



SPECIALTIDSKRIFT FÖR MODELLFLYGARE N:r 3 2013

Välkommen till Oldtimer nr 3 2013!

Som vanligt är detta nummer litet enklare utfört än nr 1, 2 & 4. Som kassör tillika aktiv linflygare, eller "Stuntare", passar jag på att få med några sidor med det som ligger mig varmast om hjärtat.

Ordförande Per uppmanar dig att spara denna matrikel - och gärna ha den med vid tävlingar - den innehåller färsk information med mobiltelefonnummer och adresser.

ANSVARSFÖRSÄKRING

För några år sedan frågade vi de svenska försäkringsbolagen om ansvarsmomentet i en vanlig hemförsäkring täcker ev. egendomsskada som ett modellflygplan kan ställa till med.

Det samstämmiga svaret var att sådan skada täcks om modellflygaren varit försumlig.

Vad som gäller i övriga länder är svårt att säga, men om vi får anmälningar från utlandet, bör vi be dem meddela om de har en egen försäkring som täcker skada på annans egendom, s.k. tredjemansskada (Third Party Liability Insurance).

Riskerna är givetvis störst när det gäller F-modeller.

Vid skadefall skall anmälan alltid göras via Per Nilsson (070-438 5206) som även besvarar allmänna frågor i ämnet.

Resultat Total Wakefield 2013-06-29

Den sedan 17 maj uppskjutna tävlingen genomfördes i växlande väder med ömsom sol, ömsom gråa moln och vindstyrkor mellan 5-7 m/sek. Vi var några som ville besegra vädrets makter men det var också några anmälda som sparade modellerna till kommande tävlingar. Tyvärr blev det ihållande regn i början av den 3:e perioden vilket förklarar varför vissa av oss med OT-modeller avstod från att flyga i sista perioden. Bror Eimar vann efter fina starter med sin 30 grams modell.

Det skall inte vara helt omöjligt att konkurrera mot 30 grams modeller med 50- och 60-tals Wakefields.

Jag kan bara än en gång uppmana OT-medlemmar som vill slippa markstart att bygga 50-grams Wakefields exempelvis av Termik-Johan, Lennart Flodström m.fl.

Total Wakefield

1	Bror Eimar	30 gram	120	120	120	360
2	Thomas Røjgaard	30 gram	91	69	120	280
3	Marrti Bogdanoff	Tusse 1950	98	89	88	276
4	Åke Gustavsson	Cizek XL-59	120	120	-	240
5	Lars Larsson	30 gram	41	94	120	255
6	Einar Håkansson	Stark 1951	108	120	-	228
7	Ronald Borg	30 gram	95	90	-	185
8	Marrti Bogdanoff	A.Judge 1936	45	65	45	145
9	Jan-Erik Andersson	G.Light 1935	7	-	-	7

Classic Wkefield

1	Marrti Bogdanoff	A.Judge 1936	90	130	90	310
2	Einar Håkansson	Stark 1951	108	180	-	288
3	Jan-Erik Andersson	G.Light 1935	16	-	-	16

Einar Håkansson // 2013-06-30

Linflygträffen i Kungsbacka 2013-06-08:

Trots litet halvdålig annonsering så fick vi gäster från från "när och fjärran". Vädret var litet blåsigt men som vanligt i Kungsbacka är vindriktningen pålitlig. Solsken - javisst! Det kördes en del dieselmotorer, bl.a. en mycket vacker 2-cylindrig, själv hade jag min - förvisso helt nya - Enya 6,5 cc fyrtaktsdiesel. Bland de kända ansiktena förutom Alf Eskilsson fanns Ove Andersson med en kollega från Västerås, Harry Kolberg från Oslotrakten, Jens Geschwendtner med två kollegor från Köpenhamstrakten. Givetvis i traditionell ordning skötte Sven-Erik och Jan-Åke markservicen med kaffebrygning och bullskivning. Även Thomas Nathanson kom (ända från Filipinerna) för att visa några läckerbitar ur sin motorsamling och slänga käft med likasinnade. Många intresserade kom - och några för att få känna lukten av eter...

