

TMFK

Inytt 2-92



Årets Windmill Cup-deltagare: Stående fr. vä. domare Niclas Heinemyr, Stefan Lagerqvist Kba, Ove Andersson VFK, Lars Roos TMFK, Staffan Ekström RFK Kometen, domare Pelle Pettersson. Knästående fr. vä. Mikael Ström Kba, Johan Isacson Vallentuna MFK.

Trelleborgs Modellflygklubb



Vi är nu igång med vår inomhusverksamhet både vad gäller bygge och flyg.

Måndagar, Tisdagar och Onsdagar bygger vi på bygglokalen Algatan 69 mellan klockan 18.00 - 20.00 huvudsakligen friflygande segelplan.

Byggledare: Måndagar:	Arne Friberg	45 287
Tisdagar:	Kjell Andersson	41 287
	Håkan Trullsson	17 425
Onsdagar:	Pelle Pettersson	046 - 62 582

Torsdagar byggs i huvudsak radiostyrda motor- och segelplan.

Byggledare: Arne Holmgren 40 363

Söndagar flyger vi inomhus med våra små segel- och gummimotordrivna modeller i Köpingskolans gymnastiksal, Köpingehallen, mellan klockan 14.00 och 15.00. Ta med någon dit, förälder eller kompis och ha kul.

Flygledare: Arne Friberg

Så ser höstens program i stort ut.

Till Dej som åter har lust att komma och bygga säger vi Välkommen och ta någon med. En farsa, morsa, syrra eller annan kompis som tycker det skulle vara roligt. Det är bättre att komma nu än till våren och sedan inte hinna bli färdig till sommaren. Det finns allt för många exempel där man börjat för sent och inte blivit färdig till flygsäsongen.

Vi vill i år ha en annan ordning i bygglokalen.

Den som har en byggbräda på gång, måste fullfölja det som är påbörjat. Vi ställer inga krav på att Du skall komma varje kväll, men helst någon kväll i veckan.

Vi respekterar och förstår att viktigare saker gör att man inte kan komma. Skola med läxor, prov mm är bara ett exempel.

Det krav vi ställer på Dej är att Du ringer Din byggledare och berättar att Du inte kommer den kväll Du brukar bygga.

Om Du inte kommer på flera veckor och inte hör av Dej till någon byggledare kan vi inte lova att Du får behålla Din byggbräda.

Det finns fler som vill komma till och bygga och då får Du lämna Din plats.

Har Du inte kommit eller hört av Dig på så lång tid, är det också möjligt att den modell Du byggde på kan försvinna.

Det är svårt att hålla reda på saker ingen vill kännas vid.

Som Du ser har vi valt att i huvudsak bygga vissa modelltyper de olika dagarna.

Detta beror på huvudinriktningen hos byggledaren och var denne har sina största kunskaper.

Detta hindrar inte att man kan få bygga annat dessa kvällar.

Vi tar ett exempel:

Du vill bygga en friflygande segelmodell och den enda dagen i veckan som passar Dej är torsdagen. Ring eller kom ner och tala med torsdagens byggledare, så skall Du se att det går att lösa.

En sak till. Håll ett öga på föreningsnotiserna i Allehanda.

Hälsningar från den byggsugne byggledaren Arne Holmgren

Från styrelsen

Två styrelsemöten har avhållits sedan TMFKnytt senast kom ut.

Vid mötet den 28 april kunde Arne Holmgren konstatera att utställningen på biblioteket blivit en succé. (Under ett par veckor visades olika typer av modellflygplan upp, hängandes från taket) Det beslöts att TMFK skulle överlämna en blomstergrupp till personalen som tack för visat intresse, vilket också gjorts. Vi beslöt också att visa oss på "Drakdagen" med utställning och linflyguppvisning. Tack till alla som ställde upp till dessa två evenemang!

