

akg

5-6
1963

STABBEN

Ett försök till en enklare blaska för AKG:s modellflygare



MADE IN JAPAN

AKG, Totbjörnsleden 3, Gbg 4 Postgifo 526366

STABBEN 5-6 1963
dec.

I din hand håller du nu det sista spritdoftande av STABBEN för detta år, tillika det första numret med den nye chefredaktören, som alltså är jag själv. Jag vill härmed tacka för det enorma förtroende som visats mig och den förvånande enighet, som rått angående min lämplighet, vid valet av mig till redaktör.

Enligt föregående red. har jag dock praktiskt taget endast att skriva ledare och samla ihop övriga manus, varför utnämningen skulle betraktas som en formsak. Mina erfarenheter hittills stöder dock inte detta natagande.

Detta är ett julnummer. Den bästa juklappen klubben och dess medlemmar får i år, är det nya klubbhuset, d.v.s. den renoverade och utökade klubblokalen. Detta (=huset) är mycket trevligt målat och inrett och motsvarar den dröm vi länge närt. Ännu återstår dock en del arbeten, och då endast 0,5% av medlemmarna hörsammat uppmaningen att verkligen arbeta med på det nya klubbhuset, kommer vi att stänga detta t.v. så att de som arbetar där kan få jobba i fred och därigenom få lokalen klar fortast möjligt. Även materialförrådet kommer alltså att vara stängt t.v.

Det händer ofta att medlemmar och föräldrar till medlemmar (nyttillkomna, yngre, företrädesvis) frågar om det inte "blir några kurser snart" som de kan bevista. Vi ordnar faktiskt kurser och lägger upp kursprogram. Sedan visar det sig att det på kurserna kommer 2-3 personer, inklusive kursledaren (nåja, 6-7 man, åå!) Efter några gånger upphör därför kursen. Det vore därför tacknämligt, om de som frågar efter kurser också ville besöka desamma, alltså gå dit, istället för att bara låta käften gå!

Klubbens verksamhet i år har varit ungefär likartad föregående års. Klubblokalverksamheten var något mer intensifierad med kurser, träffar och flera besökare än förr på fredagskvällar och klubbafthanar. Flygverksamheten har varit något sämre i år, vilket vi vill skylla på det dåliga vädret. Det har dock varit en markant ökning av av intresset för friflygning och stunt, vilket får tillskrivas goda och energiska ledare.

Intresset för radioflyg har ökat, men tydligen endast på den teoretiska sidan, åtminstone att döma av flygverksamheten på Säve. Snackverksamheten har däremot ökat överlag.

Tävlingsverksamheten har varit ganska livlig med flera nya stjärnor och med en ökad bredd på underlaget, vilket dock fortfarande är i smalaste laget, med tanke på framtiden. Toppframgångar på de nationella tävlingarna, i stil med 1962 års, har dock ej noterats i år.

Vi gör nu en välbegövlig paus i klubarbetet för jul och nyår, men hoppas kunna börja med fullt pådrag efter nyår.

Tack för i år!
Hälsn.

Eberl Forsell
ordf. och red.

AKG ÖNSKAR ALLA MEDLEMMAR EN GOD JUL OCH ETT GOTT NYTT ÅR !!!!!

NYTT FRÅN SEKR

REDOVISNINGEN FRÅN LISEBERGSUTSTÄLLNINGEN är nu klar. Sektionens andel av vinsten på denna och lottförsäljningen uppgick till 111:60

MEDLEMSANTALET är nu uppe i inte mindre än 172! Detta ställer stora krav på oss alla äldre. Tänk på, Du som ej anser att Du har tid över, att vi inte bara kan ta in nya medlemmar, utan att vi även måste hjälpa dem och ge tips. Detta innebär en stor belastning för klubben och då duger det inte att 150 medlemmar "sitter hemma". Alla kan göra något bara de vill. Klubblokals ombyggnad är ett typexempel. Där finns jobb för alla, från att sy gardiner till att spika papp på taket, men ändå är det i stort sett de "gamla vanliga" som syns där nere. Frågan är om klubben i fortsättningen har möjlighet till den service som det innebär att hålla en mängd medlemmar med förmånder i form av: tillträde till Säve, STABEN, tävlingar, rabatter, materialförråd, bilbiotek, klubbhus o.s.v.

BETALNING AV AVGIFTER 1964

Så är det alltså dags att betala 1964 års avgifter! För att underlätta arbetet för sekr. ber vi Dig betala snarast och att betala in alla ev. avgifter på en gång. Glöm ej heller att ange såväl namn som adress samt vad inbetalningen avser på talongen.

MEDLEMSAVGIFTEN är som vanligt:

junior (födda f.o.m. 1946)	5:--
senior (födelseår t.o.m. 1945)	12:--
passiv	2:--

TÄVLINGSLICENSER kostar 1 år 10:-- per gren

MODELLFLYGNYTT pren.avgift 10:--

Vi hoppas att minst lika många prenumerationer tecknas i år som förra året. För naturligtvis måste Du ha den. Vi kan bl.a. nämna att tidningen f.o.m. 1964 troligen utkommer i "riktigt" tryck, vilket innebär att ritningar, foto o. dyl. blir av betydligt bättre kvalitet. För att sekr. skall ha möjlighet att ordna med pren. och lic. måste dessa betalas före den 15 januari 1964.

ALLA BYGGLÅDOR som finnes i klubbhuset måste ovillkorligen tagas hem av resp. ägare före 20 dec., annars åker de obönhörligen på sopbacken!

FÖR ALLA SOM EJ KOMMER NER FÖR ATT ARBETA, KOMMER KLUBBHuset ÖFFENTLIGT VIDARE HÅLLAS STÅNGT!

Som arbetande är Du naturligtvis välkommen.



D R I F T E R

I somras flög undertecknad vid ett flertal tillfällen med denna lilla modell på Såve och nådde ganska bra resultat (om jag får säga det själv).

Och det skulle vara roligt om jag fick lite motstånd vid en eventuell tävling. Det är nämligen inte så svårt som det kanske ser ut bara man har en bra modell. Den modell, som presenteras här, är saxad ur "Model Airplane News" och den har flera fördelar - lättbyggd, lättkastad och billig. (Material kostar omkring 100 öre) och passar alla modellplansbyggare mellan 8-80 år.

Några tips om bygget:

Vingen, lätt men fiberrik balsa formas till profilform (det går bra med en davidhyvel med ett vasst blad, putsa med fint sandpapper det sista). Skär med rakblad i knäckarna och limma samma vingen till rätt V-form. När vingen torkat lackas med tunn Zaponlack 2-3 gånger och putsa med fint slippapper mellan varje gång. Vingen skall ha en sidenslät yta när den är färdig. Stabbe och fena utföres på samma sätt (se upp så de inte skevar sig). Kroppen tillverkas av hård balsa (ev. furu). Se till att den får en rak översida så att vinge och stabbe kommer i samma plan. Putsa den till rätt form och lacka. Limma ihop vinge och kropp först (limma nog så det blir starkt och glöm inte förstärkningen för pekfingeret, sedan limmar Du stabbe och fena (lämna en bit av fenan längst bak olimmad så Ni kan trimma kurvet), se sedan till att allt sitter rakt. Fäll in en liten blybit i nosen så att tyngdpunkten kommer ungefär rätt.

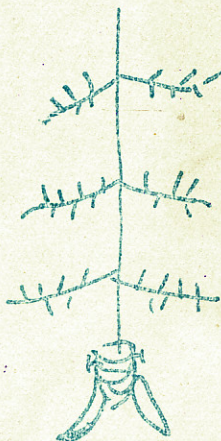
F l y g n i n g

Provglid modellen och fintrimma tyngdpunkten genom att fästa lite modellerare i nosen när den glider i en jämn och fin bana. Trimma för vänsterkurv med hjälp av fenan så den gör cirklar på omkring 8-10 meter. Kasta modellen med höger hand snett uppåt med lutning av cirklar 45 grader (det går kanske inte så bra i början men träning ger färdighet). När modellen gör cirklar 30 sekunder har ni tränat upp Er rätt bra. Sätt på

cirklar 30 sekunder har Ni tränat upp Er rätt bra. Sätt på namn och adress. Undertecknad flög bort en i somras som inte var namnlapp på och går ännu och undrar var denna kan ha landat.

Lycka till!

Ove



HALV 2 = 1

Mycket upptagna människor finner tid till allting, under det att folk, som just ingenting uträttar, inte tycker sig ha tid till någonting alls.

I detta nummer finns en felaktig sifferuppgift (decimal-fel). Vem hittar den först? Slå en signal till red. eller skriv ännu hellre ett brev, så kanske nå får ett pris!

Några kommentarer till Bosse Modéers "Zirkonika":

1. Zirkonika blev färdig vintern 1960. Flög bra i de flesta väder. Vann samtliga tävlingar där den deltog 1961 utom VM. Avled sommaren 1963.
2. Esmeragda blev färdig våren 1962. Hon avviker från Z. på följande punkter: noslängd 90, elips-fena, profil flappad 1 mm. Flyger bra i lugnväder, men tyvärr sämre i orolig luft.
3. Spinella (rutig) blev färdig 1958 ren, och var den tredje i raden av den typen. Spv 198, yta 29,5, korda 160, stabbe som Z., 100 mm kortare momentarm, TP 57%. Denna kärra har i alla år varit en suverän termikkärra.

Bosse säger sedan: "Profilerna på ritningen är faktiskt rätt ritade och ser faktiskt ut så. Måste jag be om ursäkt för dem?"
-Nej, det tycker jag inte, eller vad säger ni?

