Medlemstidning för föreningen Sveriges Linflygares Intressefrämjande av Stunt

LINA

nr 1-06

STUNT COMBAT SPEED & GOODYEAR i en skön blandning!

slis
FÖRENINGEN FÖR STUNTFLYGARE

I detta nummer: Vårtävlingen 2005 • EM2005 • Semistunt i Vårgårda • Juniorcupen i Semistunt • Escapade • Galax • Limfjordstävlingen • Vänersborgspokalen i Combat m m

Museum of Aeromodelling

Tänk Er att ta en motor på 10 cm^3 och bygga på en minimal vinge och en ännu mindre kropp, sätta alltihop i en vagga och försöka flyga. Gick det? Antagligen, eftersom modellen är hel!

VM 2004 hölls ju som bekant i Muncie. Det är en inte speciellt stor stad ute på vischan i staten Indiana. Där har AMA (USA:s motsvarighet till SMFF) förlagt sitt huvudkontor och även skaffat sig ett fält med ofattbar storlek. Antagligen var marken fortfarande ganska billig när man köpte området i början på 90-talet. För det var enorma ytor man disponerade och naturligtvis sköttes de om av egen personal. Allt man inte använde för modellflyg var utarrenderade till traktens farmare som här odlade majs och annan säd. Det fanns också en kyrkogård på ägorna (men den var anlagd långt innan AMA kom dit och var inte för modellflygare!). I anslutning till det flådiga kontoret hade man byggt upp ett modellflygmuseum vilket tog flera timmar att besöka.

En av höjdpunkterna var kopian av en amerikansk modellbutik från 50-talet.

Inne i ”butiken” fanns allt….. Genom sökande och donationer hade man skaffat en otrolig samlig av gamla byggsatser och tillbehör.

Direkt innanför entrén möttes man av alla möjliga flygplan hängandes i taket och montrar där modellflygets historia berättades samt en imponerande motorsamling. Dessutom fanns ett bibliotek där man samlat modellflyglitteratur.

Vill man uppnå mer realism i sitt RC-flygande kan man bygga sig en dylik anordning. Dock behöver man någon som står bakom och flyttar runt stolen. Har man en pylon, linor och lite trissor borde det nog fungera även för linflyg.

Ritningar

till Vintage-modeller finns att få från flera källor. En av dessa är Terence ”Terry” McDonald i England. Han kan tillhandahålla ritningar på ett par hundra Vintage- och Classic-modeller och utbudet finns listat i en liten katalog. Han nås på vtrterry@yahoo.co.uk eller

Terence McDonald
2 Fordwells Close
Littleover, Derby
DE23 3SU
Great Britain

ChronoS Engineering Supplies

är ett företag som man hittar i St Albans strax norr om London. De har ett bra sortiment av verktyg och maskiner till mycket bra priser. I deras internetkatalog hittar man allt en modellbyggare kan tänkas behöva och vill man inte åka dit kan de skicka prylarna per post. Speciellt skall man hålla utkik efter månadens/veckans erbjudanden där man kan göra bra klipp. Deras adress är www.chronos.ltd.uk.

AMA:s huvudkontor och anläggning i Muncie var stor, mycket stor!

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 bidraga 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 Lars Roos och Niklas Löfroth.
Bidrag till innehållet emottages tacksamt av redaktionen! Ingen censur eller förkortning av inkomna bidrag utan bidragsgivarens tillstånd. 1 års medlemskap inom Sverige kostar 100,-, övriga Norden och Europa 130,- samt Övriga världen 140:-. Pengarna sätts in på Pg 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

Kassör:
Ove Andersson
Åsgatan 2C
724 63 Västerås
021–13 17 42

Sekreterare:
Jan Kossmann
Alice Tegnérs väg 7
146 38 Tullinge
08-778 42 82
jan.ko@telia.com

Redaktör:
Lars Roos
Klörupsvägen 35A
231 51 Trelleborg
0410-448 26
lars.roos@sydnet.net

Redaktör, tryck och distribution:
Niklas Löfroth
Hantverkaregatan 19
654 60 Karlstad
054-18 95 15
niklas.lofroth@bredband.net

Några ord från tillfällige redaktören...

Dags för ytterligare ett nummer av LINA. Och som Ni märker kommer det tätt inpå föregående nummer. Vilket vi hoppas ska uppskattas av läsekretsen. Men tät utgivning bygger på att fler hjälper till med material. Det mesta i detta nummer har undertecknad som författare, vilket kanske kan bli jobbigt att läsa, men ta då en paus och läs något annat en stund. T ex Allt om Tåg! Flera av artiklarna handlar om förra årets tävlingar. Kanske lite sent men ändå uppfyllandes en av Linas målsättningar att rapportera från alla svenska tävlingar (plus några andra...).
Dessutom har vi genom kontakter med Luis Petersen i Köpenhamn fått tillstånd att publicera ett antal artiklar ur hans digra arkiv. En artikel kommer i detta nummer och fler blir det framöver. Hör av Er ifall Ni tycker det är ok om de publiceras på danska eller om Ni prompt vill ha dem översatta!
Som grädde på moset medverkar gamle ringräven Nisse Björk och berättar om hur det var i cirkeln innan de flesta av oss ens visste att cirklar existerade! Och mer nostalgi/vintage i kommande nummer. Några ord från tillfällige redaktören...
Årets svenska tävlingskalender finns med på sidan 26 och som Ni kan se är Sverige värd för Nordiska Mästerskapen. Karlskoga har som avsikt att anlägga en linflygcirkel vid sin modellflygplats och för att den skall hinna bli klar kommer NM att köras i september. Detta har också påverkat övriga datum men jag hoppas att glädjen över att det byggs en ny cirkel i Sverige kan få Er att tycka kalendern är den bästa Ni sett. NM är en tävling öppen för alla så åk dit och flyg!

■

Ingemar Larsson

INNEHÅLL I DETTA NUMMER:

· **Museum of Aeromodelling** av Ingemar Larsson 2
· **Vänersborgspokalen i Combat** av Ingemar Larsson 4-5
· **Escapade** av Ingemar Larsson 5
· **Limfjordstävlingen** av Ingemar Larsson 6-7
· **Nisses T/R-historia** av Nils Björk 8-9
· **Vårtävlingarna i Karlskoga** av Ingemar Larsson 10
· **Semistunt i Vårgårda** av Ingemar Larsson 11
· **Juniorcupen i Semistunt** av Ingemar Larsson 12
· **Europamästerskapen 2005** av Ingemar Larsson 13-14
· **Världscupen i Bitterfeld** av Ingemar Larsson 15-17
· **Isärtagning av motorer** av Luis Petersen 18-19
· **Minns Ni 1977?** av Ingemar Larsson 19
· **Karlskogamästaren** av Ingemar Larsson 20
· **Doping** av Ingemar Larsson 20
· **Combat Open** av Ingemar Larsson 21
· **Resultat Galax Open** 21
· **British Nats** av Ingemar Larsson 22-23
· **Resultat Oxelöpokalen** 23
· **World Cup 2005** av Ingemar Larsson 23
· **Inbjudan till regel & domarkurs i karlskoga** av Jan Kossmann 24
· **Byggtips** av Ingemar Larsson 25
· **Resultat Linflygets Dag** 25
· **Tävlingskalender 2006** 26
· **Boktips** av Ingemar Larsson 27
· **Sköna modeller vid VM 2004** av Ingemar Larsson 28

Omslagsbild: Flemming Göransson försöker få sin överliggande åtta så perfekt som möjligt vid Vänersborgspokalen 2005.

Oktobernöje:

Vänersborgspokalen i Combat!

Äntligen!! En av de saker man sett fram emot ända sedan förra årets tävling skulle återigen gå av stapeln. Inte lika många deltagare som året innan men med ett strålande oktoberväder kunde man ana en höjdarhelg. Den inleddes med 1,5-combat där familjen Göransson visade att man lagt ribban på en högre nivå då både flygning och funktion var bättre än tidigare år. Detta resulterade i två vinster vardera innan de fick respass av Lennart respektive Johan. Dessa två blev i sin tur besegrade av Mats Bejhem som nu tog sin första seger i 1.5-klassen. Med tanke på hur de senaste årens testtävlingar gått och hur många som deltar känns det som om klassen snart bör bli officiell.

Stefan Karlsson skall ha stor heder för att han skötte domarsysslan på ett utmärkt sätt under hela helgen

Flemming tar hjälp av ”bönemattan” i starten av ett heat. För att öka mys - faktorn och för att inte mekaniker och modeller skulle bli smutsiga hade tävlingsledningen förutseende nog placerat ut äkta mattor runt cirkeln.

Både Slow Combat och 1.5-combat bjöd på många fina heat. Här är det Niklas Karlsson som försöker lura Per Vassbotn att begå misstag. Och med Niklas ska man se upp! Vid minsta misstag från motståndaren tar han ett eller flera klipp!

Helgens största klass blev Riksmästerskapet i Slow Combat med 12 deltagare. Lika många glödflygare som diesel dito. De senare har lättare att komma upp efter markkänning men har ofta lägre flygfart vilket ställer högre krav på piloten ifall han (hon) skall lyckas ta klipp. Finalen bjöd på en motortyp av var sort men trots bra drag i PAW:en lyckades Ingemar inte komma åt Niklas som nu kunde summera säsongen med att kalla sig både Svensk Mästare och Riksmästare (Niklas vann ju i F2D vid SM).

I F2D skärpte Lennart till sig och lyckades vinna över Johan, Gustav och Niklas vilket gjorde att han försvarade sin seger från förra året och fick en andra inteckning i pokalen. Som kuriosa kan nämnas att Lennart var i Vänersborg redan på 70-talet och försökte vinna men då utan större lycka. Ibland hjälper det att bli äldre!

En pilot bör särskilt äras, nämligen Gustav Odh. Både 2004 och 2005 har han ställt upp i de tre klasser vi kört och på dessa 6 starter har han tagit 6 medaljplatser med sviten 3-3-3-3-3-2. Och han är fortfarande junior!

Nu är det dags att börja ladda inför 2006. Om planerna går i lås kommer vi att flyga Combat-Open istället för F2D. Nu räcker helgen inte till för att köra alla combat-klasserna med det antal deltagare vi har. Så något måste strykas…..Välkomna då!

PS. Open-regler hittar Du på en annan sida i detta nummer. DS.

Norskt deltagande i Combat genom Per Vassbotn från Kristiansand. Här tillsammans med sonen Christian (som ännu inte börjat tävla). Per tävlar bara internationellt (Danmark och Sverige) då det inte hålls några combat-tävlingar i Norge.

SMOS

Är en förening som många kanske inte känner till? Det betyder Svenska Modellflygares Oldtimersällskap och har som syfte att samla alla som är intresserade av ”äldre” modellflyg i form av modeller, motorer, böcker, ritningar och andra modellflygprylar. Dessutom ger de ut tidningen OLDTIMER samt anordnar Oldtimer-SM varje år.

Mer info hittar man på www.smos.info

Resultat Vänersborgspokalen 8-9/10 2005

RM Slow Combat:	1	2	3	4	5	6	7
1. Niklas Karlsson	V	V	F	V	V	V	V
Karlskoga MFK	2 (440)	2 (138)	4 (108)	3 (452)	2 (378)	1* (482)	1* (440)
2. Ingemar Larsson	V	V	V	F	V	F	
Vänersborgs MK	4 (340)	4 (340)	1 (440)	3 (390)	1* (160)	2* (92)	
3. Gustav Odh, J	V	F	V	V	F		
MFK Red Baron	3 (276)	4 (214)	2 (438)	2 (340)	3* (238)		
4. Lennart Nord	V	V	V	F	F		
MFK Red Baron	1 (412)	1 (134)	3 (294)	1* (340)	2 (244)		
5. Björn Ohlzon, J	F	V	V	F			
Karlskoga MFK	5 (76)	5 (340)	5* (440)	4* (-80)			
Per Vassbotn	F	V	V	F			
Norge	4 (228)	3 (160)	4 (290)	2 (-100)			
7. Andreas Göransson, J	V	F	F				
Vårgårda RFK	6 (440)	3 (-8)	3 (210)				
Flemming Göransson	V	F	F				
Vårgårda RFK	5 (106)	6 (72)	2 (-28)				
Marie Ohlzon, J	F	V	F				
Karlskoga MFK	6 (340)	6 (240)	1 (136)				
10. Mats Bejhem	F	F					
MFK Galax	3 (180)	5 (84)					
Johan Larsson	F	F					
Vänersborgs MK	2 (160)	1 (46)					
Martin Lidén	F	F					
Vänersborgs MK	1 (200)	2 (94)					

Resultaten för F2D och Semistunt fanns med i LINA nr 2-05.

Testtävling 1.5-Combat:	1	2	3	4	5	6
1. Mats Bejhem	V	V	V	F	V	V
MFK Galax	5 (300)	5 (510)	3 (372)	2 (198)	2 (188)	1* (360)
2. Johan Larsson	V	F	V	V	F	V
Vänersborgs MK	2 (272)	3 (220)	4* (296)	4* (340)	3* (272)	3:e (440)
3. Gustav Odh, J	F	V	V	V	F	F
MFK Red Baron	2 (30)	1 (540)	2 (228)	2 (260)	1* (130)	3:e (64)
4. Lennart Nord	V	V	F	V	F	
MFK Red Baron	4 (200)	4 (244)	1 (110)	3 (366)	2 (162)	
5. Andreas Göransson, J	V	F	V	F		
Vårgårda RFK	1 (182)	5 (20)	1 (124)	1* (40)		
Flemming Göransson	V	V	F	F		
Vårgårda RFK	3 (200)	3 (274)	3 (334)	3 (140)		
7. Björn Ohlzon, J	F	V	F			
Karlskoga MFK	4 (90)	2 (148)	2 (158)			
8. Ingemar Larsson	F	F				
Vänersborgs MK	3 (142)	4 (134)				
Marie Ohlzon, J	F	F				
Karlskoga MFK	5 (188)	1 (188)				
Per Vassbotn	F	F				
Norge	1 (72)	2 (108)				

Inga deltagare i F2B men med hela 14 deltagare i Semistunt blev Vänersborgspokalen en av årets största tävlingar i klassen.

Escapade –
En fröjd för ögat…

När Clamer Meltzer för några år sedan dök upp med sin vackra Escapade uppstod ett begär hos mig. Nämligen att införskaffa en likadan modell! Lite undersökande verksamhet gav vid handen att modellen är ritad av tyske stuntflygaren Claus Maikis (den mannen har en enorm produktion av snygga stuntmodeller) och finns att köpa som byggsats från Lassogeier. Bakom det senare står Axel Jungherz i Köln och är något han har för att främja modellflyg i allmänhet och linflyg i synnerhet. Via hemsidan (www.lassogeier.de) kan man läsa hans tidning LassoGeier samt köpa handböcker, ritningar, replika-motorer och byggsatser.

Alla förarbetade delar i byggsatsen är välgjorda och ger ett gediget intryck.

