

Solna flugan

NR: 3
1990
ARG: 30

Ordförande har ordet

KLUBBFUNKTIONÄRERNAS ADRESS OCH TELEFONNUMMER

Ordförande:

Håkan Moureau Järnväggsgatan 28,
Tel: 98 63 45, 172 35 Sundbyberg
arb: 795 10 54

Vice ordförande:

Sture Johansson Nybodagatan 1,
Tel: 27 63 87 171 42 Solna.

Sekreterare:

Inger Johansson Nybodagatan 1,
Tel: 27 63 87 171 42 Solna.

Kassör:

Håkan Moureau Se ovan.

Ledamot:

Peter Järna Infanterigatan 3,
Tel: 730 18 06 171 59 Solna

Juniorrepresentant:

Karl-Johan Qvarfordt Kyrkbacken 29,
Tel: 83 36 51 171 50 Solna

Juniorrepresentant:

Daniel Sawano Krassevägen 6,
Tel: 83 30 24 171 33 Solna.

Grenchef friflyg:

Delegerat på styrelsen

Grenchef lina:

Ove Kjellberg Solvägen 8,
Tel: 89 81 63 175 61 Järfälla

Byggleddare:

John Hagedal Kruthusbacken 29,
Tel: 27 31 68 171 38 Solna.

Lotteriföreståndare:

Inger Grip Bergtorpsvägen 64,
Tel: 756 67 57 183 64 Täby.

Lokalansvarig:

John Hagedal Se ovan.

Fältöverste:

Gerald Boman Ateljévägen 2,
Tel: 98 24 95 172 41 Sundbyberg.

Butikarie:

Mats Lugnefors Bergdalen 2,
Tel: 98 35 87 172 41 Sundbyberg.

Fluganredaktion:

Inger och Sture Johansson
Se ovan.

Bibliotikarie:

P. A. Holmberg Hudiksvallsgatan 7,
Tel: 31 26 00 113 30 Stockholm.

Ja, nu är sommaren över för det här året. Nu när hösten är här måste man väl säga att sommaren var ganska skaplig. Åtminstone tycker jag det, där jag var för det mesta. Hemma i Sumpen och ute i skärgården och lite Skåneland.

Hur blev det med flygandet? Hade ni några kärror i luften?

Jaså, och hur var det med byggandet? Jaså, men ni är väl i full gång nere på klubben nu hoppas jag.

Som ni ser längre fram i Flugan har vi inomhustider i Tallbackaskolan i höst / vinter också. Det är populära tillställningar har jag förtått. Själv skall jag ta mig ned några gånger i alla fall. Det är lekfulla, inspirerande och fulla av flygexperimenterande flygträffar där nere. De sex timmar vi har till förfogande rinner snabbt iväg.

Vi måste fortsätta att utnyttja våra tider till verklig verksamhet. Solna kommun vill i första hand ge tider till handboll och basket i Tallbackaskolan. Speciellt om det är seriematcher så finns risken får vi stryka på foten, säger de. Men än så länge har det inte inträffat. Vår åsikt är att den ungdomsverksamheten vi har Solna MSK är lika viktig som övrig verksamhet.

Det gäller att vara ute i tid med tidsbokningen. Vi har redan nu önskemål om tider för våren 91 inne hos kommunen.

Glöm inte bort "Solna FAI Cup" på F16 i Uppsala den 17 november!! Förbered er!!! Ställ upp som funktionärer!!

Vi hörs,

Håkan

Här är svaret på er undran när det blir.

INOMHUSFLYG

Här är nya tider för

hösten -90 / vintern -91

i

TALLBACKASKOLANS GYMNASTIKSAL

Lördag	13 Oktober	9 - 15
Lördag	10 November	9 - 15
Lördag	15 December	9 - 15
Lördag	12 Januari 1991	9 - 15
Lördag	9 Februari 1991	9 - 15
Lördag	9 Mars 1991	9 - 15

**Samling i klubblokalen senast 8.30 för gemensam gång
eller kom till gymnastiksalen när du kan.**

Hur skall man då vara utrustad för att flyga inomhus? Jo,

1. Ta med en eller flera färdiga "Flugor" eller andra inomhusmodeller.
2. Ta med snabblim och andra reparationsgrejor.
3. Ta med gymnastikskor för inomhusbruk.
4. Ta med dig tävlingsinstinkten. Vi tävlar lite på skoj.
5. Ta med "massäck" eller ät en stadig frukost.

VILL DU VETA MER SÅ TALA MED JONNE.

HUR GÖR MAN EN FLUGA?

*Fluga kan vara mycket. Läs så förstår du frågan.
I uppslagsboken finns det många förklaringar till ordet "Fluga".*

"Clubbulus Solnaitis"

En variant som det däremot inte talas om är "Clubbulus Solnaitis" med underavdelningen "pappirum". Den är visserligen ganska ovanlig i Sverige. I Stockholmstrakten finns den i flera skepnader. Första gången den uppmärksammades var 1960.

Ganska ovanlig

Sedan dess har "Clubbulus Solnitis" setts varje år. Ibland bara någon enstaka gång. Andra år oftare. Dess utbredningsområde är till största delen i Solna-trakten, men man kan finna den även i andra delar av Sverige. Den ser aldrig lika ut från gång till annan. Men den är trots det inga svårigheter att känna igen. Man blir alltid lika glad när man stöter på den. De som möter den är oftast modellflygare av något slag

Har Du sett den någon gång?

Javisst, det är ju vår egen tidning, som Du nu håller i handen det handlar om. Det mesta är påhitt men något är sant.

Sant och osant

Det "latinska" kan översättas med Solnaklubbens Tidning = "Solna - Flugan" (Osant), ålder (sant) och utbredningsområde (sant).

Många svar

Med tanke på frågan i rubriken så finns det egentligen många svar.

Här är några:

- 1. Att bygga inomhusmodellen.*
- 2. Att knyta en fiskefluga.*
- 3. Att komma med "innegrejen".*
- 4. Att ha istället för slips.*
- 5. Den som surrar om sommaren.*
- 6. Någon teknisk sak säkert.*
- 7. Och något annat också.*
- 8. Vår egen tidning "FLUGAN".*

Fler förslag

Om någon av våra kära läsare kan komma på fler svar så meddela det till redaktionen. Bra förslag publiceras. Tänk vad mycket man kan skriva utan att komma fram till det man vill.

