

# PROFILEN

En utomordentlig publikation från Modellflygklubben SKVADERN.

Nr 1. 1966

Redaktören glädde sig ...

åt de friska takter som både en och två medlemmar lovade att visa när årsmötet avhölls. Nu har det gått en dryg månad och de friska takterna har hittills visats av fjolårets aktiva, vilka inte lovade någonting. Skärpning anbefalles.

Redaktören har inte byggt någonting på länge, men en del konstruktioner pockade på färdigställande, och till slut tvingade red. sig till att börja bygga. Und hast Du mir gesehen, det är verkligt kul att bygga modellflygplan. Kruxet är bara att tvinga sig till att börja på en ny kärra.

Bygga bör man. Det är nämligen tävlingar på gång.

|      |                      |
|------|----------------------|
| 20/2 | VT i Köping          |
| 6/3  | Järvsö               |
| 13/3 | Nordiska Landskampen |
| 20/3 | Norberg              |
| 28/3 | Östersund            |

För alla dessa tävlingar gäller som vanligt att anmälan är inne i tid och tillsammans med avgifterna (Nordiska undantaget). Klasserna blir i samtliga fall A:2, C:2 och D:2. I Järvsö och Östersund tillkommer troligen A:1. Här är det ett fint tillfälle att göra come-back med en A:1:a i Järvsö och Östersund. Välkomna åter!

Som vanligt gäller också att årsavgiften bör betalas. <sup>Mittat 16:-</sup> 15:- för senior och 10:- för junior och studerande samt lumpare. Och då får ni som vanligt Modellflygnytt, Profilen och rabatt på Eders hufvudbod; Georgs Sport. Det räcker med en enkel postanvisning till Ulf, Lejdstrand, Bäckgatan 24, Sundsvall.

Tyvärr är vädret ännu i otrevligaste laget, och vi har inte kunnat gästa Sidsjön i den utsträckning vi önskat, men så fort det har blivit litet varmare och mindre blåsigt samlas vi där igen, såvida inte någon tävling kommer emellan. Det är dock intet som hindrar, att den som av någon anledning inte deltar i tävlingar i fjärran ändå går upp och trimmar på sjön. Vi måste försöka få till någon sorts "Cirkus Skvadern" som gör att vår hobby ser lockande ut.

EBDA: Äd de' du sob har städdt libbtubed i taddborstglased?



Mittat 16:-



# RUNNTÄVLINGEN 30/1-66

Det var efter en hel del tvekan, som ett fem man starkt Skvadern-gäng startade från Sundsvall för att åka ner till Borlänge och delta i rubr. tävling. Klockan var halv tre på söndagmorgon och snön yrde kraftigt och vägarna var nästan halt igendrivna och o-plogade. TV:s väderlekstjänst hade spått både regn och kraftiga vindar. Men envisa och "tuffa" som modellflygare oftast är, gav vi oss som sagt iväg trots allt. När vi under tjugo mils färd lot-sat oss fram genom snödrivorna och kommit ner till Gävle-trakten började det spöregna på fullaste allvar. Det här var just vackert, hur skulle det sluta?

När vi till slut hade kommit fram till tävlingsplatsen visade det sig tyvärr att flera klubbar hade skrämts av de dåliga väder-leksutsikterna och stannat hemma. Något försenade startade så täv-lingarna i rätt ymnigt snöfall men med obetydlig vind. I andra pe-rioden övergick snöfallet i duggregn som gjorde att modellerna snabbt täcktes av is. I tredje perioden började det bli rätt tur-bulent i luften och i de två sista perioderna var vinden ~~gnakax~~ ganska besvärande. Snödjupet var närmare en halv meter och hämt-ningen av kärrorna blev mycket ansträngande, särskilt för oss som inte hade några skidor med.

Klass A-2 Hasse började tävlingen något olyckligt med en flyg-ning på 1.58 sedan han tvingats koppla på 3/4-höjd. Snön var för djup och han orkade inte hålla tillräckligt hög löpfart för att få upp Rindonella på full höjd. Efter denna miss skärpte sig dock Hasse på ett föredömligt sätt och bokaie sig för idel maxar. Det gav seger och den fina tiden av 838 sek. Tvåa kom Bertil Westin, Gamen och f.d. Kärnösand. Gunnar Kaléns unge ättelägg Hans belade överraskande tredjeplatsen på 778 sek. Vad måste bli? Nils Helgesson, som inte hade någon helt lyckad dag slutade på delad niondeplats med tiden 588 sek.