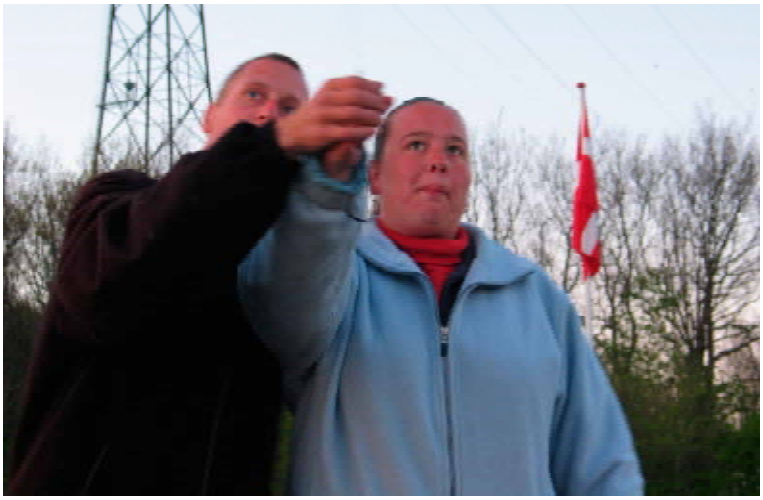
Som tur var fanns det ett par stycken byggsatser av Escapade kvar i lager (Den tillverkas i Östeuropa på uppdrag av Lassogeier). För 90 Euro får man en mycket fin byggsats med fullskalaritning. Balsakvalitén är utmärkt liksom de förarbetade delarna. Som framgår av fotot är vissa delar också förmonterade. Både kabin och landningsställ ingår men man får själv stå för klädsel, hjul och spinner. Modellen är avsedd för en motorstorlek på 7,5 cm^3 och har en spännvidd på ca 140 cm. Jag hoppas kunna ge fler rapporter allteftersom bygget fortskrider…… (Men det är ett flerårs-projekt!).

Clamers Escapade. Just nu bygger han en till som skall utrustas med en elmotor (AXI 282610). Beräknad vikt på modellen är 1450 gram varav motor och batteri står för 525 gram.

Pingst = Limfjordstävlingen i Aalborg!

Rob Olijve var både domare i Combat och flög Good-Year med sonen Rik.

Lennart har introducerat något som börjat likna en tradition: Flygning med 1.5-combatmodeller i Team-cirkeln efter det att banketten avslutats. Alla får prova på och intresset är alltid stort. Här får Lennart hjälp av Rob med förberedelserna.



Här lär Rik sambon Kim hur man gör. Efter träget övande kunde hon hålla modellen i planflykt. På en annan del av fältet försökte de danska combatflygarna utröna hur korta linor man behöver för en F2D-modell samt hur länge man lyckas hålla den uppe. Svaret är att någonstans vid 3 meter och 5 varv går gränsen!

Jörgen Olsen tittar inte på stjärnorna utan flyger med 1.5-modellen! Som framgår av bilden pågår flygningen även efter att mörkret börjat lägga sig. Än har vi inte börjat tejpa ficklampor på modellerna men det dröjer nog inte länge innan så är fallet.

Klubben har en stor grill (oljefat!) och det behövs då många skall utspisas med både köttbitar och goda korvar. Ole och Calle är de som håller i grillningen.

Alla låter sig väl smaka och hungern är stor efter en dags intensiv flygning. Studerar man bilden noga hittar man flera kända ansikten från åtminstone 5 länder i Europas norra hörn

Medan maten förbereds samlas gästerna utanför klubbhuset. Här ses Henning mingla med Norbert och Simone medan Frits håller koll på fotografen.

Resultat - Limfjordstävlingen

F2A Speed

1. Norbert Schmitz	GER	252,9	**277,9**	0
2. Niels Lyhne-Hansen	DEN	0	0	**250,1**
3. Carsten S. Jørgensen	DEN	**247,4**	0	0
4. Jan Gustafsson	SWE	0	0	0

Mini-speed (Motor-Hastighet-Procent av rekord)

1. Jens Geschwendtner	DEN	3-120,20-90,7	**3-127,98-96,6**	3-121,13-91,4
2. Ingemar Larsson	SWE	**3-123,29-93,0**	3-121,87-92,0	3-122,78-92,7
3. Jørgen T. Olsen	DEN	**3-122,66-92,6**	0	3-108,27-81,7
4. Jesper B. Rasmussen	DEN	**1-103,21-82,6**	0	0
5. Jan Gustafsson	SWE	0	0	**3-108,27-81,7**
6. Niels Lyhne-Hansen	DEN	0	0	0

Motortyp och rekordhastighet

1. Cox Black Widow	125,0 km/h
2. Cox Tee Dee	130,0 km/h
3. PAW	132,5 km/h
4. CS med pipa	211,4 km/h
5. Övriga utan pipa	170,0 km/h
6. Övriga med pipa	211,4 km/h

F2B Stunt

1. Ove Andersson	SWE	**3066,5**	**3043,0**	2811,0	6109,5
2. Kai Karma	FIN	2778,0	**2824,5**	**2854,5**	5679,0
3. Dan Hune	DEN	**2820,5**	**2809,0**	2758,0	5629,5
4. Aage Wiberg	DEN	**2785,5**	2745,5	**2813,5**	5599,0
5. Leif O. Mortensen	DEN	**2591,0**	2532,0	**2607,5**	5198,5
6. Uffe Olesen	DEN	2343,0	**2514,0**	**2534,0**	5048,0
7. Calle Fanøe	DEN	2299,5	**2320,0**	**2349,5**	4669,5

Prispallen i Team-Race där Kjell/ Bengt-Olof fick sin tre år långa vinstsvit i Aalborg bruten. Istället vann nu Guffy/Ingemar medan hemmaflygarna Carsten/Jesper fick nöja sig med brons.

F2C Team-Race

1. Ingemar Larsson/ Jan Gustafsson	SWE	**3:26,30**	Dns	Dns	6:48,1	
2. Bengt-Olof Samuelsson/ Kjell Axtilius	SWE	3:22,00	**3:14,10**	Dns	137 v	
3. Carsten S. Jørgensen/ Jesper B. Rasmussen	DEN	55 v	44v	**3:39,40**	Dq	
4. Luis Petersen/ Jens Geschwendtner	DEN	5:10,80	**3:59,10**	4:15,40		
5. Rik Olijve/ Frits Schot	NED	5:36,10	**4:30,00**	56 v		

Good-Year

1. Carsten S. Jørgensen/ Allan Korup	DEN	4:32,40	Dns	Dns	**4:28,40**	4:33,70	9:13,4
2. Per Sauerberg/ Niels Lyhne-Hansen	DEN	4:27,20	Dns	Dns	**4:22,80**	Dns	129 V
3. Jesper B. Rasmussen/ Calle Fanøe	DEN	**4:15,70**	Dns	Dns	4:24,10	6:14,50	70 V
4. Ingemar Larsson/ Jan Gustafsson	SWE	5:04,10	4:55,80	4:55,60	**4:47,40**	4:50,30	
5. Jens Geschwendtner/ Ruben Sonne	DEN	**4:29,00**	39 v	84 v	51 v	4:49,80	
6. Leif O. Mortensen/ Ole Bisgaard	DEN	5:10,00	**4:55,20**	4:59,60	5:07,30	67 V	
7. Luis Petersen/ Jørgen T. Olsen	DEN	**5:27,80**	5:42,50	5:29,40		6:49,30	
8. Rik Olijve/ Rob Olijve	NED	0 v	Dq	5:59,90			
9. Kjell Axtilius/ Per Vassbotn	SWE/NOR	37 v	**6:08,30**	Dq			
10. Niklas Karlsson/ Lennart Nord	SWE	6:26,80	**6:12,10**	Dq			

F2D Combat

1. Monique Wakkerman	NED	WWWWWWLW
2. Henning Forbech	DEN	WWLWWWWL
3. Loet Wakkerman	NED	WWWWLL
4. Ole Bjerager	DEN	WLWWL
5. Niklas Karlsson	SWE	WWLL
5. Bjarne Bertelsen	DEN	WLWL
5. Lennart Nord	SWE	LWWL
5. Rik Olijve	NED	LWWL
9. Christian Pedersen	DEN	LWL
9. Niels Hostrup	DEN	WLL
9. Carsten Henriksen	DEN	LWL
9. Michael Frandsen	DEN	WLL
13. Steen Lysgaard	DEN	LL
13. Anders Kudsk	DEN	LL
13. Per Vassbotn	NOR	LL
13. Allan Korup	DEN	LL

Spridning mellan länder kunde man verkligen tala om i F2B. Sverige och Ove Andersson vann före Finlands Kai Karma medan Danmark och Dan Hune blev trea.

LINAS Nostalgihörn:

Nisses T/R-historia

Team-racing i Sverige har sina anor från tidigt 50-tal. En av de som var med redan då är Nisse Björk och i denna artikel berättar han om sina modellkonstruktioner från denna tid. Efter ett uppehåll gjorde Nisse come-back i Speedcirkeln i början av 80-talet (genom att bl a ingå i det svenska F2A-laget vid EM 1981) för att sedan övergå till linbil vilket han fortfarande håller på med.

Det är svårt att komma ihåg exakt vad som hände för 50 år sedan. Men jag har faktiskt kvar alla mina ritningar på T/R-modellerna från 1953 – 1957.

Nisse Björk

Black Out
Sommaren 1953 var jag 18-årig praktikant i Nottingham, England. Där byggde jag min första team efter att sett och blivit inspirerad av den första större lintävlingen i Storängsbotten (Stockholm) på försommaren. Den modellen, "Black Out", var försedd med en ED Racer och gick 18 varv och kanske 115 km/h på hösten på Modellsportens Dag på Östermalm. Har en enkel ritning kvar men inte modellen. Det viktigaste som pilot var att ha en avbitare på sig, så man kunde klippa sig fri från linor man blev intrasslad i jämt. (4 piloter i cirkeln).

Black Out 2
Också 1953 i Nottingham tog jag kontakt med modellflygklubben och fick se dem träna Team-racing. Jag blev oerhört imponerad, de hade stående Oliver Mk 2 och en lätt modell, fort som <censur> 145 km/h och 40+ varv. Jag lyckades få ihop 6,5 Pund och köpte en Oliver Mk 2 av farbror Oliver, som då bodde i Nottingham. Hemma på vintern byggde jag en Nottingham-liknande modell "Black Out 2" till Olivern. Har en enkel ritning kvar men inte modellen som hade stående motor och pappersklädda vingar.

Den gick bra på våren, 15 km fortare och dubbelt så många varv som alla andra, 40 st. Var ensam om Oliver då alla andra hade ED. Vann vårtävlingen på Skarpnäck mycket överlägset. Plastpropeller 8 gånger 8. Det blev ett <censur> liv, protesterna haglade om att jag hade för stor tank och dynamit i soppan. En kille från Västerås hotade med stryk. Jag kallades upp till Deranz på KSAK för kontroll av modell och tank. Men allt var juste. Man ville bara inte förstå att Olivern var så mycket bättre!

O, så tung
Fortfarande 4 piloter i cirkeln och jag insåg att med de usla piloter som då flög var det viktigaste en stridsvagnsmodell som höll att köra i backen. Och att inte glömma avbitaren! Tog ett steg tillbaka och byggde på sommaren 1954 i London "O, så tung". 200 gram tyngre men STARK. Noggrann ritning infördes som mittuppslag i TFA julen 1954. Ritningen har jag någonstans, likaså finns modell och motor kvar. Den satsningen betalade sig. Fortfarande med samma Oliver vann jag på hösten både Team-racing och Speed vid SM på Bromma samt Modellsportens Dag på Östermalm. På Östermalm blev jag i ett heat så intrasslad i linor runt benen att jag blev tvungen att köra modellen i backen i 130 km/h. Min mekaniker Måns Hagberg drog upp modellen ur gruset, bytte propeller, bockade fram landstället, tankade och så flög vi vidare.

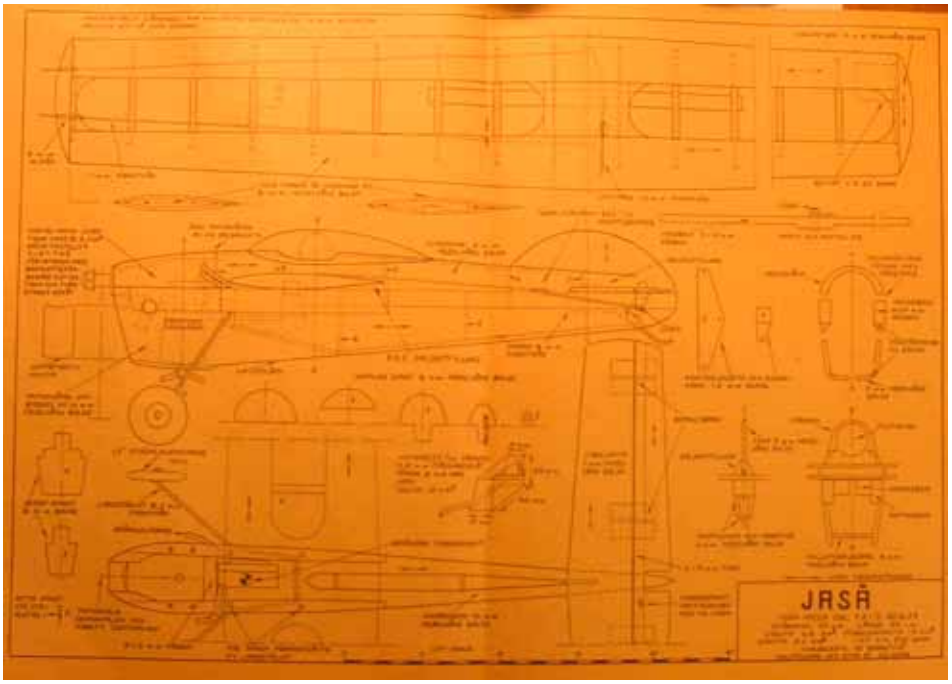
Nisse som speed-flygare vid Oxelöpokalen 1982. 247,2 km/h räckte till en andra plats i tävlingen.

Black Out 2
1955 tror jag man ändrade reglerna till bara 3 piloter i cirkeln, så lagom till vårtävlingen på Bagarmossens skolgård (?) tog jag fram lätta ”Black Out 2” igen och med bättre träpropeller och högre varv så gjorde vi 5.25 på 100 varv. Det var 1 minut fortare än någon förut flugit i Sverige. Ingen trodde på den tiden, inte jag heller. Men den var nog korrekt då det var både bra propeller och snabba punktlandningar.

Jaså
Till sommaren 1955 var ”Jaså” klar, en lätt modell med inverterad Oliver Mk3. Ritning fanns på mittuppslaget i TFA nr 15 1955. Har också kvar en blåkopia i fullskala. Det var en bra modell som gick bra. Kan rekommenderas.

Super-Jaså
Till 1956 byggde jag en liknande ännu lättare modell med kort kropp och lång smal vinge med 90 cm spännvidd. Minns att jag hade problem med vibrationer i vingen och linorna. Hittar ingen ritning.

