

LIVA

nr 4-07



God Jul och Gott Nytt År!



SPEED STUNT TEAM RACING COMBAT



I detta nummer: Swingline • Höstcombat i Vänersborg •
Världscuptävlingarna i Gyula och Moskva • World Cup 2007 •
Juniorcuperna • Seniorcuperna • British Nats • Vintage •
Tips från Luis • Varför flyger inte julklappsmodellen ? •

Mer om Swingline-flygning

Evert om Swingline

I nummer 2 av vår tidning frågade man efter dem, som hade flugit med swingline-modeller, en mycket trevlig verksamhet. Fördelen var bland annat, att det inte behövde kosta X antal hundra eller tusen kronor för att ha roligt. Utrustningen var enkel och billig.

Man behövde i princip en pinne, exempelvis ett halvt kvastskäft med en skruvögla i änden, en lämplig lina och någonting mitt på käppen att linda upp linan på. Sedan skaffade man sig Sigurd Isakssons J 29:a för kronor 3:95 + en tub Örn cement å 50 öre. Nu hade man en perfekt swingline-modell efter att ha satt samman de olika delarna i byggsatsen.

Bland tävlingsmomenten var bland annat "pricklandning". Man lade ut ett märke på gräset och sedan gällde det att landa J 29:an så nära märket som möjligt men inte på det. En mycket rolig tävlingsgren.

Man kunde också "attackflyga". Det gick så till, att man placerade ut lämpliga trästickor, som stacks ner i gräset vid flygcirkeln. Nu gällde det att slå omkull dessa trästickor och fortfarande hålla J 29:an i luften.

Den som gick i backen räknades som total-

LINA:s vädjan om information angående swingline har gett två svar som vi här publicerar. Underligt nog har båda svaren kommit från Gotland..... Och lustigt nog uttrycker svaren helt motsatta åsikter om hur det var att flyga swingline. Kanske Måns redan på swingline-tiden hade fått näsa för Team Racing? Och då förstår man att det senare lockade!

havererad och vederbörande förare var ute ur leken till nästa tävlingsomgång. Jag kan berätta, att vi hade mycket roligt med våra swingline-modeller.

En del hemsnickrade Sabre- och Mig 15-modeller förekom också. Sigurd Isaksson hade även en modell som kallades Invader. Den var något dyrare, jag vill minnas att den kostade 5:65, men det var en mycket vacker och stabil modell.

Sigurd Isaksson hade på den tiden en mycket stor produktion av lättbyggda, flygande modeller, som kostade mellan 3:95 och 6 kronor, en lämplig summa för en pojke i 12-årsåldern i slutet på 1940 – början på 1950-talen.

Sedan kom linflygningen med motormodeller in i bilden, men det är en hel annan historia, som vi alla väl känner till. Jag är nu en farbror på 70 + men minns med glädje den här tiden.

Evert Östermark Visby

Måns om Swingline

Sigurd Isacson lanserade idén med buller och bång. Nu skulle alla, även den som inte hade råd med motor, kunna köra linflyg.

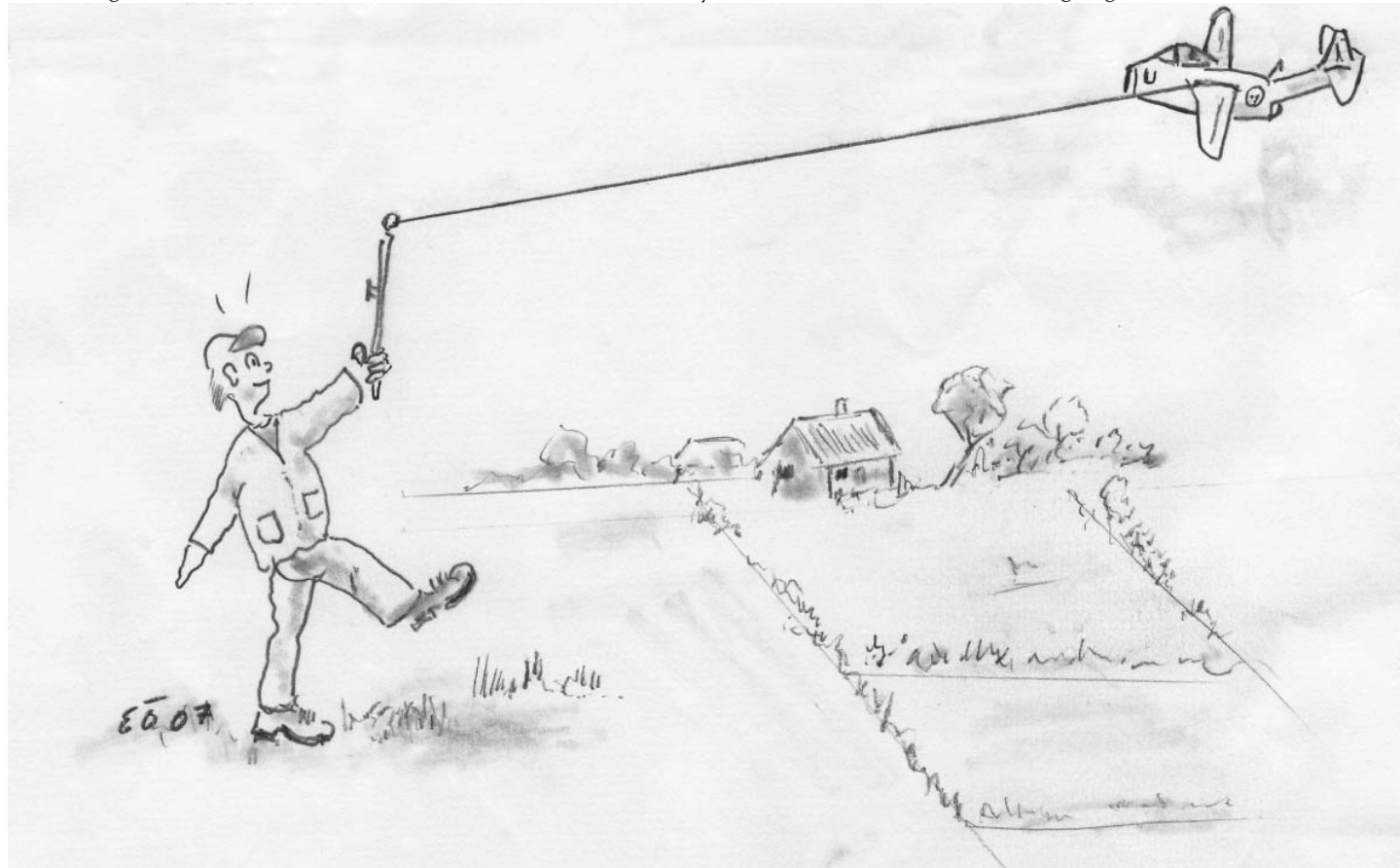
Flygande Tunnan var första modellen, trind och fin på omslaget men tillplattad till en 5 mm utsågad profil inne i byggsatsen. J29 var alldeles ny då, den kanske inte ens var ute på förband.

Man limmade alltså ihop bitarna, tror att det behövdes en nosvikt också, och väl ute så knöt man ena änden av ett snöre i modellen (ett hål en bit ut på vingen) och den andra i änden på en pinne kanske 1 meter lång.

Med lite hjälp från nån kompis kunde ekipaget komma i luften. Sen stod man där i mitten och swingade och swingade tills det inte var kul längre.

Jag tröttnade rätt fort.

Måns Hagberg Klintehamn



Så här illustrerar Evert Ö sin tid som swingline-flygare. Tydligt är att han, förutom flygtalanger, även har en konstnärlig ådra...

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
Lagmansgatan 10A
654 61 Karlstad
054-18 95 15
niklas.lofroth@bredband.net

Sekreterare:

Niklas Löfroth
Lagmansgatan 10A
654 61 Karlstad
054-18 95 15
niklas.lofroth@bredband.net

Rapport från ordföranden

Hej,

Idag dök nr 3 av LINA upp i brevlådan. Bra jobbat av Ingemar och övriga som bidragit med material!

Jag hoppas alla får en trevlig jul och många hårda julklappar. Plus att kanske detta nummer av LINA kommer i allas brevlådor så att inte all tid behöver ägnas åt julklappsboken.

För egen del hoppas jag också få lite tid över att spendera i hobbyrummet under julledigheten. Oaktat ARF och färdigköpta modeller finns väl inget trevligare än att se en utvald modell växa fram ur ens egna händer....

God Jul och Gott Nytt År!

Staffan Ekström



Så här glada var LINA:s lucia och tomte efter sin decemberflygning. Tyvärr var vår ordförande upptagen med julstök och kunde därför inte coacha paret! Martin Lidén höll i kameran och kom därför inte med på kortet....

INNEHÅLL I DETTA NUMMER:

• Swingline av Erik Östermark och Måns Hagberg	2
• World Cup i Gyula av Per Stjärnesund och Jan Gustafsson.....	4-5
• Höstcombat i Vänersborg av Ingemar Larsson	6-7
• Juniorcuperna 2007 av Ingemar Larsson	8
• Seniorcuperna 2007 av Ingemar Larsson	9
• Vintage av Willy Blom	10-11
• Brittiska Mästerskapen av Ingemar Larsson.....	12-13
• World Cup i Moskva av Ingemar Larsson	14-15
• Varför flyger inte julklappsmodellen av Pelle Gelang.....	16-18
• World Cup 2007 av Ingemar Larsson	19
• Vad har vi i tanken? av Luis Petersen.....	20-21
• Boktips av Ingemar Larsson	22
• Finskt skvaller av Alf Lindholm.....	23
• Mera Moskva av Ingemar Larsson.....	24-25
• Var det bättre förr? av Ingemar Larsson	26-27
• Mera minnen av Erik Björnwall och Måns Hagberg	28

Omslagsbild: Tomten och lucian hade hoppats kunna skicka en vit julhälsning till LINA:s läsare men måste acceptera faktum. Istället för snö kommer det regn.....

Förutom artikelförfattarna har även Anders Kudsk, Flemming Göransson, Gunnar Göransson och Per Vassbotn medverkat med foton i detta nummer. Tack till Er alla!

World Cup Gyula Ungern

För att få ihop resultat från tre deltävlingar i världscupen i Speed så bestämde sig Jan "Guffy" Gustafsson från Solnaklubben och Per "Stjärnan" Stjärnesund från Västerås att åka till Gyula i Ungern 22-23 september (de två första hade vi flugit i Danmark och Tyskland). Med på resan fick vi en supporter i form av Guffys fru Mona. Då vi var tre som kunde bära tog vi även med en T/R-modell.

Flygresan Stockholm-Budapest med flygbolaget Malev på torsdag morgon gick utan problem och via hyrbil var vi framme i Gyula på eftermiddagen. Flygsugna som vi var åkte vi direkt till anläggningen. Cirklarna ligger alldeles bredvid vägen vid infarten till Gyula, granne med en bondgård. På andra sidan vägen finns ett villaområde och folket där gillar inte "musiken" från våra plan så tiden för träning och tävling var begränsad. Som tur var hade arrangören ordnat en träningscirkel ca 3 km från banan.

Per provade sin andra-modell och den gick som hemma, ca 290 km/tim, och det var ett skönt besked. Därefter provflög vi T/R men eftersom man inte får ta med bränslet som bagage på flyget hade vi bett om att få köpa bränsle av arrangören. Vi upptäckte rätt snart att soppan inte var som hemma då det gick 2 sekunder långsammare och kom ut svarta oljerester från avgasporten. Båda motorerna provades men ingen skillnad! Vad gör vi nu? Då det höll på att bli mörkt packade vi ihop grejerna för att åka till campingmotellet som arrangören hade bokat åt oss.

Vi trodde att det var som ett motell med camping bredvid men det var bara camping, ett rum med dusch, inget annat. Inga handdukar, halvdan dusch med varmvatten ibland, ingen värme mot nattkylan och ingen frukost. Det var inte riktigt vad vi hade tänkt oss. Det blev bara en natt på detta ställe då vi dagen efter tog in på "svenskhotellet" från



Sergio Tomelleri från Italien får hjälp i speed-starten av landsmannen Ivo Pirazzoli.

EM 2005, CORVIN. Första dygnet började inte så bra, men vädret var med oss. Det var sol och 21 grader varmt och svag vind, dvs helt perfekt för modellflyg.

Fredag: Träning i speedcirkeln fram till lunch. Guffy flög 275 km/tim, lite saktare än hemma men det fick duga. Per tog fram sin första-modell, vilken hade gjort 294 km/tim hemma, men nu ville den inte lika mycket. Vi provade och provade, men ingen fart. Fram med den andra modellen och den gick i 288 km/h direkt.

Vad skulle vi göra med T/R då? Vi åt lunch vid en trevlig restaurang med uteservering och funderade vidare. God mat och en smaklig öl rensade hjärnan. Planen blev att invänta de andra T/R-lagen och se ifall de kunde avvara lite soppa åt oss. Av ett lag från Österrike fick vi en liter soppa för att testa. Det gick lite bättre nu, inte som hemma, men ändå tillförlitligt. På kvällen installerade vi oss på hotellet och tog en varm skön dusch, följt av en god middag.