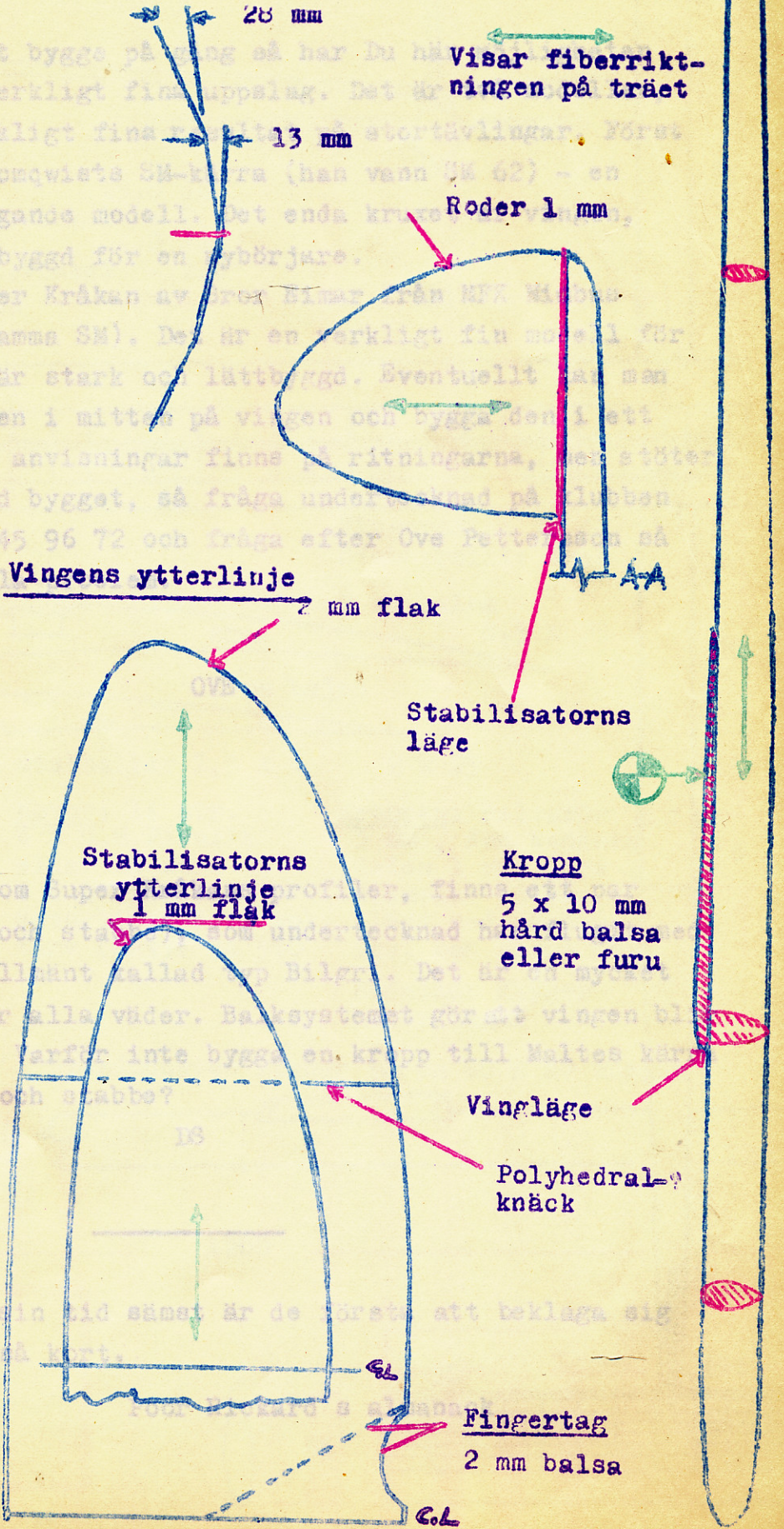
Vidare meddelar han att det tidigare har hetat att Z:s TP legat på 57%. Det är dock en internationellt spridd lögn, som STABBEN härmed som första tidning kan rätta!

the DRIETER

by DAN DANIEL

SKALA I FULL STORLEK
P Polyhedral detail

har Du inte vågat bygga på något så har Du här ett par verkligt fina uppdrag. Det är som har nått verkligt fina storställningar. Först företas Malte Blomqvists SK-kåra (han vann SK 62) - en stark och vullflygande modell. Det enda krus som är lite svårbyggd för en nybörjare. Den andra är Super Kråkav av Ove Petter från NFA Västerås (4:de plats på samma SK). Den är en verkligt fin modell för nybörjaren. Den är stark och lättbyggd. Eventuellt kan man utesluta delningen i mitten på vingen och bygga den i ett stycke. Mått och anvisningar finns i ritningarna, men stöter Du på problem med bygget, så fråga under på löpben eller ring tel. 45 96 72 och fråga efter Ove Petter, så skall vi lösa alla problem.



På samma sida, som Superprofilen, finns en annan profil (vinge och stabilisator) som är underbyggd och har en stor framgång, allmänt kallad Super Bilgr. Det är en mycket stabil profil för alla väder. Baksystemet gör att vingen blir mycket vridstyv. Kan man inte bygga en kropp till Maltes kåra med denna vinge och stabbe?

De som använder inlid säset är de först att beklaga sig över att den är så lätt.

C.2 SPECIAL

Har Du inte något bygge på gång så har Du här möjligheten att få ett par verkligt fina uppslag. Det är två modeller, som har nått verkligt fina resultat på stortävlingar. Först förstås Malte Blomqwists SM-kärra (han vann SM 62) - en stark och välflygande modell. Det enda kruxet är vingen, som är lite svårbyggd för en nybörjare.

Den andra är Super Kråkan av Bror Einar från MFK Nimbus (4:de plats på samma SM). Det är en verkligt fin modell för nybörjaren. Den är stark och lättbyggd. Eventuellt kan man utesluta delningen i mitten på vingen och bygga den i ett stycke. Mått och anvisningar finns på ritningarna, men stöter Ni på problem med bygget, så fråga undertecknad på klubben eller ring tel. 45 96 72 och fråga efter Ove Pettersson så skall vi lösa alla problem.

OVE

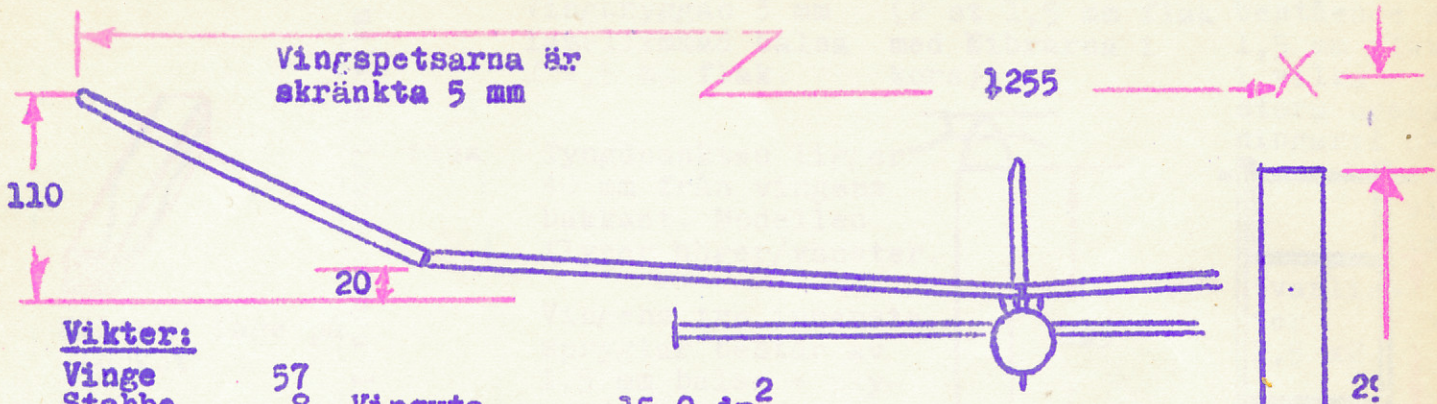
PS

På samma sida, som Super Kråkans profiler, finns ett par profiler (vinge och stabbe), som undertecknad har flugit med stor framgång, allmänt kallad typ Bilgri. Det är en mycket stabil profil för alla väder. Balksystemet gör att vingen blir mycket vridstyv. Varför inte bygga en kropp till Maltes kärra med denna vinge och stabbe?

DS

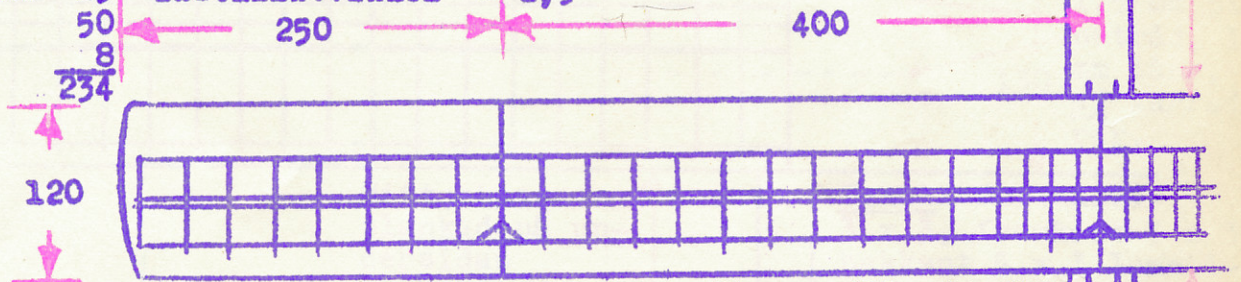
De som använder sin tid sämst är de första att beklaga sig över att den är så kort.

