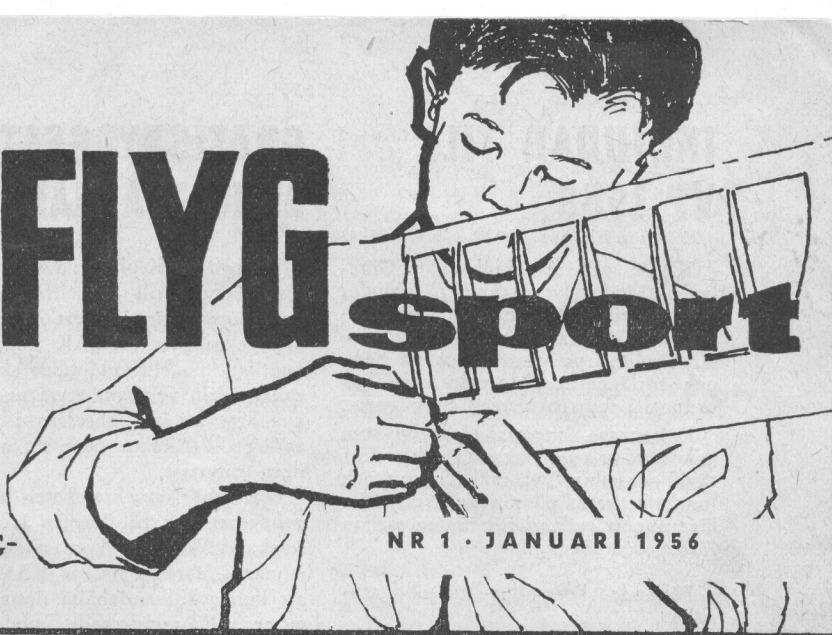


MODELLFLYGSPORT



ORGAN
FÖR KSAK:s
MODELLFLYG-
KLUBBAR

NR 1 · JANUARI 1956



Viktigt meddelande till alla modellflygare!

Tidningen Modellflygsport kommer i fortsättningen som en del av Flygrevyn. Modellflygarna väljer själva vid registreringen om de vill ha Modellflygsport separat varannan månad för 1:50 per år eller hela Flygrevyn varje månad för 9:50. Tidningen kommer i varje registrerad modellflygares brevlåda. Registrering (och därmed prenumeration) skall ske genom klubben. Läs anvisningarna noggrant!

När vi nu presenterar Modellflygsport i dess nya gestaltning är det tidskriftens åttonde årgång som inleds. Det finns kanske inte så särskilt stor anledning att se tillbaka på de gångna åren. Den form som tidskriften tidigare haft och de förutsättningar under vilka den framlevt sin oregelbundna tillvaro har inte medgivit att tidskriften helt kunnat verka som det idealiska kontaktorganet mellan de svenska modellflygarna och deras centralorganisation.

Så mycket större anledning har vi nu att blicka framåt. *Från och med nu är Modellflygsport en riktig tidning. Den kommer ut regelbundet varannan månad och varje registrerad modellflygare får tidskriften direkt i sin egen brevlåda.*

Den nya Modellflygsport

Det är tack vare KSAK:s intima samarbete med FLYGREVYN som problemet Modellflygsport äntligen funnit sin lösning. FLYGREVYN, som är KSAK:s officiella organ sedan 1952, ägs numera av KSAK och Modellflygsport ingår i fortsättningen som en speciell ungdomsavdelning i vartannat nr av FLYGREVYN.

Modellflygsport ges även ut som en särskild tidning och distribueras till alla registrerade modellflygare som valt att prenumerera på Modellflygsport enbart för det billiga priset av 1:50 per kalenderår.

De registrerade modellflygare som föredrar att få läsa *alla väsentliga flygnyheter* från alla flygets skilda

områden och som önskar följa vad som skrivs om modellflyg även de månader som Modellflygsport inte kommer ut som självständig tidskrift, prenumererar i stället på FLYGREVYN för 9:50 per kalenderår. I båda fallen registreras prenumeranten kostnadsfritt som modellflygmedlem i KSAK under förutsättning att prenumerationen sker på det sätt som anvisas här nedan.

Prenumeration och medlemskap

Det är alltså *modellflygklubbarna* som utgör modellflygets verkliga ryggrad och det är de lokala modellflygklubbarnas medlemmar förbehållet att få del av statsanslagen i dess olika former. Det primära är sålunda registreringen av en modellflygklubb. Genom den registrerade modellflygklubben sker registreringsprenumerationerna för klubbens medlemmar.

Även i fortsättningen kan KSAK ta emot enskilt registrerade medlemmar, t. ex. på orter där det ännu inte finns någon registrerad modellflygklubb verksam. *Varje enskilt registrerad modellflygare bör emellertid snarast beflita sig om att samla några likasinnade kamrater och att med dem bilda en modellflygklubb som kan ge medlemmarna del av alla de förmåner KSAK har att bjuda. Alla anvisningar om klubbildning lämnas av KSAK:s modellflygavdelning.*

Klubbens registrering är helt avgiftsfri. Registreringsansökan skriver man lämpligen på den blankett som återfinns på sidan 10 i denna tidning.

Registrering av klubbmedlemmar sker alltid genom den redan registrerade modellflygklubben, närmare bestämt genom dess klubbledare. Registreringen sker genom att medlemmarna verkställer klubbprenumeration på FLYGREVYN à 9:50 per år eller Modellflygsport à 1:50 per år. Använd gärna de listor som finns på sid. 10 i denna tidning.

Det måste vara en särskild lista för varje tidskrift. Klubbens namn måste stå överst och klubbledaren skall egenhändigt underteckna listan. *Därmed bestyrker klubbledaren att de anmälda medlemmarna finns i den lokala modellflygklubbens register.*

Enskilda medlemmar, som inte tillhör någon modellflygklubb, kan registrera sig genom att sätta in prenumeraionsavgiften för FLYGREVYN 9:50 eller för Modellflygsport 1:50 på Flygrevyns postgirokonto 508565. Det måste emellertid stå avsändarens namn och fullständiga adress samt ordet "Registrering" på kupongen.

Innehållet

Allt som de registrerade modellflygarna nödvändigt behöver veta kommer att återfinnas i Modellflygsport, som utkommer i början av de månader som har udda ordningsnummer. Januari, mars, maj, juli, september och november kommer alltså Modellflygsport till dem som för medlemskap i KSAK och prenumeration erlagt 1:50 för år 1956. De som i stället erlagt den högre avgiften 9:50 får medlemskapet och ovannämnda nummer av Modellflygsport som en del av FLYGREVYN och i FLYGREVYN en lika stor modellflygavdelning även de sex månader av året då separatupplagan av Modellflygsport inte utkommer.

Ett Gott Nytt Modellflygår
önskar
G. H. Dérantz

INBJUDAN TILL VT 1956

KSAK och Aeroklubben i Göteborg, Modellflygsektionen, inbjuder härmed till deltagande i Vintertävlingen i Göteborg den 18—19 februari. Tävlingsarna genomförs på Säve och förläggning och utspisning har ordnats i samarbete med Flygvapnet.

Deltagarna anvisas lördagen som ankomstdag och avreser söndag efter tävlingens slut. Två mål (frukost och lunch) serveras på söndagen och förläggning är ordnad för natten mellan lördag och söndag.

Följande kostnader är obligatoriska:

Startavgift	3:—
Logi	2:50
Mat (2 mål)	3:50
Summa Kr	9:—

För icke tävlande uttages samma belopp med avdrag för startavgiften, d. v. s. Kr 6:—.

Respektive klubbedare ansvarar för att endast modellflygare som är svenska medborgare och som har registrerats för 1956 anmäles.

För motormodellerna kommer handstart att tillämpas. Resultaten inverkar på uttagningarna till årets VM-tävlingar. Anmälan skall ske på nedanstående kupong.

Anmälan och avgifter måste vara KSAK tillhanda senast den 4 februari. Nya efteranmälningar tas emot.

GRATISBYGGSATSER ÄNNU TVÅ MÅNADER

De nya studieplanerna som KSAK distribuerade till modellflygklubbar i höstas har medfört en påtaglig uppryckning och KSAK hoppas att samtliga modellflygklubbar skall organisera sin verksamhet så under det nya året att möjligheterna till statsanslag till lärarearvoden m. m. verkligen utnyttjas.

För nybörjarverksamheten har gratisbyggsatserna till Vargen II fått en strykande åtgång. Även under tiden januari—februari räknar KSAK med att kunna tillhandahålla dessa byggsatser till registrerade modellflygklubbar.