Tanken med artikeln är att våra läsare skall få reda på hur den nuvarande Fluganredaktionen jobbar.

Redaktion

Vi, det är Inger och Sture Johansson samt jag, Håkan Moureau. Vi träffas ett par gånger inför varje nummer i s.k. "redaktions-möten" och lägger upp planerna. Vi kollar på sånt som var bra förra gången och naturligtvis även dåligt. Vilka ämnen och händelser är aktuella? Frågor och idéer stöts och blöts vid mötena. Vi delar upp arbetsuppgifterna.

Fyra nummer

Sedan tidigare finns ett antal ämnen klara. Några har "blivit över" sedan tidigare. Vissa fasta sidor försöker vi ha med. De blir grunden till nästa nummer av Flugan. Vårt mål är att komma ut med minst fyra nummer per år.

Resultatlistor "blää"

Det är alltid en redaktörs dilemma att hitta saker som är intressanta för läsaren att skriva om. Men man skall också veta att alla har inte samma intressen. Några tycker om det som andra inte tycker om. Det gäller att blanda till rätt ämnen. Vissa vill gärna läsa resultatlistor. Andra tycker sån't bara är en massa siffror och onödigt utfyllnad.

Det vore mycket kul om vi fick förslag eller uppdrag från våra läsare att skriva om något.

Kom med ideer så skall redaktionen gärna försöka något åt det. Saknar ni något ämne? Har ni någon rolig historia att berätta? Eller har du varit med om nåt märkligt i modellflygsammanhang? Har du några tips att dela med dig till andra? Har du någon fråga som du vill ha svar på?

Anslagstavlan

Som du ser har vi en sida som heter "Anslagstavlan". Använd den till vad det är. Små meddelanden. Efterlysningar. Försäljning eller önskas köpa. Allt smått och gott blandas. Gör det inte till något svårt för dig själv.

Skriv själv

Skriv, så tar redaktionen hand om det. Använd signatur om du vill det. Det mesta är tillåtet att skriva om eller ta upp i tidningen. Lägg det i Flugan-lådan på klubben eller posta till Red.

Lättläst

En tidning skall vara lättläst och som vi hoppas kul att få i sin hand.

Det blir den om vi alla hjälps åt.

Red.

DRAGNING I SOLNA MSKs SUPPORTERLOTTERI

Dragning 7 juni 1990

<u>Lottnr</u>	<u>Namn</u>	<u>Belopp</u>	<u>Lottnr</u>	<u>Namn</u>	<u>Belopp</u>
77	Per Digrell	125:--	58	Ove Kjellberg	125:--
25	Ulla Bensing	100:--	61	A Hildestrand	100:--
18	Sture Johansson	75:--	25	Ulla Bensing	75:--
38	Bertil Johansson	50:--	32	Ove Kjellberg	50:--
61	A Hildestrand	25:--	98	Inger Grip	25:--

G R A T T I S

VAD ÄR DETTA ???



JO, DET ÄR VART KLUBBHUS!

(kommer ni ihåg att det såg ut så här en gång)

LÄTTKRYSS 3 / 90

The crossword puzzle grid is 10 columns wide and 10 rows high. A vertical shaded bar is present in the 6th column. The clues and their positions are as follows:

- Row 1: Down 1 (arrow), Down 2 (dog), Down 3 (house), Down 4 (square)
- Row 2: Down 5 (musical notes), Down 6 (down arrow), Down 7 (ladder), Down 8 (T)
- Row 3: Down 9 (frisbee), Down 10 (TOR OCH ODEN)
- Row 4: Down 11 (ear), Down 12 (LURA), Down 13 (FAR INTE PORTRÄTT VARA), Down 14 (OTREV-LIG PERSON)
- Row 5: Down 15 (jar), Down 16 (VARMA)
- Row 6: Down 17 (120 + 2), Down 18 (HAN HAR LÅNGA ÖRON)
- Row 7: Down 19 (bottle), Down 20 (KRAFT-ORD), Down 21 (KVICKA FÅ), Down 22 (A)
- Row 8: Down 23 (POETISK ERIK), Down 24 (KNCKER), Down 25 (EFTER ETT), Down 26 (cube)
- Row 9: Down 27 (musical staff)

Lösning till Lättkryss 2 / 90

The crossword puzzle grid is 10 columns wide and 10 rows high. A vertical shaded bar is present in the 6th column. The solution words are as follows:

- Row 1: Down 1 (L), Down 2 (L), Down 3 (L), Down 4 (L)
- Row 2: Down 5 (P), Down 6 (L), Down 7 (L), Down 8 (L)
- Row 3: Down 9 (S), Down 10 (L), Down 11 (S), Down 12 (L)
- Row 4: Down 13 (S), Down 14 (T), Down 15 (A), Down 16 (B)
- Row 5: Down 17 (R), Down 18 (K), Down 19 (K), Down 20 (A)
- Row 6: Down 21 (S), Down 22 (K), Down 23 (O), Down 24 (P), Down 25 (L), Down 26 (R)
- Row 7: Down 27 (R), Down 28 (A), Down 29 (M), Down 30 (O), Down 31 (R), Down 32 (O), Down 33 (A), Down 34 (R)
- Row 8: Down 35 (L), Down 36 (O), Down 37 (D), Down 38 (G), Down 39 (R), Down 40 (I), Down 41 (L), Down 42 (L)
- Row 9: Down 43 (N), Down 44 (E), Down 45 (G), Down 46 (E), Down 47 (R), Down 48 (Z), Down 49 (L), Down 50 (U)
- Row 10: Down 51 (A), Down 52 (S), Down 53 (K), Down 54 (E), Down 55 (S), Down 56 (T), Down 57 (E), Down 58 (R)

TVÄRSTABILITET

Vi ger vingarna V-form av olika slag för att få planen stabila i tvärlid. Det finns många sorters V-form. Enkel V-form ser ut så här:



Rakt mittparti med öron ser ut så här:



En kombination av båda kallas polyhedral:



Måsfom:



Omvänd måsfom:

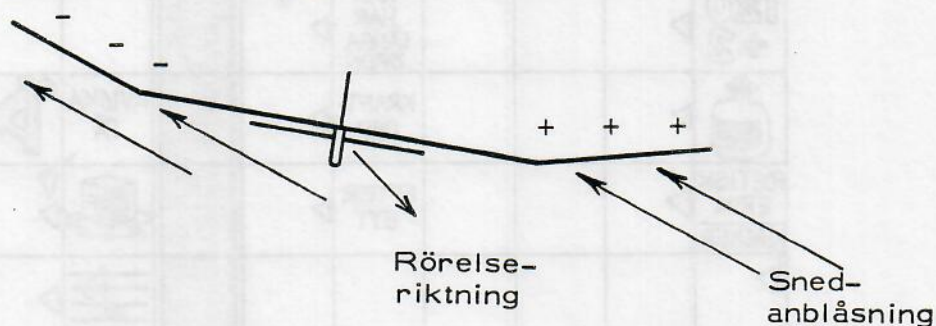


Negativ V-form:



De tre sista typerna förekommer oftare på stora flygplan än på modeller.

Vi kallar för enkelhetens skull allesamman för V-form i fortsättningen. Under planflykt med vingarna horisontellt bär varje vinghalva lika mycket av modellens vikt, eftersom de är lika stora och har samma anfallsvinkel. Om planet får en störning på ena sidan, börjar det genast att kana i sidled.



Det ser ut som om modellen föll med ena vingspetsen före. Den lägre vingspetsen får en högre anfallsvinkel gentemot luften som följd av snedanblåsningen, får i och med detta högre lyftkraft och rätar upp modellen. Förloppet får hjälp av andra vinghalvan, som råkar ut för samma saker, fastän tvärt om; lägre anfallsvinkel och minskad lyftkraft.

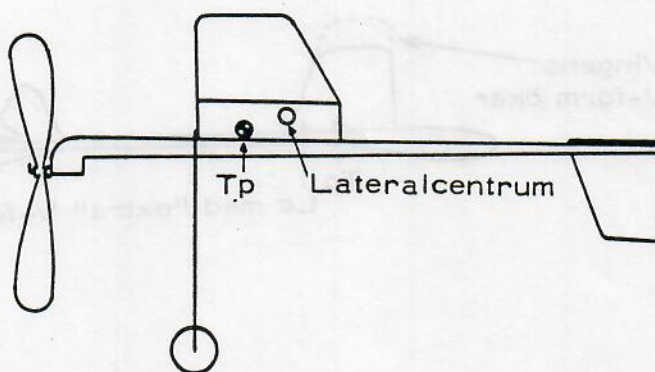
Den här anfallsvinkelskillnaden blir större med högre V-form. Därför säger vi också att tvärstabiliteten växer med större V-form. På friflygande modeller har man nästan alltid något slags V-form, men den är inte lika stor på alla modeller. De lågvingade planen kräver ganska mycket V-form, särskilt om de har en stark motor, medan en högvingad segelmodell kan ha en nästan rak vinge och ändå flyga stabilt.

Det finns en annan förklaring också till hur V-formen verkar. Enligt den blir det större projicerad yta och därmed större lyftkraft på den vinge som befinner sig lägst på ett lutande flygplan. (Projicerad yta = den yta som avtecknas, när man ser planet rakt uppifrån). Det är bara ett fel på den förklaringen - den stämmer inte alls matematiskt. Lika fullt återkommer den i nya upplagor av flyghandböcker gång på gång - men den blir ju inte riktigtare för det.

KURSSTABILITET.

På en båt har man ett roder längst bak för att hålla kursen. På flygplanet finns en fena för att automatiskt hålla kursen och eventuellt ett rörligt sidroder för att byta kurs. Konstigare än så skulle det inte vara att förklara, om inte fenyntans storlek spelade så stor roll.

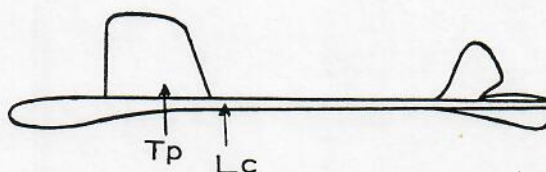
När modellen ligger och kanar i en sväng, träffas den delvis av luftströmmen från sidan. Av den snedanblåsningen får man ett tryck på kroppssidan. Detta tryck kan givetvis tänkas samlat i en punkt. Den kallas lateralcentrum. Man kan beskriva punkten som sidoyntans tyngdpunkt.



Så länge denna punkt ligger högre än tyngdpunkten eller i själva tyngdpunkten räftar modellen upp i tvärled lättare än med ett lågt lateralcentrum.

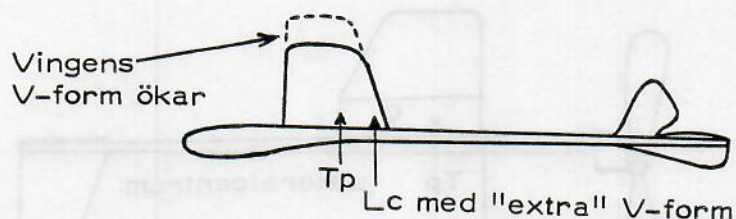
För kursstabiliteten är det ännu mer intressant med avståndet i längdled mellan tyngdpunkt (tp) och lateralcentrum (lc). Vi minns rekommendationen tidigare i boken att göra fena större på en typmodell, om man har större propeller än vad ritningen visar. Det skall man göra för att lateralcentrum inte skall komma för långt fram. Hög V-form eller stort nosparti har samma verkan. Stora ytor i framänden av modellen måste balanseras med större fenynta baktill. Fena har liksom stabilisatorn större verkan, om den sitter längre från tyngdpunkten, därför att den får en längre hävarm att verka på.

Fenyntans storlek blir kinkigare vid högre farter. En segelmodell som glider fint med god kursstabilitet kan gå bra att höjdstarta med lina i lugnt väder.