Poor Rickard's almanack

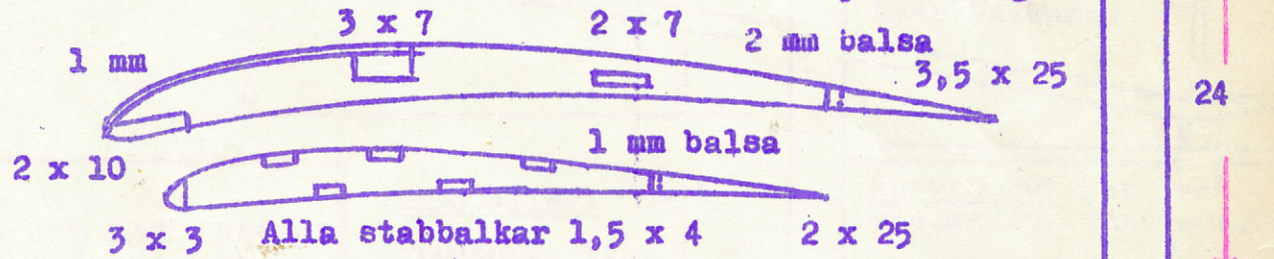


Vikter:

Vinge	57	Vingyta	15,0 dm ²
Stabbe	8	Inställn.vinkel	+ 2,5°
Kropp	71	Stabbyta	4,0 dm ²
Nosblock	25	Inställn.vinkel	- 2,9°
Prop.blad	15		
Motor	50		
Bly	8		



Vingprofil: Gö 417
Stabbprofil: Egen



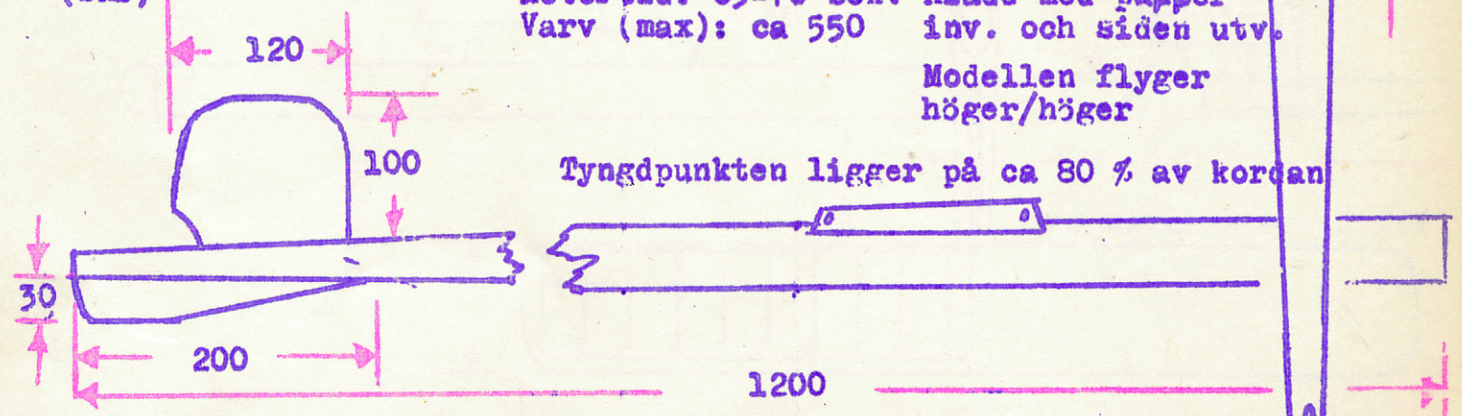
Propeller: 520 x 1000
tvåbladig, fällbar
Propelleraxeln har
dubbla radialkullager
(SKF)

Motor: 14 str.
6 x 0,8 Pirelli
eller 20 str.
4 x 1 Pirelli.
Motortid: 65-70 sek.
Varv (max): ca 550

Kroppen: Balsarör
3 mm., den koniska
delen 1 mm. Inre
diameter 35 mm.
Klädd med papper
inv. och siden utv.

Modellen flyger
höger/höger

Tyngdpunkten ligger på ca 80 % av kordan



G:int
MALTE BLOMQWIST
AKG

Skala 1:5

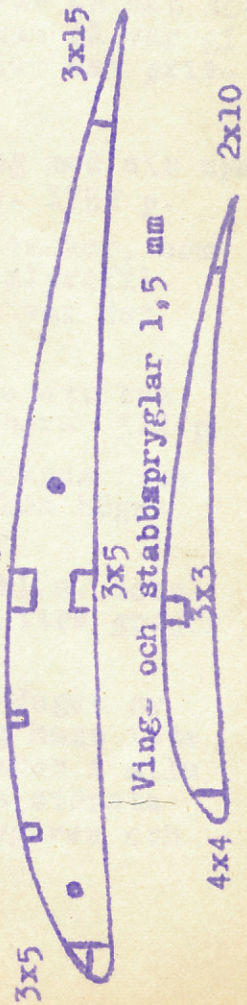
Peter Wanngård-69

Propeller 52x100 cm
by Malte Blomqvist



Super Kräkan

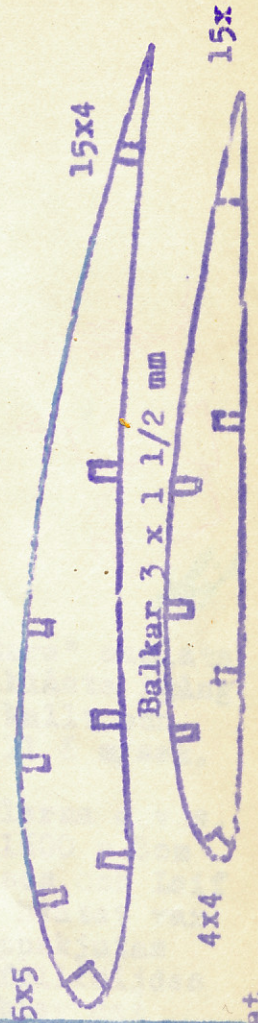
Vingprofil: NACA 6 40 9
2x2 3x5 furu



Allt materiel balsa om ej annat
anfes

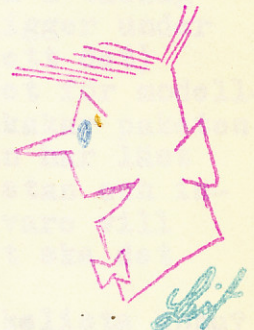
Bilgri

Balkar 4 x 2 mm



STUNT-nytt

Så skall vi be att få presentera två nya medarbetare i Stabben, Leif Kärrman 17år och Sture Carman 13år.



Söndagen den 17/11 1963 hade en grupp "stuntare" samlats på Säve för att göra upp om "Adams" pokal. Tävlningen blåste igång kl 0900. Vädret var inte det bästa tänkbara, det var kallt och regnade, och vindstyrkan var under vissa tider upp till 6 m/sek. men humöret var på topp.

Tävlningen gick enligt de internationella reglerna d.v.s. 2 st. FAI program och 1 st. AMA för dem som uppnådde 1600 p. Som domare tjänstgjorde Rune Johansson, Sven-Erik Martinsson och Leif Kärrman, tävlingsledare var Alf Eskilsson. När första heatet var slut kom ett slagregn som gjorde att tävlningen fick uppskjutas ca 20 minuter, därefter sattes 2:a heatet i gång och fullföljdes så när som på en man då ett nytt slagregn kom. Sedan blev det sammanräkning och då visade det sig att det endast var en man som kvalificerat sig till AMA programmet, och eftersom han då var givan segrare behövde han inte flyga detsamma. Därefter blev det prisutdelning och segrare blev Hans Granhed.

1. Hans Granhed som gjorde en lugn och snygg flygning med sin nya specialkärra som var utrustad med en Webra 1,5 cc. 1752 p.
2. Jan "Jompa" Berntsson flög med sin beprövade Peacemaker, som är mycket lyckad, den är bl.a. utrustad med en specialprofil. Hans D.A. motor är dessutom mycket bra, andra heatet var det bästa 701 p.
3. Per Cederqvist hade inte sin bästa dag, han gjorde ett bra första heat, men missade en del värdefulla poäng i andra 522 p.
4. Sture Carmans omkonstruerade "Sun Devil" var för dagen inte i bästa trim. Detta bidrog säkert till att han inte kom högre upp på prislistan 130p.
5. Tommy Abrahamsson hade otur med sin "Fantom" med bl.a. lossnande bränsleslang, men han kommer säkert igen med bättre grejor till nästa tävling 115p.
6. Lars-Erik Cedermalm, alias Kungen, kom med en för dagen ny "Mustang" med REXE Mac Coy 35. Kungen ~~xxxxxxx~~ hann inte riktigt att flyga in sig på "Mustangen" men han lyckades i alla fall göra en av sina berömda expungtslandningar i den största och djupaste vattenpölen på Säve. Hoppas att både flygaren och modellen hinner "torka upp" till nästa tävling 70p.

