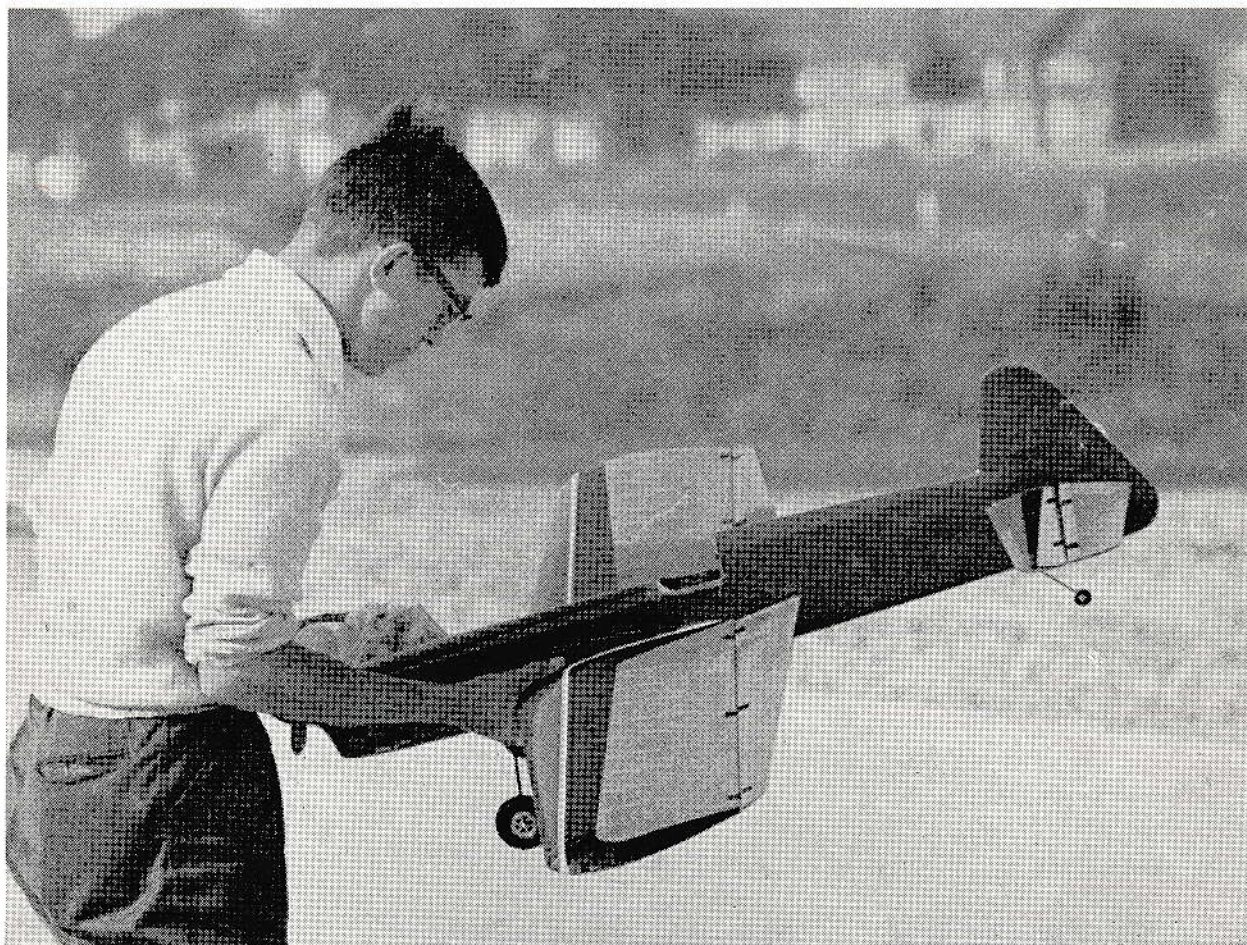


MODELLFLYG



nytt



Från

Sveriges Modellflygförbund

Nr. 3 1963

/Manuskript till detta blad ankom till red. först den 8 juli. Detta är anledningen till att den beräknade utgivningstiden icke har kunnat hållas/

Förbundsstyrelsen meddelar....

Adressförändring.

Som vi tidigare meddelat har grenchefen i RC, Gunnar Hofmann flyttat till Docentgatan 1 A, Malmö S. Vi kan nu även meddela bostadstelefonen som är 040/921072. Tel. arbetsplatsen 040/38835.

Klubbregistret.

En ny tävlingsklubb har inregistrerats nämligen:
W-104 MFK Tornado, Malung. Verksamhet: Friflyg, radioflyg och linstyrning.
Två klubbar har ändrat sin registrering från Hobby- till Tävlingsklubb näml.:
A-73 Hobbyklubben Korpus, Vällingby. Verksamhet: Linstyrning och
I-49 Gotlands FK, Modellflygsekt., Visby. Friflyg, radioflyg och linstyrning.

E-163 Norrköpings Automobil- och Flygklubb, Modellflygsektionen, som ej var registrerad under 1962, har nu återupptagit verksamheten som tävlingsklubb. Verksamhet: Friflyg, radioflyg och linstyrning.

Vi hälsar såväl den nya klubben som de övriga välkomna i tävlingssammanhang och hoppas att de skall stimuleras så i sitt arbete att de kan hjälpa till att sprida kännedom om hela den svenska modellflygverksamheten.

Tävlingsverksamheten.

Med ledning av resultaten från uttagningstävlingarna inom de olika verksamhetsgrenarna har uttagningskommittéerna inom resp. grenar uttagit de lag som skall representera Sverige i internationella sammanhang.

Friflygning.

Laget till VM i Österrike, den 12-17 augusti 1963:

Klass A-2: Ronnie Sköld, Ingemar Alm och Bo Modéer.

Klass C-2: Rolf Sundin, Nils Erik Hollander och Anders Håkansson.

Klass D-2: Rolf Hagel, Ulf Carlsson och Ake Lundin.

Reserver: Gunnar Kalén (A-2), Ake Qvarnström (C-2) och J-O Åkesson (D-2).

Laget till NL i Danmark, den 13-15 juli 1963:

Klass A-2: Gunnar Kalén, Hans Ahlström och Rolf Hagel.

Klass C-2: Lennart Flodström, Charles Moberg och Bertil Oldén.

Klass D-2: Jan-Olle Åkesson, Lemmarth Larsson och Carl-Erik Aunér.

Reserver: Knut Andersson (A-2), Rune Johansson (C-2) och Håkan Broberg (D-2)

Radioflygning.

Laget till VM i Belgien den 21-26 aug. 1963:

Klass RC-I: Rolf Dilot, Per-Axel Eliasson och Jan Levenstam.

Linstyrning.

Laget till EM i Belgien den 21-26 aug. 1963:

Klass speed: Rolf Hagel, Måns Hagberg och Ove Kjellberg.

Klass team-racing: Kjell Rosenlund, Göran Alseby och Bengt-Eric Olsson.

Klass stunt: Ove Öster, Lars Tehler och Christer Tennstedt.

Klass combat: Peter Evers, Christer Tennstedt och Ove Öster.

Laget till NL i Stockholm den 3-5 augusti 1963:

Klass speed: Rolf Hagel, Nils Björk och Karl-Erik Enqvist.

Klass team-racing: Kjell Rosenlund, Rolf Berglund och Ove Öster.

Klass stunt: Ove Öster, Lars Tehler och Birger Övenild.

Klass combat: Peter Evers, Gerhard Håkansson och Sture Langemar.

Tävlingskalendern - friflygning.

Som vi tidigare meddelat kommer i år Uppsala Fk att arrangera SM i friflygning samt årets Riksstämman. Som vanligt betyder dessa arrangemang att ett stort arbete måste nedläggas av arrangörerna och då det gäller förläggning och utspisning av så många personer - och helst i närheten av ett bra flygfält. Detta innebär stora problem för arrangörsklubben. I de flesta fall har det endast kunnat lösas genom den välvilliga inställningen från flygvapnet. Klubbar på orter där flygflottiljer finnes har nämligen fått disponera flygfälten och även kunnat få utspisnings- och logifrågan löst genom flottiljernas medverkan. Den militära beredskapen och utbildningen gör emellertid att det uppstår svårigheter då det

gäller att på lång sikt fastställa datum för arrangemangen. Flottiljernas övningsprogram uppgöres nämligen endast för kortare övningsperioder och då kan kanske sådana övningar bli inlagda som omöjliggör det för resp. flottiljer att kunna ta emot oss modellflygare.

Så har det nu skett i Uppsala och därför nödgas vi nu meddela att den tidigare meddelade datumen för SM måste flytta och att vi nu måste inrikta oss på att Riksstämman och SM kommer att avhållas den 12 resp. 13 oktober.

På grund av osäkerheten med SM har grenchefen för friflygningen ej vågat spika datum för övriga tävlingar senare i år. Vi kommer emellertid att meddela programmet så snart ske kan.

Instruktörskurserna.

Den gjorda undersökningen gav vid handen att ett stort intresse för instruktörsutbildningen finns bland klubbarna. En kommitté inom SMFF:s styrelse har arbetat vidare på frågan och kan nu preliminärt meddela att kurser kommer att arrangeras i Norrköping under augusti månad. Kurserna kommer att vara under en vecka och förbundet kommer att försöka anställa de bästa lärare och instruktörer som finns att tillgå. Den korta tidsfristen som styrelsen haft har givetvis medfört problem men man räknar med att inom de närmaste dagarna skall allting ordna upp sig och då kommer omedelbart meddelande att utgå till klubbarna.

Raketflygning.

Som kanske många vet har FAI upptagit flygning med raketmodeller på sitt verksamhetsprogram. Här i Sverige har SMFF fått åta sig att organisera en sådan verksamhetsgren. I TV-programmet "Måndagsposten" den 20 maj i år visades en amerikansk film om modellraketflygning och sedan dess har en del intresserade brev inkommit. I USA har verksamhetsgrenen fått mycket stor omfattning och omkring 30000 modellraketbyggare är anslutna till en speciell organisation - National Association of Rocketry. (NAR).

I detta sammanhang är det på sin plats att göra ev. intresserade uppmärksammade på att det finns mycket stränga bestämmelser utfärdade för verksamhetsgrenen. De viktigaste punkterna där är:

1. För raketens framdrivning får endast fabrikstillverkade bränsle - s.k. raketmotorer användas. Detta bränsle är av Jetex-typ och är inneslutet i en papphylsa. Nedtill finns "dysan" genom vilken gasen pressas ut. Då bränslet för framdrivningen är förbrukat antändes efter viss fördröjning en toppladdning, som pressar ut noskonen och däri fästad fallskärm, serpentin eller dylikt, som skall göra det möjligt att se raketerna under återfärden till jorden.

2. Inga metalldelar får finnas å raketerna, möjligen med undantag för en skruv för sammanfästning av rakethylsa till noskon och fallskärm. Raketerna skall alltså vara utförda av trä, papp eller papper och plastmaterial kan i viss utsträckning användas.

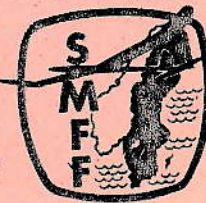
Det är synnerligen angeläget att påtala riskerna med andra typer av hemmagjorda "raketer", som redan har vållat många olyckor. Befatta Dig ej med sådana saker och varna andra som funderar på sådana saker. En förlorad syn eller bortsprängda fingrar kan ej ersättas och olyckan är alltför ofta framme.

Domarhandledning.

Den utlovade domarhandledningen i RC är nu klar och kan rekvireras från förbundsexpeditionen. Priset incl. porto- och exp.kostnader är 2:25 kr. per st. Häftet är en direkt översättning av FAI:s handledning och detsamma ger utförliga anvisningar om hur de olika manövrerna skall bedömas och poängsättas. Det är således ej endast de, som tänker träna sig att döma i RC, som behöver denna handledning. Även de tävlande har genom denna handledning möjlighet att se hur de skall utföra sina manövrer för att erhålla högsta möjliga poäng.

Lars Andersson

MODELLFLYGNYTT från Sveriges Modellflygförbund, Tycho Brahegatan 35, Limhamn. Tidningen utkommer år 1963 med 6 nummer och prenumerationspriset är 10:- kr, vilket lämpligen kan insättas på förbundets postgirokonto 51 81 65. All korrespondens beträffande tidningens innehåll skall sändas till: Valter Johansson, Hångeryd, Lammhult



Omslagsbilden visar Erik Björnwall med en av sina stuntmodeller.

SE! FALLSKÄRMSHOPP!



Endast
kr. 64:50

SB2C HELLDIVER

Du är bekant med varje flygmanöver; stigning - dykning - looping. Men här kommer något verkligt nytt...

Öppna kabinhuven och låt piloten göra ett fallskärms-hopp!

Bli först med

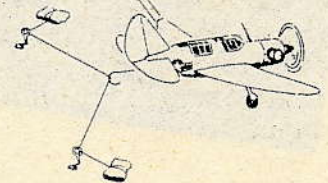
COX

"levande" modellflyg

Cox SB2C "HELLDIVER" ser realistisk ut, uppför sig riktigt i luften - med skal-enligt utseende och samma flygegenskaper som förebilden. Och det är verklig levande kraft i dess Cox .049 motor, för alla stunt- och combatmanövrer.



SPÄNNANDE!



DESSUTOM: Uppdragbar bromskrok som möjliggör snabba "hangarfartygslandningar".

GENERALAGENT: Fritidsbolaget · Stockholm

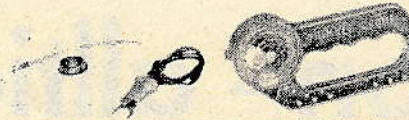
THIMBLE-DROME-
tillbehör gör
modellsporten
lättare!



Utprovade Thimble-Drome specialtillbehör fullbordar nöjet att äga en pålitlig kvalitetsmotor.

- Glow Fuel standardbränsle för alla glödliftningsmotorer. Från kr. 3:85
- Racing Fuel, racerbränsle för hög- Från kr. 4:55
- Lock med sil och påfyllningsstang. Kr. 1:75
- U-kontrollhandtag med inbyggd lintrumma. Kr. 9:50
- Startbatteri. Kr. 5:50.

FRITIDSBUTIKERNA finner Ni i:
STOCKHOLM, Norrlandsg. 18, Götg. 42.
Passagen, P-huset, Hötorget.
GÖTEBORG, Kungsg. 48 - MALMÖ,
Gust. Ad.-torg 8 A - LULEÅ, Shoppingcenter - ESKILSTUNA, Drottninggatan 14.



Begär katalog hos välsorterade leksaks- och Hobbyaffärer

FRITIDSBOLAGET A.-B.

Skeppargatan 7 — Stockholm O

Sänd per postförskott:

st COX SB2C HELLDIVER

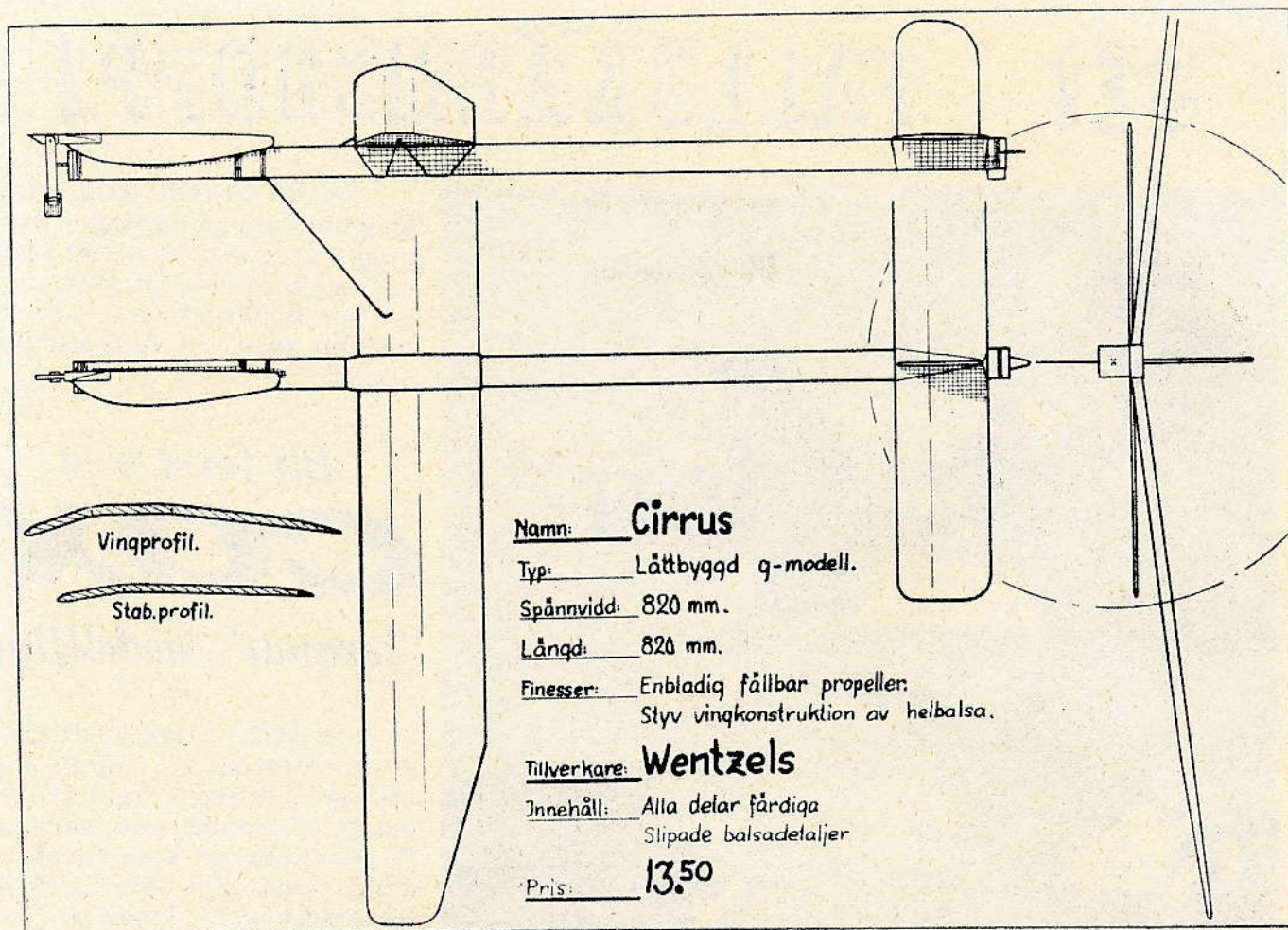
st Flygplan

tillbehör

Jag bifogar i frimärken kr. 1: — och sänd då omgående Thimble-Drome katalogen till

Namn

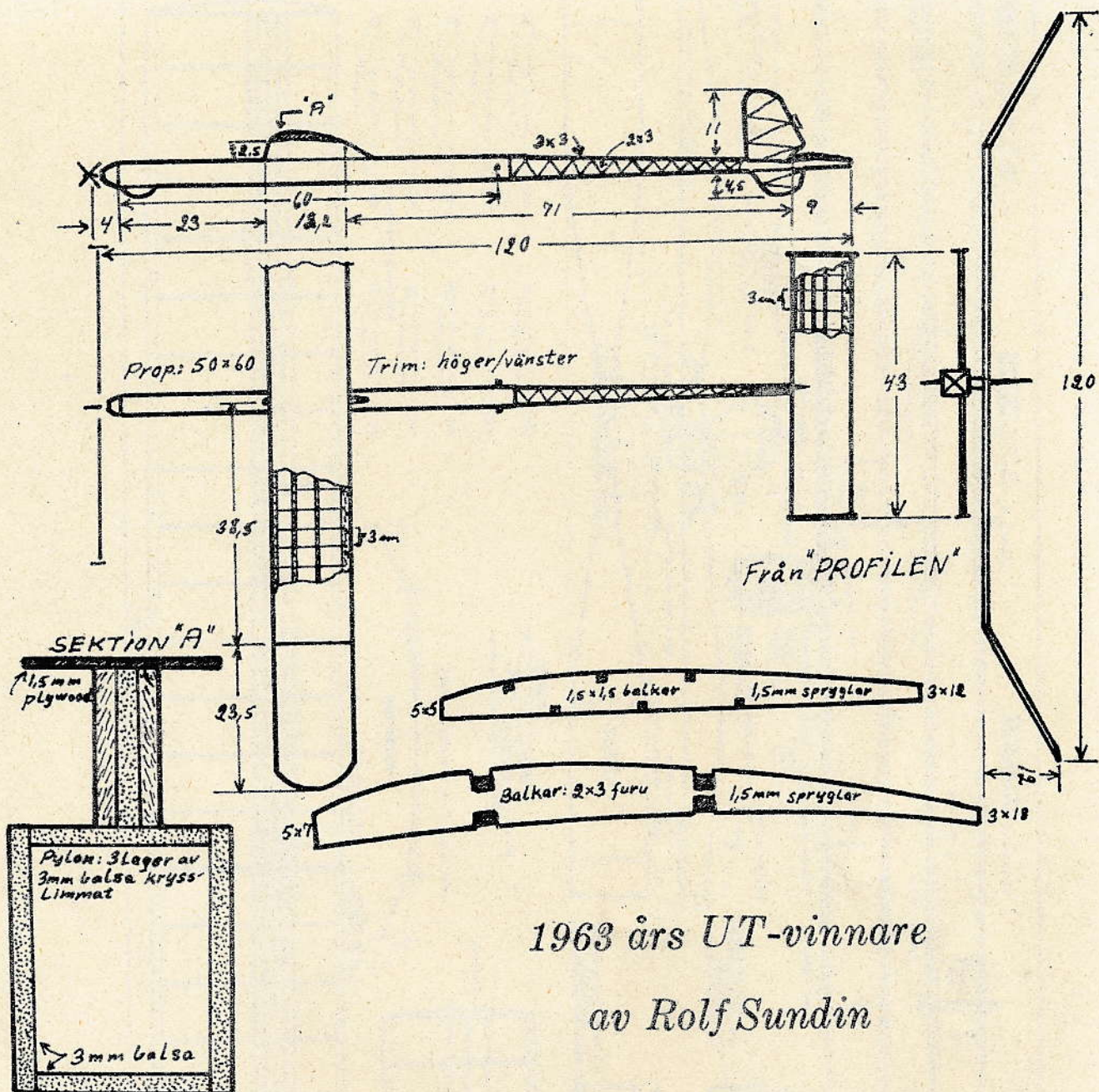
Adress



GRAUPNER

HOBBY

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



1963 års UT-vinnare
av Rolf Sundin

Resultatlista från SKVADERNS nattävling den 8-9 juni

<u>Klass A:2, seniorer (11 deltagare)</u>			<u>Klass D:2, seniorer (11 deltagare)</u>		
1. Hans Eklund	Skvadern	887	1. Ake Löfvander	Skvadern	858
2. K.A. Eriksson	Långsele	858	2. S.E. Pira	Strömsund	794
3. Gösta Nilsson	Östersund	765	3. Leif Zetterlund	Skvadern	788
4. L. Andersson	Långsele	686	4. Håkan Broberg	Borlänge	777
5. Ingemar Alm	Skvadern	661	5. K. Thurell	Krylbo	759
6. Bengt Eriksson	Borlänge	608	6. H. Gallon	Krylbo	717
<u>Klass A:2, juniorer (5 deltagare)</u>			<u>Klass C:2, seniorer (3 deltagare)</u>		
1. Tommy Eriksson	Långsele	764	1. Rolf Sundin	Skvadern	792
2. L. Engman	Järvsö	719	2. Lennart Flodström	Skvadern	683
3. Ulf Lejdstrand	Skvadern	660	3. S.A. Färnlöf	Strömsund	648
<u>Klass A:1, seniorer (7 deltagare)</u>			<u>Klass A:1, juniorer (6 deltagare)</u>		
1. Gösta Nilsson	Östersund	626	1. Tommy Eriksson	Långsele	433
2. K.A. Eriksson	Långsele	550	2. K. Svensson	Långsele	401
3. Lennart Flodström	Skvadern	534	3. Assar Seldahl	Långsele	392
4. Håkan Broberg	Borlänge	527	4. Henry Jonsson	Järvsö	332
<u>Lagtävling:</u> 1. Mfk Skvadern, lag 1 (I. Alm, L. Flodström, Å. Löfvander) 2202					

Jim Hortons Wakefield

(Ritning i full skala kan köpas från tidningens red. Pris kr 12:50 + porto & oms.)