Swish och Spirit of Oliver
Till 1957 byggde jag ”Swish” eftersom vi hade fått för oss att det var vackert med ellipsvingar. Modellen och en enkel ritning finns kvar. Sten-Åke Gran på Hobbytjänst gjorde en ritning av den - lite enklare och med massiv vinge, kallad Spirit of Oliver. En sådan fullskalaritning har jag kvar. Har för mig att Kjell Rosenlund ungefär samtidigt byggde sin första liknande Miss FAI. Båda hade två-benta plåtställ. Kvaddade Swish lite senare på sommaren varvid jag blev pilot till Kjell och började flyga speed. Han fick motorn och tanken……..



Modellen ”Jaså” konstruerades 1955 och hade sprygeluppbyggd vinge.

Vintage T/R – Nisses ”O så tung!”

Mästarmodellen *”O så tung”*

Teknik för Alla kan här presentera en ritning i halv skala av Nils Björks sensationella linkontrollerade modellflygplan ”O så tung”, en modell som är lika användbar i såväl teamracing som speed. Björk vann med denna modell SM i team och speed A samt på Modellsportens Dag team int och speed A. Dessutom innehar han svenska rekordet i speed A med 130,9 km/tim.

O så tung är konstruerad att i tur och ordning vara stark, lättflugen, strömlinjeformad och snygg. En teamracer måste vara mycket stark, om den ska överleva den omilda behandling, den ofta får utstå i tävlingar. O så tung gjordes, efter det piloten från topp till tå intranslate i linor, med 120 km/tim en störtdykning i marken under Modellsportens dag. Men modellen fick inte en skråma och kunde fortsätta. Den är dessutom så lättflugen, att piloten utan risk långa stunder kan slippa den med blicken, något mycket viktigt i teamracing. Strömlinjeformen är tillräckligt god för att O så tung ska vara snabbare än de flesta teamracers och speedmodeller med, tycks det.

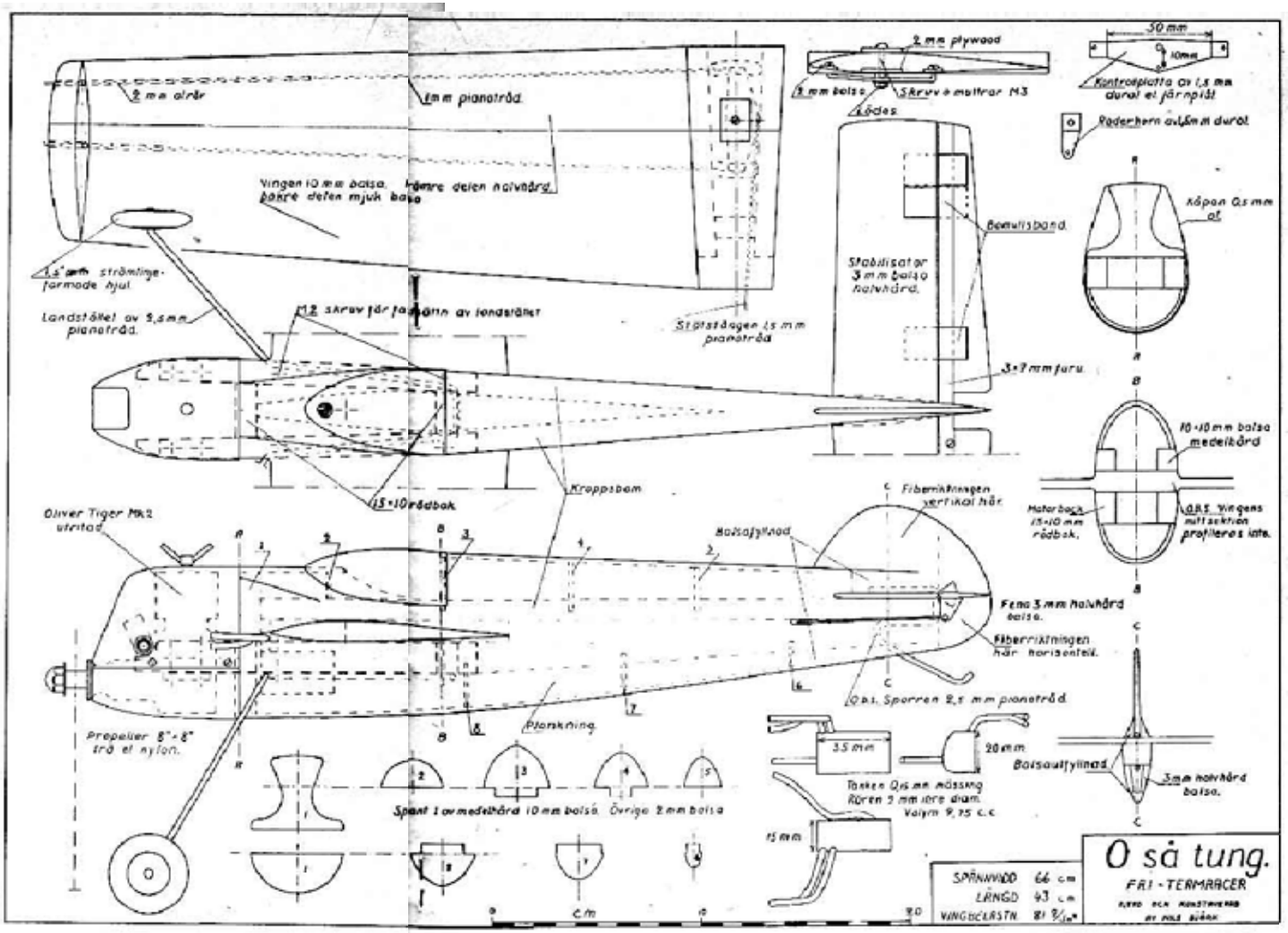
Som nybörjarmodell för u-kontroll lämpar sig nog O så tung inte så bra, men för en nykomling till teamracing passar den utmärkt, då den är mycket lättflugen.

Det lönar sig inte, att ha någon annan motor än en 2,5 cc diesel. Tyngdpunkten på ritningen är beräknad för en motor på 180 gram. Ska man installera en lättare motor kan man göra motorbockarna extra långa, och när modellen är färdigmålad, se var motorn ska sitta. Sedan putsar man till motorbockarna.

Innan man börjar bygga, bör man studera ritningen noga. Sedan kan man starta med vingen, som limas ihop av två flak. Om modellen ska vara stark, måste också limfogarna vara starka. För att åstadkomma en stark fog med balsalim bör man först stryka lim på de båda balsaytorna. Limmet får suga in i träet. Sedan lägger man på ett tjockt lager på den ena ytan och klämmer ihop vingbalkarna. Även kallim är mycket starkt för balsa. Observera balsaträets hårdhetsgrad. Det är viktigt att få modellen stark och inte alltför tung. När vingen putsats till (tänk på profilen) sätter man fast kontrollplattan, stöttstången och styrhornen. För dessa gör man spår som övertäcks med 2 mm balsa. Motorbockarna limmar man ihop med två korta bitar av rödbok. Alla limningar med hårdträ bör göras med kallim. Landstället sätts fast med fyra skruvar (M2) och små plåtbitar som böjs runt pianotråden. Så löder man tanken, som ska sitta mellan vingen och motorbocken när dessa limmas ihop med kallim. Sedan limmar man fast kroppsbommen och på denna stabilisatorn. Sporren sätts fast och så följer kroppsidorna, fenan, alla sparten och plåtskyddet.

Lägg en blybit (en 20 gram) i yttre vingspetsen och slipa hela modellen. En mycket stark yta får man om hela modellen klär med japanpapper. Detta fästes med två lager zaponlack. Modellen slipas med mycket fint sandpapper. Slipa inte bort papperet. Så lägger man på ytterligare två lager zaponlack, slipar, målar med ett lager färgdope, slipar igen och målar en sista gång. Nu gör man en pilot och limmar fast kabinen, som man drar i cellon eller köper färdig. Modellen målas med bränsletåliga lack, t. ex. Plastisan. Roderhorret skruvas fast med en M3 skruv. Om en modell ska vara långlivad får oljan inte tränga in i träet någonstans. Särskilt ska man se till att oljan inte kan komma in i kroppen. Kåpan knackas av 0,5 mm aluminium i två delar, över- och underdel. Man gör en form av hårdträ, böjer aluminiumplåten runt formen och spänner fast i ett skruvstäd. Med en liten hammare arbetar man sig med många, nätta slag ut från de ställen där metallen ligger intill formen, tills metallen sluter till överallt. Kåpans två delar skruvas fast med fyra stycken skruvar. Spinner använda inte på originalmodellen, då det tar längre tid att byta en propeller. Det har visat sig att en spinner inte ökar hastigheten på planet. En obalanserad spinner minskar motorns varvtal genom att orsaka vibrationer.

O så tung är försedd med en Oliver Tiger motor. Den gör stadigt 41—42 varv med en hastighet av omkring 125 km/tim. Med andra motorer tycks det inte gå att få mer än ca 18 varv med den hastigheten. Propellern är en 8×8 tum av plast, som balanserats. Bränslet har varit 50 % motorfotogen, 30 % eter, 20 % ricinolja och till detta har satts 3 % amylnitrat. Den stora mängden fotogen gör att motorn går ovanligt länge men kanske inte fullt så fort, som med en del andra bränslen. Men man vinner kanske en omtanksing och därmed dyrbara sekunder.



En bra motor och en bra modell är inte nog för att vinna en teamtävling. Man måste ha ett par bra mekaniker och helst goda nerver. Mekanikerna måste lära känna motor och modell grundligt innan man tävlar. De måste kunna få igång motorn på högst ett par slag. Trösa omtankningar, tills det går på 15 sek, eller helst mindre. Var noggrann och metodisk! Blanda rytt bränsle till varje gång och rulla ut nya linor inför alla tävlingar. Och så ett råd till alla piloter: ha en knipkäng i fickan! På skulle många intrasslade piloter kunna klara sina modeller.

MATERIALFÖRTECKNING:

3 st. halvhård 10×100×1000 mm balsaflak till vingframkant, kroppsbom och spant 1.
2 st. mjuka 10×100×1000 mm balsaflak till vingbakkant.
1 st. halvhård 2×80×200 mm balsaflak till stabilisator, kroppssidor och fena.
2 st. medelhård 2×80×500 mm balsaflak.
10×10×500 mm rödbok till motorbock.
2 mm plywood till förstärkning vid kontrollplatta.
1 st. 8×5 mm durolrör till höjdroder.
0,5×100×700 mm cellon till kåpa.
2,5 mm pianotråd till landställ och sporre.
1,5 mm pianotråd till stötstång.
1,0 mm pianotråd till styrlinor.
2,5 mm durol till kontrollplatta och roderhorn.
0,25 mm aluminiumplåt till dash.
Nitmaterial till tank, luv, diameter 2 mm.
0,5×20×30 mm aluminium till kåpa.
2 mm aluminiumrör för styrlinor.
8 st. M2 och 8 st. M3 skruv.
2 pr. pilot och ett par 1,5" hjul.
Japanpapper, zaponlack, färgdope och tank.

Hobby till sjöss

(Forts. från sid. 23.)

terar det en helt ny inställning till sjömännens problem och behov. På en av bilderna ser vi vilken härlig fummelplats hobbyrummet är i Transoils motortankfartyg ”John E. Hyde”. Där finns verktygsuppsättningar för snart sagt allt, där finns tråsvarv, borrmaskin, slipmaskin, verktyg för allt slags träarbete med en cirkelsåg som står ute vid ett arbetsbord på båtdäcket (fartyget går nästan alltid på varma latituder, varför arbetsplatsen är härlig därutpe under soltaket). Här finns också verktyg för klensmide, verktyg som den intresserade maskinchefen. Anvin lätt göra i fartygets egen reparationsverkstad.

Att det går att göra många fina hobbyarbeten också utan dyrbara verktygsutrustningar kan man många gånger få se bevis på i båtarna. För en tid sedan

Mer från Vårtävlingarna i Karlskoga!

F2D Combat

Placering/Deltagare	Klubb	1	2	3	4	5	6
1. B-Å Fällgren	Karlskoga MFK	3 V	8 V	10 V	13 V	14 F	15 V
2. Niklas Nilsson	MFK Red Baron	1 V	8 F	11 V	12 V	14 V	15 V
3. Niklas Karlsson	Karlskoga MFK	2 V	6 V	9 F	12 F	(V)	
4. Lennart Nord	MFK Red Baron	4 F	7 V	9 V	13 F	(F)	
5. Johan Andersson	Karlskoga MFK	4 V	5 F	11 F			
5. Johan Larsson	Vänersborgs MK	2 F	5 V	10 F			
7. Björn Ohlzon	Karlskoga MFK	1 F	7 F				
7. Gustav Odh	MFK Red Baron	3 F	6 F				

Resultaten i Stunt fanns med i LINA nr 2-05

Action i Combat. Dubbel-Lennart fixar i ordning reservmodellen åt Niklas N. I bakgrunden syns både kraschad modell samt domar-Stefan. Lennart Nilsson verkar ha fokus på annat än omstarten.

Dubbel-Niklas i full jakt på varandra. Hr Nilsson lättar till och med från marken i försöken att bli längre än Hr Karlsson och på så sätt kunna få ett övertag. Nu blev det inte så utan Hr Karlsson vann heatet.

Hela sju juniorer kom till start i Semistunt vilket bådar gott för återväxten.

I Semistunt blev det en jämn kamp mellan far och son Larsson. Andreas kom nästan ikapp…...

I år vann Staffan F2B och fick projektilen. Clamer slapp nu smyga den genom tullen in i Norge! Lennart har seglat upp som Sveriges nya stunthopp genom att stadigt (!?) placera sig på pallen.

Trots hårt tryck från Dubbel-Niklas höll Bengt-Åke undan och vann välförtjänt combaten!

Semistunt i Vårgårda – En solskenshistoria!

Dalarnas Claes Samuelsson är en av de senaste tillskotten i semistuntcirkeln. Stilstudien ovan visar när han ger klartecken till Raimo att släppa modellen.

Resultat Semistunt

1. Raimo Barck	Uppsala FK	**1224**	**1285**	1103	**2509 p**
2. Ingemar Larsson	Vänersborgs MK	1015	**1252**	**1223**	**2475 p**
3. Rudolf Ross	Karlskoga MFK	**1205**	1188	**1202**	**2407 p**
4. Johan Larsson	Vänersborgs MK	1033	**1193**	**1152**	**2345 p**
5. Martin Lidén	Vänersborgs MK	**1078**	970	**1249**	**2327 p**
6. Claes Samuelsson	S. Dalarnas MFK	**1148**	**1149**	1070	**2297 p**
7. Andreas Göransson, J	Vårgårda RFK	924	**1089**	**1071**	**2160 p**
8. Sebastian Johansson, J	Vänersborgs MK	831	**863**	**1011**	**1874 p**
9. Björn Ohlzon, J	Karlskoga MFK	684	**840**	**723**	**1563 p**
10. Marie Ohlzon, J	Karlskoga MFK	158	**271**	**201**	**472 p**

Resultat Semistunt junior

1. Andreas Göransson	Vårgårda RFK	924	**1089**	**1071**	**2160 p**
2. Sebastian Johansson	Vänersborgs MK	831	**863**	**1011**	**1874 p**
3. Björn Ohlzon	Karlskoga MFK	684	**840**	**723**	**1563 p**
4. Marie Ohlzon	Karlskoga MFK	158	**271**	**201**	**472 p**

Alla glada deltagare i semistunt vid den obligatoriska poseringen efter tävlingen. Och glad skall man vara ty finns det något mer avkopplande än en varm sommardag med fika, trevligt umgänge och semistunt med många deltagare?

