

# MODELLFLYG



*nytt*



Från

Sveriges Modellflygförbund

Nr. 2 1963

# Digital Edition Magazines.

This issue magazine after the initial original scanning, has been digitally processing for better results and lower capacity Pdf file from me.

The plans and the articles that exist within, you can find published at full dimensions to build a model at the following websites.

All Plans and Articles can be found here:

Hlsat Blog Free Plans and Articles.

<http://www.rcgroups.com/forums/member.php?u=107085>

AeroFred Gallery Free Plans.

<http://aerofred.com/index.php>

Hip Pocket Aeronautics Gallery Free Plans.

[http://www.hippocketaeronautics.com/hpa\\_plans/index.php](http://www.hippocketaeronautics.com/hpa_plans/index.php)

**Diligence Work by Hlsat.**





Lätt uppbyggnad av dessa fina konstruktioner gör VECO-byggsatserna idealiska för nybörjaren såväl som för experten i linkontrollflygning. VECO modellerna är väl avbalancerade och har goda manöveregenskaper.

## HURRICANE



Nr. C-18 Kr. 78:-

Bob Palmer's stunt modell i ett vackert och intressant utförande. Modellen har speciellt flap-system, format landställ, plasthuv, vackra dekaler och naturligtvis förarbetad balsa. Spännvidd: 1370 mm. Motorer: 5-8 cc.

## BRAVE



Nr. C-1 Kr. 36:-  
Stunt trainer för nybörjaren. Lätt att bygga och flyga. Spv. 915 mm. Motorer 2,5-3,5 cc.

## WARRIOR



Nr. C-2 Kr. 38:75  
Realistisk, pålitlig stuntmodell, med flaps. Lätt att flyga. Spv. 915 mm. Motorer: 2,5 - 3,5 cc.

## CHIEF



Nr. C-3 Kr. 52:50  
Super-stunt-modell med världsräkte för sina topp prestationer. Spv. 1370 mm. Motorer: 5 - 8 cc.

## SQUAW



Nr. C-4 Kr. 38:75  
Lillasyster till "Chief". Hel-flaps för verklig stundtuglighet. Spv. 965 mm. Motorer: 3,5 - 5 cc

## PAPOOSE



Nr. C-5 Kr. 29:50  
Utmärkt stuntmodell med hel-flaps i likhet med "Chief". Spv. 810 mm. Motorer: 2,5 - 3,5 cc.

## SCOUT



Nr. C-6 Kr. 29:50  
Lätt stuntmodell - idealisk för nybörjare. Spv. 635 mm. Motorer: 0,8 - 1,5 cc.

## MUSTANG



Nr. C-7 Kr. 62:50  
Semi-skala modell av kända "F-51". Bra stuntmodell i vackert skalautförande. Spv. 1220 mm. Motorer: 3,5 - 5 cc.

## SMOOTHIE



Nr. C-8 Kr. 58:50  
Bob Palmer's tävlingsstunt-kärra för avancerad figurflygning. Spv. 1320 mm. Motorer 3,5 - 8 cc.

## REDSKIN



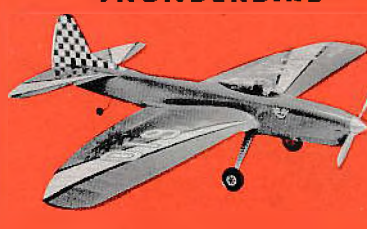
Nr. C-9 Kr. 34:50  
Utmärkt modell för team och sport. Snabb, rolig, enkel att bygga. Spv. 785 mm. Motorer: 3,5 - 5 cc.

## TOMAHAWK



Nr. C-10 Kr. 22:75  
Lättbyggd profilmodell för combat eller övningsflygning. Spv. 1015 mm. Motorer: 3,5 - 5 cc.

## THUNDERBIRD



Nr. C-11 Kr. 65:-  
Modellen som har vunnit fler nationella och internationella tävlingar än de flesta. Spv. 1420 mm. Motorer: 5 - 9 cc.

## TOM-TOM



Nr. C-12 Kr. 32:50  
Lätt, prisbillig modell för övning och sport. Lätt att bygga. Spv. 1015 mm. Motorer 2,5 - 3,5 cc.

## RENEGADE



Nr. C-14 Kr. 22:75  
En topp-combat modell. Enkel att bygga med denna förarbetade byggsats. Spv. 840 mm. Motorer: 5 - 6,5 cc.

## FIREBIRD



Nr. C-15 Kr. 22:75  
En Syd-Californisk tävlingsvinnare konstruerad för AMA Rat Racing. Spv. 610 mm. Motorer: 3,5 - 5 cc.

## LITTLE TOMAHAWK



Nr. C-16 Kr. 13:50  
En perfekt nybörjarmodell. Extremt lättbyggd och välflygande. Spv. Motorer: 0,8 - 1 cc.

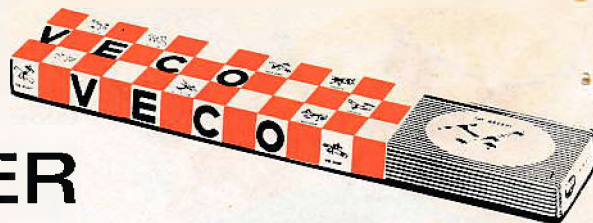
## Little TOM TOM



Nr. C-17 Kr. 18:50  
En idealisk modell för nybörjare eller mera försigkomna byggare. Förarbetad byggsats för lätt bygge. - Rolig att flyga. Motorer: 0,8 - 1,5 cc.



# FRIFLYKT- MODELLER



## DAKOTA



Nr. F-1 Kr. 22:75  
Biplan av osedvanligt lättbyggd konstruktion. Spv. 610 mm. Motorer 0,8 - 1,5 cc.

## SIoux



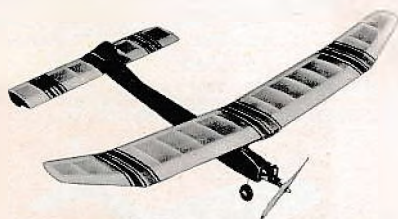
Nr. F-2 Kr. 22:75  
Robust sportmodell för nybörjare eller mera försigkomna byggare. Spv. 915 mm. Motorer: 0,8 - 1,5 cc.

## COMANCHE



Nr. F-3 Kr. 21:50  
Friflyktmodell av FAA-typ - en modell för goda flygprestationer. Spv. 915 mm. Motorer: 0,8 - 1,5 cc.

## NAVAJO



Nr. F-4 Kr. 19:50  
Effektiv tävlingsmodell - lämplig för såväl nybörjare som mera vana byggare. Spv. 915 mm. Motorer: 0,8 - 1,5 cc.

## APACHE



Nr. F-5 Kr. 27:75  
Ralph Ray's "Nationals" segermodell - en avancerad friflyktmodell med många förtjänster. Motorer: 0,8 - 1 cc.

## TAYLOR CUB



Nr. F-10 Kr. 22:75  
Friflykt skalamodell i realistiskt utförande. Spv. 890 mm. Motorer 0,8 - 1 cc.

# RADIOKONTROLL-MODELLER

## SMOG HOG



Nr. R-1 Kr. 180:-  
R/C kår av verklig stunt-typ. Användbar till en- eller flerkanalssaggre-gat. Spv. 1830 mm. Motorer: 5 - 8 cc.

## PINTO



Nr. R-3 Kr. 45:50  
R/C-modell som kan byggas mellan-vingad eller lågvingad med samma byggsats. Bränslesäker, formad plastkåpa och huv medföljer satsen. Spv. 980 mm. Motorer: 0,8 - 1 cc.

## LILLI PINTO



Nr. R-4 Kr. 22:75  
"Pinto's" lilla syster. Även denna modell kan byggas som mellan- eller lågvingad. Spv. 635 mm. Motorer: 0,15 - 0,5 cc.

## WHITE CLOUD



Nr. R-2 Kr. 72:50  
En utmärkt R/C-modell för såväl nybörjare som vana byggare. Byggsatsen är i utmärkt material med förarbetade delar. Spv. 1450 mm. Motorer: 2,5 - 3,5 cc.

VECO

VECO



AV "VECO"s förmåliga modelltillbehör visar vi härnadan ett urval nyttiga saker som kan vara Eder till god hjälp i olika byggsammanhang.



VECO "Clunk"-tank för R/C. Fabricerad av läckage-säker, okrossbar polyethylene. Böjlig bränsle-pickup möjliggör bränsleupptagning till sista droppen.

Art. nr:	T-29A	T-29B	T-29C	T-29D	T-29E
Rymd	28 gr	56 gr	113 gr	170 gr	226 gr
diam./höjd mm	32/70	38/85	48/115	54/127	60/137
Pris Kr.	6:50	7:25	7:85	8:50	9:75

VECO metall-tankar	Combat - trycktank					Speed-trycktank (Rat-Race)	
Art. nr:	T-31A	T-31B	T-31C	T-31D	T-31E	T-32	T-32A
Rymd	56 gr	70 gr	85 gr	99 gr	113 gr	56 gr	70 gr
Bredd mm	50	50	50	50	50	25	25
Höjd "	25	25	25	25	25	38	38
Längd "	50	60	76	89	102	67	83
Pris Kr.	9:50	9:50	9:50	9:50	9:50	8:75	8:75

VECO hjul	Pumpbara		Luftfyllda			
Art. nr:	303	304	320	321	322	
diam. tum/mm	3 1/2"/90	4 1/2"/115	2"/50	2 1/2"/64	3"/76	
Pris Kr. (par)	32:50	35:50	8:25	9:50	12:75	
VECO - hjul	Svampgummi - Ballongtyp					
Art. nr:	307 (släta)	308 (slitbana)	309 (släta)	310 (slitbana)	311 (släta)	312 (slitbana)
diam. tum/mm	7/8"/32	1"/25	1 1/8"/28	1 1/4"/32	1 3/8"/35	1 1/2"/38
Pris Kr. (par)	2:30	2:30	2:60	2:95	3:25	3:60
VECO hjul	Svampgummi - Strömlinjertyp					
Art. nr:	314	315	316	317	319	
diam. tum/mm	1 1/4"/32	1 3/8"/35	1 5/8"/41	1 7/8"/48	2 3/8"/60	
Pris Kr. (par)	2:60	2:95	3:60	4:55	5:90	

VECO SPINNERS Polerade aluminium spinners med perfekt balansering. De är fjäderlätta, men tillräcklig styrka för friktionsstart. Spinnern är försedd med uttag passande tvåbladiga propeller.

Art. nr:	S-2 Stand.	S-2L Lång	S-3 Stand.	S-3L Lång	S-3A Stand.	S-3AL Lång	S-4 Stand.	S-4L Lång
diam. tum/mm	1 1/4" / 32		1 1/2" / 38		1 3/4" / 45		2" / 50mm	
Pris Kr.	4:55	5:90	5:90	6:85	6:25	7:80	6:50	8:50
Art. nr:	S-5 Stand.	S-6 Stand.	S-6L Lång	S-7 Stand.	S-8 Stand.	S-9 Stand.	S-9L Lång	
diam. tum/mm	2 1/4" / 57	2 1/2" / 64		2 3/4" / 70	1" / 25		1 1/8" / 28	
Pris Kr.	7:15	8:50	9:75	9:25	3:95	3:95	4:95	

VECO bränsleslang. Veco framställer endast syntetisk gummi-bränsleslang - och har lång erfarenhet visar detta vara bästa typen. Detta syntetiska gummi är speciellt sammansatt så att det inte angripes av kemikalier i de varierande bränsletyperna. Finns i tre format.

Nr.	FL-1	Fin	Pris	pr	tot.	Kr. 1:-
"	FL-2	Medium	"	"	"	1:35
"	FL-3	Grövre	"	"	"	1:65

VECO Plasthuvor Ett urval plasthuvor i välkänd VECO-kvalitet. Det är ofta ett problem att skaffa en trevlig huv, varför detta kanske kan vara ett användbart tips.

Art. nr:	370	371	372	373	374
dim. tum/mm	9" / 230		8" / 203	6 1/2" / 165	3" / 76
typ (för t.ex.)	Mustang	Redskin	Thunderbird	Tom-Tom	Little Tom-Tom
Pris Kr.	5:60	2:-	4:25	2:-	1:-



# BÅTNYTT

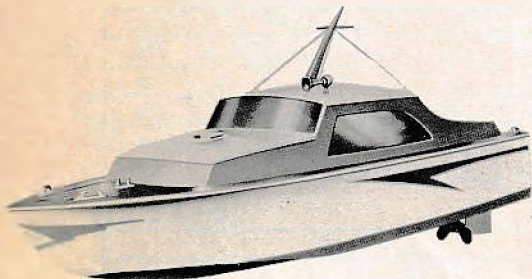
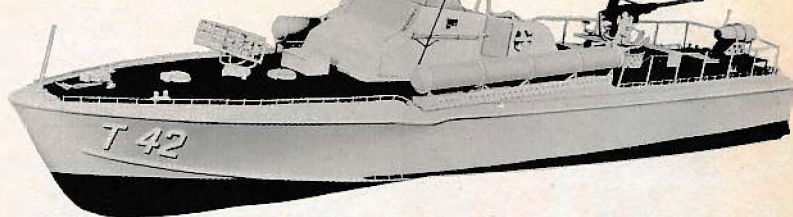


## MOTORTORPEDBÅT

Lämplig för radiokontroll.  
1 1/2 - 3 1/2 cc motor eller el-motor.

Byggsatsen innehåller alla delar utstansade i plywood, lister etc. Utförlig ritning i full skala.  
UTRUSTNINGSDETALJER AV PLAST MEDFÖLJER.  
Modellens lgd: 930 mm, br: 230 mm.

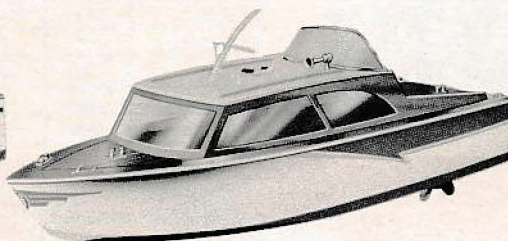
Nr. B-146. Pris Kr. 59:50



### SEMO 6 "Patrol"

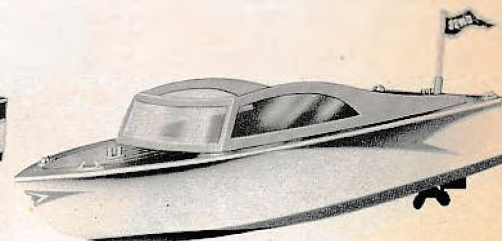
Modellmotorbåt för el-motor. Alla delar stansade. Plastdetaljer medföljer.  
Längd: 335 mm.

Nr. B-143 Kr. 6:75



### SEMO 7 "Holliday Cruiser"

Elegant cabinkryssare avsedd för el-motor. Plastdetaljer medföljer. Byggsatsdelarna utstansade. Längd: 340 mm. Nr. B-144 Kr. 6:75



### SEMO 8 "Swordfish"

Snabbmodell av sportracer. Alla delar utstansade. Plastdetaljer medföljer.  
Längd: 330 mm. Nr. B-145 Kr. 6:75



## Båttillbehör



### MÄSSING

Nr.	Längd mm	Bredd mm	Höjd mm	Diam. mm	Hål- diam.	Pris st. duss.
S-1 Flaggstång m/sockel			50			1:50 14:35
S-3 Halkip	13	3	3			-40 3:90
S-4 Halkip	19	4	4			-75 7:15
S-6 Handräckshållare			5	1	0,75	-20 1:80
S-7 Handräckshållare			6 1/2	1 1/2	1 1/2	-25 2:25
S-9 Koffermagel	10					-20 1:80
S-11 Krysshult	12	2	4			-25 2:25
S-13 Lanternhus u/lampa			12	10		-95 9:10
S-15 Pollare, dubbel	15	6	6			-65 6:25
S-16 Pollare, dubbel	22	8	7			-85 8:20
S-18 Pollare, enkel			6	6		-30 2:75
S-20 Ratt (m. axel & mutter)				26		2:75
S-21 Relingstöttor 3 hål			6	0,6	0,4	-30 2:75
S-22 Relingstöttor 3 hål			12	0,75	0,75	-35 3:35
S-23 Relingstöttor 2 hål			15	1 1/2	1 1/2	-40 3:90
S-24 Relingstöttor 2 hål			25	1 1/2	1 1/2	-50 4:80
S-26 Roder R/C roderyta	42 x	25	75	4	3	3:50
S-28 Sirenhorn, enkelt	15		8	6		-95 9:10
S-29 Sirenhorn, enkelt	25	8	8	6		1:50 14:35
S-31 Stoppring	6		7	4		-60 5:70
S-32 Strålkastare, u/lampa	18		10	8		1:75
S-34 Sökarijus, u/lampa	14		21	10		3:75
S-36 Vantskruv, arbetande	20			3		1:- 9:60
S-37 Vantskruv, icke arbetande	20			3 1/2		-25 2:25
S-38 Ventil, u/glas			8	5 1/2		-25 2:25
S-39 Ventil, "			10	6		-30 2:75
S-40 Ventil, "			12	8 1/2		-35 3:40
S-41 Ventil, "			15	11		-50 4:75
S-42 Ventil, "			18	13		-60 5:75
S-44 Ögonbult, gängad			8	1 1/2	1,25	-20 1:80

### PLAST

Nr.	Längd mm	Bredd mm	Höjd mm	Diam. mm	Hål- diam.	Pris st. duss.
S-101 Alfabet (bokstäver, siffror)			7			1:50
S-102 Ankare	26					-45 3:75
S-103 Ankare	42					-75 6:25
S-106 Anremmast			60			-95 7:95
S-108 Flaggstång, med sockel			50			-45 3:75
S-109 Flaggstång, " "			65			-50 4:25
S-112 Halkip	13	3	4			-20 1:65
S-113 Halkip	18	3	5			-20 1:65
S-116 Handräck/relingsräck	155		5	1		-50 4:25
S-117 Handräck/relingsräck	160		8	1 1/2		-50 4:25
S-120 Knap, (strömlinje)	18	5	6			-20 1:65
S-121 Knap, (T-knapp)	11	4	7			-20 1:65
S-123 Livboj (frälskran) vit/röd				23		-65 5:45
S-124 " vit				23		-45 3:75
S-125 " vit				35		-75 6:25
S-126 " vit/röd				35		1:- 8:45
S-129 Manluckor				21		-45 3:75
S-133 Pollare (dubbel)	11	4	5			-20 1:65
S-134 Pollare "	15	5	6			-20 1:65
S-137 Ratt (med nav)				25		-50 4:25
S-138 Ratt (biltyp)				32		-50 4:25
S-140 Relingstöttor 1-hål (typ T-42)			30	2	0,75	-15 1:25
S-143 Roder	28	16	75			-60 5:-
S-145 Sirenhorn (enkelt)	18		10	10		-45 3:75
S-146 Sirenhorn (dubbel)	30	18	13			-95 8:-
S-149 Strålkastare, rörlig (u/lampa)	15		20	10		-60 5:-
S-151 Sidelantern m/skärm	28	8	11		pr. par	1:50 12:50
S-152 Sidelantern u/skärm		7	10		"	1:25 10:55
S-153 Topplanterna, klar		9	10			-65 5:45
S-154 Topplanterna, vit		9	10			-65 5:45
S-157 Ventil, m/glas			14	9		-35 2:95



SVEN E. TRUEDSSON, MODELLFLYGINDBUSTRI - MALMÖ

# Förbundsstyrelsen meddelar....

## Ändrad adress.

Grenchefen för RC, Gunnar Hofmann, har meddelat adressförändring till Docentgatan 1 A, Malmö S. Bostadstelefon ej klar. Tel. -arbetspl. 040/38835.

