

LINA

nr 1-08



SPEED STUNT TEAM RACING COMBAT



I detta nummer: Semispeed • Finska ringar • Semestertips
• Rapporter från de nordiska bygglokalerna • Vintage •
Combat-tips • Tävlingskalendrar • Vibrationer • Boktips •

Flitens lampa lyser i Uddevalla!



Ingemar Karlsson i Uddevalla har ägnat vintern åt ett nytt Impact-bygge. Färgsättningen i rött och svart är på plats (sprutmålning naturligtvis!) och nu är det endast ett antal lager klarlack som saknas innan premiärflygning.

I nosen sitter en OS FL70 fyrtaktsmotor (Är Ingemar först i Sverige med fyrtaktare i Stunt?). Då motorn väger ca 500 gram har byggherren garderat med kortad nos och lite extra bly längst bak. Propeller 12x6.

Vingen är av cellplast (från Lars Roos) och plankad med balsa medan kroppen är en lådkonstruktion uppbyggd på traditionellt vis. Oket är 4" stort och alla stötstänger är av kolfiber med kullinkar. Landningsstället är av duraluminium och liksom det mesta i modellen egentillverkat.

Istället för en vanlig plåttank har Ingemar monterat en clunktank. Linlängden kommer att bli någonstans 20,5-21 meter och flygvikten är beräknad till ca 1960 gram.

Mer info följer efter flygning.



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,

Nytt år, nya kärror, nya tävlingar och första numret av LINA.

Jag hoppas få se några nya svenska kärror under året. För egen del håller jag på med ommålning av en av mina Impactar. Tanken är att den ska bli reservmodell på årets VM i Frankrike.

Den traditionella stunt/domarkursen som vi brukar ha i samband med Vårtävlingen i Karlskoga tänkte vi ha även i år. Dock är tävlingen flyttad från Kristi himmelsfärdshelgen till slutet av juni. Så på fredagen innan tävlingen skall vi ha någon form av stunt-meeting. Fältet är bokad, så boka in dagen och helgen redan nu. Mer info kommer.

Vi ses!

Staffan Ekström

Varför

kommer inte LINA förrän nu?

Många har frågat varför det inte kommit något nytt nummer av LINA förrän nu. Svaret är mycket enkelt:

Dygnet har bara 24 timmar och tiden har inte räckt till för undertecknad. Arbete, eget tävlande plus annat har fått högre prioritet.....

Det är trots allt trevligt att Ni saknar LINA och förhoppningsvis skall det bli en något jämnare utgivning framgent.

/Ingemar

INNEHÅLL I DETTA NUMMER:

• Vad händer i Uddevalla?	av Ingemar Karlsson	2
• Finska ringar	av Kai Karma	4-5
• Att bli pappa till en Shark	av Dan Hune	6-7
• Vad händer hemma hos Clamer?	av Clamer Meltzer	8-9
• Vintage: Miss F.A.I.	av Kjell Rosenlund.....	10-13
• Semispeed	av Ingemar Larsson	14-17
• Medlemsmatrikel 2008	18-19
• Vibrationer	av Luis Petersen.....	20-21
• Finskt skvaller	av Alf Lindholm.....	22
• Combat-statistik	av Henning Forbech	23
• Tävlingskalendrar	av Ingemar Larsson	24-25
• Fynd på bokrean	av Ingemar Larsson	26
• Utflyktsmål på VM-resan	av Ingemar Larsson	27
• Junioraktiviteter i Kristiansand	av Per Vassbotn	28

• **Omslagsbild:** Vinter och snö avskräcker inte Vänersborgs combatflygare. Johan och Tobias har hunnit med åtskilliga heat under den årstid de flesta tillbringar i bygglokalen.

Finska ringar från Kai!

GÖR DINA EGNA KOLVRINGAR

Du kanske har en äldre motor och kan inte köpa ny kolring till den, eller du vill bara experimentera och lära dig något nytt. Om du kan svarva, kan du göra nya kolringar.

Jag beskriver här hur jag gjorde nya ringar till mina Super Tigre femtiettor. Ringarna blev mycket bra; Jag tävlade och övade hela sommaren -07 i F2B med dem, både i Finska mästerskapet liksom i Aalborg och Vänersborg.

Traditionellt är kolringar ofta av gjutjärn. Jag råkade ändå ha mjukt blyhaltigt automatstål i hyllan och beslöt att använda det. Det är lätt att svarva och passar bra ihop med den hårda kromade cylinderväggen av ST .51.



Bild 1. Första steget: en rund ring har svarvats. Modellen till vänster.



Bild 2. Verktiget som håller ringen då den bearbetas.



Bild 3. Ringens springa skärs.

Jag antar att du har den gamla fast kanske slitna ringen som modell. Du kan börja med att svarva en rund ring. Dess inre diameter skall vara samma som den ursprungliga ringens då den inte är ihoppresad i cylindern och springan alltså är öppen. Yttre diametern skall vara 0.4 – 0.5 mm större än originalens och tjockleken samma eller högst 0.02 mm större. Om du kan svarva och dina verktyg är vassa är detta inte något stort problem (Bild 1.).

För att kunna fortsätta behöver du ett verktyg som håller ringen då den bearbetas vidare. Det är lätt att svarva t ex av aluminium. Det består av en del som kan sättas fast i svarvens chuck samt två skivor som passar på den smalare ändan av denna del och kan pressas på plats med en skruv (se bild 2). Skivornas yttre diameter är 0.2 – 0.3 mm mindre än cylinderns inre diameter.

Verktiget används först för att göra springan till ringen. Pressa ringen in i verktiget osymmetriskt så att dess ena sida inte är

Finska ringar från Kai!

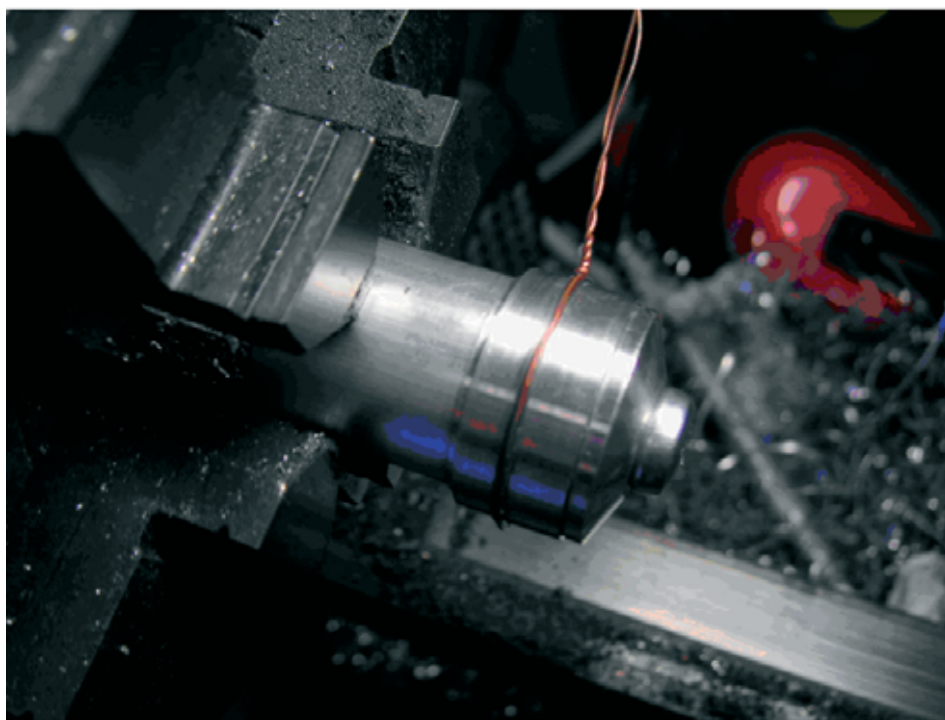


Bild 4. Ringen ihoppresad i verktyget.

mellan skivorna. Jag använder en slitsen i en Dremel-borr som är fastsatt i svarven och kan styras så som svarvens egentliga verktyg (Bild 3). Gör springan lika bred som originalens. Om ringen har en grop som passar till en tapp i kolven för att ringen inte kan rotera (som ST .51), kan den filas nu.

Nu skall ringen sättas in i verktyget ihoppresad med koppartråd, plåtremsa eller dylikt (Bild 4). Här är den centrala iden av hela

processen: Ringen skall vara rund då den är inne i cylindern vilket betyder att den inte är rund då den har tagits ut; med andra ord, den skall svarvas då den är ihoppresad. Använd inte fingrarna för att pressa ringen, annars blir den U-formad. Försök centrera ringen så bra som möjligt, men kom ihåg att den inte kan ha exakt samma diameter i varje plats då den inte är rund. Dra åt verktygets skruv och kolla åter att ringens springa är fast. Ta bort koppartråden.

Nu är det dags att svarva ringen rund. Använd vassa verktyg och gör så bra yta som möjligt. Diametern skall vara samma som cylinderns inre diameter eller kanske 0,01 mm större om du vill vara försiktig. Nu kan du ta den nästan färdiga ringen ur verktyget.

Det är ändå möjligt att den inte riktigt passar varken till kolven eller cylindern. Sätt in ringen i nedre delen av cylindern som vanligen har större diameter. Skuffa ringen uppåt med kolven. Om den inte går hela vägen, sätt lite fint slipapper mellan ringens ändar, pressa ihop ringen lätt och slipa bort lite av ändarna. Skuffa in ringen i cylindern igen osv tills den går hela vägen utan större motstånd.

Sätt inte ringen på plats ännu, utan försök se hur den går in i kolvens springa från sidan. Den måste gå in utan något motstånd; Om du känner att den fastnar, måste du slipa den tunnare. Ringen måste kunna röra sig fritt; Om den fastnar fungerar inte motorn! Ta bort 0,01 mm genom att lätt röra ringen på en fin och rak slipsten och försök igen osv.

Sedan är det bara kvar att putsa ringen och sätta den på plats. Böj ringen så lite som möjligt; Om du bryter den, måste du börja allt på nytt igen. Lycka till!

Kai Karma



Bild 5. Den nya ringen med modellen.

Dan Hune har blivt pappa till en Shark

Ved VM i Spanien i 2006, som for øvrigt var en rigtig god oplevelse, fik Flemming Pedersen og jeg for alvor øjnene op for Yatsenko-brødrenes (Ukraine) fantastiske modeller.

Jeg husker specielt en dag på træningscirklén, hvor vi, medens vi pakkede ud, iagttog Yatsenko-brødrenes træningspas. De kommende minutter var nok med til at hjælpe en beslutning på vej. Vi havde begge gået og syslet lidt med tanken om at købe en Yatsenko-model, så her var jo lige en god lejlighed til at studere dem på nært hold.

Nu er det jo sådan i stunt (vi er nogle stykker, som vil sige desværre), at man hurtigt kan skille fårene fra bukkene! Ja faktisk allerede i manøvre nr. 2: Dobbelt wing-over!! Starten kan man være heldig med, men dobbelt wing-over! Den er man næppe heldig med. Den "trækker søm ud"!

Yuriy startede sin flyvning, og da han gik over i sit dobbelte wing-over, og nærmede sig udretningspunktet, stod vi hver især og tænkte: Nu må han da snart vende om i rygflyvning!

Han ventede, og han ventede i op til flere 100' dele af et sekund. Og så endelig kom modellen ud i rygflyvning. En engelsktalende fyr som iagttog det sammen med os, vendte sig om imod os, "knækkede kroppen sammen", og sagde noget i retning af "oh, shit man!".

Han var, ligesom Flemming og jeg, vildt betaget af Yuriy's nerver, og evner til at vende på det rigtige tidspunkt. For os så det ud som om han først drejede i de foreskrevne 1,5 meters højde. Det følte som tiden gik i stå et øjeblik, og nakkehårene rejste sig.

Den "opvisning" i flyvning og koncentration vil vi aldrig glemme! Andrei gik så i cirklen og gjorde stort set det samme! Så var Flemming og jeg solgt! Da vi kom hjem, bestilte vi hver en "Shark" fra Andrei. Yuriy's YAK 55 model fløj garanteret lige så godt, men vi var begge to faldet for Shark'en.

