

LINVA

nr 1-07



NM'06



SPEED



STUNT



TEAM RACING



COMBAT



I detta nummer: NM 2006 • SMOS • Rapport från Red Baron • Willy om NM • Vänersborgspokalen • Semisnobbstunt • ST 51 • Vintage • Byggen i Finland och Norge • Tävlingskalender •

Vad händer i Clamers byggverkstad?



Modellen er Skywriter, konstruert av kineseren Arden Zhang. Han ble verdensmester i 1988 og 1990 med denne modellen. Modellen et bygget i tradisjonelle materialer balsa og litt kryssfiner Jeg har bygget den etter en tegning fra Tom Dixon, som har forenklet modellen noe. Modellen har avtagbar ving og avtagbar stabilisator/sideror, noe som gjør inntimming av modellen mye enklere. Hjulkåpene er av balsa som er kledd med tynn glassfiberduk. Understellet er av carbon, type Harry Kolberg. Tanken er en liten klunktank som er satt opp for uniflow. Den er tilgjengelig under et deksel på venstre side av modellen. Modellen skal trekkes med papir og silke. Planlagt vekt er 1600 gram.



Även en Shark ingår i kollektionen. Som den geografikunnige läsaren kanske redan uppmärksammat är modellen naturligtvis målad i de norska färgerna!



Motoren som er sidemontert er den velkjente Retro Discovery som produseres av Yuri Yatsenko i Ukraina. Motoren er økomisk og bruker bare cirka 0,9 dl for 7 minuters flyging. Tanken, en liten klunktank, er satt opp for uniflow.



Så här ser Clamers modellvägg ut. Mycket finns det att välja mellan om flygandan faller på. Och tittar man noga ser man att allt är lika välbyggt!



Den här underbara bilden är tagen vid VM i USA 2004. Vid NM i Karlskoga blev modellen skadad och har tillfälligt fått åka hem till Ukraina för reparation. Känns de norska färgerna igen?

LINA

COMBAT • GOOD-YEAR • SPEED
STUNT • TEAM RACE

LINA – Nyhetsbladet för medlemmar i Sveriges Linflygares Intressefrämjande av Stunt. Bladet behandlar dock alla former av linflyg. Syftet med SLIS och LINA är att bidra till linflygets utveckling genom spridning av kunskap, skapa kontakter, förmedla nyheter, publicera ritningar samt informera om tävlingar och resultat.

LINA utkommer med 4 nummer per år. Ansvaret att sätta samman tidningen delas av Ingemar Larsson och Niklas Löfroth. Bidrag till LINA mottages tacksamt av redaktionen! Ingen censur eller förkortning av bidrag utan bidragsgivarens tillstånd. 1 års medlemskap inom Sverige kostar 100:- medan det för Norden/Europa är 130:- och för övriga världen 140:-. Avgiften sätts in på Plusgiro 96 34 51-0.



SLIS Websida:

<http://w1.877.telia.com/~u87719545/SLIS/>

Ordförande:

Staffan Ekström
Klockarevägen 10H
247 34 Södra Sandby
046-514 75
staffan.ekstrom@
telia.com

Redaktör:

Ingemar Larsson
Forbondegatan 14
462 41 Vänersborg
0521-672 12
ingemar.larsson.
vis@swipnet.se

Kassör:

Ove Andersson
Åsgatan 2C
724 63 Västerås
021-13 17 42
ovegeorg@spray.se

Redaktör, tryck och distribution:

Niklas Löfroth
Hantverkaregatan 19
654 60 Karlstad
054-18 95 15
niklas.lofroth@
bredband.net

Sekreterare:

Niklas Löfroth
Hantverkaregatan 19
654 60 Karlstad
054-18 95 15
niklas.lofroth@
bredband.net

Rapport från ordföranden

Hej,

Då var det dags för årets första LINA. Flygsäsongen närmar sig snabbt och här i Skåne har den redan infunnit sig. Det börjar bli dags att kolla igenom utrustningen, ladda ackarna och blanda ny soppa. Någon ny kärra har det inte blivit under vintern. "Taxin" kan nog fortfarande fintrimmas och den har fått en ny motor (RO-Jett 61) som bara hann provas några enstaka flygningar förra säsongen.

Tävlingskalender ser ut ungefär som den brukar. "Vårtävlingen" i Karlskoga lär även i år bjuda på domarkurs, träning, tävling och trevligt umgänge under flera dagar. I år har dessutom combaten världscupstatus. Missa inte detta tillfälle till en intensiv flyghelg!

Niklas Löfroth tar nu över sekreterarposten efter Jan Kossman. Ett tack till Jan.

Trevlig läsning! Staffan Ekström



INNEHÅLL I DETTA NUMMER:

• Rapport från Norge av Clamer Meltzer.....	2
• Vbg-pokalen i Combat av Ingemar Larsson	4-5
• Super Tigre 51 av William White	6
• Vbg-pokalen i Stunt av Ingemar Larsson	7
• H&H hos Red Baron av Lennart Nord.....	8-9
• Semisnobbstunt av Erik Björnwall.....	10-11
• Willy om NM av Willy Blom	12
• SMOS-träff i linflyg av Gunnar Wivardsson	13-14
• Nordiska Mästerskapen 2006 av Ingemar Larsson	15-18
• Snuffen av Alf Lindholm	19
• Kylning av modellmotorer av Luis Petersen	20
• Stupid Cupid av Claes Samuelsson.....	21
• Brodak 40 / Semisnobbtank av Claes S och Erik B.....	22
• LINA tipsar av Ingemar Larsson	23
• Tävlingskalendern 2007	24
• Diverse notiser	25
• Från finska hobbyrum av Alf Lindholm	26-27
• Avstängare i F2D av Ingemar Larsson	28

Omslagsbild: Björn Ohlzon och Sten Lysgaard flyger combat vid NM.

Förutom artikelförfattarna har även Ingvar L Nilsson, Willy Blom, Per Vassbotn, Lennart Nord och Flemming Göransson medverkat med foton i detta nummer. Tack till Er alla!

Vänersborgspokalen i Combat 2006 - 3 debutanter och något blötare än vanligt!

Äntligen oktober och dags för en hel helg med bara combat. Men tyvärr blev det en blöt helg i den bemärkelsen att det regnade ovanligt mycket veckan innan tävlingen och vårt fält förmådde inte svälja allt vatten. Så de som inte hade stövlar med sig åkte snabbt och införskaffade dylika fotdon.

Med 14 tävlande i Combat 1.5 och 13 st i Slow Combat hade vi en av de största startfälten på länge. I Combat-Open var läget lite mer oklart och det blev till slut inställt av flera orsaker.

Lördagen var blåsig och solsken blandades med skurar. 1.5-modellerna hade ibland problem med blåsten trots att linlängden bara är 12 meter men som tur var landade allt väldigt



Debutant nr 1, Casper, tog alla med storm över sin fina och skickliga flygning. Att han var debutant kunde ingen ana! Vad månne komma under 2007?



Se upp! Nu kommer det snart ett klipp!

mjukt, antingen i vattenpölar eller i den blöta mossan. Nu förde vi ingen statistik men det föreföll vara mest populärt att landa i vattensamlingar. Var det för kylningens skull? Eller bara för nöjet att se sin mekaniker plaska omkring lite? Eller för att tvätta modellerna?

Glädjande var att vi fick se tre debutanter i cirkeln, alla varande från Stockholmsregionen. Även om två av dem var lite till åren (!) är alla välkomna. Casper, den yngste av debutanterna, gick ut hårt med tre vinster innan Mats Bejhem fick stopp på honom. Debutant Gustafsson började på samma sätt som Casper, dvs med tre vinster. Men sedan blev det respass med två snabba förluster mot Lelle och Gustav. Casper repade sig efter första förlusten och det gick ut över Niklas Karlsson som fick se sig slagen med över 200 poängs marginal. Efter fly-off blev det en finfin tredjeplats för Casper i hans debutävling. Bra gjort!



Fullt med action! Lennart har just planterat sin modell men mekaniker-Per är på väg åt fel håll... Ingemars modell ser ut att leva ett eget liv bakom hans rygg men det verkar inte bekymra mekaniker-Johan.... Varför springa innan modellen landat?

Resten av lördagens ljusa del ägnades åt Slow-träning innan dusch, mat och "stupa-i-säng" väntade. Söndagen bjöd på något bättre väder och Slow Combat. Här var det bara två debutanter eftersom Guffy valde att vila.

Karlskoga-gänget var de enda som körde med glöd medan de andra valt dieselmotorer av fabrikat PAW, Oliver Tiger (CS) och MVVS. Glödare är oftast snabbare i luften men har en nackdel efter markkontakt då omstarterna med en diesel vanligen går fortare.



Debutant nr 2, Claes, verkade inte ha varit lika träningsflitig som sonen, men viljan och peppen var det inget fel på.

Glöd-Niklas hade full flygtid i fyra av sina sju heat (och mer klipp!) och då vinner man. Enda förlusten kom mot Ingemar (PAW) även om det var nära mot både Mats och Casper. Den senare visade sig nästan ännu vassare i Slow än i 1.5 och slutade även här på tredje plats.

Ohotad utnämnd till ÅRETS DEBUTANT!

Per överraskade genom att komma på fjärde plats, hans bästa placering i Slow någonsin trots flitigt deltagande under flera år.

RM-guld och RM-silver gick till samma som föregående år. Är det slumpen eller (o)vana?



Debutant nr 3, Guffy, flög combat redan på 1960-talet och gjorde nu comeback. Inför 2007 blir det nya modeller. Bäva!

Resultat från Vänersborgspokalen 7-8 oktober 2006

Riksmästerskap Slow Combat:

	1	2	3	4	5	6	7
1. Niklas Karlsson	V	V	F	V	V	V	V
Karlskoga MFK	2 (540)	3 (440)	3 (160)	3 (318)	2 (340)	2* (340)	2 (140)
2. Ingemar Larsson	V	V	V	V	V	F	F
Vänersborgs MK	3 (130)	4 (298)	3 (242)	1* (212)	1* (96)	1 (100)	2 (0) FO (228)
3. Casper Törneman, J	V	V	V	V	F	V	F
Lidingö MFK	6 (98)	6 (416)	4 (510)	2 (278)	2 (290)	1 (380)	1* (160) FO (220)
4. Johan Larsson	V	V	F	F			
Vänersborgs MK	1 (222)	1* (340)	2 (240)	2 (28)			
Gustav Odh, J	F	V	V	F			
MFK Red Baron	3 (96)	5 (152)	1 (230)	3 (48)			
Per Vassbotn	V	F	V	F			
Sörlandets MFK	4 (162)	5 (-10)	2 (284)	4* (78)			
7. Flemming Göransson	V	F	F				
Vårgårda RFK	5 (340)	4 (24)	4 (340)				
Lennart Nord	F	V	F				
MFK Red Baron	1 (84)	2 (398)	5* (122)				
Björn Ohlzon	F	V	F				
Karlskoga MFK	7* (100)	7 (152)	1 (-132)				
10. Andreas Göransson, J	F	F					
Vårgårda RFK	6 (92)	7 (-144)					
Marie Ohlzon, J	F	F					
Karlskoga MFK	5 (-92)	6 (-48)					
Mats Bejhem	F	F					
MFK Galax	2 (440)	2 (262)					
Claes Törneman	F	F					
Lidingö MFK	4 (110)	3 (254)					



Mitt på lördagen började det regna kopiöst, vilket med all tydlighet framgår av bilden. Förvånar det någon att vi tog en (lunch-)paus i flygandet då?

