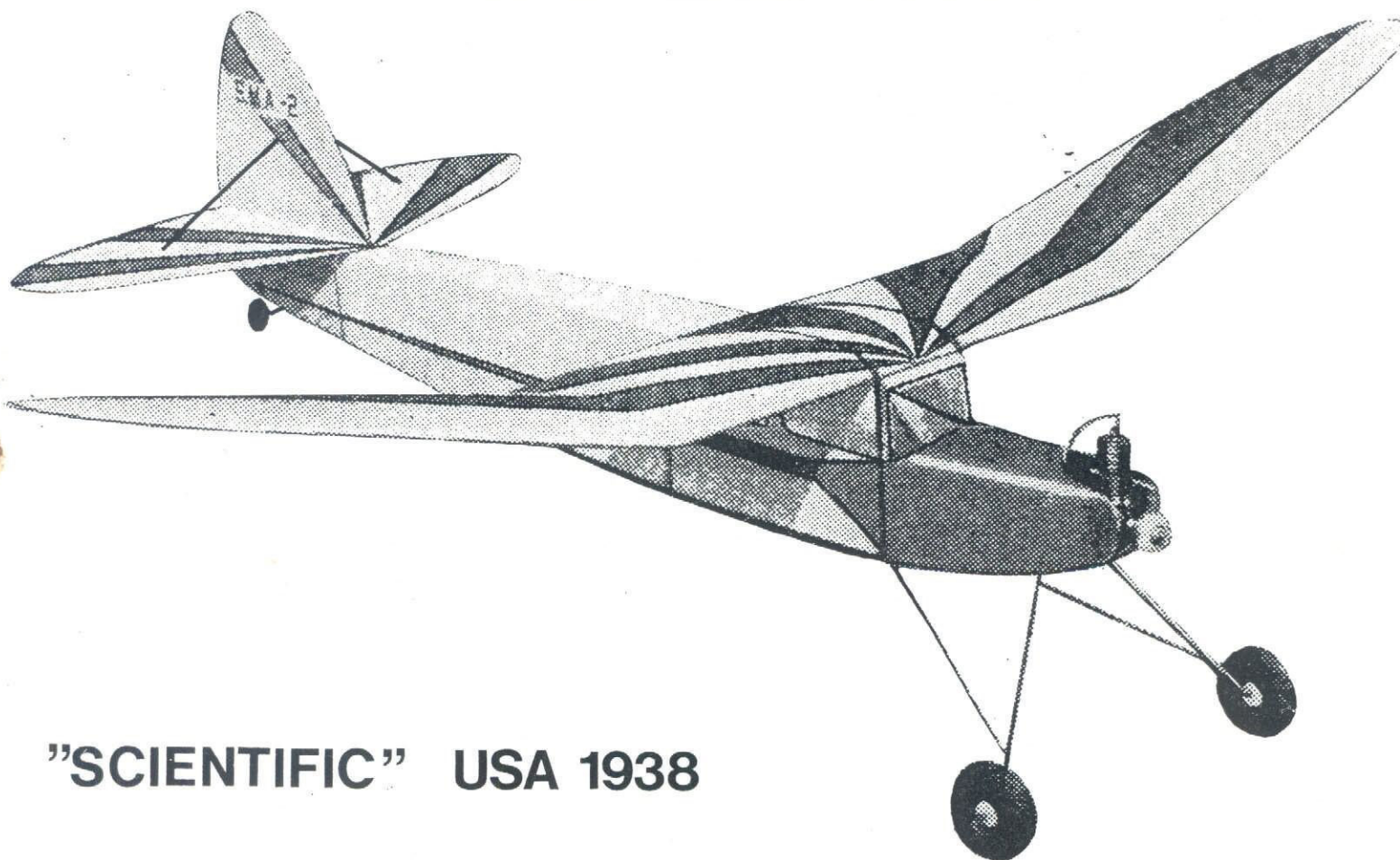


# "OLDTIMER"

Specialtidskrift för modellflygare

## RED ZEPHYR



"SCIENTIFIC" USA 1938

### INNEHÅLL

Modellflyget i Sverige 1942

K.A.Ericsson: Mina år som modellflygare.

Ritningar: "Gamen 6", "The Privateer".

"FROG Mk IV" - fyndet i antikboden.

Nr 1

1980

"OLDTIMER" - Organ för "Oldtimer-sällskapet"

Red. Sven-Olov Lindén, Hovstavägen 15, 703 63 Örebro.

Tel. 019/ 18 21 79. Postgiro 55 09 16 - 1.

Arg. 10 Nr 1. Ar 1980 Pren.avg. 3 nr/år - 18:- kr.

" Jag är beredd att lansera en ny religion, där första budet lyder: Lek regelbundet ! En timmes daglig lek gör en människa frisk och långlivad. Träningen måste vara en lek, annars gör den ingen nytta. "

George Sheehan  
i boken "Jogging- den  
nya livsstilen."

### Redaktören tycker .....

att dessa ord kan vara något av en programförklaring för "Oldtimer-idén". Vi har ju lagt den stressande tävlingsflygningen åt sidan, när vi tar fram våra gammelman. Att vi ändå träffas för "tävlingar" har mest betydelse för samlingen som sådan. Vi kunde ju kalla det för "meeting".

att det är oerhört stimulerande att vi i år får två tillfällen att träffas. Och att två eldsjälur med goda kamrater omkring sig åtagit sig arrangemangen. Tack på förhand Nisse och Einar !

### "Lilla Oldtimer-tävlingen"

kommer att hållas på Axvalla hed belägen mellan Skara och Skövde söndagen den 8 juni 1980 kl 10.00.