Her, knap to år efter, oprandt endelig dagen, hvor min Shark ankom. Kassen bliver åbnet meget forsigtigt, udpakningen foregår stort set i slow-motion. Alt bliver vendt og drejet mange gange, så pludselig var der gået det meste af en time.

Den håndværksmæssige udførelse er bare "second to none". Der er så mange detaljer som er gennemført ud i den yderste konsekvens, at man kun kan tage hatten af for disse to brødre i Ukraine.

Billederne taler jo nogenlunde for sig selv, men lige et par kommentarer. Tanken er dækket af et lag balsa-træ. For at hindre



Stolt och nybliven Shark-ägare!

"opskumning" af brændstoffet, med efterfølgende dårlig mot-organ til følge. Understellet er et andet eksempel på en genialitet. Ingen skruer eller andet tingel-tangel. De skubbes bare på plads i vingerne, og der lyder et lille "klik" – så sidder de som de skal. Demonteringen går næsten lige så let.

Jeg kan kun sige: En særdeles veludført model! Jeg har ikke fløjet med den endnu, men mon ikke der snart er så meget forår i luften, at jomfru-flyvningen kan udføres.

Amerikanerne har også fået øjnene op for modellens fortræffeligheder. Orestes Hernandez vandt således US Nats 2007 med en Shark. Andrei blev nr. 3 ved EM i 2007.

Bedre reklame kan man da næsten ikke gøre for en model. Jeg vil bruge Shark'en ved VM i Landres, Frankrig i år.

/Dan Hune



En Shark som får plats i en liten väska!



Lidt gulf for "vægtvognene":

Tank	61 gram
Ydervinge	248 gram
Indervinge	240 gram
Bagkrop	208 gram
Forkrop	291 gram
Haleplaner	84 gram
2 Understel	86 gram
Spinner + div. Skruer	76 gram
Motor	304 gram
Lyddæmper	58 gram
Propel	21 gram

Flyveklar model uden brændstof:
1677 gram.



Ingen valbiff för Clamer

Trivial Pursuit



I fjor høst stod jeg ovenfor det vanlige valget; hva skal jeg bygge i vinter? I tillegg kom spørsmålet om hva slags motor jeg skulle bruke. Jeg har gjennom de siste seks årene prøvd mange forskjellige motorkonsepter. Normale 2-taktere som Stalker, samt Retro motorer. I tillegg har jeg prøvd Saitos 4-taktere. Jeg har også fløyet med elektro med brukbart resultat.

I fjor var jeg i kontakt med Kaz Minato som selger Stalker motorer. Jeg har i mange år brukt Stalker motorer med godt resultat. Han kunne fortelle at han hadde prøvd en Stalker .66, modifisert med porting for resonansrør med godt resultat. Det spesielle med denne motoren er at den er konstruert for å gi maks effekt rundt 7-9.000 omdreininger. Med andre ord ikke en typisk turtallsmotor som man tenker på med bruk av resonansrør. I praksis betyr det bare at man må øke stigningen på propellen for å oppnå ønsket rundetid (5,2 sek). Resonansrøret er produsert av Randy Smith. Dette hørtet spennende ut, og motorkonseptet for den nye modellen var bestemt. (Jeg har brukte det i min R/C Curare tid.) Dette er jo slett ikke noe nytt i stuntflyger som meg er det en stor begivenhet!



Valget av modell falt på Trivial Pursuit. Utgangspunktet er et short kit fra RSM. Det vil si, ingen balsaflak og lister, eller annet utstyr. Det er kun laserutskårne deler. Det var meget bra kvalitet både på materialvalg og på selve delene. Noe å tenke på er at alle utskjæringene er basert på materialer med tomme mål. Ikke alle millimeter-lister og flak passet like bra! Bortsett fra det var det ingen problemer med kvaliteten. Jeg har modifisert kroppen litt med å sette på en annen cockpit. Jeg er ikke så glad i disse flate moderne cockpit-lignende sakene!

Neste problem under byggingen var at jeg ville ha en delbar modell. En delbar modell gir mye ekstra arbeid, men gir mange fordeler både under bygging og trimming. Jeg har bygget flere modeller som er delbare. Men på grunn av resonansrøret måtte jeg bruke en annen løsning enn jeg normalt bruker på fremre vingefeste. Løsningen fant jeg på Impact-tegningen til Paul Walker. Fire 3 mm skruer gjennom spantet foran vingen passer inn i et tilsvarende spant med blindmuttere som er festet i vingen. Skruene kommer man til fra tankrommet.

Hovedhjul-festene i vingen er fra brødrene Yatsenko. De består av et nylonfeste med en fjærbelastet kulelink som man stikker hjulleggen inn i. Leggene er av titan. Når man tar



Det blir en ny stunt istället

den ut, er det bare å presse litt og trekke den ut. Halehjulet er festet i en lignende patent. Den delen som stikkes inn i kroppen er bøyd som en U. Den presses inn i et tilsvarende feste i kroppen. Enkelt, solid og lett å ta av og på.

Denne gangen skal jeg først trekke vinger og ror med tynt rødt papir. Dette strammes, dopes med nitrat dope 3-4 ganger. Deretter trekker jeg med tynn rød Esaki silke over papiret. Tanken er at papiret vil hindre at silken trenger mindre dope for at porene skal fylles. Flapsen er i tillegg trukket med glassfiber for å gjøre den vridningsstiv. Når dette skrives har jeg trukket høyderoret på denne måten, og foreløpig ser det ut som at det stemmer. Minuset er selvfølgelig at alt må trekkes to ganger! Kroppen er trukket med tynt papir som vanlig, og med to lag glassfiber på nesa. Når det gjelder farveskjema, er det ennå ikke bestemt. Men siden vingen blir rød, blir det noe med rødt, hvitt og blått! Jeg kommer tilbake med bilder og tekst når modellen er ferdig og fløyet.

Clamer



Kjell Rosenlunds "Miss F.A.I."

Hurra vad jag är bra! eller sagan om Miss F.A.I.

Av Kjell Rosenlund

Det kanske kan vara av intresse att lära känna vad som ligger bakom utvecklingen av en, trots allt, ganska framgångsrik modell. Sammanfattningen skrevs ursprungligen för annat ändamål, men har omarbetats något för Modellflygnytt. (Denna artikel publicerades ursprungligen i Modellflygnytt 1965. Red:s anm.) Den något koncentrerade framställningssättet kvarstår dock.

Hittills har jag byggt 7,5 st, dessutom torde ett stort antal ha tillverkats av andra byggare såväl inom som utom Sverige. Förfrågningar om pannor, byggtips mm har kommit t o m från Nya Zeeland. Här följer i alla fall data för originalmodellerna.

Nr I. Byggår 1958-59. Oliver Tiger

Motorn monterad på motorbockar med duralmellanlägg. Tvåbent ställ av 1 mm fjäderstål. Vingen uppbyggd av 2 mm:s balsaflak med huvudbalk av furu 6x8 mm, ingen bakkant, framkant av 1,5 mm hård balsa. Kropp med mittflak av balsa, spantbyggd och plankad med 2 mm:s balsa. Stabilisator: 3 mm:s HÅRD balsa. Oket delvis försänkt i vingen. Lead-outs av 0,6 mm:s wire i vingen. Tank av typ Edmonds (1958) med kulventil. Vikt 525 gram.

Modellen var helt eller delvis oflygbar. Kontrollerna kärvade, vilket omöjliggjorde styrning vid låga farter, start och landning. Tankventilen fungerade otillfredsställande, antalet flygvarv varierade starkt. Landningsstället var underdimensionerat och tålde inga smällar att tala om.

Åtgärder: Kontrollerna byttes, oket byggdes helt in i vingen. Ny tank av normaltyp insattes. Stället stagades med en pianotråd mellan hjulen. Det hjälpte. Modellen blev lättflugan och stabil.

Någon svårighet att få ut tillräckligt varvantal beroende på tryckskillnad i tankrören hjälptes med att ett litet 2 mm:s rör löddes i skvalterrörets (3 mm) mynning. Tanken något för bred, medförde i samband med motormonteringen vissa överhettningstendenser. Försök att avhjälpa dessa med redex-soppa och dylikt hjälpte ej.

Kärran fungerade i stort sett tillfredsställande under sitt aktiva liv. Blev sedan reserv, reserv-reserv och skrotades så småningom.



Håll med om att Miss F.A.I. har en tilltalande design! Foto Nils Björk.

Nr II. Byggår 1959. Oliver Tiger

Samma konstruktion som ovanstående efter ändringarna. Dock var stället betydligt kraftigare dimensionerat. Vikt 525 gram.

Fungerade bra från början. Inga andra problem än kylningen, vilket bland annat försvårade omstarterna. Tanken något smalare medförde viss förbättring.

Vann bland annat UT-59, SM-59 och SM-60. Blev final-tvåa i EM-59, men diskades för något för stor tank. Bästa tid 4.48. Modellen brann vid ett tillfälle och omkom sedermera snöpligen efter ca 1 1/2 år.

Nr III. Byggår 1960. Oliver Tiger

Samma uppbyggnad som de föregående, men med magnesiumpanna. Ritning i Aero-modeller jan-61. Vikt 525 gram. Bakkroppen 10 mm längre. Mycket goda flygegenskaper, inga kylningsproblem. Vann UT-60. Blev final-etta i VM-60, men diskades på obefintlig regel och dömdes tvåa. Bästa tid 4.39. Framgångsrik, men levde bara ett år. Krossades av fot på UT-61.

Nr IV. Byggår 1961. Eta 15

Mått som nr III. Kroppens plankning ersatt med urholkade balsablock. Vingen gjord av två 5 mm:s balsaflak på plywood-ram. Frukant svårt stark konstruktion. En resväska på Finlands-båten knäckte bakkroppen, men det reparerades lätt. Magnesiumpanna, tvåbent ställ, kontroll-lead-outs (ack, svenska språk) av pianotråd. Tank: Chicken hopper. Vikt 560 gram.

Mycket goda flygegenskaper. Tanken var svår att fylla och det hände ofta att modellen släpptes lös med halvfull tank. Motorn var svårinställd. Byte till normal tank och dito motor (Oliver Tiger). Då gick den bra. Eta-konstruktionen medförde att tanken måste ligga längre bak än vanligt. Detta gav vissa tendenser till att motorn ville axa (acca? acksa?) ihjäl sig. Detta hjälptes med att tanken flyttades något utåt, varigenom rikare nålinställning möjliggjordes. På grund av regeländring till tjockare linor hade denna modell 30 gram bly i yttre vingspetsen, de tidigare versionerna hade haft 25 gram. Vann NM-61, SM-61, blev 3:a på SM-63. Vann också mindre tävlingar. Bästa tid: 4.30.

Skuffen gjorde god tjänst under många år, men blev med tiden tämligen skabbig och visade prov på ålderdomssvaghet. Den renoverades 1964, och döptes om till:

Nr IV B Renoveringen bestod av:

All färg och klädsel revs bort. Alla nötta och oljeskadade delar byttes ut. Kontrollerna byttes delvis, allt glapp togs bort. Landningsstället byttes till enbent, osymmetriskt, med tunt plasthjul. Ny panna. Ny tank enligt Mariotte med snapsrör till avgasporten. Modellen kläddes med japanpapper (tunt, färgat) och plastades utan annan målning än dekorsations-dito. Utseendet blev nästan som nytt. Vikten minskade till 535 gram, huvudsakligen beroende på att ett landningsställben utgått och att minimalt med färg använts. Flygegenskaperna blev bättre då roderglapp o. dyl. var borta. Tankröret fungerade bra. Tanken ger jämn motorgång de första 15 varven, sedan puttrande i cirka 7 varv och

Kjell Rosenlunds "Miss F.A.I."



Kjell Rosenlund med Miss F.A.I. på Bromma flygplats någon gång på tidigt 1960-tal. Foto Nils Björk.

därefter på nytt jämn gång. Detta beror förmodligen på kapillärkrafternas inverkan. I så fall borde det vara en möjlig utväg att ändra rördimensionerna. Kärran flyger bra och lever än. Vann SM-64, UT-2:a 1964. Bästa tid: 4.38.