Du som är klubbedare, använd gratisbyggsatserna till att öka medlemsantalet i Din klubb. Du är ansvarig för att endast nybörjare, som inte tidigare fått någon av KSAK:s gratisbyggsatser får Vargen II. Nu kan Du locka nya medlemmar genom att erbjuda dem tidskriften Modellflygsport, medlemskap i KSAK och en gratisbyggsats till Vargen II (som i handeln kostar 3:45 + porto), allt detta för en avgift av 1:50 plus den avgift som utgår till den lokala modellflygklubben. Nedanstående kupong måste användas!

Men sätt igång med värvningen nu! Erbjudandet gäller bara till och med februari!



Anders Håkansson klar för start med sin wakefieldmodell "Tjosan"

Anders Håkansson, landets mest aktive modellflygare

Anders Håkansson började sin modellflygarbana för 21 år sedan och har under årens lopp prövat allt inom sporten.

1941 fick han sin första placering på en tävling i Bjuv, 1942 blev det en fin andraplacing på Sveriges största modellflygtävling med nära 200 deltagare, Skånska Mästerskapen i Eslöv. Anders flög "Allers I" i klass S1. Efter detta har det inte avhållits några Sk. M. utan att Anders lagt beslag på titeln i någon klass.

Sedan blev det även framgångar i större sammanhang, seger i V. T. 1945, klass S-int, 2 SM-titlar och dessutom 2 tredjeplaceringar. Anders har deltagit i VM i 5 år, där dock framgångarna låtit vänta på sig till i år, då det blev världsmästerskap i lag och andraplacing individuellt i Wakefieldklassen. Anders var den förste svensk som flög 5 max i G-int i Jönköping 1954.

Anders Håkansson har under årens lopp konstruerat en hel mängd modeller, bland dessa ett flertal kursmodeller, som finns i handeln bl. a. "Hobby", "Flax", "Pilot", "Bantam" och "Örnungen".

Sammanlagt har Anders byggt 260 tävlingsmodeller. Han har även prövat på linkontroll och har haft speedrekordet i klass B och C. På senare tid har han även flugit radiomodeller. Sedan flera år tillbaka är han Aeroklubbens i Malmö sektionsordförande och har även varit mycket aktiv inom kursverksamheten.

T. L.

På nästa och följande två sidor införes ritning och arbetsbeskrivning till Anders Håkanssons wakefieldmodell "Tjosan"

GILTIG ENDAST MED KLUBB-
LEDARENS UNDERSKRIFT

Till
KSAK, Malmskillnadsg. 27, Sthlm C

Klubb:
anmäler till 1956 års VT följande modellflygare:

Tilltalsnamn och efternamn Sint. Gint. Fint.

.....

.....

.....

.....

.....

.....

.....

.....

.....

.....

.....

.....

.....

På KSAK:s postgirokonto 555 70 har in-

satts Summa Kronor

Att ovan anmälda modellflygare är registrerade för 1956 och att samtliga anmälda personer är svenska medborgare bestyrkes

Klubbedare:

GILTIG ENDAST MED KLUBB-
LEDARENS UNDERSKRIFT

Till
KSAK, Malmskillnadsgatan 27,
Stockholm C

Namn:

Namn:

Namn:

Namn:

Namn:

Namn:

Namn:

Namn:

Namn:

Namn:

Ovanstående medlemmar i

..... modellflygklubb har

inte tidigare deltagit i den statsunder-

stödda modellflygverksamheten. De har

registrerats hos KSAK för 1956 och bör

tilldelas Vargen II som emotses under

klubbens adress.

Klubbedare:

Arbetsbeskrivning till "Tjosan"

Av Anders Håkansson

1955 års modell, "Tjosan", är utvecklad ur en serie modeller som jag började bygga 1952. För varje år har jag gjort diverse ändringar i syfte att höja planets prestanda. Allt som allt har i denna serie byggts ett trettiotal modeller — de flesta är förstås bortflugna — men det finns dock en kvar från varje år och av årets sex seriebyggda finns alla kvar

Kroppen

byggs av 1,5 mm balsaflik, som skäres ut efter ritningen varefter de putsas omsorgsfullt på båda sidor. När detta är gjort klädes flaken med japanpapper på den sida som skall vara inåt. En liten finess: För att erhålla den rätta formen dopas de klädda flaken en gång med tunn dope — detta medför att flaken blir svagt buktiga — ett enkelt sätt att få fram en snygg kroppsform. Fyra st 4×4 mm lister skäres därefter så att de blir trekantiga varefter de limmas upptill och nedtill på insidan av de balsaflik som utgör kroppssidorna. När limmet torkat ordentligt fästes "tak" och "golv". Anfästningen för kraxen samt plywoodramen i nosen limmas fast. För att höja utseendet på modellen putsas alla hörn så att kroppen blir i det närmaste oval och därefter putsas hela kroppen mycket noga och kläs med japanpapper. Dopas sedan tre eller fyra gånger. Kroppen bör väga 55 g och finns "vikt"

över så kan den lämpligen målas — det förhöjer utseendet ytterligare.

Vingen

Till vingen användes Dittmars profil, som jag anser är mycket bra. Denna profil kan dock endast användas i förening med frigångspropeller. Först utskäres spryglarna, i vilka urtag göres för balkarna. Sedan spryglarna trätts på mittbalkarna göres urtag i bakkanten varefter spryglarna limmas på sina platser. Sist limmas framkanten fast.

När båda vinghalvorna monterats ihop återstår klädseln. Var då noga så att inga rynkor uppstår på japanpapperet. Vingen dopas tre gånger. Använd ett inte alltför tjockt dope. Man riskerar annars att klädseln blir för spänd. Vingen bör väga ungefär 37 g.

Stabilisatorn

byggs på samma sätt som vingen. Det enda extra är krokur av pianotråd för fastsättning av fuse.

Propellern

är av vanlig typ med frigång. Den har en stigning av 61 cm och en diameter av 44 cm. Propellerämnet bör vara hårt för att propellern skall kunna skäras tunn men ändock bli stark. Propellern klädes med japanpapper och dopas tre gånger. Var noga med avbalanseringen.

*

Modellen är utrustad med krax och denna är tillverkad på enklast tänkbara sätt med ett 8 mm flygstålrör som lager. Kugghjulen är av mässing och har en diameter av 23 mm. Axlarna görs av 1,5 mm pianotråd. Kraxen väger komplett ca 10 g.

Gummimotorn

kan antingen bestå av 12 strängar 6,4×1 mm eller 14 strängar 6,4×0,85 mm Dunlop eller Pirelli gummisnodd. Motortiden är ca 70 sek.

*

Då ni anser att modellen är klar är det klokt att ännu en gång kontrollera att ingenting är skevt samt att vingen har några graders skränkning i spetsarna. Före första trimflygningen bör tillses att: *anfallsvinkeln* ligger på 3—4°; *stabilisatorn* har en minusvinkel på 1°; *tyngdpunkten* ligger på ca 30 % av kordan från bakkanten räknat samt att *propellern* är riktad ca 1° åt höger och nedåt. (Modellen skall flyga "höger höger", d. v. s. åt höger både i motorflykt och glidflykt.)

Vid de första trimstarterna med motor bör endast den övre motorn användas (sätt i en kraxpinne), men allteftersom modellens flykt blir bättre ökas varvtalet. Till sist kan man dra "topp" på båda motorerna, med gott gummi är detta ca 900 varv. Det motsvarar ungefär 900 sekunder på fem flygningar om bara allt klaffar och så med en smula tur förstås.

Vad modellen presterar utan termik är svårt att säga då det alltid finns en smula termik hur dåligt vädret än är, men av de resultat som nåtts vid en del omflygningar bör tiden vara omkring fyra minuter. Vid dessa omflygningar har följande resultat noterats:

Malmö i januari 1955, första omflygningen i Sverige: 3,59 min.

På vintertävlingen i Västerås 1955: 5,07 min.

På VM i Wiesbaden 1955: 4,49 min.

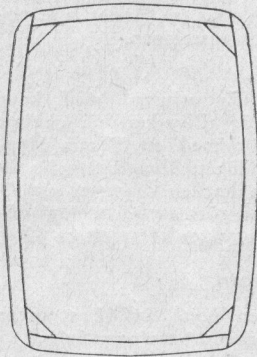
På stadsmatchen Malmö—Köpenhamn i Köpenhamn 1955: 4,06 min.

