

MODELLFLYG sport



ORGAN
FÖR KSAK:s
MODELLFLYG-
KLUBBAR

NR 5 • OKTOBER 1956



Svensk VM-seger i Höganäs

Det blev svenskt i toppen både individuellt och i lag på VM-tävlingen för wakefieldmodeller i Höganäs den 19 augusti. Slutstriden blev spännande; efter fyra perioder hade Lennart Pettersson, Sverige, Herbert Kothe, USA (vars modell flögs proxy av Anders Håkansson) och Guido Fea, Italien, fyra maxflygningar vardera. Striden om VM-titeln skulle alltså stå mellan dessa tre.

När sista perioden inleddes var Fea, som inte hade någon reservmodell, på jakt efter sitt plan, som försvunnit efter fjärde flygningen. Antagligen hade regnet släckt fusen. Lennart Pettersson gjorde en start, men misslyckades och planet gick i backen. Omstart! Denna gång kom modellen iväg, men höjdvinsten under motortiden blev dålig. Resultat: 159 sek! Strax efter startade Anders Hå-

kansson Kothes modell och fick god höjd. Saken var klar ansåg man — Håkansson skulle vinna med proxymodellen. Nu hängde det på tidtagarnas ögonskärpå. Modellen drev snabbt iväg i den hårda blåsten. Ned mot några hus. Och bakom dem. Tid 150 sek. Skyttade ännu ett ögonblick under vänstersväng, försvann sedan totalt och klockades för 154 sekunder. 5 sekunder under Petterssons tid! Nu hängde det på om Fea skulle hitta sin modell och ytterligare spetsa till situationen. Men tiden gick och när tävlingen avblästes hade han ännu inte återvänt.

Sverige hade fått en världsmästare — en outsider kanske — men en skicklig modellflygare med en smula tur i bagaget.

62 deltagare från 18 nationer

därav 17 proxyflygare hade anmälts till tävlingen och samtliga, utom ryssarna, anlände till Höganäs fredagen den 17 och hälsades välkomna av borgmästare Einar Sellander vid ett party på Stadshotellet på kvällen. Sovjets lag infann sig först vid 22-tiden på lördagen. Deltagare och funktionärer förlades på Erik Ruuthsskolan och måltiderna intogs på Stadshotellet, där även den centrala tävlingsexpeditionen var belägen.

Lördagen anslöts till mätning och vägning av modellerna samt till träningsflygning. På eftermiddagen bjöds deltagarna på en sightseeingtur till Höganäsbolagets anläggningar där bl. a. gruvan besågs. Söndagen den 19 var själva tävlingsdagen och måndagen uppbrottsdag.

Mest byigt och regnigt

blev det på söndagen. När tävlingen började klockan 7.30 var vinden måttlig, något byigt och kom från WSW. Himlen var mulen. Under nästa period vred vinden över något mot syd och mot slutet av perioden tittade solen fram då och då mellan molnen. Tredje periodens väder var i stort sett ganska bra, solen visade sig litet flitigare och vinden var fortfarande måttlig men något byigare. Med fjärde perioden tilltog vinden i styrka och byighet och sedan kom regnet. Sista perioden blev alltigenom bläsig, biötlagd och olustig.

Ryssarna tar ledningen..

17 max av 56 starter blev resultatet av första perioden. Av svenskarna fick Pettersson och Haag full tid medan Knöös nådde 165 sek och Åhman

135. Samtliga ryssar samt Knudsen, Danmark, John O'Donell, England, Kothe och Kolb, USA, Scaradicchio och Fea, Italien, Altman och Hertsch, Tyskland, Cizek, Tjeckoslovakien, Baker, Australien och Gordon, Canada (proxy Malte Blomqvist) hade maxtid.

Sovjet i toppen alltså efter första perioden med 540 sek. Sverige på andra plats med 525, Tyskland på tredje med 519, USA tätt efter med 518 och Italien på femte plats med 516 sek.

... och behåller den

I andra perioden nådde 18 man av 52 startande full tid. Av svenskarna dock endast Pettersson och av ryssarna Ivannikov och Marvejev. Vidare samtliga italienare utom Cassi som missade 2 sekunder, Kothe, Kolb och Montplaisir (proxy Arne Blom-

gren) USA, John O'Donell och Lefever, England, Hyvärinen, Finland, Sörensen, Danmark, Mölbach, Norge, Hertsch, Tyskland, Wong, Australien (proxy Lars Andersson), Giudici, Frankrike och populäre Bobkowski från Guatemala.

