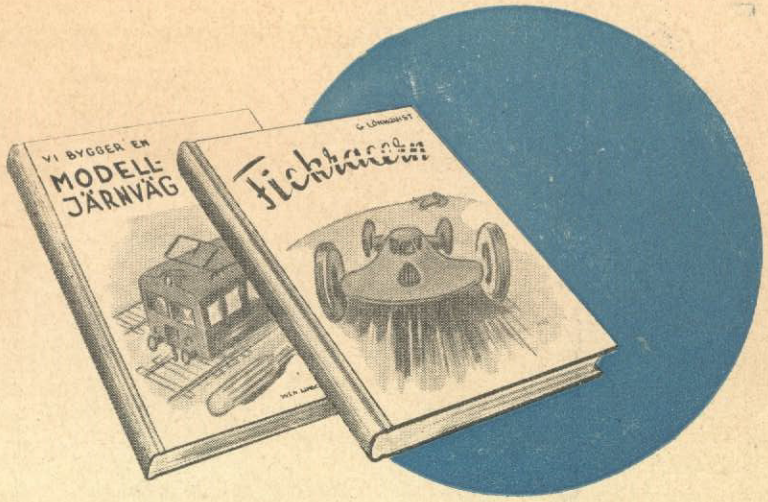


2 bra böcker

GÖSTA LÖNNQVIST har skrivit den första svenska boken om fickracerbilarnas konstruktion och tillverkning. Boken redogör in i den minsta detalj för hur man bäst skall konstruera och bygga en fickracerbil. Otaliga illustrationer. **Kr. 3:75**

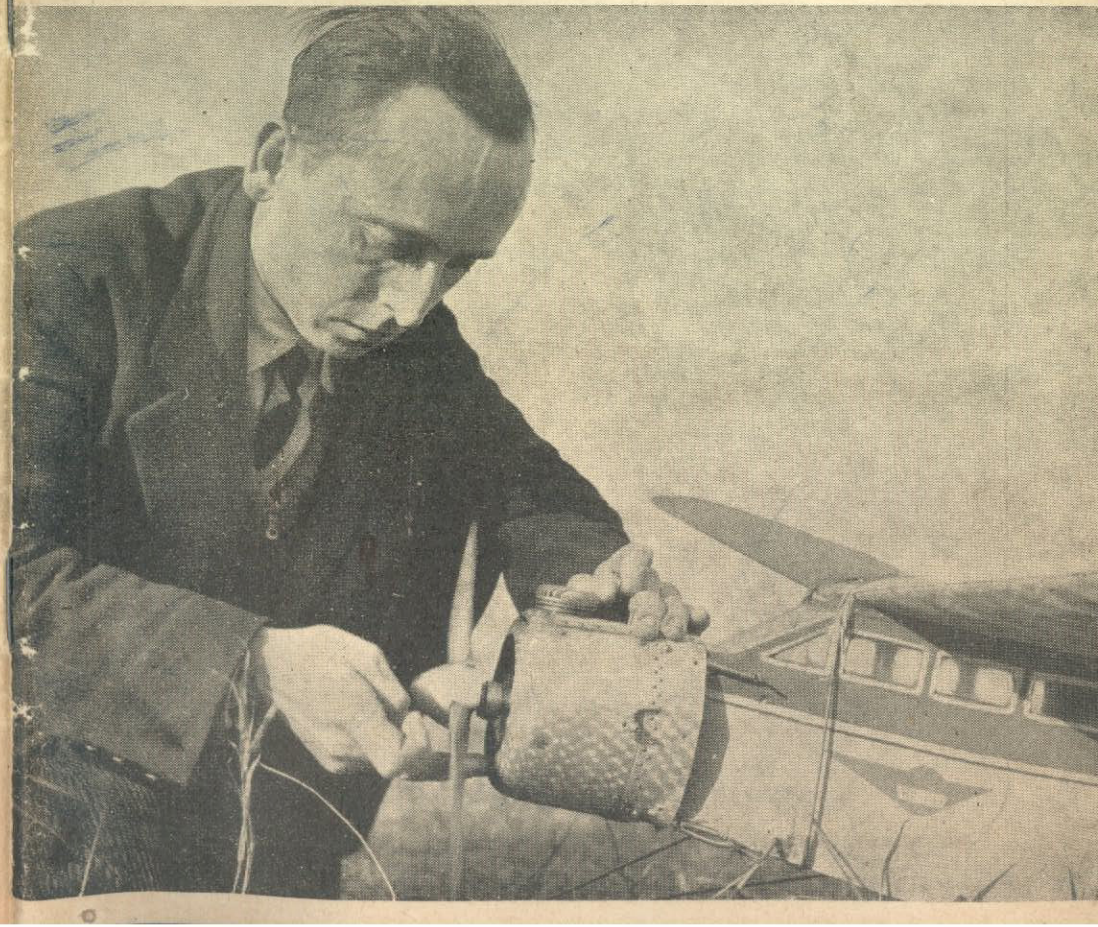
SVEN LINGÖ är författare till den första egentliga svenska handboken för modelljärnvägsbyggare. Den beskriver hur man skall bygga såväl anläggning som lok och vagnar. Boken rymmer över 100 illustrationer. **Kr. 3:75**

Rekvirera från

Hallvigs FÖRLAG Postbox 19 - Stockholm

MODELLFLYG-TIDNINGEN

Nr 2 **1947** **Pris 50 öre**

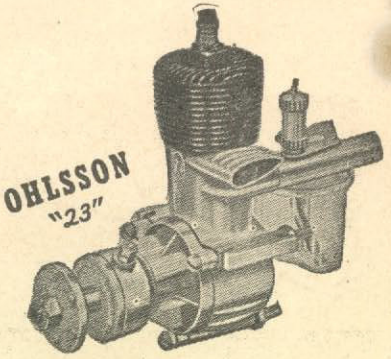


2 "stora" bensinmotorer för modellflygaren

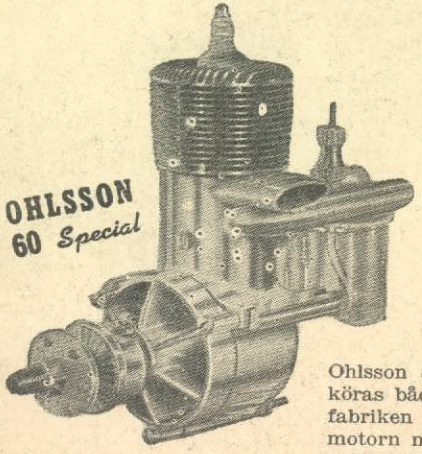
OHLSSON "23"

Cyl. vol. 3,8 cm³
Cyl. diam. 16 mm.
Slaglängd 17,5 mm.
7.500 varv per minut
Effekt 1/6 hkr.
Motorvikt 130 gr.

Komplett med tändspole, kondensator och tank (inkl. oms.) Pris kr. **90: –**



OHLSSON "60"



Cyl. vol. 9,84 cm³
Cyl. diam. 24 mm.
Slaglängd 22 mm.
7.500 varv per minut
Effekt 1/4 hkr.
Motorvikt 225 gr.

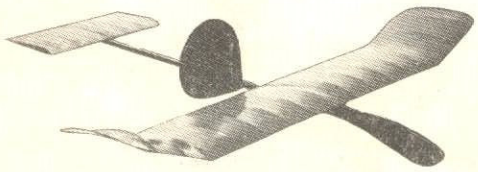
Komplett med tändspole, kondensator och tank (inkl. oms.) Pris kr. **100: –**

Ohlsson & Rice motorer äro byggda att kunna köras både medsols och motsols. Levereras från fabriken med motsolskörning. Önskar man köra motorn medsols lossas vevhusets främre del och vrides 120° motsols. Motorerna kunna köras antingen upprätt eller inverterade. För invertering erfordras endast utbyte av bränsletanklock.

GENERALAGENT

AeroModeller

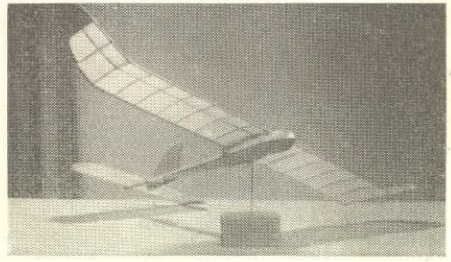
Box 12015 - Stockholm 12 - Giro 52539



DET ÄR MIN MODELL!

Oscar

Prisbillig, lättbyggd tävlingsmodell för nybörjare eller något erfarna. Spv. 100 cm. Alla delar färdiga. ..... Kr. 4:50

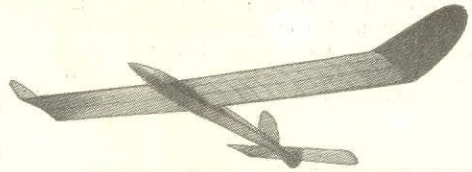


Easy

Ny succémodell till största delen konstruerad i balsa. Spv. 96,5 cm. ..... Kr. 6:75

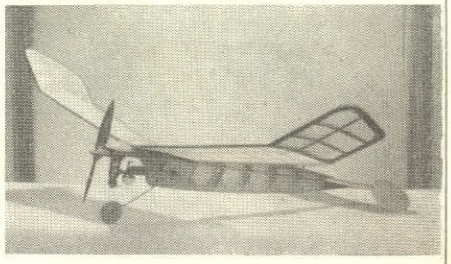
Charlie

Startsäker A 2:a med finsk vingfastsättn. Spv. 170 cm. ..... Kr. 9:85



Starlight

Okonventionell D 1:a med inverterad motor helt i balsa. Spv. 116 cm. Kr. 12:–



Härmed beställer jag byggsats:

"OSCAR" ..... Kr. 4:50 "CHARLIE" ..... Kr. 9:85

"EASY" ..... „ 6:75 "STARLIGHT" ..... „ 12:—

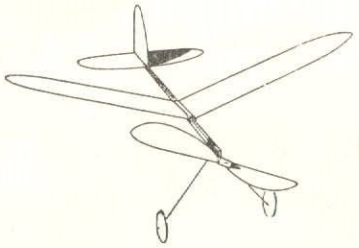
Rekvirera vår katalog omfattande över 30 sidor, där Ni finner allt för modellflyg. Sändes gratis!

TORE HAGLUND
MODELLFLYGINDUSTRI
Centralgatan 31, Hofors – Tel. 423

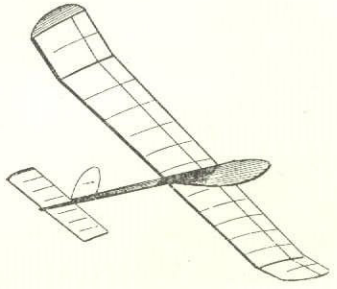
NYTT FRÅN STAG

Röde Jim — **den idealiska gummimotormodellen för nybörjare.**

Spännvidd 45 cm. **Pris kr. 2:25.**
Röde Jim är en stavmodell helt av balsa. Mat.-satsen innehåller alla delar färdiga för montering. Vinge och stjärtparti äro målade i vacker, röd färg. **Röde Jim** är modellen som vem som helst kan bygga. En händig nybörjare klarar den på ett par timmar.



Gummimotor och byggbeskrivning medföljer mat.-satsen. Beställ i dag! Om Du själv ej önskar bygga den — ge den i present! Röde Jim blir uppskattad av alla modellflygare.



Segelmodellen Scrappy

— Löwens sensationsmodell byggs fortfarande i tusental över hela landet. Du, som tänker bygga en segelmodell med verkligt god flygsäkerhet, rekvirera vår kvalitetsmaterialsats à 5 kronor.

MODELLFLYGARE I STOCKHOLM

STAG-material kan nu fås i **HOBBY-AFFÄREN, S:t Eriksgatan 101, Sthlm.** Du som sätter värde på fullgott modellmaterial, rekvirera STAG-katalogen eller gör ett besök i **HOBBY-AFFÄREN!**

STAG-material är kvalitetsmaterial!

INDUSTRIFIRMAN STAG - Bollnäs.

Jag rekv. följande att sändas mot postförsk., varvid end. porto tillkommer:

.... st. mat.-satser Röde Jim à kr. 2:25
.... st. mat.-satser Scrappy à kr. 5:—
.... fl. Balsalim (25 gr.) à kr. 0:65
STAGS modellflygkatalog à 30 öre, som bifogas i frimärken.

Namn .....

Adress ..... MFT 2

MODEL AIRPLANE NEWS

– Amerikas förnämsta modellflygtidning –

kan Ni få regelbundet om Ni prenumererar genom vår förmedling. Trots att tidningen utkommer med 12 stycken 96-sidiga nummer per år, kostar den inte mer än 10 kronor i prenumeration!

Åtgången på amerikanska tidskrifter är emellertid för närvarande synnerligen stor. Ta vara på Er chans att regelbundet få läsa en av världens främsta modellflygtidskrifter — besluta Er för att prenumerera på Model Airplane News redan i dag!

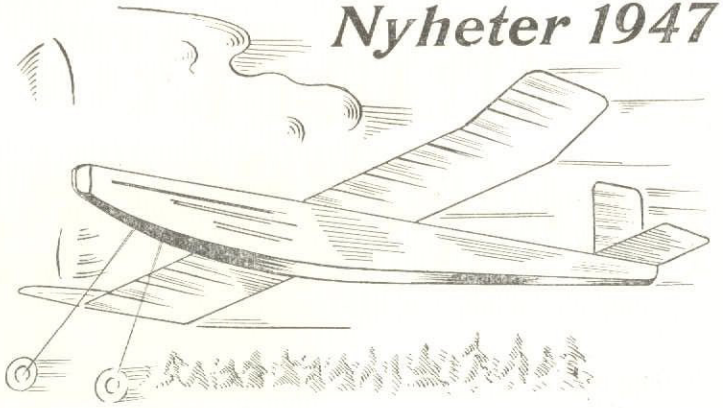
Sänd Er beställning direkt till:

HALLVIGS FÖRLAG

PRENUMERATIONSFÖRMEDLINGEN

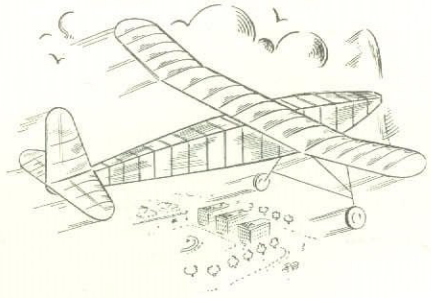
Postbox 19 **Stockholm 1**

Nyheter 1947



"TERN" spv. 700 mm.

Enkel och lättbyggd nybörjarmodell, konstr. Terje Larsson, Malmö. Speciellt avsedd för kursverksamheten i klubbar och skolor. Byggsatsen innehåller balsalister, tryckta flak, förarbetat propellerämne, prima tävlingsgummiband, beklädnad och ritning i full skala. **Pris pr byggsats Kr. 3: 50**



PÅ MÅNGAS BEGÄRAN . . .

. . . . . presentera vi "LABAN", modellen som flugit två och en halv mil och under flera år särskilt före kriget alltid placerade sig främst vid tävlingarna där den deltog. — En förnämlig och lättbyggd tävlingsmodell som varje modellflygare bör skaffa sig om han vill nå toppresultat. Modellens spv. är 1000 mm.

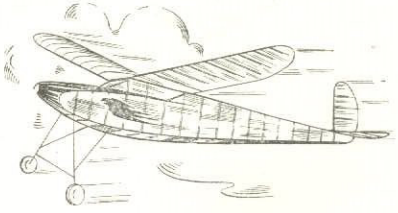
Byggsatsen är av bästa förkrigskvalitet, lister och tryckta flak av finaste AA-BALSA, ritning i full skala med arbetsbeskrivning, liksom prima tävlingsgummisnodd medföljer. Obs. uppfyller de internationella måttbestämmelserna.

Pris pr byggsats endast Kr. 6: 50

BYGG DEN NYA "CLIPPER"

Den populära "Clipper" finnes nu i nytt utförande, ritningen är ny och många förbättringar har gjorts. "Clipper" är en av de få tävlingsmodeller som finnes i handeln och är dessutom en välberäknad modell med utmärkt flygförmåga.

I byggsatsen ingår tryckta flak, lister och beklädnad, prima tävlingsgummiband, ritning i full skala och beskrivning medföljer. . **Pris pr byggsats Kr. 5: 95**



HAR NI VÅR STORA MODELLKATALOG Nr 7

Om ej, sänd in 30 öre i frimärken, för katalog och senaste supplement.

.....

Härmed rekvireras följande att sändas mot postförskott + porto:

..... st. Tern à 3: 50 ..... st. Clipper à 5: 95 ..... st. Laban à 6: 50 ..... st. Katalog frim. bif.

Namn: ..... Adress: .....

SVEN E. TRUEDSSON

MODELLFLYGINDUSTRI - MALMÖ

MODELLFLYG-TIDNINGEN

Nr 2 **1947** **50 öre**

Äntligen regler!

Så fick vi då till slut fastställt rejäla modellflygregler. Dom som vi väntat på i drygt ett år — en tid full av dispyter och kaos och overksamhet.

Men dom satt långt inne! Efter många om och men kom ledningen underfund med, att det inte behövdes gemensamma nordiska regler. De nu fastsltällda reglerna är helt svenska med undantag av S_{int} och G_{int}.

Reglerna träder i kraft den 1 mars!

De nya reglerna bygger på de rön och förslag, som gjordes vid klubbledarkonferensen i höstas och skulle ha kommit till stånd betydligt tidigare, om inte Lars Andersson — sign "Kontakt" i Nordisk Flygtidning — hade blivit utsedd till justeringsman av protokollet. Detta stannade nämligen hos honom i över en månad, då det kom tillbaks till KSAK — osignerat! — och efter att ha cirkulerat bland en mängd organisationer! Lars Andersson är nekad att fortsätta såsom klubbledare för Limhamns modellflygklubb.

Det nya med reglerna är, att samtliga, utom F-klassen, bestäms av vingens yta. Detta torde väl vara det bästa, men det var nättopp de gamla spännviddbestämmelserna höll på stanna kvar!

Som vanligt, när nya regler kommer, bör vi anmärka åtminstone något. Gränsen mellan S 1 och S 2 bör inte ha satts så lågt. 18 kunde snarare varit lagom. Vidare borde minimivikten för S_{int} ha varit lägre — ungefär 350 g!

Men de nya reglerna är bra. Det är inget annat att säga. Vi får bara hoppas, att modellflygverksamheten kommer på fötter igen och det kommer att byggas och tävlas som aldrig förr. — Till sist kan meddelas, att vinter tävlingen kommer att gå i Karlstad den 16 mars.

