

LINVA

nr 2-07



SPEED STUNT TEAM RACING COMBAT



I detta nummer: Påskflygning • Rapport från Kungsbacka •
Världscuptävlingarna i Bitterfeld, Karlskoga, Aalborg och
Sebnitz • Vårgårdacombat • Dreiländerpokal • Vintage •
Semestertips • Vårtävlingarna i Karlskoga • Oldtimerträff •

Påskflygning i Vänersborg

En av traditionerna i Vänersborg är att vi ger oss ut och flyger under påskhelgen. Så även i år! På långfredagen var det underbart väder med sol och svag vind, dvs helt perfekt för att vädra lungorna och både visa nybörjarna vad linflyg är men även att låta "de gamle" få lite tillfredsställelse genom att göra en och annan looping eller ta ett combatheat med 1.5-orna.

En annan tradition är vårt "Öppna hus" under sportlovet dit intresserade ungdomar (konstigt nog kommer det aldrig några äldre....) kan bygga en "AMA Cub" (=Flugan).

Årets sportlov var ovanligt på så sätt att klubbens medlemsantal utökades med hela 18 st juniorer. Ett normalt år brukar det dyka 5-6 stycken för att pröva på.

Som första projekt efter sportlovet byggs segelmodellen Sparven (brukar vara klar lagom till flygsäsongen startar). Då får man lära sig flyga med klubbmodellerna innan de som fortsätter under hösten kan börja bygga 4 st combatmodeller (med PAW 2.5 cc).

Efter årets sportlov var det ca 10 st som fortsatte komma och tillsammans med de 7 "gamla" juniorerna har det varit fullt upp både i klubblokalen och på flygningarna! Vilket är ett problem i sig då var och en får lite flygtid.



De fyra nya medlemmar som dök upp på långfredagen lärde sig alla att flyga planflykt sin "första" flygdag. Ivern och entusiasmen var det inget fel på och hade de själva fått bestämma hade flygningen pågått till mörkret lagt sig! Överst från vänster ser vi William, Andreas, Misha och Jonatan.



Glada som kalvar på vårbeta blir väl alla när flygsäsongen startar med att knattret och dieselångorna sprider sig över nejden. Man riktigt känner hur det spritter i flygarmen och benen längtar efter att börja gå i vänstervarv.....



Tobias räknas inte längre som nybörjare hos oss eftersom han behärskar hela semistuntprogrammet plus flyger combat. Han är tom så avspänd att han flyger med en hand i byxfickan....



Tyvärr blev det bara flygning på långfredagen då annandagen bjöd på snö och kyla. Rejåla väderomkastningar!

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,

"Vårtävlingen"/stuntkursen i Karlskoga bjöd på växlande väder. På torsdagen regnade det mer eller mindre hela dagen. Det var dessutom lite småkyligt. Det flögs lite mindre och pratades mer. Fredagen började också kylig, men framåt lunchtid kom solen och det blev behagligt varmt. Vädert på torsdagen gjorde att jag valde att använda min reservkärra. Jag var väldigt nöjd med motorgången på min gamla OS 46, vilket har gjort att den nu sitter i min ordinarie kärra.

Combattävlingen lördag och söndag blev vad jag förstår lyckad med deltagare från flera länder. Trevligt.

Karlskoga blir även värd för årets SM. Jag hoppas att vi ses där!

Trevlig läsning!

Staffan Ekström



Känner Ni igen vår ordförande när han har sin Fantomendräkt? Tyvärr fick vi inte se honom i den på SM.... Kanske nästa år?

INNEHÅLL I DETTA NUMMER:

• Påskflygning i Vänersborg av Ingemar Larsson.....	2
• World Cup i Bitterfeld av Ingemar Larsson	4-6
• Vintage: Mighty Mouse av Willy Blom	7
• Limfjordstävlingen av Ingemar Larsson	8-9
• Oldtimerträff av Ingvar L Nilsson.....	10-11
• World Cup i Sebnitz av Ingemar Larsson.....	12-13
• World Cup i Karlskoga av Ingemar Larsson	14-15
• Combat i Vårgårda av Ingemar Larsson.....	16
• Gamla juniorer i Kungsbacka av Ingvar L Nilsson	17
• Vårtävlingarna i Karlskoga av Ingemar Larsson	18-19
• Kylning av modellmotorer av Luis Petersen	20-21
• Dreiländerpokal 2007 av Ingemar Larsson.....	21
• Semestertips av Ingemar Larsson.....	22-23
• Finska Mästerskapen i F2B av Alf Lindholm	25
• Eriks minnen av Erik Björnwall	26-27
• Classic Stunt av Alf Lindholm.....	28

Omslagsbild: Dramatik i T/R-finalen vid världscuptävlingen i Bitterfeld.

Förutom artikelförfattarna har även Bjarne Schou, Angelika Müeller, Per Vassbotn, Anders Kudsk och Willy Blom medverkat med foton i detta nummer. Tack till Er alla!

World Cup i Bitterfeld 2007 - Svensk världscupvinst i Speed



Svensk seger i Speed genom Per Stjärnesund. Alltid trevligt med en svensk överst på pallen. Peter Gründel och Jean-Marc Aube fick under tävlingen veta vad Bitterfeld-debutanten gick för! Solen skiner alltid på segaren.



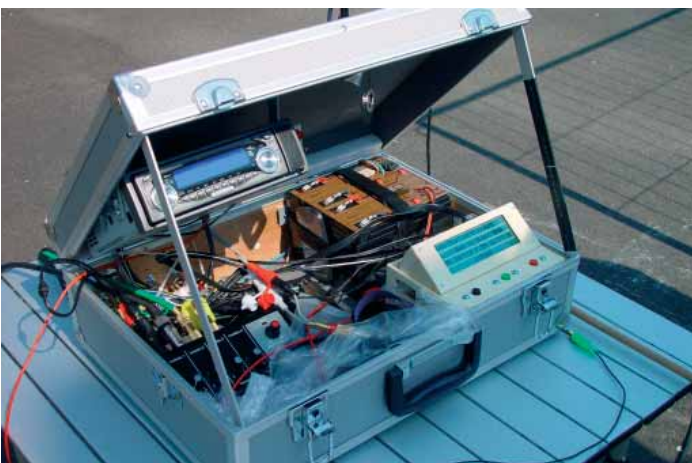
Behöver man komplettera sitt lager eller inhandla en ny motor finns alltid möjligheten att köpa saker av piloterna från Ryssland eller Ukraina. Här är det Stanislav Chornyy som sitter i försäljningsstolen under en paus i combaten.



Nu när vintern närmar sig och man funderar på ett nytt byggprojekt kanske en Impact kan vara ett alternativ? Om man sedan spenderar mer tid på målning än på själva modellbygget blir resultatet något som väcker allas beundran.



I familjen Gründel/Ritter behöver man inte ha stora diskussioner om vad man skall göra eller vart man skall åka under en helg. Både Peter och Katja flyger Speed och MTR så valet är inte svårt....



Till årets tävling hade bröderna Suchi utnyttjat sina elektronik-kunskaper till att bygga en medhjälpare för racing-klasserna. Ett tryck på startknappen och sedan skötte den varmkörningsperioder och signaler och annat.



Vad är en tävling i Tyskland utan flygning med pulsjet-modellen? Blott intet! Nästan som vanligt slutade det med en skadad modell/motor. Denna gång släppte inte vaggan efter start och Peter Gründel hade fullt upp att flyga modellen.

World Cup i Bitterfeld 2007



Holger Suchi från hemmaklubben flyger F2F tillsammans med Ingemar Larsson. Här har Holger just släppt iväg modellen efter en omtanking.



Fransmännen med Jean-Paul Perret i spetsen satsar mycket på ungdomsverksamhet. Tävlingsens yngste i F2F kan inte varit mer än 10-12 år.



Oftast är Kjell vaken och pigg på att fånga modeller. Men det kan vara farligt! Lite bredare benställning och det blir en klockren spagat. Hur komma upp då?



Christoph Holterman är en av de bästa tyska stuntpiloterna med deltagande på flera EM och VM. Hans modeller är, liksom hos många andra tyskar, en fröjd för ögat med mycket fint målningsarbete och ytfinish.



De tyska bröderna René och Marcel Birnstein flyger speed. Pappa är mekaniker och mamma stor supporter, dvs hela familjen åker på tävling och har kul tillsammans. Tyvärr har de inte fått upp farten på sin utrustning ännu.



Här kommer ett tips till svenska stuntflygare: Glöm inte att lägga ner lite energi på målningen av propellern! Här ser vi hur Richard Kornmeier lyckats få in de tyska färgerna på både propeller och modell. Det ser väl stiltigt ut?



Även linskala-entusiaster kan få sitt lystmäte i Bitterfeld.



Det tar på krafterna att åka till Bitterfeld för första gången och flyga speed....



För vissa är det jobbigt även om det inte är första gången.....



Stefan Rätsch bygger underbart fina MTR-modeller (Hans stunt- och skalamodeller går inte av för hackor heller).



Tävlandet i MTR hålls inom familjen då hustrun är pilot. Här i ett heat mot Holger Suchi.



Stefan själv är mekaniker. Tyvärr var modellen lite för tung för att vara konkurrenskraftig i startfältet.