Mitt i smeten av pysslande modellflygare förbereder Per och Guffy nästa flygning.

Lördag: Tävlingen startade med invigning klockan tio. Nio T/R-lag och elva tävlande i speed från sex länder kom till start. Dessutom var det en nationell tävling i F2B med tio deltagare.

Speed var först ut. Per flög lite sämre än på träningen, 286,7 km/tim. Guffy gjorde som vid gårdagens träning, 275,6 km/tim. Imre Elekes från Ungern tog ledningen med 294,1 km/tim. Det var de tre bästa tiderna efter första omgången.



Hans Straniak från Österrike blev en räddande ängel för de svenska TR-flygarna då hand bistod med bränsle.

Efter en lång lunch startade andra omgången först klockan 15.00. Detta på grund av att det måste vara 2 timmars tystnad mitt på dagen. Genom att Per tog propellern från sin första modell hoppades han på lite mer fart. Resultaten blev en ökning till 293,6 km/tim, bara 0,5 km/tim efter Elekes, som inte gjorde någon bra andra flygning. Guffy lyckades inte öka, men det gjorde Ivo Pirazzoli från Italien. Med 285,4 km/h förpassades Guffy till fjärde plats.

I T/R gjorde vi 3.41 i vårt första heat och var ganska nöjda eftersom flygfarten bara låg på 20,5 sekunder på 10 varv. Bäst var Gummeny/Gummeny från Ukraina med 3.13.

World Cup Gyula Ungern



Att vara speedflygare innebär att man måste ha med sig mycket utrustning till tävlingen vilket inte alltid är lätt när man flyger istället för att åka lastbil. När man sedan kommer fram skall allt skruvas ihop och trimmas in innan tävlandet kan starta. I ärlighetens namn skall vi säga att aggregatet till vänster inte ingår i Pers utrustning, ej heller lastbilen i bakgrunden.

Resultat

F2A Speed

Placering, Namn	Land	1	2	3
1 Elekes Imre	HUN	294,1	240,7	293,6
2 Stjärnesund Per	SWE	286,7	293,6	291,9
3 Pirazolli Ivo	ITA	0	285,4	0
4 Gustafsson Jan	SWE	275,6	275	282,7
5 Tomelleri Sergio	ITA	258,9	252,1	270,1
6 Sobala Tomasz, Jun	POL	129,7	155,7	0
7 Hartleb Wojchich, Jun	POL	145,6	0	153,5
8 Mis Arthur, Jun	POL	0	123,1	0
9 Kalmár Sándor	HUN	0	0	0
10 Marksteiner Franz	AUT	0	0	0
11 Szvacsek Ferenc	HUN	0	0	0

F2C Team Racing

Placering, Namn	Land	1	2	3	Semi1	Semi2	Final
1 Gumenny Petro	UKR	3.13,4	Dnf	Dnf	3.14,6	Dnf	142 v
Gumenny Olexander	UKR						
2 Mohai István	HUN	4.50,2	4.01,6	3.43,5	3.32,5	3.36,1	113 v
Márkus János	HUN						
3 Reinisch Walter	AUT	3.28,2	59 v	3.25,6	3.23,3	Disq	Disq
Straniak Hans	AUT						
4 Stjärnesund Per	SWE	3.41,6	3.30,5	Dnf	3.34,5	3.35,4	
Gustafsson Jan	SWE						
5 Kántor Lajos	ROM	Disq	4.13,7	3.32,5	34 v	3.37,3	
Csoma György	ROM						
6 Baglyas János	HUN	4.29,1	3.52,3	Disq	36 v	51 v	
Baglyas Árpád	HUN						
7 Fedan Marek	POL	25 v	3.53,6	3'54		Disq	
Sobala Piotr	POL						
8 Flender Gábor, Jun.	HUN	4.12,5	3.56,0	Dnf			
Szász Balázs, Jun.	HUN						
9 Dr.Németh Márton	HUN	Disk	6.12,4	Disq			
Németh Antal	HUN						

De gjorde sedan 3.14 i semifinal och vann också tävlingen. Till Reinisch/Straniak från Österrike, vilka gjorde 3.28, riktar vi ett speciellt tack för att de gav oss bränsle och dessutom inte ville ha betalt för detta.

Söndag: Solen sken som vanligt efter en kall natt med + 6 grader. Återigen började vi med speed. Det brukar inte gå så bra på morgonen för soppan kan vara kall, speciellt om den har stått ute på natten. En snabb koll på termometern visade 15 + och alldeles för kall soppa. In med tankflaskan innanför byxorna för uppvärmning till 20 grader!

Elekes startade med att flyga 293,6 km/tim och därefter var det Pers tur. Försök med lite mer stigning på propellern visade sig inte lyckat, för motorn orkade inte riktigt och kroknade lite mot slutet. Tyvärr ingen ökning utan "bara" 291,9 km/tim. Guffy provade med ökad kompression och lite mer propellerstigning och vips ökade farten till 282,7 km/tim. Nytt personligt rekord men det räckte tyvärr inte till 3:e platsen.

Sandor Kalmar från Ungern som vi trodde skulle placera sig bra slutade bara 9:a. Eftersom det här var sista världscuptävlingen för året vann ändå Sandor Kalmar totala världscupen i F2A på sina tidigare bra resultat. Per kom på en hedrande 2:a plats och Guffy blev 7:a.

På söndagen kördes också resten i T/R, sista kvalomgången samt semifinalerna och finalen. Genom motorbyte ökade vi flygfarten till 19,5 vilket gjorde att vi bätrade på tiderna lite och kom på 4:e plats. Denna placering var bra på så sätt att utrustningen togs hem i helt skick (okraschad).

T/R-finalen blev tyvärr rena Vilda Västern. I mina ögon orsakades detta till större delen av Gumenny, som tycktes tro att han skulle ha fritt fram för att han flög fortast! Detta resulterade i att han flög om de andra två med ryggen i färdriktningen ett flertal gånger. Till slut hann han inte med att rotera sig ikapp efter passeringen varvid alla tre modellerna kraschade. Ukrainas och Österrikes modeller träffade skyddsnetet medan Ungerns modell gick ner i betongen.

Trots all blir summeringen av tävlingen i Gyula att det var en trevlig tillställning med bra organisation och bra banor, allt i väldigt skönt septemberväder.

Speedreferat av Stjärnan och T/R-dito av Guffy



Höstcombat i Vänersborg



En juniorkamp i Combat 1.5 mellan Tobias och Casper. Tobias begick sin debut i Vänersborgspokalen med bravur och blev tvåa i juniortävlingen.



Pers första pallplats i Slow Combat i Vänersborg gjorde att blev så här glad.



Flemming fick se sig besegrad av Tobias i Combat 1.5.



Ytterligare ett juniormöte i Combat 1.5. Här mellan Gustav och Andreas. Trots bra flygning förlorade Andreas.



Ingemar och Casper möttes två gånger i Combat 1.5 med var sin vinst som följd. Casper vann möte nummer två och gick till final mot omöjliga Niklas men där blev det stopp.



Vänersborg visade sig från sin bästa sida i år. Under lördagen, när Combat 1.5 kördes, var det i princip vindstilla hela dagen (Se på struten som hänger rakt ner).

Höstcombat i Vänersborg

Resultat från Vänersborgspokalen 6-7 oktober 2007.

Riksmästerskap Slow Combat:	1	2	3	4	5	6	7
1. Niklas Karlsson Karlskoga MFK	F 7 (-150)	V 3 (340)	V 3 (92)	V 4 (228)	V 1* (170)	V 2 (426)	V 1 (440)
-/2. Per Vassbotn Sörlandets MFK, Norge	V 2 (196)	V 1 (200)	V 2 (340)	F 2 (84)	V 2 (168)	V 1* (204)	F 1 (14)
2/3. Ingemar Larsson Vänersborgs MK	V 4 (334)	F 3 (58)	V 4 (298)	V 3 (56)	V 3 (106)	F 2 (112)	V
3/4. Marie Ohlzon, J Karlskoga MFK	V 8 (340)	V 5 (202)	V 5 (240)	F 3 (-188)	F 2 (100)		V FO (340)
4/4. Tobias Gustavsson, J Vänersborgs MK	V 3 (340)	V 6 (182)	V 6* (168)	F 5* (94)	F 4* (174)		F FO (281)
5/4. Mats Bejhem MFK Galax	V 5 (340)	V 8 (-)	F 5 (220)	V 2 (340)	F 3 (-4)		wo FO
6/7. Andreas Göransson, J Vårgårda RFK	V 7 (240)	V 7 (140)	F 4 (240)	F 1* (60)			
Lennart Nord MFK Red Baron	V 6 (240)	F 5 (160)	V 1 (146)	F 4 (32)			
8/9. Flemming Göransson Vårgårda RFK	F 8 (-12)	V 2 (340)	F 1 (-190)				
Gustav Odh, J MFK Red Baron	F 4 (258)	V 4 (440)	F 3 (-100)				
Björn Ohlzon Karlskoga MFK	V 1 (224)	F 7 (-32)	F 2 (104)				
11/12. Gunnar Göransson Vårgårda RFK	F 3 (188)	F 1 (160)					
Ingemar Karlsson Vänersborgs MK	F 2 (132)	F 2 (20)					
Johan Larsson Vänersborgs MK	F 5 (102)	F 4 (330)					
Casper Törneman, J Lidingö MFK	F 6 (-108)	F 8 (Disk)					
Claes Törneman Lidingö MFK	F 1 (36)	F 6 (32)					



Vad är pokalen utan debutanter? I år var det Ingvar L Nilsson som gav sig in i leken.



"Låt bli mina Slow-modeller!" tycks Mats tänka.....

Riksmästerskap Combat 1.5:	1	2	3	4	5	6	7
1. Niklas Karlsson Karlskoga MFK	V 5 (440)	V 7 (382)	F 2 (14)	V 3 (168)	V 2 (190)	V 1* (540)	V 1 (200)
2. Casper Törneman, J Lidingö MFK	V 4 (148)	V 6 (160)	V 5 (240)	V 2 (292)	F 1 (230)	V 2 (238)	F 1 (-18)
3. Ingemar Larsson Vänersborgs MK	V 6 (240)	V 3 (392)	V 3 (268)	F 3 (-46)	V 1 (284)	F 2 (192)	
4. Mats Bejhem MFK Galax	V 2 (374)	F 6 (74)	V 1 (118)	V 1 (380)	F 2 (100)		
Johan Larsson Vänersborgs MK	V 3 (440)	V 2 (292)	V 4 (220)	F 1 (218)	F 3* (330)		
6. Tobias Gustavsson, J Vänersborgs MK	F 2 (-20)	V 5 (210)	V 2 (140)	F 2 (74)			
7. Gunnar Göransson Vårgårda RFK	V 7 (240)	F 7 (64)	F 1 (-22)				
Lennart Nord MFK Red Baron	V 1 (154)	F 2 (234)	F 5 (-30)				
Gustav Odh, J MFK Red Baron	F 4 (-68)	V 4 (306)	F 3 (232)				
-/7. Per Vassbotn Sörlandets MFK	F 1 (56)	V 1 (64)	F 4 (10)				
10/11. Andreas Göransson, J Vårgårda RFK	F 5 (76)	F 4 (-8)					
Flemming Göransson Vårgårda RFK	F 6 (-214)	F 5 (134)					
Ingvar Nilsson Kungsbacka MFK	F 3 (150)	F 3 (140)					
Claes Törneman Lidingö MFK	F 7 (166)	F 1 (-96)					

Anm:

Eftersom Per V inte deltar i RM utan bara i Vbg-pokalen gäller placeringen till vänster för RM och den till höger för Vbg.

Riksmästerskap Combat 1.5 junior:

1. Casper Törneman Lidingö MFK
2. Tobias Gustavsson Vänersborgs MK
3. Gustav Odh MFK Red Baron
4. Andreas Göransson Vårgårda RFK

Distriktsmästare i Slow Combat, Västergötland:

Ingemar Larsson Vänersborgs MK

Distriktsmästare i Combat 1.5, Västergötland:

Ingemar Larsson Vänersborgs MK

Slutställning i Juniorcuperna 2007



Juniorcupen i Combat 1.5

Åtta av juniorerna kom till prisutdelningen.

Miniklippet i Karlskoga

1. Casper T	20p
2. Anders H	13,5p
2. Gustav O	13,5p
4. Andreas G	9,5p
4. Marie O	9,5p
6. Tobias G	8p

Vårgårdatävlingen

1. Marie O	20p
2. Andreas G	15p

Lidingöklippet

1. Gustav O	20p
2. Casper T	15p
2. Hannes B	12p

Vänersborgspokalen/RM

1. Casper T	20p
2. Tobias G	15p
3. Gustav O	12p
4. Andreas G	11p

Summering:

1. Casper Törneman	(20+15+20)	55p
Lidingö MFK		
2. Gustav Odh	(13,5+20+12)	45,5p
MFK Red Baron		
3. Andreas Göransson	(9,5+15+11)	35,5p
Vårgårda RFK		
4. Marie Ohlzon	(9,5+20)	29,5p
Karlskoga MFK		
5. Tobias Gustavsson	(8+15)	23p
Vänersborgs MK		
6. Anders Holmström	(13,5)	13,5p
Vänersborgs MK		
7. Hannes Brattgård	(12)	12p
Lidingö MFK		



I poängordning fick man välja mellan de hemliga paketen. Efteråt visade det sig att alla innehöll en dubbelkullagrad PAW 1.5 Diesel. Priserna var skänkta av SMFF:s lingren.



