



MODELLFLYGC

ÅRGÅNG 2 NUMMER 6 - 7
OKTOBER 1950

Sport

"Bananen" tog sitt första SM

Är modellflygning bra för "bena"...?



"Bananen" t.v. kan både S, G och F!

Bananen, Elmgren och Börjeson är de tre B:n vi skall komma ihåg såsom varande svenska mästare 1950. Att modellflygning trots detta inte är bra för "bena" kan säkert Arne Elmgren intyga, som sprang omkring i ett kärr

i en och en halv timme i ädelt sökande efter sin G int-kärre. Medan han letade och just som en vänlig individ offerade sig och vadade ut till halsen i det våta kärret, kom Börjesons F-knarr
Forts. på sid. 5.

TIDNING FÖR KSAK:s MODELLFLYGARE

MODELLFLYGSPORT

Årg. 2 Nr. 6 - 7

Oktober 1950

Redaktör och ansvarig utgivare:
G.H. Dérantz.

Redaktion:
KUNGL. SVENSKA AEROKLUBBEN,
Malmkillnadsgatan 27
STOCKHOLM

FLYGLOTTERIET AVSLUTAT

Modellflygklubbarna har gjort en god insats genom att sälja lotter i KSAK:s flyglotteri. En hel del klubbar har utom provisionen gjort sig förtjänta av extra penningpriser. Dessa klubbar med uppnådda resultat och tilldelade pris-summor uppräknas här nedan:

- 1:a pris 500:- Aeroklubben i Malmö, Modellflygsektionen 1545 lotter
- 2:a pris 300:- Hultsfreds Hobbyklubb 730 lotter
- 3:e pris 200:- Mfk Svalan, Roslagsbro 660 lotter
- 4:e pris 100:- Sundsvalls Flygsällskap Modellflygsektionen 607 lotter
- 5:e pris 50:- Hällefors Mfk 460 lotter
- 6:e pris 50:- Åtvidabergs Mfk 300 lotter

- 7:e pris 50:- Älvsjö Mfk 264 lotter
- 8:e pris 50:- Limhamns Mfk 261 lotter
- 9:e - 12:e pris, 25:- kronor vardera, får Mfk Draken, Falun, Mfk Flygkamraterna, Hovsta, Kiruna Mfk och Enköpings Fk, som sålt 250 lotter vardera.

KSAK gratulerar vinnarna och hoppas på nya framgångar nästa gång det blir lotteri.

INSÄNT: K-G Pettersson, Smedjebacken

Havererat plan var stor modell
KÖPENHAMN måndag (MT).
Ett rykte gjorde gällande att en flygolycka skett i Jammerbukten vid Blokhus. Maskinen som störtade i havet, visade sig nämligen vara ett stort modellflygplan, som drevs av en bensinmotor.
Strandbevakningen i Blokhus fick på måndagsförmiddagen besök av en ung man som frågade om de sett ett segelflygplan på avvägar, och man förstod då att det var detta plan som hade störtat i havet. Planet saknade givetvis förare. Två spaningsmaskiner från Karups flygfält på Jylland hade deltagit i spaningarna, men dessa inställdes omedelbart.

11/7 50

PRESTATIONSPRISTÄVLINGEN 1950

Det börjar bli oroligt uppe i toppen på resultatlistan! Mfk Svalan i Roslagsbro som förra året hörde till eliten har dragit ifrån och tycks vilja ta upp kampen på allvar med Aeroklubben i Malmö, som segrat två år å rad. Nykomlingarna bland toppklubbarna, Åtvidaberg och Vingarna bör vi kanske även hålla ögonen på i fortsättningen.

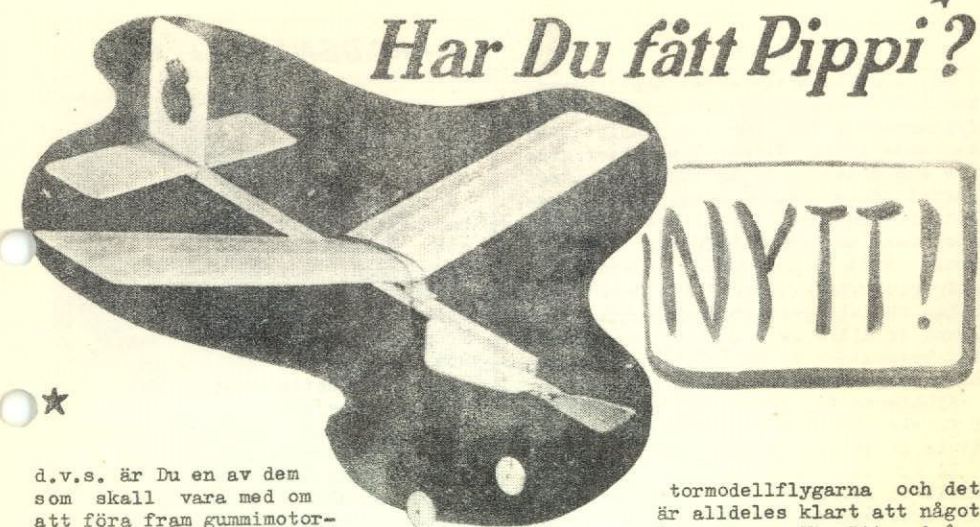
MODELLFLYG-KOMMITTÉN

KSAK:s verkställande utskott har vid sitt septembersammanträde bl.a. invalt ingenjören Ragnar Odenman från Enskede i KSAK:s Modellflygkommitté i stället för Nils Lindqwister, som avgått. Kommittén har nu följande sammansättning:

Fabrikör T.Stark (ordförande), herr T.Larsson, inköpsassistent O.Lindén, intendent J. Nauclér, herr G.G.Nilsson, ingenjör R.Odenman, teknolog B. Stark och civilingenjör S.Stark.