Vid mötet den 30 augusti var huvudtemat klubbens verksamhet på flygfältet. Det ansågs allmänt i styrelsen att stugan behöver rustas upp för att göra den trivsammare - el & vatten ingår i planerna, och kanske en utökning med ytterligare en stuga/bod. En "officiell" skylt är också på gång. Ni vet, en så'n man ser längs vägarna, vit med svart kant.

Arbete pågår med att engagera lärare för RC-skolningen. Nya skolkärran är klar(!), med ny OS 40SF motor och JR radio med dubbelkommando. Kom igen, alla ni som är seriöst intresserade av att lära er styra RC-plan!

En annan nyhet är att det så småningom ska stå i telekatalogen namn och nummer till kontaktman i TMFK, i anslutning till telenumret till fältet. Det kan väl vara vettigt.

En annan tanke som dyker upp i samband med förbättring och utökning av verksamheten: Utan alla medlemmars hjälp är jobbet svårt! Så sätt igång och försök göra reklam för modellflyg på alla möjliga sätt! Flyg med små plan, gum-mimotor, glidare och linkärror i parker och på andra ställen där folk kan se på! Felet med oss är att vi är alldeles för anonyma.

Skriv en rad till TMFKnytt's redaktion också - inget bidrag är för tontigt för att tas med här!

/red.



38 eller 40 ?



Denna sammanbitna oktett återfinns i Trelleborgs Allehandas årsbok 1979. Förutom Hrr Friberg och Roos kan många av TMFK-nyttts läsare säkert identifiera de andra personerna på bilden också.

Bilden åtföljs av texten "En grupp av de aktiva medlemmarna i Trelleborgs modellflygklubb som f ö 40-årsjubilerade 1979". Hur går det ihop med 50-årsjubileum 1991 ??

Trevlig bild är det i alla fall!

/SAM

Påslaget ?

En och annan har väl kommit till modellflygfältet, bara för att upptäcka att strömmen av misstag slagits på i flygplanet, före eller under färden dit. Med en armlängds räckvidd på radion och servon som lessna humlor, är det bara att åka hem och ladda!

Eller kanske hade du tänkt demontera radion ur planet och upptäckt att knepet med pianotråd genom kroppsidan till strömbrytaren råkat bli permanent ? Några enkla detaljer fixar detta.

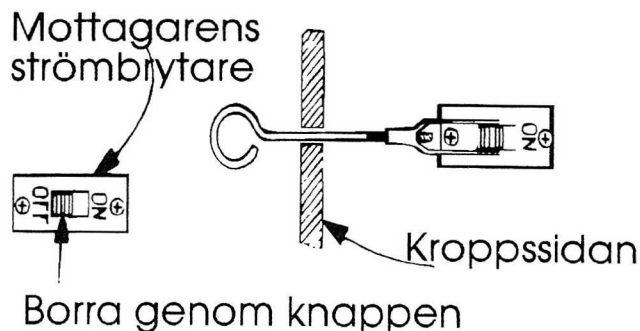
Borra hål genom strömbrytarknappen (om det inte finns ett hål redan förstås!) Ta en bit gängad stötstång med passande sk KwikLink. Böj en snygg ögla och skruva i.

Extra finess:

Med litet noggrannhet kan man göra biten utanför kroppen så kort att om stängen skruvas i botten, kan ingen oavsiktligt slå på strömmen, förutsatt att brytaren sitter åt rätt håll förstås!

Den som agerar efter principen "Helst både hängslen och svängrem", kan naturligtvis trä en bit soppaslang över KwikLinken, precis som vid rodren. Då blir det svårt att av misstag rycka av den.

Snott ur RCM&E, och översatt av SAM.

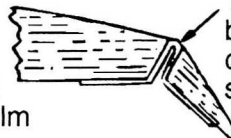


Gångjärn i plastfilm

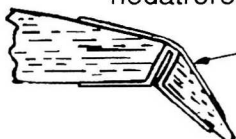
① "Vanliga" roder



Vinkel för max nedåtrörelse



Tack vare "spacern" blir här ett mellanrum där plastfilmens klister-sida ligger fri.