Nr V Byggår 1961. Oliver Tiger

Samma konstruktion som nr IV, men med enbent, centralt placerat ställ med fjädrande upphängning. Ursprungligen 30 gram bly i vingspetsen. Vikt efter modifiering 590 gram.

Flygegenskaper: besynnerliga. I starten sänktes inre vingspetsen till markkontakt. Start snett framåt-inåt, upp i luften, hattade omkring cirka 1/2 varv utan hänsyn till pilotens vällovliga intentioner. Sträckte sedan linorna och flög fort och bra. Med andra ord oduglig till tävlingsbruk.

Först utökades vingblyet till 44 gram. Detta medförde att vingspetsen inte sänktes under horisontalläge. Självständigheten i starten kvarstod dock. Tyngdpunkten flyttades fram något genom bly i motorrummet, varefter allt blev normalt. Plasthjuln (ca 2 mm tjocka) håller ungefär två tävlingar och måste sedan bytas.

Vann en hel del, bland annat EM-61, SM-61, NM-62, blev 4:a på VM-62, 2:a på SM-62. Bästa tid: 4.21, då inofficiellt världsrekord. Modellen gjorde, som synes, skäl för sin existens, men drog sig ur leken en kall höstdag i Värnamo (linkladd).

Nr VI Byggår 1963. Super Tigre

Konstruktionen samma som för nr IV och V. Infällbart landningsställ. Lead-outs av piano-tråd, trasslade ofta ihop sig. Fästöglorna felvända. Vikt 560 gram.

Flygegenskaperna var i stort sett bra, men viss instabilitet uppstod omedelbart efter det att stället fällts in. I utfällt läge, lågfart, tyngdpunkt i främre läge, erhöles god stabilitet. Vid infällningen flyttades tyngdpunkt bakåt, utan att farten var tillräckligt hög för att tillåta detta. Därav följde instabiliteten under cirka ett varv, till dess att farten ökat tillräckligt. Omedelbart före utfällningen inträffade samma sak, fast varade då något längre, ty friktionskrafter medförde att infällningen skedde vid högre hastighet än utfällningen.

För övrigt gjordes prov med bakförgasare och avstämt insugningsrör. Den gången systemet stämde något så när i luften erhöles 48 varv med 170 km/h. Det medförde dock otroliga startsvårigheter, på grund av stor inloppsarea och överfyllning av motorn. Det är alltså ej lämpat för praktiskt bruk om dessa problem inte kan avhjälpas. Modellen vilar sig för närvarande i källaren.

Nr VII Byggår 1964. Oliver Tiger

Ett försök att bygga en LÄTT modell. Vinge enligt nr I, men med huvudbalk av balsa och framkant av plywood (1 mm). Enbent landningsställ (osymmetriskt). Stället 16 mm innanför centrumlinjen ger samma moment som 15 g bly extra i vingspetsen (spännvidd

900). Kropp av glasfiberplast, med vertikal delning. Modellens balsaytor klädda med färgat japanpapper och plastade. Viktbesparing på vingen (jämför nr VI): 50 gram. Totalvikt färdig modell: 455 gram. Tank enligt nr IV B. Nosen 10 mm kortare än förut.

Hastigheten cirka 5 km/h större än med IV B (samma motor mm) Accelerationen var mycket snabb. Men, men, men ... alltför vindkänslig. Svår att pricklanda i storm, dessutom inte lika mycket "sten i snöre" som sina föregångare. Detta kanske kan förbättras genom framflyttning av tyngdpunkten.

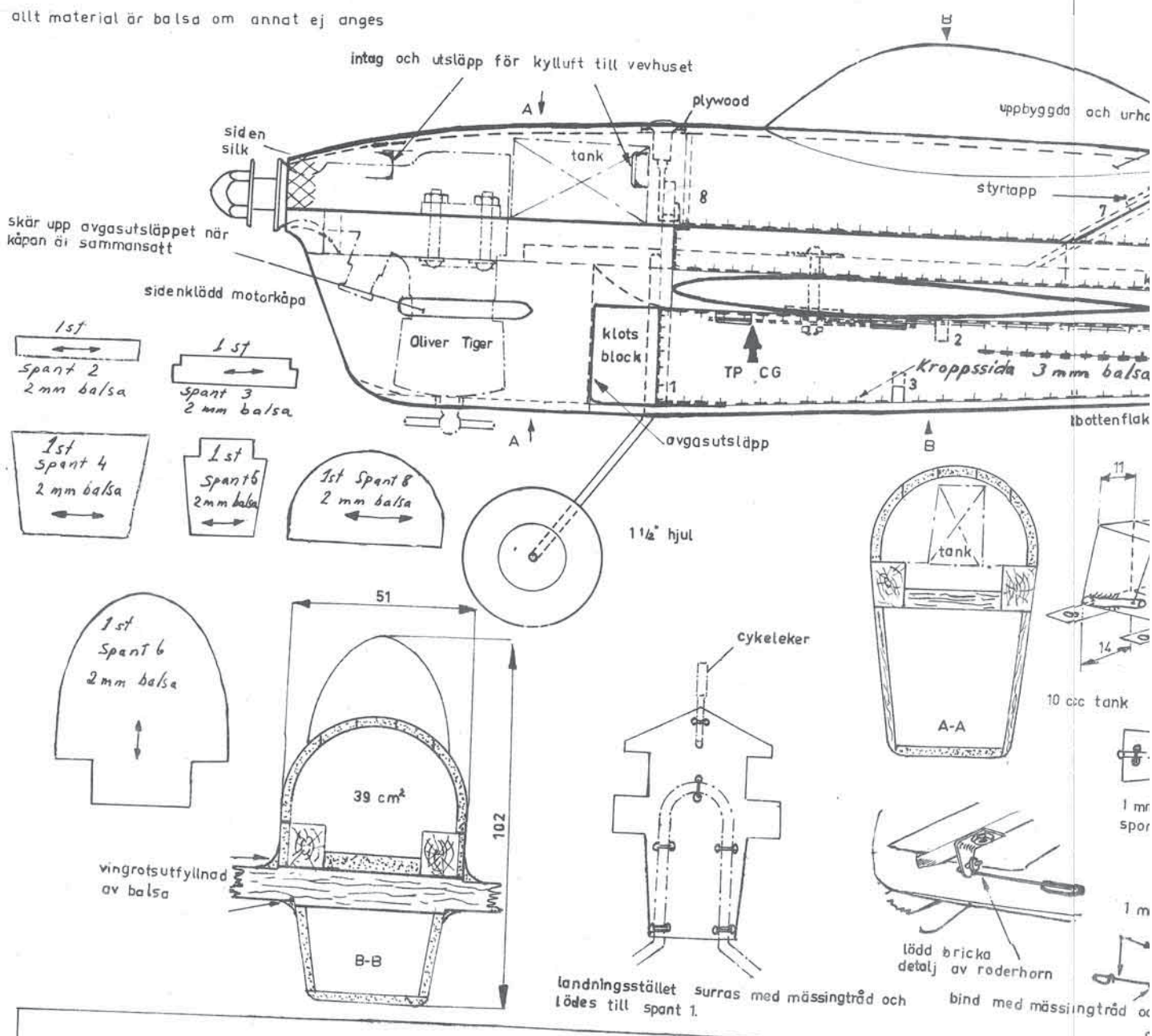
Landningsstället var fäst vid ett plywoodspant som var araldit till bland annat plastskalet. Denna limfog släppte vid en inte alltför hård landning, och spantet bröts av. Skall repareras vid tillfälle, om andan faller på. Hittills har den hunnit bli 9:a på VM-64, med bästa tid 4.49.

Förutom dessa har också en betydligt förenklad variant, Miss F.A.I. junior konstruerats (ritningen publicerad i Hobby). Denna har även, i händerna på mindre erfarna modellflygare, presterat goda tider och visat bra flygegenskaper. Som en kuriositet kan nämnas att i belgiska laget vid EM-61 fanns en Miss F.A.I. som tävlade i speed! Det finns åtskilliga roliga minnen och lustiga händelser förknippade med Miss F.A.I., som kanske någon gång kan bli stoff för en ny artikel.

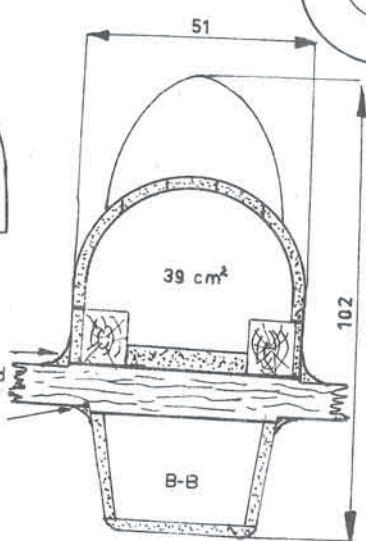
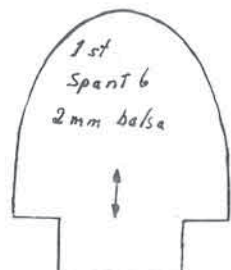
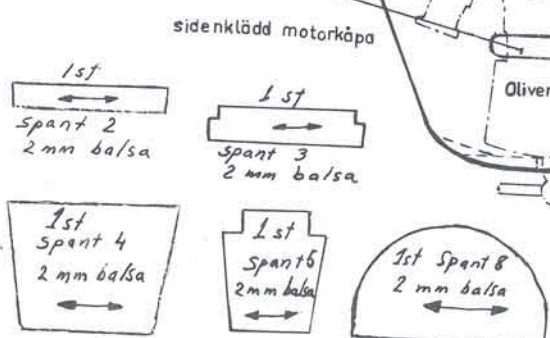
Och slutligen en blomma (maskros) till Nisse Björk, som faktiskt har viss del i framgångarna (och bakslagen).

Kjell Rosenlunds "Miss F.A.I."

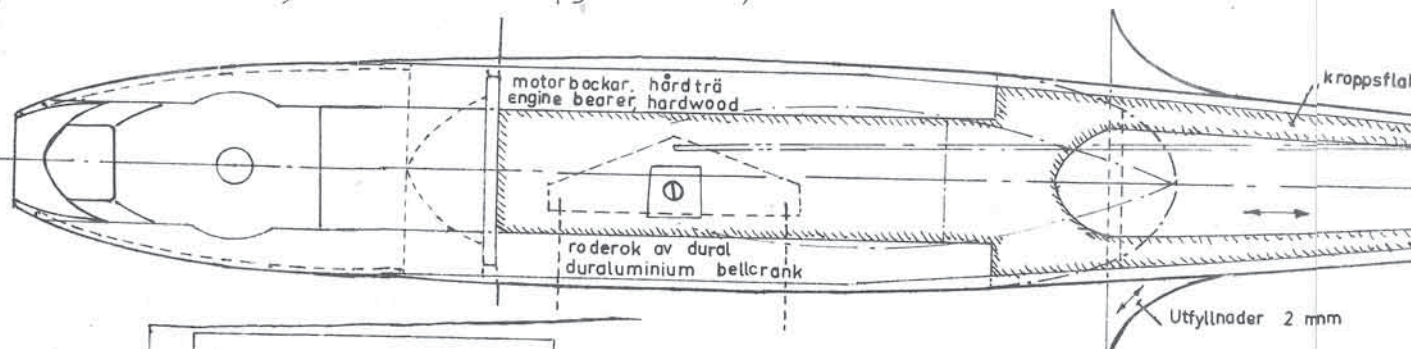
allt material är balsa om annat ej anges