Man tror att allt är gott och väl med modellen och försöker dra upp den en dag, då det blåser 8 - 10 sekundmeter. Då kan det visa sig att planet inte alls vill stiga rakt upp utan skär ut åt ena sidan. Ställer man vingen på sned för att motverka skärningen, går den på tok åt andra hållet.

Enda sättet att bota den här luftsjukan är att skära bort en bit av fenan. Lateralcentrum ligger nämligen för långt bak och modellen är svårstartad. Somliga modeller med långa vingar kompenserar detta själva genom att V-formen ökar, då man drar hårt i linan.



Andra ökar V-formen så mycket vid belastning att hela modellen åker karusell. Det tyder på att lateralcentrum kommit för långt fram och att fenan skall vara större. Vill man inte göra om stjärtpartiet, kan man kanske minska V-formen, åtminstone om man har delbar vinge.

Moderna tävlingsmodeller i friflyg med motor brukar ofta öka farten betydligt längre än de sekunder motortiden får vara enligt regelhäftet. Då och då händer att den skickligaste flygare inte får igång avstängarurverket (timern) utan motorn går längre än vanligt. Om modellen då avslutar den vilda farten upp i det blå med en störtande spiral (tyvärr ganska vanligt), tyder det på att fenan är för stor. Om planet i stället hade gjort en helt okontrollerad snurrande rörelse mot marken (kallas spin eller som förr i världen "fallande lövet"), hade vi haft ett tecken på för liten fenyta.

NYBÖRJARMODELLER MED TÄVLINGSEGENSKAPER

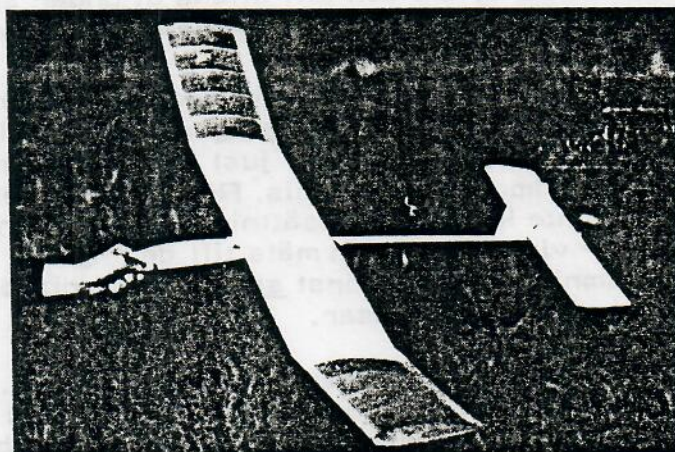
Nu har vi kommit så långt på vår väg mot högvärdiga modellplan i friflygning att vi kan ge oss i kast med en "nybörjarmodell" av traditionell fason.

Hobbyhandlarens hyllor innehåller rätt många byggsatser till små segelmodeller som i tävlingssammanhang flyger i klass A1. A1-regeln föreskriver en största sammanlagd yta av vinge + stabilisator på 18 kvadratdecimeter. Minsta tillåtna vikt är 12 gram per kvadratdecimeter bäryta. Det innebär att en modell med 13 dm² vingyta och 4 dm² stab-yta skall väga minst 17 x 12 gram = 204 gram, om den skall få vara med och tävla.

De allra flesta plan av den här typen går att bygga lättare än vad reglerna säger. För att få upp vikten till rätt värde måste man alltså lägga belastning någonstans, lämpligast i tyngdpunkten.

Det finns som sagt många plan att välja på i byggsats. En del är dyra och flyger bra, andra är billiga och flyger bra ändå. De tre plan som vi skall titta närmare på är sådana.

Först skall vi syssla med en Truedssonbyggsats med namnet "Pilot 2" därför att den är enkel att bygga och rätt ny. Därefter går vi över till Wentzels "Gladan", som har varit klubbarnas favoritbyggsats i många år och byggts i tusentals exemplar hela 60-talet. Sist sysslar vi med en enkel och modern tävlingsmodell som kommit fram inom SMFF. Den har namnet "Cikada".



"Pilot" är ett gammalt och inarbetat byggsatsnamn, men inte förrän sommaren 1970 blev den en modell som går att tävla med mot andra A1-or. Claes Mårtensson har gjort ett plan med 17,5 dm² bäryta, som går bra att starta, drar ordentligt i linan och sträcker den i alla väder och som dessutom glider bra utan att vara svårbyggd.

Modellens kropp är en vanlig "planka med pinne", där pinnen smalnar av bakåt hela vägen från en punkt strax bakom vingen. Vid en hård marktagning kommer hela kroppens smal del att fjädra och tål kraftiga törnar utan att brista. Bärplanen är byggda med spryglar och klädda med papper eller siden som på högvärdiga modeller. I byggsatsen följer det med tjockt Modelspan till vingen och tunt till stabilisatorn. Vingprofilen är plan på undersidan. Detta gör för det första att bygget blir enkelt, för det andra att klädseln blir lätt att fästa. En ovan byggare behöver alltså inte oroa sig för en rynkig eller illa spänd vingundersida.

Stabilisatorn är "bärande", d v s den lyfter hela tiden planet flyger. Därför kan man lägga tyngdpunkten rätt långt bak på vingen. Det är nödvändigt att flyga den här modellen med stor anfallsvinkel, annars ger inte den flatbottnade profilen vingen full effekt.

Fenan sitter framför stabilisatorn. I bakkanten på den finns en stor utskärning så att den kan tjänstgöra som stopp för stabilisatorn, när denna fälls upp för att verka som termik- eller bortflygningsbroms.

När man bygger Pilot 2 är det bara att följa bygganvisningarna steg för steg, men det förtjänar att påpeka en del saker som inte står i anvisningarna:

Vingen. Framkanten är färdig eller åtminstone formad i materialsatsen, Lita inte för mycket på att den har exakt rätt mått och fason, utan putsa till den så att den passar ihop med spryglarna. Dessa är stansade i 3 mm balsa och ser inte alltid så eleganta ut, särskilt om stansningen gjorts i löst och lätt trä. Om du har råkat få en sprygelsats av lös balsa, bör du bunta hop spryglarna till ett paket med knappnålar och putsa dem släta med sandpapper på en kloss först av allt. Mittbalken är av furu. Om den vill sticka ut under spryglarnas undersida, måste man göra urtagen för balken ännu litet djupare.