Resultat Bitterfeld 2007

F2A Speed - World Cup

Namn	Land	1	2	3	Bästa
1 Stjarnesund, Per	SWE	281,8	286,9	285,1	286,9
2 Gründel, Peter	GER	270,5	284,5	-	284,5
3 Aube, Jean-Marc	FRA	-	277,2	-	277,2
4 Popov, Ivo	AUT	256,0	274,1	-	274,1
5 Gustafsson, Jan	SWE	Disk	0,0	272,3	272,3
6 Capo, Francis	FRA	272,1	269,9	-	272,1
7 Ritter, Katja	GER	261,7	261,3	-	261,7
8 Birnstein, René	GER	-	258,7	-	258,7
9 Aubé, Aurélie	FRA, Jun	166,3	256,1	-	256,1
10 Birnstein, Marcel	GER, Jun	250,5	0,0	-	250,5

F2B Stunt - World Cup (24 Deltagare)

Namn	Land	1	2	3	2 bästa
1 Dessaucy, Luc	BEL	997,16	1080,68	1075,04	2155,72
2 Schrek, Alex	SVK	994,70	1076,32	1073,92	2150,24
3 Vejmolá, Jiri	CZE	986,26	1068,72	1074,88	2143,60
4 Kornmeier, Richard	GER	944,68	1058,10	1075,40	2133,50
5 Holtermann, Christoph	GER	989,66	1054,74	1076,78	2131,52
6 Dobrovolny, Radomil	CZE	950,20	1025,92	1069,54	2095,46

F2C Team Racing - World Cup

Namn	Land	1	2	3	Semi 1	Semi 2	Final
1 Fischer/Straniak	AUT	3:28,8	Disk	35 v	3:39,5	3:34,1	6:58,1
2 Larsson/Gustafsson	SWE	3:52,8	3:41,3	94 v	3:34,7	-	7:34,7
3 Samuelsson/Axtilius	SWE	3:34,9	3:31,6	3:26,3	3:43,6	3:26,6	Disk
4 Mohai/Nitsche	HUN/AUT	Disk	3:49,2	3:30,5	3:37,4	3:42,9	
5 Olijve/Schot	NED	3:40,0	3:34,6	4:06,8	4:08,0	67 v	
6 Bindel/Perret	FRA	3:35,2	3:20,0	Disk	34 v	5:02,8	
7 Leupold/Engfer	GER	3:32,0	-	-	-	-	
8 Szkreckucki/Conraux	FRA	3:59,5	3:57,2	3:42,0			
9 Richter/Teterjukov	GER	3:50,8	3:50,7	-			
10 Olijve/Picard	NED/FRA	Disk	50 v	4:29,7			

F2F Team Racing

Namn	Land	1	2	3	Final
1 Szkreckucki/Perret	FRA	4:24,8	-	4:27,3	184 v
2 Perret/Peter	FRA	Disk	Disk	4:54,7	101 v
3 Picard/Picard	FRA	4:14,5	-	4:28,0	35 v
4 Bindel/Brissig	FRA	5:30,1	5:29,2	5:05,8	
5 Larsson/Suchi	SWE/GER	5:55,9	7:13,2	8:18,6	
6 Szkreckucki/Conraux	FRA	Disk	Disk	5:56,1	
7 Olijve/Olive	NED	1 v	-	-	

MTR Mini-T/R

Namn	Land	1	2	3	Final
1 Wakkerman/Wakkerman	NED	4:44,3	5:06,1	5:26,6	10:14,7
2 Stief/Binner	GER	-	-	5:01,0	11:03,4
3 Dillinger/Straniak	AUT	4:19,9	4:20,9	-	164 v
4 Larsson/Gustafsson	SWE	5:49,3	-	-	
5 Suchi/Ölsner	GER	5:56,9	6:28,7	6:20,5	
6 Rättsch/Rättsch	GER	6:46,1	8:21,5	9:34,8	
7 Holtermann/Binner	GER	7:34,7	6:52,1	-	
8 Grootkarzijn/Bosvelt	NED	29 v	0 v	39 v	
9 Kronberg/Hoffmann	GER	21 v	-	-	

F2D Combat - World Cup (42 deltagare)

Namn	Land	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10
1 Königshofer, Rudolf	AUT	W	W	W	W	W	W	L	W	W	W
2 Chorniy, Stanislav	UKR	W	W	W	W	W	W	W	W	L	L
3 Mons, Francisco	ESP	W	W	W	L	W	W	W	L		
4 Riera, Xavier	FRA	W	W	W	W	W	L	L			
20 Forbech, Henning	DEN	W	L	L							
20 Schou, Bjarne	DEN	L	W	L							
32 Kudsk, Anders	DEN	L	L								



Finalen i T/R i full gång med två svenska lag. Tyvärr gick inte österrikarna att betvinga denna gång....



Duktige tyske stuntflygaren Richard Kornmeier visar inlevelse i starten.



Jobbig situation mellan Ungern, Österrike och Frankrike i ett av kvalheaten.

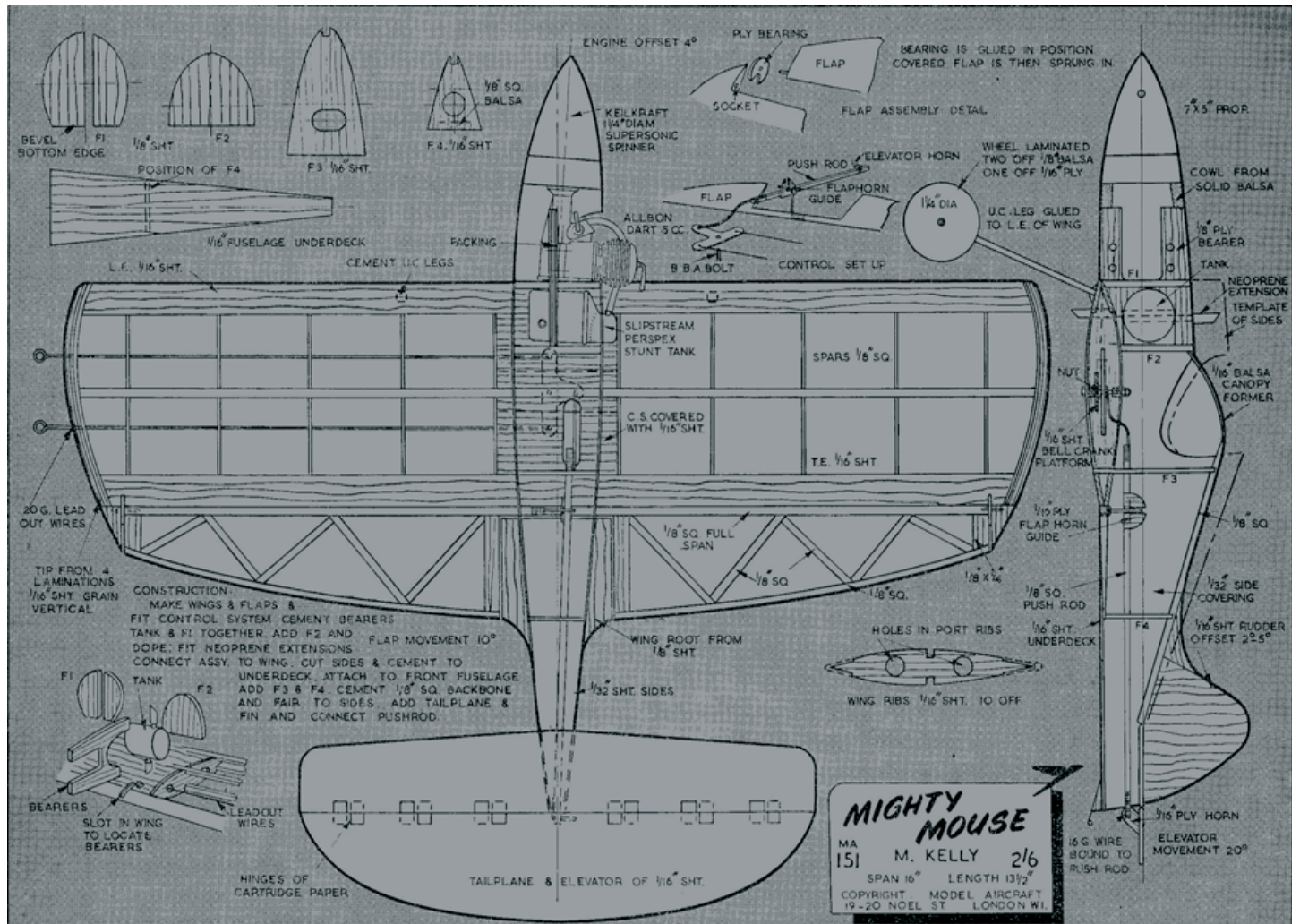
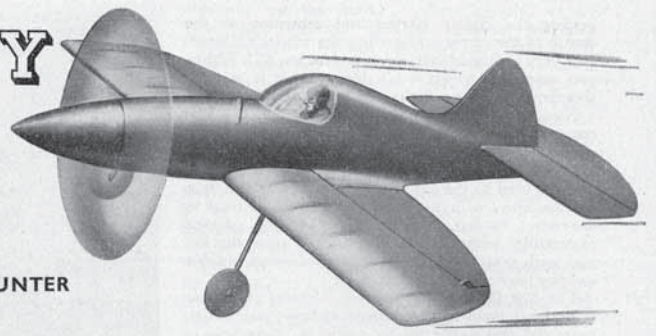
LINA:s vintagehorn

Är den inte gullig denna lilla stuntmodell från 50-talet? "Mighty Mouse" är gjord för 0,5 cc motor och ritad av M. Kelly. Spännvidd 16 in. Linlängd 30 ft. Ritningsnummer MA 151.

Bilder från Model Aircraft maj 1953.

MIGHTY MOUSE

A POINT-FIVE C/L STUNTER
By M. Kelly



Willy Blom och Semisnobbstunt

Kommer Ni fortfarande ihåg förra numret av LINA? Där fanns en ritning och artikel om Erik Björnwalls modell Semisnobbstunt (eller Snobben II som den också kallas).

Willy Blom har faktiskt byggt en sådan någon gång i forntiden. LINA har tagit del av gamla foton med nämnda modell och sin ägare.

Bilden till vänster är från den 25 januari 1970 och till höger ser vi samma modell 10 maj 1981. Om modellen lever vet vi inte men det kanske Willy kan berätta i nästa LINA.



Limfjordstävlingen i Aalborg 2007 - Svensk världscupvinst i Speed!