Vårgårda och Tånga Hed visade sig från sin bästa sida den 18 juni eftersom solen behagade lysa under hela dagen! Vinden var måttlig men vred sig hela tiden och det ställde krav på uppmärksamhet under flygningarna. Tyvärr hade Flemming & Co haft mindre lycka med att skaffa domare vilket slutade med att bröderna Göransson själva fick döma. Detta till trots var det ändå 10 piloter till start. Roligt är att de flesta ligger på ungefär samma nivå vad gäller flygskickligheten vilket gör att resultatlistan blir omstuvad efter varje omgång. Det sätter extra piff på tävlandet! Nu vann Raimo med endast 34 poäng tillgodo på Ingemar medan Andreas, som höjt sin ribba sedan föregående år, vann juniortävlingen mer klart.

Som kontrast till årets fina väder i Vårgårda visar vi denna bild som är tagen vid samma tidpunkt fast år 2004. Då regnade det kopiöst i Vårgårda och efter att ha suttit under den mellan två bilar uppspända presenningen i två timmar och fikat och berättat skrönor beslöt alla att åka hem och köra tävlingen vid en senare tidpunkt. Visst är väl den svenska sommaren underbar?

Tankventiler

och andra tillbehör som hjul, spinners, ok mm till Vintage och Goodyear-modeller kan man köpa från Stuart Robinson i England. Allt är av yppersta kvalité till mycket förmånliga priser.

Stuart har ingen mailadress men om Du mailar till ingemar.larsson@ziglo.se kan Du få en prislista.

Stuart Robinson
2 Brooklyn Street
Utley, Keighley
West Yorkshire
BD20 6DU
Great Britain

Juniorcupen i Semistunt 2005 - Första totalsegern för Björn Ohlzon

Ingående tävlingar:

Linflygets dag Västerås 050521:

1. Gustav 20p
2. Björn 15p
3. Marie 12p

RM, Västerås 050813-14:

1. Gustav 20p
2. Sebastian 15p
3. Björn 12p
4. Marie 10p

Galax Open Västerås 050903:

1. Björn 20p
2. Gustav 15p
3. Marie 12p

Västkustträffen Kungsbacka 050910:

1. Andreas 20p
2. Sebastian 15p
3. Björn 12p
4. Marie 10p

Vårtävlingen Karlskoga 050506:

1. Andreas 20p
2. Gustav 15p
3. Sebastian 12p
4. Björn 10p
5. Marie 9p
6. Jonatan 8p
7. Oskar 7p

Vårgårda-tävlingen 050618:

1. Andreas 20p
2. Sebastian 15p
3. Björn 12p
4. Marie 10p

Vänersborgs-pokalen 050924:

1. Andreas 20p
2. Sebastian 15p
3. Björn 12p
4. Jesper 10p
5. Marie 9p
6. Jonatan 8p
7. Oskar 7p
8. Anders 6p

Här poserar medaljörerna i cupen 2005. Från vänster ses Marie Ohlzon, Björn Ohlzon, Andreas Göransson och Sebastian Johansson. Marie och Björn var flitigast och deltog på alla årets deltävlingar. Det fina prisbordet, som bestod av verktyg i alla varianter, var skänkt av SMFF:s lingren och SLIS. Precis som tidigare år fick alla deltagare demokratiskt dela på priserna oavsett placering.

Slutställning:

1. Björn Ohlzon, Karlskoga MFK	(15+10+12+20+12+12+12)	93 p
2. Andreas Göransson, Vårgårda RFK	(20+20+20+20)	80 p
3. Marie Ohlzon, Karlskoga MFK	(12+9+10+12+10+10+9)	72 p
3. Sebastian Johansson, Vänersborgs MK	(12+15+15+15+15)	72 p
5. Gustav Odh, MFK Red Baron	(15+15+20+20)	70 p
6. Jonathan Petersson, Vänersborgs MK	(8+8)	16 p
7. Oskar Björkholtz, Vänersborgs MK	(7+7)	14 p
8. Jesper Petersson, Vänersborgs MK	(10)	10 p
9. Anders Holmström, Vänersborgs MK	(6)	6 p

Mer bilder från USA 2004

En dag före VM tog Mack med mig till en modellflygare som bor strax utanför Muncie och det blev en upplevelse utan dess like.

Äger man en ranch stor som Southfork och dessutom har gott om kapital kan man bygga en egen asfaltcirkel utanför sin bygglokal. Lägg till detta välklippta gräsytor för hur många cirklar som helst. I bygglokalen, som bestod av två rum (rum är väl kanske inte rätt ord…), hade byggborden lätt räckt till åt alla stuntflygare i Sverige. Samtidigt!

I samma hus som byggrummen fanns garaget och där fick veteranbilarna trängas med bruksbilarna. På ägorna fanns också ett stort stall med inomhus- och utomhuspaddock.

Ifall man bara vill testa lite är det behändigt att ha cirkeln utanför dörren och slippa lägga tid på resor till fältet.

Bygglokalens väggar och tak var fulla med modeller av alla sorter. Varje skåp och hylla var fyllda med tillbehör.

EM 2005 – Gyula Ungern

Både Ukraina och Italien hade en tolvåring som junior i Combat. Efter att dessa två blivit lottade mot varandra var det nästan läge att börja tro på högre makter.

Jussi Forss från Finland blev silvermedaljör i juniorcombat och genom att bli 8:a totalt fick pappa Timo (10:e plats) se sig passerad. Då även Laura Leino placerade sig bra med en individuell 4:e plats kunde Finland inkassera silvermedaljen i lag, vilket är deras bästa insats någonsin.

I det italienska laget var Alessandro Molteni junior medan pappa Adriano var mekaniker. Även engelske juniorn Ben Johnson hade sin pappa med sig men han var mekaniker åt Håkan Östman i det svenska laget. Modellflyget ger verkligen ett ansikte åt uttrycket ”Sådan far-sådan son”!

När man gör en summering av sommarens EM kan man med glädje konstatera att den svenska insatsen var strålande i alla de tre klasser där vi deltog. Efter tre vinster blev det en fin 10:e plats för Håkan i Combat där också hans inhyrda mekaniker från Ryssland och England skall äras för framgången.

I Team-racing satte Kjell och Bengt-Olof nytt svenskt rekord 3.14.0 i kvalheaten. Detta tog dem till semifinal där de bara var 1,2 sekunder från att nå finalen. Nu blev det en hedrande 6:e plats. Guffy och Per gjorde 3.28.2 vilket är i paritet med vad de presterat i Sverige och därmed en godkänd insats.

Desto mer spännande var det i speedcirkeln där Per efter första omgången gick in på 4:e plats med 293,2 km/h. Andra omgången höjde temperaturen i Gyula med åtskilliga grader då Per ökade till 293,7 km/h och och passerade fransmannen Jean Magne (293,6). Förutom att ge en tredjeplats var det också nytt svenskt rekord. Inför 3:e omgången var spänningen olidlig och då ryssen Fedotov ökade till 295,4 km/h hade Per fått något att bita i! Tyvärr blev det nu en nolla i protokollet och tillbaka ner på 4:e plats. Då både Bengt-Olof och Guffy flög 279 km/h blev det en 5:e plats i lag och Sveriges bästa speedinsats på år och dag.

Något att verkligen imponeras över var den ukrainske tolvåring som blev juniormästare i Combat. Hans flygning brädade det mesta! I ett av heaten var han tvungen att hålla sig undan och gjorde det genom att flyga rygg och klippa gräset. Samtidigt som han sprang runt pilotcirkelns ytterkant! Gör om det om Ni kan! Att han inte blev bättre placerad än 8:a får skyllas på hans längd och orutin. Är hans pappa linflygare? Jo, det är han….

Medan EM pågick var det högsäsong på vattenmelonmarknaden. I ett gathörn vi passerade varje morgon stod plikttroget en från landsbygden inrest familj och sålde dylika kanonkulor. Tänk Er en Trabant där hela baksätet var fyllt med meloner, likaså takräcket och därtill en med nätgavlar överfull släpkärra. Hur bilen höll är en gåta! Men de var där varje morgon med nya lager av läskande meloner.

Mer EM-bilder

En del av invigningen bestod av en parad genom centrala staden. Först kom drillflickorna…….

Sedan kom den lokala orkestern. Och sedan…….

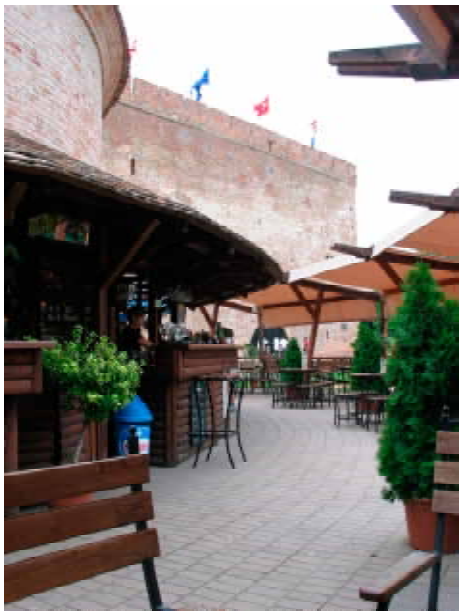
…. kom Kjelle och det svenska laget!

Strax innan paraden passerade rådhuset gick brandlarmet i nämnda hus och hördes vida omkring. De poliser som var utkommenderade att dirigera trafiken vid invigningen fick fullt upp med att hjälpa brandbilarna som kom. Till råga på allt var rådhuset låst och ingen hade nyckel. Efter förvirring kom man in och kunde konstatera att det var falsklarm.

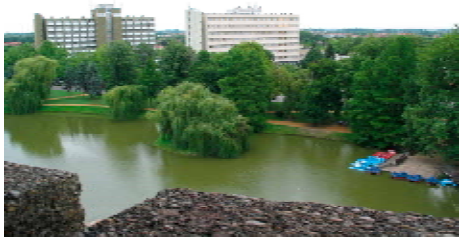
Att det blev ett EM i Gyula var till stor del Ference Orvos förtjänst. Han är barnfödd i stan och en av de drivande i lokala klubben. Vid EM var han både tävlingsledare och tävlande i T/R.

Även som tävlingsledare och trevlig ungrare kan man visa en Dr Jekyll-sida om man får för många klagomål.

Slottet var som hämtat ur en sagobok. Både slottet och det museum man hade innanför murarna var nyrenoverat och sevärt. Det unika med byggnaden är att det är en av de få tegelstensslott som finns bevarat i Europa.



Påpassligt nog hade någon öppnat ett utskänkningsställe strax utanför slottet. Perfekt för en torr strupe efter en rundvandring i fängelsehålorna! På det hela taget är Gyula en mycket trevlig stad (ca 30.000 inv) som man antagligen aldrig skulle besökt om det inte hållits EM här.



Från slottskrönet hade man en bedårande utsikt över Gyula, bl a över ett par av stadens "kurortshotell". Varje år besöks staden av många turister där de flesta kommer för att bada i de varma och välgörande källorna. Vattnet är brunt och luktar allt annat än gott men man kände sig väldigt frisk och hälsosam efteråt. Då det inte var lämpligt att fotografera inne vid källorna får ett foto på pölen utanför slottet symbolisera badet.

Arc Euro Trade
Unbeatable Value Engineering Products by Mail Order

säljer verktyg och maskiner. Deras sortiment är inte riktigt lika stort som det man finner hos Chronos men priserna är något lägre. Utbudet kommer i huvudsak från Kina men det skall man inte bli avskräckt av då kvalitén på de flesta prylarna är ovanligt hög. Vill man besöka dem får man åka till Syston strax utanför Leicester. Det går också bra att beställa via deras hemsida som finns på www.arceurotrade.co.uk. Där kan man också se sortimetet samt olika tips.

Världscuptävlingen i Bitterfeld 2005

Bäva mände alla seniorer och gamla ringrävar! Det är många nya unga combat-piloter på gång i flera europeiska länder och snart borde de vara så bra att de kan vara med och slåss om placeringar i toppen. Domare Thomas Dürrfeld håller koll på vad som händer i ett av heaten där två juniorer möttes. Som Ni ser hälsar Bitterfeld alltid sina gäster välkomna.

Åker man till Bitterfeld lär man bli fångad på bild av "Mamarazzi", Angelika Müeller. Hon har ständigt kameran i högsta hugg!

Tyskland i månadsskiftet april/maj har minst två saker som drar; Världscuptävlingen i Bitterfeld samt det faktum att sparrisen är mogen och färdig att ätas. Har man inte testat denna läckerhet (med Hollandaisesås) bör man snarast pröva. Varför inte åka till Bitterfeld 2006?

Tävlingen är trevlig av flera orsaker; många deltagare, flera tävlingsklasser och trevliga människor. Då den brukar inleda tävlingssäsongen är det skönt att komma ner ett par dagar innan för att testa utrustningen och se ifall vinterns vedermödor i bygglokalen utmynnat i någon förbättring.

Tydligen var så fallet för båda de svenska Team-lagen då Kjell och B-O satte nytt svenskt rekord medan Guffy/Ingemar nästan tangerade personbästa.

Finalen i MTR såg ut att bli en promenadseger för det svenska laget men strax efter sista omtankningen ledde en incident med ett av de tyska lagen till att den förväntade vinsten blev en andraplats.

I F2F har det under ett par år blandats mellan rena F2F-modeller och Goodyear-modeller vilket fungerar fint. I år fick tre franska lag fightas mot två tysk-svenska kombinationer. Nu blev det fransk vinst då vår Rossis vevstake gav upp vid 126 varv.

Det flögs också Stunt (20 st), Combat (52 st) samt Linskala men utan svenskt deltagande. Vi avslutar med ett modifierat historiskt uttryck från Bitterfeld:

"Sehn wir uns nicht in dieser Welt, dann sehn wir uns 2006 in Bitterfeld!"