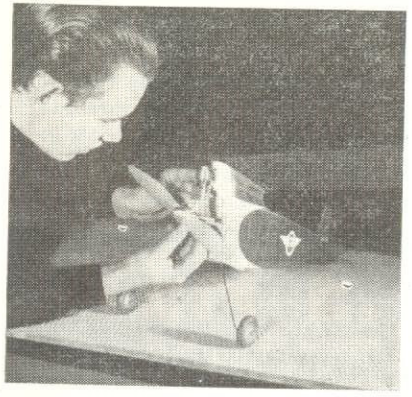
R. L—Å.

Nordens första och största modellflygtidning

Halmstads Flygklubbs modellflygare hör till de framgångsrikaste i landet. Modellsektionens kassör, Sven-Erik Christensson — han på bilden till höger — har sänt oss dessa bilder och fotos. Han berättar om klubbens senaste konstruktioner.

Brev från Halmstads Modellflygare

På bilden här ovan demonstrerar sekreteraren Lars Sellermark sin S 2:a "Flamingo" och på bilden under "Kutte" Nilsson med sin framgångsrika F-modell.



Halmstads flygklubbs modellsektion var den första klubben i landet, som använde sig av de "isacssonska teorierna". Strax före SM 1943 i Västerås konstruerade nämligen Isacsson och några modellflygare från Halmstad en S 1:a, som kom att tillföra klubben ett svenskt mästerskap och ett nytt svenskt rekord.

Sedan dess har klubben fortsatt arbetet och lyckats konstruera välflygande och vackra modeller, som lyckats väl vid varje tävling de deltagit i och placerat sig i toppen på resultatlistan.

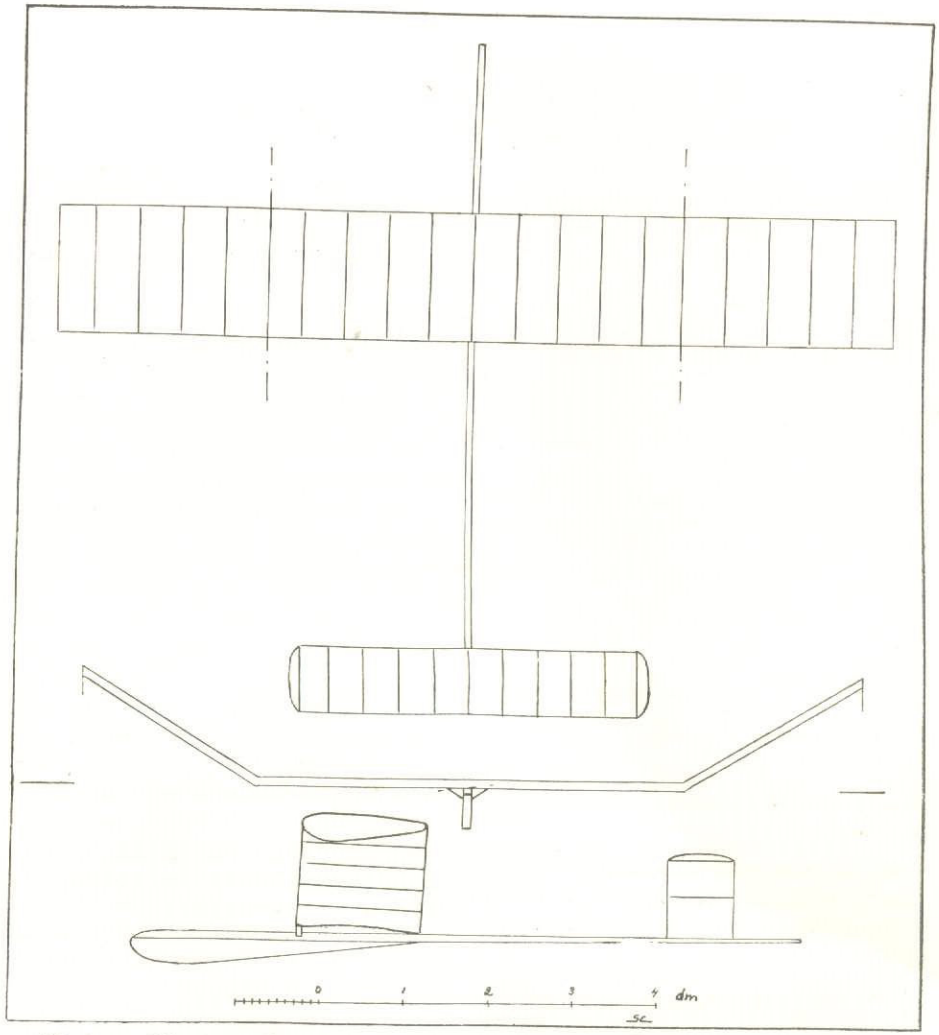
I den minsta segelklassen har Kurt Nilsson, klubbens nuvarande ordförande, nedlagt mycket arbete och lyckats få fram en modell med goda start- och glidegenskaper.

Som synes å ritningen på motstående sida är det en enkel konstruktion. Kroppen är byggd av en bom 5×10 mm och en 5 mm furuplatta. Vingens fram- och bakkant och mittbalk är 3×7 mm furu. Spryglar 1 mm asp. Fena och stabbe av balsa. Ändskivor 1 mm plywood.

Modellen lämpar sig som fortsättningsmodell i stället för Tigern, då den är betydligt enklare att bygga, och flygförmågan vida överträffar Tigerns.

Viktigare data:

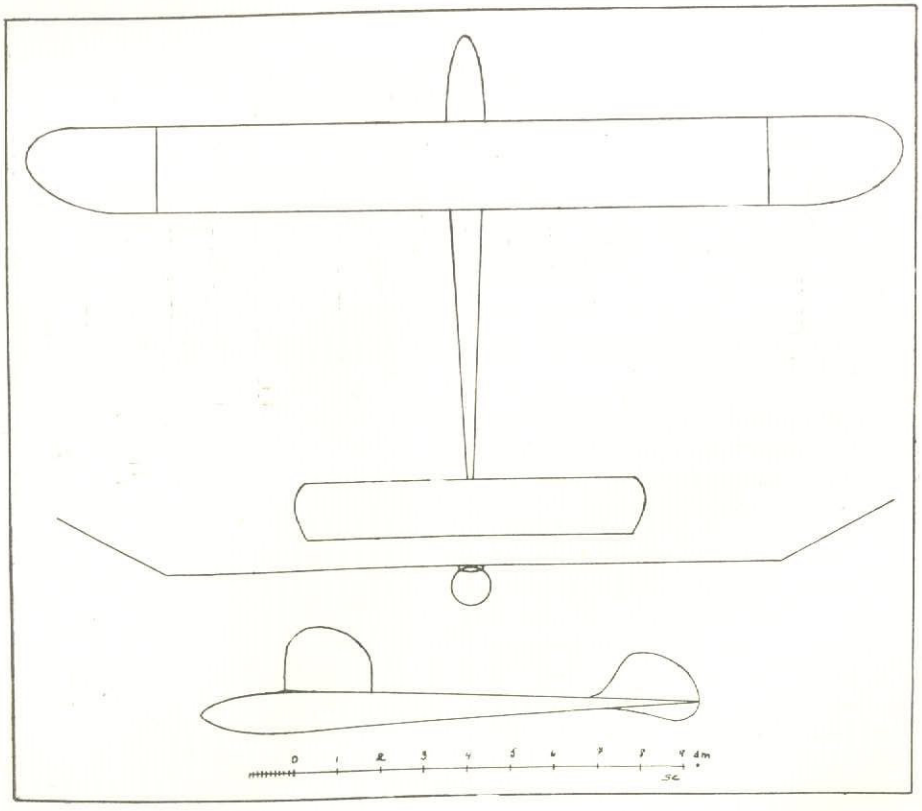
Spännvidd 930 mm, vingdjup 150 mm, längd 800 mm, stab. spv 430 mm, stab. djup 80 mm. Vingprofilen är en SI 63008 medan stabilisatorn är en plan platta.



Ritningen här ovan visar Kurt Nilssons nybörjarkonstruktion i den minsta segelklassen. Modellen är utomordentligt enkel och avrundade vackrare former har fått ge plats för mera lättbyggda, kantiga ytor. Med denna modell har nybörjarna nere i Halmstad nått fina resultat, men också på de stora tävlingarna har den haft granna framgångar.

Följande placeringar har uppnåtts med modellen: en andraplacering i Skånska Mästerskapen, en andra och tredje i KSAK:s Vintertävling 1946 samt en del segrar i klubbtävlingar.

Klubbens stora namn i den stora segelklassen är Rågvall och Curt-Olof Svensson. Den senare, "Gnidde" kallad av sina kamrater, borde väl snart vara klar för en debut i landslaget. Trots att han inte är mera än 15 vårar och springer i kortbyxor på stortävlingarna och lurar sina medtävlare med att vara "smågrabb", är han en mera rutinerad tävlingsräv än de flesta. Han började visa framfötterna redan vid SM i Stockholm 1944 — som 13-åring alltså — och placerade sig som trea



Den som fört fram Halmstads modellflyg: Bertil Dahlqvist med Rynold V och en S 2:a. Ovanför "Gniddes" vackra modell.

i hård konkurrens. Expertisen höll på att slå runt, när "Gnidde" var framme och hämtade sin buckla. För att inte tala om överste Enell, generalsekreteraren på KSAK. Han var mäkta imponerad och förstående.

"Gnidde" har just konstruerat en synnerligen säker och trevlig modell i denna sin specialklass. Den har mycket rena och enkla liujer — en äkta tävlingsmodell! Den är helt byggd i furu och asp med siden som klädsel. Den har en förbluffande startsäkerhet. Flyger efter urkopplingen mycket sakta i snäva små kurvor, dock utan att skära.

"Gnidde", som stundtals låtsas vara mycket hemlighetsfull, ville på inga villkor lämna ut några data på sin modell. Den skarpsynte iakttagaren kanske dock med skalans hjälp kan utröna det viktigaste han önskar veta.

"Mr Nonschi".

VINGARNA VANN ÖVER GAMEN

Klubbmatch i Norrköping

Söndagen den 19 januari var Vingarna nere i Norrköping och tävlade mot Gamen i en klubbmatch. Lagen bestod av sex modeller vardera med två modeller i klasserna S 1, S 2 och F. Tävlingen gick på Kungsängens flygplats. En Skymaster, som tränade inflygning på den stora startbanan, var visserligen stundtals i vägen för ivriga modellflygare, men i det stora hela gick tävlingen väl.

Vingarna hade sänt ned ett lag, som knappast var så segervisst som eljest. Laget bestod av Bananen Andersson och Juha Jernvall i S 2, Löwen och Lennart "Seft" Segerfelt i S 1, den senare också i F tillsammans med Göran Thulin. Dom flesta av grabbarna hade inte tävlat sedan stockholmsmästerskapen, som gick i början av juli.

Däremot hade Gamen större chanser. Klubben har legat i träning hela hösten, deltagit i åtskilliga tävlingar. Har namn om sig att vara Sveriges f n aktivaste klubb! Laget bestod av S 2-flygarna Lars Björkroth och Gunnar Kalén — den senare står med ena benet i landslaget — i S 1 Karl-Erik Andersson och Göran Åbergh och i F Gunnar Kalén och Sven-Erik Lundin.

Det blåste onödigt hårt och detta drog ned resultaten. Men omständigheterna var lika för båda parter och tävlingen blev överraskande jämn. Ända in i det sista var det ovisst, hur det skulle gå. Vid sammanräkningen visade det sig att Vingarna hade avgått med seger. Vunnit med knappt två minuter.

Gamen blev egentligen redan från början en aning handikapad, genom att Gunnar Kalén kvaddade sin F-modell och laget alltså bestod av endast fem modeller.

I S 1 blev tiderna genomgående urusla. Modellerna var alltför veka och tålde inte den hårda vinden. Löwen flög bort sin enda modell i första starten. Tiden emellertid dålig, emedan modellen drev bort för fort.

I S 2 var tiderna av mera klass. Gunnar Kalén vann över f d finska landslagsmannen Juha Jernvall och svenska landslagsmannen Bananen. Jernvall hade dagens jämnaste flygserie.

I F-klassen hade striden blivit betydligt hårdare, om inte Thulin och "Seft" missat var sin start. Thulins vinge — rättare sagt modellens — vräktes på sidan av ett vindkast i den andra tävlingsstarten och "Sefts" modell fick motorstopp efter 5 sekunder vid sin sista start. Lundin vann alltså, men modellen är inte övertygande — är alltför tung. Dock mycket vacker!

Resultatet av denna klubbmatch mellan Gamen och Vingarna var alltså, att de senare vann med en lagtid på 11.11,5 min. Gamens tid var 9.26,1.

Klassresultaten blev:

S 1:

1.	Robert Löven-Åberg, Vingarna.	1.33,2
2.	Lennart Segerfelt, Vingarna ...	1.28,2
3.	Karl-Erik Andersson, Gamen...	1.09,8
4.	Göran Åbergh, Gamen	0.56,8

S 2:

1.	Gunnar Kalén, Gamen	3.03,3
2.	Juha Jernvall, Vingarna	2.48,6
3.	Rune Andersson, Vingarna	2.45,1
4.	Lars Björkroth, Gamen	2.07,9

F:

1.	Sven-Erik Lundin, Gamen	2.01,6
2.	Göran Thulin, Vingarna	1.21,7
3.	Lennart Segerfelt, Vingarna ...	1.20,3
4.	Gunnar Kalén, Gamen	0.07,3

LYCKADE ÖSTGÖTAMÄSTERSKAP

Karl-Erik Svensson dubbelmästare

Gamle säkre "Pip" — Karl-Erik Svensson — körde på i gammal känd stil och knep två mästerskap. På bilden med sin framgångsrika G 1:a.

Efter två års uppehåll anordnades åter Östgötamästerskap. Tävlingen gick på Kungsängens flygplats i Norrköping den 1 december. Arrangörer voro Östergötlands Dagblad och flygklubben Gamen. För regin svarade Karl-Axel Pettersson och allt gick väl i lås. Det var överlag jämna och spännande strider i de olika klasserna.

Den minsta segelklassen vanns överraskande av *Harry Flood*, LEN. Han visade så goda takter, att man på goda grunder kan anta, att han blir en ny stjärna i den anrika linköpingsklubben. Gamen-ordföranden Karl-Erik Andersson var av många tippad som segrare, men han hade ägnat för mycken tid till tävlingsarrangemangen och kom inte upp till sin vanliga klass. Rolf Göster, Termik, gjorde en god insats med en andraplacering som resultat. Förtjänt att nämnas är också unge Urban Wärn från NAFK. Han gjorde nu sin första tävling och kom så bra som fyra.

I S 2 tog *Lars Björkroth*, Gamen, hem en säker seger. Han började modellflyga först i våras och vann nu sin andra storseger på kort tid. Han vann som bekant i stadsmatchen mellan Norrköping och Motala för en tid sedan. Gunnar Kalén lyckades inte särskilt väl, emedan han haft för mycket annat att stå och ställa med.

I A 2 var det en strid på kniven mellan *Rune Johansson*, Termik, och Gunnar Kalén, Gamen. Den förstnämnde drog emellertid det kortaste strået. Tiderna var överlag sämre än i S 2.

Den här gången vanns F-klassen av förre avestabon *Sven-Erik Lundin*, numera förande Gamens färger. Hans vackra modell med Dyno-diesel, var suverän, och det var endast Claes Arnell, som förmådde konkurrera allvarligare med honom.

I de två gummimotorklasserna dök gamle kämpen *Karl-Erik Svensson* upp. Han var nu i strålande form, trots att han inte tävlat på länge. Han hemförde sitt 5:e och 6:e DM-tecken i G 1 resp. G 2. En lugn och säker herre, som vet, var skåpet skall stå.

SAGT OCH KRING . . .

Gunnar Kalén, Gamen: Jag lyckades inte särskilt bra i dag. Det har varit mycket organisationsjobb före tävlingen, och det har inverkat menligt på trimningen. Men jag kommer igen . . .

Karl-Erik Svensson, LEN: Det här var nog en av mina bästa tävlingar. Aldrig har det gått så hundraprocentigt bra som i dag. Organisationen var bra och man slapp vänta på tidtagare.

Sensation blev det i lagtävlingen. Gamen var allmänt tippad som segrare, men lokalkonkurrenten Termik stack upp. Lyckades få 17 sekunder bättre i sammanlagd tid.

Motala MFK fick flera goda placeringar. Det är tydligt, att man haft nytta av de dubbla stadsmatcherna mot Norrköping. Flera motala-modeller var påverkade av "pekingesernas" konstruktioner.

KAP.

RESULTAT (sammanlagda tiden):

S 1: 1) Harry Flood, LEN, 585,4 sek (östgötamästare); 2) Rolf Göster, Termik, 511,2; 3) Inge Håkansson, LEN, 488,5; 4) Urban Wärn, NAFK, 428,0; 5) Bengt Falk, Motala, 410,2; 6) Nils-Åke Johansson, LEN, 404,8.

S 2: 1)Lars Björkeroth, Gamen, 687,5 sek (östgötamästare); 2) Rune Johansson, Termik, 663,0; 3) Gunnar Hede, Motala, 636,4; 4) Stig Pettersson, NAFK, 631,3; 5) Gunnar Kalén, Gamen, 607,3; 6) S.-Å. Samuelsson, Termik, 509,9.

A 2: 1) Rune Johansson, Termik, 620,6 sek (östgötamästare); 2) Gunnar Kalén, Gamen, 475,7; 3) Rolf Göster, Termik, 423,6; 4) Nils Pettersson, NAFK, 216,1.

F: 1) Sven-Erik Lunding, Gamen, 438,0 sek (östgötamästare); 2) Claes Arnell, Motala, 311,2; 3) Gunnar Hede, Motala, 147,2.

G 1: 1) Karl-Erik Svensson, LEN, 428,2 sek (östgötamästare); 2) Nils-Åke Johansson, LEN, 258,8.

G 2: 1) Karl-Erik Svensson, LEN, 394,9 sek (östgötamästare); 2) Harry Flood, LEN, 168,3.

Lavtävling (två S 1- och två S 2-mod.):

1) MFK Termik, Norrköping,	2052,1 sek.
2) FK Gamen, Norrköping,	2035,1 sek.
3) Motala MFK	1897,7 sek.
4) LEN, Linköping,	1597,8 sek.

Stor framgång för MFT:s BIPLAN

MFT:s lilla småputtriga biplan visade sig vara det verkliga slagnumret. Den har redan visat sig omättligt populär. Det har kommit in en mängd förfrågningar. Alla förefaller vara överförtjusta!

Angående namnförslagstävlingen har det också ramlat ned många svar i red:s brevlåda. Alla de mest kuriösa namn har man hittat på.

Eller vad sägs om "Stålmannen", "Gräshoppan", "Trollsländan", "Lugnet", "Lövet", "Lillis", "Sädesärdan"!