I brist på svenska mekaniker fick Lennart experthjälp av de ryska Alexandrarna Yakovlev och Redko. Ingen dålig ersättning! Men så blev Lennarts insats i Aalborg också hans bästa under hela världscupsäsongen (Vilken slutsats kan man dra av detta?)



Vid combatcirkeln var det aktivitet hela helgen och med 19 deltagare från flera länder var det tävlingens största klass. Vädermässigt visade Aalborg upp sig från en angenäm sida vi inte sett på länge. Antalet deltagande länder var också större än på flera år.



Visserligen gäller det att hålla sig i luften så mycket som möjligt under ett heat men... någon kanske ska tala om för Anders Kudsk vad det egentligen innebär.....



Nästan bara svenskt på pallen i Speed. Norbert från Tyskland lyckades dock klämma in sig mellan Per och Guffy.



Nästan bara svenskt på pallen i Stunt. Både Norge och Finland har ju tillhört Sverige i en svunnen tid!



Nästan bara svenskt på pallen i Team Racing. Danmark höll ju på att bli svenskt när Karl X Johan var i farten...

Resultat Limfjordstävlingen 2007



Igor (RUS)/Rudi (AUT).

Steen (DEN).

Christian (DEN)/Rudi (AUT).



Igor Trifonov visade vilken bra pilot han är genom att vinna. Men han fick anstränga sig mot de två danskar som också kom på pallen.

F2A Speed - World Cup

Namn	Land	1	2	3
1 Per Stjärnesund	SWE	289,3	295,5	290,0
2 Jan Gustafsson	SWE	0,0	273,7	0,0
3 Norbert Schmitz	GER	0,0	0,0	266,8
4 Niels Lyhne-Hansen	DEN	265,2	0,0	252,6
5 Carsten S. Jørgensen	DEN	253,8	250,0	236,5

F2B Stunt

Namn	Land	1	2	3	Summa
1 Ove Andersson	SWE	2113,0	2146,1	2116,1	4262,2
2 Kai Karma	FIN	2017,0	2040,5	2040,6	4081,1
3 Clamer Meltzer	NOR	1890,0	2018,4	2051,8	4070,2
4 Dan Hune	DEN	1973,7	1945,0	2033,9	4007,6
5 Aage Wiberg	DEN	1913,0	1989,6	1974,3	3963,9
6 Harry Kolberg	NOR	1974,7	1862,1	1885,7	3860,4
7 Alf Lindholm	FIN	1800,3	1767,3	1826,5	3626,8
8 Leif O. Mortensen	DEN	1798,7	1765,4	1769,9	3568,6
9 Uffe Olesen	DEN	1630,5	1760,1	1659,0	3419,1
10 Norvald Olsvold	NOR	1652,5	725,2	1727,1	3379,6
11 Calle Fanøe	DEN	1676,2	1594,8	1625,3	3301,5

Semistunt

Namn	Land	1	2	3	Summa
1 Per Vassbotn	NOR	928	842	0	1771
2 Jesper B. Rasmussen	DEN	586	0	0	586

Minispeed

Namn	Land	(Motor - % av rekord - Hastighet)
1 Jens Geschwendtner	DEN	1-85,8-108,6 2-106,7-138,7 5-61,0-103,8
2 Luis Petersen	DEN	3-101,0-133,8 3-100,5-133,1 0,0
3 Carsten S. Jørgensen	DEN	3-91,1-120,6 3-95,2-126,1 3-86,8-115,0
4 Ingemar Larsson	SWE	3-94,7-125,4 3-94,0-124,6 3-86,8-115,0
5 Jørgen T. Olsen	DEN	3-89,3-118,4 0,0 3-73,3-97,2
6 Claus Melcher	DEN	0,0 0,0 0,0
7 Jesper B. Rasmussen	DEN	0,0 0,0 0,0

Motortyp och rekord (km/h)

1 Cox Black Widow	126,6
2 Cox Tee Dee	130,0
3 PAW	132,5
4 CS med pipa	211,4
5 Övriga utan pipa	170,0
6 Övriga med pipa	211,4

F2C Team Racing

Namn	Land	1	2	3	4	Final
1 Bengt-Olof Samuelsson/ Kjell Axtilius	SWE	3:49,2	3:30,5	3:22,2	-	7:08,2
2 Ingemar Larsson/ Jan Gustafsson	SWE	3:31,1	3:45,4	3:22,8	-	68 v
3 Carsten S. Jørgensen/ Jesper B. Rasmussen	DEN	3:28,1	60 v	40 v	3:36,1	35 v
4 Rik Olijve/ Frits Schot	NED	3:33,5	3:36,6	3:49,3	3:29,7	
5 Luis Petersen/ Rob Olijve	DEN/NED	27 v	67 v	6:41,8	78 v	

GoodYear

Namn	Land	1	2	Semi1	Semi2	Final
1 Carsten S. Jørgensen/ Steen Lysgaard	DEN	4:41,6	4:53,6	5:08,3	5:14,30	9:20,0
2 Leif O. Mortensen/ Ole Bisgaard	DEN	5:20,6	5:05,6	5:04,4	4:52,7	167 v
3 Frits Schot/ Rob Olijve	NED	5:18,2	-	5:05,3	-	Disk
4 Luis Petersen/ Jørgen T. Olsen	DEN	5:09,8	5:32,6	88 v	5:15,6	
5 Ingemar Larsson/ Jan Gustafsson	SWE	5:36,8	5:48,3	5:25,6	5:16,1	
6 Rik Olijve/ Monique Wakkerman	NED	5:56,4	92 v	-	86 v	
7 Jesper B. Rasmussen/ Calle Fanøe	DEN	5:00,3	5:04,1	42 v	0 v	
8 Niels Lyhne-Hansen/ Jens Geschwendtner	DEN	66 v	Disk			
9 Kjell Axtilius/ Per Vassbotn	SWE/NOR	Disk	-			

Oldtimerträff på Torslanda 9 juni



Alfs medhavda motorsamling väcker gamla minnen hos Ove medan Ulf Selstam skyddar sällskapet med sin paraply.

Det finns en sammanslutning för de som vill bevara, dokumentera och visa upp modellflyg i dess olika former – SMOS – Svenska Modellflygares OldtimerSällskap (på internet <http://smos.homeunix.net/>). Friflyg inom segel, gummimotor och förbränningsmotor har länge varit basen i verksamheten, senare tillkom även Radioflyg. I dag är verksamheten livaktig och det hålls mindre tävlingar/träffar på olika orter i Sverige, och även SM. Linflyg har på senare tid även inlemmats, men verksamheten här är fortfarande i sin linda. År 2006 hade SMOS en första trevande Oldtimerlinflygträff i Kungsbacka – intresset för träffen visade att tiden är mogen och intresset för en linflyggren inom SMOS är skapad med Alf Eskilsson som samordnare.

I år så erbjöd sig linflygarna inom AKMG (Speciellt tack till Sven Karlsson) att vara värddar för en ny träff... och det visade sig att detta var uppskattat då fältet har fina gräsytor, en stor asfaltsplan samt närheten till havet ger stabila vindar... Tidpunkten sammanföll dels med att ostindiefararen Götheborg seglade in i hemmahamn under den 21-faldiga saluten, dels ett generöst solsken och nästan tropisk hetta (tack AKMG för att Er klubbstuga har luftkonditionering och ett stort sortiment glass!!!).

Ove Andersson hade åkt ända från Västerås med bilen full av gobitar, Harry Kolberg hade åkt från Kongsberg i Norge med "varierad konfekt" (såväl Stunt som Team Racing) för att nämna några prominenser).

Jag som skriver är alltså nybörjare inom linflyg och började med modellflyg för ca 6 år sedan, precis innan jag fyllde 50... När jag var ca 11 år (våren 1963) byggde min far och jag "Getingen" som vi målade gul och svart. En Cox Baby Bee skulle fungera som drivkälla. Jag kommer ihåg att vi ägnade många timmar åt att någon gång få motorn att gå åt



Liksom vid träffen i Kungsbacka förra året fick de som kom se ett stort antal modeller, alltifrån nybyggen till gamla rariteter.



Arrangörsklubbens Sven Karlsson hade en snyggt målad Flite Streak.



Ove kom med sin VM-modell från 1982.



Ingvar Nilssons nybyggda knallgula Geting med en Webra Record i nosen.

rätt håll, men den gick alltid baklänges, och tillslut så gav jag upp tanken på modellflyg. Nu ca 40 år senare vet jag: vevhuset var felmonterat från fabrik, motorn var för liten för modellen: vilket visar att man skall alltid söka sig via någon klubb... I alla fall – dagen till ära hade jag en oflugen nybyggd Getingen med en Webra Record. 10 gram bly på yttervingen visade sig vara lagom, men det behövdes en del bly i stjärten för att den skulle svara på roder. Getingen är byggd efter originalanvisningarna från tidigt 60-tal. Som "fiber" har jag använt 0,35 mm Presspan (som är ett klassiskt material inom elektriska isolations-sammanhang). Det enda som inte är tidstypiskt (nja – motorn är väl litet modernare - och APC-prop.??) är kabinen (Polystyren) och piloten (rosa frigolit). På något sätt så kändes det som att en gammal dröm tillslut förverkligades även om det tog 44 år...

Ove Andersson hade med sig den legendariska "Silverbird" i samma skick som bilderna i Mohlin/Sundstedts bok "Modellflygning" från 1978 och den helsvarta Ares som bl.a. Alf Eskilsson tävlat mot i Motala med likaledes en Ares. Ove flög det moderna stuntprogrammet med sin Shark 45 över Torslandas brännheta asfalt. Harry Kolberg flög sin vackra Nakke. Han gjorde även några fina flygningar med sin Team Racer med en Oliver Tiger, samma modell som han redan 1965 tävlade med på Gardemoen. Det var litet vanskligt med dieselbränslet i det gasande obarmhärtiga solskenet, men den startade och gick som ett skållat troll.

