

AMATEUR

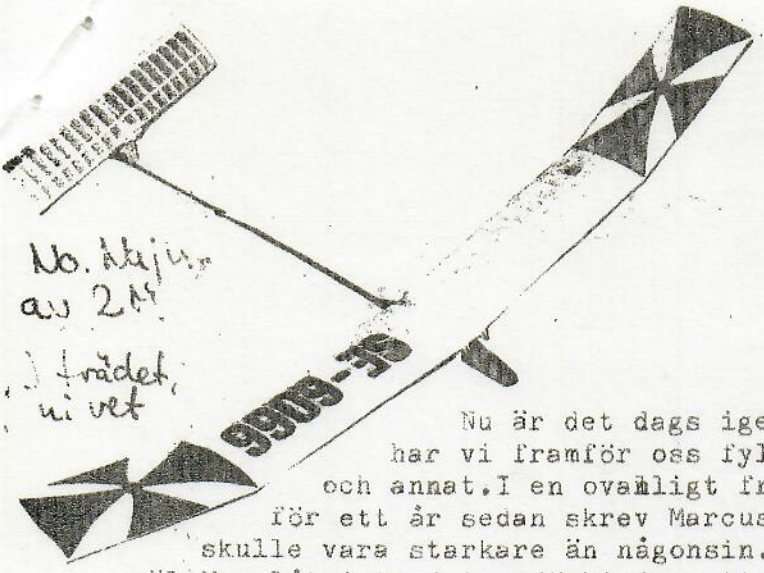


GOD
JUL

6 1972

No. Skjura
av 2 M

Frådet,
ni vet

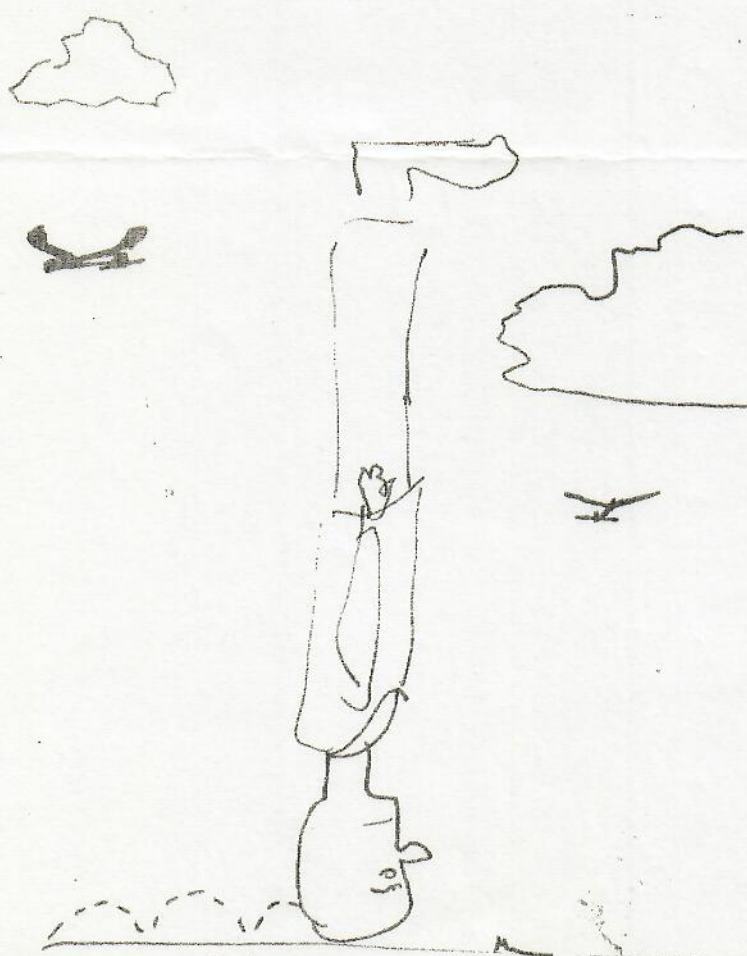


För att försöka
förmå er att läsa
lite längre har vi
denna gång slopat
innehålls förteckningen.
red.

Nu är det dags igen. Ett nytt år har vi framför oss fyllt av tävlingar och annat. I en oväntat framsynt ledare för ett år sedan skrev Marcus att vi i år (72) skulle vara starkare än någonsin. Detta har faktiskt slagit in mer än väl. Men låt inte detta förhindra att vi blir ännu bättre -73. Vi har nu en topp i god klass men nån större bredd är det inte tal om. Därför är det viktigt att alla ni som håller på med Bantams och annat på kurserna kommer ut och tävlar så snart som möjligt. Det är något att ta vara på, ty rutin får man aldrig nog av. Det är alltså ganska stora förhoppningar vi har på er nu, Mackan och jag går sista året på gymnasiet, Lrsa pluggar hårt osv. Sedan väntar lumpen (fy fan) och annat. Detta gör att vår tid börjar tryta. Lik förbannat ska vi göra -73 till det bästa året hittills. Pter.



Decemberdrabbningen (10 vinst)



Skallgång ent. Blandaren.

Vad har du för telefonnummer?
Läser du inte telefonkatalogen?
Nae, jag väntar till den kommer
på film!

Decemberdrabbningen.

Trots den dåliga uppslutningen blev denna drabbning ganska bra, mycket beroende på att Marcus och Peter hade letat fram gamla Limpor och annat. Våren börjar väl kännas. Då Michael fick höra att Gemlingarna tagit fram sine A:lor hittade han snabbt på ett skäl att hålla sig undan och vi fick sålunda göra upp inbördes. Marcus förstörde dock hela nöjet genom att dra av sin Filbunke i andra starten. I A:2 tog Lersa snart ledningen och behöll den. Peter hade som vanligt trimproblem medan Limpan visade sin gamla fina klass i en starkt och sin gamla vänliga klass i två, på detta kom den tvås. Handluns börjar bli enformigt, detta Lersa ca 200 och Peter ett hundratal sekunder efter. Båda var dock missnöjda med sina Bryncollar. Mellan varven flög Mackan och Pter linokontroll, Mackan instruerade nybörjare och Pter tränade stunt med sin danska byggsats (Trainer) som flyger utmärkt. (Den är klart överlägsen Snoopy och annat skräp). Vädret var dimmigt med lite vind. P.

FRIFLYGARNAS NOVEMBERDRABBNING

Den 19 November åkte ett tiotal gladiatorer till F-18 för att slåss på äkta gladiatorvis, visserligen inte mot blodtörstiga och hungriga lejon utan mot våra på senaste tiden dåliga tider. Det började ju ganska lovande, Michael (hoppas jag stavade rätt den här gången) och jag maxade. Min modell hamnade på banan men Michaels försvann över skogen. Peter hade tagit med sin Mk-12, han lyckades även denna gång att förbruka en stabbe i en trimmis. Medan Michael var och letade flög Peter och jag chuck-konkurrensen (danska), jag vann på 212,8 sek Peter fick 117,8 sek. Johan och Kalle var med för första gången, dom prövade sina nya Svenssons. Michael var fortfarande och letade, jag gjorde mina återstående 4 starter slutsamman blev helt fenomenal hela 521 sek Urk! Michael hade nu varit borta i cirka 1½ timme, Olle fick kompasskursen och stack iväg. Medan Olle och Michael letade fick övriga gladiatorer njuta av linflyg då den är som sämst. Maras och Peter försökte flyga standar-racing det behövs nog ingen förklaring. Efter en halvtimme återvände Olle och Michael utan att hittat modellen. Alla packade ihop sina prylar och åkte iväg i förhoppningen att finna modellen. Först skedde letning enligt planlöshetslagen, när inte den resulterade övergick vi till en mera organiserad letning, skallgång. Vi gick först ut ur skogen och tog reda på var vi var någonstans, sen plöjde vi in i skogen. Efter några minuter hittade jag modellen, den satt högt uppe i ett träd.

- HÄR ÄRREN !

(avlägset hördes Michael)

- VAAR DÅ

- HÄR BORTA

- DEN SITTE VÄL INTE I ETT TRÄ

- JO VAD TRODDE DU

(när alla hade samlats)

- Ja den sitter ju ganska tjaskigt, tänk om den hade flygit 5 sekunder till då hade den landat på ängen.

- Du Michael kunde du inte valt ett träd som går att karta. Det är ju sju meter till dom första grenarna och dom är ju inte så mycket att hurra för.