När modellen är färdigbyggd; montera propeller, motor, kropp och stabbe, ta sedan reda på tyngdpunktsläget och installera vingen enligt ritningen. Härnäst placerar vi vingen på en plan byggbräda och kontrollerar skevheterna. Vi behöver 3 mm positiv skrånkning vid den yttre vingknäcken i den högra vinghalvan. För mycket varp vill ge en stark rolltendens åt vänster, för lite kan ge en störtspiral åt höger, om vingen doppar.

Skrivbordstrimma nu modellen på följande sätt: Propeller 24" diameter; vinge 0°; stabbe 5 mm negativ; nosblocket riktat 3 mm åt höger (inbyggt); TP vid vingens bakkant; autorodret 6 mm åt höger för glid.

Handtrimma modellen. Den bör glida med hög nos i en vid cirkel åt höger. Justera glidet med packningar vid stabbens bakkant och mellan roderhornet och dess stoppar. Härefter drar vi motorn 100 varv och kopplar upp utlösningsspinnen och roderlinan. Kontrollera att rodret nu ger utslag 6 mm åt vänster och släpp modellen. Den skall nu stiga i vid högerkurv, hela tiden med nosen högt. Om modellen flyger snabbt, utan att stiga, ger vi mera roderutslag åt vänster. Om modellen stiger för brant och hänger i propellern, minskar vi roderutslaget. Ändra inte propellerriktningen. När flygningen verkar normal drar vi 625 varv och tar tiden. Modellen bör göra 180 sekunder. Stiget bör vara det brantast möjliga och fortsätta tills propellern faller. Glidet skall vara just på gränsen till stall. Lyckas du ändå inte få max, palla då nosblocket 1,5 mm uppåt.

Detta är den lättaste delen, att få toptider i byigt termikväder är betydligt svårare. Det beror på att vinden i början påverkar modellens flyghastighet, så att den ökar i motvind och minskar i medvind. Prov med en A:2-a har visat att flyghastigheten varierade mellan 8 och 25 km/t i de första cirklarna. Efter 40 sekunder hade flyghastigheten utjämnats till konstanta 16 km/t. Vertikala luftströmmar påverkar dock flyghastigheten under hela flygningen.

Bättre flygegenskaper under svåra väderleksförhållanden kan man få genom att använda en mindre, snabbare propeller. 20"-propellern är bra i blåsväder. En snävare kurvning kan också vara förmånligt och slutligen får man bättre stabilitet genom att flytta TP till 75% eller 50%. Släpp modellen c:a 10 grader till höger om vinden.

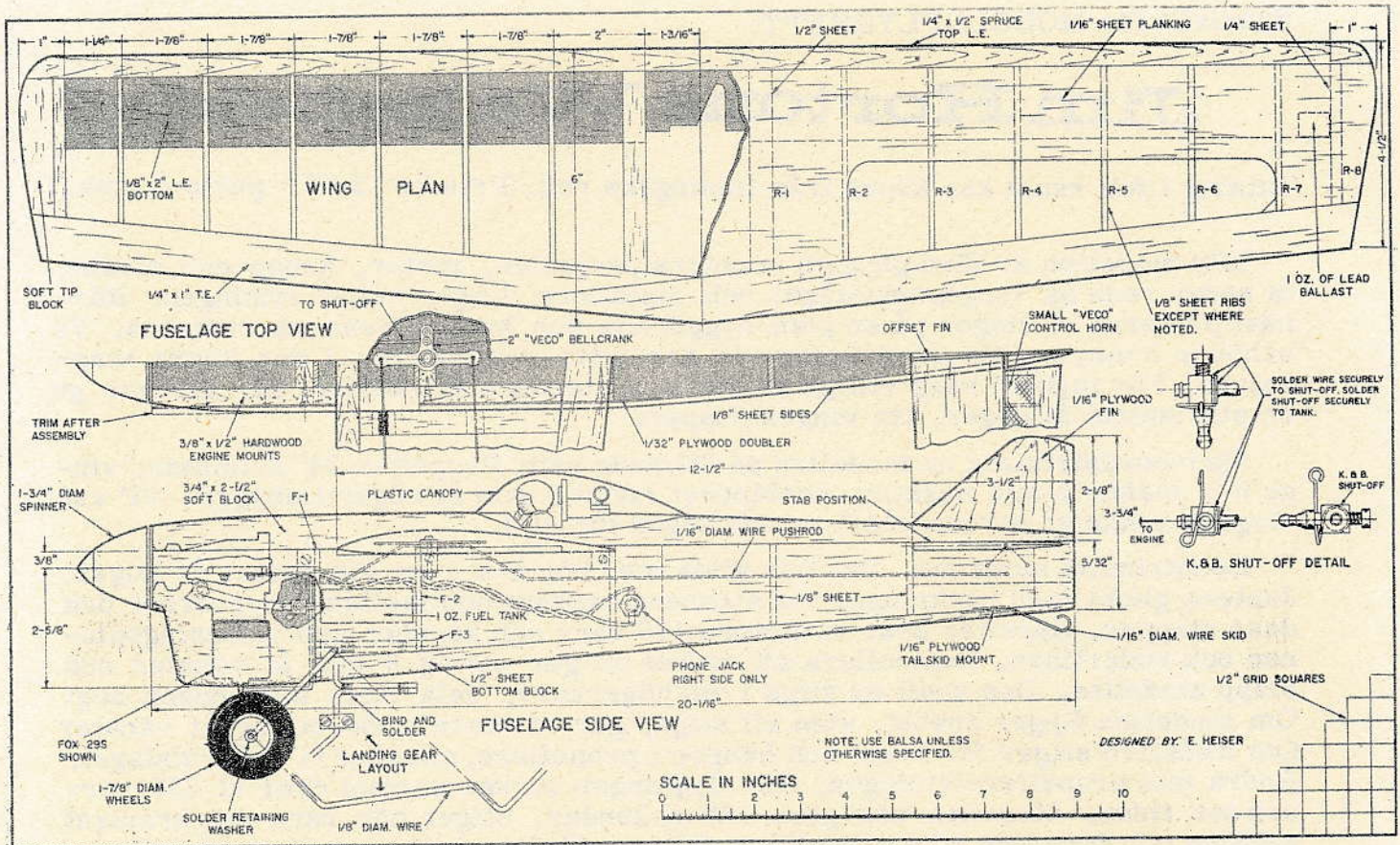
Uppdragningssteknik

Gör en motor om sex strängar, 6 mm Pirelli, 130 cm lång. Smörj ordentligt med ricinolja och kontrollera att motorn inte väger över 50 gram. Motorn lägges sedan dubbel, så att det blir 12 strängar, 65 cm långa. När man skall sträcka in motorn är en fjädervåg bra att ha. Sträck motorn till 4 kg och haka upp den i detta läge över natten, den får därvid en permanent försträckning på 10 cm (längd 140 cm). Det är bra att ha ett bord, på vilket motorlängden enkelt kan kontrolleras. Motorlängden är nyckeln till motorns kondition. Bind ett snöre, vars längd motsvarar motorns permanenta längd, vid varje motor. Kontrollera sedan motorlängden tidigast 24 timmar efter att den har använts.

Vågen är användbar för en annan kontroll av motorns kondition. Sträck den 6-strängade motorn till en längd av 7,5 meter. För en ny motor avläser vi 9 kg och 7 kg för en inkörd motor.

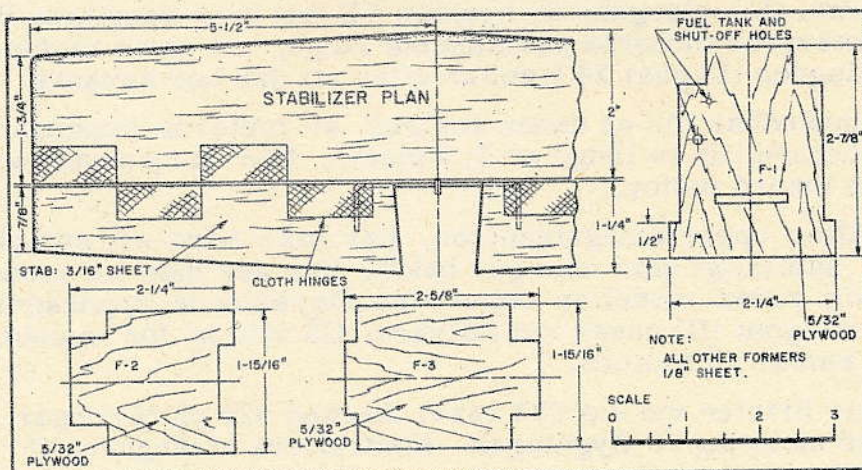
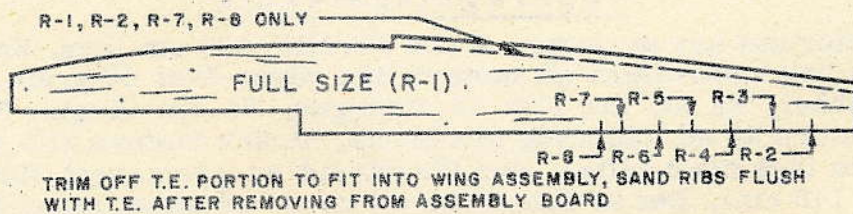
När det gäller uppvidningstekniken, har man bara att sträcka motorn så långt det går, samtidigt som man går bakåt. Här ger man nu motorn 50% varv och närmar sig sedan modellen under den återstående uppdragningen. Se till att du kommer lagom till nosen vid fullvarv. Gå inte in för snabbt, för då blir det lätt stora knutar på motorn.

Denna motor brister vid c:a 675 varv. Använd 625 på tävlingar. Då blir motorns livslängd omkring 10 flygningar. Kontrollera strängarna för jack och håll före varje tävling.



EN AMERIKANSK B-TEAM RACER

Med tillstånd av MODEL AVIATION publicerar vi här ritning till en amerikansk TR-B modell av E.S. Heiser. Någon bygganvisning finns tyvärr inte, men ritningen är så detaljerad att ett ev. bygge knappast kan bereda några svårigheter. Avstängningsanordningen är inte behövlig enligt de svenska tävlingsreglerna och kan därför uteslutas.



Hjälp!

eller hur man vinner utan att egentligen flyga.

Hjälpsamhet är en dygd, säger ord-språket - satt i system kan den bli till skräck och fasa för din omgivning. Jag har funderat på om inte denna omtanke om medmänniskorna vore något för modellflygarna; försök visa lite hänsyn, åtminstone i de internationella friflygklasserna.

Antag att du är åskådare vid startplatsen för D:2. När din medtävlare, vem som helst, som gör sig klar för en tävlingsstart, ser sig om efter tidtagare, kontrollerar timern och börjar fylla bränsle, så säger du till en annan åskådare: "Du - det måste vara en trimstart. Ingen har fått nå'n termik sista halvtimmen". När så det första tvivlet kryper fram hos din motståndare pekar du plötsligt uppåt (bakom honom, så att han inte kan se vad du syftar på) och skriker: "Oj-titta, titta på den, vilken hiss!" Totalt villrådig börjar din medtävlare våldsamt slå runt propellern och alldeles innan motorn tändes vrålar du: "Nej, nej, nej - det gick inte! Ser du den bara sjunker! Gosse den ramlar ju rätt ner!" Då den nu darrande medtävlaren i vild upphetsning stirrar uppåt den tomma himlen, frågar du så där i förbigående en av tidtagarna: "Hör du, du med klockan, hur många sekunder är det kvar av den här perioden?"

A:2 erbjuder naturligtvis ypperliga möjligheter för sådan sportsmannanda, när man frivilligt hjälper till att släppa en modell i en tävlingsstart. T. ex. när linan är utdragen och den som skall starta väntar på termik, låtsas du bli alldeles särskilt intresserad av modellen och ignorerar startmannen helt. När du i smyg tittar åt hans håll och ser honom vinka för att starta, stirrar du åt motsatt håll. Han kommer då att vinka kraftigare, ropa och stampa. När hans röst åkt upp i falsett, snurrar du runt och kastar modellen med nosen uppåt. Modellen tappar linan och startmannen hakan, men med uppmuntrande tillrop från dig, kommer han att snubbla iväg och tror sig ha modellen i linan - startförsöket godkännes - 21 sek.

En annan användbar A:2 teknik är "otakt-starten". När startmannen börjar springa, håller du emot litet. Var

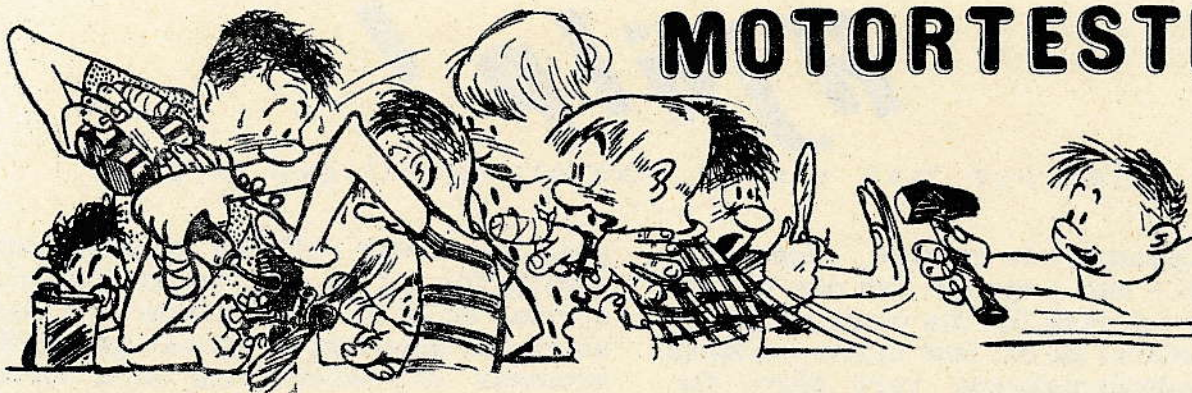
gång han tittar tillbaka andfådd och svettig för att se vad det är för fel, spurtar du så att linan slakar och den startande måste rusa framåt igen - då bromsar du naturligtvis som förut. När din medtävlare nått gränsen till både kollaps och flygfält, släpper du modellen snyggt och ordentligt. Så lämnar du honom att klara sig ensam och utmattad bland träd, kraftledningar och havreåkrar.

Om du tycker att det blir för mycket springa för dig, kanske Wakefield-klassen är bättre. Här håller du snacket igång, medan mannen vid drillborren förgäves söker hålla räkningen. "Du drar lite hårdare den här gången, va?" är användbart, men kommentarer som innehåller siffror är ännu bättre. T. ex. försök att titta på resultattavlan och vrid gärna modellen snett och säg: "Få se, hur många är med i tävlingen 24, 25, 26. Han har gjort 180 och 180, det blir ju 320, nej jag menar 360 ha, ha." Om den som vevar klarar denna tortyr och har kommit nästan fram till nosen på modellen, ropa då "Stopp, Vad var det?" Om han då inte tappar drillen och börjar gråta, känn på motorfästet och säg allvarligt: "Det lät som minst två strängar gick av. "Om flygaren försäkrar sig om att det i verkligheten inte var några strängar av, är ögonblicket då han sätter in nosblocket ett lämpligt tillfälle. Om du bara vickar aldrig så litet med nosen, kan denna enkla manöver räcka i nära fem minuter och göra flygaren till en darrande geléklump. Kronan på verket är att titta noggrant på nosblocket just då det är på plats och flygaren försöker vrida loss modellen ur ditt stadiga grepp. Då kan du säga: "Hm - jasså, du försöker med vänsterkurv i år?" Just då flygaren rättat in sig i startriktningen skriker du i hans öra: "Fj-uu-u-sen!"

Slutligen något om tekniken att ge upplysning om vindriktningen åt en medtävlare med en mycket känslig modell. Här sträcker du i sista ögonblicket fram en styvstärkt näsduk och visar honom den mest lämpliga vindriktningen - för din slutplacering i tävlingen.

(Fritt och fräckt översatt från "The Scatter" av Sol.)

MOTORTESTEN

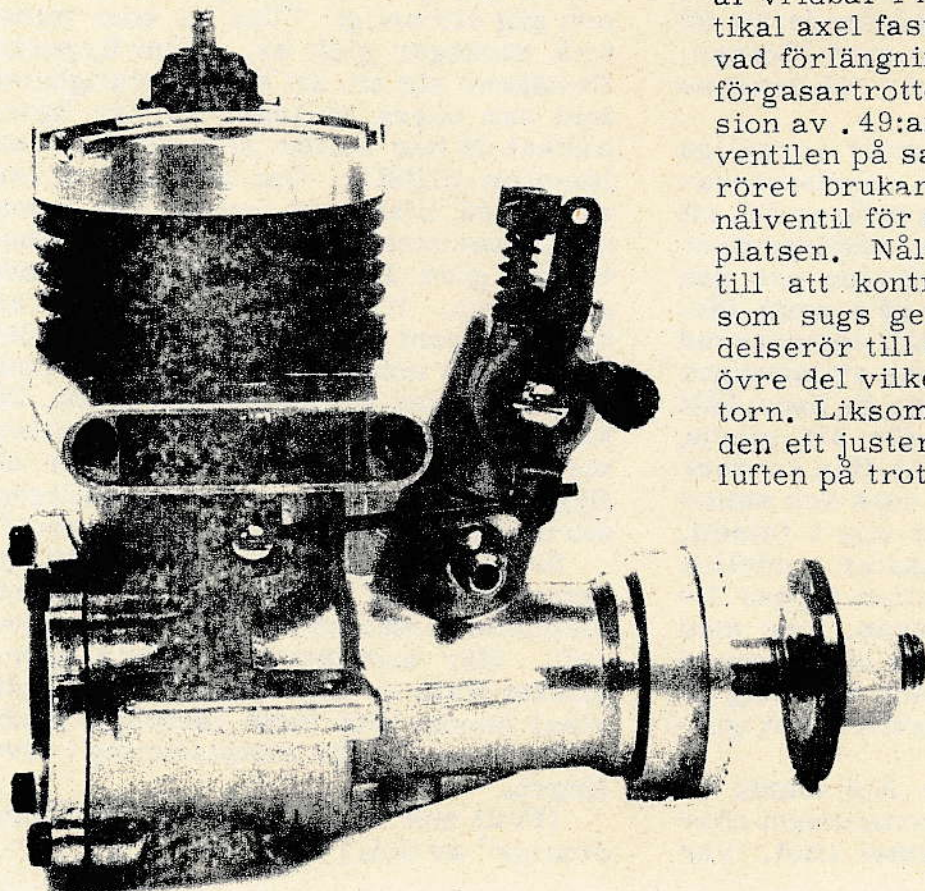


OS Max 19 R/C

OS Max 19 har en cylindervolym på $3,16 \text{ cm}^3$. Motorn är, trots sin likhet med Max III 15 en helt ny motor och använder inga av delarna från denna. Liksom på Max III 15 används dock en härdad, balanserad vevaxel men denna har en diameter på 10,5 mm istället för 9 mm. Urborrningen i vevaxeln är hela 7,5 mm och ventilöppningen är fyrkantig med rundade hörn för att minska risken för sprickor. Vevaxel-lager är av brons och har ett oljespår. Kolven är av vanlig OS-typ med ordentliga lagerytor för kolvulten och är mycket lätt. Två överströmningsspor-tar är borrarade genom kolvens nederdel på den sida som vetter mot överström-ningskanalen. Kolvtoppen är flat med en baffel som är rundad på överström-ningssidan. Kolvulten är av rörtyp

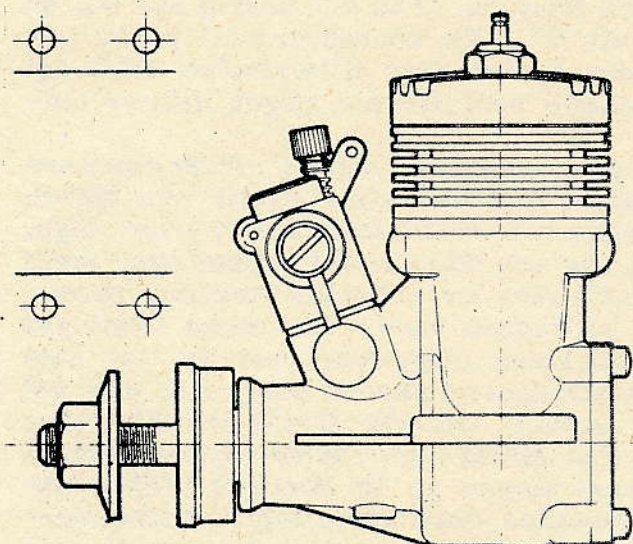
med ändplattor av mässing. Vevstaken är bearbetad från dural och har ett ol-jehål i storändan. Cylinderkonstruk-tionen följer vanlig OS-praxis med stål-cylinder och kylflänsar i ett stycke och gjuten och bearbetad cylindertopp. Den senare har ett hemisfäriskt förbrän-ningsrum med glödstiftet placerat över baffeln. Sex skruvar håller fast cylin-dertoppen och av dessa fortsätter tre stycken genom kylflänsarna till vev-huset och håller fast cylindern.

Två storlekar på förgasarinsatser finns till standardversionen. Den med innerdiameter på 7 mm är avsedd för ändamål där högsta effekt önskas och den med 5,5 mm innerdiameter är avsedd för stuntflygning. R/C-versionen är i stället försedd med trotteln av unik konstruktion. Trotteln är kopplad till en dämpare för avgaserna. Dämparen är av liknande utförande som på OS Max .49 och består av en gjuten platta som är vridbar i horisontalled runt en ver-tikal axel fastsatt i en gjuten, påskru-vad förlängning av avgasröret. Själva förgasartrotteln är en modifierad ver-sion av .49:ans. I trotteln sitter nål-ventilen på samma ställe som förgasar-röret brukar men fungerar inte som nålventil för något förgasarrör på den platsen. Nålventilen används istället till att kontrollera mängden bränsle som sugts genom ett vertikalt förbin-delserör till ett förgasarrör i trottelnns övre del vilket matar bränsle till mo-torn. Liksom Max .49:ans trotteln har den ett justerbart intag för tomgångs-luften på trottelnns framsida.



Av
Ingenjör
Lennarth Larsson

OS Max 19 RC



OS MAX 19 R/C

Då motorn erhöles från importören, BRIO Hobby, var den inte körd men någon form av inställning måste varit gjord på trotteln vid tillverkningen. Det gick nämligen att efter endast c:a 20 min. inkörning trottla ned motorn till ett mycket säkert och jämnt varv omkring 2500 vpm och motorn stannade inte heller då fullgas omedelbart inställdes. Propellern som användes för inkörningen var Frog nylon 9" x 4" och bränslet 75/25 de första 25 minuterna. Motorn fick sedan gå några minuter på Cox Sport och överhettade ej på fullgas. Därefter ansågs motorn tillräckligt inkörd för att tillåta varvtalsmätning då den dessutom gick mycket stadigt på tomgång. Ytterligare sänkning av tomgångsvarvet var möjligt med mycket små justeringar. Upprepade, snabba växlingar mellan fullgas och tomgång kunde ej få motorn att stanna och den föreföll att suga utmärkt i alla lägen. Inga som helst problem uppstod under testen och motorn tycktes kunna gå i tomgång hur länge som helst utan att stanna. Under hela testen användes clunktank av deBolt-fabrikat och prov gjordes i en rörlig motorbock för att simulera flygmanövrer.

Motorn gick under dessa prov utomordentligt jämnt och säkert såväl på fullgas som tomgång och upprepade såväl snabba som långsammare växlingar mellan ytterlägena fick ej motorn att stanna eller ändra sitt jämna varv oberoende av dess läge i motorbocken. OS Max 19 R/C måste därför betecknas som en synnerligen förnämlig R/C-motor.

MOTORDATA (OS Max 19 R/C)

Typ: Encylindrig, luftkyld, öglespolad tvåtaktsmotor med vevaxelventil. Plan kolvtopp med baffel. Vevaxeln lagrad i fosforbronsbussning. Demonterbar trottel av kombinationstyp (förgasartrottlet och avgasdämpare).