|           |                                 |     |     |
|-----------|---------------------------------|-----|-----|
| Resultat: | 1. Hans Eklund, Skvadern        | 838 | sek |
| /12 delt/ | 2. Bertil Westin, Gamen         | 816 | "   |
|           | 3. Hans Kalén, Gamen            | 778 | "   |
|           | 4. Rune Johansson, Gamen        | 731 | "   |
|           | 5. Inge Sundstedt, Borlänge     | 731 | "   |
|           | 6. Hans Ahlström, Borlänge      | 709 | "   |
|           | 7. Gunnar Kalén, Gamen          | 698 | "   |
|           | 8. Dick Wiklund, Linköpingsesk. | 662 | "   |
|           | 9. Nils Helgesson, Skvadern     | 588 | "   |
|           | 9. Ingvar Sares, Borlänge       | 588 | "   |

Klass D-2. I denna klass kunde man verkligen tala om Gamen-domi-nans. Av de sju främsta var sex man från denna klubb. Unge och okände Ray Pramberg vann med en helt ny och sades det otrimrad modell på strålände 900 sek. Den ende som kunde spränga in sig bland Gamarna var AKG:s Morgan Zetterdahl som flög sin Pladuska till femte plac. Vårän Kurt lyckades riktigt bra i de fyra första perioderna och presterade tider på mellan 2.10 - 2.30 trots att "Sjunkbomben I" endast behagade stiga under de första fem sek. av motortiden för att därefter lägga sig på ena vingspetsen och banka. I sista start ville det sig emellertid inte och de 40 sek han då nådde blev väl något av en antiklimax för den gode Kurt. Egentligen borde väl med tysthet förbigås vad Aké Löfvander hade för sig. Han var faktiskt med i två perioder, men gav sedan upp. Hans Pulteri ville helt enkelt inte, och inte Super Tigren heller för den delen.



|            |                              |         |                    |
|------------|------------------------------|---------|--------------------|
| Resultat:  | 1. Ray Pramberg, Gamen       | 900 sek |                    |
| /15 delt./ | 2. B.I.Svensson, Gamen       | 867 "   |                    |
|            | 3. C.E.Aunér, Gamen          | 851 "   |                    |
|            | 4. Åke Andersson, Gamen      | 780 "   |                    |
|            | 5. Morgan Zetterdahl, ÅKG    | 752 "   |                    |
|            | 6. Hans Friis, Gamen         | 720 "   | /endast fyra per./ |
|            | 7. Christer Wassborn, Gamen  | 708 "   |                    |
|            | 8. Ulf Carlsson, ÅKG         | 707 "   |                    |
|            | 9. H.Sjöström, ÅKG           | 704 "   |                    |
|            | 10. Kurt Graveleij, Skvadern | 603 "   |                    |

Klass A-2. I första perioden landade min wake efter 3.05, alltså minstamöjliga marginal till en max. I de återstående flygningarna hängde jag litet hårdare i gummimotorn och pågade ur den några varv ytterligare. Så i den fjärde starten kom den till synes oundvikliga missen. Den var inte stor, men tillräcklig för att jag skulle halka ner till tredje plats. Även Ragnar Ahman missade, men endast 10 sek mot mina 17. Så i den sista flygningen maxade alla tre i tåten varför ställningen inte ändrades. "Johan" vann på 900 sek. För vilken gång i ordningen under ett år vet jag inte, men det torde vara ca 5 gånger. Självt fick jag trots allt vara rätt nöjd med min tid, 883 sek, som är min bästa på 1,5 år, särskilt med tanke på att kärran jag använde är nästan helt ny och till dags dato endast gjort 10 starter.

|           |                            |         |
|-----------|----------------------------|---------|
| Resultat: | 1. Rune Johansson, Gamen   | 900 sek |
| /7 delt/  | 2. Ragnar Ahman, Gamen     | 890 "   |
|           | 3. Rolf Sundin, Skvadern   | 883 "   |
|           | 4. Bengt Blomberg, Gamen   | 856 "   |
|           | 5. Johan Bagge, Gamen      | 820 "   |
|           | 6. O.Hillerström, Borlänge | 623 "   |
|           | 7. H.G.Andersson, Gamen    | 533 "   |

Lagtävlingen vanns av Gamen lag I på 2.439 sek före Gamen lag II med 2.436. I och med Åkes olyckliga dag, blev Skvaderns placering i lagtävlingen mycket blygsam.