KONFERENSER PLANERAS

De nya internationella modellflygglerna kan väntas bli kompletterade under de närmaste månaderna. Sedan materialet är samlat avser KSAK att anordna specialkonferenser, dels inom kommittén dels mellan klubbledarna för att dryfta aktuella regelfrågor.



Har Du fått Pippi?

d.v.s. är Du en av dem som skall vara med om att föra fram gummimotormodellflyget till den plats där det stod före kriget? Då var det en svensk elitklass och de flesta tävlingarna hölls med G-modeller. Segelmodellerna, som numera dominerar det svenska modellflyget, byggdes på den tiden i mindre omfattning och det var materialbristen under krigsåren som kom oss att nästan helt glömma bort de trevliga gummimotormodellerna, vilka kanske är litet svårare att handskas med i början men som ger lättarrangerade tävlingar och sportslig spänning i mycket rikt mått.

Wakefield visar vägen
I förra numret av Modellflygsport talades något om den tekniska utveckling som gummimotormodellerna genomgått under de senaste åren. Där konstaterades också att svenskarna råkat komma på efterkälken, något som emellertid inte inger några omedelbara farhågor, eftersom vi fortfarande har en handfull modellflygare kvar ur de slittupper som före kriget gjorde så god sverigepropaganda i London, Paris och Antwerpen. Några av dessa modellflygare har redan tagit itu med den intressanta uppgiften att konstruera nya modeller, som skall kunna göra sig gällande i konkurrens med de bästa utländska.

På lång sikt är emellertid situationen mera bekymmersam. Vi har ingen nyrekrytering att tala om bland gummimo-

tormodellflygarna och det är alldeles klart att något måste göras. Vi sätter igång genast!

Har Du fått Pippi?
Lycklig den som kan svara Ja på den frågan om någon månad, när Pippi börjat flyga ut bland de registrerade modellflygklubbarna. Pippi är (som Du nog redan gissat) en gummimotormodell som vi hoppas skall hjälpa till att låta modellflygarna bekanta sig med det roliga G-modellflyget.
Pippi är en enkel stavmodell, som utan vidare kan byggas av den som tidigare byggt segelmodellen Vargen. Pippi som har helt klädd vinge är mera komplicerad än Tummeliten och liknande nybörjarmodeller men i gengäld är den mera trimbar och därigenom mera givande för den som bygger och flyger den.

Pippis pappa
är Sven Wentzel, en av deltagarna i det svenska wakefieldlaget 1937. Härnedan ger han en rad värdefulla Pippitips som Du bör studera grundligt innan Du börjar bygga modellen. Wentzel har alltså Pippi, den saken är klar! Hos honom kan Du köpa modellen i komplett byggsats för 4:10.

KSAK skänker bort
ett begränsat antal Pippi-byggsatser till de registrerade klubbarna på vissa villkor. Dessa villkor måste ovillkorligen uppfyllas.

Forts. sid. 4.

Forts. fr. sid. 3.

Hur får man Pippi?

Jo, den klubb som efter den 1 november i år rekviderar ett antal modellflygarpass å 1:- får som vanligt motsvarande antal Vargen-byggsatser gratis och dessutom tills vidare så långt lagret räcker samma antal Pippi-byggsatser. Klubbarna får alltså extra lön för den medlemsanskaffning som kan komma till stånd under hösten. Det står givetvis klubben fritt att efter behag fördela gratisbyggsatserna även bland de äldre medlemmarna, men antalet byggsatser är helt beroende på hur många pass som rekvideras.

Klubbarna får gärna beställa passen i förväg och skaffa medlemmarna efteråt om så skulle önskas.

En förutsättning för att Din klubb skall få byggsatser är vidare att dessa verkligen rekvideras. Du bör alltså på rekvisitionsblanketten för passen ange om Du vill ha motsvarande antal Vargen resp. Pippi för Din klubb.

De enskilt registrerade

bör ta tillfället i akt och bilda en klubb. Klubbregistreringen är avgiftsfri och en klubb har en lång rad förmåner som den enskilt registrerade inte kan komma i åtnjutande av.

Pippi är bara början

av en rad propagandaåtgärder KSAK nu tänker vidta för att stimulera intresset för G-modellerna. Titta till exempel på Tempo-tävlingen som presenteras på annan plats i tidningen!

* * *

Sven Wentzel:

TRIMNINGSTIPS för nybörjare

Att bygga en modell avsedd för flygning är relativt enkelt. Att få den att flyga perfekt kan vara betydligt svårare. Man kan nog utgå ifrån att det knappast är mer än 5% av alla nya modeller - hur vackra och välbyggda de än må vara - som redan från början flyger bra.

Du gör klokt i att ta med detta i beräkningen, när Du packar upp Din stolta skapelse för att för första

MÅNADENS GÄSTSPEL



Modellflygsport har härmed nöjet att presentera Jan Jangö, som i detta nummer refererar SM och RT på Skarpnäck. Som en ringa erkänsla för detta högkvalificerade medarbetarskap låter han KSAK:s registrerade modellflygare få göra en särskilt förmånlig prenumeration på hans tidning Hobby-Folk. Den som prenumererar för 1951 redan nu får en komplett årgång -50 alldeles gratis. Prenumerationspriset är 6:- för 10 nummer.

gången låta den få luft under vingarna. Modellen påminner i ett avseende om en fågelunge. Ger den sej ur boet för tidigt, faller den pladask till marken. Detsamma brukar vara fallet med en nybyggd, otrimmad gummimotormodell, som släpps iväg med uppdragen motor. Du kommer ingen vart med modellen på det viset. I stället skall Du sakta och försiktigt så att säga lära Din modell att flyga.