Tändsystem: Glödstift

Slaglängd: 14,6 mm

Borrning: 16,6 mm

Cyl. Volym: 3,159 cm³

Kompr. förhållande: 1:7

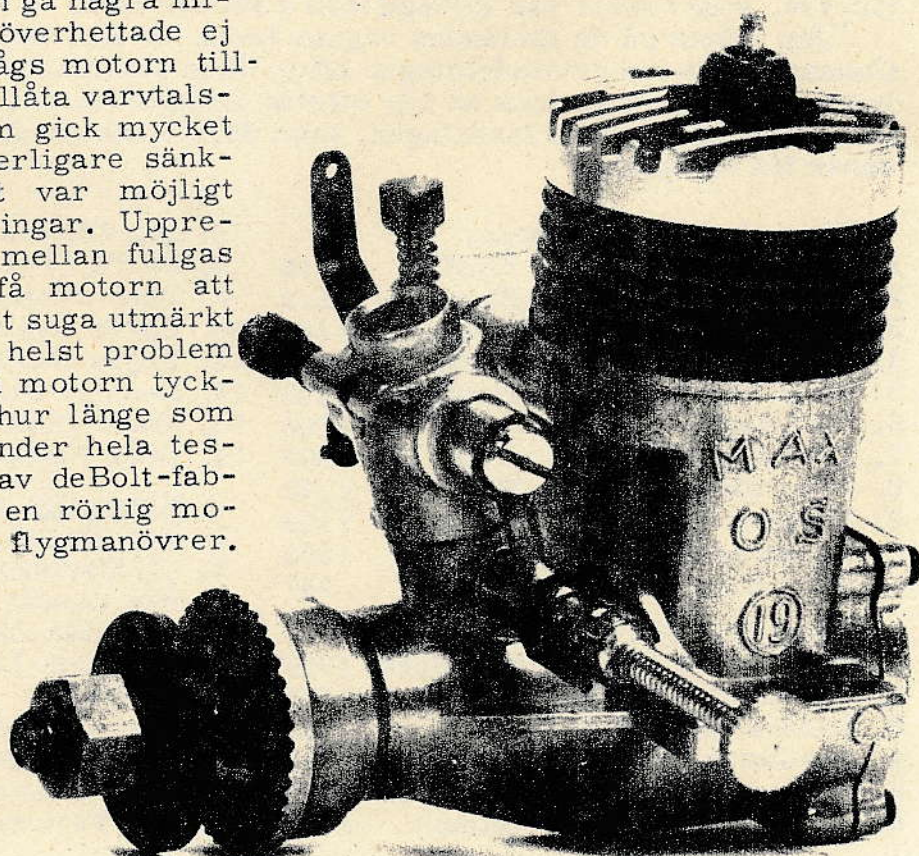
Vikt: (med trottel) 182 gram

VARVTALSTABELL

	Fullgas	Tomgång
9"x4" Frog nylon	10000	2300
9"x4" Top Flite nylon	10800	2200
9"x4" Tornado nylon	10300	2400

Testbränsle: Cox Sport

Glödstift: OS nr 6



TEST NR



Uttagningstävlingen i friflyg 1963

Det har blivit nästan obligatoriskt att GAMEN brukar ordna UT de senaste åren och det kom därför som något av en chock för åtminstone de längst bort boende att UT skulle gå i Ängelholm och arrangeras av AKM.

Klubben skötte emellertid arrangemangen med den äran och aldrig har väl så kvalificerade tidtagare stått till buds vid ett UT. En kontroversiell punkt var den s.k. treminutersregeln, speciellt som den tyvärr inte tillämpades 100%-igt lika för alla men jag tror inte att det påverkade resultaten i någon större omfattning.

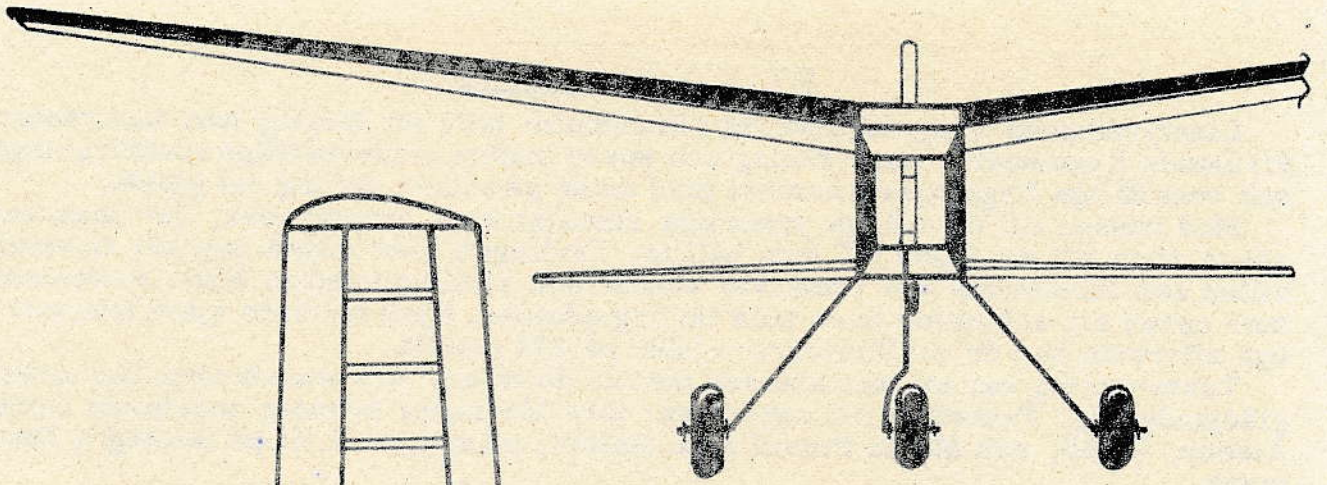
Vädret var ganska svårfluget, speciellt på lördagen då vinden vände närmare 120° under andra perioden för att sedan vända tillbaka under tredje och fjärde perioderna. Segelmodellerna var värst utsatta och resultaten var mycket låga. Standarden i Wakefieldklassen är verkligen hög och där var det **sannerligen strid** på kniven. I motorklassen drabbades några flygare av oväntade kvaddar medan timerproblem trasslade till det för andra. Söndagens väder var mera lättfluget även om det fanns gott om "hål" för dem som kunde nitta dem, och det var inte så svårt om man försökte. De största omkastningarna skedde nog i A:2 där det mig veterligen är första gången en junior vinner och går direkt till VM utan föregående erfarenhet av större tävlingar. Vår femfaldige VM-deltagare Gunnar Kalén fick nöja sig med en fjärdeplats, knappt slagen av Bo Modéer vilken var den ende av föregående VM-lag i A:2 som lyckades kvalificera sig. I motorklassen gjorde Rolf Hagel en suverän uppvisning och tappade endast 10 sek på alla starterna som genomfördes med samma modell sedan han kvaddat de andra två i tävlingens början. Att han dessutom kvalificerade sig till NL i A:2 förringar inte prestationen. Ulf Carlssons andraplacering var också välförtjänt efter en fin rad flygningar på söndagen med endast 12 sek missade då modellen flög mot ett träd. På lördagen låg Bo Wall trea men han lyckades inte behålla sin placering utan fick finna sig i en sjätteplats. Tredjeplatsen belades i stället av Ake Lundin som varit borta från modellflyget i sex år men gjort comeback på VT och gått direkt in i landslaget. Han var bäst i D:2 på söndagen och tappade bara 5 sek.

C:2 är ett veritabelt getingbo och varje tappad sekund är farlig. Nils-Erik Hollander flög nio raka maxar och ledde hela tävlingen tills han i sista starten tappade 24 sek och slutade 2:a. Rolf Sundin vann efter att ha tappat 13 sek i andra starten och flugit resten max och på tredje plats kom gamle "räven" Anders Håkansson vilken emellertid uttryckte farhågor för möjligheterna att kunna resa till VM, som tyvärr var förlagd mitt i skördetiden.

"Jag måste på de tävlandes vägnar tacka för den utmärkta organisationen" sa Gunnar Kalén vid prisutdelningen efter UK:s sammanträde och däri kan jag bara instämma. Man kan dock så här efteråt ifrågasätta det berättigade i att endast låta en tävling avgöra landslagen, men därom kanske diskussionen kan föras på annan tid och plats.

Lon.

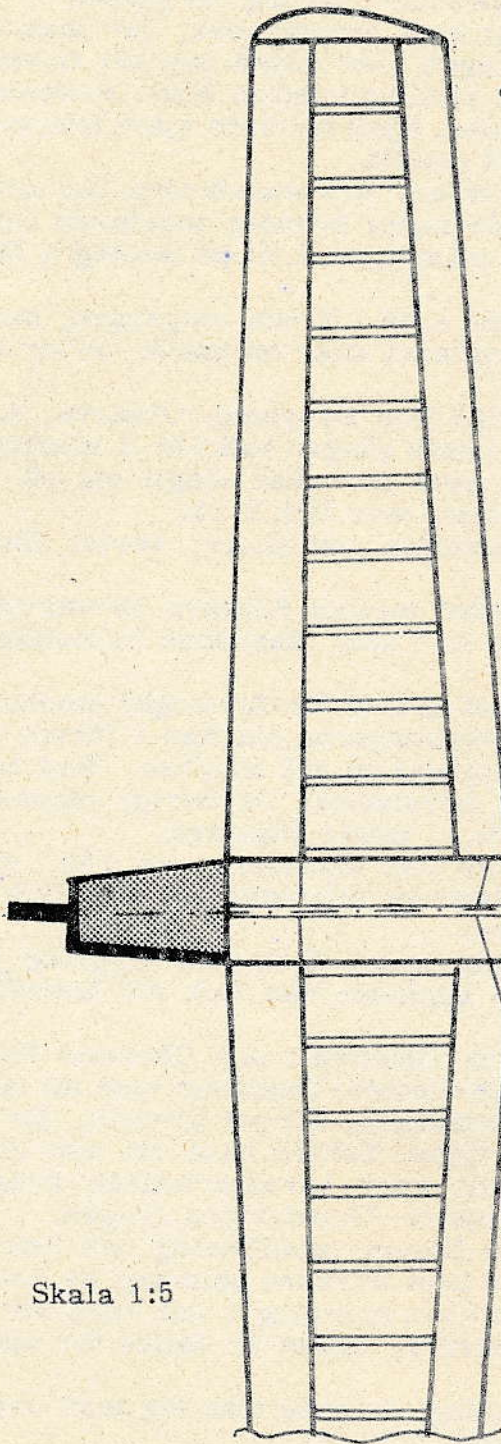
<u>Klass A:2 (11 startande)</u>			<u>Klass D:2 (10 startande)</u>		
1. Ronnie Sköld	AKM	1516	7. Jan-Olle Åkesson	AKM	1624
2. Ingemar Alm	Skvadern	1512	8. Bertil Oldén	Karlstad	1618
3. Bo Modéer	Vingarna	1488	9. Rune Johansson	Gamen	1578
4. Gunnar Kalén	Gamen	1456	10. Egron Övarnström	Vingarna	1567
5. Hans Ahlström	Borlänge	1375	11. Yngve Dömstedt	Örnen	1451
6. Rolf Hagel	AKM	1308	12. Lennart Hansson	AKM	1427
7. Knut Andersson	AKM	1267	13. Malte Blomqvist	AKG	1142
8. Hans Eklund	Skvadern	1172	14. Bror Eimar	Nimbus	469
9. Morgan Andersson	Karlstad	1108			
10. Göran Aberg	Gamen	1083	1. Rolf Hagel	AKM	1790
11. Bror Eimar	Nimbus	547	2. Ulf Carlsson	AKG	1673
			3. Ake Lundin	AKM	1671
			4. Jan-Olle Åkesson	AKM	1583
<u>Klass C:2 (14 startande)</u>			5. Lennarth Larsson	Solna	1487
1. Rolf Sundin	Skvadern	1783	6. Bo Wall	Uppsala	1413
2. Nils-Erik Hollander	Uppsala	1776	7. Carl-Erik Aunér	Gamen	1158
3. Anders Håkansson	AKM	1753	8. Håkan Broberg	Borlänge	1045
4. Ake Övarnström	Vingarna	1743	9. Hans Ahlström	Borlänge	805
5. Lennart Flodström	Skvadern	1725	10. Ove Pettersson	AKG	602
6. Charles Moberg	Gamen	1688			



KURVENKRATZER

av Werner Käseberg, Oberkassel
Tysk Mästare, RC III

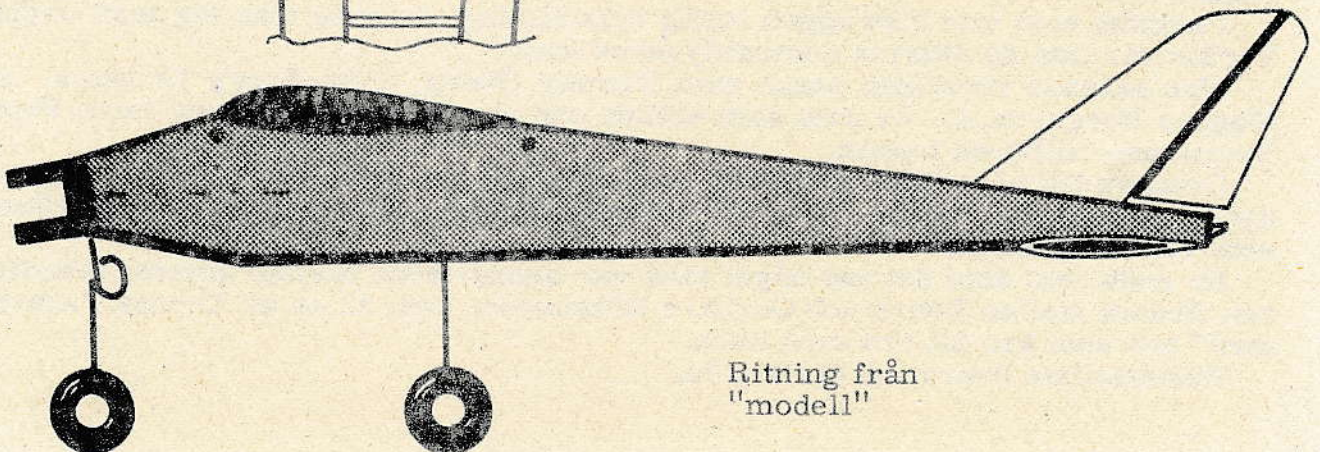
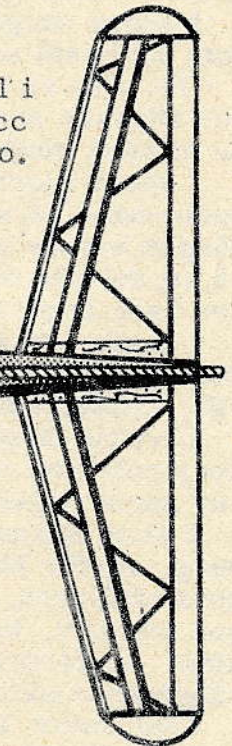
En funktionell tävlingsmodell i
RC III. Avsedd för 2,5 - 3,2 cc
motorer och 1-4 kanals radio.



Skala 1:5

DATA

Spännvidd: 121 cm
Längd: 84 cm
Vingprofil: NACA 2415
Vikt: 1330 gram
Vingyta: 19,2 dm²
Vingbelastn: 69 g/dm²



Ritning från
"modell"

UT i linstyrning

Linstyrningens uttagningstävling i Stockholm blev en tävling med kontraster. Strålände flygningar i team-racing och speed kontra medelmåttliga stuntflygningar och rent dåliga flygningar i combat med tanke på vilken tävling det gällde.

Med hänsyn till de många ypperliga resultat som presterades, får man nog räkna detta till det bästa UT som hållits. Tävligen blev också mycket trivsamt, vilket kan tillskrivas det utmärkta vädret och tävlingsledaren Kjell Rosenlund, som spred sin auktoritet över hela tävlingsplatsen. Kjell behövde själv inte ställa upp eftersom han är titelförsvare både på EM och NL.

Team-racing var största klassen med 20 deltagare och standarden var också glädjande hög. Favoriter till segern var före tävlingen svenske mästaren Göran Alseby, Umeå, och Mario Pinotti från Malmö, som gjort 4.44 på tävling i Danmark.

Alseby infriade snart förväntningarna och fick 4.46 i första omgången, medan det gick sämre för Pinotti, som använde reservplanet efter en malör under träningen.

Starka insatser gjorde däremot alltid pålitlige Rolf Berglund, Örnarna, 4.48 och ÖSFK:s uppåtgående Bea Olsson, som för första gången knäckte 5 minutersbarriären med en flygning på 4.59. Ove Öster, som nu också slagit sig på TR, lyckades inte komma ned till sina träningsresultat, men fick 5.12.

I andra omgången behöll tätmännen sina inbördes positioner, varför finalen kom att bestå av Alseby, Berglund och Olsson.

Det blev en utmärkt final där kampen blev hård mellan Alsebys 50-varvsplan och Olssons snabbare 34-varvare. Alseby vann till slut, kanhända beroende på en missad landning för Olsson.

I speed gjorde Rolf Hagel från Malmö sin med spända förväntningar emotsedda come-back på svenska banor. Han infriade förväntningarna när han i första omgången hotade svenska rekordet i en utmärkt flygning på 202 km/tim. Med tanke på att det var ett 2-line plan är det en ypperlig prestation. De övriga toppmännen hade inte justa motorinställningar och nådde ej vanlig standard.

I andra omgången fick monoline-specialisten Ove Kjellberg upp 186, vilket dock är under hans vanliga standard. Måns Hagberg blixtrade till och fick upp 199, endast 4 km/tim under sitt svenska rekord.

I tredje omgången kunde ingen öka utom Hagel som i fantastisk flygning gick över rekordet och klockades för hela 207. De applåder han fick vid landningen var sannerligen välförtjänta.

I stunt saknades en del kända namn som Erik Björnwall och Christer Söderberg, varför Mfk Orions duktiga stunttrio Öster-Tehler-Tennstedt kom att dominera tävlingen, med den sedvanliga inbördes ordningen. Birger Qvenild, för dagen ur form, hade ingen möjlighet att spränga trion. Tehler hade ett nytt stuntplan, en förminskad "Shark"-inspirerad modell vars karakteristiska drag på välgörande sätt kontrasterade mot de vanliga Nobler-Thunderbird dragen.

Ove Öster körde med sin vanliga, lyckade Nobler-modifiering och han var som vanligt bra och bäst. Nu vill man gärna se litet friskare satsning av herrar stuntflygare så att inte stunttävlingarna förlorar sin spänning i och med att man redan innan tävlingen vet vem som skall bli segrare, vilket är fallet för närvarande.

I combat som inte blev någon lustig tillställning, frågade man sig med undran; Varför var inte de skärpta combatflygarna med?

Man saknade verkligen namn som Tommy Öberg, Nils-Harry Eriksson och Magnus Borger m. fl. Av dem som ställde upp var det väl egentligen bara Peter Evers som tillhörde toppen.

Orsaken till så många frånfällen kan man kanske spekulera i, men det vore synd om vi skulle förlora NL på våra combatflygare, som annars brukar räknas som våra trumfkort.

De enda heat som det var något med var semifinalen mellan Evers-Tennstedt och finalen mellan Evers och Gerhard Håkansson, som är en av Orions "coming men" och som kan bli bra med tiden.

Resultatlista överst på nästa sida.

C.S.

<u>Team-racing</u>			<u>Speed</u>		
1. Görån Alseby	Umeå	4.40	1. Rolf Hagel	AKM	207
2. B. E. Olsson	ÖSFK	4.52	2. Måns Hagberg	Nimbus	199
3. Rolf Berglund	Örnarna	4.48	3. Ove Kjellberg	Solna	186
4. Ove Öster	Orion	5.12	4. Nils Björk	Nimbus	176
5. Mario Pinotti	AKM	5.28	5. C. E. Enquist	Örnarna	174
<u>Stunt</u>			<u>Combat</u>		
1. Ove Öster	Orion	2008	1. Peter Evers	Nimbus	
2. Lars Tehler	Orion	1899	2. G. Håkansson	Orion	
3. Chr. Tennstedt	Orion	1848	3. Chr. Tennstedt	Orion	
4. Birger Quenild	Aerospeed	1757	4. Sture Langemar	Nimbus	
5. L. Eriksson	Orion	1081	5. Ulf Larsson	Tigre	

Team-racing och speed i Borlänge

Borlänge Msk stod som arrangör för årets första tävling i team-racing och speed. Arrangörerna kom ifrån debuten i linstyrning med äran i behåll, och de tävlande kommer säkerligen att återvända till fortsatta tävlingar i Borlänge att döma av de entusiastiska hurraropen efter prisutdelningen.

Tävlingen hölls på Rommehed där speciellt speedcirkeln hade en lyckad placering. Den låg på en tankningsplatta omgärdad av vindskyddande skog som också gav en viss intim karaktär åt tävlingsplatsen.

Team-racing flögs på betongbanan, där det också fanns gott om träningsutrymme, vilket i hög grad uppskattas av team-race flygare.

I team-int väntade man en hård fight mellan Görån Alseby och Kjell Rosenlund, men den gode Görån kunde för dagen inte prestera sitt bästa, kanske beroende på att hans vanlige mek Erik Björnwall ej var med. Till råga på måttet fick Görån avstå från sin finalplats eftersom han måste flyga tillbaka till Linköping innan vädret omöjliggjorde landning där.

Den ende som nu kunde konkurrera med Kjell var Bengt-Eric Olsson, ÖSFK, som nådde 5.26 i uttagningen, men i finalen visade sig Kjell som så många gånger förr överlägsen och vann klart.

Team-B visade upp flera nya deltagare som var mycket lovande. Favorit var Björn Sagerman, Orion, efter sina fina insatser i slutet av förra säsongen, men han misslyckades efter diverse bränsleproblem. I stället kom Håkan Alström från Aerospeed upp som finalfavorit efter ett mycket snabbt uttagningsheat. Hans team-racer var verkligen snabb och driftsäker med sin chicken-hopper tank.

I finalen tappade emellertid Ahlström motorkåpan vilket medförde diskning, varför hans klubbkamrat Lars Torngren tog segern. Resultat:

<u>TR-int</u>		<u>TR-B</u>	
1. Kjell Rosenlund	Nimbus	1. Lars Torngren	Aerospeed
2. Bengt-Eric Olsson	ÖSFK	2. Håkan Ahlström	Aerospeed
3. Lars Johansson	Aerospeed	3. Peder Hummel	Arsta Mfk

Enköpings Flygklubbs tävling i 1-klasserna

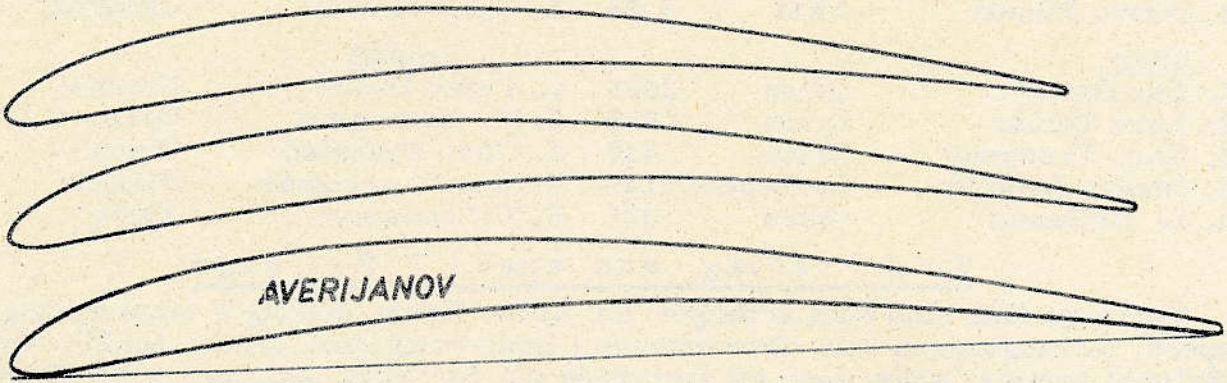
Söndagen den 9 juni arrangerade Enköpings Flygklubb sin årliga tävling i de små friflygklasserna på P 1:s övningsfält, med deltagande från klubbarna i mälardalskapen.