Någon har föreslagit "Biet", emedan just detta namn bör passa ett biplan. Påhittaren skriver vidare, att det är litet och — med förmodan — naggande gott. Alltså ilsket som ett bi!

Elisabeth Ohlsson — hon som skrev i det förra numret av MFT — föreslår "Kerub". Detta med anledning av, att modellen lär flyga som en ängel. Kerub och ängel har som bekant ungefär samma betydelse.

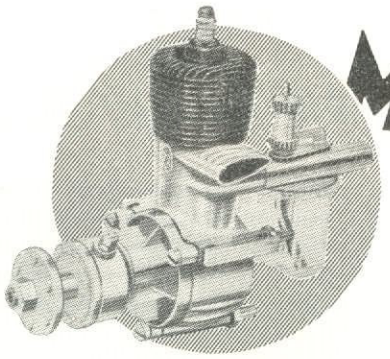
Ett bra förslag är också "Mufti" — den finurlige läsaren uppdagar förstås så gott som genast, att namnet kommer direkt ur MFT-1!

Men vi sätter inte stopp för tävlingen härmed. Det finns säkerligen många, som har ytterligare bra namnförslag att komma med, så vi väntar till nästa nummer med att kora vinnaren.

MFT-1:s konstruktör vill meddela dom, som ämnar bygga modellen, att det går utmärkt bra att köra med 6 strängar i motorn. Det visade sig nämligen, att modellen vid medelmåttig vind hade svårt för att stiga ordentligt. En ökning av motorstyrkan avhjälpte emellertid detta. — Eljest flyger MFT-1 bäst i lugnväder. Men samtidigt som motorn förstärks måste propellern pallas ned ytterligare, för annars överstegrar sig modellen.

Det anmärktes bestämt inte, att undervingen bör ha större anfallsvinkel än den övre. Det är lämpligt, att övervingen hålls neutral, medan undervingen har en anfallsvinkel av ungefär 2 grader.

Vi återkommer!



MOTOR -TIPS

INGENJÖR PELLE LINDMAN:

BRÄNSLE OCH EFFEKT

Några synpunkter och grundprinciper avsedda att underlätta modellmotormannens "effektsökeri". (Red. fann bäst vara, att sätta citationstecken runt ordet, för annars har väl "modellmotomannen" tagit illa upp!)

Jag skall i den här artikeln inte gå in på de konstruktiva finesser, som förlänar den ena motorn mera krut än den andra utan endast beröra några av de egenskaper, efter vilka man bedömer ett bränsles lämplighet. Ofta händer det, att man blandar ihop lite så där på en höft utan att egentligen veta något om de mer eller mindre mystiska ingredienserna. Visst kan man så småningom prova sig fram till vad som är effektivast. Men känner man till det elementära, blir det genast lite lättare och framför allt roligare.

Vår lilla modellmotor är ju en riktig förbränningsmotor och dess effekt står i direkt proportion till den mängd värme, som frigöres i cylindern under varje explosion. Där har vi träffat på en viktig sak: värmevärdet! För vanlig bensin är värmevärdet mellan 10000 och 11000 kilokalorier/kg, medan för motorsprit värmevärdet håller sig vid omkring 6000 kcal/kg. Vi skall i fortsättningen jämföra sprit med bensin, som var för sig eller i olika blandningsförhållanden är det vanligaste racerbränslet.

Efter vad vi nyss såg av värmevärdet, så skulle bensinen ge nära dubbelt så stor effekt som spriten. Som jag nyss nämnde, var det den mängd värme, som frigörs i cylindern under varje förbränning, som bestämmer effekten. Denna värmemängd är naturligtvis, förutom värmevärdet, även beroende av den mängd bränsle, som förbränns. Mängden av detta bränsle bestämmes av dess luftbehov, som säger hur mycket luft, som åtgår för att fullständigt förbränna bränslet i fråga. Bränsle kan vi alltid proppa i motorn, men effekten ökar inte för den skull. Tvärtom, luften räcker helt enkelt inte till, utan motorn kvävs. Sprit behöver ungefär hälften så mycket luft som bensin för att fullständigt förbrinna, varför vi kan låta motorn suga åt sig dubbelt så mycket sprit som bensin.

Sprit och bensin skulle således ge ungefär samma effekt, om motorn i övrigt icke ändrades, med undantag av den ökade munstycksarean. Det är emellertid ytterligare ett par saker, som spelar in. Vad oktantalet är, känner väl alla till. Det anger ju graden av bränslets förmåga att tåla en viss grad av komprimering utan att börja knacka. Den ordinarie förbränningen sker vid en hastighet av omkring 30 m/sek, medan vid en knackning en explosion uppkommer, dvs förbränningshastigheten överstiger 1000 m/sek, något som motorn inte alls gillar.

Vi skulle inte gå in på konstruktiva deldetaljer, men i samband med bränsle och effekt måste vi nämna något om kompressionsförhållandet, alltså förhållandet mellan cylindervolymen och kompressionsvolymen, vilket senare är det utrymme, som finns kvar ovanför kolven, när denna har nått sitt högsta läge. Ju större kompressionsförhållande, desto större effektutbyte — till en viss grad. Men ökar vi förhållandet mer än bränslet tål, så har vi knackningen där. Effekten går sin kos och motorn med, om det vill sig riktigt illa. Ju mindre cylindervolym och ju högre varv på motorn, desto mindre är risken för knackning. Av detta förstår vi, att risken för knackning på en modellmotor är ganska liten. Vi klarar oss i de flesta fall med det oktantal, som vanlig handelsbensin brukar hålla, dvs c:a 70.

Sprit har ett oktantal av c:a 120, varför den tål hög kompression, något som den måste ha, för att över huvudtaget tända. En viss del av bränslet måste nämligen förångas, innan det kan antändas av gnistan mellan tändstiftets elektroder. Sprit fordrar betydligt mera värme än bensin för att förångas och därmed är vi framme vid ytterligare en viktig sak, fyllnadsgraden.

Som ni nog vet, finns det flygbensin med lika högt oktanvärde som sprit. Denna och bensin skulle alltså fortfarande vara ungefär jämnspelta. Vad är det då som gör, att de flesta tävlingsförare använder metanol, träsprit alltså, och inte använder högvärdigt flygbränsle? Detta hänger just samman med fyllnadsgraden, som säger hur mycket luft som kommer in i cylindern under insugningsslaget i förhållande till slagvolymen. Ju mer luft vi får, desto mer bränsle kan vi förbränna, varav följer, att vi vill ha så hög fyllnadsgrad som möjligt. Som ni nog vet, så innehåller en kall luftmängd mera luft än motsvarande volym varm. Spriten fordrar ju mera värme för förångningen än bensinen, och den värme, som åtgår för denna tages från den luft, som genom insugningsröret strömmar in i motorn. Luften blir således vid spritdrift kallare än vid bensindrift, varav följer en högre fyllnadsgrad.

Genom det större ångbildningsvärmet får vi vid spritdrift dessutom större s k inre kylning. En sak, som betyder ganska mycket vid en hårt belastad racermotor. Temperaturen under förbränningen står nämligen i proportion till temperaturen under kompressionsslaget.

Ja, det var lite prat om några av de egenskaper, man är intresserad av hos ett motorbränsle. Det finns flera, men det skulle ta för mycken plats att att gå in på dem alla. Några riktlinjer har dock lämnats. Som tips till den mindre försigkomne kan nämnas, att med en standardmotor de bästa resultat uppnåtts med en blyfri, mycket ren flygbensin, nämligen Intava "grade 80", som dessutom har mycket goda startegenskaper.

Vad de speciella racermotorerna anbelangar, så kan de ovan anförda synpunkterna ligga till grund vid val av bränsle. Vid sprit eller starkt sprithaltiga bränslen underlättas starten av någon tillsats av eter. Denna har nämligen ett mycket lågt såväl oktan- som värmevärde och användes bara för att öka tändvilligheten hos ett svårflyktigare bränsle.

Till sist en förklaring. Det talas i artikeln mycket om racermotorer. Läsaren förstår säkert, att de modellmotorer, som används till modellflygplan och fickracerbilar, helt enkelt inte är något annat än just racermotorer, små ettriga saker med högt varv och stor effekt i förhållande till vikten.

Presstopp - Nytt

Fastställda regler

Den 26 januari sammanträdde KSAK:s modellflygkommitté, varvid nya regler fastställdes. Godkändes av verkställande utskottet den 30 januari.

De nya klassreglerna är:

S 1: Segelmodeller under 15 dm². Vingbelastning minst 10 g/dm².

S 2: Segelmodeller över 15 dm². Vingbelastning mellan 15 o. 30 g/dm².

S_{int}: Enligt nordiska A 2.

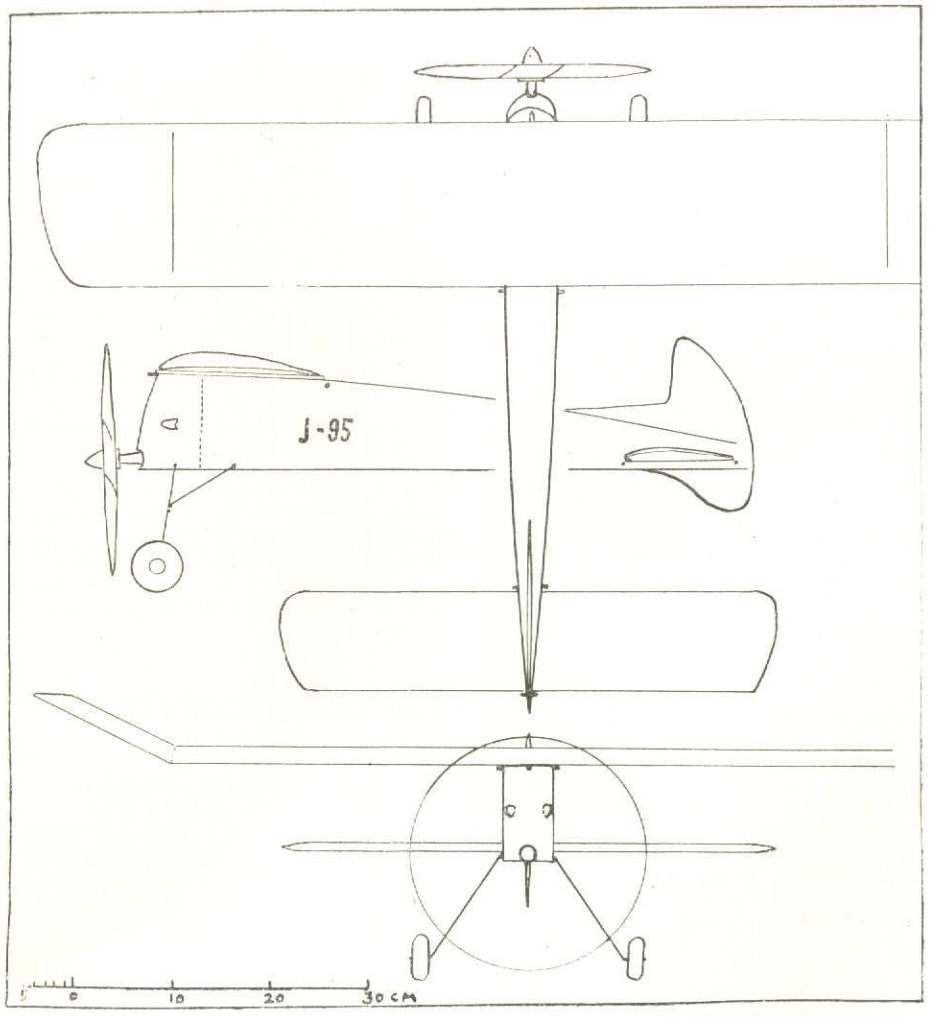
G 1: Gummimotormodeller under 7 dm². Vingbelastning minst 10 g/dm².

G 2: Gummimotormodeller över 7 dm². Vingbelastning minst 15 g/dm². Kroppssektion L²: 200.

int: Enligt wakefieldreglerna.

F: Modeller med diesel- eller tändstiftsmotorer. Vingbelastning minst 15 g/dm².

Se vidare härom i tidningens ledare!



ARNE WIDÉNS "JOSEPHE" 95

DM-vinnare i Stockholm

På stockholmsmästerskapen i somras såg vi en dieselmotormodell, som var rätt intressant. Arne Widéns! Den flög bra och tog också hem ett DM-tecken åt sin husse.

Fick senare höra, att den lystrade under namnet *"Josephe" 95* — tydligen en flicka! Hon liknar inte vanliga dieselmodeller. Ingen hög ful baldakin utan rena, snygga linjer, som det anstår en "flicka".

Något i stil med de senaste amerikanska modellerna.

Arne Widén själv berättar, att han är motståndare till de fula parasollplanen. Vingen skall ligga i höjd med motorn. Han är inte ensam om den tanken. Åtskilliga elitflygare i landet är av den åsikten, att den högt belägna vingen ger instabilitet. Modellen skär gärna ned sig i starten. Den får dålig spiralstabilitet. Det märktes bl a på senaste SM. De flesta modellerna gick strax efter starten in i en slags spinnliknande flykt och fick snart markkänning.

Dessutom är Arne Widén av den åsikten, att F-modellerna måste göras större. En spännvidd på 130—150 cm torde inte alls vara för mycket för en sådan liten motor som Pinotti-dieseln. Det kan kanske inte komma ifråga en raketliknande "vrålstart". Det blir naturligtvis långsam stigning, men i gengäld blir glidet avsevärt bättre, något som de svenska F-modellerna f n är i starkt behov av.

Tidsutlösning för 29 sek och för 6 minuter blir nödvändiga, den senare i form av luftbroms i ena vinghalvan. Bromsen bör vara så intrimmad, att den vid utlösning driver modellen i flatspinn. Anordningar med fallskärmar bli för tungt för förbränningsmotormodeller.

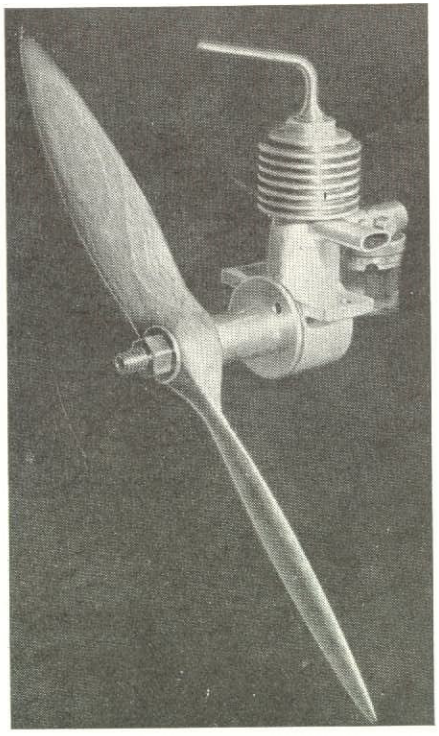
"Josephe" 95 är helt byggd i balsa. Klädseln siden. — Ritningen, som är införd, gör inte anspråk på att vara en utförlig arbetsritning, utan den är endast en principskiss, som ger ett begrepp om modellens utseende. Ger ett tips åt andra konstruktörer.

"Josephe" 95 är en "mixture" av J 81 — den modellen, som kom tvåa på Vintertävlingen 1945 i Uppsala och som innehade före detta svenska rekordet — och J 85, som det fanns en bild av i nummer 2 av Modellflygtidningen förra året, och som flög 11 km vid en tävling i Eskilstuna.

Normalt flyger *"Josephe" 95* 2—3 minuter men har gjort:

8.35 min med 44 sek. motortid
6.46 „ „ 25 „ „
4.12 „ „ 22 „ „

Till sist några viktigare data för dom, som är intresserade: Spännvidd 1000 mm, vingdjup 165 mm, vingyta 16 dm², flygvikt 306 g, vingbelastning 19 g/dm² — de båda senare uppgifterna alltså ovanligt låga — stabilisatorns spv 500 mm, stab. djup 100 mm, stab. yta 4,8 dm², propellerdiameter 240 mm och motorn slutligen är en Pinotti-diesel, den vanliga lilla.



Norsk Diesel

Denna norska dieselmotor anses av många modellflygare här i landet för den bästa som finns till buds. Bland annat har Bananen med framgång använt den på sina F-modeller. Den är så stark, enligt Bananen, att han aldrig vågar köra motorn för fullt. Åtskilligt starkare än Dynomotorn.

Motorn är mycket lätt att plocka isär — dock ett onödigt experiment — genom att framstycket med axellager lätt skruvas bort. Se bilden.

Data:

Cylinderdiameter 13 mm
Slaglängd 18 mm
Cylindervolym 2,4 cm³
Varv/min ungefär 6000
Effekt i hk 1/12
Vikt med prop. 200 g.

Gunnar Kalén, Gamens framgångsrike tävlingsflygare, berättar på dessa sidor om modellflyget i Norrköping. Under den downperiod, som härskade under större delen av 1946, flögs och byggdes det mer än någonsin i Norrköping.

NORRKÖPING

— *modellflygstaden nummer ett*

Det gångna året har för Norrköpings modellflygare varit det hittills aktivaste. Tävlingsverksamheten har varit mycket omfattande. Redan nyårsdagen voro några "gamar" ute och trimmade för Vintertävlingen. Tiden före byggdes och trimmades det frenetiskt i alla läger, ty vi hade satt som mål att visa vad vi gick för. Det fanns också anledning att ha en viss optimism. Mycket goda resultat uppnåddes och för Gamens del hade man trimmat ihop ett mycket starkt lag. Veckan före själva tävlingen sjönk dock humöret avsevärt uppe hos Gamen. Det visade sig nämligen, att halva laget inte skulle kunna följa med. Karl Erik Andersson och Karl Axel Pettersson, som båda gjorde sin rekryt på F 13, fingo inte permission. Ej heller Göran Åberg kunde få fritt från sitt arbete och även Sven Erik Lundins deltagande såg ut att gå upp i rök. Dess bättre lyckades han ordna saken till slut.

Det var därför ett splittrat "gamgäng", som i lag med NAFK-deltagarna satte sig på "Gurklisten" till Örebro. NAFK och Termik hade däremot fått med många deltagare. För många av dem var det deras första tävling. Trots detta blevo resultaten icke så dåliga. Gunnar Kalén lyckades vinna S 2 och Sven Erik Lundin kom på 6:e plats i F-klassen. I lagtävlingen var det bara Vingarna, som slog Gamlaget, som dock bara bestod av Gunnar Kalén och Sven Erik Lundin.

Dålig tävlingsvana.