Tävlingsklasser är som vanligt Gummimotormodeller konstruerade senast 1942

Segelmodeller konstruerade senast 1946

OBS! Även HKG !

Förbränningsmotormodeller konstruerade senast 1942

----

----

----

1947

Alla modellplan av lite äldre datum är välkomna. Var inte blyg, om Du har ett plan från, låt säga 1953, kom och flyg och ha trevligt tillsammans med oss andra !

Kontaktman är Nils-Olof Gustavsson, Sturegatan 3, 541 50 Skövde. tel. bost. 0500/182 82  
tel. arb. 0500/180 10

Anmälningar sker på tävlingsplatsen. En blygsam startavgift kommer att uttagas.

### "Stora Oldtimer-tävlingen"

är planerad att hållas söndagen den 27 juli på Ljungbyhed. Närmare upplysningar och inbjudning kommer i Nr 2 av "Oldtimer".

Kontaktman är Einar Håkansson, Kanslersvägen 21, 237 00 Bjärred.

### Årets visningar

av de gamla flygplanen i Flygvapenmuséet i Linköping sker följande söndagar kl 10 - 15.

8/6, 15/6, 3/8, 10/8, 17/8, 24/8, 31/8, 7/9, 14/9, 21/9, 28/9

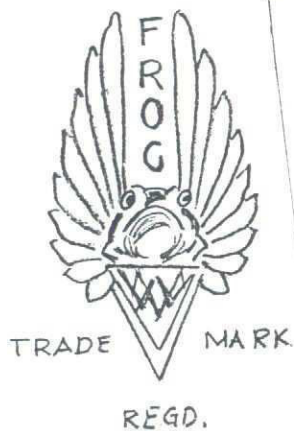
Entré: Vuxna kr 5:-, barn (6-12 år) kr 1:-, pensionärer och ÖFS-medlemmar gratis.

Om Du vill bli medlem i Östergötlands Flyghistoriska Sällskap betala in minst kr 10:- på postgiro "ÖFS", nr 12 27 05-7, ange ny medlem. Vet Du att Du kan köpa fina ritningar till "Tummelis", "Nieuport M1", "Sparmann P1", "BA 4" och "BA-11" i skala 1:10 för 10:-/st "SAAB B 17" och "SW15 Poratjagaren" finns i skala 1:20 också kr 10:-

### TV-programmet

om de nödlandande B 18-planen och bärgningen av en B 18 vid Härnösand är flyttat till 2 maj kl. 18.40 TV 1.





Önskejulklassen! Pojkårens dröm fann jag en dag i februari 1976. Det var en kall vinterdag. Familjen var på stockholmsbesök, vi gick runt i Gamla stan. Där finns antikvariat och antikaffärer. Är man prylsamlare så är man, och dras till de bodar där andra lämnat in "skräp". Läderschatuller för likörer, antikbehandlad mässing, idegransmöbler, en tysk signalpistol och litet annat. Ja, nog finns det att välja på. Där kryssade vi runt skrangliga bord med kantstött ostindiskt porslin och stolar med sprucket sidentyg.

Då såg jag den ! Aldrig trodde jag att en sådan "pryl" fanns i en välrenommerad antikhandel! Men där låg den, flygmaskinen från pojkåren - - FROG Mk IV - kartongen var komplett med snabbuppdragning, t.o.m. två små flaskor med oförbrukad gummiolja för gummimotorerna och för kuggväxeln. Även reservmotorer av förunderligt god förkrigs kvalitet. Den måste bli min!

Antikhandlaren såg väl på mig att han knappast behövde gå ned i pris. "Kommer den rätte köparen, så har jag begärt det rätta priset!" - " Jasså, jaha, och tack så mycket då." Men jag tyckte inte att priset var det rätta, även om jag var den absolut rätte köparen ! Det blev en nära nog sömlös natt. Vad hette affären ? Jo, den fanns i telefonkatalogen. Är antikhandlare morgonpigga ? Bäst att vänta til kl. 10 åtminstone! Jo, den fanns kvar, flygmaskinen.

Kollektiva transportmedel är nog bra, men långsamma. Kallt var det att gå från tunnelbanestationen och upp i Gamla stans gränder. "Jag såg direkt att den rätte köparen hade kommit", sa antikhandlaren.

Ännu en koll i lådan, jodå, bruksanvisningen på engelska och förteckningen över de reservdelar som en gång fanns att köpa låg där. Var det absolut sista priset ? "Jag förstår att jag har med en kännare att göra, och för den skull kan jag tänka mig en liten reduktion. 175 kr blir mitt sista pris!" Det blev till att ta fram checkblocket, någon legitimation var det aldrig tal om, antikhandlare har ju personkännedom ?