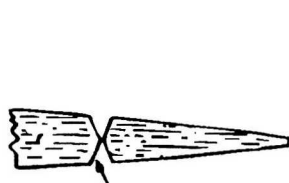


Värm fast en övre remsa plastfilm

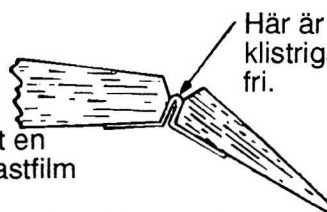


Färdigt gångjärn !

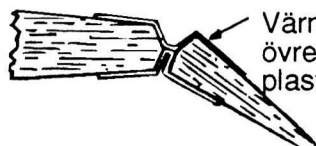
② "Strip"-roder: Det gäller att ha ett strykjärn eller specialjärn för plastfilm med ganska smal spets!



Vinklar för max utslag upp/ned



Här är den klistriga sidan fri.



Värm fast en övre remsa plastfilm



Färdigt gångjärn !

(Flygreglerna finns anslagna i boden)



En betraktelse med vissa överdrifter

-och något om 4-taktare i säsongens elfte timme.

Det är en av de där varma sensommarkvällarna. En svag bris från sydväst. Ganska disigt, så en låg sol besvärar inte.

Piloten tankar upp ögonstenen med 94/6 blandning -metanol/syntetolja-, vrider runt propellern ett par varv, ansluter glödklämma och slår på radion. Ger sen propellern ett lätt slag och 4-TAKT motorn spinner igång med ett surr ganska likt en symaskin. Piloten taxar ut till banändan, kollar roderfunktioner och motorvarv, sätter nosen upp mot den svaga vinden, ger gas, stöttar lätt med höger sidoroder. Ögonstenen ökar farten, ett mjukt drag i höjdspeken och planet lyfter mot en rosa aftonhimmel.

Piloten lägger ögonstenen i en svag vänstersväng, provar ett par rollar, som följs av en looping, en kvickroll, ett par varv spinn, avslutar med några lugna låga pass över banan och landar med en perfekt trepunktare. Taxar in till depån och kan slå av motorn efter ännu en av dessa avslappande problemfria flygningar där 4-TAKT motorn lojalt ställer upp på ägarens minsta vink.

För 4-TAKT motorn skulle ju vara innovationen med den extra kicken, det realistiska ljudet, som skulle dra de stora propellrarna, med hög verkningsgrad vid relativt låga varv, gå bra på låg oljeblandning -- gärna syntetolja -- allt detta plus låg ljudnivå etc. etc. Så var det tänkt! Den kladdiga 2-Takt motorn var död!

Utvecklingen tog fart när allt fler grannar till modellflygfältet klagade

över tjutande 2-TAKT motorer som försedda med avstämda pipor levererade en massiv ljudterror.

4-TAKT motorn är nu 10 år som massproducerad modellmotor. Den har erövrat en modellvärd genom sin tekniskt raffinerade konstruktion och sitt någotsånär hyfsade pris.

De 4-TAKT motorer som till en början lanserades var väldigt tystgående, men också effektsvaga, och efter den första allmänna yran restes snart kraven på högre effekt, bättre trot-

tingsegenskaper, effektivare förgasare och ventilmekanismer etc.

Tillverkarna ställde upp, ökade kubikinhåll, komp., varvtal, styrka etc., och erbjuder idag 20 cc motorer som väsnas väl så mycket som någon

TVÅTAKTARE. Och från en mycket beskedlig bränslekonsumtion drar dagens 4-TAKT motor i sig soppa jämförbart med nästan vilken "schnurle" portad 2-TAKT motor som helst.

Och ger nästan jämförbar effekt.