skär upp avgasutsläppet när köpan är sammansatt

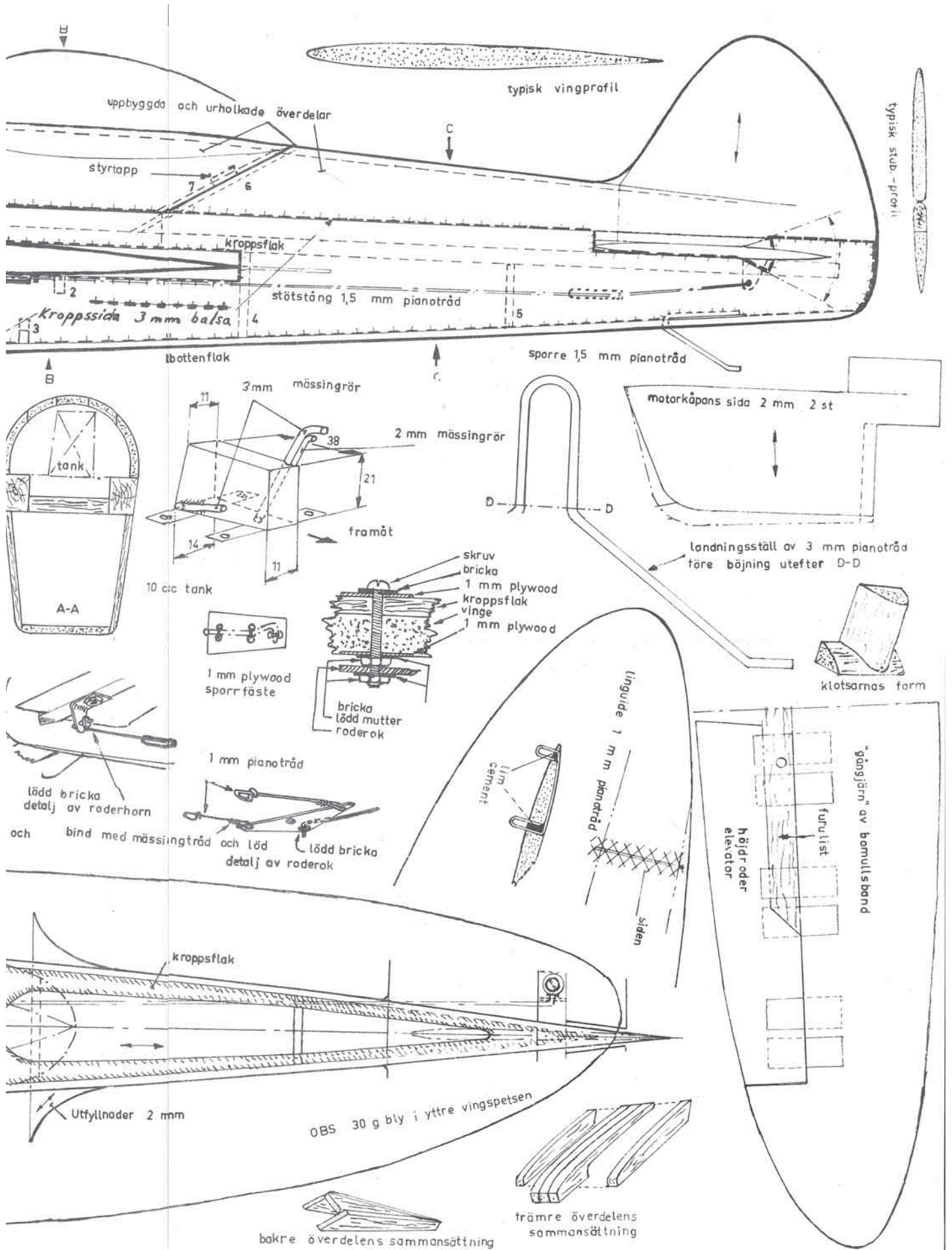


1 st Vinge 10 mm balsa (ganska hård)



MISS F.A.I.
TEAM-RACER KONSTRUERAD
AV KJELL ROSENLUND

Kjell Rosenlunds "Miss F.A.I."



Ny försöksklass - Semispeed!

Vi har begåvats med en ny försöksklass i svenskt linflyg; Semispeed! Tanken är att det skall vara en förenklad form av speed-flygning med motorer på 2,5 cm³. Allt för att locka nya ansikten till cirkeln utan att de behöver ha en finmekanisk verkstad hemma.

Reglerna följer i grunden de internationella reglerna för FAI-speed (F2A) men har vissa undantag för att förenkla det hela. Dessa är:

1. Modellen skall vara försedd med en profilkropp. Vingen skall vara symmetrisk med max 20 mm differens mellan inner- och yttervinge.
2. Motor och kontrollmekanism får ej vara inbyggda.
3. Motorn skall vara försedd med ljuddämpare eller pipa. Gäller ej för dieselmotorer.
4. Propellern skall vara tvåbladig.
5. Provdragning skall ske med en belastning motsvarande 15 kg (150 Nm).
6. Vid flygning är det tillåtet att placera handloven i pylon.
7. Modellen måste starta från marken.
8. Linlängden skall vara minst 15,92 m. Lindiametern skall vara minst 0,385 mm.

Lite motiveringar:

1. Profilkropp gör modellen enklare att bygga liksom symmetrisk vinge.
2. Samma sak här, allt blir enklare.
3. För att dämpa ljudet (oljudet!).
4. För att slippa motvikter, balanseringar och allt annat som enbladiga propellrar medför.
5. Finns ingen anledning att provdra med mindre kraft.
6. Att flyga i pylon kan vara svårt, speciellt om man är nybörjare. Lägga handloven i pylon gör livet enklare.
7. Då klassen flygs på asfaltbana skall man starta från marken. Man kan ha ett en- eller tvåhjuligt ställ på modellen eller ha en startvagg som en riktig speedmodell. Det enklaste och som fungerar utmärkt är att ha ett enhjuligt ställ fastsatt på modellen.
7. Dessa mått på linorna gör att man kan använda samma linor som till combat = lätt tillgängliga.

Motsvarande klass finns redan i flera andra europeiska länder, bland annat Frankrike och Tyskland. I Tyskland har man dessutom två klasser; Semispeed och SuperSemispeed. På det hela taget skall man med sin svenska Semispeed-modell även kunna delta vid tävlingar utomlands men man gör klokt i att läsa respektive lands regler först.

I denna artikel presenterar vi dels de svenska byggen som kommit igång och dels lite idéer från Frankrike, Tyskland och Slovakien.

Börja bygg nu!

Semispeed á la Per Stjärnesund



Stabilisator, vinge och kropp görs färdiga innan de monteras ihop. Notera den kraftiga infästningen av oket i vingen samt balsautfyllnad i hårdtråkroppen.



Här ser man ställets infästning. Det som sticker ut genom hålet i kroppen är avstängaren.



För att undvika luftbubblor är det viktigt att fästa tanken ordentligt.



Per har valt en rysk MD-motor med pipa.



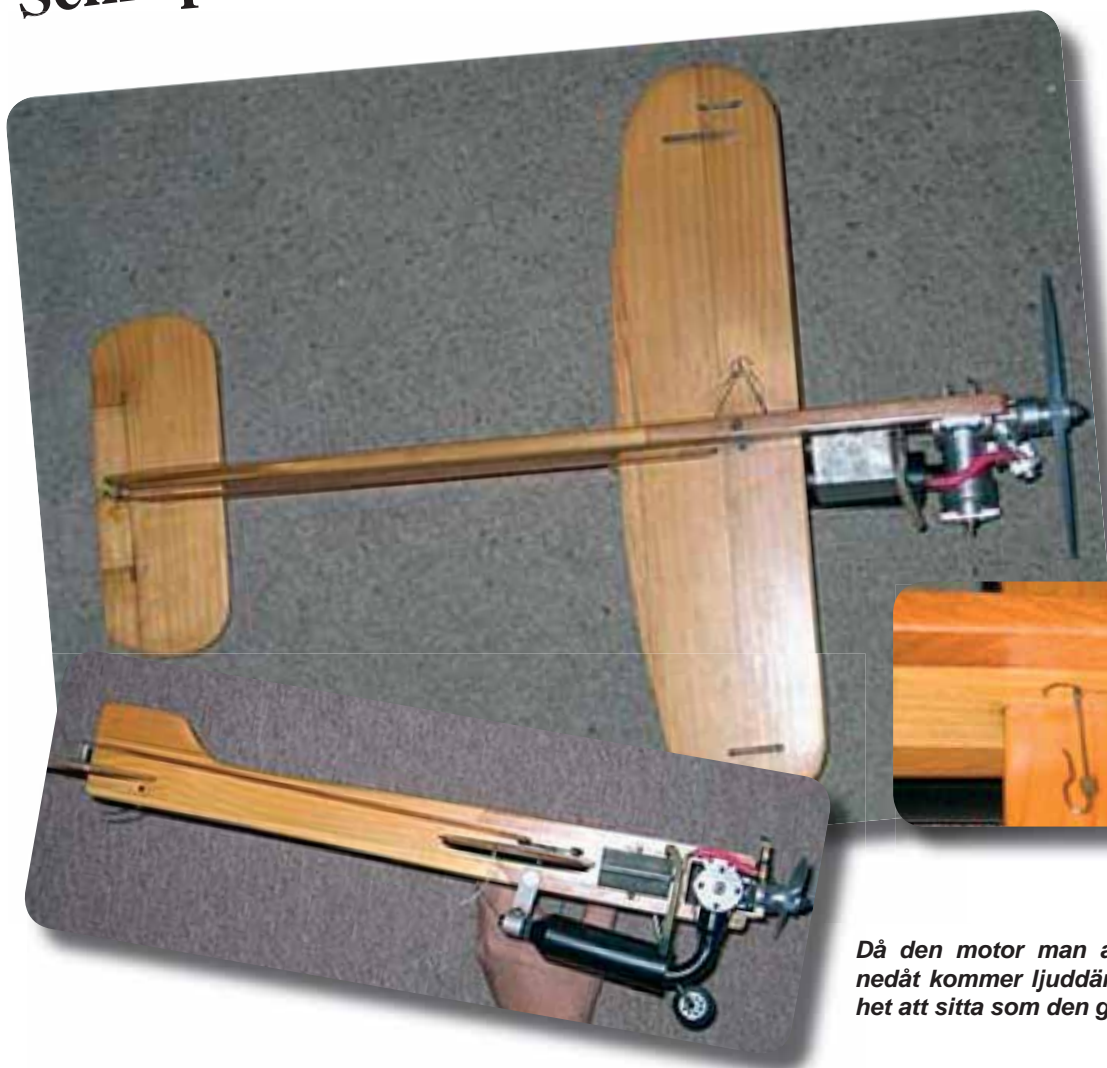
En spinner förhöjer utseendet!

Semispeed á la Niklas Karlsson



Niklas modell är av samma typ som Pers men har en combatmotor i nosen. Båda har utgått från J-M Aubes konstruktion. I dagsläget är modellen provflugen och de inledande tank- och matningsproblemen åtgärdade.

Semispeed á la Peter Gründel & Katja Ritter, GER

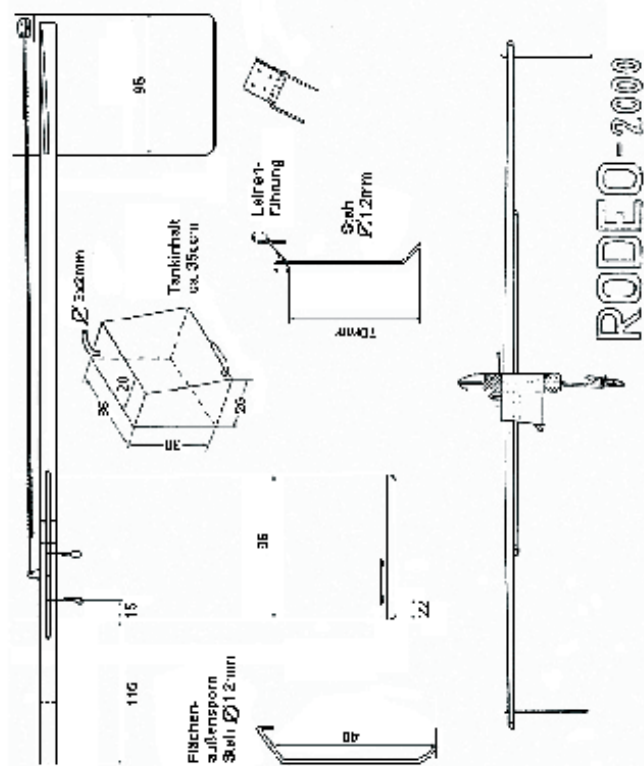
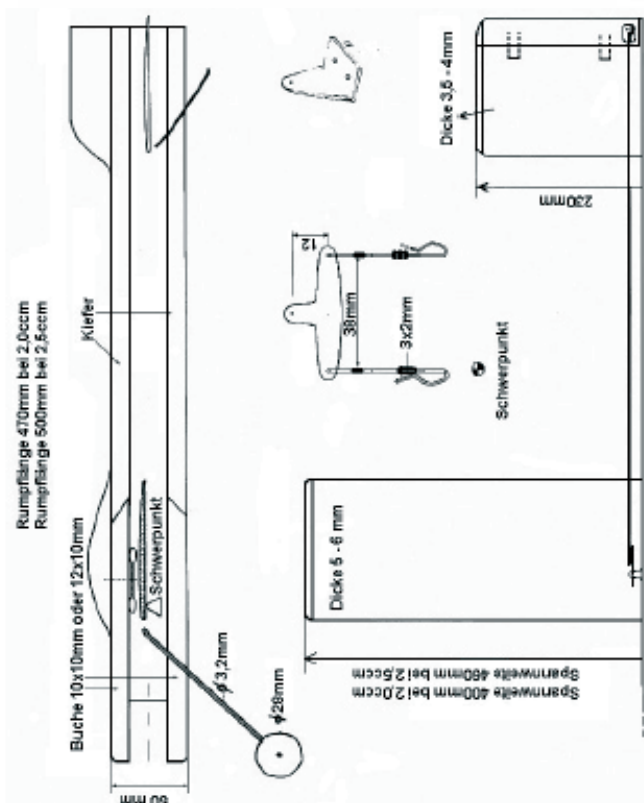


Kroppen på denna modell är något längre än på övriga modeller i artikeln. Det ger förmodligen en stabilare modell vilket den oerfarne kan tänkas uppskatta.