Arrangörsklubben hade tigt ihop ett mycket välfyllt prisbord. Hans fick en stor och stilig kopparbunke för sin seger i A-2, Kurt fick en reservdunk och själv blev min lön en byggsats till en D-1 modell. Se upp vid Wentzelpokalen till hösten.

ROFFE

---

Vet Ni

**att Lars Brising började som modellflygare.**

att nu är det hög tid att på allvar börja bygga de nya och se över de gamla modellerna inför årets tävlingssäsong.

att vi trimmar på Sidsjön varje söndag som vädret tillåter.

att Lennart och Roffe gärna ser att Ni kommer ner till bygglokalen någon måndagkväll och hjälper till med undervisningen av "glima".

att nästa stora tävling att sikta på är årets VT, som går i Köping den 20 februari.

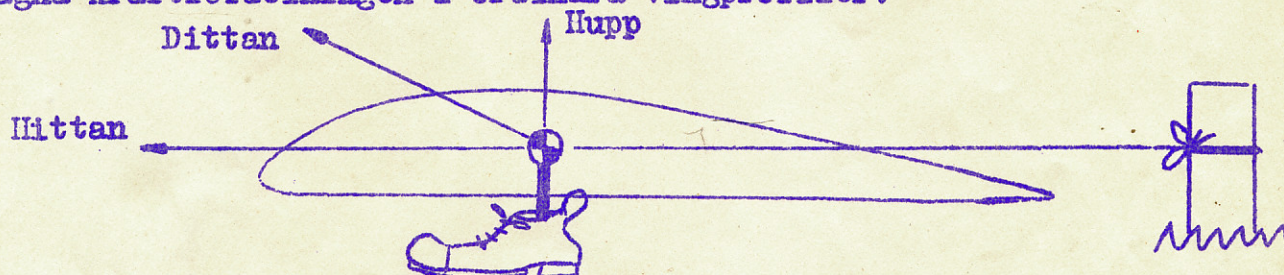
att klubbens kassör, Ulf Lejdstrand, tel 158 087, väntar på att Ni snarast möjligt betalar årsavgiften för 1966 till honom om det inte redan är avklarat.



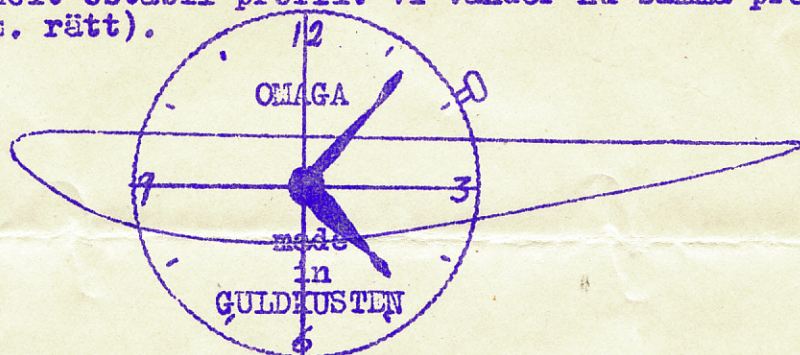
## Nya rön inom aerodynamiken

Hur många gånger har inte modellflygaren funnit en "idealisk" vingprofil, lika vacker som "Vildanden" och "En sliten grimma"? Lika ofta har denna profil varit rena botten genom sin instabilitet, orsakad av stagnationspunktens låga belägenhet. Ju högre stagnationspunkten är belägen, desto stabilare blir profilen, om den i övrigt är likadan. Ett japanskt forskarteam under ledning av professorerna Inoeta och Utoshita har ägnat sig åt detta problem och kommit till en något överraskande lösning på problemet. Överraskande därför att lösningen är så otroligt enkel.

Vi utgår från en profil av typisk Clark-Y-typ. De flesta torde utan vidare förståelse inse att fig. 1 visar den nu allmänt vedertagna kraftfördelningen i ordinära vingprofiler.



Som synes en helt ostabil profil. Vi vänder nu samma profil upp och ned (d.v.s. rätt).



Stagnationspunkten är nu så högt belägen som den rimligen kan vara medan profilen i övrigt är exakt lika fig. 1, och som kraftfördelningen utvisar är den fullständigt stabil - och dessutom oföränderligt statisk.

Data vid försöken:  $Re = 21^{14}$        $B = \text{roten ur } \frac{4}{6} \cdot Pu \text{ vid } 60^\circ F$   
 $TP = 2,5$        $C = 18 \text{ mm}$   
 $Z = 1,2 \text{ sek}$        $Kl = 16.45 (4.00 \text{ em})$

En varning: Glöm inte att bygga den nya vingen med negativ V- eller U-form. Annars blir den instabil i sidled i stället. Man måste nämligen bygga den upp och ner så man får den rätt när man vänder undersidan upp så den blir översida, så att inte översidan blir översida för det är fel,

påstår

Teknisk Tidskrift vol. 66 nr 67 sid 1-88.