Vad återstår då idag jämfört med 2-TAKT motorn, med sina få rörliga delar



..så var det tänkt, den väsnande kladdiga 2-taktmotorn var död..

och allmänt rigida konstruktion, samt en oöverträffad driftsäkerhet? Ja, man frågar sig. Charm kanske, utmaningen att försöka få alla små bitar att fungera tillfredställande, ställa ventilspel med 005 bladmått etc.

Eftersom utvecklingen inte står still får väl framtiden visa vartåt det barkar hän.

-Det är spännande!

>>

Det är en av de där heta klibbiga sensommarkvällarna. En byig vind drar upp från sydväst och en stickig sol bländar mot en bakgrund av blåsvarta åskmoln.

Piloten försöker tanka upp sin ögonsten, men en dålig acc. orkar knappt dra runt elpumpen. Nåja - halv tank

..charm kanske,..att försöka få alla små bitar att fungera...ställa ventilspel med 005 bladmått..

har det väl blivit i alla fall. Piloten drar runt propellern på sin 4-TAKT motor ett par varv, ansluter glödklämman, slår på radion.

Motorstartaren trycks mot spinnern, 4-TAKT motorn snurrar och snurrar men tändar inte. Kan det vara glödstiftet som gått sönder eller är det så att glödstift accen inte ger tillräcklig effekt? Bäst att byta stift!

Den byiga vinden tycks tillta. Undrar just om kamaxeln och ventillyftarna blev rätt ställda efter den senaste reparationen då kamaxellagret och vevstaken fick bytas?

Nytt startförsök -- 4-TAKT motorn går igång med ett rytande, eftersom halva ljuddämparen ramlat av. Piloten taxar ut i den snåla vinden och hamnar i en av dessa förrädiska gropar i gräsmattan, ögonstenen tippas över ända, propellern går i marken, och 4-TAKT motorn stannar.

Äntligen vid banändan, nosen upp mot vinden, (som tycks ha ökat ytterligare). Piloten ger full gas, ögonstenen sätter fart som en skrämmande kanin och irrar iväg utefter banan.

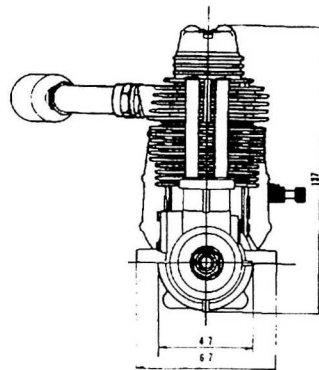
Upp i skyn rakt mot en stickig sol och en hotfullt blåsvart åskfront. En vinglig vänstersväng, trimmarna står fel, eftersom piloten glömt att kolla detta på radion. 4-TAKT motorn rosslar, vill inte gå rent, kan piloten ha ställt den för snålt? Mellanregistret då, det måste ju sjunga snällt efter det att piloten tillsatt

5% nitro i soppan, just för det samma.

Pang! 4-TAKT motorn ger ifrån sig en ljudlig knall, spinner, mutter, bricka och propeller far av från sin axel och sprids över landskapet. 4-TAKT motorn har "baktänt"--stannat och slått baklänges under bråkdelen av en sekund.

Piloten kämpar för att få sin ögonsten tillbaka mot fältet utan hjälp av 4-TAKT motorn. När inte ända fram, det fattas tio meter. Landningsstället slår i betblasten och slås av. Genom den tilltagande blåsten

hörs en djup suck ifrån piloten. Det blåsvarta molnet släpper sina första tunga droppar och dagsljuset avtar. Piloten konstaterar att 4-TAKT motorn skilts från ögonstenen vid det knäckta motorfästet.



4-TAKT motorer är individer som man måste lära känna. Egenheterna likaså, Och trots allt skiljs man inte gärna från dem!

(Redaktionen har tillmötesgått artikelförfattarens önskan om full anonymitet).

P.S. En anonym angivare säger sig ha sett artikelförfattaren flyga en Curare med en 10cc OS FSR ABC Tvåtakt i nosen. Detta lär ha skett under den allra senaste tiden och uppgiften är bekräftad.