En närbild på okets infästning i kroppen.

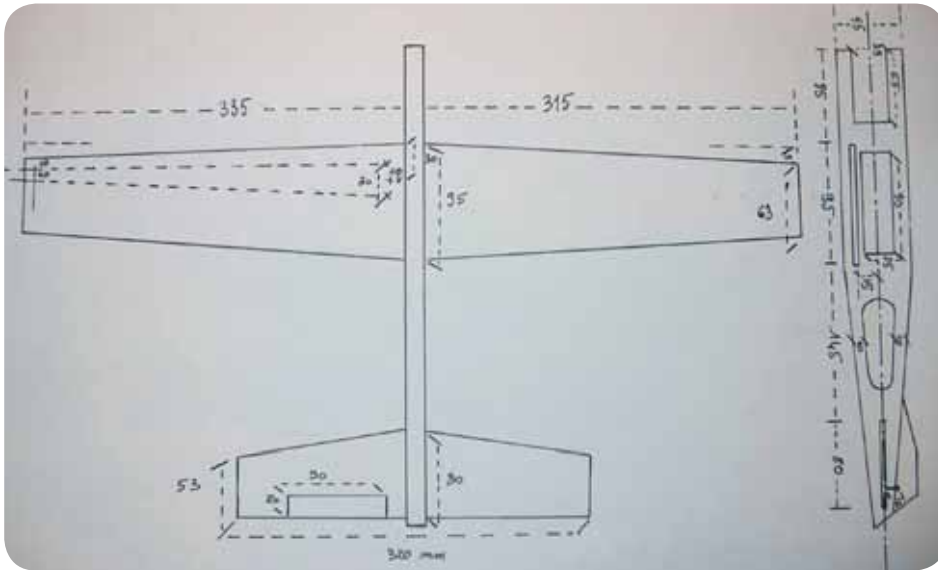


Då den motor man använder har utblåset nedåt kommer ljuddämparen av nödvändighet att sitta som den gör.

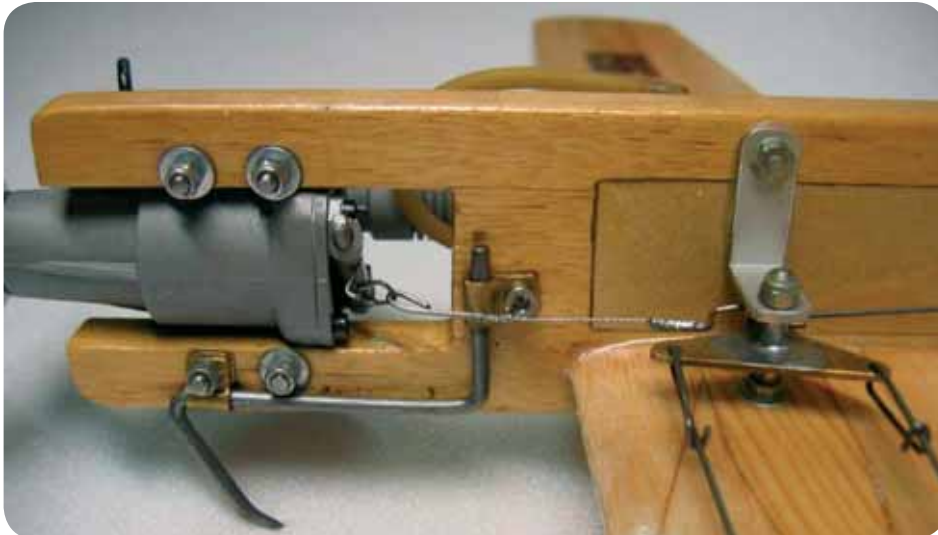


Kroppen blir stark då det är hårdträ ända bak. Oket har man valt att fästa i kroppen istället för på vingen.

Semispeed á la Jean-Marc Aube, FRA



Enkel och lätt att bygga, eller hur? Varför krångla till saker när det inte behövs?



Okets infästning förstärks med en plåtinkel. Använder man vagna måste man ha en landningssporre. I baklocket sitter avstängaren som via wire är kopplad till oket.



Börjar man leta finner man snart ett antal motorer, med eller utan pipa, som går att använda för att flyga semispeed. Pipa är inte alls nödvändigt.....



Man kan låta utledarna sluta vid oket eller gå utanför vingen.



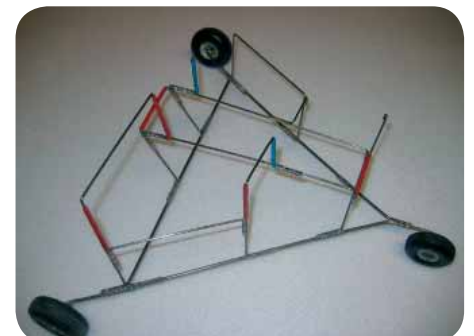
För att ge stadga åt stötstängan är det vettigt med ett stöd mitt på kroppen.



Tvårors-tanken görs av plåt och lödes.

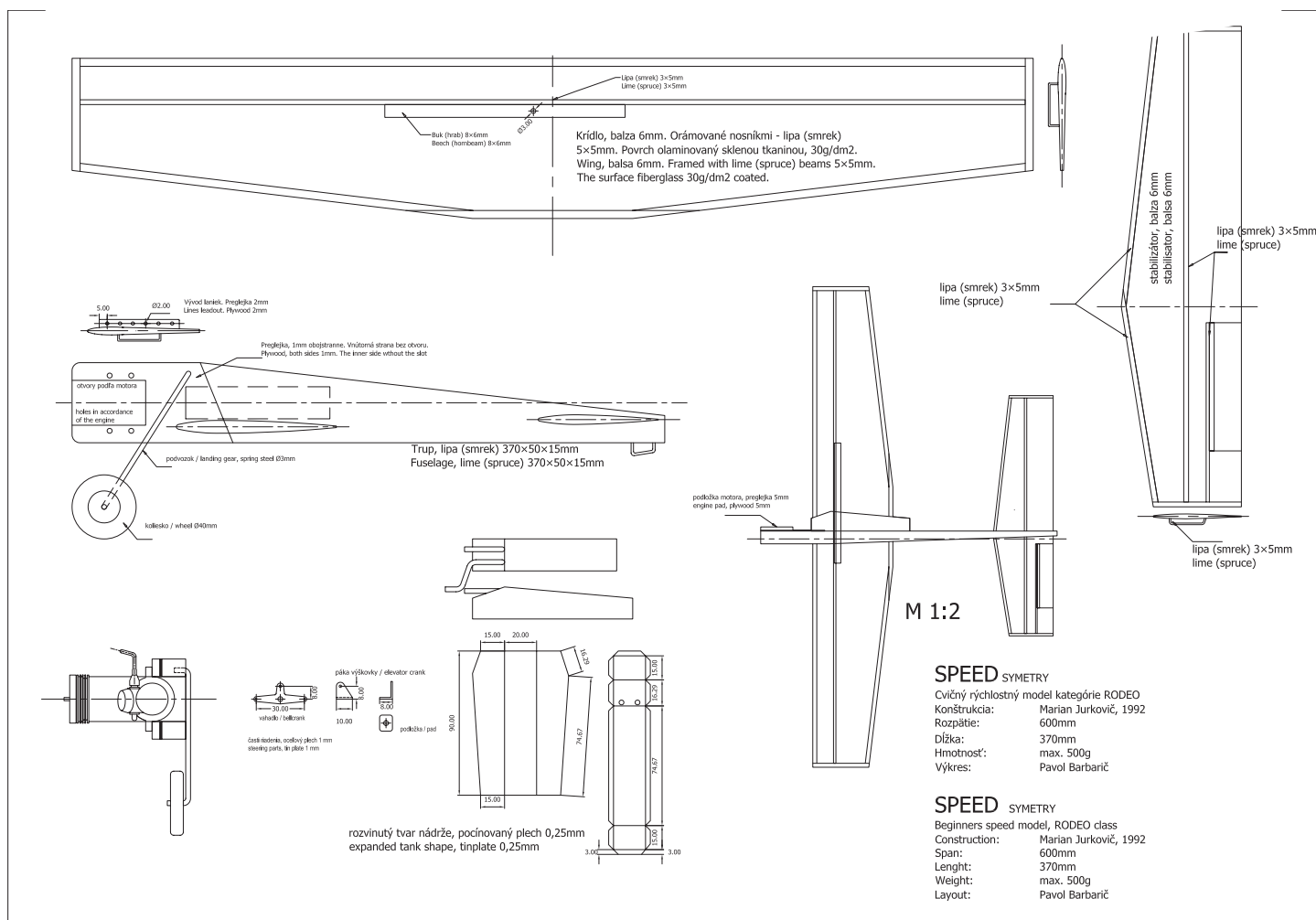


Färdig skyddslackad modell.



Att använda vagna är lite krångligare än att ha ett hjul på modellen.

Semispeed á la Pavol Barbaric, SVK



Även Pavols modell präglas av enkelhet och är lättbyggd. Notera att man måste göra stabilisatorn symmetrisk i Sverige!

F2B-modell (byggsats) och motor till salu!!!!

AR-47 obyggd i paket + Ro-Jett 67 i fabrikslåda, (inkörd) + Bolly 3-blad 13x5" kolfiberpropeller.

Pris: 1.100 Euro

En ny AR-47 kostar ca 1.200 Euro (inkl.frakt)
<http://www.stalker-modusa.com/index3.htm>
 (säljes nu av Kaz Minato, Japan)

En ny Ro-Jett 67 kostar ca 500 Euro
<http://www.rojett.com/engines/images/67.htm>

Om någon vill komma och titta finns sakerna i Vihtis, 6 mil/1 timme, nordväst Helsingfors, 1,5 timme från Åbo.

Med vänliga hälsningar

Aaro Seppälä

Pihatörmä 6 F, FIN-02240 Esbo, FINLAND
aaro.seppala@astq.fi, +358-400-216793

Så här ser en AR-47 ut när den är färdigbyggd....



och så här ser en Ro-Jett 67 ut när den körs i bänk!