Testtävling 1,5-Combat:

	1	2	3	4	5	6	7
1. Mats Bejhem	V	V	V	V	V	V	
MFK Galax	2 (294)	2 (396)	1 (310)	1* (268)	1 (318)	2* (162)	
2. Gustav Odh, J	V	V	F	V	V	V	F
MFK Red Baron	6 (240)	3 (332)	1 (172)	3 (100)	2 (368)	1* (158)	1* (94)
3. Casper Törneman, J	V	V	F	V	F	V	V
Lidingö MFK	7 (234)	6 (116)	5* (184)	4 (412)	2 (136)		FO(172)
4. Jan Gustafsson	V	V	V	F	F	F	
Solna MSK	4 (94)	7 (144)	4 (260)	2 (134)	3* (-224)	FO(64)	
Lennart Nord	V	V	F	V	F	V	F
MFK Red Baron	5 (172)	1 (128)	2 (Disk)	2 (182)	1 (269)	FO(126)	FO(160)
6. Niklas Karlsson	F	V	V	F			
Karlskoga MFK	5 (-48)	4 (336)	3 (440)	4 (204)			
Ingemar Larsson	V	F	V	F			
Vänersborgs MK	1 (340)	2 (8)	2 (-)	3 (-6)			
8. Johan Larsson	F	V	F				
Vänersborgs MK	2 (244)	5 (238)	3 (168)				
Björn Ohlzon, J	V	F	F				
Karlskoga MFK	3 (214)	3 (-168)	4 (-150)				
10. Andreas Göransson, J	F	F					
Vårgårda RFK	7 (60)	7 (-50)					
Flemming Göransson	F	F					
Vårgårda RFK	3 (32)	6 (28)					
Marie Ohlzon, J	F	F					
Karlskoga MFK	6 (-212)	5 (-48)					
Claes Törneman	F	F					
Lidingö MFK	1 (44)	1 (-108)					
Per Vassbotn	F	F					
Sörlandets MFK	4 (-100)	4 (-44)					



Som mekaniker åt sonen offrade sig Claes totalt och då blir man så här blöt i baken! Det kanske är läge för Casper att ge fadern ett par spikskor i julklapp?





Super Tigre 51 Modified

På min vardagsrumsvägg hänger två stycken "Mo'Best". Jag har skrivit om dessa i tidigare nummer och ritningar hittar man i Lina 3-97 respektive 4-97.

Den ena är framdriven av en OS 46 LA-S och tillhör min son. Han är mest intresserad av datorspel så det planet har bara flugit några få gånger. I min "Mo'Best" sitter det en FOX 46 BB och det är just det som är problemet.

Foxen går som en RC-motor och jag kan inte få till en hyfsad fyrtakt ur den. Istället tjuvstannar motorn då och då vilket lett till en del inverterade landningar.

Så jag kontaktade den kände motorgurun Tom Dixon i USA. Tom meddelade tyvärr att denna Fox inte går att modifiera då porttiderna ligger för långt ifrån vad som är lämpligt för stunt. Han föreslog dock att jag kunde prova att köra snabb fyrtakt med en 12x4 propeller. Istället för att anamma förslaget beslutade jag att ge Tom's modifierade Super Tigre 51 en chans.

Varför Super Tigre?

- Italienarna har alltid gjort fina motorer.
- ST 51:an är relativt billig.
- Stalker till exempel är svåra att få tag i.
- ST 51:an finns på Mo'Best-ritningen.

Tom kan skaffa fram motorn för drygt 700:- eller så kan Du själv beställa motorn hos Tower Hobbies och få den skickad till Tom för ungefär samma kostnad. Sedan tar han

cirka 500:- plus frakt för sin modifiering. Jag instruerade Tom att skicka motorn till min syster i Alabama så att hon sedan kunde skriva "Happy Birthday" på lådan och skicka den till mig. Har man ingen syster i Alabama får man komma på något annat sätt!

Vad får man då för 500:- (\$65)?

- Liten och lätt "tungljuddämpare".
- Smäcker plastventuri.
- Ny nålventil med två hål för bränslet och monterad rakt igenom insuget.
- Modifiering av portningstiderna.
- SIG-glödstift (Fyrтакт? Reds fråga).

Fungerar det??

Tja, om motorn går lika bra som den är grann att titta på så är det väl värt slantarna! Nu ska jag köra in motorn så fort jag hinner och sedan återkommer jag med en ny rapport!

William White

Adressen till Tom Dixon:

Tom Dixon
P.O. Box 671166
Marietta, GA 30066
USA

Hur gick det sedan?

Genom åren har vi i denna eminenta tidskrift haft möjlighet att läsa om olika fantastiska byggprojekt. Men ofta slutar artikeln med:

"Provflygningen gick hyfsat och med lite trimmande skall det nog bli bra".

Men hur gick det sedan? Flög modellen bra eller som en hink skräp eller som en dröm? Det är något som jag ofta funderat över. Visst, om man har författarens telefonnummer kan man alltid ringa och fråga men ibland har man inte det.

Därför tycker jag att det vore kul om Ni ville skriva en uppföljning och berätta fortsättningen; Är det en modell ni kan rekommendera? Blev Ni nöjda med modellen och har Ni några tips till förbättringar? Eller var det en stor besvikelse där Ni vill avråda andra från att göra samma misstag? Som nybörjare är det alltid bra att få höra de erfarnas åsikter.

Så snälla, fatta pennan och berätta. Jag väntar med spänning.

Jag kommer själv att föregå med gott exempel vad gäller de saker jag skrivit om!

Claes Samuelsson
Claes168@hotmail.com

Vänersborgspokalen i Stunt 2006



Årets upplaga bjöd på fint väder och deltagare både i F2B och Semistunt. Trevligt var också att vi hade norska gäster. Spännande är det ofta i Semistunt nu för tiden och denna tävling var inget undantag. Mellan segraren och sexan skilde bara ca 100 poäng vilket väl är det detsamma som att hosta i varje flygnings trekant-looping.



Svenska färger, trebladig propeller och blå spinner. Vad mer kan man begära av en frontbild på en Patternmaster?



Alf och övriga gjorde sitt bästa för att vinna men Niklas flög mycket bra och hade en klar ledning från start till mål!

F2B Stunt:

Namn	Klubb	1	2	3	2 bästa
1. Niklas Löfroth	Karlskoga MFK	1883	1909	1963	3872 p
2. Alf Eskilsson	Kungsbacka MFK	1767	1586	1789	3556 p
3. Harry Kolberg	Skedsmo MFK	1673	1532	1789	3462 p
4. Norvald Olsvold	Skedsmo MFK	1468	1556	1704	3260 p
5. Ingemar Karlsson	Vänersborgs MK	1152	1324	1470	2794 p

Semistunt:

Namn	Klubb	1	2	3	2 bästa
1. Andreas Göransson, J	Vårgårda RFK	962	1055	1020	2075 p
2. Johan Larsson	Vänersborgs MK	886	1039	1023	2062 p
3. Claes Samuelsson	S:a Dalarnas MFK	944	1032	1021	2053 p
4. Ingemar Larsson	Vänersborgs MK	1024	1002	985	2026 p
5. Rudolf Ross	Karlskoga MFK	919	872	1052	1971 p
6. Björn Ohlzon	Karlskoga MFK	903	938	1031	1969 p
7. Flemming Göransson	Vårgårda RFK	892	824	963	1855 p
8. Marie Ohlzon, J	Karlskoga MFK	234	712	847	1559 p
9. Jonatan Petersson, J	Vänersborgs MK	381	459	492	951 p
10. Oskar Björkholtz, J	Vänersborgs MK	138	111	477	615 p

Semistunt junior:

1. Andreas Göransson	Vårgårda RFK	2075 p
2. Marie Ohlzon	Karlskoga MFK	1559 p
3. Jonatan Petersson	Vänersborgs MK	951 p
4. Oskar Björkholtz	Vänersborgs MK	615 p



Förutom bedömning av domarna utsattes de tävlande också för granskande blickar från publikum. Nog så pirrigt!



Rudolfs ARF-Nobler färdig för start.



Alfs Patternmaster mitt i en manöver med en klarblå himmel som bakgrund.



Prispallen i Stunt



och i Semistunt,



samt i Semistunt junior.

Helan & Halvan-combat hos Red Baron i Älta

Modellfakta och lite historik

2006 års H&H-säsong är avslutad. Det är nu nionde gången sen 1998 och tävlingsformen har börjat "sätta" sig. Vi kör fortfarande fyra deltävlingar per säsong med fördelningen två på våren, två på hösten och har hittills bara ställt in två. Numer körs även Combat 1.5 på Vänersborgspokalen.

Genom åren har vi haft många fina tävlingar och mycket roligt. Det har även dykt upp folk från andra klubbar ibland. Extra kul är att se ungdomarna bli alldeles till sig där inne i combatcirkeln när dom jagar varandra. Särskilt roligt är det när dom börjar få blick för flygningen och gör den mindre slumpmässig. Då blir det bli riktigt bra combat.



Det mörknade rätt snabbt men alla ville ändå flyga.

Min avsikt i starten var i första hand att ge Red Barons juniorer möjlighet att tävla i combat på ett enkelt och billigt sätt.

Eftersom vårt fält ligger ganska nära villabyggelse är bullret ett problem. Kommunen bullermätte när fältet byggdes och mätningen visade att motorer över 1,5 cc måste ha ljuddämpare vilket gjorde 2,5-combat utan bra dämpare omöjlig.

Egentligen väsnas även två 1,5:or lite för mycket men sen mätningen gjordes har träd och buskar vuxit upp rejält så ljudet dämpas förmodligen bättre nu. Vi har i alla fall inte fått några klagomål. Det är ett av skälen till att vi kör Combat med 1,5:or.

Ett annat bra skäl var att Willy Blom redan använde PAW:s 1,5-dieslar i sin verksamhet och hade motorer och reservdelar i klubbförrådet. Klubben blandar dessutom egen dieselsoppa. Motorn serietillverkas fortfarande och är lätt att få tag på till ett ganska hyfsat pris. En 1,5:a är inte heller lika "läskig" att slå igång som en 2,5:a när man är 12 år.

Tredje skälet var bygginsatsen. Ju mindre modell, desto enklare och billigare att bygga. Fjärde skälet var enkelheten att laga. Lägre fart och vikt ger färre trasiga plan, vilket är en stor fördel när det gäller combat med nybörjare. Det viktigaste om man som ledare inte ska krokna i förtid!



Combatkurs 9/4 2006. I bakre raden från vänster ser vi Casper, Juliusz, Hannes, Lelle. Framför dem sitter Johan, Markus och Axel.



Såga rakt, ungar! Annars får Ni smaka på den här! Nä, så säger inte Lennart Nilsson.

Tidigt kopierade jag en, av Lennart Nilsson utlånad, rysk combatmodell. Någon döpte den till Glasfågeln och är trots sitt namn mycket robust. Lennart hjälpte senare till att ta hem modellen som byggsats från Ryssland. Sedan dess har modellen modifierats något och vi bygger numera Glasfågeln II med något rakare framkant och längre stabbe för att passa den tunga PAW-dieseln bättre.



Två glada byggledare (Efter kursen!).

En laddning om 60 byggsatser av den nya typen anlände i våras och 20 av dessa gick till SLM för byggkursverksamhet under vintern. Ytterligare en laddning om 30 st från Lennart Nilsson togs fram när dessa tog slut och nu står nästa laddning på tur. Dom går åt!

Vi bygger i jigg vilket ger raka och fina stommar plus att det går fort. Oftast kan man med minimal insats få ungdomarna att bygga rätt. Det är egentligen bara mylar-klädseln som är för svår så den får man hjälpa till med. Där är Monocote är ett halvhyfsat alternativ.

Modellen har visat sig otroligt stryktålig genom åren. Rätt ihopsatt är den rent av svår att få sönder.

Vi har utöver PAW provat MVVS/Modela 1.5, Webra Rekord och kinesiska CS 1.5, en Oliver Cub-kopia med hyfsat sting.

Modela 1,5 har inte funkade bra alls. Vi köpte in 10 st för några år sedan och alla överhettar hur man än ställer in dem. Förmodligen fabri-



Henriks fräckt målade modell.

Helan & Halvan-combat hos Red Baron i Älta



Andreas, Martin, Henrik och Hampus med farfar kämpar glatt på.

kationsfel. Gamla Webra Rekord går alldeles utmärkt om den är vid god hälsa. Är lätt och ganska vridstark. Drar bäst en 7x6. CS 1,5 går riktigt bra den med. Har tvingats till lite handpåläggning även där men den är mycket duglig. Lite stor och klumpig runt vehuset dock.

På senare tid har även en ukrainsk FORA 1,5 dykt upp och det är en schnüerle-portad ABC-motor med riktigt klös i för de som vill (Ej tillåten enligt de nya reglerna. Reds anm).

Idag använder vi till 99% PAW 1,5 diesel med dubbla kullager. Kullagren gör motorn både lättstartad och lättinställd vilket är av stor vikt för nybörjarna. Bra fart ger den också utan att för den skull gå hysteriskt fort. En bra motor som jag själv kan hålla vid liv åt killarna. Slappa kolvar fixas genom att smida/platta till kolvtaket något. Kolvdiametern kan ökas några hundradelar och på så sätt ge motorn nytt liv flera gånger om. Billigt och praktiskt för den händige. (Metoden kommer att beskrivas mer detaljerat i ett senare nummer av LINA).

