

Profilen

Modellflygklubben Skvaderns eget lilla huspapper

Nr 4 1965

Redaktören frågar sig

vad männe TT och övriga svenska nyhetsbyråer egentligen sysslar med. Vågar man förmoda att deras finska motsvarighet i samband med VM i Kauhava meddelade resultaten runt om i världen? Man vågar mer än förmoda, att telegrambyråernas, tidningarnas och Sveriges Radios nyhetsjägare läser utländska tidningar, t.ex. HUFVUDSTADSBLADET och HELSINKIN SANOMAT m.fl. finska avisor som klämde både hel- och halvsidor om VM i modellflyg både den 9, 10, 11 och 12 juli, för att inte tala om finska TV. Vågar man förmoda, att herrar nyhetsjägare i nämnda nyhetsbyråer kan stava till SVERIGE eller RUOTSI? Har de då inte läst om vad som hänt i nämnda VM? Eller - hemska tanke - de har sett resultaten och högaktningssfullt gett blanka fan i dem?!

Här har red. tillsammans med några andra personer fixat en lagseger i VM, en fin PR-grej för modellflyget. Jomän, det har vi, så fick ni reda på det. Och så vart det ingen PR. Här har man väntat sig TV-intervjuer, blommor, Rolls-Royce, knäfallande pöbel, äktenskapsanbud och dubbelt upp i lönekuvertet. Jo pyttsan! Skämt åsido, en liten tidningsnotis borde det väl ha varit värt. Om någon nu frågar varför inte vi modellflygare själva har meddelat nyhetsorganen detta, så vill red. svara: Om man känner till vilket bemötande modellflygets representanter tidigare har fått vid sina besök på rikspressens redaktioner så tvivlar man på att de över huvud taget läser tidningar numera.

Lokaltidningarna är piggare på att ta in notiser om modellflyg med lokal karaktär, men de har tyvärr inte samma tyngd som rikspressen.

Nej, kära press. Som en repressalieåtgärd mot alla svenska tidningar kommer PROFILEN från och med nästa nummer helt att upphöra med artiklar om mord, rån, dödfulla raggare, Christine Keeler, Erlander, sexuallivet i Övre Soppero och nya baddräkter. Jo, blir det så.

Ett tack till TV. För en som ofta och mycket kritiserat Bengt Bedrup för hans referat av alla de slag kom hans lilla inslag om modellflyg som en glad överraskning, och allt annat är därmed förlåtet. Men, nog är det väl friflygets tur snart?

Kände förresten någon i SMFF:s ansvariga skara till TV-programmet? Nog skulle det väl ha gått att övertala Bedrup om en liten blänkare om Wakefieldlagsegern. Bara lite grann alltså. Utan namn och så där, eventuellt. Han kunde väl ha sagt "Wakefield" i alla fall, va huh?



Floda

Diverse

Ingen klubblokal ännu.

Klubbens "höstfält" på Alnön hotas av förödelse. Halva arealen har sålts till Utsikternas Stad för fritidsområdes-ändamål, vilket torde innebära plantering av diverse lövträd och uppförande av diverse timrade stugor. Med Delsbostintor. På knä, mina vänner, på knä.

Mitt på Alnös högsta punkt ligger dock ett fält och tynar bort genom albuskars angrepp. Är klubbmedlemmarna beredda att lägga ner timmar av arbete på att rensa 200 000 kvadratmeter? Tyvärr tror jag det ej.

Likaså uti Töva växer åkrarna igen en efter en, men det är var annan, så det är tji att hålla till där också. Snälla Utsikternas Stad, gör ett sportflygfält på någon av dessa platser med rätt att flyga för även småhandlare som vi.

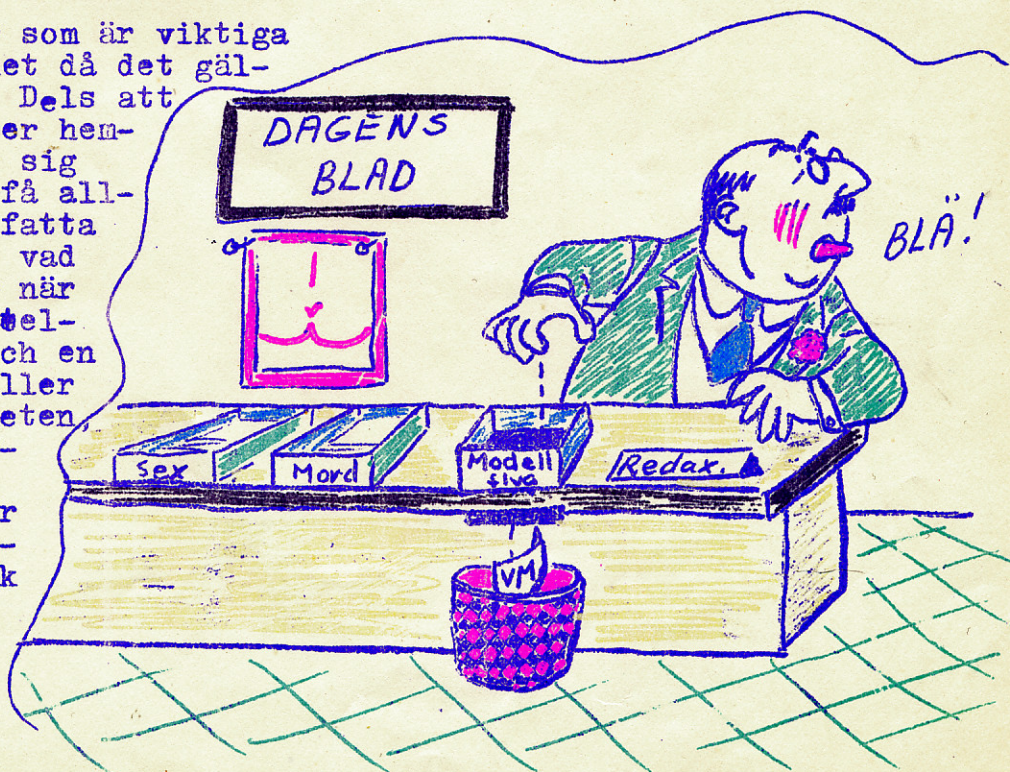
Vad tycker ni förresten om det här numret? Toppen, va? Jo, vi förstod det. Precis som vanligt alltså.