Vid vingknäckarna sitter det plywoodförstärkningar på mittbalken. Den ovane byggaren tror gärna att vinklarna på de stansade plywoodstyckena ger just 70 mm v-form i vingspetsen, om man limmar dem precis. Riktigt så enkelt kan man emellertid inte klara av hopsättningen, utan man får vackert palla under vingörönen och mäta till de angivna millimetrarna före hoplimningen - och först sedan limma dit förstärkningarna och hoppas att de passar.

Stabilisatorn. Hela stjärtpartiet skall vara lätt. Därför är det också få spryglar i "stabben". Kanske måste du bunta dem också och putsa. Var särskilt noga med att mittbalken passar bra i urtagen och att limmet inte blir liggande i klumpar, då du bygger ihop de olika delarna.

För att stjärten skall bli lätt kläder vi "stabben" med tunt Modelspan. Sträck papperet ganska hårt längs med bärplanet och var lätt på handen vid lackningen på ovansidan. Det har visat sig att det är så långt mellan spryglarna att papperet ibland sjunker ner och fastnar på balken, då nybörjare bygger. Framkantlisten måste man förstås putsa noga, så att stabben får en rättvis chans att visa vad den duger till.

Kroppen. Om du råkat bygga en tung stabilisator, bör du göra blyrummet i Kroppen större, innan du limmar på plywoodsidor-na framtill. Du måste nämligen lägga i mera bly för att balan-sera ut den tyngre stjärten.

Putsa gärna hörnen lite runda på kroppsbummen och lacka den ordentligt.

Plywoodbitarna som bildar bryggor för vinge och stabbe skall sitta fast stadigt. Limma gärna sandpapper ovanpå vingbryg-gorna och på ett stycke av vingens undersida (utanpå kläd-seln), så glider inte vingen ur läge så lätt.

Träbiten som ligger mellan kroppsöversidan och främre ving-bryggan brukar inte vara med i byggsatsen. Den skall helst vara av hårdträ, men mycket hård balsa går också an. Gör helst den här biten 1 - 1,5 mm högre än vad som visas på ritningen. Tyngdpunkten skall i så fall ligga 5 - 8 mm längre fram än beskrivningen säger, men du får en modell som blir mindre kritisk just i urkopplingsögonblicket. Om du har bal-sa i mellanlägget under framkanten, får du räkna med att träet med tiden pressas hop av gummisnoddarna och behöver justering.