Flygandet pågick i stort sett hela tiden, och i två cirklar. Danskarna hade en kärra i luften hela tiden - den mest originella var en liten spinkig sak med en imponerande "Viking" - denna märkliga danska dieselmotor som är inte bara långslagig utan dessutom har avgasporten vänd framåt. Själv flög jag med min helt tidstypiska "Jr Nobler", mitten av 50-talet och med tidstypisk FOX . 15 glödstartmotor. // Ingvar Nilsson

Medlemsläget och kassörens gnäll:

Det är relativt stabilt, men medelåldern är faktiskt hög och en reduktion av naturliga orsaker är oundviklig. 338 medlemmar inkl. 11 familjemedlemmar är vi. Många har utnyttjat möjligheten att betala medlemsavgift för kommande år - Litet statistik över antal redan betalda medlemsavgifter för kommande år: 2014 - 41 st, 2015 - 7 st, 2016 - 2 st, 2017 - 1 st samt 2018 1 st. Summa 52 förbetalda medlemsavgifter. När vi tittar på ekonomin under årsmötesförhandlingarna kan det vara bra att ha detta i åtanke.

Å andra sidan är den extremt snabba teknikutvecklingen inom modellflyget något som först såg ut att vara ett hot mot klassiskt friflyg såväl som att "flyga med fegsnöre".

I Sigurd Isacson's bok "Du kan vad du vill" kan man redan ana utvecklingen - Sigurd säger (sid 124) : "Nu skulle en hobby kosta pengar --- senare blev det radiostyrning, som också blev populärt, det kostade tusenlappar. 4:85 för en Austerbyggsats var inget att skryta med längre."

Speciellt för linflygets del har vi noterat att intresset ökar sakta - inte från noviser och nybörjare - utan de som "nått taket" inom det radiostyrda. Här kan man tävla och få bra placeringar utan att det är kolfiber och kevlar, dyra CNC-frästa delar i speciallegeringar - nej det är fullt möjligt med den teknik som fanns på 50-talet - men det gäller att själv träna sig till en bra linflygare. Men även de som råkat hitta sina gamla ungdomssynder klär om sina stuntmodeller eller bygger nytt och känner att "de gamla takterna sitter i".

Friflyg då? Om vi bortser från inomhusflyg så är det inte så många ställen man kan tävla med friflygande modeller. Trimflyga kan man göra men fält som är 800-1000 meter i diameter och där man kan klafsas runt utan att förstöra är inte vardagsmat. Att flyga på "stubbåker" är ju fullt möjligt om man har moderna klädselmaterial som tål att landa på stubb.

Friflyg i de moderna klasserna har tenderat att bli komplicerat, men för den som vill börja prova sin egna förmåga så är kanske KPG - KataPultGlidare enklaste vägen in i aerodynamikens mysterier. KPG kräver inga stora fält men är å andra sidan extremt vad gäller trimning - bra högfartsegenskaper och bra glidflykt...

Dock - gemensamt för linflyg och friflyg är att man behöver en erfaren mentor för att komma över de första utmaningarna och få sig itutat vad som är viktigt. Tyvärr har flertalet modellflygklubbar bara verksamhet inom radiostyrt, men de flesta klubbar har medlemmar som en gång i tiden behärskade såväl friflyg som linflyg.

Av detta drager i allafall undertecknad slutsatsen att som det lilla barnet "kan själv" - så är även den blaserade moderna människan funtad (vissa är förstås hopplöst förlorade soffpotatis) och med litet stimulans i form av en hängiven mentor blir det som ringar på vattnet. Sådant är läget i Kungsbacka med linflyget och sådant är läget i Sollebrunnstrakten med friflyg där jag själv får min inspiration.

Du som läser detta inser kanske att just du kan vara just den mentor som kan få den lokala modellflygande kretsen mot nya höjder bokstavigt talat!

2013-06-30 Eders kassör tillika t.f. redaktör // Ingvar

Några (personliga) synpunkter på modellflygbränsle

Jag får ibland frågor om bränsle för våra små modellmotorer då främst diesel. Skräckorna om bränslenas egenskaper florerar, och likaså får jag höra hur svåra en del ingredienser är att få tag på. Någon menade att modelldiesel är dyrare än Single Malt...

En liten sammanställning, var kan man köpa vad:

Färdigblandad modelldieselsoppa kan man köpa av vår medlem på Öland Hans Lundberg eller från 3F Hobby i Oxelösund.