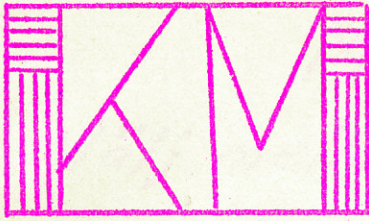
Svejs hejs på Er alla glada stuntare i julbrådskanröran. Hur har Ni det, bra hoppas jag. Ni går naturligtvis och väntar på dagen D eller rättare dagen "TW" som i tisdag då Ni äntligen ska få den där avlånga paketen, som ligger under granen och som Ni har sneplat (och ibland när ingen sett det) klämt litet försiktigt på. Härliga paket, specialpaket för modellbyggare. Har Ni känt hur trevligt det låter när manskakar paketen försiktigt? Ja, det är klart att Ni har. När man sedan har läst vem som ger denna fina paket, ja då rusar man ut på stan och inhandlar ytterligare ett par strumpor, för en sådan givare vill man så klart ge två par strumpor, och det sista paret ska det till och med vara mönster på.

Kanske Ni inte har skrivit Er önskelista ännu? Skynda er då, det har massor av tid om man ska få med ALLT. Jag skrev mina i förra veckan, det gick åt tre sådana där pappersrullar som sitter på räknemaskiner å 20 meter styck. När jag presenterade mina listor för familjen så började de se lite underliga ut allteftersom de läste och plötsligt så frågade en ung men ekonomisk man fians det verkligen inte någon sådan där modellmotor under 100 kr? En något äldre dam konstaterade sakligt, att här finns ju inget annat än modellgrejor. Önskar Du dig inget annat, något nyttigt till exempel. Nej, nja, jo svarade jag, det skulle i så fall vara en ny vante, jag tappade ju en på Säve förra vintern och det skulle vara hemskt bra om jag fick en ny, men en sådan där vante är väl så dyr så.... Då såg man på mig med grym blick och damen ger mig order att ögonblickligen gå ut och piska mattorna, och jag hörde henne mumla något om att jag vet nog vad Du får i julklapp. Grabbar jag har en känsla av att det blir "mjuka" paket till mig på julafton, och jag som har önskat mig flera sådana där avlånga hårda. Ja vi får väl se hur det går, Ni kan väl hålla tummarna för mig, så får jag kanske en stuntmodell och då träffas vi nästa år på Säve och har kul.

GOD JUL

Sven





mitt hundras extiotte

som givetvis alla medlemmar vet (meddelande hade sänts ut veckan innan) var det klubbträning och tillika KM för året, söndagen den 24 november.

Eftersom nu alla visste om det, frågar man sig: -Varför var inte alla ute och tävlade? Det var tyvärr bara en försvinnande liten tapper skara som hade vågat sig ut. Vädret så gott så här:

10013 40717 15151 8062X 53001 88540

och det var väl inte så farligt, värre väder har man allt måst flyga i! (för den som till äventyrs inte kan uttyda ovanstående synopsis, kan jag tala om att det var multe(mulet), 6 sek.meters vind, lätt snöfall emellanåt och tempen var 1 minusgrad.

De som hade vågat sig ut voro, räknat från vänster:

Ulf Carlsson, Acke och Håkan Sjöström, Morgan Zetterdahl, Per-Ingmar Johansson samt undertecknad. Senare anlände även Lars-Åke med kompisar för att inspektera, när det hela var slut.

"Det hela" kom till slut att begränsas till en S:int-fight på tre perioder, där Per-Ingmar drog sig segrande ur striden. Det enda undertecknad lyckades med någorlunda var att slå sönder en stabbe.

I F-klassen(= D-2, 1 nykomlingar!) slog deltagarna med undantag av Ulf sönder det mesta. Acke flög rätt ner i banan, Morgan flög på en banmarkering så cut-out-systemet kvadrades och Håkan kämpade tappert till sista balasflisan, dock utan att få någon tid noterad. Ulf gjorde en (eller var det två?) upvisningsstart, som var verkligt snygg.

Sedan åkte vi hem.

Prisutdelning kommer att förrättas på årsmötet i februari, då Per Ingmar får låna vandringspriset ett år, alltså till nästa KM, då han får försöka försvara det. Hoppas jag hinner laga min stabbe till dess.....

Resultaten? Eftersom tävlingen hölls inom militärt område, är de givetvis hemliga! Är ni nyfikna får ni allit komma ut, ha-ha!

dixit

EFTERLYSNING:

Till den som kan lämna en upplysning om vart flugan tagit vägen, lämnas nog en belöning! Vilken fluga? Jo, SOLNA-flugan, så klåt! Har tidningsdöden drabbat även detta organ? Inte trodde jag att den hörde till A-pressens förlag! Parallelen med Ny Tid är dock slående, ha!! Får vi be om en förklaring, L.L.... Skulle denna min hypotes vara riktig, tvingas jag tyvärr konstatera att antalet lokala modellflygblad decimerats med ca 33%, en alltför hög siffra för dödlighet! Men, kanske kommer det ett nummer nu på lördag???

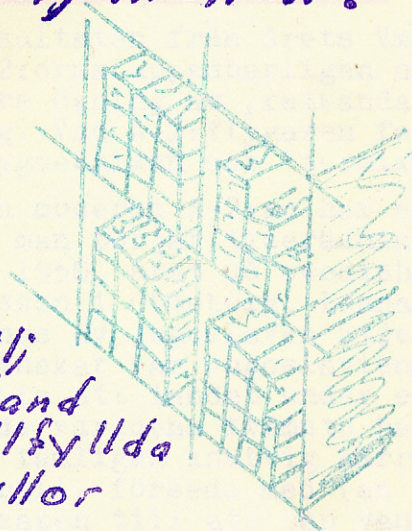


tjuitomte

est spes?

Modellflygare!

Välj mellan:



Välj
bland
välbyggda
hyllor

Byggsatser

Wenzel, Truedsson
Sterling, Top Elite
Ambroid, Keil Kraft

Passande för -
Fritflykt, Linkontroll
Radio.



Jag gillar
Rudol.
Jag är
fantast.

Lim
Rudol
Ambroid
Testor



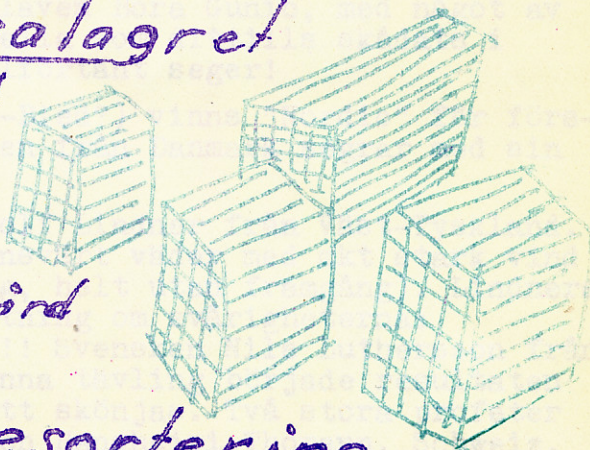
Motorer

Enyo, O.S. Fox
D.A. VECO, Johansson
Hornet, Mc Coy, Cox

Vilken sortering!!!

Balsalagret

ser ut
som en
mindre
brädgård



Jättesortering

Wettergren & Kerber
Modellavd.

Vasagatan 22.
Affären med det stora sortimentet.



.... några reflexioner kring en
förnämlig modelltyp

av PN.

resultaten från årets VM för segelmodeller, visar att de moderna A-2:orna uppenbarligen nått sin ultiama gräns, och att en ytterligare ökning av prestanda (med nuvarande regler) knappast är trolig. Vad A-2-flygaren fortsättningsvis kan utveckla, torde närmast vara flygtekniken och "termikkänsligheten" (termikkänslan).

Den moderna A-2:an har en rätt kort historia. Man gör nog riktigast om man börjar tideräkningen med det inofficiella VM i Trollhättan år 1950, året då Swedish Glider Cup instiftades av Osvald Arnulf-Olsson i Göteborg. Denna första tävling om den förnämliga trofén vanns av jugoslaven Stjepan Bernfest. Man får nog säga att för oss sevnskar var Jugoslavien enn dittills okänd faktor inom modellflyget, trots att landet under en följd av år skulle komma att visa att det hade världens främsta hanterare av segelmodeller. Bernfest vann med en tämligen knubbig kärva, c:a 22 cm korda på vingen bl.a. och var därtill försedd med (en stor) v-stabbe, något som av många ansågs vara orsaken till att han vann!!! Två kom svensken Ragnar Odenaman, med en ack så svensk konstruktion med "hus och kabin". Kanske var det tur att han inte vann, för då hade vi kanske fått dras med denna modelltyp ännu mycket längre än vad som blev fallet. Typen försvann väl ur marknaden i mitten på 50-talet skulle jag tro.

På denna tid sade reglerna att en A-2:a skulle ha en kroppssektion på bärytan:100, d.v.s. 32-34 cm², vilket gjorde att alla kroppar blev en aning fylliga, jämfört med nutidens pinnar. Tyvärr togs denna regel bort några år senare (1953-54). Det hittills originellaste sättet att uppfylla kroppssektions-regeln demonstrerade segraren vid följande års VM i Jugoslavien, Oscar Czepa, som hade monterat ett "ägg" med stipulerat mått på genomskärningen, längst bak på den c:a 2 m långa kroppen.