Ställningen nationerna emellan var nu: Sovjet 1.063 sek, Italien 1.056, USA 1.039, England 1.034 och Sverige 990.

... men svenskarna börjar hämta hem ...

Tredje perioden — den med lite solken i — gav av 51 starter endast 10 maxflygningar och för dessa svarade för Sveriges del Pettersson och Åhman och för USA:s Kothe och Montplaisir (proxy Håkansson och Blomgren). Maxtid nådde också O'Donell, England, Knudsen, Danmark, Ivannikov, Sovjet, Fea, Italien, Altmann, Tyskland och Coates, Kanada (proxy Charles Moberg). Haag fick 145 och Knöös 114 sek.

I den individuella tävlingen var ställningen vid tredje periodens utgång den, att fem man hade tre maxflygningar vardera, nämligen: Pettersson, Sverige, Kothe, USA, J. O'Donell, England, Fea, Italien och Ivannikov, Sovjet.

Perioden betydde för det svenska lagets del ett kliv från femte till tredje plats. Ryssarna, vars extrema modeller — med tunn vingprofil med kraftig vältning — bäst lämpade sig för vackert-väder-flyg, fick i denna period vika för USA. Resultatlistan såg ut så här: USA 1.509, Sovjet 1.499, Sverige 1.475, Italien 1.474 och England 1.460.

... och knappar in på försprånget ...

Tre svenskar, Pettersson, Åhman och Haag hörde till dem som fick maxtid i den blåsiga fjärde perioden. Av ryssarna lyckades Kolpakov och Matvejev och av amerikanerna Kothe och Montplaisir. Full tid fick också italienarna Fea och Scardicchio, engelsmännen Hugh O'Donell och Lefever samt Nienstedt, Danmark, Heidmüller, Tyskland och Coates, Kanada. Summa 14 man av 48 startande.

Ställningen i nationstävlingen var följande: USA 2.032, Sverige 2.015, England 1.971, Sovjet 1.970 och Italien 1.964.

... och vinner!

Regnet öste ner och vinden friskade i när det drog ihop sig till slutstriden. Paraplyer, regnrockar, plast-

En perfekt markorganisation nödvändig för lagets framgång

Det påstås att modellflyget befrämjar det vetenskapliga beräkandet, det hantverksmässiga konstruerandet och människans medfödda formgivar- och skaparlust. Och det är nog riktigt. Men modellflyget befrämjar också en mångfald rätt egenartade, idrottsliga företeelser, t. ex.

skynken och tidningar kom till användning för att skydda modellerna medan dessa gjordes klara för start. Många plan hamnade omedelbart efter starten i kraftiga nedsvag som redan under motorflykten tryckte ned dem på fältet.

Efter fyra perioder hade tre man vardera fyra maxflygningar, nämligen Lennart Pettersson, Sverige, Herbert Kothe, USA och Guido Fea, Italien. Intresset var på toppen och publiken — uppskattningsvis ett par hundra personer — trotsade det urusla vädret för att få vara med om det slutgiltiga avgörandet.

För Sveriges del började perioden dåligt i och med att Petterssons modell gick i backen omedelbart efter starten. Efter en del justeringar i depån var han dock klar för en ny start och den här gången kom planet iväg men höjdvinsten var ringa. Men tur och nyckfulla vindar hjälptes åt att göra flygturen tillräckligt lång — 159 sekunder. Denna tid visade sig räcka till, trots att det såg hotfullt ut när Herbert Kothes modell, som flögs av Anders Håkansson, som utmärkt iväg i starten och på god höjd drev iväg i blåsten. Tidtagaruren tickade flitigt iväg sekunderna och Herbert Kothe (och Anders naturligtvis) kunde ha hoppat jämfota i segerryan om inte ... Om inte några hus i nordost plötsligt skymt planet när uren tickade bort den 150:e sekunden. Plötsligt skymtade den till igen under en väntersväng, men var sedan borta. 154 sekunder var 5 sekunder för lite.

Fea hittade aldrig sin modell igen och när tävlingstiden utgått var Lennart Pettersson världsmästare och Sverige hade segrat i lagtävlingen.