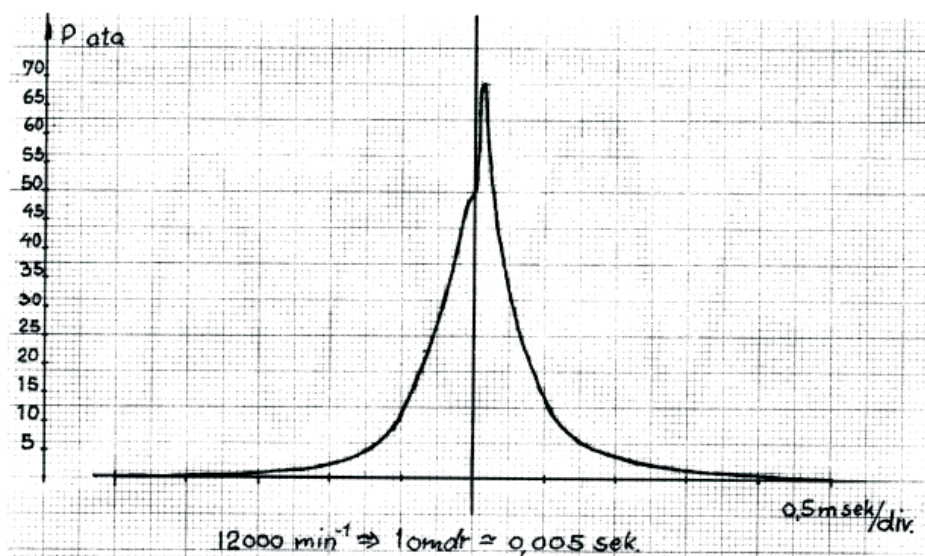
SLIS medlemsmatrikel 2008

Abrahamsson Ingvar	Volontärbacken 5B	372 32	Ronneby	0457-155 84
Ahlström Staffan	Pastoratstigen 4	236 33	Höllviken	040-45 53 66
Allan Jan	Askrikevägen 34	181 46	Lidingö	08-767 36 01
Andersson Ove	Åsgatan 2 C	724 63	Västerås	021-13 17 42, 0224-74 05 75
Andersson Tord	Hammarögatan 5	691 35	Karlskoga	0586-349 69
Aronsson Göran	Finnströmsvägen 8	548 32	Hova	0506-309 31
Asplund Lars	Emmavägen 3	139 40	Värmdö	08-57 14 05 13
Assermark Gert	Vallgatan 9	643 32	Vingåker	0151-101 14
Axelsson Nils-Åke	Barrstigen 19	144 62	Rönninge	08-532 529 65
Axelsson Per Olov	Ulltorpsvägen 27	590 52	Nykil	013-33 03 41
Axtilius Kjell	Huldrestigen 9	141 73	Segeltorp	08-774 49 15
Bagge Johan	Lokegatan 24	602 36	Norrköping	011-36 52 49
Barck Raimo	Hällvägen 12	757 56	Uppsala	018-31 57 67
Bejhem Mats	Lövstavägen 96	194 42	Upplands-Väsby	08-59 03 03 97
Bengtsar Gösta	Panelvägen 6	122 44	Enskede	08-93 42 53
Bjernby Jan	Box 17	430 33	Fjärås	0300-54 04 38
Björnwall Erik	Blomstervägen 6	372 94	Listerby	0457-175 64
Blom Willy	Evalundsvägen 40	138 34	Älta	08-773 32 72
Borg Lars Erik	Ripgatan 20	582 37	Linköping	013-31 38 10
Brodén Gunnar	Pennygången 61	414 82	Göteborg	031-82 84 08, 0704-39 56 60
Börjesson Karl-Erik	Böckerassvägen 2	430 33	Fjärås	
c/o Blom MFK Red Baron	Evalundsvägen 40	138 34	Älta	
c/o Ottosson MFK Snobben	Olas Väg 13	295 73	Nymölla	044-546 63
Carlerud Jan	Evalundsvägen 68	138 34	Älta	08-55 61 90 52
Ehlin Conny	Heden 33	780 53	Näs	
Ekström Staffan	Klockarevägen 10H	247 34	Södra Sandby	046-514 75
Eriksson Esbjörn	Östermalmsvägen 27	619 31	Trosa	08-646 14 04
Eriksson Jörgen	Jursla Ängsväg 14b	616 34	Åby	011-665 47
Eriksson Lars	Sveavägen 22A, nb	811 40	Sandviken	026-27 00 26
Eskilsson Alf	Ringgatan 17	434 41	Kungsbacka	0300-777 66, 073-040 76 13
Falk Valdemar	Hällbygatan 32D	752 28	Uppsala	018-51 57 31
Franzén Mats	Hyttegatan 61	661 42	Säffle	0533-171 17
Friberg Håkan	Fornminnesvägen 5	141 70	Segeltorp	08-646 34 25
Frinndal Arne	Källängsvägen 26	181 44	Lidingö	08-765 58 69
Fällgren Bengt Åke	Oxelögatan 20A	613 33	Oxelösund	0155-328 47
Gornitzka Hans	Källängsvägen 36	181 44	Lidingö	08-765 58 32
Gustafsson Jan	Björnskogsgränd 93	162 46	Vällingby	08-759 60 98
Göransson Flemming	Trastvägen 7A	447 31	Vårgårda	0322-62 37 22
Göransson Gunnar	Kempegatan 22	447 34	Vårgårda	
Hallgren Fredrik	Hagalundsvägen 3D	618 33	Kolmården	011-39 27 20
Hellsen Anders	Västra vägen 2B	573 40	Tranås	
Helmbro Lars	Castorvägen 3	461 59	Trollhättan	0520-974 08
Hogström Jan Åke	Gullregnsvägen 6C	434 44	Kungsbacka	0300-173 54
Hune Dan	Stillingvej 220	DK-8471	Sabro	
Husso Matti	Karhumäentie 11	FIN-71480	Kurkimäki	
Isacson Johan	Domherrevägen 4	167 71	Bromma	08-25 37 60
Jansson Alf	Sturegatan 4	692 35	Kumla	019-57 84 30
Jansson Ingvald	Ångabacken 48	692 36	Kumla	019-58 11 04
Jarnola Ilkka	Siikatie 3	FIN-01490	Vantaa	+358 405 151 196
Johannesson Håkan	Lingonvägen 31	448 37	Floda	0302-317 00
Johansson Andreas	Rapidgatan 38	521 32	Falköping	0515-127 68
Johansson Christian	Hantverksgatan 31B	572 34	Oskarshamn	0491-771 27
Lars.Olof Johansson	Violvägen 14	462 61	Vänersborg	0521-151 17
Johansson Peter	Skogsbacken 12	172 41	Sundbyberg	08-28 51 19
Kainulainen Kauko	Väderstrecksgatan 12	418 31	Göteborg	031-53 51 03
Karlsson Gunnar	Lädersättravägen 99, 4 tr	176 70	Järfälla	08-581 718 04
Karlsson Ingemar	Tureborgsvägen 5c	451 33	Uddevalla	0522-372 66
Karlsson Leif	Björnvägen 20	137 31	Västerhaninge	070-632 50 16
Karlsson Stefan	Smedvägen 24	691 53	Karlskoga	0586-538 90
Karlsson Sven	Guldringen 6	426 52	Västra Frölunda	

SLIS medlemsmatrikel 2008

Kjellberg Christer	Brukaregatan 56	583 36	Linköping	013-21 21 27
Kolberg Harry	Måltrostvägen 38	N-3617	Kongsberg	
Kossmann Jan	Alice Tegnérsväg 7	146 38	Tullinge	08-778 42 82
Lagerqvist Stefan	Knostervägen 17	141 71	Segeltorp	08-708 92 26
Larsson Ingemar	Forbondegatan 14	462 41	Vänersborg	0521-672 12, 0703-40 44 05
Larsson Per	Ånestadsgatan 79	603 70	Norrköping	011-14 28 93
Lindgren Björn	Plommonstigen 6	961 48	Boden	
Lindholm Alf	Jägargatan 7	FIN-10650	Ekenäs	
Lindström Svante	Allévägen 10	806 28	Gävle	026-19 71 62
Lindström Tobias	Åsvägen 6	138 36	Älta	08-773 25 11
Linné Erling	Johan Nilsväg 13	274 60	Rydsgård	0411-446 41
Löfroth Niklas	Hantvekaregatan 19	654 60	Karlstad	054-18 95 15
Magnusson Lennart	Åsedavägen 16	360 76	Älghult	0481-632 52
Malila Lauri	Rue Du la Gare 9	CH-1347	Le Sentier	
Martinelle Bengt	Skälläng	610 27	Vikbolandet	0125-131 91
Mellström Bengt	Dejegatan 20	572 51	Oskarshamn	0491-198 82
Meltzer Clamer	Fiolsvingen 16	N-7050	Trondheim	
Meurling Peter	Bergstigen 8	182 78	Stocksund	08-753 23 28
Nerback Hans	Mornäs 5, Jakobsgård	780 68	Transtrand	0280-221 60
Nilsson Ingvar	Källbäckstrydsgatan 11 B	507 31	Bråmhult	033-23 04 05
Nilsson Lennart	Svartbäcksgården 661	136 59	Haninge	08-745 12 03
Nilsson Per Fredrik	Linnégatan 23	413 04	Göteborg	
Nord Lennart	Åkervägen 5e	135 53	Tyresö	08-712 42 47
Norström Stellan	Erstaviksvägen 68	138 36	Älta	08-773 23 75
Nygren Hans	Barbrogatan 2A	783 30	Säter	0225-504 64
Odsjö Magnus	Lövdalsvägen 45	141 73	Segeltorp	08-711 70 54
Ohlzon Björn	Kometgatan 19	415 20	Göteborg	0587-710 31
Ohlzon Marie	Västgöthyttan	713 92	Gyttorp	
Olesen Uffe	Tranevej 39	DK-7480	Vildbjerg	
Olsson Göran	Gyllenstiernas väg 20	183 56	Täby	08-15 83 20
Olsvold Norvald	Finstadssletta 161	N-1475	Finstadsjordet	
Orrgård Arne	Bränneribacken 6	135 53	Tyresö	08-712 59 66
Paulsson Anders	Ljungbygatan 8	260 70	Ljungbyhed	0435-44 18 41
Persson Sten	Påslyckegatan 26	302 30	Halmstad	
Petersson Jesper/Jonatan	Petersbergsvägen 42e	462 50	Vänersborg	
Pettersson Bo	Rönningevägen 2B	114 61	Rönninge	08-545 434 88
Pontan Sven	Lundagårdsv. 10 A	163 51	Spånga	08-777 37 11
Rasmussen Ib	Bøgevangenget 19	DK-8310	Tranbjerg	
Roos Lars	Klörupsvägen 35A	231 51	Trelleborg	0410-448 26
Ross Rudolf	Svedjevägen 11	691 36	Karlskoga	0586-559 77
Sahlin Conny	Ulvesta	730 50	Skultuna	0281-306 79, 070-380 00 01
Samuelsson Bengt-Olof	Vetevägen 15	187 69	Täby	08-756 22 74
Samuelsson Claes	Yttre Heden 168	783 90	Säter	0225-330 83, 073-401 67 41
Selstam Ulf	Ulvåsen 101	438 94	Härryda	0704-50 86 40
Steffensen Ingolf	Vardevn 4B	N-1440	Drøbak	
Stjärnesund Per	Snöstormsgatan 15	723 50	Västerås	021-80 42 34
Strandgård John	Sköldungagatan 34	753 35	Uppsala	018-50 51 26
Strömbäck Kent	Finspångsvägen 533	605 98	Norrköping	011-33 11 44
Sundvall Leif	Odenvägen 1b	181 32	Lidingö	070-433 51 00
Svensson Per Arne	Gräslöksgatan 34nb	754 46	Uppsala	018-22 34 10
Södergren Staffan	Körsbärsvägen 3	152 52	Södertälje	08-55 03 12 17
Theorin Henrik	Söderljungsgatan 6	507 62	Borås	033-15 65 84
Thomsson Berth	Stemkumlavägen 3E	621 46	Visby	0498-21 20 50
Thörneman Casper	kalvhagsvägen 1	181 31	Lidingö	
Torgersen Ole	Lyngeveien 9	N-2830	Raufoss	+47 611 92 585
Vassbotn Per	Box 5615, Voiebyen	N-4677	Kristiansand	
White William	Ringvägen 34N	614 33	Söderköping	0121-158 13
Wold Jan	Ödegårdsvägen 49	N-1911	Flateby	
Åkerdahl Thomas	Åskmolnsvägen 32	743 35	Storvreta	
Östermark Evert	Sundregatan 3	621 43	Visby	0498-21 39 15
Östman Håkan	Girestavägen 4	194 55	Upplands-Väsby	08-59 08 85 44

En rystende oplevelse!