En kort resumé av de följande årens VM ser ut ungefär som så:

- 1952 Vid tävlingen i Graz vinner jugoslaven Bora Gunic, med något av det elegantaste och mest funktionella som dittills skådats i klassen, en utan tvekan mycket välförtänt seger!
- 1953 Vid tävlingen i Jugoslavien (Lesce-Bled?) vinnas "Nordic" för första gången av en nordbo, Hans Hansen från Danmark segrar med sin robusta "Aurikel".
- 1954 Vid tävlingen i Odense segrar Rudolf Lindner från Väst-Tyskland. Tävlingen drabbades av ett fruktansvärt väder med mkt stark vind och regn (även undertecknad deltog, helt utan framgång). Lindners segrande tider ger en viss uppfattning om svårigheterna: 145, 31, 180, 30, 180 = 566 sek.!! Svensken Nils Luthersson från Jönköping kom på 3:e plats. Vid denna tävling började resultaten av en hel del tänkande inom A-2 att skönjas. Två stora profeter deltog: Max Hacklinger, Tyskland och Hansheiri Thomann, Schweiz. Dess två torde fortfarande vara världens främste inom modellflygteorin. Hade vädret i Odense varit bättre, hade någon av dem vunnit.
- 1955 Vid VM i Finthen (Mainz-Wiesbaden) Tyskland, upprepade Lindner sin bravåd från föregående år, och blev ånyo världsmästare, något som ännu ingen annan gjort om. Dock hade Lindner viss hjälp av sina 200-300 supportrar vilka följde honom i sista starten.... Vid VM i Finthen var för första gången alla tre VM-klasserna samlade på en enda plats samtidigt. Bäste svensk var Rolf Hagel på 3:e plats

forts.

forts. A-2....

- 1957 FAI hade beslutat att fortsättningsvis skulle VM endast avhållas vart annat år.
VM avhölls detta år i Tjeckoslovakien utanför Prag. Ånyo segrade en jugoslav, Slobodan Babic med en modell, som jag tycker är den vackraste hittills bland VM-vinnarna. För första gången deltog även ryssarna, och deras "stjärna" Sokolov kom på andra plats
- 1959 Tävlungen hölls i Belgien, Lepoldbourg, och där vann en amerikan, Gerry Ritz, med en rätt extrem modell. Detta att en amerikan skulle knycka A-2:bucklan, skulle man före denna tävling endast ha ansett som ett sämre skämt, man har ju sett en del försök till segelmodeller i de amerikanska magasinerna..... Utan tvekan var det en mycket värdig segrare! Det var ånyo nära att Sokolov blivit världsmästare, men han blev ånyo tvåa.
- 1956 Tyvärr glömde jag ett år i skarven mellan sidorna, f'lätt!! Tävlungen gick i Florens, Italien, och där hände tyvärr en olöcka! Ta och slå upp t.ex. Aeromodeller Annual 57-58 och se på segrarmodellen!!! Den ägdes av belgaren Marcel Brems. Det måste ha känts bittert för t.ex. Thomann som blev 4:a eller Gunnar Kalén som blev 5:a.....
- 1961 Tävlingsplats Leutkirch i södra Tyskland. Tre man noterade full tid 900 sek: segraren Awerijanow, Ryssland, tvåan Soave Italien och trean Gunnar Kalén. Awerijanow flög med en Sokolov-modell.
- 1963 Årtes VM gick i Österrike, Wiener-Neustadt. Segrare blev västtysken Gerd Erichsen före kanadensaren Ernie Avory och (på sedvanlig svensk tredjeplats) Bosse Modéer, vår f.n. främste svenske A-2:flygare. Erichsens modell av mycket funktionell konstruktion: helbalsa, inga spryglar eller sådant larv, ingen klädsel i vackra färger eller sånt larv, inga vackra rundade spetsar eller sånt larv..... Fast inte kan jag påstå att jag gillar kärnan, men den vann ju..... kärrens största fördel tycker jag är dess lilla fördel, jag har alltid gillat korta nosar! Då är Avory's modeller trevligare, för att inte tala om Bosse Modéers! Så skall väl ändå en A-2:a se ut ?

Ja, så har det alltså sett ut i toppen på VM de senaste åren.

Hur tycker jag då att en modern A-2:a skall se ut? Tja, säg det! Det finns förvisso många goda recept, av relativt olika utseende, men enklare analys med div. rekommendationer kan jag ju alltid försöka göra. Jag vill här påpeka att denna artikel är helt subjektiv. Det är mina helt privata åsakter, utan några som helst garantier för allmän riktighet. Dock skall inga medvetna felaktigheter förekomma, hoppas jag.

Det viktigaste på en segelmodell är vingen, dess profil och uppbyggnad. På följande sida visas några av de bästa profilerna nu med procentvärden. "De bästa" är med reservation för min egen profil vilken är med mera p.g.a sitt kuriositetsvärde måhända, men, men, den kanske inte är så dum ändå ... På Göttingen 417 har jag tyvärr inga värden tillgängliga just nu, men jag återkommer ! Denna profil torde i varje fall vara en av de evigt unga, den blir nog aldrig passé. De två fulaste profilerna svarar Thomann för, men skenet berbrar, var så säker! F-4 rekommenderas för lugnväder och f-6 för oroligare väderlek. Sokolovs profil är "typiskt rysk" med den långa flacka noskurvan och välvningen lågt bak. Kekkonens profil är den, som utseendemässigt tilltalar mig mest.

forts.

Medan vi är inne på utseendefrågor: Låt mig en gång för alla avsliva den av mystiska orsaker uppkomna föreställningen att Per Nilsson skulle vara någon sorts framstående teoretiker med A-2 som specialitet. Det går med A-2 som specialitet stämmer, men det är också allit. Jag försäkrar att jag kan absolut inte tillfredsställande utreda sådana saker som C_a , C_w , resultanter och luftkrafter, polar-kurvors inverkan etc. Jag är ledsen om jag berövar någon en illusion, men så är det faktiskt. Jag är matematiskt obildbar latinare, men säger trots det ej "Mundus decipi vult, ergo decipiatur" och försöker ge något sken ej innehavda kunskaper. Hur ryktet uppkommit vet jag ej! Tag till exempel min underliga idé med att en modell skall ha en nos som "hänger" något: Det är klart att den inte skall göra, men jag tycker att kärran "känns" bättre så.....

Om det till äventyrs är någon som fortsätter läsningen efter denna bekännelse, så fortsätter jag väl mina utläggningar.....

Den gamla frågan: Skall vingen plankas eller ej??? Ja, det kanske den egentligen skall, men jag gillar ej plankade vingar, man kan ju t.ex. inte se igenom dem..... Och det är ju en del av tjueningen med modellflyg, att se en läcker konstruktion, genomlyst av solen mot himeln! Och faktum är, endast ett VM har vunnits med en plankad kärra, nämligen 1963. Min aversion mot plankningen har nog viss rot i att jag även tycker det är svårare att bygga en sådan vinge, och få den så "död" att den ej slår sig längre fram. Fast onekligen har Gunnar Kalén och Anders Hermansson nått ypperliga resultat med plankade åk. Jag vill ha helt infällda furubalkar.

Beträffande vingens form ser min idealvinge ut som så: Rakt mittparti, u-formade spetsar (alltså ej knäckta med öron, utan mjukt böjda, se t.ex. Leif Andersson-Axståls "toffeln" i gamla teknik o. Hobby eller lähköpää, sid 22 i modellflygnytt 3/62), eliptiska spetsar, korda 15-16 cm, yta c:a 30 dm².

vingfastsättningen löses elegantast med "skruv" à la Thomann-modéer-Lundberg eller med tungor. Fast tänk va enkelt det var att bygga förr när inga delbara vingar förekom.....

Givetvis skall vingen kläs med siden!

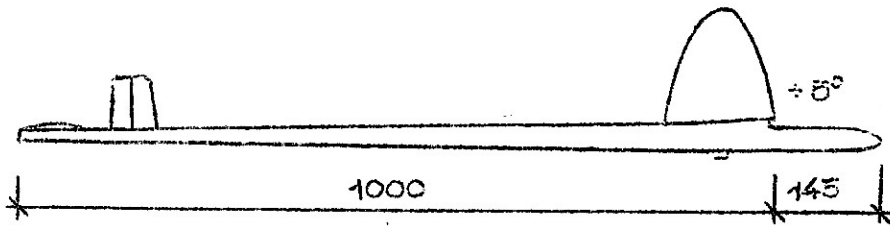
Sedan gäller det att finna en stabbe som "matchar" vingen, och det är kanske ett av de större problemen. Jag kan tyvärr inte göra några rekommendationer i den vägen. Det bästa torde nog vara att försöka med Thomanns rekommendationer, se t.ex. Ingvar Sares "kärria i modellflygnytt 5/62 eller Kaléns "Eva 6" i samma nummer. Jag vill här passa på att nämna att ovannämnda kärria av Sares är något av det vackraste och sundaste jag sett i fråga om A-2:or. Sagt med någon liten reservation för vingprofilen, som jag inte helt senterar. En annan stabbprofil som tydligen är bra är Bosse Modéers, vilken profil jag just nu finner nästan exakt samma utseende som min Nells stabbprofil.

Beträffande stabbens form tycker jag nästan det är larv att ha eliptiska stabbar, de kan gott vara rektangulära; att försöka jämna ut spetsöverströmningen på en stabbe är nog inte så stor idé, skulle jag tro. En korda på c:a 8 cm tycker jag är lagom, liksom en yta på 4-5 dm². V-stabbe är nog inte så dumt, fast det är rasligt opraktiskt att packa.

rena bör man nog ha på kärran, såvida man inte klarar sig utan..... Göres av helbalsa och kan placeras var som helst bakom vingen.