Följer Du de trimningsråd jag här tänker ge Dej, kommer det säkert att gå bra. Lägg framför allt band på Din iver att så fort som möjligt få se modellen i luften. Arbeta planmässigt, inte minst med hjärnan. Kan Du lista ut orsakerna till att modellen uppför sig felaktigt, så kan Du snart börja räkna Dig till experterna.

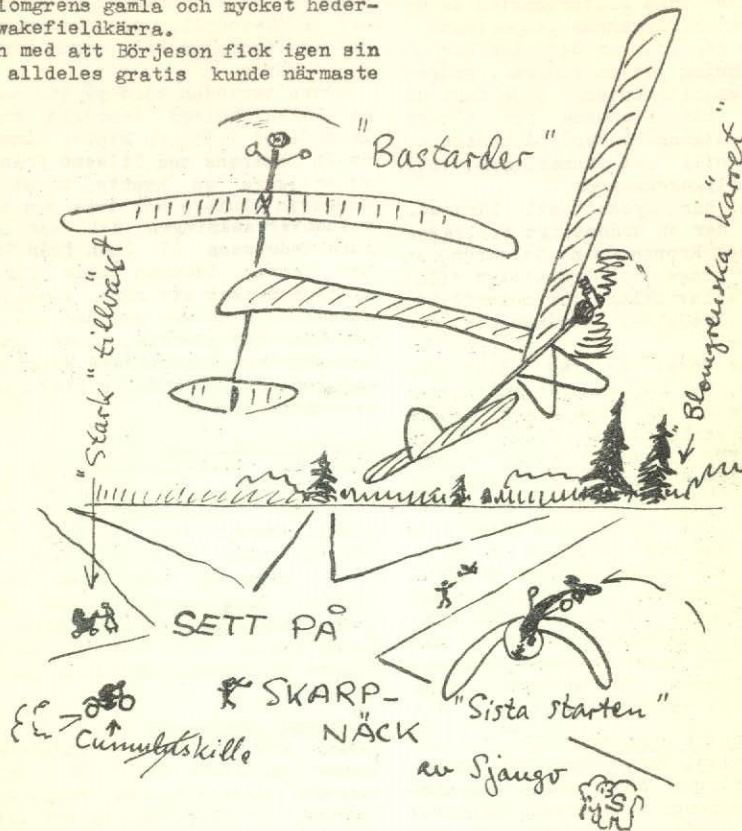
Innan provflygningen börjar, alltså innan Du går hemifrån, måste Du övertyga Dej om att vinge, stabilisator och fena inte är skeva. Håll modellen i ögonhöjd framför Dej med propellern riktad mot Dej. Vingens fram- och bakkant skall då bilda parallella linjer. Gör de inte detta, innebär det att

Forts. sid. 11

Forts. fr. sid. 1.

svävande i skyn och landade 10 meter från Blomgrens gamla och mycket hedervärda wakefieldkärren.

I och med att Börjeson fick igen sin modell alldeles gratis kunde närmaste



segeraspiranten Ragnar Odenman hälsa hem. Den store segelmodellkonstruktören hade en mycket jobbig men tämligen svart dag, och man frågar sig ängsligt när himlens makter skall sluta strö tvåor över honom. Den här gången blev han alltså tvåa i F-klassen, fyra i Rikstävlingen och slutade på adertonde plats i SM-tävlingens S int-klass.

Med vad som ovan sagts om Bin och ben är också hela striden om mästerskapen i det närmaste utredd. Det var på andra periodens bortflygningar allt hängde. Vädet var inte det bästa, kallt och med snål vind, tjocka moln som ömsom släppte ner ett lätt duggregn över modellflygarna och ömsom lät en blek sol framkalla små termikungar

över de cementade startbanorna. Bananen och enskedegrabbarna i Cumulus är de mest hemtama på Skarpnäck och fick därför de flesta tillfällena till termik. Receptet avslöjades beredvilligt: Släpp upp kärren så att den glider med vinden mitt över den långsgående banan så blir det nästan säkert tillräcklig lyftning för att kärren skall nå uppvindarna vid skogsbrynet. Sedan kommer landningen ofelbart i det omtalade kärret eller i värsta fall i Ältasjön.

Det börjar dyka upp egendomliga bastarder på F-knarrmarknaden. En F-knarr skall ju vara en kompromiss mellan segel- och motormodell, en segelmodell med hjälpmotor om man så vill, men

Forts. på sid. 6.

Forts. fr. sid. 5.

dessa fruktansvärt stöddiga bastarder kan väl inte vara slutprodukten av de svenska modellflygarnas experiment?! Som det nu såg ut, var det segelkärror som för omkring med en snurra i vådret som groteska helikopters. I de fall då motorerna inte stannade för tidigt blev det utgångshöjder på kanske 40 meter. Då vill det sannerligen till goda segelflygegenskaper!

Börjeson har mycket att lära ut. Hans kärra har en ordentligt tilltagen fena, tjock kroppsbom av balsarör, en lagom stor vinge och ordentligt tilltagna anfallsvinklar för motorflykt. Resultat: Treubbel utgångshöjd för glidflykten.

G int är också en svag klass för närvarande. Hur kan annars gamlingarna Arne Blomgren och Sune Stark plocka fram sina gamla kärror från 1949 års tävling (för all del, de var med på Jämijärvi också), borsta av dammet och belägga de båda första platserna med finfin marginal? Alla årets Wakefield-deltagare kom med bland de 8 bästa. Hegemonien var endast sprängd av Kjell Eklund, Vederöslöv, som ledde efter första omgången, och Lars G. Larsson, Norrköping. Kan kanske Eklund få det att blåsa med litet friskare vindar i wakefieldklassen? Det är bara 9 månader kvar till nästa pokaltävling.

