

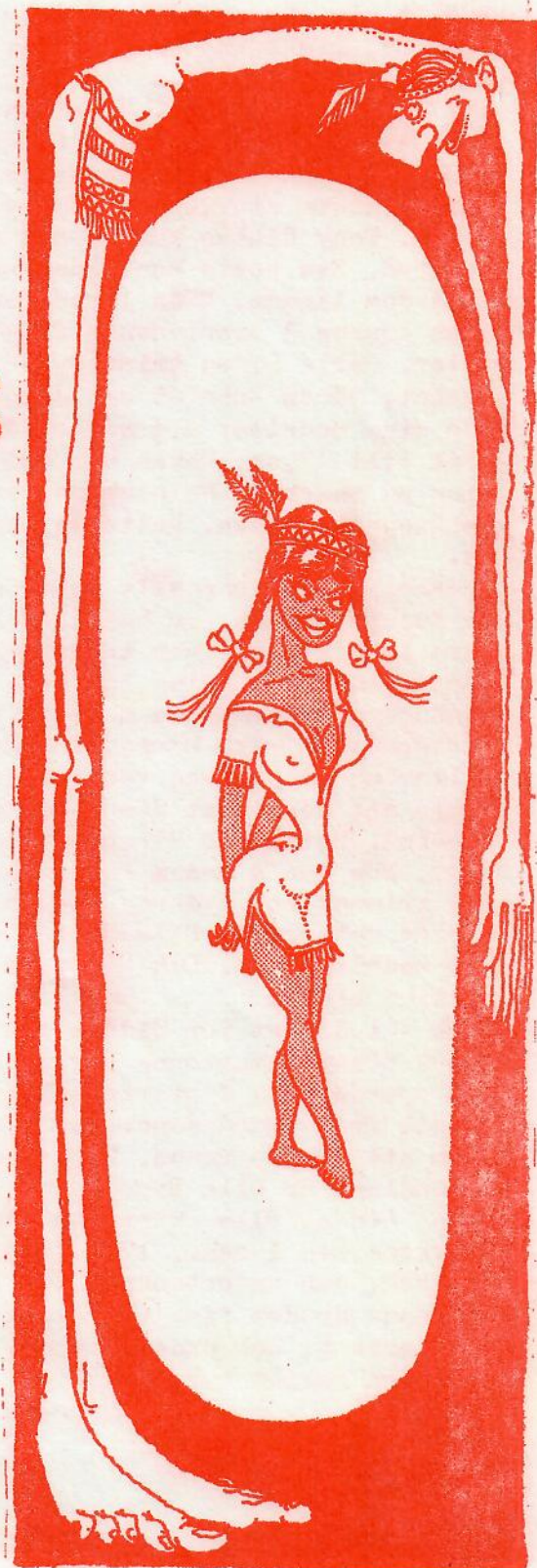
STASSEN

NR

5

1970

ETT JULIGT
NUMMER
UTGIVET AV AKG:s
MODELLFLYGSEKTION
VARS STYRELSE OCH
DENNA UTSÖKTA
TIDNINGS REDAKTÖR
ÖNSKAR ALLA LÄSARE
EN GOD JUL OCH ETT
GOTT NYTT
MODELLFLYGÅR



Söndagen den 15:e November.

Då skulle vi haft vår traditionella hösttävling. I friflyg. Då blev det nu inte Endast 7 st anmälningar kom in och det blir det ingen tävling på. Som alltid när AKG skall ha hösttävling har vi bra väder. Denna dag var det visserligen mulet, men inget regn och vindstyrkan var mellan 1-3 m/sek. Varför kom det nu inga mer anmälningar då? Det är svårt att svara på. Men en stor anledning är väl att tävlingen ingenting gäller. Förut när poängfikarna fanns, då kom dom till Göteborg. Var fanns alla skåningarna? Claes Mårtensson och Olle Nerud hade anmält sig, men resten. Det är ju inte mer än drygt 20 mil. Och var fanns Karlstad FK. Linköping hade anmält sig, men inte Gamen och andra klubbar inom 40-mils radien. Det är slött tycker jag. Man kan väl tävla för skoj skull och för att skaffa sig rutin. Eller va. BÄTTRING.

Nu blev det tävling ändå. Klubb tävling. 9 man ställde upp i A2, 4 i A1, och 6 man i handluns. Vår linstyrare Leif Ryden hade med sig en Coupe d' Hiver och gjorde några starter. Kärran ville bara flyga åt fel håll så tiderna blev där efter. Tony Ribbås kom ut med en radiomodell utan radio, ett par linkärror och ny brud, Eva hette hon. Båda provade hur det kändes att flyga A2. Det var min BEDA dom lånade. Båda lovade att komma med egna kärror så småningom. Ulf Carlsson gjorde 3 övertygande C2-startar och övergick sedan till att köra in en ny motor. Pelle Liden trimmade C2 också. Erik Huss flög förutom A1 och A2 även combat. Sören Schmidt och Jörnheimarna Ulf och Herbert var ute och kontrollerade sina modeller med radio. Floda uppenbarade sig med en ny wake och ny startkrok till A2, an. Waken var det snyggaste i branchen i detta land. Variabel stigning på snurran, Helplankad vinge och stabbe, med stabben sittande ovanpå den bakåtsvepta fenan. Detta var lite om aktiviteten denna dag. Nu lite om tävlingen.

Anders Wingård var helt suverän i A2. Han missade bara 1 sek. totalt, (för tidig fusning) och var hela 118 sek före Lasse Larsson. Anders kärror är underbara i väder med svag termik. Att det var svag termik denna dag märktes på de många tiderna omkring 150 sek. Erik Huss uppenbarade sig med en ny A2:a. Han producerar enormt den mannen. Han var 67 sek efter Lasse och 24 sek före undertecknad. Eriks kärra flög snyggt. Han missade mycket på att starta för nära fältgränsen, där han var tvungen att koppla. Min bästa kärra för dagen var Beda. Trots att den legat ute 3 veckor och var otrimmad. Det var förresten dom andra 4 också. Pettssons Hirschel modell vägrade kurva i början, men fick bra tider ändå. När han i sedan lade kurv på den, gick det sämre. Så han gick tillbaka med trimmet och tiderna blev bättre igen. Östen Wingård började bra, men sedan passade det perit. Olle Broman och Floda hade var sin helknackiga start, resten var medelmåttiga. Och Widhen flög bara 3 starter. Han flög bort i dagens enda riktiga blåsa.

Gick det dåligt för Widhen i A2, då gick det bättre i A1. 658 sek sammanlagt. Dom 2 första starterna var dåliga, dom sista 3 bra. Erik Huss var 218 sek. efter. Han gjorde bara 4 starter. Mats Andersson, linstyrare, flög en Pilot, byggsatsmodell från Truedssons. Med blandat resultat. Bäst 75 sek. Han hade väldiga problem att få upp veden. Undertecknad bröt kroppen på Fanten i 2:a start, God natt. I handluns är Olle Broman för tillfälligt i en klass för sig. 224 sek, 47 sek. före Widhen. Olles kärror har ett underbart glid. Floda överraskade med att slå Pettsson med 1 sek., 170 - 169. Sedan var det ett hopp på till Mats A. som hade 124 sek. och undertecknad 101 sek.

På grund av det fina vädret var det en del som passade på att trimma. Bland annat Lasse L. och undertecknad. Vi höll på tills det blev mörkt innan vi drog oss hem. Men roligt var det.

Lars-Ge.Olofsson

MEDDELANDE FRÅN KASSÖREN !!!

Du, som ännu ej betalt medlemsavgiften för 1971, gör nu ett RYCK och tag bifogade inbetalningskort i handen och spring, lugnt och sansat utan att överskrida gällande hastighetsbegränsningar, till närmaste postkontor och lätta på plånboken.

Samtidigt vill jag be det fåtal medlemmar som ännu ej har sänt in den lilla vita lappen som bifogades förra numret av STABBEN att göra detta omedelbart!!! Jag bifogar en ny lapp med detta nummer (gäller även passiva medlemmar)

Till alla Er, som utan extra anmaningar sände in lappen, vill jag rikta ett särskilt tack för att Ni har förståelse för det obetalda arbete som en klubbstyrelse måste lägga ner för att en klubb skall fungera.

Tyvärr har det visat sig att många inte har denna förståelse, vilket i och för sig är ledsamt, men vi inom styrelsen är ändå optimistiska betr. framtiden för AKG:s modellflygsektion. Om vi alla hjälper till skall säkerligen det nya året innebära att klubben stärker sin ställning som en av Sveriges största och aktivaste.

Medlemsavgifter 1971.

Seniorer	(födda före 1/1-53)	Kr. 30.-
Juniorer		" 10.-
Passiva		" 5.-
Licenser	(per gren)	" 10.-

Inträdesavgifter för nya medlemmar:

Seniorer	Kr. 5.-
Juniorer	" 3.-
Passiva	-----

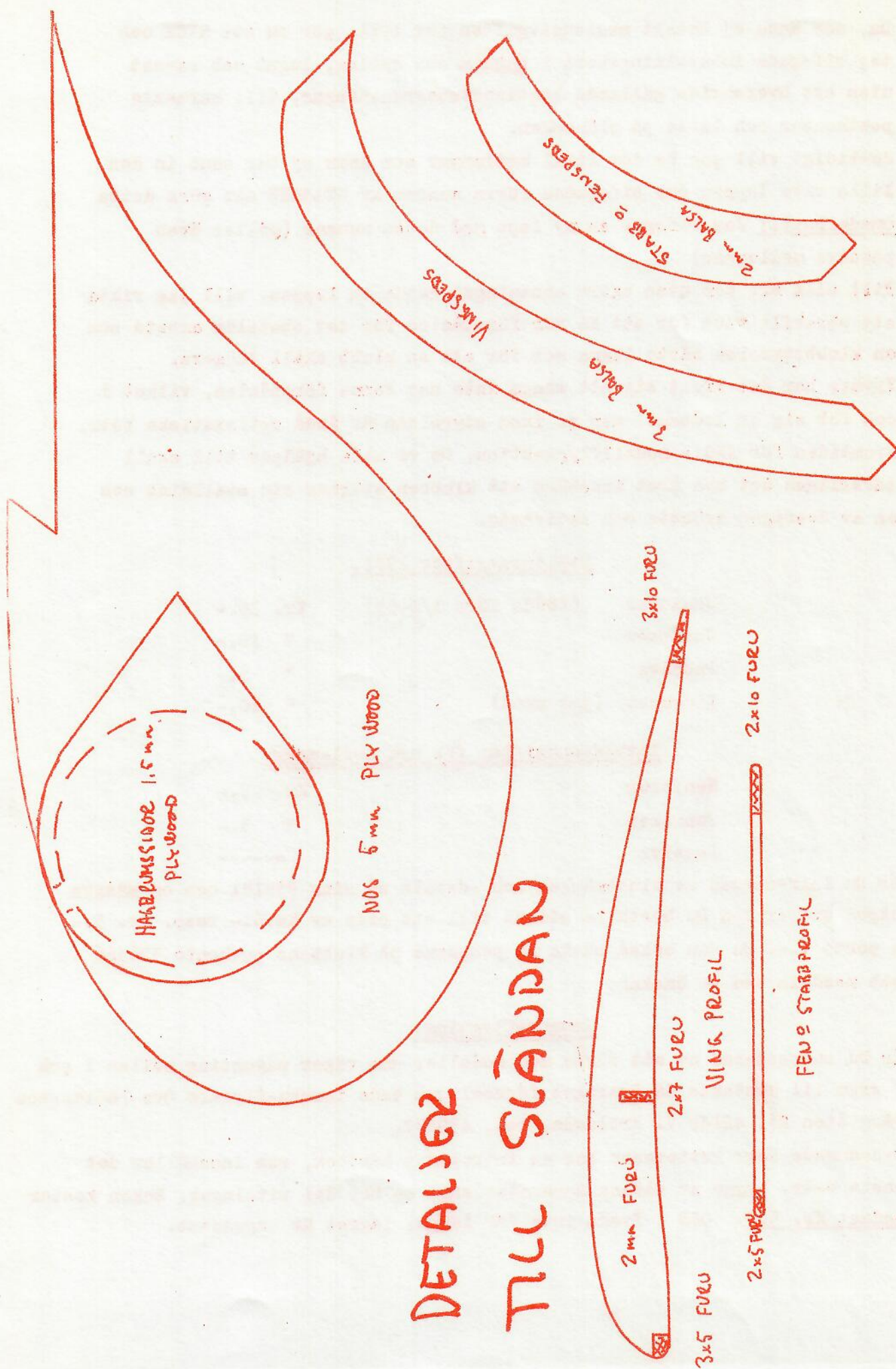
Är Du intresserad av klubbmärken och -decals så ring 238181 och om ~~ingen~~ någon svarar kan Du beställa sådana till ett pris av Kr.6.- resp. Kr. 5.-. + porto 1.-. Du kan också sätta in pengarna på klubbens pg-konto 526366 och meddela vad Du önskar.