Soppanål med rör brukar gå av. Det löser man genom att gänga M2 i hålet och spetsa till en M2-skruv som bränslenål. Som ratt används en bricka som muttras fast mot skruvskallen. En bit silikon slang under brickan både tätar och bromsar nålen. Vips har man tillverkat en com-



Gustav borrar handtag åt Jesper och Jonatan.



Maskiningenjören lagade alla feltillverkade PAW:ar på löpande band.



Jonatan stortrivdes på kursen.



Hannes visar upp sina hemska Combat-huggtänder!

batnål som håller i evighet. Billigt och bra men kanske lite krångligt för en del.

Tornado- eller Taipan-propellrar (vita,mjuka) drar bra och håller när man kör i backen. En kullagrad PAW trivs bäst med 7x4 när man drar serpentin. En lite nedkapad 8x4 går också bra bara man ser till att motorn kan varva glatt.

Först tävlade vi med 13,27 m linor och 0,3 mm wire men har gått över till gamla avlagda och nedkortade FAI-combatlinor, diameter 0,4mm. De är stryktåliga, robusta, lätta att få tag på samt billiga. Det större luftmotståndet gör dock att vi har kortat ner linlängden till 12 m.

Med tiden har tävlingsformen förändrats lite bland annat för handikappsystemet. Har visserligen sju (!) nivåer numera men det funkar faktiskt rätt bra. Nybörjarna får stor chans att vinna tävlingar, vilket är medvetet och de som kommer tycker det är jättekul att få vinna mot oss äldre. Förhoppningen är att en tidig framgång ska ge skjuts åt intresset. Som enfaldig tävlingsledare får man sen vara lite "öppen" vid lottningen så att de gamle får möta första-gångsflygare osv.osv.

Sen vill jag även rekommendera modellen till alla nybörjare. Inte nog med att den är fantastiskt hållbar, den flyger också utomordentligt fint och man kan köra hela FAI-Stuntprogrammet med den. Inte så himla snyggt kanske men man kan i alla fall träna manövrererna utan risk för att kärran går sönder. Är man bara på en hyfsat mjuk gräsmatta klarar kärran tämligen långa utbildningar. Se det som ett tips innan man försöker med den riktiga Stuntkärran.

Jaha, det var lite om vår nybörjarcombat i Älta. Får ni lust att prova är Ni välkomna hit till oss men även till Lidingö där det också körs.

Köp några byggsatser och en motor mm så har Ni ett billigt tävlingspaket som det går att ha mycket kul med.

Flyg på bara!

Eder Nord



Niklas får hjälp av farsan och Hampus pular i bakgrunden.

Snobben II

Modell för Semistunt

Den här artikeln har skrivits av Erik Björnwall och var publicerad i Modelflygnytt 2/1968. Eftersom innehållet fortfarande är användbart väljer Lina att publicera artikeln igen.

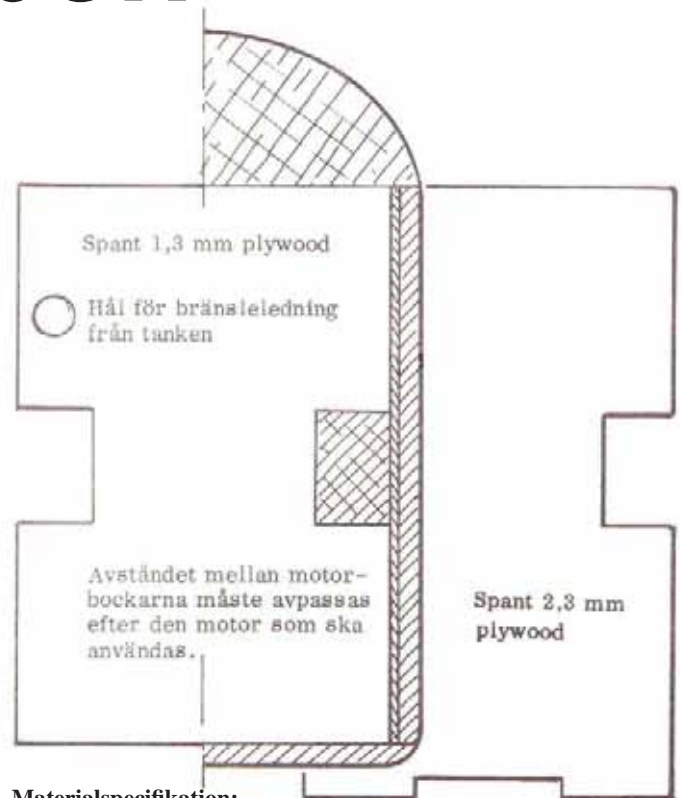
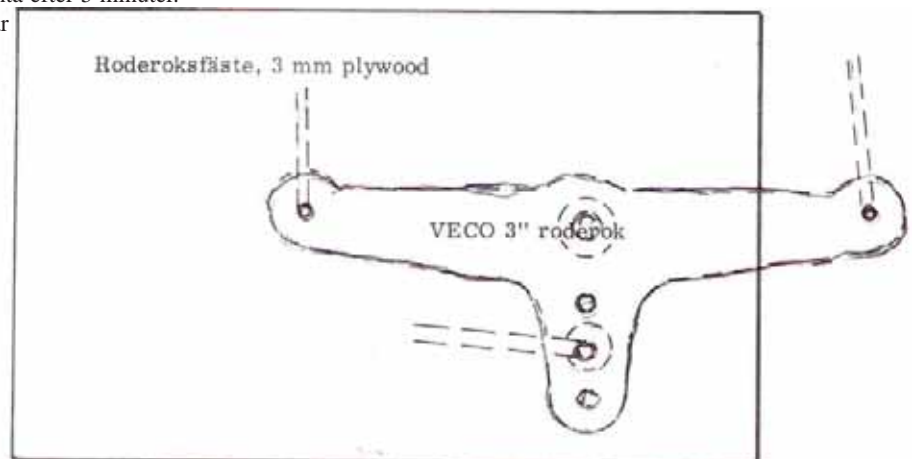
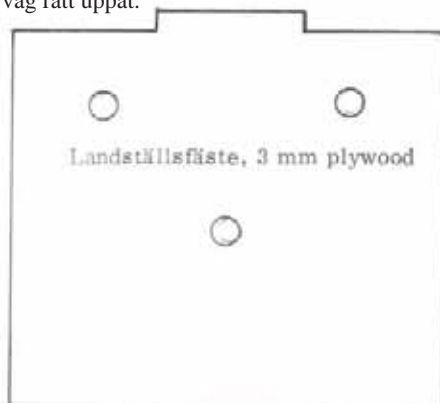
Snobben är ett försök att få fram en stuntkärra som är lite enklare att bygga än de flesta i sin klass utan att göra avkall på flygegenskaperna. Modellen är först och främst avsedd för Semi-stunt men är fullt kapabel att flyga hela F2B-programmet (när piloten avancerat så långt).

Spinner, vevaxelförlängning och konstfullt snidade motorkåpor och hjulkåpor är lyxartiklar som lätt medför viktökning, vibrationer och startbesvär för den som inte är så van vid dessa finesser. Alltså skippar vi sådana onödiga detaljer! För att ytterligare förenkla starten har vi vänt motorn "rätt väg" för att slippa vända modellen upp och ned varje gång motorn ska startas. Det går visserligen att starta en stuntmotor i inverterat läge men den kan lätt bli sur och det är ju onödigt.

Stjärtytorna är byggda på enklast möjliga sätt av lätt massiv balsa. Den som så vill kan göra en sprygelbyggd tjockare stabbe men det är mycket tveksamt om det är värt mödan. Jag förutsätter att den som tänker ge sig i kast med Snobben inte är en ren nybörjare utan har åtminstone ett par linkärror bakom sig. Därför avstår jag från att ge någon egentlig byggbeskrivning utan nöjer mig med en del påpekanden.

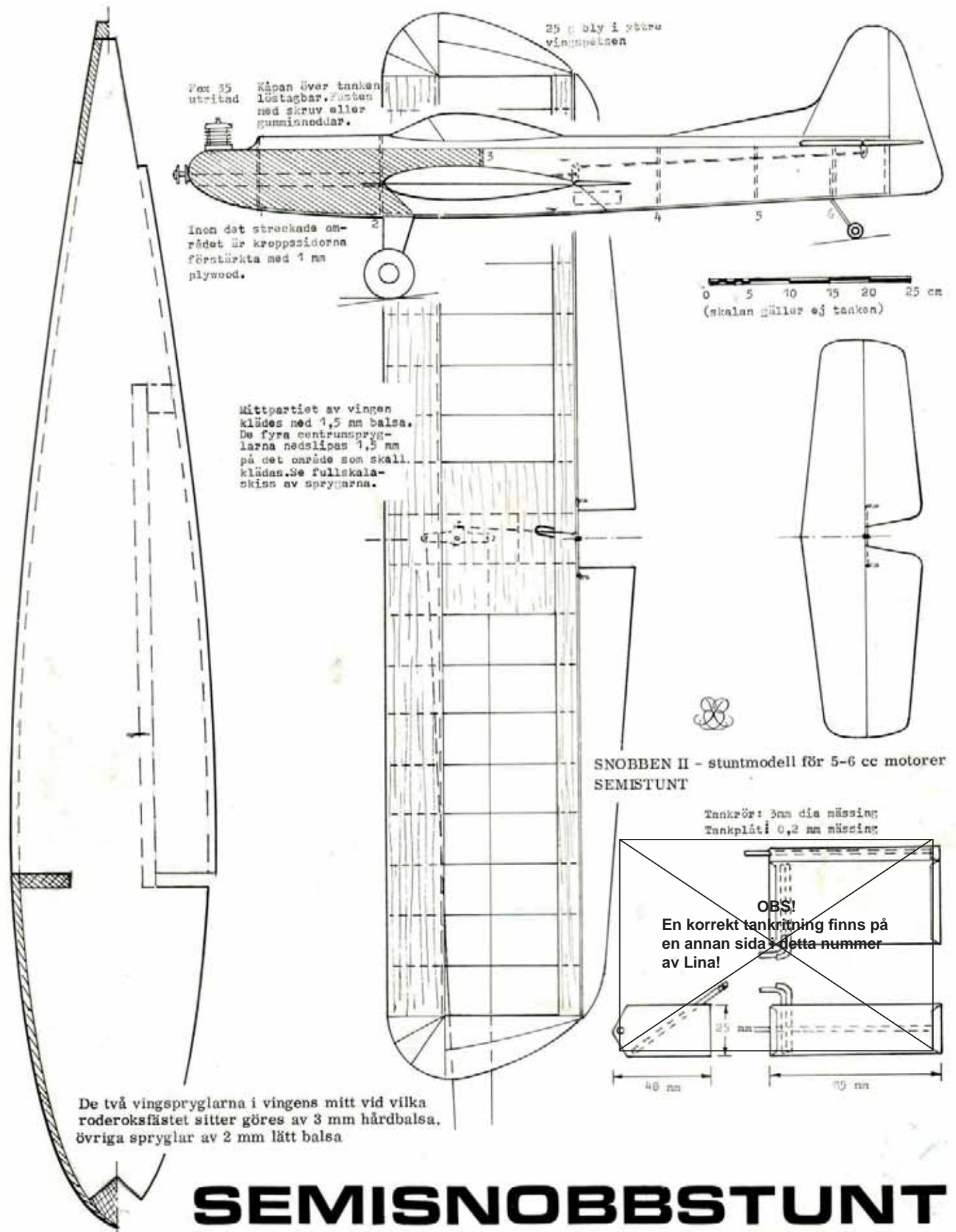
Hjärtat i en stuntmodell är rodermekanismen. Inget glapp och ingen kärvning får förekomma. Roder och flaps skall vara kopplade så att de står i exakt neutralläge samtidigt och de skall också kunna röras mycket lätt, utan att hugga eller gå trögt i något läge. Jag använder själv Veco's stora roderok och horn och är nöjd med dem. De måste dock bussas för stötstängerna, annars nöts hålen fort upp. Borra upp hålen och epoxilimma fast en 3-4 mm lång bit mässingrör (eller helst lagerbronsrör), med 2 mm inre diameter. Använd inte tunnare pianotråd än 2 mm till stötstängerna och glöm inte att staga höjdroderstötstängen vid spant 5. Utan stagning är det risk att den böjs av flygpåkänningarna så att man inte får ut fullt höjdroderutslag i luften.