Hannes



Oskar



Andreas A



Jonatan



Tobias



Andreas G



Micha



Anders



Gustav



Marie



Casper

Juniorcupen i Semistunt

Linflygets Dag i Västerås

1. Marie O	20 p
------------	------

Vårtävlingen i Karlskoga

1. Andreas G	20 p
2. Anders H	15 p
3. Marie O	12 p
4. Tobias G	10 p

RM i Karlskoga

1. Andreas G	20 p
2. Tobias G	15 p
3. Marie O	12 p

Västkusträffen i Kungsbacka

1. Marie O	20 p
2. Andreas G	15 p
3. Tobias G	12 p
4. Jonatan P	10 p
5. Oskar B	9 p

Galax Open i Västerås

1. Marie O	20 p
------------	------

Vänersborgspokalen i Vänersborg

1. Andreas G	20 p
2. Marie O	15 p
3. Tobias G	12 p
4. Micha S	10 p
5. Andreas A	9 p

Vårgårdatävlingen i Vänersborg (!)

1. Andreas G	20 p
2. Anders H	15 p
3. Marie O	12 p
4. Tobias G	10 p
5. Micha S	9 p
6. Andreas A	8 p

Summering:

1. Marie Ohlzon	(20+12+12+20+20+15+12)	111 p
Karlskoga MFK		
2. Andreas Göransson	(20+20+15+20+20)	95p
Vårgårda RFK		
3. Tobias Gustavsson	(10+15+12+12+10)	59p
Vänersborgs MK		
4. Anders Holmström	(15+15)	30p
Vänersborgs MK		
5. Micha Savemo	(10+9)	19p
Vänersborgs MK		
6. Andreas Andersson	(9+8)	17p
Vänersborgs MK		
7. Jonatan Petersson	(10)	10p
Vänersborgs MK		
8. Oskar Björkholtz	(9)	9p
Vänersborgs MK		

Slutställning i Seniorcuperna 2007



Björn



Claes T



Arne



Torbjörn



Rudolf

Mats
(Berhan om hjälp uppi-från?)



Seniorcupen i Combat 1.5

Miniklippet i Karlskoga

1. Mats B 20p
2. Björn O 15p
3. Johan L 12p
4. Lennart N 9,5p
4. Niklas 9,5p
6. Claes T 8p
7. Ingemar L 6p
7. Flemming G 6p
7. Gunnar G 6p
10. Jonas N 3,5p
10. Jan G 3,5p

Vårgårdatävlingen

1. Ingemar L 20p
2. Johan L 15p
3. Flemming G 11p
3. Gunnar G 11p
5. Björn O 9p

Lidingöklippet

1. Mats B 20p
2. Lennart N 15p
3. Claes T 10,3p
3. Arne F 10,3p
3. Leif S 10,3p

Vänersborgspokalen/RM

1. Niklas K 20p
2. Ingemar L 15p
3. Mats B 11,5p
3. Johan L 11,5p
5. Gunnar G 9,5p
5. Lennart N 9,5p
7. Claes T 7p
7. Flemming G 7p
7. Ingvar N 7p

Summering:

- | | | | |
|-----------------------|----------------|--------------|-------|
| 1. Mats Bejhem | MFK Galax | (20+20+11,5) | 51,5p |
| 2. Ingemar Larsson | Vänersborgs MK | (6+20+15) | 41p |
| 3. Johan Larsson | Vänersborgs MK | (12+15+11,5) | 38,5p |
| 4. Lennart Nord | MFK Red Baron | (9,5+15+9,5) | 34p |
| 5. Niklas Karlsson | Karlskoga MFK | (9,5+20) | 29,5p |
| 6. Gunnar Göransson | Vårgårda RFK | (6+11+9,5) | 26,5p |
| 7. Claes Törneman | Lidingö MFK | (8+10,3+7) | 25,3p |
| 8. Björn Ohlzon | Karlskoga MFK | (15+9) | 24p |
| 8. Flemming Göransson | Vårgårda RFK | (6+11+7) | 24p |
| 10. Arne Frinndal | Lidingö MFK | (10,3) | 10,3p |
| 10. Leif Sundvall | Lidingö MFK | (10,3) | 10,3p |
| 12. Ingvar Nilsson | Kungsbacka MFK | (7) | 7p |
| 13. Jonas Nygren | Karlskoga MFK | (3,5) | 3,5p |
| 13. Jan Gustafsson | Solna MSK | (3,5) | 3,5p |



Jonas



Gunnar



Ingemar



Ingvar



Flemming



Leif



Claes S



Guffy



Lennart



Niklas

Seniorcupen i Semistunt

Linflygets Dag i Västerås

1. Rudolf R 20p
2. Björn O 15p

Vårtävlingen i Karlskoga

1. Rudolf R 20p
2. Torbjörn Ö 15p
3. Flemming G 12p
4. Ingemar L 10p
5. Björn O 9p

RM i Karlskoga

1. Rudolf R 20p
2. Flemming G 15p
3. Ingemar L 12p
4. Björn O 10p
5. Claes S 9p
6. Jonas N 8p

Västkusträffen i Kungsbacka

1. Rudolf R 20p
2. Ingemar L 15p
3. Flemming G 12p
4. Björn O 10p

Galax Open i Västerås

1. Torbjörn Ö 20p
2. Björn O 15p

Vänersborgspokalen i Vänersborg

1. Björn O 20p
2. Flemming G 15p
3. Ingemar L 12p

Vårgårdatävlingen i Vänersborg (!)

1. Björn O 20p
2. Flemming G 15p
3. Ingemar L 12p

Summering:

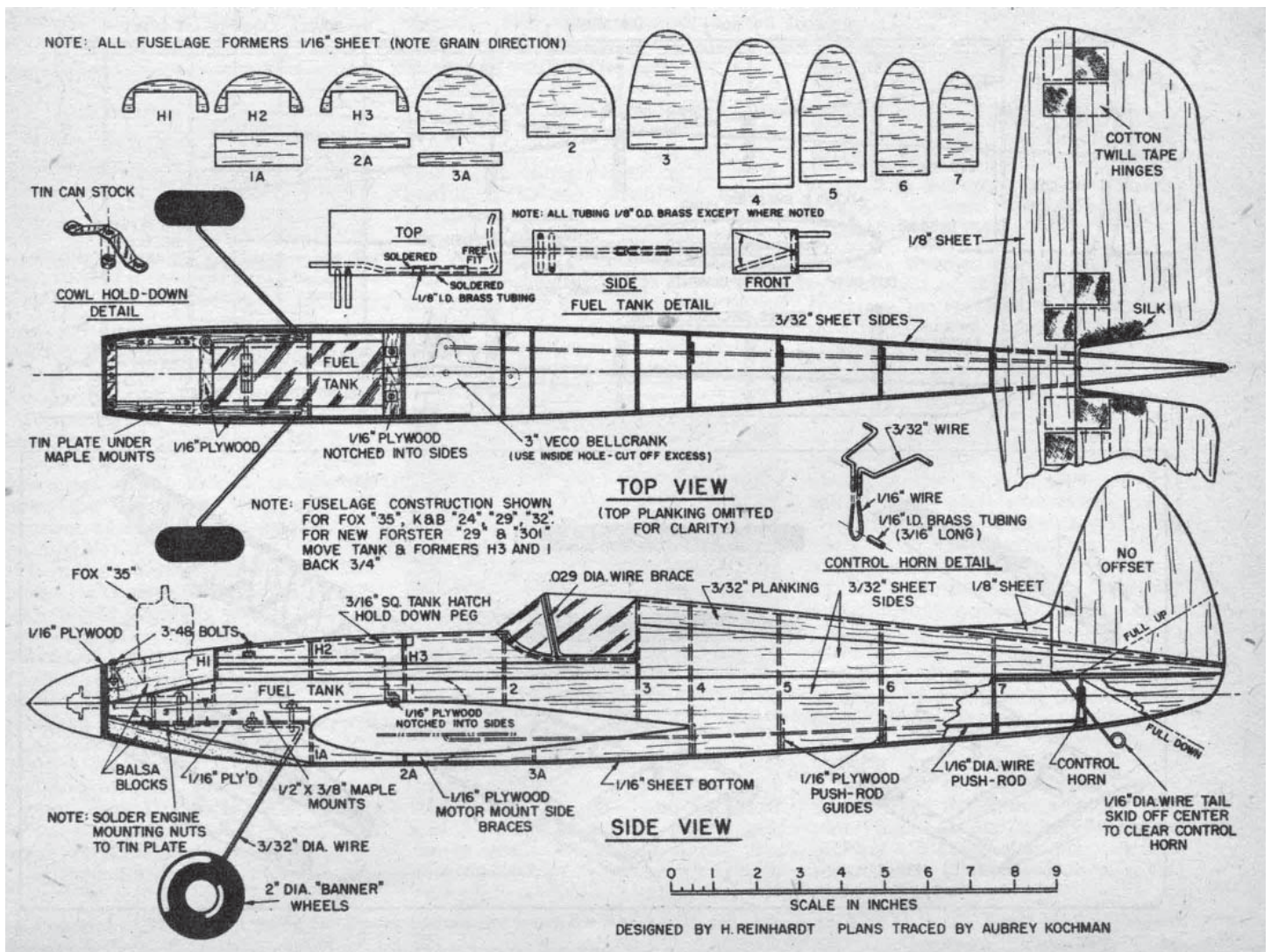
- | | | |
|-----------------------|-----------------------|-----|
| 1. Björn Ohlzon | (15+9+10+10+15+20+20) | 99p |
| Karlskoga MFK | | |
| 2. Rudolf Ross | (20+20+20+20) | 80p |
| Karlskoga MFK | | |
| 3. Flemming Göransson | (12+15+12+15+15) | 69p |
| Vårgårda RFK | | |
| 4. Ingemar Larsson | (10+12+15+12+12) | 61p |
| Vänersborgs MK | | |
| 5. Torbjörn Östin | (15+20) | 35p |
| Karlskoga MFK | | |
| 6. Claes Samuelsson | (9) | 9p |
| S:a Dalarnas MFK | | |
| 7. Jonas Nygren | (8) | 8p |
| Karlskoga MFK | | |

Stunt Winner

LINA:s vintagehorn

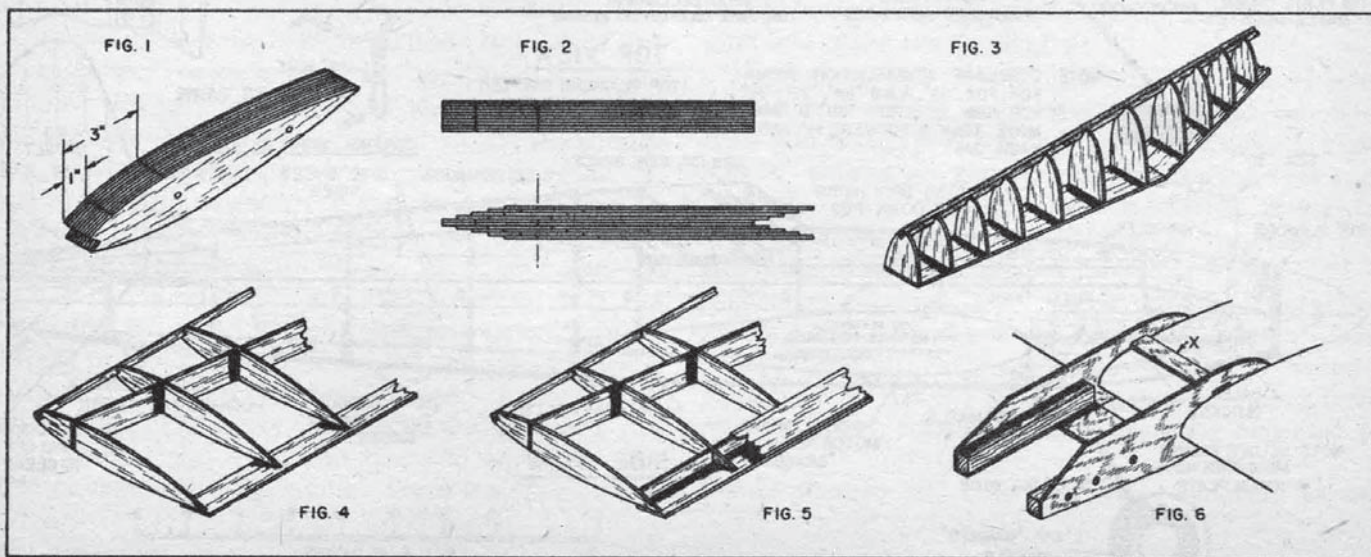
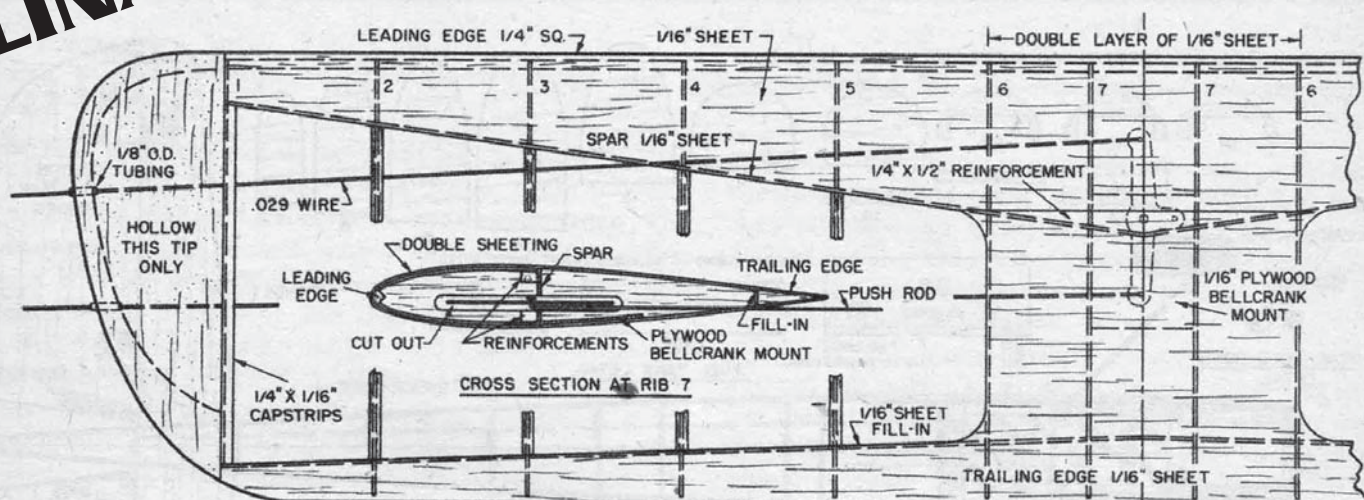