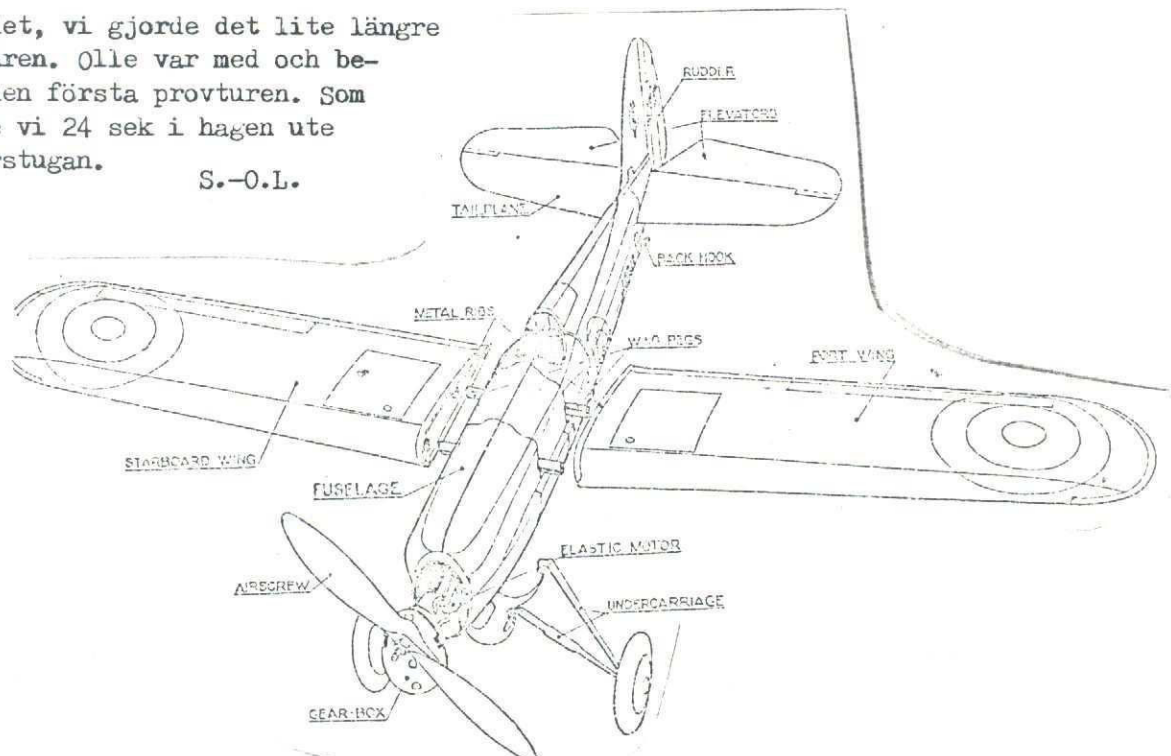
Och så triumftåget genom Gamla stan - som när Alexander den store gick över Hellesponten kändes resan över Strömmen åter till förorten..

Nästa dag var en helt vanlig söndag med modellflygtävling på programmet. Kallt och snörikt ute på Sigtunafjärden. Gamle vännen Örjan fanns där. "Oj då, vad är det här för fint?" - "I en antikhandel?" - "Var den så dyr, då törs jag inte hålla i den längre!" -

Väl hemkomna dekorerades matbordet med modellplanet. Hustruns förståelse och sonens intresse är nära nog otroligt. Med en vit mögelost och en flaska härtappat slottsvin celebrerades mitt stora fynd. Hustrun log milt förstående och läppjade på vinet. Medan jag läste högt på engelska och förklarade alla finesser nickade hon artigt förstående. Sen sa hon: "Så trevligt, nu kan du ju låta dina lekkamrater få vara med och provflyga !"

Just det, vi gjorde det lite längre fram på våren. Olle var med och bevittnade den första provturen. Som bäst nådde vi 24 sek i hagen ute vid sommarstugan.

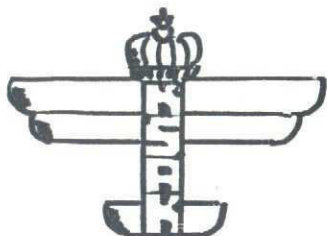
S.-O.L.



# MODELLFLYGGET

## I SVERIGE 1942

Från K.S.A.K. rapporterades antalet under 1941 erövrade modellflygmärken. Aktiviteten under årets månader kan avläsas. Obs ! Juli månad, semestermånad, men minns också att kriget påverkade fritidsaktiviteterna.



|           | Jan. | Febr. | Mars | Apr. | Maj | Juni | Juli | Aug. | Sept. | Okt. | Nov. | Dec. | S:a |
|-----------|------|-------|------|------|-----|------|------|------|-------|------|------|------|-----|
| Järn..... | 6    | -     | 2    | 11   | 43  | 47   | 5    | 12   | 6     | 33   | 29   | 13   | 207 |
| Brons.... | 3    | 4     | 3    | 5    | 29  | 27   | 1    | 14   | 2     | 19   | 16   | 17   | 140 |
| Silver... | 1    | 1     | -    | 4    | 16  | 23   | 2    | 9    | 3     | 9    | 8    | 8    | 84  |
| Guld..... | -    | 1     | 1    | 2    | 5   | 1    | -    | 2    | 1     | 2    | 1    | 4    | 20  |
| Summa ... | 10   | 6     | 6    | 22   | 93  | 98   | 8    | 37   | 12    | 63   | 54   | 42   | 451 |

### Uttagning till FIB:s Rikstävling - Stockholm.

Söndagen den 17 maj ordnade Vingarna uttagningstävlingen för Stockholms stad och län till finalen i Stockholm den 22 aug. Tävlingarna missgynnades av vädret, mulet och hård vind. Den väntade publiktillströmningen uteblev, vilket var synd, då arrangemangen gjorts mycket publikvänliga. Så t.ex. tillämpades start i nummerordning, vilket nog gjorde det lätt för ev. publik, men för de tävlande var det säkert inte så lätt. Se f.ö. resultatlistan ! Nybörjarna hade det mycket svårt, i tredje och sista start återstod av de 43 startande bara 15 tävlande, varav 10 silverflygare. Klar segrare blev Arne Blomgren före Robert Löwen-Åberg och Olle Lindh. Gösta Hellström blev nr 4, Rune "Bananen" Andersson nr 5 och Curt Jansson nr 6. Bäste nybörjare Gunnar Schröder hade endast 19,7 sek i medeltid.