(tilläggs bör att modellen fusat i det enda träd inom F-18 som var rakad från roten och sju meter upp. Träden lär vara mycket sällsynta i Sverige).

(Här brister det i minnet)

Efter en stund stack Peter och Olle iväg efter en aluminiumstege. Maras hämtade ett fem meter långt rep i bilen. Heikki lyckades fästa repet fyra meter upp på den kala trädstammen. Maras övertalades att börja färden upp till modellen, han stöttades av trädstammar. När hans naglar var slut utstänkade han

- Nä nu orkar jag inte längre.

(var det någon som sa att inte Maras uppoffrade sig).

- Jora lite till så är du uppe

(Maras var halvvägs)

- Lite, det är ju flera meter kvar.

- Ja det är väl ingenting.

- Prova själv får du se, jag klättrar i vilketfall ner.

(om inte naglarna var defenetivt förbrukade blev dom det samtidigt som Maras stympade fingrarna på nerfärden till Moder jord).

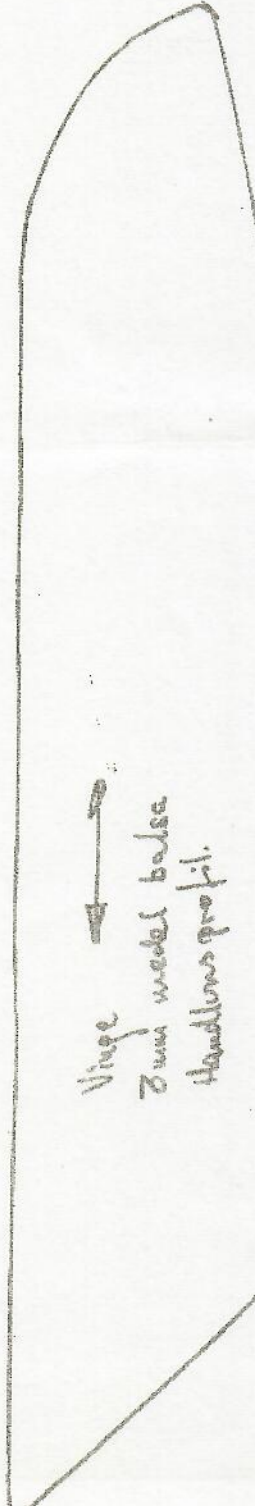
Det var Heikki som kom på idén att sätta trädet i gungning med hjälp av repet så att modellen skulle ramla ner. Vi fläkte oss på repet och drog,

eftersom trädet var relativt smalt gick det lätt att få i gungning. När trädet släppte greppet om modellen var det inte långt ifrån att trädet skulle gå av på mitten, alla känner väl till gladiatorernas enorma styrka. När repet var nere så vandrade vi iväg till bilarna, när vi hade kommit halvvägs möttes vi av Cilles och Peters överlyckliga glädjesprång. Visserligen hann dom inte fram i tid, men det är ju gärningen som räknas.

Shazzaram IV

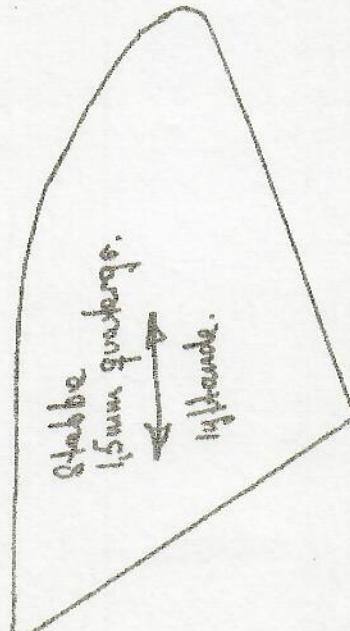
Detaljer.

Konstr. F. Haveling
MfA 6 laboratorerna
Aug-78.



Vinge
3mm medel balse
Handlens profil.

1:1



Ståbe
1,5mm quarsgrs.
lyftande.

Symmetrisk.



Fena
1,5mm quarsgrs.

Pylon 5mm hård balsa



Modellen konstruerades med tonke p 2 Stk. Den blev dock inte använt förrän i november (lä på nov-databuingen med 15 och 1) Sticket är fint men ganska vakt. Om jag bygger en ny kommer den att ha en längre moment arm till 1/2 meter vingyta.



Motor
motorhylsa
0°-0°

1:2

Vingar och fena klädda med
japan papper. Kroppen
med led.
Alla fogar limmas med
suabö-Epoxi.

Motor 5Ns och med kort
förstärkning.

2



5x5 = 2x5 tum

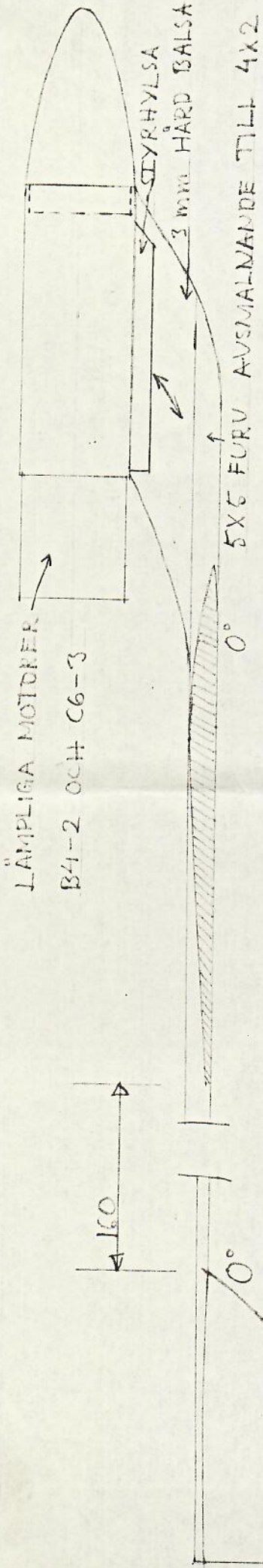
13mm
U-forn

Fenans
under

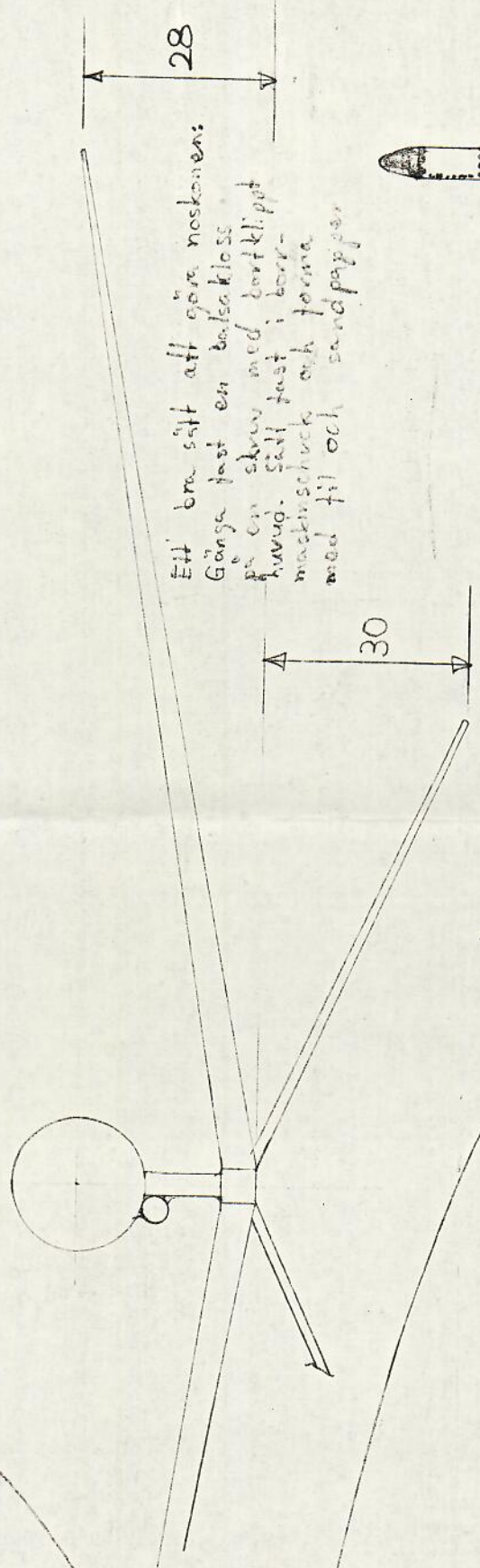
Ej skada

20mm
U-forn

SHAZZARAM IV



En bra sätt att göra noskarnen:
Gånga fast en balsakloss
på en skruv med bortklippt
huvud. Sätt fast i borrh-
maskinsluck och forma
med till och sandpapper