Vädret var mycket vackert, men vinden var väl hård så att fältet räckte inte till för mer än cirka 1,5-2 min. varför bortflygningarna blev många. I denna säsongens sjunde tävling tog Uppsala Flygklubb sin fjärde lagseger för i år.

De bästa resultaten:

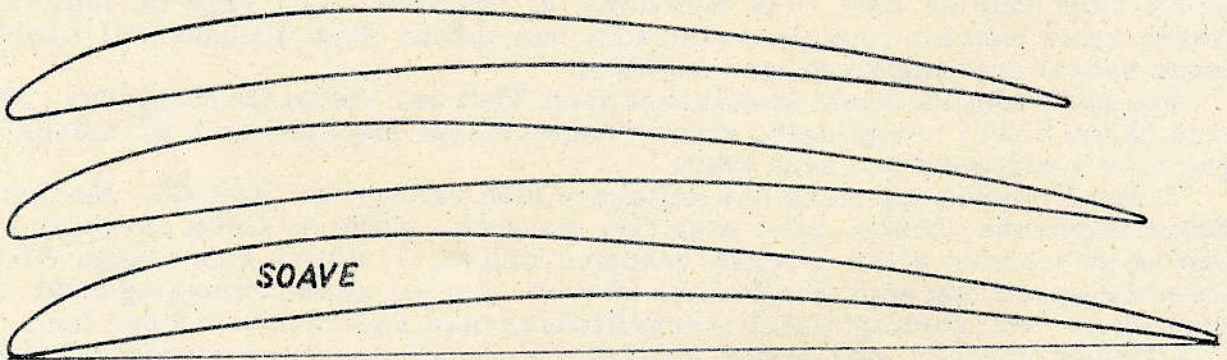
<u>Klass A:1</u>			<u>Klass C:1</u>			L-Åg
1. Ivan Örjebo	Stockholm	627	1. Jonas Modeér	Uppsala	635	
2. Ambjörn Wahlund	Uppsala	464	2. B. Andersson	Stockholm	579	
3. Björn Söderström	Uppsala	380	3. Hans Westergren	Uppsala	492	
<u>Klass D:2</u>			<u>Lagtävling</u>			
1. Curt Larsson	Enköping	677	1. Uppsala Flygklubb, lag II		1430	
2. Ragnar Wilkesson	Enköping	637	2. Uppsala Flygklubb, lag I		1348	
3. Hans Westergren	Uppsala	588	3. Betlehems kyrkans Mfk, Sthlm.		1206	

SEGELMODELLI



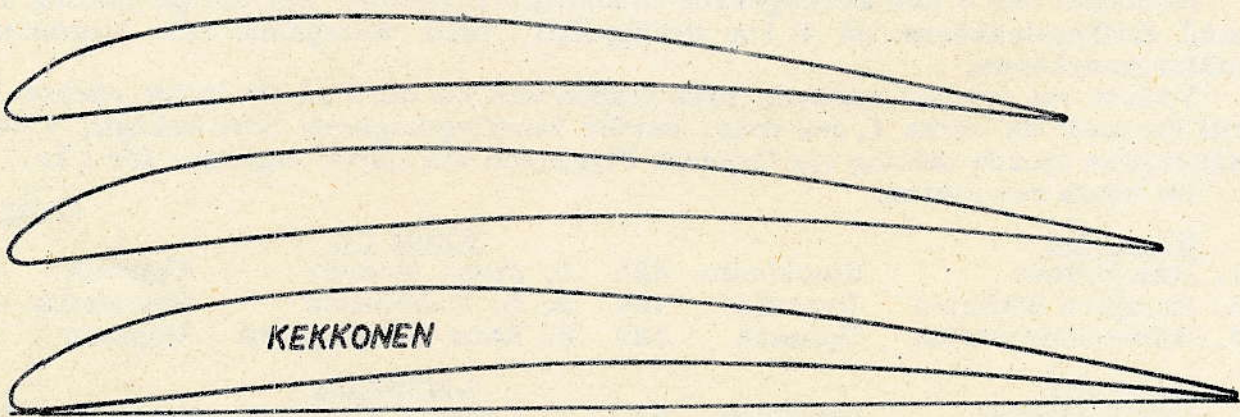
AVERIJANOV

AVERIJANOV	0	1,25	2,5	5	7,5	10	15	20	25	30	40	50	60	70	80	90	95	100
	1,35	3,05	4,2	5,7	6,9	7,7	8,9	9,7	10,3	10,7	10,7	10,1	9,1	7,7	5,8	3,5	2,3	0,8
	1,35	0,2	0	0,3	0,7	1,0	1,8	2,6	3,1	3,7	4,4	4,7	4,5	4,0	3,0	1,7	0,8	0



SOAVE

SOAVE	0	1,25	2,5	5	7,5	10	15	20	25	30	40	50	60	70	80	90	95	100
	0,8	3,0	3,9	5,5	6,7	7,4	8,5	9,3	9,9	10,15	10,05	9,45	8,5	7,3	5,65	3,5	2,25	0,5
	0,8	0,1	0,2	0,7	1,15	1,55	2,2	3,0	3,5	4,0	4,75	4,85	4,65	3,9	2,95	1,6	0,85	0

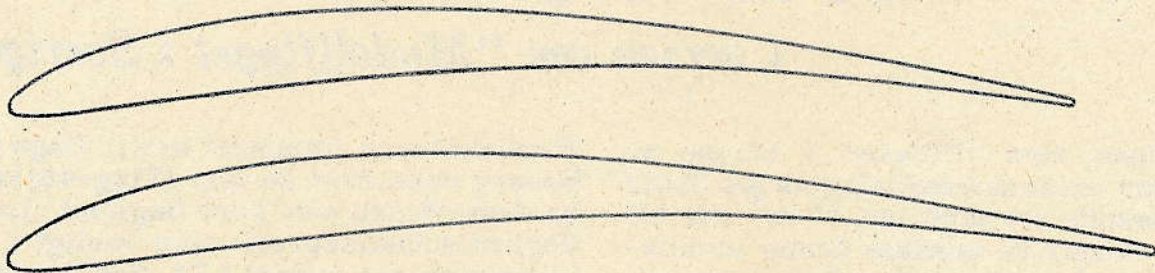


KEKKONEN

Kekkonen	0	1,25	2,5	5	7,5	10	15	20	25	30	40	50	60	70	80	90	95	100
	1	2,95	4,1	5,65	6,7	7,5	8,75	9,6	10,05	10,3	10,3	9,55	8,35	6,8	5,0	2,95	1,9	0,7
	1	0	0	0,2	0,4	0,65	1,2	1,7	2,1	2,6	3,1	3,35	3,35	2,9	2,2	1,2	0,6	0

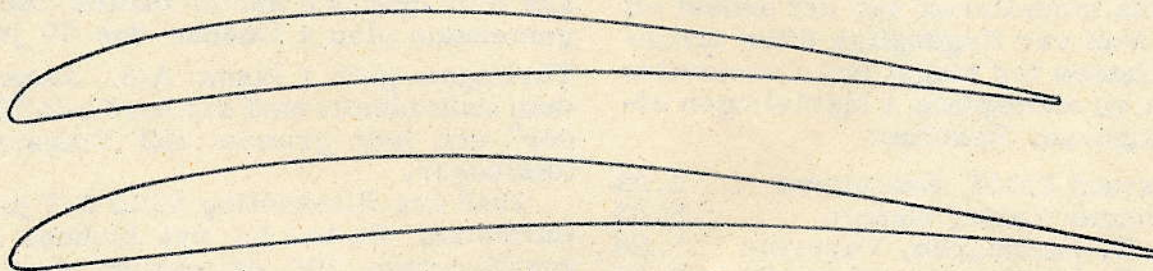
PROFILER

Uppmätta av Ernő Frigyes i Modellezes



SOKOLOV

SOKOLOV	0	1,25	2,5	5	7,5	10	15	20	25	30	40	50	60	70	80	90	95	100
	0,9	2,5	3,4	4,75	5,8	6,65	7,85	8,9	9,5	9,85	10,1	9,5	8,4	6,9	5,1	3,1	1,9	0,7
	0,9	0,1	0	0,15	0,3	0,7	1,3	1,85	2,4	2,9	3,6	4,15	4,2	3,7	2,7	1,5	0,75	0



TÄHKÄPÄÄ

TÄHKÄPÄÄ	0	1,25	2,5	5	7,5	10	15	20	25	30	40	50	60	70	80	90	95	100
	0,8	3,—	4,—	5,35	6,35	7,5	8,2	8,95	9,5	9,85	10,—	9,4	8,2	6,7	4,9	2,85	1,7	0,6
	0,8	0	0,1	0,45	0,7	1,—	1,6	2,—	2,8	2,85	3,45	3,7	3,6	3,2	2,5	1,6	0,8	0



LI-CA-CO

LI-CA-CO	0	1,25	2,5	5	7,5	10	15	20	25	30	40	50	60	70	80	90	95	100
	1,1	2,8	3,7	5,1	6,3	7,15	8,4	9,6	9,9	10,4	10,6	9,9	8,9	7,6	5,8	3,6	2,3	0,9
	1,1	0,2	0	0,2	0,6	0,9	1,6	2,1	2,7	3,3	4,0	4,4	4,2	3,8	2,8	1,6	0,8	0

ÅR 1946

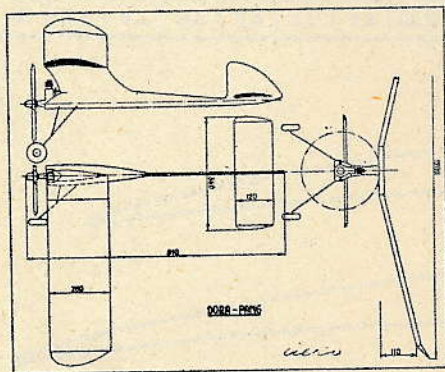
i serien om "Modellflyget i Sverige"

Balsan kom tillbaka! I början av februari anlände Sveabolagets s/s Skuld och lossade ett parti om 10 m³ till AB Alga. Under de senaste årens utveckling hade det ofta varit svårt att utnyttja teorierna på det mest fördelaktiga sättet, då materialbristen hade satt hinder i vägen; men nu var gyllene tider att vänta! Gummisnodden dröjde dock ännu och till VT 1946 var det väl bara trollkarlen Landegren, som hade någon elasticitet i sina snoddar.

Vintertävlingen avhölls i Örebro den 17 februari i verkligt vinterväder och hård vind, nästan storm. Av de 275 anmälda modellerna var det endast ett fåtal, som var flygdugliga efter tävlingen. Gamen tog steget upp i societeten genom en andraplats i lagtävlingen efter Vingarna. Resultat:

S:1	Osvald Eklöf, Eskilstuna	2. 20
S:2	Gunnar Kalén, Gamen	3. 03
G:1	K.E. Landegren, Västerås	1. 29
G:2	K.E. Landegren, Västerås	2. 15
F	Göran Thulin, Vingarna	2. 26

Gamla stalkära "Tigern" ersattes av KSAK i mars med en annan Isacmodell "Tigern 2". Den var bättre - S.A. Sjögren påstår att han vunnit en tävling med den!



F-modellerna blev allt bättre, vid VT var hela 37 sådana anmälda. Lennart Segerfeldts "Dora-Pang" är tidstypisk. Namnet fick den efter första trimningsflygningen, då den från Gärdet drog sig in över stan och "landade" i ett skyltfönster i 400-kronorsklassen.

Vid "Arostävlingen" i Västerås stal

F-modellerna intresset helt. Unge Bo Boberg vann före de mer (Flyg-44) kända Arne Widén och Tore Haglund. Landegren dubbeisegrade som vanligt i G-klasserna och endast i S2 fick gästerna en seger genom Bananen, som följdes av ytterligare tre "vingar". Till de verkliga nyheterna vid denna tävling hörde de motoriserade återhämtandet av modellerna. Atskilliga motorcyklar knattrade ilsket, bensinen var nu fri. Tore Haglund höll sig t.o.m. med bil i sin jakt efter F-kärran.

Vingarna och Odense utkämpade även detta år en klubbmatch. Nu kunde man åka fritt igen och därför möttes man på gemensam plan i Odense den 30 juni. Tävlingen gick i klass A:3. Bananen vann individuellt med sin berömda "Balder" och lade grunden till Vingarnas totalseger.

1946 års Rikstävling hölls 6-7 juli i Halmstad. En hel del nya klubbar var kvalificerade för deltagande men på grund av resekostnaderna uteblev många. Pokalförsvaren Leif Petersson AKG hade en svart dag och lyckades ej försvara sin titel. Trelleborgs MFK blev lagsegrare och även den individuella segern gick till samma klubb genom Lennart Friberg.

Samma söndag hölls Stockholms första DM på Skarpnäck med deltagare från ett tiotal klubbar. Bland de första stockholmsmästarna kan nämnas Robert Löwen-Aberg och Arne Widén.

Till Nordiska landskampen, som gick i Björneborg i Finland den 17 augusti utsågs Rune "Bananen" Andersson, Vingarna; Lennart Friberg, Trelleborg Sigurd Isacson, LEN; och Gunnar Persson, Malmö att representera Sverige. Finnarna visade sig vara svåra på hemmaplan, men 14-årige Gunnar Persson var säkrast före "Isac", som flög en J 21-liknande A:2-a "Scout" till andra plats före danske världsrekordhållaren i distansflygning Mogens Erdrup. Sverige vann laget före Finland. Därefter följde Danmark och sist Norge. Svenskarnas seger tillskrevs deras modellers startsäkerhet.

Skåningarna drog även detta år över

Sundet och deltog i DMU:s sommarläger. Nordiske mästaren Gunnar Person blev bäste man under veckan.

Vintertävlingens väldiga deltagarantal hade gjort det nödvändigt att införa kvalificeringsbestämmelser för deltagande i SM. Elitmärket var kravet i S-klasserna, annars fick man nöja sig med att starta i G och F, där det räckte med guldmärke. De skärpta kraven ledde till att flerfaldige VT-vinnaren och dubbele svenske mästaren i S:3 ej fick vara med. Curt Jansson-Odelstad hade inget elitmärke! SM gick på Barkarby den 25 augusti med Vingarna och F 8 som arrangörer. 203 modeller var anmälda. Det blev nypremiär för G-modellerna - Vingarna hade föresatt sig att beröva Landegren hans hegemoni i G:1 och G:2. Endast i G:1 fick han stryka på foten för Åke "Postis" Larsson, medan han i G:2 visade att gammal är äldst och noterade nytt mästerskapsrekord. Nordiske mästaren Gunnar Persson var nära bli svensk mästare också, men en svag andra period gav honom andra plats. Resultat:

S:1	C. O. Svensson, Halmstad	3.18
S:2	Lennart Olsson, Bjuv	3.38
G:1	Åke Larsson, Vingarna	3.00
G:2	K. E. Landegren, Västerås	4.35
F	Sigurd Boberg, Västerås	3.19



Sigurd och Bo Boberg

Tidsrekordet i klass F fick en knuff uppåt, då västeråsingenjören Sigurd Boberg den 29 september flög 10 min. 56,4 sek (motortid 22 sek).

Den 9 september samlades delegater från 18 olika länder i London för att diskutera privatflyg. G. H. Dérantz representerade Sverige i modellflygfrågor och blev invald i FAI:s modellflygkommitté. Sverige hade sänt in det nordiska regelförslaget, men det hann ej behandlas. FAI, som dittills endast sysslat med rekordnoteringar visade

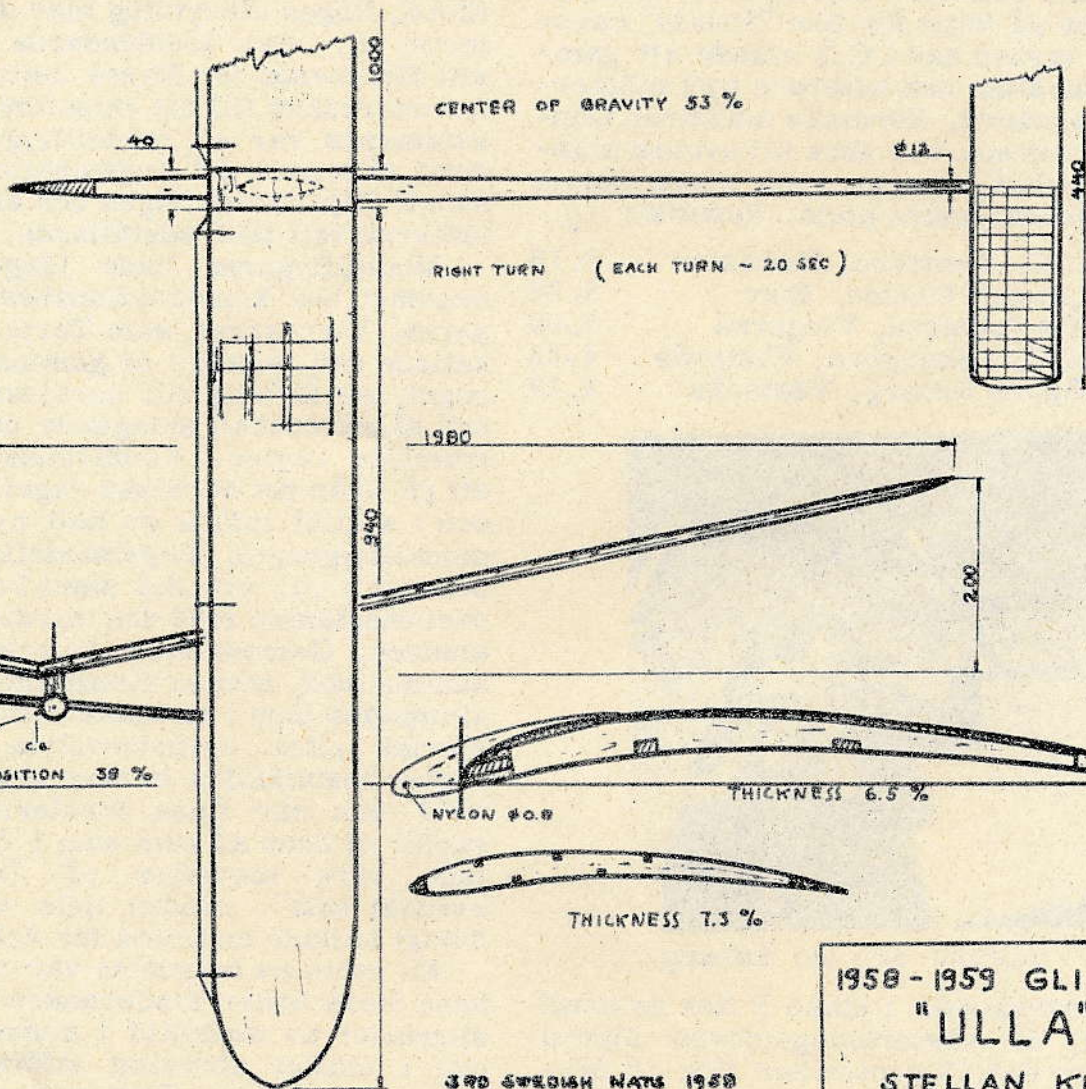
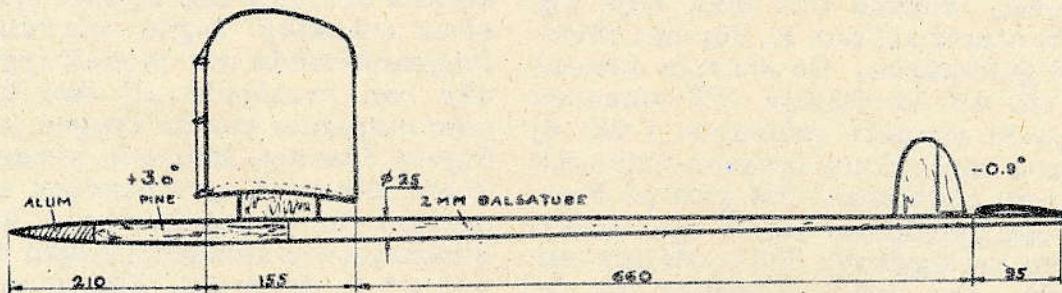
stort intresse för reglerna och från konferensen noterades intresse av att FAI även borde stödja internationellt tävlingsutbyte.

31 klubbledare samlades den 23-24 december i KSAK:a klubbhus till konferens. Stämningen var i början litet bunden och blev inte mycket hjärtligare efter rekaktör Yngve Norrvis inledningsanförande om modellflygets mål, där han avslöjade all den kverulans som utspelats bakom ryggen på KSAK. Sigurd Isacson lämnade senare under konferensen på egen begäran en redogörelse för ändamålet med den oppositionella verksamhet i vilken han kommit att ta aktiv del. Några energiska men otåligen modellflygare hade tröttnat på KSAK och tyckte att det behövdes en ny organisation vid sidan om KSAK. Någon utbrytning blev det emellertid ej, utan klubbledarna uttalade sitt förtroende för förste instruktören. Huvudorsaken till att missförhållanden existerade var att modellflygrörelsen vuxit så snabbt att organisationen inte hunnit följa utvecklingen och sköta kontakterna helt tillfredställande.

Modellflygarna hade länge gått i ovisshet om konstruktionsbestämmelserna. Virrvarret, som Terje Larsson kallade det, bestod i en gammal svensk regel, ett förslag till nordiska regler och så ett dunkelt antagande om FAI:s framtida regler. Konferensen beslöt att gå ifrån det nordiska regelförslaget och i stället införa en helt ny svensk modellflygregel. Segelmodellerna indelades i S:1 och S:2 samt S:int, som överensstämde med den nordiska A:2-klassen. G-modellerna betecknades på samma sätt, medan F-modellerna ännu klumpades ihop i en klass oberoende av storlek eller cylindervolym. Dessa regler fastställdes senare den 30 jan. 1947 och här finns förklaringen till varför vi ännu så sent som i fjol indelade våra modeller på "hederligt svenskt sätt", medan hela världen i övrigt kallade en S:inta för A:2!

En nyhet av betydelse var också att Sune Stark under konferensen föreslog slopandet av medeltid i slutresultatet och i stället föreslog införandet av sammanlagd tid av flygningarna.

Nedgången i modellflygintresset under det gångna året var märkbar, men liknande erfarenheter hade gjorts inom andra ideella organisationer. Konferensdeltagarna trodde sig förstå att det var "en mera allmän efterkrigsföreteelse av övergående karaktär". Var det så? - Seriens följande avsnitt får ge svar på frågan.

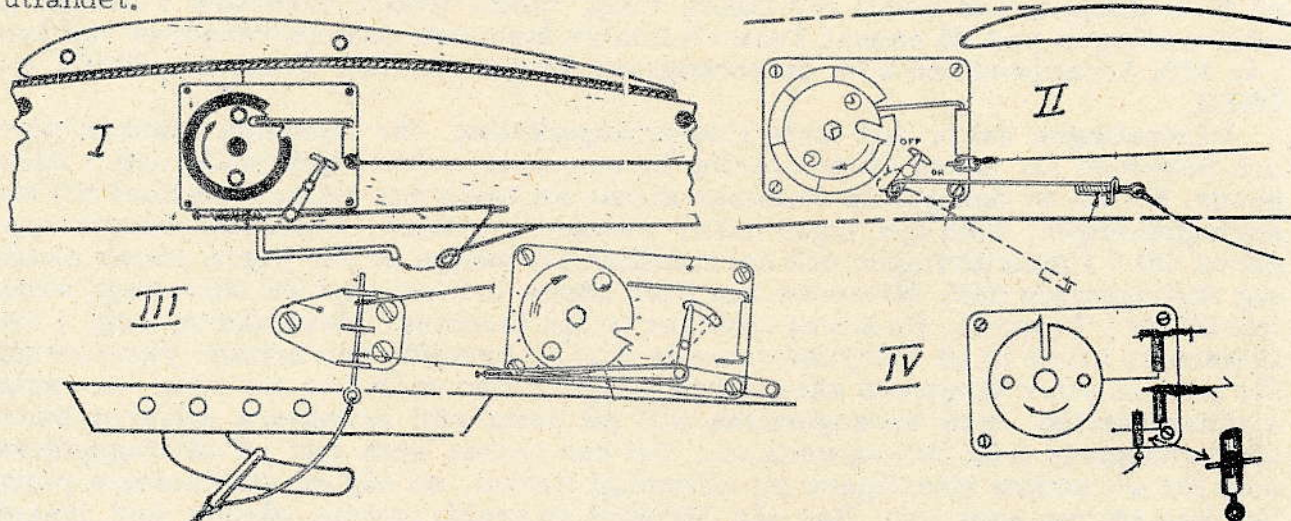


3RD SWEDISH NATS 1958
2ND WINTER NATS 1959

1958-1959 GLIDER A-2
"ULLA"
STELLAN KNÖÖS
MALMÖ SWEDEN
Designed 5.10.1957 Stellan Knöös

Tips for segelmodellflygare

Hur man skall montera en termik-timer på segelmodellerna, så att den startar när modellen kopplar loss från linan, är ett ganska svårlöst problem. I förra numret presenterade vi ett par svenska förslag och här kommer fyra tips från utlandet.