## Nya klubbar

Följande nya klubbar har inregistrerats och hälsas välkomna i förbundet:  
B-220 Tumba MFK, Tumba, som inregistrerats som tävlingsklubb. Verksamhet: Frilflygning, radioflygning och linstyrning.  
D-103 Oxelösunds MFK, Oxelösund, som inregistrerats som hobbyklubb. Verksamhet: Frilflygning, radioflygning och linstyrning.

## Kvalificerade till UT i frilflygning 1963.

### Från Norrlands kval, tävling den 30 juni 1962:

Klass A-2: Rolf Hagel, Aeroklubben i Malmö.  
Klass C-2: Bertil Oldén, Karlstads MFK.  
Klass D-2: Åke Löfvander, MFK Skvadern, Sundsvall.

### Från SM i Borlänge den 26 aug. 1962:

Klass A-2: Lars Johansson och Ingvar Sares, Borlänge MSK, Kjell Wilhelmsson, Köpings FK, Tore Hansson, Enköpings FK, Bo Modéer, MFK Vingarna Stockholm, Göran Åberg, FK Gamen, Norrköping och Morgan Andersson, Karlstads MFK.  
Klass C-2: Malte Blomqvist, Aerokl. i Göteborg, Jan-Olle Åkesson, Aerokl. i Malmö, Rune Johansson, FK Gamen, Norrköping, Bror Eimar, MFK Nimbus, Stockholm, Ragnar Åhman och Charles Moberg, FK Gamen, Norrköping och Lennart Flodström, MFK Skvadern, Sundsvall.  
Klass D-2: Ulf Carlsson, Aerokl. i Göteborg, Jan-Olle Åkesson, Aerokl. i Malmö, Håkan Broberg, Borlänge MSK, Ove Pettersson, Aerokl. i Göteborg, Rolf Hagel, Aerokl. i Malmö och Curt Larsson, Enköpings FK.

### Från VT i Söderfors den 24 febr. 1963:

Klass A-2: Bror Eimar, MFK Nimbus, Stockholm, Knut Andersson, Aerokl. i Malmö, Hans Åhlström, Borlänge MSK, Ronnie Sköld, Aerokl. i Malmö, Gunnar Kalén, FK Gamen, Norrköping och Ingemar Alm, MFK Skvadern, Sundsvall.  
Klass C-2: Åke Qvarnström och Egon Qvarnström, MFK Vingarna, Stockholm, Lennart Hansson, Aerokl. i Malmö, Nils-Erik Hollander, Uppsala FK, Anders Håkansson, Aerokl. i Malmö och Yngve Dömstedt, MFK Örnén, Norberg.  
Klass D-2: Bo Wall, Uppsala FK, Lennarth Larsson, Solna MSK, Hans Åhlström, Borlänge MSK, Arvid Karlsson, MFK Linköpingseskadern, Åke Lundin, Aerokl. i Malmö, Carl-Erik Aunér, FK Gamen, Norrköping och Rune Hanö, MFK Linköpingseskadern.

### Från Norrlands kval, tävling den 24 mars 1963.

Klass A-2: Hans Eklund, MFK Skvadern, Sundsvall.  
Klass C-2: Rolf Sundin, MFK Skvadern, Sundsvall.  
Klass D-2: Gösta Nilsson, Östersunds FK.

Vid SM i Borlänge kvalificerade sig även i klass D-2 den så tragiskt bortgångne Magnus Eriksson, Karlstad. För att fylla hans plats vid UT har UK beslutat att uttaga den bäste - med inbetalad UT-avgift - av dem som placerat sig närmast de redan klara vid samtliga kval, tävlingar. Det blev Rune Hanö, Linköping, som genom sitt resultat vid VT kom med.

Samtliga kvalificerade kommer inom den närmaste tiden att erhålla besked om UT-tävlingen och vilken reseersättning, som vederbörande kan erhålla.

Resersättningen beräknas på följande sätt:

Deltagares antal resmil  $\times$   $\frac{\text{totalt inkomns UT-avgifter}}{\text{totala antalet resmil}}$

Resmilen tages efter närmaste järnvägsförbindelse mellan tävlingsplatsen och resp. klubbars registreringsorter.

Tävlingskalendern - kompletteringar.

#### Friflyg:

Som tidigare meddelats arrangeras UT den 19 maj av Aeroklubben i Malmö. Tävlingsplats blir troligen F 10, Ängelholm.

Årets SM avhålls den 22 sept. i Uppsala. Arrangör blir Uppsala FK.

#### Radioflyg:

Datum för Vårtävlingen har nu fastställts till den 25-26 maj. Tävlingsarrangör är som tidigare meddelats MFK Aerospeed, Stockholm.

Aerokl. i Malmö tävling "Skåneblippen" har preliminärt bestämts till 29 - 30 juni. Tävlingsplats: F 10, Ängelholm, alt. F 5, Ljungbyhed.

"Köpingspropellern" arrangeras av Köpings FK den 10 - 11 aug. på F 1, Västerås. Tävlingen omfattar endast klass RC-III.

SM-tävlingen arrangeras av Borlänge MSK den 3 alt. 29 sept.

Då det gäller RC-tävlingar är det synnerligen svårt att "spika" tävlingsprogrammet. RC-flygningen fordrar ju startbanor och därför är arrangörerna i stor utsträckning hänvisade till våra flygflottiljer. Det har emellertid visat sig vara mycket svårt att kunna få fram tillstånd på lång sikt eftersom flottiljernas verksamhet och beredskap planeras på kortare sikt.

VM-uttagningarna. Uttagningen av representationslag till VM i RC kommer att till stor del göras med ledning av resultaten av Vårtävlingen och "Skåneblippen".

#### Linstyrning:

Sedan vi från Norsk Aero Klubb fått en förfrågan om möjligheten för SMFF att övertaga årets NL i linstyrning, som programenligt skulle ha avhållits i Norge, har styrelsen beslutat att arrangera tävlingen och kan nu meddela att densamma kommer att avhållas den 3 - 4 aug. i Stockholm.

#### Combat - SM-klass ?

Från linstyrningshåll har under de senaste åren många gånger framställts krav på att Combat skall upphöjas till rang och värdighet som SM-klass. Hitintills har så ej varit fallet och detta har av styrelsen och Riksstämman motiverats med att klassen fortfarande var under sådan utveckling att enhetliga regler ej förefunnits.

Nu talar emellertid en del skäl för att klassen fått önskad stabilitet och styrelsen anser sig kunna tillstyrka en motion därom till årets Riksstämma. Då emellertid årets linstyrnings-SM kommer att avhållas före Riksstämman har styrelsen beslutat följande för att möjliggöra korandet av Svensk Mästare i Combat redan i år:

Ansökan om tävlingslicens i Combat skall insändas på vanligt sätt till förbundsexpeditionen före SM-tävlingen och avgifterna skall inbetalas å förbundets postgirokonto.

Förbundsexpeditionen skall ej utfärda tävlingslicenserna omedelbart utan avvakta Riksstämmans beslut.

På samma sätt kommer ev. SM-plaketter i Combat att utdelas i efterhand.

Skulle Riksstämman gå emot förslaget om att Combat skall bli SM-klass kommer insända licensavgifter att återbetalas.

### Uttagningskommittéer.

Styrelsen har inom sig nominerat följande uttagningskommittéer, som har att sammanställa de olika representationslagen:

Friflygning: Gunnar Kalén, Lars Andersson och Karl-Anders Eriksson.

Radioflygning: Gunnar Hofmann, Lars Andersson och Gunnar Kalén.

Linstyrning: Christer Söderberg, Lennarth Larsson och Lars Andersson.

### Tävlingsinbjudningar från utlandet.

Från Frankrike har vi erhållit inbjudan till tävlingen i Maubeuge, som i år går den 2 och 3 juni.

Tävlingen omfattar alla tre verksamhetsgrenarna enligt följande:

Friflyg: A-2, C-2 och D-2.

Linstyrning: Stunt, speed (2,5 cc) och team-racing (2,5 cc).

Radioflyg: RC-I och segelmodeller med en manöverfunktion - s.k. enkanalsklass.

Intresserade kan hänvända sig till resp. grenchefer för ytterligare information.

För den händelse att alltför många intresserade anmäler sig åligger det resp. uttagningskommittéer att nominera deltagarna.

Från Holland har kommit en inbjudan till en internationell tävling för flygande vingar - segelmodeller, förbränningsmotordrivna och gummimotordrivna. Tävlingen går den 28/6 - 1/7 på flygplatsen vid Ypenburg nära Haag.

Ytterligare information kan erhållas av grenchefen i friflyg.

Från Tyskland har inkommit en inbjudan till tävling i klass RC-I. Tävlingen går i staden Fürth i Bayern den 30/8 - 2/9.

Ev. intresserade bör kontakta grenchefen - RC.

### Tillstånd för RC.

Förbundsstyrelsen har uppmärksammat det allt större intresset för radiostyrning. Innehavet av olika anläggningar är säkerligen mångdubbelt större än det vi kan inregistrera för RC-verksamheten inom förbundet. Det förekommer också många "hembyggen" då det gäller radioanläggningar. Det är därvid risk för att dessa aggregat ej uppfyller de gällande bestämmelserna. Vidare syndas det säkerligen mycket vid sökandet av tillstånd. Detta kan medföra att myndigheterna skärper kraven och ev. riskerar vi att få en käpp i hjulet för vår RC-verksamhet. För att kunna möta en sådan situation och kunna bevisa att SMFF i sin verksamhet medverkar för att kontrollera att gällande bestämmelser följes har förbundsstyrelsen bestämt följande:

1. Den tävlande i RC är skyldig att till varje tävling medföra tillståndsbeviset från Kungl. Telegrafstyrelsen.
2. Det åligger den arrangerande klubben att före starten kontrollera att den tävlande innehar giltigt tillståndsbevis. Tävlande som ej kan uppvisa detsamma får ej tillåtas starta.

### Domarkorten i RC.

Domarkorten i RC är nu klara och kan rekvireras från förbundsexpeditionen. Olika kort finnes för RC-I och RC-III.

Priset är 25 öre/st vid beställning av mindre än 100 kort. Vid beställning av 100 kort eller flera är priset 15 öre/st. Priserna gäller excl. porto.

### Försäljningsombud.

SMFF innehar diverse materiel till försäljning och artiklarna utökas efterhand. Det kan gälla medlemsmärken, handböcker, föreningsmaterial, ev. lottsedlar m.m. m.m. Det gäller för förbundet att sprida ut denna material i så

stor utsträckning som möjligt. Därför har styrelsen beslutat föreslå klubbarna att inom varje klubb utse ett "förlagsombud". Det bör vara någon som har intresse för försäljning och liknande uppgifter. Förbundet kommer att lämna viss provision vid försäljning.

Det är angeläget för förbundsstyrelsen att få direktkontakt med sådana ombud ute i klubbarna och därför uppmanar vi klubbstyrelserna att svara snarast möjligt när cirkulär i denna fråga inom kort kommer klubbarna tillhanda.

### Prenumerationerna på MODELFLYG - NYTT.

Prenumerationerna på tidningen inflyter stadigt. Vi har sålunda redan i år en prenumerantsiffra som väsentligt överstiger fjolårets totala prenumeranttal.

Men det finns en sak som förundrar oss inom styrelsen. Det finns flera hundra av fjolårets prenumeranter som ännu ej inbetalat för 1963. Den troliga förklaringen är väl den att man helt enkelt ej blivit "färdig" till att inbetala 10-an.

Detta är tråkigt ty med det framställningsförfarande som tidningen fortfarande har är det kostsamt att framtaga en upplaga som är mycket större än antalet prenumeranter. Därav följer att de som väntar med prenumerationen också riskerar att gå miste om de första nummerna.

INBETALNINGAR UTAN NAMN. Förbundet har fått in prenumerationsavgifter men vederbörande avsändare har ej noterat sitt namn på talongen och följaktligen kan vi ej sända tidningen till honom.

Om någon av våra läsare får höra talas om något fall då vederbörande alltså ej erhållit tidningen trots att han har prenumererat så anmoda honom att kontakta förbundsexpeditionen.

Betr. klubbarna så finns det fortfarande en del som ej klarat av registreringen för 1963. Detta medför att MODELFLYG-NYTT fr.o.m. detta nr. endast utsändes till de klubbar som registrerat sig för innevarande år.

### Postgirokonton.

En del av orsakerna till klubbarnas försummelser då det gäller inbetalningar av olika avgifter kan troligen bero på att vederbörande klubbfunktionär ej hinner med att gå till postkontoret innan detta stänger. Det är emellertid egendomligt att ej fler klubbar kommit underfund med att man genom att öppna ett postgirokonto för klubben kan bli kvitt några bekymmer.

Det kostar numera ingenting att öppna ett postgirokonto och vem som helst kan göra detta. Fråga på postanstalten så lämnar man blanketter och upplysningar. Vinsten är uppenbar.

1. Det kostar ingenting för kassören (klubben) att öppna kontot och slippa från att ev. ha klubbens kontanter liggande hemma med åtföljande ansvar vid ev. inbrott.
2. Man slipper att besöka postanstalten och köa under affärstid. Man kan i lugn och ro skriva ut girokortet hemma under kvällens lopp och posta kuvertet med girokortet i närmaste brevlåda.
3. Gireringar (från eget postgiro till ett annat) sker utan kostnad. Utbetalningar (från eget postgiro till person som ej har postgirokonto) är billigare än att skicka en postanvisning. Inbetalningar till eget postgirokonto sker utan kostnad.

Lars Andersson

MODELFLYGNYTT från Sveriges Modellflygförbund, Tycho Brahegatan 35, Limhamn. Tidningen utkommer år 1963 med 6 nummer och prenumerationspriset är 10:- kr, vilket lämpligen kan insättas på förbundets postgirokonto 51 81 65. All korrespondens beträffande tidningens innehåll skall sändas till: Valter Johansson, Hångeryd, Lammhult

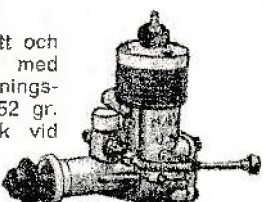
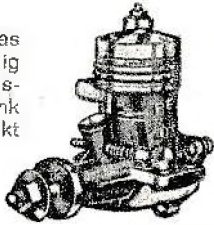
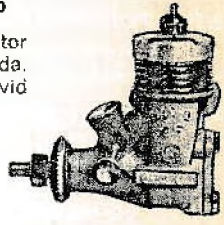
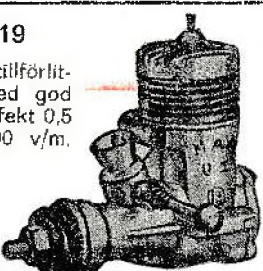
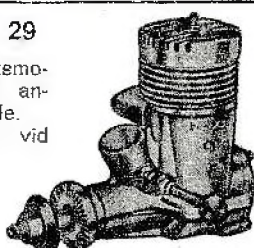
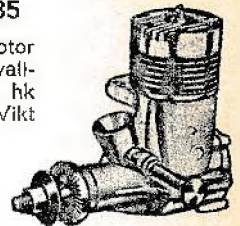
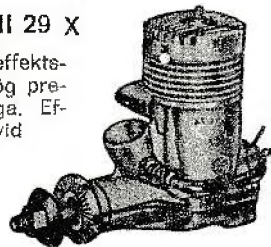
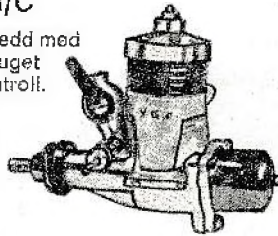
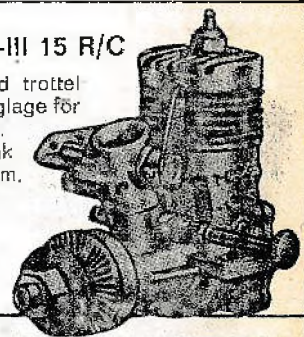
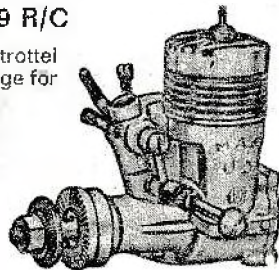
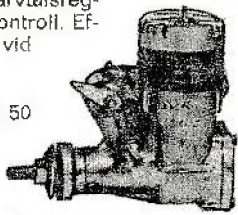
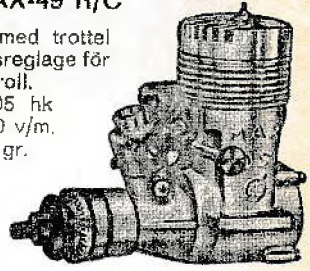
Omslagsbilden visar Uppsala FK:s lag, som vid VT i Söderfors uppnådde 2677 sek., som är svensk rekordnotering.



NÅGRA ORD OM UTGIVNINGEN: På grund av klubbarnas dröjsmål med att sända in prenumerantlistorna blev nr 1 åtskilligt försenat. Detta har även inverkat på detta nummer så att det kommer senare än vanligt. Nr 3 beräknas dock utkomma enligt planerna i början på juni. Nr 4 (augustinumret) blir ett speciellt propagandanummer i bättre tryck och stor upplaga. Det kommer att redigeras direkt av förbundsstyrelsen. Sänd gärna redan nu in bidrag till förbundsexp.

# O.S. MOTORER

Japanskt kvalitetsmärke, välkända specialister i motorer och radiokontroll.