Dagens gladaste segrare

var utan tvivel Rune "Bananen" Andersson som äntligen efter många års kämpande kunde bärga sin första SM-titel. Det blev i S int. "Bananen" anses nog jämte Odenman vara landets säkraste konstruktör, och det är inte underligt att han fått uppdraget att konstruera två KSAK-modeller, av vilka den ena redan kommit ut i byggsats (Spiggen 5). Dagens segrarekipage var egentligen

två kärror, den första som i andra perioden flög bort på en 7 minutersflygning var en modifiering av en ännu nyare KSAK-modell, och reserv blev ett original exemplar till samma förnämliga S int-kärra.

Andra perioden bjöd på tre maxtider, av vilka Roland Schedvin hade den längsta på 7.13, en kvarts minut bättre än Bananens med Silesmo från Örebro ytterligare en kvarts minut bakom. Schedvin slutade som tvåa och blev Cumulusöverraskningen den här gången. Rune Andersson II (han från Cumulus) och Ragnar Odenman hade för dagen alltför mycket att göra, anmälda i tre klasser som de var och med nio starter per man att avverka. Inte underligt att dom åker lättviktare efter kärrorna! Trösten för Cumulus blev lagpriset i Rikstävlingen.

Av praktiska skäl,

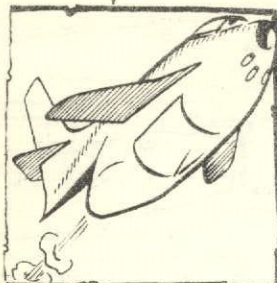
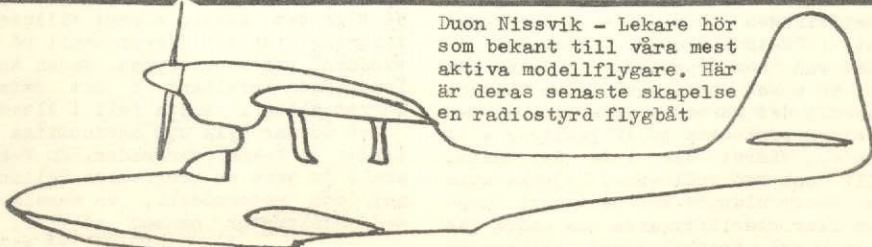
billigare resekostnader etc., gick Rikstävlingen parallellt med SM. Här blev det "utdelning" till en annan gammal kämpe, Sture Sandberg, Umeå. I Rikstävlingen fick som sagt Cumulus tröst genom en överlägsen lagseger. Cumulus' Rune Andersson kom nämligen tvåa och Ragnar Odenman fyra. Stockholmstrakten höll sig för övrigt väl framme med nykomlingen Rolf Hagel, som kom trea.

Vingarna jubilerade

genom att stå för arrangemangen med Pappa Tyko Stark och Börje i ledningen och där fattades inte rutin och smidighet. En liten men mycket intresserad publik följde tävlingen och stannade mycket snällt kvar för att hurra av pristagare och arrangörer. Vid sidan om prissamlingen fanns ett standar för 15 års arbete i modellflygets tjänst som KSAK med mycket varm hand

Forts. på sid. 12.

Duon Nissvik - Lekare hör som bekant till våra mest aktiva modellflygare. Här är deras senaste skapelse en radiostyrd flygbåt



Tunna tunnare tunnast

SAAB och flygvapnet kan med rätta vara stolta över sitt nya reaktionsdrivna jaktplan J 29, som under nästa år väntas komma ut på förbanden, där det skall ersätta kvarvarande propellerjaktplan - J 26 Mustang och J 21 A - och komplettera redan uppsatta flottiljer av J 28 Vampire och J 21 R.

Med J 21 eller "Tunnan", som planet brukar kallas på grund av sin något trinda kroppsform, får det svenska flygvapnet ett av världens snabbaste jaktplan och fråga är om något annat europeiskt land kan uppvisa ett serietillverkat jaktplan i J 29:ans klass. Åran härför tillfaller naturligtvis i första hand SAAB:s konstruktörer, vilka trots den totala avspärrningen under kriget med ty åtföljande svensk eftersläpning framför allt i höghastighetsforskning, så snabbt kunnat tillgodogöra sig de sista krigsårens erfarenheter och omsätta dessa i praktiken - på ett sätt som i hög grad förväntat utlandets experter.

Projektarbetet på J 29 eller SAAB-1001, som planet till en början kallades, påbörjades i oktober 1945. Avsikten var då att förse planet med en förbättrad upplaga av de Havillands Goblin-motor (med c:a 1.400 kg dragkraft). Vid årsskiftet 1945-46 blev det emellertid klart att en ny och starkare reamotor - Ghost - kunde väntas bli tillgänglig, varför projektet modifierades med hänsyn till denna motor, som beräknades ge en dragkraft av 2,27 ton. Den andra stora händelsen under J 29:ans tillblivelse var att man bl.a. genom vissa schweiziska kon-

takter fick tillgång till en del av det enorma forskningsunderlag, som under kriget hopats i Tyskland, och som bland annat visade, att pilformiga vingar avsevärt höjde ett flygplans prestanda vid farter i närheten av ljudets. Man kunde dock även räkna ut att stark pilform dels skulle kunna medföra farlig instabilitet, dels medföra ogynnsamma följder ur hållfasthetsaspekt. Det var med dessa skäl för ögonen som J 29:ans konstruktörer under överingenjör Lars Brisings skickliga ledning valde en ganska måttlig pilform - 25 grader - i kombination med en ganska tunn vingprofil.