Harold Reinhart's
International Stunt Winner



LINA:s vintagehorn

Stunt Winner



En vinnare i nostalgihörnet

En modell som gjorde djupt intryck när jag, för inte så länge sedan läste om den i Air Trails från januari år 1951, är Harold Reinhart's "International Stunt Winner".

Den är avsedd för en .35-motor och spännvidden, uträknad från tidningen, förefaller vara ungefär 1062 mm.

Framförallt är det vingkonstruktionen som verkar både väldigt svår och praktiskt invecklad men samtidigt teoretiskt mycket begåvad. Man förskjuter helt enkelt de lösa vingspryglarna lagom mycket och sågar av dem på mitten. Sen är det "bara" att limma de främre sprygdeldarna mot framkanten och därefter "bara" att limma fast alla sprygdeldar mot den delade mittbalken.

Hur man kan bygga en vinge på det sättet utan att den blir skev övergår mitt förstånd, men troligtvis har det något med byggskicklighet att göra.

Här är en bygganvisning som följer ritningens figurer:

Figur 1. Markera "1" och "3" "avsågningsmarkeringar" på spryglarna.

Figur 2. Förskjut "avsågningsmarkeringarna" jämnt, och såga av spryglarna vid strecket.

Figur 3. Vingbalken (ungefär 1" hög) skärs försiktigt med kniv mitt på och knäcks. Främre sprygdeldarna limmas fast.

Figur 4. Bakre delen av spryglarna och nedre delen av bakkantlisten limmas.

Figur 5. "Sheet Fill-in" limmas på bakkantlisten mellan spryglarna, därefter övre bakkantlist.

Figur 6. Visar motorbockar och tankfästet "X".

Resultatet för den som lyckas med vingkonstruktionen är en vinge med normal vridstyvhet och styrka, men till mycket lägre vikt. Håll med om att man kunde redan på den tiden.

Bilderna är från Air Trails, januari år 1951.

Äldre ritningsnummer # 151.

Willy Blom



Brittiska Mästerskapen 2007



Ken (80+) har tävlat med linstyrda modeller sedan 1940-talet och är fortfarande "still going strong". Han och Charlie bildar med marginal det lag som har högst medelålder i racingen.



Även Charlie (80+) har tävlat sedan 1940-talet. Fortfarande har han känslan för att flyga racing även om han numera inskränker sig till klasserna 1/2A och A Vintage Team Racing.



Under alla år på Nats har vi haft "The Tasty Tucker" som vårt favoritmatställe på tävlingsplatsen. Allt ifrån "Double Cheese Burger" (på engelskt vis) till "Full English Breakfast" (intagen utomhus i snålblåst och regn!) har passerat våra strupar.



Finalen i A Vintage Team Racing med bl a Bernie Langworth. Piloten med det vita pannbandet heter Toogood och är ganska svår att flyga emot eftersom han är väldigt lång.



Taffy Bollen gick till final både i 1/2A Team Racing och F2C.



Marknadsplatsen med försäljare av allt ifrån mat till kläder till modellprylar upptar ett stort område. I år gynnat av vädret vilket gjorde att man t ex kunde inta sin glass sittande.

Brittiska Mästerskapen 2007



När Jo Halman (Mrs) håller i speed-tävlingen behöver ingen tvivla det minsta på att allt är planerat och timat ner i minsta detalj. Men så flyter också tävlandet på utan problem.



Depån för speed-flygarna ser övergiven ut (förutom en tapper svensk!) men det är en synvilla. Allt folk befinner sig bakom fotografen eftersom de inte ville vara med på bild.



Final i Barton B med bland annat Derek Heaton.

Resultat

F2A Speed

Placering, Namn	1	2	3
1 Halman Peter	291.64	293.23	294.88
2 Eisner Paul	0	277.93	291.25
3 Brewin Dave	274.69	279.92	0
4 Morrissey Ken	0	279.58	260.12
5 Gustafsson Jan	274.69	277.47	0
6 McGladdery Richard	0	0	0

F2C Team Racing

Placering, Namn	1	2	3	Semi1	Semi2	Final
1 Langworth/Broadhead	3:22.0	Dnf	Dnf	3:20.6	Dnf	6:42.8
2 Heaton/Bollen	4:20.2	3:25.7	Dnf	3:22.9	Dnf	6:58.6
3 Fry/Whorton	3:37.7	Dnf	Dnf	3:51.2	3:30.8	75 v
4 Larsson/Gustafsson	3:33.9	3:35.1	Dnf	3:35.6	3:44.7	
5 Holmes/Robson	69 v	29 v	3:31.7	3:42.9	3:35.7	
6 Barker/North	3:40.4	3:46.1	96 v	3:36.1	33 v	
7 Leeman/Robinson	3:40.2	3:33.9	Dnf	3:52.1	3:39.3	
8 Ross/Yeldham	3:36.6	Disq	3:32.3	Disq	3:47.6	
9 Toogood/Ward	Dnf	3:42.0	45 v	4:16.4	3:50.2	
10 Fitzgerald/Thomason	3:40.8	3:52.3	3:38.8	68 v	3:57.1	
11 Walker/Pear	32 v	4:27.1	59 v	-	27 v	
12 Hart/Hart	4:14.3	4:06.9	4:20.5			
13 Daglish/Worgan	Dnf	Dnf	Dnf			

1/2A Vintage Team Racing

Placering, Namn	1	2	Final
1 Toogood/Ward	4:10.4	4:30.9	8:09.8
2 Green/Newbold	4:05.1	Dnf	8:54.0
3 Haywood/Haywood	4:26.1	4:05.0	9:14.7
4 Gustafsson/Larsson	4:46.0	4:30.9	
5 Flack/Springham	4:31.5	5:04.4	
6 Blades/Blades	6:16.1	Dnf	



John Broadhead hade många järn i elden. I finalen i Vintage A T/R flög han med denna fint byggda modell.



Som vanligt träffade vi Julio Isidro från Portugal (till vänster). Han flyger tillsammans med engelsmannen Dave Ridley.

World Cup i Moskva



Utanför öppningen mellan läktarna (naturligtvis avspärrat med höga nät) fanns lingårdarna och provdragsplatsen. Till vänster utanför lingårdarna fanns det ett tält där man sålde grillmat mm. Kaffe & tilltugg kunde också köpas på läktaren.



Arrangören hade verkligen fokus på säkerheten. De två läktare som fanns var ordentligt säkrade med både tak och nät ut mot tävlingscirkeln. Läktaren längst bort i bild var en åskådarläktare med sittplatser medan den närmast i bild hade lösa bord och stolar. Idealiskt för mekande combatflygare. I bakgrunden syns det torn där sekreteriat och FAI-juryn kunde följa matcherna. Start och stopp av heaten sköttes av ett datorsystem kopplat till anläggningens PA-system. Otroligt bra fixat!



På söndagen var det kallt och regn. Francesco längtade efter den spanska värmen och man kan tro att Lennart och Inge-
mar gjorde detsamma (insvepta i en dansk sovsäck!).



Under lördagen (då också invigningen hölls) fylldes läktaren av barn & ungdomar ditkörda med buss. Antagligen hade man gjort reklam i skolorna för att få så många att komma. Har svårt att tro att de skulle vara tvångskommenderade ut för att titta på 92 stycken (!) flygande tokar från 10 olika länder.



Förutom individuellt tävlande var det också en lagtävling. Vid invigningen fick alla ställa upp med en skylt med sitt lags namn. Håkan, Lennart och Francesco bildade "Team Viking", tyvärr ej så framgångsrikt som man hoppats på!



Pokalerna var stora och de som aspirerade på att vinna var tvungna att förvissa sig om att det fanns plats att frakta hem metallen. Störst var vandringsspriset i lag (i plexiglasbox).

World Cup i Moskva



Tävlingen hölls på den kombinerade rytterstadion/längdskid-anläggningen i Khimki. Ett stort inhägnat område med flera gräsytor, läktare, paddockar, hotell, matsal med mera. Affär fanns strax utanför entrén. I stort sett alla som var med och tävlade bodde på anläggningens hotell vilket gjorde att man kunde umgås och förbrödras på kvällarna. Mycket trevligt!



Team Viking "in action", Francesco, Lennart och Håkan förbereder utrustningen inför ett av Håkans heat.

Resultat (92 deltagare i F2D: största tävlingen under 2007!)

Placering	Namn	Land	
1	Trifonov Igor	RUS	W W W L W W W W W W
2	Khatkevich Alexey	KAZ	W W W W W W W L W L
3	Belyaev Andrey	RUS	W W W W W W W L L
30	Vao Jari	FIN	L W W L
30	Forss Timo	FIN	W L W L
30	Henriksson Kim	FIN	W W L L
30	Östman Håkan	SWE	W L W L
30	Forbech Henning	DEN	W W L L
46	Forss Jussi	FIN	L W L
46	Mons Francesco	ESP	W L L
46	Kudsk Anders	DEN	W L L
46	Shields William	GBR	L W L
68	Jones Mervyn	GBR	L L
68	Leino Laura	FIN	L L
68	Nord Lennart	SWE	L L
68	Price Gordon	GBR	L L



I ett tidigare nummer av LINA fick vi en stilstudie av Henning Forbech som mekaniker. Här kommer en stilstudie av Henning i sin roll som combatpilot på utflykt till rysk tävling.

Varför flyger inte julklappsmodellen?



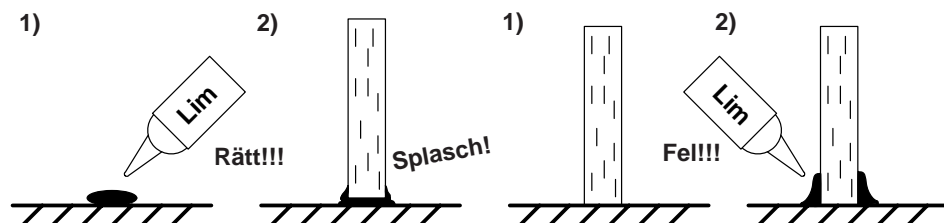
Pelle Gelang flög combat på 60- och början av 70-talet och var med i landslaget, bland annat vid EM i Belgien 1965. I SM har det blivit ett silver som bästa placering. Här är en artikel Pelle skrev i slutet på 1960-talet.

Svaret på frågan är troligen att det inte har varit julafton än. Men det är svårt att få modellen att flyga även efter julafton. Det kommer att kosta Dig många byggsatser och många byggtimmar innan Du lärt Dig hålla Ditt flygplan över marken.