<b>O S MAX-6</b> 0,98 cc, en lätt och stark motor med stort användningsområde. Vikt 52 gr. Effekt 0,12 hk vid 24.000 v/m. 91105 44: —		<b>O S PET</b> 1,62 cc. Levereras med tank. Lämplig nybörjarmotor. Prisbillig. Effekt 0,16 hk vid 17.000 v/m. Vikt 85 gr. 91106 25: 50		<b>O S MAX-II 15</b> 2,48 cc, ettrig motor med god prestanda. Effekt 0,30 hk vid 21.000 v/m. Vikt 110 gr. 91107 58: —	
<b>O S MAX-19</b> 3,16 cc, en tillförlitlig motor med god prestanda. Effekt 0,5 hk vid 17.000 v/m. Vikt 140 gr. 91109 64: —		<b>O S MAX-III 29</b> 4,84 cc, kvalitetsmotor med stort användningsområde. Effekt 0,76 hk vid 16.000 v/m. Vikt 235 gr. 91110 69: —		<b>O S MAX-III 35</b> 5,81 cc, stuntmotor i mycket hög kvalitet. Effekt 0,86 hk vid 15.000 v/m. Vikt 233 gr. 91113 68: —	
<b>O S MAX-III 29 X</b> 4,84 cc, högeffektmotor med hög prestationsförmåga. Effekt 0,85 hk vid 18.000 v/m. Vikt 236 gr. 91111 73: —		<b>O S Pet R/C</b> 1,62 cc, försedd med trottell på insuget för radiokontroll. Effekt 0,16 hk vid 15.000 v/m. Vikt 92 gr. 91126 29: 75		<b>O S MAX-III 15 R/C</b> 2,48 cc, med trottell och avgasreglage för radiokontroll. Effekt 0,48 hk vid 16.000 v/m. Vikt 137 gr. 91127 73: 50	
<b>O S MAX-19 R/C</b> 3,16 cc, med trottell och avgasreglage för radiokontroll. Effekt 0,50 hk vid 14.000 v/m. Vikt 160 gr. 91129 86: 50		<b>O S MAX-III 35 R/C</b> 5,81 cc, med trottell och avgasreglage för kontinuerlig varvtalsreglering. För radiokontroll. Effekt 0,86 hk vid 14.000 v/m. Vikt 280 gr. 91133 83: 50		<b>O S MAX-49 R/C</b> 8,16 cc, med trottell och avgasreglage för radiokontroll. Effekt 1,05 hk vid 13.000 v/m. Vikt 311 gr. 91134 118: —	

**BRIO HOBBYKATALOG NU UTKOMMEN**  
med massor av tips för hobbyister

Fråga i Er hobbyaffär  
efter artiklar från



ÅR 1945... (från sid. 19)

bygga upp standardiserade bestämmelser. Inte mindre än ett 70-tal rekordklasser blev resultatet. Mästerskapsklasserna begränsades till ett minimum. Officiella landskampsklasser blev Wakefield och den nya nordiska segelmodellklassen, som i stort sett överensstämde med Weishaupts förslag. Klassindelningen skulle efter danskt mönster gå efter vingyta och ej spannvidd. Segelmodellerna betecknades med A:1, A:2, A:3 osv. Inomhusmodeller med B. Gummimotormodeller med C och förbränningsmotormodeller med D.

Inga större tävlingar hölls på höstkanten utom i Skåne. Nära 100 deltagare kom till Klippan den 28 oktober för att kämpa om DM. Anders Håkansson slog sensationellt svenske mästaren i F, Kjell Andersson. Vid en tävling i Landskrona i mitten av december blev dock rollerna ombytta. Skåningarna Anders Håkansson och John Hansson representerade Sverige i ett danskt modellflygläger på Jylland. Förutom att Anders vann flera klasser och blev näst bäst under lägerveckan utmärkte

han sig genom att byta till sig en dansk dieselmotor mot ett paket cigaretter och sina silkeskalsonger!

Utåt sett gick modellflyget snabbt framåt. Den 10.000:e modellflygaren registrerades; det var 14-årige Yngve Axelsson från Enskede, som vid KSAK:s årsmöte fick mottaga en minnesplakett ur Prins Gustav Adolfs hand. Ing. Dérantz slog på reklamtrumman och fick dagstidningarna att basunera ut "Modellflyget, den nya ungdomsrörelsen, som på två år ökat sitt medlemsantal med 900%". Inte ens detta triumferande uttalande av 1:e instruktören lockade fram någon flygverksamhet. Ute i landet var modellflygarna som förlamade av de stora besluten uppe på KSAK. Ingen vågade konstruera eller bygga förrän "de stora ratificerat" de nya reglerna på den konferens som hölls i Oslo 8-10 december.

En kulmen var nådd. Året 1945 var i många avseenden ett rekordår, men sedan fred i världen inträtt, kom med den också så många andra möjligheter för ungdomen att få utlopp för sina intressen, att modellflyget inte längre kunde konkurrera med dessa lockelser.

# Gruppner

## HOBBY

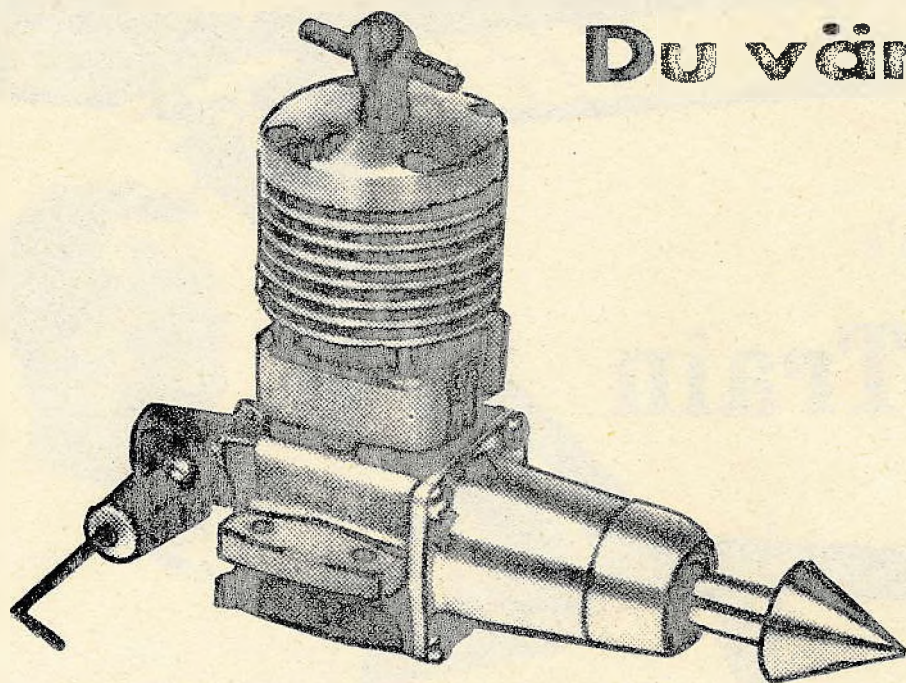
### endast det bästa

### är gott nog

### i dag - i morgon - alltid

Generalagent: A. Hermele A/B, Lindvallsplan 4, Stockholm 9, Tel. 185060-681515

# Nyheten Du väntat på



## ETA 15 Mk II

Ännu mer exakta toleranser med ny lappningsmetod som ger större jämnhet, hastighet och fler varv per tankning

**Mk II** - direkt ur asken - slår varje trimmad diesel

Hejarsmidd vevaxel i nytt material för större hållfasthet. Nytt kraftigt lagerhus för större axeldiameter och större kullager

Pris kr: **98:-** Leverans inom kort

**OBS!**  
ny adress:

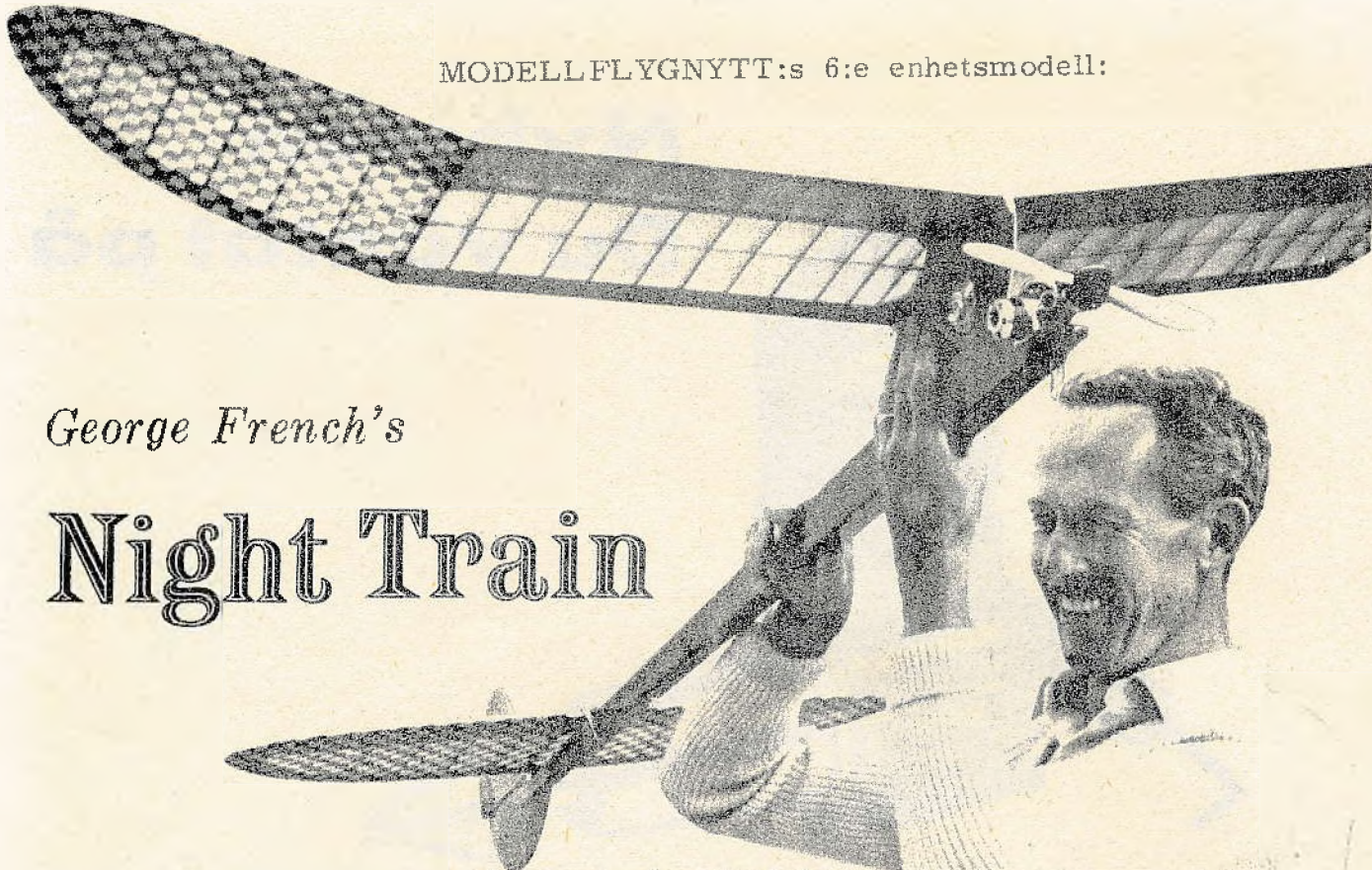
**B. BECKMAN & Co AB**

**Malm Morgsgatan 8 Stockholm C**

Tel. 20 13 66 & 21 12 34

MODELLFLYGNYTT:s 6:e enhetsmodell:

*George French's*  
**Night Train**



# Night Train



French's

# Night Train

...villigt tillmötesgående av konstruktören  
...uda läsarna byggritning i hel skala till  
...a D:2-modellen. "Night Train" har mån-  
...onstruktionsfinesser som kombinerat auto-  
...ställbar stabbe för att kontrollera stig-  
...en mycket detaljerade ritningen (85x130  
...kr. 7:50 och sändes mot postförskott.  
...omgående för endast ett fåtal finns i la-  
...ra kan icke anskaffas.

Technical drawing of a mechanical part, likely a piston or a similar component, showing dimensions in millimeters. The drawing includes a side view and a cross-sectional view.

**Dimensions:**

- Overall height: 337
- Height of the upper section: 114
- Height of the lower section: 422
- Width of the upper section: 38
- Width of the lower section: 692
- Width of the upper section: 203
- Width of the lower section: 675
- Width of the lower section: 172
- Width of the lower section: 114
- Width of the lower section: 165
- Width of the lower section: 178

**Notes:**

- Foto: MO



## ZEKE

### INLEDNING

Team-racing, "luftens TT-lopp", är som bekant en mycket spännande gren av linstyrningen och har också blivit mycket populär här i Sverige och är det den linstyrningsgren där vi haft de största internationella framgångarna.

Team-racing ger tillfredsställelse både för konstruktionsinriktade och flygbitna: på konstruktionssidan gäller det att få fram bästa kombination ur de tre huvudkomponenterna nämligen hög hastighet, bränsleekonomi, snabba omtänkningar och på pilotsidan gäller det att kunna "snålflyga", pricklanda och hålla huvudet kallt i knepiga omflygningssituationer. Inte minst viktig är mekanikern som skall kunna förstå alla motorns symptom, snabbt kunna ställa en diagnos och avhjälpa felet. Han har en nyckeluppgift.

Av allt detta framgår att team-racing inte är en gren där man gör braksuccé på en gång, vilket många tyvärr tror.

Man börjar ofta sin team-racing karriär med den modell som haft stora framgångar på tävlingar utan tanke på att den är en extrem expertmodell, varför man ofta faller redan på bygget. De som klarar bygget visar sig ofta inte behärska alla finesser med planet och kvaddar kanhända sin med stora ambitioner byggda modell, tappar intresset och modellflyget kanske förloerade en "coming man".

Man skall alltså börja med en enkel, robust och pålitlig kärna och vänta med de alltför avancerade tills man lärt sig gamet någorlunda, och team-racing modellen "Zeke" är en bra första modell.

"Zeke" har använts inom ÖSFK och har visat sig vara relativt hygglig på tävlingar också.

### BYGGBESKRIVNING

Man börjar bygget med att såga till kroppens över- och underdel ur balsaklotsar, varefter dessa rundas utvändigt med rasp och sandpapper samt holkas invändigt med holkstämjärn. Obs. utformningen av motorbrunn och kylluftkanal i underdelen!

Motorbockarna av vit- eller rödbok formas med rasp eller såg så att ytersidan passar med kroppskonturen.

Vingen tillverkas av 2 st 10 mm medelhårda balsaflak, som limmas ihop. Vingens ellipsform sågas ut varefter den profileras med rasp till symmetrisk profil. Detta går lättast genom att på fram- och bakkant dra en linje på halva flakets tjocklek samt en ungefärlig linje där vingen skall vara tjockast och sedan akta sig för att raspa bort dessa linjer. Obs profilera ej den del av vingen som går genom kroppen.

Vingen sandpappas sedan med ganska grovt sandpapper och putsningen avslutas med ett finare sandpapper.

Stabilisatorn göres på liknande sätt men den profilering som där behövs räcker att göra med enbart sandpapper. Höjdrodret skäres loss, och fästes med vanliga tyggångjärn av kraftigt siden eller bomullstyg. Landstället av 2,5 - 3 mm pianotråd bockas efter ritningen.

### HOPSÄTTNING

Motorbockarna punktilimmas på några ställen mot underkroppen, motorn passas in (ej nödvändigt inverterad) och mycket noggranna markeringar för fästhål göres. Även landstället passas in på bockarna för att få nödvändiga markeringar för var urtag skall göras.

Bockarna petas nu försiktigt bort från underkroppen ooh fästhål för motorn borraras med stor noggrannhet. Viktigt! Ha gärna någon medhjälpare som kan kolla så att drillen ej lutar under borrningen.

Urtagen för landstället göres med en lövsåg.

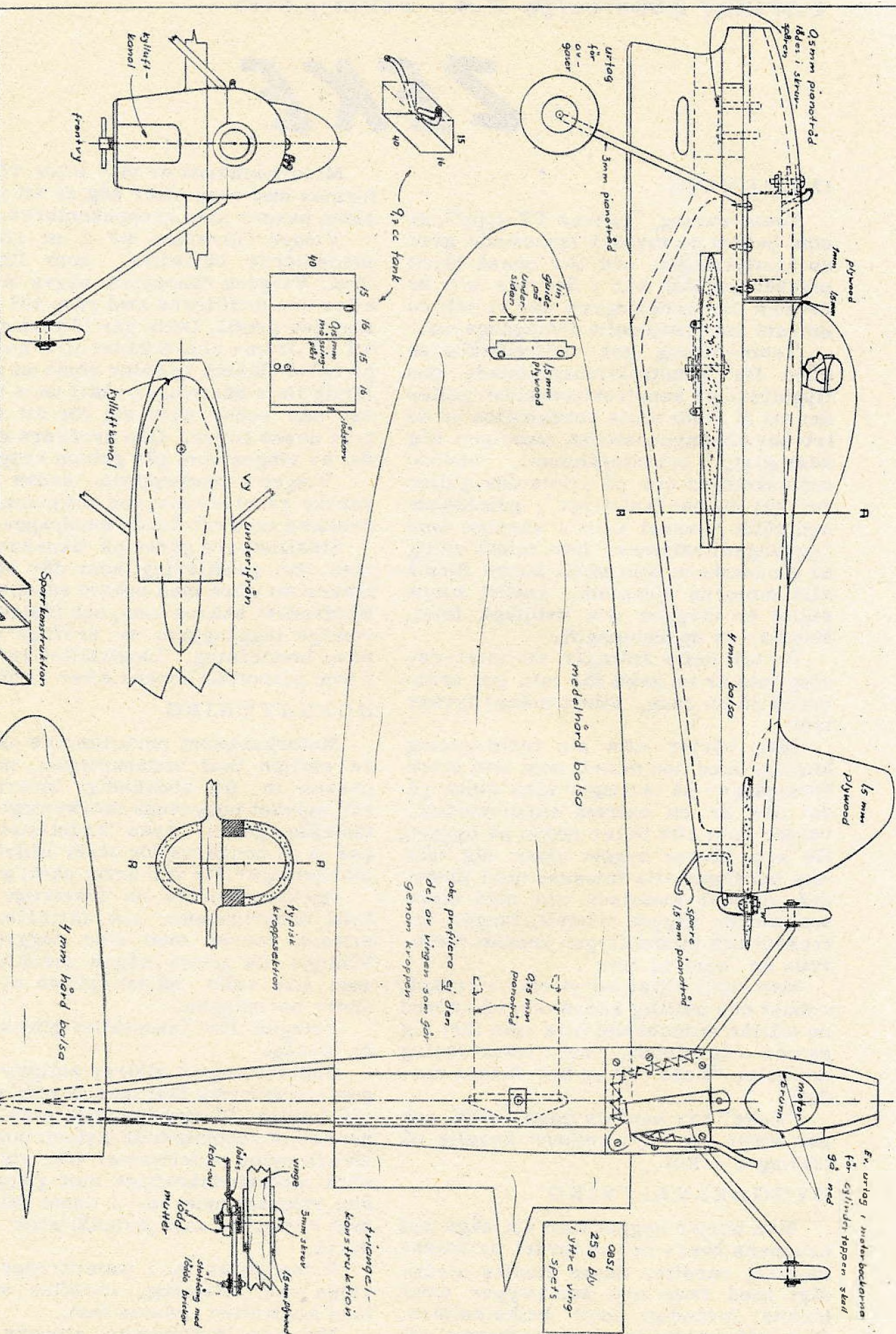
Rodertriangeln utföres enligt ritningen och skruvas fast med 3 mm skruv och mutter till vingens undersida. De i handeln förekommande nylontrianglerna och nylon roderhorner har visat sig vara motståndskraftiga mot glapp och kan rekommenderas, i annat fall får man använda 1 mm järnplåt eller 2 mm dural.

Urtag göres nu i underkroppen för vinge och stötstång, varefter vingen med kontrollen limmas fast.

Motorns fästskravar stoppas in i bockarna och en knappnål eller en bit

# ZEKE

FAI team-rocer  
konstruerad av  
Christer Söderberg



pianotråd lödes ispåren för att förhindra rotering.