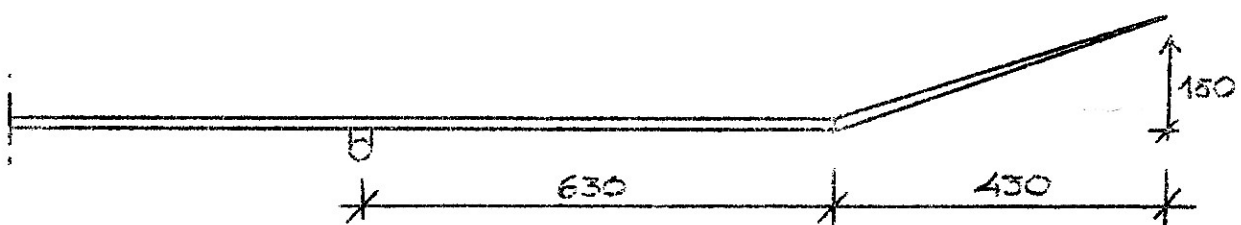
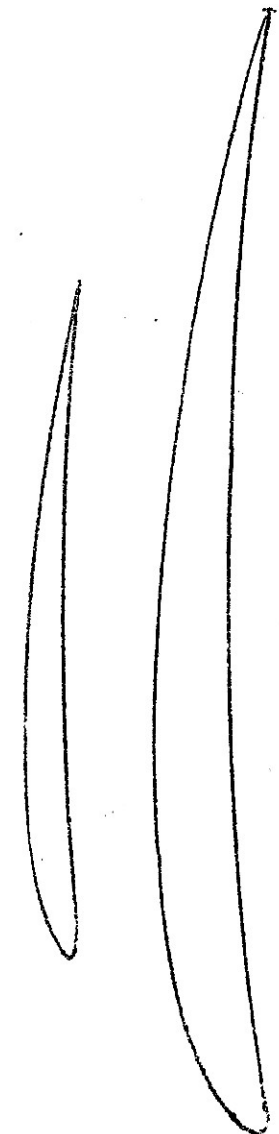
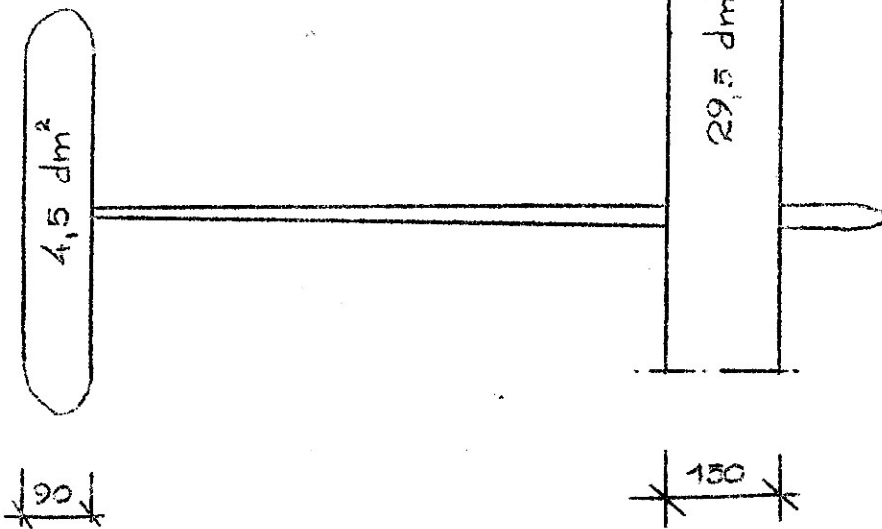
(att göra) Enligt B-son har praktiska prov utvisat att fenans yta har mycket litet med dess placering i förhållande till vingen(tp), vilket kan synas lustigt.

Ett kurvrodret är tyvärr ofrånkomligt. Förnämligast är givetvis att ha sådant trim att rodret endast oenöver vara ute i starten, för att vid kopplingen gå in, varföret "inbyggda skevnetet" el. dyl övertar kurv-paverkan av modellen.



TP 65%

ZIRKONIKA
E6 Modéer Vingarna
Stockholm



skala 1:10

Ingen av profilkurvorha som uppritats gör anspråk på exaktheit.

G6 417
Ha 12

När detta skrives har jag tyvärr ej värdena för denna profil tillgängliga.

Thomann
F-4

X	0	1,25	2,5	5	7,5	10	15	20	30	40	50	60	70	80	90	100
Y0	0,68	2,80	3,84	5,34	6,43	7,20	8,38	9,06	9,65	9,45	8,78	7,78	6,31	4,21	1,43	-2,0
Yu	0,68	0,16	0,34	0,84	1,27	1,70	2,44	3,06	3,95	4,15	3,94	3,44	2,57	1,37	-0,15	-2,0

Thomann
F-6

Y0	0,84	3,19	4,18	5,69	6,74	7,56	8,65	9,41	10,07	10,13	9,67	8,85	7,65	6,02	3,92	1,23
Yu	0,84	0,01	0,05	0,46	0,99	1,57	2,64	3,57	4,77	5,38	5,49	5,13	4,40	3,35	2,05	0,52

Sokolov

Y0	0,9	2,5	3,4	4,75	5,8	6,65	7,85	8,9	9,85	10,1	9,5	8,4	6,9	5,1	3,1	0,7
Yu	0,9	0,1	0	0,15	0,3	0,7	1,3	1,85	2,9	3,8	4,15	4,2	3,7	2,7	1,5	0

Kekkonen

Y0	1	2,95	4,1	5,65	6,7	7,5	8,75	9,6	10,3	10,3	9,55	8,35	6,8	5,0	2,95	0,7
Yu	1	0	0	0,2	0,4	0,65	1,2	1,7	2,6	3,1	3,35	3,35	2,9	2,2	1,2	0

X
Y0
Yu
Flemingo

X	0	2,5	5	7,5	10	12,5	15	20	25	30	35	40	45	50	55	60	70	80	90
Y0	0,06	3,53	5,67	7,07	8,02	8,76	9,38	10,25	10,67	10,86	10,86	10,67	10,43	10,00	9,54	8,93	7,60	5,87	3,5
Yu	0,06	0,00	0,37	1,16	1,70	1,96	2,17	1,90	1,33	1,06	1,16	1,73	2,40	2,93	3,25	3,30	3,31	2,57	1,5

Lite Grand Om SKÅ Modeller.

"Nästa kärra som jag skall bygga ska bli en tio-kanalare".

Känner du igen snacket. Alla skall bygga större och större modeller. Varför bygger igen små RC-kärrar. Dom har så många fördelar framför dom stora. Dom är lättare att frakta ut till Säve. Har du försökt att åka buss en lördag med en multi-kärra med alla attrialjer, så vet du ungefär vad jag menar. En liten modell är så otroligt mycket billigare. En liten en-kanalare kostar med motor, motagare och servo inte mer än 110-150 riksdaler, medan en komplett multi-kärra kan kosta lika mycket som en mindre begagnad bil. Små kärror väger mindre och är således krasch-säkrare än en större modell.

Vad menas nu med en liten modell? Själv vill jag sätta gränsen mellan stora och små modeller vid 1 meters spannvidd och 1 kilos vikt. Amrikanarna har byggt modeller med 14 tums spannvidd (35cm). Med de gränser som jag angivit kan man få in en hel del. Vad sägs om höjd-, sido-, skevroder och motorkontroll på 6kanaler och 9 hekto?

Har du tillgång till Radio Control Models majnummer så titta lite grand på den ritningen som finns i den. Den finns förövrigt på klubben för avkopiering och studium. En bättre modell får man faktiskt leta efter. Den kanske inte är lämplig som förstamodell, men har du flugit ett par modeller så klarar du säkert den här också. Det anmärkningsvärda på kärran är den kraftiga motorn (en Cox Tee-Dee 051) och den kraftiga profilen (17 procent, jag trodde själv att det var en yttersprygel). Modellen är mycket snabb och lite känslig på rodet, men väl intrimmad så flyger den underbart. Jag flög en ute på Särö i 7-8 sekundmeter utan att det inverka särskilt. Tyvärr så brast snodden till hick-hacken och kärran blev fiskarnas rov. Hoppas du har bättre tur. LEK

MEDLEMSMARIKEL 64

Nedan publiceras den traditionella matrikeln över klubbens samtliga medlemmar per dagens dato. Stämmer inte DIN adress så kläm ur Dig detta.