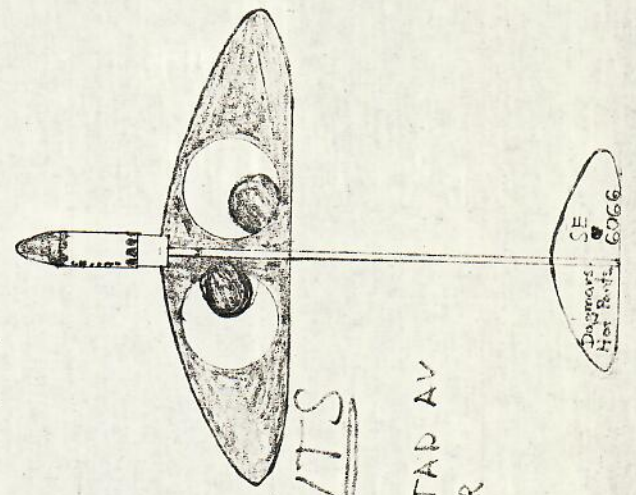


KLÅ VINGE OCH STABBE
MED PAPPER

MARKERAD HIGH-POINT
HIGH-POINT

STABBE 1,5 BALSÅ

VINGE 5 mm BALSÅ



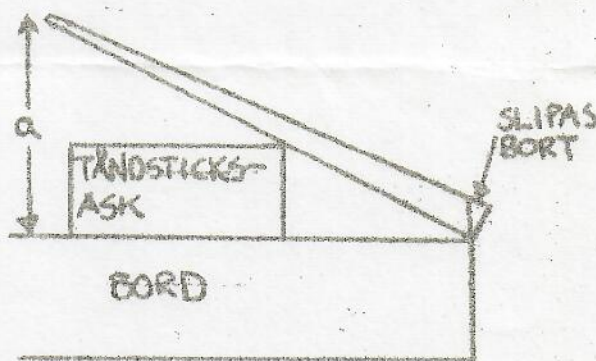
HOT PANTS

(RAKETGILJIDARE)

KONSTR OCH RITAD AV
MICHAEL MÜLLER

BYGGA OCH TRIMMA HANDLINSAR

När du har köpt det som behövs hos materialförvaltaren dvs. hos mig sätter du igång. Börja med att göra mallar till vinge, stabbe och fena av hårt papper t.ex. kartong (skriv på mallarna vilken modell det är). När du har ritat efter mallarna på balsafliken sågar du ut vingen med en lövsåg, stabben och fenan kan du skära ut med en kniv. Ojämheter som uppstod när du sågade slipas bort med en fil. Markera därefter profilens högsta punkt på vingen med färgad tejp. Hyvla sedan vingen grovt, vingspetsarna ska tunnas ut så att den är cirka 1,5 mm tjocka längst ut. Finslipning sker med hjälp av fil och fint sandpapper. När det är färdigt skär eller sågar du itu vingen där knäckarna ska vara. För att få en bra passform i knäckarna gör t.ex. på följande sätt. Placera en tändsticksask under "örat" så att rätt höjd (a) erhålles. Läg skarven vid en bordskant, slipa sedan med en fil så att skarven blir vinkelrät i förhållande till bordet. Det här blev kanske lite rörigt, hoppas att skissen nedanför förklarar det jag vill ha sagt. När du har slipat till alla knäckarna kan du limma ihop "örrorna" med innervingarna. Medan fogarna torkar gör du färdigt stabbe och fena. Fenan bör förses med gångjärn som du gör av tunn koppar eller mässingstråd. Efter som modellen ska kurva vänster (gäller för högerhänta) behöver du bara sätta gångjärn på vänster sida på fenan. När du har gjort färdigt stabbe och fena kan du limma ihop innervingarna.



Lägg ena innervingen plant med byggträdan, den andra höjs till dubbla höjden det går mycket lättare att limma på detta sätt. Nu när det limmade ska torka gör du kroppen, av t.ex. en 5x15 mm furulist. Se till att du får en rak list och att ådrorna är parallella, det får inte heller finnas kvistar e. dyl. En enkel och simpel form på kroppar som jag använder är att låta vingen och stabben ligga på ena sidan av listan, den andra sidan tunnas ut mot stabben. När du filar till kroppen fila inte där vingen och stabben ska limmas fast. Sen är det dags att sätta fast vingen på kroppen, innan du förstärker limfogen limma fast fingerstödet, sen kan du limma fast glasfiberväv på vingens undersida. Låt det torka ordentligt sedan på stabben med trepunkts festsättning. Om man vill klä modellen kan man göra det nu, använd japanpapper eller tunt modellspar (välj sådana färger som syns bra). Lacka först modellen en gång med utapedd saponlack 50 % saponlack 50 % tinner, klädseln lackas fast, låt modellen få torka ordentligt mellan varje lackning. Slipa försiktigt bort ojämnheter som fastnat medan lacket torkat. Vinge och kropp lackas 5-10 ggr, stabbe och fena 4 ggr. När lackningen är färdig ser du till att TP blir placerad på rätt ställe, till detta används bly eller modellerarsom fästs i nosen. Nu ska du ha en handluns färdig om jag inte har glömt något. Innan du börjar att flyga SKRIV NAMN OCH ADRESS PÅ MODELLEN!!!

Forts. nästa sida.

forts.om handlungsar

När du nu ska gå ut och trimma din modell ska du välja en dag då det inte blåser. Börja med utkast från handen (ved annars? red.). Om det trots allt skulle blåsa ska modellen kastas försiktigt mot vinden. Modellen ska flyga i en flack bana och svänga svagt till vänster. Om den trycker, ta bort lite vikt i nosen, om den stölar sätt dit lite. När den flyger ordentligt är det dags att se vad modellen gör för. Har du högt gräs i närheten flyg där. Är du nybörjare och inte så van att kasta bör du inte ta i så hårt första gångerna. Har högt du ska sikta varierar från modell till modell. Alltså det kastsätt din modell ska ha för att nå topphöjd och ta ut snyggt får du prova ut själv. De flesta modeller kastas rakt mot vinden i 45 graders vinkel. När modellen är uppe och börjar att glida ska den kurva relativt snävt. Det är bara därför att inte modellen ska flyga bort om den kommer i termik. Studera modellen medan den flyger och ändra trimmet om det behövs. Hur lång tid det tar att trimma beror till största delen hur van du är och naturligtvis också hur modellen är byggd. Ibland räcker det med ett kast och en annan gång kanske flera dar. Mina modeller kastas 45 graders vinkel till höger om vinden 10-20 grader uppåt. På vägen upp så kurvar modellen ett varv. LYCKA TILL Lars F.

DM

Solna MSK stöd som arrangör för DM i friflyg för A- och B-län. Tävlningen hölls på Sundbro norr om Uppsala den 10 december. Vi var fyra som åkte, Peter, Michael, Johan och jag. Eftersom Peter fått körkort körde han. Om vädret finns inte mycket att säga. Det var hyggligt till kl. 12 sedan började det regna och vinden tilltog. Framåt 2 upphörde regnet men vindstyrkan bestod. Termik fanns men det var inte mycket. Det var ingen periodindelning utan man fick flyga när man ville fram till 15:00. Det blev alltså ingen jäkt. Innan regnet hade Peter gjort 4 starter i FLA och tre i HKG, Michael 4 i A:1 och jag tre i FLA och en i HKG. Tiderna var inte direkt lysande men vi låg bra till ändå. Efter vi hade krubbat flög vi resten av starterna. Peters sista start (försök) resulterade i att framkanten gick av, tid 1 sek. Michael avslutade med en max i regnet, snyggt gjort. Mina återstående starter kunde ju blivit bättre. Jag lyckades pricka in en max i HKG. Prisutdelningen skedde i klubbhuset på Sundbro. Vi lyckades belägga två förstaplatser, två andraplatser och en femma. Johan vann inget men han var den duktigaste slaven närvarande. Under prisutdelningen hördes en förvånad (och ganska ung) röst: Varför får vi dom där Gladiatorerna så många priser? Han måste ha varit en komplett nykomling i modellvärlden!