Begå inte misstaget att bygga in tanken permanent. Tankens läge och utformning är nämligen ytterst kritiska faktorer som man kan behöva ändra flera gånger innan motorgången blir perfekt. Tanken på ritningen har jag använt i många modeller och det är den enda typ som jag är nöjd med. Genom påfyllnings- och skvallerrörens dragning i tanken får motorn lika mycket bränsle med full som med nästan tom tank, vilket betyder mycket för flygningen. För att denna tank skall fungera är det mycket viktigt att den är absolut tät. Det minsta hål på tankens vänstra sida förstör helt dess fördelar ur bränslematningssynpunkt. För en Fox 35 med ljuddämpare räcker tanken för ca 6 minuters gångtid, vilket är lagom för ett stuntprogram. Ta det försiktigt på träning och håll reda på hur länge motorn gått under varje flygning. Sluta stunta efter 5 minuter. Det finns roligare saker än motorstopp när modellen är på väg rätt uppåt.



Materialspecifikation:

Motorbockar:	10x15 mm rödbok eller ek.
Kroppssidor:	3 mm medelhård balsa.
Nosförstärkning:	1 mm plywood.
Spant 1 och 2:	3 mm plywood.
Spant 3-6:	3 mm balsa.
Landställsfäste, Roderoksfäste:	3 mm plywood.
Mittspryglar:	3 mm hård balsa.
Kroppundersida, Övriga spryglar:	2 mm lätt balsa.
Kroppsoversida:	20 mm mycket lätt balsa.
Stabilisator och höjdroder:	7 mm lätt balsa.
Fena:	3-5 mm lätt balsa.
Vingframkant:	7x7 mm medelhård balsa.
Vingbalkar:	3x10 mm medelhård balsa.
Vingbakkanter:	1,5x25 mm medelhård balsa.
Vingbakkantstäckning:	3x7 mm medelhård balsa.
Vingspetsar:	3 mm lätt balsa.
Torsionsnäsa, Mittpartiklädsel:	1,5 mm lätt balsa.
Flaps:	5 mm lätt balsa.
Stötstänger:	2 mm pianotråd.
Lead-outs:	0,75 mm pianotråd.
Klädsel, vinge och nos:	Siden.
Övrig klädsel:	Tunt (japan-)papper.
Landningsställ:	1,5 mm Duralaluminium.



SEMISNOBBSTUNT

Konstruktör: Erik Björnwall



Willy om NM

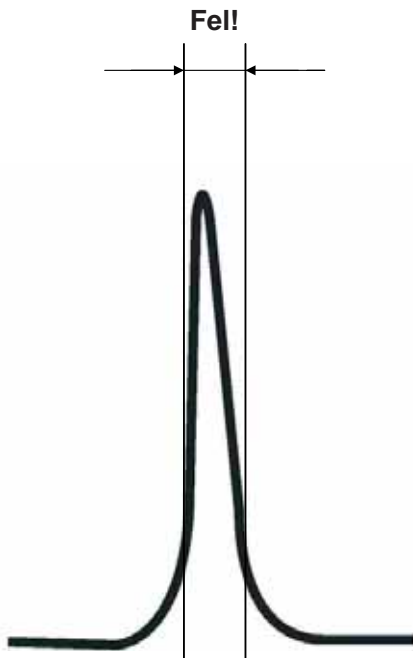


Domarsynpunkter på NM i F2B från en av domarna

Första intrycket var att alla deltagare, eller i varje fall nästan alla, var mycket duktiga och flög otroligt bra. Det måste bero på bättre utrustning, och att intresset framförallt i Finland verkar vara högre än i Sverige.

Hur blev då helhetsintrycket med två svenskar i topp? – Det kändes lite snopet, då vi bestämt oss att bara döma det vi såg av manövrerna och inget annat. Två av domarna hade olika finländare på andra plats, men när alla domarpoängen lades ihop råkade det bli dubbelt svenskt i toppen. – Sen kan man förstås undra hur domarna dömer, men det blir onekligen svårare att döma när flera deltagare är ungefär lika duktiga (döm själva så får Ni se).

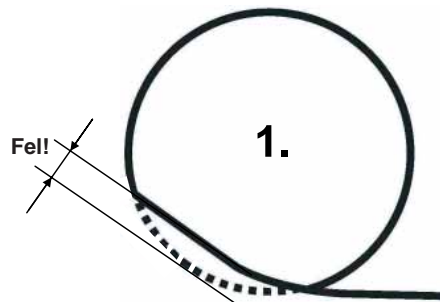
Trots att piloterna var duktiga, verkade det som om några av manöverfelen var mer påtagliga än andra. – Det här är vad jag tyckte, samt sist också lite om domarnas egen brist på manövrering under pågående bedömning.



Figur 1

Wingover

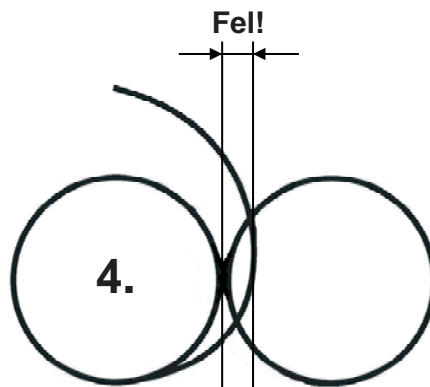
Alla kunde flyga rakt upp till 90°-nivån, men bara en pilot kunde flyga rakt ned på andra sidan. Sannolikt vrider sig hela tillvaron då man snurrar på klacken, se figur 1. Detta fel beror mindre på oskicklighet än intränat systematiskt fel, som en coach borde kunna avhjälpa.



Figur 2

Looping

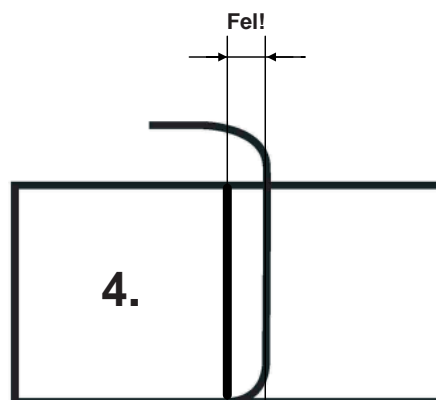
Det jag mest tyckte mig lägga märke till i första loopingen var att många påbörjade manövern för mjukt. Härigenom ser den första loopingen ut som en nia, sett från domarna, se figur 2. När Paul Walker flög första loopingen på VM 1996, såg det ut som ett litet hörn när manövern påbörjades. Så måste det nog se ut för att den första loopingen skall bli cirkelrund.



Figur 3

Åttor

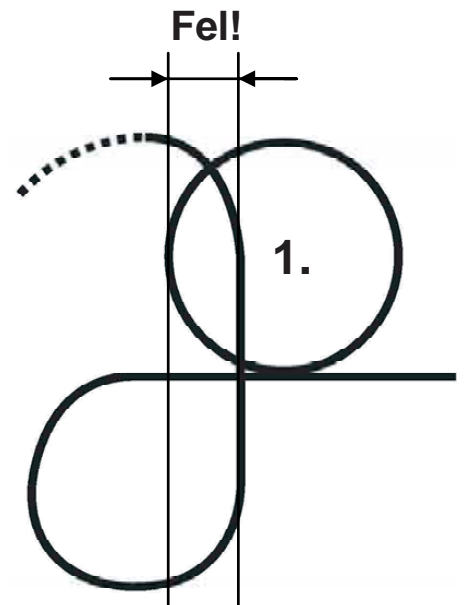
Här verkar det istället vara utgången ur den fjärde öglan eller fyrkanten som blir sämst. Troligtvis inte p.g.a. oskicklighet, utan mest beroende på att piloten slappnar av strax innan, istället för strax efter, det att hela manövern avklarats, se figur 3 och 4.



Figur 4

Fyrklöver

Väldigt många flög den övre, första öglan för långt till vänster. När sedan resten av manövern flögs med den vertikala skärningslinjen mitt framför domarna var det lätt att konstatera ett hyfsat stort fel, se figur 5. – Varför hamnar då den första öglan för långt åt vänster? Sannolikt beror det på att piloten underskattar g-krafterna och den olämpliga vindriktningen i första öglan, och att modellen helt enkelt slungas iväg längre åt vänster än man tror. Lösningen är således att börja den första öglan tidigare, och därefter flyga första raksträckan lite längre än man brukar.



Figur 5

När skall domarna flytta på sig under pågående flygning?

Domarna fick viss kritik för att vi inte flyttade på oss under pågående flygning. Jag är själv motståndare till att flytta mig när jag sitter med en uppvikt pärm full med papper i knäet. Men det är inte vad jag tycker som räknas utan vad som står i reglerna, och ärligt talat har jag inte tidigare slagit upp i lexikon vad "may of their own account" egentligen kan betyda. När jag gjorde det blev tolkningen att det faktiskt står "må självant" flytta på sig, vilket inte riktigt betyder att domarna själva får bestämma när dom vill flytta på sig. Dags för skärpning alltså, och helst en återgång till den gamla plattan med klämma för ett domarprotokoll i taget för att möjliggöra snabb förflyttning.

Willy Blom

Nostalgisk linflygträff i Kungsbacka



De första entusiasterna har anlänt med sina modeller.....



Senare blev bordet överbelamrat. Vilket nostalgi-intresse!

Svenska Modellflygares OldtimerSällskap (SMOS) och Kungsbacka Modellflygklubb ordnade den första oldtimerträffen för linstyrda modeller den 17 juni 2006. Kallelsen hade hör-sammats av ett glädjande stort antal flygare och hela 22 personer kom och hade tagit med sig modeller, motorer, byggsatser, ritningar och mycket mera.

SMOS ordförande hälsade välkommen och informerade om SMOS verksamhet, som idag är väl etablerad inom friflyg och RC. Nu vill man få igång även linflyget och detta var förhoppningsvis embryot till den verksamheten.

35 modeller kunde räknas in och flera av dem kom även i luften. Bland annat flögs en modell som byggdes på 50-talet, men som sedan hängt som prydnad och aldrig flugits. Nu hade Alf Eskilsson sett över modellen och justerat alla



funktioner och byggaren kunde till sin stora glädje nu få se sin modell flyga för första gången!

Alf Eskilsson hade själv "byggt tillbaka" en av sina tävlingsmodeller från förr till en "Nobler" i originalskick och gjorde några vackra flygningar med fina manövrar.

Luften fylldes av dieselknatter och doft av ricinolja och eter och flera gamla modeller fick åter komma i luften. En modell som dock inte flög var Henrik Bergströms jetmotorförsedda modell från ca 1950. Tur var väl det eftersom den lär föra ett oväsen som kunnat äventyra klubbens tillstånd att nyttja sitt fält.



Kalle "Farmarn" Börjesson ser ut att leta efter något som försvunnit.....

I övrigt blev det mycket snack och många igenkännanden av både modeller och gamla bekanta, och timmarna bara flög iväg. Alla var positivt överraskade över att det fanns så mycket gammalt bevarat, och alla var överens om att ordna flera träffar för att snacka och flyga.

Målet för SMOS är att på sikt få igång en levande oldtimerverksamhet inom linflyget med träffar och så småningom tävlingar när man hittat de rätta formerna för detta.

Detta första försök inspirerar till fortsättning, och vi kan bara uppmana entusiaster i övriga landet till att ta initiativ till liknande arrangemang.

Gunnar Wivardsson
Ordförande i SMOS



Göran Herngren poserar med välbyggd Ambassador.



Henry Bergström försöker hitta optimala inställningen på motorn.

Nostalgisk linflygträff i Kungsbacka



Har man en nostalgiträff är väl det obligatoriskt med en Nobler? Denna jet-modell från 1950 fick vi inte se i luften och det var här är det exemplar Alf Eskilsson återställt till originalskick. kanske tur... Det är en otrolig kraft som dessa motorer ger.



Janne Berndtsson visar upp en av träffens få tvåmotoriga modeller, en Navy Carrier från 1950-talet!



Det blev många igenkännanden när gubbarna träffades. Alla minnen hade inte försvunnit in i glömskans dal!



Många kanske känner igen Looping? Till glädje för sin ägare fick modellen på bilden sitt luftdop på träffen.