(Jga - förlåt - gaj - hoppsan - jag tycker tyvärr att "Vil danden" och "Valpen i fönstret" - är bättre. Sätt. anmärkning/?)

SÄTTARE SÖKES.

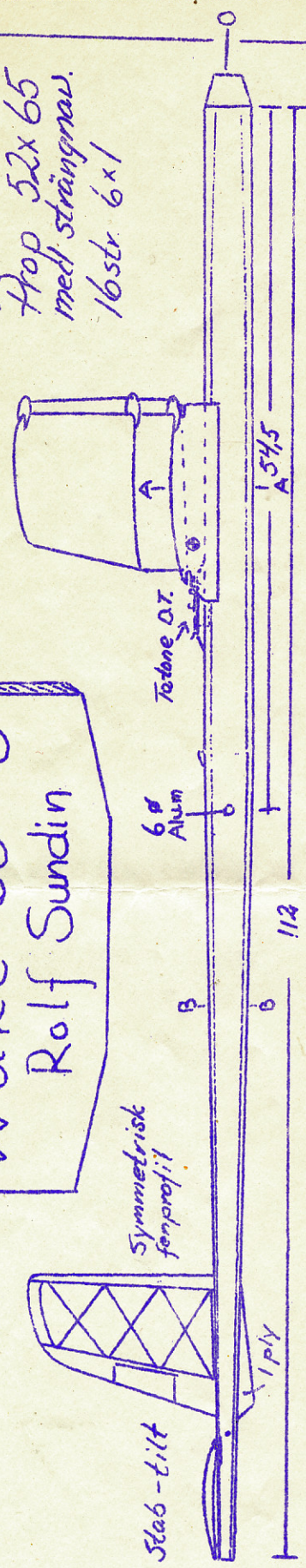
Svar till "Rättstavning"

d.t.r.

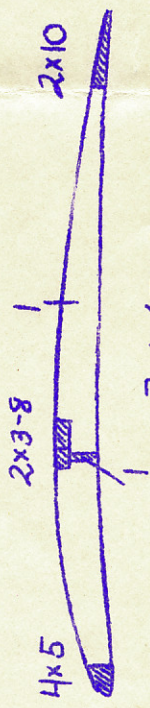
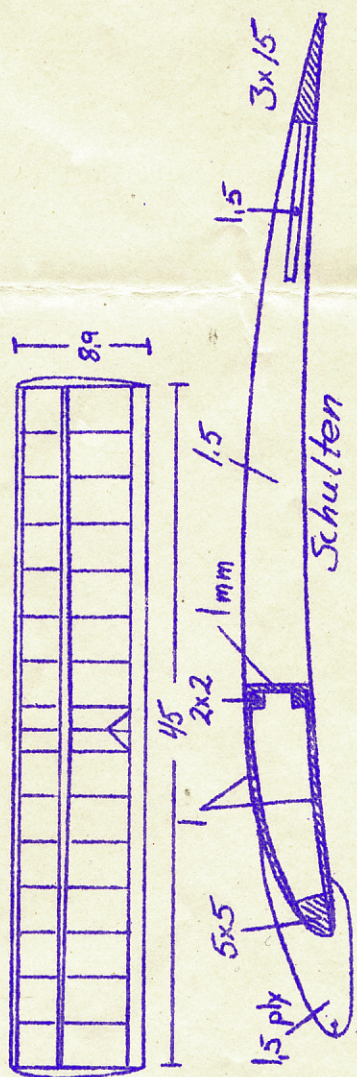
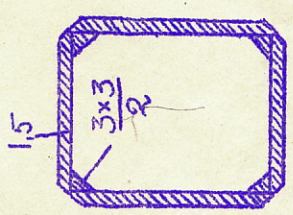
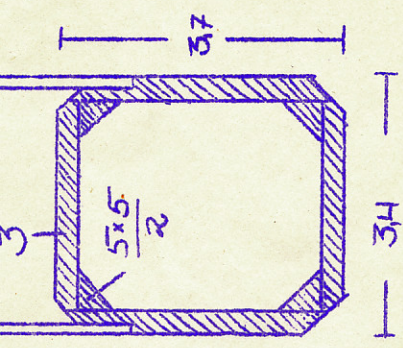
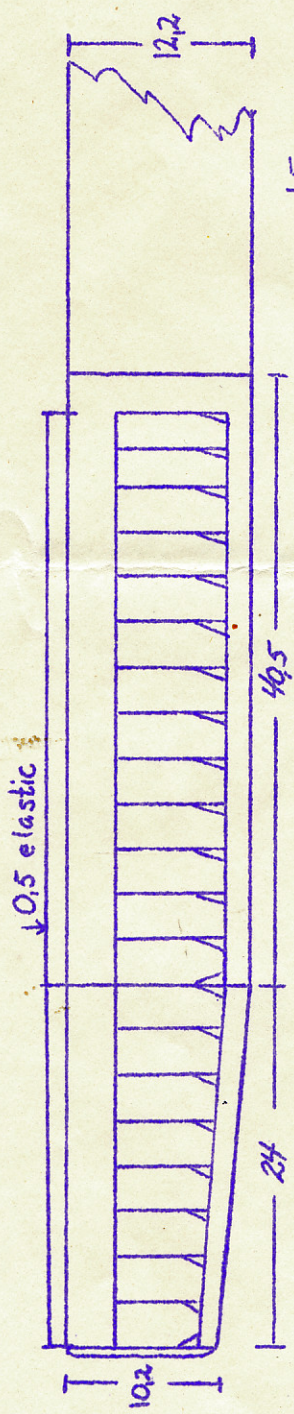