Inomhusflygning.

Är Du intresserad av att flyga med modeller som väger någonting mellan 1 och 2 gram !!! kontakta då Sveriges förmodligen ende inomhusflygare Ove Pettersson Gånglåten 25, 42146 V. Frölunda, tel. 459672.

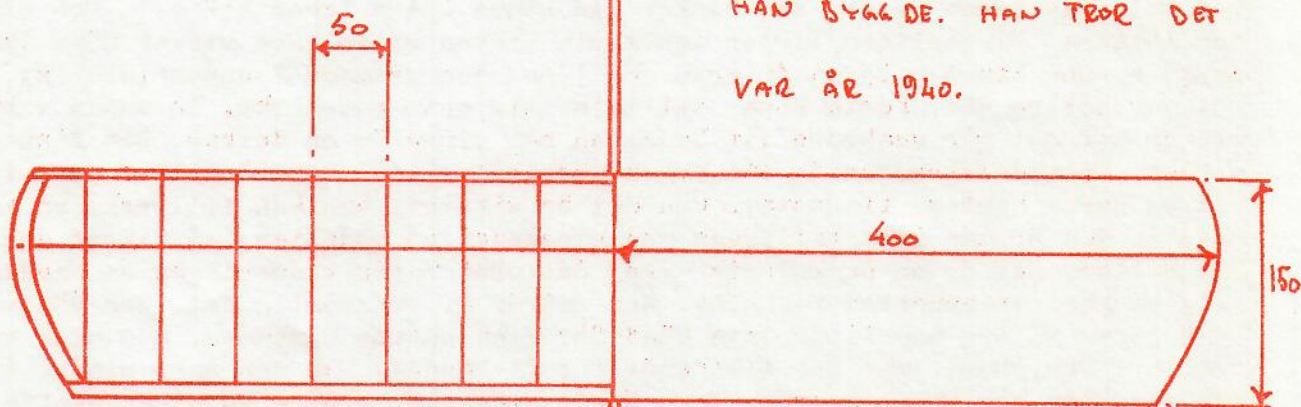
Ovannämnde Herr Pettersson har en intressant handbok, som innehåller det mesta betr. bygge av sådana apparater samt en hel del ritningar. Boken kostar endast Kr. 5.-. OBS ! Tveka inte för länge, lagret är begränsat.

TILL
STÄNDAN





DENNA RITNING SKICKADE
ARNE BERGLIN FRÅN ÖSTERSUND
MIG, DET VAR DEN FÖRSTA SL:A
HAN BYGGE. HAN TROR DET
VAR ÅR 1940.



SLÄNDAN

SL:A FRÅN

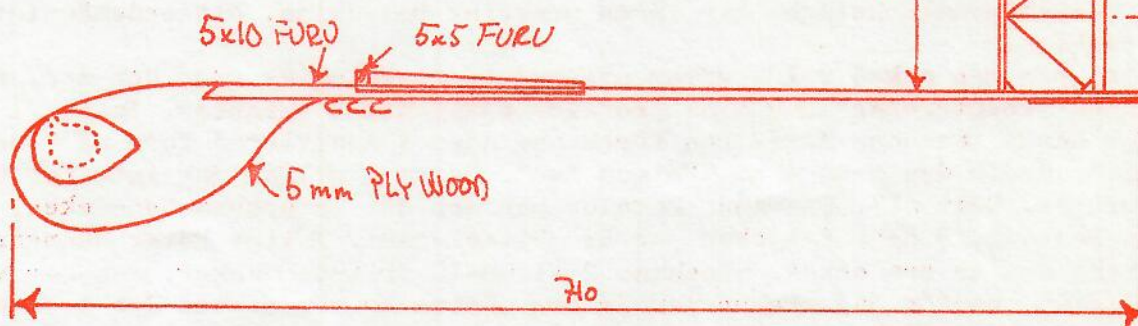
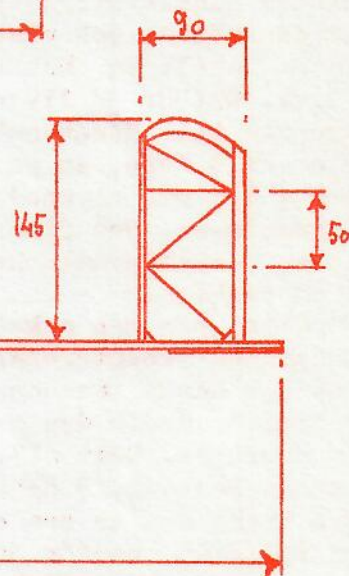
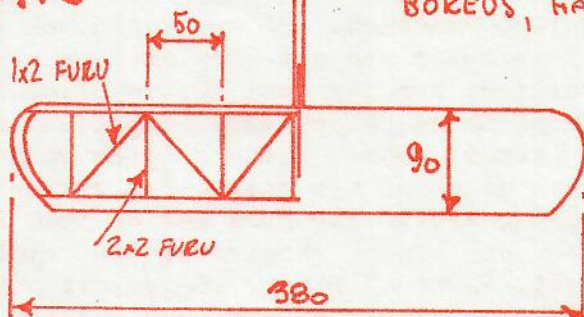
1940

EN

S.K. OLDTIMER

KÄRRAN ÄR KONSTRUERAD AV
SIGNATUREN GE-PE OCH SÅLDES
PÅ SIN TID AV BRÖDERNA
BOREUS, HÄLSINGBORG.

LARS-GE.



Vad är nu detta då? Handlar det inte om modellflyg, va. Jo då. Det är bara några obhängda skåningar som inte gillar utseendet på mina senaste A2:or, som kallar dom så. Alltså "Åssbånn", "Beda" och "Poison Ivy". Men dom är bara avundsjuka för dom inte kommit sig för att göra något liknande. Vad är det nu för märkligt med dessa vedhögar? Jo, framför allt har dom hela vingar, sedan är vingarna fyrkantiga. Fel av mig, rektangulära. Varför tillverkar jag nu sådana här arkar när man kan göra dom delbara och med elliptiska spetsar? Det är en hel del orsaker. Dels är dom lättare att bygga. Dels är dom starkare. Delbara vingar har en enorm brottanvisning där pianotrådarna eller tungan slutar. Jag klär inte mittpartiet med balsa av samma orsak. Det räcker med några extra lager klädsel. Och så blir dom lättare. Visserligen ligger den mesta vikten på delbara vingar nära tyngdpunkten, men kan jag tjäna 40 gram och lägga dom grammen i nosen istället, så gör jag hellre det. Korta nosar tilltalar mig rent estetiskt. En annan viktig sak är att det går snabbare att bygga en hel vinge än en delbar. Det finns ju flera fritidsintressen än att bygga modellflygplan. Och så gillar jag utseendet på dessa kantiga tingestar. Och det är viktigt. Man kan tillverka en supermodell. Men är man inte tillfreds med utseendet på modellen, så flyger den inte bra heller. Det är en psykologisk grej det. Det finns visserligen en nackdel med hela vingar. Transportsvårigheter. Men det är av överkomlig art. Man vänjer sig. Åssb 93 av 57 års modell är inte känd för sina enorma utrymmen, men mina vingar går in + fru, 3 barn, mat och tillbehör för flygandet. Har man ännu mindre bil, kan man göra som Urban Nygren, Vars Eagle vingar är större än mina, skaffa en 2 meter lång trunk att ha på taket. Som jag skrev ovan flyger modeller bra om man gillar utseendet på dom. Trots 170 mm. korda och kantiga vingspetsar har jag slagit ovannämnda skåningar på tävlingar ett flertal gånger. Kärrorna kanske inte flyger så där toppen den dag det är vindstilla, men hur många tävlingar per år är det de. Jag gillar också kärror som kurvar snävt. 15 - 20 sek./varv när det är vindstilla. För att hindra kärran att gå i störtspiral i termik brukar jag ha 3-4 mm. wash-in på höger vinghalva. Mina kärror kurvar alltid höger. Man skall alltid ha kärror som kurvar åt samma håll. Har man en kärra som inte vill kurva som dom andra, så ge grabben eller någon junior i klubben den. Dom kan ha den att träna med.

Ovannämnda skåningar och en del andra kufar gillar inte mina A1:or heller. Ni vet dom där med 150 x 1000 vingarna. 150 mm. korda och 1000 mm. spännvidd. Jag har upptäckt att det inte lönar sig att göra smalare vingar. Och så gillar jag dessa apparater. Visserligen har jag sett bättre A1:or än mina, men dom är sällsynta. Nisse Hallerströms är en. Claes Mårtenssons - en av ovannämnda skåningar - är en annan. Men inte Lennart Widhs. Widhs A1:or glider t.o.m. sämre än mina. Även A1:orna har wash-in på höger vinghalva, 2-3 mm. Kurvtiden är mindre, 10 - 15 sek./varv. Till A1 kroppar brukar jag köra med en 5x10 furulist som avsmalnar till 5x5, 1000 mm. lång. Jag bygger färdigt vingen, stabben, fenan och hela kroppen utom nosviktutrymmet. Vägar alltihop, lägger dit vikt i nosen så att vikten blir den rätta, och placerar vingen så att tyngdpunkten hamnar på 50 - 60 % av kordan. Enkelt va. Man skall göra tillverkningen av modellflygplan så enkel som möjligt. Det är ju flygningen som är det viktiga. Eller va.

Kroppen till "Åssbånn" är ett enkelt sätt att tillverka A2 kroppar på. 2 lister om 2x10 furu, en på över- och en på undersidan. 1,5 mm. balsa till kroppsidor + 1,5 mm. plywood där vingen skall sitta. Vingen sätts naturligtvis fast med gummiband. Det finns ingen anledning att dra pianotrådar och tungor genom kroppen. Motståndsminskningen har ingen praktisk betydelse. Utseendemässigt är det en smaksak.