~~Exakt~~ Eftersom det gick bra behövs jag inte skriva det där med jädrar snarare! Då gör jag väl inte det heller.

Lars Flodin

A:1j	1:a	Michael Müller	Mfk Gladiatorerna		
	2:a	Per Scherdin	Sigtuna Mfk		
25delt	3:a		Uppsala FK		
A:1s	1:a	Gunnar Holm	Solna Msk		
B:1	1:a	Lennarth Larsson	"	103sek	1delt
Fla	1:a	Björn Söderström	"		
	2:a	Lars Flodin	Mfk Gladiatorerna		
	5:a	Peter Meurling	"		
HKGj	1:a	Lars Flodin	"	177	
	2:a	Peter Meurling	"	133	
	3:a	Per Scherdin	Sigtuna	86	
HKGs	1:a	Gunnar Holm	Solna	132	
FLC	1:a	Gerald Bohman	"		5delt.
FiB		Uppskjutet			

71600

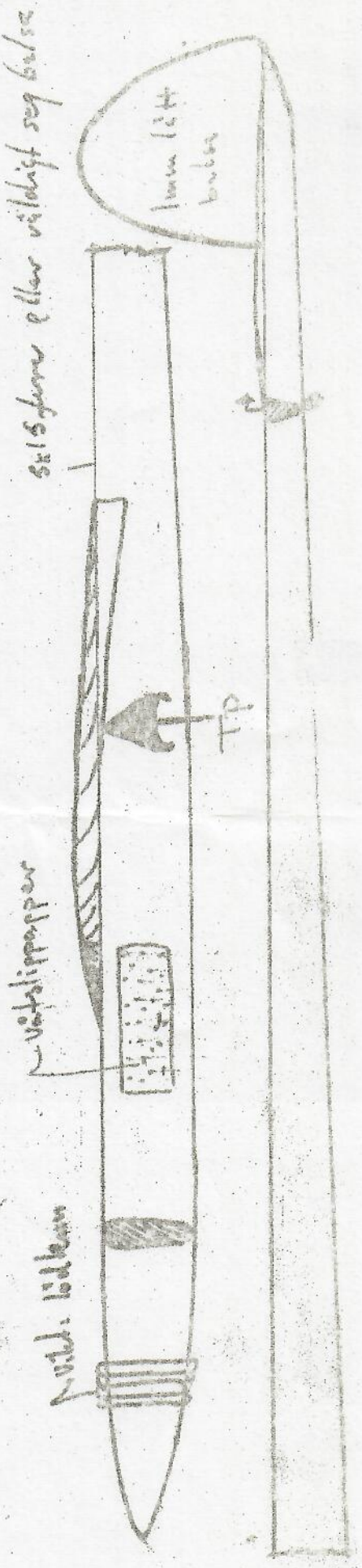
17-11-74

En utvidd handlung för
 dig som inte paktat med
 en Brynolf. Kontrollera
 Bill Blanchard, USA.

Vikt ca 20 gram (unge 30g)
 Höger i karbid och vänster i gjutet.
 Finisken skall vara höjblenda.

Ritningarna från Stabben 1-70
 som i sin tur verkar ha
 fått dem från AAT.

V-fasen ca 1:4



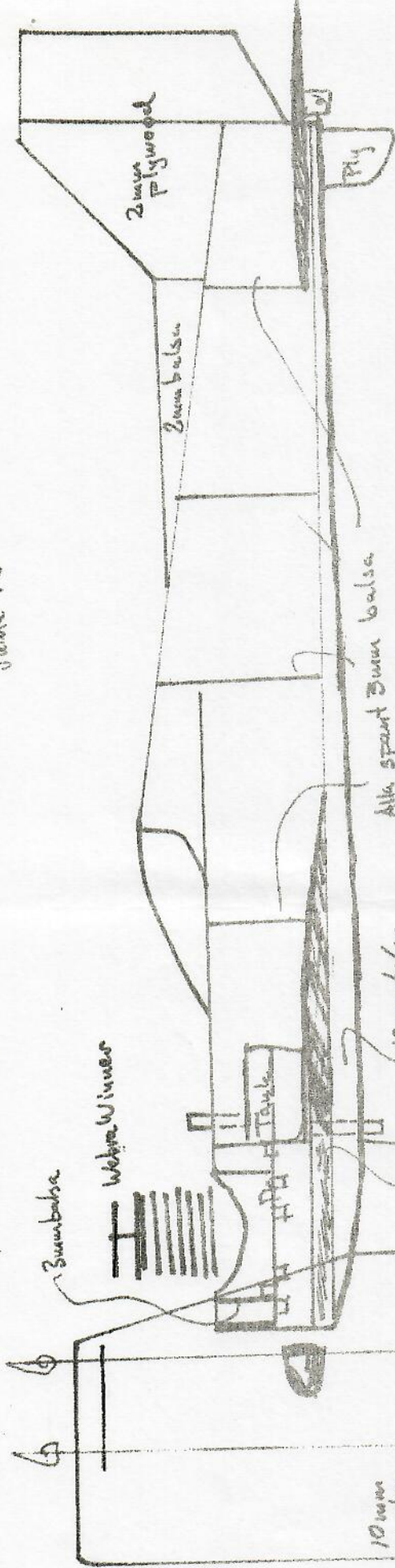
Svets bult

Svets lätt bult

1,5mm lätt bult

Svets bult

Propeller 8x6 nylon.



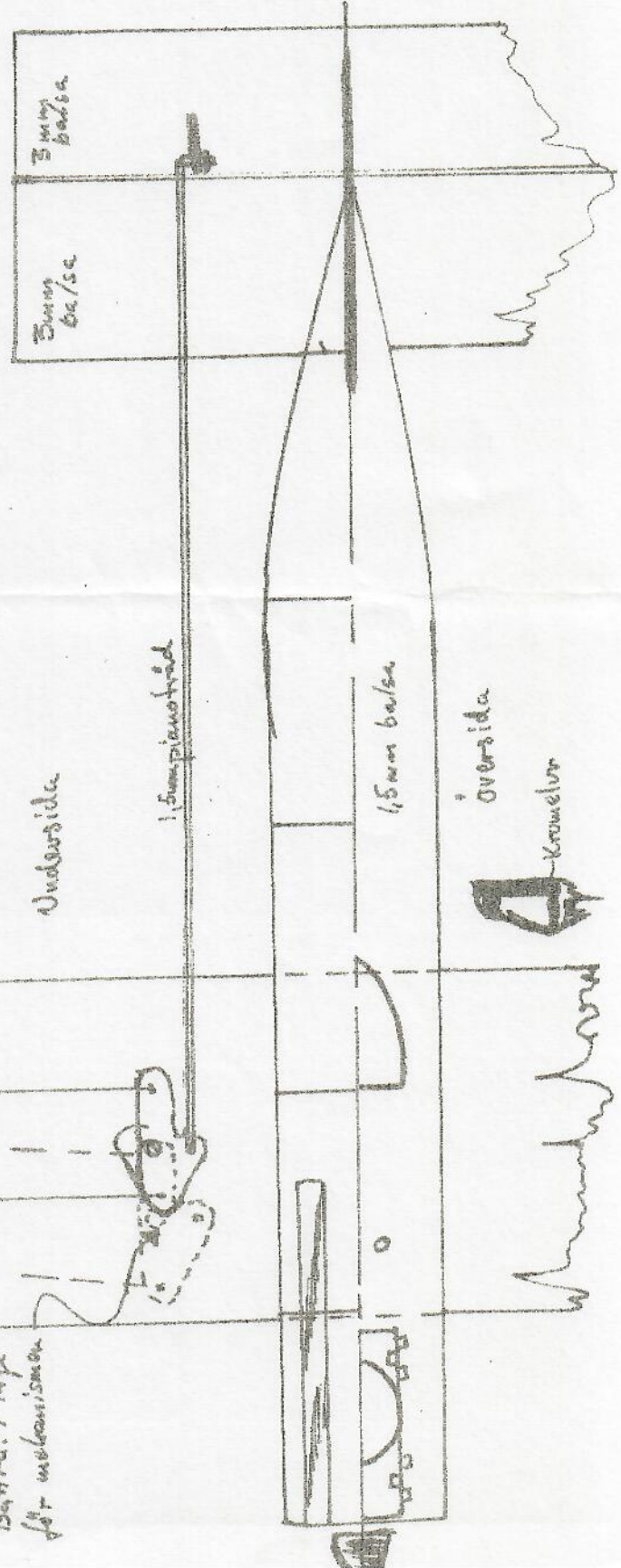
Alla spant 3mm balsa

Johan har målat sin kärva med gula vingar och blå kropp.