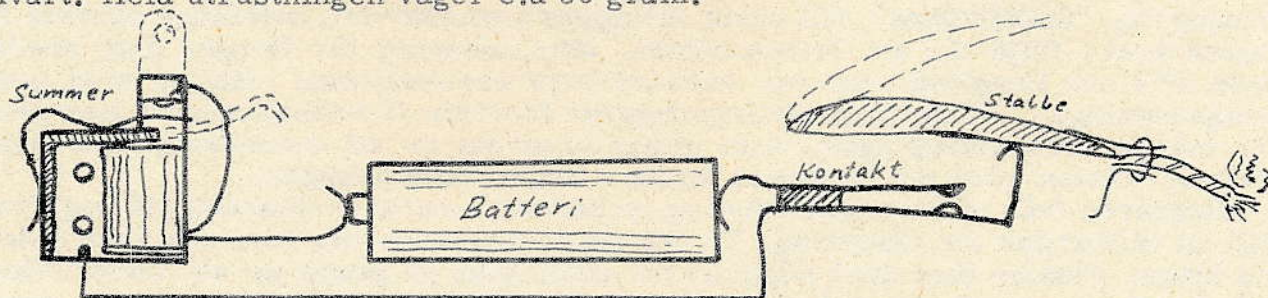


Upphovsman till nr I är ungraren Ernő Frigyes. Enkelt och praktiskt. Nr II är en amerikansk konstruktion av Bill Krecek. Principen är att en pinne lösgör en hävarm som startar timern. Avstängaren på timern måste modifieras.

Reino Hyvärinen har hittat på nr III. Den behöver inte någon närmare förklaring. Slutligen har vi nr IV, som kommer från Canada. Här har man ersatt originalavstängaren med en konstruktion som påminner om motortimers. När pinnen dras ut, lossas spärren med hjälp av en gummisnodd.

"Summrande tankar om hittegods" (från AKG:s STABBEN)

Han fick inte sin sista tävlingsstart därför att han inte hittade kärnan. Fältet var som vanligt omgivet av skog, snår och åkrar. Han varken kände, såg, hörde eller ens luktade den. Men varför kan inte hörselsinnet tagas till hjälp. Låt oss titta litet på detta. En mistlur blir för tung men en liten summer kan köpas från Clas Ohlson (T 1882) för 2:10. Man plockar ur själva mekanismen ur sin låda, klipper av kläppen jäms med spolen, lindar ev. om spolen med 0,5 mm tråd och borrar ett par fästhål i plåten. När summern sedan fästs i kroppen ger hela kärnan god resonans när summern är igång. Ja igång kommer den lämpligast med hjälp av en liten hemmagjord kontakt som sluter strömmen när stabben poppar upp efter 3 min. Till batteri räcker en vanlig pencell för ljud under minst tre kvart. Hela utrustningen väger c:a 30 gram.



Kommer detta att ta död på friflygningen?

Från Wichta Modellers klubbtidning saxar vi: Det var i sept. 1962 på UT i friflygning som Dave Kneeland och Carl Perkins uppenbarade sig med en känslig temperaturmätare, med vars hjälp de kunde lokalisera termikblåsorna.

Denna idé har sedan utvecklats av Max Parkhurst och Stan Chilton, så att de numera inte endast kan lokalisera termikblåsorna utan också ange deras styrka och jämföra termikaktiviteten olika dagar. Apparaten, som kallas "Thermal Sniffer" kostar c:a 150:-- kr och leveranstiden är omkring 3 månader.

Säkert kommer våra VM-deltagare att få se "termik-sniffare" i aktion, men när modellflygarna har lärt sig att rätt utnyttja dessa apparater, kommer troligen friflygningen att mista allt intresse.

Vårtävlingen i linstyrning

Årets Vårtävling gick till historien som den största linstyrningstävling, som någonsin hållits i Sverige. 82 deltagare gjorde allt för att störa pingstfriden på Bromma flygplats, där vädrets makter var arrangörerna nådiga och bjöd på strål-lande sol och lagom blåst på pingstdagen. Annandagen var det idealiskt flygväder på förmiddagen, lite mulet och lagom vind, vilket tyvärr förbyttes i ösregn på eftermiddagen just då endast Team-B finalen återstod. Huvudarrangörer var även i år Mfk Aerospeed och som delarrangörer fungerade Mfk Örnarna, HMFK och ÖSFK.

Vårtävlingen är ju den enda linstyrningstävling där samtliga klasser köres och intresset för denna vårmönstring är som ovan anförts glädjande nog i tilltagande. En del av den gamla stammen slutar att tävla och hjälper i stället till med arrangemangen, men nya yngre killar kommer i stället. Främsta rekryteringen göres väl i Juniortävlingen och det märktes att många av de yngre redan skaffat sig tävlingsrutin där. Missöden kan ändå hända och ett mycket allvarligt sådant inträffade i Team-B. En kärria kommer in för landning. Mekanikern, som i tävlingsivern klivit in på förbjudet område d. v. s. innanför den kritade yttre cirkeln får planets yttre vingpets närapå rakt i ögat. Han mår bra nu efter en veckas sjukhusvistelse, men arrangörerna vill på detta sätt poängtera allvaret bakom uppmaningarna från tävlingsledaren. Det kan tyckas som tjat på tävlingsplatsen men för att nämna ytterligare ett allvarligt tillbud, så såg en stuntdomare plötsligt inte kärria som flög. Han såg däremot en grabb komma gående just innanför den kritade stuntcirkeln. Grabben hade ett huvud med en plym på som såg ut som en fena och öronen påminde mycket om vingarna på en stunkärria. Han som gick innanför cirkeln hann ducka precis innan planet skulle till att borra sig in i nacken på honom.

Tyvärr försvann en Oliver 15 motor på Bromma och om någon händelsevis hittat den i det höga gräset var vänlig skicka den till arrangörerna.

Combat

Bland de 19 deltagarna, som ställde upp i combat på vårtävlingen återfanns många merittyngda veteraner, men även en del mycket unga lovande combatgrabbar. Tendensen de två senaste åren har varit, att många av de äldre combatflygarna helt eller nästan otränade ställt upp med gammalmodiga, uttjänta modeller helt förlitande sig på sin rutin, medan yngre grabbar kommit vältränade och fullrustade till tävlingarna med välbyggda, snabba och framför allt vändbara modeller. Inte helt oväntat segrade denna gång 16-årige Lars Berglind från MFK Orion. Denna hans första combatseger var emellertid ingalunda en tillfällighet på grund av egen tur och konkurrenters otur. I tur och ordning besegrade han Magnus Borger, ÖSFK (segrare i Motala 1963), Carl Steimar, MFK Orion (segrare på Juniortävlingen 1963), Rune Nilsson, MFK Orion (segrare på NL 1961) och i finalen Henning Nilsson, MFK Orion (segrare på MD 1961). ÖSFK:s vandningspris, "Spikklubban", till bäste deltagare i combat-int, utdelades således för sjätte året i följd till en Orionmedlem. Med undantag för Borger som seedats som nr 1 och Berglind som var oseedad blev resultatlistan identisk med seedningsordningen. På de båda tävlingsdagarna förekom få luftkollisioner men ganska många kraschlandningar, som oftast orsakats av att modellerna inte kunde motstå blåsten efter att ha tappat farten i några tvära svängar.

Segraren från vårens juniortävling lyckades i combat-A-klassen slå sig fram till en välförtjänt 3:e placering. En del utmärkta luftstrider förekom även i denna klass. Finalen blev dock något av ett antiklimax på grund av att Lars Tehler efter halva heatet fick fel på styrmekanismen. Han tog dock igen skadan genom att vinna 35-klassen. Finalen blev en jämn kamp där Christer Tennstedt och Lars Tehler (båda från MFK Orion) bjöd på en trevlig luftcirkus. Eftersom båda finalisterna tillhör den svenska stunteliten och våra flitigaste uppvisningsflygare blev finalen helt i publikens smak. Resultat:

<u>Combat-int</u>	<u>Combat-A</u>	<u>Combat-35</u>
1. Lars Berglind, Orion	1. Rune Nilsson, Orion	1. Lars Tehler, Orion
2. Henning Nilsson, Orion	2. Lars Tehler, Orion	2. Christer Tennstedt, Or.
3. Rune Nilsson, Orion	3. Tommy Fraser, Lucifer	3. Ulf Larsson, Tigre
4. Peter Evers, Nimbus	4. Staffan Larsson, LEN	4. Leif Sohlman, Orion

Stunt

Stuntklassen har genomgått en förnyring, men tyvärr saknades Motala- och Umeå-klubbarnas stuntare. Efter första omgången ledde inte oväntat Ove Öster Mfk Orion med Birger Qvenild, Mfk Aerospeed på andra och Lars Eriksson, Mfk Hobby, Gävle på tredje plats. Andra omgången gjorde Qvenild en bättre flygning och låg då endast 4 poäng efter Öster. Eftersom man skall prestera 1600 poäng sammanlagt i de första FAI-flygningarna har man ingen tjangs att göra en misslyckad flygning för att kämpa om segern i AMA. Detta visar att det nuvarande systemet inte är riktigt i jämförelse med vad som existerar i t. ex. team, där man har två chanser att komma till finalen. Fr.o.m. 1964 kommer emellertid systemet att ändras, då endast AMA-programmet skall flygas och de två bästa flygningarna av tre räknas. Efter den andra flygningen ledde alltså fortfarande Öster med Qvenild på andra och Christer Tennstedt, Mfk Orion på tredje plats. AMA-flygningen vanns överlägset av Öster, som således tog hem UMFK:s vandringpris. Resultat:

1. Ove Öster	Orion	1958	3. Christer Tennstedt	Orion	1752
2. Birger Qvenild	Aerospeed	1834	4. Lars Tehler	Orion	1717

Speed

Se särskilt referat av vårens speedtävlingar

Team Racing

Linkontrollens vartävling bjöd på åtskilligt av omväxling. Inte bara vädret varierade avsevärt utan ihög grad också de tävlandes prestationer. Detta var inte minst märkbart i de tre Team Racing-klasserna. Deltagarantalet var dock glädjande stort särskilt mot bakgrunden av att varje lag ju har två eller tre agerande.

Prislistan i TR-A ser inte rolig ut om man undantager de översta raden. Endast fem av sexton startande lyckades fullfölja något kvalificeringsheat! I allmänhet berodde detta på att man överträdde tiominutersgränsen. Till råga på allt hade Staffan Wiik och Anders Börjesson, båda Orion, för stor tankvolym i sina modeller vilket resulterade i diskvalifikation när de var klara för final. Klassens glädjeämne var Anders Steens inofficiella svenska rekord. Men så vann han sin klass med mer än två minuters marginal!

På grund av vädret blev TR-B nästan samma antiklimax. Regnet vräkte ned så finalen måste ställas in. Dock tycks "B-flygarna" i allmänhet inte gå in med något större allvar för att höja sina prestationer. Modellerna ser ofta tämligen ruggiga ut och farten är inte mycket att skryta med med tanke på den höga tillgängliga motoreffekten. Driftssäkerheten var dock större än i A-klassen, då man vanligen fick en tidsnotering.

Efter fjolårets glädjande resultat i TR-int med bland annat mer än dussinet noteringar under sex minuter vid SM väntade man sig nog långt bättre resultat av de 24 deltagarna i denna klass vid Vartävlingen. Att man fick ingen tid alls. Kvalificeringstiderna till finalen var 4.57, 4.36 och 5.00 för Berglund, Alseby resp. Öster. Alla flög de med ETA 15. Finaltiderna blev dåliga då Berglund valde driftssäkerhet genom medelmåttlig fart och två omtankningar. Alseby hade dålig ordning på sina grejor och Öster en motor, som lämnade åtskilligt i övrigt att önska. I övrigt lade man märke till B. E. Olssons trevliga modell, ett elegant bygge utan målarfärg, som kom på fjärde plats. Många av vinterns byggen tycks ha hämtat inspiration från Sirotkins VM-modell men givetvis var de vanliga "Miss FAI"-kopiorna fortfarande flest till antalet. Resultat:

<u>TR-int</u>			<u>TR-B</u>		
1. Rolf Berglund	Örnarna	5.20	1. Håkan Ahlström	Aerospeed	7.53
2. Göran Alseby	Umeå Mfk	6.55	2. Björn Sagerman	Orion	8.33
3. Ove Öster	Orion	8.33	3. Christer Tennstedt	Orion	8.41

TR-A: 1. Anders Steen, Nimbus 5.57; 2. Björn Green, Nimbus 8.16.

Tävlingen blev lyckad om även prisutdelningen måste ske i regn. Deltagarna satt i bilar som stod i en cirkel runt prisbordet, en Volvo Duett. Lagpriset till bästa klubb togs även i år av Mfk Orion, som vann överlägset med platssiffrorna 21 före Mfk Nimbus 51 och Aerospeed 53.

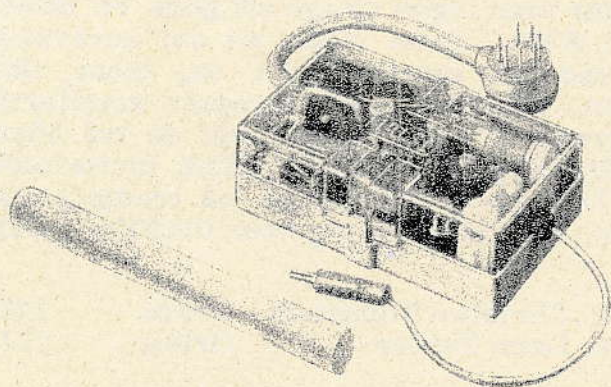
(Refererat av Birger Qvenild, Måns Hagberg, Rune Nilsson och Göran Alseby)

NYTT

på modellmarknaden

Metz-Mecatron

Nyheter



Metz levererar nu mottagare i nytt utförande, både till 1-kanal, 3-kanal och 10-kanalsanläggningarna.

Metz "Baby" mottagare (191 SL)

Mottagaren är nu uppbyggd med ett högfrekvensförsteg för ökad känslighet och därmed bättre räckvidd. Den är dessutom utförd så att ingen trimning behöver utföras. För att skona Grunerreläets kontakter, som nu dessutom är förgyllda, är Varistorer inkopplade. Mottagaren är ganska liten, 66x38x17 mm och väger 60 gram. Pris 133:- kr.

Metz 3-kanal mottagare (192/2 SL)

Detta är en högkänslig modern relä-lös mottagare som aldrig behöver trimmas. Pris 287:-- kr.

Tekniska data:

Frekvens: 27,12 MHz.

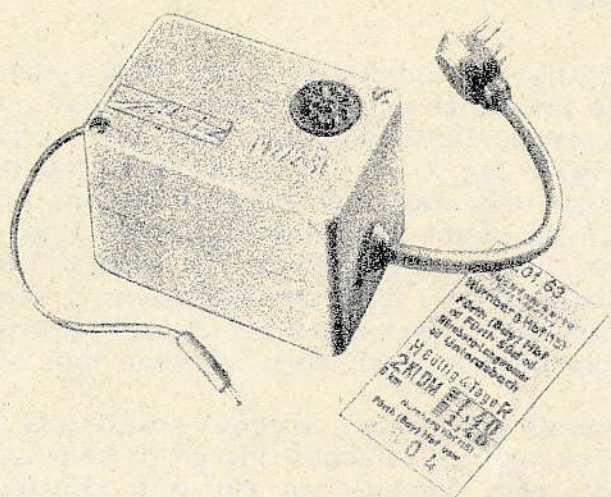
Moduleringsfrekvens: 3 tonkanaler
2280 Hz, 2730 Hz, 3500 Hz.

Bestyckning: 3 transistorer + 4 dioder.

Driftspänning: 6 volt.

Storlek: 66x39x41 mm.

Vikt: 100 gram.



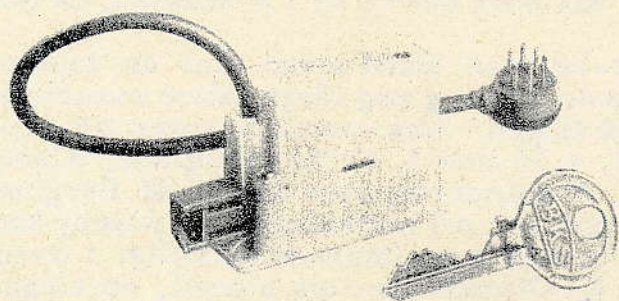
Mecatronic 195/3 rodermaskin.

Tvåkanals rodermotor för Metz 3- och 10-kanals mottagare. Pris 56:- kr.

Driftspänning: 6 volt.

Storlek: 20x36x56 mm.

Vikt: 60 gram.



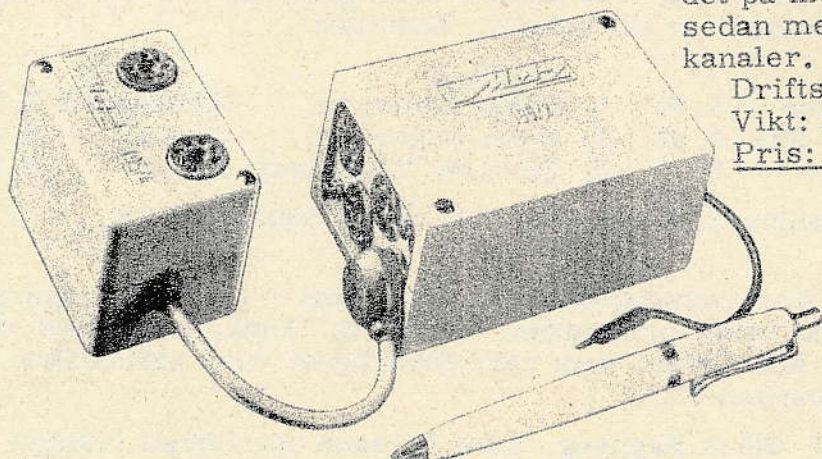
Metz 10-kanal mottagare (195/2-/4)

Den nya Metz 10-kanal, är en radioanläggning som tävlingsflygarna har väntat på. Kristallstyrd sändare och superhet mottagare gör att fem modeller kan flyga samtidigt. Grundutförandet på mottagaren är sex kanaler som sedan med en tillsats kan ökas till tio kanaler.

Driftspänning: 6 volt

Vikt: 280 gram (10 kanals)

Pris: 655:--kr (10 kanals)



Generalagent för METZ:
B. Beckman & Co A/B.

BYGGSATSER TILL RC-PLAN

För närvarande är det en viss inflation i byggsatser till RC-modeller, men de tre som vi presenterar på denna sidan höjer sig betydligt över mängden.

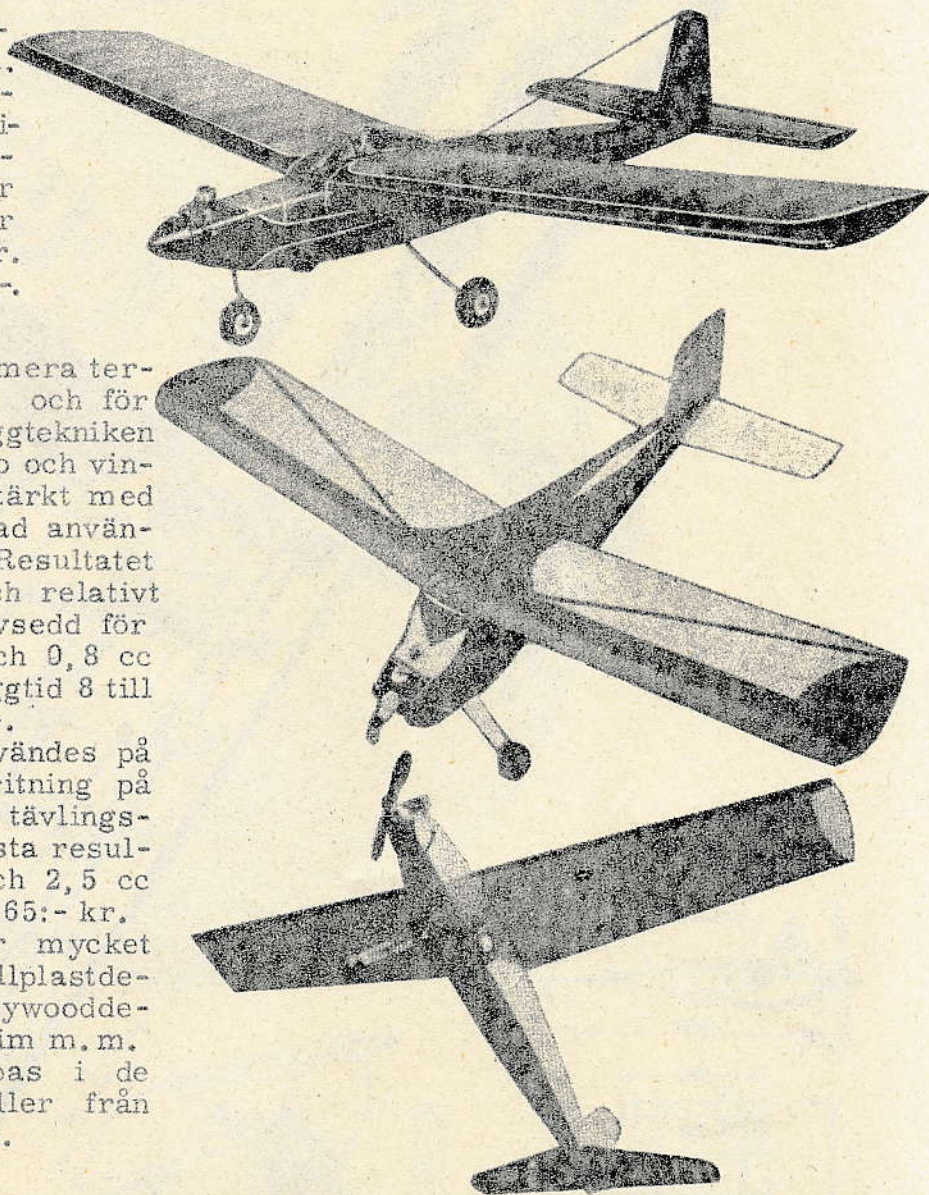
FALCON är den populäraste radiomodellen i USA. Den kan användas som nybörjarmodell med bara sidoroderkontroll, men också som träningsmodell för multi. För 1 - 6 kanaler och 2,5 - 3,2 cc motorer. Byggsatsen kostar c:a 65:-.

Cellplasten vinner allt mera terräng inom modellbygget, och för den som vill lära sig byggtekniken är BAMBI idealisk. Kropp och vingar är av cellplast, förstärkt med furulister och till beklädnad användes en speciell folie. Resultatet blir en oerhört stark och relativt lätt modell. BAMBI är avsedd för lätta enkanalsmottagare och 0,8 cc motorer. Spv. 90 cm. Byggtid 8 till 10 timmar. Pris c:a 48:--.