### FIB-uttagning i Eslöv

En hel del fina resultat nåddes vid uttagningarna i Eslöv under Kristi Himmelfärdsdag. Vädret var utmärkt med strålände sol, nästan vindstilla och termik. Många trimningsflygningar drog ut på tiden och det såg ut som planen skulle försvinna. Rolf Dilot blev av med sin modell på trimning. Bästa tid under tävlingen fick Allan Dahl, som satte nytt svenskt rekord med 10 min. 16 sek. Bertil Olsson passade på att avlägga prov för guldmärket efter tävlingen och såg sin modell försvinna i tredje starten efter 12 min. 50 sek. Även Malte Mårtenssons "Stroch" flög bort.

| Resultat: Nybörjare |          |         |  | Silverflygare       |          |         |  |
|---------------------|----------|---------|--|---------------------|----------|---------|--|
| 1. Einar Ek         | medeltid | 116,0 s |  | 1. Allan Dahl       | medeltid | 140,1 s |  |
| 2. Arne Färg        | "        | 40,0    |  | 2. S.D.Sjunnesson   | "        | 90,3    |  |
| 3. Frans Johansson  | "        | 26,4    |  | 3. Malte Mårtensson | "        | 67,1    |  |
| 4. Stig Cederberg   | "        | 15,0    |  | 4. Allan Cederberg  | "        | 64,5    |  |
|                     |          |         |  | 5. Bertil Olsson    | "        | 48,5    |  |
|                     |          |         |  | 6. Ingvar Möller    | "        | 39,9    |  |

### Första Flygscoutklubben.

I Skövde startade den första "Flygscoutklubben". Namnet på klubben var MFK Termik. Från början var klubben en vanlig scoutförening, men intresset för modellflyg växte allt mer och snart stod man inför ett avgörande - scouting eller modellflyg ? Det löstes så, att det blev både och ! Modellflyg och scouting har många beröringspunkter och båda dessa fritidssysselsättningar kunde ingå en fin förening till ungdomens fostran. MFK Termik kom att ingå i Västergötlands Modellflygförbund -VMF - och deltog i Skaraborgsserien i modellflyg. Ledare var Fredrik Karlsson och Lennart Standar.

FIB:s RIKSTÄVLING 1942.

Protokoll över uttagningstävlingar i Stockholm söndagen den 17 maj 1942.

| Nr. | Namn                 | Klubb        | Klass | 1:a start | 2:a start | 3:e start | Medelt. | Plac. |
|-----|----------------------|--------------|-------|-----------|-----------|-----------|---------|-------|
|     | Qvarnström, Åke      | Bollstanäs   | NL    | 0.0.6     | --        | --        | 0.0.2   |       |
|     | Segerfelt, Lennart   | Vingarna     | SS    | 0.19.9    | 0.31.8    | 0.27.5    | 0.26.4  | X     |
|     | Sköld, Erik          | Bollstanäs   | NL    |           |           |           |         |       |
|     | Lundén, Åke          | Termik       | NS    | 0.14.9    | --        | --        | 0.04.9  | 5     |
|     | Karlsson, Erik       | Silvervingen | NS    |           |           |           |         |       |
|     | Schröder, Gunnar     | Vingarna     | NS    | 0.18.5    | 0.01.0    | 0.39.8    | 0.19.7  | 1     |
|     | Eklund, Lasse        | Termik       | NS    |           |           |           |         |       |
|     | Sahlin, Peggy        | Vingarna     | NS    | 0.04.3    | 0.01.2    | 0.01.2    | 0.02.2  |       |
|     | Åhnstrand, Olle      | Termik       | NS    |           |           |           |         |       |
|     | Magnusson, Gunnar    | FIB          | SS    |           |           |           |         |       |
|     | Olsson, Ejevind      | Vingarna     | NS    |           |           |           |         |       |
|     | Holmer, Gunnar       | Vingarna     | SS    | 0.59.4    | 0.17.0    | 0.25.8    | 0.34.0  | IX    |
|     | Sand, Arne           | FIB Spånga   | NL    |           |           |           |         |       |
|     | Åslund, Sten         | Vingarna     | NS    |           |           |           |         |       |
|     | Karlsson, Gösta      | --           | NS    |           |           |           |         |       |
|     | Kaplan, Arne         | --           | NS    |           |           |           |         |       |
|     | Svensson, Nils Gunde | FIB Spånga   | NL    |           |           |           |         |       |
|     | Åström, Lennart      | Termik       | NS    | 0.03.0    | --        | --        | 0.01.0  |       |
|     | Schmiterlöv, Hans    | Vingarna     | SS    | 1.36.6    | 0.30.4    | 0.44.8    | 0.57.2  | VII   |
|     | Johansson, Roland    | Termik       | NS    | 0.32.3    | 0.08.6    | 0.00.2    | 0.13.7  | 2     |
|     | Holmqvist, Bertil    | Bollstanäs   | NL    | 0.03.2    | --        | --        | 0.01.1  |       |
|     | Johansson, Bengt     | Vingarna     | SS    | 0.02.8    | 0.37.5    | 0.20.9    | 0.20.4  |       |
|     | Tornstrand, Anders   | --           | NS    |           |           |           |         |       |
|     | Källman, Olle        | Termik       | NS    |           |           |           |         |       |
|     | Haraldsson, Bengt    | Vingarna     | SS    | 1.39.6    | 0.41.6    | 0.19.2    | 0.53.4  | VIII  |
|     | Ekberg, Yngve        | --           | NS    | 0.01.2    | --        | --        | 0.00.4  |       |
|     | Mattson, Bengt       | Termik       | NS    | 0.09.2    | 0.08.0    | 0.17.7    | 0.11.6  | 3     |
|     | Andersson, Rune      | Vingarna     | SS    | 0.36.0    | 1.02.3    | 1.36.2    | 1.04.8  | V     |
|     | Liström, Curt        | FIB Spånga   | NL    |           |           |           |         |       |
|     | Ganning, Kurt        | Termik       | NS    |           |           |           |         |       |
|     | Hellström, Gösta     | FIB          | SS    | 0.51.8    | 1.43.0    | 0.51.0    | 1.08.6  | IV    |
|     | Hagberg, Sten        | Vingarna     | NS    | 0.01.8    | --        | --        | 0.00.6  |       |
|     | Eriksson, Lars-Erik  | FIB Spånga   | NL    |           |           |           |         |       |
|     | Blom, Sverker        | Vingarna     | SS    | 0.04.1    | --        | --        | 0.01.4  |       |
|     | Johansson, Åke       | Bollstanäs   | NL    | 0.00.7    | --        | --        | 0.00.2  |       |
|     | Blomgren, Arne       | Vingarna     | SS    | 3.52.0    | 0.52.0    | 0.45.6    | 1.49.9  | I     |
|     | Janson, Curt         | --           | SS    | 1.48.0    | 0.41.4    | 0.24.8    | 0.58.1  | VI    |
|     | Hermansson, Valter   | Bollstanäs   | NL    | 0.18.0    | 0.01.0    | --        | 0.06.3  | 4     |
|     | Ahlgren, Ulf         | Vingarna     | NS    |           |           |           |         |       |
|     | Björling, Percy      | --           | NS    |           |           |           |         |       |
|     | Frostell, Carl       | --           | NS    |           |           |           |         |       |
|     | Löwen-Åberg, Robert  | --           | SS    | 1.00.8    | 1.16.8    | 1.21.8    | 1.13.1  | II    |
|     | Lindh, Olle          | --           | SS    | 1.20.0    | 1.07.0    | 1.08.5    | 1.11.8  | III   |

