådd flygtid av 750 sek. Var femte sek bättre tid ger ett tillägg på 1 p, var femte sek sämre tid ger ett avdrag på 1 p. I tävling med tre starter är 100 p-gränsen 450 sek.
- B) Speed: I F2A2 ger hastigheten 180 km/tim 100 p. Varje 1 km/tim högre hastighet ger ett tillägg på 1 p, varje 1 km/tim lägre hastighet ger ett avdrag på 1 p. I F2A3 är 100 p-gränsen 200 km/tim. Bästa flygning gäller.
- C) Teamracing: I F2C2 ger tiden 5 min 30 sek 100 p. Varje sek lägre tid ger ett tillägg på 1 p, varje sek högre tid ger ett avdrag på 1p. I F2C3 är 100 p -gränsen 7 min. I F2C1 är 100 p-gränsen 8 min. Bästa flygning gäller.
- D) Stunt: 100 p-gränsen i stunt har satts för en sammanlagd poäng på två flygningar och är 1600 p. Var femte poäng över gränsen ger ett tillägg på 1p. var femte poäng under gränsen ger ett avdrag på 1 p. I stunt-open är 100 p-gränsen.

Märkespoäng: SMFF:s prestationsmärken ger följande poäng:

Brons 25 p
Silver 50 p
Guld 100 p
Elitmärke 200 p

(Elitmärkespoängen gäller retroaktivt 1967)

SMFF:s styrelse

SMFF höll styrelsesammanträde den 10,3. på Hässelby Familjehotell i Vällingby. Efter åtta timmars söndags-sammanträden hade man bl a kommit fram till följande:

Styrelsen föreslår förbundsrådet att utse en förhandlings-delegation bestående av förbundsordföranden, Gunnar Kalén och C G Sundstedt för att förhandla om formerna för modellflygets anslutning till Flygsportförbundet.

Styrelsen ger grencheferna i linstyrning, radiostyrning och raketflyg i uppdrag att utarbeta kursplaner för respektive grenar.

Samma grenchefer får i uppdrag att utarbeta standard-blanketter för tävlingsdeltagande i respektive grenar.

Grencheferna i linstyrning och radioflyg erhåller uppdrag att utarbeta förslag till "Liten hjälpredda för modellflyg-tävlingar", var och en på sitt område.

Grencheferna i samtliga grenar erhåller uppdrag att utarbeta promemoria för domare och funktionärskurser.

Styrelsen beviljar Gunnar Hofman och Tommy Bennwik resekostnadsanslag för beivrande av internationell RC-domarkurs i Tyskland under påsken.

Styrelsen har genom ordföranden till Telestyrelsen avlätit ansökan om tilldelning av specialfrekvens på 40-50 Mc-bandet för RC-flyget.

Nimbus i Stockholm vill ha SMFF:s godkännande, såsom distriktsorganisation i Stockholm för att komma i åtnjutande av bidrag från Stockholms stads barnavårdsnämnd (för ungdomsverksamhet bland modellflygare) Förbundsordföranden erhöi uppdrag att undersöka, om detta kan ske med hänsyn till modellflygets nuvarande organisationsformer inom Stockholmsområdet.

Kassören, K A Eriksson, får omkring 30,3 besked om storleken av statsbidraget till SMFF av skolöverstyrelsemedel.

Tid för nästa styrelsesammandrabbning är beroende av förloppet av förhandlingarna med KSAK - Flygsportförbundet.

ToLo

Grenkonferenser

FRIFLYGKONFERENS

Trots att Grenkonferensen var förlagd i anslutning till friflyg-VT var deltagarantalet dåligt med endast nio klubbar representerade.

Ordförande var C G Sundstedt och sekreterare Lennarth Larsson.

De från RS hänskjutna motionerna behandlades enligt nedan.

Motion nr 2 föranledde Grenkonferensen (Gk) att besluta att grenstyrelsen (Gs) ska göra en översyn av elitmärkesbestämmelserna och snarast publicera resultatet.

Motion nr 3 och 4 föranledde beslut enligt SMFF:s styrelses motivering. Med anledning därav beslöt Gk att Gs ska göra en sammanställning över gällande regler för licensbetalning och snarast publicera resultatet.

Motion nr 7 föranledde beslut av Gk att envar som anser sig kvalificerad kan till Gs anmäla sig för internationella funktionärsuppdrag. Gs ska sedan väga de sökandes kvalifikationer mot varandra och förrätta uttagning. Beslutet föranledde Gunnar Kalén att tycka att vi i framtiden kan fordra att de funktionärer som vi sänder till internationella tävlingar ska ha genomgått en lämplig kurs och erhållit certifikat. Gk beslöt därför att Gs ska anmoda FSF att snarast anordna kurs för friflygfunktionärer. Gk beslöt att föreliggande stadgeförslag ska gälla till ordinarie Gk.