PS till sidan 1

På grund av uppläggningsen av PROFILEN så måste ibland "ledaren" skrivas först. Alltså hann rikspressen komma emellan med en liten artikel om VM för radiostyrda modeller. Vi tackom nu så gärna. Men - nu är jag där igen - vad är det som stannar kvar i minnet av dessa artiklar? Jo, modellerna är hutlöst dyra (rätt i det här fallet), japanerna betalar 25.000 för att komma hit, Ralph Brooke har festliga grimaser och en tysk modell höll på att nacka publiken. Det är fortfarande ingen god propaganda för hobbyn i stort. Min åsikt är att läsarna ser det hela som ett kuriosum där ovannämnda extrakt är huvudsaken.

Till yttermera visso skriver jag detta tisdagen den 17 augusti, och från den del av rikspressen som jag läst sedan VM i Ljungbyhed avslutades har ingenting nämnts om slutresultaten. Skall jag tolka detta som att det är olyckshändelsen och de stora pengarna som är det enda intrassanta i sammanhanget? Vad säger de ansvariga på drakarna?

Det är två saker som är viktiga för vår verksamhet då det gäller propagandan. Dels att nå alla som sitter hemma och påtar för sig själv, dels att få allmänheten att uppfatta modellflyget för vad det är; en hobby när det gäller företäl- sen som sådan, och en sport när det gäller tävlingsverksamheten, lika väl som segling, golf och andra sporter där tyngdpunkten ligger mer på teknik och kunnande än på styrka och kondition.



MFK SKVADERNS NATTÄVLING PÅ MIDLANDA DEN 4 JULI 1965.

I lagom tid till tävlingens början på lördagskvällen bedarrade de senaste dagarnas kraftiga vind något. Dock ej tillräckligt mycket för att kärrorna skulle hålla sig kvar på fältet. Vindriktningen var dessutom större delen av tävlingstiden den minst gynnsamma, d.v.s. tvärs över det smala fältet. Detta hade till följd att allt för många modeller hamnade i Indalsälven eller på någon av små-holmarna i den. De flesta kärrorna återfanns dock ganska snabbt, men tyvärr ligger fortfarande några kvar.

De flesta av denna blaskas läsare fanns ju på plats, så vi nöjer oss med några enkla kommentarer till det inträffade:

A-2 Hasse Eklund visade återigen att han behärskar nattflygningens svåra konst. Han segrade nämligen för tredje året i rad. Glädjande var också att kunna konstatera att Nisse Helgesson hade lyckan med sig denna natt. Han placerade sig nämligen på andra plats i det fina sällskapet.

C-2 Rune Johansson, Gamen, vann som väntat en säker seger i Wakefieldklassen. Östersunds Stig Lewin gick in på andra plats med personliga rekordtiden 796 sek. Undertecknads insats bör snarast glömmas.

D-2 Solnagrabbarna Urban Nygren och Jan Zetterdahl vann en övertygande dubbelseger för S.E.Pira, Strömsund. Våran Åke tycktes för tillfället ej vara i bästa form och fick nöja sig med fjärdeplatsen. Curt Graveleij hade också besvär med sina kärror och tillbringade en stor del av tiden med att vada omkring i kanalerna efter sin flygapparat.

A-1 Specialisterna i klassen, Folke Hansson, Järvsö och Gösta Nilsson, Östersund utkämpade en hård duell, som Gösta till slut avgjorde till sin fördel. Hans klubbkompis, Arne Berglin var dock tätt i hälarna på Folke Hansson vid tävlingens slut.

Coupe d'Hiver Lennart, som även var tävlingsledare, körde en improviserad tävling mot S.U.Färnlöf, Strömsund, och vann på så fin tid som 337 sek, trots att man förförsta gången tillämpade markstart i klassen. Färnlöfs kärra tycks ha tappat i trim sedan han flög den så suveränt i Uppsala i våras.

Tävlingarna hade denna gång sammat färre antal deltagare än vanligt, kanske delvis beroende på att vädret varit så dåligt den senaste tiden och delvis på de nära förestående VM-tävlingarna i Finland. Vi hoppas emellertid på bättre deltagande nästa år.

ROFFE

Resultat

<u>A - 2</u> <u>sen.</u>	1. Hans Eklund	Skvadern	783 sek
	2. Nils Helgesson	"	737 "
	3. L.O.Larsson	Uppsala	734 "
	4. Gösta Nilsson	Östersund	696 "
	5. Folke Hansson	Järvsö	687 "
	6. Rune Johansson	Gamen	626 "
	7. Arne Berglin	Östersund	617 "

A-2 forts.	8. Ulf Lejdstrand	Skvadern	588	sek
	9. K.A.Ericsson	"	468	"
	10. Millerd Järverud	Järvsö	452	"
	11. Leif Aberg	Uppsala	356	"
	12. Åke Persson	Järvsö	182	"
<u>A-2 jun.</u>	1. Michael Borell	Östersund	460	"
	2. Lennart Hoff	"	398	"
	3. Tommy Ericsson	Skvadern	336	"
	4. N.E.Hägglund	Östersund	323	"
<u>C-2</u>	1. Rune Johansson	Gamen	874	"
	2. Stig Lewin	Östersund	796	"
	3. Rolf Sundin	Skvadern	723	"
<u>D-2</u>	1. Urban Nygren	Solna	888	"
	2. Jan Zetterdahl	"	821	"
	3. S.E.Pira	Strömsund	744	"
	4. Åke Löfvander	Skvadern	691	"
	5. Gösta Nilsson	Östersund	557	"
	6. Curt Graveleij	Skvadern	359	"
	7. Birger Sahlin	"	125	"
<u>A-1 sen.</u>	1. Gösta Nilsson	Östersund	573	"
	2. Folke Hansson	Järvsö	530	"
	3. Arne Berglin	Östersund	518	"
	4. Stig Lewin	"	347	"
	5. Millerd Järverud	Järvsö	211	"
	6. Nils Helgesson	Skvadern	99	"
<u>A-1 jun.</u>	1. Tommy Ericsson	Skvadern	446	"
	2. Håkan Nilsson	Östersund	420	"
	3. Leif Engman	Järvsö	355	"
	4. Michael Borell	Östersund	316	"
	5. Lennart Hoff	"	182	"
<u>Coupe d'Hiver</u>	1. Lennart Flodström	Skvadern	337	"
	2. S.U.Färnlöf	Strömsund	242	"