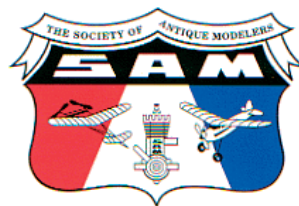
Alf hjälper Ingvar Nilssons med hans Thunderbird, byggd av en gammal originalbyggsats från Truedssons.



Även flera äldre motorer visades upp och vissa kunde man inte ens komma överens om fabrikatet på.



Bengt Lundström med Ghost.



SAM, Society of Antique Modelers, är den internationella organisationen för modellflygare som är intresserade av gamla modeller och motorer. På deras hemsida, www.antiquemodeler.org, finns fullt med information för den vetgirige!



Nordiska Mästerskapen i Karlskoga 2006



Nytt för året var fyra stycken övernattningsstugor. Då de ligger högt har man en strålande utsikt över området.



Är det Nordiska Mästerskap måste man naturligtvis hissa de deltagande ländernas flaggor. Vyn är från stugorna!



Inuti varje stuga finns två våningssängar, bord, stolar och skåp. Utanför finns en skön altan där man kan sitta i kvällssolen och ta igen sig efter dagens strapatser i flygcirkeln.



Flemming Göransson har skaffat utrustning som tar foton från ovan, antingen via ett högt teleskopstativ eller en zepelinare. Här ser vi Karlskogas fina anläggning från ovan.



Stunt flögs på stora fältet alldeles bredvid RC-banan.



Combatdepån hittade man strax intill linflygarnas hus.



Stuntflygarnas depå fanns utanför hangaren/flygtornet.



Modellerna tankas och snart skall heatet starta.

Nordiska Mästerskapen i Karlskoga 2006



Dan Hune's modell med fyrtaktsmotor flög ovanligt fort.



Kai Karmas modell var målad i de finska färgerna



Lauris Ukraina-"Shark" med en 10 cc Discovery Retro. Han flög väl runda manövrer och var inte vän med modellen (Yatsenko tillåter inte att tyngdpunkten flyttas). (Vadå??? Utveckla! Red's anm). I lugnvädret på söndagen kom modellen mer till sin rätt, och fick tävlingens högsta poäng.



Lennart Nord och Niklas Karlsson gör sitt bästa för att få upp Bengt-Åkes reservmodell i luften. Kamera från ovan kan ju bli ett utmärkt sätt att hålla koll på hur ens mekaniker sköter sig. Men mest kanske för uppföljning av vilka misstag man gör och hur man kan förbättra mek-arbetet.



Raimo får hjälp av Staffan med starten.



Mikko Husso och Lauri Malila fintrimmar inför en av Mikkos flygningar



Bengt-Åke Fällgren och Jari Valo i kamp under domarens övervakning. Timo Forss är beredd om mek-insats skulle behövas. Underbart väder båda dagarna.

Nordiska Mästerskapen i Karlskoga 2006



Förutom att flyga combat var Sten Lysgaard också mekaniker i Goodyear. Detta så bra att han vann tävlingen.



Tidtagningen i Speed sköttes med TransiTrace av utrustningens pappa Göran Olsson med medhjälpare.



Carsten Jörgensen kämpade för att få motor och modell att fungera en hel flygning men tyvärr lyckades han inte och blev utan tid i alla tre flygningarna. Det är inte bara att ta fram "grejorna" och ställa ut mekboxen och så är 295 km/h fixat!



Stilstudie av Nordiske Mästaren i speed, Jari Valo från Finland.



Snabbt fotarbete och en god balans är ett måste för att inte stå på näsan.



Med pylonsens hjälp försöker Jari få pipan att "gå in" och öka farten.



Tre förväntansfulla och spända piloter inför finalen i Goodyear



Alla är iväg och så långt är allt lugnt. Men olyckor kan komma fort ibland!



Två knäckta vevstakar och så var den dagen förstörd för två av lagen.

Resultat Nordiska Mästerskapen 9-10/9 2006

F2B

1	Staffan Ekström	Sverige	2914	2991,5	2977,5	5969
2	Ove Andersson	Sverige	2954	2952,6	2919,5	5906,6
3	Lauri Malila	Finland	2674,5	2443,5	2956,5	5800
4	Tuomas Juutinen	Finland	2761,5	2987,6	2744,5	5749,1
5	Kai Karma	Finland	2804	2828,5	2771	5633
6	Mikko Husso	Finland	2670	2733,4	2803,5	5536,9
7	Clamer Meltzer	Norge	2657	2683,5	2791,5	5475
8	Dan Hune	Danmark	2487	2783	2615,5	5398,5
9	Harry Kolberg	Norge	2432	2524,5	2567	5091,5
10	Alf Lindholm	Finland	2221,5	2371	2326	4697
11	Lennart Nord	Sverige	2335,5	2299	0	4634,5
12	Carl Johan Fanoe	Danmark	2252,5	2355	2207	4607,5
13	Norvald Olsvold	Norge	2324	2191,5	2071,5	4515,5
14	Matti Husso	Finland	2157,5	2158	2305,5	4463,5
15	Raimo Barck	Sverige	2070,5	2154	1933	4224,5

Semistunt

1	Rudolf Ross	Sverige	1142	1449,5	1341	2790,5
2	Johan Larsson	Sverige	1321	1299,5	1241	2620,5
3	Gustav Odh	Sverige	870,5	1310	1261,5	2571,5
4	Andreas Göransson	Sverige	704	1077	1186	2263
5	Björn Ohlzon	Sverige	495,5	624,5	994	1618,5
6	Flemming Göransson	Sverige	580	981	472	1561
7	Marie Ohlzon	Sverige	127	363,3	739	1102,3

Semistunt junior

1	Gustav Odh	Sverige	870,5	1310	1261,5	2571,5
2	Andreas Göransson	Sverige	704	1077	1186	2263
3	Marie Ohlzon	Sverige	127	363,3	739	1102,3

F2D

1.	Niklas Karlsson	Sweden	W1(454)	W9(184)	W2(340)	W2(540)	W2(304)	W1(322)	W1(490)
2.	Timo Forss	Finland	W3(-)	L10(270)	W7(-)	W5(340)	W3(234)	W2(240)	L1(440)
3.	Håkan Östman	Sweden	W2(380)	W10(278)	W4(330)	W4(-)	L1(DQ)	L2(232)	Fly-off (440)
4.	Lasse Forss	Finland	W5(196)	W2(12)	W8(332)	L1(DQ)	W1(-)	L1(-140)	Fly-off (408)
5.	Johan Andersson	Sweden	W4(238)	W7(318)	L6(48)	W1(-)	L2(214)		
	Niklas Nilsson	Sweden	L7(140)	W4(340)	W1(440)	W3(388)	L3(222)		
7.	Henning Forbech	Denmark	W7(300)	L7(16)	W3(440)	L2(298)			
	B-Å Fällgren	Sweden	W8(364)	W5(224)	L3(208)	L5(-36)			
	Sten Lysgaard	Denmark	W9(340)	L9(126)	W5(440)	L4(DQ)			
	Jari Valo	Finland	L8(340)	W6(440)	W6(196)	L3(266)			
11.	André Bertelsen	Denmark	L10(440)	W3(156)	L2(288)				
	Ole Bjerager	Denmark	L11*(96)	W11(540)	L1(340)				
	Laura Leino	Finland	L4(220)	W1*(216)	L5(292)				
	Lennart Nord	Sweden	W6(210)	L6(314)	L8(310)				
	Mikael Sjölund	Sweden	W10(540)	L11(340)	L7(DQ)				
	Kimmo Valkonen	Finland	L6(128)	W8(192)	L4(158)				
17.	Jussi Forss, Jun	Finland	L2(340)	L5(210)					
	Anders Kudsk	Denmark	L1(198)	L4(308)					
	Johan Larsson	Sweden	L3(DQ)	L2(-46)					
	Gustav Odh, Jun	Sweden	L5(-222)	L3(-78)					
	Björn Ohlzon	Sweden	L9(290)	L8(144)					

F2A

1	Jari Valo	Finland	0	292,6	0
2	Per Stjärnesund	Sverige	288,9	289,2	287,6
3	Jan Gustafsson	Sverige	273,4	0	0
4	Carsten Jörgensen	Danmark	0	0	0
4	Göran Fällgren	Sverige	0	0	0

F2C

1	Bengt-Olof Samuelsson/ Kjell Axtelius	Sverige	3.42,9	3.27,9	-	6.46,7
2	Per Stjärnesund/ Jan Gustafsson	Sverige	3.28,4	3.25,7	-	6.56,0
3	Ingemar Larsson/ Stefan Sjöholm	Sverige	3.22,4	40 v	-	7.15,0
4	Jesper B Rasmussen/ Carsten Jörgensen	Danmark	-	3.31,7	69 v	
5	Mats Bejhem/ Göran Olsson	Sverige	3.48,4	4.00,9	3.44,7	
6	Jonas Karlsson/ Niklas Karlsson	Sverige	27 v	5.05,6	4.19,5	

GoodYear

1	Carsten Jörgensen/ Steen Lysgaard	Danmark	5.05,8	9.25,2	
2	Ingemar Larsson/ Jan Gustafsson	Sverige	5.02,7	30 v	
3	Jesper Buth Rasmussen/ Carl Johan Fanoe	Danmark	4,47,5	18 v	



Så här många tält har det nog aldrig varit vid fältet, speciellt inte i den lutande backen.



När minglet innan banketten kom igång hade det redan hunnit bli mörkt.



Stämningen var på topp trots att suget efter mat var stort efter dagens slit.



De som inte sett en flygande ko förut fick sig detta till livs på banketten.

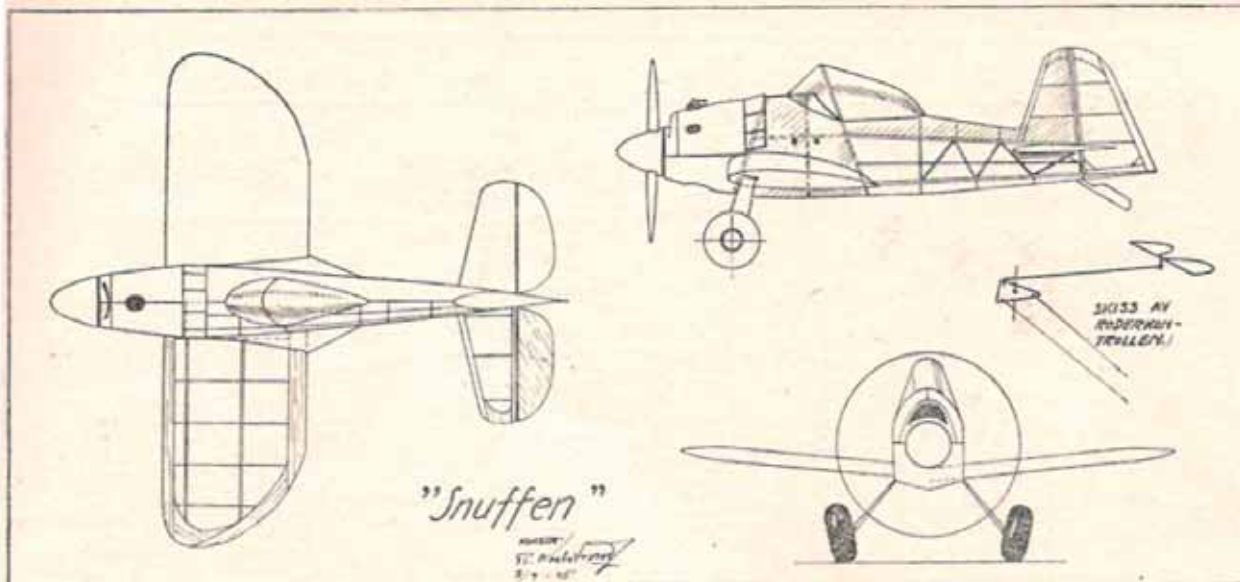
Snuffen

Man kan undra hur det är att flyga med 30 meter långa linor av 0,5 mm pianotråd?? Vet någon av LINA:s läsare något om F-kontroll respektive G-kontroll? Någon kanske t o m använt det. Skriv och berätta!

Från Alf Lindolm i Finland kommer en artikel tagen ur en hobbybok från 1946. För övrigt samma år som Alf föddes. Om Alf var söt som barn har han inte berättat men är inte Snuffen en söt modell!

Som framgår av texten är den ritad av Björn Karlström (tyvärr bortgången häromåret), känd tecknare/konstruktör som bland medverkat i Allt om Hobby och otaliga (flyg-)böcker.