Gunnar Kalén avsåg sig omval som grenchef med hänvisning bl a till den ökade arbetsbördan på expeditionen,

sin plats i SMFF:s styrelse och vikten av successivt utbyte av SMFF:s befattningshavare. Gk valde Bengt Johansson och Bo Modéer att till ordinarie Gk ingå i Gs och gav Solna MSK i uppdrag att inom sig utse en grenchef som kan fungera fram till ordinarie Gk emedan ingen av de vid Gk föreslagna kandidaterna kunde acceptera uppdraget. Som suppleant valdes E Lindberg, Sala. Gk beslöt anmoda landslagskommittén snarast tillkännage sin tolkning av reglerna för landslagsuttagning.

Gk beslöt att ställningen i landslagsligan ska distribueras till samtliga som är medtagna i denna utöver distribution via månadsmeddelande.

Bo Nordling meddelade att Salbohedskolan planerar en vårfest och i samband därmed DM i klass F1A1. Preliminär tidpunkt 23 maj. Uppvisningsflygare önskas.

Gk uttalar som sin bestämda uppfattning att tidtagargrupperna under provotiden ska använda kikare.

Lon

FRIFLYGGRENCHEF

Solna SMSK har på friflygkonferensens uppdrag utsett Ingemar Alm, Midgårdsvägen 32, TÄBY, tel 0762/12584, till grenchef.

Vänstra bilden visar presidiet vid friflygkonferensen Lennarth Larsson och Calle Sundstedt. På mittbilden ser vi t h på främre raden avgående grenchefen Gunnar Kalén. T v på tredje raden ses Bengt Johansson och Bo Hjalmar Modeér som invaldes i grenstyrelsen. Högra bilden visar E Lindberg, Sala som utsågs till suppleant i grenstyrelsen.



LINFLYGKONFERENS

Den första grenkonferensen avhölls i KSAK:s gamla fina lokaler. Vädret var bra, trafiken utanför stark, spänningen bland deltagarna stor och luften i lokalen tät. (Allt från Commers till Havanna XV).

Det högtidliga öppnande som klart var noterat i dagordningen bestod i att Harald Sannes sa de enklaste ord och önskade att detta slag av konferens skulle gagna linflygets framtid i landet. Endast sju klubbar med 15 röster var närvarande.

Till konferensen ordförande valdes Kjell Rosenlund till sekreterare Bengt Olov Samuelsson och till justeringsmän Kjell Axtilius och Erik Sund.

Mötet gav styrelsen denna sammansättning: Gren-chef Harald Sannes, Vice grenchef Ove Andersson, Ledamot Ulf Larsson (2 år), Suppleant och materialförvaltare Ove Kjellberg.

Den tionde punkten på dagordningen upptog de motioner och propositioner som remiterats från Riksstämman 1967. Den första var styrelsens förslag om beräkning av lagpoäng. Björn Green ansåg att det finns många små klubbar som specialiserat sig på en enda klass och att aldrig dessa kan få dominera över de stora klubbarna. Detta motiverar hans förslag att lagpoäng beräknas per klass och klubb. Något bestämt och i förväg anmält lag behövs inte. Antalet deltagare per klass och klubb är icke begränsat.

Konferensens deltagare häpnade. De mest konservativa var inne på den vanliga linjen med en massa konstruerade undantag för sådana klubbar som inte deltog i alla klasserna. Björn Green sade att det allra minsta lilla blåbär skulle dra sitt strå till stacken och verkligen kämpa. Med dessa argument sålde han idén till de flesta av mötets deltagare, och vann den efterföljande voteringen. Detta var tydligen en mycket sårbar punkt. Den diskuterades i inte mindre än 80 minuter. Nåväl, de mera konservativa fick plåster på sårn när deras mera moderata förslag om OS-poäng gick igenom mot att alla skulle få poäng (omvänd placeringsplats).

Nästa punkt gällde om en skrivelse skulle utgå till de Nordiska grannarna med förslag att Combat-poäng inte ska ingå i nationspoängen. Förslaget avsågs.

Följande nytillkomna motioner behandlades:

Mfk Nimbus, Stockholm föreslog att Stunt-A utgår som tävlingsklass. Konferensen biföll då tillkomsten av stunt-open har gett en bättre klass för mindre rutinerade stuntflygare. Det ansågs meningslöst att ha två klasser med samma syfte, nämligen att ge stuntdebutanter tillfälle att tävla utan att behöva riskera att möta elitflygare. Dessutom har några deltagare i stunt-A hittills aldrig ställt upp till tävling. Besluts också att döpa om stunt open (I USA avser klassnamnet deltagare äldre än 24 år) till semistunt.

Nimbus föreslog vidare att kvalifikationsspärr för deltagande i semistunt ska införas. Beslöt att spärr inte ska införas nu (provverksamhet utan spärr). Dock bestämdes att deltagare i semistunt inte kan nomineras till landslag. Man får inte flyga i båda klasserna.

Mfk Linköpingseskadern föreslog att diskvalificering ska ske av den tävlande i combat om serpentinen under flygning lossnar i infästningen till modellen.