Figur 3. Forbrændingstryk i en S/T 2,5 diesel motor.



Figur 4. Accelerationsdiagram for stemplet ved et konstant omdrejningstal.

BG aksel med wolfram kontravægte indsat i sølen.

Selvfølgelig kan man indsætte ekstra aksler med modsat rotation, samt aksler med det dobbelte omdrejningstal på motoren, så anden ordens kræfterne også bliver fjernet. Men det er alt for besværligt og tungt, så grundlæggende gælder det om at mindske vægten af de oscillerende masser.

Altså hvis man har mod på det, lettes stemmel og plejlstang. Men husk nu, alt skal være pinlig rent når motoren samles igen.

Vibrationer er en dræber for motorens effekt.

Som eksemplet ovenfor med vores model viste, kan man også mindske effekten af vibrationerne ved at have et "bedre" forhold mellem oscillerende masser og "Motor/modelmasse"

Men når man skal have sin model i luften, gælder det selvfølgelig om, at den skal være

så let som mulig, så løsningen er ikke at hæve modellens masse.

Motor og model kan opfattes som to masser med en fjeder imellem sig. Mange tror man kan mindske motor vibrationerne ved at frakoble dem fra modellen med fjedrende ophæng. Det kan man ikke! Tværtimod, medmindre man har ramt en resonans frekvens.

Prøv selv med et par klodser med en fjeder imellem sig.

MOTOR<<<FJEDER>>>MODEL

Man kan mindske overførslen af vibrationer fra motor til model, men faktisk gør det kun at selve motoren vibrerer mere. Til gengæld klarer mange af modellens kritiske elementer som radio m.m. sig meget bedre. Så hvis man har power nok kan man vælge sig en "fjeder" med passende stivhed og dæmpning

så ikke det hele ryster fra hinanden.

Praktiske tips i forhold til vibrationer er:

> Flyt så meget masse som muligt så tæt på "vibrationsgeneratoren" som muligt.

> Isolér vibrationsmæssigt kritiske elementer fra modellen.

> Lange tynde stænger vibrerer, for hver understøtning øger man stivheden til det dobbelte.

> Med afbalancering af rør og flaps mindsker man belastninger på model og servoer.

> Stive modeller vibrerer mindre.

> Tunge motorer med lette stempler vibrerer mindre.

De følgende formler og diagrammer fra lærebøgerne kan måske væde appetitten for et længere studie udi mekanikken verden.

c = stemmelhastighed
 x = stemplets vej
 a = stemmel accelerationen
 α = vinkeldrejningen
 ω = vinkelhastigheden
 R = $\frac{1}{2}$ slaglængde
 L = plejlstangs længde

Stemplets vej
 $x = L(1 - \sqrt{1 - R^2/L^2 \sin^2 \alpha}) + R(1 - \cos \alpha)$

Stemplets hastighed
 $c = X_{\text{pri}} = R \cdot \omega \cdot (\sin \alpha + \cos \alpha \cdot \text{tg} \beta)$

Stemplets acceleration
 $a = X_{\text{dobbel}} = R \cdot \omega^2 \cdot (\cos(\alpha + \beta) / \cos \beta + R/L \cdot \cos^2 \alpha / \cos^3 \beta)$

Skvaller från Finland



Matti Hussos Freebird med Paw 40 väntar på våren och provflygning.



Juuso Huhturis nya Tempest vinge och stabbe.



En roderhalva till Mikko Hussos nya plan

Combat-statistik



Jag har rotat lite i mitt arkiv och hittade ett dokument som var stämplat med "Top Secret". Denna information kan användas av alla combatpiloter för att väsentligt förbättra de egna resultaten. Då LINA enbart (!) är på svenska ser jag inte att risken för spridning är så stor och väljer därför att publicera dokumentet.

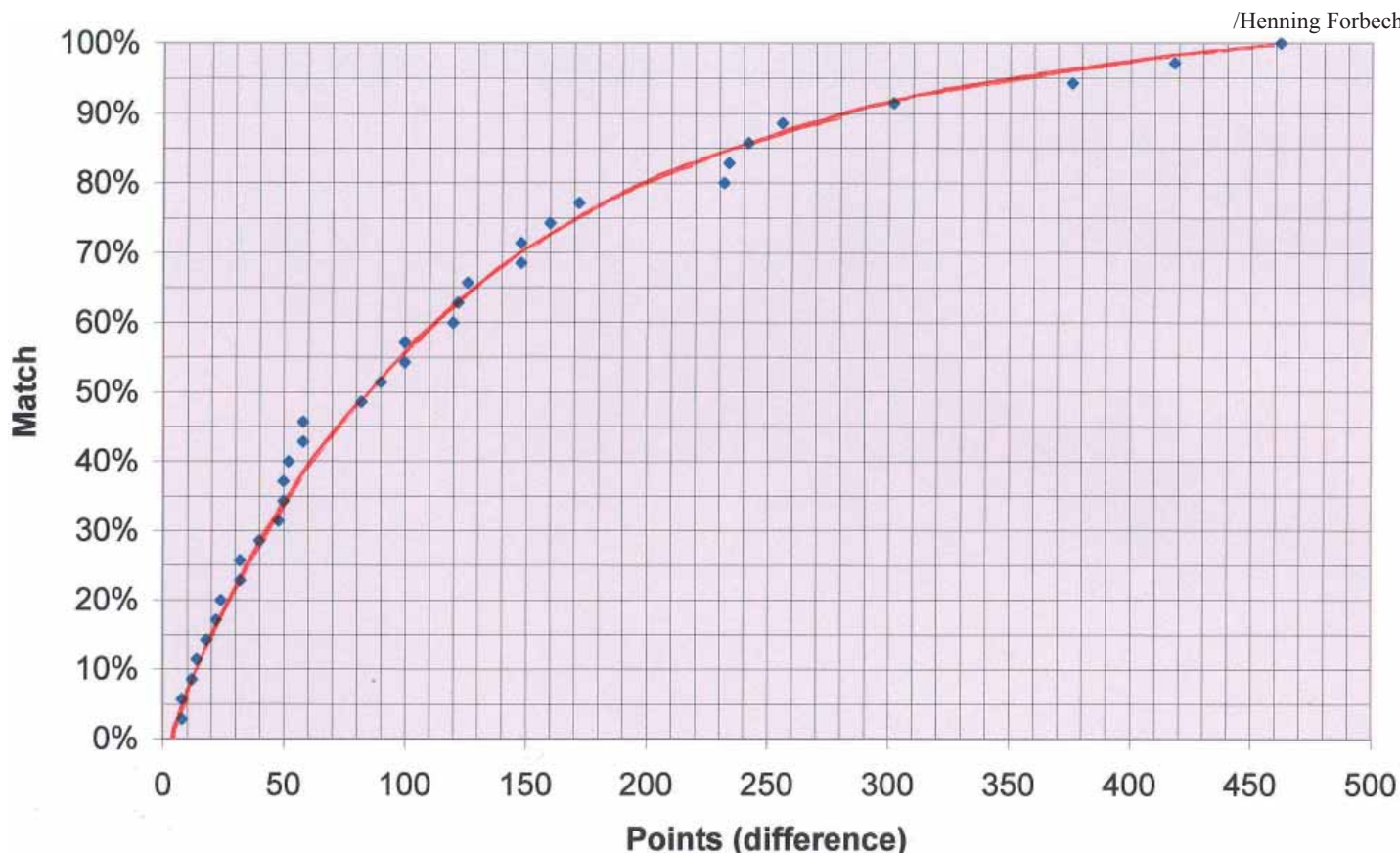
Det är en statistik över skillnaden i poäng vid alla heat vid NM i Karlskoga 2006. Grafen visar fördelningen av heat och de poäng som skilde mellan vinnaren och förloraren. Grafen går inte genom origo eftersom heat med en poängskillnad på 5 poäng eller mindre ger en omflygning. Här är bara poängen för avgörande heat medtagna och inte för heat som resulterade i omflygningar.

Man ser till exempel att cirka 50 % av alla heat avgörs med en poängdifferens under 100 poäng. Det vill säga, att man (statistiskt sett) kan ändra utgången i hälften av heaten enbart genom att ta ett extra klipp.

Det är dock mer intressant att titta på de små poängskillnader som avgör många heat. Om man till exempel kan träna sina mekaniker till att vara 15 sekunder snabbare än vanligt så får man 30 poäng extra. Statistiskt skulle detta ändra utgången i 25 % av heaten!

Något att tänka på inför kommande säsong?

Är detta vad en mekaniker skall ha fokus på vid sina insatser i heaten?



Ställer man upp skillnaden i poäng mellan vinnare och förlorare i heaten vid NM 2006 i en graf blir resultatet detta.

Tävlingskalender i linflyg 2008

Datum	Tävling	Klasser	Plats	Arrangör	Kontaktman
Lördag 10/5	Linflygets dag	Speed (alla klasser), F2C, Goodyear, F2D	Johannisbergs flygplats, Västerås	A006 MFK Galax & SLM	Kjell Axtilius 08-774 49 15 070-299 54 54
Lördag- Söndag 24-25/5	Karlskoga F2D Competition, World Cup	F2D	Åbytorp, Karlskoga	T027 Karlskoga MFK	Niklas Karlsson 0586-343 91 070-33 89 97
Lördag- Söndag 14-15/6	Vårgårdatävlingen OBS!!!! Flyttad till hösten. Datum meddelas senare.	Combat 1.5, Semistunt	Tånga Hed, Vårgårda	P180 Vårgårda RFK	Flemming Göransson 0322-62 37 22, 070-750 11 33
Söndag 15/6	Västeråstävlingen	Speed (alla klasser), F2C, Goodyear	Johannisbergs flygplats, Västerås	T027 Västerås MFK	Per Stjärnesund 021-80 42 34 073-804 23 41
Lördag- Söndag 28-29/6	Vårklippet	F2B, Semistunt, Combat 1.5, Slow Combat	Åbytorp, Karlskoga	T027 Karlskoga MFK	Niklas Karlsson 0586-343 91 070-33 89 97
Lördag- Söndag 16-17/8	Lidingöklippet	Combat 1.5, Slow Combat	Modellflyg- fältet, Lidingö	B277 Lidingö MK	Claes Törneman 08-712 42 47 070-406 45 06
Lördag- Söndag 23-24/8	SM, RM	F2A, F2B, F2C, F2D, Semistunt, Goodyear	Åbytorp, Karlskoga	T027 Karlskoga MFK	Niklas Karlsson 0586-343 91 070-33 89 97
Lördag 30/8	Västkusträffen	F2B, Semistunt	Inlag, Kungsbacka	N033 Kungsbacka MFK	Alf Eskilsson 0300-777 66 073-040 76 13
Lördag 13/9	Galax Open DM Stockholm	Speed (alla klasser), F2C, F2D, Semistunt, Goodyear	Johannisbergs flygplats, Västerås	A006 MFK Galax	Kjell Axtilius 08-774 49 15 070-299 54 54
Lördag 27/9	Vänersborgspokalen DM Västergötland	F2B, Semistunt	Brättelund, Vänersborg	P036 Vänersborgs MK	Ingemar Larsson 0521-672 12, 0703-40 44 05
Lördag- Söndag 11-12/10	Vänersborgspokalen RM Combat 1.5 RM Slow Combat DM Västergötland	Combat 1.5, Slow Combat, Combat Open	Brättelund, Vänersborg	P036 Vänersborgs MK	Ingemar Larsson 0521-672 12, 0703-40 44 05

Internationella tävlingar (se även events.fai.org/aeromodelling/): Klasser med World Cup-status i fetstil.