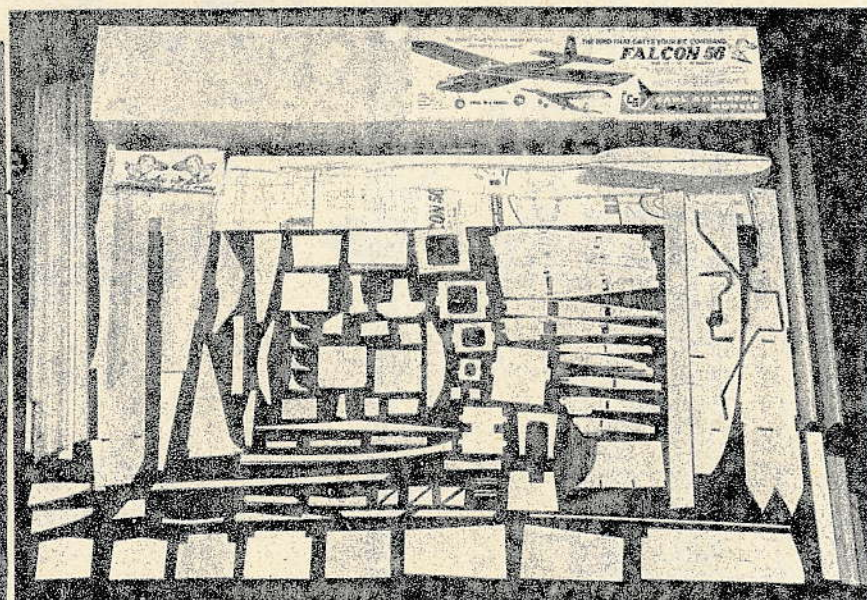
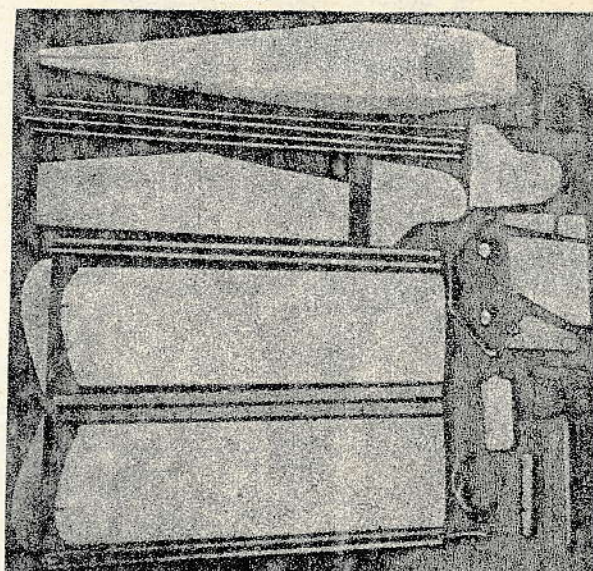
Samma byggteknik användes på KURVENKRÄTZER (se ritning på sid. 15). Detta är en snabb tävlingsmodell för RC III. För bästa resultat bör 2-kanals radio och 2,5 cc motor användas. Pris c:a 65:- kr.

Båda byggsatserna är mycket kompletta med färdiga cellplastdelar, tryckta balsa- och plywooddelar, färdigt landställ, lim m. m.

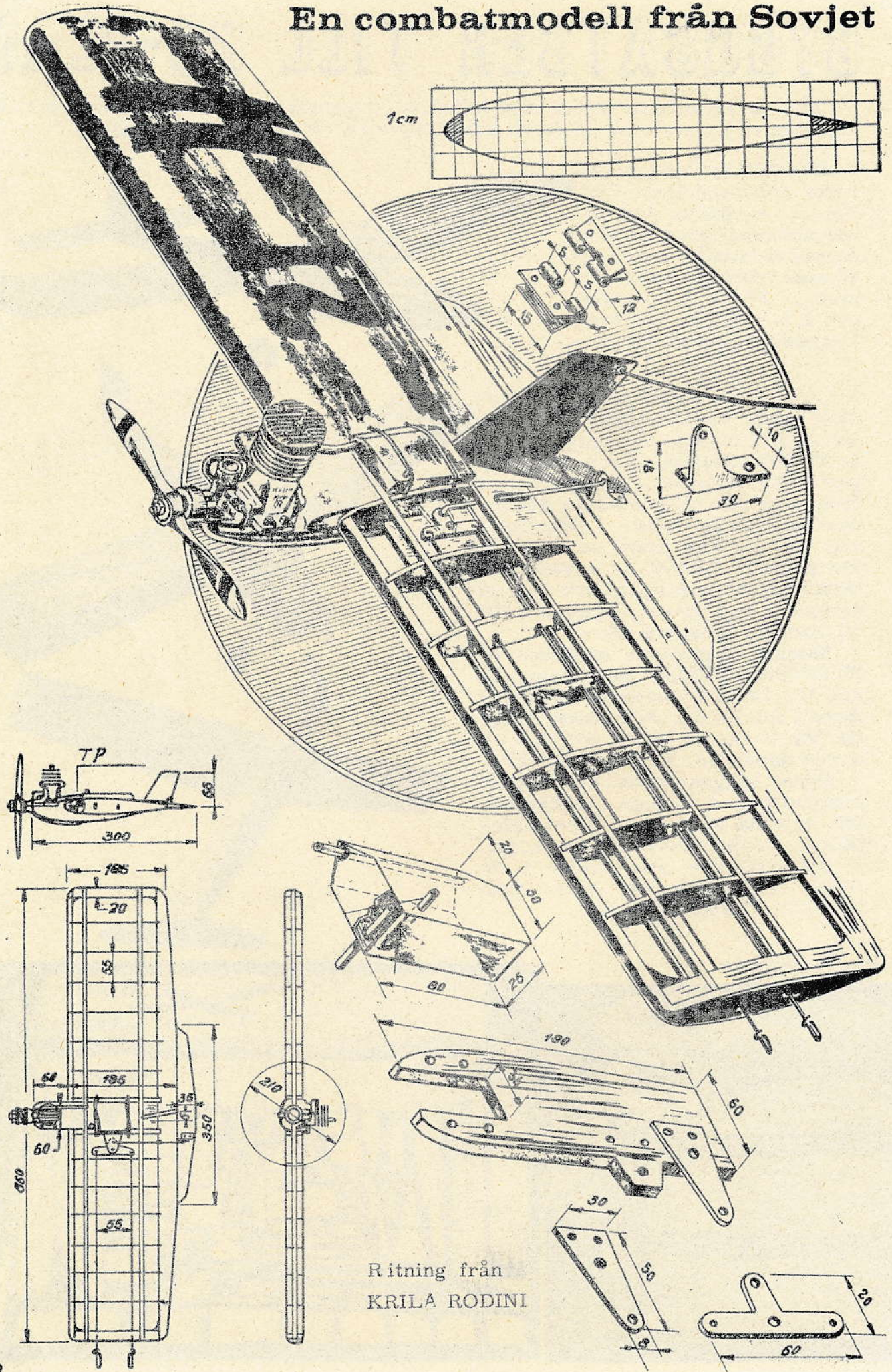
Byggsatserna kan köpas i de flesta hobbyaffärerna eller från MODELLFLYGNITT's red.



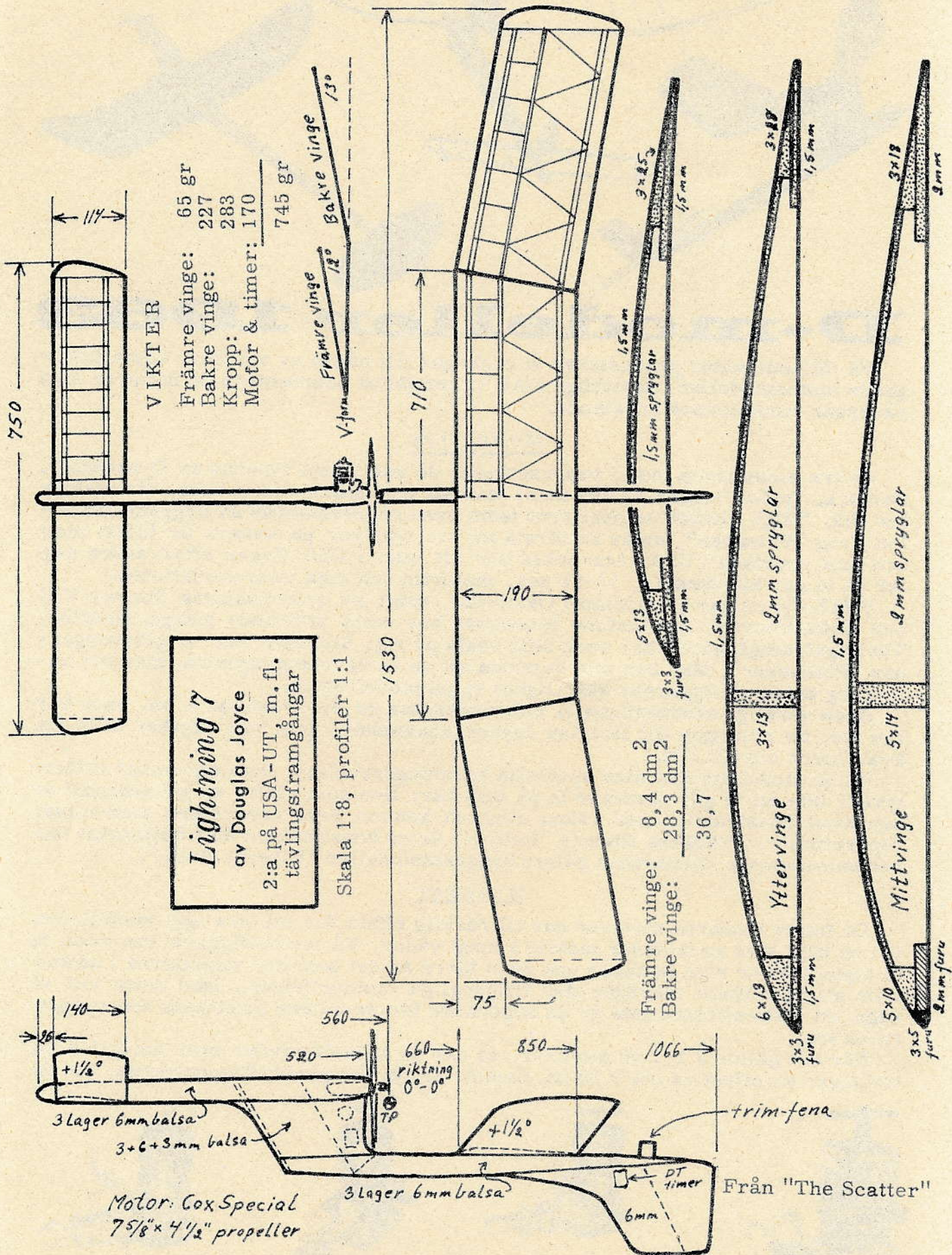
"Bambi"-byggsats

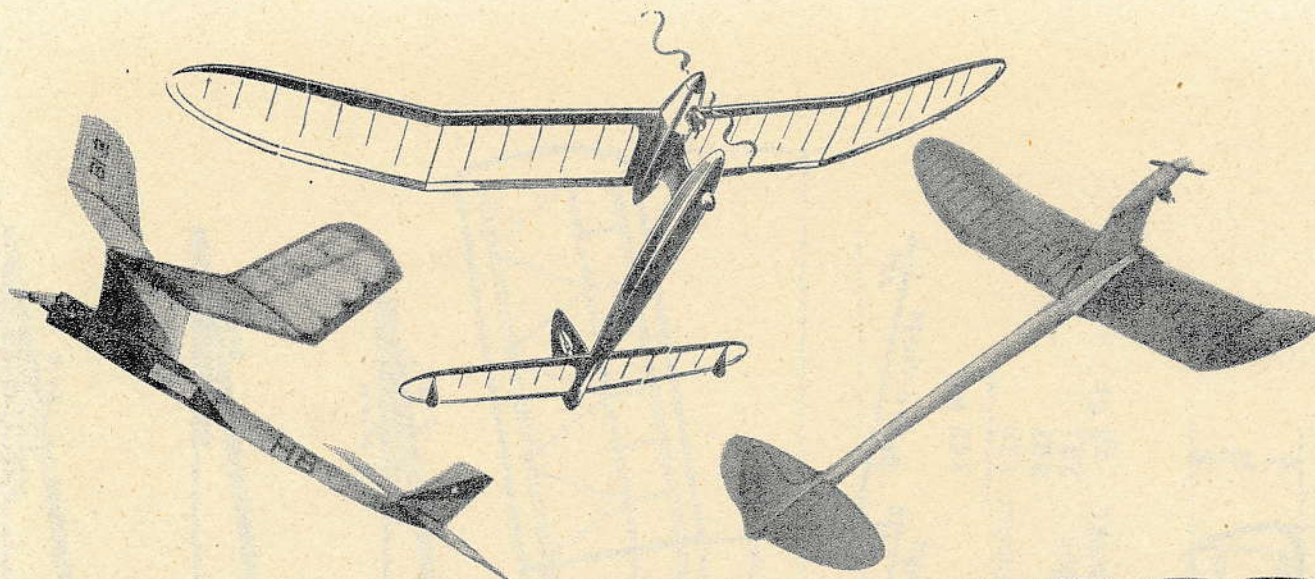


En combatmodell från Sovjet



Ritning från
KRILA RODINI





D-modeller 1963

På följande sidor presenterar vi ritningar till några av världens bästa friflygande motormodeller. Samtidigt skall vi kortfattat kommentera de faktorer som påverkar modellernas prestanda.

Modelltyp

De tre modellerna ovan, representerar de vanligaste typerna av D-modeller. Den s. k. "pylon"-typen är den mest använda och måste anses bäst, åtminstone för D:2. "High Thrust"-modellerna (som ovan representeras av byggsatsmodellen Frog "Powawan", en av de första av sin typ) har på senare år blivit mer och mer populära i USA. Anmärkas bör att man i USA flyger efter andra regler än vi gör här hemma, 15-20 sek. motortid och inga viktrestriktioner.

VHTL-typen har utvecklats i Österrike, samt av amerikanerna Stanley Hill och Keith Hoover. Atminstone teoretiskt har detta utförande många fördelar. Tävlingsframgångarna har dock låtit vänta på sig. Slutligen har vi göteborgarnas "Pladuskor". Man kan inte bestrida att de varit framgångsrika, men det beror nog mera på flygarnas skicklighet än på modelltypen.

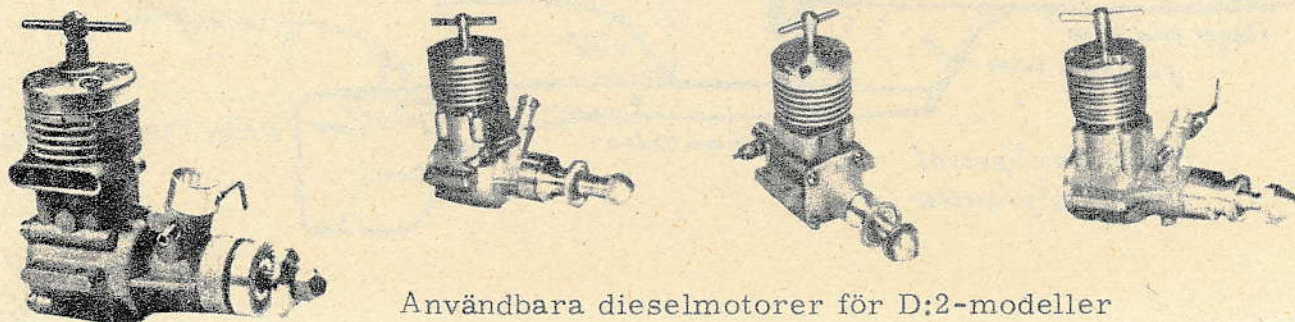
Även verkligt okonventionella utföranden kan ge bra resultat - om man har lite tur. Se ritningen till Douglas Joyces ankmodell, som var mycket nära att kvalificera sig till VM.

Varje modelltyp har sina speciella trimningsproblem, men utrymmet tillåter tyvärr inte att vi går närmare in på dem här. Den som väljer en pylonmodell av beprövad konstruktion kan räkna med att komma över trimningen med minst reparationer. Bröderna Niemis "Pulteri" är en konstruktion som helhjärtat kan rekommenderas. Detsamma gäller byggsatsmodellen "Liberty Belle".

Motorer

De flesta moderna motorer har tillräcklig effekt för att dra upp modellerna till en höjd som garanterar maxtid i lungt väder. Få modellflygare kan dock ta ut topp effekt ur sina motorer och ännu färre är det som har modellerna i sådant trim att de tillfullo utnyttjar den tillgängliga motoreffekten. Med detta vill vi säga, att motoreffekten inte är så avgörande för modellens prestanda som många tycks tro.

När det gäller 2 1/2 cc motorer, så har de dieselmotorer som användes på tävlingar en effekt på c:a 0,35 hk. Samma effekt har glödstiftsmotorerna, om de



Användbara dieselmotorer för D:2-modeller

körs på FAI-bränsle, men med kraftigt nitrerade bränslen går det att få upp effekten till c:a 0,5 hk.

Bland dieselmotorerna står valet mellan Oliver Tiger, Eta 15 och Super Tigre G 20 diesel.

Fyra glödstiftsmotorer är överlägsna de andra; det är Super Tigre G 20/15, Cox Special, K&B Torpedo 15 R och OS Max 15 Racing.

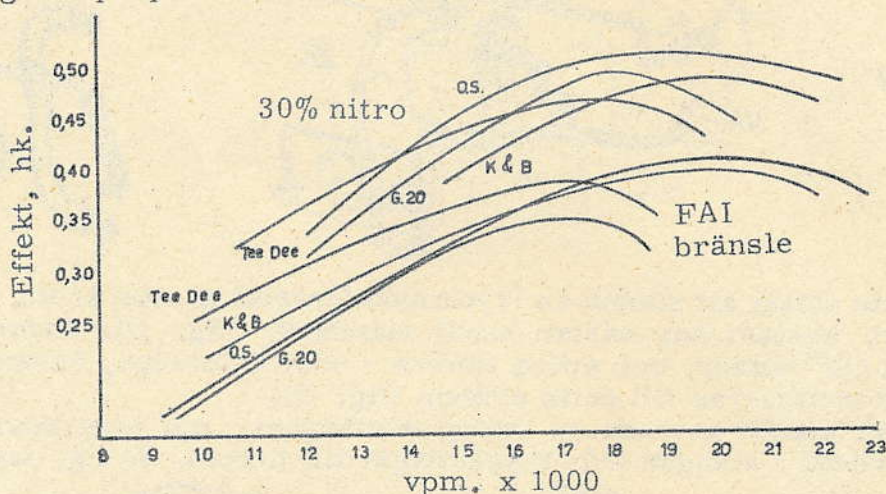
Super Tigre är den mest använda i Sverige. Den fordrar emellertid lång inkörningstid och alltför små propellrar för bästa resultat. För dem som är intresserade av att fila i sina motorer är Super Tigre idealisk.

Cox Special behöver praktiskt taget ingen inkörning. Någon nämnvärd trimning är inte behövlig - eller möjlig. Denna motor garanterar bästa resultat utan några större besvär från ägarens sida.

Torpedo 15R ger det högsta varvet på de flesta propellrarna, men den är något svårskött och dessutom bräcklig.

OS Max 15 Racing. Idealmotorn, för dem som kan få tag på den.

Här nedan är en effekttabell (från MODELISMO) som kan ge några tips om det lämpligaste propellervalet för resp. motor.

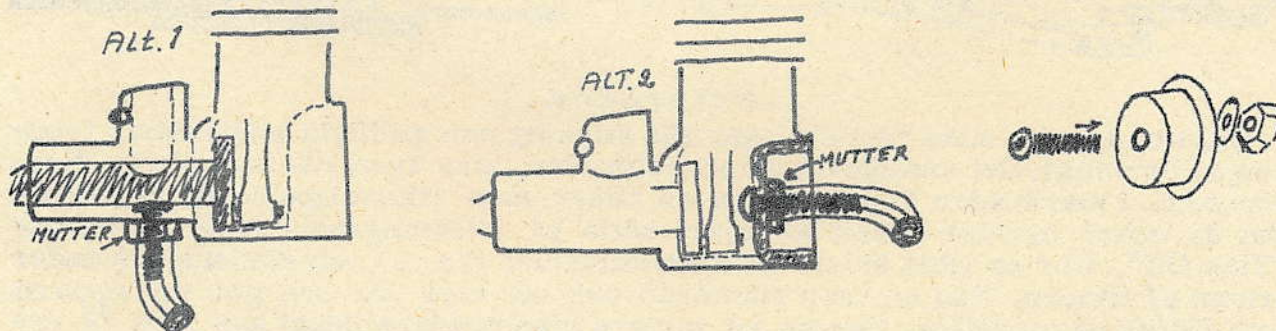


Bland 1 1/2-kubikarna finns det bara en motor som håller måttet: Tee Dee 09

För klass D:1 har vi tre motorer: Cox Tee Dee .049, Holland Hornet och OS Max 6. De båda förstnämnda är på 0,8 cc och det gäller att få tag på en bra Hornet-motor om den skall kunna mäta sig med Tee Dee. OS-motorn är på 1 cc och den kraftigaste i sin klass.

Tryckmatning

Tryckmatning blir allt populärare, vi har därför uppmanat Gunnar Holm att ge oss några tips:



Vid alt. 1 fås ett ganska högt tryck i tanken och därmed kanske ibland inställningssvårigheter. Det bör användas då tanken ligger långt från motorn och är bra vid stora tankar (över 40 cc).

Vid alt. 2 fås något lägre tryck och därför fordras en hyfsad tankplacering. I många fall är det lättare att starta motorn med detta arrangemang. I båda fallen utgöres tryckkurtaget av Truedssons skruvbussningar, avsedda till lager i gummitormodeller. 2 mm inre håldiameter är lämpligt för medelstora motorer (över 2 cc) och stora tankar. För mindre motorer och mindre tankar 1,5 mm. Passande muttrar äro förgasarmuttrar till den äldsta Webra Winner, propelleraxelmutter till ED Baby m. fl.

Vid alt. 1 finns det fabrikstillverkade urtag att köpa till flera motorer (t. ex.

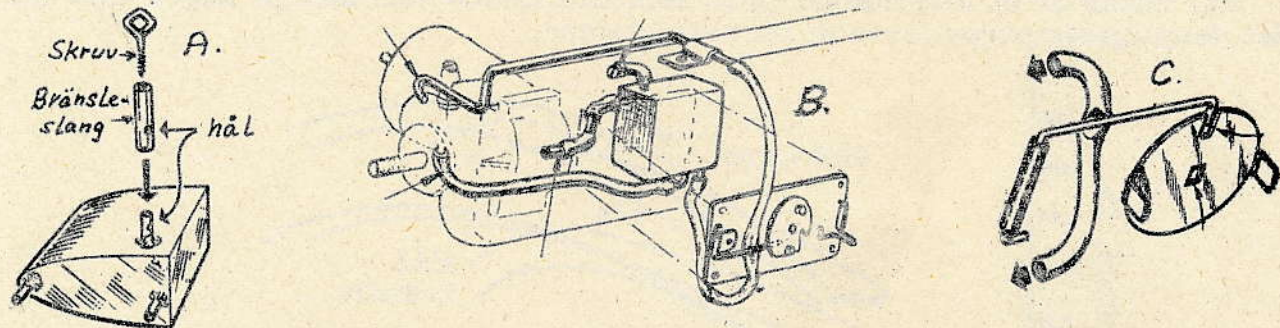
Super Tigre eller Rivers) eftersom det ofta är besvärligt att försänka skallen på bussningen i vevaxellagret.

Alt. 2 går med lätthet att utföra själv på alla motorer med frontförgasare, se figuren. Borra ett hål (absolut i mitten så att inte vevaxeln tar emot) med 3,5 mm metallborr så att bussningen går att skjuta igenom. Skruva därefter på muttern från utsidan. Några varv sytråd är bra som packning innanför muttern.

Om förgasaren sitter bak, måste man göra hålet antingen i vevhussidan eller i form av en ihålig baklocksskruv.