Resultaten i denna klass är bästa tre av fem starter.

<u>Lag</u>	1. Skvadern /Eklund, Löfvander, Sundin/	2.197 sek
	2. Östersund/Berglin, Nilsson, Lewin/	1.970 "

Snart börjar den nya tävlingssäsongen och till att börja med får vi inrikta oss på följande tävlingar:

- 12/9 WENTZELPOKALEN, Östersund A 1, C 1, D 1 jun och sen.
Anmälan senast 6/9 till Roffe 152 817 l. Lennart 69574.
- 19/9 SVENSKA MÄSTERSKAPEN, Göteborg A2, B2, D2 jun och sen.
Anmälan senast 30 aug till Roffe eller Lennart.

Senare är det även dags för klubbens egna fantaniska mästerskap och eventuellt någon klubbmatch mot Östersund. Mer där-om senare.

Nu Nu Nu är alltså dags att bygga nytt och/eller se över Era gamla kärror.

Något om nordiska landskampen, Norrköping 2/8

Eftersom MODELLFLYGNITT lär komma med fylligt reportage - så småningom - vill jag bara, fritt efter S O Lindén, dra ett par meningar om vad som hände därstädes.

Vindstyrkan låg mellan 8 och 15 sekundmeter (kuling?) med kraftig turbulens. V.goda och se på litet statistik:

Totala deltagarantalet var 35 (endast 2 norrmän i D-2), alltså 175 starter. Av dessa noterades 5 max i A-2, 19 i C-2 och 16 i D-2, totalt 40 max = 23 %. 56 av flygningarna var mellan 1 och 2 minuter, 38 mellan 1 och 59 sekunder, och hela 12 totalmissar, varav 11 i D-2. Kvaddar och bortflygningar voro ordningen för dagen. I övrigt konstateras, att en man i varje klass redan kvalificerat sig till svenska landslaget till NI nästa år, i Norge.

Resultat:

A-2	1	Ambjörn Wahlund, Sverige	613 sek	Lag	1	Sverige	1402
	2	T Heggelund, Norge	528		2	Finland	1300
	3	A Hietanen, Finland	516		3	Danmark	1199
	5	Dick Wiklund, Sverige	462		4	Norge	1094
	9	Gunnar Kalén, Sverige	327				
C-2	1	Anders Håkansson, Sverige	768 sek	Lag	1	Sverige	2099
	2	E Nienstedt, Danmark	735		2	Danmark	2002
	3	Z Kongsberg, Danmark	697		3	Finland	1716
	4	Ragnar Ahman, Sverige	677		4	Norge	1690
	5	Johan Bagge, Sverige	654				
D-2	1	Rolf Hagel, Sverige	783 sek	Lag	1	Finland	1649
	2	S Haapalainen, Finland	701		2	Sverige	1519
	3	T Johannesen, Norge	611		3	Norge	1169
	8	Hans Ahlström, Sverige	371		4	Danmark	1051
	10	N-E Hollander, Sverige	355				
Lag sammanlagt:		1	Sverige	5020 sek	(av 8100 möjliga!)		
		2	Finland	4665			
		3	Danmark	4252			
		4	Norge	3953			

Floda

Så har vi fått en liten vädjan från 781 Södersten, STK, 9 skolkomp., StabSbS, Uppsala 8:

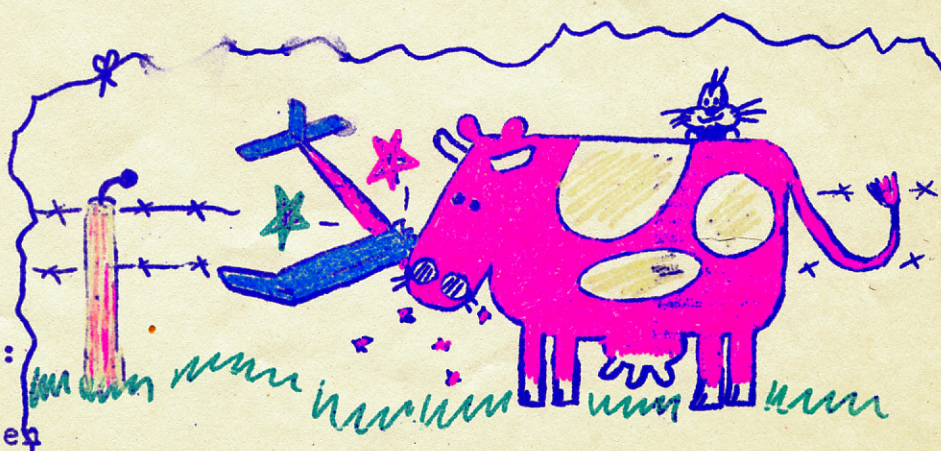
Är det någon som känner någon som... osv som har en lägenhet att hyra ut till ovannämnde från den fjundonde månaden 1966 så hojta på densamme, så blir han med i Skvadern också.