Se till att tyngdpunkten ligger framför mekanismen, gärna vid framkanten.

Antjut!

Bakåtd? Lage för mekanismen



RACE CROSS
 Luftmodellmodell
 för 2,5 cm³ motorer
 konstruerad av
 Johan Luthman
 MfL Gladieborna -72

För att göra livet lättare för dig som är ny och på förekomsten anledning för dig som är lite äldre inom klubben får ni här en checklista på lite av varje.

Medlemsavgifter: 15kr/år för dig över 18 och 10kr/år för dig under 18. Avgifterna får endast betalas in via postgirot no.71 99 96-5.

Aviatikerna: Utkommer med 5 eller 6ex per år. Den delas ut i lokalen och om som inte orkar resa sig dit får den på posten.

Modellflygnytt: Lär utkomma med 6ex per år. Skickas direkt hem. Kommer alltid nästa vecka. Om man vill ha med ~~ett~~ en insändare, ritning eller nåt annat kan man skicka det till resp. grenredaktörer eller ge det till Peter så skickar han det.

Tävlingar: Inbjudningarna sätts upp i lokalen när man sedan skriver på en lista. Grenchefen ser sedan till att du blir anmäld och att din startavgift betalas. Om du anmäler dig utan att ställa upp får du betala igen startavgiften till klubben.

Materialförvaltningen: För närvarande sköts den av Lars Flodin. Han vill att ni kommer på måndagar mellan 17 och 19nollnoll. Hans adress är Noröanvägen 9 och det ligger i backen bakom Falkbergsskolan. Han säljer bara kontant eller mot presentkort. Ni kan beställa grejor från olika firmor genom honom, vilket brukar löna sig då vi oftast får rabatter.

Drabbningar: Ska äga rum en gång i månaden, plats F 13 eller Hamra. Vi kör alla klasser när det finns deltagare. Priser får man alltid i form av presentkort (visserligen på små belopp men det egentliga är ju äran)

Lokalen: Ligger i Tullingebergsskolan. Tillsvicare har vi byggvärlar på tisdagar och torsdagar. I lokalen finns det en grunduppsättning med verktyg och massa tidningar och böcker. Larsa, Olle, Michael, Markus, Jari och Peter heter dom som har nycklar.

Lignitärer inom klubben:

Ordförande Lars K Garen, tel 08/563225 ; Sekreterare: Peter Mearling 08/7781262 ; Kassör Olle Strömblad 08/7781948 ; Mtr Förvaltare Lars Flodin 08/7780272 ; Friflggrnchf: Lars Flodin, Lailgaito Marcus Miettinen 08/7781319 , Radiodito Lars Garen och raketdito Michael 7781776.

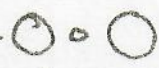


Avdelningen för invärtes beundran: del 1, frilflyg

1972 har vi varit på 8 tävlingar med 34 startande. Dessa har presterat 5 förstaplatser, 4 tvåor, 4 treor, 5 fyror, 1 femma och 3 sexor. två har brutit och de återstår 10 som betecknas som övrigt.

I linkontroll har vi haft 4 startande (lag) som har en fyra, en femma, en åtta och en sextonde.

Tjusigt



På nästa sida har ni 14 st profiler uppritade med 150 mm korda. Dom är alltså lagom till A:2. För det utmärklata teckningsarbetet svarar Jørgen Larsen, Danmark. Han får också stå för riktigheten i profilkonturens återgivande. (helgundererat, alltså)

E 6456 f
E 6456 f

B 6556 b
B 6556 b

RITZ 7-45-556
RITZ 7-45-556

Gö 495
Gö 495

Gö 417
Gö 417

Gö 362
Gö 362

H. THOMANN
H. THOMANN

AVEKJANOV
AVEKJANOV

SOAVE
SOAVE

KEKKONEN
KEKKONEN

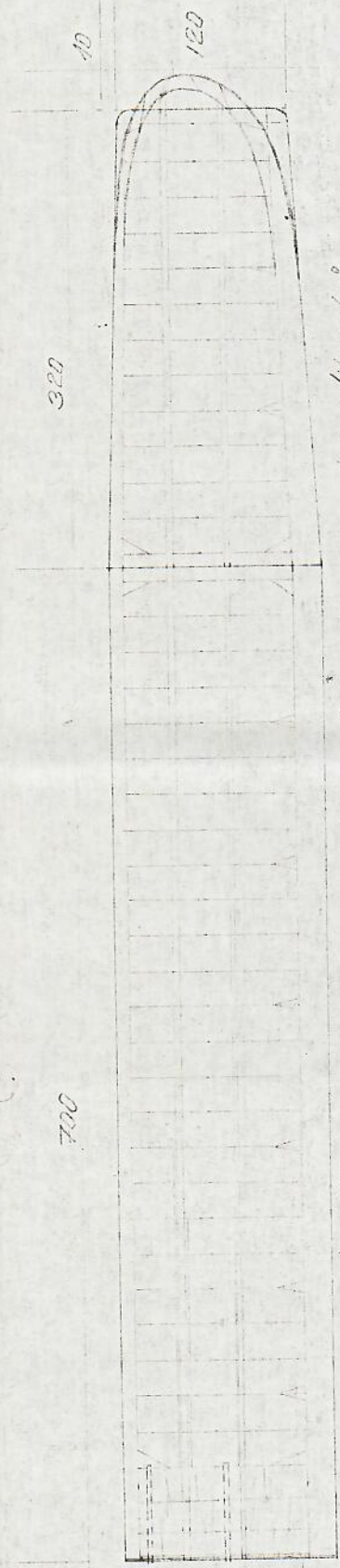
SOKOLOV
SOKOLOV

TÄHKÄPÄÄ
TÄHKÄPÄÄ

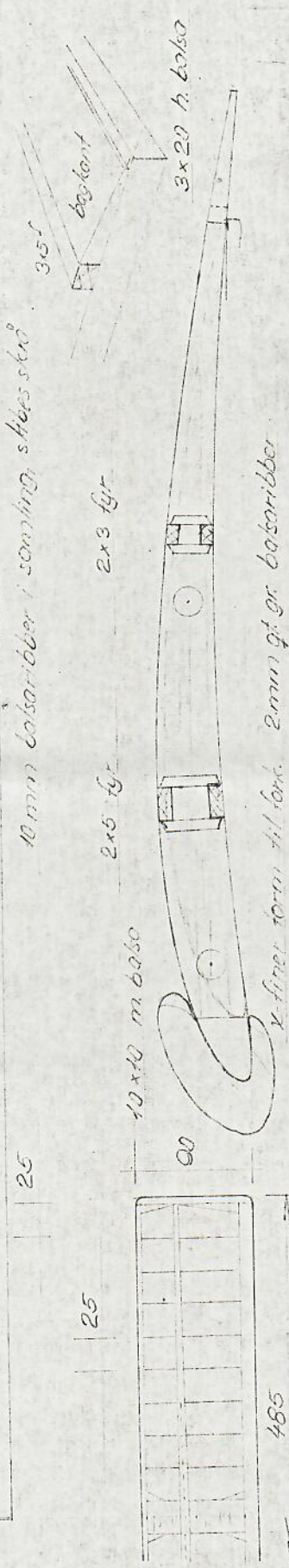
LI-CA-CO
LI-CA-CO

BABIC
BABIC

mm



2mm x-
finer-rib-
ber
messing-
låd.



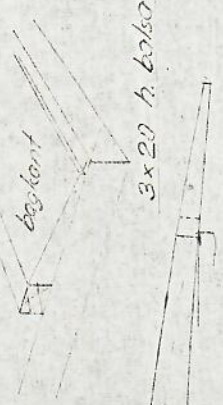
10mm balsaribber i sømning, skærs skid

2x3 fyr

2x5 fyr

10x10 m. b. b. s. o.

x-finer form til font. 2mm g. gr. balsaribber



3x5

bøgekant

3x20 h. b. b. s. o.