Motivering: Om denna regel inte tillämpas, har en tävlande möjlighet när han ser att han kommit i underläge, att fästa serpentinen så att den lossnar under flygning. En serpentin som lossnat, medför omflygning och den tävlande kan starta i ett nytt heat, där han kanske kommer att lyckas bättre. Motionen bifölls och tillämpas fr o m vårens tävlingar men ska åter diskuteras vid ordinarie grenkonferens i höst.

Grenchefen föreslog konferensen följande regelförslag för landslagsnominerande liga:

Grenstyrelsen (Konferensen fastställer antal och vilka tävlingar för vilka nominering tillämpas till landslaget.

Antalet tävlingar minus två räknas.

Perioden räknas från första årets höst, efter de interna-

tionella tävlingarna, till uttagningstävlingarna det andra årets vår/sommar.

Tävlingsprotokoll (fullständig deltagarlista) sänds omgående till grenchefen för uträkning och distribution via förbundsstyrelsens månadsmeddelande av poängställning i ligan.

Nomineringsberäkningen för de olika klasserna enligt följande:

Combat

Den tävlande tillgodoräknas tio poäng för varje vunnet heat (även vid lottning). Den slutlige segraren ska dock ha minst tio poäng mer än nästkommande. Tävlande som blir utslagen i första heat, tillgodoräknas tre poäng.

Stunt

Den tävlandes bästa placeringsslutpoäng adderas och divideras med summa placeringspoäng för samma tävlingar.

Speed

Den tävlandes högsta hastighet per tävling adderas (km/poäng).

Teamracing

De tävlandes bästa heattid per tävling adderas. Bara 100 varvtider räknas, men finaltider noteras när de förekommer.

Konferensen beslöt att anta ligareglerna men att även diskutera dem på nytt i höst.

Angående tävlingsprogrammet meddelade flygplatschefen vid Bromma att han hyrt ut "vår" bana som parkeringsplats åt charterbolagens utrangerade DC-6 och DC-7.

Av denna anledning d v s brist på flygbar bana har vissa Stockholms-tävlingar flyttats till landsorten.

Det beslöts att i höst ta upp frågan om licensierade stuntomare, att eventuellt ordna kurs för sådana.

Nästa grenkonferens hålls vid SM i Göteborg.

APRIL, APRIL...

RAKETFLYGKONFERENS

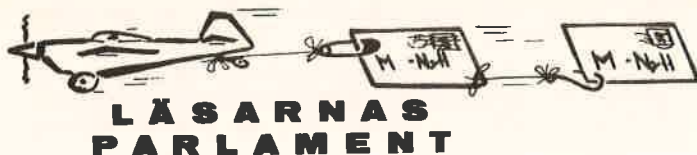
Endast två klubbar men med 10 medlemmar deltog i konferensen som leddes av Olle Olsson med Lars Andersson som sekreterare samt Rolf Håkansson och Claes Björkman som justeringsmän. Eftersom Olle startat eget företag önskade han avgå som grenchef. Konferensen valde Lars till grenchef, Olle till vice, Anders Åhnevall till ledamot och Ola Svensson till suppleant.

I övrigt diskuterades behov av bättre höjdmättningsinstrument och svensk representation vid VM i Jugoslavien 1969. Landslagsuttagning görs på grundval av tävlingsresultat under 1968. Uttagningsprinciperna ska diskuteras ytterligare vid nästa grenkonferens. För att underlätta VM-deltagande beslöts att arrangera försökstävlingar i BGD-Hawk (glidraketer) och PD (tidsflygning med fallskärm).

Mötet beslöt rekommendera SMFF att föreslå KSAK svenska arrangemang av VM 1971.

Behov av regelenliga drivsatser och en nybörjarmodell konstaterades. Eftersom raketgrenen endast erhåller en FSF-plakett för SM beslöt mötet föreslå SMFF att denna utdelas till den som erhåller lägsta sammanlagda placeringsciffror för PC-1 och AC-2.

Mötet önskade vidare redan i år en instruktörskurs för raketgrenen samt informationshäften.

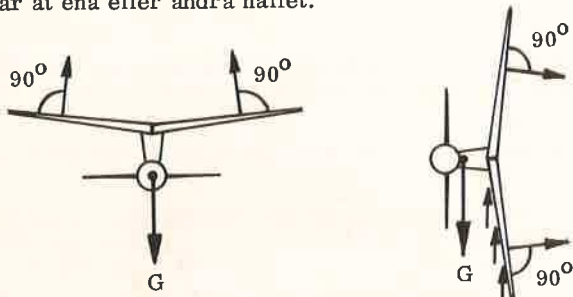


LÄSARNAS PARLAMENT

KOMMENTAR TILL "STABILITET - MEN HUR i MFN 1/68

Inte läste jag om dessa problem klockan 12 på natten i fullmånens trolska sken, men ändå svävade plötsligt ett gammalt spöke fram över sista sidan då jag kom till avsnittet "V-form". Ett spöke från salig Sigurds tid, som jag trodde vi burat in för gott.