EXEMPEL PÅ HUR MAN INTE GÖR.

I början av juli (en lördagsförmiddag tror jag) hade jag bestämt med Staffan att vi skulle ta oss en tur till modellflygfältet för att flyga. För mig skulle det bli första flygturen för i år, varför jag bestämde mig för att ta med mig det plan som i mina händer nästan flyger själv, SIGs Kougår, naturligtvis. Det är väl ingen som trodde att jag hade något nytt? De senaste åren har Modelljärnväveri och Golf tagit överhanden på fritiden.

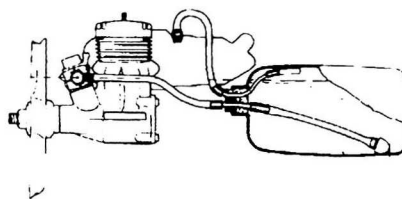
Laddade ackar gjorde jag i veckan innan och kollade dessutom med min urladdningsmojäng att ackarna var OK. Jag funderade även på att göra rent bränslefilteret. Bestämde mig för att det var för mycket arbete. Noskåpan och avgassytem måste demonteras vilket säkert hade tagit en kvart!



Ut till fältet, kanonväder, hittade knappt någon plats till bilen på parkeringen! I med soppa och se, OS:en startade lika villigt som alltid. Provkörde lite och fann att motorn hackade lite, vilket naturligtvis berodde på dålig bränsletillförsel. I det läget finns det bara en sak att göra. Ta av noskåpan och göra rent bränslefilteret. Men har man flugit modellplan i över 10 år, och dessutom inte kraschat något på flera år, så finns det stor risk för att man blir för "stöddig". Jag startade alltså ändå, väl medveten om att motorn kanske skulle stanna. Jag har flugit så mycket med Kougaren, så jag tänkte att även om motorn stannade, så skulle jag lätt kunna ta ner den på fältet.

Motorn stannade naturligtvis på

medvindssidan om fältet. Påbörjade en inflygning runt fältet, men i motvinden på väg in räckte inte farten till, utan modellen hamnade c:a 25 m ute i sädesfältet. Jag tog sikte och gick ut i fältet och fann inget plan. Säden är minst 50 % högre när man står i den! Jag gick tillbaka och tog med mig ett bord samt en stol, som jag placerade ovanpå varandra, på den plats där planet rimligen borde ligga. Planet måste ha gått upp i rök !!!!!



Vad göra? Staffan och jag körde bort till min före detta granne, Anders Tågerup, som har en gård strax intill, med egen landningsbana samt ett antal sportplan. Jag hittade Tågerup där, och vi gick upp i en MFI-junior och kunde då mycket lätt lokalisera planet, c:a 10m från den plats där jag trodde att det borde vara.

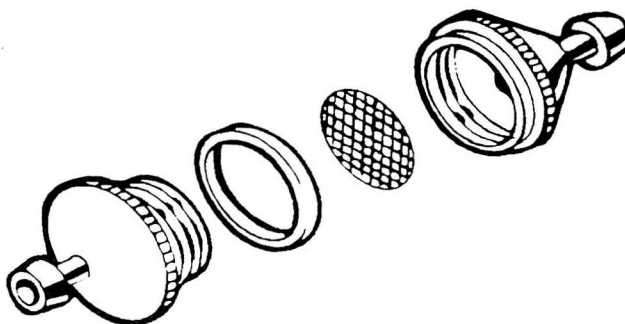
(Hade ställt den röda stolen kvar där som markering.)

Planet låg snyggt och oskadat i säden, ungefär 1m ovan marken!

Alltså:

**GÖR RENT
BRÄNSLEFILTRET INNAN DU
FLYGER !!**

Bengt Nylén





BIPE SPECIAL

Denna skönhet kommer från Aviomodelli i Italien, och har en spännvidd på 1400 mm.