*

På kvällen bjöd KSAK-ordföranden, direktör P. Eg. Gummesson, på prisutdelningsmiddag med dans på Höganäs-bolagets matsal. Vid detta tillfälle överlämnade både den ryske och tjeckiske lagledaren minnesgåvor till KSAK.

Birger Gripstad

hinderlöpning med blicken i skyn, orientering utan karta och kompass, trädklättring i den högre skolan, taggtrådsforcering och liknande spännande och originella saker. I varje fall om man tillhör markorganisationen vid någon tävling i friflygklasserna. Därmed är vi inne på det svenska lagets markorganisation och kan utan vidare konstatera att den detaljen fungerade perfekt.

Den viktigaste personen i markorganisationen är lagledaren — här var det Lennart Tysklind — kunnig och van tävlingsräv själv. Han skötte sina åligganden på ett förtjänstfullt och effektivt sätt och bidrog genom klara och koncisa order och det förutseende, som många års tävlingsvana ger, till det svenska lagets framgång.

På och utanför fältet hade han ordnat med hämtningsmanskap på motorcyklar och dessa såg till att lagets modeller kom tillbaka till depån i god tid före varje start. Till deras bedrifter hör hämtningen av Ragnar Åhmans modell, som i andra perioden "landat" i en trädtopp intill kyrkan under pågående högmässa.

Grip

Lennart Pettersson, Sverige, segrade ...





...men Anders Håkansson, som flög proxy för amerikanen Herbert Kothe, var endast fem sekunder efter

Modellerna

Den allmänna regelförbistringen hade satt sina spår så till vida att antalet nykonstruktioner var mindre än vanligt. Ett stort antal av de invägda modellerna var stämplade även i Maintz-Finthen förra året. Helhetsomdömet ur byggsynpunkt blir mycket gott (en del av proxymodellerna dock undantagna).

Vid fjolårets VM uppträdde ryssen Matvejev med kamera och skissblock. Man blev därför något överraskad, när ryssarna nu mötte upp med en helt egen stil på modellerna: nämnde Matvejev hade en extrem vingprofil, mycket tunn 3—4 mm med kraftig välvning vilket tycktes ge modellen en ovanlig förmåga att nästan hängande i propellern sega sig upp i motorflykten. Naturligtvis ställer en sådan profil stora krav på konstruktionen, i synnerhet vid ett så påfrestande väder som det som rådde i Höganäs. Det visade sig också att detta skulle bli ryssarnas stötesten. Den av ett ryskt gräs (!) uppbyggda vingkonstruktionen med 2 cm sprygelavstånd och diagonalställda spryglar var för vek och vingarna "fladdrade" i de hårda byarna med tryckning som följde.

Italienaren Fea drog uppmärksamheten på sig inte bara när han på måndagsmorgonen kom promenerande framför stadshotellet iklädd gul hund på hjul, utan framför allt på tävlingsplatsen med sin eleganta Wakefield. Den var tävlingens "krutmodell" nr 1, 18 strängar Pirelli, propellerdiam. 53 cm med en stigning på 80 cm, motortid ca 40 sek. Vingprofil modifierad NACA 6409.

Tävlingens elegantaste modell tillhörde Montplaisir, USA. Vingprofil med plan undersida verkade dock något ålderstigen. Kothes modell var robust och stabil med en max.-prestanda på ca 3 1/2 min. Det förekom i varje fall en krazmodell och några fler frigångspropellrar än föregående år. Bobkowski, Gutatemala hade en modell som påminde om en Mig-jagare. En japansk modell hade vackert röd och väldoftande gummimotor.

Propellrarna är egentligen värda sitt eget kapitel. Här förekom många små finmekaniska mästerskap i fällningsmekanismerna. Ryssarna hade en konstruktion där bladet gjorts cylindriskt i änden som sedan spändes i en hylsa, varigenom möjlighet att manipulera med stigningen fanns. Tjeckerna som var ovanligt otursföljda på tävlingen hade en fin spinnerkonstruktion. Man skulle gärna vilja rekommendera Wakefieldflygarna i allmänhet att dölja de något risiga propellercentra med en spinner.