Upprättande kraft uppkommer inte genom att planet vrids kring sin längdaxel, d v s vinghalvornas projektioner på horisontalplanet blir olika stora. En vinghalvas lyftkraft är riktad "uppåt" i 90° vinkel mot vingytan. Vinghalvornas lyftkrafter är normalt lika stora. Dessa krafter förändras inte vare sig till storlek eller riktning bara för att planet lutar åt ena eller andra hållet.



Av högra bilden torde det framstå som naturligt att sidokrafter bildas, vilka p g a vingens V-form åstadkommer ett upprättande moment, d v s planet vingglider. I verkligheten är naturligtvis inte förloppet så här renodlat enkelt. Om planet störes och den totala kraftbalansen råkar ur jämvikt så påverkas alla verksamma krafter mer eller mindre, alltså förändras också lyftkrafterna. Men primärt är sidokrafterna upprättande, inte lyftkrafterna.

Bo Hjalmar. Modéer

KOMMENTAR FRÅN EN AERODYNAMIKER:

Jag har funderat en del på sidstabilitetsproblemet och kommit till den slutsatsen att sanningen ligger nog någonstans mitt emellan förklaringarna i MFN 1/68 resp Bo Hjalmar Modéers inlägg.

Visserligen är lyftkrafterna riktade normalt mot vingytan men lyftkraften är riktad rakt motsatt den "lokala" gravitationskraften. Man bör därför inte rita en modell med 90° bankning som Modéer har gjort utan att försäkra sig om att man har kraftjämvikt i figuren.

Vid små störningar kan man säkert förklara stabiliteten genom att lyftkraftskomponenten på ena vinghalvan blir mindre och dessutom att den projicerade momentarmen blir kortare, vilket därigenom vill återföra modellen till sitt jämviktstillstånd. Efter kraftiga störningar kommer en hel del andra faktorer in i bilden bl a då en vingglidning vilket genom modellens V-form bidrar till att pressa upp vingen. Detta naturligtvis endast om modellens tyngdpunkt ligger lägre än modellens lateralcentrum i z-led.

Bengt Jansson

FATTIGMANS PROPORTIONAL

Jag är medlem i MFK LOPING i Gävle sedan 1963 och under min tid som modellflygare pysslat med lite av varje inom modellflyget, allt från segelkärror - linstyrning och nu den sista tiden RC och därtill hörande problem. Jag hör väl till kategorin medelmått och trivs med det. "Mo-

dellflygränderna" går väl inte ur, vad jag kan förstå, eftersom jag hållit på nu snart i 27 år och detta intresse överförs så sakteliga på min tio-årige son. Samma ålder som när jag tog de första travande stegen med hjälp av en äldre släkting.

På sommaren 1966 inköpte jag en amerikansk anläggning av typ GG. Jag kan ej med ord prisa denna fattigmans proportional. För den som inte ställer alltför stora fordringar på RC-flygning men ändå vill ha ut betydligt mera än vad enbart sidroder - motorkontroll kan ge, så finns lösningen i GG. En god sådan. Även vad det beträffar en mager plånbok. I avvaktan på radioprylarna konstruerades en högvingad kärre med 120 cm spännvidd. Konstruktionsönskemålen - den skulle vara stabil och oöm. Motorn på 1,5 cc/Fox RC insattes och därefter den hemkomna anläggningen.

Den första starten ute på Avans flygfält gick över förväntan och efter några smärre justeringar har jag till dags dato lyckats avverka närmare 100 starter. Flygetyget är fortfarande hel om man undantar några smärre skrämor i lack och klädsel.

Sammanfattning: Med det av mig använda Rand-servot har jag full kontroll på kärren i höjd och sidled. Ävenledes motorkontrollen fungerar i stort gott. Med anläggningen kan jag flyga på förhållandevis små fält, en liten åkerlapp duger gott och med tanke på den låga vikten modell/RC-installation är risken för kvadd minimal. GG-anläggningen är synnerligen användbar i RC 5. Jag har under den tid jag brukat min anläggning inte haft något som helst tekniskt problem med densamma. De problem som jag råkat ut för härrör sig till den mänskliga faktorn.

Det har blivit en rad med positiva omdömen från min sida. Det är klart att en mera fordrande person kan ställa sig mer kritisk i sin bedömning av GG systemet. Trots mitt lovprisande av GG-flygningen har jag ändå sökt vara objektiv i min bedömning och jag kan därför rekommendera GG-flygningen till alla modellflygare, oavsett de är nybörjare eller garvade sådana. (Reds undran: Finns, fler med erfarenhet av GG?).

G G - Gunnar

NYHETER!

Kontakta oss när det gäller glasfiberkroppar. Vi har även en liten sortering av högvingade modeller med cellplastvingar.