Hur var det korpralen, passar den bra med kök och utsikt mot havet? Då vet vi inte hur vi ska få den att passa. Om du hade sagt 1976 i stället så kanske

Vem e de?
De ~~de~~ e Ede.
E de de?
Ja, de e de.

Har du något att fråga
mig om? Gör det nu.

Denna tidnings redaktör:
L Flodström
Box 2510 Stockviksverket



RAPPORT FRÅN VM I FRIFLYG I KAUHAWA, FINLAND DEN 9 - 11 JULI 1965.
SEX SVENSKAR I FLY OFF. VÅRA WAKE-FLYGARE VÄRLDSMÄSTARE I LAG.
LENNART FLODSTRÖM FYRA INDIVIDUELLT.

Det har nu gått en månad sedan VM arrangerades i Finland och man har haft tid att smälta intrycken däriifrån. Men fortfarande imponeras man vid tanken på de enormt fina resultaten och gläder man sig åt de många svenska framgångarna.

Sex skvadrar hedrade tävlingarna med sin närvaro: Lennart Flodström som lagmedlem i C-2, K.A. Ericsson som lagledare, samt Hans Eklund, Tommy Ericsson, Ulf Lejdstrand och undertecknad som tidtagare. Som sådan fick man god kontakt med medlemmarna i det lag som man för dagen var avdelad att ta tid åt, men tyvärr begränsades även möjligheterna att följa upp vad som hände på alla håll och kanter. Speciellt tråkigt var ju att man inte hela tiden kunde hänga med i svenskarnas förehavanden i så hög grad som man skulle ha önskat.

Eftersom utförliga tävlingsreferat kommer att kunna läsas i Modellflyg-Nytt m.fl. tidskrifter skall jag nöja mig med att lämna ett sammandrag i grova linjer av vad som hände de tre tävlingsdagarna.

A-2 Först i elden var A-2 flygarna. Efter genomgång strax före tävlingarnas början imponerades man av det otroliga virrvarr och elände som uppstod när samtliga deltagare på en gång skulle kontrollera sina startlinor. Luften genljöd av rop och irriterade svordomar på nästan alla existerande språk. Linnmätningen borde ha förtagits på lämpligt avstånd från startområdet. Detta är nog den enda allvarliga anmärkningen man kan rikta mot de i övrigt perfekta arrangemangen.

Så var man äntligen klar för att börja tävla. Ett 20-tal man ställde upp med var sin medhjälpare och modell. Och väntade, och väntade, och vänt... Hoppsan, där svek nerverna på någon, som inte längre kunde hålla sig utan började dra. Skulle han få lyft? Nej, ja, jo, näää. Så ny väntan. Ytterligare in nervklen individ gör ett försök och får anslutning. Kommandorop hörs över hela fältet och strax är samtidigt 12-15 kärror i luften. De flesta får lyft. Detta tråkiga "Följa-John system" tillämpades under hela A-2 tävlingen. Naturligtvis blev följderna av detta många linkorsningar med åtföljande omstarter.

Alla tre svenskarna maxade i första start, men i den andra föll Knut Andersson bort och i den tredje Inge Sundstedt. Det stod ganska snart klart att den som tappade någon enda sekund skulle vara borta från toppstriden. Efter de fem perioderna befann sig Gunnar Kalén i det exklusiva sällskap på 8 man, som hade flugit fullt. I första omstart föll tre man ifrån men Gunnar hängde fortfarande med. I den andra omstarten lyckades ingen nå de fem minuterna. Bäst lyckades emellertid sveizaren Anton Bucher med 282 sek, vilket gav mästarvärdighet. Gunnar fick inget som helst lyft utan landade redan efter 122 sek. Detta gav honom i alla fall en fin 4:e placering, vilken han verkligen har all heder av.

England vann mycket sensationellt lagtävlingen på fenomenala 2.646 sek. Sverige kom sjua på 2.343 sek.

Totalt presterades 173 maxar av 295 möjliga. Omflygningarna ej räknade.

D - 2 Andra tävlingsdagen var D-2 flygarnas. Regnskurarna avlöste varandra i ett kör men vindförhållandena var hyggliga. 173 av 265 möjliga maxar bokades. Alltså ännu högre procentuell andel än i A-2.

Calle Aunér började med 14 sek och därmed försvann genast hans möjligheter. Hans Friis tappade 60 sek i tredje perioden och var alltså borta även han. Hela 16 man nådde till slut fly-off och bland de lyckliga var Nilserik Hollander. Endast en man klarade 4-minuters-

vallen. Det var segraren Alberto Dall'Oglio från Italien. Nilserik hade oturen att kvadda sin bästa kärra före omflygningen och hans andrakärra visade sig tyvärr ej ha den där rätta sprutten. Men en synnerligen hedrande 11:e placering blev hans. Som Ni ser av resultaten var det verkligen tätt på given mellan de 15 främsta. Den 16:e, Henry Spence, USA, var emellertid kanske den bäste av dem alla, men han fick 0 sek. För lång motortid!!!

Alla deltagarna från Italien och USA flög fullt, 2.700 sek, varför dessa länder fick dela på lagsegern. Fenomenalt. Sverige fick nöja sig med 9:e plats på 2.323 sek i lagtävlingen.

Detta var de verkligen vassa motorernas tävling, och det sprätte och tickade av timers och automatiska anordningar både fram och bak på de flesta kärrorna. Det är åtminstone mitt intryck av dessa vrålande och oljestinkande monsters.

C - 2. Tävlingarna avslutades tredje dagen med Wakefieldklassen. Förväntningarna var högt ställda på det svenska laget. Vi skulle inte ~~hålla~~ behöva bli besvikna, skulle det visa sig. För att göra en lång historia kort, kan sägas att alla tre grabbarna ganska enkelt /???:/ gjorde sina fem maxar vardera. Efter vad jag kunde se var det bara Lenart, som i andra start låg litet illa till ett tag, men han fick lyft och situationen redde upp sig. Kampen om lagsegern var hela tiden mycket hård, och särskilt jugoslaverna var besvärliga. I fjärde start tappade Emil Fresl 10 sek, och det gav Sverige ett försprång, som stod tiden ut.