Om ni bara bygger och trimmar "Tjosan" på rätt sätt kommer ni säkert att få glädje av tiden ni offrat på den. Till sist får jag önska er lycka till och många fina placeringar på årets tävlingar.

Anders Håkansson

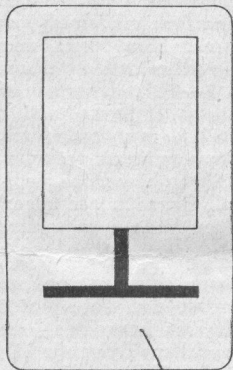
I en serie om sex byggdes "Tjosan". Här poserar konstruktören tillsammans med samtliga sex modeller och radiomodellen "Lusen" (en Skyskooter)





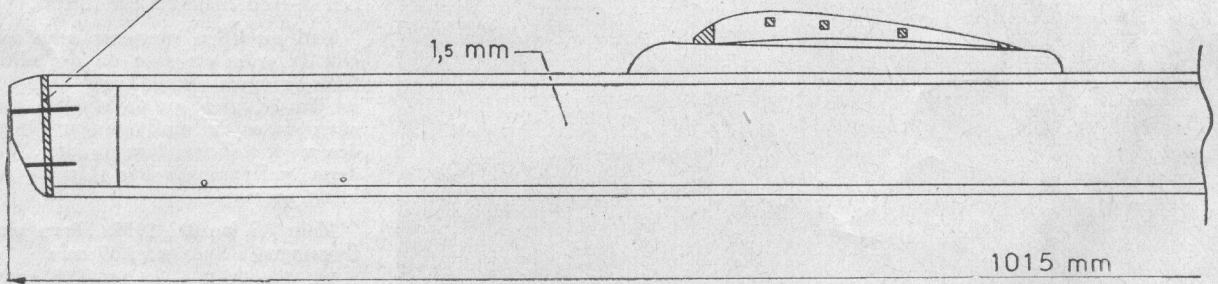
skala 1:1

tvärsektion
av kropp



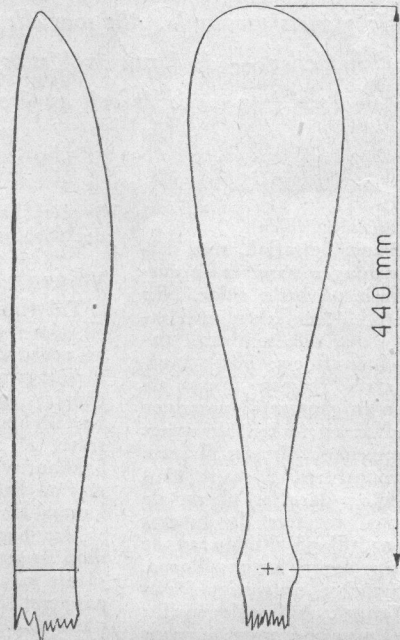
skala 1:1

2 mm plywood

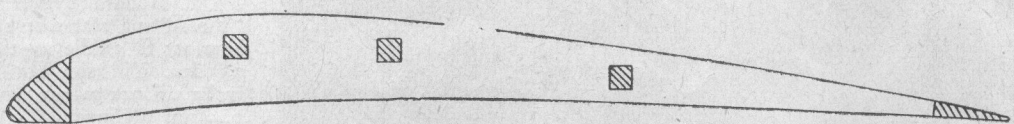


1,5 mm

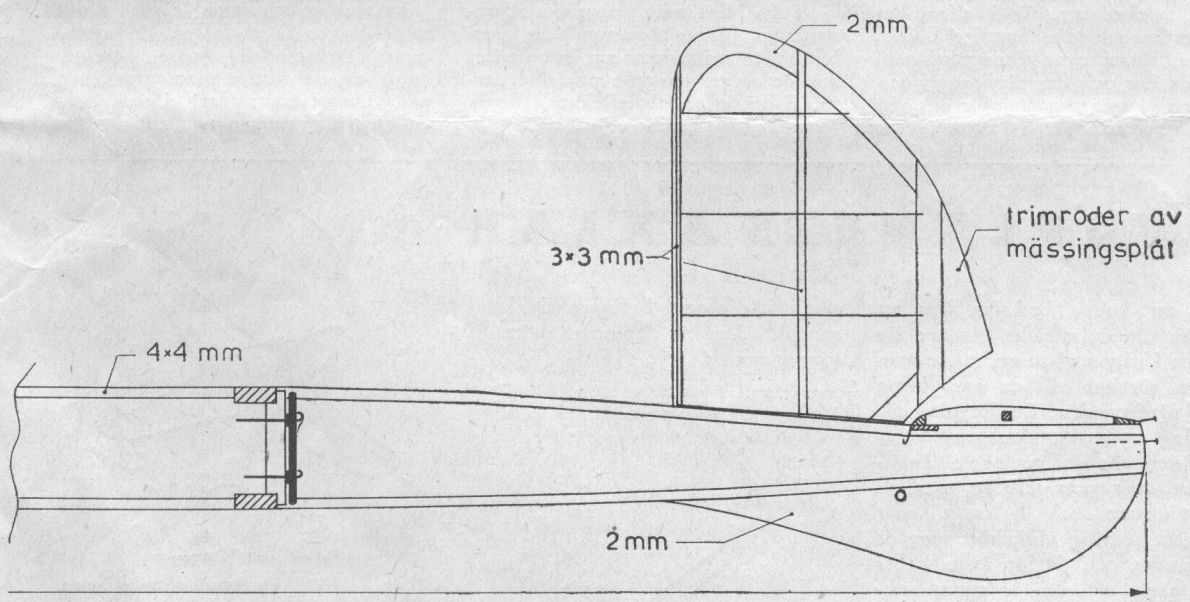
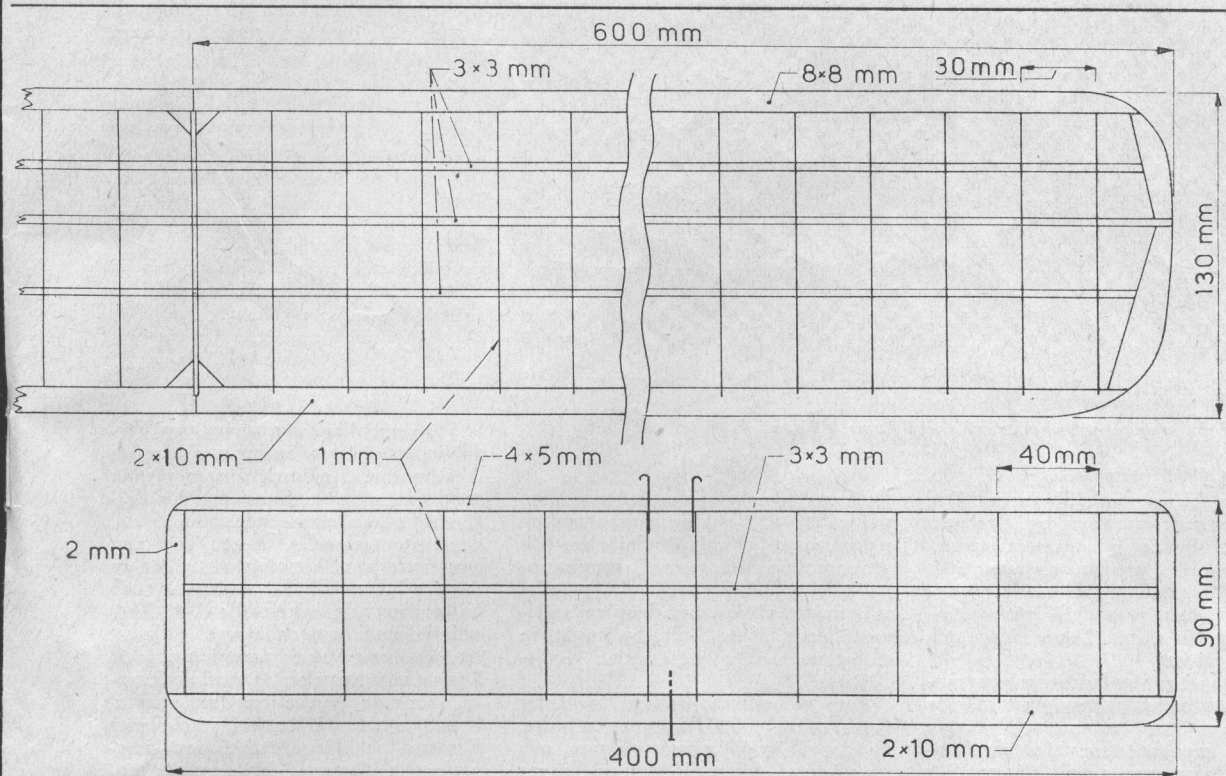
1015 mm



