

Detta nummer ser helt annorlunda ut och är sammaställt av kassören mitt under semestern. Matrikeln är bra att ha till hands vid tävlingar då här finns telefonnummer till flertalet medlemmar.

Innehåll och senaste nytt:

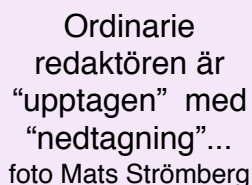
OT-SM i Rinkaby 8-11 augusti: Några har fått en felaktig anmälningsblankett med fel avgifter. Rätt är 70 SEK för första modell och sedan 50 SEK per modell. Tag med **egen handuk** - det har stulits massor av dessa och det är inte säkert det finns kvar så det räcker. I år är det hårdare restriktioner på parkering - endast parkering på anvisade platser P - och in/ut-passering, låsta bommar. Inga husdjur får medföras in i förläggningningen.

Sist i detta häfte finns **dagordning för Årsmötet**

Bengt Stibner har avlidit.

Sven Östlund har avlidit.

Resultat och reportage från **RM Friflygande skala**, se även Mats Strömbergs bildreportage på hangflygning.se



Ordinarie redaktören är "upptagen" med "nedtagning" ... foto Mats Strömberg

Linflygträffen i Kungsbacka 14:e juni. se även Mats Strömbergs bildreportage på hangflygning.se

Komplement till "Glödstiftets historia" OT nr 2-2014

Matrikel per 2014-07-13

Rinkaby lördag 9/8 - se några basningsrör vid tävlingssekreteriet! Ett för ånga och ett för vatten.



Inbjudan till WWFFP se vår hemsida

I'm happy to announce that the Postal is continuing with the 23rd annual event. There are a lot of changes from last years Postal. The same traditional events are included, but we now have FAC events and I have included the "Tiny Gliders Postal".

I am hoping that this year will be the best ever. Please pass on to your friends and club mates that the Postal is going on from 1 July 2014 through 30 June 2015. I especially encourage youngsters to participate in both the Novice and Open events. Novice events have three very basic classes of flying to encourage the step-by-step learning process. Oldsters just starting out, with no previous experience can also participate in the Novice events, but it is primarily directed towards the younger flyers. // Caley Hand



RESULTAT RIKSMÄSTERSKAP - FRIFLYGANDE SKALA

Skånes Fagerhult 12-13/7 2014

Klass 1

Namn	SMOS/SMFF	Modell	Flygning (sek)			Totalt 2 bästa (sekunder)	Skiljeflygning (sekunder)	Skalapoäng	Totalpoäng	Placering
			1	2	3					
Andrea Hartstein		Lacey M10	90	53	69	159		57	273	1
Johan Wallin		ASJA Viking 1	56	35	42	98		76	250	2
Anders Sellman		Lacey M10	28	13	22	50		65	180	3
Andrea Hartstein		Westland Widgeon	19	14	14	33		49	131	4
Johan Wallin		DH94 Moth Minor	3			3		56	115	5

RESULTAT RIKSMÄSTERSKAP - FRIFLYGANDE SKALA

Skånes Fagerhult 12-13/7 2014

Klass 2

Namn	SMOS/SMFF	Modell	Flygning (sek)			Totalt 2 bästa (sekunder)	Skiljeflygning (sekunder)	Skalapoäng	Totalpoäng	Placering
			1	2	3					
Thomas Johansson		Thulin K	90	54		144		66	276	1
Sten Persson		Desoutter Monoplan	90			90		75	240	2
Anders Sellman		Hurricane II	10	2		12		73	158	3
Thomas Johansson		Pietenpol				0			0	
Gunnar Stedt		Supermarine Sparrow				0			0	
Gunnar Stedt		Consolidated PT-3				0			0	

RESULTAT RIKSMÄSTERSKAP - FRIFLYGANDE SKALA

Skånes Fagerhult 12-13/7 2014

Klass 3

Namn	SMOS/SMFF	Modell	Flygning (sek)			Totalt 2 bästa (sekunder)	Skiljeflygning (sekunder)	Skalapoäng	Totalpoäng	Placering
			1	2	3					
Christer Jönsson		Zlin 24	25	14		39		24	87	1

Årets Skalamästerskap, arrangerat av SMOS och Stångby Modellflygare, avgjordes på Fedingshults flygfält lördag 12/7. Vår värd, den alltid positive Bengt Stibner, hade sorgligt nog gått bort knappt två veckor tidigare, Bengt och dottern Åsa hade dock bestämt att tävlingen skulle fullföljas.

Åtta tävlande kom, plockade fram modeller och gjorde sig redo. Väderprognoserna hade varit skiftande, därför flög vi först och skalabedömde sen. Verkligheten blev: kyttigt på middagen, sedan mulnande med avtagande vind och därefter kom regnet. Andrea och Johan använde sig av sina beprövade peanuts, kämpade sig igenom trimprocedurer varefter Andrea fick en max och en nästan max. Johan låg litet efter men fick ihop bra flygningar. Tredje mannen, dvs undertecknad, hade mindre framgång, här besannades verkligen att framgång har man om man är väl förberedd, även om man flyger Lacey.