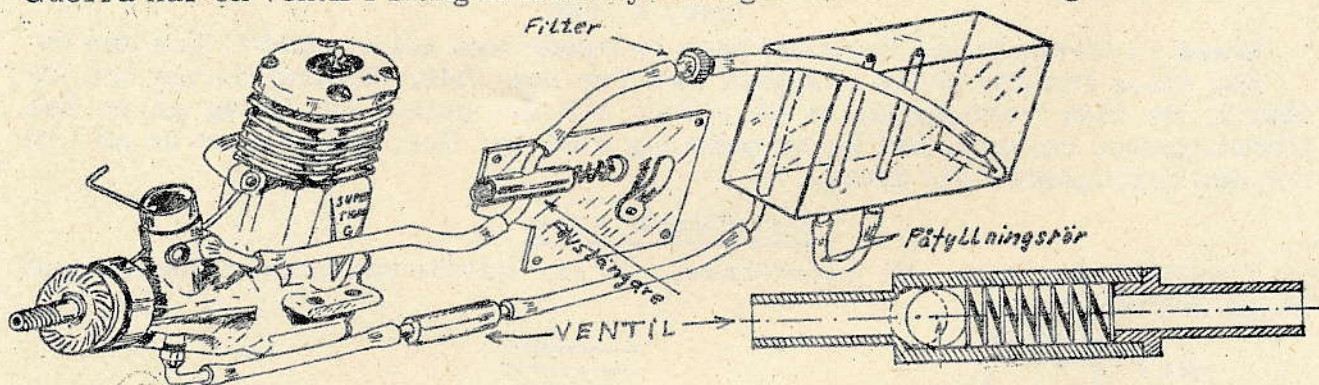
Vid tankningen lutas kärnan något framåt tills man ser några bubblor komma ner i tryckslangen varvid man vet att tanken är nästan full men inte helt. Vore den det skulle motorn bli våldsamt sur på grund av baksuget genom tryckslangen. Motorn bör startas med klart för snål bränsleinställning, som sedan gradvis ökas då motorn har kommit igång.

Man kan också starta motorn utan tryck i tanken, genom att öppna en enkel ventil (se fig. A). En lätt vridning stänger ventilen.



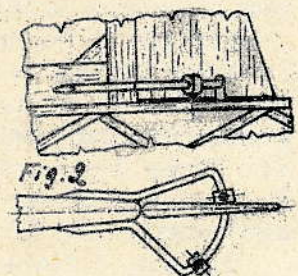
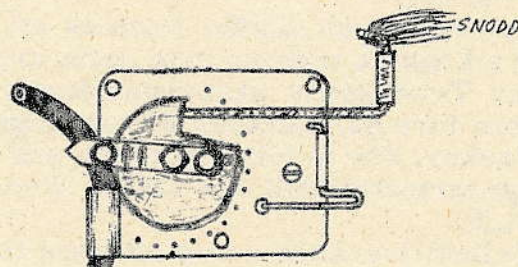
Det vanligaste sättet att stanna en trycktanksförsedd motor är att flöda den, och Ed Millers system har nästan blivit standard. (fig. B). Tatone har en speciell "Flood Off"-timer, och andra timers - som Autoknips, Schenker, Walz m. fl. - kan lätt modifieras till detta system (fig. C).

Det går också bra att använda en vanlig avstängare, om man som Giovanni Guerra har en ventil i slangen från tryckkuttaget till tanken. Se fig. nedan.



Autoroder

Om man kan ha olika inställningar för stigning och glidflykt underlättas trimningen betydligt. Det vanligaste är ett autoroder, men även ställbar stabbe förekommer. I marknaden finns numera en timer med utlösningssystem (KDH). Det är också mycket enkelt att själv sätta på utlösningssystem på Tatone "Tick Off". Gör en liten bricka av aluminiumplåt (fig. 1) och placera den under armen på timern. Tag en liten pianotråd och ett kort rör och gör en vipparm som fästs på modellen. Genom att variera pianotrådens längd kan man få roderutslag på önskad tid innan motorn stannar. Rodret kan t. ex. utföras som i fig. 2. Huvudsaken är att man kan lita på att det alltid fungerar.



Glidflykten

När vi nu genom en stark motor, pålitlig timer, vackert stig och finfin övergång har fått upp modellen till en - som vi hoppas - rent fantastisk höjd, kan man tycka att det inte behöver vara så noga med glidet. Men modellflygarna blir aldrig nöjda, därför vill de också ha ett bra glid.

Det finns tre möjligheter att förbättra glidet:

- 1) Största möjliga del av bärytan i vingen.
- 2) Ett gott sidoförhållande.
- 3) En vingprofil som ger bra glid.

Om man använder fast stabbe är 20-25% av vingytan minimum. Vill vi ha en mindre stabbe, måste den nog vara ställbar.

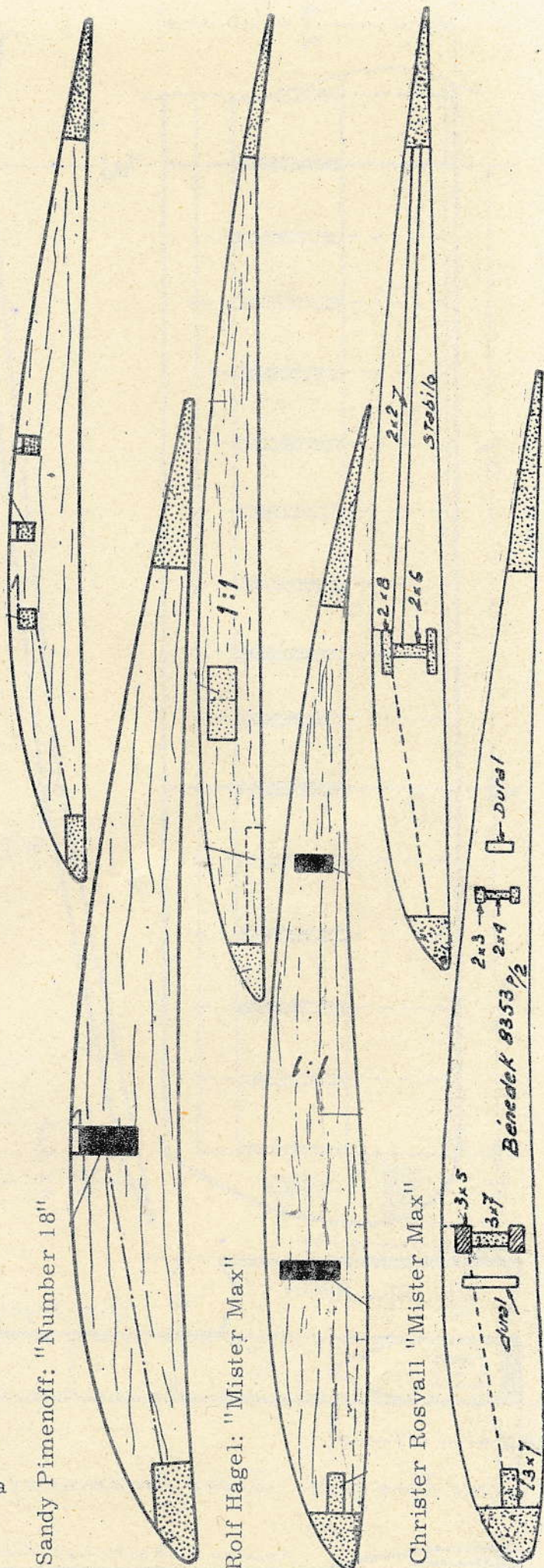
När det gäller segelmodeller har utvecklingen gått mot allt bättre sidoförhållanden. Motormodellerna kan däremot råka ut för stabilitetsproblem om spännvidden blir för stor. Här kommer också flyktmönstret in i bilden. En modell som klättrar rakt upp (i allmänhet "High Thrust"- eller VHTL-modeller) kan ha bättre sidoförhållande än en modell som stiger i spiral (vilket oftast "pylon"-modellerna gör).

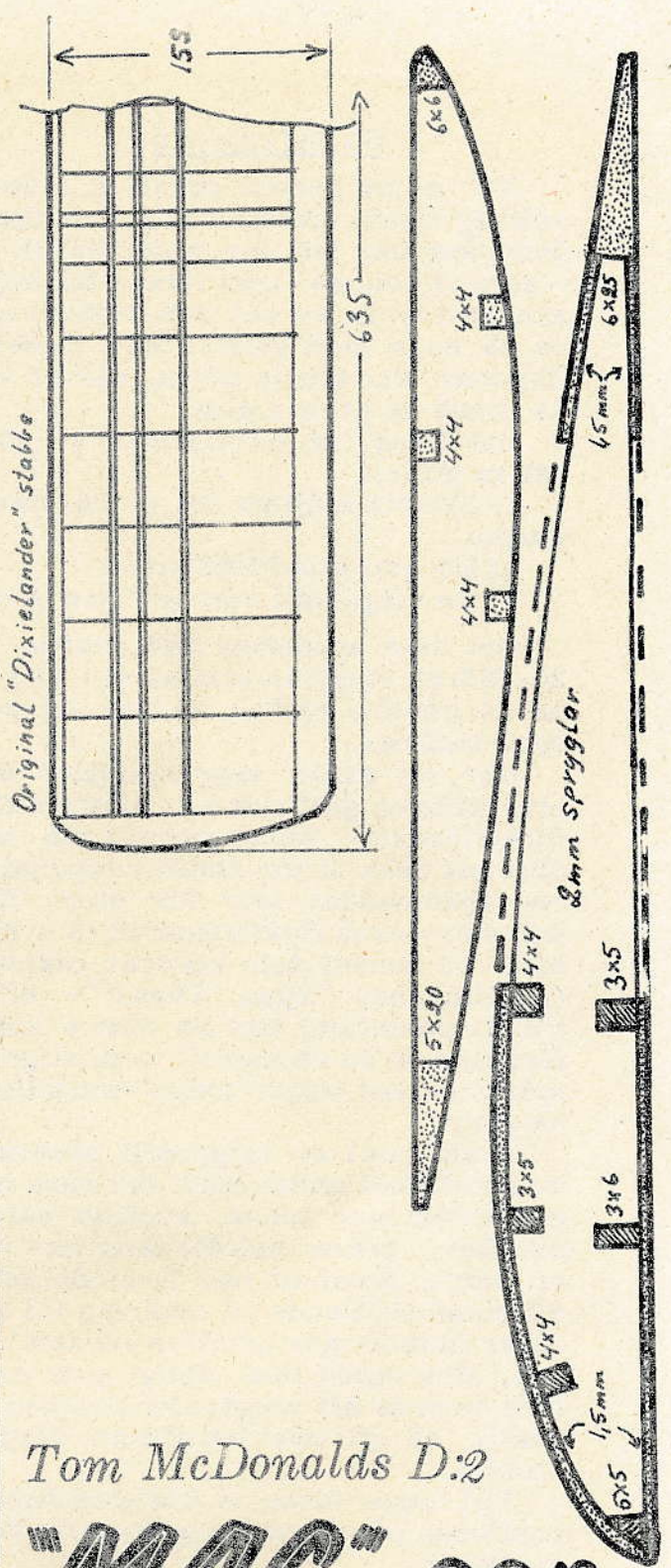
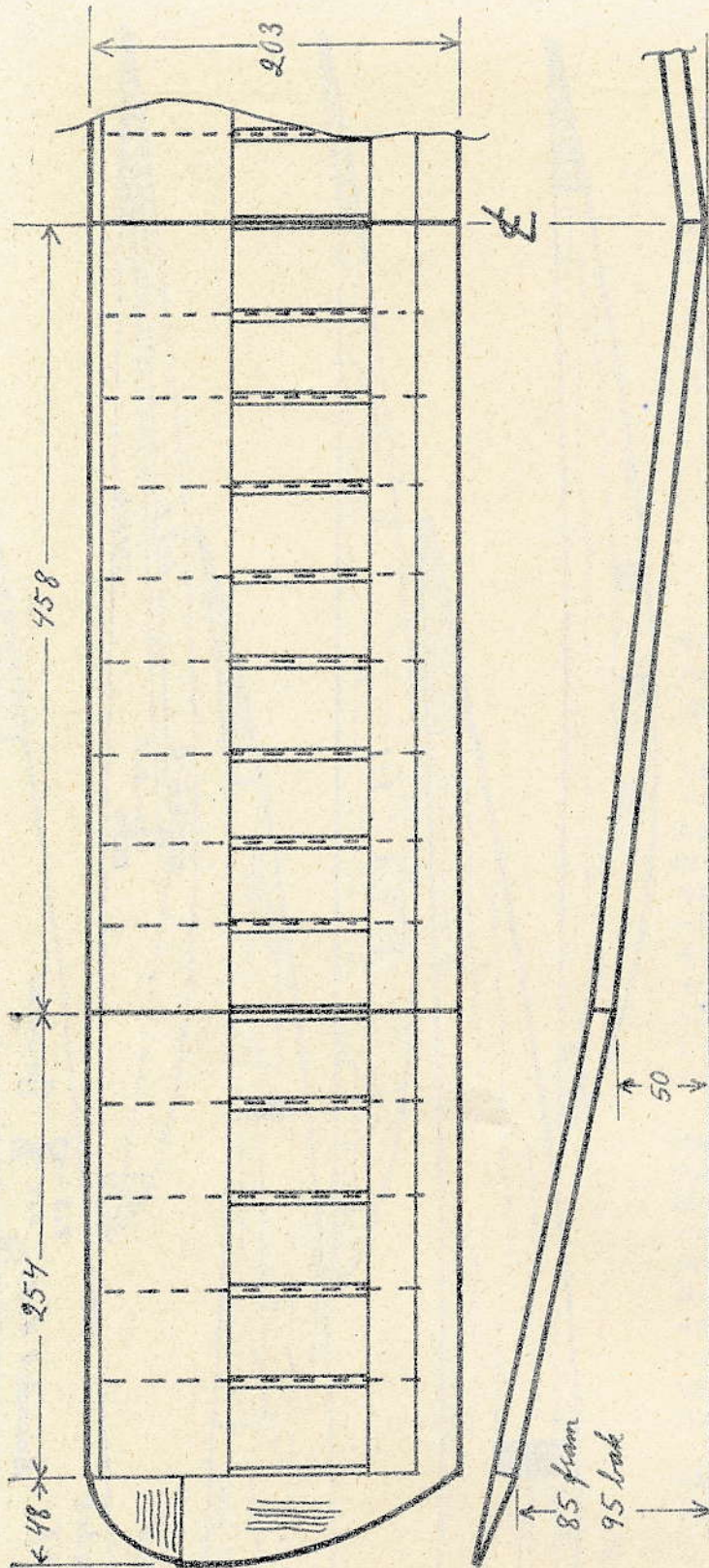
Även valet av vingprofil påverkas av sidoförhållandet. Skall det vara någon fördel med tunna, kraftigt välvda profiler, måste sidoförhållandet vara stort. Normalt har D-modellerna ett sidoförhållande på omkring 1:8 och då är flatbottnade profiler nästan lika bra. Men minst lika viktigt som profilformen är att vingkonstruktionen är stabil, så att inte bärplanen börjar fladdra.

Till höger visar vi bärplanskonstruktionen på några framgångsrika D:2-modeller.

När det sedan gäller glidtrimmet bör vi ta vara på alla de trick som segelmodellflygarna använder för att få ett stabilt glid, starkt skränkta vingspetsar, assymetrisk vinge (eller TP), skevheter på de rätta ställena osv.

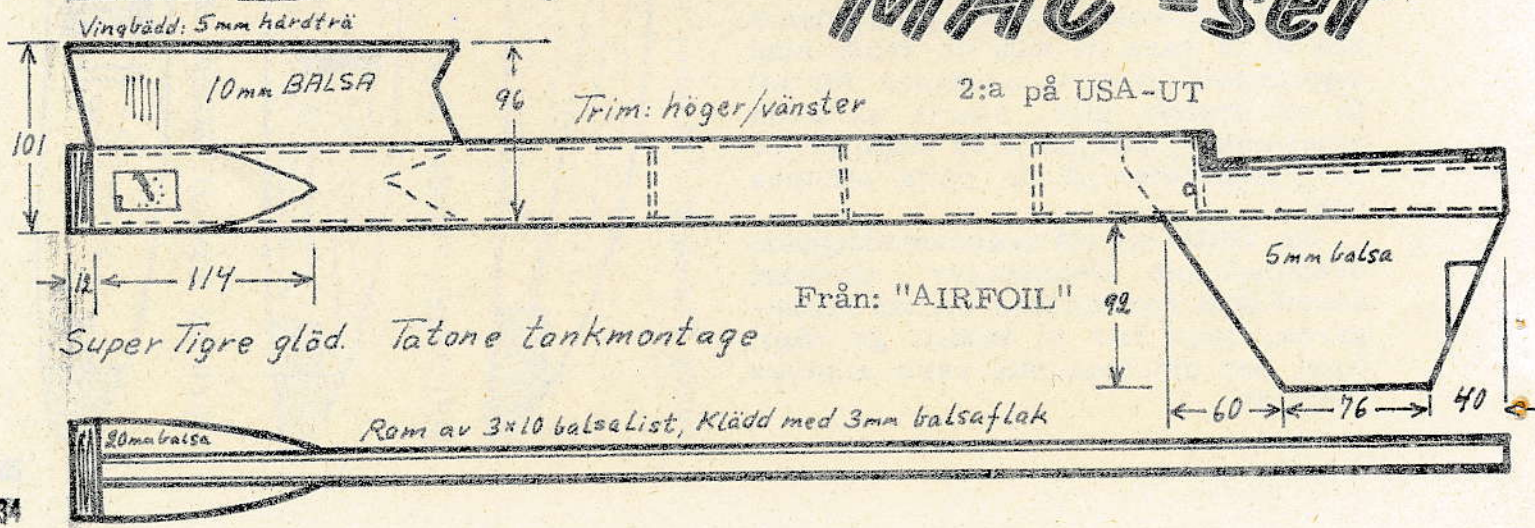
Ja, detta var ett osammanhängande svammel om D-modeller, närmast avsett som spaltfyllnad mellan ritningarna, men har vi kunnat ge några tips, har det hela inte varit alldeles förfelat.





Tom McDonalds D:2

"MAC"-ser



NYTT FRÅN LINSTYRNINGSFRONTEN

Från England:

Utmärkta resultat i team-racing nåddes när engelsmännen höll sina uttagningar till EM. Således nådde välkände Dick Edmonds 4.19 min., före Ken Long, 4.25 och Wallace 4.37.

Samtliga använde Eta Mk II. Vädret var det sämsta tänkbara, varför man beslöt uppskjuta stunts, där annars pånyttfödde Tubby Day tillhörde favoriterna. Den gode Tubby tycks vara på väg uppåt igen ur den vågdal han hamnade i efter sin mindre lyckade insats vid EM-61.

Ang. Zeke i förra numret.

Tyvärr fanns det ingen uppgift om skalan på ritningen av team-race modellen Zeke i förra numret. Skalan skall vara 1:2,5.

KLUBBAKTIVITET

Gotlands Flygklubbs modellflygsektion meddelar följande:

I december och januari så blev för första gången 4 st radiokärror färdiga i klubben. Vi kontaktade pressen och det blev stor artikel på första sidan. Söndagen den 3 mars ordnades en modellflygutställning med filmföreläsning, och till den utställningen saknades inte intresse utan åtskilliga sökte sig dit. Den uppmärksammades även av pressen. Inom 2 veckor hade vi 8 nya medlemmar. Nu har pressen blivit så intresserad av hobbyn så vi har en stor spalt var månad. Vore inte detta något för varje klubb att sätta igång med. Det skulle bli åtskilligt fler inom modellflygsporten.

Sven-Olov Jonsson

ORDET FRITT

Undertecknad önskar veta huruvida det vore möjligt att i tävlingskalendern även klargöra; kunna t. ex. danskar utan vidare komma och tävla på våra tävlingar, givetvis mot normal startavgift?

Detta är faktiskt en fråga som ligger mig mycket varmt om hjärtat, därför att vi här nere i Malmö en del gånger har varit i Danmark och tävlat, och givetvis vill de gärna komma till Sverige i och för tävling.

Sista Oktoberkannan skulle de ju gärna ha kommit, men det satte militära problem stopp för. Fältet i Värnamo är ju mycket hemligt.....

Den klubb som arrangerar en tävling kunde ju också skicka en inbjudan till resp. distriktsledare i Danmark och Norge.

Jag har förstått på de danska modellflygarna, underförstått linkontrollflygarna, att de gärna vill ha ökat utbyte vad tävlingar beträffar. I tider som dessa, då avstånden alltmera "krymper" kanske detta vore något att tänka på.

G. Pinotti

Beträffande transistorustrustade radioanläggningar

Får härmed genom tidningen MODELLFLYGNYTT framlägga en del synpunkter och funderingar över heltransistorbestyckade sändare och mottagare för fjärrkontroll.

Det är ju så, att dessa anläggningar drar litet ström, och blir därigenom mer ekonomiska. Men hur är det med känsligheten, och därmed räckvidden, när temperaturen håller sig omkring -20 till -25°C? Jag har sett heltransistoranläggning som ej fungerat under 10°C trots färskas batterier, men så fort temperaturen gått upp till omkring -5°C, så har den fungerat bra igen.

Det är därför vi här uppe i höga Norden funderar över huruvida dessa anläggningar överhuvud taget passar så bra för våra breddgrader.

Ett flertal nya en- och flerkansalsanläggningar är ju nu också utrustade med rör+transistorer för att göra anläggningen stabil även vid kyla. Det bör sägas, att det är väl olika på fabrikaten hur dom är uppbyggda, och därmed hur temperaturkänsliga dom är, men kan man helt eliminera temperaturkänsligheten? Ja det är väl en fråga som endast fabrikanten i vart fall kan svara på.

Vore i alla fall tacksam att få något om denna sak införd i MODELLFLYGNYTT. Det kan kanske ge en del tips vid inköp av radioanläggningar, både för utövare här uppe, och andra

Caesar Söderman (Mfk Jupiter, Bergnäset)

Nimbus Jubileumstävling

Mfk Nimbus jubileumstävling den 21 april hade samlat 75 modeller från tolv klubbar. Tyvärr var vädret ganska dåligt med kraftig vind och ett par kraftiga regnskuror i början av tävlingen. Då vinden var nordlig och Örebro flygfält har sin största längd i öst-väst så hamnade åtskilliga modeller utanför fältet i skog eller yllabebyggelse med påföljd att alla inte hittade sina modeller.

S.A. Sjögren upprepade sin seger i A:2 klassen från Norbergsträffen trots en dålig 3:e flygning, bara 50 sek. Tiden 706 sek. får anses rätt bra i det vädret. I C:2 klassen hade arrangörsklubbens Jan Hafström en betryggande ledning efter 4:e perioden men hittade inte modellen och i brist på reservmodell fick han se segern gå sig ur händerna. Segern gick till Ake Pettersson, Borlänge ett nytt namn i klassen. Att det var jämnt i den klassen visar resultatlistan där det skilde 42 sek mellan 1:a och 5:e man.

Ulf Carlsson, Göteborg, var utan större konkurrens om segern i D:2 trots ett par små missar i 3:e och 5:e perioderna.

Mer än halva antalet startande i A:2 för juniorer kom från Örnen i Norberg och inte oväntat gick segern till en av dem, nämligen Gösta Jansson, före en annan Jansson, Svante från Köping.

D:2 för juniorer hade bara samlat 3 startande och blev en lätt seger för Willy Eriksson, Kumla, på medelmåttiga 466 sek.

Solna höll sig väl framme i A:1-klassen genom att lägga beslag på de två första platserna. Detta trots att de anlände när det återstod 20 min. av första perioden (någon hade försovit sig).