Anm. NS = Nybörjare, Stockholm, SS = Silverflygare, Stockholm, NL = Nybörjare, Landsorten.

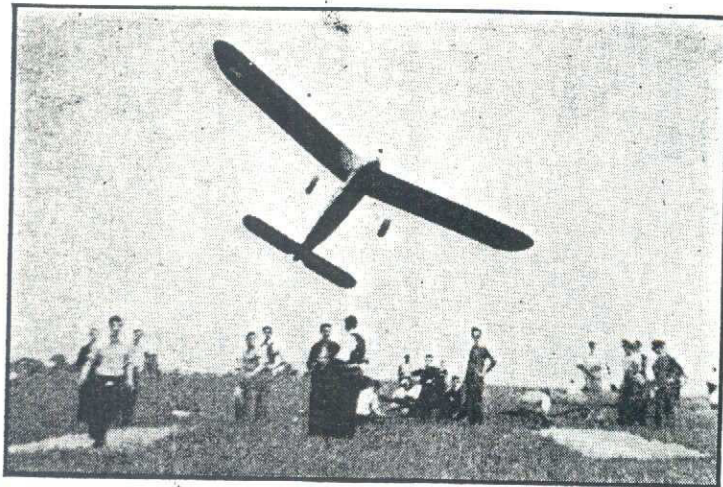


## BÖRJESSONS MODELLFLYG - HOBBY

### SPECIALAFFÄR FÖR MODELLFLYG

BYGGSATSER • TILLBEHÖR • MOTOR  
R/C ANLÄGGNINGAR • BILAR • BÅTAR  
NYTT O. BEGAGNAT

KÄRSTA Ö HÖVSTA - TEL 019/22 62 90



# Building The Privateer

How You Can Construct a Sturdy Gas Model That Has Proved to Be a Consistent Contest Winner

By THRACY PETRIDES

A perfect take off for a winning flight at Hadley Field.

The gusset plates are of 1/4" sheet balsa and play a great part in preventing wing warpage. Notice the method of cap-stripping the wing with 1/16" medium sheet balsa.

HERE is a superperformer without superconstruction! Not only does it embody the unusual simplicity of square construction, but it also retains the desirable flying characteristics of a streamlined plane. To substantiate this claim, it flew out of sight after 11 minutes, 25 seconds, at the 1937 National Meet at Detroit. And after being recovered, it later flew for 32 minutes, 50 seconds at another contest. During this flight it drifted only about a mile and at the end glided in for a perfect landing, a few feet from the followers.

From the very first flight the model showed signs of a promising future, and its excellent consistency may be attributed to the well arranged aerodynamic forces. The line of thrust is well up in the fuselage, placing it above the center of lateral area. This set-up promotes spiral stability, which is essential in a gas model. Successful endurance models have a tight spiral climb as well as a tight turn in the glide, the latter being necessary for soaring (the glide, of course, being as flat as possible), and this model incorporates these desirable features. The correct fin area makes possible the combining of these two flight characteristics. Two rudders were tested before the desired results were obtained. It is hard to believe that ten to fifteen square inches, more or less, in the rudder can make quite a noticeable difference, but these tests have shown this fact to be true.