Piper Cub J3	RC	spv 1800 mm	pris 85:- inkl oms
Aeronca Sedan	RC	spv 1670 mm	pris 85:- inkl oms
Cessna 172	RC	spv 1500 mm	pris 75:- inkl oms
TONY stuntmodell		spv 1370 mm	pris 50:- inkl oms
Falcon 56	RC	spv 1400 mm	pris 85:- inkl oms
Falcon Senior	RC	spv 1750 mm	pris 80:- inkl oms

Lågvingade modeller

Viking	RC	spv 1530 mm	pris 77:- inkl oms
Mustfire	RC	spv 1730 mm	pris 105:- inkl oms

Närmare upplysningar på begäran.

CONNY JOHANSSON

Lyckhem, S Lundby, VARA

Tel 0512/44087/11064

TÄVLINGSKALENDER

R A D A N N O N S E R

FRIFLYG

28/4 Solnas Vårtävling, F1A1, B1, C1, A2, B2, C2, Tullinge. Arr. SMSK

LINFLYG

21/4 II VT. F2A2, B2, C2, D2. Danmark
5/5 Ostkusträffen. Stunt, combat. Solna. Arr. SMSK
5/5 Debutantävlingen. Gemensamma arr med Ostkusträffen
10-12/5 Danska mästerskapen
12/5 Kaffe-Petter. Speed, TR, standard racing
19/5 Motalapokalen. Stunt, combat
26/5 Nybroträffen. F12. Stunt, combat.
26/5 Solnas Pokal. Speed, TR, standard racing
1-3/6 Vårtävlingen + grenkonferens, Norrköping. Arr. Gamen
15-16/6 Utnagningstävlingen. F2A2, B2, C2, D2. Västerås
29/6-7/7 Sommarlägret, Danmark
29-31/7 VM, Helsingfors, Finland
4-11/8 NL, Danmark
25/8 I HT. F2A2, B2, C2, D2. Danmark
8/9 Filbyter, stunt, combat, TR. Linköping. Arr. LEN
15/9 II HT. F2A2, B2, C2, D2. Danmark
22/9 SM, Göteborg. Arr. AKG

RADIOFLYG

27-28/4 Pileträffen. RCV. Arr. Ystads FK
12/5 VT. RCV och segelgrenkonf. Arr. LEN
18-19/5 VT. RC I. Arr. Kristianstads MFK
10-11/8 Pileträffen. RC I. Ystads FK
/8 NL, Stockholm

STFLYG

8/9 VT. Höganäs. PC-1, AC-2, BGD-Hawk. PD
SM, Växjö. PC-1, AC-2

NORGE

1/5 Friflygmästerskapen. Aursletta
12/5 VT-RC I. Aursletta
2-3/6 Alla linflygklasser. Ulven exercisplats
9/6 Radiosegelmästerskapen. Ski
30/6 Linflygmästerskapen. Flesland
11/8 Alla linflygklasser. Torp flygplats
15/9 Multimästerskapen. Flesland
6/10 Høstcuppen. Alla friflygklasser. Torp flygplats. Jarlsberg

INTERNATIONELLT

13-14/4 Prag, Tjeckoslovakien, F2 A2. Teamracing
23-26/5 Salzburg, Österrike, Linflyg
/5 Herborn, Tyskland, F3A
25-26/5 Prag, Tjeckoslovakien, Friflyg
25-26/5 Dubnica, Tjeckoslovakien, Raketflyg
2-3/6 Nordtävlingen. Maubeuge, Frankrike, Friflyg F3 A
23/6 Pierre Trebod-tävlingen Peronne, Frankrike, Friflyg
28-30/6 Alptävlingen. Wienerneustadt, Österrike, Friflyg
6-7/7 München, Västtyskland, Friflyg
6-7/7 Brno, Tjeckoslovakien, F1 D
/7 Mecsektävlingen, Pecs, Ungern, F2 A F2 C
20-21/7 Hradec-Kralovy, Tjeckoslovakien, F2 A-Skalaflyg
29/7-4/8 Olathe, Kansas, USA. Nationals. Alla klasser
/8 EM, Zagreb, Jugoslavien, F1 C
15-18/8 Spitzerburg, Österrike, Magnetstyrning
15-18/8 Erich Challenge-tävlingen. Salzburg, Österrike, F3 A, F3 C
/8 VM, Helsingfors, Finland, Linflyg, Skala-flyg
24-25/8 Kolibritävlingen. Vöitendorf, Österrike, F1 A, Magnetstyrning
7-8/9 Kralovy-Vary, Tjeckoslovakien, F3 A
14-15/9 EM, Hamburg, Saar, Västtyskland, F1 A, F1 B
27-29/9 Dolomitt-tävlingen. Lienz, Österrike, F3 A, F3 C
/7- /8 Radioflyg VM 1969. Västtyskland
Friflyg-VM 1969. Spanien eller Italien
Raketflyg-VM 1969 Jugoslavien
Linflyg-VM 1970 Sovjetunionen
Inomhus-VM 1970 Polen

PRENUMERERA

MODELLFLYGNITT

Helår 10:—

Lilla VT. Forts från sid 25

F1A1 sen (12)

1) Gunnar Kalén, Gamen 677, 2) Sven-Olof Lindén, Nimbus, Kumla 640, 3) Per Södersten, SMSK 576, 4) Lennarth Larsson SMSK 560

F1B1 (7)

1) Bengt Blomberg, Gamen 821, 2) Uno Axelsson, Gamen 767, 3) Jan Zetterdahl, SMSK 518

F1C1 (7)

1) Bo Karlsson, Enköpings fk 719, 2) Lennarth Larsson, SMSK 588, 3) Walter Bornhauser SMSK 434.