Forts. på sid. 6

RESULTAT FRÅN VM I HÖGANÄS

Pl. Namn	Nation	1	2	3	4	5	Totalt	Pl. Namn	Nation	1	2	3	4	5	Totalt
1 Lennart Pettersson,	Sverige	180	180	180	159	879		35 Louis Bausch,	Holland	110	133	134	139	87	603
2 Herbert Kothe,	USA	180	180	180	154	874		36 Vladimir Matvejev,	Sovjet	180	180	—	180	—	540
3 John O'Donell,	England	180	180	180	151	871		37 Dick Wong,	Nya Zeeland	99	180	120	82	37	518
4 Erik Knudsen,	Danmark	180	166	180	165	871		38 Seppo Takko,	Finland	93	153	141	130	—	517
5 Euguels Smirnov,	Sovjet	180	163	167	160	850		39 Ladislav Lifka,	Tjeckoslov.	145	125	88	88	69	515
6 Hugh O'Donell,	England	178	175	142	180	873		40 Pierre Bluhm,	Frankrike	—	102	134	107	149	492
7 Ragnar Ahman,	Sverige	135	154	180	180	829		41 Stellan Knöös,	Sverige	165	144	114	58	—	481
8 Ivan Ivannikov,	Sovjet	180	180	180	131	811		42 Cornelis Burger,	Holland	132	103	120	—	118	473
9 Vzevolode Kolpakov,	Sovjet	180	143	126	180	809		42 Andrés Bobkowski,	Guatemala	126	180	167	—	—	473
10 Reino Hyvärinen,	Finland	166	180	172	132	808		44 Seppo Nurminen,	Finland	44	151	113	93	67	468
11 Johan Smolders,	Holland	177	165	155	160	814		45 Rudolf Heesemans,	Holland	122	107	60	39	136	464
12 Roger Haag,	Sverige	180	141	145	180	851		46 Karl-Erik Widell,	Danmark	161	75	169	45	—	450
13 Jerry Kolb,	USA	180	180	110	163	755		47 Yasutare Nonaka,	Japan	137	94	121	23	58	433
14 Vincenzo Scardicchio,	Italien	180	180	127	180	818		48 Armando Alfaro,	Guatemala	33	117	121	150	—	421
15 Cliff Montplaisir,	USA	139	180	180	180	782		49 Donald Mackenzie,	Kanada	132	—	145	127	—	404
16 Radoslav Cizek,	Tjeckoslov.	180	171	176	103	766		50 Vlastimil Popelar,	Tjeckoslov.	158	—	—	89	140	387
17 G. J. Lefever,	England	98	180	147	180	750		51 Oscar Viggiano,	Argentina	40	167	162	—	—	369
18 Alessandro Alinari,	Italien	156	180	111	130	723		52 Bird Baker,	Australien	180	—	159	—	—	339
19 Guy Giudici,	Frankrike	132	180	126	116	722		53 Robert Gordon,	Kanada	180	139	—	—	—	319
20 Guido Fea,	Italien	180	180	180	180	720		54 Shigekichi Nonaka,	Japan	143	92	—	—	—	235
21 Klaus Hertsch,	Tyskland	180	180	99	118	710		55 Alfred Leong,	Nya Zeeland	93	85	—	—	—	178
22 Robert Guilloteau,	Frankrike	132	177	100	125	715		56 Kenneth Groves,	Kanada	68	—	78	—	—	146
23 Niels Sørensen,	Danmark	149	180	111	130	694		57 Jerv Heiret,	Norge	86	—	—	—	—	86
24 Josef Altmann,	Tyskland	180	142	180	161	25	688	58 Arthur Macaulay,	Nya Zeeland	—	—	23	—	—	23
25 Esko Hämäläinen,	Finland	150	144	145	126	110	675								
26 Hans Dörmann,	Tyskland	159	147	107	128	128	669								
27 Giovanni Cassi,	Italien	151	178	89	87	159	664								
28 Thor Mölback,	Norge	100	180	134	131	98	643								
29 Erik Niensedt,	Danmark	149	130	—	180	180	639								
30 Miroslav Vondrak,	Tjeckoslov.	146	69	124	180	109	628								
31 Gilbert Coughlin,	USA	158	127	112	137	93	627								
32 Bruno Heidemüller,	Tyskland	150	129	54	180	100	613								
33 Frank Coates,	Kanada	89	156	180	180	—	605								
34 H. W. Revell,	England	141	147	91	104	121	604								

LAGTÄVLINGEN:

1. Sverige (Pettersson, Ahman, Haag) 2.509. 2. Sovjet (Smirnov, Ivannikov, Kolpakov) 2.470. 3. England (J. O'Donell, H. O'Donell, Lefever) 2.469. 4. USA (Kothe, Kolb, Montplaisir) 2.444. 5. Italien (Scardicchio, Alinari, Fea) 2.228. 6. Danmark (Knudsen, Sørensen, Niensedt) 2.204. 7. Tyskland 2.067. 8. Finland 2.000. 9. Frankrike 1.919. 10. Tjeckoslovakien 1.909.