Vintertävlingen visade dock, att det felades tävlingsvana hos de flesta norrköpingsdeltagarna. För att få en ändring till stånd i den saken, inbjöd Gamen stadens klubbar den 12 mars, att taga del av ett förslag till Norrköpingsserie, som utarbetats av Gamen. Förslaget godkändes och en tävlingskommitté tillsattes med Karl-Axel Pettersson som serieledare. Intresset för serien visade sig vara mycket stort och slappnade ej i fortsättningen. Den blev också mycket spännande redan från första början. De flesta hade nog trott, att det skulle bli en lätt sak för Gamen att vinna serien. Redan i första matchen lyckades emellertid Termik få oavgjort mot Gamen. Termik gick sedan på i god stil och slog de övriga klubbarna. I andra mötet mellan Termik och Gamen fick de förra sitt första stora nederlag. Även NAFK lyckades i sin sista match slå Termik. Gamen fick dock kännas vid ett nederlag av NAFK. Serien slutade med Gamen som segrare och Termik, NAFK och Norrköpingseskadern placerade sig i nämnd ordning. Seriens mål, som ju var att skapa tävlingsvana, kan man säga också nåddes.

Efter serien följde en lugnare period, med de obligatoriska trimningstävlingarna en kväll i veckan, som enda tävlingar. Den 10 juni höll Gamen sin uttagning till rikstävlingen. Det blev Karl Erik Andersson, Gunnar Kalén och Lars Björkeroth som blevo främst. Även denna gång blev det en god placering i uttagningen. Det stora avståndet till finalplatsen satte dock stopp för deltagande, på grund av de dyra resekostnaderna.

SM gick på ett mer fördelaktigt avstånd. De bästa placeringarna där blevo i S 2 Gunnar Kalén som 5:a och Karl Erik Andersson som 8:a. Rune Johansson från Termik hade efter 2:a perioden sin stora segerchans i S 2. Han låg då 2:a och 1:an hade flugit bort sin kärra. Han misslyckades dock fullständigt i sista starten och kom 7:a.

Stadsmatcherna sätter i gång.

Den 8 sept. hölls första stadsmatchen Norrköping—Motala. Tävlingen, som hölls på Kungsängens flygplats, gick i bra väder. Resultaten blevo också mycket goda. Motalalaget hade ingen chans mot det starka norrköpingslaget. I klass S 1 vann Karl Erik Andersson, efter att ha flugit bort två av sina S 1:or. Bengt Falk från Motala lyckades dock bärga en 2:a-placering. Klass S 2 blev en stor seger för Gunnar Kalén, som hade drygt en minuts bättre genomsnittstid än Rune Johansson, som kom 2:a. F-klassen blev en inbördes uppgörelse mellan Göran Åberg och Rune Johansson, där den förre till slut avgjorde segern till sin fördel.

Den 3 nov. gick returmatchen i Motala. Ej heller på hemmaplan kunde "radiostadens" lag göra något åt norrköpingslagets seger. Stig Pettersson tog ganska överlägset hem S 1 före Bengt Falk, som även denna gång kom 2:a. Karl Erik Andersson misslyckades i S 1, men rehabiliterade sig i S 2. Segrare i S 2 blev Lars Björkroth, som efter hård strid slog Gunnar Kalén, som belade 2:a plats. Gunnar Hede blev den enda, som kunde tränga sig in bland norrköpingslagets S 2-flygare. Han blev 4:a före Rune Johansson, Norrköping, som följdes av motalalagets övriga tre mannar. F-klassen behärskades denna gång av Motalas Claes Arnell. Han segrade överlägset före Gunnar Kalén, Norrköping, sedan Sven Erik Lundin från samma lag flugit in i en skog och ägnade sig åt trädklättring.

Norrköpingsmästerskapet, Gamens årligen återkommande tävling, gick av stapeln den 13 sept. I S 1 vann Karl Erik Andersson åter en överlägsen seger före Sven Erik Lundin. Klass 2 A, som för första gången var med på programmet, vanns av Rune Johansson från Termik före Gunnar Kalén, som på grund av sökande efter en bortflugen S 2:a sumpade en start. S 2 blev en synnerligen segsliten historia mellan Rune Johansson och Gunnar Kalén. Den förre fick i sista starten en maxflygning och bärgade därmed segern. Gummimotorklasserna hade sammanslagits i en grupp på grund av de få startande. Sven-Erik Lundin, gammal "Gräv", visade, att han ännu inte glömt flyga G. Han vann före Hugo Bjurström, som också varit med om gummimotormodellernas glansperiod. I F-klassen placerade sig "gamarna" Göran Åbergh, Sven-Erik Lundin och Gunnar Kalén i nämnd ordning. Lagtävlingen vanns förkrossande av Gamen.

Östgötarenässans.

Efter tre års uppehåll återupptog Gamen de traditionsrika Östgötamästerskapen. Tävlingen hölls på Kungsängens flygplats den 1 dec. och var årets sista tävling. Därom står att läsa på annan plats i tidningen. Tävlingen blev hundraprocentigt lyckad och bevisade modeliflygets stora bredd i Östergötland.

Många stora erfarenheter har gjorts under det gångna året, inte minst beroende på den stora tävlingsverksamheten. Tävlingsorganisationen har utvecklats och likaså våra modeller. Grabbarna har fått en stor tävlingsvana. Vi hoppas på ett ännu mera framgångsrikt 1947!

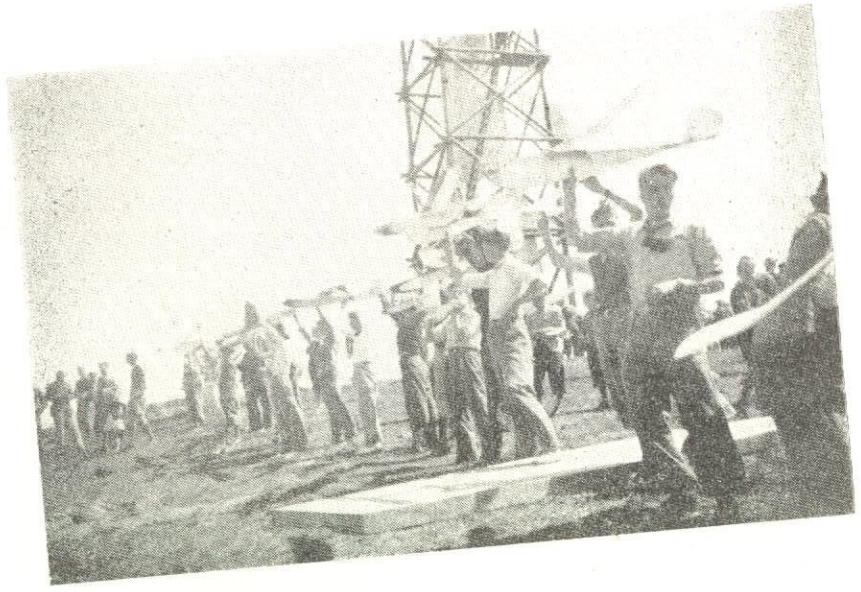
G. K.

HANGFLYGNING . . .

(Forts. fr. sid. 20)

djupet bakom modellens tyngdpunkt. Modellen bör alltså ha en stor framkropp, vingen stor V-form och fenan liten. Dessutom kan man förse modellen med sådana tekniska anordningar som kompasstyrning.

Bilden överst på sidan är hämtad från en hangtävling i Tyskland. Det förefaller vara en masstart och på de modeller, som grabbarna just är i färd med att låta sväva ut över stupet, känner vi igen de mest typiska kännetecknen för en hangmodell.



HANGFLYGNING

Det är synd egentligen att hangflygning med segelmodeller är så lite utbrett här i Sverige. Beror det måhända, på att det inte finns någon lämplig terräng. Vi hade visserligen en hangtävling på Älleberg för några år sedan. Tiderna blev kanske inte så strålande med undantag av segrarens, som var på drygt 3 min. Man föreföll synnerligen begeistrad av att skicka ut sin modell över ett stup, men hur det var, så blev det ingenting mera.

Östersunds flygklubbs modellflygare brukar ibland ge sig upp i fjällen och pröva hangvindarna. Men veterligt har dom inte specialiserat sig på denna gren. Dom flyger med vanliga högstartmodeller. Tiderna har varit räit goda, men hade säkerligen mångdubblats, om modellerna varit konstruerade att flyga på hang.

Men inte behövs det fjäll för att kunna flyga på hang. Lite varstans i landet bör det väl finnas kullar, som absolut räcker till. Det behövs ju inte något skyhögt berg. Det kan räcka med en låg kulle på bara några tiotal meter, och det blir resultat på åtskilliga minuter. Och det är roligt! Det är en stor konst att få sin modell pendla fram och tillbaks över hanget. Risken att flyga bort är tämligen liten.

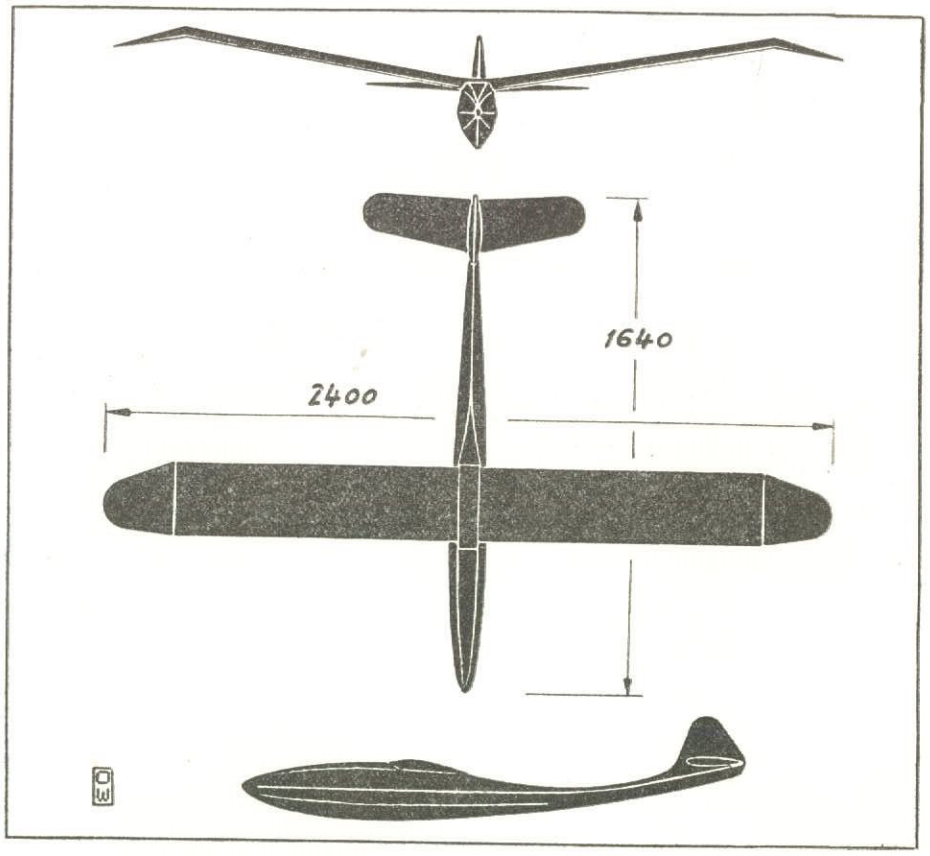
Hur är då hangflygningens teknik? — Hangflygningen kan bedrivas på två sätt. Dels vanliga glidflygningar vid stilla väderlek, dels flygning på de uppvindar, som alstras framför en sluttning, hanget!

Vid det första alternativet blir sjunkhastigheten den avgörande faktorn. Så liten sjunkhastighet som möjligt och modellen glider länge. Stor kursstabilitet på modellen är inte alldeles nödvändig. En högstartmodell kan användas. Men det får alltså inte blåsa något.

Vid det andra alternativet — den egentliga hangflygningen — är *inte* liten sjunkhastighet utslagsgivande. Tvärtom klarar sig en tung modell bättre! Betydande faktor är emellertid modellens kursstabilitet. Denna måste nämligen vara mycket god. Modellen skall ständigt flyga med nosen mot vinden. Vid en vindhastighet, som är lika stor som modellens, kommer modellen alltså att stå stilla i luften.

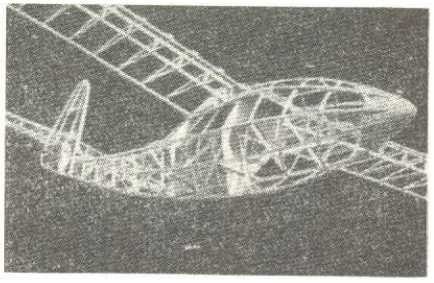
Hur skall man då få en modell kursstabil? Principen är mycket enkel. Stort främre lateralplan och litet aktre, d v s ytan framför modellens tyngdpunkt skall vara stor. Centrum för modellens sidoprojektion skall ligga ungefär ⅓ av ving-

(Forts. å sid. 19)



Schweizisk segelmodell

Titta på bilden till höger! Så bygger man modellflygplan i Schweiz! Mycket pinnar och plock och knåp. För schweizarna och de flesta övriga utländska modellflygare förefaller sporten till 75 procent utgöras av konstruktionsarbete och byggning. Våra svenska modeller, särskilt nybörjarmodellerna, Tigern och Scrappy eller vad dom heter, skrattar man åt i Schweiz.



Bilden föreställer modellen på skissen när ovan, i oklätt skick. "Albatross" heter den. Av utseendet att döma förefaller den närmast vara avsedd för hangflygning — stor framkropp, stor V-form och liten fena. Litet bakre lateralplan alltså! Den är rätt originell efter svenska förhållanden men också vacker. Och det är nog roligt att göra en sådan konstruktion med många tvärstag och pinnar. Men att någon här i Sverige skulle ge sig på något sådant, är dock ovisst!

Den flygande nattkorven

Ful men bra S 2-modell

Den glade skolpojken *Börje Säwensten,* medlem i Vingarna, är pappa till denna modell med det inspirerande namnet. Onekligen är det en kopia av Bananens mångomtalade "Flygande fästning Tumme spec". "Säwen" dementerar på det bestämdaste detta faktum. — Det är bara den goda tanken, som inspirerat till denna unika konstruktion.

Modellen är som synes en segelmodell och går i den stora segelklassen. Den flög — den försvann nämligen upp i det blå en het sommardag — mycket bra och levererade på en tävling i somras batalj med den fruktade Bananens "Balder". Tyvärr flög den bort i den andra tävlingsstarten på ungefär 17 minuter, varför det inte blev någon sista start, och Bananen kunde vinna knappt med några sekunder. "Flygande nattkorvens" bästa tävlingstid lyder på ungefär 3 ½ minut.

Modellen är en typisk representant för den epok inom Vingarna, då man byggde efter enklast möjliga princip och inte bemödade sig med att bygga alltför "arbetsamma" konstruktioner. Kroppen är som synes så gott som jämntjock och fordrar alltså inte något större arbete vid framställningen av spanten. Vingen och stabilisatorn är typiskt rektangulära med tvära spetsar. Samma profil ända ut i spetsarna. Det finns alltså anledning att frukta, att det är av ren lättja, som modellen är i avsaknad av fena. Men nej! Det behövs helt enkelt inte någon fena. Modellen startar gott och kurvar bra. — En fena är något onödigt ont, påstår "Säwen" — och Bananen instämmer!

Slutligen viktigaste data på "Flygande nattkorven:

Spv 1800 mm, vingdjup 200 mm, kroppslängd 1000 mm, stab. spv 500 mm, stab. djup 140 mm, vingbelastning 16 g/dm². Regel: FAI.

Hur vill du ha MFT?

Modellflygtidningen är skriven för modellflygare av modellflygare — det känner vi alla till. Den bör alltså bli så som vi modellflygare själva vill ha den. Men är det så? Red. vet inte, men kanske just Du vet!

Tidningen kanske innehåller för mycket av en sak och för litet av en annan sak. Den kanske är för elitbetonad eller måhända Du vill ha mera nybörjartips.

Därför, käre läsare, skriv och säg, hur Du vill ha det. Stryk under det, som Du tycker om på kupongen här bredvid, klipp ut den och skicka den till Modellflygtidningen!

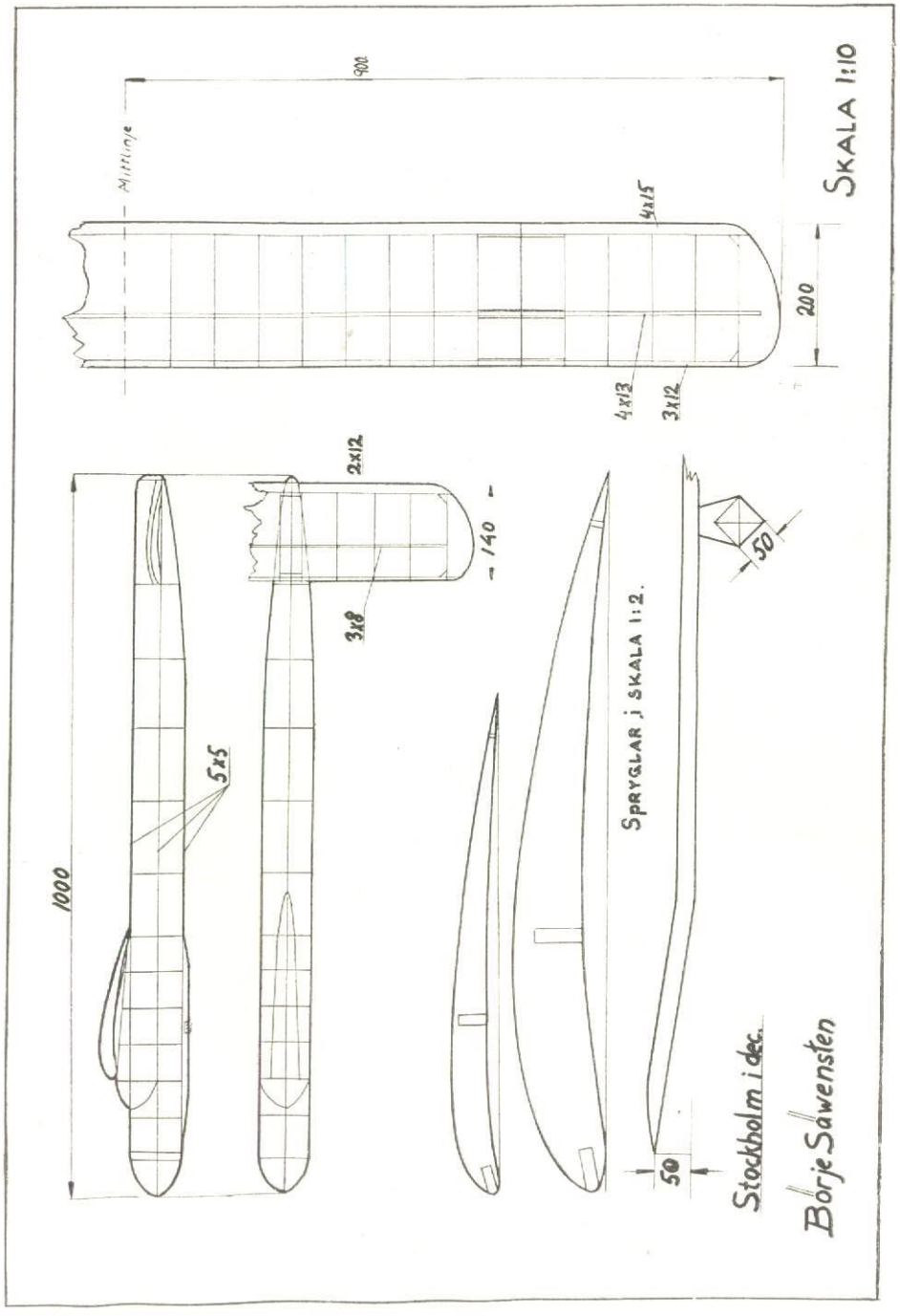
Jag tycker att Modellflygtidningen skall innehålla

Flera ritningar — mindre ritningar
Flera replikamodeller — mindre
Flera byggnadsbeskrivningar — mindre
Mer om "riktigt" flyg — mindre
Teoretiska artiklar
Modellflygnoveller
Fler pristävlingar än förut
Segelmodeller: mer — mindre
Gummimotormodeller: mer — mindre
F-modeller: mer — mindre.