Abrahamsson	Sture	Krabboliderna 25	Göteborg H	23 2892
Abrahamsson	Tommy	Religatan 12	V. Frölunda	454786
Ahl	Leif-Göran	Toleradgatan 9 A	Göteborg H	23 4220
Andersson	Agne	Krabboliderna 14	Göteborg H	23 2064
Andersson	Bengt	Vickan	Kungsbacka	
Andersson	Börje	Sommrvädersgat. 8	Göteborg H	
Andersson	Lars Åke	Häggången 1	Göteborg Ö	262537
Andersson	Per-Anders	Tingbergsvägen 6B	Kungsbacka	0300-10356
Andersson	Ove	Enerbacksgatan 4	Mölndal	
Andersson	Sune	Krabboliderna 14	Göteborg H	23 2064
Andersson	Sverker	Gibraltorg. 94 r. 351	Göteborg S	
Andersson	Tommy	Molvädersgatan 30	Göteborg H	530859
Andrén	Mats	Iskällareliden 1A	Göteborg S	403 919
Andrén	Yngve	Skottårgatan 2	Göteborg W	468569
Andvik	Per-Åke	Anders Zornsg. 32 A	Göteborg S	402245
Attervik	Bertil	Kapplandsgatan 50	Göteborg V	412836
Attervik	Gun	Kapplandsgatan 50	Göteborg V	412836
Bengtsson	Bengt-Ove	Svangatan 8	Kungsbacka	0300-11372
Berg	Dan	V. Skansgatan 8	Göteborg SV	
Bergström	Gunn	Bogårdsgatan 18	Göteborg Ö	255679
Bergström	Henry	Bogårdsgatan 18	Göteborg Ö	255679
Berndtsson	Jan	Uddeholmsgatan 11A	Göteborg Ö	
Bjrenetun	Berth	e/o Ragnartz Engelbrechtsg 24	Göteborg Ö	
Blomquist	Arne	Wieselgrensg. 9A	Göteborg H	222343
Blomquist	Leif	Wieselgrensg. 9A	Göteborg H	222343
Blomqvist	Malte	Kommendörsgatan 28	Göteborg V	247477
Brandt	Lonnart	Kristinehöjdsq. 3	Göteborg S	204562
Brandt	Gunnel	Kristinehöjdsq. 3	Göteborg S	204562
Brink	Lonnart	Lillatorpsq. 17 B	Göteborg S	403022
Bruhns	Herbert	Högåkersgatan 28 D	Mölndal 4	273186
Börjeson	Börje	Övre Husargatan 37	Göteborg SV	110669
Callierfelt	Åke	Gökatorpsq. 30C	Göteborg Ö	217068
Carman	Sture	Iskällareliden 1A	Göteborg S	401344
Codermalm	Lars-Erik	Stenströmsgatan 7A	Göteborg Ö	
Cederqvist	Karl-Erik	Stenkastgatan 2	V. Frölunda	
Cederqvist	Ken	Stenkastgatan 2	V. Frölunda	
Cederqvist	Pär	Stenkastgatan 2	V. Frölunda	
Davidsson	Bengt	Alleby, Box 38	Hovgården	640099
Eliasson	Göran	Sten Stureg. 38	Göteborg Ö	169854
Eliasson	Helge	Blidvädersgatan 14	Göteborg H	530914
Eliasson	Thomas	Jenny Lindsg. 2 C	Göteborg Ö	197242
Engström	Ingemar	Jakobsdalsgatan 11	Göteborg S	403634
Eskilsson	Alf	Järnvägsgatan 8	Kungsbacka	
Eskilsson	Inga-Lill	Järnvägsgatan 8	Kungsbacka	
Falk	Björn	Olof Skörkonungsg 53	Göteborg S	404377
Falk	Eskil	Ärenprisgatan 40	Göteborg Ö	214233
Forsblom	Solveig	e/o Johansson Frytzgatan 31	Mölndal 1	
Forsell		Rvgatan 1	Mölndal	272763
Forsenius		gelgatan 22 B	Göteborg H	223662
Forsell		spelsgatan 14	V. Frölunda	

Friman-Clausen	Jens	Månsköregatan 3 A	Göteborg S	405198
Grahn	Gunnar	Ättehögsgatan 2 A	Göteborg Ö	256314
Granhed	Hans	Sändaregatan 7	V. Frölunda	452620
Gullbrandsson	Jan	Eklandagatan 3	Göteborg S	161833
Gullbrandsson		Eklandagatan 3	Göteborg S	161833
Gullholmer	Wilhelm	Bankogatan 7	Göteborg V	455089
Gunnarsson	Håkan	Hultet	Kungsbacka	0300-23033
Gustavsson	Sten	Ättehögsgatan 1 B	Göteborg Ö	218530
Göransson	Ulf	Enerbärgsgatan 35	Mölndal	
Hallgren	Claes-Gösta	Helleforsgatan 16	AGöteborg Ö	254164
Hallgren	Viking	Helleforsg. 16 A	Göteborg Ö	254164
Hansson	Bass	Ekodalsgatan 44	Göteborg V	240862
Hanson	Olof	Torbjörneliden 3	Göteborg H	223026
Hansson	Peter	Box 706	Askim	281419
Hejde	Evert	Ädventsvägen 16	Göteborg N	462424
Hjalmarsson	Stofan	Antenngatan 45 A	V. Frölunda	454446
Hjörne	Joachim	Iskillaroliden 3A	Göteborg S	402790
Holmgren	Arno	Dr Forselius Gata 62	Göteborg SV	189364
Holmgren	Bengt-Arno	Dr Forselius Gata 62	Göteborg SV	189364
Holmgren	Lenhart	Albert Engströmsg. 7	Göteborg S	403338
Höglund	Runo	Krabbeliderna 18	Göteborg H	238199
Jansson	Bengt	Uddehomsgatan 11 C	Göteborg Ö	211425
Jerkfot	Lars	Vidbärsallén 1 B	Göteborg Ö	251286
Johansson	Berth	Sällöfjördsgratan 9	Göteborg H	538365
Johansson	Hans	Hällskriftgatan 13A	Göteborg H	228835
Johansson	Jan-Olof	Lådspikaregatan 24	Göteborg Ö	254738
Johansson	May	Fiolgatan 8	V. Frölunda	118786
Johansson	Per-Ingemar	Box 198	Lindome	760560
Johansson	Runo	Fiolgatan 8	V. Frölunda	
Johsson	Per-Erik	Myrekärrevägen 29	Göteborg H	
Jörnheim	Herbert	Friskvänderstorg 8	Göteborg H	539536
Jörnheim	Margaretha	Friskvänderstorg. 8	Göteborg H	539536
Jörnheim	Steffan	Friskvänderstorg 8	Göteborg H	539536
Jörnheim	Ulf	Friskvänderstorg 8	Göteborg H	539536
Kall	Claes-Olof	Vallgatan 21	Kungsbacka	0300-11451
Carlsson	Goldwyn	Lars Kaggsgatan 30f	Göteborg N	258275
Karlsson	Ingvar	Alleby	Hovgården	640135
Carlsson	Ulf	Ulfoparregatan 3 B	Göteborg Ö	195114
Kvist	Lars-Erik	Mössgatan 8	Göteborg SV	
Källman	Björn	Hyvelspång 11	Göteborg Ö	212020
Kärman	Leif	Box 504	Floda	30157
Lammi	Birgitta	Pl. 209	Gråbo	0302-40463
Lammi	Juhani	Pl. 209	Gråbo	0302-40463
Larsson	Tommy	Religatan 4	V. Frölunda	452635
Larsson	Volroth	Dr Forselius Gata 54	Göteborg SV	202172
Leidegren	Johnny	G. Björhandavägen 112	Göteborg H	223929
Lenkler	Ralf	Toleredgatan 18 C	Göteborg H	232370
Lindroth	Per	Södra Vägen 32	Göteborg S	164172
Loborg	Erik	Lannervalåög. 46 C	Mölndal	270182
Lundberg	Elsie	Pianogatan 42	V. Frölunda	
Lundberg	Gunnar	Pianogatan 42	V. Frölunda	
Mark	Robert	Johannesberg	Billdal	610051
Martinsson	Harriet	Gårdskullav. 7 A	Kungsbacka	
Martinsson	Svon-Erik	Gårdskullav. 7 A	Kungsbacka	
Mattsson	Lars	Hyvelmästareg 7	Göteborg Ö	
Melin	Kjell	Tångenvägen 11	Göteborg H	660439
Melin	Stig	Koppargatan 5	Göteborg V	294817
Melin	Tommie	Rundradiogatan 6	V. Frölunda	453798
Morander	Karl-Erik	Dr Forselius Gata 48	Göteborg SV	164665