12 man nådde 900 sek och bland dem var fyra svenskar. Fyra: Jo, Julle Akesson var den fjärde. Han flög proxy för en japan vid namn Masary Itoh, och blev efter vad jag kan påminna mig förste wakeproxyflygare som nått fly off i VM. Julle kramade ur kärnan varje sekund som fanns. Hans prestation är särskilt förnämlig med tanke på att han endast hade haft två dagar före tävlingen på sig att lära känna modellen. I första omflygningen föll 9 man bort och bland dem tyvärr både "Floda" och "Termik-Johan" samt Julle, som kom sist med 174 sek.

Så gällde det då fem minuter, och striden stod mellan vår Bengt Johansson, Köster från Danmark och ryssen Matveev. Alla tre fick braktermik och deras kärror drog iväg fantastiskt högt och långt. Max för alla tre förstås. Efter en stund återkom man med ryssens kärra och efter ytterligare någon tid även med Bengts, men varken Köster eller hans modell fanns i sikte. Det såg ett tag ut som om tredje omflygningen skulle få ske utan danskt deltagande. Det återstod endast c:a 3-4 min till ny start när danskarna i sin Vauxhall kommer ångande över fältet med modellen i högsta hugg. En av strängarna i gummimotorn var av, men det fanns ej tid till att byta snodd. Alla tre såg sammanbitna ut, vevade och slängde iväg modellen. Sorgligt nog var det Bengts kärra som landade först. Heder emellertid åt hans fina prestationer denna tävling. Köster och Matveev maxade båda och modellerna höll sig hela tiden mitt över fältet. Än var det alltså inte avgjort vem som skulle bli mästare. Dags för nya tag i fjärde omflygningen.

Vädret hade nog försämrats en del och det var inte lika lätt att få lyft denna gång. Till att börja med sjönk Kösters modell snabbare än ryssens och segern tycktes gå Danmark förbi, men så nådde modellen ett område med flyt och under publikens jubel klockades den för 257 sek mot 217 för Matveev. Köster var årets mästare och hans ryske medtävlare såg en smula moloken ut. Ja, det var verkligen en thriller, som man nog aldrig glömmer. Totalt noterades 219 av 320 möjliga maxar under fem perioder.

Facit för Sveriges del blev alltså 3,4 och 5:e placeringarna individuellt och seger i lagtävlingen. Verkligen en magnifik avslutning på detta VM.

Konstruktionsmässigt tycks det inte ha hänt så mycket med wakarna på senaste åren, möjligen har kropparna genomsnittligt blivit något längre, samt blir det allt vanligare att köra med 16 str. i gummimotorn.

Efter denna inflation i omflygningar i de olika klasserna finns det nog risker för kommande regeländringar. Vi får då hoppas att de lärde tar sig en ordentlig funderare innan de beslutar något. A-2 är väl den klass som har största chansen att klara sig ifrån någon ändring.

Ja, ett friflyg-VM är verkligen en fantastisk upplevelse väl värd att satsa på. Förutom det rent tävlingsmässiga bjuder det på massor av intressanta händelser. Man knyter nya kontakter och återupplivar gamla sådana och får tillfälle att diskutera modellflygproblem med likasinnade från hela världen. Börja redan nu att gå in för nästa VM i Tjeckoslovakien om två år. Om Du ej lyckas kvalificera Dig till laget, så åk om möjligt ändå dit och se och lär.

Tyvärr tillåter av utrymmesskäl ej herr Flodström att jag skriver mer om VM denna gång, fast jag nog skulle kunna svamla en hel del till. Vi syns snart på något klubbmöte och då ska Hasse, Uffe, Lennart och jag visa en del bilder från evenemanget.

ROFFE

Resultat

A-2 1. A.Bucher, Schweiz 900 + 240 + 282 2. J.O'Donnel, England 900 + 240 + 152 3. K.Bentzen, Norge 900 + 240 + 143 4. GUNNAR KALEN, SVERIGE och G.Klomp, Holland 900 + 240 + 122 6. S.Hubert, Tjeckoslovakien 900 + 210 7. D.Tipper, England 900 + 193 8. Th. Kongstedt, Danmark 900 + 122 39. INGE SUNDSTEDT, SVERIGE 723 40. KNUT ANDERSSON, SVERIGE 720.

Lag 1. England 2.646 sek. 2. Tjeckoslovakien 2.597 sek. 3. Sovjet 2.534 sek. 7. SVERIGE 2.343 sek.

D-2 1. A.Dall'Oglio, Italien 900 + 240 2. M.Bourgeois, Frankrike 900 + 239 3. E.Verbizkij, Sovjet 900 + 227 4. B.Schlosser, Västtyskland 900 + 223 5. V.Onufrienko, Sovjet 900 + 212 6. G.French, England 900 + 203 7. V.Hájek, Tjeckoslovakien 900 + 190 8. R.Cherny, USA 900 + 173 9. C.Lenti, Italien 900 + 163 10. J.Kumpulainen, Finland 900 + 159 11. NILSERIK HOLLANDER, SVERIGE 900 + 153 12. M.Landeau, Frankrike 900 + 152 13. A.Meczner, Ungern 900 + 142 14. J.Robinson, USA 900 + 128 15. G.Grifoni, Italien 900 + 120 16. H.Spence, USA 900 + 000 31. HANS FRIIS, SVERIGE 803 47. CARL-ERIK AUNER, SVERIGE 621

Lag 1. Italien och USA 2.700 sek. 3. Sovjet 2.684 sek. 4. SVERIGE 2.324 sek.