440 mm



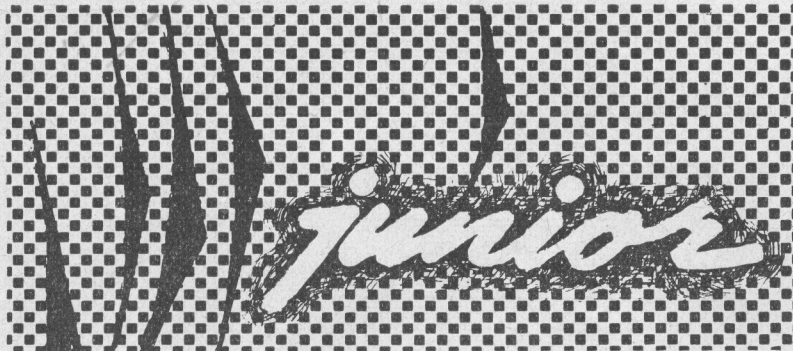
skala 1:1



TJOSAN

WAKEFIELD MODELL

Konstr. A. HÅKANSSON AKM	Ritad <i>J. Olsson</i>
-----------------------------	------------------------



Det finns mycket att välja på

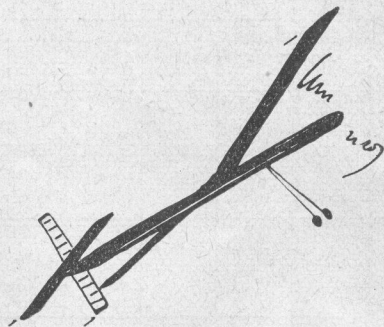
för den bitne modellflygaren. Det gäller bara att inte förta sig. Den som bygger förnuftigt kan passera igenom följande olika grenar och eventuellt fastna för någon av dem och specialisera sig, men man skall inte specialisera sig för tidigt. Lek i stället och experimentera!

Förra gången talades om stavmodeller och balsafleksmodeller. Därför hoppar vi över dem nu och går direkt på *segelmodeller*. Med segelmodeller tävlar man i två klasser, S-1 och S-int. De mindre, S-1:orna, som flyger mycket bra, är i allmänhet lättbyggda och ett lämpligt objekt för den första egna konstruktionen. Det blir fler och fler tävlingar i den lilla segelklassen och framför allt vid nybörjartävlingar är S-1:orna givna.

Reglerna föreskriver en största vingyta på 15 dm² och en vingbelastning på minst 10 g/dm². I allmänhet blir spännvidden ca 1 meter. I internationella sammanhang och vid svenska mästerskap tävlas med de större segelmodellerna, klass S-int. Spännvidden på dessa håller sig mellan 160—200 cm.

Av *gummimotordrivna modeller* finns också två klasser, en mindre, G-1, med 7 dm² största vingyta, och en större, G-int med en total bäryta (vinge och stabilisator) på mellan 17—19 dm². G-1:orna är typiska representanter för nybörjarmodeller, men bibehåller trots detta sin popularitet hos de äldre, garvade modellflygarna. G-int, eller Wakefieldmodellerna fordrar lite mer av utövaren, i syn-

nerhet propellern och gummimotorn ställer till problem som kan vara svåra att lösa.



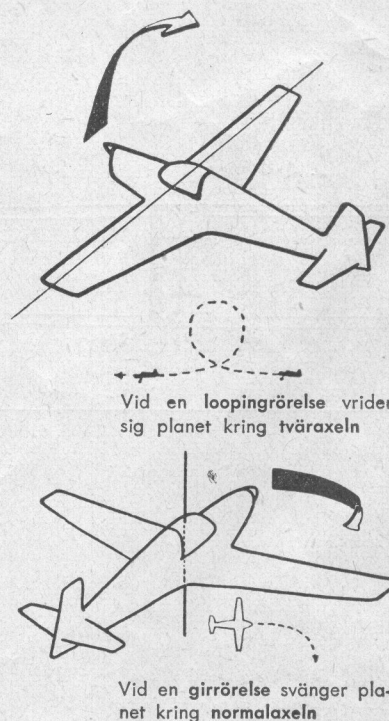
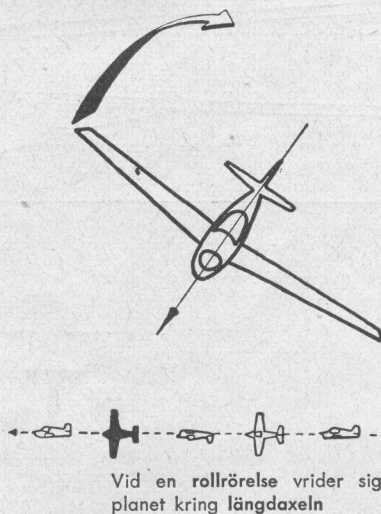
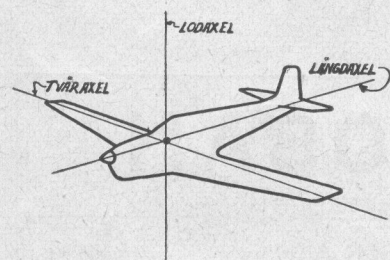
För modeller som drivs av *förbränningsmotorer*, antingen det nu är dieselmotorer, glödstiftsmotorer eller tändstiftsmotorer, finns det för frilygande modeller endast en klass, den internationella, F-int. Det kan emellertid vara lämpligt att införa en motsvarighet till S-1 och G-1 och kalla den helt enkelt för F-1. Tills vidare kunde som enda regel gälla att motorvolymen skall vara högst 1 cc. Denna motorstorlek är särskilt lämplig för de yngre modellflygarna, bland annat därför att modellerna blir små och lättskötta. I den internationella klassen, F-int, används motorer upp till 2,5 cc.

En trevlig och populär gren inom modellflyget är *skalaflyg*. En avancerad skalamodell är en trogen kopia av ett riktigt plan, ofta även vad bygget beträffar. Dessa modeller drivs vanligen av dieselmotorer

FLYGPLANETS AXLAR

För att kunna beskriva hur ett flygplan rör sig när det utsätts för en kraft i någon riktning, måste man hänföra rörelsen till en axel kring vilken rörelsen sker. Ett flygplan rör sig kring tre axlar, nämligen *längdaxeln* som går i flygplanets längdriktning, *tvärsaxeln* som är parallell med vingarna och *lodaxeln*, eller *höjdaxeln* som är vinkelrätt mot de båda andra och därför även kallas *normalaxeln* och den är riktad ver-

tikalt när planet befinner sig horisontellt. De tre axlarna mötas i *tyngdpunkten*.

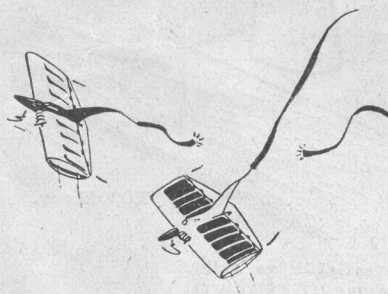


i storlek 0,5—1 cc. Modellerna målas skalenligt och trimmas att starta, flyga och landa som riktiga flygplan. Skalflygplanen är riktigare flygplan. Skalflygplanen är riktigare flygplan. Skalflygplanen är riktigare flygplan. Skalflygplanen är riktigare flygplan.

Linkontrollflygning är en form av modellflyg där flygplanen styrs med linor. Förbränningsmotorer är här ett villkor. Den som har en motor men aldrig modellflugit förr kan lämpligen börja med en inte alltför svår linkontrollmodell. Det finns utmärkta byggsatser till många sådana i handeln. De har oftast massiv balsavinge som endast behöver profileras och en lätt uppbyggd kropp av balsafalak, ibland är även den massiv.

Team-racing är en form av linkontrollflyg och tillgår så att tre modeller flyger i en cirkel varvid det gäller för flygarna att inte kollidera med varandra. Den som först hinner klara av ett visst antal varv vinner. Antalet varv är så stort och tankvolymen så liten att modellerna måste tanka emellanåt och då gäller det för mekanikerna att vara snabba i vändningarna. Teamracing är en lagtävling där laget består av en förare och en mekaniker.