Om någon tänker bygga Snuffen ser LINA gärna (=krav) att bygget dokumenteras med foton och att en artikel blir skriven!



Linstyrda modellen "Snuffen"

De linstyrda modellerna har ännu inte på allvar gjort sin entré i Norden, och det är därför på sin plats att här presentera denna fascinerande gren av modellflygning.

Hemlandet är USA och där är modeller av detta slag de populäraste. Och det är inget att förvåna sig över, ty vilken modellflygare har inte längtat efter att kunna dirigera sitt plan i luften? En linstyrd modell eller »control-Linner» drives vanligtvis av en diesel- eller bensinmotor, och är ofta en ren skalamodell. Planet styres medelst två linor, som går in i kroppen och där står i förbindelse med en triangelformad platta, som i sin tur överför rörelserna till höjdrodret. Planets »förare» har i sin hand ett handtag vid vilket de två linorna är fästade, och handtagets längd är c:a 2 dm. Linorna sitta i var sin ände på handtaget. Genom att dra åt sig eller släppa efter på resp. linor får man planet att höja eller sänka sig. Denna anordning kallas för U-kontroll. Gångjärnen på höjdrodret är rätt och slätt siden. Det är sålunda ingen invecklad anordning, och den skiss av roderkontrollen som visas här ovan torde vara tillräcklig för de flesta modellflygare.

Vad linan beträffar så lämpar sig 0,5 mm:s pianotråd bäst, och linlängden bör vara 20—30 meter.

Vad kan man nu göra med denna enkla kontrollanordning? Man kan givetvis utföra alla normala flygrörelser samt vidare en hel del avancerade rörelser, som ex. looping. Roll går däremot inte att utföra. Ja, så kan man givetvis ägna sig åt hastighetsflygning, ballonjakt, rapportmetning och precisionslandningar. Det inte minst viktiga med en linstyrd modell är att den passar så förträffligt vid uppvisningar. Hittills har det inte varit lätt att bjuda publiken på ett högtintressant program, men nu går det. Modellflygets anseende kommer också att höjas, och alla lin-förare kom-

Data:

Spännvid: 600 mm.
Längd: 650 mm (inkl. spinnern).
Motor: GP-diesel eller liknande.
Lämplig linlängd: 20—30 meter.
Lina: 0,5 mm:s pianotråd.

mer att upptäcka ytterligare en nyans inom modellflyget.

För orienteringens skull bör också nämnas, att förutom det ovannämnda U-kontrollsystemet, finns det F-kontroll, där triangelplattan ersatts med två böjda, fasta aluminiumrör, som trådarna löper igenom, samt G-kontroll, där linorna först går över en rulle och sedan över två bryttrissor. I övrigt är det samma system.

Björn Karlström är givetvis specialist även på lin-modeller, och han presenterar här sin för Hobby-Boken konstruerade »Snuffens», en lättbyggd och flygsäker modell, som passar såväl mera som mindre erfarna.



LINA tipsar:

Kylning av modellmotorer

Nästan alla motorer som används till modellflyg är luftkylda. En orsak är att vätskekylda motorer är tyngre och mer komplicerade än de luftkylda.

Undersökningar har visat att om man har en vätskekyld och en luftkyld motor där de i övrigt är likadant konstruerade så kommer den vätskekylda att kunna ge mer uteffekt. Detta beror bland annat på att kylningen i en vätskekyld motor är mer stabil och effektiv än i den luftkylda.

Det finns tre orsaker till att värme uppstår i en modellmotor:

1. Friktion
2. Kompression
3. Förbränning

De mekaniska förlusterna, som också kallas friktion eller gnidningsmotstånd, omvandlas till värme. Om man skulle rangordna dessa förluster i storleksordning (med störst först) skulle listan bli som följer:

1. Kolv/Cylinder
2. Vevaxellager
3. Rotor för bakinsug
4. Vevstake/Vevaxeltapp
5. Vevstake/Kolvbult.

Den värme som utvecklas i en inkörd väl fungerande motor är inte större än att den kan kylas bort via vevhuset och utan extra kylflänsar etc. På senare år har ju modet varit att förse vevhusen med kylflänsar både högt och lågt och det ger förvisso ett styvare vevhus men på bekostnad av högre vikt och utan att kylverkan ökas där den har störst betydelse, dvs runt cylinder-toppen.

På en standardmotor är det inte mycket man kan göra för att minska friktionen. Använder man rekommenderad oljehalt och oljetyp i bränslet är man garanterad en god smörjning samt låg friktion.

Efterhand som motorn används kommer det att bildas sotlager på kolvtopp, motkolv/topplock och i cylindern. Detta sotlager minskar spelrummet i motorn och ökar därmed friktionen.

Därför bör man regelbundet göra rent sin motor och avlägsna sotet. Ricinolja ger en större sotavlagring än syntetiska oljor men har i gengäld en högre förbränningstemperatur vilket i vissa fall kan ge bättre smörjning.

Sotavlagringarna i cylindern har störst inverkan på de motorer som har en tät passning mellan kolv och cylinder, dvs dieselmotorer och glödstiftsmotorer utan kolvring.

I ett par nummer framåt kommer Luis att prata om modellmotorer och kylning.



Luis Petersen

När det gäller kylning av piloten rekommenderar Luis att man flyger iförd kortbyxor. Bilden är ett fint exempel på hur effektivt och skönt detta kan vara.

I motorer med kolvring gör man klokast i att låta kolvringen sitta kvar då den lätt kan skadas om man försöker ta bort den.

När gas komprimeras uppkommer värme. Värmen avges igen när gasen utvidgar sig men en liten del värme kommer trots allt att ledas bort via cylinderväggen. Detta bidrag till den totala värmebalansen är mer eller mindre försumbart i jämförelse med andra faktorer.

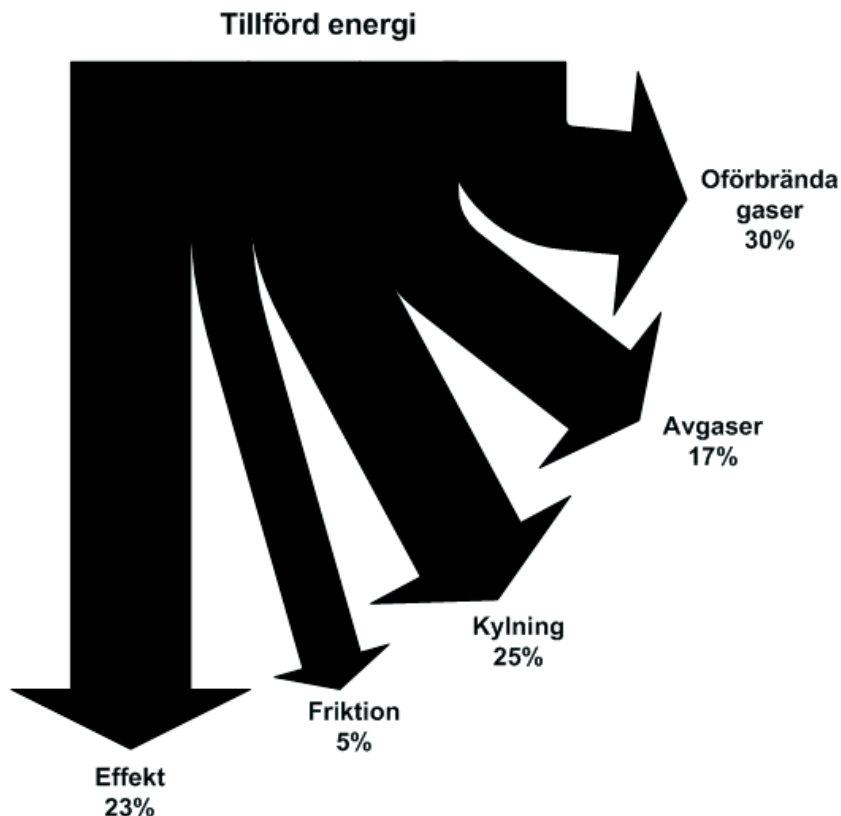
Den absolut största delen av den värme som skall kylas bort kommer från bränsleförbränningen i cylindern.

Det finns tre sätt att få bort denna värme:

1. Det nya bränslet som kommer in i cylindern skall förångas. Till detta åtgår värme.
2. Via cylindervägg och topplock leds värme bort.
3. Avgaserna har en högre temperatur än insugningsgaserna vilket betyder att värme försvinner här också.

I nästa artikel skall vi gå igenom hur man kylar sin motor på bästa sätt.

/Luis Petersen



Figuren visar värmebalansen som den kan se ut för en modellmotor.

Ett litet bygg-
tips från
Dalarna:

STUPID CUPID



Trots att Hasse bara byggde en Stupid Cupid har vi med teknikens hjälp klonat fram en modell till Claes också! Som framgår av bilden är modellen försedd med en stående motor. Ni kan också se att piloten passat på att kliva ur, kanske för en fika.

När man köper modelltidningar följer det ofta med en ritning av något slag. Ibland kan man hitta ett litet guldkorn. Det var vad som hände när jag köpte en Aviation Modeller International (AMI) för ett tag sedan.

I tidningen fanns en ritning och en byggbeskrivning av en linmodell som heter Stupid Cupid. Modellen är avsedd för en .15-motor och har cirka 1 m spännvidd samt uppbyggd kropp men verkade ändå enkel att bygga. Konstruktören heter Peter Miller och hade ritat modellen för att han ville återuppta sitt linflygande, en anledning så god som någon. Jag blev genast intresserad av modellen men eftersom jag hade andra projekt på gång fick den vänta. Under tiden hjälpte den gode Raimo Barck mig att kopiera över ritningen på riktigt papper eftersom det florstunna originalpapperet inte skulle hålla att bygga på.

Under hösten 2005 samtalade jag med min gode vän och byggmentor Hans Nygren. Han lärde mig att linflyga på 70-talet och flög själv lina tidigare innan vi båda övergick till annan verksamhet. Hasse flög radio medan jag endast gjorde sporadiska återfall. Hur som helst så nämnde Hasse att han för tillfället inte hade något byggprojekt på gång. Då Hasse är en högklassig kvalitetsbyggare brukar han hjälpa mig ibland och han har till exempel byggt vingen till min Ruffy. Jag hade nämnt modellen Stupid Cupid för Hasse tidigare och eftersom han också ville återuppta linflygandet så var han pigg på att bygga modellen.

Som tidigare nämnts är Hasse en kvalitetsbyggare och därför blev jag bara lite förvånad när han ett par veckor senare meddelade att modellen var klar. Den var klädd med papper på kropp och stabbe och Coverall på vingen. Motorn var en OS 15 FP. Nu behövde vi bara vänta på bra väder för en provflygning. För en gångs skull behövde vi inte vänta länge.

Provflygningen blev relativt odramatisk förutom att modellen var känslig som en kobra på höjdrodret. Detta trots att Hasse hade vägt in kärnan med tyngdpunkten enligt ritningen. Vi plockade bort en hel del bly och flyttade fram tyngdpunkten någon centimeter vilket gjorde modellen mindre känslig. Den blev samtidigt underbar att flyga med en otrolig hörntagningsförmåga.

Modellen har också visat sig vara otroligt stryktålig och klarar semistunt-programmet utan problem. Efter en del flygande flyttade vi tillbaka tyngdpunkten och minskade avståndet mellan linorna i handtaget. Modellen har nu flugits i snart ett år och bara blivit bättre och bättre.

Så om du inte har något projekt på gång eller vill ha en liten billig kul modell att flyga rekommenderar jag att du bygger en Stupid Cupid. Den är inte svår att bygga och med en bra .15-motor flyger den fantastiskt bra. Tack vare sin enkelhet passar den nog bra som ett andra projekt för den nybörjare som lärt sig flyga och söker efter en semistuntmodell.



Hasse Nygren i ett vintrigt Dalarna och med ett handtag i näven, redo att flyga med Stupid Cupid.

Ritningen kan köpas via:

Model Activity Press
3 High Street
Chesham, Buckinghamshire
Great Britain

Eller så kan Ni kontakta mig så skall jag försöka hjälpa till.

Kom ihåg: Flyg mycket och ofta!