- ★ Amylnitrat m.fl. nitrattillsatser - DII (Diesel Ignition Improver) - köper man på bensinmacken (K-diesel Super 4)
- ★ Eter - dietyleter - finns i startgasburkar (VARNING - se Peroxider nedan). Det finns även petroleum-eter - men detta är samma sak som "Kemiskt ren bensin" och duger inte alls.
- ★ Fotogen - Statoil Blå har numera blivit dyr lampolja. Dieselolja fungerar (billigt!) men ännu bättre är "icke-emulgerande avfettningemedel" typ nafta. Kontakta kassören för mer info om detta.
- ★ Metanol - går än så länge att köpa om man kan presentera ett organisationsnummer (alla SMFF-klubbar har org.nr). Annars kan man fråga de som kör speedway.
- ★ Nitrometan - litet knivigare - men de som säljer ricinolja för modellflyg brukar ha detta också. Efter Breiviks sprängning i Oslo kommer det att bli svårare att få tag på nitro - passa på att hamstra! Se förvaringstips nedan.
- ★ Ricinolja - Castrol M fanns förr. Idag är det bl.a. Masens i Gävle, säljs av hobbyhandeln.
- ★ Syntetolja - samma som ricinolja, metanol och nitrometan.

Vattenhalt??? Dietyleter och Metanol är hygroskopiska och tar upp vatten ur luftens fuktighet. Ett tips är att inte blanda sina bränslen en dag med tropisk hetta och störtregn - nej detta är den perfekta sysselsättningen på kalla vinterdagar när luften är torr, betänk dock risken för statisk elektricitet när luften är torr.

Någon procent vattenhalt i metanol eller nitrometan har ingen större betydelse, däremot så är etern besvärlig:

Peroxider - bildas i bl.a. dietyleter (som utsätts för fukt och ljus eller bara förvaras länge).

Peroxiderna är lömska sprängämnen som kan detonera när deras koncentration blir tillräckligt hög. Etern har låg kokpunkt och avdunstar snabbt om den får tillfälle - kvar blir peroxiderna och till sist så har man ett farligt sprängämne kvar. Här finns många skrönor men en flaska med färdigblandad modelldiesel som stått mörkt, svalt och torrt OCH där det inte verkar ha avdunstat någon betydande mängd skulle iallafall jag inte ha några bekymmer att hantera. Men en viss försiktighet är aldrig fel.

Hur kommer vattnet in? Det kanske finns redan från början, annars räcker det att öppna korken så har man fått in vatten, och står man och blaskar med mätcyllindrar och trattar så finns här redan en viss fukthalt på dess ytor. Slår man upp en slurk eter i ett öppet kärl så kyls det snabbt ned efterhand som etern avdunstar - och - luftfuktigheten kondenseras och man får rätt snabbt ett ökande vatteninnehåll. Alla som spännlacket en regnig sommardag vet om problemet...

Kyla o värme: Tänk på att det finns ingen kemisk reaktion som går fortare i kyla.

Eter från startgasburk:

I startgas finns eter och en drivgas. Drivgasen - som även den är lika brandfarlig - löser sig helt i etern och kan vara lurig att bli av med helt. Gör så här - helst en dag när det är svalt och med svala ingredienser : i ett högt glas/eller plast-rör håller jag i ricinoljan och fotogenet. Innan du har lärt dig tekniken rekommenderar jag att göra "Bonnsoppa", lika delar av allt - börja med 2 dl olja plus 2 dl fotogen. Ju smalare rör du valt ju effektivare blir sedan eterutvinningen. Om det är 30 cm vätska i röret så kommer du att få bra utbyte. Det går utmärkt att sätta volymmärkingar på utsidan - i detta fall vid varje 2 dl som man kan mäta ut med vatten innan man börjar - glöm inte märkingen för eter! Sedan skall startgasen sakta bubblas genom oljan o fotogenet. Detta gör jag med ett kapillärrör som är långt nog att komma ner till botten. Gamla kylskåpstermostater har en väldigt bra kapillär som är lång och formstabil. Jag bubblar nu startgasen sakta upp från botten genom olja o fotogen. Nivån kommer att stiga i glasröret och när det är uppe vid rätt nivå - voila! - 0,6 liter diesel. MEN - det finns fortfarande drivgas kvar i soppan. Det går att bli av det mesta genom att vispa med en ståltråd - givetvis får litet mer startgas bubblas ner efter detta. En vanlig startgasburk för 50-60 kr kan ge en liter diesel.