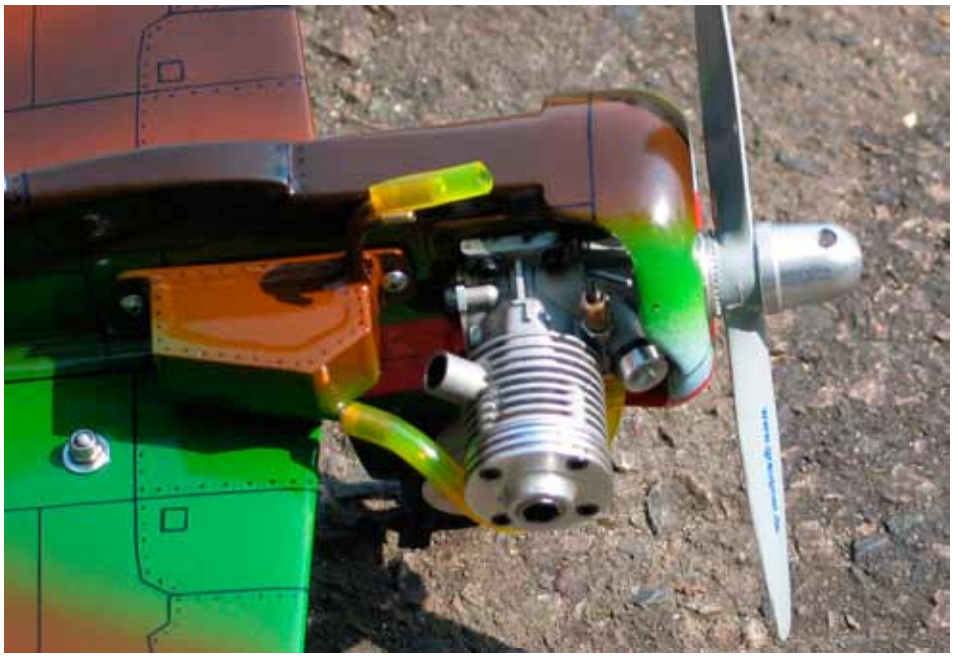
Hur många har tänkt på att en linflygares bästa vän är de armar man försetts med? Förutom att flyga med kan de stötta upp trötta huvuden vilket B-O och Guffy här visar.

Bernhard Krauses pulsjet-modell har vi sett hur många år som helst. Vi har också sett den krascha ett antal gånger men likt fågel Fenix återuppstår den. I år med nya vingar.

Ännu mera Bitterfeld

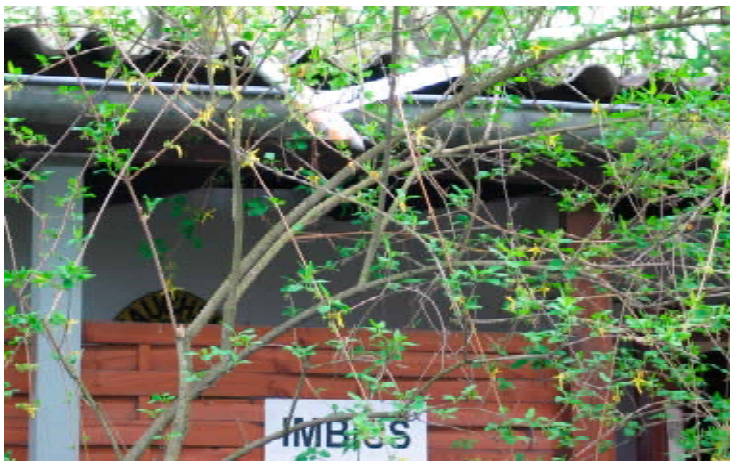
Bengt-Olof gjorde en utmärkt insats i både speed- och team-cirkeln vilket resulterade i två fjärdeplaster samt nytt svenskt rekord i Team Race. Notera att man använde sig av Göran Olssons elektroniska tidtagningsutrustning.

Här mekar B-O och Kjell åt Guffy. Tyvärr blev det tre nollor i protokollet. Andreas Suchi övervakar.



Detaljstudie av tävlingens snyggaste MTR. Notera att även tanked är målad med linjer och nitar. Som kraftpaket i nosen sitter den av Loet Wakkerman tillverkade motorn. Flera stycken använde den men få behärskade att ställa in den så att den både gjorde 50 varv (på 10 cm^3 bränsle) och hade hög flygfart.

Vem har sagt att modeller i MTR inte kan vara snygga? Då man inte följer de engelska Vintage-reglerna får modellen se ut nästan hur som helst.



Trots provdragning gick Norbert Schmitz linor av inne vid handtaget och modellen flög iväg över skyddsnätet. Varför den sökte sig till hundklubbens Imbiss är oklart då det fanns soppa kvar i tanken!

Här släpper Guffy iväg Bengt-Olofs speedmodell. Bara segraren och B-O noterade tider i alla omgångarna vilket inte alltid är så lätt att åstadkomma då många faktorer spelar in, inte minst att man alltid vill förbättra sin tid.

Resultat Bitterfeld 2005

F2A Speed:

1. Sandor Kalmar	HUN	278,0	265,7	**284,9**
2. Peter Gründel	GER	258,8	**281,1**	0
3. Norbert Schmitz	GER	277,2	0	**280,5**
4. B-O Samuelsson	SWE	**279,6**	237,3	276,9
5. Rene Birnstein	GER Jun	270,8	0	**276,2**
6. Marcel Birnstein	GER Jun	0	203,1	**246,1**
7. Katja Ritter	GER	0	197,3	**202,3**
8. Bert Gijbertsen	NED	0	0	**185,0**
9. DohnkeThomas	GER	0	0	0
9. Jan Gustafsson	SWE	0	0	0
9. Ivo Popov	AUT	0	0	0
9. Frits Schot	NED	0	0	0

F2C Team Race:

1. Picard/Perret	FRA	3:29,2	3:17,5	99 v	**3:10,7**	3:42,6	6:53,3
2. Mohai/Nitsche	HUN/AUT	3:21,7	3:19,6	3:20,8	**3:14,4**	92R	7:08,9
3. Bondarenko/Lerner	UKR	**3:09,2**	Dns	Dns	3:32,3	3:14,7	103 v
4. Samuelsson/Axtilius	SWE	3:15,3	3:17,7	3:20,1	**3:15,0**	Dns	
5. Fischer/Straniak	AUT	**3:13,7**	3:34,1	Dns	3:19,3	3:15,4	
6. Dessaucy/Dessaucy	BEL	3:24,4	3:24,5	3:28,6	3:31,2	**3:18,4**	
7. Smith/Brown	GBR	3:21,6	**3:17,2**	Dq	3:20,6	Dq	
8. Kaminsky/Moskalets	UKR	3:29,7	**3:29,6**	Dns	3:43,4	3:37,9	
9. Larsson/Gustafsson	SWE	3:57,1	3:37,3	**3:24,8**	3:39,4	3:43,6	
10. Leupold/Engfer	GER	3:35,5	3:31,0	**3:21,7**	Dns	Dns	
11. Orvos/Kasoly	HUN	48 v	**3:35,3**	3:40,1			
12. Baglyas/Baglyas	HUN	3:57,6	Dq	**3:43,2**			
13. Sirjacques/Peter	FRA	**3:54,6**	56 v	4:08,9			
14. Bindel/Perret	FRA	Dq	**4:05,5**	4:10,6			
15. Olijve/Schot	NED	**4:08,0**	4:16,5	80 v			
16. Elekes/Markus	HUN	0 v	4:31,9	**4:08,9**			
17. Pierron/Conraux	FRA	4 v	**4:27,4**	78 v			
18. Lindemann/Kiel	GER	98 v	Dq	**4:28,3**			
19. Göbel/Ölsner	GER	**5:00,0**	0 v	35 v			

MTR Mini Team Race:

1. Stief/Gründel	GER	0 v	5:01,4	**4:09,3**	10:09,3
2. Larsson/Gustafsson	SWE	**4:17,7**	Dns	Dns	154 v
3. Suchi/Suchi	GER	**5:03,3**	5:50,5	Dns	91 v
4. Maikis/Binner	GER	0 v	**5:07,8**	0 v	
5. Holtermann/Rätsch	GER	**5:32,7**	6:25,5	7:05,6	
6. Hoffmann/Jungherz	GER	0 v	**5:45,4**	Dns	
7. Kornmeier/Kornmeier	GER	**6:15,0**	64 v	68 v	
8. Kuhn/Schröder	GER	42 v	0 v	0 v	
9. Leupold/Engfer	GER	Dns	Dns	Dns	

F2F (Goodyear):

1. Pierron/Perret	FRA	**4:17,5**	4:23,9	8:41,9
2. Perret/Picard	FRA	**4:26,5**	4:51,7	8:54,2
3. Larsson/Suchi	SWE/GER	**5:01,5**	5:40,7	126 v
4. Bindel/Peter	FRA	**5:14,7**	5:29,3	
5. Suchi/Gustafsson	GER/SWE	**5:41,8**	6:02,4	

Holger och Andreas Suchi från hemmaklubben både tävlar och håller i tävlingen.

Hösttävling

Vad gör man om man vill försöka förbättra sin placering i landslagsligan i speed men det inte finns fler tävlingar i Sverige? Jo, man åker till Aalborg. Förutom speed flögs det Goodyear (5 lag) och minispeed (2 delt). Tvåa i båda klasserna är väl godkänt vilket även Guffys seger i speed över Niels och Carsten får sägas vara. Tyvärr räckte segern inte till att förbättra placeringen i ligan men det var ändå en fin oktoberhelg i Aalborg.

Då det var combat i Vbg helgen efter utnyttjades överfärden åt serptillverkning (i baren). Många tittade storögt på oss men ingen vågade fråga innan två norska ungdomar tog mod till sig. De medgav villigt att de aldrig hade kunnat gissa vad vi höll på med!

Niels Lyhne-Hansen får hjälp av Per Sauerberg att starta sin speedmotor.

En bra arrangerad tävling inleds med frallor och kaffe, fortsätter med lunch i samma stil och avslutas med prisutdelning samt frallor och kaffe. Guffy och Per testar utbudet!

LINA tipsar:

Adskillelse af modelmotorer (Isärtagning av modellmotorer)

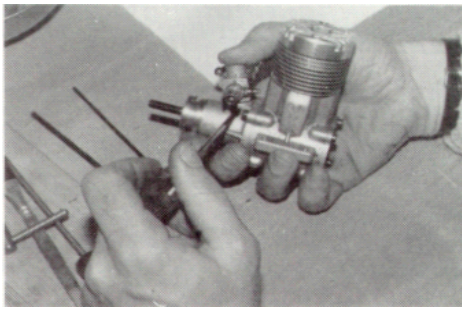
Hvis man ikke renser sin motor, når den er blevet beskidt, kan man let risikere at ödelaegge den, naeste gang den startes. Omvendt kan man let risikere att ödelaegge sin motor, når man skiller den ad for at rense den.

Husk, för du skiller din motor ad: Der er spoleret flere motorer af nysgerrige, ukyndige haender end ved havarier. Tal med en erfaren mand, for du kaster dig ud i noget, du ikke magter.

Vejledningen her er bygget op som en billedserie, der fra billede nr. 3 og frem viser adskillelse af en af de populaere OS 10 cm^3 motorer med nogle få "gyldne" regler og gode råd. De to förste billeder er til almindelig skraek og advarsel for Cox-ejere.

1. Brug aldrig vold, papegöjtaenger, skruestik eller lignende, motorerne tager varig skade.

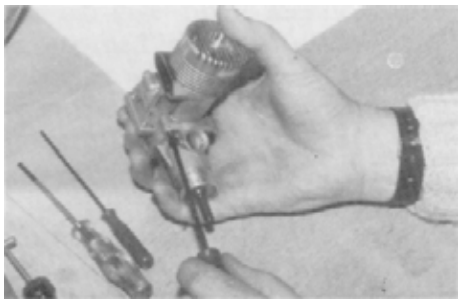
2. Cox laver specialnögler till at lösne og spaende motoren sammen.



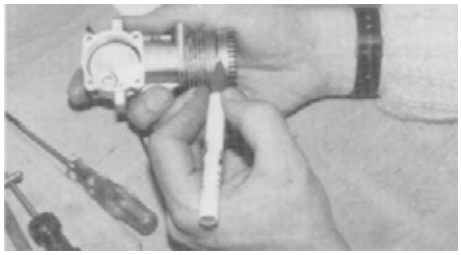
3. Pröv at få fat i en motortest med et billede af den adskilte motor, för du går igang. Skru först karburatoren af. Et let tryk foroven på venturien presser O-ringen sammen, så de to skruer let skrues ud. At skille karburatoren ad er kun for de erfarne, nöjes med at skrue nålen helt ud og blaes röret igennem

Med början i detta nummer kommer LINA att publicera artiklar av Luis Petersen från Danmark. Många av artiklarna har ett antal år på nacken och har varit publicerade i danska Modelflyve-Nyt men innehållet är fortfarande aktuellt. Några kommer att översättas men de flesta får bli en språkövning för våra svenska och finska läsare.

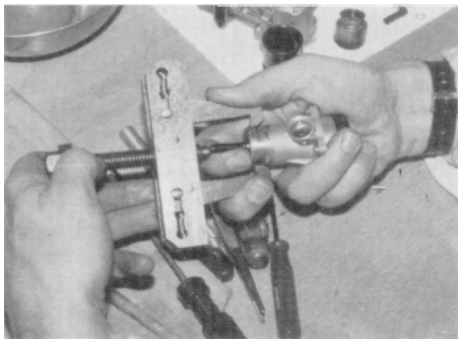
Luis Petersen



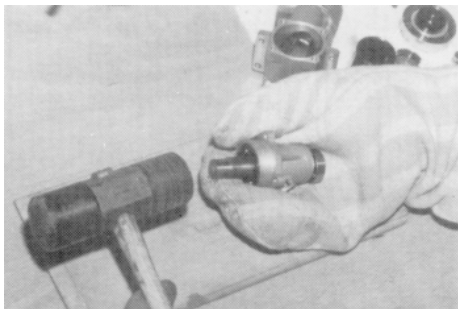
4. Brug skruetraekkere og sekskantnögler, der passer nöjagtigt i kaerven, ellers kan det vaere vanskeligt at få stramme skruer ud.



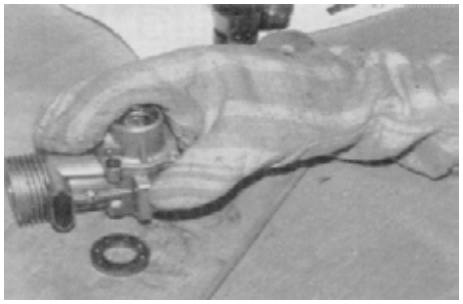
5. Maerk dele, der kan samles på flere måder med en pen eller diskret med en ridsespids. Tael delene; det er meget generende at have en skrue i overskud, når motoren igen er samlet.



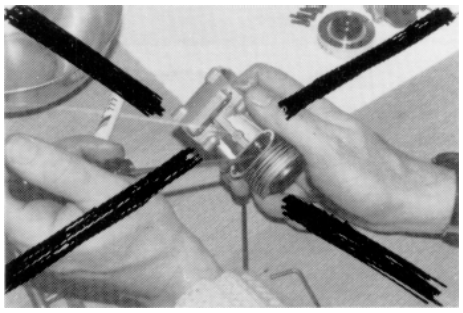
6. Brug aftraekker til at få medbringeren af. Man kan slå krumtappen baglaens ud gennem lejerne med en plexihammer, men det ödelaegger lejerne.



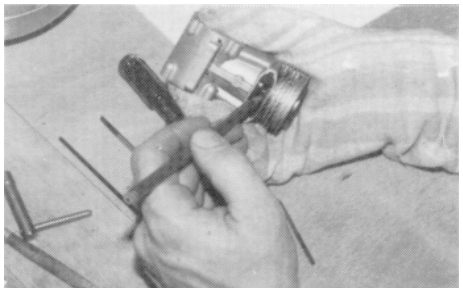
7. Det er kun nödvendigt at tage lejerne ud, hvis de skal skiftes. Lejehuset varmes op til 150°, og lejerne falder ofte ud, ellers hjaelper man lidt til med en dorn.