Några skäl att ångra detta beslut har man inte haft, vilket kanske på sitt sätt också framgått av det sätt varpå den nu i det närmaste avslutade utprovningen av de tre J 29-prototyperna hittills förlöpt. Den första av dessa provflögs i september 1948 och i juli 1950 följde en s.k. serierotyp vars utseende i huvudsak överensstämmer med den kommande serieversionens. Anledningen till det relativt stora antalet provflygplan var att man på

Forts. sid. 10

Månadens modell

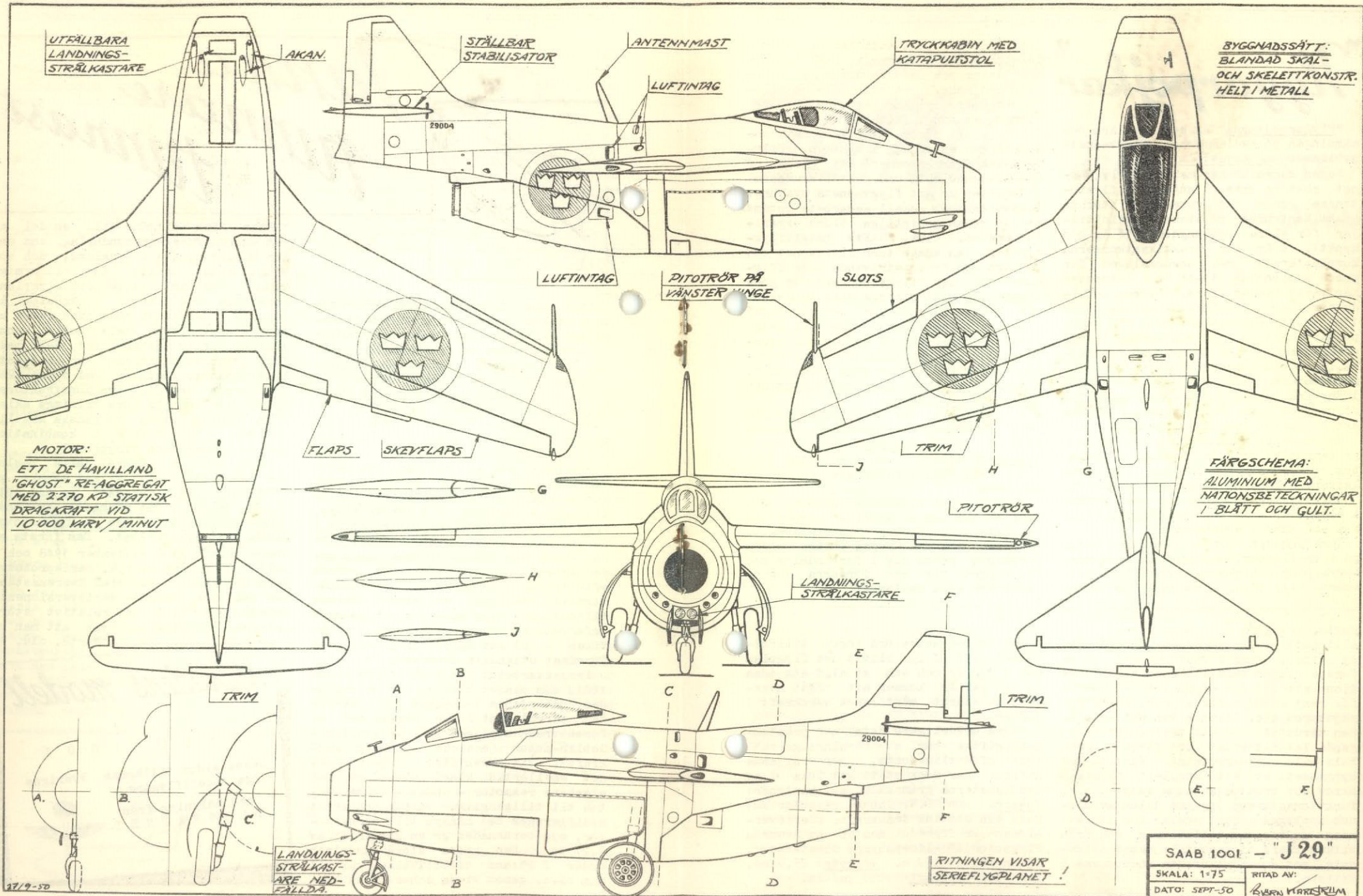
J 29

S A A B 1 0 0 1

Dessa sidor tillägnas Sveriges unga modellflygare

med hälsning från
FLYGVAPNET





SAAB 100I - "J 29"
 SKALA: 1:75
 DATO: SEPT-50
 RITAD AV:
 EBERH. KARLSTRÖM

"Flygarpojkar"

"Flygarpojarna" är den populära benämningen på medlemmarna i flygvapnets nybildade ungdomsavdelningar.

Sedan många år har man inom flygvapnet sökt ta vara på ungdomens flygintresse genom att sommartid anordna praktikantkurser på vissa flygflottilljer för äldre skolungdom (16 år och uppåt). I år har praktikantkurserna kompletterats med ungdomsläger för yngre skolpojkar (13-16 år). Intresset har varit mycket stort. Sålunda anmälde sig i år 375 äldre skolpojkar till 150 praktikantplatser och 132 yngre pojkar till de 120 platserna i ungdomslägren. Det är framgången med dessa läger och kurser (jämför de goda erfarenheterna från liknande verksamhet i England och Kanada) som föranledde flygvapnet att tills vidare i mindre skala anordna även vinterkurser.

Genom dessa vinterkurser kan "flygarpojarna" få veta en hel del om tjänsten i flygvapnet och kan därigenom lättare avgöra om de passar för yrket. Ungdomsavdelningarna tar emot pojkar i åldern 13 - 19 år. Medlem över 19 år kan stå kvar i avdelningen.