Namn .....

Adress: .....

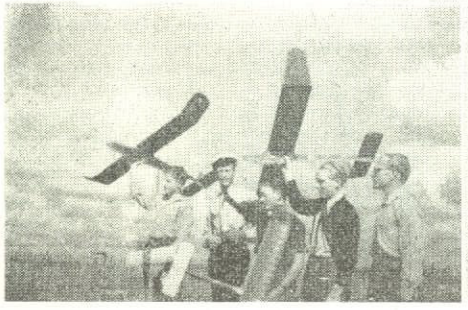
..... MFT 2



VINN PUMPBARA HJUL

Lätt tävling

Den här gången har redaktionsfilosofen Oscar en alldeles särskilt lätt pristävling. Det hela går helt enkelt ut på, att utröna från vilka två olika tillfällen dessa bilder är tagna. När Du kommit underfund med det, så klottra ned det på en lapp och sänd in den till MFT:s redaktion. Först öppnade rätta lösning får ett par häääärliga pumpbara hjul för F-modellen.



Atom-Special

heter en liten dieselmotor, som helt nyligen kommit ut i handeln. Motorn är av tjeckiskt fabrikat och torde i fråga om utformning och konstruktion vara den enklaste och mest geniala och minsta, som hittills byggts i större serier.

Data och prestanda: effekt 0,15 hk vid 10000 varv per minut, höjd 80 mm, längd 85 mm, cylindervolym 1,8 cm³, cylinderdiameter 12 mm, slaglängd 18 mm och vikt 105 g. — Efter allt att döma en synnerligen förnämlig motor alltså!

Motorn säljs genom firman Modellbygge i Göteborg — ensamrätt för Sverige — till ett pris av 73:— kronor. Se annons!

Katalognytt

Årets första modellflygkatalog kommer från Norrlands Modellflygindustri i Umeå.

Katalogen innehåller onekligen mycket av smått och gott. Det märks tydligt, att chefen för företaget är en gammal säker tävlingsflygare — Sture Sandberg, f d Östersunds flygklubb. Modellerna förefaller mycket vederhäftiga — särskilt segelmodellerna. Det finns modeller för alla kategorier, nybörjare, vana modellflygare och elitflygare. Inte mindre än 5 F-modeller — ovanligt många för en svensk modellfirma — återfinns i katalogen.

Skriv själv till Norrlands Modellflygindustri, Umeå, och begär en katalog!

BRA PROFILER

för din modell

Nog är det så, att de flesta modellflygare nu för tiden ritar egna ving- och stabilisatorprofiler till sina modeller. Kanske i lite väl stor utsträckning. Det kan ha sina risker. Modellens flygförmåga beror så mycket just på profilerna. Det kanske förefaller vara mycket arbete med att efter tabeller räkna ut och rita upp profilerna, men det betalar sig att använda väl beprövade profiler. Det brukar ju ofta gå till så, att man har en bra ritmall — en sådan där med krumelurer och böjningar — och så blir profilen direkt efter den formen. Man kanske tycker, att profilen "ser bra ut". Man anser, att den egna profilen liknar någon känd och där-

för bör den gå bra att använda. Men det behövs så små variationer för att en vingprofil helt skall skifta karaktär. Så tänk dig för i fortsättningen!

MFT publicerar här några kända och väl beprövade profiler:

Göttingen 484 är tunn och välvd och lämpar sig sålunda mycket väl såsom stabilisatorprofil. Rekommenderas särskilt för segelmodeller i S 1 och S 2. Den är i tunnaste laget, för att kunna användas såsom vingprofil.

(Forts. på sid. 43)

Gö 484 ...	Över	1,25	2,96	3,55	4,40	5,15	5,80	6,85	7,55	8,40	8,70	8,30	7,50	6,30	4,70	2,95	1,45	0,05
	Under	1,25	0,05	0,00	0,00	0,20	0,45	1,05	1,65	2,75	3,50	3,90	3,95	3,60	2,90	1,66	0,85	0,05
Gö 399.....	Över	0,95	2,50	3,45	4,25	5,10	5,80	6,95	7,65	8,30	8,15	7,60	6,60	5,25	3,75	2,05	1,10	0,15
	Under	0,95	0,15	0,00	0,05	0,25	0,30	0,75	1,05	1,40	1,55	1,55	1,45	1,10	0,80	0,40	0,20	0,15
Naca 6406	Över	0,00	1,15	2,16	3,32	4,24	5,06	6,39	7,43	8,64	8,90	8,48	7,64	6,35	4,66	2,58	1,38	0,06
	Under	0,00	−0,52	−0,55	−0,36	−0,06	0,28	0,97	1,61	2,62	3,10	3,19	3,05	2,66	2,02	1,11	0,55	−0,06
Gö 450.....	Over	1,20	2,80	3,60	4,95	5,90	6,80	8,10	9,00	10,00	10,10	9,60	8,50	7,00	5,00	2,65	1,40	0,00
	Under	1,21	0,15	0,00	0,10	0,25	0,35	0,70	0,95	1,40	1,65	1,70	1,85	1,45	0,85	0,40	0,20	0,00
G-5 P	Över	1,65	4,26	5,35	6,82	8,02	8,92	10,30	11,04	11,60	11,28	10,34	8,86	6,92	4,60	2,15	0,96	0,00
	Under	1,65	0,29	0,00	0,14	0,46	0,78	1,20	1,55	2,16	2,48	2,48	2,00	1,48	1,01	0,58	0,26	0,00

ROBERT COPLANDS
världsberömda
Wakefieldmodell

Det är med en viss hänförelse, som MFT publicerar denna wakefieldmodell av engelsmannen Robert Copland, en av världens mest kända wakefieldflygare.

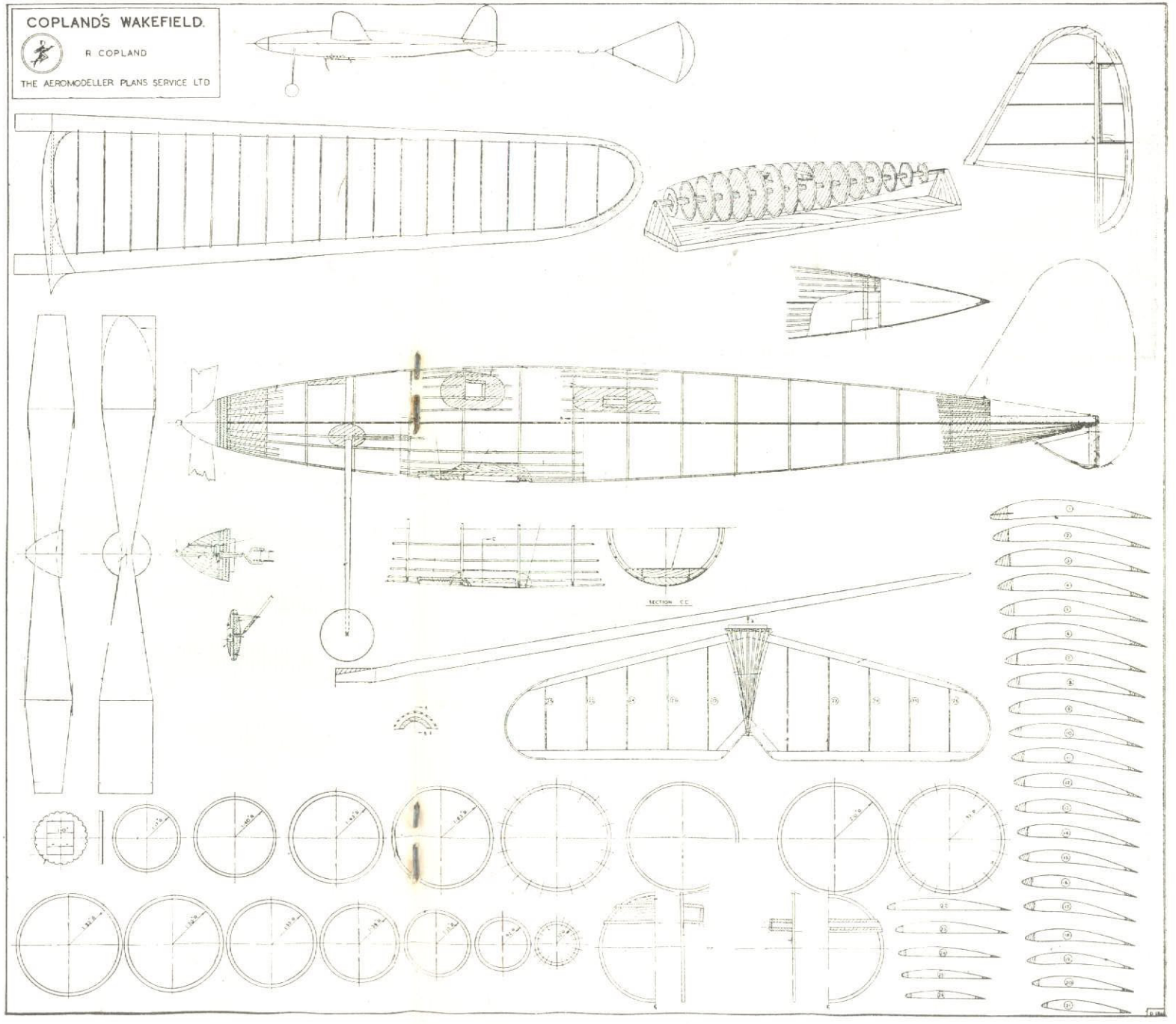
Visserligen är inte den här modellen just den, med vilken Copland innehar det officiella världsrekordet för gummimotormodeller och kom trea med på Wakefield Cup 1939 och med vilken han har vunnit ett otal tävlingar i England, utan en modifierad version. Men ändringarna är så små och obetydliga, att vi gott kan betrakta den såsom just hans världsberömda wakefield.

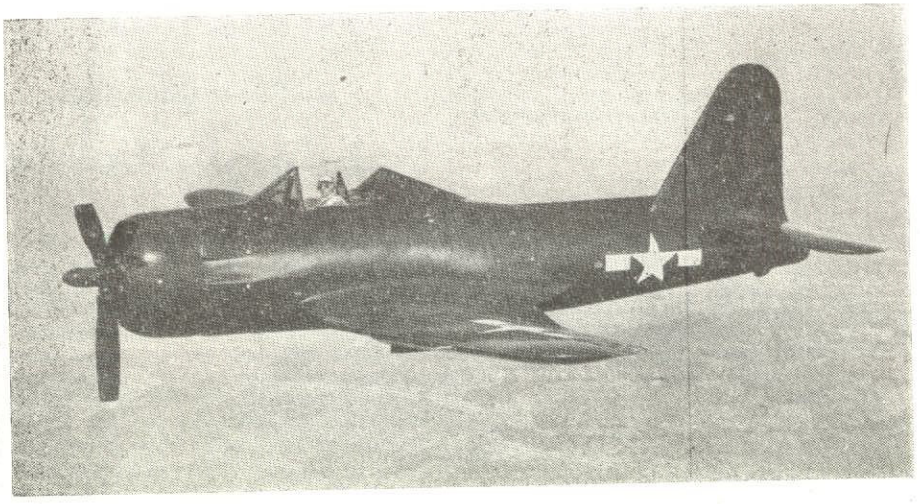
Jag minns, att efter Wakefield Cup 1939 amerikanarna påstod, att engelsmännen skulle ha lyckats betydligt bättre vid denna tävling, om deras modeller inte varit så konservativa utan följt den moderna amerikanska utvecklingen. Mycket berodde bl a på, att de engelska modellerna inte hade fällbar propeller. — Man skall därför ta för givet, att Copland skulle ha försett sin wakefield med fällbar propeller, men så är felaktigt. Copland anser nämligen, att en propeller har en stabiliserande, gyroskopisk effekt vid frigång — alltså samma åsikt, som är utbredd bland wakefieldspecialisterna här i Sverige. Copland har grundligt utprovat den fällbara snurran men kom till resultatet, att den inverkade menande på både längd- och tvärstabiliteten hos modellen. Också den enbladiga propellern förkastar Copland!

De största förändringarna på denna nya version berör närmast vingarna. Maximala vingdjupet har reducerats från 162,5 mm till 150 mm, men samtidigt har han ökat spännvidden från 1087 till 1175 mm. Han har med andra ord ökat vingens sidoförhållande — en för oss svenskar rätt förbluffande åtgärd! V-formen är emellertid densamma som på den gamla versionen.

Vingprofilen är inte längre den gamla hederliga R.A.F. 32 utan en ny, som han kallar för "Davis wing section"! Alltså något tunnare och spetsigare, efter vad vi kan se av ritningen. Modellen har fått

(Forts. på sid. 43)





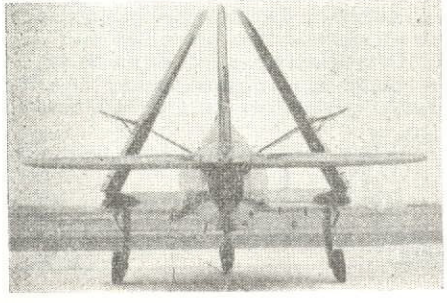
RYAN FIREBALL

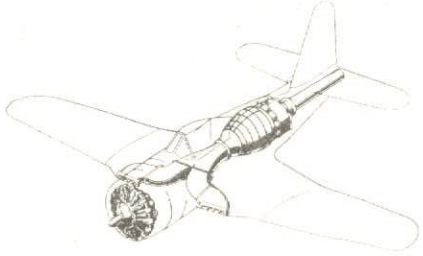
Skala 1:100

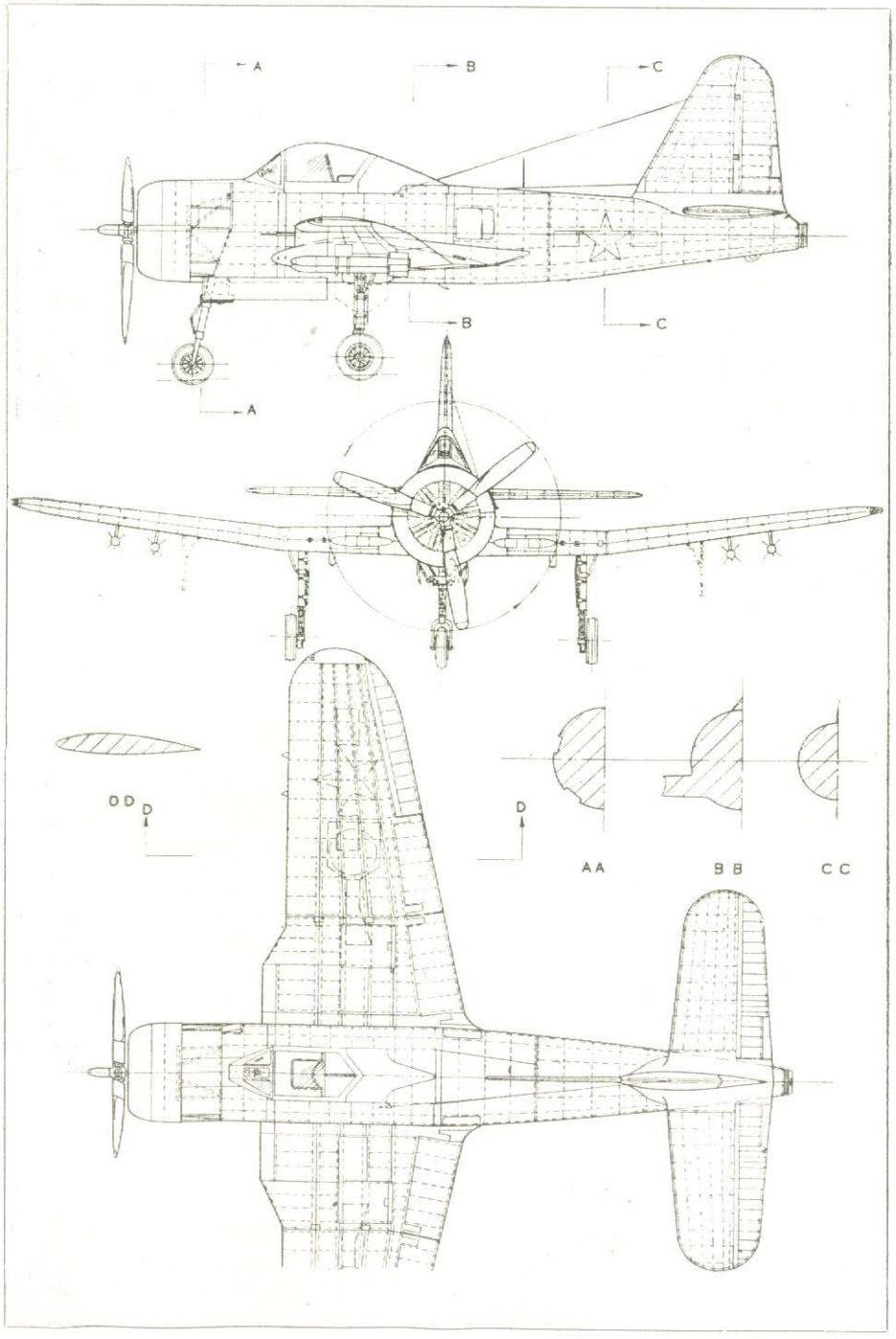
I det förra numret lovade vi en ritning i skala 1 : 100 av Ryan Fireball och vi höll ord! Med dom många bilderna som hjälp borde det bli en alldeles extra stilig modell.