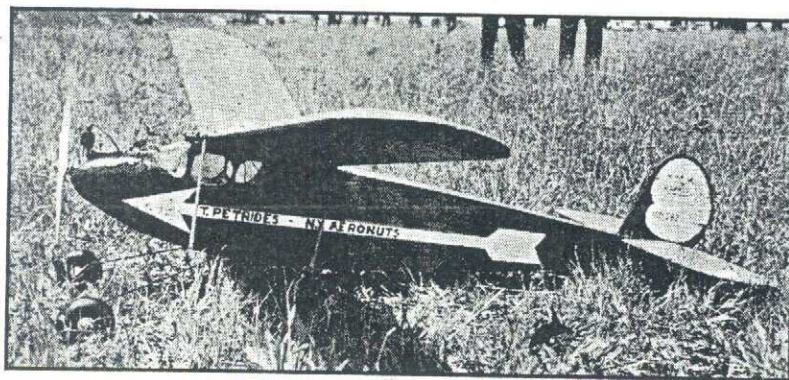
## Construction

### Wing

It is advisable to begin construction with the wing as this requires great care. The rib shown is half the actual size, so it must be sanded up by plotting. Make a graph of half-inch squares on cardboard, plywood, or thin metal. Reproduce the section by making a small

mark where the airfoil outline intersects each vertical station. Then connect the dots with drawing curves. Draw in the correct spar positions. When this is done cut out the template, and use it to make twenty-seven ribs on 1/8" medium balsa sheet. The builder may use his own favorite method of laying out the wing. All sizes of spars, etc., for the wing are noted on plate 1. The wing tips are 1/4" thick, being made by laminat-

ing 1/8" sheet balsa, and attaching them at a 45 degree angle. The method of joining the wing center section is clearly shown on plate 2. These center joints should be reinforced with heavy thread binding. The wing is covered with heavy bamboo paper.



The wheels well forward prevents broken "props."

## Tail

The tail construction is similar to that of the wing. The tail mount perspective clearly shows how to assemble the rudder and elevator on the tail center block. The rudder section is symmetrical, and the ribs are of 1/8" sheet balsa.

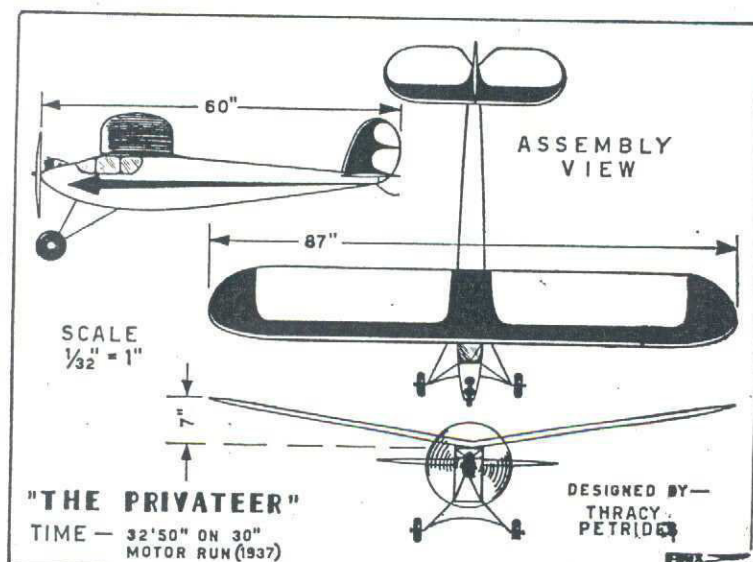
## Fuselage

Obtain a piece of shelf paper 15" by 60" minimum. Draw the center line of the body so that when plotted it will be clear of the edges. Lay off the horizontal stations on this line, and through each point draw a light vertical guide line. Using a pair of dividers, get the length of each portion of each station above and below the center line, as shown on the drawing, and lay it off eight times on the corresponding guide line on the full size drawing. A proportional divider set to an eight to one ratio will save time if used here. When the side view is drawn up, it is mounted on a large board or table, and two fuselage sides constructed on it. The fuselage is finished in the orthodox manner. After the base motor runners are mounted in the plane, as shown in the drawing, two side cowl blocks are cemented in place securely. When the latter have been cut to approximate shape, the extraneous space is filled in with 3/8" sheet balsa. The landing gear is tied in place with heavy cord at stations A and C. Cover the body with bamboo paper. The inside of the cowling surrounding the motor is covered with 1/16" plywood. Two coats of dope are applied to the model.

Two coats of dope are applied to the model.