Lars Höving hade en replika av den AMIGO som satte svenskt hastighetsrekord 1951. Fast den fick tyvärr stanna kvar på terra firma dagen till trots. Övriga som flög var givetvis Alf Eskilsson med sin blåa Nobler byggd helt efter ursprungsoriginalen (1952 ?), och även denna gamla goding klarar det moderna stuntprogrammet.

Oldtimerträff på Torslanda 9 juni



Den ultimata nostalgitrippen – Alf Eskilssons härliga soppaburkar. Det kanske är läge att låta gamla rävar göra ett blindtest. På med ögonbindeln för att sedan sniffa på burkarna i tur och ordning och sedan tala om vilken burk det är.....



Gamla originalbyggsatser visades också upp, bland annat på en "Swing-Line". Har någon av Linas läsare flugit med sådana modeller? Skriv till oss och berätta om hur det var....



En modell från 50-talet avsedd för T/R och med ett amerikanskt stridsflygplan som förebild även om alla mått inte är exakt enligt originalet.



Ett fint nybygge av en gammal Good Year-modell, här med sprygelvinge.

Sven Karlsson flög två modeller och "Major'n" Claes-Göran Bergstrand flög en urgammal modell med en PAW 2,5 cc.

Givetvis fanns det en hel del "skådebröd" på rad i depån. Även diverse motorer samt en gammal byggsats till en "Swing-Line" som flygs utan motor, men med ett spö, två linor och handtag.

Det var stundtals väldigt livligt kring alla de gamla motorer som Alf hade med sig, varje motor har sin egna historia... även Lennart "Floda" Flodström anlände med en skock lin-motorer (många fina Enyor), varav några var till salu. Det finns anledning att återkomma till gamla linmotorer. Håll utkik i kommande nr av LINA.

Alf hade också tagit med några gamla bränslebehållare som väckte många nostalgiminnen. Om Cox-bränslet kan Bengt Lundström – alltså mannen med "Den Flygande Hyvelbänken" – berätta en gruvligt lustig historia, men den bör helst Bengt själv berätta....

Ingvar L Nilsson, Borås



Lars Höving med Amigo. Fast egentligen såg den inte ut så här säger Lars.



Harry Kolberg hade med sig sin Oliver-försedda T/R-modell, som han tävlade med 1964-65. Modellen var fullt flygduglig och snabb, vilket vi fick se.



I Modellflygnytt nr 5/1964 kan vi läsa: "I första omgången missade favoriten Sundell från Finland, liksom norrmännen, där annars Harry Kolberg syntes ha förutsättningar att nå bra tider". Året därpå gick NM i Norge men i reportaget i MFN nämns tyvärr inget om norska insatser. Inte heller resultatlistorna är så kompletta att man kan utläsa något.



Även Harrys pilot såg ut att må bra trots 42 långa ensamma år i kabinen.

World Cup i Sebnitz 2007 - Svensk världscupvinst i Team Racing



Som traditionen bjuder i Sebnitz bodde vi hos herr Richter på Hertigswalde. Liksom vid VM 2002 ställde han stora festsalen till vårt förfogande och snart belamrade Lennart flera av borden!



Första halvan av T/R-finalen var en tätt kamp mellan de tre lagen där alla hade ungefär samma hastighet med ett litet fartövertag för "di svenske" plus att Guffys snabba omtankningar gav ytterligare fördel.



Finaldramatik i T/R. I bakgrunden syns österrikarnas modell. Det kunde ställt till det för "di svenske" vid omtankningarna.. Men som tur var gick det bra!



Lennart i kamp med Sven de Ridder från Holland. I första försöket vann Lennart men efter en protest från Sven med omflygning som resultat förlorade "di svenske"!



T/R-lagen efter finalen och alla ser glada ut trots att bara ett lag vann. Från vänster ser vi Josef Fischer/Hans Straniak från Österrike följt av de svenska vinnarna Gustafsson/Larsson och till höger står ungrarna Ferenc Szvacsek/Istvan Mohai.



En kavalkad av stuntmodeller. Ledsamt nog var det bara 6 deltagare i F2B så de körde klart tävlingen redan på lördagen.

Resultat Sebnitz 2007

F2A (11 delt), Namn	Land	1	2	3
1 Kalmar Sandor	HUN	295,0	0	-
2 Hughes William	USA	281,2	277,7	281,4
3 Schmitz Norbert	GER	275,8	-	277,3
4 Ritter Katja	GER	273,3	258,0	-
5 Gründel Peter	GER	218,5	263,5	272,3
6 Gustafsson Jan	SWE	270,6	268,2	-
7 Birnstein Marcel	GER	0	0	255,8
8 Birnstein Rene	GER	248,9	0	246,5
9 Marksteiner Franz	AUT	0	0	0
9 Marksteiner Maximilian	AUT	0	0	0
9 Popov Ivo	AUT	0	0	0

F2B (6 delt), Namn	Land	1	2	3	Totalt
1 Weinmann Erhard	AUT	939,5	966,8	974,3	1941,1
2 Wagner Gunter	GER	953,2	943,3	986,3	1939,5
3 Sobiech Damian	GER	911,7	916,7	955,7	1872,4
4 Stief Roland	GER	916,7	840,0	896,5	1813,2
5 Morgenstern Christian	GER	545,5	805,0	811,3	1616,3
6 Ecker Frank	AUT	660,0	621,0	692,0	1352,0

MTR (7 lag), Namn	Land	1	2	3	Final
1 Straniak/Dillinger	AUT	4:27,7	0	4:43,0	9:13,0
2 Bosvelt/Grootkarzijn	NED	4:35,2	0	5:42,5	9:57,9
3 Stief/Gründel	GER	4:55,9	5:51,2	5:16,0	10:38,9
4 Suchi/Oelsner	GER	17 v	5:34,7	5:21,2	
5 Gustafsson/Larsson	SWE	52 v	6:12,5	6:19,4	
6 Kronberg/Hoffmann	GER	8:01,1	6:16,5	6:24,6	
7 Wakkerman x 2	NED	0	6:18,5	0	

F2C (5 lag), Namn	Land	1	2	3	4	Final
1 Gustafsson/Larsson	SWE	3:18,1	3:30,9	-	-	6:50,1
2 Mohai/Szvacsek	HUN	3:18,5	3:35,7	-	Disk	7:33,4
3 Fischer/Straniak	AUT	3:21,3	3:28,8	-	3:23,4	97v
4 Richter/Teterjukov	GER	14 v	3:39,5	3:34,4	3:50,5	
5 Baglyas/Baglyas	HUN	3:38,4	4:17,1	33 v	4:02,5	

F2D (38 delt), Namn	Land	Resultat
1 Königshofer Rudolf	AUT	W W W W W W W L W
2 Jalunins Boris	LAT	W W L W W W W L
3 Jones Mervyn	GBR	W L W W W W L
4 Ole Bjerager	DEN	W L W W W L
8 Henning Forbech	DEN	W W W L L
20 Anders Kudsk	DEN	L W L
20 Christian Pedersen	DEN	L W L
31 Nord Lennart	SWE	L L



Bill Hughes från Chicago i USA hade fått en resa till Europa i födelsedagspresent av sin fru. De två veckorna räckte till deltagande i Sebnitz (2:a plats) och Alessandria (1:a plats). Ingen dålig utdelning!



Svenskt i speedcirkeln. Med 270 km/h blev det (bara) en 6:e plats för Guffy. Men det var endast ynka 7 km/h upp till tredjeplatsen och pokal.



Prispallen i F2A Speed.



Prispallen i F2C Team Racing.



Prispallen i F2D Combat.

World Cup i Karlskoga

Så var det då äntligen dags! För första gången har vi haft en combattävling med världscupstatus i Sverige. Det är många bitar som skall falla på plats; Domare och FAI-Jury från minst två länder, någonstans att flyga, en arrangörsklubb och inte minst deltagare.

Domarmässigt löste det sig bra då Rob Olijve från Holland erbjöd sig kombinera domarjobb vid tävlingarna i Aalborg och Karlskoga med en semester i Sverige. Jesper Buth Rasmussen från Aalborg löste Juryfrågan genom att följa med de danska combatflygarna upp. Och Karlskogaklubben med Sture och Niklas i spetsen stod för ett utmärkt arrangemang.

Att vi sedan fick 32 deltagare från 7 länder var ju inte fel heller. Något vi kanske inte väntat oss men som glädde oss mycket.

Dessutom uttryckte våra utländska vänner stor tillfredsställelse med tävlingen och dess genomförande. (Det kan nämnas att när vi var i Moskva i augusti var det flera som frå-



Tvåan Igor Trifonov, vinnaren Misha Smelkov och trean Dmitri Varfolomeev.

gade oss om nästa års tävling i Karlskoga). Så ryktet om en bra tävling har spridit sig....

Om det var ovanan eller anspänningen får vara osagt men tyvärr åkte de flesta svenska piloter ut på en gång. Bara Håkan och vår juniordebutant Casper lyckades överleva fyra omgångar. Kanske skulle flitigare deltagande på internationella tävlingar ge mer rutin?

Förutom lite lätt regn på lördag morgon var det uppehåll hela helgen även om blåsten kunde varit något mindre.

Finalen blev en helrysk uppgörelse där Misha visade att han inte bara är en bra mekaniker (Han har varit mek åt Håkan vid ett par EM/VM). Att den han besegrade är regerande världsmästare gör ju inte saken sämre.



Sten Lysgaard (DEN) och Igor Trifonov (RUS).



Igor Trifonov (RUS) och Jussi Forss (FIN).



Johan Larsson (SWE) och Kimmo Valkonen (FIN).



Christian Pedersen (DEN) och Niklas Karlsson (SWE).



Att vara medlem i FAI-juryn kan ibland ha sina fördelar eftersom man nödvändigtvis inte behöver se alla heat. Både Göran och Jesper kunde ibland koppla av trots att heaten pågick för fullt. Dock lyckades vi inte fånga Bengt-Olof i samma position!