Vi glömde bestämt i det förra numret att tala om, att reaktionsaggregatet var av typ General Electric I-16. Detta användes tillsammans med Wright-motorn vid start och luftstrid, där det ger Fireball mindre kurvradie än något annat modernt jaktplan.

Data och prestanda: Motorer: 1 st 1425 hk Wright "Cyclone" R-1820-C9H, 9-cyl. stjärnmotor samt ett reaktionsaggregat av typ General Electric I-16. Spännvidd: 12,19 m. Längd: 9,85 m. Maxhastighet med både propeller och reaktionsaggregat: 660 km/tim. Maxhastighet med endast propeller: 515 km/tim. Maxhastighet med endast reaktionsaggregat: 485 km/tim. Ekonomisk marschhastighet med endast propeller: 335 km/tim. Flygsträcka utan bomber och med kastbara extratankar: 2.400 km. Stighastighet: 1.600 m/min. Beväpning: 4 st fasta 12,7 mm ksp med 350 skott i varje vapen. Bomblast: 920 kg samt 4 st 27,5 kg raketprojektiler.







CONSOLIDATED VULTEE L-13

Skala 1:100

Consolidated Vultee L-13 är en efterföljare till den under kriget mycket använda Convair Stinson L-5 Sentinel. Den är helt byggd i metall och har fällbara vingar och stabilisator. T o m landningsställsbenen är fällbara inåt, varför planet tar mycket litet utrymme i hangaren.

L-13 är utrustad med en Franklin-motor på 245 hästar, och den startar och landar på en sträcka av endast 70 meter — amerikanarna har tydligen gjort ett försök att få fram en typ med egenskaper liknande den tyska "Storkens". L-13 kan även med fördel användas som bogseringsglidplan. Utan att propellern monteras bort kan den bogseras i en hastighet av närmare 250 km/tim. Vid behov kopplas planet loss och fortsätter för egen motor.

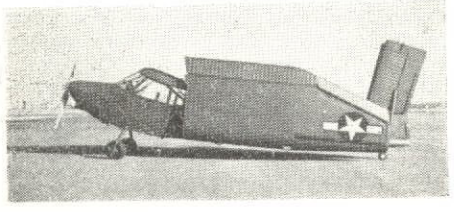
L-13 har en mycket skiftande och mångsidig användning. Den används för både observation, kommunikation, fotografering, kurirtjänst. Två bårar kan snabbt installeras och L-13 gör tjänst som ambulansplan.

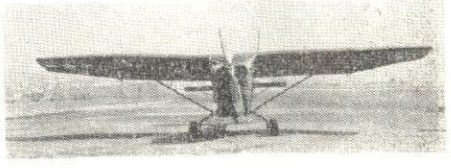
Här L-13:s viktigaste data:

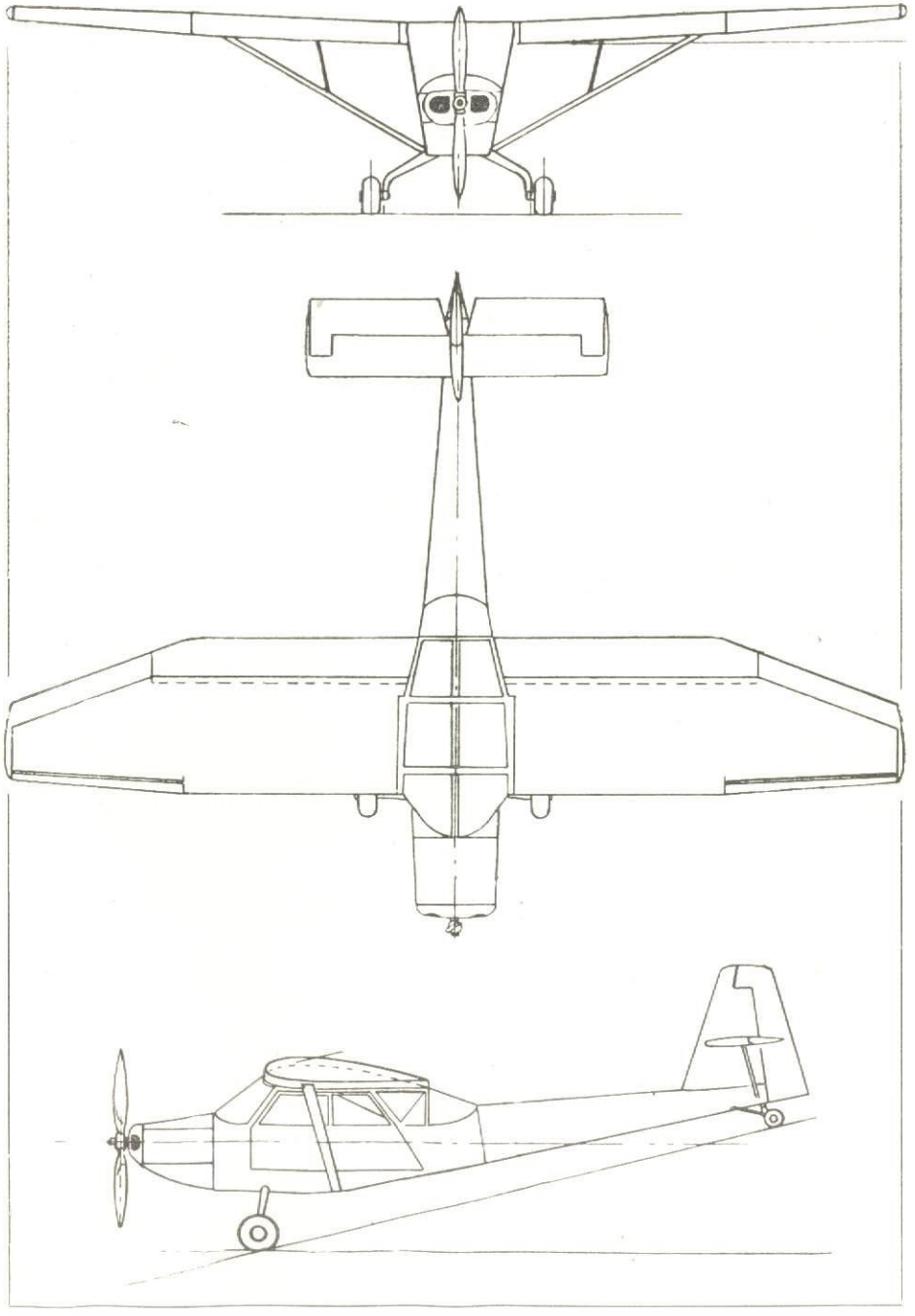
Spännvidd 12,32 m, längd 9,67 m. Flygvikten är 1135 kg. Marschhastigheten 148 km/tim. Flygsträckan 590 km. Landningshastigheten uppges till 70 km/tim och landningssträckan knappt 70 m.

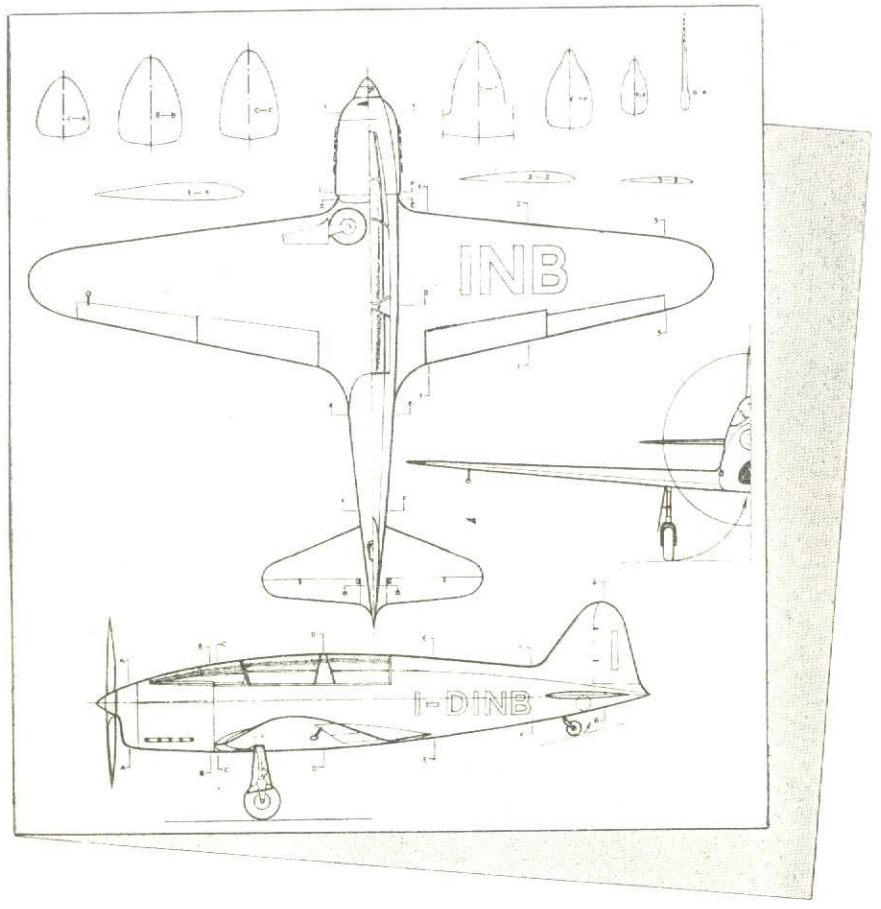
Tyvärr är inte ritningen på vidstående sida förstklassig. Men den är korrekt, och det är i alla fall huvudsaken. Som vi ser av ritningen är kärran försedd med slots och flaps. Den är kul att bygga i skala 1 : 100. Den som är pigg på det, kan ju t o m göra vingarna och stabben fällbara, som på förebilden. Färgen är som vanligt olivgrön, och den amerikanska nationalitetsbeteckningen känner du väl till.

Happy landings!









S. A. I. "AMBROSINI" 7

Sportplanos Italianos

Italienska flygplan för replikabyggaren torde höra till sällsyntheterna. Vad sägs om den här lilla läckra saken? Den blir rätt "söt" i skala 1 : 100 — inte större än 90 mm i spännvidd.

Planet är ovanligt extrem i linjerna, något som vi kanske inte är så vana vid på sportplan. Kabinens ovanliga utformning och uppfällbara landningsställ och sporrhjul, vilka finesser den erfarna byggaren kan förse sin modell med. Något direkt färgschema är inte utlyst. Den vanliga färgen på sportplan är ju eljest krämgul med svarta registreringsbokstäver.

Motorn är en Hirth HM 580 D på 280 hk. Spännvidden 9 m och längden 7,25 m. Maxhastigheten är så pass hög som 380 km/tim och den ekonomiska marschfarten 300. Flygsträckan 1900 km med en bränsleförbrukning av 25 l / 100 km. Flygvikten 1200 kg. Planet är tvåsitsigt!

Vi bygger replikamodeller

Några råd för 100-delsskalan

De flesta av MFT:s replikaritningar går i skala 1 : 100. Den skalan har visat sig vara mycket populär. Dessa små modeller är relativt lätta att bygga, och tack vare kort byggtid hinner man med att föreviga de mest populära flygplanstyperna. Skalan lämpar sig också utmärkt för nybörjaren, emedan dessa lilleputtplan inte behövs detaljeras så noga för att få ett tilltalande utseende — förutsatt att bygget i övrigt är välgjort! Det som ger likheten med riktiga plan är i huvudsak målningen och formen. Den mer avancerade byggaren kan självfallet förse modellen med indragbart landningsställ, roterande propeller, beväpning, genomskinliga kabner och allt, vad som originalet tillhörer!

Hur byggs skala 1 :100?

Som byggnadsmaterial går det att använda vilket träslag som helst. Mest lättarbetat är naturligtvis balsan, men på grund av dess storporighet är det mycket svårt att få fram en tillfredsställande yta vid målningen. Man måste vara ytterst noggrann vid ytbehandlingen. Annars rekommenderas al och lind såsom mycket lämpliga. Dessa träslag ger en förträfflig yta och kuvar sig rätt lätt under kniven.

Kroppen.

Vi väljer ut ett bra trästycke och kalkerar av kroppens sidoprojektion på densamma och skär eller sågar ut biten efter konturerna. På samma sätt förfares med projektionen ovanifrån, varefter kroppen är klar för profileringen. Skär ut mallarna från ritningen och kontrollera med dessa, att kroppen får sin rätta genomskärning. Skär bara ut modellen i grova drag. Den detaljerade utformningen sker medelst putsning med sandpapper eller dylikt. Först grovt sandpapper och sista avputsningen med 00.

Vingarna.

Med dessa förfares på samma sätt som med kroppen. Vingprofilen kontrolleras med mallarna. Är vingen knäckt är det lämpligast att färdigställa var del för sig och sedan limma ihop dom. Vingarna limmas direkt till kroppen. Strömlinjeutfyllningarna vid övergången mellan kropp och vingar gör lämpligen av plastiskt trä eller också balsaavfall från slipningen uppblandat med lim. Slipas mycket noga. Är det fråga om ett biplan, monteras undervingarna först. Stöttorna anbringas till sina platser, och när dessa torkat fast kommer övervingarna.

Vid biplan är det bäst att ytbehandla var vinge för sig, innan dom monteras.

Stjärtpartiet

görs på samma sätt som vingarna. Monteras emellertid först efter ytbehandlingen.

Detaljer

såsom landningsställ, propeller, spinner, stag och annat tillverkas med fördel av spillbitar. Utmärkta propellrar går för resten att göra av läskedryckskapsyler, som slätas ut och klipps i önskad form. Dessa smådetaljer monteras inte till planet, förrän dom är både ytlackerade och målade.

Ytbehandling och målning.

För att få en jämn och glatt yta på modellen stryks den som redan tidigare sagts med lack. Är träslaget balsa bör s k "träfylla" användas. Som grundlack är vanlig cellulosalack lämpligast. Tre eller fyra strykningar kan anses räcka. Mellan varje strykning slipas modellen noga. Dock inte efter sista styrkningen! Först då är det klart för målningen. En tät, tunn cellulosafärg rekommenderas. Som tidigare nämnts är målningen ett av det viktigaste, för att modellen skall se anständig ut. Måla noggrant och tunt. Hellre många gånger tunt än en gång tjockt! Var noggrann med eventuella färgnyanser.

Monteringen.

Sedan färgen torkat monteras modellen ihop. Använd inte mycket lim, för detta löser nämligen upp färgen. Lim som smettar omkring kan förstöra en hel målning. Efter monteringen målas eventuella dekorationer, som nationalitetsmärken, siffror och bokstäver.

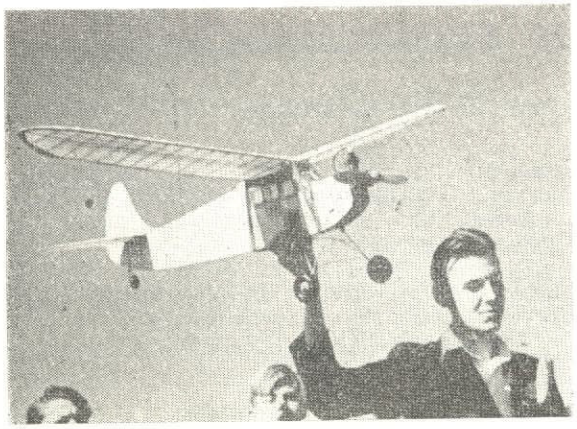
Några tips.

Kabiner kan med fördel göras av nagellack eller dylikt, som strykes över en form impregnerad med något fett.

Kylluckor och raka motorkåpor kan med framgång framställas av vanligt skrivpapper.

Stag och antenner kan göras av tunn pianotråd, samma som tävlingsmodellfly-

(Forts. på sid. 46)



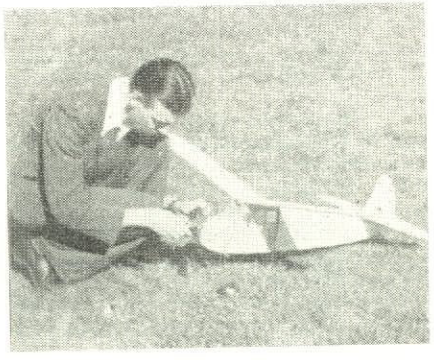
DANSKA F-FLYGARE

— hör av Er

Bilderna här visar dansken Jörgen Larsen från modellflygklubben Cirrus — en av dom mera framstående klubbarna i Danmark. Hans bensinmodell är av halvskaletyp och förefaller vara driven av en Kratmomotor — gammal hederlig motor av tändstiftstyp.

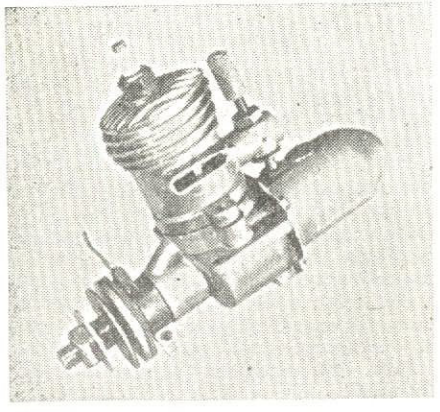
Vi här i Sverige är ju som bekant för närvarande mycket intresserade av allt, vad F-modeller heter. Vi är "sugna" på F-nyheter från all världens hörn. Men trots att Danmark ligger oss så nära inpå knutarna, är det mycket sällan, som vi får höra något från det hållet.

MFT uppmanar därför sina danska läsare och alla danska F-flygare att låta höra av sig! Berätt i ord och bild.



"THOR" BENSINMOTORER

för Flygplan, Båt- och Bilmodeller



DATA:

Hkr.: 1/6. Motorkl.: B. Cyl. vol.: 4,75 cm³ Typ: 2-takt.
Varv/min. m. svänghjul: 300—11.000
Varv/min. m. luftprop.: 1.000— 8.000
Motorvikt: 139 gram.

Pris komplett körklar med TÄNDSPOLE, KONDENSATOR, BENSINTANK och 5-sid. svensk bruksanvisning samt 1 provkörning, 1 fri service och 1 mån. garanti. Kr. **57: 50**

Utan provkörning, service eller garanti Kr. **45: —**

Byggsats till "THOR"-motorn, innehållande alla delar putsade och klara för hopsättning, enda verktyg som erfordras en specialskruvmejsel à Kr. 1:75. Kr. **29: 50**
(Spole och kondensator ingår ej i priset)

Firma ESKADER

Gumshornsg. 8 - Stockholm - Telefon 621853

Strålande MOTORBÖCKER

Model Diesels: The Harborough Publishing Company LDT, Leicester.

Miniatyrdieselmotorerna går sitt segertåg över hela världen. Dieseln är för närvarande oerhört populär i hela Europa och börjar även slå så smått i USA. På senare tid har det kommit fram en mängd olika konstruktioner, särskilt i Frankrike, Italien och England.