C-2 1. Th.Køster, Danmark 900 + 240 + 300 + 360 + 257 2. V.Matveev, Sovjet 900 + 240 + 300 + 360 + 217 3. BENGT JOHANSSON, SVERIGE 900 + 240 + 300 + 196 4. LENNART FLODSTRÖM, SVERIGE 900 + 240 + 229 5. RUNE JOHANSSON, SVERIGE 900 + 221 6. J.Horn, Västtyskland 90 + 218 7. F.Parmenter, USA 900 + 212 8. E.Oskamp, Holland 900 + 200 9. A.Armes, England 900 + 188 samt J.Merory, Jugoslavien samma res. 11. V.Kmoch, Jugoslavien 900 + 183 12. M.Itoh, Japan /proxy J.O.Åkesson, Sverige/ 900 + 174

Lag 1. SVERIGE 2.700 sek. 2. Jugoslavien 2.690 sek. 3. USA 2.631 sek.

Avdelning för intressanta konstruktioner

På de följande tre sidorna har vi samlat ihop några intressanta modeller av olika kategorier.

"SUSPENSE" D-2 konstr. av Hank Spence, USA

Undertecknad är inte D-2-specialist, men jag försöker hänga med i vad som händer även på den marknaden. Vid årets VM fanns det givetvis en hel del som intresserade, och många kärror i klassen var verkligen bra, t.ex. italienarnas, schweizaren Schenker's, västtysken Rieke's, m.fl.

Personligen fastnade jag dock mest för den kärra, som jag har återgivit på den följande skissen. Tyvärr kan jag inte garantera för riktigheten i alla delar, eftersom alla tillgängliga data inte räcker helt.

Treplansskissen är plankad ur "SCATTER", och redan här börjar svårigheterna. "SCATTER" säger själv att vingens och stabbens uppbyggnad kalkylerats ut ur fotografier. De stämmer dock bra, om man dömer efter det stora antal fotos som undertecknad betraktat.

Så har vi fenan. På originalmodellen hade Spence normal överfena och en liten underfena, som den streckade linjen visar, men på VM-modellen hade han endast en underfena, som jag, likaså efter fotografier, försökt få så exakt som möjligt.

Originalmodellen hade 6° nedåtriktning på motorn, men förmodligen var det ytterligare någon grad nedåt på VM-kärren.

Profilerna är också något av frågetecken. Vingprofilen är angiven till G-610 b, förtunnad till 7,8% säger MAN. Eftersom G-610 b i original är 7,9% tjock är man lite funderksam över hur den är förtunnad. Ett drag med sandpapper?

Stabprofilen är i MAN angiven till 9%, flat, och den kan ritas nästan hur som helst. Jag har ritat upp ett alternativ (efter skosulan).

Vingen har en uppbyggnad efter den princip som angivits på skissen, d.v.s. med torsionsnos både på över- och undersidan.

Modellen var en av de fem som kom högst i VM, och samtidigt en av de som hade bästa glidet.

Jag vore tacksam om någon av plågade läsares skara kan lämna ytterligare uppgifter om denna kärra eftersom en av våra klubbmedlemmar eventuellt tänker bygga densamma.

C-2 konstr. av Bengt Johansson, AKM

Bengt har haft vänligheten att skicka mig denna skiss, och den torde alltså vara korrekt så när som på de fel undertecknad gjort vid kopierandet (någon tiondels millimeter här och var). Modellen var definitivt en av de bästa vid VM och den Julle-konstruerade snurran ordnade bra höjd. Speciellt intressant är ju vingprofilen, som ju generellt brukar betecknas som mindre lämplig på en C-2.

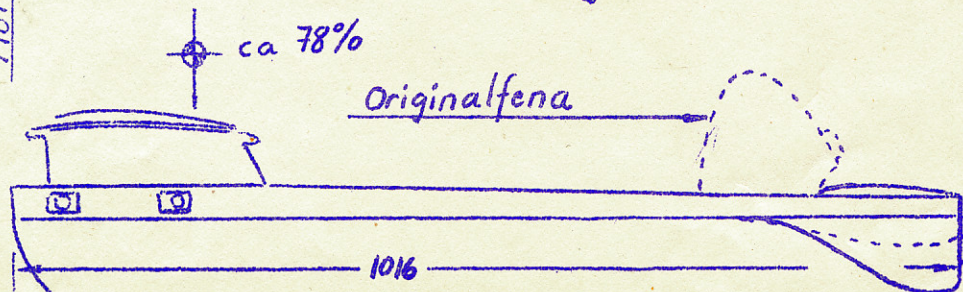
A-2 konstruerad av ~~NEEM~~ Arne Hansen, Danmark

Ur den danska klubbtidningen "THE HURRICANE NEWS" har vi saxat denna snygga A-2, till synes en förnuftig konstruktion. Arne Hansen har i många år varit en av Danmarks bästa A-2-flygare, och det är ett ganska gott betyg, även om många kanske har dömt danskarna efter deras internationella framträdanden på senare år, som inte har varit helt lyckade. Mig synes dock att modellen har fått en alltför stor nobradie på stabbenog det må være lidt skidt.

Floda

Hasse bygger en Wake! Vad bygger Du?

Motorn riktad 60 nedåt *)



Originalfena

Fenan på VM-modellen *)

*) Läs textbladet för mer information!