Wake 65-3  
Rolf Sundin

Prop 52x65  
med strängnav.  
16str 6x1



Right-left



Skala 1:5

B64556

RS 2/2-66



## Funderingar angående nya friflygregler

För det första vill jag tala om att jag saknar en regel. Den som förhindrar "Följa John"-metoden i A 2. Tyvärr har väl ingen ännu kommit med en lösning.

Lord Wakefield vänder sig måhända i sin grav när 40-gramsregeln träder i kraft. De gamla hederliga kärrorna, pampiga i all sin klumpighet, med en halv cykelslang inombords, blir ett allt avlägsnare minne. Snart nallar vi i kontorsförrådet för att hitta en bit karuscha som är nog liten för att uppfylla reglernas fordringar.

Vad kommer nu att hända i klass C:2? Mina egna funderingar är i den här stilen:

1967 års modeller ser i stort ut ungefär som dagens. Men detaljerna skiljer sig en hel del. I nosen sitter en propeller med variabel stigning, arbetande under ca 20 sekunder med hjälp av 16 strängar 6X1. För att man skall kunna utnyttja gummimotorns effekt helt under denna korta motortid har vingen fått en mycket tunn, svagt välvd profil, och stabilisatorn har variabel anfallsvinkel, reglerad med en vanlig motortimer som ändrar anfallsvinkeln efter 5-6 sekunder, då "ruset" gått ur motorn.

Eventuellt är det hela kombinerat med autoroder. Efter ett par år har vi en fly-off i VM med 20 man och motorvikten begränsas till 30 gram.

För D 2:ornas del vänder utvecklingen, som tidigare har gått mot mindre modeller med hypersnabbt stig och relativt dåligt glid. Den minskade motoreffekten medför att modellerna får större spännvidd och mer välvd profil, någonting åt A 2-hållet till men med motor. Och denna motor blir allt oftare en diesel, som med de nya reglerna ger effekter ungefär likvärdigt med glödstiftarna samtidigt som batteritrassel och dyra soppor försvinner. En renässans för den gamla ardenneren så att säga. Efter ett par år har motorutvecklingen och termikletningen hunnit ikapp, och så får vi ännu en jättestor fly-off i VM. 1970 flyger vi med 1,5 cc med samma modeller som i dag. 1975 är vi nere i 1 cc, och 1980 har vi enbart handstart, utan lina, utan motor, utan nöje.

Det finns andra alternativ. Öka maxtiderna till 4 min., flyg 6 eller 7 perioder eller mer. En tamp skall vara något att dra i, och en motor skall vara något att höra på.

När en tom kolsäck kunde flyga 2 timmar på Jämsjärvi, då kan en D 2: a flyga lika länge, om den släpps vid rätt tidpunkt och på rätt plats, oavsett om den har 2,5 eller 1 cc. Sitt inte bara där och glo. Gör någonting!

För övrigt har Calle Sundstedt rätt. Varför flygs det inte mer C 1?



1...2....3...4..hoppsan,  
det blev en för mycket!