Model Diesels är boken just för våra F-modellentusiaster. Den är skriven av D. J. Laidlaw-Dickson och D. A. Russel, framstående män, som ger innehållet en utomordentlig vederhäftighet. Boken är resultatet av drygt fyra års noggranna forskningar med dieselmotorer.

I denna bok lär man känna allt om en diesel. Den behandlar detta slags motorer mycket ingående och åskådligt. Dieselmotorns princip, konstruktion och skötsel. Montering och timers. Hur man bygger en sådan motor.

Av synnerligen stort intresse är redovisningen av alla existerande serietillverkade modelldieselmotorer. Det förefaller, som särskilt italienarna är mycket framstående på detta område. Deras motorer är synnerligen eleganta och effektiva. Också våra svenska dieselmotorer är ihågkomna, men det förefaller faktiskt som om vi skulle ligga i lä om våra konkurrenter.

Men läs om allt detta i Model Diesels. Den är visserligen skriven på engelska, men med den kännedom alla för närvarande har om detta språk, torde detta inte stöta på några svårigheter.

Boken tillhandahålles här i Sverige genom Hallvigs förlag och priset är sensationellt billigt. 7: 50 riksdaler!

Model airplane engines.

Som namnet antyder, behandlar också denna bok miniatyrmotorer. Som den är amerikansk rör den sig huvudsakligen med tändstiftsmotorer.

Model airplane engines är mera tekniskt anlagd än den tidigare recenserade boken. Dess uppgift förefaller närmast vara, att ge läsaren en teknisk handledning i bensinmotorns arbetssätt, tillverkning och användning. — Boken fyller sin uppgift utmärkt väl. De flesta modellflygare med motorer känner sin motor utan men knappast innan.

Gack och köp boken på Hallvigs förlag. Priset kr 7: 50.

BOKEN

om modellflyg

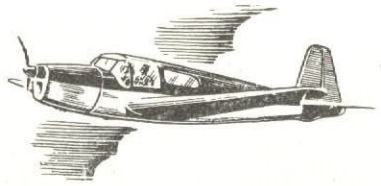
Den lär dig *allt* om modellflygets grunder — och den gör det enkelt. Två originalstora ritningar följa med.

Klipp ur kup. eller skriv av den. Tydligt!

Till **MAURITZONS FÖRLAG**
Postfack 12022 - Stockholm 12

Sänd mig ..ex. "Bygg själv" mot postförskott. Pris 5 kr. Oms. o. porto inr.

Namn .....
Adress .....
..... MFT 2



FACKTIDNINGAR

för

modellflygaren

Prenumerera på någon eller några av nedanstående flygtidskrifter — läs regelbundet en eller facktidskrifter. Följ utvecklingen!

		Helår
Flying	1 nr i mån.	16: —
☐ Model Craftsman	„	17: 50
☐ Popular Mechanics	„	14: —
		2 år
☐ Popular Sciense	„	30: —
		Helår
☐ Skyways	„	18: —
☐ Flyv	„	6: —
☐ Aeromodeller	„	13: —
☐ Aeronautics	„	21: —
☐ Aeroplane	1 nr i veck.	46: 50
☐ Flight	„	48: 50
☐ Flyging	1 nr i mån.	14: —
☐ Interavia	6 nr per år	21: —

HALLVIGS FÖRLAG
Prenumerationsförmedlingen
POSTBOX 19 STOCKHOLM 1

Undertecknad prenumererar på med × betecknade tidskrifter. Likviden insättes på giro 19 13 32, insändes i frimärken, uttages mot postförskott.

Namn: .....

Adress: .....

..... MFT 2

Modellflygare
i Stockholm!
Besök den nyöppnade
HOBBYAFFÄREN
St Eriksgatan 101 Stockholm

Prenumeration på

Aero
Flygnytt
Hobby-magasinet
Modellflyg-tidningen

sker i

Danmark - Norge - Finland

genom

J. SKOVGÅRD
Postbox 708
KÖPENHAMN

H. STUB
Frognerveien 48
OSLO

KÖNNI OY
Aleksandersgatan 13
HELSINGFORS

NÄR?

. . . tänker Du som läser dessa ord
PRENUMERERA
på modellflygarnas egen tidning?

Helår kr 4: — Halvår kr 2: —

Adress: .....

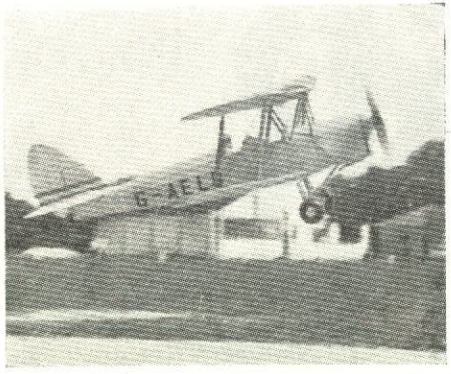
Namn: .....

.....

MODELLFLYGTIDNINGEN
Postbox 19 Stockholm

ENGELSK SKALAMODELL

Enastående modell av Tiger Moth



bilden till vänster, där modellen just startar — är den inte verklighetstrogen. T o m en förare sitter i planet.

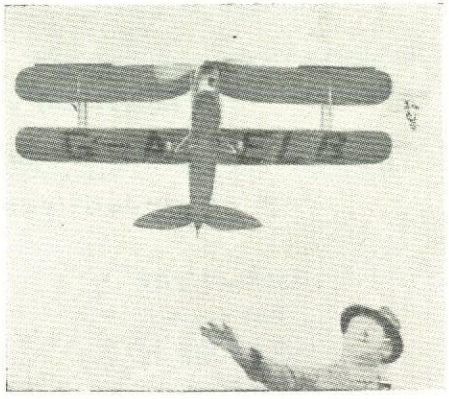
Modellen är gummidriven. Endast en motor. Propellern är uppväxlad 1 : 3 med en kugghjulsanordning i stil med den kända Frog-växeln.

Varför bygger vi inte sådana modeller här i Sverige? Flygande skalmodeller. Här sitter grabbarna och bygger replikamodeller, och när dom är färdiga ställs dom bara upp på en hylla. Vore det inte skojigt som omväxling att bygga något som flyger. Det är svårt, men det är roligt.

Engelsmännen är ena hejare att kunna bygga snyggt och elegant. Som många gånger tidigare anmärkts finner dom ett stort nöje i att efterbilda "riktiga" flygplan eller bygga noggranna skalamodeller.

Titta bara på de här bilderna, som vi har fått från England. Dom visar en Tiger Moth, minutiöst noggrant byggd och efterbildad originaltypen, som bekant även använd som gammalt hederligt skol- och övningsflygplan i det svenska flygvapnet — numera kanske avpolleterad.

Om man inte såg modellens ägare på bilderna skulle man absolut ta för givet, att det var fråga om originalplanet. Se



Skala 1/100. Spännvidd 123 mm.
Byggsats 1.20

Skala 1/50. Spännvidd 245 mm.
Byggsats 2.50

Skala 1/25. Spännvidd 488 mm.
Byggsats 5.00

Porto tillkommer.

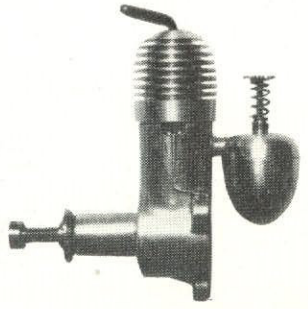
WENTZELS

Apelbergsgatan 48, Stockholm

"VAMPIRE" J 28
i modell

ATOM-SPECIAL *Världens minsta och lättaste serietillverkade dieselmotor*

Motorn har en **vikt av endast 105 gr.** fullt komplett, vilket medför att den har hälften så stor effektbelastning som någon annan nu serietillverkad motor.



DATA:

Effekt	0,1 HK	Längd ö. a.	85 mm
Effektbelastn.	1,05 kg/HK	Cylindervolym	1,8 cm³
Varvtal	5.000—10.000 v/m	Cylinderdiameter	12 mm
Dragkraft	600—800 gr	Slaglängd	18 mm
Total höjd	80 mm	Total vikt	105 gr

Varje motor lev. med garanti, provkörd och fullt körklar. **Motorns rekordlåga effektbelastning på 1,05 kg/hk** (oöverträffat av någon hittills seriebyggd diesel), bör särskilt uppmärksammas, då det innebär ökad prestanda genom en avsevärd viktminskning. Dess välproportionerade dimensioner möjliggör ett smäckert inbyggande av motorn.

Priset på denna motor är Kr. 73:—

Postgiro 240017 — Modell-BYGGE — **Telefon 116332**

Erik Dahlbergsgatan 15 » Göteborg

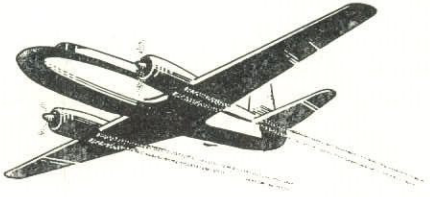
Modellbyggare i Stockholm

Nu kan Ni erhålla allt tänkbart modellmaterial från **Aeromodeller, A.-B. Avesta Modellflygindustri, Tore Haglund Modellflygindustri, Hobby-Sport, Model-Craft, Modell-Sport, Norrlands Modellflygindustri, Industrifirman Stag, Sven E. Trueds-son Modellflygindustri,** i den nyöppnade

HOBBY-AFFÄREN

St Eriksgatan 101 — **Stockholm**

Populärmodeller
i
BALSA



J 21	i sk. 1/50.	Pris pr sats	2: 75
J 22	d:o	d:o	2: 25
Mustang J 26	d:o	d:o	2: 25
SAAB B 17	d:o	d:o	2: 25
Douglas DC 3	d:o	d:o	3: 25

Byggsatserna innehålla: Kontursågat balsaträ till kropp och vinge, lister, svarvade hjul, balsalim, sandpapper och ritning i full skala etc.

1947 års katalog har utkommit. Den innehåller massor av nyheter för modellbyggaren, bl a replikamodeller i balsa, ett stort urval flygande modeller av moderna konstruktioner, dieselmotorer, ritningar m m. Klubbar erhålla fördelaktiga rabatter enligt särskilda villkor.

Norrlands Modellflygindustri
UMEÅ

Norrlands Modellflygindustri, Umeå

Var god sänd mot postförskott:

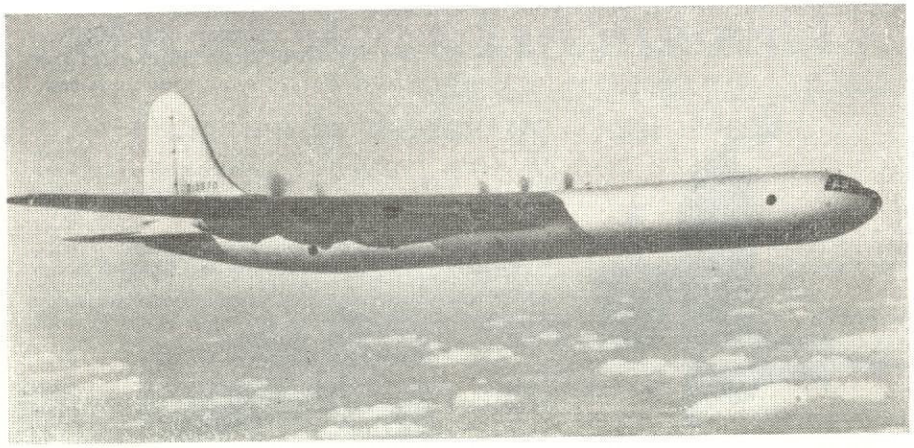
.... st. byggsats .....

.... st katalog .....

Namn: .....

Adress: .....

..... MFT 2



XB-36 är inte precis något lilleputtplan. Den mäter inte mindre än 69 meter mellan vingspetsarna och har en kroppslängd på 49 meter. Såsom representant för dessa luftens jättar bildar den en utmärkt kontrast till det lilla modellplanet på sid. 38.

Consolidated Vultee XB-36 — som den rätta benämningen är — är världens största bombplan. Den kan flyga 15600 km utan mellanlandning med ungefär 5 ton bomber. Den största möjliga bomblasten lyder på omkring 36 ton.

Vid händelse av fientligt anfall kan detta långdistansplan i "superviktsklassen" föra en atombomb till vilken plats som helst på jorden. Maximifarten ligger vid omkring 490 km/tim.

Sex 28-cylindriga Pratt & Whitney Wasp Major-motorer ger XB-36 en sammanlagd motorstyrka på 18000 hk. Motorerna är skjutande. Propellrarna är trebladiga av Curtiss' elektriskt omställbara typ. Dom är inte mindre än 5,7 meter i diameter!

Största höjden — alltså den från marken till fenans topp — är drygt 14 meter. Lika högt som ett vanligt 4-våningshus! Planets flygvikt är ungefär 126 ton. Besättningen är på 12 man samt 4 man i reserv.

AVESTA-modellerna

är jättebra!

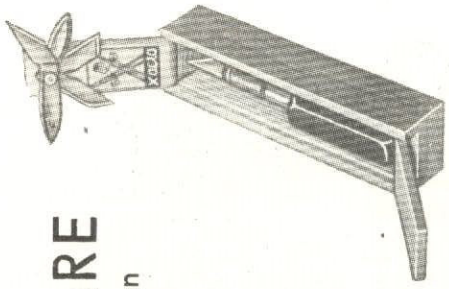
AB. AVESTA MODELLFLYGINDUSTRI

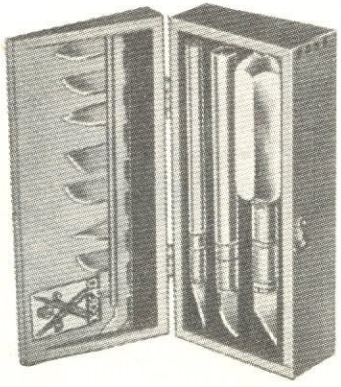
Box 39 AVESTA Tel. 5086

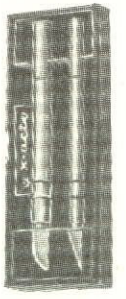
Box 12015 AeroModeller Sthlm 12

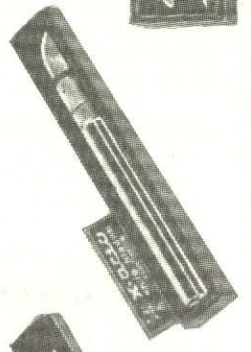
SNABBARE – BÄTTRE – SÄKRARE

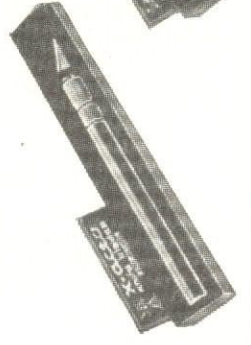
bygger Ni Edra modeller, om Ni använder X-ACTO-verktygen











X-ACTO-kniven ökar Eder skicklighet. Den skär mjukt och är lätt som en penna i användning. **X-ACTO-kniven** är det oumbärliga verktyget för modellbyggare, träsnidare och fotografer.

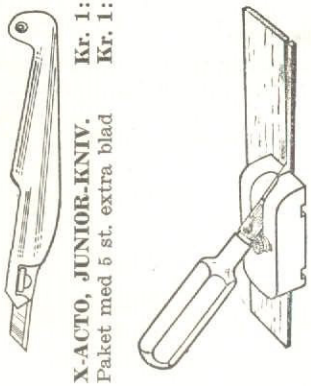
Kniv nr 1 för finare arbeten, skaft av massiv aluminium, med 6 blad. **Kr. 9:—**

Kniv nr 2 för lättare arbeten, skaft av massiv aluminium, med 6 blad. **Kr. 10:—**

X-ACTO, dubbel kniv nr 1 o. 2, m. 12 blad. **Kr. 17:50**

Kniv nr 6 för tyngre arbeten, skaft av massiv aluminium med 6 blad. I träförpackning. **Kr. 12:—**

X-ACTO, DE LUXE, kniv nr 1, 2 och 6, med 10 blad i praktisk förvaringslåda. **Kr. 31:50**



X-ACTO, JUNIOR-KNIV. Paket med 5 st. extra blad **Kr. 1:75** **Kr. 1:75**

X-ACTO,BALSASTRIPPER. Skär listen från 1 till 8 mm. Pris utan kniv **Kr. 6:50**

Alla tiders tidningar . . .

AERO

är visserligen ännu inte den största flygtidningen i Norden, men den är på god väg mot en ledande ställning. Och den är utan tvivel den bästa flygtidningen — tidningen med de välskrivna artiklarna, snabba flygnyheterna och trevliga underhållsartiklarna.

Helår kr 5:—; halvår kr 2:50; lösnummer 50 öre.

Hobby-Magasinet

heter tidningen för de som är populärtekniskt intresserade och som har någon hobby överhuvudtaget. Tidningen innehåller en oändlig mängd ritningar och bilder samt beskrivningar på populärtekniska saker, bilar, båtar, modelljärnvägar och modellflyg mm mm.

Helår kr 6:25; halvår kr 3:75; lösnummer 75 öre.

Modellflygtidningen

skrivs för modellflygare av modellflygare. Modellflygtidningen är den första i sitt slag i Norden — tillkommen på modellflygarnas eget initiativ, för deras egen skull.

Helår kr 4:—; halvår kr 2:—; lösnummer 50 öre.

Beställ provnummer från

Hallvigs Förlag

Postbox 19 *Stockholm 1*

Sänd provnummer på
AERO — Hobby-Magasinet — Modellflygtidningen
mot 20 öre till porto.

Namn: .....

Adress: .....

..... MFT 2

BRA PROFILER . . .

(Forts. fr. sid. 25)

Nästa profil i raden, **Göttingen 399,** är däremot mera avsedd som vingprofil. Bra för segelmodeller med en vingkorda på 15—20 cm och vingbelastning mellan 15 och 18 g/dm². Som den inte är välvd, bör den också gå utmärkt att använda till gummimotormodeller.

NACA 6406 har liknande egenskaper som den första profilen. Är bara något extremare. Har samma användning.

Göttingen 450 är den mest kända och beprövade profilen i denna samling. Den används med fördel på modeller i klass S 2. Veterligt har den inte provats på gummimotormodeller, men det förefaller, som om den skulle passa bra.

G 5 P är en bra vingprofil för F-modeller. Den är tjockare och har större nosradie än de andra profilerna och tillåter alltså ett kraftigare balksystem, vilket är av nöden på en F-modell.

COPLANDS WAKEFIELD . . .

(Forts. fr. sid. 26)

ett betydligt flackare glid, men flyghastigheten är ungefär densamma — alltså lägre sjunkhastighet! Stigförmågan är som förr.