Höller	Rutger	Linnégatan 49	Göteborg SV	421246
Nabbing	Lars	Blackevägen 10 C	Göteborg H	
Nilsson	Anna	Onskevädersgatan 23	Göteborg H	533553
Nilsson	Lennart	Ringgatan 29	Kungälv	0300-11012
Nilsson	Marianne	Onskevädersgatan 23	Göteborg H	533553
Nilsson	Per	Onskevädersgatan 23	Göteborg H	533553
Olausson	Alf	Sjömansgatan 18	Göteborg SV	
Olausson	Karina	Sjömansgatan 18	Göteborg SV	
Olofsson	Lars-Göran	Sälöfjordsgatan 22	Göteborg H	229947
Oloson	Bengt	Kalandervägen 25	Göteborg H	469799
Oloson	Kurt	Erlingsvägen 3	Göteborg H	234303
Oloson	Stefan	Eklandagatan 58 C	Göteborg S	189004
Persson	Anders	Maltebacken 5	Göteborg Ö	210345
Persson	Christer	Ortugsgatan 19	Göteborg SV	452095
Pottersson	Gerd	Gånglåten 48	V. Frölunda	459672
Pottersson	Ovo	Gånglåten 48	V. Frölunda	459672
Pottersson	Thomas	Dimvädersgatan 2	Göteborg H	535226
Ryberg	Stig	Sälöfjordsgatan 18	Göteborg H	538064
Rydin	Urban	Fågelbacksgatan 11 D	Malmö V	040-64095
Sahlin	Folke	Karl Gustavsgatan 20	Göteborg C	114615
Samuelsson	Sven	Knappegatan 2	Göteborg H	232950
Sandberg	Carl David	Dr Forselius Gata 24	Göteborg SV	203445
Sandberg	Gunnar	Antonngatan 57	V. Frölunda	455742
Schmidt	Sören	Växthusgatan 20	Mölndal	
Simonsson	Jan	Antonngatan 16 C	V. Frölunda	456663
Sjöberg	Rosalill	Knappegatan 2	Göteborg H	232950
Sjögren	Jan	Tegnersgatan 10	Göteborg S	167713
Sjöström	Acke	Fyrklöversgatan 96	Göteborg H	238181
Sjöström	Håkan	Fyrklöversgatan 96	Göteborg H	238181
Skogh	Håkan	Frostgatan 7	Göteborg H	220253
Skoglund	Bo	Kungsladugårdsg. 102	Göteborg V	188118
Sjöberg	Bo	Knappegatan 2	Göteborg H	232950
Stenberg	Kalle	Apelgången 5	Göteborg S	402896
Strömberg	Ragnar	L. Furstenbergsg. 3	Göteborg Ö	153938
Spook-Gullhlomer	Anna-Lisa	Bankogatan 7	Göteborg V	455089
Strömblad	Roger	Lilla Skogsvägen 11	Sävedalen	263428
Sundberg	Barbro	c/o Johansson		
Sundberg	Jan	Laboratoriegatan 1	Göteborg S	
Svensslon	Bengt	S:t Pauligatna 25 B	Göteborg Ö	195205
Svensson	Bo	Kärrdalsvägen 51	Göteborg H	234863
Svensson	Bo	Bielkegatan 7	Göteborg Ö	158775
Svensson	Jan-Arne	Renvägen 7	Sävedalen	263370
Svensson	Staffan	Redbergsvägen 15 A	Göteborg Ö	197309
Svensson	Staffan	Daltorpsgatan 47 B	Göteborg S	403938
Sand	Rose-Marie	V. Skansgatan 8	Göteborg SV	
Söderström	Birgitta	Gibraltargatan 58	Göteborg S	185839
Sörensson	Bo	Daltorpsgatan 27	Göteborg S	406529
Svärd	Jan	Hammerö 4	Kungälv	0300-12084
Thelin	Leif	Ångsgatan 26	Kungälv	0303-10278
Thernberg	Carl-Axel	Lammervallsgatan 46 E	Mölndal	124479
Tönnessen	Kerstin	Ivar Claessonsg. 32	Kungälv	0303-11951
Tönnessen	Ulf	Ivar Claessonsgatan 32	Kungälv	0303-11951
Ward	Estrid	Göketorpsgatan 32 B	Göteborg Ö	214911
Ward	Rune	Göketorpsgatan 32 B	Göteborg Ö	214911
Ward	Peter	Göketorpsgatan 32 B	Göteborg Ö	214911
Westberg	Björn	Nostravägen 6	Göteborg H	660344
White	Per	V. Skansgatan 1 A	Göteborg SV	151818
Wollin	Roland	Eklandagatan 56 E	Göteborg S	168074

Zetterdahl	Morgan	Ättehögsgatan 2 C	Göteborg Ö	255013
Zetterdahl	Torvald	Ättehögsgatan 2 C	Göteborg Ö	255013
Ågårdh	Björn	Box 183	Hovås	282206
Ågårdh	Eric	Box 183	Hovås	282206
Österlund	Karl-Olof	Splintvedsgatan 19	Göteborg Ö	212241

XXXXXXXXXXXXX

För B.Börjessons kännedom kan meddelas att den andra biltypen är helt olik den första.....

YG/OH

XXXXXXXXXXXXX

Ingenting är omöjligt för den som inte själv behöver göra det

XXXXX

Redaktionen ber
att få önska alla
medlemmar en
God Jul
och
Ett Gott Nytt År



Ta ett tips av Ambroidfågeln...

LÄR AV DE ERFARNA MODELLBYGGARNA — LIMMA MED AMBROID!

*Ni får lättare ett
bättre resultat
med Ambroid!*

Ambroid Regular är det lämpligaste limmet för modellbygge i balsa och hårdträ. Det är dygt, och den stora tuben är mycket ekonomisk. Tuben tillslutes med en praktisk skruvhatt, som också är försedd med en påstrykare, lämplig när större ytor skall limmas. Limmet är ej så snabbtorkande som hobbylim i allmänhet, utan man har tid att noga passa in delarna, och Ambroid-limmet tränger också djupare in i materialet och fäster därigenom bättre. Fogarna blir mycket starka och svagt gulbrunfärgade så att man lättare kan se var man har limmat och hur mycket. GÅ IN FÖR AMBROID!



REGULAR
Stor tub om
c:a 65 gram
kr 2:—



EXTRA FAST
Mycket
snabb-
torkande, i
tub om 20 cc,
kr 1:—



PLASTIC
för alla
modellbyggen
i plast, tub
om 28 cc,
kr 1:—



EVERFAST
ett utmärkt
hushålls- och
hobbylim,
65 gr,
kr 1:50



*Säg inte "lim"
begär "Ambroid"!*



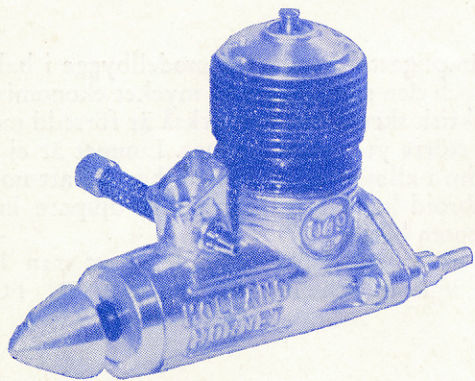
AERO-HOBBY

BOX 16 163 STOCKHOLM 16

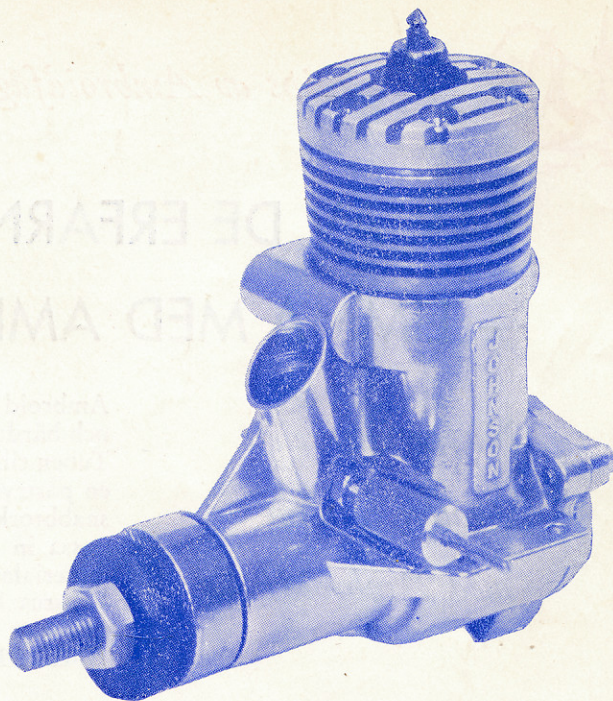


MOTORER,

byggsatser och tillbehör



HOLLAND HORNET .049 (0,8 cc)
Mycket vass glödstiftsmotor, kr 45:25



JOHNSON .29 RACE 5 cc
kr 103:—

JOHNSON .35 COMBAT SPEC. 6 cc
kr 114:—



ARES

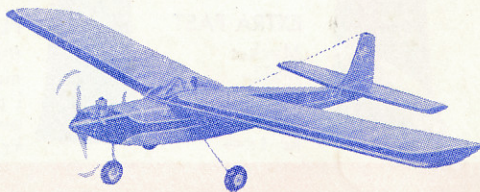
Önskemodellen för de riktiga stuntflygarna! 68:—



1/2A VIKING

Suverän friflygmodell för motorer 0,8—1,5 cc, spännvidd 120 cm, 25:50

FAI-VIKING
för 2,5 cc motor, 49:—



FALCON 56

Enkel, stark och lättflugen modell för enkanals radio eller multiträning med 4—6 kanaler. Spännvidd 140 cm, motor 1,5—3,5 cc, 68:—

Jr FALCON
för 0,8 cc motor, 28:—

GLÖDSTIFT "DYNAFIRE"



- GL-1 lång gänga ... 3:25
- GL-S kort gänga ... 3:25
- GL-1B lång med "sköld" ... 4:25
- GL-SB kort ... 4:25
- Glödtopp Cox .15 ... 4:50
- Glödtopp Cox .049 ... 4:—

UTBYTESTOPP Cox .15

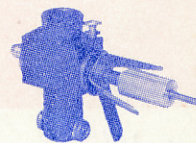


Med denna topp kan man använda vanliga glödstift till Cox-motorerna, 4:75

TIMERS

av Tatone's välkända fabrikat.

- TICK OFF ... 23:—
- D-T TICK OFF ... 23:—
- 1/2A TICK OFF ... 23:—
- FLOOD OFF ... 25:—

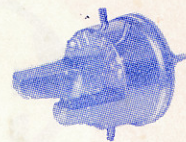


AUTO-MIX TROTTLAR

Finns i 3 olika storlekar, passande till de flesta motorer. Ger en riktigare bränsle-luft-blandning och därmed en säkrare varvreglering. Avgasreglage behövs i regel ej, 27:50

GÅNGJÄRN

Fabrikat Tatone, utförda i mässing och avsedda för R/C- och linkontrollmodeller. Per par 2:—



TANKMONTAGE

Tank o. motorbockar gjutna i ett stycke med borrade hål för varje motor. Uppge motorfabrikat! 19:25

SIDEN

i en mycket lätt och fin kvalitet, lämpligt för modeller i klass A2 och D2. Färger: vitt, gult, orange, rött, chockrosa, ljusblått, mörkblått, grönt och lila. Förpackat i plastpåse, kr 8:—

LINANSLUTNING

Wire, istället för pianotråd i vingen från roderoket till vingspetsen. Tunn wire till mindre modeller, 2:—
Grov wire, 2:75



AERO-HOBBY

BOX 16 163 STOCKHOLM 16