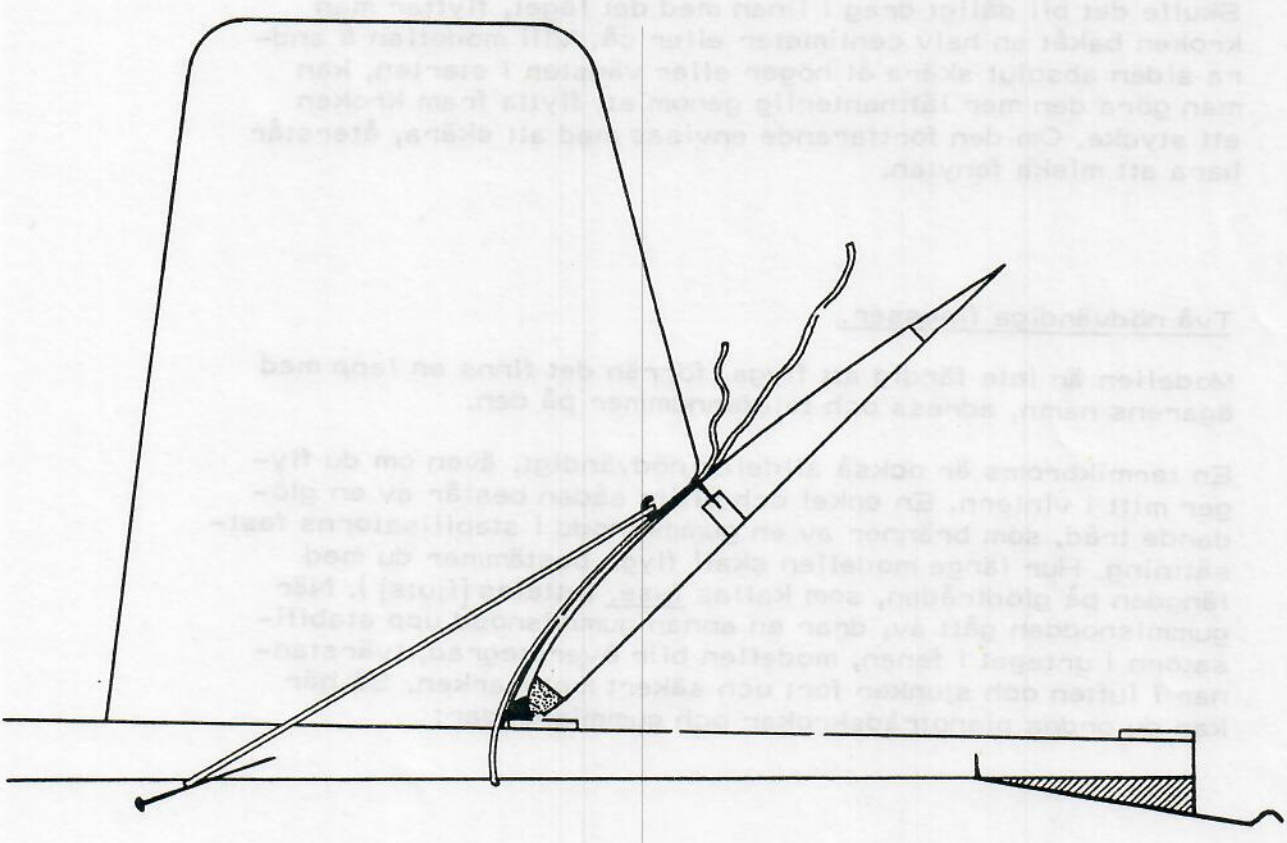
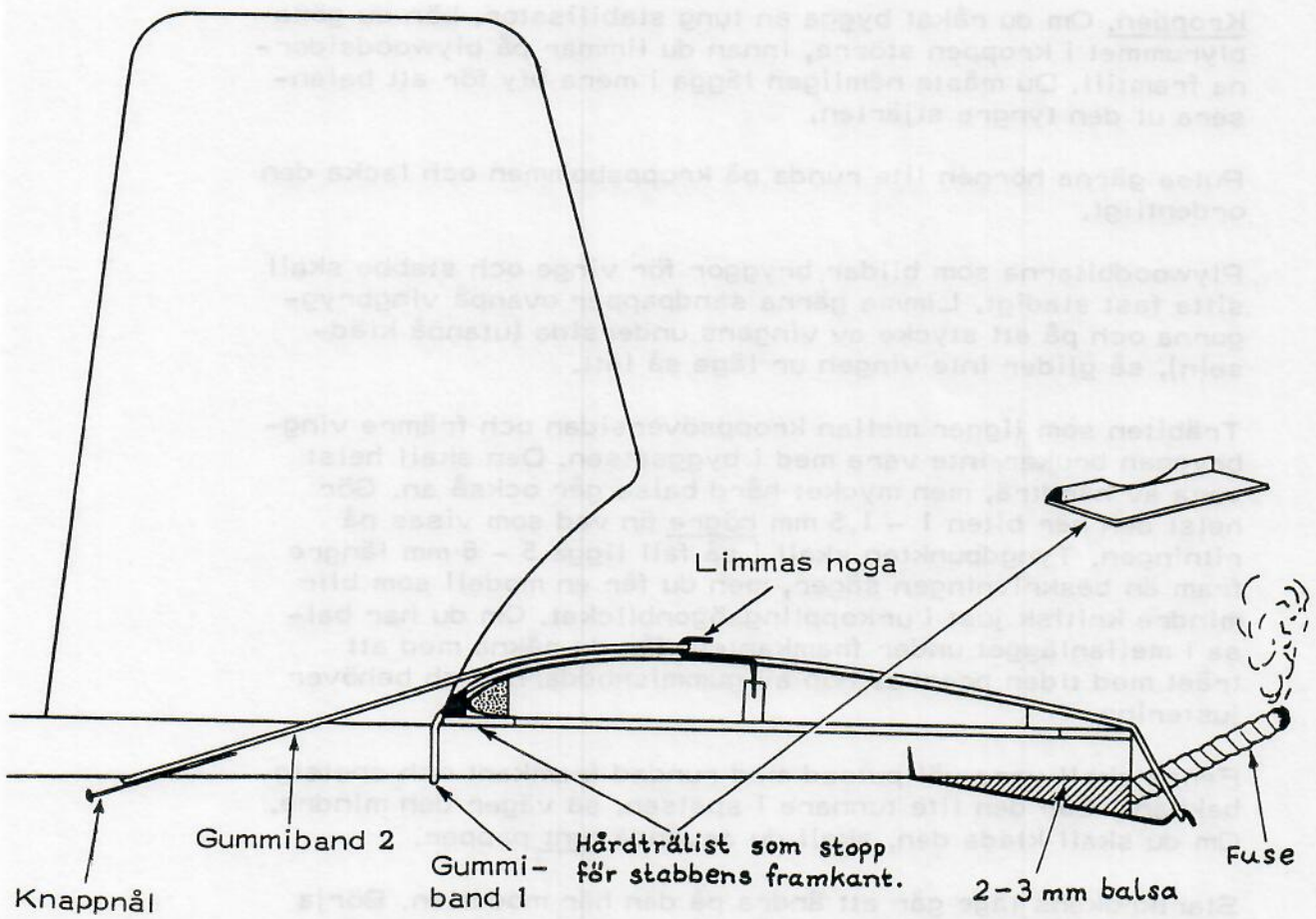
Fenan skall vara väl putsad med rundad framkant och spetsig bakkant. Gör den lite tunnare i spetsen, så väger den mindre. Om du skall kläda den, skall du använda tunt papper.

Startkrokens läge går att ändra på den här modellen. Börja med att sätta själva kroken, där linan sitter under starten, ungefär 2 cm framför en tänkt lodlinje från tyngdpunkten. Skulle det bli dåligt drag i linan med det läget, flyttar man kroken bakåt en halv centimeter eller så. Vill modellen å and-ra sidan absolut skära åt höger eller vänster i starten, kan man göra den mer lätthanterlig genom att flytta fram kroken ett stycke. Om den fortfarande envisas med att skära, återstår bara att miska fenytan.

Två nödvändiga finesser.

Modellen är inte färdig att flyga, förrän det finns en lapp med ägarens namn, adress och telefonnummer på den.

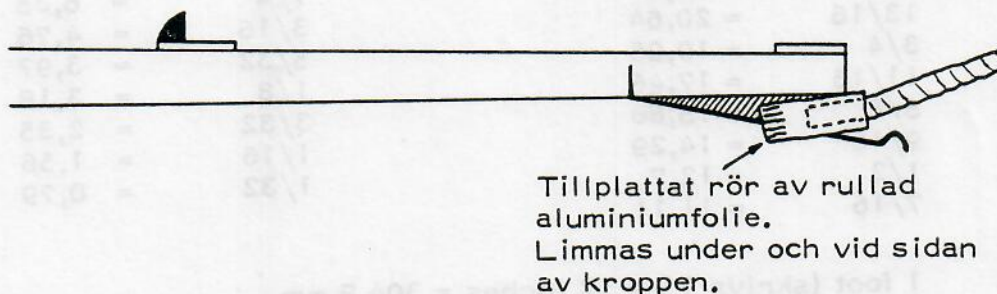
En termikbroms är också alldeles nödvändigt, även om du fly-ger mitt i vintern. En enkel och billig sådan består av en glö-dande tråd, som bränner av en gummisnodd i stabilisatorns fast-sättning. Hur länge modellen skall flyga bestämmer du med längden på glödtråden, som kallas fuse, (uttalas [fju:s]). När gummisnodden gått av, drar en annan gummisnodd upp stabili-satorn i urtaget i fenan, modellen blir överstegrad, tvärstan-nar i luften och sjunker fort och säkert mot marken. Så här kan du ordna pianotråds krokar och gummisnoddar:



Tråden till den glödande luntan (fusen) gör man själv av hårt flätat bomullsgarn eller - snodd (skorem, gardinsnöre eller liknande). Gör i ordning en mättad lösning av salpeter och vatten. Salpeter kan du köpa i färghandeln. Lösningen blir mättad, när vattnet inte förmår lösa mera kemikalier.