Förvaring: Eterhaltigt bränsle skall inte förvaras i plastflaskor utan det skall vara metall eller brunt glas. Mörkt och svalt och torrt.

Metanol - inte så kinkigt, men den luktar ju nästan inget och brinner med osynlig låga.

Nitrometan - brun glasflaska för långtidsförvaring, Nitrometan är en rätt stabil kemikalie och håller länge. (Vi gjorde analys på gammal nitrometan 5 resp 10 år gammal och jämförde med "färsk". Den färska hade en halt kring 96,5%, den 10-åriga höll fortfarande en halt på över 90 %. Den som var 5 år höll 96 %. Hur rena de var när de köptes är okänt.)

På tal om förvaring: De flesta plastkärl innehåller någon form av mjukgörare (s.k. ftalater) som gärna löses ut om det är ett "bra" lösningsmedel i flaskan. För modellmotorn är detta inga problem att hantera, men plastflaskan blir spröd efter en tid. Allra bäst är alltid brunt glas, därefter metallkärl. Nitraterna i form av "K-diesel" köper man i en liten plastflaska, c:a 0,2 liter. Dessa flaskor är alltid kladdiga där de står och lockar på sin hylla. Eftersom vissa nitrater används av drogmisbrukare (amylnitrat) så är det väl bara en tidsfråga innan någon kommer på hur man skall få bort fotogenet som det är löst i. Se receptsamlingen. Slå gärna över nitrattillsatsen i en brun glasflaska med bra kork, sprätta upp originalförpackningen och sätt den runt glasflaskan så får du med dig märkningen. Hemma har jag ett brandsäkert skåp ute i garaget. Det är alltid låst så att ev. barn eller tjuvar inte skall få för sig att dricka metanolen eller söva någon med etern.

Transport: Hur går det om din bil blir krockad, påkörd eller voltar? En fräsch plastdunk med bra skruvkork klarar sig nog, men dieselsoppan i glasflaskan??? Har du bränslet i en urdrucken Laphroaig-flaska kanske flaskan håller men proppen åker ur. Jag har en transportbehållare som hårbärgerar 4 liter dieselsoppa - den är som ett litet gavelfat av stålplåt och har en tätning i locket och locket spänns fast med ett spännband av stål. Detta har den extra fördelen att man slipper känna eterlukten. Betänk också hur dina bränslebehållare är märkta - det är faktiskt kemikalier som ingalunda är ofarliga.

Efter att kört en motor: **Glödstiftsoppa** med Nitrometan sägs bilda salpetersyra och ge rostskador i motorn. Detta är förvisso inte utan sanning - men friflygare och linflygare har generellt inte dessa problem enär man här alltid låter motorn "gå torrt" - d.v.s. motorn stannas av bränslebrist på högt varvtal. RC-flygare stoppar ofta motorn med trotteln och då på lågt varvtal.

Dieselsoppa med nitrattillsats bildar oundvikligt salpetersyra och det är alltid klokt att låta en dieselmotor "parkeras" med kolven i bottenläge så att nitrösa ångor kan vädras ur.

Recept: Vintage glödstiftsoppa: FOX-motorer och andra med stålcyllinder och gjutjärnskolv skall ha närmare 30% Ricinolja och gärna 5% Nitrometan. Oljan inte bara smörjer, utan tätar och kyler också. Diesel: Klassisk "Bonnsoppa" är lika delar eter, fotogen och ricinolja. En kullagrad diesel klarar sig oftast med 20-25% ricinolja. Det råder delade meningar om vad etern gör bortsett från att lukta starkt och avdunsta snabbt. Bara fotogen o olja - motorn vill inte gärna starta på detta. Med eter så sänker man antändningstemperaturen avsevärt - i princip så blir en motor mer lättstartad med mera eter än fotogen (startgas) men etern hjälper även till att bilda den areosol som krävs för att det skall antändas jämnt. Ju mer fotogen - ju mer kraft ger motorn. Ju mer fotogen - ju känsligare blir nål o komp-inställningarna. Det är här nitraterna kommer in i bilden: det rekommenderas att ha 1-2 % Nitrater i sin soppa. Självt så blandar jag en "brukslösning" fotogen, 7-9 % av mitt fotogen är utbytt mot K-diesel. Om man sedan blandar t.ex. 25/35/40 % (ricin fotogen eter) så blir den totala inblandningen av nitrat rätt lagom.