World Cup i Karlskoga



Henning Forbech och Ole Bjerager gör sitt bästa som mekaniker!

F2D Combat – World Cup

Namn	Land	
1 Michael Smelkov	RUS	W W W W W W L W
2 Igor Trifonov	RUS	W W W W W L W W L
3 Dmitri Varfolomeev	EST	W W W W L W W L
4 Jussi Forss	FIN	W W W L W W L
4 Kimmo Valkonen	FIN	W W W W W L L
6 Boris Jalunins	LAT	W L W W W L
6 Christian Pedersen	DEN	W W W W L L
8 Sergei Tsukov	EST	W W L W L
8 Timo Forss	FIN	W W L L
10 Ole Bjerager	DEN	W W L L
10 Henning Forbech	DEN	W W L L
10 Sergey Shcherbachenko	RUS	W W L L
10 Casper Törneman	SWE, Jun	W L W L
10 Alexander Yakovlev	RUS	L W W L
10 Håkan Östman	SWE	L W W L
16 Peteris Brokans	LAT	W L L
16 Niels Hostrup	DEN	L W L
16 Anders Kudsk	DEN	L W L
16 Igor Manzula	EST	L W L
16 Gustav Odh	SWE, Jun	W L L
16 Bjarne Schou	DEN	W L L
22 Mats Bejhem	SWE	L L
22 Bengt-Åke Fällgren	SWE	L L
22 Niklas Karlsson	SWE	L L
22 Johan Larsson	SWE	L L
22 Steen Lysgaard	DEN	L L
22 Niklas Nilsson	SWE	L L
22 Lennart Nord	SWE	L L
22 Björn Ohlzon	SWE	L L
22 Alexander Redko	RUS	L L
22 Per Vassbotn	NOR	L L
22 Torbjörn Östin	SWE	L L



Mer danskt mekanikerarbete av Ole Bjerager och Niels Hostrup.



Kimmo Valkonen (FIN) och Ole Bjerager (DEN).

Combat 1.5 i Vårgårda



Två bröder Göransson på samma bild, Gunnar till vänster och Flemming till höger. Sonen avböjde fotografering!



Den modellflygande delen av familjen Larsson blev etta respektive tvåa. Denna gång med fadern överst på pallen.

Med dåliga väderprognoser inleddes combatlördagen men vi klarade oss från regn och behövde endast bemästra blåsten. I år flögs tävlingen på en fotbollsplan i centrala Vårgårda och trots bostadshus på två sidor verkade få bry sig om lite modellmotorsurr. Kraftig blåst och 1.5 är kanske ingen lyckad kombination och det visade sig också i att bara tre klipp togs under hela tävlingen.

Bästa heatet i tävlingen var mellan Andreas och Ingemar och där kom två av klippen. Men bästa heatet kom efter tävlingen då Johan och Flemming tränade (inför nästa tävling??).

Resultat Combat 1.5:

	1	2	3	4	5	6
1. Ingemar Larsson	F	V	V	V	V	V
Vänersborgs MK	3 (8)	3 (276)	1 (-)	1* (-)	1 (148)	1 (194)
2. Johan Larsson	V	V	V	V	F	F
Vänersborgs MK	4* (168)	4 (132)	2 (-)	2 (240)	1 (-44)	1 (-154)
3. Marie Ohlzon, J	V	V	F	F		
Karlskoga MFK	2 (0)	2 (-)	1 (DQ)	2 (0)		
4. Flemming Göransson	V	F	F			
Vårgårda RFK	3 (43)	4 (40)	3* (DQ)			
Gunnar Göransson	V	F	F			
Vårgårda RFK	1 (196)	2 (DQ)	2 (DQ)			
6. Andreas Göransson, J	F	F				
Vårgårda RFK	2 (-104)	3 (228)				
Björn Ohlzon	F	F				
Karlskoga MFK	1 (-38)	1* (-160)				



Mikko Hussos nya modell börjar ta form.....

"Junior"-verksamhet i Kungsbacka



Här är det full byggaktivitet för både Alf, Jan-Åke, Sven-Erik och Kauko. Tidvis är det lugnt med fika och modellsnack medan det i andra perioder byggs för fullt.



Kalle "Farmarn" Börjesson försöker få bitarna att passa ihop medan Jan-Åke spännlackar sin Mussevinge. Sven-Erik hämtar andan i ett hörn.

Att hålla aktiviteten på topp året om!

I LINA 3/2006 fanns några foton och litet text om verksamheten i Kungsbacka MFK. Det är alltså tisdagar kl 16.30 fram till minst kl 19 som linflygarna träffas. Vintern har ju inte riktigt blivit vad vi är vana vid, så en del flygförsök har gjorts med pannlampa i kolmörker medan marken fortfarande inte var frusen. Annars är det byggverksamhet samt litteraturstudier, plus en och annan sann berättelse ur verkliga livet som vi ägnar oss åt när det är mörkt och ogästvänligt ute.

Man kan säga att Alf är motorn och Sven-Erik är oljan. Alf har alltid bra idéer och tips samt driver verksamheten framåt medan Sven-Erik brukar diska kaffekopparna som radioflygarna har upptäckt att dom på något sätt diskas sig själva till nästa vecka... Sven-Eriks verktyglåda är en stor tillgång, eftersom han är nog den ende modellflygare jag känner som t.o.m. har hammare och lödkolv med sig. Dessutom har han alltid en ficklampa och en skruvmejsel i fickan, vilket varit väldigt bra när jag gjort figuren stående ettan i skymningen och insuget är fullt av jord.



Alf kluddar på en ny Fantomen.

Hur håller man då aktiviteten på topp? Jo, går det att flyga så flyger vi en stund, ofta med kaffekoppen med ute på fältet. Vid 18-tiden brukar vi sitta allihop och ha en gemensam fika. När jag började som "lärling" i KMFK för ett knappt år sedan, undrade jag hur det funkade med turordningen att ha med kaffebröd – enkelt – man tar med när man själv känner för det... Ehh? Jaha – men tänk om alla tar med en dag? - Då får vi festa! Hmmm, - och om ingen har med sig? - Då finns det alltid nödproviant (oblater) i skåpet...

Ingvar L. Nilsson

PS. Fördelen med att träffas varje vecka är att när det är idealt flygväder så kan vi satsa 100% på detta istället för att ljuga för varandra om vad som hänt sedan sist. DS



Hjärtat i hela verksamheten!!



Lagerhyllan innehåller redan flera stycken flygfärdiga modeller.



Ett av Alfs favorithörn finns i köket!



Här lackas det för fullt!



Kauko med sin delbara Nakke-vinge.

Vårtävlingarna i Karlskoga

Under en intensiv Kristi Himmelfärdshelg i Karlskoga skulle många saker klaras av; Världscup i Combat (se separat reportage), Stunttävlingar, tävling i Combat 1,5 samt träningsläger. 1,5-klassen hade rekordstort deltagarantal men tyvärr regnade det nästan hela torsdagen så tävlingen kom inte igång förrän sent på eftermiddagen. Fredagen fick användas för att köra klart. Då hade också stunttävlingen kommit igång med både svenskt och norskt deltagande. Sent söndag kväll var krafterna i det närmaste slut men det är alltid lika trevligt att vara i Karlskoga.



Niklas Löfroth flög som vanligt med Trivial Pursuit.



I combatfinalen möttes Mats och Casper men ungdomlig hets och iver rådde inte på ålderdomens sävllighet och eftertanke. Fast Mats fick ingenting gratis.....



"Norska landslaget" med Per, Clamer, Norvald och Harry.



Harry Kolbergs "Bris 2" styrs av en leende pilot.



Harry Kolbergs "Bris 2" med en Stalker .65 (11 cc) i nosen.



Norvald Olsvold hade också en Trivial Pursuit.

Vårtävlingarna i Karlskoga

F2B Stunt

Namn	Klubb	1	2	3	2 bästa
1 Ove Andersson	Västerås MFK	2743,0	2891,5	3157,0	6048,5
2 Staffan Ekström	Eslövs MFK	2855,0	2964,0	3066,0	6030,0
3 Clamer Meltzer	Trondheim MFK	2831,0	2875,5	2944,5	5820,0
4 Harry Kolberg	Skedsmo MFK	2590,5	2666,5	2717,5	5384,0
5 Niklas Löfroth	Karlskoga MFK	2284,5	2600,5	2692,5	5293,0
6 Norvald Olsvold	Skedsmo MFK	2177,0	2247,5	2375,5	4623,0

Semistunt

Namn	Klubb	1	2	3	2 bästa
1 Per Vassbotn	Sörlandets MFK	1326,0	1421,0	1453,0	2874,0
2 Rudolf Ross	Karlskoga MFK	1322,0	1398,5	947,0	2720,5
3 Thorbjörn Östin	Karlskoga MFK	1220,0	1249,0	1463,5	2712,5
4 Flemming Göransson	Vårgårda RK	946,0	1160,5	1224,0	2384,5
5 Andreas Göransson, J	Vårgårda RK	1125,0	1137,5	1227,5	2365,0
6 Ingemar Larsson	Vänersborgs MK	722,0	1139,0	1213,0	2352,0
7 Anders Holmström, J	Vänersborgs MK	199,0	916,0	863,5	1779,5
8 Björn Ohlzon	Karlskoga MFK	296,0	735,0	919,0	1654,0
9 Marie Ohlzon, J	Karlskoga MFK	445,5	493,0	706,0	1199,0
10 Tobias Gustavsson, J	Vänersborgs MK	152,0	480,0	446,0	926,0

Semistuntjunior

Namn	Klubb	2 bästa
1 Andreas Göransson	Vårgårda RK	2365,0
2 Anders Holmström	Vänersborgs MK	1779,5
3 Marie Ohlzon	Karlskoga MFK	1199,0
4 Tobias Gustavsson,	Vänersborgs MK	926,0