Lag

1) Solna MSK I (Börje Svensson, Jan Zetterdahl, Lennarth Larsson) 1513,
2) Nimbus, Kumla, 3) Solna MSK II

TACK

för blommor och vänlig hälsning under min sjukhustid

Ragnar Åhman

TACK

vill vi framföra till Västerås FK för utmärkta arrangemang av Friflyg-VT.

LENS Friflygsektion

TILL SALU

Begagnade radiostyrningsanläggningar bl. a. GRUNDIG, KRAFT, MICRO-AVIONICS proportional. BORGS HOBBY Apotekaregatan 7, 582 27 Linköping. Tel. 013 / 123981.

Kraft 6-kanal proportional fullt komplett med 4 servon. Jan Larsson, Sandviken, 026/256572

Digitron 5-kanal med 4 servo, 1 år gammal. Kjell-Åke Elovsson, Skövdevägen 32, Tibro, tel 0504/10778

METZ Super 10-kan.anläggning med 5 servo, deac. m. m. Flugan 1 säsong och säljes för 995:- p.g.a. övergång till proportional. Clas Vilbern Torekovsg. 5B Hälsingborg. Tel: 042 / 12 26 80

RC-modell Radan (RCIII-RCV). Spv 145 cm och försedd med OS-29. Åke Gunnarsson, Nydalavägen, Värnamo tel lörd 0370/12389

Micronic proportional kompl med 4 st Orbit servon. Liten mottagare, accar o laddaggr. Göran Ridderström, Tel 08/606205.

BÄSTA REKLAM

regelbunden

annonsering i MODELLFLYGNITT



Ett fantastiskt hobbysortiment

Årets special-kataloger
Se kupongen!

Utöver jätteprogrammet av Modellflyg och Båtmodeller finner Ni i KATALOG Nr 15 ett intressant urval av det bästa marknaden bjuder i PLASTMODELLER - MINIRACING, exklusiva MODELL-LOK och VAGNAR - BILMODELLER för samlare och mycket mera.

Köp katalogen hos modellhandlaren eller skriv efter den idag!

Store Modellkatalogen No 15	3:50
SCALEXTRIC 1/32	1:25
SCALEXTRIC SUPER 1/24	1:-
FROG Plastmodeller	1:-
MINIC HO Bilbanor	1:-
TRIANG/HORNBY HO tåg	1:50
PYRO Plastmodeller	1:50
RUSSKIT slotracing 1/24	1:50
STROMBECKER slotracing	1:50
Arnold Rapido tåg 1:160 "N"	1:-
FLEISCHMAN Tåg HO	1:-
POCHER Tåg HO	1:-
FULGUREX/TENSHODO Tåg HO	5:75

SVEN E. TRUEDSSON
MODELLFLYG/INDUSTRI
STORGATAN 25 MALMÖ C

Betala med frimärken.

Namn:

Adress:

Postadress:



SVALAN SOM FLUGA

Du kommer väl ihåg vår artikel om papperssvalor i MN 3/67? Nu har resultatet av Scientific Americans jättetävling utkommit i bokform (Mander, Dippel och Gossage: The great international paper airplane book; Simon and Schuster förlag, New York; 2,95 dollar).

128 sidor omfattar den varav en tredjedel är raljerande illustrerad text, resten exakta vikritningar för 20 svalor. Bland alla rapsodiska inslag kan vi återge litet av Mr George S Schairers (Vice President R o D, Boeing) minnesbilder: "Under sommaren 1930 var jag i Paris tillsammans med ett antal modellflygare. Vi var segrarna i den amerikanska modellflygtävlingen för pojkar och under ledig tid i Paris ägnade vi oss åt att konstruera pappersflygplan. En viss typ visade sig vara mycket framgångsrik. Jag minns inte vem som hittade på den och naturligtvis var det inte jag, men det är den bästa glidaren jag har sett bland pappersflygplan... Vi kastade troligen ett tusental av dessa från Eiffeltornets topp och hittade en vid Alexander III-bron som ligger flera kilometer därifrån".

Frederick J Hooven, Michigan, deltog med en svala (nr 4 bland ritningarna, snarlik den som visas i MN 3/67, längst upp t v på sid 24) som han utvecklat 1920 tillsammans med Orville Wright i dennes vindtunnel medan David Segal, Pennsylvania deltog med en pappersmodell av bröderna Wrights biplan.