Lägg bomullssnodden i lösningen och låt den ligga en stund. Ta sedan upp snodden och låt den torka i luften. Provbränn fusen så att du vet hur många centimeter den brinner per minut.

En så här enkel termikbroms är brandfarlig. Ett enkelt sätt att göra den säkrare är att låta inre ändan på fustråden gå in i ett rör, som hindrar den från att fortsätta glöda och från att falla ned på marken, medan den ännu glöder.



Till sist några tips för dem som skall leda grupper som arbetar med Pilot 2. Materialsats med ritning finns både styckevis förpackade och i 10-förpackning. Storförpackningen kostar bra mycket mindre per plan. Allt material är med utom lim, lack och bly till balanseringen.

Många bygglidare har gjort misstaget att dela upp storförpackningen innehåll och lämnat varje nybörjare en påse med små och stora detaljer i. Resultatet har blivit att många små detaljer kommit bort under byggets gång, eftersom det behövs en ordentlig kartong med lock till förvaring. Bygglidaren bör hellre så långt det går hålla materialet i centralt förvar och lämna ut delar efterhand som de behövs.

Bygglidaren bör också se till att han har ett litet förråd extra spryglar till stabilisator och vinge utskurna. Köp alltså några extra 3 mm flak och gör plywoodmallar att skära spryglar efter. Skaffa också ett litet förråd furulister till kroppsdelar, så att krokiga byggsatsdelar kan bytas ut och trasiga kroppar kan snabblagas efter misslyckade flygförsök. Svagaste punkten är decimetern bakom vingen. Extra klädselpapper hör även till nödvändighetsartiklarna liksom blyhagel, blyplåt och 1 mm pianotråd.

Pilot tillverkas av Sven E Truedsson, Modellflygindustri, Storgatan 25, 211 41 MALMÖ

OMVANDLING AV ENGELSKA MÅTT

Ett av de vanligaste bekymren modellbyggaren får då han skall läsa engelska och amerikanska ritningar och beskrivningar är att måttsystemet är så främmande för oss som räknar i millimeter, gram o s v.

Här följer några tabeller, som kan vara till god hjälp.

Engelska Tum (inches) till Millimeter.

(Inch förkortas ofta med tecknet ". 2" betyder alltså två inches.)

Längdmått

1	inch = 25,4 mm	3/8	= 9,53
15/16	= 23,81	5/16	= 7,94
7/8	= 22,23	1/4	= 6,35
13/16	= 20,64	3/16	= 4,76
3/4	= 19,05	5/32	= 3,97
11/16	= 17,46	1/8	= 3,18
5/8	= 15,88	3/32	= 2,35
9/16	= 14,29	1/16	= 1,56
1/2	= 12,7	1/32	= 0,79
7/16	= 11,11		

1 foot (skrivs 1') = 12 inches = 304,8 mm

1 yard = 3 foot = 36 inches = 914,4 mm

Ytmått

1 square inch (skrivs ofta sq. in.) = 654,2 mm²

1 square foot (skrivs ofta sq. ft.) = 929 cm²

Rymdmått

1 cubic inch (förk cu. in.) = 16,39 cm³

1 cubic foot (förk cu. ft.) = 28,32 dm³

1 gallon (USA) = 3,785 liter

1 Imperial gallon (England och samväldet) = 4,546 liter

1 quart (USA) = 0,946 liter

1 quart (Engl) = 1,136 liter

1 pint (USA) = 0,473 liter

1 pint (Engl) = 0,568 liter

1 quart är detsamma som en fjärdedels gallon

1 pint = en åttondels gallon

Vikt

1 ounce (skrivs oz) = 28,35 gram

1 lb (uttalas pound) = 453,6 gram

Trådmått

Diameter på pianotrådar och liknande brukar anges med de mystiska bokstäverna S.W.G. samt en eller ett par siffror. S.W.G. är en förkortning för Standard Wire Gauge. Det är ett standardiserat nummersystem, ur vilket några för modellflygaren vanliga storlekar följer:

S.W.G. 8 = 4,064 mm	20 = 0,914
9 = 3,658	21 = 0,813
10 = 3,251	22 = 0,711
11 = 2,946	23 = 0,610
12 = 2,642	24 = 0,559
13 = 2,337	25 = 0,508
14 = 2,032	26 = 0,457
15 = 1,829	27 = 0,417
16 = 1,626	28 = 0,376
17 = 1,422	29 = 0,345
18 = 1,219	30 = 0,315
19 = 1,016	31 = 0,295

SLUTORD.

Du som läst så här långt och kanske även byggt flera av de beskrivna modellplanen har kanske blivit riktigt biten av modellflygning.

Du har mest fått veta nyttiga saker för friflygande modellplan. Att SMFF fastnat för att beskriva sådana i en första handbok för klubbar och skolor beror på att den sortens modellflyg blir billigast att börja med. Därför har friflygning också varit vad de flesta börjat med i alla år vi haft modellflyg i Sverige.

Om du vill veta något om linstyrning, modellraketer, radioflygning eller skalamodeller, får du skaffa någon annan av SMFF's små handböcker. En sådan handlar också om hur man går vidare med segelmodeller av svårare slag, ännu en annan behandlar friflygande motormodeller.

Modellflyg är inte bara en sport, det inrymmer flera. Om du tar kontakt med flygklubben eller modellflygklubben i din hemort kommer du antagligen att märka att även den specialiserat sig på ett eller ett par slags flygning. Det är egentligen bara de allra största klubbarna som orkar hålla på intensivt med alla grenar, lära upp nya modellflygare, ta hand om tävlingsflygarerna, genomföra tävlingsserier på hemmaplan och i distriktet och vara med i de nationella tävlingarna, som kvalificerar till EM och VM. Det brukar för övrigt ta tio - femton år från att man börjar med tävlingsmodeller till dess att man hamnat i världseliten, men många tycker att det är så man skall använda sin fritid.