Stuntflygning (konstflygning med linkontroll) utförs efter ett i förväg uppgjort program. Föraren styr modellen i looping, bunt, liggande och stående åttor, wing-over o. s. v. Modellerna är mestadels byggda som flygande vingar eller också har de en mycket kort kropp, stort höjdroder och stor fyrkantig vinge.



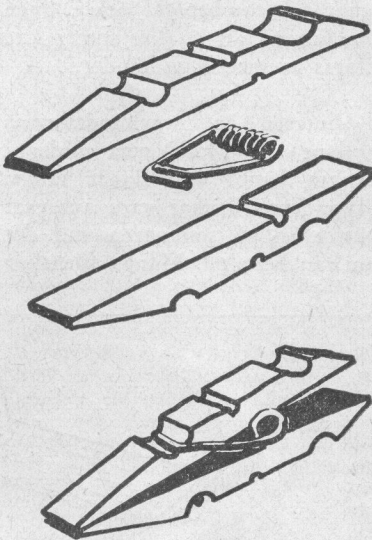
Combat är en form av stuntflygning där två modeller jagar varandra. På varje modell är fäst en lång serpentin som den andre skall försöka klippa av med propellern. Följden av detta blir att modellerna har ganska kort livslängd.

Flygrevyn har här i landet lanserat en ny tävlingsform, **hangardäcksflygning** (läs närmare därom i oktobernumret). Här tävlas med modeller av hangarfartygsbaserade flygplan och dessa skall kunna flyga både långsamt och fort samt starta och landa på hangarfartygsdäcket, som är en attrapp uppbyggd av plywood och masonit.

Enkla verktyg

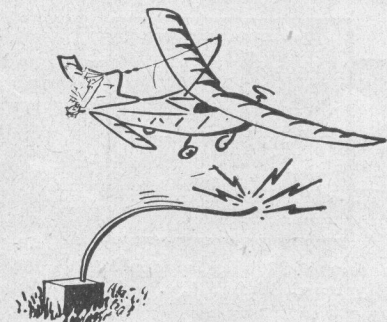
gör att det inte fordras så stor kassa för att bygga modellflygplan.

Skall du bygga ett modellflygplan, så kan du säkert bygga det med de verktyg du har. Vad som fordras är just inte mer än knappnålar, helst med glashuvuden, ett par rakblad, ett dussin klädnypor och en rulle smörpapper. En god nyårsföresats, som bör hålla din modellbyggartid ut, är



att lägga smörpapper över ritningen när du bygger. Genom detta förfarande ser ritningen så gott som oanvänd ut efter det modellen är färdig. Fler kan använda ritningen och det kan komma dig till godo någon gång.

Den dyraste och mest avancerade, men en av de roligaste grenarna av modellflyg, är **radioflyg**. Här styrs modellen från marken genom att en radiosändare skickar ut impulser som tas upp av en mottagare i flygplanet och som omsätter signalerna i rörelser på rodren. Med t. ex. endast sidroderkontroll kan man göra en hel mängd olika avancerade manövrer. Men det är ingenting för nybörjaren, här fordras stor vana och ganska stabil kassa. Börja därför från början med något enkelt!



Dessutom fastnar inte balsalim på smörpapper på samma sätt som som på papperet i ritningen.

Klädnypor kan göras ännu mer användbara genom att man vänder "ut och in" på dem. Nypan blir då spetsig och man kan klämma åt där det är trångt.

Rakblad är det enda eggverktyg som behövs om man bygger i balsaträ. De bästa rakbladen är de som endast har en egg så att man kan stödja fingret mot andra kanten när man skär.

Flygplywood på upp till 1,2 mm klippes med sax. Den går inte att säga eller skära. Tjockare plywood sågas med en lövsåg. Håll därvid sågen rätt upp och ner. Vicka inte eller håll den snett. Klingan skall arbeta lodrätt.

För att bocka pianotråd behövs en plattång och för att knipa av den en ordentlig avbitare. Och om du sedan måste löda, t. ex. ett landningsställ, behöver du en lödkolv.

Som du märker är det varken många eller särskilt dyra verktyg som behövs och de flesta har du nog redan, så det är bara att sätta igång bygget. Limmet gör du själv; så här: Köp celluloidavfall och lite aceton och blanda detta. Aceton löser upp celluloiden och det blir ett fint segt lim. När acetonen avdunstat är det celluloiden som håller ihop fogarna.



FR 1-56

VINTERFLYG UTE OCH INNE...

□ AUSTER

Elegant modell med alla delar färdiga och i färg. Flyger både inne och ute och kan byggas med hjul och skidor. Byggsats 4: 85

□ ÖRNINGEN

Landets färgstarkaste o. enklaste nybörjarmodell med sensationellt god flygförmåga. Flyger bra även runt pol inne. Byggsats 2: 95

□ PIPER CRUISER

Högelegant skalmodell, som verkligen flyger perfekt. Byggsats med ribbor och spant i balsa. 4: 85

□ KATALOG GRATIS

DE FINNS I DIN AFFÄR

annars direkt från



SIGURD ISACSON
Lidingö 5

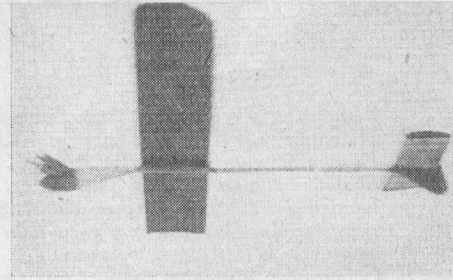
Flyg i vinter!

Solen lyser från en gnistrande klar vinterhimmel. Över den skinnande vita snön står luften alldeles stilla. Sjön ligger frusen. Det är modellflygväder!

Vintern är en säsong som mestadels utnyttjas alldeles för litet för modellflyg. Man klagar på att det är för kallt, för blåsigt, motorerna går inte o. s. v. Detta är faktiskt fel. När väl vintern har anlånt på allvar brukar vädret bli stabilt och en klar vinterdag när det är vindstill märks inte kylan. Det kan visserligen vara svårt att

pilla med små detaljer med bara händer, varför segelmodeller kanske lämpar sig bäst. Överhuvud klarar man alla friflyktsklasserna ganska bra. Linkontrollgrenarna stunt och combat går också, även om linorna är detaljer som måste klaras av med bara händer.

Vintern är segelmodellernas gyllene tid. Modellerna glider i exakta banor och flyger länge. Flygtiderna brukar vara avsevärt bättre än på sommaren vad det nu kan bero på. Många förnekar



Vinterflyg. En Gladan tar silvermärket med klädnypor som nostyngd sedan den slarvige modellflygaren glömt blyghagel hemma. Segelmodeller är lämpliga plan för vinterflygning...

ju att det skulle kunna existera termik över snö.

Sätt skidor på motormodellerna! Det är tyvärr ännu så länge ganska ovanligt, men en tjuvig syn är det att se en modell med skidor.

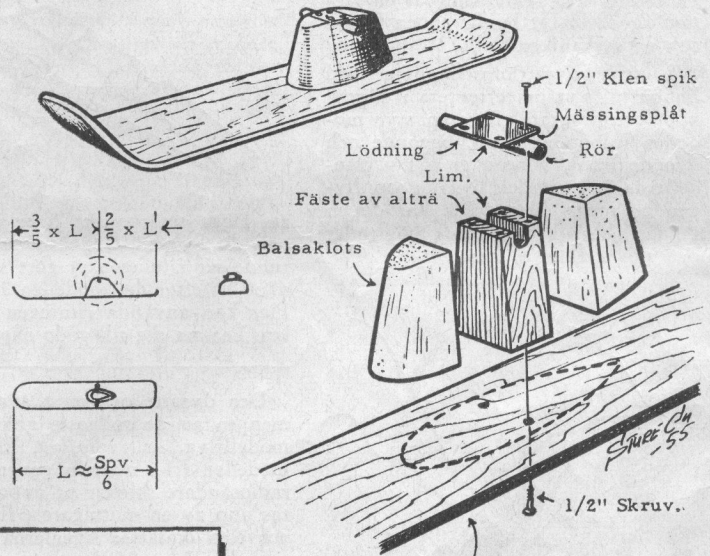
Ut och flyg i vinter!