Claes Samuelsson
Claess168@hotmail.com

Claes berättar mer om svårstartad Brodak 40

Jag byggde en Ruffy som jag framdrev med en Brodak 40. Efter en del trixande flög modellen bra om än inte perfekt. Tyvärr blev modellen illa åtgången i en ofrivillig mark-kontakt i Älta i våren-96 (otroligt vad det där stället går hårt åt mina flygplan).

Några veckor senare kom Stunt News i brevlådan och där hade Ted Fancher en lång och utförlig artikel om hur han hade trimmat sin Ruffy. Typiskt. Nå, i väntan på renovering köpte jag en ARF Cardinal och flyttade över motorn till den. Min Brodak, som fungerat nästan klanderfritt i min Ruffy, började nästan omgående att trilskas. Det verkade som om motorn inte gillade att sidmonteras. När den gick fungerade den bra, men att starta den blev nästan omöjligt och när den var kall och det kom bränsle i den blev motorn kärv och t o m gnisslade.

Efter en del funderande valde jag att e-maila Brodak med en förfrågan, och svaret kom omgående från deras motorexperter Tom Hampshire. Med tanke på att det kanske finns fler med liknande problem med dessa motorer så återges här Toms svar:

"Claes, your Brodak is about standard, many have the same problem. When the engine is side mounted, with the exhaust down, all three of the bypass ports are above the bottom of the crankcase and unable to draw fuel by choking the intake. So you wind up flooding the crankcase to get the engine primed, and then the flood cools the plug so it quits numerous times as soon as it fires.

The answer is not to choke it at all for a hot restart, and only once or twice if starting from cold. Then flip it hard 10-20 times without the plug lit in order to feed the prime to the cylinder. Then light the plug, wait 5 seconds or count to 5 slowly to let the hot plug burn off the oil, and flip hard.

Keep notes on how it starts with this method, and you can fine tune it to any individual airplane, engine and tank system. This method can get one flip starts most of the time if you keep refining it. Best flying, Tom Hampshire."

Även om det var bra tips kändes det inte riktigt som lösningen på mitt problem. Det var först när jag pratade med Lelle Nord som jag fick några bra råd.

Eftersom motorn är en AAC är den mycket tät mellan kolv och foder. Detta medför att även en liten avlagring av ricinolja gör att motorn blir kärv. När sedan motorn blir varm sväller fodret och tätningen blir "normal". Det resonemanget kändes mer troligt också med tanke på att jag under sensommaren ökade mängden ricinolja till 17% och minskade syntetinblandningen till 5%.

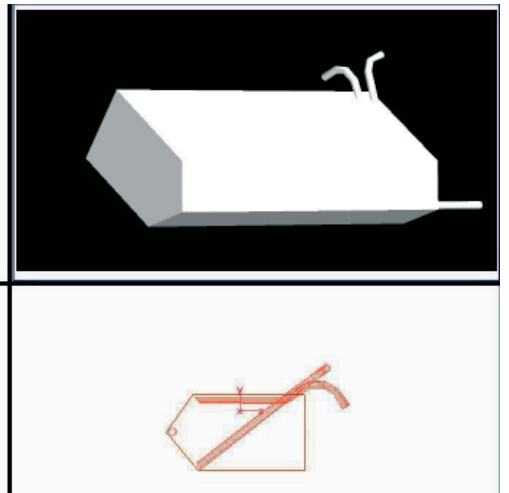
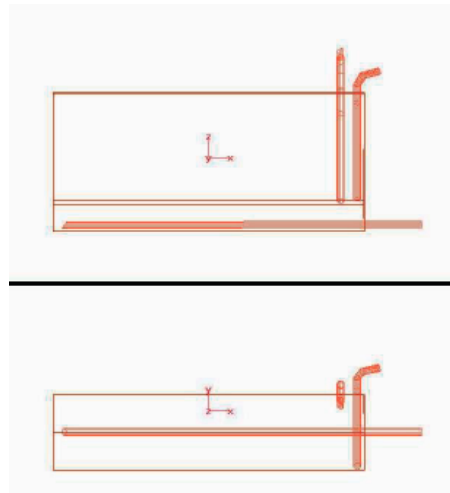
Lösningen var att göra ren kolv och foder med

lite stålull, och sedan ändra oljeinblandningen till mera syntet så att inte ricinavlagringarna återkommer. Eftersom fodret saknar styrpinne måste man vara noggrann när man sätter tillbaka den så att portarna kommer rätt. Dessa åtgärder gjorde susen och motorn fungerade sedan mycket bra. Tipset om hur man startar den fungerar och numera startar motorn ofta på första eller andra slaget.

Jag hoppas att detta kan vara till hjälp även för er som inte har en Brodak men kanske en AAC-motor. Jag vill samtidigt poängtera att jag trots den senaste tidens problem är mycket nöjd med min Brodak. Motorn är verkligen prisvärd och har ett mycket bra drag. Hör gärna av Er om Ni har frågor eller synpunkter!

Claes Samuelsson

Tank till Semisnobstunten



Av något outgrundligt skäl blev det en miss när jag ritade in ventilationsröret på ritningen till Semisnobstunt en gång för längesedan. Bygger man tanken som visas där måste Du tanka modellen med nosen rätt uppåt och när tanken är full sprutar sedan överskott rätt upp i ansiktet på Dig! Ej att rekommendera.

Om Du i stället drar rören som på bifogade bilder kan Du tanka genom det främre röret med modellen stående på hjulen. Då tanken är full rinner överskottet genom det bakre röret

ned på marken utan att kladda ned flygplanet.

För att sedan allt skall fungera som avsett måste Du före flygning plugga det bakre röret med t.ex en kort stump bränsleslang, förseglad med ett runt blyhagel. Det bakre röret är alltså ventilationsrör enbart under tankning medan det under flygning är det det främre röret som ser till att det kommer in luft för att ersätta förbrukat bränsle i tanken.

Erik Björnwall

All-European Meeting of Historical U-Control Models

SAM-78 Czech Republic in conjunction with Modelklub Svitavy organize the all-European meeting of historical U-Control models and replicas of U-Control models. The meeting and consequential contests will take place in the days of June 9-10 2007 on the modeller stadium in Svitavy.



The date is purposely selected one week before European championship of historical RC-models in Klcovany pri Trnave.

Limit date for the rise of the model or the replica is the year 1960. The building and competition FAI and AMA in year 1960:

- 1) Speed contest 0 - 1,00 ccm
1,00 - 2,50 ccm
2,51 - 5,00 ccm
5,01 - 10,00 cm
Pulse Jet engines

- 2) Team Racing
- 3) Stunt models
- 4) Combat

We would like to invite all friends of historical models and especially U-Control models. The details on address: www.sam78.cz or:



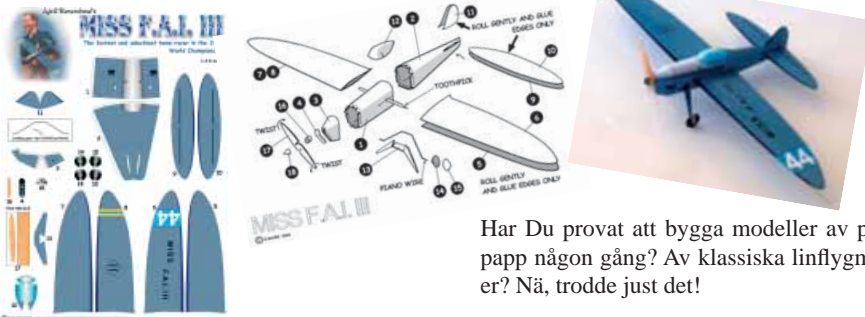
Jaroslav Rybak
Kapitana Nalepký 45
568 02 Svitavy
Czech Republic
Tel: 461 532 581,
605 446 677

U.S. contact:
Dick Griswold
500 E. San Moritz Pl.
Tucson AZ 85704
(520) 742-6468
rgrisly@comcast.net

LINA tipsar om:

Böcker, hemsidor och annat kul!

Klassiska linflygmodeller av papper



Har Du provat att bygga modeller av papper/papp någon gång? Av klassiska linflygmodell-er? Nä, trodde just det!

Nu har Du chansen då det finns ark för t ex Miss FAI, Nobler eller Voodoo att ladda hem från <http://digilander.libero.it/ucontrol2000/U-Control-2000/paperindex.htm>.

Man får ladda hem de olika arken helt gratis bara man förbinder sig att inte använda dem i kommersiellt syfte. Är man intresserad av pappersmodeller finns en uppsjö av intressanta länkar att undersöka. Plus sidor med byggtips och annat som är bra att veta. Men räkna inte med att kunna flyga med modellerna.

Eller?? Går det med polflygning och små lätta elmotorer? Vem blir först med att testa eller bara bygga? Skicka foto till Lina!

LASSOGEIER

LINA har ju tidigare berättat om Axel Jungherz i Köln och hans Lassogeier men det tål att berättas igen. Via sin hemsida, www.lassogeier.de, försöker han sprida information om linflyg och det finns mycket matnyttigt att hämta där. Förutom tidningen "Lassogeier" (senaste utgåva är nr 87!), som nu enbart kan laddas ner via nätet och därför är gratis, publiceras det regelbundet nyheter om linflyg på websidan.



Spezial-katalog 5/2007

Lassogeiers katalog har nu kommit ut för 2007. I den finner man ritningar, byggsatser, motorer och många tillbehör. I byggsatsväg kan man köpa t ex Mew Gull, en Vintage TR-modell, för 70 Euro eller en Barnstörmer (Vintage Stunt för Fox 35) för 85 Euro. I motorväg finns stuntmotorn Strakhov 9,5 cc för 210 Euro eller replikan av Webra Mach I för 37 Euro. Katalogen är på 18 sidor och går att ladda ner från Lassogeiers hemsida.

---Combat på DVD---



Mike Willcox från USA är inte bara tidigare världsmästare i Combat (Sebnitz 2002) utan också en duktig fotograf. Mycket sevärd är hans två DVD-skivor från förra årets VM i Spanien och världscuptävlingen i Novomoskovsk i Ukraina 2006.

Många scener är filmade med dubbla kameror och ihopmixade så att man ser både piloternas agerande och modellernas beteende. Mike har tonat ner motorljudet och istället lagt på musik för att det skall vara behagligare.

Men reaktionerna från de som köpt skivorna har inte låtit vänta på sig. De vill ha bort "den störande musiken" så att man hör motorerna!

Bra inköp vare sig man vill visa dem på klubbens filmaften för att tagga juniorerna eller för en mysig hemmafilmkväll med hustrun....

Båda skivorna inklusive frakt kostar 35 USD.

Beställning sker genom att skicka epost till Mike på emowillcox@aol.com.



Fesselflug - Modell-Flugzeuge an der Stahlitze

Axel har också skrivit en bok om linstyrt modellflyg. Den har tryckts i en andra upplaga om 500 exemplar och kostar 8,5 Euro. Bokens 119 sidor är uppdelade i 9 kapitel och där hittar man 143 svart-vita och 24 färgglada bilder/skisser. Liksom allt Axel gör håller även boken hög klass och är en bra övning i tyska!

Svensk tävlingskalender i linflyg 2007

Datum	Tävling	Klasser	Plats	Arrangör	Kontaktman
Söndag 6/5	Linflygets dag	F2A, F2C, F2D, Semistunt, Goodyear	Johannisbergs flygplats, Västerås	A006 MFK Galax & SLM	Kjell Axtilius 08-774 49 15
Torsdag- Fredag 17-18/5	Vårtävlingen	Torsdag: Combat 1.5 Fredag: F2B, Semistunt	Åbytorp, Karlskoga	T027 Karlskoga MFK	Stefan Karlsson 0586-538 90
Lördag- Söndag 19-20/5	Vårklippet World Cup	F2D	Åbytorp, Karlskoga	T027 Karlskoga MFK	Niklas Karlsson 0586-343 91
Lördag- Söndag 16-17/6	Vårgårdatävlingen	Combat 1.5, Semistunt	Tånga Hed, Vårgårda	P180 Vårgårda RFK	Flemming Göransson 0322-62 37 22, 070-750 11 33
Lördag 4/8	Solnas Pokal	F2A/Speed Open, F2C, Goodyear	Johannisbergs flygplats, Västerås	B256 Solna MSK	Jan Gustafsson 08-759 60 98
Lördag- Söndag 18-19/8	SM, RM	F2A, F2B, F2C, F2D Semistunt, Goodyear	Åbytorp, Karlskoga	T027 Karlskoga MFK	Niklas Karlsson 0586-343 91
Lördag 1/9	Lidingöklippet	Combat 1.5, Slow Combat	Modellflygfältet, Lidingö	B277 Lidingö MK	Lennart Nord 08-712 42 47 0705-50 81 86
Lördag 1/9	Västkusträffen	F2B, Semistunt	Inlag, Kungsbacka	N033 Kungsbacka MFK	Alf Eskilsson 0300-777 66
Lördag 8/9	Galax Open DM Stockholm	F2A, F2B, F2C, F2D Semistunt, Goodyear	Johannisbergs flygplats, Västerås	A006 MFK Galax	Kjell Axtilius 08-774 49 15
Lördag 22/9	Vänersborgspokalen DM Västergötland	F2B, Semistunt	Brättelund, Vänersborg	P036 Vänersborgs MK	Ingemar Larsson 0521-672 12, 0703-40 44 05
Lördag- Söndag 6-7/10	Vänersborgspokalen RM Combat 1.5 RM Slow Combat DM Västergötland	Combat 1.5, Slow Combat, Combat Open	Brättelund, Vänersborg	P036 Vänersborgs MK	Ingemar Larsson 0521-672 12, 0703-40 44 05

Internationella tävlingar (se även events.fai.org/aeromodelling/):

Klasser med World Cup-status i fetstil.