Combat 1.5

Namn	Klubb	1	2	3	4	5	6	7	Fly-off
1 Mats Bejhem	MFK Galax	1V	8V	6F	2V	1V	1V	3V	
2 Casper Törneman, J	Lidingö MFK	1F	2V	3V	3V	2V	2V	3F	(V)
3 Björn Ohlzon	Karlskoga MFK	8V	10V	1V	1V	3V	1F	2F	(F)
4 Anders Holmström, J	Vänersborgs MK	2V	6V	5V	1F	2F			
4 Gustav Odh, J	MFK Red Baron	5V	9V	6V	3F	3F			
4 Johan Larsson	Vänersborgs MK	4V	7V	2F	4V	1F			
7 Lennart Nord	MFK Red Baron	6F	1V	2V	2F				
7 Niklas Karlsson	Karlskoga MFK	7V	6F	4V	4F				
9 Andreas Göransson	Vårgårda RFK	6V	8F	1F					
9 Claes Törneman	Lidingö MFK	3V	7F	4F					
9 Marie Ohlzon, J	Karlskoga MFK	5F	5V	3F					
9 Per Vassbotn	Sörlandets MFK	9V	10F	5F					
13 Flemming Göransson	Vårgårda RFK	3F	2F						
13 Gunnar Göransson	Vårgårda RFK	7F	1F						
13 Ingemar Larsson	Vänersborgs MK	8F	5F						
13 Tobias Gustavsson, J	Vänersborgs MK	9F	9F						
17 Jan Gustafsson	Solna MSK	4F	WO						
17 Jonas Nygren	Karlskoga MFK	2F	WO						

Combat 1.5 junior

Namn	Klubb
1 Casper Törneman	Lidingö MFK
2 Anders Holmström	Vänersborgs MK
3 Gustav Odh	MFK Red Baron
4 Marie Ohlzon	Karlskoga MFK
5 Tobias Gustavsson	Vänersborgs MK



I både Stockholms- och Västkuststugan var stämningen på topp hela helgen. Det är helt enkelt underbart att åka till en tävlingsplats där "allt" finns tillgängligt; stugor, kök, dusch & toa och inte minst cirklar att flyga på.



Per Vassbotn tog sin första inteckning i Semistuntvandringenspriset genom stabila flygningar med denna modell.



Kylning av modellmotorer

Kylning av modellmotorer

Som fortsättning på förra artikeln om hur värmen uppstår i en modellmotor kommer vi i detta avsnitt behandla hur man blir av med värmen.

När modellflygare talar om att de har värmeproblem med sin modellmotor kan dessa delas in i två kategorier:

1. För täta passningar
2. För dålig kylning

I en modellmotor finns det flera ställen där två ytor kommer i kontakt med varandra, inte bara roterande utan också i rörelse fram och tillbaka.

Förutsättningen för att man skall kunna uppnå en låg friktion mellan två ytor som rör sig i förhållande till varandra är att det hela tiden finns en oljefilm mellan ytorna så att metallisk kontakt undviks.

Om passningen är för tät kommer det från och till att uppstå kontakt genom oljefilmen. Detta kallas gränsmörjning (kritisk smörjning, dvs där de hydrodynamiska lagarna slutar gälla) och ger upphov till friktion och värmeutveckling.

Denna oönskade värme kan man normalt bli av med genom ökad kylning, eller sagt med andra ord genom att öppna bränslenålen och låta värmen försvinna ut ur motorn med hjälp av oljan i den extra bränslemängden.

Man skall också vara uppmärksam på att om man kört in en motor med t ex ricinolja och sedan skiftar till en syntetisk olja kan man få problem eftersom de olika oljorna har olika temperaturer där de fungerar som bäst. Märker man skillnad och tycker att motorn inte fungerar går det oftast att byta tillbaka till ricinolja.

Inkörning av en motor betyder alltså i verkligheten att man ger delarna dess rätta drifttoleranser genom förslitning. Motorfabrikanten har som regel anpassat sin produktion och sina toleranser på så sätt att motorn har sina rätta toleranser efter en inkörningsperiod.

Om passningarna vid produktionen blev tätare än man tänkt kommer det vid körning att uppstå mer värme än vad oljan kan transportera bort och följande kommer att ske:

Den del med minst yta, t ex en axel eller en kolv kan inte leda bort lika mycket värme som de omgivande delarna och en temperaturskillnad uppstår vilket i sin tur innebär att passningarna blir ännu tätare vilket innebär mer värme etc tills delarna nyper ihop eller går sönder.



Luis Petersen

Här visar Luis hur man skall göra för att kyla sina fingrar genom att blåsa på dem. Bra att kunna ifall man råkat bränna sig på en varm modellmotor.

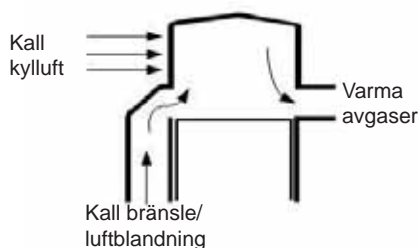
Denna situation känner säkert de flesta igen från inkörning av en ny motor. Motorn börjar låta ansträngt och om man inte öppnar nålen snabbt kommer motorn att nypa och stanna. När motorn kallnat kan man starta den igen och köra vidare på en rikare bränsleställning.

Anledningen till att motorn går att starta igen ganska snart efter en varmkörning är att temperaturdifferensen mellan delarna snabbt jämnar ut sig.

I en motor där passningarna mellan kolv/cylindrar eller vevstake/vevaxeltapp eller i kullagren är så täta att motorn upprepade gånger nyper kan vara nästan omöjlig att få ordning på.

Upprepade inkörningsförsök kommer bara att resultera i en skadad motor med mindre uteffekt. Enda sättet att komma tillrätta med problemen är att låta en fackman åtgärda det som är fel.

Ett speciellt problem är motorns aluminiumfrontbox som utvidgar sig mer än stålvevaxeln och på så sätt minskar axialspelet i kullagren och, i extrema fall där toleransen är för liten, orsakar en förspänning och effektförlust samt förstörda kullager.



Figur 1

Toleransen kan också vara för stor vilket kan få som konsekvens att kullagren inte kommer att sitta fast i lagerbanorna och på sikt göra dessa ovala.

Kylproblem

Om en motor plötsligt uppvisar problem och går varm när den monteras i en ny modell skylter man oftast detta på att kylkanalerna är utformade på ett annorlunda sätt i den nya modellen och att motorns driftsmiljö skiljer sig från den som den är inkörd i.

För en Teamrace-motor med sidoutblås kan det t ex vara 20 graders skillnad mellan fram och baksida på vevhuset när motorn är monterad i en typisk TR-modell.

Speciellt för en motor med bakutblås kan detta med att baksidan av motorn är varmare än motorns framsida skapa problem (Se figur 1). En sådan motor böjer sig bokstavligt talat framåt under drift på grund av temperaturskillnaden. Lösningen på detta är att kyla mer på vevhusets baksida än på framsida.



Figur 2

Kylningens utformning

För de flesta modellmotorer kan man göra kylinsläppets bredd i kroppen cirka 1/3 av cylinderns diameter och höjden motsvarande avståndet mellan cylindertoppen och kolvens nedre läge. Avståndet mellan cylinderns kylflänsar och kroppens insida skall vara cirka 1 mm så att man tvingar luften att passera cylinderns kylflänsar.

För att kylningen skall fungera måste man också ha ett utsläpp för kyl luften. Denna öppning skall vara minst lika stor som insläppet men helst något större.

I vissa modeller är man bara ute efter att kyla toppen på cylindern eftersom motorn körs under så kort tid och en kropp utan kylkanaler ger mindre luftmotstånd (t ex klass C2 i friflyg eller för vissa speedmodeller).

I Teamrace-modeller, där bränsleekonomin spelar en stor roll, blir kylningens utformning en mycket viktig del av modellen. Det finns flera undersökningar och många experiment i ämnet.

Dreiländerpokal 2007



Efter tävlingen i Sebnitz fick de de tre bästa pokaler och alla som deltagit i minst två av deltävlingarna fick ett färgglatt diplom. Här ses en del av de glada pristagarna samlade. Tittar man noga ser man också den ende deltagande svensken!

Plac	Namn	Land	K-skoga	A-borg	Sebnitz	Totalt
1	Christian Pedersen	Danmark	15	19	1	35
2	Anders Kudsk	Danmark	3	21	1	25
3	Henning Forbech	Danmark	9	3	12	24
4	Lennart Nord	Sverige	0	14	0	14

5	Igor Trifonov	Ryssland	24	24	-	48
6	Rudolf Königshofer	Österrike	-	14	28	42
7	Boris Jalunins	Lettland	15	-	24	39
8	Dmitri Varfolomejev	Estland	21	-	6	27
9	Ole Bjerager	Danmark	9	-	16	25
10	Monique Wakkerman	Holland	-	14	6	20
10	Lothar Hentschel	Tyskland	-	8	12	20
12	Sergei Tsukov	Estland	13	-	6	19
13	Loet Wakkerman	Holland	-	12	6	18
14	Alexander Yakovlev	Ryssland	9	8	-	17
15	Niels Hostrup	Danmark	3	12	-	15
16	Steen Lysgaard	Danmark	0	8	-	8
16	Alexander Redko	Ryssland	0	8	-	8
16	Per Vassbotn	Norge	0	8	-	8
19	Bjarne Schou	Danmark	3	3	-	6
20	Johann Schwarz	Tyskland	-	3	1	4



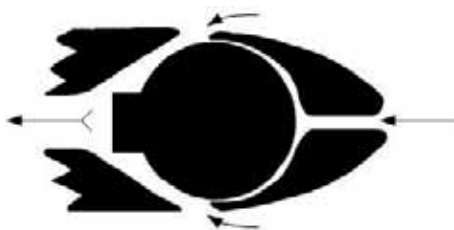
Då vi för första gången höll en F2D-världscup-tävling i Sverige och detta sammanföll med tävlingarna i Danmark och Sebnitz (under tre helger) skapades Dreiländerpokal som en tävling i tävlingarna. Med 32 deltagare i Karlskoga, 19 st i Aalborg och 38 st i Sebnitz varav 4 st deltog i alla tre och 16 st i två av deltävlingarna blev upplägget en framgång för arrangörsklubbarna.