Några data på denna nya version av Coplands wakefield:

Spännvidd 1175 mm, djupet vid vingroten 150 mm och vid vingspetsen (2:a sprygeln!) 94 mm, kroppslängd 900 mm, stabilisatorspännvidd 45,6 mm, största djup 116 mm, djup vid yttersta sprygeln 64 mm.

Propellerdiametern 45,2 mm och propellerblockets dimensioner är 452×50×21,25 mm. Motorn är direktdriven och består av 12 st 0,6×6,4 mm.

Vikter: Vinge 39,7 g, stabilisator 7,0 g, fena 4,4 g, kropp 56,7, g, prop. anordn. 35,4 g, landningsställ 12,6 g, motor 85,0 g. Total vikt summa 240,8 g.

Motorns vikt i förhållande till totalvikten är alltså omkring 35 % — ett efter svenska förhållanden lågt värde.

Slutligen hoppas vi, att denna förnämliga wakefieldkonstruktion skall inspirera våra svenska modellflygare till nya kraftag inom gummimotorflyget.

-bert.

Modellflygarnas

bästa

INKÖPSKÄLLA

MODELL - SPORT

Box 98, FALKENBERG

Över 20.000

THOR MOTORER *har sålts 1946*

Detta vittnar om motorns goda kvalité och popularitet.

Bli alltså den lyckliga innehavaren av en motor.

Data och bruksanvisning medföljer. Köp alltid Eder motor genom oss, det lönar sig. Motorn säljes till det fantastiskt låga priset av Kr. 46: —

Sänd 20 öre i frimärken, så erhåller Ni vår prislista på motorer o. d.

INDUSTRIFIRMA HOBBY SERVICE

Engelbrektsgatan 14 C Västerås

Nyhet!

MOSQUITO

I BALSA spv. 125 cm

Byggsatsen innehåller jätteritning, tryckta balsaflak, tryckta spryglar med lätthål, halvarbetad propeller, 4 flaskor färg och dope, lim, äkta japanpapper, sarvvade hjul och nosplugg. Modellen är försedd med rörliga roder och flaps etc. Allt detta + gummisnodd erhåller Ni för **Kr. 16: 25.**

PIPER CUB

BENSINKNARR för klass C. Spv 2,10 m

Byggsatsen innehåller svampgummihjul, utstansade spant, 3 stora ark ritningar, färdigbockat landställ m. m. m. m.

Obs.! pris endast **Kr. 48: 75.**

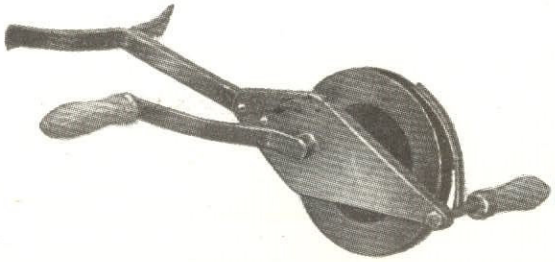
J 26

U-KONTROLL som ovan. Spv. 80 cm

Pris Kr. 24: 40.

HOBBY-SPORT

SÄVEDALEN



Modellplansvinsch

för start av segelmodeller.

Utväxl ng 1-7.

Gedigen konstr. Kr. 20: —

AB Eriksson & Stark

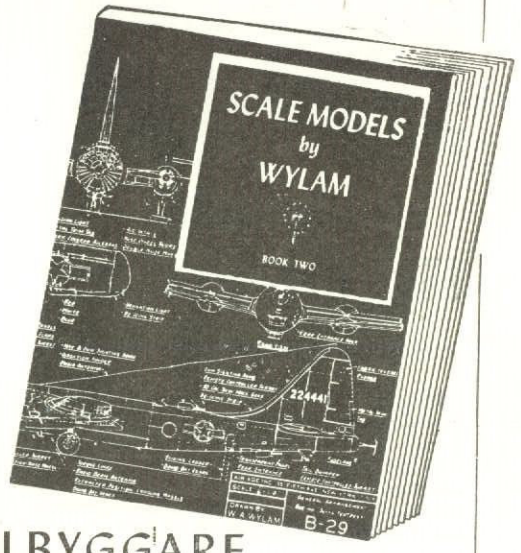
Tel. 25 61 33 — 25 94 66

ULVSUNDA

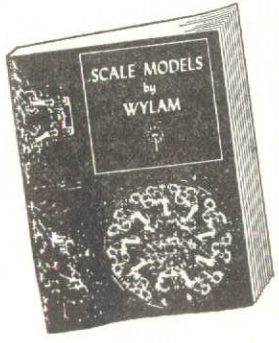
USA-nytt:

2 FYND

för



REPLIKAMODELLBYGGARE



Direkt från Amerika har vi i dagarna fått in ett begränsat antal av världens främsta böcker för replikmodellbyggare — utarbetade av den fantastiskt skicklige amerikanske modellritaren William Wylam. Beställ Ditt exemplar redan i dag!

Bok 1 **kronor 7: 50** Bok 2 **kronor 7: 50**

HA

Postbo

Adress: .....

.....

REPLIKATIPS ...

(Forts. fr. sid. 33)

gare använder som startlina. De tunna trådarna i elektriska ledningar kan också med fördel användas. Skär upp gummiisoleringen bara, så hittar du dom!

Och så till sist det bästa rådet av alla. Vid replikabygge behövs det en stor portion noggrannhet, tålamod och åter noggrannhet!

OM DU SJÄLV HAR PRENUMERERAT PÅ MODELLFLYGTIDNINGEN — GE DÅ EN PRENUMERATION I PRESENT TILL NÅGON MODELLFLYGVÄN!

Amerikanska

Flygfotografier

nyligen inkomna i tusental!

För ett par tre veckor sen fick vi in tusentals originalfotografier på amerikanska militära flygplan. Bilderna, som är framställda av Amerikas två specialfirmor för flygbilder, levereras i det internationella samlarformatet 9×12 cm och för 40 öre per styck!

TECKNINGAR på FLYGPLAN

anlände samtidigt i inte mindre än 16 olika utföranden. Teckningarna är utförda i format 24×35 cm och kostar endast 1 krona per styck. De äro mycket lämpliga för inramning!

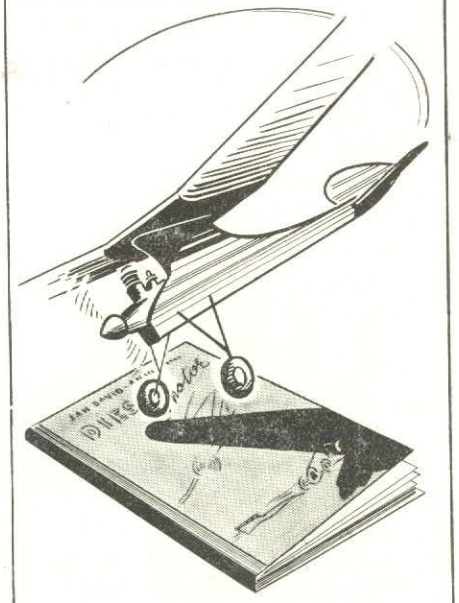
Specialerbjudande.

10 olika flygfotografier samt 2 olika flygteckningar erhålles *omgående och portofritt* för endast kr 5:—.

Pris Kr. 2

HOBBY-

SÄVEDA



Norsk diesel-bok!

Det här är boken för varje dieselmodellflygare. På dess många, rikt illustrerade sidor, vimlar det av fina tips — som varje modellintresserad bör ta väl vara på! Med boken följer utförliga ritningar över hur man själv med enkla medel tillverkar en dieselmotor.

Pris endast kronor 4: 75

HALLVIGS FÖRLAG

Postbox 19 **Stockholm 1**

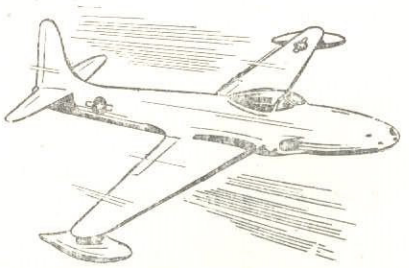
Sänd mot postförskott/frimärken:

.... st "Dieselmotorer..." à Kr. 4: 75

Namn: .....

Adress: .....

..... MFT-2



Böcker

för flygintresserade

AIRCRAFT ENGINES OF THE WORLD
av Paul H. Wilkinson. Pris kr 39:—

FLYVE ORDBOGEN
av John Foltmann. Pris kr 15: 50

MODELFLYVESPORT
av Bang, Thinesen, Weishaupt. Pris kr 7: 50

MODEL GLIDER DESIGN
av Frank Zaic. Pris kr 6:—

FRA SLAGGEBANE TIL SPITFIRE
av C. Nash Hendriksen. Pris kr. 10:—

AD LUFTENS SLAGNE LANDEVEJ
av Peter Trans. Pris kr 1: 75

FLYVNINGENS BILLEDBOG
av Johs Thinesen. Pris kr 2: 50

SCALE MODELS BY WYLAM I
av Bill Wylam. Pris kr 7: 50

SCALE MODELS BY WYLAM II
av Bill Wylam. Pris kr 7: 50

FLYGBOKEN
av Lundberg o. Molin. Pris kr 5: 50

PÅ TYSTA VINGAR
av Yngve Norrvi. Pris kr 6: 75

RÖDA VINGAR
av Stig Wennerström. Pris kr 6: 75

MOT SVARTA HIMLAR
av Sixten Rönnow. Pris kr 6: 75

MODELLFLYGHANDBOKEN
av Stark o. Sundström. Pris kr 3: 75

MODEL DIESELS
av D. A. Russel. Pris kr 7: 50

DIESEL MOTOR
av David Andersen. Pris kr 4: 75

ATT TECKNA FLYGPLAN
av Erik Lagerqvist. Pris kr 3: 50

BYGG SJÄLV
av Knud Flensted-Jensen. Pris kr 5:—

Sänd in Er rekvisition redan i dag!

HALLVIGS FÖRLAG

BOKAVDELNINGEN

Postbox 19 **Stockholm 1**

Undertecknad rekvirerar med × betecknade böcker. Likviden insändes i frimärken — uttages mot postförskott.

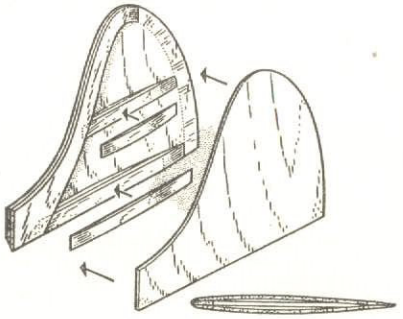
Namn: .....

Adress: .....

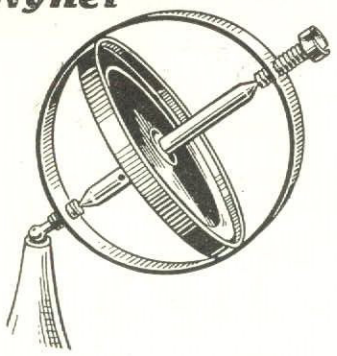
.....

Bra sätt att bygga fena!

Fenor till modellflygplan kan man bygga på många olika sätt. Här har vi ett sätt — det som åskådliggörs på bilden till höger. Fenan tillverkas lämpligen av två fanérstycken, som limmas ihop. Strömlinjeformade balsabitar bildar mellanlägg och det hela hålls samman av klädnypor under torkningen. Fanéret kan md fördel vara rätt tunt. Bra råd för den som vill ha en lätt och elegant fena till sin modell.



Nyhet



Gyrosnurra

En enastående trevlig och rolig artikel som faktiskt upphäver tyngdlagen. Snurrans gångtid 7—12 minuter och varvantalet c:a 10000 varv per min.
Beställ redan i dag! Roa och förbluffa Edra vänner.
Pris kr. 3:75 + porto. 2 st. portofr.

— — — — — — — — — — — — —

GYROTEKNIK
Box 18 005 - Stockholm 18

Var god sänd mig ..... st. gyrosnurra mot postförskott.
Namn .....
Adress: .....
Postadress: .....
Skriv tydligt! MFT 2.

Nyhet!

Nyheter från
HALLVIGS

heter en tryckt bulletin, som regelbundet utsändes med nyheter från Hallvigs Förlag, Aero, Flygnytt från Aero, Hobby-Magasinet, Modellflygtidningen, Flyg-Bilden, Flyg-Bazaren, Musik-Bazaren samt Hobby-Affären.

Sänder Ni in kupongen nedan med tydligt namn och adress erhåller Ni denna bulletin gratis!

— — — — — — — — — — — —

HALLVIGS FÖRLAG
Postbox 19 Stockholm 1

Undertecknad önskar regelbundet och gratis erhålla bulletinen "Nyheter från Hallvigs".

Namn: .....
Adress: .....
..... MFT 2

Kul teknikbok för ungt folk.

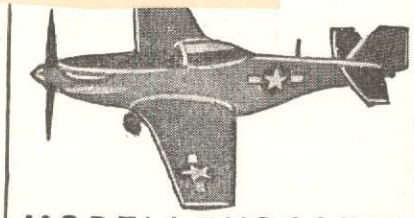
Tekniska sagor: Bernard Hogben, P. A. Norstedt & Söners Förlag. Pris kr 3:50, inb. 5:—.

Denna bok är avsedd för de yngsta. Författaren har lyckats utmärkt att i sagans form redogöra för klockans, flygmaskinens, bilens, telefonens m fl maskiners grundprinciper.

Tekniska sagor är en översättning från den engelska "John och Wendy". Trevliga bilder förekommer av Yvon Denize.

Många föräldrar blir säkert tacksamma för den hjälp ur brydsamma situationer, som här erbjudes dom. Alltså, fäder till tekniskt begåvade och frågvisa småungar: köp boken!

Rlå.



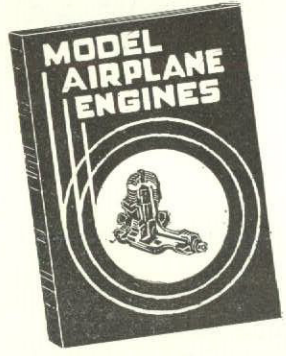
BÅTAR — JÄRNVÄGAR — SPÅRVÄGAR

MODELLBYGGARE!

Här är mina 35 öre i frimärken.
Sänd katalog och M-C-nytt Nr. 1 o. 2 till:

Namn: .....
Adress: .....
Postadress: .....

MODEL-CRAFT
Kungsgatan 7 b - MALMÖ



Detta är boken för alla som är intresserade av miniatyrmotorer. Den avhandlar på nära 200 sidor allt som har med tändstiftsmotorer att göra. Författare är den kände amerikanske modellmotorexperten ROBERT WEINSTEIN.

Pris endast kronor 7:50

HALLVIGS FÖRLAG
BOKAVDELNINGEN
Postbox 19 Stockholm 1

Undertecknad rekvirerar boken "Model Airplane Engines" à kr 7: 50.
Likviden insändes i frimärken — uttages mot postförskott.

Namn: .....
Adress: .....
..... MFT 2

för flygintresserade!

Sänd mot postförskott — frimärken.

Flygmärke	Kr. 2:15
Flygring	„ 4:25
Manschettknappar	„ 4:95
Flygbrosch	„ 3:45

Stryk under det som önskas!
Glöm inte namn och adress!

FLYG-BAZAREN
Box 21032 Stockholm 21

Ett bygga fena!

GJUTNA MODELLER

i skalorna

1:50 1:100 1:150

erhålles gratis mot insändande av 20 öre till porto och expedition. De gjutna modellerna är av Ingenjör Enar Anderssons tillverkning och distribueras av

FLYG-BAZAREN

Box 21 032 Stockholm 21

Behöver Ni pengar?

Sitt inte och grubbla över hur Ni lättast ska tjäna pengar — sänd i stället efter det roliga prospektet med ombudsvillkoren på

Aero
Flygnytt från Aero
Hobby-magasinet
Modellflyg-tidningen

Det lönar sig att sända efter ombudsvillkoren!

HALLVIGS FÖRLAG

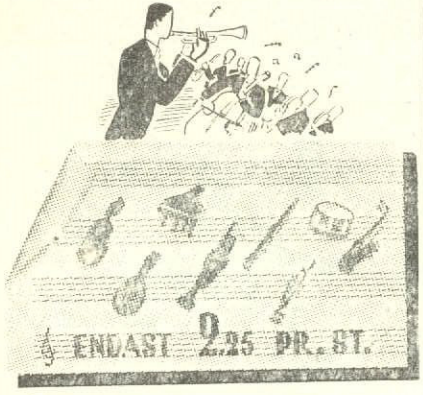
Postbox 19 *STOCKHOLM 1*

Sänd ombudsvillkor till:

Namn: .....

Adress: .....

..... MFT 2



...kostar dessa små eleganta musikmärken, som bör bäras av alla musikintresserade.

Fiol — Gitarr — Banjo — Flygel
Trumpet — Trumma — Klarinett
Kornett — Munspel — Saxofon

MUSIK-BAZAREN

Box 21032 Stockholm 21

Behöver Ni ritningar?

Önskar Ni någon ritning för Ert modellbygge — vänd Er till oss. Ni erhåller då utan någon som helst kostnad förteckn. och prislista över de ritningar på olika svenska och utländska modeller vi har i lager.

RITNINGS-SERVICE

Box 6105 Stockholm 6

MODELLFLYGTIDNINGEN

Ansv. utgivare: ULF HALLVIG Redaktör: ROBERT LÖWEN-ÅBERG
Annonschef: LENNART EKMAN
Redaktionen 20 70 55 Expeditionen 33 90 39
Postbox 19 — STOCKHOLM 1, SWEDEN

Copyright: Hallvigs Förlag, Stockholm — Sweden.
Lindarnas Tryckeri, Falun — 1947.

Nyhet!

STOPP!

Förlåt, att vi tar Din uppmärksamhet i anspråk, men bara en enda liten samvetsfråga: Hur mycket kostar Dig Din hobby varje år med alla prenumerationer, inköp o. d.? — — — Så mycket! Det var sannerligen inte småsmulor!!! Då har vi någonting som passar just Dig, nämligen

Medlemskap i S H F

Tack vare vårt rabattsystem har Du möjlighet att inte bara tjäna in Din årsavgift utan dessutom spara en god slant! Läs därför närmare om detta och om alla andra fördelar, Svenska Hobbyförbundet kan erbjuda Dig, i

Hobby-Magasinet

— vårt officiella organ —

eller skicka in nedanstående kupong och Du erhåller gratis våra stadgar och ytterligare upplysningar!

Ingen sund hobby är främmande för

S H F!!!

SVENSKA HOBBYFÖRBUNDET,
S:t Eriksgatan 82, Sthlm

Sänd mig gratis stadgar, broschyrer m. m.

Namn .....

Adress .....

Hobby .....