Profilen bör man också välja efter utseendet. Psykologisk grej det med. Av den anledningen "konstruerar" jag mina profiler själv med 2 undantag, Isacs SI 73508 och Lasse Larsons Maxi. Den förra användes i modifierad form på "Åssbånn" och "Beda", medan den senare på "Poison Ivy". Däremot gillar jag inte följande fula profiler, Gött 417, Thomann, Sokolov och den där Östersundsbenedeken. Men en annan Benedek, B 6456 f tycker jag är jätteelegant. Enligt Peter Wanngård lär andra tycka den är bra också. Cheesman 25-1,00-10 är inte vacker, men ser väldigt rolig ut, varför jag tycker den är bra. Detta är för resten det tredje undantaget från de hemlagade. En ark vid namn "Lady Madonna" hade denna kuliga

och tjocka profil i vingen. Numera kör jag med ett par profiler som kallas Lo- 6 40- 9 25 och Lo - 7 45 - 8 21. Den förra används alltid till stabbprofil. De första nöffrorna anger välvningen, de senare tjockleken, samt läget i % av kordan.

Balkarna lägger jag alltid i prifilkonturen. Detta för att jag tycker det går fortare att karva spryglar och fortare att tillverka vingen. Dessutom blir det hela styvare när det blir klätt. Sedan lär det enligt vissa förståsigpåare vara bra för turbulensen..

Även jag klär mina modeller. Dom flyger bättre då. Till 90% använder jag papper. Varför det nu då? Jo jag tycker det är bättre. Det är billigare än siden, det är lättare att få tag i än BRA siden och den färdiga vingen blir i allmänhet lättare. Siden slukar en mängd med lack. Jag använder tjockt modelspan eller dubbelt tunnt modelspan. Färgen skall man välja efter två slags folk. Den ena är en själv. Den andre är tidtagaren. Den färg man tycker är jättesnygg kanske inte tidtagaren ser så bra. Än finns det tidtagare som inte har lärt sig hur en kikare fungerar. Gult är en sådan färg. Man kan förstås hjälpa upp det med stripes eller chrome mylar tape. Själv använder jag till 95% en kombination av rött och vitt. Dels för att jag tycker det är snyggt och dels för att Malte Blomqvist och Bengt Lundström en gång i tiden sade att tidtagarna såg den kombinationen bäst.

Veden sitter inte ihop utav sig själv. Därför använder jag lim av varierande sorter. Bland annat följande. AGES speciallim till allt som inte är bråttom, Humbrol 66 förtunnat i amylacetat när det är så där lagom bråttom, Humbrol 66 förtunnat i etylacetat när det är bråttom och Humbrol 66 som det är när det är mycket bråttom. Devcons 5 minuters epoxy är inte dumt heller. Har jag däremot gott om tid användes Plastic Paddings epoxylim.

När det gäller lack användes följande recept.

1/3 Fabi Spännlack.

1/3 Amylacetat.

1/3 Etylacetat

+ ricinolja i lagom mängd beroende på hur stora delarna är. Det är emellertid fråga om droppar. Lacken är tunn så det blir till att lacka många gånger. Men kärnorna brukar stötta för vatten.

Nu när ni läst ovanstående kan ni ju ta och studera skisserna till metervaron "Fanten" och "Beda". Den förra A1:a, den senare A2:a. Skisserna tillägnas skåningarna Claes Mårtensson och Leif Persson.

"Fanten"

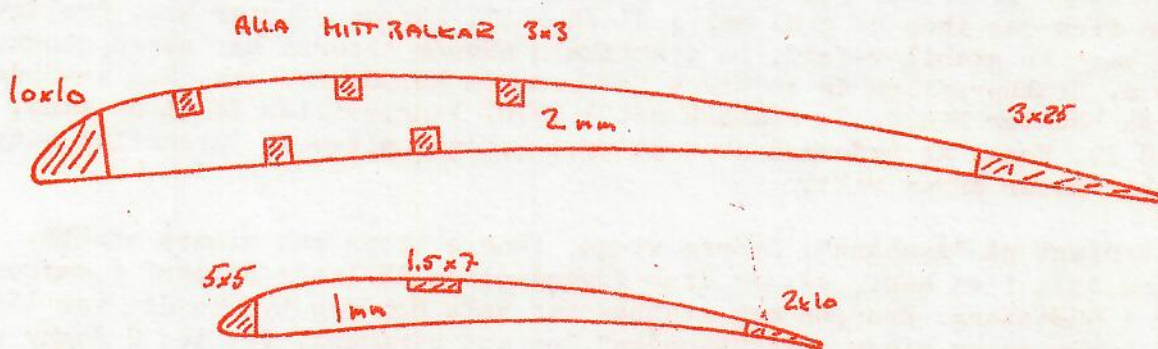
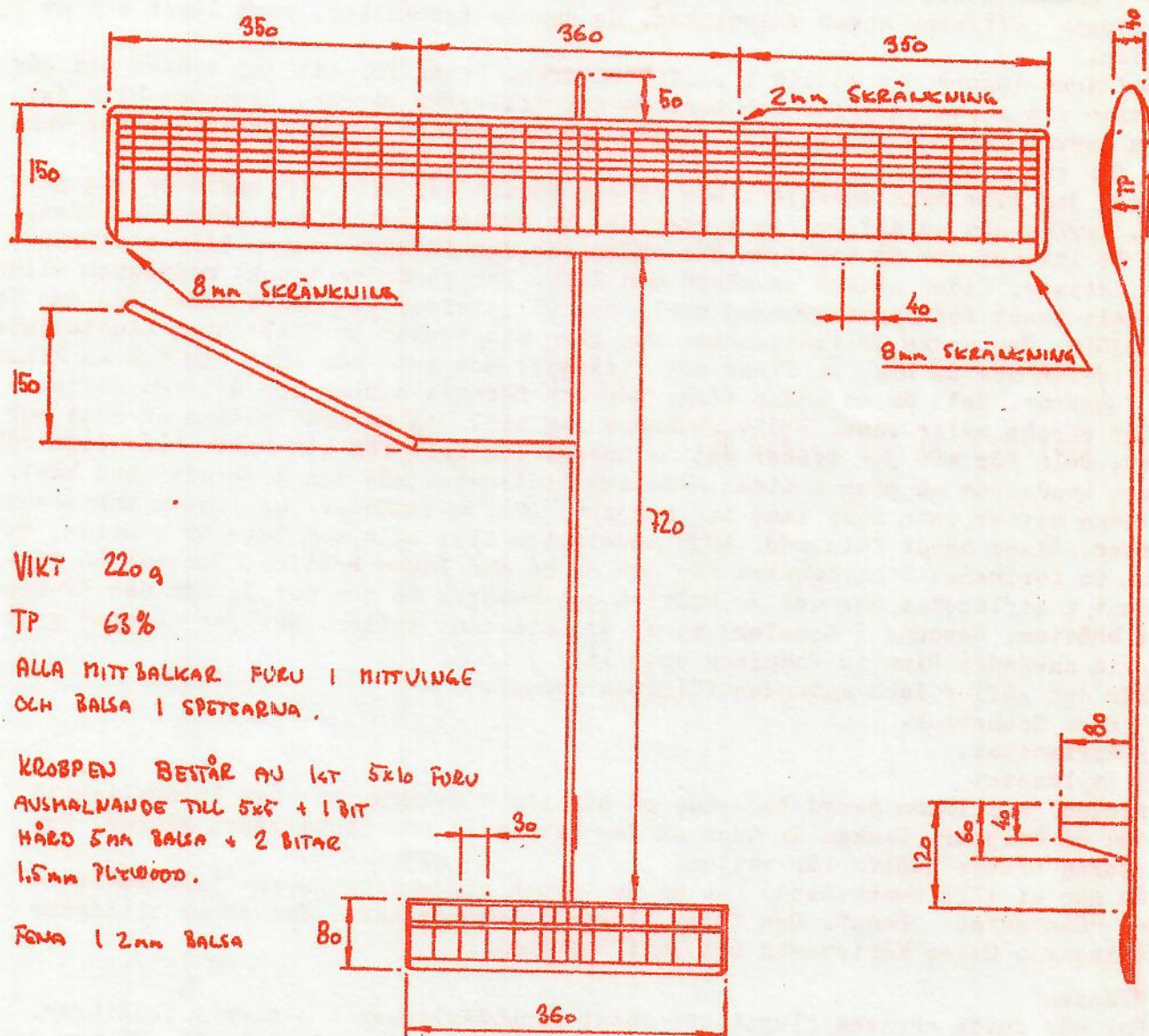
Har när detta skrives flugit ett antal klubbtävlingar + 3 större tävlingar. Det har blivit 2 st. 2:a placeringar och en 10:e plats vid Årets SM. Då var den totalt otrimmad efter att jag kvaddat kroppen 2 gånger veckan innan. Vid senaste tävlingen fick jag ihop 82 sek. mer i A1 än i A2. Kärran startar bra. Troligtvis tack vare en stabil v-form. De i artikeln nämnda A1:orna har också ganska hög v-form. Stabbprofilen är en Nisse Hallerström komponerad sak. Han använder sig den på sin "Number Nine". Se STABBEN nr. 3 1970. Vingprofilen är en av mina, Lo-7 45-8 21. Nosen är utformad av 2 sidor i 1,5 mm. plywood. Däremellan stoppar man bly eller annan vikt.

"Beda"

Är en variant på "Åssbånn". Större vinge, längre kropp och mindre stabbe. Kärran kom till i en hast, då jag drog föregångaren "Molnets Broder" i marken vid UT-2 i Göteborg. Kroppen och stabben var hela och jag tyckte det var lättare att bygga en ny vinge än att "Åssbånn" ännu att reparera. Det tog 2 dagar så var den nya vingen klar. Kärran flyger något bättre än "Åssbånn". Men den har flugit bort 3 gånger p.g.a. strejkande timer och ser i dagens läge lite visnen ut. Men en ny "Beda" är att vänta från ~~det~~ det här hållet. Med bättre timer. Kroppen är delbar efter vingen. Bakkroppen är en låda av 1,5 mm. balsa. Kärran kurvar mycket snävt, kurvtiden är ca 12 sek./varv i vindstilla. Men så ligger den kvar i termiken också.