8. Baglejet dunkes forsigtigt ud mod et skaerebraedt. Et dunk ad gangen, ellers rammer man pludselig lejet, når det er fallet ud.



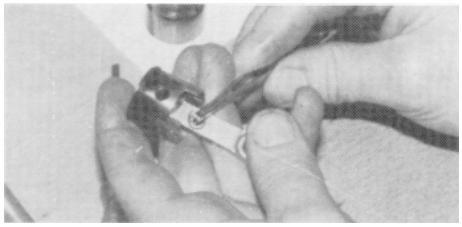
9. Hvis cylinderen sidder fast i huset, bruger man ikke en skruetraekker i udstödningen.



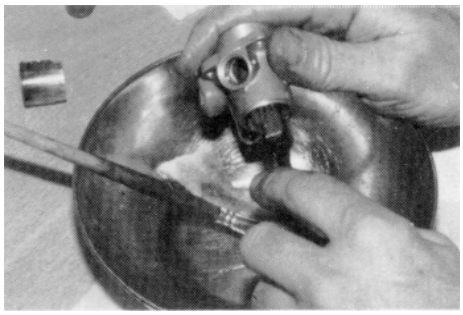
10. Varm huset op til ca. 100° C og skub cylinderen ud med en traepind. Det hjaelper ikke på ABC og AAC motorer, da cylinderen og huset her har samme udvidelseskoefficient. Her bliver man nödt til at lave en udtraekker af et par skiver og en gevindstang. Husk at maerke stempel og cylinder sammen.

Adskillelse af mod….., forts

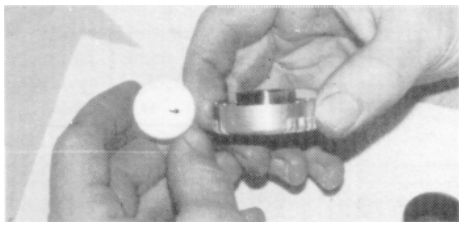
11. Plejlstangen, krydspinden og stemplet maerkes sammen.



12. G-ringen vippes ud med en pincet - lad vaere med at tage stempelringen af, den er meget let at deformere.



13. En gammel tandbörste og en lille pensel er god til at komme ind i krogene og rense ud med. Benzin eller triklor er gode rensemidler; pas på brandfare og hav godt med frisk luft. Når delene er affedtede og rene skal de have lidt tre-i-en-olie.



14. Stempeltappen og köletappen skal vaere helt blank. Koksen fjernes nemmest med en af de hvide eller grönne Scotchbrite svampe. Bemaerk at motoren er mest tilkokset bagud, hvor den er varmest, samt i udstödningssiden.

Det ville vaere fristende at slutte artiklen nu, hvor motoren er adskilt og renset. Så kan den ligge der i stumper, indtil samlevejledningen kunne komme i naeste nummer. Men bare rolig, den kommer her:

Samling af motorer

Samling af motoren sker i omvendt raekkefölge, der er blot enkelte ting, man skal vaere omhyggelig med. G-ringen skal vaere helt inde i rillen i stemplet.

Der sidder en låsestift for stempelringen i stemplet. Sörg for at saette ringen i den korrekte position. Varm cylinderhuset lidt op, inden cylinderen skubbes på plads.

Lejehus-et varmes op til 150° C, inden lejerne saettes i. Undgå at trykke på inderringen, man kan bruge krumtappen til at styre lejerne. Ved fastspaending af topstykket skal man spaende over kryds ad flere gange, således at boltene belastes ens.

Det sker af og til, at lejerne går stramt, når propellen bliver spaendt på. Dette afhjaelpes ved at traekke fremad i propellen, eventuelt kan man give krumtappen et ”Oliver dask” bagfra med en dorn og hammer. Men endelig ikke for hårdt, da man trykker maerker i lejerne. Kontroller topstykke og glöderör ved at komme et par dråber olie på samlingen og drej motoren rundt. Er der bobler, kan det vaere nödvendigt at skifte pakning.

... En sidste ting: Undgå unödvendig adskillelse af motorer, saerlig efter at de har kört!

Luis Petersen

Minns Ni 1977?

24 april 1977 hölls Frida Cup i F2D Combat i Vänersborg. Mulet väder och svag blåst. Samt 24 deltagare! Känner Ni igen namnen?

1. Toni Schmidinger	Västerås
2. Erik Huss	Skara
3. Johan Sandström	Västerås
4. Ingemar Larsson	Vänersborg
5. Lennart Nord	Nimbus
6. Jörgen Andersson	Väsby
7. Anders Dahlöf	Vänersborg
8. Mikael Olson	Skara
9. Gunnar Carlsson	Skara
10. Lars Svensson	Lerum
11. Per Gelang	Vänersborg
12. Anders Jonsson	Red Baron
13. Bo Sundestrand	Lerum
14. Dan Johnsson	Vänersborg
15. Anders Appring	Jakobsberg
16. Johan Norelius	Västerås
17. Lars-Erik Johansson	Väsby
18. Lennart Magnusson	Red Baron
19. Björn Regnström	Vänersborg
19. Mats Göransson	Väsby
19. Peter Brattsell	Väsby
19. Kenneth Persson	Skara
19. Jörgen Finn	Jakobsberg
19. Ulf Nygren	Jakobsberg

Tävlingen i Västerås i maj samma år hade 21 deltagare. Johan Norelius vann då före Mats Göransson med Per Stjärnesund på tredje plats. Lennart Nord blev fyra, Ingemar Larsson nia medan B-Å Fällgren hamnade på delad sjuttonde plats.

UT hölls i Oxelösund i juni och lockade 19 piloter. Per Stjärnesund vann före Toni Schmidinger och Erik Huss. Ingemar Larsson blev sjunde, Lennart Nord fjortonde och B-Å Fällgren artonde man. Antalet deltagare i övrigt: SM 18, Vbg 13, Oxelö 9, HT 12, VT 10, Limfjorden 22. Landslagsligan upptog 26 namn!

År 2004 bestod prispallen i RM i Slow Combat för första gången i historien av enbart juniorer! De deltagande seniorerna hade inte mycket att sätta emot utan fick nöja sig med jumboplatserna. Från vänster ses tvåan Jesper Petersson och vinnaren Johan Larsson, båda Vänersborg, samt trean Gustav Odh, Red Baron Stockholm, posera tillsammans med modeller och plaketter.

Resultat Karlskogamästaren 2005-08-06

F2D Combat

Placering/Deltagare	Klubb	1	2	3	4	5
1. Niklas Karlsson	Karlskoga MFK	1 V	5 V	8 V	9 V	10 V
2. B-Å Fällgren	Karlskoga MFK	2 F	4 V	7 V	9 F	(V)
3. Lennart Nord	MFK Red Baron	2 V	6 V	8 F	10 F	(F)
4. Mats Bejhem	MFK Galax		3 V	5 F	7 F	
5. Johan Larsson	Vänersborgs MK	1 F	4 F			
5. Björn Ohlzon	Karlskoga MFK	3 F	6 F			

Som tur är fanns det ett tak som skydd mot regnet som drabbade Karlskoga-combatens förmiddag. Tråkigt är att takhöjden är byggd för kortväxta species!

Linas utsände lyckades fånga alla sex deltagarna på samma bild. Överst från vänster Bengt-Åke, Niklas, Mats och Björn. Sittande från vänster Johan och Lennart. Den senare verkar dock mer intresserad av att besiktiga sin motor.

Doping

förknippas kanske inte med modellflygare men faktum är att vi lyder under samma regler som alla andra anslutna till Riksidrottsförbundet.

Som modellflygare delas man in i två kategorier; Till ”lågaktiva” räknas de som endast tävlar på nationell nivå inom landet medan de som tävlar på landslagsnivå eller internationellt räknas som ”högaktiva”.

De förstnämnda har en generell dispens (utom för vissa läkemedel) och behöver bara visa upp intyg på anmodan medan de som tillhör gruppen ”högaktiva” kan behöva söka dispens för att få tävla. Är man under 15 år och räknas till gruppen ”lågaktiva” har man generell dispens för alla läkemedel.

Söka dispens?? Jo, många mediciner, t ex blodtrycksmedicin, insulin etc, är dopingklassade och kräver en dispensansökan.

Vilka preparat som är förbjudna framgår bl a av ”Röda listan” och av Wada:s lista. Dessa hittar man antingen via FSF eller RF:s hemsidor. Där kan man också hitta de kompletta reglerna för vad som gäller..

Lyckligtvis är modellflygarna befriade från kravet om vistelserapportering (dvs att ständigt rapportera var man befinner sig) utan det räcker med att namn och adress på alla ”högaktiva” rapporteras till RF (via SMFF).

Finns det då något annat som skiljer i reglerna mellan modellflygare och andra idrottsutövare? Under tävlande gäller en gräns på 0,2 g/liter för alkohol plus att man inte får använda betablockerare. Men användning av syrgas är fritt! Kan kanske vara nyttigt för gamla modellflygare!

Notera också att reglerna gäller för både tävlande och funktionärer! Mer information i ämnet lär komma i Modellflygnytt eller på SMFF:s hemsida. De som känner sig träffade av denna information BÖR läsa det fullständiga regelverket och agera därefter.

BALSA

kan det ibland vara svårt att få tag i. Om man har speciella önskemål om vikt och kvalité kan det vara ännu svårare. Då kan det vara bra att känna till ett företag i Tyskland vid namn Heerdegen Balsaholz i Osnabrück. De kan tillgodose de flesta behov av gramvikter etc man kan tänkas ha. Det finns även annat än balsa i sortimentet. Mer info finns på www.heerdegen-balsaholz.de.

Combat Open - Combat Open - Combat Open

Tyvärr har det inte flugits några tävlingar i Combat Open i Sverige på flera år men förhoppningsvis kan vi ändra på det i år vid Vänersborgspokalen. Vill man förbereda sig för denna tävling kan det vara bra att uppdatera sig på vilka regler som gäller. Därför kommer de att gås igenom här.

I modellväg finns ingen anledning att publicera ritningar på de modeller vi flög med för 20 år sedan då dagens F2D-modeller är helt överlägsna och fungerar utmärkt. Det är dock två saker man måste ändra på. Det ena är att man måste göra en större tank då en vanlig F2D-tank inte varar heatet ut. Börja med att öka längden med 3 cm och prova Dig fram (beror både på motor, propeller och modell). Det andra är att man antagligen behöver fixa några aluminiumplattor att lägga under motorbockarna då en 35-motor oftast är bredare än en 15-motor. Propellern man använder bör ha en storlek på 9x6 till 10x8 och vara av trä eller förstärkt plast. Glasfiber-/kolfiberpropellrar kan man använda men det finns ingen anledning.

I motorväg kan man använda de flesta motorer av storlek 35 till 40. Gamla OS MAX-III är utmärkta då de är lättstartade. Med 20 år gamla heat i minnet var det nog så att det som använde t ex HP40 oftast var handikappade då de flög så fort att de inte lyckades ta så många klipp. Men det kanske är annorlunda idag då fler har vana från snabba F2D-modeller?

En kommentar till serpentinerna. Reglerna säger att de skall vara så kraftiga att de håller för ett heat. Vad jag minns använde vi serpentiner som var 5 cm breda och 5 m långa sittande på ett 3 m långt snöre.

En kommentar till startförfarandet. Heaten är 4 minuter långa inklusive startminut. För att slippa stå med en modell med gående motor under startminuten får man släppa iväg modellen så fort man hinner efter startsignalen. När båda modellerna är i luften startar tidtagningen. Om bara den ena modellen kommer upp under ”startminuten” kommer flygtid att räknas för denna modell efter 1 minut. Avdrag för marktid görs ej.

Låter väl kul, enkelt och trevligt? Gör i ordning en modell och börja träna! Oktober är snart här! Har Du synpunkter på hur reglerna kan bli bättre är Du välkommen med synpunkter.

Över till reglerna. Combat Open följer F2D-reglerna med följande undantag:

4.4.3. **Tävlingsplatsen**
Flygcirkeln skall ha radien 23 m.

4.4.5. **Konstruktionsdata**
Max cylindervolym 6,6 cm³.

Inget krav på ljuddämpare.

Valfritt bränsle användas.

4.4.6. **Styranordningar**
a) Linlängden vara 19 m plus/minus 0,04 m.
b) Linorna skall ha en minsta diameter på 0,439 mm (utan minustolerans).
c) Linorna ska provdras med 200 N.
d) Det finns inga minimikrav på förgasarens diameter.

4.4.7. **Antal modeller**
b) En modell per tävlande i varje heat.

4.4.8. **Serpentin**
Serpentinen ska vara av så kraftig kvalitet att den håller för normal flygning i fyra minuter utan att gå sönder eller lossna av luftdraget. Snörets längd ska vara 3 m från knut till markering.
(T ex 5 m lång serpentin med en bredd på 5 cm. Reds anmärkning)

4.4.9. **Startförfarande**
Domaren ger en signal att starta heatet, som därefter varar i fyra minuter. Modellen får släppas efter denna signal. I övrigt gäller 4.4.9.

4.4.10. **Avslutning av heat**
a) Stoppsignalen ges fyra minuter efter startsignalen.

4.4.11. **Poängberäkning**
d) Om serpentinen skulle lossna från modellen i luften ska den tävlande ges ett avdrag om 100 poäng och heatet går om. Den bestraffade behåller sitt poängavdrag vid omflygningen.
f) Inga minuspoäng ges för marktid.
h) Här gäller samma förfarande som under d), dvs. poängavdrag och omflygning.

4.4.16. **Placering**
c) Om det är mindre än sex deltagare ska man låta alla möta alla, varefter de två tävlande som uppnått högst poängsumma totalt i de heat de flugit mötas i en final. De två därnäst möts i en flygning om tredjeplatsen.

Resultat Galax Open 2005-09-03

Speed Open

Placering/Deltagare	Klubb	Klass	1	2	3
1. Per Stjärnesund	Västerås MFK	F2A	275,6	**277,8**	275,5
2. B-O Samuelsson	MFK Galax	F2A	**277,7**	0	0
3. Göran Fällgren	MFK Galax	F2A	**270,7**	0	269,7
4. Jan Gustafsson	Solna MSK	F2A	0	**255,7**	0
5. Ove Kjellberg	Solna MSK	B-speed	0	0	0
6. Ove Kjellberg	Solna MSK	C-speed	0	0	0

Semistunt junior

Placering/Deltagare	Klubb	1	2	3	2 bästa
1. Björn Ohlzon	Karlskoga MFK	853	816	308	1669
2. Gustav Odh	MFK Red Baron	202	610	751	1361
3. Marie Ohlzon	Karlskoga MFK	88	120	208	328

F2C Team Racing

Placering/Deltagare	Klubb	1	2	Final
1. Per Stjärnesund Jan Gustafsson	Västerås MFK Solna MSK	3.56.4	0	7.22.0
2. Niklas Karlsson Jonas Karlsson	Karlskoga MFK Karlskoga MFK	5.08.1	0	9.08.0
3. B-O Samuelsson Kjell Axtilius	MFK Galax MFK Galax	3.19.8	0	0

F2D Combat

Placering/Deltagare	Klubb	1	2	3	4
1. B-Å Fällgren	Karlskoga MFK	F_1(128)	V_2(440)	V_4(540)	V_5(294)
2. Gustav Odh	MFK Red Baron	V_1(282)	V_3(368)	F_4(210)	F_5(276
3. Lennart Nord	MFK Red Baron	F_2(282)	F_3(354)		

Distriktsmästare SLM 2005:
F2A: Bengt-Olof Samuelsson, MFK Galax
F2C: Jan Gustavsson, Solna MSK
F2D: Gustav Odh, MFK Red Baron

British Nats- En engelsk folkfest!