## Flying

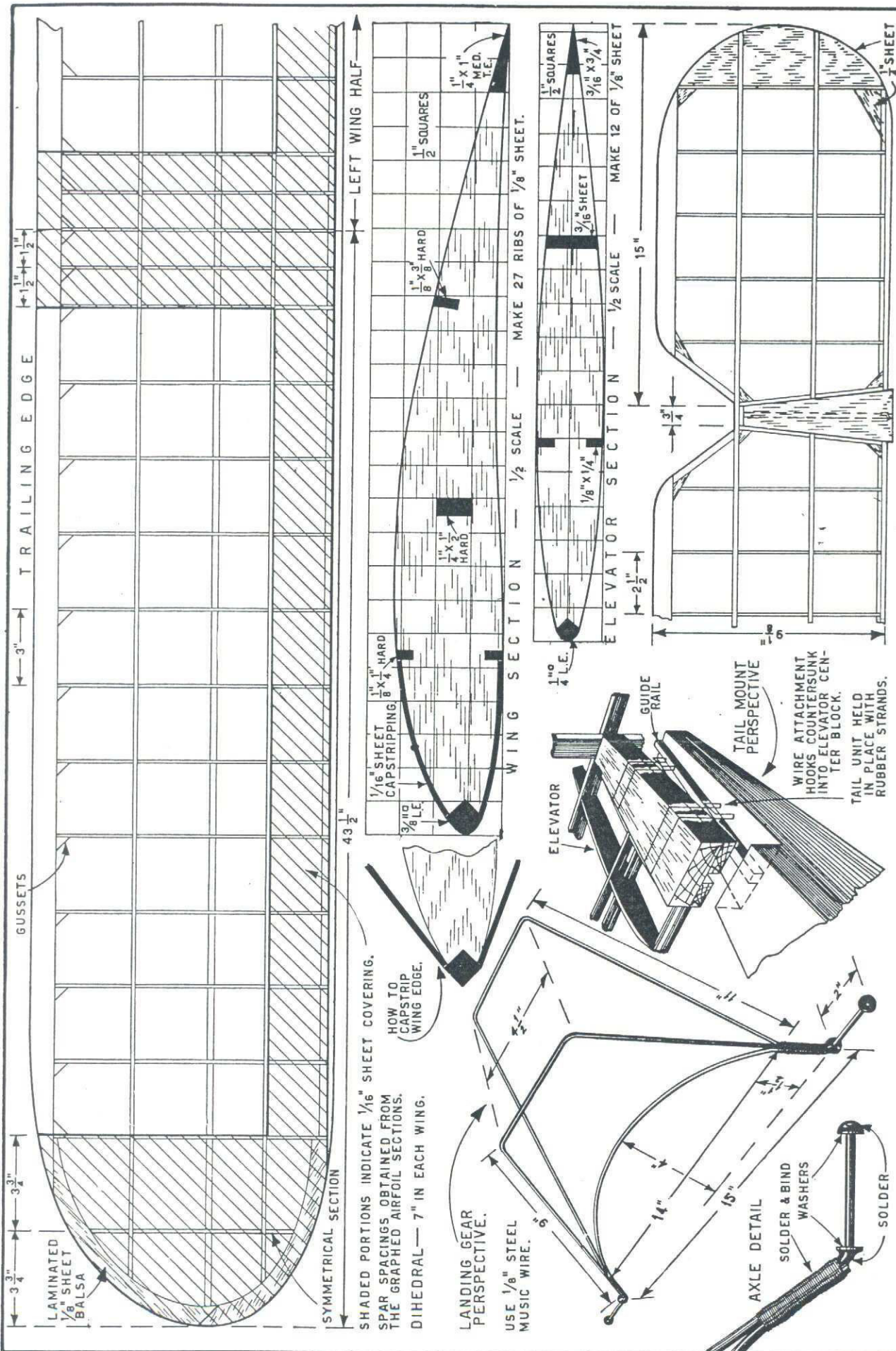
The angular adjustments of the model should coincide with those on the table (Continued on page 48)



"THE PRIVATEER"  
TIME — 32'50" ON 30"  
MOTOR RUN (1937)