RADIOFLYGARE: VARFÖR KÖPER NI INTE  
"RADIO CONTROL MODELS AND ELECTRONICS"?  
BESTÄLL HOS GEORGS. (och lös ut den sedan)

Floda

*Betala nu, please!*



## Diverse om ett och annat och m.m sånt där ditt och datt

Red. läste ett nummer av "Industria" för en tid sedan och såg då att herr linstyraren Göran Alseby hade skrivit flerfaldiga sidor om flygsäkerheten. Sina författerliga färdigheter har han ju tidigare ~~MINNEN~~ visat i bl.a. "Modellflygnytt". En femma extra i lönekuvertet för Göran får vi hoppas.

Gracken vill gärna veta om någon har en gångbar men gärna begnad Tee-Dee eller Hornet 0,8 cc till salu. Han har en spekulant. Ring Timrå 060/76011, men var försiktig. Kurt är lite skvätten just nu.

Red. har en hemlighet. Om red. får rätt är det bra, men går det på tok får red. lida, och det är ännu värre. Därför behåller red. hemligheten för sig själv. Men 915.000:- är mycket pengar, om nu någon till ~~MINNEN~~ äventyrs vet var dom finns att få. Red har dem inte. Men det är pengar det gäller.

Håll Dig väl med Karl Frithiofsson. Det är vår man, hoppas vi. Den som inte är din välgörare kan bli din välgörare om han får chansen att bli välgörare. (Vilket smaskigt ord, va?). Det är Kalle som basar för utredningen om statligt stöd till idrotten. Håll turmen!

Regeländringar C:2 Gummimotorvikt, smord, max 40 gram.  
D:2 För glödstiftare metanol/olja 80/20%  
eller 75/25%. Tji nitro.  
För dieslar fritt bränsle. (Med nitro).

Gäller fr.o.m. 1.1.67. Inga andra ändringar i fri-flygklasserna. Vilda protester börjar redan inströmma i diverse fackpress.

Se vidare diverse funderingar på annan sida.

Njutningsmedel är ledordet för geniknölsgnuggningsfrågan. De som var med för 20 år sedan förtärde med illa dold förtjusning ett avkok på en blandning av stenkolspulver, använd tuggtobak och spillolja eller något liknande. Försök identifiera ordet:

D O S C A F R A N C K

Nationalrådet manar: Kasta inte bort elektriciteten utan att ha använt den på båda sidor.

Notorius bubblicus.

..... och när jag vill ha ned den så trycker jag bara på den knappen.





## EFTERLYSNING

Kriminalred. efterlyser ca 5 st klubbmedlemmar som lovade att ge ett handtag med ynglingarna i KFUM:s källarlokal. De efterlysta är typiskt slöa, byggskygga modellflygare med den sedvanliga inställningen: Det här klarar Roffe och Floda. Dom gör ju allting annat.

Jo, men som det kanske märks så hinser dom inte med allt. Båda är arbetande familjefäder och ivriga tävlande i modellflygsporten. Roffe är ofta ute på tjänsteresor, och den där Floda, han bor inte ens i staden. Han arbetar inte ens där.

Det är alltför många som vet hur saker skall skötas, men överlåter skötandet åt andra. Plats för egna initiativ.

För några år sedan hade vi Ingemar Alm och Stig Nordin till hjälp. Då blev det saker av, och klubben svämmade nästan över anmälningslistorna till tävlingarna. Nu går det på kryckor, och så kommer det att fortsätta till dess någon fler har lust att ge ett handtag. Suss gott.

Vi har också fått slut på material till ritningar och tips, helt beroende på att inga bidraget med någonting. Den här gången har vi en Wakefield igen, den ca tjugonde under tidningens kortvariga levnadssaga. Vi vill inte planka för mycket ur andra tidningar, eftersom de flesta aktiva redan har läst Aeromodeller, Model Airplane News och Modellflygnytt. Vi emotser tacksamt nya bidrag från den begränsade läsekretsen.

## UPPROP

Sven-Olov Lindén i Örebro är, som många känner till, en som lever i det förflutna (skriver artiklar om modellflygets barndom o.s.v.). Nu har han ett önskemål, som vi vill tillmötesgå i möjligaste mån, d.v.s. allt onödigt rensas ut och essensen framföres till betugande av diverse oldtimers.