28-29/4	World Cup, Bitterfeld, Tyskland	F2A, F2B, F2C, F2D , Goodyear, Mini-T/R, mm.
26-27/5	Limfjordstävlingen, Aalborg, Danmark	F2A, F2B, F2C, F2D , Semistunt, Goodyear, Minispeed
2-3/6	World Cup, Sebnitz, Tyskland	F2A, F2B, F2C, F2D , Mini-T/R
16-17/6	Open International Pombal, Pombal, Portugal	F2A, F2B, F2C, F2F
4-5/7	World Cup, Belgrad, Serbien	F2A, F2B, F2C, F2D
6-14/7	EM, Belgrad, Serbien	F2A, F2B, F2C, F2D
4-5/8	Grand Prix de France, Landres, Frankrike	F2A, F2B, F2C, F2D , F2F
25-27/8	British Nats, Barkston Heath, England	F2A, F2B, F2C, F2D, mm
24-26/8	Air Lithuania Cup, Vilnius, Litauen	F2D
21-23/9	Var Cup, Gyula, Ungern	F2A, F2B, F2C

OBS! Vid SMFF:s årsmöte i mars 2007 togs beslut om att Combat 1.5 får status som nationell klass i år. Regler i korthet: En modell per heat, 12 meters linlängd, 0,385 mm lindiameter och endast dieslar med stålcylander och gjutjärnskolv. Mer uppgifter på lingrenens hemsida.

Norska linflygtävlingar 2007

- 28/4 Askim/Furuset Sesongöppning
Askim MFK
Øystein Nilsen/Norvald Olsvold
+47 91149435/91664031
- 16/6 Rena/Furuset Sommerstevne fly før 1972
Bærum MFK
Ingolf Steffensen
+47 911854308
- 18/8 Askim/Hamar NM F2B, Semistunt,
Askim MFK Ministunt, Combat
Clamer Meltzer
+47 41422616 clamer.meltzer@c2i.net
- 29/9 Furuset Sesongavslutning
Skedsmo MFK
Norvald Olsvold
+47 91664031

Finska linflygtävlingar 2007

- 9/6 Malm F2B 1/3
Lasse Aaltio
+358505223560 lasse.aaltio@hel.fi
- 4/8 Kuopio F2B 2/3
Matti Husso
+358405639523 matti.husso@pp.inet.fi
- 18/8 Malm F2B 3 /3
Lasse Aaltio
+358505223560 lasse.aaltio@hel.fi
- 1-2/9 Malm F2A 1/1 och F2D 1/1
Jari Valo
+358505055852 jari.valo@ncc.fi

Danska linflygtävlingar 2007

Den danska tävlingskalendern finns på Linesty-
ringsunionens hemsida, www.modelflyvning.dk.
Klicka på "Konkurrencer" i startbildens vänsterdel
för att se den.

Modellflygläger i Karlskoga

I samband med tävlingarna i Karlskoga 17-20/5
kommer det att hållas ett läger med inriktning
mot combat. Flygträning kommer att varvas med
teorilektioner. Inbjudan till lägret kan man hitta
på www.kmfk.org eller lingrenens egen sida
<http://217.198.148.181/linflyg/>



Världscuptävlingen i F2D i Karlskoga ingår nu i Dreiländerpokal F2D 2007!

När det nu i år visade sig bli tre världscuptävlingar
i F2D tre helger i sträck och dessutom i tre olika
länder föddes idén med en tävling i tävlingen. Alla
som deltar i alla tre tävlingarna kommer att få ett
diplom och de tre bästa totalt kommer att få pokal-
er. Mer information finns på Karlskogas hemsida
www.kmfk.org.

SMOS-träff i Göteborg

Ni har väl bokat in SMOS-träffen i linflyg? Den
går av stapeln lördagen den 9 juni kl. 10-14 på
Torslanda i Göteborg. Ta med Er gamla modeller
och motorer. Eller nybyggda modeller efter gamla
förlagor. Eller replika-motorer. Det som inte kan
flyga ägnar vi oss åt att titta på. Har Du inget att ta
med så går det bra att komma tomhänt också.

Mer info: smos.homeunix.net
eller
Sven Karlsson
031-29 51 63, 0703-35 31 91

Välkomna!

I Finland är det full aktivitet.....



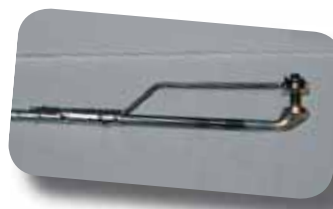
Matti Hussos Free Bird, Tony Eiflanders dieselstunt, kommer till stor del att bli en röd modell..

Eftersom det är en dieselmodell kommer framdrivningen helt följdriktigt att skötas av en PAW 40 med propellerstorleken 11x8 eller 12x7.

Provflygning är beräknad till våren 2007.



Här kan vi se delarna till Mikko Hussos nya plan. Det är delvis en kopia av Lauri Malilas SHARK, åtminstone är byggsättet liknande. Motor kommer att vara ST60 och spännvidden blir 1490 mm. Vinge och stabbe beklädes med Salzer papper (allmänt förekommande på friflygande modeller). Vikten torde bli 1500-1600 gram.



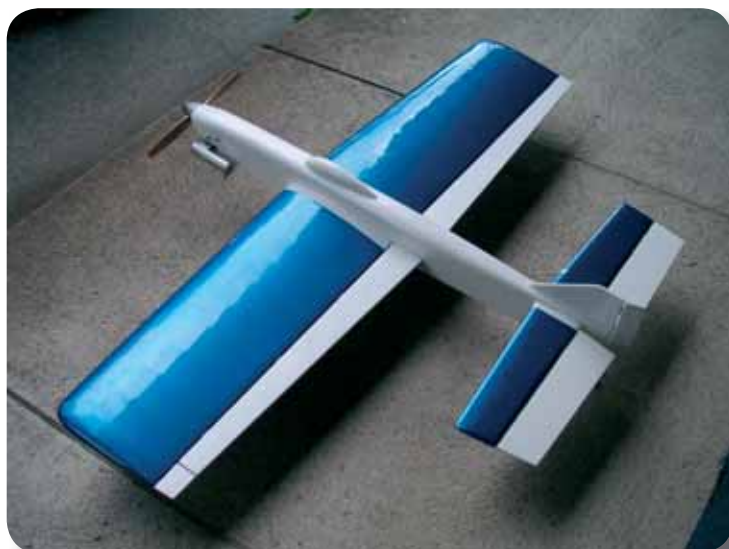
I Finland är det full aktivitet.....



Hemma i Alfs byggrum börjar det bli trångt. Nya projekt trängs med både flygfärdiga maskiner såväl som renoveringsobjekt. Mopeden i förgrunden (som han inte använder för att förflytta sig i hobbyrummet med!) är en Tunturi från 1975, även kallad pappa Tunturi i Finland, behöver dock inte renoveras.



I Kuopio håller Juuso Huhturi på med en Tempest II medan Risto Heiskanen bygger en Banshee med en OS 40.



Detta blåvita plan är Kai Karmas nya stunt som är försedd med en ST 51. Kai har själv tillverkat en ny kolring eftersom originalet var ovalt. Under hösten har planet flugits och lär fungera bra och ge skarpa hörn, vilket kan behövas enligt nya reglerna. Vikt cirka 1680 gram. Målningen är enkel på grund av tidsbrist. Vit kropp som syns bra i skymningen och vingen klädd med metallaktig blå Monokote.



Delar till Juusos nya Tempest. Den skall drivas av en ST 51.

Avstängare i F2D Combat 2009

Vid årets CIAM-möte i Lausanne togs ett principbeslut om att avstängare skall införas i F2D från och med 1/1 2009. Vid nästa års möte skall ett detaljerat regelförslag presenteras och röstas om. Men det är redan nu hög tid att börja experimentera med avstängare. De avstängare som används i Fast Combat i USA kan inte rakt av användas i F2D så därför måste lite tankemöda till. De kommande reglerna kommer knappast att specificera att det skall vara en mekanisk avstängare utan detta är upp till den tävlande.

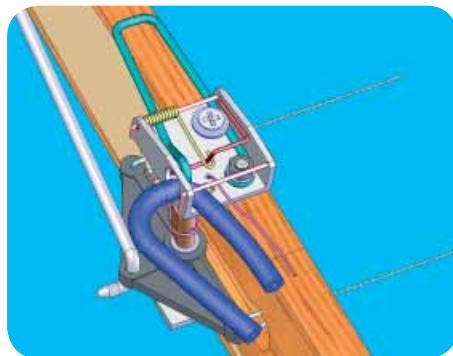
Det viktiga är att den reagerar då modellen flyger iväg och att motorn stoppas inom en viss tidsram. Till årets EM i Serbien uppmanas de som har färdiga eller ofärdiga idéer att ta med sig dessa och diskutera sina åsikter med andra.

Henning Forbech i Danmark har redan börjat och LINA har fått några bilder från Henning som vi presenterar här. Mer information, bl a videoupptagningar av tester, kan man hitta på <http://www.modelflyvning.dk/f2d.htm>.

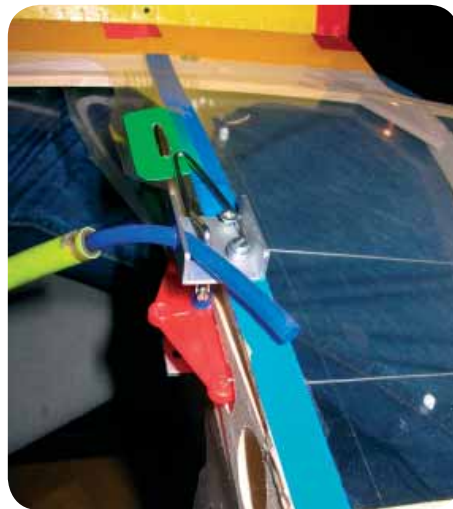
Ett annat ställe med information om avstängare är <http://www.clcombat.info/shutoffs.html>. Det är Preston Briggs som står för den sidan.



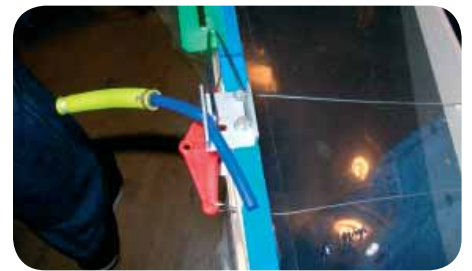
Så här kan det se ut när avstängaren är monterad på en modell.



Då Henning är en fena på CAD har han naturligtvis gjort en CAD-ritning på avstängaren. Om man går till den danska hemsidan kan man bland annat ladda ner en CAD-exe där man kan studera avstängaren ur olika vinklar.



Här är en närbild på avstängaren där man ser fjädern som klämmer slangen.



När avstängaren aktiveras kommer fjädern att klämma åt slangen och stoppa bränsletillförseln till motorn.



Roderoket sitter fast i avstängaren som i sin tur sitter fast i mittsprygeln. Montage på befintliga modeller är möjlig.



För att skaffa erfarenhet avser Henning att använda avstängare redan i år.

The Italian Control Line Supplier Since 1990



F2D models



Fora engines



From a F2D flyer for F2D flyers!



CS Engines



adrieanto@libero.it