Verksamheten börjar i mindre skala på fyra platser, nämligen i Stockholm, Norrköping, Linköping och Halmstad. Ämnena blir bl.a. motorlära, luftnavi-

Forts. fr. sid. 7

gation, flygplanidentifiering, väderlekslära, radiotelegrafi, linstrainerutbildning och fotografering med laboratorietjänst. Det blir dels kvällskurser (tre kvällar per månad) om två timmar per gång, dels idrott eller utflykt till någon av flygvapnets anläggningar en söndag i månaden. Filmföreläsningar kommer att spela en framträdande roll under kvällskurserna. Avsikten är att flygvapnets nya ungdomsverksamhet skall samarbeta intimt med de redan befintliga äldre organisationerna, t.ex. KSAK:s modellflygklubbar. Man anser inom flygvapnet att duktiga och framåtsträvande modellflygare som blir "flygarpojkar" får goda tillfällen att utvidga sina kunskaper och skaffa sig kontakt med "riktigt" flyg. De "flygarpojkar" som inte redan förut är registrerade som modellflygare kommer att registreras. Den eventuella avgiften är den enda som utgår. Flygvapnets omfattande kursverksamhet blir helt avgiftsfri.

I Stockholm kan medlemsanmälan ske till Flygstabens pressektion, Stockholm 80, i Norrköping till F 13, i Linköping till F 3 och i Halmstad till F 14. Alla flygintresserade grabbar är välkomna!

Nu finns det anledning förmoda, att bara en del av de anmälda kommer att få plats. Därför bör klubbledarna på de orter som kan komma ifråga ofördröjligen sätta sig i förbindelse med flygvapnet för att försäkra sig om plats för sina medlemmar.

Det är med andra ord ingen tillfällighet att J 29 blivit det flygplan det i dag är och som av allt att döma om ett par år kommer att högst avsevärt ha stärkt vårt lands värnkraft i luften.

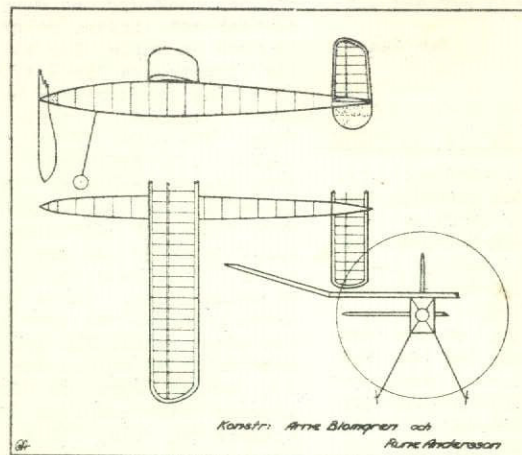
Några utförligare data och prestandauppgifter har av förklarliga skäl inte offentliggjorts, men följande siffror har dock stått att läsa i av myndigheterna granskade publikationer: **Motorn:** En D.H. Ghost reamotor med 2,27 ton statisk dragkraft. (Serieversionen är försedd med en av Svenska Flygmotor AB licensbyggd Ghost-motor). **Spännvidd:** 11,22 m. **Vingyta:** 23,9 m². **Beräknad toppfart:** 1050 km/tim.

Några utförligare data och prestandauppgifter har av förklarliga skäl inte offentliggjorts, men följande siffror har dock stått att läsa i av myndigheterna granskade publikationer: **Motorn:** En D.H. Ghost reamotor med 2,27 ton statisk dragkraft. (Serieversionen är försedd med en av Svenska Flygmotor AB licensbyggd Ghost-motor). **Spännvidd:** 11,22 m. **Vingyta:** 23,9 m². **Beräknad toppfart:** 1050 km/tim.

Stabben - populär benämning på stabilisatorn - värmer man endast och

Tempo

KSAK:s SENASTE
G-MODELL



En riksomfattande stortävling kommer att ingå i den kampanj som KSAK sätter igång för att stimulera intresset för gummimotormodellerna. "Tempo"-modellen som just nu konstrueras av svenska mästarna Arne Blomgren och Rune Andersson kommer att ställas till de registrerade modellflygklubbarnas förfogande fö-

Forts. fr. sid. 4

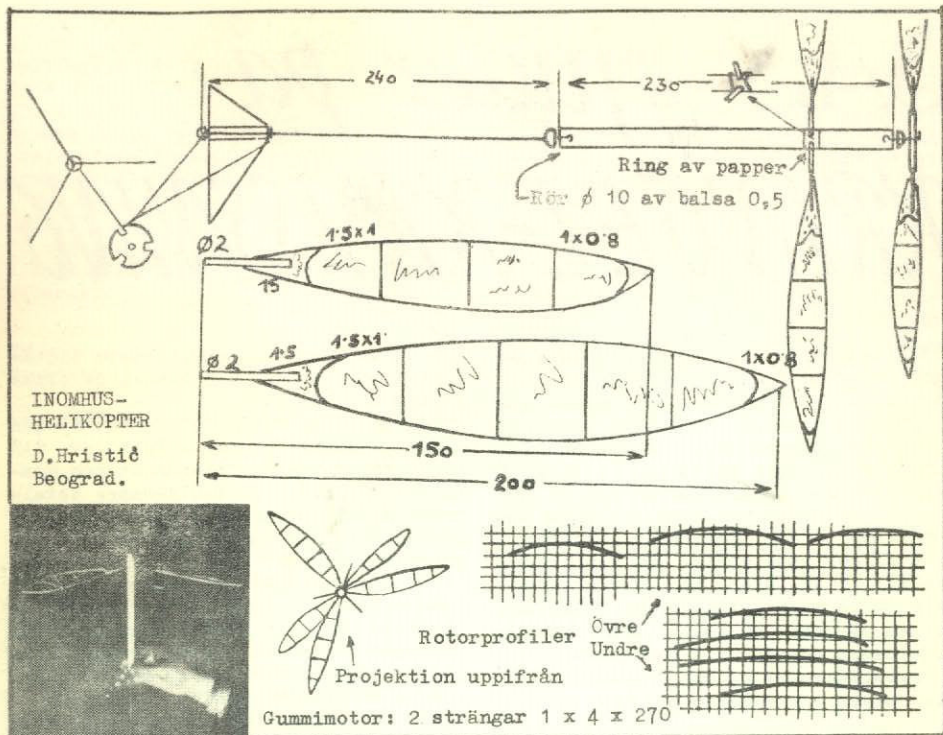
re jul. Under påskhelgen blir det lokala uttagningstävlingar över hela landet och senare på våren 1951 kommer KSAK och Tempo AB, genom vars tillmötesgående hela denna viktiga del av G-kampanjen kommit till, att inbjuda till en stor två-dagars final efter helt nya linjer. - Mera i nästa nummer!

vrider rätt. Detsamma gäller även för fenan.