Arrangemanget gick på det hela bra då de flesta av Nimbus medlemmar avstod från att tävla och i stället skötte tidtagning och protokollskrivning. En förnämlig prissamling delades ut efter tävlingen och tävlingsdeltagarnas tack framfördes av C-E Aunér, som också gratulerade Nimbus till de 15 åren och önskade lycka till i framtiden. Resultat:

O-Boe

<u>Klass A:2 (19 deltagare)</u>				<u>Klass C:2 (6 deltagare)</u>			
1.	S.A. Sjögren	Örnen	706	1.	Ake Pettersson	Borlänge	646
2.	Hans Nilsson	Karlstad	686	2.	Bengt Blomberg	Gamen	634
3.	Rune Johansson	Gamen	614	3.	Jan Hafström	Kumla	620
4.	L.G. Olofsson	AKG	605	4.	Jan Zetterdahl	Solna	609
5.	Stig Johansson	Finspång	518	<u>Klass D:2 (9 deltagare)</u>			
6.	John Hagedahl	Solna	517	1.	Ulf Carlsson	AKG	811
7.	Arne Carlsson	Hallstah.	505	2.	Sten Forsman	Örnen	712
8.	Olle Broman	St. Mellby	475	3.	Jan Zetterdahl	Solna	639
9.	Anders Krook	Finspång	452	4.	Arvid Karlsson	LEN	594
10.	Bengt Eriksson	Borlänge	421	<u>Klass A:1 (9 deltagare)</u>			
<u>Klass A:2, jun. (11 deltagare)</u>				<u>Klass A:1 (9 deltagare)</u>			
1.	Gösta Jansson	Örnen	543	1.	Per Thorberg	Solna	432
2.	Svante Jansson	Köping	518	2.	Göran Svensson	Solna	361
3.	Lars Wendel	Örnen	402	3.	Svante Jansson	Köping	283
4.	Staffan Svensson	AKG	353	4.	Bernt Wickman	Kumla	249
5.	Bengt Wendel	Örnen	337	5.	Kjell Liwenborg	Solna	223
6.	Kjell Wilhelmsson	Karlstad	259	<u>Lagtävling</u>			
7.	Christer Hedberg	Örnen	222	1.	Gamen, Norrköping		1732
<u>Klass D:2, jun. (3 deltagare)</u>				2.	Borlänge MSK		1605
1.	Willy Eriksson	Kumla	466	3.	Solna MSK		1471
2.	Bernt Wickman	Kumla	394	4.	Mfk Nimbus, Kumla, lag I		1260

Tre speedtävlingar - två svenska rekord

Kaffepettertävlingen inledde säsongen. Den arrangerades trivsamt av Borlänge modellflygklubb och gynnades av denna vårs goda väder. I 2,5 cc klassen flög Ove Kjellberg ?? km/t och assisterade sedan Måns Hagberg med dennes motorinställning så skickligt att 203 km/t noterades, nytt svenskt rekord. I 5 cc klassen låg Leif Cernold, ett relativt nytt namn inom speedflyget, på jämna och mycket lovande 200 km/t.

Vårtävlingen i Stockholm hade i stort sett samma deltagare. Cernold ökade här till 208 km/t, och då hans ETA 29 blir fullt inkörd kanske Olle Erikssons gamla rekord kan putsas lite grann. Ove Kjellberg vann 2,5 cc klassen med 193

km/t och använde sin Wisniewski-K&B-Super Tigre hyboidmotor som verkar lättskött men väl pigg på att förbruka vevstakar. Nils Björk kom tvåa med sin gamla vanliga MVVS-modell, 174 "pinnar".

Till uttagningstävlingarna till EM och NM kom Rolf Hagel upp från Malmö. Han svarade också för en verklig insats genom att flyga 202 - 201 - 207 km/t, det i särklass bästa och jämnaste tävlingsresultatet åtminstone sedan de nuvarande speedreglerna infördes. Då man också tar i betraktande att Hagels modell var gammal och skev, kontrollanordningen monterad utanpå planet och att han flög med två linor framgår det klart att hans notering är mycket lovande för vidare framfart. Detta nya svenska rekord är också internationellt sett den snabbaste tvålinenoteringen. Tvåa var Måns Hagberg med 199 km/t och trea Ove Kjellberg med 187. Dessa tre utgör också laget till EM. Fyra Nils Björk och femma Charlie Enqvist.

M. H.

Resultatlista från Aerospeeds vartävling i radiostyrning.

<u>Klass RC-I (10 del.)</u>			<u>Klass RC-III (11 del.)</u>		
1. Poju Stephansen	Norge	3282	1. Arvid Karlsson	LEN	772
2. Jan Levenstam	Starflyers	2512	2. Lennart Olsson	AKM	743
3. J. voj Segebaden	Starflyers	2039	3. Leif Pettersson	Nyköping	674
4. Sten-Ake Grahn	Aerospeed	1654	4. Hasse Redhe	Siljansb.	596
5. Tommy Bennvik	Starflyers	1534	5. Bo Dryselius	Aerospeed	572
6. Lars Jakobsson	Örebro	1100	6. Björn Carlsson	LEN	475

Några resultat från den annonserade tävlingen i Pylonracing har vi ej erhållit.

"Solstaträffen"

Karlstads Mfk årliga tävling "Solstaträffen" avhölls under sedvanliga former lördagen den 15 och söndagen den 16 juni på Brattforsheden i utmärkt väder. Det var också god anslutning och ett 15-tal klubbar var representerade.

Hans Friis, Gamen, gjorde en utmärkt insats i D:2 och flög 900 sek. med sin nytrimmade Super Tigre som var verkligt vass. Tyvärr flög han bort kärran i sista starten på grund av att timern klickade. Uppsalas Hans Wassén tycks redan vara klar att ta upp striden med de bästa i klassen och kom tvåa endast 15 sek efter Friis. Han flög en välbyggd "Pladuska" liksom trean Ulf Carlsson, Göteborg.

Även i C:2 blev segrartiden 900 sek. och det var Rune Johansson, Gamen, som noterade det. K-A Vestergren, Uppsala och C. Skog, Örebro, var närmast medan Jan Hafström som hade fyra max, föll ned till 5:e plats genom en missad sista start.

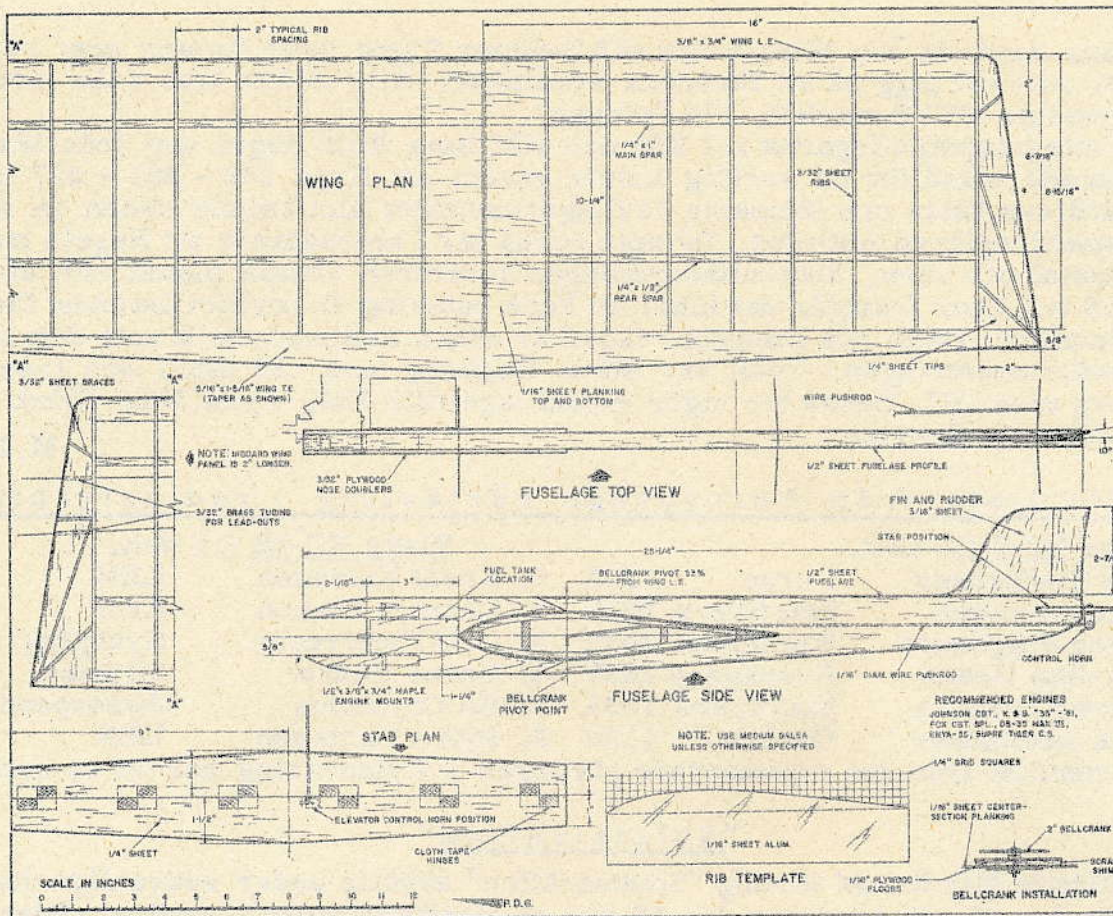
Ake Andersson och Svante Jansson ordnade en fin dubbelseger för Köping i A:2, med endast tre sekunders skillnad mellan dem. A. Vahlund, Uppsala, slog i sin tur G. Kalén, Gamen, med samma marginal.

Lagtävlingen slutligen blev en överlägsen seger för Gamen lag I, som noterade 2575 sekunder genom trion Hans Friis, Rune Johansson och Gunnar Kalén.

<u>Klass A:2</u>			<u>Klass D:2</u>		
1. Ake Andersson	Köping	797	1. Hans Friis	Gamen	900
2. Svante Jansson	Köping	794	2. Hans Wassén	Uppsala	885
3. Ambjörn Wahlund	Uppsala	778	3. Ulf Carlsson	AKG	809
4. Gunnar Kalén	Gamen	775	4. Curt Larsson	Enköping	770
5. Stig Johansson	Finspång	748	5. Carl-Erik Aunér	Gamen	722
			6. Lennarth Larsson	Solna	719
<u>Klass C:2</u>			<u>Lagtävling</u>		
1. Rune Johansson	Gamen	900	1. Gamen, Norrköping, lag 1		2575
2. K. A. Vestergren	Uppsala	846			
3. Carl Skoog	Örebro	843			
4. Bertil Pettersson		836			
5. Jan Hafström	Kumla	819			

G. K.

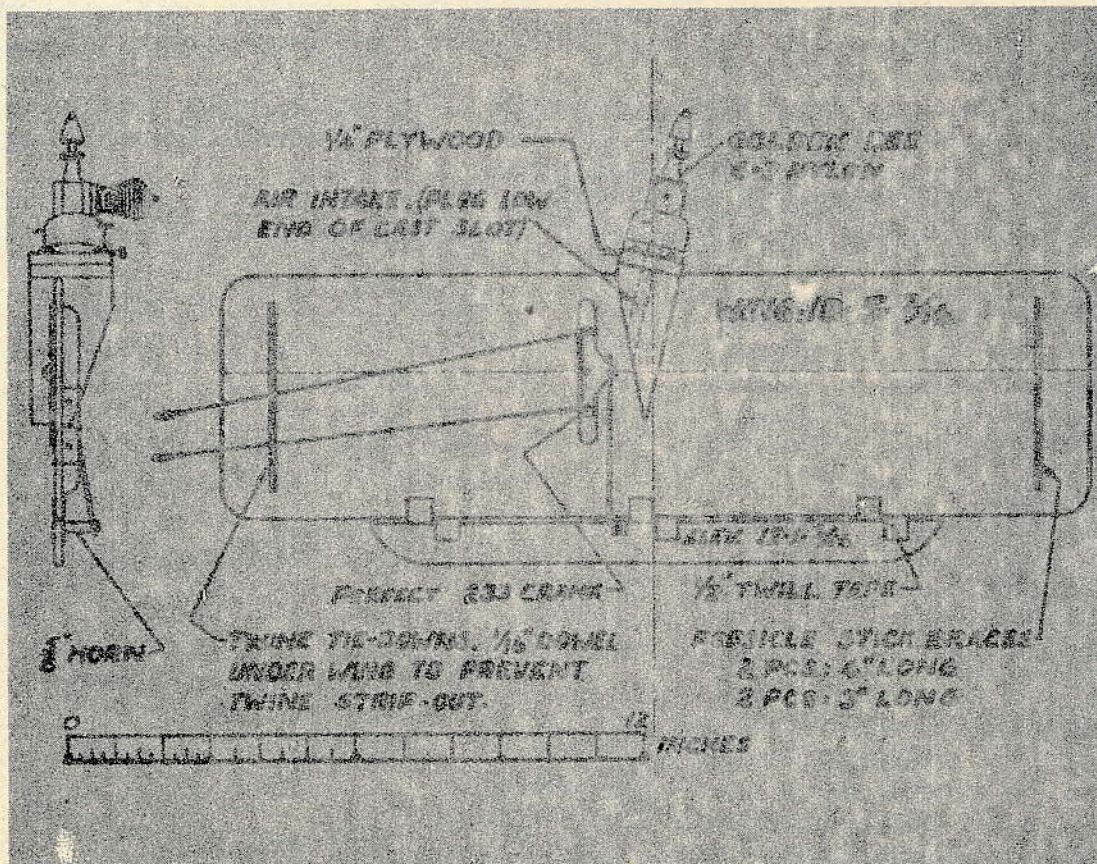
 Beträffande: Vingarnas Vartävling
 Majpokalen i Uppsala
 Juniortävlingen i linstyrning
 och linkontrolltävlingen i Motala
 se referat i "Modell-Hobby" nr. 5-1963.



Från vår kollega MODEL AVIATION, den amerikanska modellflygorganisa-
tionens tidning, har vi hämtat dessa båda ritningar:

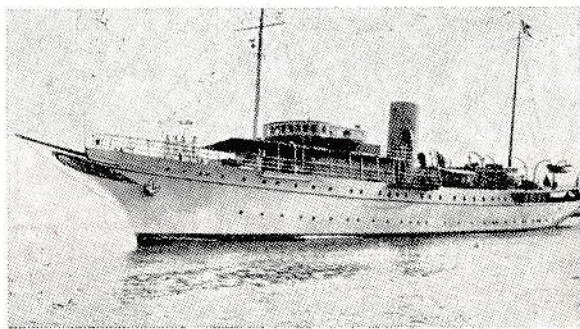
ORBITEER (ovan) är en effektiv tävlingsmodell för Combat-35.

ROOKIE (nedan) är den idealiska träningsmodellen för små (0,8 cc) motorer.
Den är mycket lättbyggd och stark. Ett hårt 5x75x910 mm balsafлак är egentli-
gen allt som behövs för att bygga den. TP på c:a 27 mm från framkanten. Alla
stuntmanövrer är möjliga med denna modell. Använd 6-7 meters linor.





"KUNGA-SKEPPET" DANNEBROG



Det förnåma, traditionsrika och omtyckta skeppet, som är danska kungaparets hem, vid resor runt den danska kusten. En mycket vacker och exklusiv modell, med sina många karakteristiska efterbilder. Mycket lätt att bygga. Modellen kan förse med el-motor och är mycket segelduglig. Längd 75 cm. Höjd 27 cm.

93190

35: -

LYXTILLBEHÖRSSATS

Utsökt välgjorda detaljer. Skorsten av mässing, 2 st propellrar med axel, 2 ankare, ankarkätting, ankarspel samt kanoner, ventiler 8 st dävertar, 16 pollare, 24 block, kompass, radarantenn m. m.

93190/1

59: -

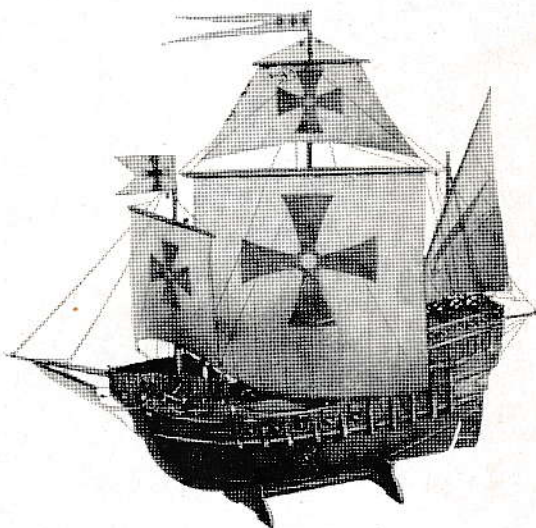
Barriärstöttor, kartong om 100 st

93190/2

33: -



COLUMBUS' SANTA MARIA



Världshistoriens mest berömda skepp. Modellen är sammansatt på grundval av upplysningar och ritningar från det spanska sjöfartsmuseet i Madrid. Den tjuguså båtmodellen är i byggsatsen förarbetad med färdiga spant, master, och rår m. m. Ornamet, block och jungfrur i plast. Komplet byggsats med detaljerad ritning i full skala. Längd 55 cm. Höjd 45 cm.

93185

33: -

TILLBEHÖRSSATS

Innehåller 4 kanoner, kanon på lavett, ankare, 48 block och 60 jungfrur.

93185/1

17: -

NORDSJÖKUTTER



En detaljrik modell av en autentisk 45 tons fiskekutter. En fin segelduglig modell som kan förse med el-motor. Byggsatsen består av färdiga spant, bord, master samt byggbådd. Längd 55 cm.

93182

29: 50

LYXTILLBEHÖR I MÄSSING

Trålgalgar, propeller, ankarlanterna, vantskruv, ventiler, ankare, topplanterna, 2 livbojar, masttåg, utblåsningsrör, mässingspel, radiomaster med antenntråd.

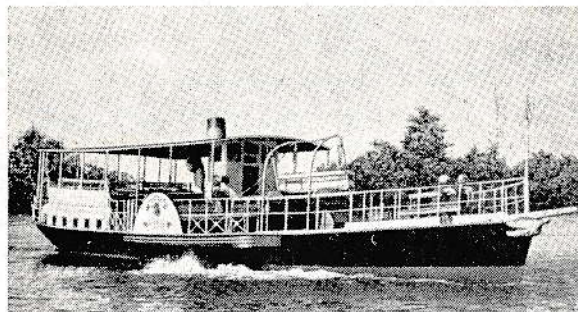
93182/1

43: -



FRÅGA I ER
HOBBYAFFÄR
EFTER DESSA
ARTIKLAR

HJULÅNGAREN HJEJLEN



Denna hjulångare blev byggd år 1861 hos det välkända skeppsvarvet "Burmeister & Wain". Hjulångaren HJEJLEN är en stor turistattraktion och seglar som Danmarks äldsta och enda hjulångare. Byggsatsen innehåller lister och färdigstansade delar i balsa och fanér. Detaljerad ritning i full skala samt arbetsbeskrivning jämte historik över hjulångaren. Längd 85 cm. Höjd 17 cm.

93189

42: -

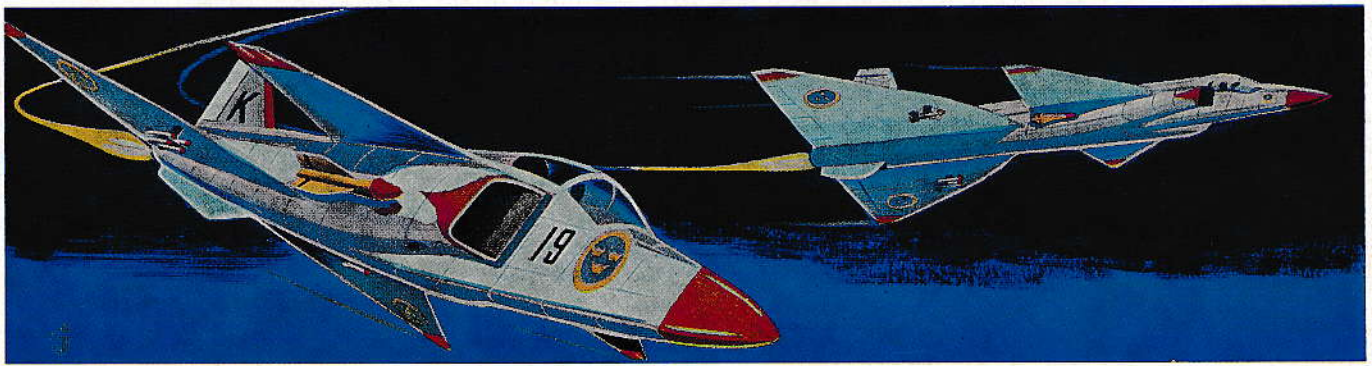
LYXTILLBEHÖRSSATS

Utsökt välgjorda detaljer. Skorsten av mässing, 2 ventiler, 2 dävertar, 8 pollare, ratt, ankare, 4 livbälten.

93189/1

27: -





SIGURD ISACSON presenterar

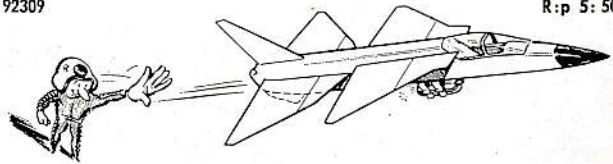
SAAB J 37 "VIGGEN"

Först som vanligt presenterar nu Sigurd Isacson en härlig, flygande modell av nya SAAB-sensationen VIGGEN! Modellen är 38 cm lång. Den är lika enastående lätt att bygga efter den enkla bildrättningen, som de andra nyheterna Falcon-DRAKEN och SAAB 105 i Flygvapenserien. Alla modellerna kan flygas med en och samma Jetex 50 jetmotor. Alla byggsatserna har alla delar färdiga i balsa, plasthuv, Falcon-robotar och Flygvapnets emblem.
92309

R:p 5: 50



Så lätt bygger Du flygkroppen med färdiga sidor. Vingarna är också färdigstansade.



VIGGEN stiger som en raket till höghushöjd med sin visslande Jetex-motor. Det sensationella dubbelving-systemet ger en stabil glidflykt ner i cirklar.



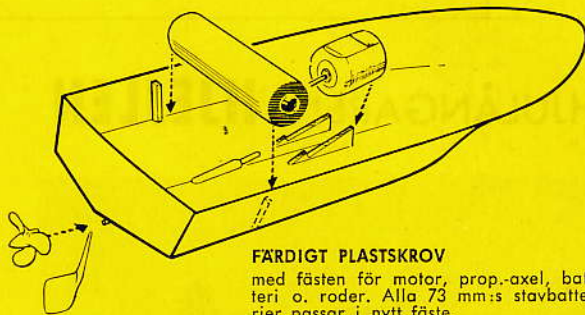
Jetex-motorn kan flyttas från fästclip till fästclip.
91306

R:p 7:75

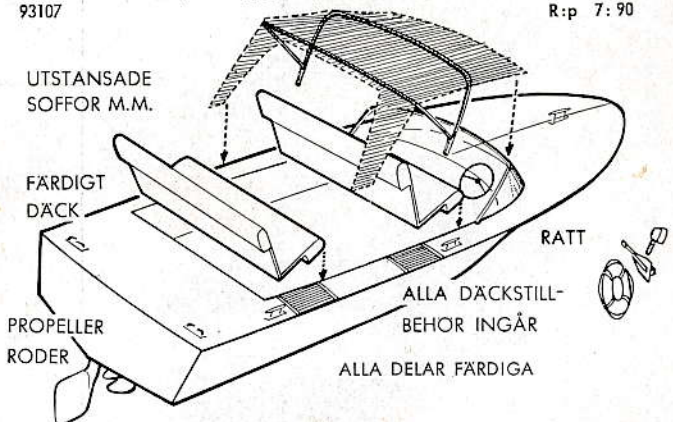
NYA plastracern LUX

Sigurd Isacson kommer här med landets första båtbyggsats helt i plast. Däck och inredning är stansad i tunn, lätt plast. Skrov, propeller, roder och alla däckstillbehör är som på Sixteen, Storö och T 52 vackert gjutna. Specialmotor och propelleraxel passar direkt i färdiga fästen och ger LUX högre fart än någon tidigare elmotorbåt. Längd 34 cm. Kompletta byggsats (utan motor).
93107

R:p 7: 90



FÄRDIGT PLASTSKROV med fästen för motor, prop.-axel, batteri o. roder. Alla 73 mm:s stavbatterier passar i nytt fäste.



En fantastisk RACERMOTORSATS!

Utkommer i maj. Den ger de snabba Örnbåtarna ytterligare DUBBELT SA HOG FART, som motsvarar långt över 50 knop för den stora förebilden!

Standard BATMOTORSATS för 3 V stavbatterier
93103 R:p 4: 75

DISTRIBUERAS AV



FINNS I FACKHANDELN