Eftersom detta är en sorts marknadsundersökning och ännu inte på något sätt officiellt handlar detta om vad som kan ske, om intresset är tillräckligt stort. Eventuellt officiellt utlysande kommer på sedvanligt sätt i sista sekunden genom Modellflygnytt. Givetvis sänder Sven-Olov ut inbjudan till respektive klubbar lite tidigare. Nu kommer uppropet:

# OLDTIMER!

Hur vore det att åter få se en riktig Wakefieldmodell i luften? En av de stora apparaterna med 160 g snodd och "krax". Kommer Ni ihåg hur "Gladan" eller "Korda" flög? Nej, naturligtvis inte. Det var för så länge sedan att det väl bara är en handfull nu aktiva såsom Termik-Johan, Anders Håkansson och ett par till som tävlat med sådana modeller. När nu den ädlaste av flyggrenar - "Wakefield" - börjar tyna bort i tvinsot, gallfeber och trumask kan det vara på tiden att få se lite riktig flygning igen. Och tänk på de lågavlönade Pirellijobbarna, hur ska de få ihop till sitt rödvin och spaghetti om vi minskar förbrukningen av tamp? (Någon minnesgod läsare invänder här, att jag propagerade för Coupe d'Hiver med bara 10 g snodd för något år sedan. Javisst, hellre en Coupe d'Hiver à 10 g än ingen C 1 à 30 g!). Nå, nog om detta. Främsta orsaken till mitt skriverseri är att jag tycker vi ska ha lite

R O L I G T M O D E L L F L Y G

- 8 -

Låt oss för en dag återuppliva de gamla andarna och träffas på



flygfältet i Örebro den 11-12 juni (nu måste jag börja censuren. Sätt.ann  
Klassindelning samma som första SM 1938. Inga ändringar i originalkon-  
struktionen får göras. Samma propeller osv. Enbart gummimotormodeller.

|     |                              |    |                |                |
|-----|------------------------------|----|----------------|----------------|
| A2  | Kroppsmodeller max 50 cm spv | D  | Kroppsmodeller | Wakefield      |
| B2  | " 30-75 " "                  | A1 | Stavmodeller   | max 50 cm spv. |
| C-2 | " 75-100 " "                 |    |                |                |

A1 för familjens yngsta (Tummeliten, Lill-Klas, Örnungen etc.). Ålder  
för deltagare max 12 år. Tag med hela familjen, tälta och bada i tem-  
pererad balja (Gustafsviksbadet) och flyg på andra sidan vägen. Ev.  
gratis varm korv åt alla deltagare.

I min ägo finns ett antal ritningar på modeller från den här tiden då  
det sig begav och hugade byggare kan mot självkostnad få en fotostat-  
kopia om ingen copyrigh stoppar. Pris 3:- ... 6:-. De som finns:

|                              |                                        |
|------------------------------|----------------------------------------|
| FIB/Sven Wentzel, 50 cm (A2) | Se även i detta nummer två ritningar.  |
| Fröjds/d:o 75 " (B2)         | Ellilä:s Wakefield fanns förr hos      |
| TipTop/Sune Stark 75 " "     | Model Aircraft och kan eventuellt fås  |
| Gladan/Wentzel 94 " (C2)     | från Aeromodeller (Floda undersöker).  |
| Meteor/Nordwaeger 97 " "     | Model Airplane News, varifrån vi nor-  |
| Wake/Dick Korda 109 " (D)    | pat skissen, har den ej längre.        |
| " /G Magnusson 114 " "       | Roffe och Floda har också några rit-   |
| Tummeliten/Wentz. 44 " (A1)  | ningar och uppförstoringsbara skisser. |

Dessutom inbjuder MFF Nimbus i Kumla till tävling med balsaglidare  
(hand-launch glöder), varvid tid tagas även på dessa. Lämpliga tips  
från Zaic's Year Books, från Roffe och Floda.

Eventuellt intresse anmäles i nedanstående lapp som utklippes och  
sändes till Sven-Olov Lindén, Hovstavägen 15, Örebro.

Ovanstående författat av nämnde Lindén och till oigenkännlighet ned-  
struket och förvanskat av Floda i vissa stycken. Nämnde Floda tycker  
att denna tävlingsform, som är oerhört populär i USA och England bör  
kunna omhuldas även här hemma ca 1 gång per år, och att alla som bor  
i närheten av Örebro måste få en oöverbärlig lust att vara med.  
Tyvärr ligger denna stad långt från Sundsvall, men undertecknad har  
för en tid sedan anskaffat material till just en Korda, så man vet  
ju aldrig. Dock uppmanas alla som bor inom 30 mils radie från Örebro  
att tänka allvarligt på det här.

Hr Flodström

L A P P

O L D T I M E R

NAMN: .....

Adress:..... Klubb:.....