Fäst vingen och den kombinerade stabben - fenan med gummiringar stadigt på staven, så att den inte rubbas ur sitt läge vid minsta vindkast. Ibland kan det bli nödvändigt med dubbla gummiringar. Sedan är det tid för avvägning. Håll ett finger under vardera vingpetsen mitt under eller en liten bit framför mitten. Flytta vingens fram och tillbaka på staven tills du får modellen i jämvikt. Markera vingens läge på staven med ett blyertsstreck.

Stabben - populär benämning på stabilisatorn - värmer man endast och

Forts. sid. 12

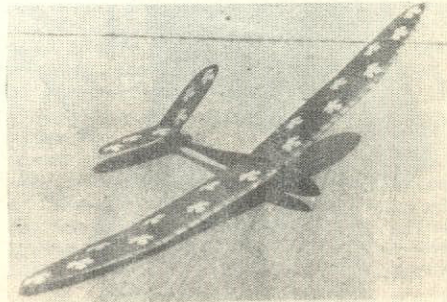
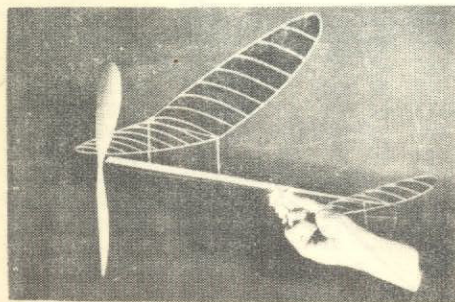


INOMHUS-
HELIKOPTER
D. Hristić
Beograd.

Jugoslaviskt...

Stjepan Bernfests seger i KSAK:s internationella jubileumstävling har aktualiserat intresset för jugoslaviskt modellflyg. Inomhusflyget är populärt. Svenskarna har tillfälle att prova på

ovanstående helikopter. Nederst t.v. en inomhusmodell av konventionell typ konstruerad av Vladimir Stojadinović, t.h. en vacker S-int-modell vars sidan är mera storblommigt än vårt skånska!



Forts. fr. sid. 12

vingen några millimeter framåt och prova glidet igen. Stegrar sig däremot modellen för att omedelbart därefter gå brant i backen är modellen baktung, och vingen måste flyttas några millimeter bakåt.

Även om Du följt trimningsråden, kan det hända att glidflykten inte blir bra. I så fall bör Du kontrollera vinkelförhållandet mellan stabbe och vinge. Enligt ritningen skall "Pippis" stabbe vara neutral (ligga parallellt med stavens längdriktning) under det att vingens framkant skall befinna sig 2 mm högre upp än bakkanten. Staven kan emellertid ha blivit skev, och därmed har vi fått ett helt annat vinkelförhållande än vad som avsetts. Kontrollera detta med linjal och rätta till eventuella fel genom att sänka eller höja vingens framkant.

När glidflykten är perfekt, har det efterlängta ögonblick kommit, då Du kan dra upp motorn, så att modellen av egen kraft får ge sig ut på flykt. Men även nu gäller det att gå försiktigt tillväga, så att inte nästa flygning blir den sista. Det bör helst vara vindstilla eller så svag vind som möjligt. Drag upp den väl smorda gummisnodden c:a 50 varv, fatta om staven med ena handen som vid glidprovet och håll i ena propellerbladet med den andra. Släpp först propellern och låt den gå runt ett par varv, innan Du lossar greppet om staven. Kasta inte iväg modellen, åtminstone inte förrän Du hunnit lära in tekniken. Under alla förhållanden får modellen inte kastas uppåt. Starta alltid mot vinden.

Normalt bör modellen göra en svag sväng åt vänster, beroende på vissa propellerkrafter. Blir kurvan för snäv vrids fenans bakkant en aning åt höger. På de flesta stavmodeller är propellerlagringen fast, och vi har därför ingen möjlighet att reglera kurvten-densen genom att ändra propelleraxelns riktning, försåvitt man inte vill lossa lagerbocken, ändra axelns riktning och limma fast bocken igen. Detta är emellertid långt bättre än att ändra på fenan.

Om första motorprovflygningen gått bra ökas varvet till c:a 75 och modellen släpps åter iväg. Flyger den bra även nu, är allt väl, men i de flesta

fall inträffar något av följande: 1. Modellen flyger i snäv kurva. 2. Modellen går på nosen strax efter starten. 3. Modellen stegrar sig och stötar. 4. Modellen stiger brant, men glidflykten blir hackig.

1. Benägenheten att svänga avhjälps genom att ändra propelleraxelns riktning, eller att ändra fena eller vinge som förut beskrivits. Den första utvägen är att föredraga.

2. Dykningen eller oförmågan hos modellen att hålla sig i planflykt eller att vinna höjd avhjälps genom att man ger propelleraxeln en något uppåtriktad lutning, eller genom att man höjer stabbens bakkant en aning. Den senare metoden kan emellertid inverka menligt på den redan intrimmade glidflykten. Därav följer att den första metoden även här är att föredraga.