1. Vladimir Matvejev, Sovjet startar. Ryssarnas modeller var ytterst extrema med tunn vingprofil och kraftig välvning. I stället för balsa använde man en sorts steppgräs

2. Solvargisleende i gräväder. Rune Johansson flög proxy och skrev autografer för japanen Shigekichi Nonaka

3. Jerry Kolb, USA drar upp gummimotorn

4. Josef Altman, Tyskland t. h. får hjälp av lagledaren Günther Maibaum

5. Anders Håkansson startar Herbert Kothes modell i den spännande sista perioden. Observera stilen!



**REGN
BLÅST
OCH
SPÄNNING**





6



12



13



7

6. Svenske lagledaren Lennart Tysklind och Ragnar Åhman hjälper Claes-Olof Hågg, som flög proxy för Oscar Viggiano, Argentina

7. Guido Fea, Italien, som här tändes fusen på en modell, flög bort i fjärde perioden

8. Ivan Ivannikov, Sovjet...

9. ...och lagkamraten Matvejev

10. Vzevolode Kolpakov startar

11. Regnet öste ner i sista perioden. Hugh O'Donnell, England behövde regnskydd när han tände fusen

12. Populäre Andrés Bobkowskij's modeller var Mig-15 inspirerade

13. Hans Dörmann, Tyskland

14. Anders Håkansson assisterade Gilbert Coughlin, USA, i starten

15. Roger Haag blev tredje mannen i det svenska laget

16. Lennart Pettersson var bistert sammanbiten före sista starten



8



9



14



15



10



11



16

FORTS.

Världsmästarmodellen hade Dillners vingprofil och tre knäckar på vingen. Tolv strängar Pirelli ger med en 45×52 cm propeller en motortid på 52—58 sek. Kroppen 120 cm lång diamond, uppbyggd av 2 mm balsakflak. Modellen flyger höger, vänster.

På trimningen före tävlingen visade tyskarna upp ett överlägset stug i sina modeller. Tyvärr var de nog något övertrimmade efter det utmärkta vädret på tyska mästerskapen en vecka tidigare och tålde ej den hårda vinden.

Terje Larsson

Ögonen lyste

på autografjagande småkillar när de fick japanen Shigekichi Nonaka att med gravitetisk värdighet och konstfärdighet i slängarna rita sin fantasifulla kråksparks-namnteckning i deras block. De visste ju inte att mannen med japanska flaggan på bröstet var Termik-Johan från Norrköping som flög proxy för japanen. Ingen hade väl heller hjärta att ta dem ur deras lycksaliga villfarelse varför Termik-Johan fick finna sig i att bli storögt bekikad av det unga Höganäs. Kanske är Shigekichi Nonaka nu ett gängbart namn i autografsamlarkretsar på orten, kanske byter man rentav några Nacka Skoglund, några Tumba-Johansson eller ett par Erlander mot en Nonaka. Termik-Johan hann i varje fall inte med att skapa inflation i sin märkliga namnteckning — därtill var den alltför invecklad och svårtrid.

Populär i lägret var Andrés Bobkowski — guatemalare av polsk härkomst, som sålde sin bil, köpte biljett, packade sina kompisars modeller bland sina egna Mig-15-inspirerade och reste till VM. Färgstarkaste figuren i Höganäs de dagarna!

Ryssarna väckte naturligtvis berättigad uppmärksamhet eftersom det var första gången ett ryskt lag deltog i ett modellflyg-VM och första gången de deltog i en tävling i Sverige. Deras extrema och ytterst välbyggda modeller — hyperfarliga i bra väder — var alla utom en byggda av någon sorts steppgräs. "Tji" lär det heta. Detta material påstods vara lättare och starkare än balsa, men avsevärt mera svårarbetat.