DESIGNED BY—  
THRACY PETRIDES

FOR GUMMANN

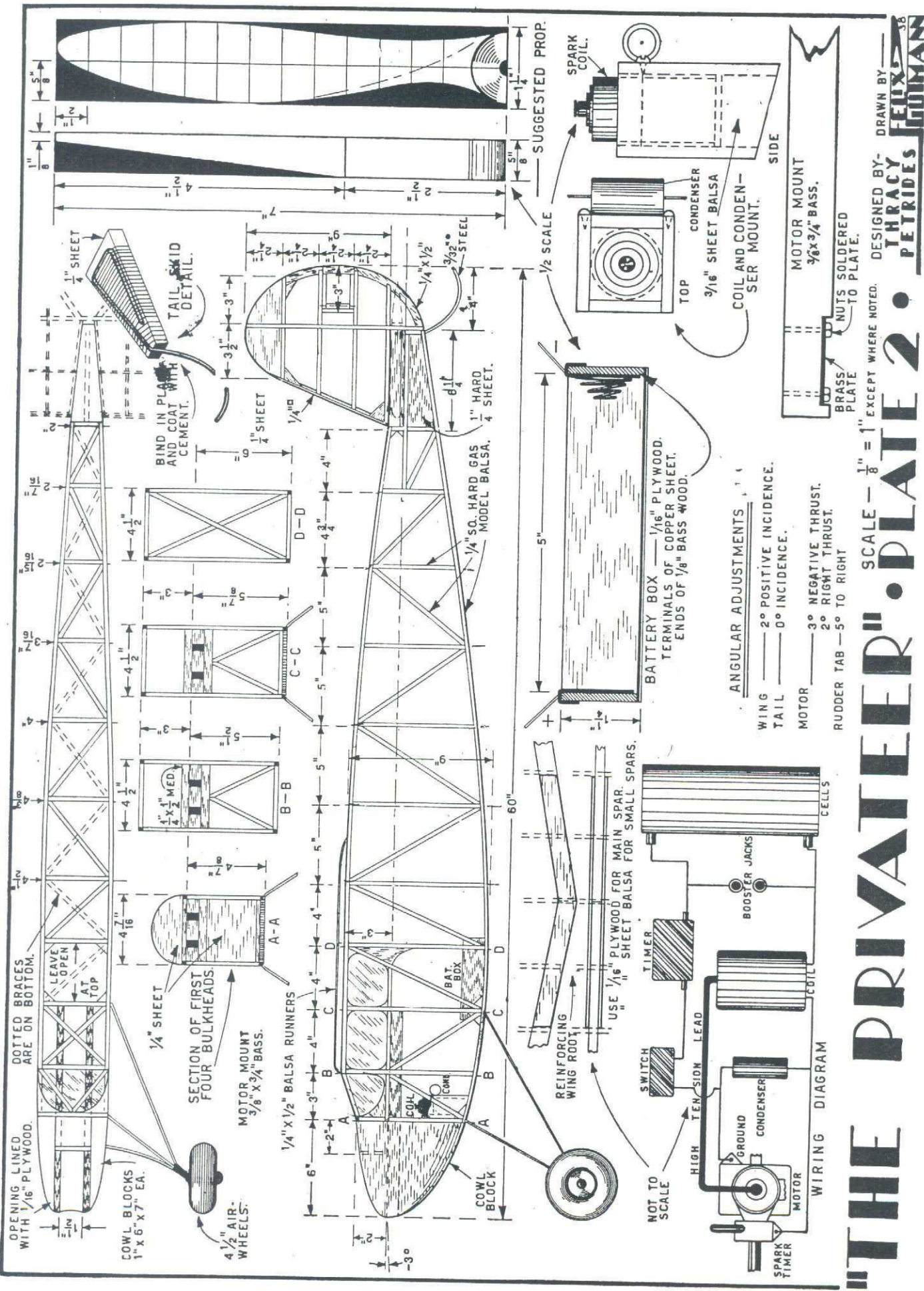


**"THE PRIVATEER" • PLATE 1 •**

DESIGNED BY THYRACY PETRIDES

DRAWN BY FELIX GUIMAN

SCALE — 3/16" = 1" EXCEPT RIBS & PERSPECTIVES.



# "THE PRIVATEER" • PLATE 2 •

DESIGNED BY THURACY PETRIDES

DRAWN BY FELIX GUYMAN

SCALE —  $\frac{1}{8}$ " = 1"



## K.A.Ericsson: "Mina år som modellflygare"

Här nedan och i något nummer framåt kommer K.A.Ericsson att berätta om sina upplevelser som modellflygare. Artiklarna började utkomma i Härnösands MSK:s medlemstidning "Flugan"

"K.A.", som Karl Anders alltid kallas har ända sedan starten av SMFF varit en av de ledande personligheterna. Vad många kanske inte vet är att K.A. redan på 50-talet var landslagsman. 1953 proxyflögs hans F-modell i V.M. på Cranfield i England och 1954 fick han personligen delta i V.M. för segelmodeller A/2 i Odense i Danmark. Då blev han 27:e man i ett hopplöst dåligt modellflygväder. Hans förnämsta insats i tävlingssammanhang är nog annars då han ledde det svenska Wakefieldlaget till seger i V.M. 1965 i Kauhava i Finland.

forts. "Mina år som modellflygare".

året. Jag skyndade mig in för att meddela den glada nyheten för min mor, som bara sa: "Ja där ser du, allt ordnar sig till slut." Jag svarade inte. Var redan innesluten i en värld för mig själv, där jag satt på soffan i ett hörn och sakta bläddrade sida efter sida. Vilka bilder och vilka modellflygplan! Vilket skulle jag köpa och vilket var bäst?

forts. i nästa nr.

forts. "Gamen 6".

1,5 mm. kan böjas direkt mot kroppens undre longerong och kvarhållas med klädnypor. Detta måste givetvis ske innan kroppen klätts. Listerna måste tunnas ut i främre ändan. Alla listerna göres ej lika långa. Den första kortast, den andra 3 cm längre, den närmast ytterligare 3 cm längre osv, så att den yttersta listen når ända fram till nosblocket. När limmet torkat kan klämmorna avlägsnas och den erhållna ytterkolen behåller samma böjning som kroppens undersida.

Vingen har en huvudbalk 14x4 mm av lind eller ask. Spryglarna är gjorda av 2 mm lind. Huvudbalken är bruten på mitten. Detta åstadkommes lättast genom att på tre eller fyra ställen, till hälften genomsåga balken i överkanten varefter den försiktigt böjes uppåt och förstärkningar av 2 mm kryssfanér pålimmas noggrant. Förstärkningarna bör nå förbi första spryglparet varför större urtag måste göras i dessa. De nio första spryglarna, från vingbasen räknat, äro likformiga. De fyra återstående neutraliseras succesivt mot vingspetsen. Framkantsbalken bör vara 8x4 mm ask eller lind. Torşionsnäsa av 0,5 mm lind är nödvändig vid användande av denna trubbiga sprygelprofil. Bakkanten göres av 20x5 mm lind och uttunnas omsorgsfullt i bakkanten. De övriga listerna i vingen äro helt till för att underlätta klädseln. Vingens fastsättning vid kroppen framgår tydligt av ritningen.

Stabilisatorn har neutral profil och är för övrigt så enkel att någon närmare beskrivning av densamma är överflödig. Fastsättningen sker enklast med små kilar av balsa med vilka samtidigt stabilisatorn trimmas.

Starthakarnas form och placering bör noga iakttagas. Den bakre är mest användbar i lung till måttlig vind, den främre i hård vind.

Vinge och kropp klädas bäst med siden, men diplomapper duger även. Till fenan och stabilisatorn lämpar sig dubbelt japanpapper eller diplomapper bättre.

Till sist vill jag påpeka att "Gamen 6" icke bör byggas för lätt emedan den höga vingprofilen fordrar en viss vikt för att ej förlora farten med risk för åtföljande överstegring. Originalmodellen vägen 600 g. Trots denna relativt höga vikt har den visat sig vara mycket långsam.

forts. "Building the Privateer"

in plate 2. This will make the model fly to the right. The first flight should be made in the evening when there are no atmospheric currents. Such procedure will ascertain the attitude of the ship in flight. The plane is first tested by gliding, and when the flattest possible glide is attained then fly the ship under low power till a smooth right circle is obtained. Gradually increase the power, thus increasing the climb, always making sure that the spiral is not too tight. This arrangement will definitely produce consistent results under any flying condition.



Så här går det nog till när SMHI bestämmer modellflygvädret !?