G-610 b *)

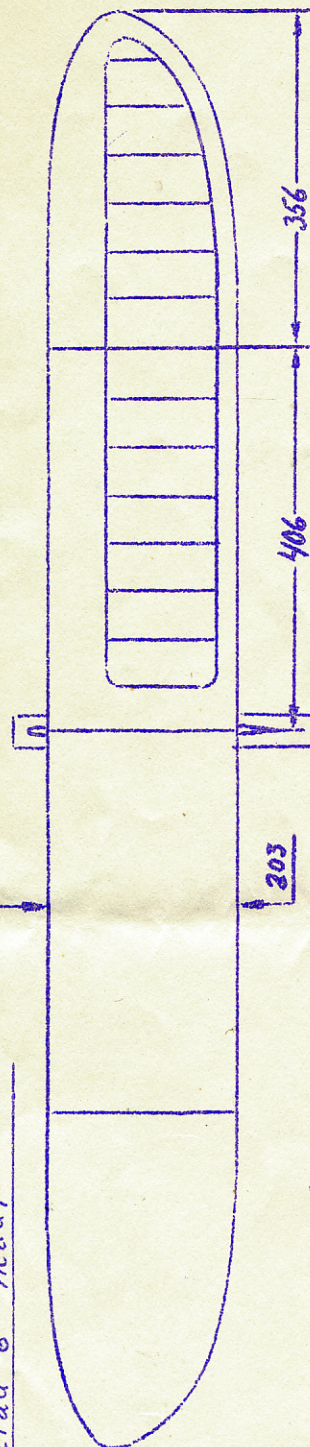
9% *)

Skala 1:8

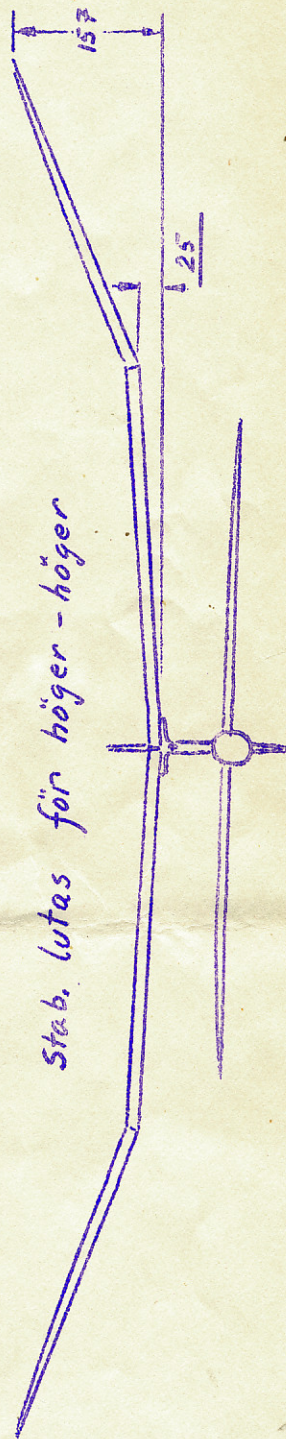
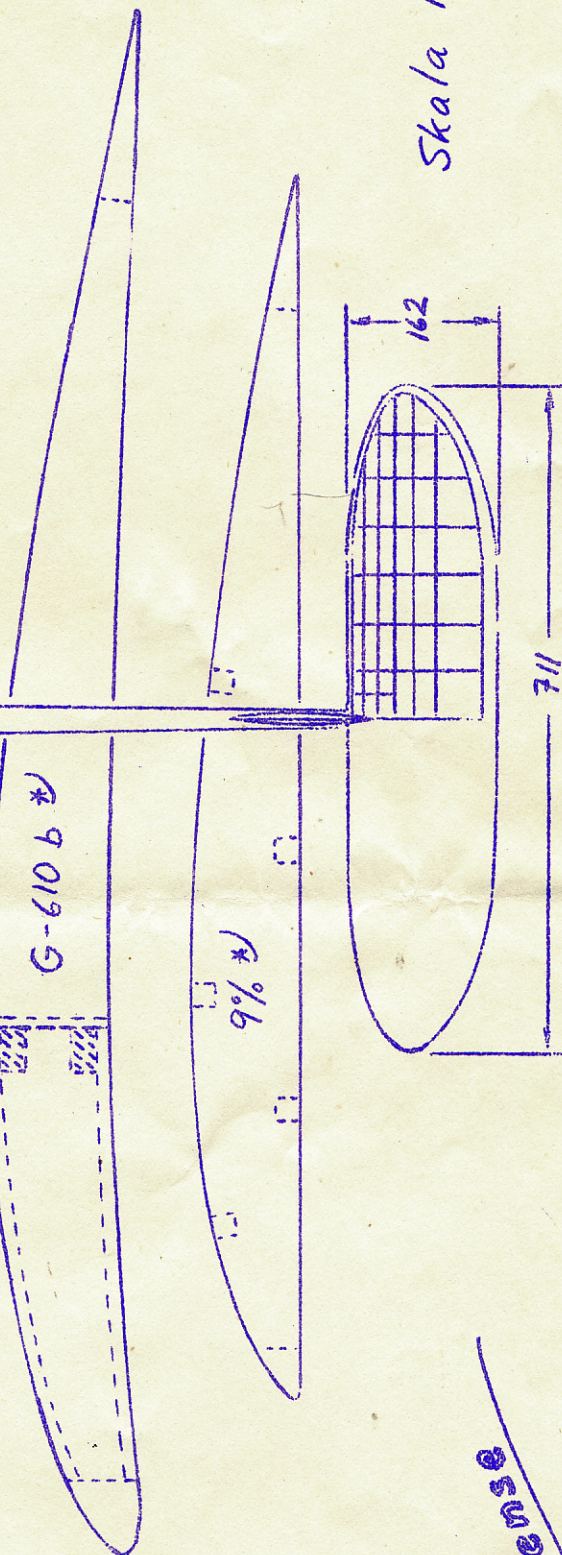
Stab. lutas för höger-höger

Suspense

D-2
Hank Spence
U.S.A.



Kroppen är uppbyggd av balsa-flak. Oval i genomskärning.