Nu limmas bockarna till underkroppen med mycket lim, gärna med motorn ditsatt för att vara säker på att den skall passa även sedan limmet torkat.

Förlängningen av motorbockarna både bakåt och framåt är av balsa och kan nu limmas på underkroppen.

Stabilisatorn limmas fast och stötstången bockas noggrant att passa till roderhornet.

Landstället sys till sin plywoodplatta med koppartråd. De små hålen i plattan kan åstadkommas med en avbiten knappnål och en liten hammare. Plattan limmas och skruvas därefter till motorbockarna (lägg även lim i skruvarnas hål innan dessa skruvas ned, med undantag för de skruvar som är avsedda att hålla tanken).

Överdelen av kroppen sågas nu av i motorkåpa och bakdel, och plywoodplattor insättes i skarven. Bakdelen limmas fast, sedan en slits för fenan och urtag för stabilisatorn skurits upp. Fenan utsågas och limmas.

Aterstående detaljer före ytbehandling är linguiden på innervingens undersida, 25 g bly infällt i yttre vingens spets, plywoodplattan under motorbrunnen, urtag för avgaser, kompskruv, nål och tanken med kåpfastsättningen.

Sporren böjes till av 1,5 mm pianotråd, ett spår sågas ut ur 1,5 mm plywood så att övre delen av sporren passar i spåret, 2 st 1 mm plywoodplattor limmas på vardera sidan enligt rit-

ningen så att sporren blir "instängd". Hela konstruktionen limmas in i en slits i underkroppen.

Putsa hela modellen noga med fint sandpapper och lacka 2 gånger med dope, kläd hela kroppen eller åtminstone främre tredjedelen av den med choponsiden, som lägges på fuktigt och lackas fast med dope innan det riktigt torkat. Vinge och stabilisator klädes lämpligen med tunnt japanpapper, som lackas fast torrt. Om man använder färgat siden resp. japanpapper slipper man senare lägga på speciell färg.

Hela modellen dopas 4-5 ggr och slipas med vattensandpapper mellan varje dopning. Sista lagret dope utbytes ev. mot en färglack.

Användes dieselmotor behöver ingen ytterligare ytbehandling göras, användes glödstiftare pålägges en skyddslack såsom plastisan.

Pilot och huv limmas fast, hjulen lödes på, tanken skruvas dit och "Zeke" är klar för sitt första lyft.

Välj en lugn dag för provflygningen och var inte så ivrig så du glömmer fundamentala saker som provdragning av linor eller liknande.

Börja flyga med en 8x8 nylonsnurra och när du och din mek börjar känna flygplan och motor är dags att gå över till en 7x8 träsnurra som Power Prop eller Rossi och börja flyga 2 i samma cirkel och sedan 3 på en gång.

Dra dig inte för att ställa upp på tävlingar. Det är roligt och ytterligt lärorikt.

Lycka till!

#### Resultatlista från Norrländska vintertävlingen:

##### Klass A:2

1. Hans Eklund	Skvadern	709
2. Ulf Lejdstrand	Skvadern	680
3. Gösta Nilsson	Östersund	620
4. Nils Helgesson	Skvadern	606
5. Arne Berglin	Östersund	576
6. Iwan Örjebo	Stockholm	547

##### Klass C:2

1. Rolf Sundin	Skvadern	570
2. Stig Lewin	Östersund	444
3. Sten Uno Färnlöf	Strömsund	370
4. Lennart Flodström	Skvadern	259

##### Klass A:1

1. Arne Berglin	Östersund	539
2. Iwan Örjebo	Stockholm	489
3. Kjell Ahlsten	Östersund	319

##### Klass D:2

1. Gösta Nilsson	Östersund	372
2. Sven-Erik Pira	Strömsund	322
3. Leif Zetterlund	Skvadern	142

##### Lagtävlan

1. Östersunds FK	1392
2. Skvadern, Sundsvall, Lag I	1318
3. Strömsunds MFK	1117

#### Radiotävlingen "DALAHÄSTEN" den 17 mars 1963

##### Klass RC-III (13 delt.)

1. Hasse Redhe	Siljansb.	809,3	6. Reinhold Widell	Siljansb.	566,0
2. P.O. Lekare	Siljansb.	728,9	7. Tommy Bennvik	Starflyers	511,6
3. Arvid Karlsson	LEN	686,0	8. Bo Dryselius	Aerospeed	463,3
4. Ragnar Ahman	Norrköping	621,2	9. John Lyrnell	Siljansb.	455,9
5. Lars Adolfsson	Västerås	599,9	10. K-E Tell	LEN	381,0

##### Klass RC-I (1 delt.)

1. Sten-Åke Grahn	Aerospeed	589,6
-------------------	-----------	-------

Sven-Olov Lindén behandlar här

# ÅR 1945

i serien om "Modellflyget i Sverige"

Den första av KSAKs modellflyghandböcker utkom vid nyår 1945. Uppställningen var klar och redig och den motogs med tacksamhet. Det behövde inte längre råda någon oklarhet beträffande klasser eller startbestämmelser. En brist från början var emellertid att klass F ej fanns upptagen.

Redan den 7 januari anlätades de nya reglerna i en tävling i Falun.

I slutet av februari kunde ing. Dérantz meddela att nyordningen började bära frukt. Nu fanns 234 klubbar med 5632 medlemmar.

25 mars var det dags för årets VT. 97 deltagare med 170 modeller ställde upp på Sundbro flygfält vid Uppsala. Tävlingen hade blivit uppskjuten ett par gånger och det blev mest en vartävling. Irma Gramer från Solna ställde till med sensation och vann S:1 på utmärkt tid.

Resultat:

S:1	Irma Gramer, Solna	4.32
S:2	Robert Löwen-Aberg, Ving.	4.23
F	Tore Haglund, Hofors	1.45
G:1	Sigurd Isacson, LEN	2.51
G:2	K.E. Landegren, V-ås	2.39
Lag:	Aeroklubben i Göteborg.	

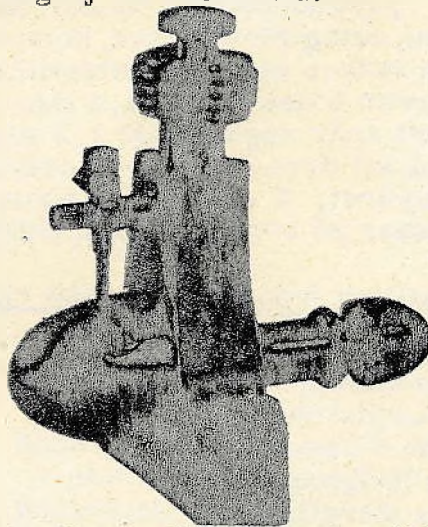


Irma Gramer med "Alex" VT -1945

Krigsslutet kunde äntligen skymtas och planer på ett internationellt samarbete började diskuteras. Som medlem av Modellflygkommittén utarbetade Sigurd Isacson ett förslag till nordiskt samarbete, som KSAK kunde förelägga de övriga nordiska ländernas aeroklubbar. Bl. a. innehöll förslaget upprättandet av en nordisk segelmodellklass. I

tidningen "Modellteknik" mars 1945 konkretiserade dansken Per Weishaupt detta förslag till en "Wakefield-segelmodell" med högst 25 dm<sup>2</sup> vingyta och 400 gram minimivikt. "Isac" och P.W. kan alltså ta åt sig äran av att ha skapat A:2 eller Nordic.

Irma Gramer lät snart höra tala om sig igen. 1 maj kunde hon med sin "Alex" notera nytt svenskt rekord på 31.08,2. Det fanns knappast en dags- eller veckotidning, som ej hade hennes bild införd den månaden. Fästmannen Arne Widén var inte sämre, utan även han noterades för rekord i klass F, tid 4.28,3. I samband med detta rekord beslöt KSAK att motortiden för rekordnotering ej fick överskrida 45 sek. Några andra bestämmelser för klass F förelåg ej vid denna tid.



Den företa "Komet"-motorn från H & B Johansson, Västerås

Bland tekniska nyheter detta år kan "Västerås - dieseln" nämnas. Firma H & B Johansson kom med sin första motor och kunde nu ge modellflygarna en kvalitetsmotor till relativt lågt pris.

KSAK startade en rad instruktörskurser bl. a. på Nääs för slöjd lärare och på Alleberg där Sigurd Isacson var lärare. Till de utbildade gavs ett stiltigt diplom.

Det var fred i Europa. Äntligen kunde de nordiska länderna mötas fritt i en landskamp. Norrmännen hade dock inte hunnit igång, varför landskampen på Skarpnäck den 17 juni kom att om-

fatta Danmark, Finland och Andersson. De svenske var nämligen "Banänen", Leif och Sven Andersson samt Löwen-Aberg. Det blev ingen jämn strid, de danska sabotörerna och de sisuladdade finnarna kunde inte nå upp till de svenskes resultat. Det blev ändå en spännande kamp, och spänningen gällde andra plats, som danskarna överraskande belade före finnarna. Bäst av svenskarerna var Leif (AKG) och av gästerna Pauli Roschier. Att finnarna kunde bättre visade de kvällen efteråt i en tävling på Gärdet, då vädret var lugnt. Juha Jernvall vann med en av sina vackraste Meteor-modeller.

I samband med trelandskampen hölls konferenser mellan de nordiska modellflygcheferna Dérantz, Poppius och Flensted-Jensen samt informationscheferna Norrvi från KSAK och Virkki från Finlands Flygförbund. Från Norge saknades representant, då brevet till norska aeroklubben återkommit med stämpeln "Adressaten okänd"! På Poppius förslag lades de svenska reglerna till grund för diskussionerna och på dessa byggdes ett förslag till gemensamma nordiska regler upp, lämpade att framföra hos FAI, som förslag till internationella regler. Ledmotivet för konferensen var att minska antalet tävlingsklasser och öka antalet rekordklasser.

Även detta år blev ett svenskt lag inbjudet till Jämijärvi. Officiell landskampsklass var som vanligt A (S:1). Finnarna fick ingen revansch för nederlaget på Skarpnäck, utan det svenska laget bestående av Börje Börjesson, Sven Andersson, S.O. Ridder och Irma Gramer kunde bärga segern. Individuellt vann Sven Andersson. Dessutom vann Ridder klass B högststart och Börjesson klass A högststart.

Vingarna fyllde 10 år 1945 och firade jubileet med en hel veckas tävlande på Skå-Edeby. Sommaren 1945 är en av de varmaste i "mannaminne". Bland högar av urdruckna läskedrycksflaskor utsatta för den brännande solen låg tidtagarna och stirrade uppåt skyn på en liten, liten prick - en segelmodell. Det var något kontinentalt över tävlingen, resultaten rent amerikanska. Dagstidningarna dagen efter kunde i stora rubriker slå upp "Modellflygplan flyger över en timma". Både S:1 och S:2 rekorden fick en kraftig knuff uppåt. Västeråsaren Lennart Larsson noterade i S:1 1 tim. 5 min. 17 sek. och Lars Persson, Östersund 1 tim. 5 min. i S:2. Samtidigt mättes S:2-ans höjd med

hjälp av teodoliter till 550 m. Det var stor nordisk förbrödring dessa dagar nu var även två norrmän med. Endast en utländsk seger blev det dock. Aarne Ellilä vann givetvis Wakefieldklassen med sin kraxmodell från 1939. Segersfeldt vann S:1 och segrare i S:2 blev en ny man, Gunnar Kalén, Gamen. Bengt Blomgren vann G:1 i sin sista tävling.

KSAK:s andra Rikstävling hölls i Göteborg i blåsigt väder. Arets riksmästare blev göteborgaren Leif Pettersson och AKG vann laget. Arne Widén flög i denna tävling bort sin Alex och ansåg den förlorad. Tre månader senare återfanns den i en självbindare på västgötaslättan. Då flygsträckan överträffade det gällande världsrekordet, sände KSAK in noteringen till FAI för godkännande.

Arets SM-tävling förlades till Halmstad 26 augusti. 206 modeller tävlade i de fem klasserna. Resultaten var överlag goda med många max-flygningar. I båda segelklasserna var de tre främsta över 4 minutersgränsen. Landegren vann givetvis både G:1 och G:2. Malmö blev för första gången lagmästare. Till segern bidrog mest klubbledaren, MK-ledamoten m.m. Terje Larssons andra-plats i S:1.

Resultat:

S:1	Kurt Sandberg, Borås	4.40
S:2	Sven Rågwall, Halmstad	4.22
F	Kjell Andersson, Höör	1.13
G:1	K.E. Landegren, Västerås	2.06
G:2	K.E. Landegren, Västerås	3.30
Lag:	AKM, Malmö	

Samma dag som SM avhölls firade Västerås Flygklubb sitt 10-årsjubileum varför en stor del av de mellansvenska modellflygarna avstod från SM och i stället deltog i tävlingarna på Johannisberg. Den 23 september hölls i Åvesta den hittills största tävlingen i Sverige med 209 modeller. Västeråsklubben vann så gott som allt. Landegren vann G:1 och G:2, far och son Boberg vann S:2 resp. S:1. Sigurd Bobergs medeltid i S:2 var nära perfekt max, 5.56,6. I F-klassen segrade "Banänen" med sin "Humlan" på bästa tiden hittills, nära 2 1/2 min.

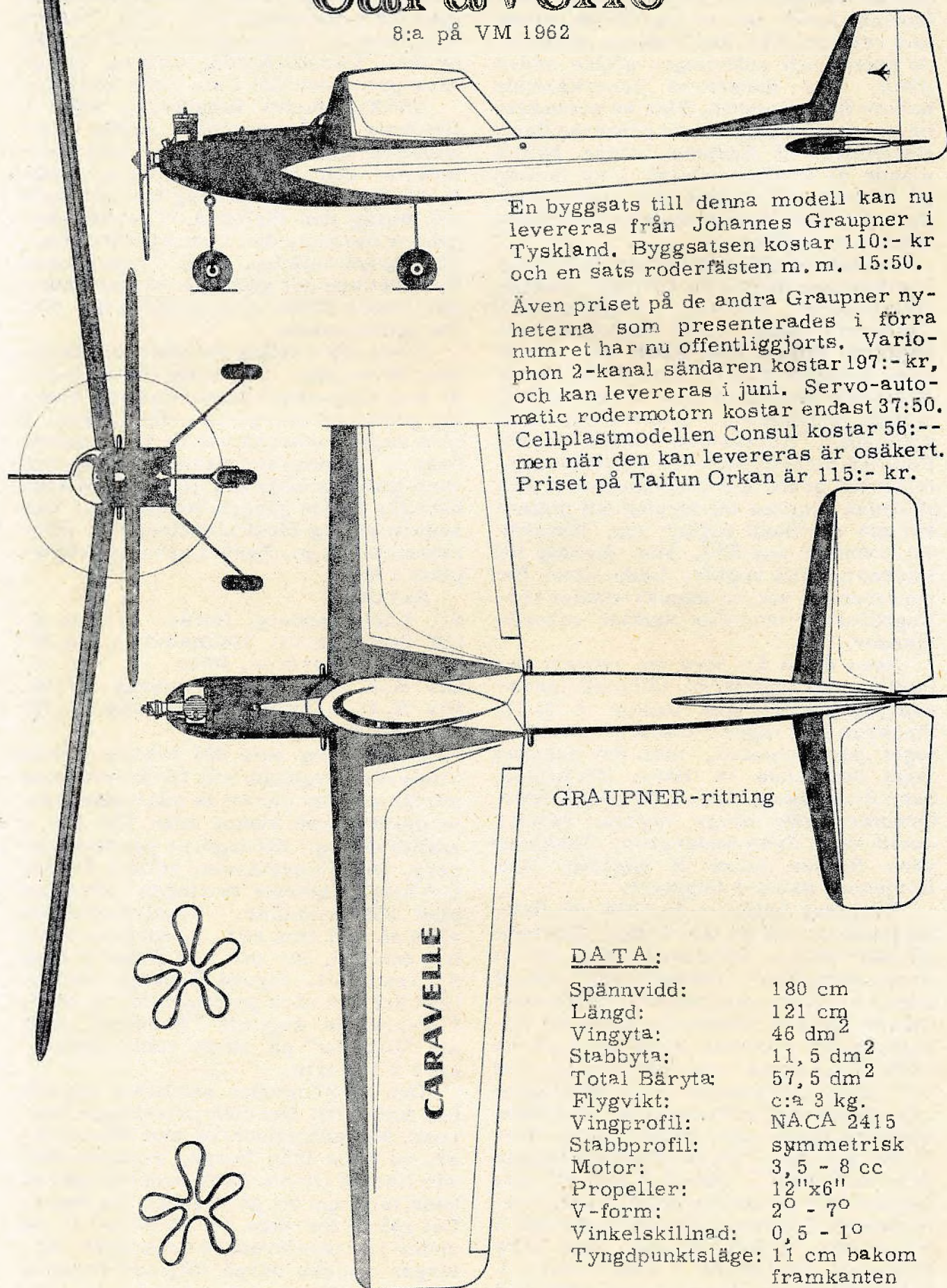
Den 24-27 oktober samlades flygfolk hos KSAK till Nordisk privatflygkonferens. Modellflygledarna samlades också, nu även från Norge, representant var Harald Orvin. Konferensdeltagarna hade fullt upp att göra under tre dagar. Det gällde för dem att på basis av de under juni-konferensen framlagda förslagen och den därpå följande kritiken