Kroppen är av ett plastmaterial som kallas Duraflex och är otroligt starkt och segt. Vingarna är av cellplast, plankade med abachi. Stabbe och fena är av balsa i vanlig ordning.

Motorn är en OS FS91 Surpass som sitter inverterad. Detta fungerar helt perfekt med 93% metanol och 7% Synex.

Propellern är en Graupner 14 x 7, som lämnar kraft i överskott. Tanken är på 450 cc. och ger lå-å-ång flygtid.

Invärtas sitter där monterat en Hitec 720 mottagare samt 4 st. Hitec servon, >>

som överför kraften via wirelinkage.

Vikten på hela kärnan stannar på ca. 3,7 kg. Hur den flyger? Jo, helt underbart. Det enda kruxet är att man kan inte flyga med fullt järn, för då drabbas hon av roder fladder (men då går det riktigt fort!).

Kenneth F.

Rapport från Helsingborgmeeting

Helgen 24-26/7 var det modellflygmeeting i Helsingborg, där skrivande och Kenneth Forslund var förra året och hade mycket roligt. Vi bestämde oss då för att åka fler gånger. Så på torsdag kväll, när Kenneth gjort iordning husvagnen och packat, hämtade han mig och mina pinaler. De' e' service de'! Sen var det bara och vinka av sin modellflygänka och barnen.

Väl framme i Helsingborg, eller närmare bestämt i Vasatorp, där fältet ligger, blev vi visade en plats för den mobila bostaden. Här har man en korsning mellan en familjecamping och modellflygfält. Suveränt, med både tillgång till T.C., dusch, el, färdlagad mat, glass,

kaffe, ja i stort allt man kan tänka sig.

Sedan fortlöpte dagarna med fri flygning mellan 9.00 - 21.00 på fredagen och lördagen, och mycket tittande och snackande med likasinnade trevliga människor.

Här fanns det mesta i flygväg, från små stingpylon till kvarts skala. Många fina kärnor. (Våra va' inte fy skam dom heller, tyckte vi) Mycket flyga var det hela tiden på deras stora fält, 200 x 100m klippt gräs, med pilotruta på ena långsidan. Det kändes lite bakvänt att landa på ett så stort fält.

På lördagseftermiddagen ordnade dom en liten tävling med prickbombning, limbo och ballongprickning. Jag deltog >>

inte pga feighet, eller nått. Kenneth hade tänkt ställa upp, men hade annat och pyssla med efter en nödlandning, med påföljande medvindsklipp tyvärr, men otroligt nog bara litet skador på Bipen. (Den fina gulröda dubbeldäckaren, ni vet ni som sett den). Förresten gick Josefin riktigt åt efter radiostörning. Usch, man har haft otur i år, men tydligen är man redan såld på denna förträffliga hobby, för man biter ihop och fortsätter!

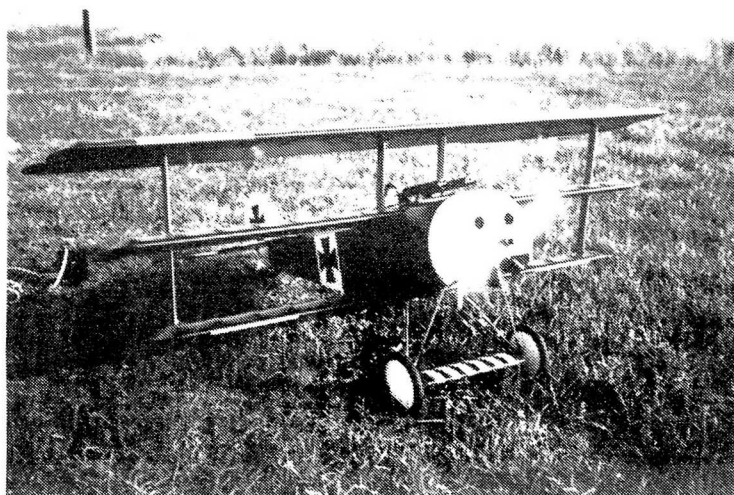
På söndagen var det Modellflygets Dag, för allmänheten (ja, ni vet dom som är intresserade, men inte vågar). Knut Stridh med fru var förresten också och hälsade på.