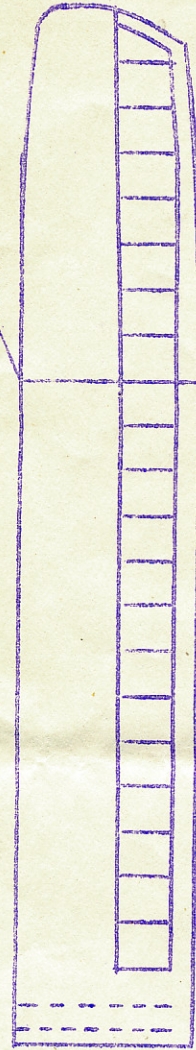
Vingyta 15,6 dm²
Stabyta 2,6 "



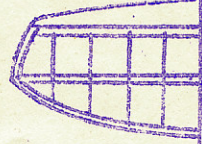
Prop. Ø 540 x 710
1° neråt 5° höger
16 str. Pirelli 6x1
(eller 24 str 4x1)

Modellen flyger höger-vänster

Höger vinge skränt
+ 3 mm här



Vikter
Kropp 92,0 g
Vinge 54,0
Stab. 4,5
Prop. 39,0
+ nosbl. 189,5 g
Totalt 189,5 g



Delbar kropp

1,5 mm

Timer

1,0 - 97 mm

1250

Hela mod. utom stab. och fena
klädd med lätt sider.

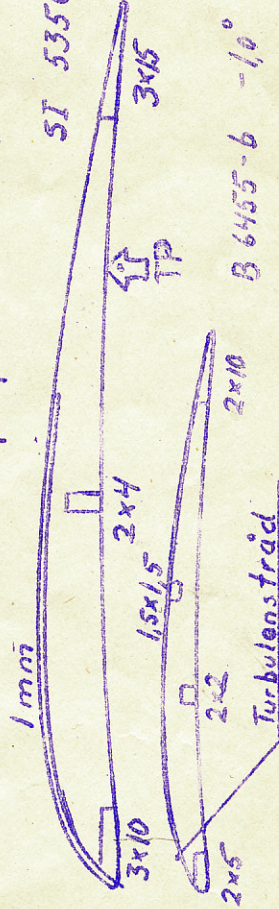
1325

1:a VT-65
900 + 221

1:a UT-65
1762

3:a VM-65
900 + 240 + 300
+ 196

2 mm pianotråd



1 mm

3x10 2x4 15x1,5 2x2

3x15 TP

B 6455-b -10°

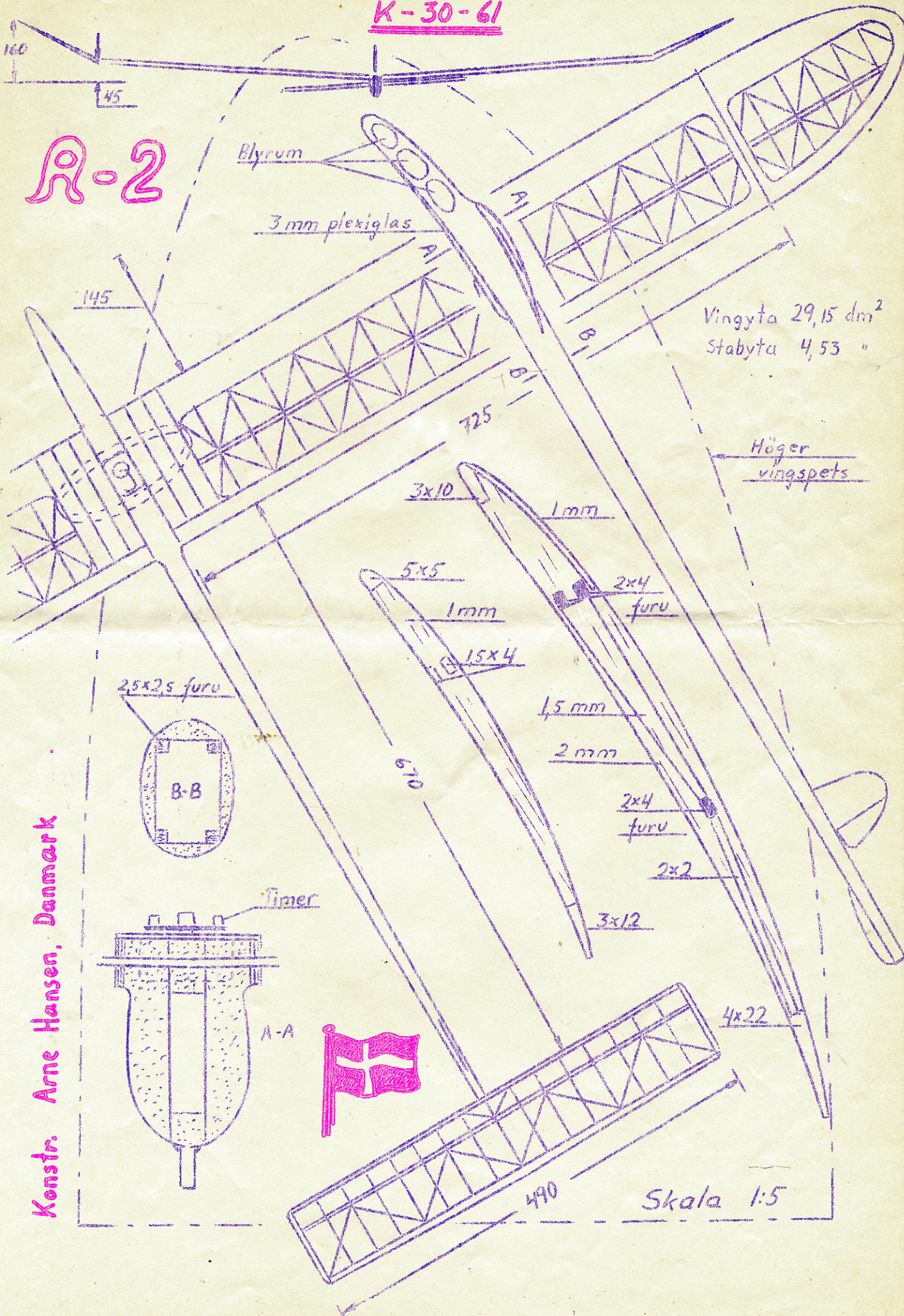
Turbulenstråd

C-2 / Bengt Johansson
AKM

Skala 1:5

K-30-61

A-2



Konstr. Arne Hansen, Danmark