3. Det är mindre troligt att en stavmodell av typ "Pippi" stegrar sig vid starten. Den spända gummisnodden liksom drar ihop stavens ändar nedåt, så att stabbens inställningsvinkel blir positiv i stället för neutral (bakkanten lägre än framkanten). Vid starten resulterar detta i att stjärten lyfts upp samtidigt som nosen riktas nedåt. (Man kan följaktligen inte räkna med någon höjdvinst genom att förse modellen med en kraftig motor!) Om modellen med förmodan stegrar sig, riktas propelleraxeln något nedåt eller också lägges en tunn list under stabbens framkant. Man kan också minska vingens inställningsvinkel något. Även här är emellertid den förstnämnda metoden avgjort att föredraga, under förutsättning att glidet tidigare var bra.

4. Flytta vingen något bakåt. Om modellen trots alla våra försök inte flyger bra, är med all sannolikhet vinge, fena eller stabilisator skeva. Du kan inte räkna med bra flygresultat förrän felet eller felen rättats till.

Allt efter som modellen uppför sig hyggligare och hyggligare, ökas gummimotornas varvtal. Till sist vill jag lägga Dej på minnet att aldrig ändra mer än en sak i sänder. Annars kommer Du inte underfund med hur en ändring verkar på flygegenskaperna.

Och så, lycka till!

Sven Wentzel

Forts. fr. sid. 12

SM
Gint

Pl	Namn	Klubb	1a	2a	3e	Poäng
1	Blomgren, A	A-55	170	285	160	615
2	Stark, S	A-55	171	216	160	547
3	Eklund, K	G-201	175	180	154	509
4	Håkansson, A	M-10	80	288	92	460
5	Eliasson, H	O-24	82	245	124	451
6	Larsson, L G	E-21	81	106	79	266
7	Blomberg, O	T-7	124	137	—	261
8	Wannberg, H	Y-30	32	63	121	216
9	Karlsson, G	T-7	112	4	50	166
10	Sjögren, S-Å	U-260	102	—	—	102

SM
F

Pl	Namn	Klubb	1a	2a	3e	Poäng
1	Börjeson, B	O-24	275	209	360	844
2	Odenman, R	A-14	131	360	91	582
3	Blomberg, O	T-7	225	158	172	555
4	Johansson, B	S-228	133	284	—	417
5	Widqvist, B	T-37	114	162	130	406
6	Ågren, G	G-92	108	118	144	370
7	Assarsson, U	M-10	140	45	123	308
8	Andersson, R	A-14	120	89	98	307
9	Norberg, S	Y-30	64	91	120	275
10	Åhman, R	E-21	77	179	16	272
11	Persson, U	T-60	59	76	70	205
12	Åberg, G	E-21	183	15	5	203
13	Rosén, K-G	A-14	101	35	48	184
14	Eliasson, H	O-24	50	56	—	106
15	Hagel, R	A-167	13	90	—	103
16	Aunér, C-E	E-21	86	—	—	86
17	Håkansson, P	M-10	84	—	—	84
18	Moberg, Ch	O-193	12	39	28	79
19	Kleist, B	T-60	4	7	32	43
20	Svensson, H	E-21	8	—	—	8

SM
Lagtävling

Pl	Klubb	Poäng
1	Aerokl. i Göteborg, Göteborg	1656
2	Mfk Vingarna, Bromma	1525
3	Mfk Cumulus, Enskede	1093
4	Mfk Cirrus, Örebro	1069
5	Flygkl. Gamen, Norrköping	979

6	Karlstads Mfk, Karlstad	970
7	Vides Mfk, Vederslöv	961
8	Mfk Nimbus, Kumla	950
9	Mfk Vingarna, Bromma	827
10	Domsjö Mfk, Örnsköldsvik	807
11	Aerokl. i Malmö, Malmö	768
12	Fagersta Flygkl., Västanfors	575
13	Mfk Cumulus, Enskede	550
14	Flygkl. Gamen, Norrköping	539

RT
S

Pl	Namn	Klubb	1a	2a	3e	Poäng
1	Sandberg, S	AC-244	233	143	332	708
2	Andersson, R	A-14	206	360	93	659
3	Hagel, R	A-167	107	360	129	596
4	Odenman, R	A-14	264	144	180	588
5	Sandahl, O	B-429	220	162	170	552
6	Eriksson, K	B-9	116	339	85	540
7	Åbergh, G	E-21	171	158	210	539
8	Bendelin, P	A-55	102	94	330	526
9	Olsson, L	M-31	151	140	234	525
10	Schedvin, R	A-14	360	150	—	510
11	Hörnblad, S	Y-30	221	102	171	494
12	Sandberg, K	N-12	119	123	246	488
13	Hammarlund, T	AC-255	198	128	145	471
14	Wannberg, H	Y-30	168	195	96	459
15	Frimodig, T-O	U-260	235	102	92	429
16	Persson, L	M-5	130	113	140	383
17	Silesmo, I	T-37	98	109	168	375
18	Kalén, G	E-21	140	160	72	372
19	Karlsbro, B	B-9	80	66	211	357
20	Odelstad, K	A-55	84	109	159	352
21	Larsson, L G	E-21	109	185	36	330
22	Nilsson, S	M-31	85	228	—	313
23	Adolfsson, S	G-201	65	104	144	313
24	Norberg, S	Y-30	105	49	48	202
25	Håkansson, A	M-10	50	88	—	138
26	Andersson, R	A-55	68	29	—	97
27	Karlsson, L	T-7	7	—	—	7

RT
Lagtävling

Pl	Klubb	Poäng
1	Mfk Cumulus, Enskede	1757
2	Domsjö Mfk, Örnsköldsvik	1155
3	Mfk Vingarna, Bromma	975
4	Flygkl. Gamen, Norrköping	911
5	Mfk Svalan, Roslagsbro	897
6	Bjuvs Mfk, Bjuv	838