De piloter som deltagit uttryckte alla sitt gillande och tyckte det var kul med något nytt. Tyvärr var det bara en svensk deltagare som deltog i Danmark och Tyskland även om det var många svenska piloter i Karlskoga. Bättring nästa år??



Danskarna Henning Forbech och Christian Pedersen knep tredje- och första-platsen i årets Dreiländerpokal.

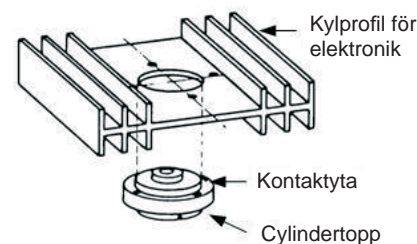
Kylning forts



Figur 3

Figur 2 visar hur man kan göra om motorn har sidoutblås. Figur 3 visar hur man genom extra öppningar kan öka kyluftmängden på motorns baksida i de fall då en motor med bakutblås byggs in.

Förutsättningen för kylkanalutformningarna i figur 2 och 3 är att modellen rör sig med en viss hastighet och på så sätt åstadkommer en luftgenomströmning. Men tittar man på en helikopter där motorn är inbyggd kan man bara skaffa tillräcklig kylning genom att utöka kyltan (Se figur 4) eller att montera en extern kylfläkt.



Figur 4

LINA tipsar om:

Resmål



Det är dags att planera nästa års resor och att lin-VM går i Frankrike (Landres) är väl ett känt faktum för de flesta. Är man trött på att ta sig till Landres via Moseldalen kan man välja en omväg via Rhendalen, Tysklands hjärta. Något som kanske kan locka hela familjen....

I Koblenz kan man titta på Deutsches Ecke, dvs där floderna Rhen och Mosel möts. Där finns också Kaiser Wilhelm-statyn som är ett begrepp för tysk enighet. Fortsätter man Rhendalen mot Frankfurt och Heidelberg kommer man att passera t ex Burg Rheinfels och den berömda Lorelei-klippan.

Viker man in på A61 söder om Mannheim kommer man till Speyers och deras enorma teknikmuseum. Mest flygplan, tåg och bilar men även en mängd andra saker. Är man brandbilsfreak kan man säkert tillbringa en vecka här...



Kör man sedan A6 mot Nürnberg kommer man snart till ett liknande museum, Sinsheim. Lika mycket flyg som vid Speyers men dessutom en mängd äldre bilar samt utrustning från båda världskrigen.

Flygplanen står blandat inne och ute och man får gå in i de flesta. Vid Sinsheim finns både en Concorde och en TU-144 (Sovjets motsvarighet) uppställda pekande upp mot skyn. Att gå in i aktern och kämpa sig upp mot cockpit är mer än en dags motion...

Glömde två saker..... På väg mellan dessa två museer ligger Hockenheim Ring där man alltid kan stanna till och ta en sväng på banan. När man valt nattläger finns möjlighet att avsmaka goda Rhen-viner eller kall tysk öl...



LINA tipsar om:

Resmål

Wasserkuppe Deutsches Segelflugmuseum mit Modellflug



Tar man E45 från Vänersborg ner mot Tyskland kommer man så småningom till den tyska staden Fulda (här heter vägen också A7). Svänger man av på väg 458 mot Tann kommer man med lite letande att hamna i Wasserkuppe, det tyska segelflygets Mekka.

Redan 1911 upptäckte man att det sköna landskapet i Rhön passade för segelflyg och med Oskar Ursinus (1878-1952) i spetsen utvecklades anläggningen. Idag flygs det med både motor/segelflyg, RC-segel och hängglidare. Dessutom finns segelflygskola, hotell, restauranger och inte minst ett museum för segelflyg och modellflyg.



Anläggningen är öppen året om. Mer info hittar man på www.segelflugmuseum.de.



I museet finns allehanda saker alltifrån Otto Lillienthals konstruktioner fram till moderna segelflygmaskiner. Modellflygdelen har tillkommit främst tack vare Claus Maikis och Axel Jungherz och de har samlat in och ordnat ett stort antal flygplan samt en imponerande modellmotorsamling.



Nyfiken på något flygmuseum i Europa?

Vill man veta vilka flygmuseer det finns att besöka i Europa eller om man bara är intresserad av europeisk flyghistoria finns det en plats på Internet att besöka. Nämligen "The Virtual Aviation Museum" (www.luftfahrt-museum.com). Man kan välja att läsa informationen på tyska eller engelska.

flygplanstyper som finns att beskåda medan det för andra finns väldigt lite information.

I både den historiska delen och i galleriet finns fakta och foton på en mängd europeiska flygplan. Man hittar också tips på böcker om flyg samt flygtidskrifter.

Sorterat per land kan man titta på utbudet av ställen att åka till. För vissa finns information om öppettider, hur man hittar dit samt vilka

Det går åt många kvällar innan man betat av den information som finns att tillgå på denna sida. Och det drabbar ju allt bygge.....



enya

61CX Debut !!

Nyhet!

61CXS PRO.

HIGH POWER and HIGH TORQUE
Sturdy and dependable construction

- *Light weight 338g
- *2 pcs cylinder head
- *ABN Cylinder liner
- *Nickel-plated Crank shaft
- *Special needle valve S5020
- *Special muffler M501CX

Displacement	9.85 cc
Bore x Stroke	24.8 x 20.4mm
Max. Power	1.7HP
Revolution range	2,500~16,000rpm
Weight	338g(without muffler)



Kaz Minato erbjuder motorn för \$134 + \$18 frakt (läst på Stuka Stunt forumet).



Hemsidan pratar om en "two piece cylinder head".



Venturin verkar vara av bra konstruktion.



Vevaxeln är gjord av "Steel, nickel-plated teflon composite".



Ljuddämparen väger 104 g och bör kanske ersättas med ett lättare alternativ.

Finska Mästerskapen i F2B

Första deltävlingen i stunt avgjordes på Malm flygplats (utanför Helsingfors) i ett strålande sommarväder. Ett glädjande stort antal stuntflygare var på plats lördagen den 9 juni. Vi flyger som vanligt tre deltävlingar varav de två bästa räknas.

Resultat:

1 Lauri Malila	2279,04
2 Elias Mayer	2277,60
3 Kai Karma	2228,20
4 Tuomas Juutinen	2213,00
5 Mikko Husso	2200,97
6 Juhani Karhunen	2151,10
7 Alf Lindholm	1934,70
8 Juuso Huhturi	1863,40
9 Matti Husso	1836,83
10 Jukka Juslin	223,67

Tävlingsledare: Lasse Aaltio
Domare: Kari Jääskäläinen
Veikko Fagerström
Ralf Ekholm

Resultaträkning: Ilkka Jarnola

Priserna hade donerats av guldsmedsaffär Juhani Karhunen i Vihtijärvi.

Finska mästerskapet 2/3 anordnades i Kuopio en solig lördag i början av augusti och 9 piloter kom till start.

Elias Mayer och Juhani Karhunen uteblev där den senare var på plats men utan plan. Ende pilot med problem var jag själv då jag lyckades flyga i backen i fyrkantsbunten pga att justeringen hade ändrats i handtaget.

Jukka Juslin deltog som första pilot i Finland med en eldriven moderniserad ARF Tutor och modellen flög bra. Nämnas kan att Jussi Husso kvällen innan tävlingen för första gången på det här året flög sin gamla Banshee.

Resultat:

1 Toumas Juutinen	2287,69
2 Mikko Husso	2262,99
3 Kai Karma	2229,86
4 Jussi Husso	2220,66
5 Jukka Juslin	2089,00
6 Matti Husso	1882,93
7 Juuso Huhturi	1880,39
8 Alf Lindholm	1877,33
9 Pertti Heiskanen	1681,13

Tävlingsledare: Matti Kuosmanen
Domare: Mikko Suokas
Henrik Meder
Timo Lauren

Hjälpsdomare: Taisto Soininen
Resultaträkning: Unto Juutinen
Kari Kumpulainen
Magfyllningen sköttes av Jorma Kela

Sista deltävlingen flögs på Malm den 18 augusti i ett ostadigt väder. På morgonen då de tävlande började anlända till platsen regnade det fortfarande mycket.

Vinden störde hela tiden, med hårda vindbyar, olika riktningar och många flygningar avbröts på grund av slack i linorna, dock endast en kvadd. Jukka Juslins eldrivna ARF Tutor gick i backen under loopingarna.

Resultat:

1 Juhani Karhunen	2130,43
2 Tuomas Juutinen	2126,96
3 Elias Mayer	2126,93
4 Mikko Husso	2060,26
5 Lauri Malila	1852,67
6 Alf Lindholm	1568,10
7 Juuso Huhturi	1464,13
8 Kai Karma	1426,53
9 Pertti Heiskanen	1261,57
10 Matti Husso	1080,67

Slutresultat:

Finsk Mästare

1 Tuomas Juutinen

2 Mikko Husso
3 Kai Karma
4 Elias Mayer
5 Juhani Karhunen
6 Lauri Malila
7 Alf Lindholm
8 Juuso Huhturi
9 Matti Husso
10 Pertti Heiskanen
11 Jukka Juslin
12 Jussi Husso



En glad segrare, Tuomas Juutinen, med pokal och Kalakukko.



Jussi Husso putsar sin gamla Banshee.



Prispallen från vänster; Mikko Husso (2), Tuomas Juutinen (1) och Kai Karma (3).

Eriks minnen



Kommer Ni ihåg lin-SM 1959? Ifall Ni gör det känner Ni säkert igen Erik där han flög med sitt vassa vapen; "The Count" framdriven av en McCoy Redhead 35.