Sista helgen i augusti är av tradition inbokad för British Nats. Att tävlingen hålls då beror bland annat på att måndagen ihop med helgen är en Bank Holiday, dvs helgdag vilket skapar tre dagar för modellflygande. Man tävlar i stort sett i alla klasser utom friflyg och det är en engelsk folkfest som är svår att förstå om man inte varit där.

Det största problemet man ställs inför att man vill delta i fler klasser än man rimligtvis hinner med. I år inskränkte vi oss till F2C, Phantom Race och 1/2A Vintage T/R plus att Guffy flög Speed. I år klarade sig helgen från regn men istället blåste det och vinden tilltog ju mer helgen fortskred. Det påverkade bl a speedflygarna där nästan alla gjorde sin bästa tid på lördagen. Guffy var dock den ende som noterade en tid i alla tre omgångarna. Nu hjälpte inte det…..

I F2C upptäckte vi snart att våra motorer hade passerat bäst-före-datum. Även om vi gick till semifinal som sjätte lag saknade vi det lilla extra som hade behövts för att prestera bättre. Vi lyckades inte slå 3.34.4 vilket var vad som hade krävts för att gå till final. Å andra sidan var det flera lag som normalt har denna kapacitet men också underpresterade. Så man kan väl säga att det inte bara är att hämta medaljerna utan man måste jobba lite dessutom…...

Här är finallagen i Phantom Race samlade efter finalen. Julio Isidro från Portugal (nr 3 fr v) flyger i stort sett alla Vintage-klasser och lite till. Populärt i september är att besöka den tävling han anordnar i Portugal.

Vår Oliver Tiger i 1/2A Vintage visade bättre takter men det var tight mellan lagen och vi missade finalen med 1.8 sekunder. Gråt!

Då gick det bättre i Phantom Race där vi gick till final. I denna fick Julio med sin engelske mekaniker ett övertag nästan från början då han både hade högst flygfart och de snabbaste omtankningarna. Vår silverplats var dock vår bästa placering i klassen under de fyra år vi deltagit. Och ovanan med att vara i minst en final varje år bestod!

Mike North har förgyllt utseendet på sin hjälm med ett par extra öron. Om det hjälper eller ej vet vi inte men han brukar fånga alla landande modeller.

Fart och fläkt i Phantom-finalen. Då linlängden bara är drygt 10 meter går ett varv ganska fort och det gäller att hela tiden vara uppmärksam.

Som påpekats på annat ställe i detta nummer av LINA är armarna en linflygares bästa vän. Här visar Vernon Hunt och Guffy detta praktiskt.

Är man i England måste man vara beredd på det mesta. Till exempel att konstiga fordon dyker upp. Hur ofta ser man något sådant här i Sverige?

Att åka till British Nats är inte bara tävlande på dagarna utan också socialt umgänge. Här ses Ron Tribe och Dave Rudd le mot kameran.

John Broadhead visar här upp en modell för Barton B. En ”orörd” Irvine 29 är enda tillåtna motorn medan man har lite större frihet i modellval.

British Nats - Resultat

½A Vintage Team Race

1. Smith/Bollen	Ret'd	**4.12.9**	8.25.7
2. Haywood/Haywood	**4.04.5**	Dnf	8.31.2
3. Flack/Springham	4.44.6	**4.13.7**	48 laps
4. Toogood/Ward	**4.15.1**	4.50.5	
5. Larsson/Gustafsson	**4.15.5**	4.56.1	
6. C Taylor/Yeldham	**4.27.4**	5.10.4	
7. Green/Newbold	Ret'd	**5.09.1**	
8. Bailey/Pickles	**5.15.8**	Dnf	
9. Blades/Blades	**5.35.5**	6.23.5	

Phantom Team Race

1. Isidro/Ward	3.06.8	**3.02.9**	6.48.7
2. Larsson/Gustafsson	**3.17.5**	3.43.0	7.38.9
3. Morrall/Waterland	3.55.9	**3.01.2**	8.51.3
4. Miles/Eisner	3.52.2	**3.20.8**	
5. Lever/Waterland	**3.36.0**	3.38.9	

Vinnarna i F2C! Bernie (t h) har tävlat i Nats hur många år som helst men aldrig tidigare vunnit i F2C. John har vunnit en gång.

F2C Team Race

1. Langworth/Broadhead	3.50.7	DQ	3.26.9	**3.20.7**	Dnf	6.54.2
2. Brewin/Yeldham	**3.24.9**	Dnf	Dnf	3.34.4	3.34.5	7.54.9
3. Smith/Brown	34 Laps	3.22.8	Dnf	**3.13.8**	Dnf	Dq
4. Fry/Whorton	3.40.0	3.52.1	Dnf	**3.34.8**	3.34.8	
5. Fitzgerald/Thomason	3.33.0	**3.30.4**	3.53.1	3.36.3	3.47.4	
6. Barker/North	3.46.0	33 Laps	Dq	3.46.3	**3.38.6**	
7. Larsson/Gustafsson	**3.32.9**	3.32.9	Dnf	3.57.4	3.47.7	
8. Holmes/Robson	4.20.5	**3.39.7**	Dnf	Dq	4.07.8	
9. Ross/Turner	Dnf	Dq	**3.20.2**	Dnf	Dnf	
10. Riley/Robinson	13 Laps	**4.05.1**	Dnf			
11. Walker/Peart	**4.07.8**	4.33.3	Dnf			
12. Tribe/Bollen	Dnf	Dnf	Dnf			

F2A Speed

1. Isles G	**292.92**	0.00	0.00
2. Morrissey K	**292.45**	0.00	291.03
3. Halman P	**292.21**	0.00	288.46
4. Eisner P	0.00	0.00	**289.16**
5. Brewin D	**287.08**	0.00	0.00
6. McGladdery R	**277.56**	0.00	0.00
7. Gustafsson J	**261.06**	259.93	233.01

Resultat Oxelöpokalen 2005-05-28

Speed Open

Placering/Deltagare	Klubb	Klass	1	2	3	%
1. Ove Kjellberg	Solna MSK	1.5 cm^3	193.3	188.4	168.6	101.84
2. Per Stjärnesund	Västerås MFK	F2A	0	0	292.4	100.87
3. Jan Gustafsson	Solma MSK	F2A	0	275.6	273.0	95.1
4. Göran Fällgren	MFK Galax	F2A	260.8	0	0	89.9

F2D Combat

Placering/Deltagare	Klubb	1	2	3	4
1. Bengt-Åke Fällgren	Karlskoga MFK	V 1	V 2	F 4	V 5
2. Lennart Nord	MFK Red Baron	F 2	V 3	V 4	F 5
3. Gustav Odh	MFK Red Baron	F 1	F 3		

World Cup 2005

Då säsongen nu är avslutad kan vi summera World Cup 2005. För både nordisk och svensk del blev det inga pallplaceringar i år heller och det är i och för sig inte konstigt. De som kommer högt i listan bor alla i Mellaneuropa och har stora möjligheter att besöka många tävlingar i flera länder. Vi som bor antingen perifert i Europa eller i andra världsdelar har en svårare sits.

De danska combatflygarna Christian, Ole och Henning blev bästa nordbor i Cupen genom fina totalplaceringar i Combat.

F2A Speed (57 deltagare):
1. Franz Marksteiner, AUT, 882,9 km/h
32. B-O Samuelsson, SWE, 279,6 km/h
39. Niels Lyhne-Hansen, DEN, 250,1 km/h
42. Carsten Jörgensen, DEN, 247,4 km/h

F2B Stunt (173 deltagare):
1. Serge Delabarde, FRA, 80 p
144. Lauri Malilla, FIN, 1 p

F2C Team-Race (81 lag):
1. Ougen/Surugue, FRA, 64 p
26. Samuelsson/Axtilius, SWE, 16 p
33. Larsson/Gustafsson, SWE, 11 p

F2D Combat (216 deltagare):
1. Stanislav Chorny, UKR, 69 p
8. Christian Pedersen, DEN, 37 p
8. Ole Bjerager, DEN, 37 p
10. Henning Forbech, DEN, 35 p
38. Anders Kudsk, DEN, 19 p
66. Steen Lysgaard, DEN, 12 p
70. Niklas Karlsson, SWE, 11 p
70. Lennart Nord, SWE, 11 p
70. Bjarne Bertelsen, DEN, 11 p
93. Carsten Henricsen, DEN, 7 p
93. Niels Holstrup, DEN, 7 p
93. Michael Frandsen, DEN, 7 p
120. Per Vassbotn, NOR, 3 p
120. Allan Korup, DEN, 3 p

Mejzlik Modellbau

är en utmärkt källa för modellflyg-tillbehör. Motorer, propellrar, byggsatser, ritningar, motorbockar, linor, mm för både speed, team-race, goodyear och combat finns i sortimentet. Det mesta hittar man på hemsidan (online-katalog) www.mejzlikmodellbau.com.

Stuntdomarkurs 25:e maj i Karlskoga

Tag tillfället att starta 2006 års stuntsäsong med en inspirerande träff tillsammans med stuntkollegor. På torsdagen i kristihimmelfärdshelgen anordnar SLIS en stuntdomarkurs under ledning av Willy Blom. Oavsett om Du är tävlande eller aspirerande stuntdomare finns det mycket att lära. Kursen inleds med en kortfattad teoretisk genomgång av stuntprogrammet där vi mest tar upp nyheter för i år, för att sedan fokusera på verkligheten i form av bedömning av flygningar. OBS! För att kursen ska bli bra är det viktigt att så många F2B-flygare som möjligt ställer upp och flyger. Efter flygningen lämnar piloten handtaget och deltar i träningsdomarnas synpunkter, där det viktiga inte är att vi sätter samma poäng, utan att vi hjälps åt att upptäcka fel. Alla är välkomna att deltaga som träningsdomare (kostnadsfritt) och i brist på flygvilliga F2B-flygare ser vi gärna att även Semistuntare ställer upp! Dagen efter kursen håller Karskoga sin årliga stunttävling. Det är således upplagt för två intensiva stuntdagar på sveriges kanske bästa modellflygplats!

Karlskogas fina modellflyganläggning är värd ett besök bara den, bl.a. finns det en trivsam klubbstuga med kök, hangar, dusch, toalett och elstolpar för anslutning av husvagn. Förutom att bo i sin husvagn går det även bra att tälta eller övernatta
i klubbstugan. (Tillgång till toalett och dusch vid fältet kanske kan få en eller annan familjemedlem att följa med.) För att man inte ska behöva stiga upp allt för tidigt samma morgon kommer kursen att starta med samling kl. 12.30. Den teoretiska
genomgången kommer att pågå till ca. kl. 13 och därefter flyger vi till ca. kl. 17 eller längre om någon så önskar. Tanken är att de kursdeltagare som brukar flyga/tävla har med sig modeller och turas om att flyg. Alla övriga agerar domare och efter varje flygning diskuteras flygningen. Vi kommer i stort att följa det beskrivna upplägget med undantag för tävlingsmomentet.) Det är lämpligt att förbereda sig för kursen genom att läsa igenom stuntreglerna, dessa finns på SMFF:s och FAI:s hemsida.
OBS! 2006 års regler hittar Du på:
http://www.fai.org/aeromodelling/documents/sc4

■

Jan Kossmann

Anmälan till kursen görs till SLIS sekreterare Jan Kossmann på telefon 08-778 42 82 alternativt via e-mail jan.ko@telia.com eller jan.kossmann@delaval.com. För att kursen ska kännas meningsfylld bör vi vara minst 8 deltagare. Vid för lågt deltagarantal kommer kursen att ställas in.

NYA F2B-REGLER

Nya stuntregler kommer att gälla från årsskiftet.
Kompletta beskrivningar finns att hämta från FAI:s hemsida, här kommer förändringarna i korthet:

Förbränningsmotorer t.o.m 15 cc (.90) både 2 och 4-takt tillåtna.

Motorstyrningsanordningar i och utanför modell med förbränningsmotor ej tillåtet.

Elektriska motorer(max. 42 volt) samt styrningar till dessa tillåtet.

Avstängningsanordningar tillåtna.
Startapparater tillåtna.
Två flygcirklar igång samtidigt tillåtet.
Vindstyrka vid tävling max 9 m/s.
Inga förändringar i manövrer eller sekvens.
10 gg modellvikt dragprov.
Poängsättning 0-10 med 0,1 poängsintervall.
K-faktorn kvarstår.
Ingen borträkning av högsta och lägsta domare.
Bullerprovet ska nu vara ordentligt definierat.

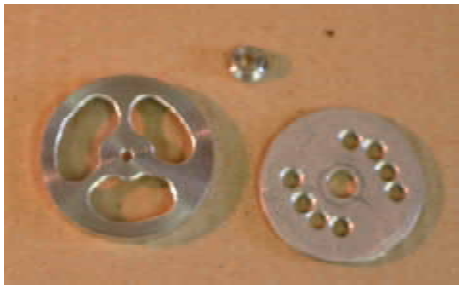
Kommentarer:
Subkommitten förstår och stödjer ett framtida behov av nya regler där K-faktorn är borttagen. Av formella skäl kan det dock ta lite tid att komma fram till en lämplig lösning av detta.

Reglerna som nu träder i kraft är inte 100 % perfekta och kommer säkert att behöva justeringar efterhand. De är enligt mitt sätt att se det, ett stort steg i rätt riktning.

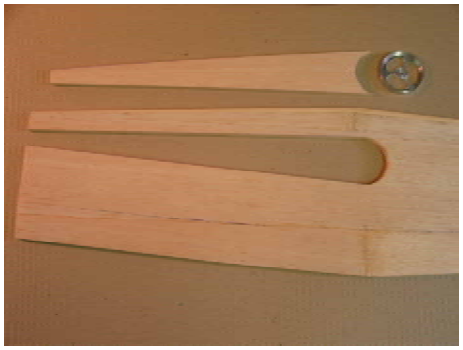
Peter Germann,
Ledare för arbetsgruppen, F2B

Byggtips

Här är ett tips om hur man kan göra om man vill bygga in utledarna i en massiv balsavinge avsedd för t ex T/R, G/Y eller MTR.



Ett runt ok är inte nödvändigt men har sina fördelar, bl a så behöver spåren i vingen inte vara bredare i vingens ok-ända. Jag föredrar att använda ett hus till oket men det kräver tillgång till en svarv. Delarna på bilden skall lättas ännu mer innan de är färdiga.



Man börjar med att limma ihop balsavingen av de bitar man önskar. Vanligen blandas olika typer av balsa för att få vingen stark och lätt.