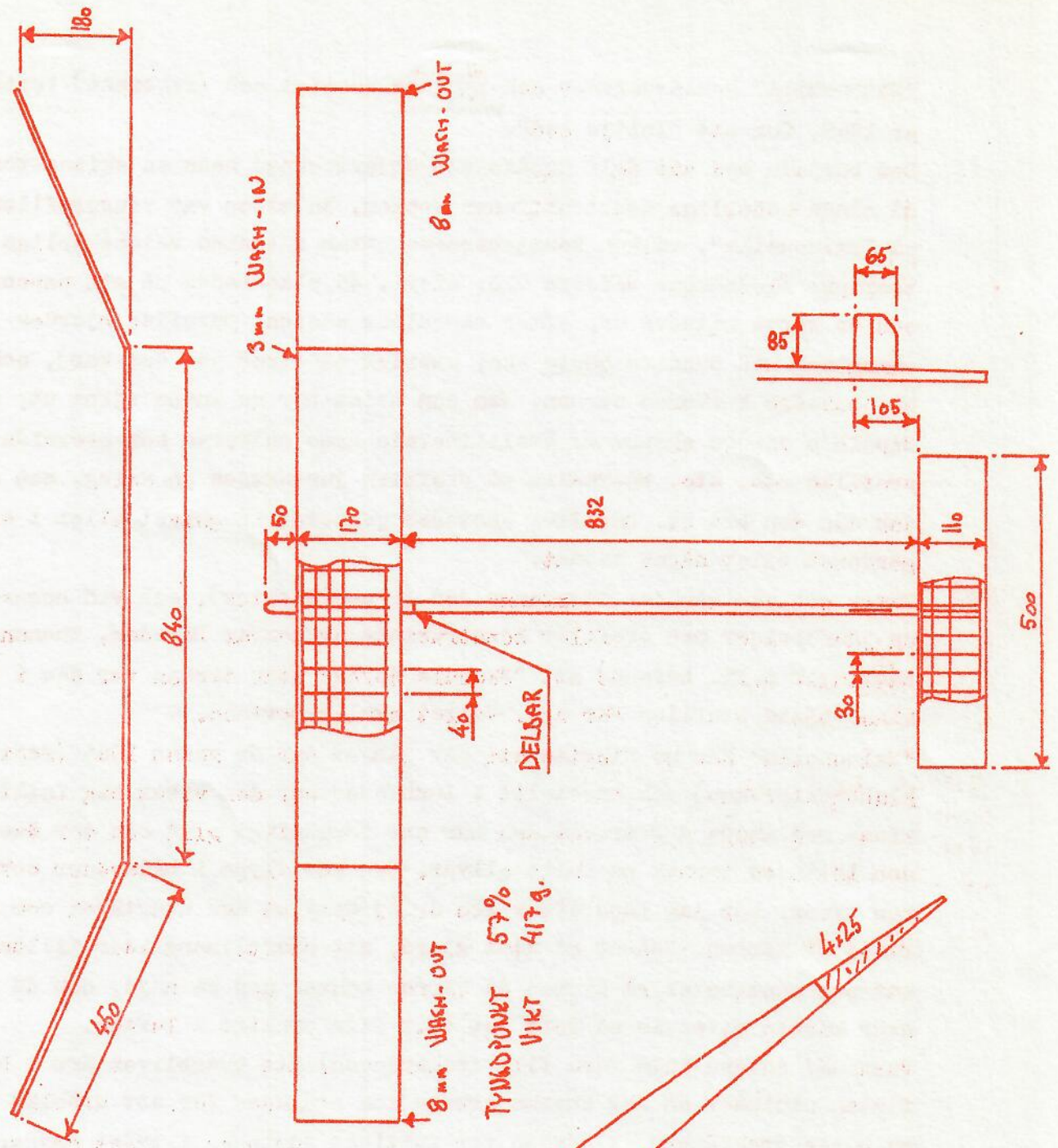
De va de om detta.

Lars-Ge.

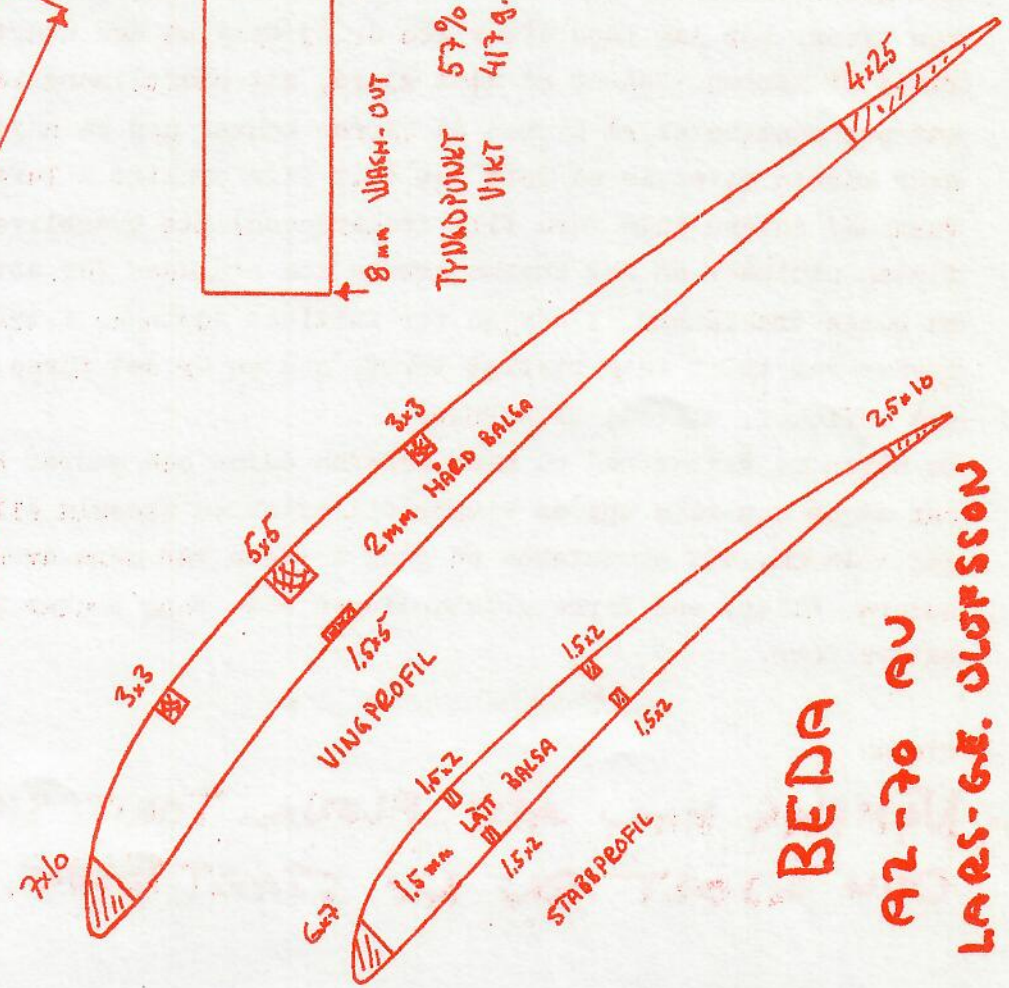


FANTEN

AI - 1970 AV LARS-G. OLOFSSON
AKG



ALLA MITTBALORNA ÄR FÖRUT I MITSUMMEN
OCH BALSA I SPETSARNA



BEDA
A2-70 AV
LARS-GE. OLSSON
AKG

"SALMONELLA" konstruerades och byggdes hastigt och (faktiskt) lustigt år 1965, för att "latta med".

Det började med att Rolf Sundin och undertecknad hade en skissafton, då många underliga konstruktioner uppkom. En sådan var vingprofilen på "Salmonella", vilken konstruerades efter följande vetenskapliga teorier: Flodströms vänstra sko, storl. 45 placerades på ett papper och en kurva ritades upp efter skosulans utsida. Därefter gjordes samma sak med Sundins högra sko, storlek 42 (tror jag det var), och så jämkades kurvorna samman. Vem som helst bör nu kunna räkna ut, att Sundin's mindre skonummer kvalificerade hans sulkurva som översida på profilen etc. etc. Nosradien på profilen justerades en aning, och sedan såg den bra ut. Därefter kastades papperet på golvet eller i en garderob eller något sådant.

Efter ett par månader återfanns det (i uselt skick), och vid noggranna jämförelser med profiler konstruerade av herrar Benedek, Thomann, Hä^{ck}linger m.fl. befanns att "Skosula 45/42" utan tvekan var den i särklass bästa profilen för A/2. Vilket skulle bevisas.

"Salmonella" har nu flugits ett par gånger per år sedan 1965 (mest klubbmästerskap) och speciellt i lugnväder har den visat sig fullt i klass med andra A 2:or, då den har ett förnämligt glid och tar även den lättaste termik på fullt allvar. Den kan flyga i blåsväder också, men tyvärr har jag ännu efter fem år ej bytt ut den startkrok som nu finns på kärran. Den är så dumt gjord, att startlinanglider tillbaka ett par centimeter på kroken då kärran kommer upp på höjd, och då skär kärran givetvis så fort det blir lite oroligt i luften.

Varning! Använd inte furu till framkroppen! Ett kvarblivet ärr i handflatan påminner om det enorma arbete som nedlades för att urholka dessa hårda träklampar. I början var faktiskt ådringen i träet snygg, men tyvärr var träet inte riktigt torrt, och nu är det försett med en massa små sprickor. Alltså, INTE FURU!

Om någon nu tittar ned på sina moderna dojor och undrar hur i fridens dar någon kan rita upp en vingprofil efter en skosula eller två, vill jag tala om, att skosulorna en gång i tiden var mera avrundade än de är numera. Eller, som förre grushandlaren Göte Borg brukar säga: Det var bättre förr.

Floda

NÄMNAS KAN ATT FLODA TAGIT SIG I HÄCKEN
OCH GJORT EN NY STARTKROK.

Omikron II

Omikron II är som mina linflygarvänner förstår, ett resultat av min experimentlust och min aldrig sinande skaparglädje då det gäller att bygga modeller, speciellt linstyrda sådana med en combat-motor i nosen.

Den här kärran, Omikron II alltså, är en uppföljning av mina ideer från Little Swordfish, som för övrigt varit presenterad i Stabben och Omikron I. Någon kanske undrar varför jag valt, att inte publicera någon ritning på Omikron I. Till er kan jag säga att modellen var ganska lyckad trots att den var tämligen extrem med endast 20 mm vings-tjocklek och från början även flaps. Nackdelen med modellen var, att den var något jobbigare att bygga än en vanlig combatkärre, samt att den fordrar en mycket vassare motor än den jag förnärvarande förfogar över. För jag ~~KVEMINERITIX~~ emellertid tag på ett par vassa motorer kanske det blir tal om att plocka fram modellen från min flygkrubb igen.

Men så då några ord om Omikron II, som ju var meningen från början Enkelt uttrycktså är modellen en korsning av Little Swordfish och Omikron I. Den byggs som man bygger alla andra combatkärre om det nu är någon byggbeskrivning. Kontaktlimma furulisterna mot fram- och bakkanten. Motorbockarna kläs med 0,6 mm plywood, likaså mittspryglarna. Använd kontaktlim eller Araldite. För glödare bör bygga- ren plocka in större tank beroende på motorvalet. Jag tror inte modellen bereder några problem att bygga så jag hoppas verkligen att någon bygger ett par exemplar, så vi får litet mer combat i AKG. Självt har jag tänkt bygga 10 st. Har ni problem så skriv!