På motorsidan blev det spännande värre. Sten satte snurr på Desoutters Mills, som sjöng vackert. En noggrann start och den stora maskinen vaggade fram i den kyttiga luften, lyfte i en termikblåsa, drev västerut med glatt surrande motor, över skogsridån och försvann. Man kan bara säga att flygintrycket var imponerande. Thomas flög sin eldrivna K-jagare (av vissa kallad Kaninjagare), utan äventyrligheter och i betydligt lugnare luft. Hurricane II inledde sin tävlingsinsats som attackflygplan, hade det skett på högre höjd hade det sett mycket elegant ut. Nästa försök slutade snöpligt, dags för större justeringar, varför piloten (Archibald) drog sig tillbaka till mässen. Thulin D utvecklade gasläckage och kom aldrig till start. Lars-Eriks Blackburn liksom Gunnars Sparrow var inte heller på humör, båda är välbyggda och vackra, synd.

I segelklassen, aldrig flugen innan, satsade Christer djärvt med sin Zlin 24, en förbättrad Grunau Baby, en vacker, glänsande, skapelse. Men aerodynamiken hade en del åsikter, så flygningarna blev ganska korta men spännande.

Johan och Andrea hade också med sig en Moth Minor respektive en Westland Widgeon, snygga fina byggen, men Mothen var ovillig och Widgeon behöver mer fintrimning, hoppas de blir klara till OT-SM.

Skalabedömningen vanns med 1 poäng av Johan, en poäng före Desouttern. Denna och Johans Viking är i en klass för sig, konstigt nog låg Hurricane också bra till.

Nu till det mest spännande under tävlingen, nämligen Stens akrobatik på hög höjd för att få ner Desouttern från det träd den utvalt som boplats. Detta finns dokumenterat på hangflygning.se Vi hoppas verkligen att hans olycksfalls- och livförsäkringar är i ordning. Ingen kan förneka att friflyg är spännande, innehav eller lån av katt eller hund att klappa för att få ner hjärtklappning och krulliga nerver kan rekommenderas också för åskådare av sådan akrobatik.

Sammanfattning: tyvärr färre modeller än tidigare. Lacey, Viking och Desoutter är kungar på fältet och i luften, byggstandarden och skalariktigheten är generellt god. Men varför förlora 22 eller 30 poäng för avsaknad av pilot?

Vi tackar varmt för Åsa Stibners gästfrihet, för Gun Hanssons kok-konst och Bo Marntell för utlåning av fält och hjälp.

Anders Sellman

I Oldtimer nr 2 ser vi litet om **glödstiftets historia**. Jag kan bidra med lite till.

När jag började med linflyg på gamla dagar med Alf Eskilsson som mentor fick jag tidigt klart för mig att Fireball Hot 1,5-3Volt är det bästa stuntstiftet och fungerar fint vid alla typer av motormontage (man har ju gärna cylindern nedåt för att få propellaxeln så högt som möjligt, men inte sällan sidomontage eller "rättvänt stående"). Efter litet undersökningar hittades Fireballs tillverkare.

Ben Shereshaw började tillverka glödstift under namnet "Fireball" sannolikt på 50-talet. Bens dotter gifte sig med en svenskättling med anor från Småland med det gångbara namnet Kent Swanson. Kent pratar ingen svenska, har aldrig varit i Sverige, men en riktigt go kille ändå! Han berättade något år innan den svåra stormen i New Jersey att den då 92-årige Ben höll på att försöka ersätta Platinatråden med något billigare, men att hans fru blivit sjuk och han ägnade det mesta av sin tid med henne istället.

Kent har tagit över tillverkningen och har haft en mirakulös tur vid den svåra stormen - alla träd på fastigheten hade blåst omkull, men inget av dem hade fallit över vare sig bostadshus eller verkstad(lager-byggnad. Han berättade att de var utan elström i 6-7 veckor och att det efter stormen blit en rejäl köprush på olika sorters överlevnadsutrustning.

Om jag fattat rätt så är Kent förvisso den som driver "Swanson Associates" vidare men gör ingen direkt vinst. Jag har föreslagit att han skall annonsera i SAM Speaks t.ex.... Kent är verksam inom örtmedicin/naturprodukter.

Som många kanske vet så är jag insyltad inom läkemedelsforskning på en stor kemiavdelning (jag är inte kemist utan ser till att utrustningen fungerar). När jag började med glödstiftmotorer någon gång för 10 år sedan frågade jag mina kemistkollegor ifall verkligen en Platina-tråd skulle börja glöda i en atmosfär av metanol. Jodå - detta är ett känt fenomen men jag har dels inte testat detta, dels inte fått någon förklaring varför det är så. Men visst vore det intressant att veta varför...