Här är samma modell (och pilot) ur en annan vinkel. Att Umeå hade en aktiv linklubb på den tiden är väl ganska obekant för de flesta. Liksom att åka tåg till tävlingar!

Det var en gång...

....några rader om mina första varv i lincirk-larna och om hur ett gammalt foto kan inspirera till memoarskrivande.

Tanken på att skriva ned några rader om hur det var när jag började med denna udda hobby/sport kom när jag såg bilderna av de bedrövliga resterna av den en gång så ståtliga linflyg-anläggningen i Belgiska Genk (i nr 1/02 av LINA).

Jag har varit där en gång, som deltagare i "Criterium of Aces" 1961 och då såg anläggningen ut som på bilden högst upp till vänster på nästa sida. Det är skillnad det! Fyra betongcirkel (det fanns ingen gräscirkel så vi flög även combat över betong!) och en linbilstad. Kontrolltornet (=sekretariat antar jag) i centrum är nedsänkt i marken för att skapa så lite turbulens som möjligt.

Nere till vänster syns de deltagande nationernas mektält, vår Volkswagenbuss syns utanför det svenska tältet. Bilden togs under träning någon dag före tävlingsstart, förmodligen av någon medlem i den lokala flygklubben vars lokaler och hangar skymtar i övre vänstra hörnet. Observera bostadshuset i övre högra hörnet, 50 meter från närmaste

cirkeln och det på den tiden då ingen hört talas om ljuddämpare på modellmotorer!

Näväl, det var ju inte i Genk det hela började för min del. Jag kanske kommer tillbaka dit längre fram men nu raskt norrut till Umeå. Som riktigt liten lär jag ha varit vansinnigt intresserad av fåglar men redan i sådär 7-årsåldern började jag karva och limma ihop små saker som sällan flög men var roliga ändå.

Första riktigt positiva erfarenheten tror jag var Sigurd Isacssons och Björn Karlströms Austerbyggsats. Väl förarbetad och med en utmärkt ritning/bygganvisning gav den till och med mig möjligheten att lyckas! Fri-flygning ett par varv kring flaggstången på gården gick lika bra som polflygning inne i vardagsrummet. Allt för den hovsamma summan av 4:85! Nästa höjdare för min del var Lansen med Jetex 50 motor från samma upphovsmän. Som bäst tror jag att jag fick till någon flygning på dryga halvminuten. Och den såg verkligen ut som en Lansen i luften!

Linflyg såg jag första gången någon gång i början på 50-talet. Ett par gubbar (förmodligen i 20-årsåldern) slog för glatta livet på en stackars propeller och flög någon gång några varv på seminariets grusplan. Fantastiskt!

En av kioskerna hemma i stan sålde faktiskt Model Airplane News och där fick jag så småningom ett hum om hur allt fungerade.

Detta måste jag bara ha! På något sätt övertalade jag föräldrarna att vad jag verkligen behövde här i livet var en Webra Record. Motorn kom från Wentzels (48:50 +frakt) monterades på en plank och kördes in i mitt pojkrum. Visserligen hade jag fönstret öppet, men ändå! Att mamma stod ut!

Sedan skulle jag ju flyga också. En Junior Trainer från Thore Haglund & Co i Hagfors beställdes. Ny tur till posten (har glömt priset men det låg nog kring 10-15 kr). Jag var ju bara van vid att bygga små gummimotor- och jetexmodeller så jag använde mig väl av de byggmetoder och limmängder som jag tidigare tillämpat med resultat att modellen återgick till byggsatsstadiet i samma ögonblick som den i första flygförsöket sträckte linorna någonstans över huvudet på mig!

Av någon anledning gav jag inte upp utan gav mig på Wentzels Getingen, lite stadigare grejor med hel bottenplatta i kroppen och en tjock helbalsavinge. En klasskamrat sade sig kunna flyga och eftersom mitt första försök inte varit helt lyckat fick han ta första start. Sedan han på tre försök snabbt gått i backen

Eriks minnen



Den helt otroliga anläggningen i Genk omkring 1960. Fyra cirklar plus linbilbana samt domartorn/sekreteriat i mitten. Svenskarnas folkabuss ses längst ner i vänstra hörnet.

tre gånger ledsnade jag på att reparera mera, tog över handtaget och flög! Fantastiskt!

Sedan rullade det bara på. Jag fick kontakt med grabbarna på andra sidan älven, Göran Andersson (senare Alseby), Lennart Persson och några till. "Erfarna" flygare med många plan och många motorer. Mycket lärde vi oss genom vad som kallas "trial and error" och kul hade vi. Många modeller gick det åt. Vi flög så mycket vi hann (skolan störde lite ibland men inte så mycket), vi flög på vintern nedåt 10 minusgrader (var det kallare så byggde vi) och på höstkvällarna flög vi tills vi inte såg modellen annat än i siluett mot himlen. Landad modell fick hämtas hem på känn med kunskap om ungefär var den kunde tänkas ligga!

Vi bildade en klubb och vi började tävla så smått. Till en början klubbmästerkap i stunt och combat men det stod inte på förrän vi letat reda på linflygare i Östersund varför vi 1957 kunde utlysa de första Norrlandsmästerskapen i linflyg. Speed och Team Racing körde vi på F4 i Östersund medan vi



Ganska nytaget foto över flygfältet i Genk. I bildens överkant ses resterna av de cirklar som ersatte de på bilden till vänster. Tyvärr är det bara stuntcirkeln som får/kan användas idag.

själva tog hand om värskapet för stunt och combat. Rättvist ska det vara! Eldsjäl i Östersundsgänget var Hasse Björkquist som senare blivit mycket känd och uppskattad för sitt arbete med Flyg- och Lottamuséet vid Ope flygplats. Tyvärr gick han bort alldeles för tidigt för ett par år sedan.

1959 var det sedan dags att ge sig på den stora utmaningen, Svenska Mästerskapen! Och gissa var SM gick det året? Just det; på numera utgångna Tullinge där vi alla varit så många gånger det senaste decenniet. Jag är inte säker på var på fältet vi höll till men någonstans ute på de fria ytorna har jag för mig att det var. Vi bodde i alla fall på Lida Friluftsgård, och vi åkte taxi med alla våra flygplan från Centralen och ut till Tullinge; det tror jag mig minnas. Hur vi sedan färdades fram och tillbaka under tävlingen har jag inte det ringaste minne av!

Tävlingarna gick i alla fall över förväntan; jag kom tvåa i Stunt efter Jesper von Segebaden (om inte Christer Söderberg varit så trött att han somnat under rygghygningen på sön-

dagsmorgonen hade jag nog bara blivit trea) och i Team Racing lyckades Göran och jag med min Oliver Tiger-drivna Hot Canary ta oss till final. I finalen blev det allmänt kaos med stort lintrassel, vår kärra gick i backen och Nisse Björk (som pilotade åt Kjell Rosenlund) fann sig plötsligt så intrasslad att Göran fick ta över handtaget för att rädda Miss FAI från samma öde som vår kärra fått vederfara! Trea blev vi visst till slut. Inte så illa för att vara första försöket.

Kommen så här långt gick det ju inte att sluta utan jag har fortsatt modellflyga mer eller mindre intensivt hela livet. Under de tjugo år jag bodde i lappmarken blev det av naturliga skäl inte så mycket tävlat i linflyg utan hobbyn fick sitt utlopp i modelljärnvägsbygge och radioflyg "för nöjes skull". Sedan för 15 år sedan drog det hela i gång igen och fram till år 2005 flög och tävlade jag ganska intensivt. Det är dock en annan historia som jag berättar en annan gång, om och när jag får inspiration till det!

Erik Björnwall



En ung författare med Jetex-driven Lansen. Är det inte en modelljärnväg i bakgrunden? Foto: Västerbottens Folkblad.



En lika ung författare 52 år senare med sin Kestrel-stuntare! Det är bara kavajen som saknas.... Foto: Ulf Wiberg.

Classic Stunt i Kuopio

En tävling i Classic Stunt hölls i Kuopio den 8 september. Det var 6 deltagare i Classic-klassen och 1 deltagare i X-klassen.

Vädret var bra med svag vind och efter en fin dag i stuntcirkeln var det dags för hemfärd vid 17-tiden (450 kilometer och drygt 5 timmar).

X-klassen vanns av Risto Heiskanen, som dock var enda deltagare, men det är bra att det finns unga förmågor. Matti gör ett fint arbete och var arrangör tillsammans med de andra Kuopioborna.

Domare var Matti Kuosmanen och Taisto Soininen. Värt att notera är att man får 10 extra poäng ifall man byggt modellen själv.

/Alf Lindholm



Juhani startar och Matti assisterar.



Så här ser Affe ut när han kopplar av mellan flygningarna. Jo, det är utanför en av stugorna i Karlskoga...



Vihtijärvis nya linflygcirkel. Den gamla fanns i bakre hörnet där det är grönt.



Affe med Nobler byggd 1963 och då försedd med en McCoy 35. Det är Finlands äldsta i tävlingsbruk varande stuntmodell. Motorn är en Veco 35 från samma årtal. I förgrunden ses Tuomas Nakke och Affes Trumf Special.



Bild från depån. Tuomas putsar sin Nakke efter en flygning medan övriga njuter av vädret, kopplar av, fikar och tittar på.

Resultat

Namn	1	2	3	Bygge	Totalt	Modell/Motor
Mikko Husso	266	272	277	10	559	Nakke OS 40 LA
Tuomas Juutinen	260	268	272	10	550	Nakke OS 40 FP
Juhani Karhunen	257	260	262		522	ARF Nobler Brodak 40
Matti Husso	236	239	248	10	497	Åssä OS 40 FP
Alf Lindholm	222	238	230	10	478	Nobler Veco 35/ Trumf Special ST 46
Pertti Heiskanen	230	230	235		465	ARF Oriental OS 25 FP