Lycka till med byggandet! Anders Leimalm

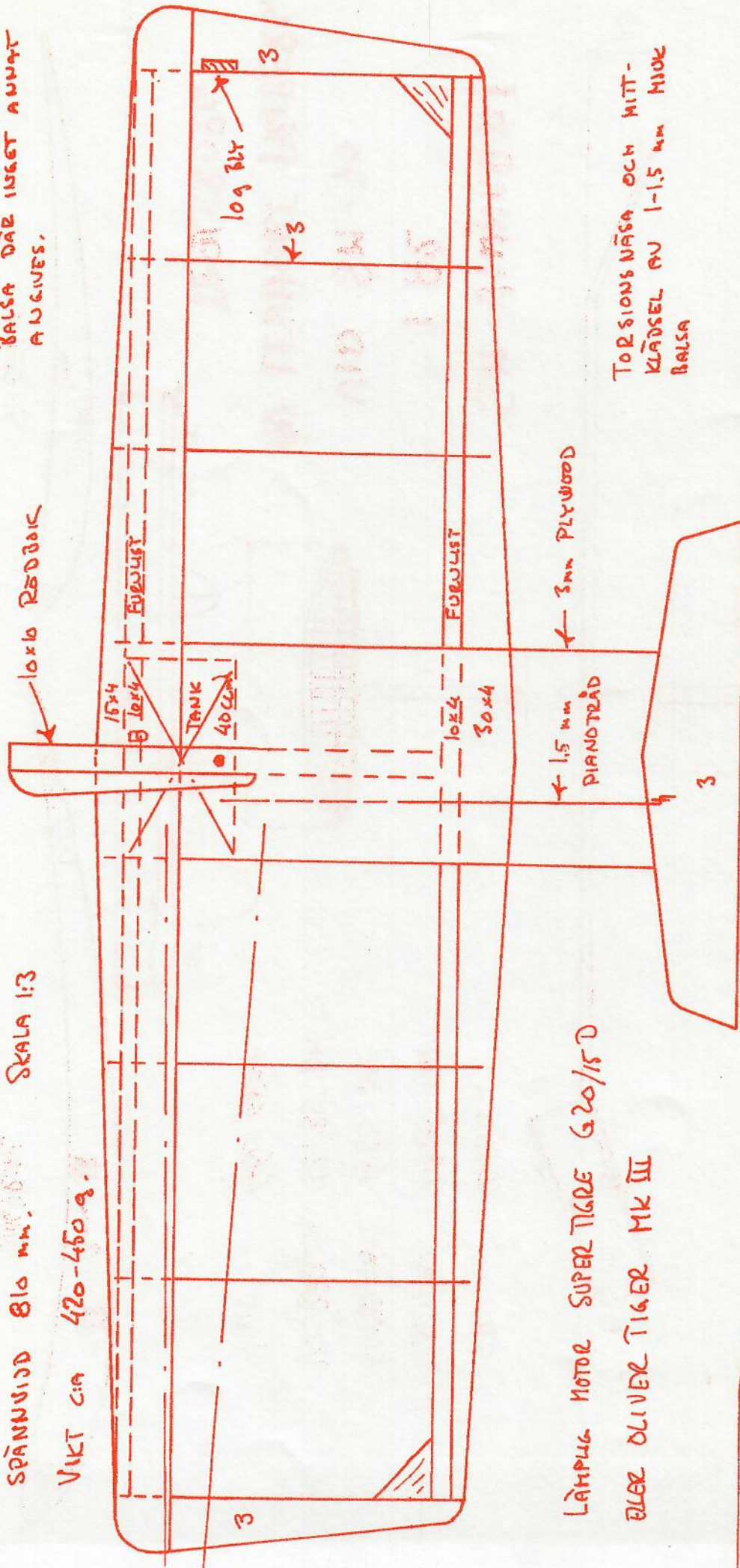
BYGG EN STANDARD-
RACER I VINTER OCKSÅ.
STANDARD OCH TEAM ÄR
JÄTTEKUL. *MA*

OMIKRON II

SPÄNNING 810 mm. SKALA 1:3

VIKT ca 420-450 g.

ALLA MÅTT I mm
BALSA DÄR INKET ANNET
ANGIVES.

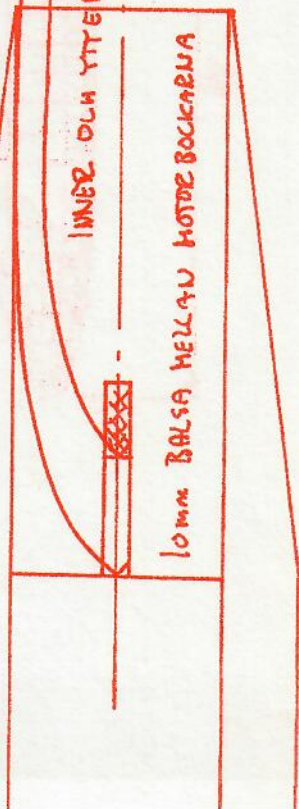


LÄMPAD MOTOR SUPER TIGER G20/15 D

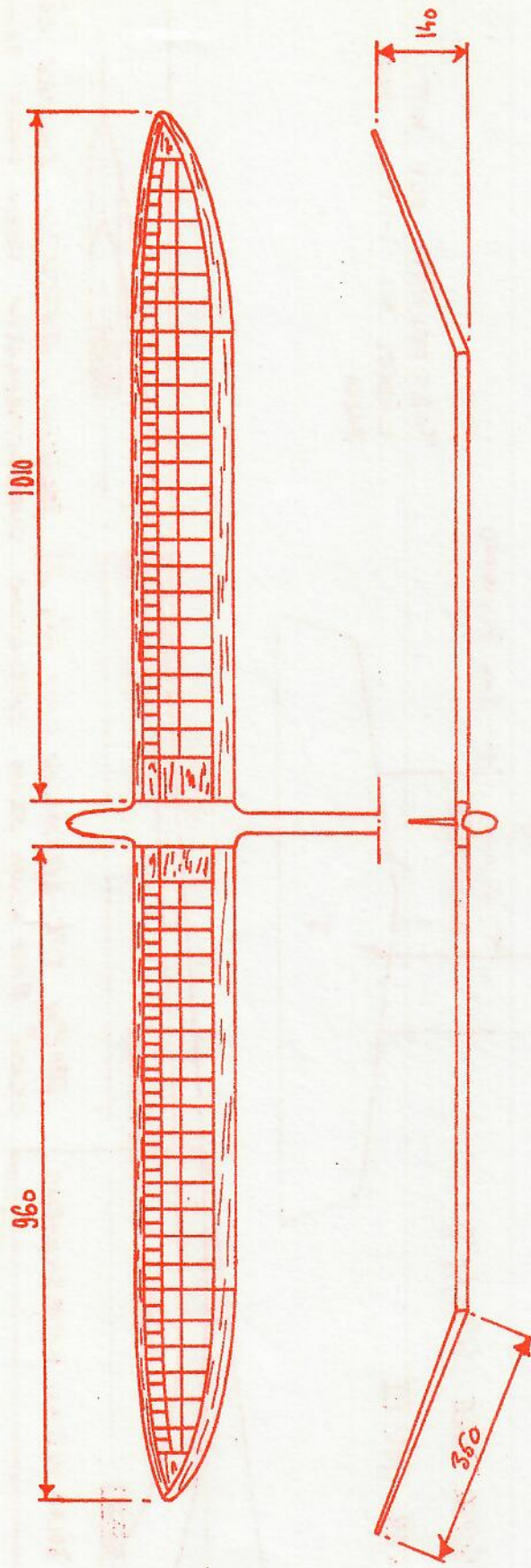
ELLER OLIVER TIGER MK III

TORSIONS NÄSA OCH MITT-
KLÄDSEL AV 1-1.5 mm HÖJE
BALSA

REDBOK



EXAKTA SPRÄVELNALLAR KAN FÅS PÅ BEGÄRAN. EVENTUELLA BYGGARE KAN
OCKSÅ RITA SINA EGNA SPRÄVELAR. INNERSPRÄVELN SKALL VARA 30 mm
OCH YTTRESPRÄVELN 20 mm (INKL. MITTKLÄDSEL OCH TORSIONS NÄSA) PÅ
MOTORSTÖT STÄLLT. LITEN TILL - ANDERS LETMALM.



SM-VINNAREN

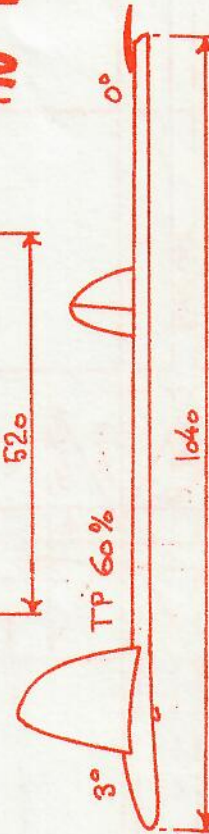
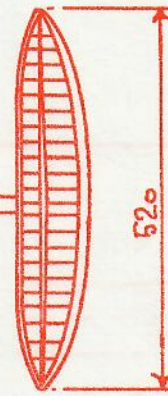
1 A2

VID SM-70

AV LENNART FRIBERG

TRELEBORG

SPV. 2040 MM
 VINGYTA 2885 DM²
 STABYTA 450 DM²
 TOT. BARETA 33,35 DM
 VINT 460 GRAM



VINGPROFIL



STABPROFIL

25 - öresflygning

Ja tänk ett flygplan som bara kostar 25 öre utan moms och som flyger omkring 3-4 minuter. Vad är nu detta frågar sig väl många. Inomhusflygning förstås, men flygning på lika villkor för alla. Detta är en variant på den inomhusflyga som börjat i USA (var annars) och som kallas "pennyplane". Det är den nu så aktiva klubben Chicago Aeronuts som börjat med dessa flygplan som skall väga minst lika mycket som en ny kopparpenny.

Jag provbyggde ett par med utgångspunkt från vikten av ett öre men fann det vara rätt svårt för en nybörjare med vanligt material att klara den vikten. Jag ville nämligen ha en vikt som gjorde det möjligt för vem som helst att bygga en modell med hjälp av vanlig balsa som man har hemma, och så korresponderar ju vikten bra med priset på modellen. Jag har tagit måg friheten att utforma reglerna efter svenska förhållanden. Här är dom.

Regler för 25 - öresflygning.

Modellen.

Modellen utan gummiomotor skall väga minst lika mycket som en ny svensk 25-öring. Man får givetvis bygga lättare men då belasta modellen.

Max längd och spännvidd - 45 cm.

Max längd på motorstaven - 25 cm.

Motorn får ej byggas in.

Modellen får endast ha en motor och en propeller.

Flygregler.

Antal flygningar.

Den tävlande har rätt till 6 starter. Tidtagning börjar när modellen startas och avslutas när modellen landar på golvet.

Om modellen under flygning kommer i kontakt med någon del av lokalens väggar eller tak eller på något annat sätt all rörelse upphör, skall tidtagningen upphöra 10 sek. efter det sådan kontakt inträffat.

Kollisionsregel.

Om en kollision mellan 2 modeller inträffar under flygning har båda tävlande rätt att omedelbart välja, antingen att låta tidtagningen fortsätta för en godkänd flygning eller starta om.

Antal modeller - obegränsat.

Placering.

Den sammanlagda tiden för de två bästa flygningarna är avgörande för varje tävlandes slutliga placering.

Det var allt.

För att ge er en liten föreställning om hur en modell av det här slaget kan ta sig ut, se på ritningen till 25-an, Det var den första modellen jag byggde för denna klass. Om du väljer ut något så när lätt balsa så bör du kunna klara vikten. Tänk bara på att inte slösa med limmet.

Vinne och stabbe och fena.

Listerna till vinge, stabbe och fena skäres ut ur ett en millimeters balsaflak. Till vingen 1 x 1,2 - 1,5, till stabbe och fena 1 x 1 mm. Spryglarna skäres också ut ur 1 mm balsa, de bär vara 1 x 1 mm. Bygg först upp vingen plant, limma med vanligt balsalim. Obs. Vänster vinghalva äre 4 cm. längre än höger. När vingen torkat knäcker du upp öronen och limmar i knäcken. Bygg stabbe och fena på samma sätt. Till klädsel användes vanligt tunt modelspan eller japanpapper som har försträckt. Det går till så att man gör en ram av lister (ta till så stor yta att det räcker till alla delar som skall klädas). På denna ram limmar du fast papperet. Lacka det sedan med förtunnad lack. 40 % lack och 60 % förtunning. Lacka ej gång och låt det torka. Alla delar klädes endast på en sida. Det är lite bökigt att klä mittvingen, men om du gör ett par urtag i papperet för vingöronen, så får du mittvingen att ligga plant.