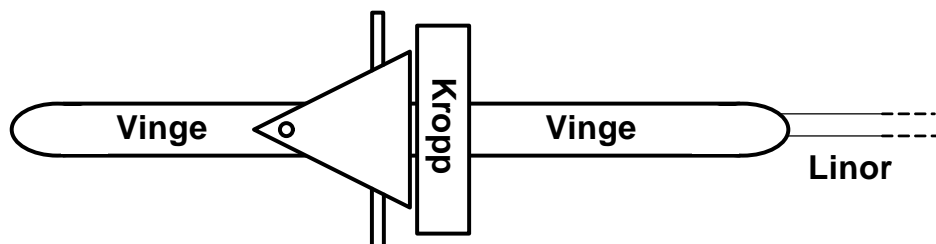
Eftersom en vanlig julklapp är en liten glödströmsmotor och en linkontrollmodell, kommer jag här att skriva om linkontroll, men i klubblokalen träffar Du säkert någon, som kan hjälpa Dig, om Du har några andra problem.

Det är svårt att starta motorn första gången! Försök därför att få tag i någon modellflygare, som kan hjälpa Dig i början. Om Du inte kan få någon hjälp, tror jag att det är lättast om Du gör Dina startförsök någonstans där det är varmt, t ex i ett garage. Om Du mot förmodan skulle få igång motorn, så stäng av den igen ganska snart (Innanmamma och grannarna kommer rusand!). Vädra då och då. En glödströmsmotor är svårare att starta utomhus så här års och det blir väldigt kallt om fingrarna. En startbeskrivning följer nästan alltid med motorn, så det går jag inte in på här.

När Du sedan bygger modellen gäller det att få den så stark som möjligt. Vanligaste felet är fel lim! Hobbylim är inte hälften så starkt som Du tror! På en nybörjarmodell kan Du



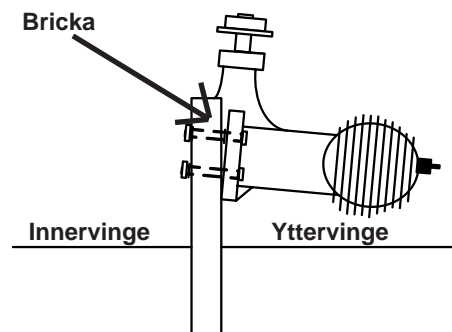
Figuren till vänster visar hur man på ett korrekt sätt limmar ihop två balsabitlar.



Tanken måste placeras så att matningsröret ligger på samma höjd som motorns centrumlinje. Är matningsröret förskjutet i höjled kommer motorn att uppvisa olika gång i planflykt jämfört med ryggygning.

limma alla trädelar med ett bra slöjdlim, t ex Cascol (Obetald reklam). Lacka väl över limfogarna! Limmer skall läggas mellan ytorna, som skall limmas, inte utanpå. Knappnålar, klädnypor, gummiband mm är bra att ha.

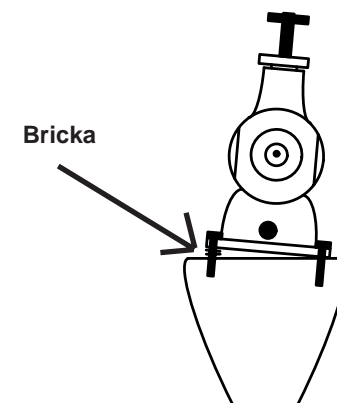
Du måste vara fullt medveten om att Din första modell kommer att hamna i en brasa någonstans! Därför är det ingen att putsa och måla den vackert, men slabba gärna över med ett lager färg som skydd mot bränslet. Viktigt är att rodren går lätt och inte hakar upp sig hur Du än vrider och vänder på modellen. Tanken måste sitta stadigt. Ett sätt att fästa den är med glasfiber och lim. Glasfiberremsa för ungefär 50 öre per meter finns hos varje tapetserare. En trekanttank skall sitta med trekanten utåt mot yttervingen.



Med hjälp av brickor placerade under främre fästskruvarna kan man rikta motorn utåt och få bättre linsträckning.

Motorn skall naturligtvis också sitta stadigt. Rikta den gärna lite utåt med hjälp av brickor t ex. Proportionerna i figurerna är felaktiga, men principen syns väl i alla fall hoppas jag. Du bör ha tyngd i yttervingen (5-15 gram), t ex en stor skruv. Elektriker brukar lämna små stumpar av blykaplad kabel efter sig. Det kan vara bra att ha som tyngd.

När Du nu kan starta motorn och har modellen färdig är det alltså dags för det första flyghaveriet. Välj en dag då det är vindstilla och tag helst med Dig någon som kan flyga (men kom ihåg att det är Du som skall flyga och inte han). Ta tag i handtaget med höjdroderslinan uppåt. Håll armen rak och prova hur det känns att höja och sänka armen. När Du höjer armen gör rodret utslag uppåt (modellen stiger) och när Du sänker armen gör rodret utslag nedåt.



På en modell med stående motor och fästögglorna i baklocket (typ Cox Tee Dee) placeras brickorna vid fästskruvarna på innervingsidan.

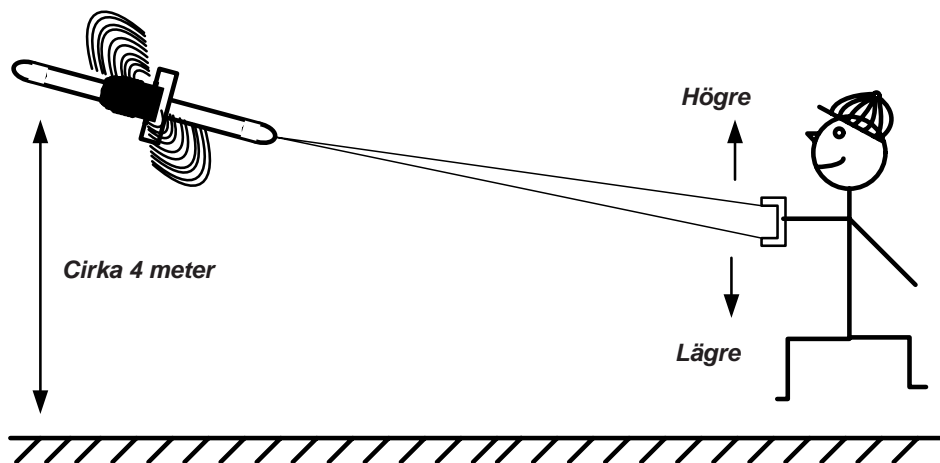
När Du flyger gör Du likadant men Du måste vara snabb. Gör små roderutslag! Planet reagerar väldigt snabbt för djuproder, så akta Dig för stora armrörelser nedåt. Försök att flyga i planflykt ungefär 4 meter ovanför marken. Tanka inte fullt första gången, för då blir Du antagligen yr i huvudet efter några varv. Lämplig linlängd för 0,8-1,5 cm³ motorer är 8-10 meter. För 2,5 cm³ motorer kan det vara lämpligt med ungefär 12 meter.

Kom ihåg! Bli inte ledsen efter första flygningen! Det är bara att bygga ett nytt plan. Du lär Dig flyga ganska fort och jag lovar att det är värt besväret i början. Har Du väl lärt Dig flyga så tror jag att Du aldrig kommer att sluta med modellflyg! Gå till klubblokalen och fråga när Du får några problem.

Lycka till!

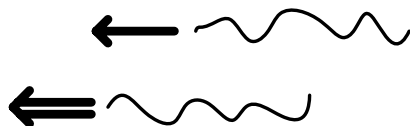
Pelle

Varför flyger inte julklappsmodellen?

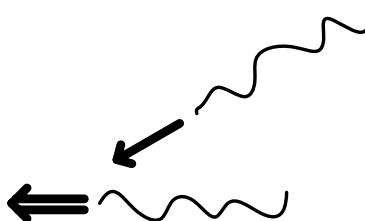


Första steget när man börjar flyga är att hålla modellen i planflykt.

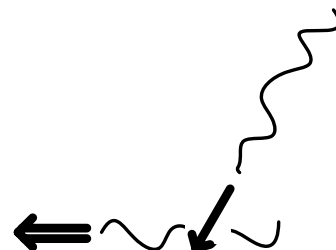
1)



2)



3)



Combat-taktik, figur 1: Vanlig klipp.

Combat

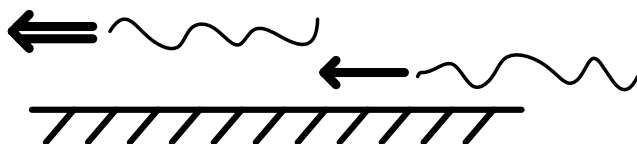
Combat är en ganska ny gren inom svenskt modellflyg. Den har snabbt blivit mycket populär beroende till största delen på att det är en spännande gren. Utrustningen som behövs är också enkel, vilket väl bidrar till att speciellt yngre modellflygare börjar tävla i combatklassen. Eftersom combatflygarna i AKG (=Aeroklubben i Göteborg. Red:s anmärkning) är lätt räknade tycker jag att det är på sin plats med en presentation av klassen i hopp om att det skall bli fler så småningom.

I combat tävlar två flygare mot varandra. Vinnarna går vidare och får möta vinnaren från ett annat heat osv....Två flygare står alldeles intill varandra och flyger i samma cirkel med lika långa linor till sina plan. I stjärten på flygplanen hänger en serpentin i ett snöre. Det gäller att med propellern på sitt eget flygplan klippa av en bit av motståndarens serpentin. Ett sådant klipp belönas med 100 poäng. Dessutom räknas 1 poäng för varje sekund modellen befinner sig i luften under heatet. Om en modell kvaddas får man sätta in en reservmodell under heatets gång.

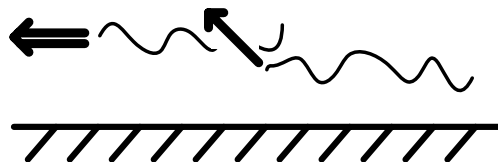
Heatet varar i 5 minuter och dessa minuter brukar gå otroligt snabbt. Mera exakta regler kan fås genom SMFF (eller mig). Antalet tävlingar brukar vara 6-8 per år.

Kan Du flyga planflykt utan större besvär och kanske till och med göra wingover eller looping? Då kan Du börja lära Dig flyga combat. Du behöver ingen speciell combatmodell. Flyg med en vanlig nybörjarmodell. Skaffa Dig en kompis att flyga med och någon som släpper modellerna, sedan är det bara att sätta igång – försiktigt!! Försök inte att klippa de

1)

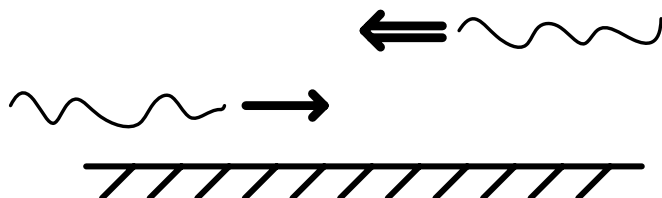


2)

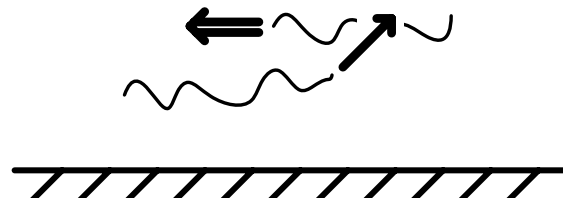


Combat-taktik, figur 2: Fienden flyger lågt. Ditt plan är snabbast.

1)

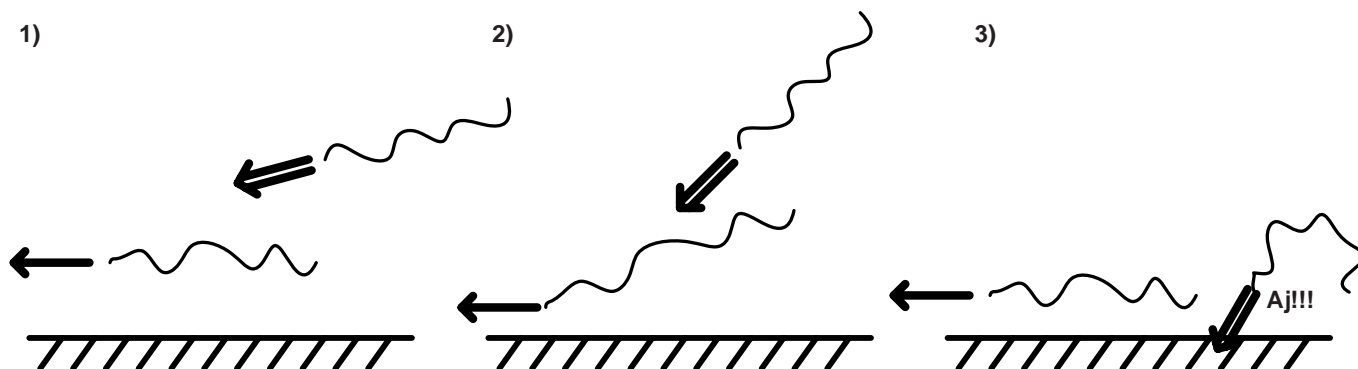


2)



Combat-taktik, figur 3: Klipp i ryggläge (svårt).

Varför flyger inte julklappsmodellen?



Combat-taktik, figur 4: Undanmanöver genom lågflygning.