Vill vara med ☐ Vill inte ☐ (kryssa för tillämplig guta)

11-12/6 är bra datum ☐ Annat datum / är bättre ☐

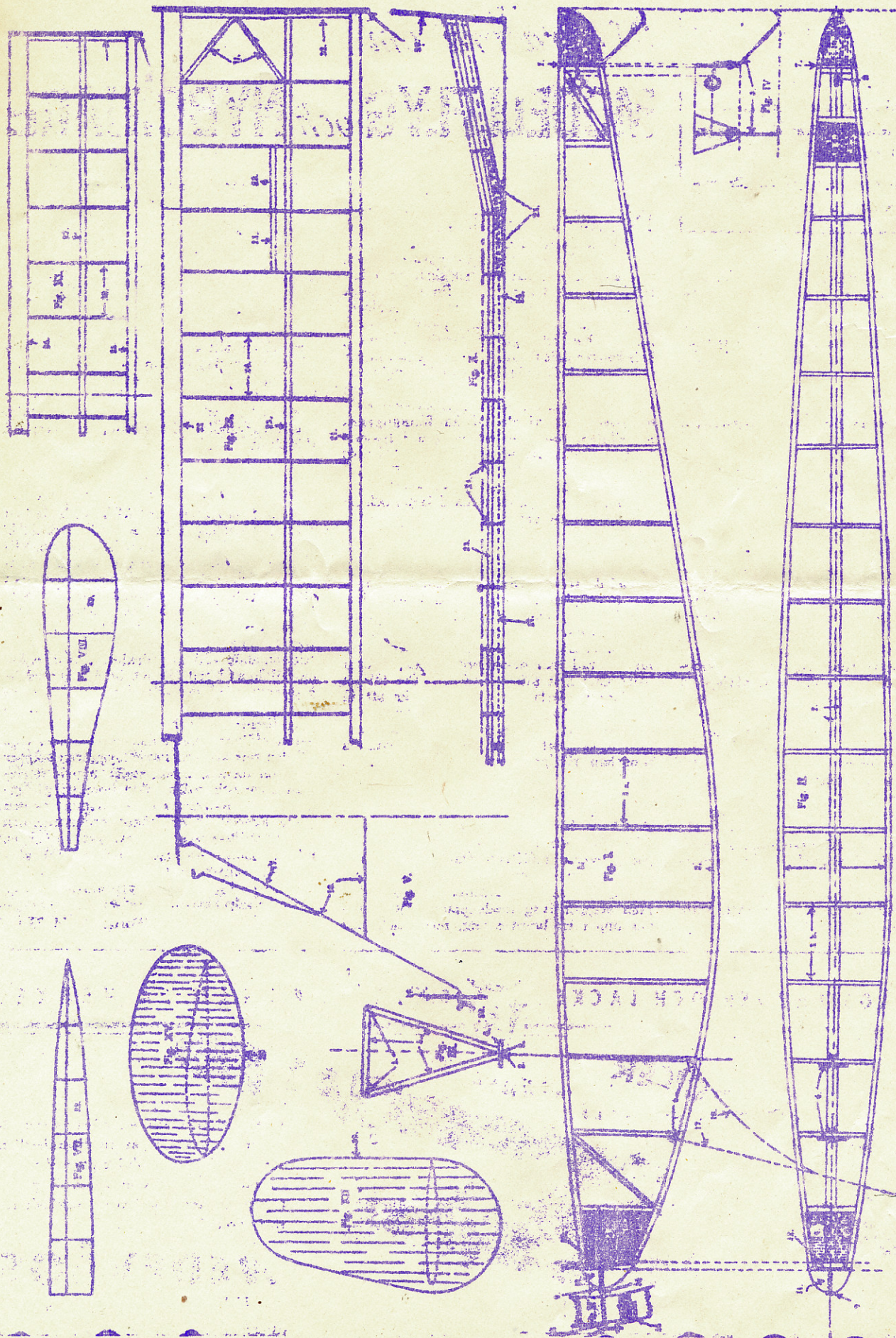
Önskar få veta mer om tävlingen ☐ mindre ☐ inget alls ☐

Vill ha ritningar Ja ☐ Nej ☐ Modell:.....

Tycker om varm korv Ja ☐ Nej ☐ Tycker om "PROFILAN" Ja ☐

Sändes alltså till Sven-Olov Lindén, Hovstavägen 15, Örebro  
f.d. årets stad





# TERMİK III.

Konstruktör: Ake Roggenfin

Skizzen des Schiffes im Längsschnitt.