Vill Du veta mer? Läs då denna roliga bok. Mer ändå? Läs också Herklots: Paper Aeroplanes (Meffer o Sons Ltd, Cambridge 1931), Kats: Kleine Buch von Papierflugzeug (1933) och Elsstein: Duza Ksiązka o Malych, Samolotach (Nasza Księgarnia, Warschawa 1956)

LUFTPOSTEN

Calle Sundstedt som ju är på marsch mot Gävle, har efter fyra år som redaktör för UFK:s tidning Luftposten nu lämnat uppdraget till Rolf Bodeck. Rolfs förstlingsverk utkom i slutet av januari och täckte som vanligt på ett fint sätt läget även inom modellflyget. Vi tackar Calle för hans insatser som vi har givits möjlighet att följa fast Luftposten ju är en klubbtidning. Vi önskar Rolf lycka till.

IDROTTSBOKEN

Idrottsboken 1967/Brunnhages Förlag AB) utkom redan i mars 1967 med sin 23:e årgång. Modellflyget ägnas endast några rader på sid 450 men dessa är ändå av intresse som kuriosum betraktat då de innebär premiär för oss i bokserien. I årets utgåva ges flygsporten sju sidor och eftersom modellflyget har flest tävlingar (och SM-tecken) inom FSF så tar vi den största platsen också i boken. Vi återkommer med en recension när årets Idrottsbok utgivits.

FLYGREVVYN

har också ändrat utseende, formatet är nu A4. Gunnar Ruud har övertagit redaktörssysslan av Birger Gripstad. Ruuds förstlingsverk ser trevligt ut. Vi tackar Gripstad för en lång serie snygga Flygrevvyn där vi särskilt lagt märke till hans talangfulla färgsättningsmanér.

PR FÖR SOLNA IGEN

Solna MSK har nu en lokalavdelning i Handen (söder om Stockholm) med instruktörerna Per Södersten och Leif Lindh och en i Bergshamra (stadsdel i Solna) med Jan Rosengren som instruktör (instruktörskursen 1967) och en i Bagartorp (stadsdel i Solna) med en utomordentlig vaktmästare Axel Svensson, vilken, tillsammans med Leif Lindh och Per Södersten håller på att dra igång Debutantdagen. Den 15 februari ägnade DN:s Nordbilaga en sida plus en förstasidebild åt SMSK:s verksamhet varvid debutanterna Hans Svensson, Bengt Ljunggren, Conny Rönn, Olle Björk och Mats Störling var goda blickfång.

Kulturkvartetten spelade i TV-programmet, Polonaise, den 1 februari två musikstycken för tromboner. I det första spelade två man rygg mot rygg en låt vars ljudintryck liknade tävlingsbanorna i linflyg. Man hörde hur modeller-na hela tiden snurrade runt, runt. Volymen tilltog mot slutet varefter det första stycket avslutades med ett klatchigt ljud. Åskådaren hade väl kommit för nära en flygcirkel och blivit påflugen.

Det andra stycket liknade efter hand allt mer simultanflygning med tre multimodeller. Man hörde hur modeller-nas fart varierade i manövrarna. Stycket avslutades med ett bluddrande ljud som väl innebar att motorerna trottats. Mindre inskränkta personer än recensenten-redaktören tyckte nog att det liknade speedwayljud.

Efter programmet följde en kortare paus - typiskt segelkärre lät det som.

Ungdomsprogrammet Montage i TV, med Torbjörn Wi-lén som producent, ägnade måndagen den 19 februari åtta effektiva minuter åt modellflyg där RC-grenens lockelser hela tiden höll tittarintresset uppe samtidigt som de flesta modellflygarkategorier rapsodiskt presenterades. Tittarna fick säkerligen klart för sig vad som krävs av modellflygets debutanter. Den bästa TV-snutten hittills om vår verksamhet - men kom ihåg att programmet var riktat till ungdomar i allmänhet, inte till modellflygarna.

SPORTERKÄNNANDE

Modellflyget togs med i DN:s resultatsbörs för första gången måndagen den 25 mars.

Debutant

Text: PER SÖDERSTEN

Söndagen den 5 maj 1968, kl. 10.00 arrangeras Solna MSK Debutantdag, med bistånd från Solna och Sundbybergs fritidsnämnder, på Skytteholmsfältet (invid Råsunda station). Programmet omfattar bl a:

Uppvisningsflyg av skalamodeller, jetflygplan, radioflygplan, raketer m m.

Uppvisningsflyget återkommer med jämna intervaller under dagen.

Utställning av modellflygplan i samtliga förekommande klasser. Vid utställningsplatsen kommer sakkunnig information om modellerna att lämnas. Servering ordnas.

Tävling för debutanter i klasserna teamracing-A, speed-A, combat-A och stunt open. Tävingen är öppen för alla nybörjare, vilka kommer att få all erforderlig hjälp.

Tävling för mer erfarna personer i klasserna stunt och combat-int och -35. I denna tävling kommer svenska eliten att delta, eftersom den har betydelse för landslagsuttagningen.