SKIDDAGS

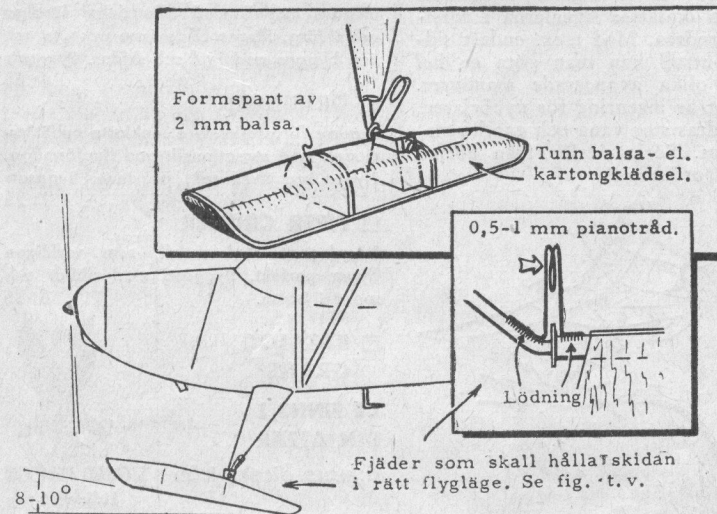
Dessa illustrerade rader riktas främst till de modellflygare som sysslar med skalaflyg, till de som ser tjuvsningen i en skalenligt startande, flygande och landande modell av någon relativt krånglig flygplantyp, t. ex. en Tiger Moth, en SK 12 eller någon av första världskrigets flygplantyper.

Dessa rader ja... de var avsedda att beskriva de avbildade skidorna. Skisserna är dock så pass tydliga att det inte är så mycket att orda om den saken. Lite allmänt kan här sägas att storleken är av typ "större", eller i skala 1:5—1:10 ungefär. Detta gör att skruvar och beslag faktiskt är berättigade.

På skissen ses ett längdmått som lyder: $\frac{1}{6}$ av spännvidden. Det betyder ju att spännvidden delas i 6 delar. Faktum är att



1 mm balsaflak i tre skikt. Krysslimmas till rätt form.



det stämmer ganska bra med verkligheten. Ätminstone till våra vanligaste typer av flygplan kan man använda sig av denna ekvation. Helst och i synnerhet på sportplan av typerna: Cessna, Cub, Moth, Klemm m. fl. Observera att måtten är ungefärliga på centimetrar när. För en typ med stor spv t. ex. Bücker Student, måste skidlängden sättas i proportion till kroppslängden.

Vad monteringen beträffar, kan sägas att skidspetsarna måste hållas väl uppe för att medge säker landning. Detta sker som synes med en pianotrådsfjäder eller med en gummisnodd från spetsen upp till kroppen med ett mothåll av grov björntråd baktill. Se exempel på skidflyg i Looping 12/1952, sid. 42—43.

Good Luck

GLÖDSTIFTSBRÄNSLEN

Per-Axel Eliasson som skrev om dieselbränslen i nr 3/55 av Looping fortsätter här med en artikel om glödstiftsbränslen. Eliasson har i flera år blandat bränslet till sina och Olle Ericssons speedplan vilka som bekant flugit "snabbast i världen med diesel" och även tangerat världsrekordet med 5 cc glöd-stiftsmotor (222 km/tim). Även om ni inte försöker komma upp i några rekord-farter kommer ni säkert att ha nytta av nedanstående råd och bränsleblandningar

Först några ord om starttekniken för glödstiftsmotorer: Vilket bränsle man än har, måste man alltid se till att ha bra startbatterier. Utomhus fordras två stora ringledningsbatterier eller helst en Nife accumulator. En accumulator är visserligen dyrare i inköp, men på ett par tre månader har man sparat in den genom att den går att ladda om hur många gånger som helst. Strömstyrkan är beroende på glödstiftets fabrikat och i viss mån på temperaturen.

Ett enkelt variabelt motstånd (som man gör själv t. ex. av en bit tunn pianotråd) är nästan en nödvändighetsartikel. Champion och praktiskt taget alla glödstift för småmotorer på 0,5—0,8 cc tål ej mer än 1,5 volt, medan KLG och Super Tigre ofta behöver 3 volt. Grundregeln vid start av glödstiftsmotorer, är att man i avgasporten skall se ett rödgult sken som visar att stiftet lyser. Är skenet vitaktigt och stiftet lyser mycket kraftigt måste voltstyrkan minskas. Syns däremot ej något sken alls måste voltstyrkan höjas. Försök aldrig starta om det ej lyser i avgasporten, det är dömt att misslyckas.

För glödstiftsmotorer finns det inget "standardbränsle" utan en

mängd olika faktorer spelar in. Dels måste hänsyn tas till om motorn är försedd med kanningar dels cylindervolvymen och i vissa fall även glödstiftets fabrikat.

Glödstiftsbränsle består alltid av metanol (så vattenfri som möjligt) och ricinolja samt nitreringsmedel, nitromethan eller nitroprophone samt tillsatsmedel som eter, aceton, amylicetacet och nitrobenzol. En allmän uppfattning att nitrobenzol skulle fungera som nitreringsmedel är trots namnet fel. Nitrobenzol används i mindre procentsatser för att homogenisera blandningen mellan de olika beståndsdelarna. Amylicetacet, som hindrar sotbildning, kan läggas in i ett par tre procent i alla bränslen. Eter och aceton gör bränslet mera lättant, men aceton bör kanske undvikas, då det ofta förstör färgen på modellen.

Motorer på 3,3—7 cc (19—35) utan kanningar är i stort sett de enda motorer som med framgång kan köras med onitrerat bränsle som typ 1. Bränsleblandning 1 är användbar som inkörningsbränsle för alla glödstiftsmotorer och även utomhus för många motortyper när temperaturen är över +15°.

De nu så populära småmotorerna på 0,8—1,8 cc (049—099) fordrar för normal körning utomhus, under sommaren blandning 2 och under vintern blandning 3. För bättre resultat och större effekt är typ 4 en av de allra bästa blandningarna.

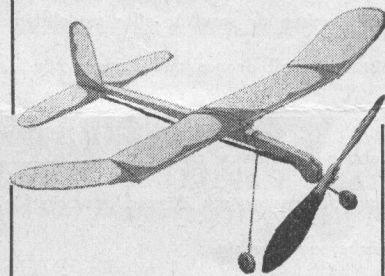
Nr 4 är även idealiskt för speedträning för motorer på 2,5—5 cc. Några speedbränslen, som visar sig mycket snabba, är typ 5 som passar bäst för Dooling medan nr 6 är avsedd för Mc Coy.

Till sist ett tips för speedflygarna. Håller glödstiftet under fler än tre flygningar är bränslet eller stiftet för kallt, håller glödstiftet mindre än tre flygningar är det för varmt.

Alla blandningar i volymprocent.

	1	2	3	4	5	6
Metanol	65	60	50	37½	40	25
Ricinolja	25	25	25	25	20	20
Nitrometan	12	18	18	37½	40	50
Eter	10	5				
Nitrobenzol		3	2			5
+ Amylicetacet	2	2	2			

**NYBÖRJARMODELLEN
MED DE MÅNGA
FINESSERNA!**



PUCK

Spännvidd 540 mm.

En stor stavmodell med alla detaljer färdiga för montering: Utskurna vingdetaljer i färgtryck, även sryglarna, speciell kroppstav med giggsågade monteringsfästen. Vidare ingår format landningsställ med monterade hjul. Propellerblad av kraftigt och smidig fiber.

SPECIALFINESS: Nosblocket är monterat med propellernav, axel och lagerbrickor samt DESS-UTOM en färdigmonterad, effektiv frigångsanordning. Ritning och utförliga monteringsanvisningar ingår i satsen.

BYGGSATS KR. 4: 50 + PORTO

WENTZELS

Apelbergsgatan 48 — Stockholm

...men man bör vara väl påpälsad för att nöjet med vintertävlingar inte skall förbytas i obehag och kanske örsprång eller lunginflammation...





REGISTRERINGSANSÖKAN

Insändes fullständigt ifyllt till KSAK av modellflygklubb, som vill bli registrerad.

Skriv
datum
här:
...../.....1956

Till KSAK, Malmskillnadsgatan 27, Stockholm C

Klubbens namn:

Fullständig adress:

Adressort:

Län: *Värmlands* Järnvägsadress: *Munkfors*

Klubben har nu stycken medlemmar för vilka prenumerationer med medlemskap rekvideras enligt bifogade listor. Beloppet insättes på Flygrevyns postgirokonto 50 85 65.

Om klubben specialiserat sig på någon särskild gren av modellflyget anges detta här:

Om klubben är scoutkår eller modellflygsektion inom annan organisation, skall dennas namn anges här:

Klubben samarbetar med: studieförbund.