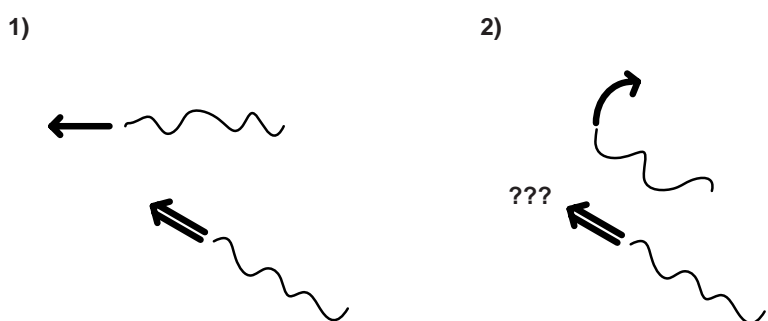
Många "gamla" combaträvar finns på detta kort från en tävling i Vänersborg på tidigt 1970-tal; Från vänster ses Anders Leimalm, Pelle Gelang, Mats Kesselmark, Mikael Svensson, Jan Hygren, Ingemar Larsson och Conny Åquist.

första gångerna, det är svårt nog att flyga två i samma cirkel! Lintrassel i luften är mycket vanligt, men kan ofta ordna upp sig om man handlar lugnt.

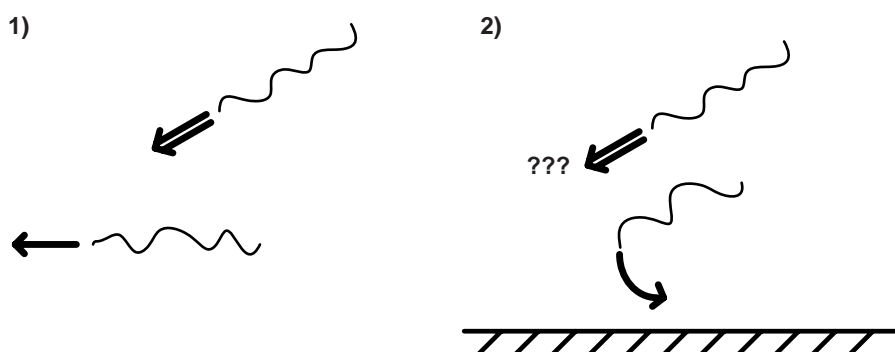
När Ni sedan börjar flyga med serpentin, så gör några klipp på varandra utan undanmanövrar för att känna hur det känns. Naturligtvis måste Ni ha lika långa linor. Så småningom kan Ni ju börja tävla mot varandra om Ni har gott om balsa och lim.

Många modeller senare, när Du vill flyga mer avancerat, är det dags att bygga en riktig combatmodell. Den skall vara stark och lättbyggd. En lämplig modell är den nedan beskrivna. Den är avsedd för en 2,5 – 3,5 cm³ motor. Om Du har en mindre motor är antagligen "Fantom" en lämplig byggsats. Det viktiga är inte vilken modell Du bygger, utan HUR Du bygger den (Byggbeskrivningen och ritningen kommer i nästa nummer. Red:s anmärkning!)

Med den nya modellen kan Du nu börja träna (Ensam i cirkeln) på de svårare manövrarna. Börja till exempel med att flyga högt – det är inte så lätt som det låter. Jag har försökt rita några typiska situationer i ett combatheat, och vilken taktik Du kan använda. "Fienden" är ritad med dubbelpil. Behärskar Du allt detta och kan starta Din motor, så blir Du Svensk Mästare nästa år. Lycka till!



Combat-taktik, figur 5: Undanmanöver genom looping.



Combat-taktik, figur 6: Undanmanöver genom bunt (Se upp för marken!).



Så här se Pelle ut idag!

World Cup 2007

Årets World Cup är avslutad. Största svenska (och nordiska) framgången är Pers fina andraplats i F2A Speed. Bra insats har även Guffy gjort genom att knipa en sjundeplats.

Det nordiska deltagandet i F2B Stunt har varit på gränsen till katastrofalt dåligt. Enbart Lauri har visat sig. Var är alla stuntflygare? Har man inte insett tjusningen med att delta vid världscuptävlingar? I F2C Team Racing har bara de "vanliga" svenskarna deltagit och platserna blivit i paritet med tidigare år.

Glädjeämnet är F2D Combat där piloter från både Sverige, Danmark, Finland och Norge deltagit. En bidragande orsak är naturligtvis att vi haft en världscuptävling i Sverige i år. Inför nästa år gäller det att locka ut fler svenskar i Europa..... Men att 27 nordbor tävlat i combat är inte illa!

Ser man på världscupen som helhet har F2A, F2B och F2C haft ungefär ika många tävlingar och tävlande som föregående år medan F2D fortsätter trenden att öka från år till år. 2007 var det hela 285 piloter från hela världen som deltog i minst 1 tävling. Kompletta listor hittar man på CMBL:s hemsida (www.f2cdbl.org).



Med flitigt tävlande och goda insatser blev pingvinen Anders Kudsk från Danmark bäste nordbo i F2D Combat. Här syns Anders i kamp med (mot) Boris Faizov vid Moskva-tävlingen.

F2A Speed (59 deltagare)

1	Kalmar Sandor	HUN	886.0 km/h
2	Stjärnesund Per	SWE	876.0 km/h
3	Elekes Imre	HUN	862.9 km/h
7	Gustafsson Jan	SWE	828.7 km/h
37	Lyhne-Hansen Niels	DEN	265.2 km/h
45	Jørgensen Carsten	DEN	253.8 km/h

F2B Stunt (156 deltagare)

1	Dessaucy Luc	BEL	84 p
2	Maggi Alberto	ITA	73 p
3	Delabarde Serge	FRA	73 p
32	Malila Lauri	FIN	24 p

F2C Team Racing (81 lag)

1	Ougen/Surugue	FRA	60 p
2	Surugue/Surugue	FRA	45 p
3	Alonso/Iglesias	ESP	35 p
30	Samuelsson/Axtilius	SWE	12 p
32	Larsson/Gustafsson	SWE	11 p
47	Stjärnesund/Gustafsson	SWE	6 p



Så här ser Per ut med favoritmodelltypen i handen och favoritbiltypen i bakgrunden.
Foto: Bengt Martinelle.

F2D Combat (285 deltagare)

1	Trifonov Igor	RUS	80 p
2	Chornyy Stanislav	UKR	69 p
3	Smelkov Mikhail	RUS	60 p
13	Kudsk Anders	DEN	40 p
17	Pedersen Christian	DEN	35 p
35	Bjerager Ole	DEN	25 p
39	Forbech Henning	DEN	24 p
49	Schou Bjarne	DEN	21 p
58	Bertelson Bjarne	DEN	18 p
62	Forss Jussi (jun)	FIN	17 p
62	Valkonen Kimmo	FIN	17 p
62	Östman Håkan	SWE	17 p
73	Hostrup Niels	DEN	16 p
83	Nord Lennart	SWE	14 p
86	Forss Timo	FIN	13 p
112	Törneman Casper (jun)	SWE	9 p
116	Lysgaard Steen	DEN	8 p
116	Vassbotn Per	NOR	8 p
157	Bertelson André	DEN	3 p
157	Odh Gustav (jun)	SWE	3 p
208	Karlsson Niklas	SWE	0 p
208	Bejhem Mats	SWE	0 p
208	Fällgren Bengt-Åke	SWE	0 p
208	Larsson Johan	SWE	0 p
208	Nilsson Niklas	SWE	0 p
208	Ohlzon Björn	SWE	0 p
208	Östin Torbjörn	SWE	0 p
208	Valo Jari	FIN	0 p
208	Henriksson Kim	FIN	0 p
208	Leino Laura	FIN	0 p

Modellmotorbränsle -

Vad driver motorn? Vad förbränns i bränslet?

Som fortsättning på förra numrets artikel om olja kommer här fortsättningen om bränslet och dess innehåll.

För att kunna välja och blanda bränsle med olika egenskaper är det nödvändigt att känna till vissa grundläggande begrepp.

Kompressionsförhållande

När man talar om kompressionsförhållande (som vi kallar E) är det normalt det geometriska som avses. Det förklaras enklast genom att man studerar figur 1. Detta beskriver inte alltid ett verkligt förhållande, då det t ex i en tvåtakts modellmotor finns portar i cylinderloppet vilka gör att bränslet inte kan komprimeras innan kolven stängt portarna. Ett bättre uttryck är:

$$E = \frac{\text{Volym före kompression}}{\text{Volym efter kompression}}$$

där kompressionen räknas från det ögonblick när den sista porten stängs.

Justering av detta förhållande vållar inga problem med en dieselmotor där motkolven vanligtvis är steglöst reglerbar i höjdled. För en glödstiftsmotor är det däremot nödvändigt att justera kompressionsförhållandet med hjälp av topplockspackningar (shims).



Luis Petersen

För att öka förbränningen (och hastigheten) i sin egen kropp rekommenderar Luis som oxidationsmedel ett måttligt intag av franska rödviner av god kvalitet. Av bilden framgår tydligt att detta ökar välmäendefaktorn högst avsevärt!

För en dieselmotor är kompressionsförhållandet normalt 17-22:1 medan det för en glödstiftsmotor ligger på 7-11:1.

Otto-processer

När en gas komprimeras ökar trycket och därmed temperaturen. När en bränsleblandning förbränns under konstant volym ökar trycket. Tryckförhållandet i cylindern i en

tvåtaktsmotor kan visas i ett idealiserat Otto-diagram (uppkallat efter uppfinnaren av förbränningsmotorn). Se figur 1.

Sluttrycket från kompressionen beror på kompressionsförhållandet genom formeln:

$$P_2 = P_1 \times E^{1.4}$$

vilket innebär att det inte bara är kompressionsförhållandet som bestämmer sluttrycket utan också begynnelsestrycket, eller rättare sagt trycket när kolven stänger portarna.

Om man t ex använder en pipa eller kompressor, vilka ökar matningstrycket, ska man sänka kompressionsförhållandet eller ändra bränsleblandningen.

Ett med sanningen överensstämmande diagram ser något annorlunda ut eftersom processerna är långt ifrån ideala. Under kompressionen förångas det bränsle, som sänker trycket, och därmed gör att temperaturen faller. Se figur 2.

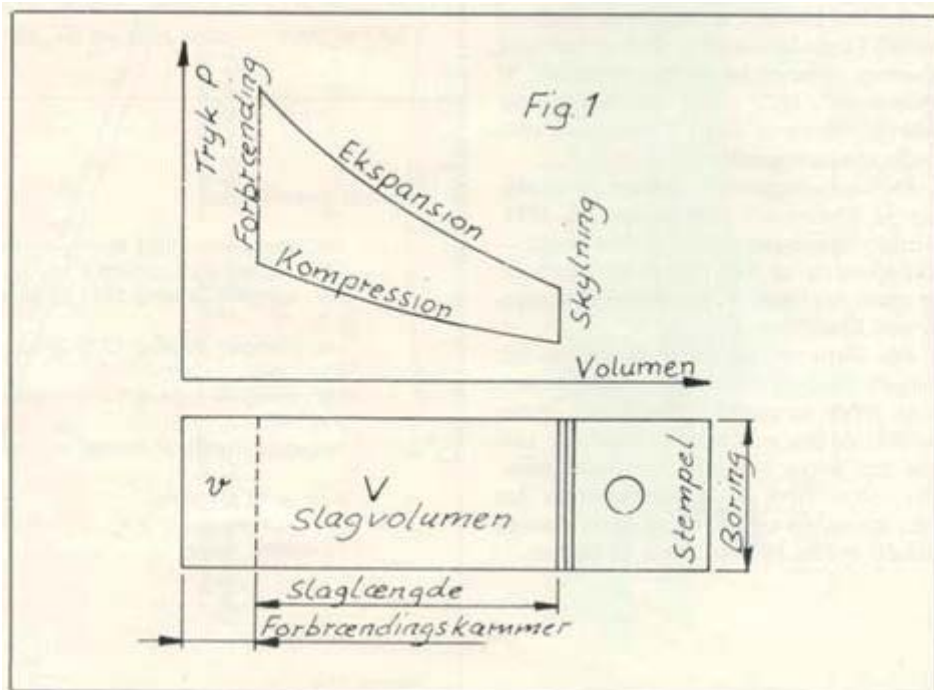
Förbränningen sker inte vid konstant volym eftersom antändningens utbredning i förbränningsutrymmet tar en viss tid. Spridningen av förbränningen har en maximal hastighet av 50 meter/sekund. I kolvens bottenläge är alla portar öppna varför den nedersta delen av diagrammet är närmast obestämbar. Ytan innanför kurvan är ett uttryck för det arbete motorn levererar till kolvbulten per varv.

I praktiken kan man rita kurvan som ett tryck/tid-diagram mätt med en tryckgivare i cylindern. Figur 3 visar ett sådant diagram för en Super Tigre 15 Diesel vid ett varvtal på 12.000 rpm.