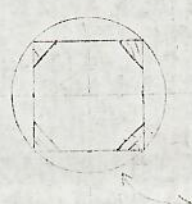


25

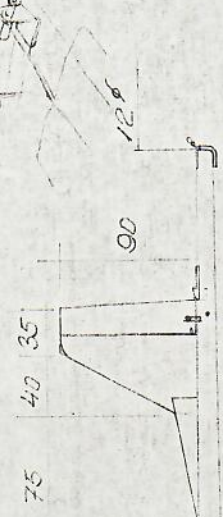
485

2x10 h. b.

2x7(4) b



70



12°

90

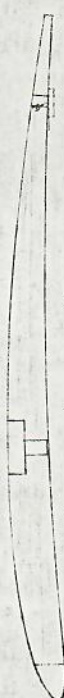
75

40

35

finne: 2mm b. b. s. o.

90



22°

84

1mm g. gr. ribber

5x5 b.

140

150

justerbar krog

3mm pionerfod

2mm x-finer kærne i fastkop.
Der skæres ud til finer og bal-
last.

STYK

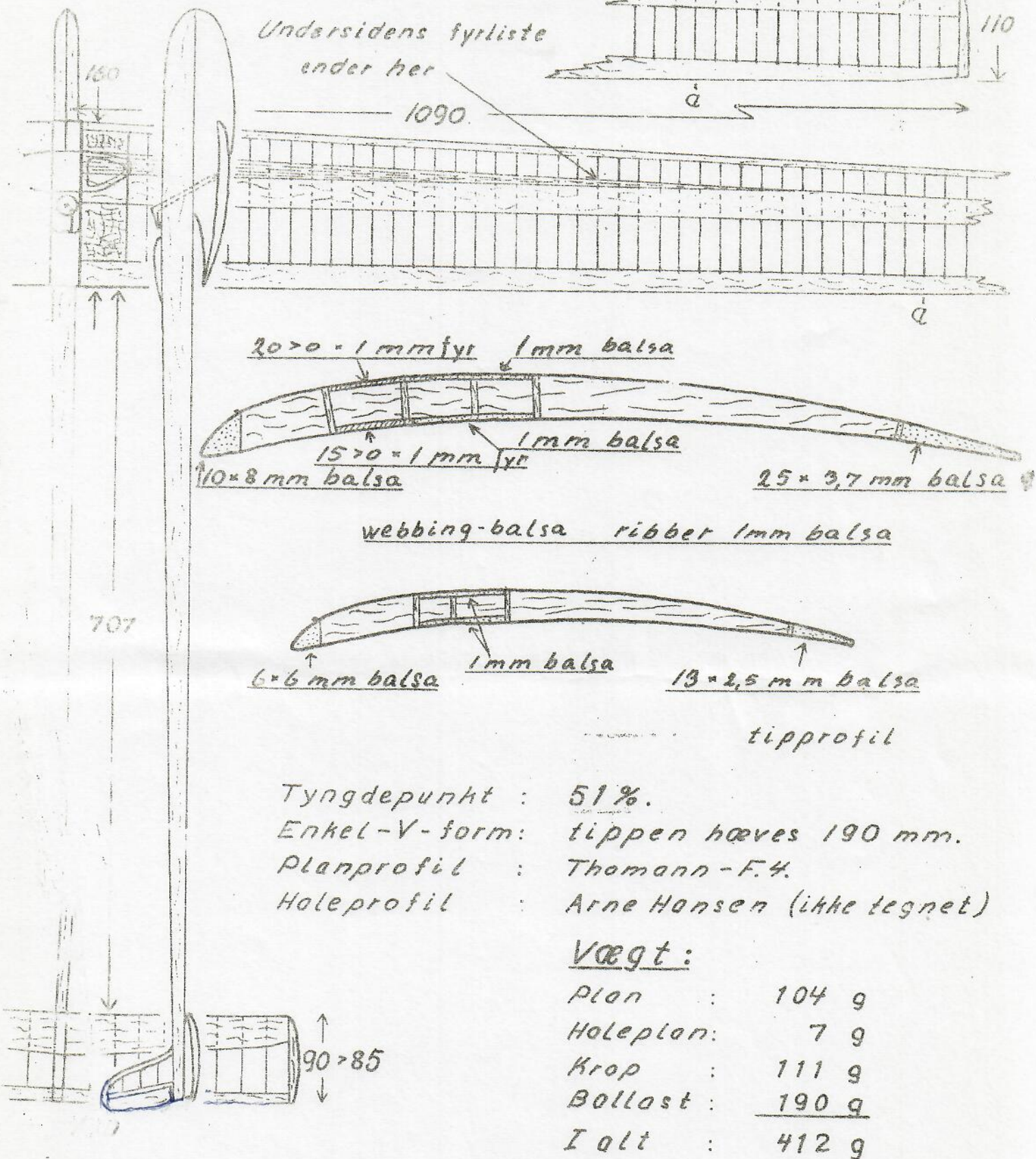
Konstner ved af
Jim Rydø + Jørgen Larsen



20

100

1:5



Tyngdepunkt : 51%.
 Enkel-V-form: tippen hæves 190 mm.
 Planprofil : Thomann-F.4.
 Holeprofil : Arne Hansen (ikke tegnet)

Vægt :

Plan	:	104 g
Holeplan:		7 g
Krop	:	111 g
Bollast	:	<u>190 g</u>
I alt	:	412 g

Great Gull II

A2 konstrueret af
Svend Gjønlund

Konsten att leta termik

Av
Bo Modéer

Repris!

Alla vi som roar oss med friflygande modeller ser våren som början på den tid då jakten efter termik är igång med nästan alla tillåtna model. Speciellt i A-klasserna (segelmodeller) har denna jakt blivit nära nog lika betydelsefull för ett gott tävlingsresultat som modellen själv, och jag ska här berätta lite mer om hur den går till.

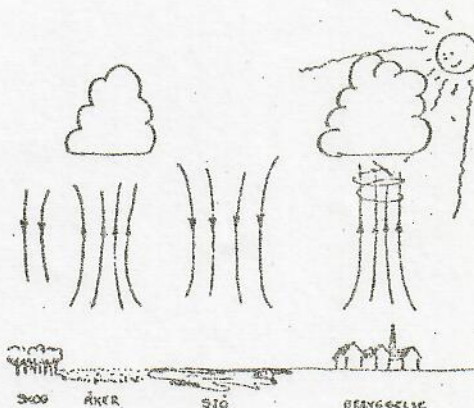
Med termik eller termikblåsa menar vi en lokal luftmängd som stiger uppåt därför att dess temperatur är högre än den omgivande luftens. Lyckas man placera en modell i en sådan blåsa är alltså chansen stor att modellen ska hålla sig flygande lång tid, särskilt med tanke på att det utanför termiken alltid finns nedåtrående luftströmmar där modellen således skulle sjunka onormalt fort.

När man startar en segelmodell drar den ofta ganska kraftigt i linan i början, men svagare och svagare ju högre upp modellen kommer, och det hänger samman med att den reagerar kraftigare för en hastighetsändring i luftströmmen vinkelrätt mot kroppen än i kroppens längdriktning. I början på starten känner man alltså de horisontella hastighetsändringarna mest och när modellen kommit upp ordentligt känner man istället de vertikala. Med ledning av dragningen i linan gäller det att koppla ur modellen på ett sådant sätt att den sedan flyger in i termikblåsan och helst håller sig kvar där. Om den gör det eller inte beror i hög grad på modellens egenskaper och om den är trimmad för termikflygning, men tyvärr finns det nog ingen som med gott sans vete kan ge några generella regler för hur en modell ska konstrueras för att bli termikkänslig och säkert följa med blåsorna uppåt.

Det går i viss utsträckning att redan före start klarlägga var och när termiken kan uppträda. I soligt väder med svag vind kan man ibland "känna termiken", d v s man känner när vinden avtar och kan då med stor säkerhet säga att en termikblåsa bildats och starten ska ske omedelbart när den första vindpusten kommer igen.