Parreret skall nu fästas med ett lim som inte spänner. Jag har använt AGES speciellim. Det är ett lim av typ Movik trälim, men det torkar fortare och är helt färglöst när det torkat. Börja med att limma fast papperet vid bakkanten och en bit på varje sprygel. När limmet torkat skär du försiktigt upp papperet där du limmat, och det går sedan att trycka ned det till framkanten och limmas där. Skär sedan loss resten av vingen. Spetsarna klädes var för sig. Stabben ~~klä~~ kläs på samma sätt. Fenan kläs på vänster sida. Limma sedan dit vingstöttorna av 1,5 x 1,5 mm balsa, se till att de kommer i rätt vinkel med vingen. Staga med små lister av 1 x 1 mm balsa, och se till att vänster vinge får 2-3 mm. wash-in (högre anfallsvinkel).

Kroppen.

För att få en så lätt och stark motorstav som möjligt utformas den som ett rör. Putsa ned ett balsaflak till omkring 0,3 mm. (Putsa försiktigt åt ett håll) Tag ett mässing- eller aluminiumrör med omkring 6-7 mm. diameter och fukta fast en bit japannpapper (papperet bör räckas 5-6 varv runt röret). Skär rent flaket till rätt dimension och blöt det en stund i varmt vatten, lägg sedan flaket på papperet och rulla upp det på röret mot ett plant underlag. Fukta papperet ytterligare om det behövs och släta ut det så att det inte rullar upp sig. Place-ra röret i en ugn med omkring 150° värme omkring 30 min. Använd inte högre vär-me då balsan förkolnar. Lossa sedan papperet och balsan från röret. Skarven lim-mas med något lim som inte spänner (t.ex. AGES speciellim). Hemlagat lim på cellulid och aceton går att använda i nödfall. Se till att skarven blir rak. För-se röret med vertikala förstärkningar i båda ändar, och förse den främre ändan med ett lock av 0,3 mm. balsa.

Till stjärtbom användes 2x2 mm. balsa som fasas ned till 1x1 mm. Den kan ock-så utformas som ett koniskt rör av 0,2 mm. balsa. Lite svårare, men det blir mycket lätt och starkt.

Limma fast axelbocken av 0,3 mm dural eller aluminium. Användes aluminium sta-gas den med en bit balsa annars viker den sig vid full uppdragning. Sedan lim-mas bakre motorfästet och stjärtbommen.

Propellern.

Skär propellerbladen ur 0,2 - 0,3 mm. balsa. Blöt dem i varmt vatten och lägg dem diagonalt 12-15° på något runt föremål med omkring 9-10 cm. diameter. (t.ex. en 1-liters mjölkflaska). Linda med en bit gasbinda och låt det stå och torka. När bladen är helt torra limmas de fast på Centrumlisten av 2x2 mm. balsa. Se ~~ti~~ till att bladen får samma vinkel mot propelleraxeln. Till lager användes en glaspärla eller ett par teflonbrickor.

Vingmontering.

Limma nu fast stabben och fenan, sätt på propellern och en bit gummimotor, balansera av det hela och märk ut tyngdpunkten. Vingfästena är av parrerör. På en bit pianotråd av samma diameter som vingstöttorna rullas en bit japan-papper som dränks in med lack. Lossa det från tråden och låt det torka. Borra hål för vingfästena så att tyngdpunkten kommer på 60 % av kordan (60 mm. från framkanten). Limma fast rören även i botten på motorröret.

Gummimotorn.

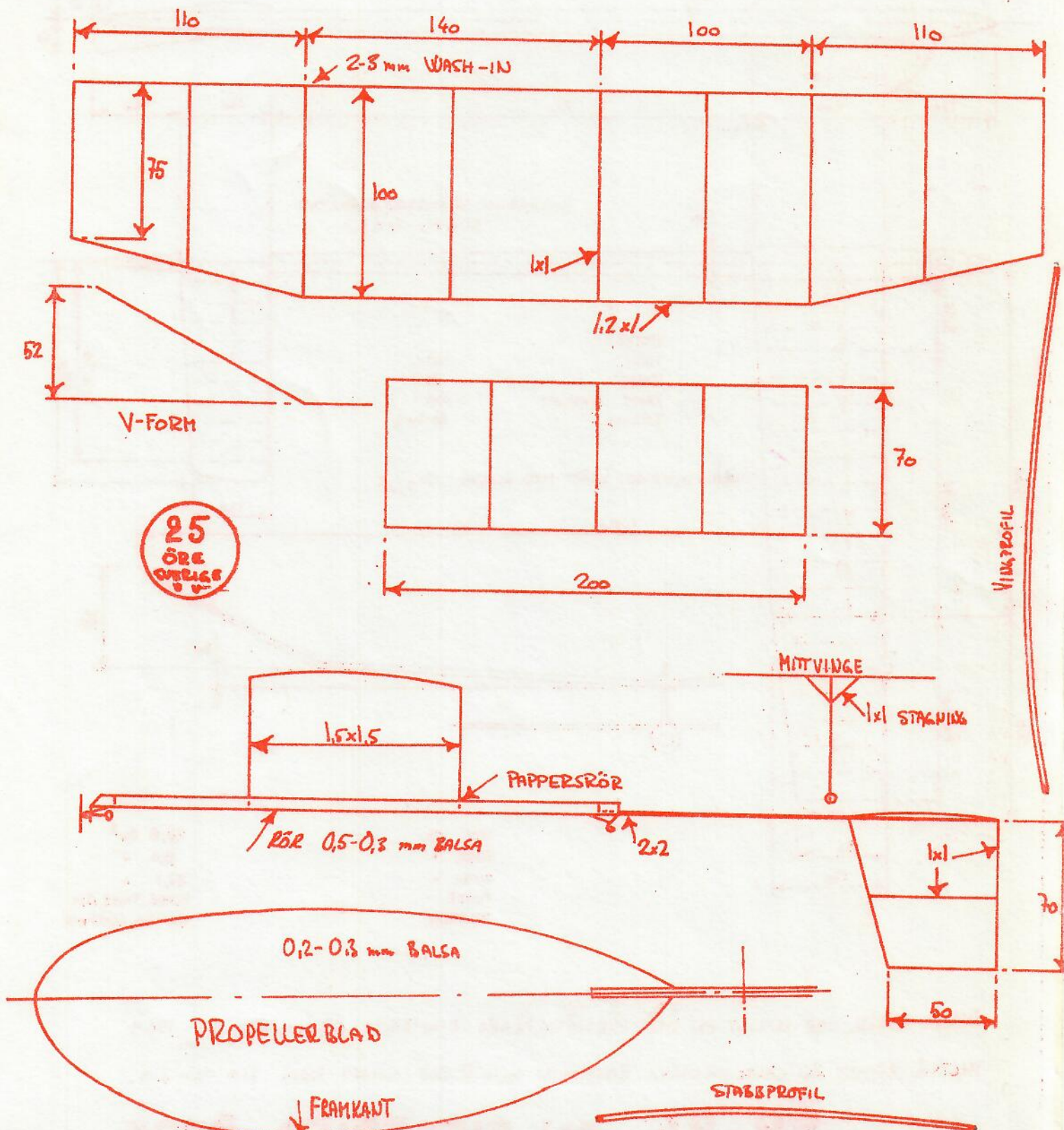
Har du lyckats att hålla vikten (25 öre) och har du en bra propeller bör det räcka med en slinga 1x1 mm. Pirelli (finns hos Valter Johansson) Skulle det vara lite så prova med att göra en ögla i varje ända på gummit och lägg upp 3 ~~strängar~~ strängar.

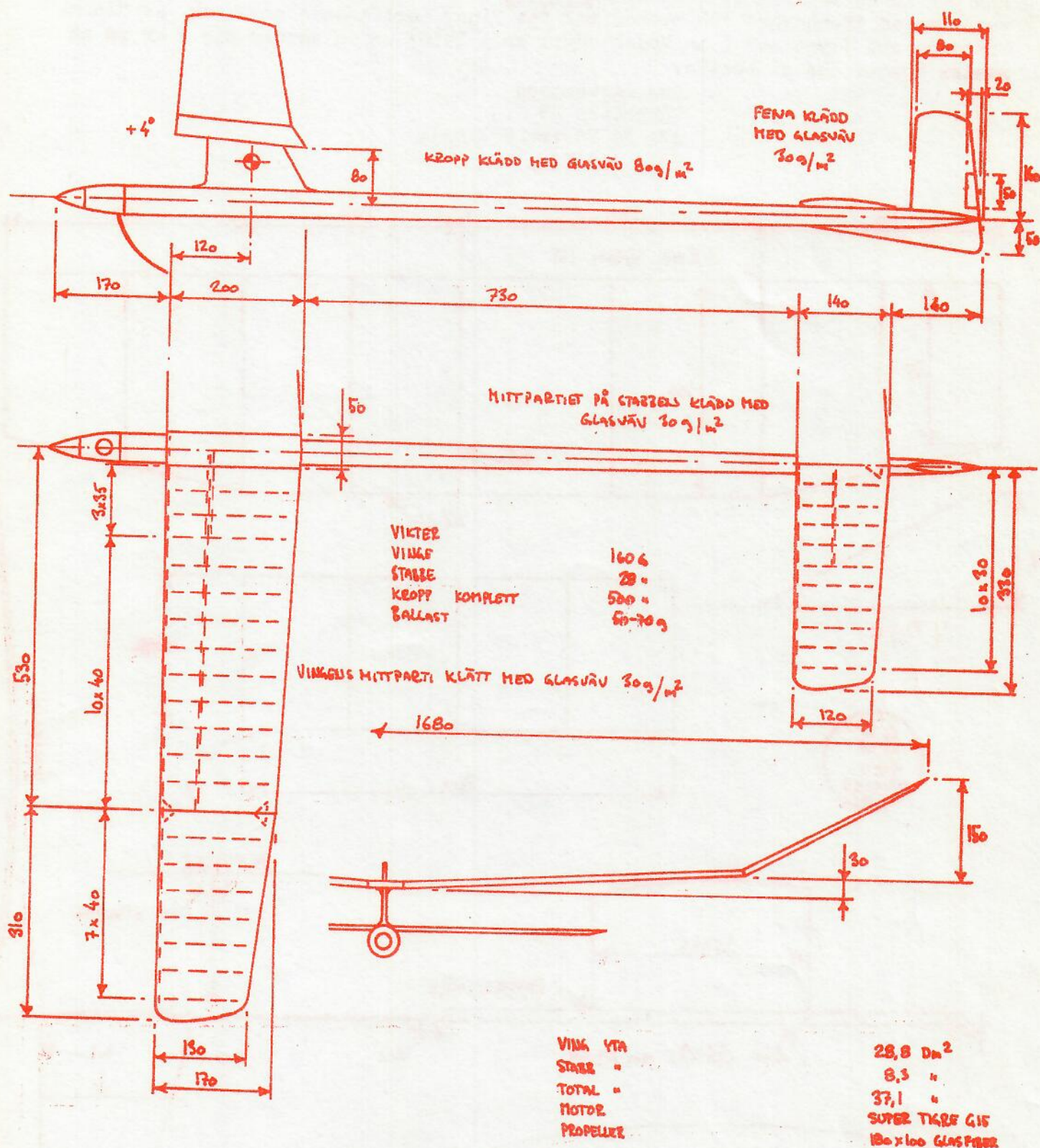
Motorn skall vara ett par cm. längre än krokavståndet. Drag upp motorn med en drillborr. Håll försiktigt i främre delen (krok och axelbock) och drag upp mot-orn bakifrån. Kroka sedan på gummit på bakre kroken.