Fortsätt med att göra hålet för oket. Märk sedan ut var utledarna skall gå och skär ut biten enligt fotot. Notera att man inte skall profilera vingen ännu.

I nästa steg behöver man en pelarborrmaskin och en slipskiva som är ca 2 mm tjock. I höjdled justeras skivan så att spåret man skall göra hamnar mitt i balsabiten.

Som stöd för urfräsningen använder man en vanlig träbit (med hål för slipskivan) som spänns fast med tvingar. Justera så att slipskivan sticker ut ca 2 mm.

Resultat Linflygets Dag 2005-05-21

F2A Speed

Placering/Deltagare	Klubb	1	2	3
1. Per Stjärnesund	Västerås MFK	**283.1**	0	0
2. Göran Fällgren	MFK Galax	**276.4**	269.8	251.9
3. Jan Gustafsson	Solna MSK	0	**269.8**	0

Semistunt

Placering/Deltagare	Klubb	1	2	3	2 bästa
1. Raimo Barck	Uppsala MFK	**543**	**520**	446	1063
2. Claes Samuelsson	S:a Dalarnas MFK	**462**	**520**	343	982
3. Gustaf Odh	MFK Red Baron	**499**	**478**	459	977
4. Rudolf Ross	Karlskoga MFK	**450**	**361**	350	811
5. Björn Ohlzon	Karlskoga MFK	236	**242**	**287**	529
6. Marie Ohlzon	Karlskoga MFK	**99**	84	**114**	213

Semistunt Junior

Placering/Deltagare	Klubb	2 bästa
1. Gustaf Odh	MFK Red Baron	977
2. Björn Ohlzon	Karlskoga MFK	529
3. Marie Ohlzon	Karlskoga MFK	213

F2C Team Racing

Placering/Deltagare	Klubb	1	2	3
1. Kjell Axtilius	MFK Galax	34 v	**3.20.5**	34 v
B-O Samuelsson	MFK Galax			
2. Göran Olsson	Solna MSK	**4.25.3**	3.50.6	0
Mats Bejhem	MFK Galax			
3. Jan Gustafsson	Solna MSK	**3.51.8**	0	0
Per Stjärnesund	Västerås MFK			
4. Niklas Karlsson	Karlskoga MFK	**6.03.0**	36 v	0
Jonas Karlsson	Karlskoga MFK			

F2D Combat

Placering/Delt	Klubb	1	2	3	4	5
1. Niklas Nilsson	MFK Red Baron	V_1(408)	V_3(242)	F_5(298)	V_7(496)	V_8(354)
2. Niklas Karlsson	Karlskoga MFK	V_1(380)	V_4(340)	V_5(340)	F_7(340)	F_8(340)
3. Lennart Nord	MFK Red Baron	F_1(188)	F_4(260)	V_6(266)		
4. Gustaf Odh	MFK Red Baron	F_2(356)	F_3(124)	F_6(160)		

Sedan är det bara att starta maskinen och fräsa spår på balsabitens båda sidor. Använd brädbiten som stöd.

Efterarbetet börjar med att man med ett fint sandpapper avlägsnar ludd som uppkommit vid fräsningen.

Sedan skall de urfrästa spåren lackas en gång med zapon-lack. Använd en fin pensel och var försiktig så att ingen lack kommer på den yta som skall limmas mot resten av vingen. Efter att lacken torkat slipar man lätt i spåret.

Nästa steg är att limma fast balsabiten med övriga vingen. Använde man en vass och tunn kniv (skalpell eller rakblad) då biten skars ut skall allt passa fint ihop nu och kan limmas med cyano. Sedan limmas okets hus fast med epoxi.

Nu skall man späda ut zaponlack så att det blir mycket tunnflytande, hålla upp vingen samt fylla på med lack i båda hålen. Först när det rinner ut nere vid oket vet man att det är nog. Använd en pianotråd på 1.5 mm för att se till att lacken inte sätter igen något av hålen. Upprepa proceduren ett par gånger. Torka också bort det överskott av lack som kommer på okets hus. Innan man kan fortsätta med slipning av vingen skall man limma fast (epoxi) 2 st mässingrör i vingändan. Dessa kan vara 1-2 cm långa och tjänar som slityta.

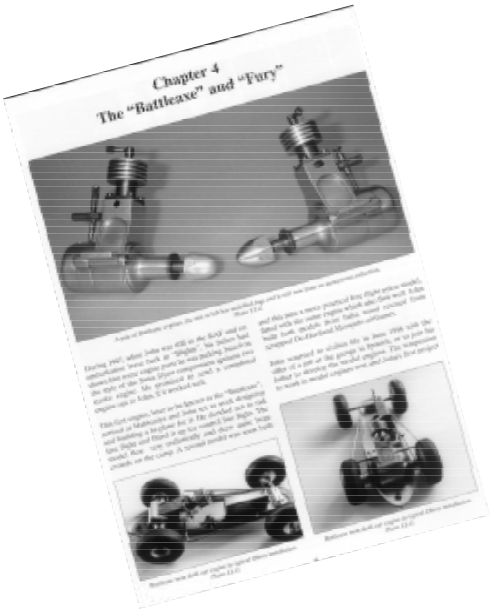
Tävlingskalender 2006

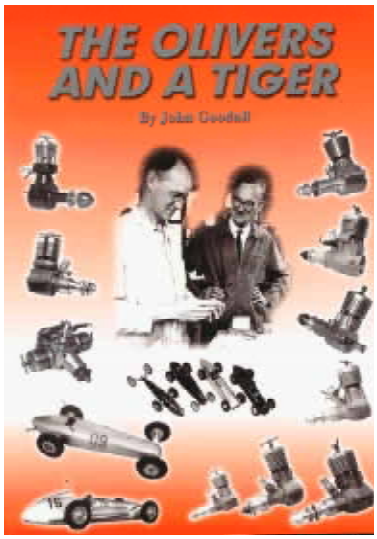
Datum	Tävling	Klasser	Plats	Arrangör	Kontaktman
Lördag 13/5	**Vårgårdatävlingen**	Semistunt	Tånga Hed, Vårgårda	P180 Vårgårda RFK	Flemming Göransson 0322-62 37 22, 070-750 11 33
Lördag 20/5	**Linflygets dag**	F2A, F2C, F2D, Semistunt, Goodyear	Johannisbergs flygplats, Västerås	A006 MFK Galax & SLM	Kjell Axtilius 08-774 49 15
Fredag 26/5	**Vårtävlingen**	F2B, Semistunt	Åbytorp, Karlskoga	T027 Karlskoga MFK	Stefan Karlsson 0586-538 90
Lördag 27/5	**Vårklippet**	F2D	Åbytorp, Karlskoga	T027 Karlskoga MFK	Niklas Karlsson 0586-343 91
Lördag 17/6	**Galax Open DM Stockholm**	F2A, F2C, F2D, Semistunt, Goodyear	Johannisbergs flygplats, Västerås	A006 MFK Galax	Kjell Axtilius 08-774 49 15
Lördag 5/8	**KGA-Mästaren**	F2D	Åbytorp, Karlskoga	T027 Karlskoga MFK	Niklas Karlsson 0586-343 91
Lördag-Söndag 12-13/8	**SM, RM**	F2A, F2B, F2C, F2D Semistunt, Goodyear	Johannisbergs flygplats, Västerås	A006 MFK Galax & Lingrenen	Kjell Axtilius 08-774 49 15
Lördag 26/8	**Västeråstävlingen**	F2A/Speed Open, F2C, Goodyear	Johannisbergs flygplats, Västerås	U044 Västerås MFK	Per Stjärnesund 021-80 42 34
Lördag 26/8	**Västkustträffen**	F2B, Semistunt	Inlag, Kungsbacka	N033 Kungsbacka MFK	Alf Eskilsson 0300-777 66
Lördag-Söndag 9-10/9	**Nordiska Mästerskapen**	F2A, F2B, F2C, F2D Semistunt, Goodyear	Åbytorp, Karlskoga	T027 Karlskoga MFK & Lingrenen	Bengt-Olof Samuelsson 08-756 22 74
Lördag 23/9	**Vänersborgspokalen DM Västergötland**	F2B, Semistunt	Brättelund, Vänersborg	P036 Vänersborgs MK	Ingemar Larsson 0521-672 12, 0708-60 50 23
Lördag-Söndag 7-8/10	**Vänersborgspokalen RM Slow Combat DM Västergötland**	Combat-1.5, Slow Combat, Combat Open Ev F2D	Brättelund, Vänersborg	P036 Vänersborgs MK	Ingemar Larsson 0521-672 12, 0708-60 50 23

Internationella tävlingar (se även events.fai.org/aeromodelling/):

29-30/4	World Cup, Bitterfeld Tyskland	**F2A, F2B, F2C, F2D**, Goodyear, Mini-T/R, mm.
26-28/5	World Cup, Salzburg Österrike	**F2A, F2B, F2C**
3-4/6	World Cup, Aalborg Danmark	**F2A**, F2B, F2C, **F2D**, Semistunt, Goodyear, Minispeed
10-11/6	World Cup, Sebnitz Tyskland	**F2A, F2B, F2C, F2D**
16-24/7	VM, Valladolid Spanien	F2A, F2B, F2C, F2D
26-28/8	British Nats, Barkston Heath, England	F2A, F2B, F2C, F2D, mm
9-10/9	World Cup, Landres Frankrike	**F2A**, F2B, **F2C**, F2F

LINA tipsar om böcker:





Oliver Tigers historia finns nu dokumenterad!

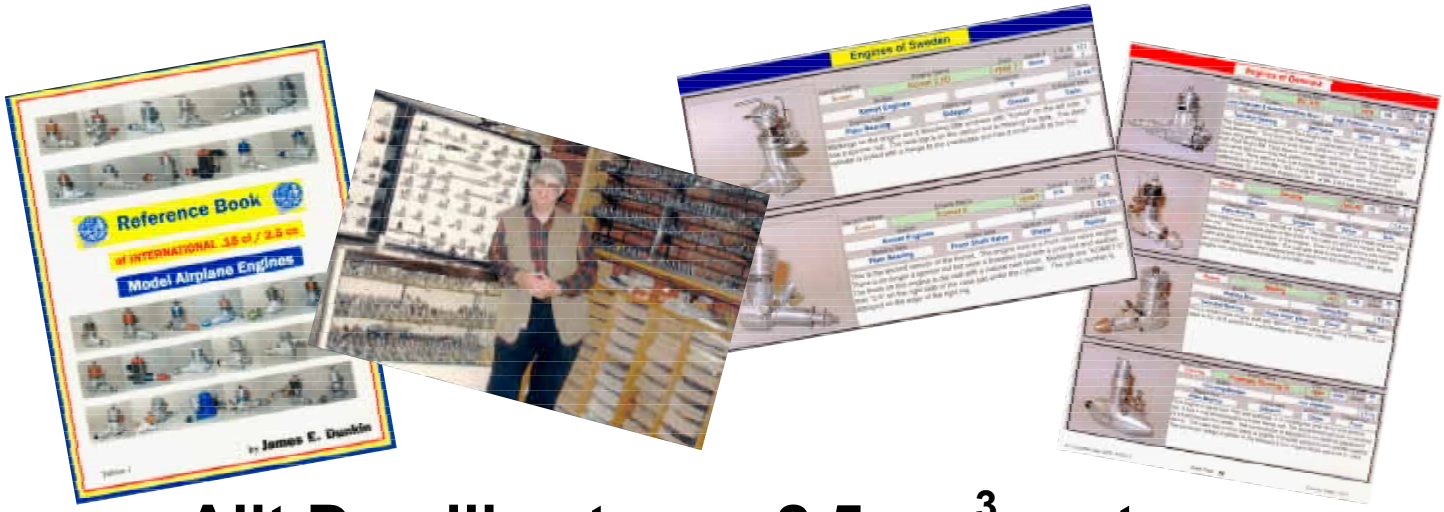
Äntligen har boken om Oliver Tigers historia kommit ut. John Goodall har gjort ett fint jobb med att sammanställa informationen. Boken innehåller en stor mängd foton och ritningar där många är från familjens Olivers egna arkiv. I kapitel för kapitel behandlas allt från första fram till senaste (sista?) motorn. Många prototyper beskrivs också.

Något som kanske är okänt för de flesta är att John Oliver d.ä. började med motorer för linbilar och naturligtvis upptar detta en stor del av boken.Boken är i A4-format, innehåller 135 sidor och finns att få både häftad (£20) eller inbunden (£25). Lägg till £5 för porto. Är Du intresserad bör Du kontakta John Goodall snarast då boken är tryckt i en begränsad upplaga.

John kan nås på följande sätt:

John Goodall,
The Old Bakery
50 Main Street
Barton Under Needwood, Burton upon Trent
Staffs, DE13 8AA, Great Britain.

Eller via mail: j.godall@bamopro.co.uk



Allt Du vill veta om 2,5 cm^3-motorer

James (Jim) Dunkin har under många års träget arbete skaffat sig en av världens största samlingar av 2,5 cm^3 (flyg-) modellmotorer. För ett par år sedan gjorde han en bok (255 A4-sidor) om samlingen. De 979 motorerna som ingår är sorterade på tillverkningsland och 31 länder finns representerade. Om man nu skall räkna Sibirien som ett land annars blir det bara 30 st!. Varje motor finns fotograferad tillsammans med tillgängliga data. Det är en fascinerande och intressant läsning och jag kan lova att man har behållning av boken under lång tid. Boken finns att köpa i två varianter:

I färg med plastade omslag för $100 eller i svartvitt med enkelt omslag för $50. Porto tillkommer. Mer uppgifter finns på Jims hemsida www.discorynet.com/~dunkin/. Lingrenen har köpt ett exemplar för utlåning till försiktiga själar. Är Du intresserad kan Du maila till ingemar.larsson@ziglo.se.

Sköna modeller vid VM i USA 2004

Läckert målad var denna variant av en Shark. Nästan alla deltagande modeller hade ett utseende och en färgsättning som hedrade ägarna

Tredjeplatsen i stunt togs av franske Remi Beringer med denna fina modell. Naturligtvis var flygningen också av yppersta klass!

Kinesisk stuntmodell. En finish och ett bygge som gjorde de flesta gröna av avund. Och det berodde inte bara på modellens färg!

Både före och efter VM pågick US Nats i både lina och RC. Många hade jeepar med stora trailers, som t ex denna med hyllor för modeller (på bild: Air Combat), plats för väskor och tillbehör samt en bra arbetsbänk.

En stuntmodell vid US Nats. Det flögs i många stunt-klasser under flera dagar och det var högt deltagande med en stor variation på modeller.

Här är ytterligare en bild från US Nats. Vad gör man om man är vänsterhänt och gillar att flyga stunt? Jo, man drar lead-outs i ”fel” vinge och flyger ”åt andra hållet”. Det är tillåtet enligt reglerna men gör väl att domarna får en svårighet i bedömningen? Som åskådare blir man (också) helt förvirrad av att se en ”vänsterhandsflygning”…….

Efter Clamers VM-reportage i ett tidigare nummer av LINA är det väl på sin plats att visa familjen Meltzers och den norska fanans intåg vid invigningen.