Tändning

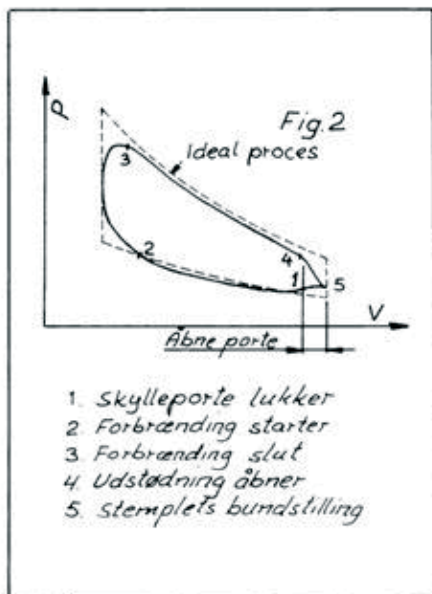
Antändningen av bränsleblandningen skall helst ske lite innan kolven når sitt maximala toppläge, dvs förbränningen skall ske under högt tryck. I en tändstiftsmotor är tändningstidpunkten en rent mekanisk inställning medan den i en dieselmotor är beroende av att temperaturen i cylindern är tillräckligt hög för att få bränslet att självständigt tända.

För en glödstiftsmotor sker antändningen som en kombination av temperatur och en kemisk reaktion mellan bränslets alkohol och glödtrådens platinahalt. Startar man förbränningen för tidigt knacker motorn. Detta kan åtgärdas genom att man sänker kompressionen eller minskar andelen nitrometan i bränsleblandningen. Startar förbränningen för sent tappar man både i effekt och driftekonomi. Åtgärden är motsatt mot ovan,



Figur 1. Otto-diagram.

vad är det som driver motorn?



Figur 2. Verkligt tryck i motorns cylindrar jämfört med den ideala kurvan.

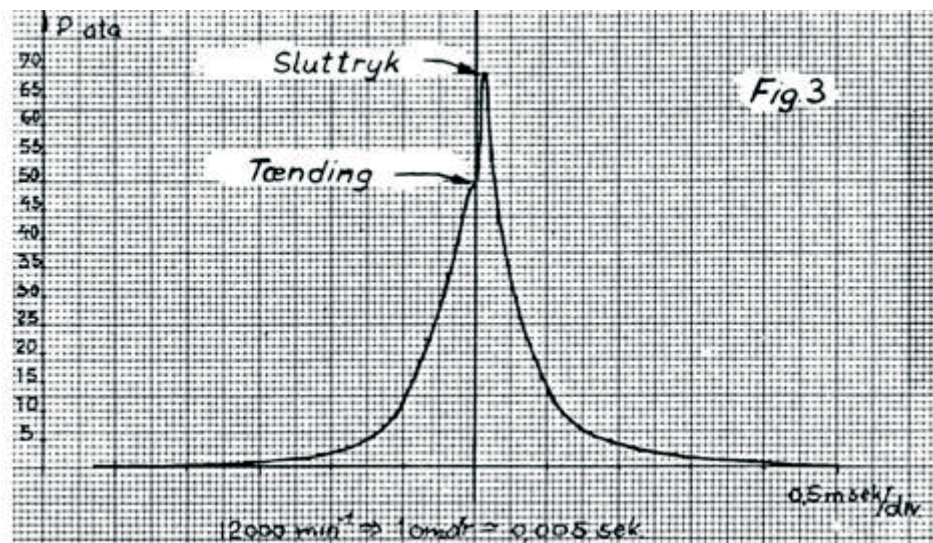
dvs man ökar kompressionen eller nitrometanhalten för att på så sätt uppnå korrekt förbränningstidpunkt.

Det är bra att veta att ju högre varvtal motorn har desto tidigare skall antändningen ske för att uppnå korrekt förbränning. Man har alltså två helt olika situationer och inställningar om motorn den ena dagen används för sportflygning och nästa dag till speed.

Detta är ett av skälen att det är mycket svårt



Så här gjordes testet.



Figur 3. Tryck/tid-diagram för en Super Tigre 15 diesel.

att göra en bra RC-förgasare till en dieselmotor eftersom den bästa inställningen för en sådan motor uppnås med en kompressionsförändring. Andra sätt för att justera tändningstidpunkten kan vara att byta mellan varma och kalla glödstift eller att ändra förbränningsutrymmets utseende.

Oktan- och Cetan-värde

Oktanvärde har väl de flesta hört talas om. Det är ett uttryck för hur bra ett bränsle kan förhindra knackning i förhållande till en blandning av Oktan och N-Heptan. 90 Oktan betyder 90% Oktan och 10% N-Heptan och är det minsta som bör användas i en glöd-stiftsmotor.

Cetanvärdet är däremot närmast det omvända. Vid hög tändningsvillighet får man ett högt värde och för en dieselmotor önskar man ett så högt cetanvärde som möjligt. Ett sätt att höja värdet är att tillsätta ämnen i bränslet, t ex amylnitrat eller DII.

Förbränning

Det som sker i cylindern under förbränningen är en kemisk process, oxidation, av bränslet varunder det utvecklas värme. Förloppet medför att gaserna i cylindern utvidgar sig och pressar kolven nedåt.

För att förbränningen skall kunna ske måste det vara ett riktigt förhållande mellan luft, bränsle och tryck. Bränslet skall helst vara förångat, vilket kräver värme. Denna värme tas från motorns metalldelar och från den omgivande luften.

Själva förbränningen tar en viss tid och är således en teoretisk bestämning för det maximala varvtal man kan få ut av en viss motor. Det ger ingen effekt om förbränningen sker i ljuddämparen!

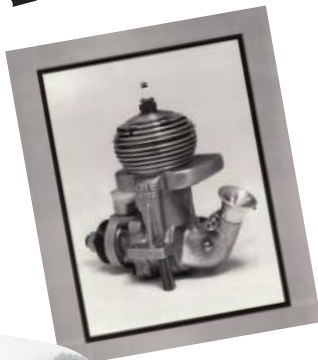
Det är bland annat därför att större motorer ger sin största effekt vid lägre varvtal jämfört med små motorer. För att öka effekten skall man alltså öka förbränningshastigheten. Det vanligaste är att inkludera ett oxidationsmedel i bränsleblandningen. Därmed minskar oktantalet och motorn kommer att knacka vilket man korrigerar genom att sänka kompressionen. Exempel på ett sådant oxidationsmedel är nitrometan.

/Luis Petersen

Red's anm: Har Ni läsare frågor om bränsle och förbränning är Ni välkomna att skriva till LINA så skall Luis besvara frågorna.

LINA tipsar om:

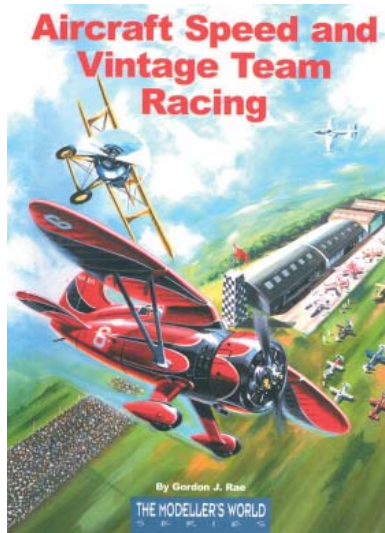
Böcker



Mike Clanfords värld av motorer

Det har nu kommit en nyttgåva av boken med foton på Mike Clanfords modellmotor-samling. Över 200 sidor fulla med gamla godingar. Till skillnad från Jim Dunkins bok (LINA 1/06) innehåller denna bok väldigt lite data om respektive motor men den är ändå mycket läsvärd med många fina foton av allehanda motorer.

Utgiven av Clan Enterprises.
Finns att köpa på www.traplet.com för £15.
ISBN 0 9512524 0 2



Allt om Vintage Speed och Team Racing

För den som är intresserad av vintage är denna bok nästan ett måste. Motorer, propellrar, modeller och mycket mer från perioden 1947-1965 hittar man i boken.

Utgiven av Traplet Publications.
Finns att köpa på www.traplet.com för £20.
ISBN 978 1 900371 96 4



Skvaller från Finland



Från Alf L kommer här två bilder på Mikko Hussos nya plan. Han har flugit 7 starter (antagligen mer nu!) och allt verkar bra.



Noblern med Mc Coy 35 är en byggsats från Top Flite (1964).

Jetco-byggsats av en Sabre Stunt med motor Mc Coy 35.



Engelsk modell för Team Racing byggd efter ritning i Aeromodeller ca 1964. Motorn är en Super Tigre 2,5 cc diesel.

Här poserar Kalle Lindblad med sin Sabre drygt 40 år senare. Alla tre modellerna på korten är byggda av Kalle.

Mera från Moskva



Khimki, där tävlingen gick, är en förstad till Moskva belägen ca 1 timmas bilresa från Röda Torget. Stridsvagnshindret på bilden symboliserar hur nära tyskarna kom Moskva under andra världskriget. Alldeles till höger utanför bild ligger också Moskvas IKEA, målat i precis samma färger som hemma!



Varje kupol i taket på tunnelbanestationen till höger hade sitt eget tema. Naturligtvis (!) fanns modellflyg med i en kupol.



Alldeles intill Röda Torget och Kreml låg ett underjordiskt köpcentrum i flera plan. Mitt i detta center fanns en kupol liknande en jordglob och där ljuset utifrån fick lysa upp kartan.



Vid ingången till köpcentrat fanns en anläggning med dammar och springbrunnar. Naturligtvis skulle Igor och Håkan, bara för sitt eget höga nöjes skull, blöta ner sig totalt.



Igor Trifonov och Evgeny Fadeev var våra värdar under vistelsen i Moskva. De var väldigt gästfria och vänliga och ägnade åtskilliga timmar åt att visa oss Moskva. Här i en av de vackraste tunnelbanestationer jag någonsin sett.



I en annan tunnelbanestation (inte den ovan) fanns det också utsmyckningar med modellflygplan. Här ger Lennart de små barnen en hjälpande hand för att få igång motorn.

Grushin's ungdomscenter, Khimki (Moskva)



Från Evgeny Fadeevs lägenhet på 15:e våningen i ett nybyggt höghus hade man en perfekt utsikt ner på ungdomshuset. Här syns också asfaltcirkeln (uppe till vänster) medan det som ser ut som en cirkeln till höger i själva verket är en damm för modellbåtaktiviteter. I de kommande planerna ingår att anlägga en gräscirkel. Vid fråga om de kringboende inte stördes av ljudet fick jag svaret att så inte var fallet!



Vid entrén till byggnaden hade man satt upp en minnestavla över P D Grushin. Sergey (till vänster) är föreståndare för ungdomshuset medan Kalle till höger var med och tolkade.



De som sysslade med banracing hade också ett eget rum.

Combattävlingen i Khimki heter egentligen Grushin's Cup. Varför då undrar Ni?

Pavel Dmitrevich Grushin (1906-1993) var en rysk flygplans- och raketkonstruktör. Redan 1931 fick han anställning på MAI (Moscow Aviation Institute) och ett av hans första konstruktioner var jaktplanet GP-1. Senare i livet kom han att syssla med raketer och hans sista konstruktion blev S-300. Vill Ni veta mer är det bara att söka på Google....

Även om han levde hela sitt yrkesverksamma liv i en kommunistisk regim fick han ihop en stor sparad slant. På ålderns höst (och utan arvingar??) fick han för sig att sätta pengarna i en stiftelse för att främja ungdomsaktiviteter i allmänhet och modellflyg i synnerhet.

Resultatet blev ett ganska imponerande ungdomens hus i Khimki dit ungdomar är välkomna och där man vill stimulera aktiviteter och kunskapsinhämtande av olika slag. Under Sovjet-tiden bekostades stor del av driften via statliga anslag medan man idag är beroende av (privata) sponsorer, kursavgifter och insamlingar.



Det fanns rum för allehanda aktiviteter från musik till slöjd och modellflyg. Just linstyrarnas rum var tomt denna lördag (de kanske var på tävlingen?) medan undervåningen var fylld av schackspelare barn i åldern 8 till 12 år.



En annan vy av linstyrarnas rum. Modeller överallt.....

Var det bättre förr?

Ett världsproblem som många ständigt brottas med är ju frågan om allt var bättre förr. Framförallt den äldre delen av befolkningen tycks odla denna tes, kanske beroende på sviktande minne eller kanske för att vissa saker verkligen var bättre förr. Yngre individer kanske inte tycker att det var bättre förr, kanske beroende på att de då var små och var omgärdade av olika regler om tider när man skulle vara hemma, läsläsning, vad man fick göra och inte göra etc.

En slutsats man med säkerhet kan dra är i alla fall att det fanns mer linflygare i Sverige förr (läs 1960-talet). Det var ju speciellt kul för de som tävlade, för alla tycker vi väl att det är roligare att vinna en tävling med 33 deltagare än en med 3 deltagare. Så nog var det bättre förr....