Trimma sedan genom att ändra anfallsvinkeln på vingen och rikta fenan så att modellen stiger i svagt vänsterkurv. Rätt motorstyrka har du när modellen först stiger svagt upp till full takhöjd och efter en stunds planflykt sänker sig sak-ta och landar med nästan fullt utgången motor.

Sedan är det lokalproblemet. Men det bör inte möta något hinder när du kommit så här långt. En gymnastiksal mrd 5-6 m. till tak räcker gott till att börja med. Är det någon som har sådana kontakter att han kan få disponera någon lokal för tävlingsbruk till hyfsat pris? (Under en natt mellan lördag och söndag t.ex.) Den bör ha en takhöjd av 6-10 m. Jag är tacksam för alla tips. Till slut vill du veta mer om inomhusare och microfilm? Det finns fortfarande några ex. av "Inomhusbygge och flygning" (se Modell-Nytt nr 1 1970) om du sänder mig 5 kr ~~på~~ så ~~posten~~ kommer den på posten.

Ove Pettersson
Gånglåten 25
421 46 Västra Frölunda
Tel. 459672

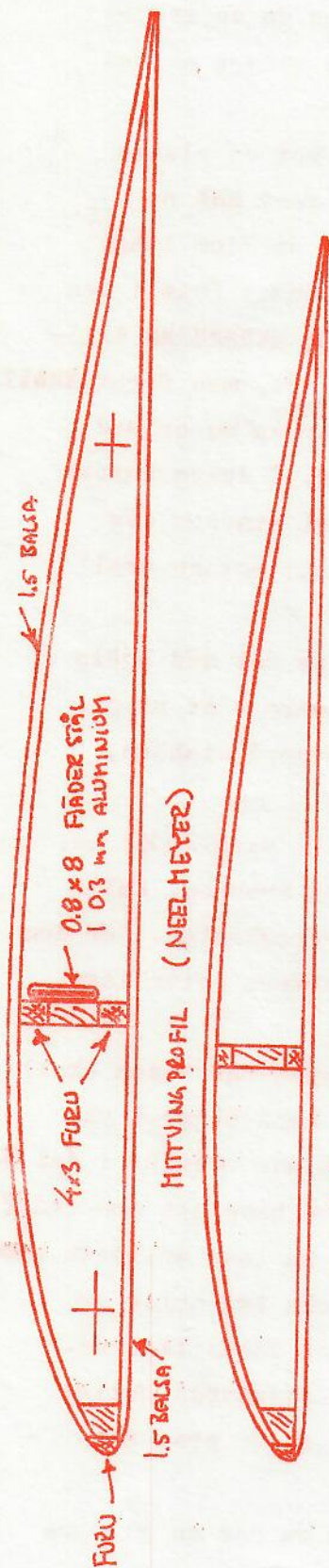




DESSA MODEL VAR ENLIGT EN DEL FÖRSTÅS PÅ ALE DEN BÄSTA C2:AN UIO VM-1969
 ALLTÅ BÄTTRE ÄN LANDSMÄNNEN BAUMANN OCH RIEKE, VILKA KOM 1:4 OCH 2:4.

SR-94 AV SIEGFRIED REDA

FULLSKALADET. SR-94



PROFIL VID VINGKNÄCKE



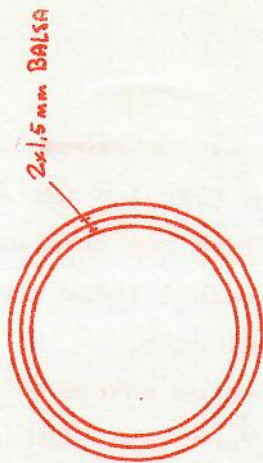
PROFIL VID VINGSPETS



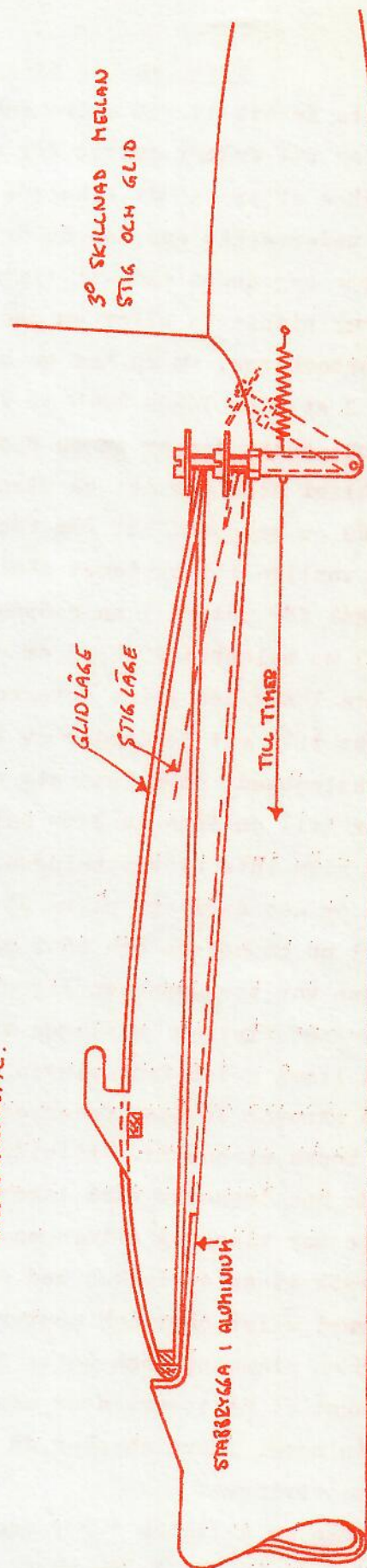
MITTSTÄBPROFIL



SPETSSTÄBPROFIL



SEKTION AV KÖRPP



Flygplan för nybörjare och 0.8 cc motorer med linkänsla.

Detta är ett av det allra enklaste flygplan man kan bygga som ändå flyger. Det är väl främst avsett för nybörjare men även du som råkar ha en gammal BabyBee eller något liknande liggande i lådan skulle kunna ha glädje av det här underverket den dan du är på lekhumör.

Börja byggandet med att titta efter om motorn skall monteras mot en platta som på ritningen eller om den har "normala" fästen, dvs sätts fast ~~XXX~~ på motorbockarna. Om du har en bakmonterad motor limmar du ihop 2 st 24cm långa och 2 st 8 cm långa 8X8 mm furulister till ett kroppspaket. Längst fram i den tjocka ändan limmar du nu fast en platta av 3 mm plywood som är ~~XXXXXXXXXX~~ tillräckligt stor för att gå utanför motorns fästen. Limma ordentligt, men först ~~XXXXXX~~ borde du ha gjort hål för fästskruvarna till motorn. Du som har en motor med det vanliga fästsystemet skall bara ha 2 st 24 cm långa lister. I dessa borrar du hål för motorn i ena ändan och i andra ändan sätter du fast stabben dvs en 3 mm balsabit 20X3,5 cm såsom ritningen visar. Observera att motorn skall sitta längs den yttre motorbocken för utåtriktningens skull.

Skär till ett höjdroder av 3 mm balsa 20X1,5 cm och sätt fast det med hjälp av nylonband. Glöm inte att sätta dit roderhornet, som skall vara vänt uppåt. Skär till en fena av 3 mm balsa 3,5X3,5 cm. Limma fast den ovanpå stabben, men glöm inte utåtriktningen.

Nu är det dags att skära ut vingen ur ett 5 mm flak. Den skall vara 40X8 cm. Sätt nu på motorn och sätt på vingen med gummiband nästan på kroppen. Kolla sedan var tyngdpunkten ligger. ~~KIKK~~ Den skall ligga på vingframkanten. Gör den inte det flyttar du vingen tills den ligger där den skall. Markera detta läge och limma sedan fast vingen där och ingen annanstans.

Nu skruvar du fast roderhornet 2 cm bakom vingframkanten i kroppen. Sedan skall du bocka pianotråd. Stötstången är av 1,5 mm sådan och skall ha 2 böjar i var ända och dessutom vara lagom lång så att rodret står neutralt när oket är i det läge som visas på ritningen. Det kan hända att du behöver göra både ett och två försök innan du lyckas med detta men misströsta inte. Skruva nu loss antingen ~~hornet~~ hornet eller oket och montera stötstången. Sedan skall du bocka två öglor av 0,5 mm pianotråd och sätta dessa på oket så att du skall kunna fästa linorna. Längst ut på innervingen skall du göra en linguide av 0,5 mm pianotråd enligt ritningen. Denna sticker du ner i träet och limar fast. Lägg nu 20 gram bly i yttervingen.

Lacka nu alltihop 3 gånger med zaponlack eller motsvarande. Om du har en glödare måste du ha ett lager skyddslack ytterst.

6-8 meter långa linor av fisklina är bra. Provflygningen bör ske en stilla dag eller åtminstone nästan. Under alla förhållanden skall starten ske i medvind.

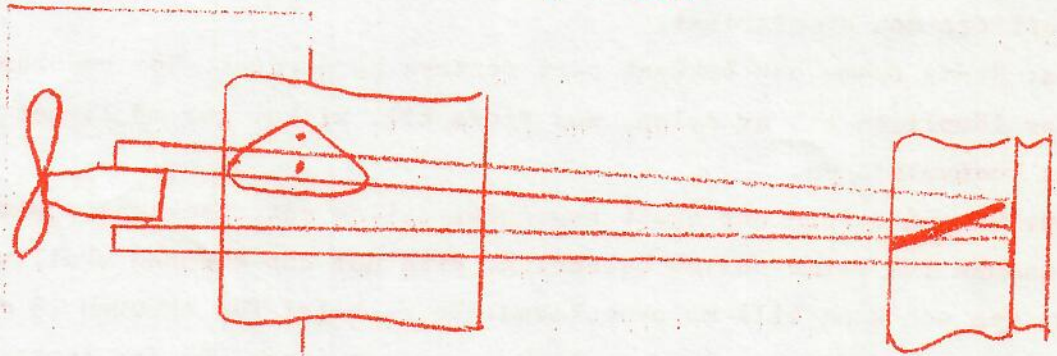
Ulf

stötstäng 1,5 mm pianotråd

Fena 3mm hård
balsa

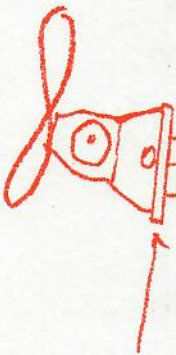


Modellen skall balanseras kring framkanten
innan vingen limmas fast.



0,8-1cc
motor

Roder och
metall eller
2mm plywood



3mm
plywood
till
motor-
fäste

Vinge
5mm balsa
medelhård

Kropp av 2st
8x8 mm fura-
liter

Stolpe
Ruler
3mm
hård
balsa

Roderhorn av
nylon

Lägg
märke till
utåtriktningen
av fena
och motor

0,5 mm
pianotråd



↑ skala 1:1

Resten i skala 1:2

Dagens maning: Bygg en standarddracer, bygg "Hyper", bygg den som fanns i Aeromodeller (juni -70), men bygg en!!! Basta!