Även om vädret här i landet inte alltid är lämpat för sådant sökande går det ändå många gånger att få god hjälp av dessa tecken. Det är viktigt att vi försöker lära oss tekniken så bra som möjligt för att vi skall kunna hävda oss i de internationella tävlingarna. Vid t ex VM har man tid att vänta 20-30 min på ett lämpligt tillfälle och det sker kanske i 30-35° C. I skuggan (på fältet är inte skugga). Då måste man veta vad man vill och välja rätt. Det är nämligen så många andra som gör det också trots nervkriget.

Ett annat sätt är att studera hur fåglarna rör sig i luften. Speciellt rovfåglar, men även andra goda segelflygfåglar, bemostrar suveränt konsten att termikflyga och ser man en sådan som ligger och svänger i jämna fina cirklar är det bara att ta sikte på den och dra modellen dit. Något säkrare tecken på var en blåsa finns går knappast att få.



Terrängens utseende ger god ledning, när man söker termik. En mörk yta, t ex plöjd åker, ger ingen eller mycket dålig termik mitt på dagen, men när lufttemperaturen senare på dagen sjunker ger sådana områden ifrån sig den absorberade värmen och blir där lyftområden. Omvänt är det med ljusa ytor. Över sädesfält, sandområden, startbanor etc sker termikutlösningar på dagen och blåsorna fångas på läsidan om t ex en varm startbana. (OBS Kall och fuktig bana ger sjunkområde).

Om man med modellen på linan ska leta efter termik, bör följande synpunkter läggas på minnet.

Kroken böjes något uppåt för att startlinan inte skall glida ur när modellen passerar ett sjunkområde. I gengäld blir det svårt att göra en mjuk "lugnåderskoppling" och modellen måste ofta ryckas från linan.

Man skall börja ett stycke ut på fältet så det finns utrymme att röra sig och så att man i största möjliga utsträckning undviker att hamna bakom skogsbryn, kullar och liknande formationer som bara alstrar virvlar i luften. Många gånger kan det vara mycket besvärligt att linna någon termik och löpsträckor på 400-500 m förekommer. Diken, stängsel, vägar o dyl är inga omöjliga hinder, medan däremot telefontrådar och kraftledningar kan ställa till trasel och bör undvikas.

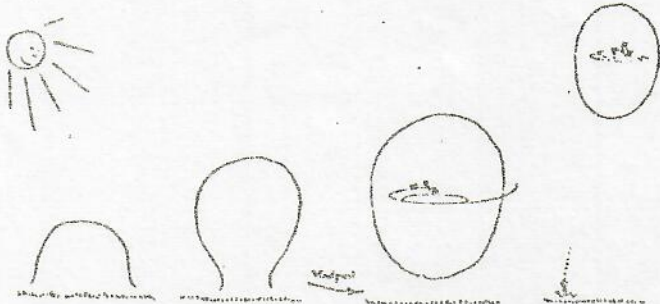
Modellen får stiga 70-80° och sedan håller man noggrann uppsikt på hur den beter sig. Sträva efter att alltid vara framför modellen, annars kan det bli svårt att kontrollera den.

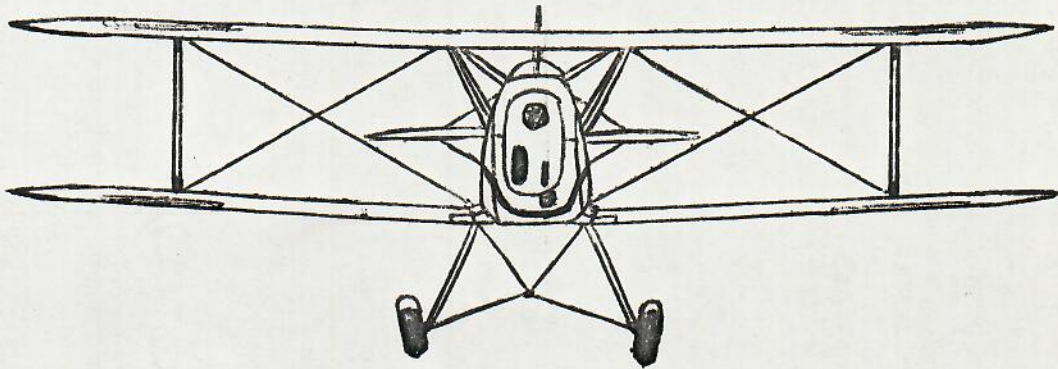
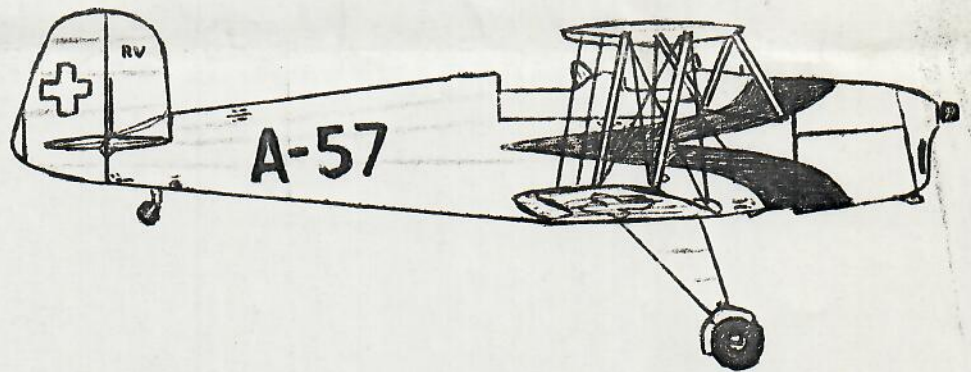
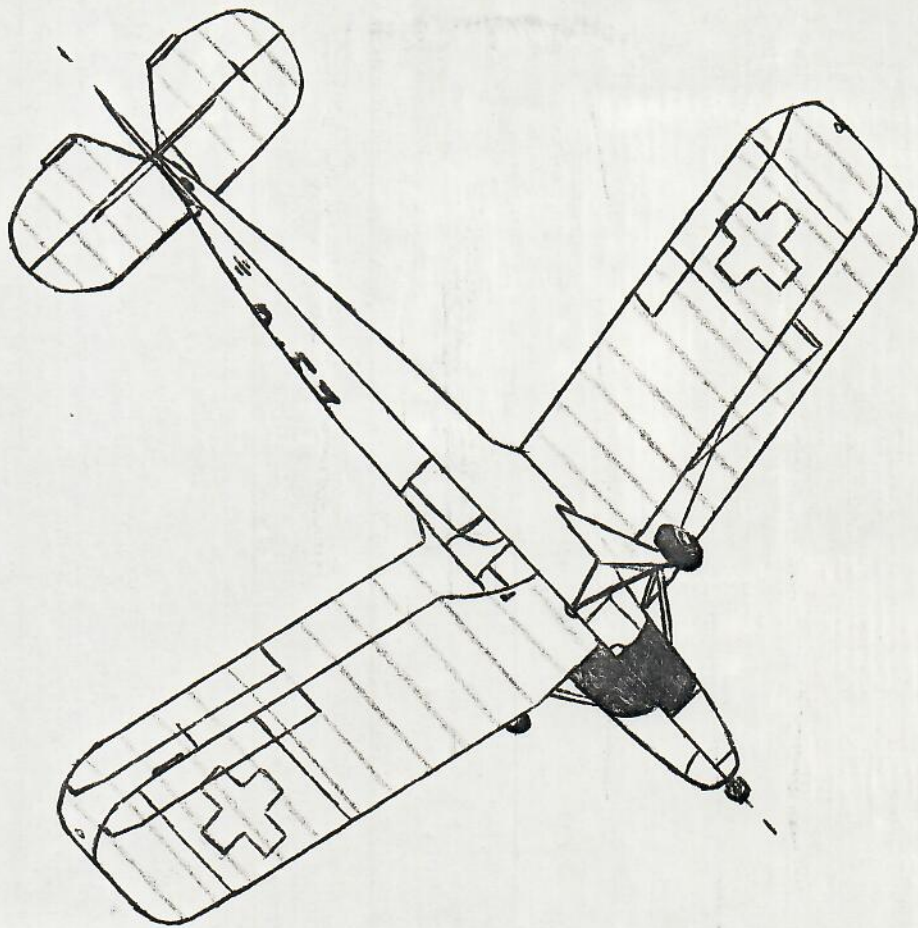
När modellen får kännning av termik går den snabbt upp på topphöjd och draget i den lodräta linan känns mycket tydligt. Termikblåsornas storlek och kraft varierar mycket och endast träning och erfarenhet kan ge den rätta känslan för i vilket ögonblick man bör koppla ur modellen, men som tumregel att börja med kan man säga att om draget i linan varar 3-5 sek så är det dags. Men det gäller att bestämma sig snabbt eller vänta till nästa. Att missa en blåsa är ingen konst.