Som klubbedare och därmed ansvarig för modellflygklubbens verksamhet anmäler sig:

Hela namnet:
(Stryk under tilltalsnamnet)

Postadress:

Telefon: Adressort:

Född den/..... 1..... Titel el. yrke:

Föreslagen klubbedares egenhändiga namnteckning:
.....

Nedanstående utrymme är endast avsett för KSAK:s egna ant.l

Diar.

Klubben tilldelas

regnr-.....

den
.....

BILAGA 1

till REGISTRERINGSANSÖKAN från
..... modellflygklubb
Prenumerationslista FLYGREVYN à
Kr 9: 50 pr kalenderår.

Skriv
datum
här:
...../.....1956

Namn:

Bostad:

Postadress:

Namn:

Bostad:

Postadress:

Namn:

Bostad:

Postadress:

Sammanlagda prenumerationsavgiften, som inkluderar registrering med medlemskap i KSAK uppgår till Kr

(Klubbedare)

BILAGA 2

till REGISTRERINGSANSÖKAN från
..... modellflygklubb
Prenumerationslista MODELLFLYG-
SPORT à Kr 1: 50 pr kalenderår.

Skriv
datum
här:
...../.....1956

Namn:

Bostad:

Postadress:

Namn:

Bostad:

Postadress:

Namn:

Bostad:

Postadress:

Sammanlagda prenumerationsavgiften, som inkluderar registrering med medlemskap i KSAK uppgår till Kr

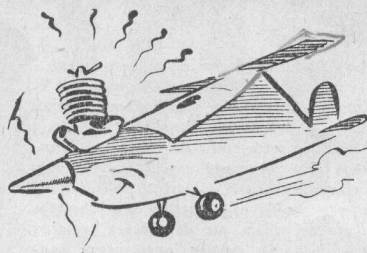
(Klubbedare)

Bilagor: Prenumerationslistor.

Dessa prenumerationslistor användes så långt utrymmet räcker och kompletteras därefter med listor på vanligt brevpapper. Läs igenom anvisningarna på sid. 1 och 12 noggrant!

INFORMATION

Utmärkande för dieselmotorn är frånvaron av komplicerade tändsystem. Den erforderliga kompressionen, för att få bränslet att tända, erhålles dels genom en variabel motkolv, dels genom en oerhörd precision vid tillverkning av cylinderlopp och kolv. Avgaserna såväl som bränslet, en blandning av eter, fotogen och ricinolja, är ej lacklösande. Dieselmotorn "en energikälla som aldrig sviker", startar lika lätt sommar som vinter. Och sist...



alla DIESELMOTORER



Nya ED BEE endast **47: 50**

starkare · effektivare · modernare

"Gamla" BEE — världens mest sålda dieselmotor — tillverkades i 300.000 exemplar. Ett gott bevis för *kvalitet*. Nya BEE är ännu bättre.

utan merkostnad

=körklar utan merkostnad för dyra batterier, reservglödstift och speciallack.

B. BECKMAN & Co AB — *har allt i branschen*

JAKOBSGATAN 24 · STOCKHOLM C · TEL. 21 12 34

TILLBEHÖR TILL JULKLAPPSMODELLEN

för BIL

fälgar, däck, ritningar etc.

för BÅT

båtpropeller av nylon 1½ och 1¾, axlar kompl. med hylsor 8", 9", 11", böjliga axelkopplingar 0,5—5 cc, marintankar 35, 55 och 75 cc, roder, kylvattenintag, avgasrör, kylmantlar, etc.

för FLYG

plastpropeller för 0,5—3,5 cc motorer, hårda och mjuka gummihjul 1½—2", spinner 1¼—2", pumpbara hjul 60, 70, 80 och 90 mm, tankar 10, 15, 25, 30 och 40 cc, plastpiloter, kontrollhantag, timers dekalkomanier etc.

för RADIOMODELLEN

kompl. radioanläggningar typ ED, KLEMM, OMU, rodermekanismer för flyg ED och TYPHOON, rodermekanismer för båt RipMax, ED, UNIAC, reläer, rör, kopplingsdon, strömbrytare etc.

RABATT

%

SMU 15

·

KSAK

·

ALLA MODELBYGGARE

REGISTERADE I

Rekvirera

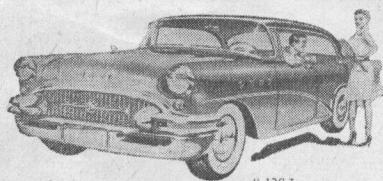
prislista

Revell's

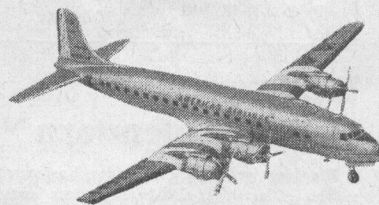
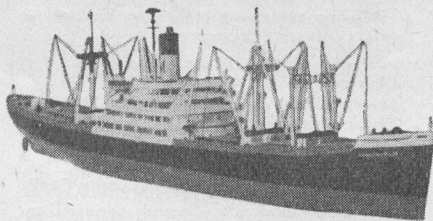
"Mästerverk i miniatyr"

OÖVERTRÄFFADE PRECISIONSBYGGSATSER I PLAST

Lättbyggda - Exakta - Detaljrika - Billiga - Stor sortering - Nyheter kommer



H 120.3



BILAR, "OLDTIMERS" m. fl.:

1910 T-Ford	pr sats	4: 60
1909 Stately Steamer	" "	4: 60
1914 Stuts Bearcraft	" "	4: 60
1953 Jaguar Sport	" "	4: 60
1953 MG Sport	" "	4: 60
1893 Duryea	" "	4: 60
1932 Ford Hot Rod	" "	4: 60
1910 Cadillac	" "	5: 90
1911 Rolls Royce	" "	5: 90
1904 Nash Rambler	" "	5: 90
1910 Pierce Arrow	" "	5: 90
1907 Renault	" "	5: 90
1913 Mercedes Benz	" "	5: 90
1915 Fiat	" "	5: 90
1910 Intr. Auto Wagon	" "	5: 90
1929 Bentley	" "	5: 90
1929 Duesenberg	" "	5: 90
1952 Ferrari	" "	5: 90
1955 Cadillac	" "	6: 60
1955 Ford	" "	6: 60
1955 Buick	" "	6: 60
1955 Mercury	" "	6: 60
1955 Chrysler	" "	6: 60

FARTYGG:

Slagskepp Missouri	pr sats	13: 20
Cris Craft motorkryssare	" "	6: 60
Motortorpedbåt	" "	6: 60
Jagare Sullivans	" "	8: 60
Kryssare Baltimore	" "	11: 20
Hangarfartyg Roosevelt	" "	16: 40
Atom-Ubåt Nautilus	" "	5: 90
s/s United States	" "	13: 20
s/s Hawaiian Pilot	" "	11: 20

SATSER MED PLASTFÄRGER:

Stor all roundsats	pr sats	6: 60
Mindre all roundsats	" "	4: 50
Specialsats för flyg & bilar	" "	3: 25
Specialsats för fartyg	" "	3: 25
PLASTLIM, STOR TUB	pr tub 1:—	
(Går till BÅDE acetat- & polystyrenplast)		

Generalagent
för Sverige:

WENTZELS

Apelbergsgatan 48, Stockholm C

FLYGPLAN,

B-24, bombplan	pr sats	6: 60
B-29, " "	" "	6: 60
B-47, " "	" "	6: 60
B-52, " "	" "	6: 60
Douglas DC-7	" "	6: 60
F94C Starfire	" "	5: 30
F7U-3 Cutlass	" "	5: 90
F9F-8 Cougar	" "	5: 30
Skyrocket	" "	5: 30
Sikorsky 55 Helikopter	" "	5: 90
Thunderstreak	" "	5: 30

Fråga efter REVELL-satserna hos Er hobbyhandare eller sänd efter direkt från oss pr postförskott (portoavgiften tillkommer vid lev. pr post).

Efterfrågan är enorm, ange därför gärna reservsats som får exp. om den sats Ni beställt tillfälligt är slut.

Viktigt meddelande till samtliga klubbledare

Den här pilen kommer Du alltid som oftast att finna vid kuponger i Modellflygsport. Tidskriften går ju ut till alla registrerade modellflygare, både enskilda och klubbregistrerade. Den går också i Flygrevyn ut till motor- och segelflygare och till tusentals flygintresserade medlemmar inom och utom KSAK.