Tävling för allmänheten med gummimotordrivna stavmodeller, vilka byggs ihop på ett par minuter, där längsta flygtid räknas. Modeller kommer att försälas på platsen till ett mycket facilt pris. Flygningar kan göras en gång i timmen.

Flygskola där allmänheten gratis får en första lektion i flygandet av en linkontrollmodell.

Trots dålig reklam på grund av penningbrist och tidsnöd, bevisades förra årets upplaga av Debutantdagen av ca 4,000 personer. Stockholmssklubbarnas medlemsantal ökade märkbart, vilket tyder på att intresse finns latent hos många. Ökad förståelse för modellflyg vanns hos bl a Solna fritidsnämnd. Vi hoppas årets deltagar- och publiksiffror blir större till gagn för modellflygsporten i Sverige.

RADIO



CONTROL



MacGregor

ENKANALSANLÄGGNINGAR

GOD KVALITET - STOR VARIATIONSMÖJLIGHET - LÅGT PRIS

MAC GREGOR programmet täcker de olika varianter av enkanalsanläggningar som finns.
Behövs en superheterodyn mottagare eller räcker det med en superregenerativ? Skall mottagaren vara med eller utan relä? Det är bara att välja!

'MINIMAC'

UTAN RELÄ



'MINIMAC'

MED RELÄ



'SUPERMAC'

MED o UTAN RELÄ



Storlek
Vikt
Mott.spänning
Vilostrom
Reläspole
Max.strömförbr.
för roderservo
Lämpl.spolmot-
stånd roderservo
Mellanfrenvens
Kristall
Känslighet
Pris
Sparpris:
Mott. + Sändare

'SUPERMAC'

TONFREKVENSSÄNDARE
AV ENHETSTYP

som passar till samtliga mottagare.

Tekniska data:

Driftspänning: 9 volt
Strömförbrukning: 50 mA ca.
Storlek: 152x89x38 mm
Vikt (inkl.batt.): 620 gr
Antennlängd:
utdragen 1003 mm
inskjuten 50 mm
Modulation: 1000 per/sek
Temp.stab.: -17° till +48°
Kristall: "plug-in" typ
27 mc. bandet



SUPERREGENERATIV		SUPERHETERODYN	
MINIMAC m. relä	MINIMAC relälös	SUPERMAC m. relä	SUPERMAC relälös
57x45x23 mm	45x38x23mm	70x32x32 mm	70x32x32 mm
44 gr	29 gr	91 gr	91 gr
9 v	9v	6-9 v	6-9 v
3 mA	3 mA	5 mA	5 mA
310 ohm	-	310 ohm	-
-	500 mA	-	500 mA
-	8-14 ohm	-	8-14 ohm
-	-	470 kc	470 kc
-	-	utbytbar	utbytbar
-	-	ca 4 microv	ca 4 microv
100:--	85:--	210:-- ^{x)}	190:-- ^{x)}
230:--	210:--	350:-- ^{x)}	330:-- ^{x)}

x) med kristallsats

GENERALAGENT:

B. BECKMAN & Co AB

BIRGER JARLSGATAN 13, 4TR.

11145 STOCKHOLM

TELEFON 08/201366, 211234

MODELLFLYGNYTT

SVERIGES MODELLFLYGFÖRBUND

Fack 11060, 60011 Norrköping 11

Ansvarig utgivare: Göran Alseby

UTGIVARKORSBAND

SMHI-Rotaprintryck, Stockholm 1968

Shoestring



SKYLANE 62

GOLDBERG

- de populäraste balsabyggsatserna

SKYLANE 62 RC

Semiskalamodell med spännvidden 155 cm.
Lämplig motor: 3 - 6 cc.
Radioutrustning: allt från 1 kanals upp till 10 kanalers eller proportional.
Lyxbyggsats med nylon-links, kontrollhorn skevroderok m.m. + stansat och förarbetat balsamaterial, kronor 215:-

SR. FALCON

Populär multimodell för 10 kanaler eller proportional.
Lyxbyggsats i samma utförande som Sky-lane 62 R/C, kronor 215:-

FALCON 56

Omtyckt nybörjarmodell för 1 - 6 kanalers radioutrustning eller Galloping Ghost.
Spännvidd: 140 cm.
Lämplig motor: 2,5-3,5 cc, kronor 96:-



JR. FALCON

Nybörjarmodell för 1-kanalsradio.
Motorstorlek: 0,75 cc.
Spännvidd: 93 cm, kronor 40:-

SHOESTRING R/C

Skalamodell för Pylon Racing.
Spännvidd: 135 cm, kronor 159:-

SKYLANE 42

Snygg semiskalamodell för 1-kanalsradio och 0,75 cc motor, kronor 55:-

VOODOO

Combat-modell i .35-klassen kr 28:-

SHOESTRING STUNTER

Stuntmodell för 3,5 - 6 cc kr 40:-

nu hos

AERO-HOBBY

SKEBOKVARN SVÄGEN 160
BANDHAGEN Tel. service
efter kl 18: 08/86 24 18