Som slutomdöme kan sägas att tävlingen var väl arrangerad, allt klaffade bra och det hela var mycket trivsamt — med undantag för vädret förstas.

Vingarnas hösttävling

Det var ovanligt många modellflygare som tackade ja till Vingarnas inbjudan till Hösttävlingen på Skarpnäck den 23 september. 94 modeller hade anmälts och de hade turen att få ett ganska bra flygväder: svag vind, jämmulet samt givetvis lite termik. Ett tämlingen rättvist väder således.

För tionde och sista gången tävlades om Olle Lindh-pokalen som uppsattes 1946 till minne av Olle Lindh, en av Vingarnas bästa modellflygare. Vinnare blev Lennart Tysklind från Enköping sedan Bror Eimar, Nimbus, haft ledningen i två perioder. Tysklind får behålla pokalen ett år, men sedan kommer den att överlämnas till Åke Roggentin, Vingarna, som är den ende som har två inteckningar.

Ett tack riktas till familjen Lindh, som i alla dessa år med intresse tagit del av tävlingen och därmed bidragit till att göra Olle Lindh-klassen välkänd bland modellflygarna. Klassen som sådan kommer inte att upphöra utan återkommer på Vårtävlingen.

I fri S-klass vann Göran Åbergh, Gamen, Norrköping, en överlägsen seger och tog med sig TFA:s Vpr denna gång. S-klassen uppdelades i S-1 och S-int för att också nybörjare skulle ha en chans. Det blev också många nya namn i S-1-prislistan.

Arvid Karlsson från anrika Linköpingseskadern vann nu liksom på

Vårtävlingen F-intklassen överlägset. Ny stjärna i denna klass är 2-års John Hagedahl från Solna.

Helikopterklassen, som tävlade om AB Hans Ostermans Vpr och Jetklassen har svårt att samla deltagare. Det är uppenbarligen mycket svårt att få helikoptermodeller att flyga riktigt. Hitintills har endast jet-drivna modeller visat hyggliga resultat. För att få fram bättre resultat och större bredd måste reglerna liberaliseras. Nu vann för andra gången Ingeemar Lind med en ny modell som flög mycket stadigt. Bästa tid 44 sek.

Hans Schmiterlöw

RESULTAT

Olle Lindh-klassen:

1. L. Tysklind, Enköping	484 sek
2. B. Eimar, Nimbus	455 „
3. A. Håkansson, Malmö	334 „

Helikopterklassen:

1. I. Lind, Lidingö	105 sek
2. L. Larsson, Solna	15 „

S-1:

1. A. Björk, Roslagsbro	328 sek
2. V. Wadströmer, Norrtälje	312 „
3. G. Astner, Nimbus	311 „
4. R. Spaak, Solna	291 „
5. R. Jansson, Norrtälje	271 „

S-int:

1. G. Åbergh, Norrköping	501 sek
2. Å. Ohlsson, Katrineholm	403 „
3. B. Carlsson, Vingarna	385 „
4. A. Håkansson, Malmö	379 „
5. L. Tysklind, Enköping	372 „

F-int:

1. A. Karlsson, Linköping	462 sek
2. J. Hagedahl, Solna	374 „
3. I. Ahlin, Enköping	308 „
4. P. Bjelving, Vingarna	307 „
5. H. Pettersson, Roslagsbro	303 „

Jet-klassen:

1. L. G. Larsson, Hägern, Sthlm ..	140 sek
2. B. Karlsson, Roslagsbro	209 „

Modenytt

har väl aldrig förr givits plats i ett modellflygreferat, men någon gång skall ju bli den första. "Alpkalsonger", d. v. s. kortbyxor av skinn är i ropet och kommer förmodligen att ingå bland den övriga modellflygrekvisitan till nästa sommar. När Josef Altmann reste hem till Tyskland hade han pengar från och midjemått på en hel del svenska modellflygare med sig. Skinnbyxorna lär vara tåliga mot fläckar och nära nog outslitliga. *Grip*

DARRÅLEN—snabb speedmodell

Det var längesedan vi publicerade en ritning till ett speedplan, men nu är det dags för Måns Hagbergs "Darrålen", som har en fin meritlista. Vad sägs om följande: Andraplacing på modellsportens dag i Uppsala förra året med 156 km/tim, tiondeplacering på EM i Bryssel 1955 med 160 km/tim och SM-etta samma år med 171,5 km/tim. I år har planet segrat i "Kaffepetter"-tävlingen med 172,2 km/tim, pingsttävlingen med 174,8 km/tim och SM med 170,6 km/tim. Högre och högre hastigheter har noterats så det finns ingen anledning att misströsta om ert exemplar av planet skulle gå litet långsamt i början.