För oss som inte var med och tävlade då ger det en viss stimulans och upplysning att läsa gamla nummer av Modellflygnytt. I ett referat från lin-EM i Genk 1963 kan vi läsa att alla makter var emot de svenska T/R-flygarna trots att de hade förhoppningar om framgångar. Nada final! Speedflygarna hade inte trevligare de; en modell slet sig och i en annan rasade motorn innan tidtagningen avslutats medan den tredje deltagaren aldrig lyckades hitta någon inställning. Och en stackars finsk stuntflygare fick se sig bestulen på segern av partiska domare. Vem vann stunt? Jo, en kille från Belgien! I Combat hade Sverige bara en deltagare och han blev diskad för någon rigorös regel i samband med start av motorn.... Var det bättre förr?

Nordiska Mästerskapen 1963 blev inte till större glädje för "di svenske". Finland sopade nästan banan med alla andra förutom i combat där Sverige fick en fullträff men MFN konstaterar att det lika mycket

berodde på dålig konkurrens som egen skicklighet. Det var bara danske Per Hasling som kunde bjuda motstånd! Team Racing ansågs som svenskarnas paradgren men det blev bara ett stort bakslag och Finland via bröderna Sundell vann. I speed tog Finland alla medaljplatserna. Som grädde på moset vann Finland också stunt genom Juani Kari. Naturligtvis vann Finland hela lagtävlingen! Var det bättre förr?

I nr 2/1964 hittar vi en insändare angående landslagen och hur lagen bör tas ut. Tydligt var det så på den tiden att de tre bästa (vid uttagnings tävlingar eller vilken beräkningsgrund man hade) fick åka till VM/EM med de tre nästa fick åka på NM/NL. Insändaren vill att man enbart skall skicka garvade tävlingsrävar på landslagsuppdrag och dånicker som bara vunnit SM eller UT ska icke göra sig besvär. Det antyds att det är rent oförsvarligt att skicka ut dessa stackare att tävla mot flygare från andra länder. Utan undantag kommer en sådan person till korta och kan göra tabbar som ger honom ett psykologisk knäck. Dessutom kommer ju då lagets resultat att försämrans..... Att skicka ut linstyrare som inte har någon chans eller att behöva övertala folk att åka bara för att få fulla lag måste upphöra! Allt enligt insändaren "Ej landslagskandidat". Var det bättre förr?

Likaväl som andra år höll man även 1964 ett UT. Detta år gick tävlingen på ett blåsigt Bromma och gällde för uttagning till VM i Ungern senare på sommaren. Team Racing och Combat ingav förhoppningar om internationella framgångar medan speed och stunt ansågs som sorgebarn där resultaten inte var gångbara utomlands. Några veckor innan UT hade det varit vårtävling på Bromma. Denna gång med nordiskt deltagande från Danmark och Norge. I speed vann Rolf



Det är bara att konstatera att säkerhetstänkandet gått framåt på 40 år. Även om hastigheterna var lägre då kan det väl knappast vara säkert att delvis befinna sig inne i flygcirkeln vid omstarterna. Att Rolf Hagel använde denna metod berodde på att han startade motorn med vänster hand.

Hagel komfortabelt med sin säkra men ack så gamla och fula "nödspeed". I stunt lade Danmark beslag på de två första platserna. Var det bättre förr?

I referatet från VM i Ungern kan vi läsa att de vackra drömmarna om svenska framgångar inte infriades. Den svenska truppen bestod av 8 tävlande och 7 supportorer hade anlänt med höga förväntningar. Dessutom hade Aeromodeller tippat Sverige som favorit i lagtävlingen i Team Racing. Att modeller kraschade, linor gick av och allehanda annat dj-lskap drabbade Sverige kan väl bara till viss del skyllas på blåsten. Var det bättre förr?

Innan VM besökte svenskarna Östtyska Mästerskapen i Rostock. Förutom Sverige och de inhemska flygarna deltog även piloter från Jugoslavien och Polen. I Team Racing tog Sverige de två första platserna medan det i stunt blev en bronspeng. Det var bättre förr!!

Danmark stod som värd för Lin-NM 1964 och redan rubriken på referatet säger de mesta; "Bleka svenska insatser på Lin-NM". Danskarna ansåg att det var lugnt väder medan svenskarna kallade det blåsigt. Allting är relativt..... I combat hade Sverige räknat med att ta storslam men det visade sig att motståndarna hade tränat och blivit bättre sedan året innan. En annan besvärande sak var FAI:s nya provregler vilket tydligen gjorde bedömningen svår och vansklig (!!!??). Bland annat fick Peter Evers stryk av danskarnas bästa man, Leif O Mortensen, vilken med från flygning chockerade den segervisse svensken. Var det bättre förr?

Denna blåst tycks ha förföljt alla svenska linflygare 1964. SM kördes också i mycket blåsigt väder i Stockholm (Bromma). Bland annat skulle eldprovet för FAI:s nya combatregler ske. Dessa innebar t ex att omflygning skulle ske ifall en kollision inträffade under heatet. Aktuell poängställning tog man med

RIKSSTÄMMA

med

"SKÄMTISAMKOMMA"

i Norrköping 14—15 nov. 1964

Lördag kl. 16.00 Stämman öppnas

kl. 19.00 Gemensam supé, underhållning av egna förmågor och artister.

Söndag kl. 9.00 Förhandlingar.

kl. 12.30 Särskilt arrangemang för deltagande damer: Mannekänguppvisning el. likn.

Detaljprogram och anmälningsblankett utsändes till klubbar och MFM:s pren.

Reservera redan nu tid för deltagande, i Norrköping!

Hjärtligt välkomna!

Förbundsstyrelsen

Alla aktiviteter är barn av sin tid. Eller skulle det idag locka folk till Riksstämman om man annonserade att t ex Bengt Lindgren skulle recitera dikter av Kristina Lugn?

Var det bättre förr?

sig till omflygningen. Man konstaterar att dessa provregler är avsevärt sämre än de svenska och att antalet kollisioner ökat markant. Det förekom i mer än vartannat heat, det Ni!!!! I stunt saknade man det kända namnet Erik Björnwall (SM-tvåa 1963). Då den sexfaldige svenske mästaren i speed Måns Hagberg inte ställde upp ansågs den ständige tvåan Ove Kjellberg ha sin chans. Trots att Ove klämde i med personligt vann Rolf Hagel och Ove fick lägga ännu en silvermedalj till samlingarna. Var det bättre förr?

1964 firade SMFF sin 8-åriga levnad genom att ha en extra festlig Riksstämman. Stämman hölls utan någon störande tävling samtidigt och ansågs ha varit en succé. Flera celebra personer bevisade tillställningen, bland annat borgmästaren i Norrköping och generalsekreteraren i KSAK med flera. Efter två timmars förhandling på lördagen vidtog en utsökt middag vilken efterföljdes av olika muntrationer av deltagarna själva. Förutom allsång framfördes flera spontana och optimistiska inslag om svenskt modellflyg. En gammal känd modellflygare deklamerade Fröding och dansen fortsatte fram till klockan 23.00. Alla lämnade Folkets Hus i Norrköping med en stärkt tro på svenskt modellflygs framtid. Vad har vi för tro på svenskt modellflygs (linflygs) framtid idag? Var det bättre förr?

Under hösten dyker det också upp mer insändare om linstyrarna och landslaget. Signaturen "Blågul" konstaterar kallt att de svenska resultaten under 1963-64 utomlands varit avsevärt sämre än vad man presterat på SM



Modellflygnytt från 1960-talet innehöll mycket linflyg och det var linflygare på var och vartannat nummers omslag. Till stor del beroende på att Göran Alseby var redaktör för tidningen. Formatet var A5 med 32 till 64 sidor per nummer och 6 nummer per år då som nu.

Det här omslaget från nr 5/1964 är taget efter en tävling i östtyska Rostock och visar Ove Kjellberg, Göran Alseby och Måns Hagberg tillsammans med Arctic Circler. Den sommaren gjorde flera svenska linflygare en turné till Östtyskland, Jugoslavien och Ungern.

och UT. Att skylla på nervositet duger inte eftersom det handlar om flygare som varit med länge. Tanken framförs att det kanske är så att de som blivit landslagsuttagna är nöjda med att blivit uttagna och därefter slutar med träningen? Som slutkläm anser insändaren att UK (uttagningskaptenen) skall ges större befogenhet att komponera laget och att man inte skall låsa sig vid resultaten från UT. Personer som visat sig ständigt misslyckas utomlands skall inte tas ut!

Till detta fogar Valter Johansson (i Lammhult) att han anser linstyrarnas turnelag med besök i Östtyskland på väg till VM vara ett stort misstag. Han hävdar att det erfarenhetsmässigt visat sig omöjligt att behålla den "rätta gnistan" vid alltför intensivt tävlande och att de lyckosamma resultaten i Östtyskland och Jugoslavien borde kommit vid VM i Ungern istället! I det följande numret av MFN fullkomligt vimlar det av insändare angående landslaget. Flygarna själva beskriver att det var lätt att nå bra placeringar i tävlingarna på väg till VM pga dålig konkurrens medan det på VM var mycket tuffare motstånd. Valter Johansson återkommer med synpunkten att ett intensivt tävlande sliter ner modellerna innan den verkligt viktiga tävlingen, EM/VM, och att man som landslagsman skall kunna sin tävlingsklass så bra att man inte behöver någon ytterligare träning. Det Ni!!! Var det bättre förr?

Tomten på västkusten
önskar en
God Jul och ett Gott Nytt År

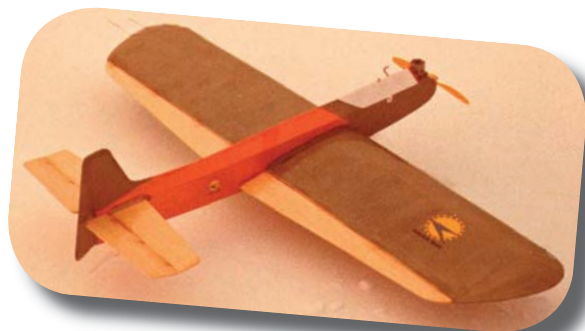
Hur gick det sen?

Semi-snobbstunt - det spännande slutet!

På begäran kommer här sista delen och det spännade slutet på serien om Semi-Snobbstunt. Modellen var min första "riktiga" stuntkärra, som med tiden kom att se mer mobbad än snobbig ut och då övertogs av Stellan som första "Storstuntkärra". Vissa tider var modellen i ganska dåligt skick, men med hjälp av djupgående kirurgiska ingrepp kom den upp i luften igen.

Stellan har använt modellen mycket flitigt i år och allt gick bra tills lördagen den 20:e oktober i år. Flygvädret verkade fint, men vinden blåste rakt in i den låga vassa solen, vilket gjorde det mycket svårfluge. Vingarna smälte inte, som dom gjorde för Ikaros, men istället var det en av solens planeter som närmade sig Semi-Snobbstunt med en fart av cirka 80 km/h. Trots hyfsat mjuk gräsmatta blev resultatet enligt bilden till höger, men 38 år är ändå en godkänd livslängd på en stuntkärra. Överst ses modellen som ny.

Willy Blom



Mer minnen från förr.....



Från Erik Björnwall har LINA fått några bilder på Göran Alseby.

De var ju klubbkamrater i Umeå MFK på sent 1950-tal och tidigt 1960-tal.

Bilderna är från SM 1959 eller från Umeås klubbmästerskap 1960.

Kepsarna var vita och blå och av skumplast och en gimmick från gossarnas sida.

Angående Arctic Circler

En liten kommentar till förra numrets artikel om Arctic Circler. Jan-Erik Falk (som numera framgångsrikt tävlar i linbil) och jag tillverkade nya delar till ETA. Han jobbade då på KTH, en avdelning för optik/laser och dom hade en verkstad där det stod en gigantisk svarv som vi lånade på kvällar och helger. Gigantisk = synnerligen stabil, t o m jag lyckades svarva en topp med extremt tätt mellan kylflänsarna, koniska kylflänsar och krymppassning på cylindertoppen. Komskruv av aluminium, diameter 10 mm, för att leda värme från motkolven ut till toppen.

Då jag byggde denna topp trodde jag att man med tillräcklig kylning skulle kunna hindra motorn från att krokna om den fick bränsle i underkant. Det blev en betydande förbättring men ingen bot. (Har senare förstått att t o m vattenkylda fullstora racingmotorer typ Indianapolis inte kan ge max och gå snålt samtidigt. Hörde Kenny Bräck snacka om taktik och antal varv, kände igen problemet.)

Vår ETA fick en ny frontbox också. Svarvades av stål i en enda uppsättning i ovannämnda svarv = 100% runt och 100% koncentriskt. Tätning av Delrinplast. ETA hade ju bara 1/4" axel och jag gjorde en bussning så att bakre lagret kunde bytas mot 8 x 22 mm. Den där frontboxen gav jag vill minnas 1600 extra rpm jämfört med den bästa originalboxen, det var väl huvudnyckeln till att vi kunde flyga i 165 km/h och 70 varv.

Måns Hagberg



Här poserar Erik och Göran med sina stuntmodeller.



Ett T/R-heat från tidigt 1960-tal (eller sent 1950-tal??). Från vänster ser vi Göran Alseby, Per-Olof Bäckman och Nisse Björk.