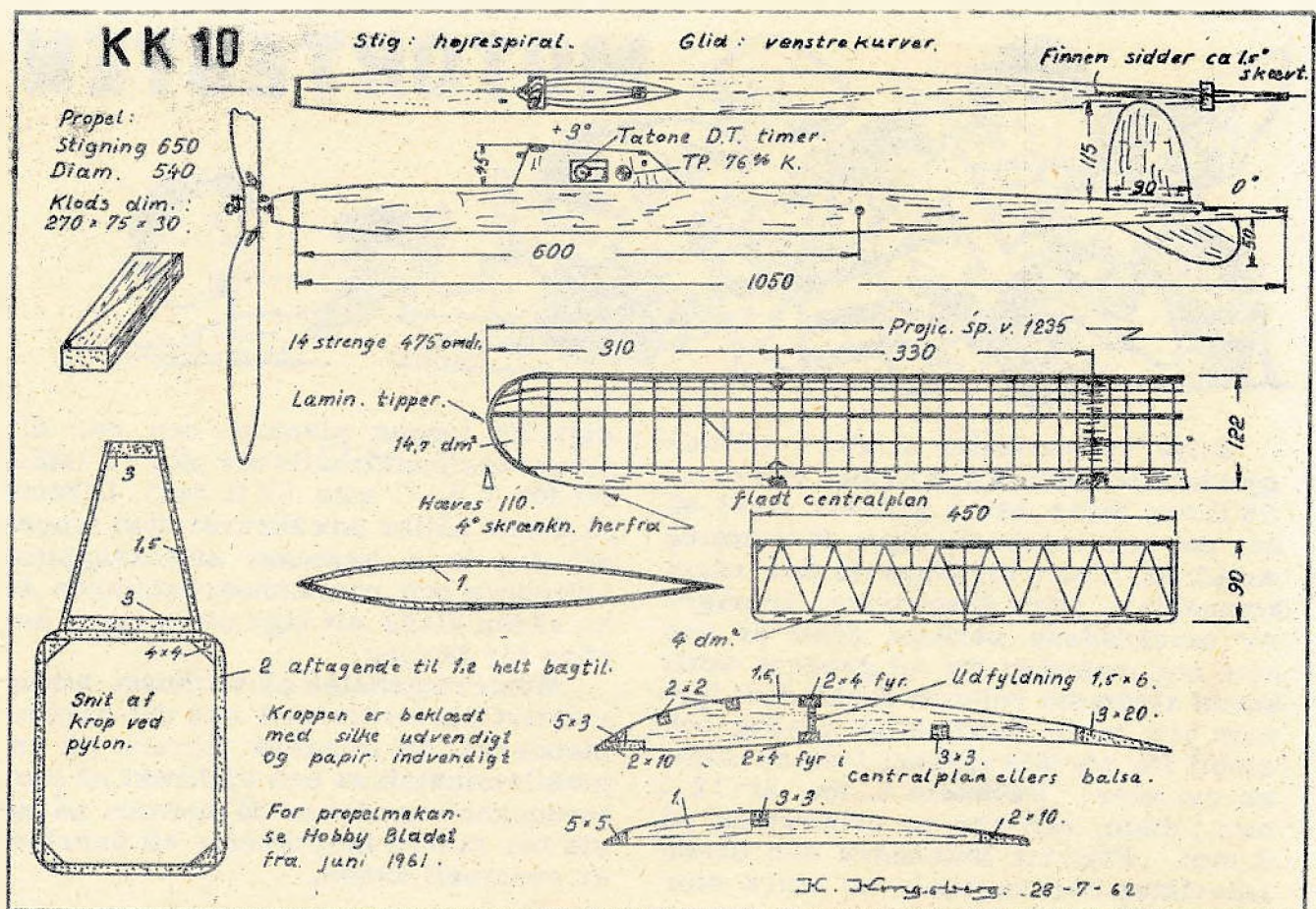
forts. på sid. 12

Gustav Sämans RC-1 modell

# Caravelle

8:a på VM 1962





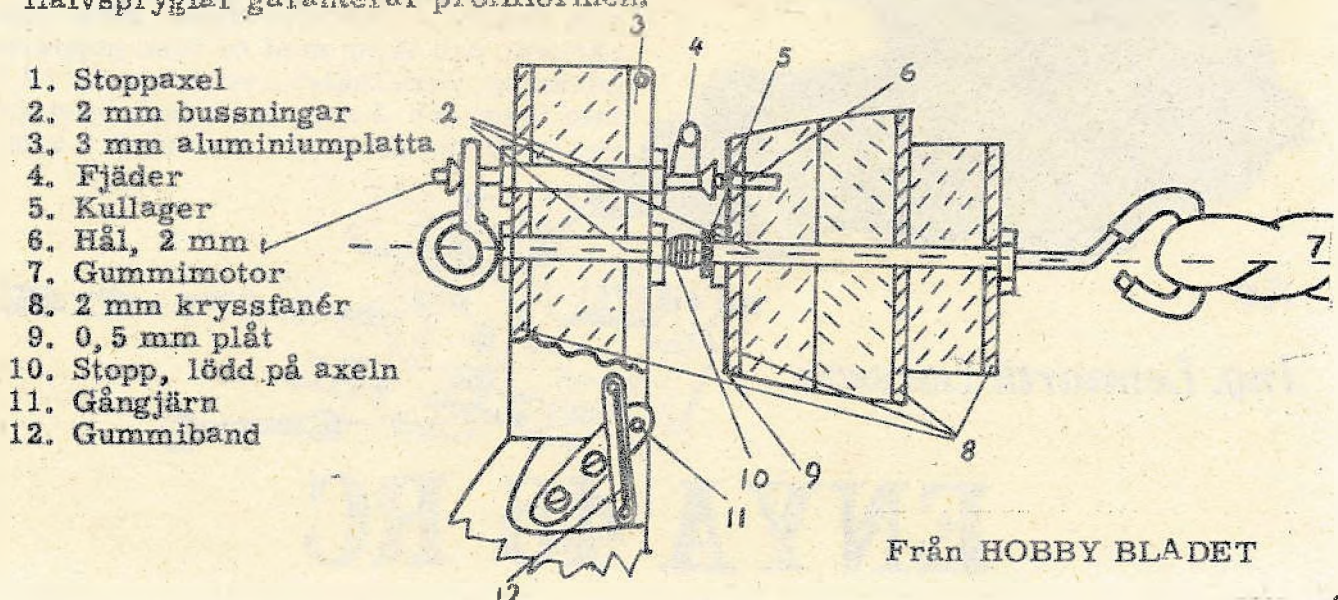
## Kjeld Kongsbergs DM-Wakefield

KJELD KONGSBERG har tre år i rad svarat för prestationen att bli Dansk Mästare i Wakefieldklassen. Ritningen visar segermodellen från 1962. Det är en lättbyggd och effektiv konstruktion som det kan löna sig att kopiera.

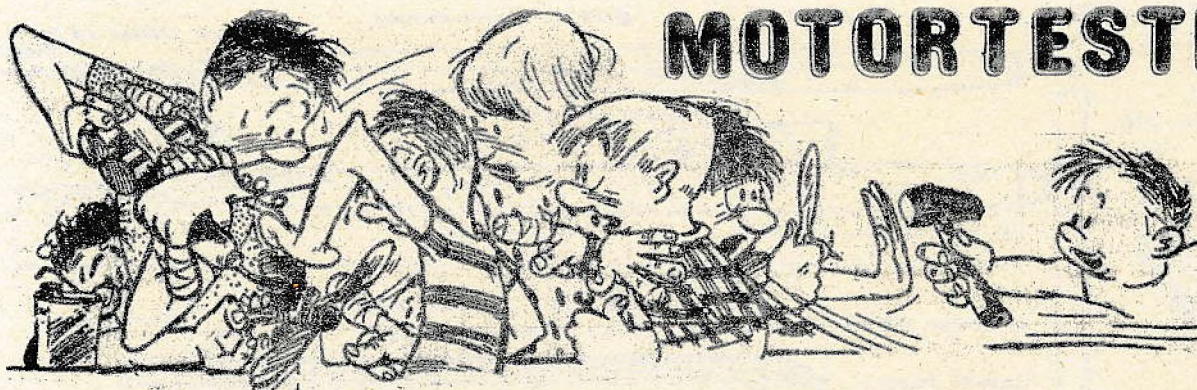
KROPPEN är uppbyggd av 2 mm balsaflak som bakåt har slipats ned till 1,2 mm. I hörnen är 4x4 trekantslister. Klädseln är japanpapper invändigt och sidan utvändigt. Fenan är uppbyggd av 1 mm balsaflak och den sitter c:a 1,5° snett för vänsterkurv.

VINGEN: Profilen ser kanske något "gammalmodig" ut men den är bättre än de tidigare använda MVA 123 m. fl. Den relativt lilla välvningen på undersidan motverkar luftens avlösning under motorflykten och den skarpa framkanten och turbulenslisterna gör modellen stabil. Vingen har 11 cm U-form och spetsarna är skränkta 4°. I mittvingen är de båda 2x4 listerna av furu, men för övrigt är allt material balsa.

STABBEN har snedställda spryglar, vilket gör den mycket vridningsstyv. Halvspryglar garanterar profilformen.



# MOTORTESTEN



Enya 45 använder i stort samma gjutdetaljer som Enya 35 men eftersom 35 II:ans delar var i grövsta laget så har det inte inneburit någon försumning av 45:an. Trots att Enya 45 har något kompaktare yttre dimensioner än några av marknadens senaste 45:or är den stor nog invändigt för att gaserna skall kunna strömma relativt obehindrat igenom och tycks tillräckligt kraftig och stabil för att tåla trycket från en större cylinder. Vevaxeln t. ex. är 12,7 mm i diam. och har en urborrning på 9 mm. För att balansera den ökade kolvvikten har vevaxeln en extra stor balansvikt.

Största utvändiga skillnaden mellan Enya 45 och 35 II är att den förra har en cylindertopp utan kylflänsar. Invän-

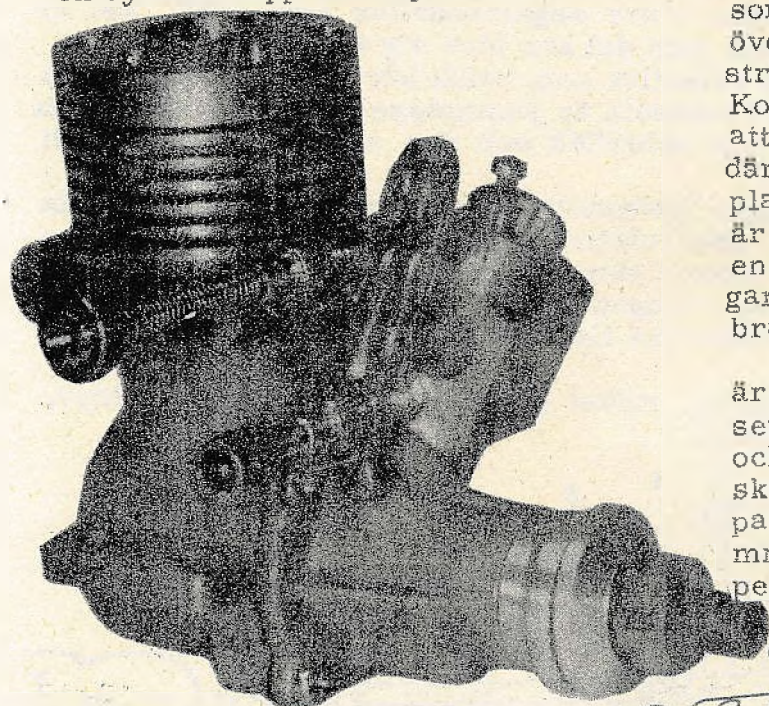
digt är toppen planare och ger ett kompressionsförhållande på 7-1 istället för 7,5-1 som 35 II har. Liksom på denna håller sex skruvar fast toppen vid den med vevhuset sammangjutna cylindern och maskinbearbetningen är av sådan klass att inga packningar behövs för tätning.

Monteringshålen på vevhuset sitter relativt nära varandra och det rekommenderas att montera motorn på en plastlaminatskiva och ej direkt på motorbockar i modellen då motorn på så vis har större möjligheter att överleva en eventuell kvadd.

## ENYA 45 R/C

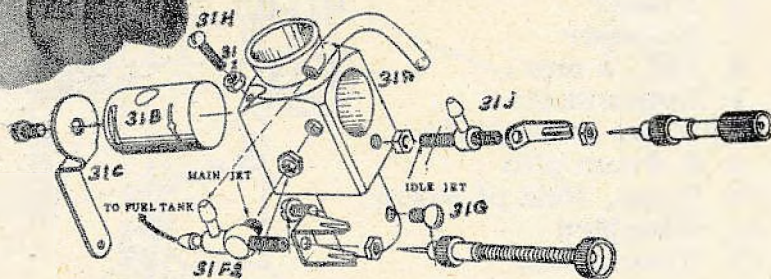
Cylinderfodret är av relativt mjukt stål (låg kolhalt). Såväl överströmnings- som avgasporten är kvadratisk och överlappar varandra ung. 90 %. Överströmningskanalen är gjuten i vevhuset. Kolven är av gjutjärn och bearbetad så att endast tunna väggar återstår utom där kolvbulten (av rörtyp med mässingsplattor i ändarna) är lagrad. Vevstaken är smidd av lättmetallegering och har en lagerbussning i storändan. Passningar och ytbehandling tycks vara mycket bra.

Den av härdat stål utförda vevaxeln är lagrad i en bronsbussning i vevhusets framsida som är gjutet separat och fästes i huvudvevhuset med fyra skruvar och tätar med en tunn papperspackning. Ventilhållet i vevaxeln är 12,7 mm långt och 8 mm brett och vevtappen med en diameter av c:a 6,4 mm,



Av

Ing. Lennarth Larsson



# ENYA 45 RC

är urborrad. Medbringaren av aluminium sitter på en vevaxelkona alldeles framför huvudlagret. Luftintaget är gjutet ihop med vevhusets framparti och hårbärgerar trotteln som beskrives utförligare längre fram.

Trotteln (31A) är av maskinbearbetad aluminium och sätts ned i motorns luftintag där den hålls fast med två låsskruvar (31G) genom hålen för det vanliga förgasarröret. Trottelttrumman (31B) består av en mässingcylinder med 12 mm diam. med 4,8 mm lufthål genom. Trummans rörelse mellan fullgång och tomgång ställs in med en ställskruv (31H) med låsmutter (31I) och skruven används också för att hålla kvar trumman i trotteln. En justerbar, bockad trottalarm (31C) är fastskruvad på trummans vänstra ände.

Vi kommer nu till det ovanliga hos Enya-trotteln. Trottelförgasaren har två förgasarrör och två nålventiler. Fullgångsförgasarens förgasarrör (31F2) är fastskruvat på trotteln baksida. Bränslet genom denna förgasare avpassas sedan, beroende på trottelnställningen med en smalnande skåra på trottelttrumman via ett hål i densamma. Då trotteln stängs reduceras bränslemängden tills den, i tomgångsläge, är helt avstängd och tomgångsbränsle erhålles från en särskild tomgångsförgasare (31J). Denna består av ett separat förgasarrör med nålventil under trottelttrumman. Tomgångsförgasaren erhåller sitt bränsle från en T-anslutning på fullgångsförgasaren och tillåter naturligtvis tomgångsvarvet att justeras oberoende av fullgångsförgasarens inställning.

För inkörning av Enya 45 R/C följdes fabrikantens rekommendationer så långt som möjligt. Som inkörningsbränsle rekommenderas en blandning av 80-85% methanol och 20 - 15 % ricinolja. Jag valde att köra på Nitromite 3 (80/20) för säkerhets skull. I instruktionen påpekas att bränsle som innehåller mycket ricinolja (mer än 20%) eller nitrometan (mer än 10%) ibland ger upphov till svårigheter vid tomgångsinställning. Rekommenderad inkörningspropeller var 12"x5" men eftersom en sådan stigning är svår att erhålla valdes Tornado nylon 12"x6".

Enya 45 RC kördes in i drygt 6 timmar innan den höll ett jämnt varv på inkörningspropellern. Efter en total inkörningstid på bortåt en timma var motorn mycket lättstartad. Enklaste sättet att få igång den var att choka

den två varv och ge den några droppar på kolven varefter den brukade starta på andra eller tredje slaget sedan ackumulatören anslutits. Vid varvtalsmätningarna ställdes först fullgångsvarvet in med den vanliga förgasarnålen. Därefter ställdes trotteln i tomgångsläge och tomgångsvarvet justerades med förgasarnålen till tomgångsförgasaren. Trotteln fungerar synnerligen bra och håller en jämn tvåtaktning över större delen av varvtalsregistret.

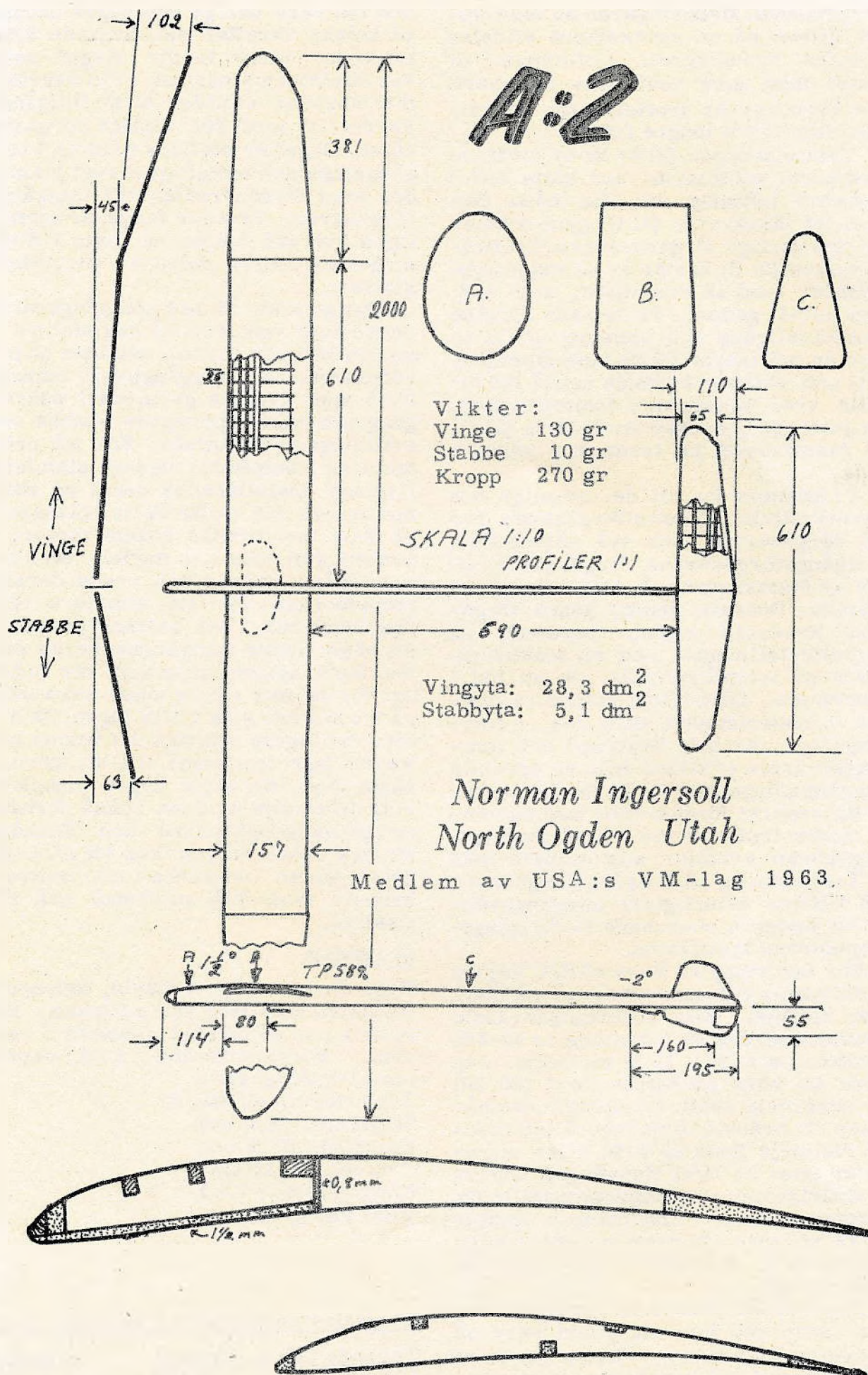
Det gick att få ned tomgångsvarvet under 2000 vpm men då dog motorn mycket lätt när trotteln ställdes på fullvarvsläge. Ett tomgångsvarv omkring 2500 vpm tycktes ge mycket säkrare gång och tålde upprepade snabba omställningar av trotteln. För att pröva motorns beteende under simulerad flygning installerades den i en rörlig motorbock och en De Bolts "Clanktank" på 8 oz monterades bakom motorn på samma sätt som i en modell. Med motorn igång vändes och vredes därefter motorbocken för att simulera olika flygmanövrer. Det befanns därvid att ett något högre tomgångsvarv än det i den fasta bänken uppmätta var behövt för att man skulle kunna vara säker på att motorn gick i alla lägen. Ca 3000 vpm var lagom och med det varvet hade Enyan inga tendenser till att stanna i något läge. En något högre tankplacering än vanligt tycktes också förbättra tomgångsegenskaperna och förmågan att tåla snabb fullgas utan att dö. Under hela testen användes ett onitrerat bränsle med 80% methanol och 20 % Castrol.