Till "Darrålen" förtjänster hör att den är både lättbyggd och slitstark. Förutom på tävlingar har planet också använts vid träningsflygningar.

Bygge:

Börja med pannan. Gör en balsamodelld med 3 mm tjocka väggar och lämna den till ett gjuteri för att gjutas i silumin. Det kostar ungefär en femma. Pannan filas och putsas sedan den grovraspats för att passa motor och spinner. Min spinner karvades från en 1 1/2", men om nosen ändras något kan en 1 1/4" spinner användas. Gånga för fästskruvar med en M3 förtapp, men öva lite först på något annat än pannan.

Övriga delen av planet är en enkel skiktkonstruktion och bygges enligt ritningen. Linguiden är av pianotråd med en ögla i den fria änden. Ögla fylls med lödtenn varefter två hål borras bakom varandra. Linguiden skall festsättas mitt för tyngdpunkten.

Alla trädelar klädes med papper, zaponlackas, slipas, zaponlackas, slipas etc. tills en jämn fin yta erhållits. Zaponlacken kan tillsättas med lite talk för snabbare resultat. Måla, slipa och härdlacka sedan. Se f. ö. bilderna.

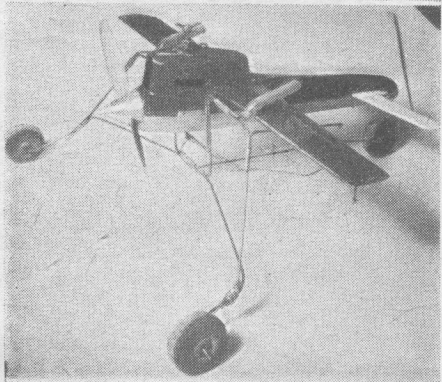
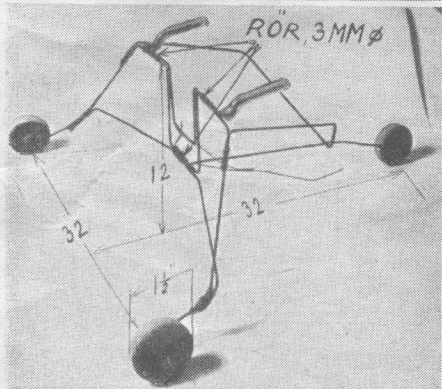
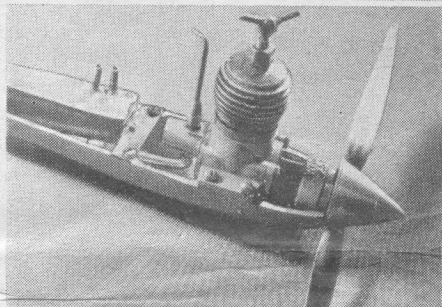
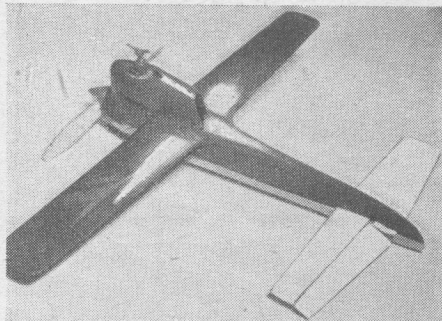
Startvaggan lödes av 2 mm pianotråd. Konstruktionen framgår av bild.

Flygning:

Börja med att varmköra motorn. Då den svalnat till 50–60 grader, starta åter, nu med en liten propeller, t. ex. en 6"×8". Öva först med en nedkapad 7"×8" för att skona höger långfinger. Då motorn startat, ställ in den på maximivarv för halvt motor och öka nålinställningen ett halvt varv. Kontrollera att startvaggan är låst och släpp den. Skjut ej på!

Framtida fininställning skötes efter bästa förstånd. Observera att en jämn hackning i luften tyder på för snål bränsletillförsel, ej på för låg kompression.