Som avslutning kan jag nämna en extrem utveckling av den här tekniken, som används av bl a världsmästaren 1959, amerikanen Gerry Ritz. När man känner en blåsa räknar man hur många sekunder det drar i linan, vänder sedan 180° och springer med modellen i medvind ikapp blåsan, vänder igen och släpper modellen på lämpligt ställe i den blåsa som man då redan undersökt storleken på.

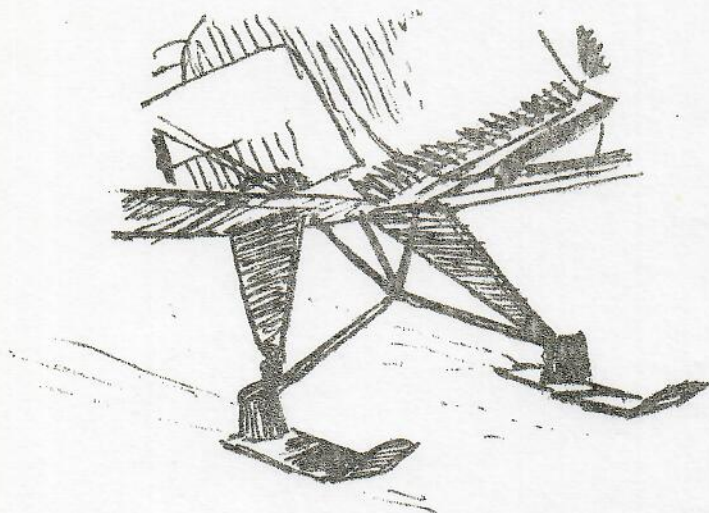
Hans Thomann gjorde en suverän uppvisning med den metoden på VT-67 i djup och blöt snö. Han kände att modellen gick vid sidan av en blåsa, vände om och siktade in sig mot mitten av blåsan. Det blev max.

Var det någon som sade att golfspel ger kondition.

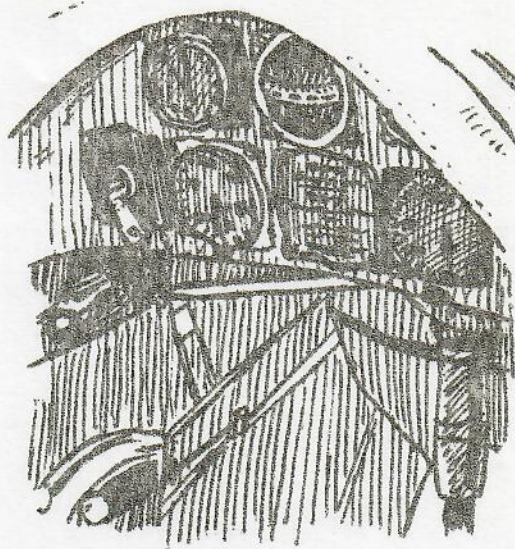




BÜCKER BÜ 131 JUNGMANN



Skidor.



Bü 131 B cockpit. Från vänster till höger. Klocka, kompass och bränsletrycksmätare. Nedre raden. Tändningslåset, hastighetsmätare, namnplatta och instruktioner för piloten, och höjdmätare. Gasreglaget sitter nere till vänster.

DATA FÖR BÜ 131 B

Spännvidd:.....	7,4 meter
Längd:.....	6,62 meter
Höjd:.....	2,25 meter
Vingyta:.....	13,5 meter ²
Korda:.....	1 meter
Max. hastighet:.....	183 km/h
Marschhastighet:.....	170 km/h
Landningshastighet:.....	82 km/h
Vikt tom:.....	380 kg
Lastvikt:.....	290 kg
Startvikt:.....	670 kg
Motor:.....	Ett st. Hirth HM 60 R luftkyld, 4-cylindrig, 80 hästkrafter vid 2400 varv per minut.
Vingarnas bakåtsvep:	11°

Martin Kiedlén

När pappa skulle bli medlem i MFK Gladiatorerna

Pappa gick omkring och deppade och kände sig ensam. Det berodde egentligen mest på att alla hans rikliga vänner gått med i MFK Gladiatorerna, t.o.m. Lisa hade byggt sig ett plan (Sparven) och var ute med killarna och flög och hade årsmöte m.m. Pappa tyckte att det hade gått långt nog och beslöt sig för att bli en glad idiot han också så han började med att fylla i en ansökningsblankett, som såg ut som ett mellanting mellan en folkbokföringsblankett och Dagens Nyheters lörcagskorsord. Samtliga förnamn och samtliga efternamn gick bra, likaså ungefärlig ålder, yrke, gift (han fick fråga mamma om den saken), bostadsadress med postnummer. Allt gick bra ända till dess han kom till frågan om tidigare praktik och erfarenhet inom modellflyget. Till sist skrev han dit med liten stil att han byggt en plastmodell 1968, vilken även bemålats i diverse av försvarsmakten anbefallda färger (det var nämligen ett jaktplan). Han hoppades att ingen inom styrelsen skulle upptäcka detta med bristen på erfarenhet, men tyvärr - MFK Gladiatorernas styrelse avslog vänligt men bestämt ansökan, men förklarade sig dock villiga att överväga inträde utan ny ansökan om lämplig praktik utfördes. Man erbjöd sig ställa erfaren handläggare till förfogande. Pappa gick till verket med sedvanlig energi och målmedvetenhet. Han satte sig att rundera. Först gällde det att hitta en lämplig modell. Någon anknytning till fågellivet borde den ha med tanke på pappas fågelskåderhobby. Genom forskning i tidskrifter och försiktig förfrågan uppogade han att vigen (Aythya fuligula, eng. tufted duck, fr. Fuligule morillon), en liten svart och vit dyk-andrätt stå förebild till ett svenskt jaktplan. Detta blev hans val. Ritningar införskaffades genom ett par nattliga besök på Tullinge Flygflottilj och genom att byta bort några väldigt sällsynta frimärken med en ingenjör i Linköping. Sedan gällde det att hitta lämplig plats för bygget, vilket hade sina sidor eftersom pappa beslutat bygga i skala 1:1 för att inte verka knusslig och småsnål. En kväll åkte Lisa och pappa över till Alfa-Laval och släppte ut luften ur deras tennistäkt. Sedan var det bara att rulla ihop det hela och blåsa upp det igen på tomten. Stugan hamnade inuti också men det var bara bra eftersom vintern var på väg och det varit litet kallt vintertid dom sista åren.

Genom att bygga i orentlig skala blev det inte så pillrigt och bygget fortskred snabbt. Pappa hade beslutat utlösa modellen i s.k. engångsutlösning, för han gillade inte folk som samlade på sig en massa onödiga prylar och ville föregå med gott exempel. Detta underlättade också vissa konstruktionsdetaljer såsom t.ex. landningsställ och annat. Radiostyrningen löstes på så sätt att man anställde en friställd norrlänning och inköpte en begagnad radiosändare av Magnus Benck. Sedan var det bara att sätta norrlänningen i planet med en transistorradio och ge nödiga instruktioner via F 3. Träningsspännen i simulatorn gav enbart positiva resultat och allting förbereddes och trimmades in i minsta detalj. Norrlänningen var till en början förvånad över bristen på intresse för att öva landning, men så småningom klarnade det för honom också och han stack in till Wentzels och köpte sig en vacker orange fallskärm. Sedan är det egentligen inte mycket mer att tillägga. Starten gick perfekt, radiokontrollen fungerade oklanderligt och planet stack iväg västerut. Innan radiokontakten bröts hade pappa slagit svenskt rekord i motorflygning (nybörjare) och blev genast antagen som aktiv medlem i MFK Gladiatorerna. Norrlänningen, som hette Tallqvist, ringde någon dag senare från Limerick på Irland där han lyckligen landat i fallskärm. Han hade blivit irländsk mästare i modellflyg och skulle nu förlova sig med en irländsk tjej och bli färdmare. Vigen fortsatte västerut.

God Jul!

22.12.70

Pappa.