Lycka till

77cm Tävlning
16 Maj 1990 Gärdet.

1	Lars Hafner	Solna MSK	97sek
2	Claus Bjurström	"	71
3	Jakob Groth	"	61
4	Johannes Wikström	Skarpen	54
5	Mikael Hedlund	"	51
6	Mikael Blomberg	Solna	44
7	Hans Elinder	"	43
8	Andreas Dellheden	"	39
9	Mathias Hammar	"	23
10	Adam Szmilichowski	"	22
11	Maria Tyndal	"	-
12	John Tyndal	"	-

Kylig kväll ,måttlig vind
Först upphåll sedan duggregn
till sist ihållande regn
Tävlingen avslutades 8 30
De tävlande flög mellan 1 - 3 starter

A-1 Tävlning.

30 Maj 1990 Gärdet.

1	Lars Hafner	SolnaMSK	60 60 60 60 49	289
2	Johan Lunden	Bagarmossen	60 60 44 60	224
3	Jens Thymé	"-	60 45 47 55	207
4	Bartek Gudowski	SolnaMSK	32 36 38 56 38	200
5	Adam Szmilichowski	"-	21 39 42 35 46	183
6	Robert Sandgren	Bagarmossen	27 45 27 28 38	165
7	Martin Egerfjord	SolnaMSK	60 17 25 26 32	160
8	Mathias Hammar	"-	45 24 25 26 26	146
9	Johan Alenius	Bagarmossen	60 45 2 31	138
10	Jakob Groth	SolnaMSK	16 27 32 35 16	126
11	Andreas Dellheden	"-	23 20 28 23. 15	109
12	Johannes Wikström	Bagarmossen	42 32	73
13	Martin Liljéqvist	"-	37	37
14	Christian Ericson	SolnaMSK	27	27
15	Erik Aneer	Bagarmossen	5 27	26
16	Björn Anser	"-	15	15

Vädret:Ca 10+ vind 3-5m per sek
5 starter max60 sek

Våren 1990.

Junioret

1. K.-J. Quarfordt	1030	29. Patrik Sandström	149
2 Daniel Sawano	890	30 Kalle Nikolausson	145
3 Bartek Gndowski	575	31 Christopher Johansson	132
4 Lars Hafner	574	32 Jakob Groth	130
5 Micke Stark	408	33 Tony Norman	120
6 Henrik Wickloosson	399	34 Alexander Seger	115
7 Mattias Hammar	384	35 Maria Tynndal	110
8 Andreas Dellheden	296	36 Joakim Rodin	109
9 Christian Ericson	329	37 Pontus Haglund	105
10 Martin Egerfjord	296	38 Adam SzmiMichowski	92
11 Fredrik Jansson	283	39 Mattias Skrutkowski	85
12 Jakob Gottlieb	282	40 Anders Nilsson	75
13 John Tynndal	281	41 Marcus Wilkens	70
14 Christopher Gottlieb	280	41 Danne Flodin	70
15 Johan Hylander	266	43 Richard Steen	60
16 Christian Nylén	240	44 Robert Steen	40
17 Helen Sutinen	230	45 Max Rydahl	30
18 Anton Pettersson	215	45 Tomas Johansson	30
19 Torbjörn Britz	210	47 Daniel Nilsson	20
20 Per Svedinger	200		
21 Johan Wahlstedt	196		
22 Hans Elinder	194		
23 Gustv Lövander	194		
24 Alexander Tybring	190		
25 Max Forsberg	183		
26 Fredrik Rodin	180		
27 Magnns Harju	175		
28 Andreas Harju	160		

VAR BOR HUNDEN?

Du kan med hjälp av följande påståenden räkna ut vem som bor var och i vilket hus äter man de olika maträtterna. Vem dricker vad och var husdjuren hör hemma? Fundera på kombinationerna så kommer du rätt till slut. Det kan verka lite knepigt men det går.

Det finns tre olika hus, tre djur, tre maträtter, tre nationaliteter och tre drycker.

1. *Det finns ett blått, ett gult och ett rött hus.*
2. *Norrmannen bor i det gula huset.*
3. *Dansken dricker te.*
4. *Pizza äter man till vänster om det gula huset.*
5. *Biffstek äter man i det röda huset.*
6. *Mjölk dricker man i det hus där det finns katt.*
7. *I det första huset finns det katt.*
8. *Norrmannen har en häst.*
9. *Till höger om det gula huset äter man biffstek.*
10. *Svensken bor till vänster om det hus där man dricker vatten.*
11. *Hunden finns till höger om det hus där man äter falukorv.*

Du ska nu kunna tala om var hunden bor!!!

Skriv ned på en lapp vad du tror och lägg den i ett kuvert. Skicka / lämna den med ditt namn på till Fluganlådan på klubben senast 15 november.

Vinnare till de tre först öppnade rätta lösningarna presenteras i julnumret.

Lycka till!

PS Tävlingen är öppen för alla men bara juniorer kan vinna. DS

Anslagstavlan



Vandringspris på villovägar!

Solna MSK vill utnyttja Modellflygnytt för en efterlysning. I ett brev med bilagt foto efterlyser man ett vandringspris, som visst vandrat sina egna vägar. Så här skriver man:
"Vi efterlyser John Hagedahls vandringspris som skall vara priset i tävlingen Solna MSKs 10-starters. Det är visserligen ett vandringspris, men nu har

det varit ute och vandrat lite i längsta laget. Det ser ut som den stora bucklan på bilden (ovan) och har varit försvunnen i flera år. Så om Du har den hemma eller i klubblokal, så vore vi glada, om Du ville kontakta Sture Johansson på telefon 08-27 63 87 - vi tackar på förhand!

Sture/Solna MSK

Äntligen har den vandrat hem till SMSK igen.

Efter att ha varit ute och vandrat en ganska lång tid, så har vi nu fått tillbaka det fina vandringspriset i "Solna-10-starters tävling", tack vare en efterlysning i Modellflygnytt (se ovan).

Bra va??

Red.