3-4/5 World Cup, Bitterfeld, Tyskland
 10-11/5 Limfjordstävlingen, Aalborg, Danmark
 17-18/5 World Cup, Køge, Danmark
 31/5-1/6 World Cup, Sebnitz, Tyskland
 26-27/7 World Cup, Landres, Frankrike
 28/7-4/8 VM, Landres, Frankrike
 9-10/8 World Cup, Dronten, Holland
 9-10/8 World Cup, Pepinster, Belgien
 23-25/8 British Nats, Barkston Heath, England
 5-7/9 World Cup, Moskva, Ryssland
 6-7/9 NM, Herning, Danmark
 20-21/9 World Cup, Gyula, Ungern
 3-5/10 World Cup, Novomoskovsk, Ukraina

F2A, F2B, F2C, F2D, Goodyear, Mini-T/R, mm.
F2A, F2B, F2C, Semistunt, Goodyear, Minispeed
F2D
F2A, F2B, F2C, F2D, Mini-T/R
F2A, F2B, F2C, F2D, F2F
F2A, F2B, F2C, F2D
F2D
F2A, F2B, F2C, F2D
F2A, F2B, F2C, F2D, mm
F2D
F2A, F2B, F2C, F2D
F2A, F2B, F2C
F2D

Indbydelse til NORDISK MESTERSKAB og DANMARKSMESTERSKAB 2008

Hermed indbydes til åbent kombineret Danmarksmesterskab og Nordisk Mesterskab i Linestyling, der foregår på Linestyingsanlægget i Herning.

Stævnet afholdes Lørdag og Søndag den 6-7 september 2008.

Der flyves i følgende klasser:

1 ccm Speed	(F2A-1A)	
FAI Speed	(F2A)	NM-klass
FAI Stunt	(F2B)	NM-klass
Beg. Stunt	(F2B-B)	
FAI Team Race	(F2C)	NM-klass
Good-Year	(danske regler)	
FAI Combat	(F2D)	NM-klass

Der flyves om Guld- Sølv og Bronzemedaljer.

Regelsættet omkring mesterskaber er som følger,

Bedste nordiske placerede landsholdsdeleger bliver Nordisk Mester
Bedste Dansk placeret bliver Dansk Mester
Bedste placering i hver klasse bliver klassevinder.

Tidsplanen er følgende:

Fredag 5/9	Ankomst og fri træning
Lørdag 6/9	09.30 Check in 11.00 Konkurrence 18.30 Buffet og Hygge
Søndag 7/9	09.00 Konkurrence 14.30 Finaler 15.00 Præmieoverrækkelse

Allmindelig information:

Startgebyr	150 Kroner for første klasse 50 Kroner for hver efterfølgende klasse (eftertilmeldinger modtages ikke !)
Buffet og Hygge	150 DKr per kuvert. Her kræves også tilmelding !! (eftertilmeldinger modtages ikke !)
	Banket og hyggeligt samvær foregår i telt på pladsen, hvor der serveres buffet med tilhørende drikkevarer.
Camping m.v	Det er muligt at campere på pladsen, men de sanitære faciliteter er ikke særligt prangende, herunder vand og gode toiletforhold.
Hotel	Hotel "Birkegaarden" i Herning tilbyder Dobbeltværelse (2 sengs) DKr 600 incl morgenmad Enkeltværelse, DKr 500 incl morgenmad.

Danska tävlingar 2008

27/4 Vår øst Amager Fælled
1 ccm speed, Good-Year og Diesel-combat
10-11/5 Limfjordstævnet Aalborg (Stævnet afholdes af Comet!)
Stunt beg, FAI stunt, 1 ccm speed, FAI speed, FAI Team-Race og Good-Year.
17-18/5 2008 Danish World Cup - Bjæverskov
World cup F2D (Dreilanderpokal nr. 1)
22/6 Old Time Stunt/Stunthose Cup Herning
Old time stunt/Stunt
6-7/9 DM og NM Herning (Arrangør Comet/Herning)
Alle klasser undtagen Dieselcombat
14/9 DM i diesel combat Grinsted
Dieselcombat
?/? Københavns Mesterskabet Amager Fælled
Alle klasser
?/? Høst Øst Borup
Græs klasser

Mer info på www.modelflyvning.dk

Norska tävlingar 2008

26/4 Sesongåpning	Askim
Øistein Nilsen	91149435
14/6 Sommerstevne	Hvam
Ingolf Steffensen	918554308
16/8 Norgesmesterskap	Askim
Øistein Nilsen	91149435
27/9 Sesongavslutning	Askim
Øistein Nilsen	91149435

Finska tävlingar 2008

7/6 Malm	F2B 1/3
Lasse Aaltio	lasse.aaltio@welho.fi
16/8 Kuopio	F2B 2/3
Matti Husso	matti.husso@pp.inet.fi
6/9 Malm	F2B 3/3
Lasse Aaltio	lasse.aaltio@welho.fi
28-29/6 Malm	F2D och F2A FM
Jai Valo	jari.valo@ncc.fi

Eventuelt en Classic stunt i början av juli i Kuopio eller Vihtijärvi norr om Helsingfors .

Tilmelding og betaling: SENEST d 15.08.2008 til
Jens Geschwendtner
Lundeager 28
DK 2791 Dragør (32 94 74 47)
Helst på mail:
jens.geschwendtner@privat.dk
Betaling på: 5201 2016263

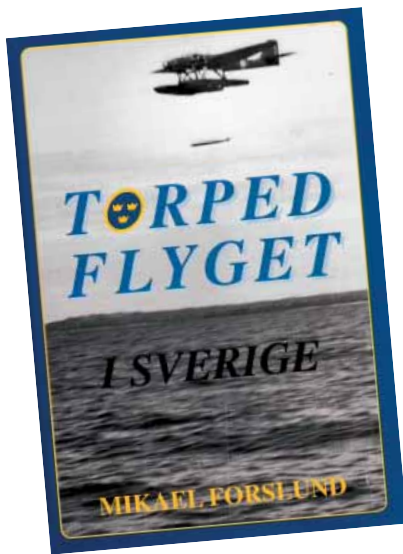
På gensyn til et hyggeligt stævne

Modelflyveklubben COMET og Herning Modelflyveklub

LINA tipsar om:

Flygböcker på årets bokrea

Det svenska torpedflygets historia

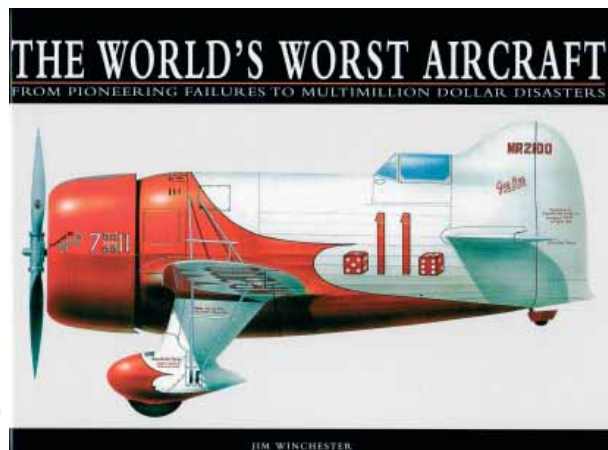


Även om det inte varit varken framgångsrikt eller omtalat har det faktiskt funnits ett svenskt torpedflyg. Det drogs med problem genom alla år och blev aldrig någon större succé.

Från starten i början av 1920-talet fram till 1980-talet och övergången till torpedfällning via helikopter användes totalt 31 flygplan av 6 olika typer vilka alla hade funktioner för torpedfällning.

Den inbundna boken är på 271 sidor och innehåller ca 300 bilder.

Torpedflyget i Sverige
av Mikael Forslund
Allt om Hobbys Förlag
ISBN 91-85496-44-8



Tycker Du att vissa av Dina modellflygkonstruktioner varit mindre lyckade? Läs den här boken och Dina alster kommer att framstå som mästerverk!

Man tror knappt det är sant när man får veta vilka mer eller mindre heltokiga idéer som verkligen sett dagens ljus.

Under rubriker som "Bogus concepts", "Power problems", "Construction Disasters" och "Unintentionally Unstable" listas land för land diverse underliga konstruktioner på ett informativt och trevligt sätt. LINA vill utfärda en varning för har man väl börjat läsa boken är det svårt att sluta innan man kommit till sista sidan.

Boken är inbunden med 320 sidor och beskriver 150 flygplan.

The Worlds Worst Aircraft
av Jim Winchester
Amber Books Ltd
ISBN 978-1-84013-959-4



LINA tipsar om:

Resmål på väg till VM!

Verdun - ett nationellt minnesmärke!



Museet ligger där det en gång fanns en by vid namn Fleury.



Den största kanonen i Fort Douaumont har en kanonrörsdiameter på ca 33 cm. Tanken var att sänka ner tornet under laddning samt hissa upp det vid avfyrning. Kanonen kunde dock aldrig användas då man snabbt kom på att det pga av oljudet inte gick att vistas i fortet vid avfyrning..

Något väster om Landres ligger staden Verdun, mest känd från ett av första världskrigets blodigaste slag. Den tyska taktiken med anfallet var inte att erövra området utan att rikta en attack mot ett ställe man visste att fransmännen skulle försvara till varje pris. Taktiken lyckades i den motto att det avlastade övriga fronter men ur andra synpunkter kan man fundera på det vettiga i upplägget. Efter kriget kunde båda sidor summera förluster på ca 650 000 man var utan att fronten förflyttats en enda meter.

Senare förklarades området för nationellt minnesmärke och det ger verkligen upphov till kontemplation över krigets vansinne att vandra omkring här och besöka kyrkan, Fort Douaumont samt museet i Fleury.



Varje sten i kyrkan har ett namn inristat!



Fort Douaumont är ett av de största forteten och erbjuder guidade visningar.

Airborne Museum & Kriegsmuseum, Arnhem

I Arnhem i Holland hittar man dels ett museum över de allierades luftlandsättning 1944 och dels ett museum som behandlar den tid Holland var ockuperat 1940-45.



Bryssels Teknik- och Flygmuseum

I centrala Bryssel hittar man ett stort museum med både allsköns teknik- och krigshistoria samt ett stort antal flygplan från olika epoker.



Bastogne Historical Center

I Bastogne ligger ett sevärt museum och minnesmärke över Ardenneroffensiven 1944. Denna offensiv var ett sista försök från tyskarnas sida att stoppa den allierade framryckningen mot Tyskland i andra världskrigets slutskede.

Bastogne ligger i Belgien en bit nordväst om Landres.



Mer information

över historiska platser att besöka finns på:

www.historyplace.com

www.battletours.co.uk

www.cr-lorraine.fr

Nytt fra Norge!

Heldigvis skjer det da noe her også. Vi har den harde kjernen med Clamer, Norvald og Harry som hele tiden trener for å slå svenskene i stunt, jeg som stadig forsøker å lære meg å fly F2D. Så har vi juniorer som holder på å lære seg å fly linestyrt modellfly! Det er disse denne artikkelen skal handle om!

På en av skolene i min hjemby Kristiansand, har elevene fått tilbud om å bygge linestyrt modellfly i formingstimene. Jeg har vært konsulent, testpilot og flyinstruktør. Nå er det hele kommet så langt at vi har begynt å fly. Vi var ute lille nyttårsaftnen og andre søndagen i januar hadde vi sesongstart! De kunne ikke vente til våren, modellene var klare og da måtte vi selvfølgelig se om de kunne fly, og det kunne de.

Modellene som ble valgt er Akromastere og Peacemakere. Alle bygges fra scratch etter tegning. Mye tålmodighet ligger bak hver modell og spenningen er stor når vi kommer ut, starter motoren og sender modellen opp. Motorene som brukes er OS LA .15, greie og ukompliserte motorer.

I tillegg til modellene barna lager selv, bruker vi også mine 1,5 cc combatmodeller. Som kjent tåler de det utroligste og det er greit når nye piloter skal forsøke seg for første gang. Foreløpig handler flygingen om planflukt og det å ikke bli svimmel. Men jeg merker allerede nå stor framgang. Det skal bli spennende å jobbe videre med denne gjengen og kanskje blir vi etter hvert flere som tar turen til Sverige for å konkurrere! /Per V



Tre Peacemakere klare for take off, pilotene er Jonas, Andreas og Mikal.



Henning, Marte Kristine, Anders, Jonas og Andreas.



Foreldre og barn samlet, ser jeg en el-starter, FY!



Henning er klar til å ta over!



Marte Kristine flyr pappas 1,5cc combatvinge, mens guttene følger spent med!