En kupong, som berättigar till sådana förmåner som KSAK velat förbehålla de aktiva modellflygare som tillhör en registrerad modellflygklubb, är sålunda ogiltig med enbart modellflygarens namnunderskrift.

SOM KLUBBLEDARE ÄR DU ANSVARIG FÖR ATT ENDAST MEDLEMMAR I DIN EGEN MODELFLYGKLUBB FÅR ANVÄNDA KUPONGEN I DIN KLUBBS NAMN. Med Din namnteckning blir kupongen giltig inför KSAK som hoppas att Du skall kunna använda denna Din makt och myndighet på ett sätt som väl gagnar modellflygets syften.

Du kan värva nya medlemmar till Din klubb med Din värdefulla namnteckning. Börja värningen nu! Du får mycket jobb med en ännu större klubb, men Du får ökade möjligheter att utnyttja statsanslagen för Dina medlemmar och Du försäkras Dig därigenom både om KSAK:s och om Dina klubbmedlemmars högaktning. Lycka till!

Dérantz

Den svenska tävlingsskalendern

För årets två första månader har vi tills vidare endast två tävlingsdagar att annonsera:

18—19 februari, KSAK:s Vintertävling, Göteborg (S-int, G-int, F-int, Lag)

26 februari, Mjfk Nimbus, Stockholm (S1) KSAK önskar om möjligt presentera sommarens tävlingsskalender i nästa nummer av Modellflygsport, som kommer ut i början på mars. Därför emotser KSAK förhandsmeddelanden från klubbarna i god tid före den 10 februari.

Bland annat ser vi gärna att de klubbar som vill arrangera någon av de centrala stortävlingarna anmäler detta till Modellflygavdelningen. Det gäller i första hand SM friflygande och linstyrning samt uttagningar friflygande och linstyrning. Helst vill vi ha alla dessa tävlingar genomförda så tidigt under säsongen, att resultatet av samtliga stortävlingar kan läggas till grund för uttagningarna till de fyra VM-tävlingarna. I vilken utsträckning KSAK har möjligheter att låta sig representera är en annan historia.

Handstarten gick igenom

FAI:s Modellflygkommission sammanträdde i Paris första dagarna i december. Det var kommissionens tredje regelkonferens sedan de nu gällande modellflygreglerna trädde i kraft och det torde vara den sista konferensen före den planerade regeländringen som skall träda i kraft 1 januari 1957.

Det var ett lyckligt beslut som fattades för några år sedan, att de tryckta reglerna skulle gälla minst två år innan några ändringar kunde komma till stånd. De regeländringar som beslutats vid sammanträden i december 1954, i juni 1955 och nu senast i december 1955 kommer alltså inte att träda i kraft förrän 1/1 1957 och åtminstone Sverige kommer att rösta för att dessa nya regler skall bibehållas i oförändrat skick några år framåt.

Vid decemberkonferensen 1954 fick bl. a. markstartparagrafen en strängare utformning för att ge klarare besked om "påskjutningen" och om de olycksaliga "tre punkterna". Då bestämde man också att fallskärm skulle få användas på startlinan för segelmodeller, under försättning att denna fallskärm endast var anbragt på linan, inte på modellen och att den var hopvecklad under hela startproceduren.

I juni 1955 fastställdes att VM i speed en-

VM-programmet spikat

FAI:s internationella tävlingskalender fastställdes på decemberkonferensen i Paris.

Samtliga fyra VM-tävlingar går under senare hälften av 1956, vilket ger de nationella klubbarna tillfälle att omsorgsfullt förbereda uttagningarna.

5 augusti går VM i F-klassen i Cranfield, 19 augusti anordnar Sverige Wakefieldtävlingen i Höganäs, Italien arrangerar VM i linstyrning i Genua den 16 september medan segelmodell-VM går i Florens eller möjligen Rom så sent som den 7 oktober.

Följande evenemang ingår som internationella tävlingar i kalendern:

- 29/4—2/5 Belgien (Bryssel) "Critérium d'Europe"
- 9—10/6 Nederländerna (Teal) Flygande Vingar, S, G och F
- 17—18/6 Belgien (Anvers) Radiostyrning
- 7—8/7 Italien (Milano) Sjöflygplan
- 21—22/7 Saar (Saarbrücken) "Europa Cup"

International Radio Control Society har annonserat en radiostyrningstävling till den 5—6/8, men då denna tidpunkt sammanfaller med VM i Cranfield kommer organisationen att uppmäna välja en annan tidpunkt. Det blir emellertid en tävling, den saken är klar.

Wakefieldtävlingen

Förberedelserna för vår Wakefieldtävling är redan i full gång. KSAK-ordföranden direktör P. Eg. Gummeson har ställt Höganäsbolagets fält till förfogande och Flygvapnet har utlovat sitt bistånd. Högt kvalificerade modellflygare kan i genskap av funktionärer beredas tillfälle att se tävlingen på nära håll. De bästa Wakefieldflygarna skall ingå i svenska laget, de bästa bästa skall tjänstgöra som proxies och eliten i S- och F-klasserna kommer i första hand att tas i anspråk som tidtagare. — Till Wakefieldtävlingen får vi säkert anledning att återkomma!

dast skall genomföras med modeller i 2,5 cc-klassen och att linstyrda modeller med endast en styrlina kan godtagas på vissa villkor. Båda dessa regler gavs omedelbart giltighet. (En 2,5 cc-modell med dubbla linor skall ha en minsta lindiameter av 0,25 mm. En likadan modell med enkel linna skall ha en minsta lindiameter av 0,35 mm.)

Den tredje konferensen i december 1955 hade att behandla en del mycket betydelsefulla regelärenden, som diskuterats under en följd av år och som man velat uppskjuta så länge som möjligt för att det slutgiltiga ställningstagandet skulle vara väl förberett i alla instanser. Ett sådant ärende var förslaget om slopande av markstarten för F- och G-modellerna.

Nu är det äntligen beslutat och klart att motormodellerna handstartas från och med 1957 och därmed slipper man all diskussion om påskjutning och allt käbbel om de tre punkterna, på vilka modellen skall vila i starten. Slutligen slipper arrangörerna lägga ner en förmögenhet på startbanorna.

Det var inte så lätt att få igenom beslutet. Efter mycket diskuterande blev det först omröstning om huruvida omröstning verkligen skulle ske (!) och omröstning om huruvida omröstning verkligen skulle ske nu eller vid ett kommande sammanträde (!). Det var bara att slå näven i bordet och argumentera sig varm för de åsikter vi i Sverige ansett för sunda. Sedan Italien och Tjeckoslovakien bringats över till den sida vi ansett vara den rätta gav den slutgiltiga omröstningen seger för handstarten med 6 röster mot 2. Det var endast Frankrike och Belgien som röstade för ett bibehållande av markstarten.

Lika dramatisk blev uppgörelsen beträffande gummivikten i Wakefieldklassen. Mot förslaget om sänkning av gummivikten från nuvarande 80 till 50 gram med bibehållande av övriga data restes förslag att öka antalet starter i G-klassen och att öka maxtiden. Det krävdes sex omröstningar (!) för att man genom uteslutningsmetoden skulle komma fram till ett beslut i enlighet med den svenska linjen. Det blir emellertid 50 gram från 1957.

Det svenska förslaget att minska motortiden i F-klassen vann emellertid inte gehör. Här bestämdes i stället efter fem omröstningar om de olika förslagen att totalvikten skall höjas från 200 till 400 gram per cc cylindervolym. Det blir följaktligen ganska stora F-modeller man kommer att släpa med sig till 1957 års tävlingar.

Bland andra beslut som fattades vid den senare konferensen var det att endast lagledaren och en medhjälpare får assistera den tävlande på startplatsen. Detta betyder att lagledaren kommer att få en verkligt betungande tjänst vid en tävling och att hans närvaro och insatser kan bli utslagsgivande för resultatet.

Reglerna för team-racing och för radiostyrning är klara och kommer att bifogas de nya reglerna som ett tillägg.

Följande delegater deltog i decemberkonferensen:

Houlberg (president), Guillemaud (sekretär), Cazier (Frankrike), Degen (Schweiz), Dérantz (Sverige), Echtner (Tjeckoslovakien), Gillman (FAI), Gosling (Storbritannien), van Hattum (Nederländerna), Knoll (Saar), Rousset (Belgien), Sinnek (Österrike), Tione (Italien).

Dtz.