Måns Hagberg



Se ritning på nästa sida!

Läs

i oktobernumret

av



OM

Skala tävlingen

OM

Tummelisa

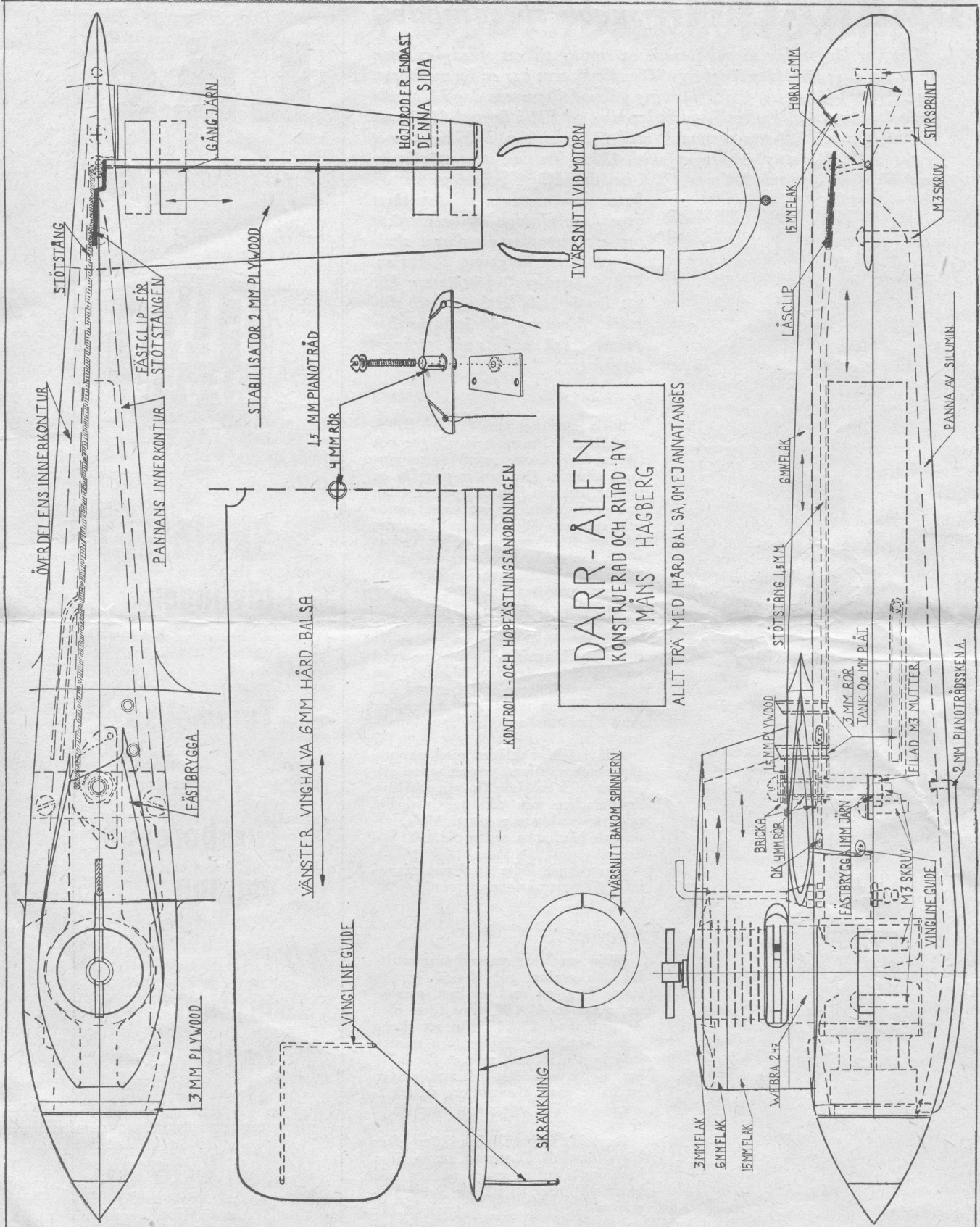
OM

Farnborough- mässan

och

mycket annat

Utkommer 10 okt.



DARR-ÅLEN
 KONSTRUERAD OCH RITAD AV
 MÅNS HAGBERG

ALLT TRÄ MED HÅRD BAL SA. OMEJÄNNVÄNTANDES