#### Motordata

Typ: Encylindrig, luftkyld, öglespolad tvåtaktsmotor med vevaxelinsug. Baffelkoiv och glödstiftet placerat i centrum. Förgasartrottel med separat tomgångsförgasare. Tändsystem: Glödstift  
Slaglängd: 19,0 mm  
Borrning: 22,2 mm  
Cyl.vol.: 7,36 cm<sup>3</sup>  
Kompr.förh.: 7 - 1  
Vikt: 220 gram

#### Varvtalen uppmätta vid stationär drift.

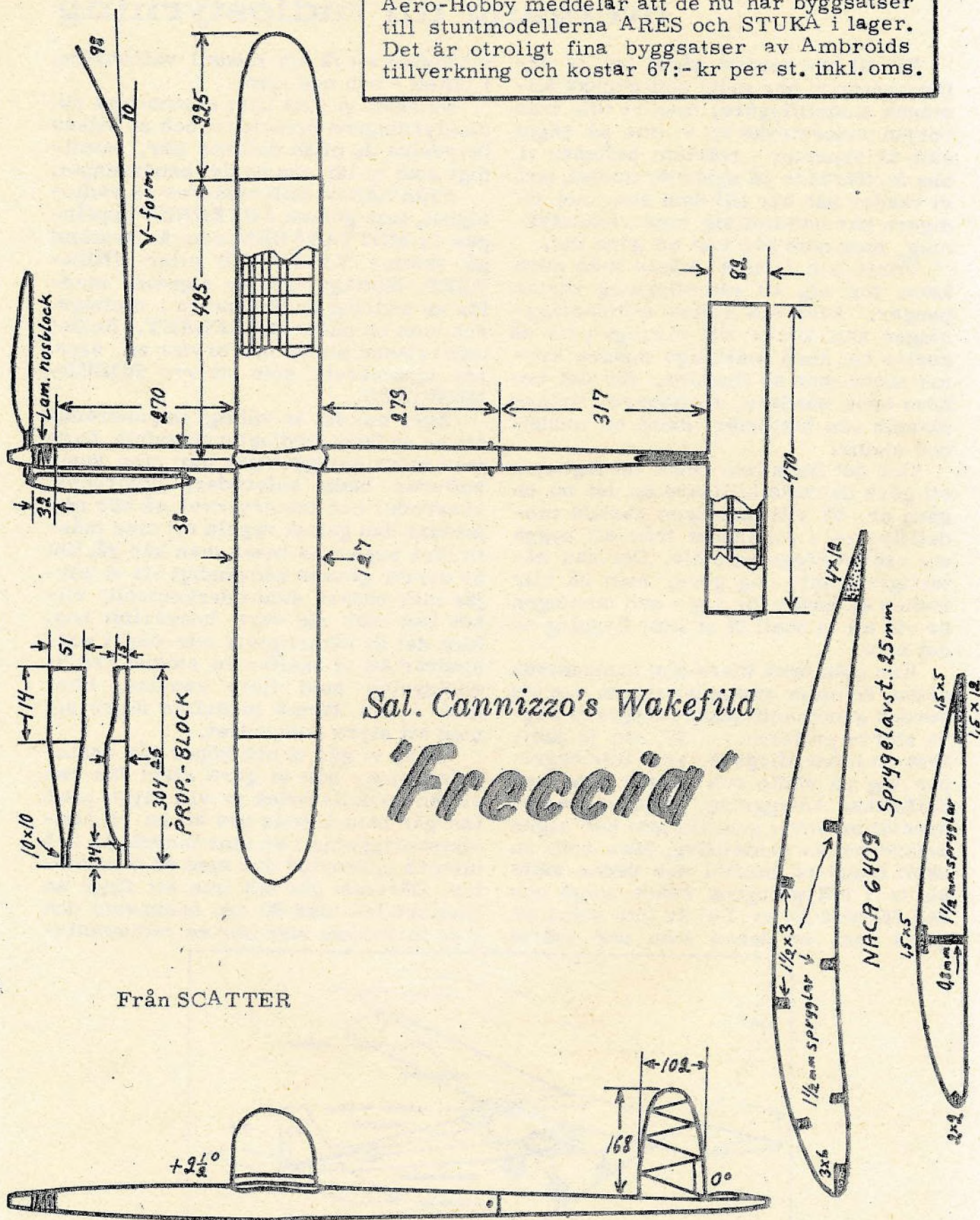
Tornado nylon	Fullgas	Tomgång
12" x 6"	8.400	2.400
12" x 4"	10.000	2.600
11" x 6"	9.300	3.400



Från: "The SCATTER"

# VÄLKOMMEN NYHET FÖR STUNTFLYGARNA

Aero-Hobby meddelar att de nu har byggsatser till stuntmodellerna ARES och STUKA i lager. Det är otroligt fina byggsatser av Ambroids tillverkning och kostar 67:- kr per st. inkl. oms.



Sal. Cannizzo's Wakefild  
**'Freccia'**

Från SCATTER

Denna modell får vi se på VM i år !

# En modellflygares problem vid övergång till radiostyrning

Vi vill här berätta något om de erfarenheter vi har gjort som ganska allmänna modellflygare; men vi vill från början understryka att vi inte på något sätt är experter - tvärtom befinner vi oss fortfarande på nybörjarstadiet, och vi vänder oss här till dem som inte tidigare har befattat sig med radiostyrning, men som har lust att göra det.

Först och främst måste man göra klart för sig att radioflygning kostar pengar. Även om själva radioanläggningen kan köpas till rimligt pris så kostar det ändå åtskilliga hundra kronor innan man är flygklar, för det behövs både sändare, mottagare, rodermaskin och batterier, samt en modell och motor.

Och det finns inte stora möjligheter att göra det hela billigare än det nu en gång är. Vi vill nämligen avråda modellflygare i allmänhet från att bygga sin radioanläggning själv. Det kan naturligtvis låta sig göra, men då blir radion en hobby för sig - och meningen är väl att vi skall få ut litet flygning av det hela.

Kan man bara klara den ekonomiska sidan, kommer radiostyrningen inte att bereda genomsnittsmodellflygaren några större problem. Vi kan ju jämföra en modellflygare, som inte begriper sig på radio och därför köper en driftsäker anläggning, med en radiospecialist, som i gengäld inte har någon erfarenhet av modellflyg, men som nu skall bygga en modell och sedan sätta sin in i inflygningens svåra konst och vad därmed följer. Det är inte svårt att gissa vem av dessa som har störst

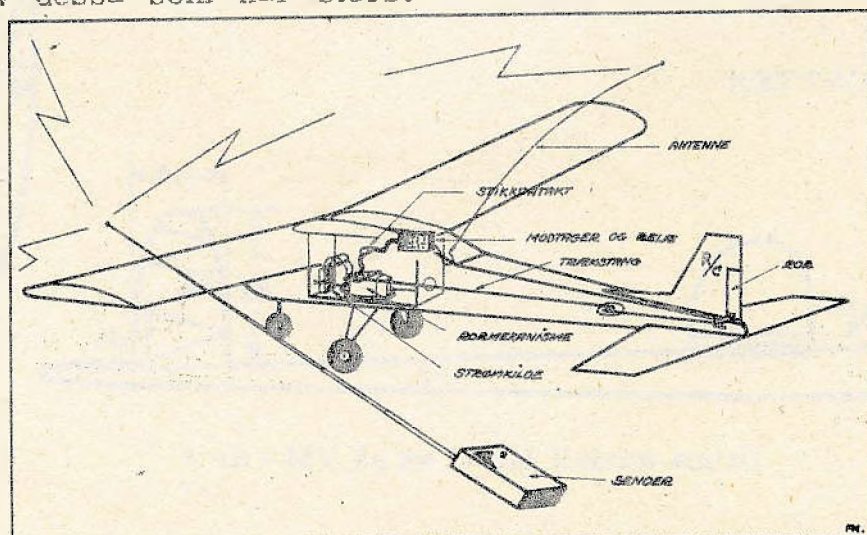
möjlighet att få sin modell välbehållen i luften - och ned igen.

Nu skall vi titta litet närmare på radiostyrningens principer, och se vilken betydelse de olika delarna har, samtidigt som vi lär oss en del benämningar.

Från SÄNDAREN utsändes en radiosignal, som genom ANTENNEN uppfångas av MOTTAGAREN, som är avstämd på samma VÄGLÄNGD eller FREKVENNS. Mottagningen av signalen medför en ändring av strömmen i mottagaren som nu påverkar RELÄET. Reläet omväxlande sluter och bryter en separat strömkrets som driver RODERMASKINEN.

Även om det är väldigt imponerande att se erfaret radiostyrningsfolk flyga med stora anläggningar där man kontrollerar både sidoroder, höjdroder, skevroder och motorvarvet, så bör man minnas den gamla regeln att man måste lära sig krypa innan man kan gå. Det är därför ganska nödvändigt att vi börjar med endast sidoroderkontroll, vilket kan visa sig vara besvärligt nog. Men det är naturligtvis inte något som hindrar att vi skaffar en större radioanläggning med flera kanaler, bara man i den första modellen nöjer sig med att styra sidorodret.

Innan vi går ut och köper vår radioanläggning, bör vi göra klart för oss vilken modellstorlek vi vill flyga med. Det går naturligtvis bra att ha en lättviktsanläggning i en stor modell på 2,5 meters spännvidd och med en 6 cc motor. Däremot går det inte att flyga en liten modell med 80 cm spännvidd och 1 cc motor om man har en radiomotta-



Översatt med tillstånd från HOBBY BLADET, Danmark

gare som väger 400 gram med batterier. Men för övrigt går det bra att flyga med små modeller, tack vare transistorer.

Det finns olika sätt på vilka man kan få strömförsörjningen i mottagaren att påverka rodret. Det enklaste och billigaste är ett gummimotordrivet s.k. "stegrelä", men det finns också elmotordrivna rodermaskiner av olika typer.

Vilken modell skall man nu bygga? Ja, vi vill med en gång slå fast att det inte bör vara en skalamodell eller något sådant. Nej - det skall vara en robust och verkligt stabil modell. Utseendet behöver vi inte bekymra oss om, här gäller det först och främst att finna något, som kan ge en massa flygningar. En radiomodell är ju i allmänhet icke billig att bygga, så redan av den anledningen bör vi ha en hållbar modell. Och liksom vi avråder alla nybörjare att bygga egna konstruktioner, gör vi det även här. Kom ihåg att när vi står ute på flygplatsen har vi en hel del att tänka på: radioanläggningen med alla sina problem, rodermekanismen, motorn och modellen med dess trimningsproblem, och då är det inte lätt att samtidigt komma till rätta med alla barnsjukdomar i en helt ny typ.

Och vilken motor skall vi använda? Ja - de flesta motorer kan användas. De som lämpar sig för stuntflygning är bäst. De skall vara driftsäkra och gå lika bra i alla lägen, samt så vibrationsfria som möjligt. Det bör därför inte vara utpräglade racermotorer vi använder.

Tanken bör vara så stor att motorn har bränsle för 10 - 15 minuter.

Utöver att modellen skall vara robust och stabil, må den också uppfylla vissa krav med hänsyn till radioinstallationen. Vi bör således sörja för, att det är riklig plats till alla radiodetaljer, som skall medföras under flygningen; de är icke sådana att man kan anbringa dem var man vill, för man måste nämligen ta en del hänsyn. Allra

främst - omedelbart bakom motor och tank - anbringas batterierna. De skall ligga här, för de är ganska tunga, och vid en ev. olycka slår de sönder allt de kommer i kontakt med.

Härefter placerar vi mottagaren. Såväl batterihållare som mottagare packas in i skumgummi, minst 10 mm tjockt runtom. Framför mottagaren bör det vara ett så tjockt lager gummi som möjligt, t.ex. 50 mm.

Efter mottagaren placerar vi rodermotorn; man bör se till så strömförsörjningen till denna inte kommer i närheten av antennen, för detta kan ge upphov till störningar. Om man använder stötstång från rodermotorn till sidorodret, bör denna vara av trä med nödvändiga beslag i ändarna. Anledningen är att ett stycke metalltråd parallelt med antennen också kan ge upphov till störningar. För övrigt behöver man inte ha antennen sittande längs kroppen, som vi har tänkt oss här. Det går lika bra med en pianotråd som sticker rakt upp. I så fall bör man dock kunna montera bort den.

Också landstället är ett vanskligt problem i en radiomodell, på grund av den stora vikten och den höga landningshastigheten ställes stora krav på soliditet och fjädring. I allmänhet är noshjul att föredra framför sporrställ, på grund av att det gör markstarterna lättare. Med sporrställ händer det att modellen efter ett fåtal meter lyfter stjärten och därmed det styrande hjulet. Modellen kommer därefter lätt i svajning och är svår att rätta upp. Hjul-diametern bör vara så stor som möjligt, då modellen annars inte kan landa någorlunda normalt.

När modellen är färdig är det tid att tänka på den första flygturen, men innan vi går hemifrån är det några saker vi bör kontrollera.

När hela radioanläggningen är monterad, bör den provas på så stort avstånd från sändaren som möjligt. Kontrollera också att tyngdpunktsläget är det rätta.

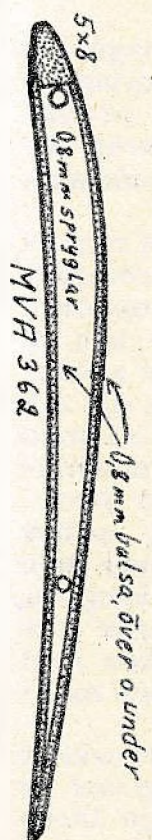
## NYTT FRÅN LINSTYRNINGSFRONTEN

### NL i Sverige

Årets Nordiska Landskamp i linstyrning kommer att gå i Stockholm, eftersom den ursprungliga arrangören, Norge, såg sig tvingad att avstå från arrangemanget. Klasserna i år kommer liksom för 2 år sedan att bli stunt, speed, team-racing och combat 2,5 cc.

### Ny team-racing motor

Taifun har släppt ut en ny 2,5 cc motor "Orkan", som är speciellt byggd för team-racing. Fabriken uppger att motorn lämnar 0,357 hkr vid 16000 varv/min, vilket är bättre värden än de nuvarande bästa team-race motorerna ETA 15 och Oliver presterar. Några bränsleförbrukningsvärden har ännu inte framkommit.



Propelleraxel

Fen-kontur  
Kontur av ringspetsen  
Kontur av stäbben

Propellerblock--sida

Propellerblock--front

# JIM PATTERSON'S WAKEFIELD

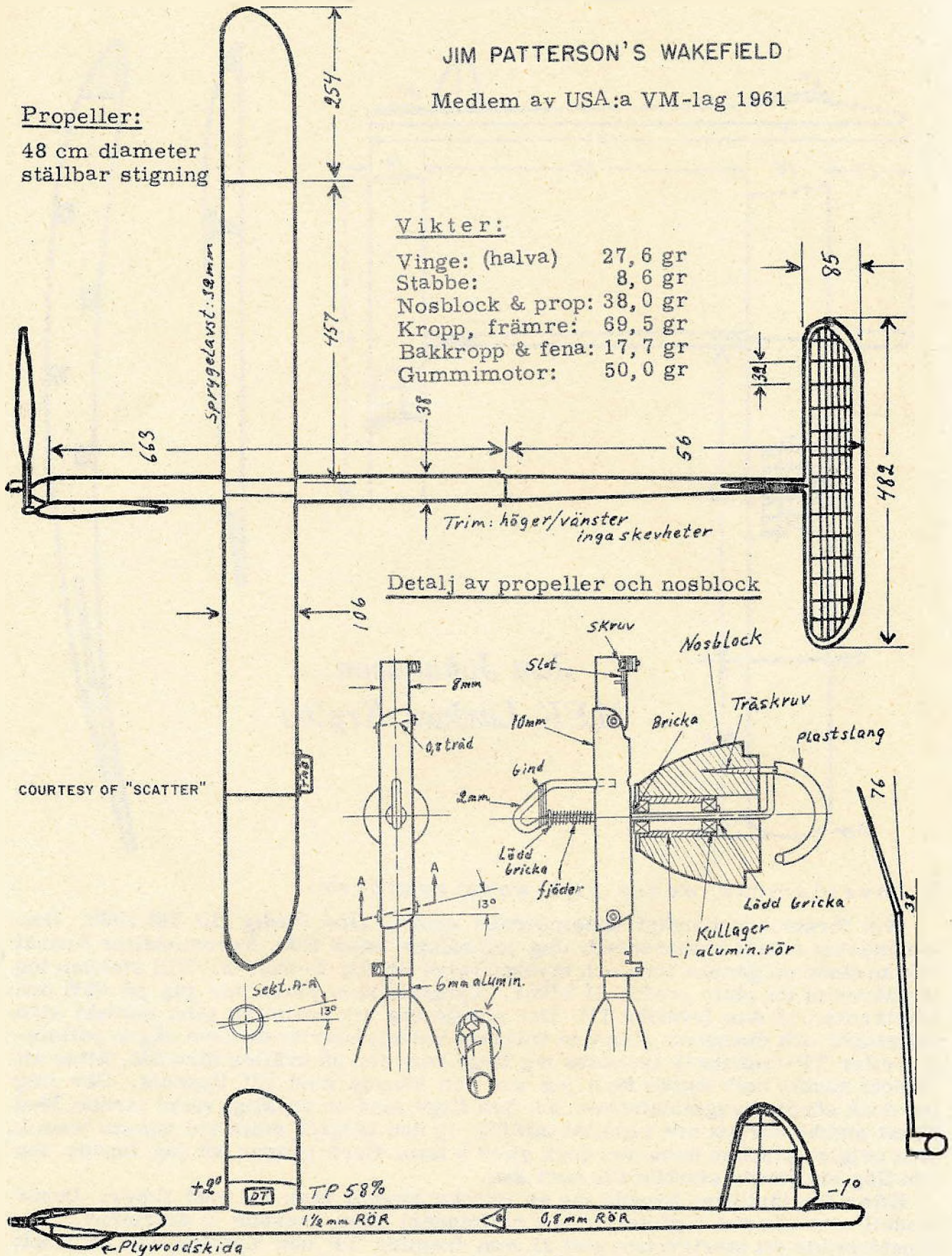
Medlem av USA:a VM-lag 1961

## Propeller:

48 cm diameter  
ställbar stigning

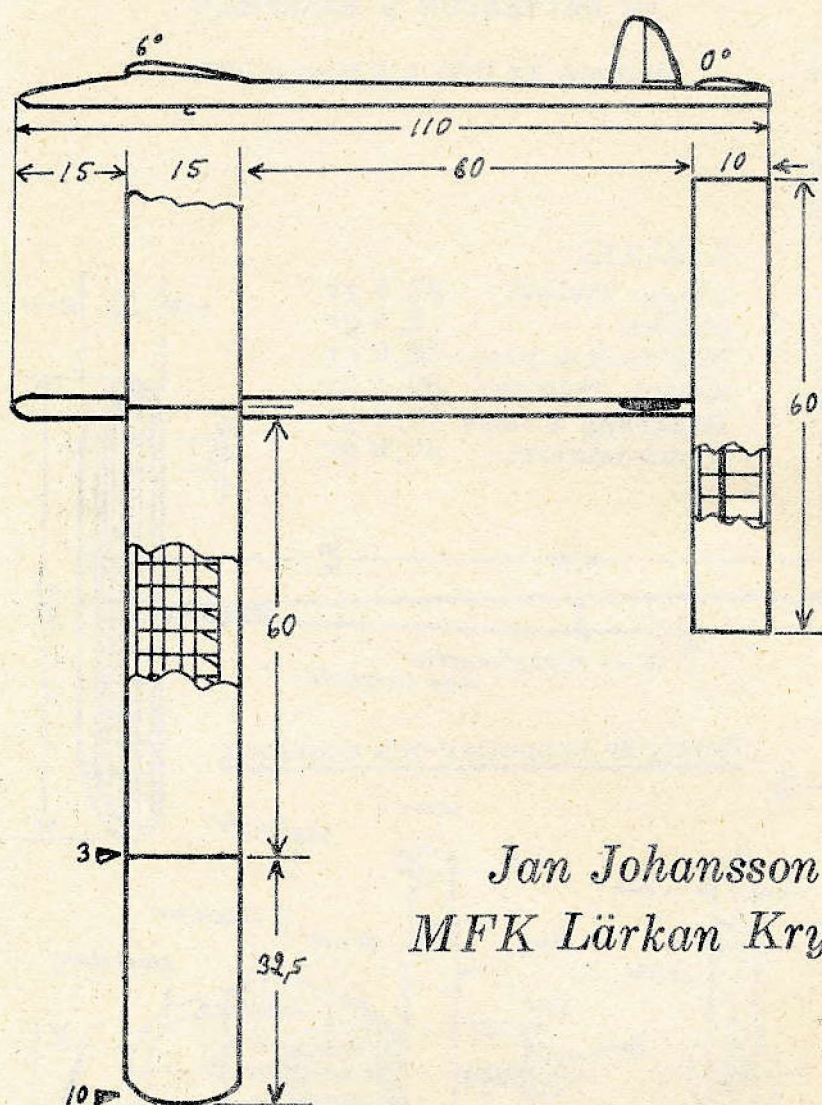
## Vikter:

Vinge: (halva)	27,6 gr
Stabbe:	8,6 gr
Nosblock & prop:	38,0 gr
Kropp, främre:	69,5 gr
Bakkropp & fena:	17,7 gr
Gummimotor:	50,0 gr



COURTESY OF "SCATTER"

# 'GOOFY'



*Jan Johansson*  
*MFK Lärkan Krylbo*



Vi överlämnar ordet till konstruktören:

Min första egenhändigt konstruerade modell blev färdig till SM 1960. Den var mycket enkelt konstruerad. Jag tog många fakta från Aeromodeller Annual och använde en ganska tunn och mycket välvd profil; B-6557-b. Till stabben tog jag däremot en platt profil; SI 33006. Tyngdpunkten placerade jag på 65% och startkroken 14 mm framför TP. Det visade sig att modellen gled perfekt utan pallningar och dessutom gick den spikrakt vid höjdstarterna. Utan några pallningar eller TP-ändringar lyckades jag flyga bort den på kvällen före SM. Efter att ha sökt nästan hela natten fann jag den och hängde med till Uppsala. Där flög jag dock sönder originalstabben och fick flyga med en gräsligt välvd stabbe. Med denna stabbe var ett bra resultat omöjligt ty den började ståla vid minsta termik. Med originalstabben hade den dock gjort 3 min. flera gånger så jag lagade den och flög vid första startförsök bort den.

Efter den tävlingen byggde jag en likadan modell men nu med timer. Denna modell var likadan i glidet, (inga pallningar) men jassade i starterna. Jag konstaterade att startkroken satt 21 mm framför TP och flyttade den då bakåt till 14 mm framför. Modellen gick då åter rakt upp på linan. I 1 1/2 år studerade jag flyktmönstret och fann att det var en enkel och lätttrimmad nybörjarmodell, som åtskilliga gånger måtte sig med och slog de andra A:2-orna inom klubben.

# TÄVLINGSRESULTAT

## 10:e NORBERGSTRÄFFEN

Norbergsträffen har varit känd för att bjuda på vinterns bästa tävlingsväder och toppresultat brukar alltid presteras i de olika klasserna. Årets Norbergsträff, f.ö. den 10:e i ordningen, kunde dock inte mäta sig med föregående års och vädret var också något sämre än på Vintertävlingen. Temperaturen höll sig kring  $-5^{\circ}$  trots att solen var framme större delen av dagen. Det mulnade dock till i tredje perioden och i femte perioden försvann solen helt. Vinden ökade sakta hela tiden och var mot slutet uppe över 5 m/s. De resultat som presterades var överlag mycket goda även om Wakefieldklassen denna gång ej hade någon med full tid.

Tävlingens bästa insats gjorde utan tvekan 17-årige Börje Svensson från Solna MSK vilken med sin "Stratos" flög 900 sek. Han vann därmed överlägset juniorklassen för segelmodeller och är den förste junior som flugit full tid. Hade han startat bland seniorerna hade han vunnit även där, då ingen lyckades flyga fullt i seniorernas segelklass som fick en något oväntad segrare i Sven-Ake Sjögren. Han gjorde den starkaste individuella prestationen genom att också komma trea i Wakefieldklassen. Bo Wall som gjorde en så fin insats i D:2 på Vintertävlingen lyckades inte så bra här men kompenserade det genom att komma trea i segelklassen istället, slående både Gunnar Kalén och H. Thomann.

Wakefieldklassen vanns av Nils Lundberg som tydligen gjort "comeback" på allvar före Yngve Dömstedt som efter sin fina insats på Vintertävlingen kommit i slag ordentligt. Rune Johansson fick denna gång finna sig i fjärdeplatsen dock före en så bra C-flygare som Nils-Erik Hollander.

I D:2 vann svenske mästaren, Ulf Carlsson, en säker seger med sin "Pladuska"-modell. Tiden blev fulla 900 sek. och det bevisar ånyo modelltypens otroliga förmåga att tillgodogöra sig alla uppåtgående luftströmmar. Vinnaren av årets hittills avhållna två tävlingar, Håkan Broberg fick nöja sig med en andraplats sedan modellen i tredje perioden råkat i ett sjunkområde efter att ej ha uppnått sin vanliga höjd. Lennarth Larsson placerade sig åter på tredjeplats efter att ha missat i andra och tredje perioden med den nya modellen som tydligen ej tålde den ökade vinden varför gamla Near Miss 6 fick plockas fram och maxade snällt i de återstående perioderna.

Lagtävlingen vanns av Uppsala FK som tycks vara mycket starkt i år men denna gång fick en hård match mot förra årets segrare Borlänge MSK.

Prisutdelningen föräddades i huset "Californien" efter några allvarsord av tävlingsledaren Gröning och som vanligt var prisbordet välfyllt och speciellt juniorerna blev väl tillgodosedda. Vi kommer säkert gärna tillbaka nästa år allihop.

Klass A:2. seniorer				Klass A:2. juniorer			
1. Sven-Ake Sjögren	Norberg	852		1. Börje Svensson	Solna	900	
2. Leif Aberg	Uppsala	834		2. Ambjörn Wahlund	Uppsala	711	
3. Bo Wall	Uppsala	817		3. Lennart Wiveg	Uppsala	705	
4. Gunnar Kalén	Gamen	810		4. Bengt Wendel	Gamen	693	
5. H. Thomann	Gamen	808		5. Svante Jonsson	Köping	681	
6. P.O. Moberg	Solna	804		6. Hans Westergren	Uppsala	647	
7. Ingvar Sares	Borlänge	772		7. Christer Hedberg	Norberg	622	
Klass C:2. seniorer				Klass C:2. juniorer			
1. Nils Lundberg	Enköping	893		1. Hans Westergren	Uppsala	610	
2. Yngve Dömstedt	Norberg	885		2. Bo Pettersson	Uppsala	436	
3. S.A. Sjögren	Norberg	867		3. Jan Erik Sparr	Norberg	305	
4. Rune Johansson	Gamen	850		4. Torbjörn Gröning	Norberg	45	
5. Nils Erik Hollander	Uppsala	779					
Klass D:2. seniorer				Klass D:2. juniorer			
1. Ulf Carlsson	AKG	900		1. Willy Eriksson	Kumla	709	
2. Håkan Broberg	Borlänge	833		2. Hans Wassén	Uppsala	665	
3. Lennarth Larsson	Solna	820		3. Jan Eidenbrandt	Hallstah.	574	
4. Kjell Thurell	Krylbo	758		4. Kjell Eriksson	Hallstah.	391	
5. Hans Ahlström	Borlänge	742		5. Hans Nyhrén	Solna	110	

## BÄSINGETRÄFFEN

Bäsingetränffen på sjön Bäsingen den 24 mars såg två suveräna segrare koras och en sällsynt hård strid om lagpriset med tre lag inom 34 s ek. Den mest överlägsna segraren fanns i A:2-klassen där 17-årige Börje Svensson från Solna var nära att upprepa sin bravad från Norbergsträffen med 5 maxar. Detta lyckades ni inte utan han tappade 20 sek. men vann ändå med nära 50 sek. före tvåan. Det var Sven-Ake Sjögren som åter måste betecknas som tävlingens bäste man då han dessutom vann Wakefield-klassen knappt före Wilkesson, som tycks på väg upp ur en downperiod. Yngve Dömstedt gjorde åter en habil insats i Wakefieldklassen och hjälpte därigenom sitt lag till en fin andraplacing. En särskild eloge bör i rättvisans namn också ges åt Lars Johansson som kanske något turbetonat blev svensk mästare i klass A:2 1962. Han har sedan dess tydligen gett sig den på att visa sig värdig titeln och har lyckats med den äran.

Vad som speciellt gjorde Bäsingetränffen till ett så trevligt minne var den utmärkta organisationen med bl. a. den snyggaste textade resultattavla som jag har sett och vilken dessutom fördes på ett föredömligt sätt. Tidtagare fanns det ganska gott om och man kunde i stort sett själv välja när man vill flyga. Tävlingsledaren gick omkring som en stor tomtefar och såg till att allt flöt och alla trivdes.

Håkan Broberg vann en klar seger i D:2 och måste utan tvekan utnämnas till vintersäsongens bäste i den klassen. På de fyra avhållna tävlingarna har han nämligen tre segrar och en andraplats då han fick stryka på foten för svenske mästaren 1962, Ulf Carlsson. Hans Ahlström lyckades klämma sig in på andraplatsen på en serie mycket jämna tider avslutade med en max. Han lyckades därigenom få en tydligen efterlängtd revanch på Lennarth Larsson, som med två felaktiga utkast i andra och tredje perioden förstörde en fin chans till full tid.

Lagtävlingen vanns av Borlänge MSK vars lag bestod av Håkan Broberg, Inge Sundstedt och Ake Pettersson. Tvåa i lagtävlingen kom "Örnens" i Norberg lag med Sten Forsman, Sven-Ake Sjögren och Yngve Dömstedt, knappt före trean, Solna MSK med Lennarth Larsson, Börje Svensson och Jan Zetterdahl. Ett trevligt arrangörsdrag var att samtliga deltagare i de tre bästa lagen även erhöill ett individuellt pris. Något att ta efter för andra tävlingsarrangörer? Len

<u>Klass A:2 (34 del.)</u>				<u>Klass C:2 (9 del.)</u>			
1. Börje Svensson	Solna	880		1. Sven-Ake Sjögren	Norberg	891	
2. Sven-Ake Sjögren	Norberg	831		2. Ragnar Wilkesson	Enköping	878	
3. Inge Sundstedt	Borlänge	824		3. Bo Pettersson	Uppsala	852	
4. Lars Johansson	Borlänge	802		4. Yngve Dömstedt	Norberg	840	
5. Lennart Widh	Norberg	798		<u>Klass D:2 (13 del.)</u>			
6. Ake Andersson	Köping	790		1. Håkan Broberg	Borlänge	894	
7. Ingvar Sares	Borlänge	787		2. Hans Ahlström	Borlänge	873	
<u>Lagtävling</u>				3. Lennarth Larsson	Solna	864	
1. Borlänge MSK		2439		4. Jan Zetterdahl	Solna	778	
2. Örnens, Norberg		2432		5. Sten Forsman	Norberg	761	
3. Solna MSK		2405		6. Curt Larsson	Enköping	701	

## NORRLÄNDSKA VINTERTÄVLINGEN

Norrländska vintertävlingen på Storsjön utanför Östersund den 24 mars avgjordes i full snöyra och stark vind. Tidtagarna kunde inte se modellerna tiden ut annat än vid mer eller mindre misslyckade starter. De övriga måste knäppas av långt innan de landat. Detta drog ner resultaten avsevärt.

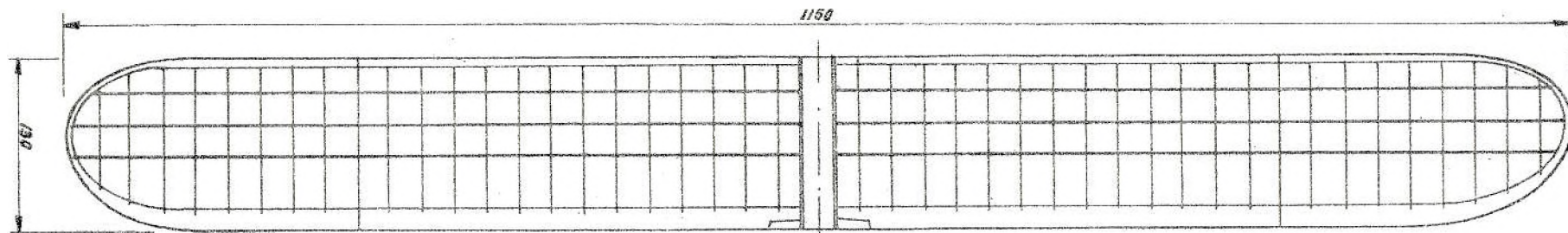
Förre "gamen" Hans Eklund flög bra i A:2 och fick dagens bästa tid oavsett klass. Han kvalificerade sig därmed till vårens UT. I C:2 blev det Rolf Sundin som går vidare till UT. Lennart Flodström ledde efter två perioder, men avbröt då vidare övningar i busvädret. Han är tidigare kvalificerad för UT. F-flygarna lyckades sämst bemästra svårigheterna och sedan Pira kvaddat blev Gösta Nils-son segrare med sin på sistone något modifierade "Eliminator". Energiske Arne Berglin vann välförtjänt A:1 och svarade också för tävlingsarrangemanget. Stor sensation blev det i lagtävlingen, där Östersund slog Skvadern, som emellertid saknade Ake Löfvander. Resultatlista på sidan 17. G.N.

[illegible]

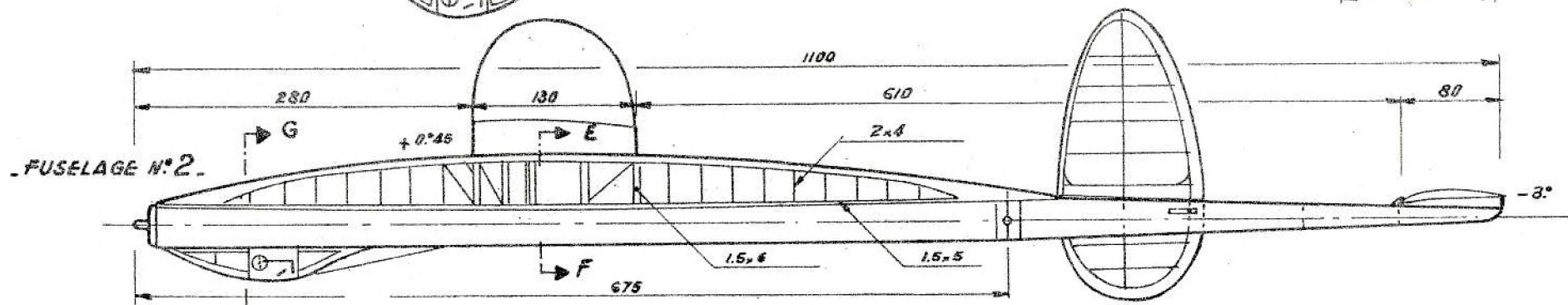
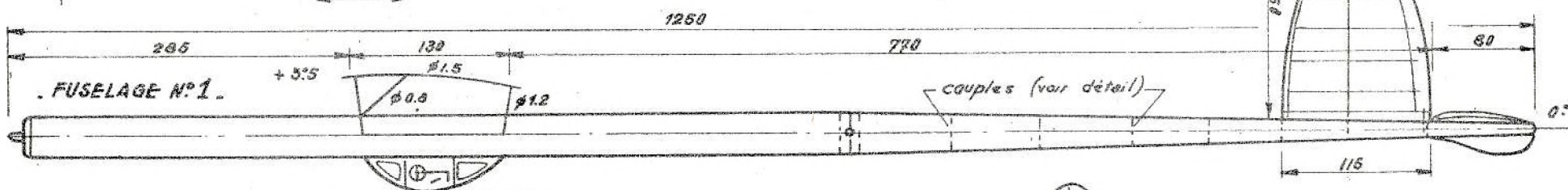
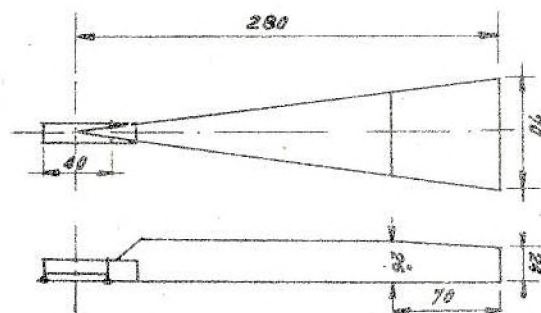
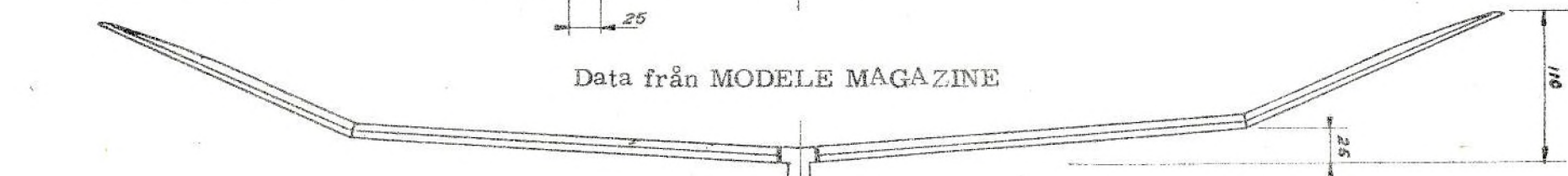
Vi överlämnar ordet till konstruktören:

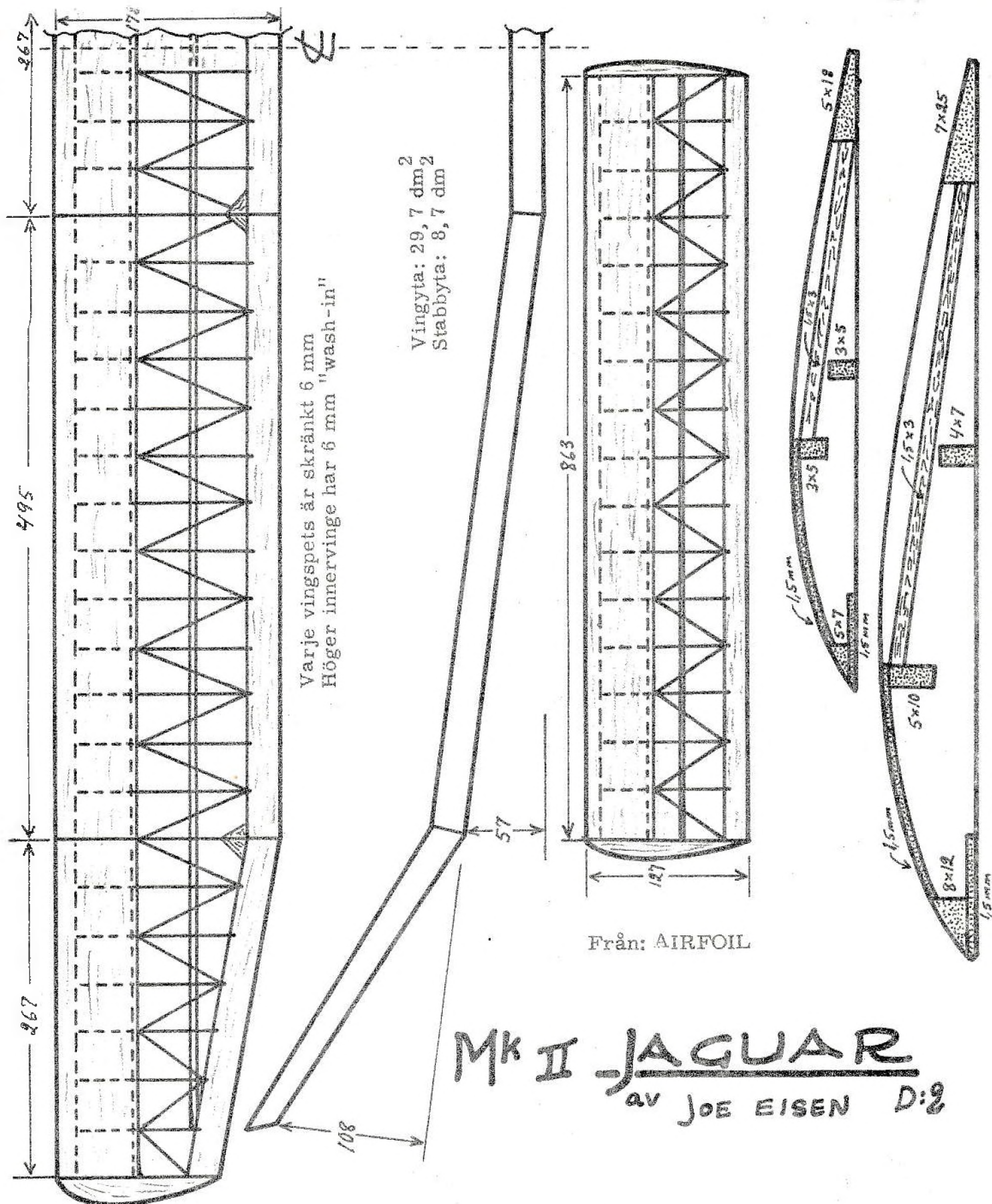
Modellen kurvar åt höger, därför är höger vinge 4 cm längre än vänster. Härigenom blir lyftkraften lika stor på båda vinghalvorna när modellen flyger i kurvor med 12,5 m radie. Detta förklaras med att den yttre vingen flyger med större hastighet än den inre, varför lyftkraften per ytenhet blir större. Den inre vinghalvan måste därför ha större yta än den yttre om lyftkraften skall bli lika stor. För att tyngdpunkten skall komma i kroppens längdaxel är den kortare vingen försedd med en motvikt av hård balsa (X på ritningen). Modellen kurvar med en kombination av roder och snedställd stabbe. Den rätta kurvningen trimmas i lungt väder genom att kontrollera kurvtiden som bör vara 17 sek.

33



Data från MODELE MAGAZINE





Omedelbart efter VM 1961 publicerade vi ritning till VM 3:an Sandro Alinaris Wakefield. Eftersom vår ritning skilde sig från dem som publicerats i "Aeromodeller" m. fl. tidningar, har vi fått höra att vår ritning var felaktig. Faktum är att Alinari hade två modeller. Kropp nr 1 användes i de fyra första starterna och kropp nr 2 i 5:e och 6:e starten. Bärplanen är identiska.

I samma nummer publicerade vi ritning till D:2:an "Jaguar". Denna modell har nu modifierats på så sätt som framgår av ritningen ovan.

## KONSTRUKTIONSFINESSER

## TIMER - TIPS

av Nils Helgesson

0,6 - 0,8 Nylonrev

Spärrar verkets "ankare"  
och kurvrodsvängarmen

Lödning endast i undre botten

Svängarm  
Timer-lock  
Rör

Till kurvroder  
Till Fuse

Nylon-  
rev

Mässing-rör

För att timern skall fungera perfekt skall den med jämna mellanrum rengöras. Den plockas isär och rengöres i bensen, hålen i bottenarna rengöres med spetsad trästicka. Till smörjning användes väckarklocksolja som droppas på tapparna ej på kuggarna enl. urmakare. Fjädern smörjes genom att dra den mellan oljiga fingrar. Iaktta försiktighet vid monteringen så att inget deformeras eller så att inget dammkorn kommer in i timern.

## KURVRODER OCH TIMERUTLÖSNING

Från SKVADERN  
"Profilen"  
och Ingemar Alm

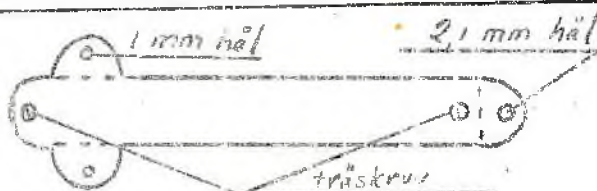


fig. 1

A = Axel m. 2 mm gänga

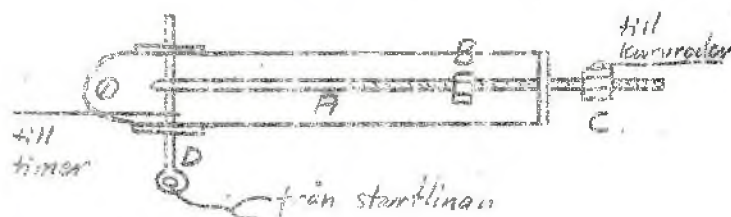


fig. 2



fig. 3.

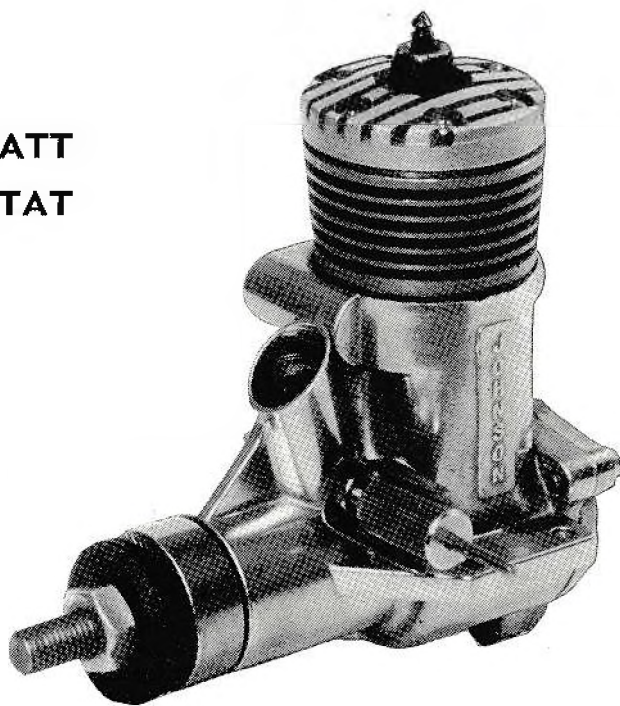
Klipp till en plåt enl. fig 1 av 1 mm mässing eller 1,5 mm aluminium och borra hålen. Bocka den sedan som fig. 2 visar.

En lina (linkontrollwire) fästes i kurvroderhornet. Axeln A tillverkas och förses med en krok i ena änden, som kan häktas på pinnen D som är fäst i startlinan. När rodret står rakt skall muttern B vara ditsatt och muttern C skall vara ca 5 mm från bakre änden. Linan från kurvrodret lödes fast i C. Rodrets utslag under start regleras med C och glidutslaget med muttern B. Som vanligt måste man ha ett gummiband eller en fjäder som drar rodret. Har man timer kan man fjäderbelasta on-off-armen och få timern att starta när man kopplar enl. fig. 3.

# H Johnson's

**DET ÄR INGEN TILLFÄLLIGHET ATT  
DEN SOM VILL NÅ TOPPRESULTAT  
VÄLJER JOHNSON!**

Johnsonmotorerna är kända världen över för sin kvalitet och höga effekt, och för tävlingsflygarna, som vet vad kvalitet och tillförlitlighet betyder, finns det i allmänhet inget annat val.



## **JOHNSON 29R »RACE»**

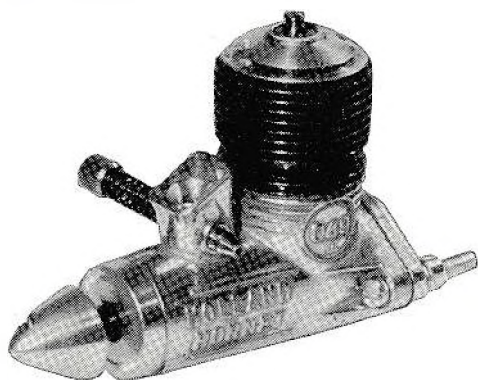
5-kubikare i toppklass, idealisk för teamracing.

**97:—**

## **JOHNSON 35CS »COMBAT SPECIAL»**

En helt enkelt oslagbar combatmotor!

**109:—**



## **JOHNSON 35SS »STUNT SUPREME»**

Enastående stuntmotor med stora kraftreserver.

**97:—**

## **JOHNSON 36 R/C**

»Drömmotorn» för R/C-flygaren.

**135:—**

## **HOLLAND HORNET 0.49**

Det är en upplevelse som knappt går att beskriva att höra detta lilla »krutpaket» sjunga ut på toppvarv. En av marknadens absolut vassaste 0,8-kubikare!

**42:50**

## **HOLLAND HORNET .051 R/C**

med förgasare för två hastigheter, avsedd för radiokontroll. I övrigt i det närmaste identisk med föregående motor.

**59:—**

Generalagent:

**AERO-HOBBY**



BOX 16163 - STOCKHOLM 16

# ORIGINAL TATONE TIMERS

Har ofta plagierats, dock utan framgång. Dessa timers har visat sig vara de mest exakta och tillförlitliga timers, som någonsin erbjudits. Urverken är av högsta kvalitet, krachsäkra och testade under många tävlingar.

**En timer som Ni blir nöjd med!**

**TICK OFF** Bränsleavstängningstimer

**21:50**  $\frac{1}{2}$  A TICK OFF

Bränsleavstängningstimer för mindre modeller, t. ex. klass F-I.

**21:50**

**D-T TICK OFF** Termikbromstimer.

**21:50**

**FLOOD OFF**

Bränsleavstängningstimer för motorer med trycktank.

**23:50**

**TANKMONTAGE.** Motorbock och tank gjutet i ett stycke, vilket gör att tanken alltid ligger så nära motorn som möjligt, dessutom underlättas installeringen avsevärt.

Tanken är isärtagbar för rengöring. Motortyp skall alltid anges vid beställning. För 2,5 cc

**18:—**

Bränsleslang av mjukt gummi, högsta kvalitet, 40 öre/dm.

Vi har nu siden i en mycket lätt och fin kvalitet, bästa beklädnadsmaterialet till större modeller t. ex. S-Int, F-Int, radiomodeller o. s. v. Finns i färgerna vitt, gult, orange, rött, blått, turkos, grönt och lila.

Format 90 × 90 cm, **6:—**

Samma kvalitet och format som ovanstående men schackrutemönstrat vitt/rött **7:50**

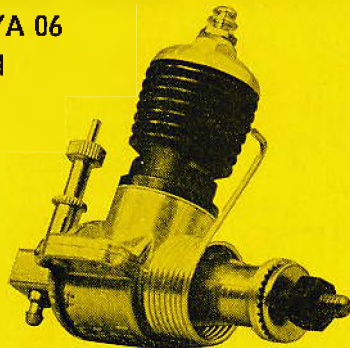
## SIDEN

## AERO-HOBBY



Box 16163 - STOCKHOLM 16

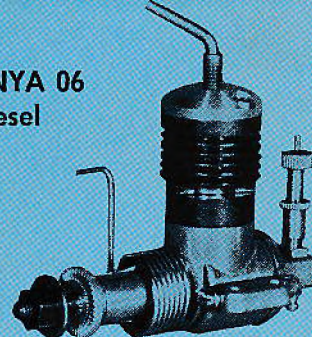
ENYA 06  
glöd



# ENYA

## MODEL ENGINES

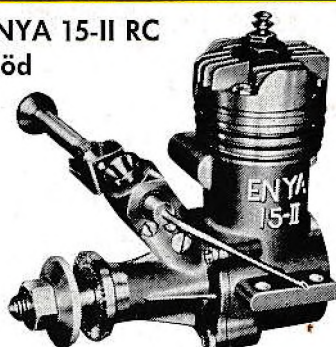
ENYA 06  
diesel



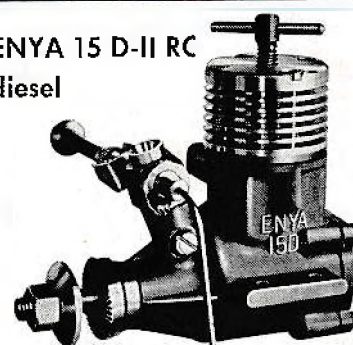
ENYA 09-II  
glöd



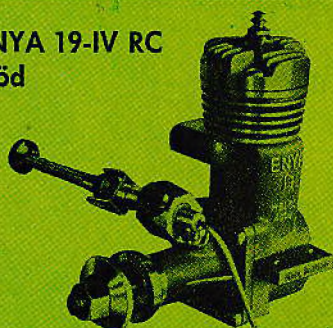
ENYA 15-II RC  
glöd



ENYA 15 D-II RC  
diesel



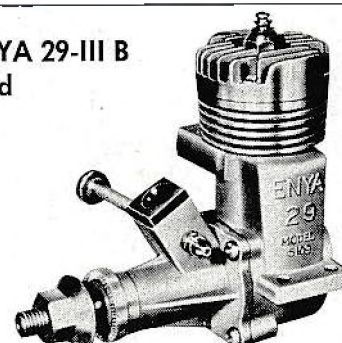
ENYA 19-IV RC  
glöd



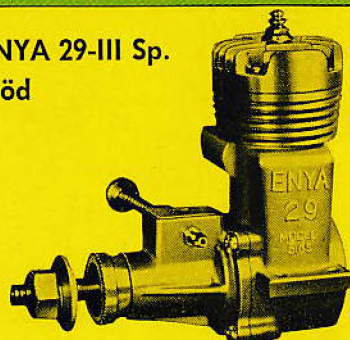
TYP	cm <sup>3</sup>	PRIS	
		Standard	RC-version
Enya 06 glöd	0,99	32:—	34: 50
Enya 06 diesel	0,99	39: 50	42: —
Enya 09-II glöd	1,61	39: —	49: 50
Enya 15-II glöd	2,47	48: —	58: 50
Enya 15 D-II diesel	2,48	73: —	83: 50
Enya 19-II glöd	3,21	55: —	65: 50
Enya 29-III glöd	4,91	69: —	79: 50
Enya 29 III special	4,91	79: —	—
Enya 35-II glöd	5,85	72: 50	89: 50
Enya 45 glöd	7,36	82: —	99: —
Enya 60 glöd	9,94	103: —	119: —
Enya 60 Marine	9,94	123: —	139: —

Glödstartsmotorerna levereras med glödstart nr 3.  
Samtliga priser inkluderar 6% omsättningskatt.

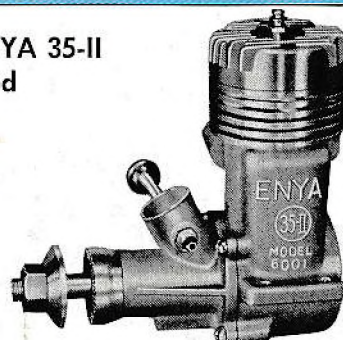
ENYA 29-III B  
glöd



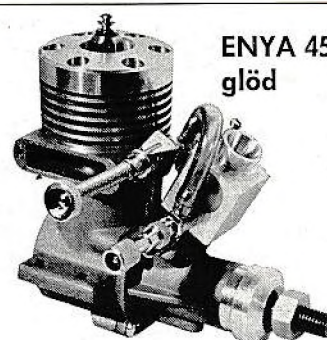
ENYA 29-III Sp.  
glöd



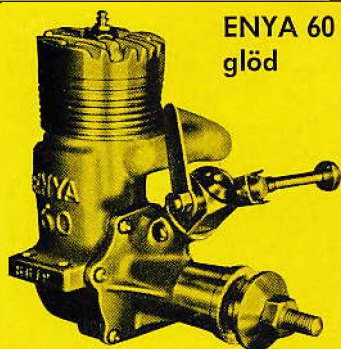
ENYA 35-II  
glöd



ENYA 45 RC  
glöd



ENYA 60 RC  
glöd



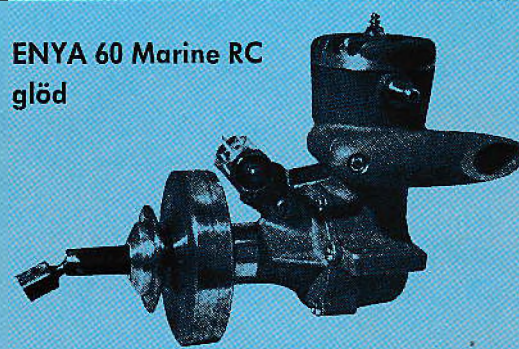
## Enya

Modellmotorerna med

- ★ Utsökt kvalitet
- ★ Hög effekt
- ★ Lång livslängd
- ★ 1 års garanti
- ★ Låga priser

finns hos

ENYA 60 Marine RC  
glöd



# HOBBYTJÄNST

Generalagent

OLOFSGATAN 7 - TEL. 20 23 04  
BOX 3310 - STOCKHOLM 3