Ett tips - förvara inte ditt glödstiftbränsle i plåtdunkar av Platina-plåt!

Ingvar Nilsson

Linflyg-, motor-, och RC-, - Oldtimerträff i Kungsbacka 14:e juni 2014

År 2006 hade Svenska Modellflygares Oldtimer Sällskap (www.smos.info) i samarbete med Kungsbacka Modellflygklubb (www.kungsbackamodellflygklubb.se) den första träffen där inriktningen var linstyrt och vad som därtill hör ihop.

För 9:de gången har denna träff hållits i strålände solsken men med vindriktning som ger turbulens på vårt fält. Intresserade från när och fjärran deltog, men detta år enbart deltagare från Sverige (förra året även från Norge och Danmark).

Vi som håller på med linflyg ser att intresset ökar för det klassiska modellflyget. Kungsbacka MFK med det stora och välklippta gräsfältet "Inlanda" i området "Inlag" - stort nog att kunna hålla 3 lincirklar samtidigt har åretruntaktiviteter, och alla tisdagar året om träffas linflygarna vid 16-17-tiden och framåt. Alf Eskilsson - välkänd storstuntare (F2B) - är eldsjälens som outtröttligt verkar för linflyget. Går det inte att flyga (t.ex. snöstorm) är vi i det stora klubbhuset och bygger, lagar och kanske kör någon liten dieselmotor.

Årets träff blev det inte så mycket fluget i den kyttiga och turbulenta vinden. Men Ingolf Jonsson, Alf Eskilsson, Ove Andersson och Michael Palm gjorde några uppskattade flygningar. Inte heller fick vi se någon av Bengt Lundströms ("Hyvelbengt") pyttesmå RC-modeller men de minsta Cox-motorerna i luften. Andra välkända modellflygare såsom Lennart Flodström ("Floda"), Thomas Nathanson ("Natan") kunde ses bland deltagarna. Många vackra linmodeller, några med härlig patina och andra helt nybyggda, kunde beskådas. Även en precis färdigbyggd Nakke med delbar vinge - här var det motorproblem och den kom inte i luften.

Motorn - för dig som inte är insatt i motor-tank-tekniken en förklaring: Vid linflyg med 2-takt glödstift kolvmotor kan man ha två gångarter, nämligen den klassiska stuntgången 4-2-4 eller den konstanta pipgången. Pipgång innebär att motorn går med i stort sett konstant varvtal hela flygningen och genom alla manövrer. 4-2-4-gång är däremot något som uppnås genom bränsletankens placering och luftinsugets (venturi) diameter. I planflykt så går motorn i fet 4-takt. I inverterad planflykt går motorn i litet snabbare 4-takt. I vertikala manövrer uppåt går den i 2-takt och i vertikalt neråt går den i 4-takt. Avsikten bakom detta är givetvis att man vill ha en långsam modell i planflykt, men att den skall få litet extra kraft när den stiger, och vid dyk vill man ha maximal bromsverkan. I inverterat läge (ryggflygning) vill man gärna ha något snabbare motorgång jämfört med rättvänt läge. En sådan motor som Fox .35 är ett typexempel på en klassisk stuntmotor som tillverkas fortfarande. Tanken är inte bara en burk med soppa... - tanken kan vara enkel eller komplicerad, men i de flesta fall är det någon form av Uniflow-tank. Uniflow ger ungefär samma sugmotstånd oavsett bränslemängd. Uniflow är välkänt för oss linfolk, men inte så välkänt bland RC-folk. Givetvis har även propellern stor betydelse för motorgången. Men en tung modell är svårare att precisionsstyra än en med minsta möjliga vikt, detta kan inte någon motor ändra...

När vi talar om Oldtimer-linflyg, ungefär 1965 är ett bra riktmärke. Nobler och Jr. Nobler är äldre medan Gieseke-noblern är av senare datum. På träffen kunde många gamla modeller beskådas. Detta år saknades gamla Team-racing och speed-modeller.

Svenska modeller som Biet och Getingen fanns givetvis med. Fantom är en härlig klassiker. Lämpar sig för nästa alla sorters linflyg och brukar tåla den kända manövern "Stående Ettan" (alltså när den borrar sig ner i marken tills vingen tar emot).

Tyvärr var kunskapen om vad som gör en modell stryktålig dåligt känd hos just de som byggde Biet, Getingen, Vespus mfl. Få autentiska exemplar som flugit finns därför bevarade. Siden är fortfarande det absolut enklaste att klä en modell med och siden ger en avsevärt tåligare yta på en helbalsamodell. På en sprygelbyggd oldtimervinge är det ofta så att det är sidenklädseln som ger vingen dess styrka och styvhet.

Har du vägarna förbi södra Kungsbacka - titta gärna in en tisdagskväll och snacka linflyg eller flyg din linmodell!

Ingvar L Nilsson, SWE-60764, medlem i SMOS och Kungsbacka MFK