Regler: Modellflygnytt nr 2 -70 sid. 20.

Kortare byggbeskrivning å Hyper;

Då Hyper till sin uppbyggnad är mycket enkel, torde det inte behövas någon längre byggbeskr. (Erik byggde och provflög sin på en eftermiddag).

Vinge: Limma bop furulisten och balsaflaket (använd genomgående vitt lim) och profilera den symmetriskt.

Stabben: Runda fram- och bakkant samt montera höjdrodret. Som roderhorn användes lämpligen ett av nylon, med flera hål, vilket ger möjlighet att variera roderutslagen.

Kroppen: Mät på motorn hur brett avståndet mellan motorbockarna måste vara.

Limma samman två bitar sex mm balsaflak, rita upp hur kroppen skall vara, skär ut den och kapa till motorbockarna. Borra hålet för skruven (3 mm) genom den övre listan, sätt dit den och limma samman kroppen. Då den torkat borrar hålen för motorn. Dessutom borrar hål för landstället och sporren i den övre listan. Landstället och sporren förses med en vinkelböj i övre ändan, vilka stickes i respektive hål och surras och limmas.

Limma vinge och stabbe till kroppen och förstärk fogarna med lim och glasfiber.

Limma fast vikten i vingspetsen med lim och glasfiber, montera roderoket å härför avsedd skruv (50 mm ok) och bocka stötstången. Gör linguider av 1 mm pianotråd. Måla därefter med färg x, som tål avsett bränsle och montera tank och hjul.

Motor: Som drivkälla användes en trevlig 2,5 cc motor. Bra motorer;

Oliver Tiger, Super Tigre, OS Max .15 och alla andra, som fungerar bra.

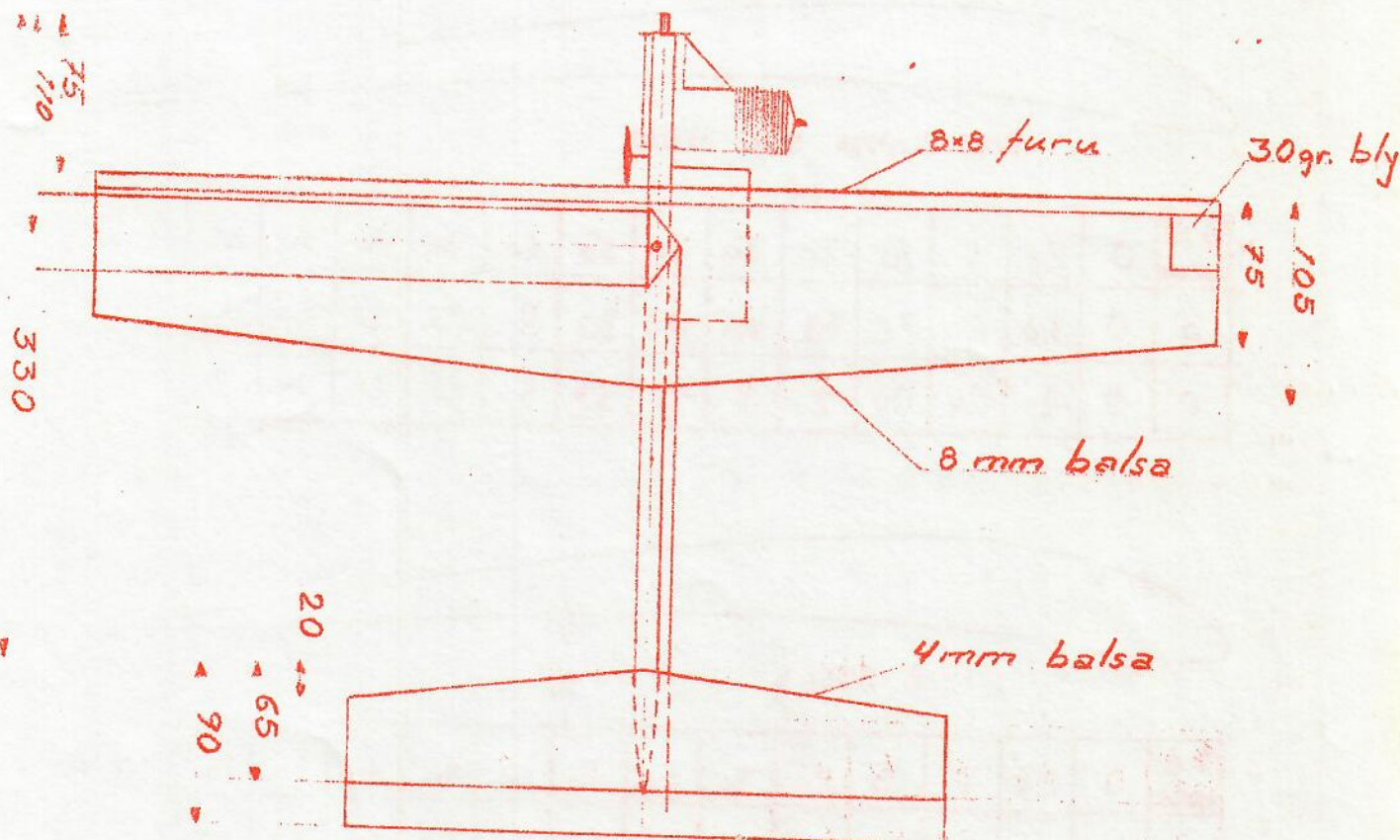
Dåliga motorer: ETA .15 och MVVS. Lämpliga propellrar: 7x6 eller 7x8 nylon.

Träna mycket, det gersäkerhet.

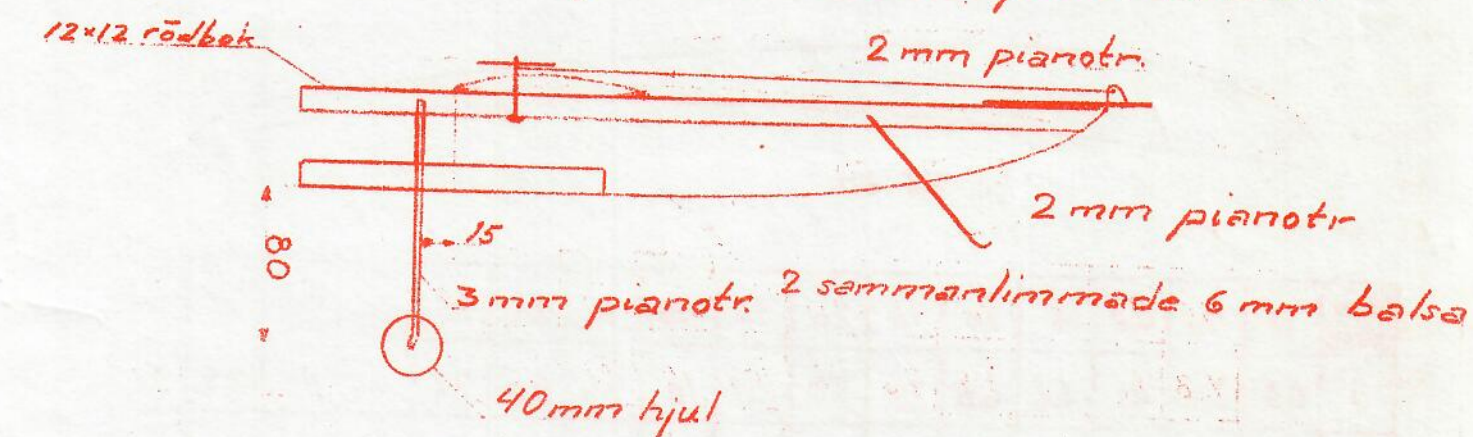
Idé: Standardracing flyges med två (i finalen tre) plan i samma cirkel. Man flyger 100 varv, med minst en omtankning, vilket innebär att man bör kunna flyga 60-70 varv per tank. Mekanikern skall alltså starta om motorn under heatet. Det viktigaste är alltså inte hastighet, utan driftsäkerhet.

Kom ihåg Roger Penskes odödliga ord: To finish first, you must first finish.

Han med ögat noterade att två linflygare deltog i en klubbävling i friflyg. Den ene verkade dock ännu inte ha kraft nog att helt överge det här med lina.



Tp 10 mm bakom framkanten



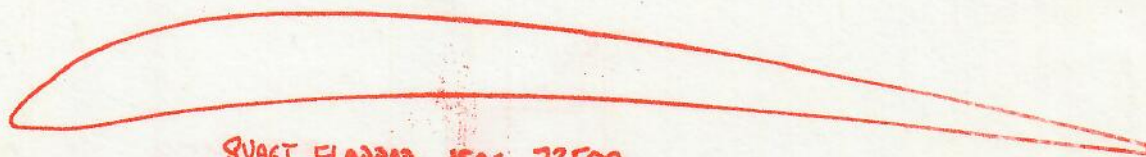
Kroppens höjd anpassas efter motor

Skala 1:4

"HYPER"

Standardracer för 2,5 cc
Konstr. Erik Huss, AKG

Ritad: LRN 9-12-70



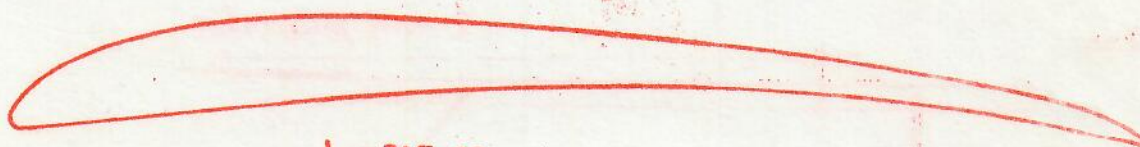
SVAGT FLAPPAD ISAC 7350B

% AV KORDEN	0	2.5	5	10	20	30	40	50	60	70	80	90	100
Ö	0	3.0	5.0	7.6	9.9	10.3	10.0	9.2	8	6.5	4.6	2.7	0.4
U	0	-0.4	-0.4	0.4	2	3	3.5	3.4	3	2.3	1.4	0.4	-0.4



B 8356b

% AV KORDEN	0	2.5	5	10	20	30	40	50	60	70	80	90	100
Ö	1.1	4.2	5.8	8	10	10.4	9.9	8.9	7.5	5.9	4.2	2.3	0.3
U	1.1	0	0.1	0.5	1.9	2.7	3.1	3	2.7	2.2	1.6	0.9	0



L0-745-821

% AV KORDEN	0	1.25	2.5	5	7.5	10	20	30	40	50	60	70	80	90	95	100
Ö	0.8	2.8	4.1	5.6	6.8	7.8	9.8	10.1	10	9.4	8.5	7.3	6	4.2	2.9	0.6
U	0.8	0	0.2	0.5	0.8	1.1	2.2	3.25	4	4.5	4.5	4.1	3.3	2	1	0

HÄR ÄR 3 PROFILER FÖR ER SOM TRÖTTNAT PÅ TUNNA PROFILER.
 ALLA FUNGERAR UTMÄRKT PÅ A1:02 OCH A2:02. "STILLA LUFT" TIDEN
 ÄR KANSKE INTE SÅ BRA, MEN NÄR ÄR DET STILLA LUFT. NÄR DET
 BLÄSER ÄR DOM TOPPEN.