Det var mycket uppvisningsflygning och annan aktivitet, bla Bo Gruwer i sin Stearman, lika imponerande varje gång.

Förresten, jag höll på att glömma kvällarna, med mysig grillning, snack och avkoppling, och tom. dansuppvisning av tre duktiga tjejer! Man känner sig lite privilegierad som får och kan åka iväg på sådant här.

Ola.

Fokker SR1



Efter att jag hade sett förstavärldskrigsplan flyga (tex. SE5a), blev jag lite sugen på att ha ett eget.

När Kenneth F. var i England 91, köpte han för medskickade pengar en Flair Baronette åt mig. Flair är ju Engelskt, därför något billigare där.

Byggsatsen är ett rent pinnabygge, där de flesta tillbehör följer med, förutom hjul och klädsel. Mycket fin byggsats, om man gillar att bygga.

Jag började med vingarna, tre styck + en liten vinge mellan hjulen. Tankarna gick nästan tillbaka till den tiden när jag byggde Gladan och Stratos, i början av 70-talet, när man började bygga. Vingarna är helt raka med skevroder på ovanvingen. Var för sig oklädda verkade vingarnas konstruktion lite

vek, men när klädsel kom på, och vingstöttorna ilimmade, blev det riktigt stabilt.

Skevroderöverföringen (från ett servo i kroppen), som skulle ske med en stötstång mitt i siktlinjen för piloten, ändrade jag. Jag tog i stället och monterade servot under mittvingen och drog wire intill mittstöttorna, vilket jag tyckte var snyggare, och det blev glappfritt också.

Kroppen är uppbyggd av lister, spant och balsaflak. Motorspantet är runt, därefter följer en lådkropp med formspant på utsidan. Kläs med balsa från motorspant till strax efter sittbrunnen. Balsakroppen är bara 6 mm lister, det påminner lite om ett oljeborrarn.

Motorn skulle monteras på Flairs vis,

genom att först fästa en plåt i baklocket på motorn, som vidare skulle skruvas fast i motor spantet. Detta var möjligt till mitt motorval, som är en OS 48 Surpass. Så jag fick limma in ett extraspant + rödbokstavar i stället. I motorspantet ska man såga upp ett hål i motorns storlek, så att kylluften blåser rakt in i kroppen. Det hade förmodligen olja (Synex 165) och bränsle också gjort om jag inte satt in ett extra spant enligt ovan, och lett ut luften i en 10 mm springa under kroppen. Motorkåpan är trycksvarvad i aluminium och döljer hela motorn.

Stabbe och fena är byggda av lister. Efter en del putsning och slipning penslade jag alla ytor som skulle kläs med Balsalock. Sedan klädde jag hela härligheten med Solartex, givetvis röd, och målade dit järnkorsen och annan dekor med Powermax färg. Sist sprutade jag med blank klarlack. Sedan monterade jag kulsprutorna (Spandau), dummycylindrar i motorkåpa och Baronen själv i sittbrunnen. De sistnämnda grejerna är ett måste i en sådan här kärra, tycker jag.

Hopmontering på fältet är mycket enkel. Enligt ritning endast fyra skruvar, men även här har jag ändrat, så jag klarar det med tre. 1 st M4 och två M3.

I skrivande stund har jag flugit sex gånger med den. Hur den flyger? Ja, kom ut och titta någon gång! Jag flyger med den på vårt fält i Västra Tommarp. Om den inte blir skjuten av en SE5a innan förstås!

/Ola

FLAIR "Baronette" säljs i Sverige av NATANS Hobby.

Bygga från ritning ?

Har du en ritning på ditt nästa drömplan? Har du kanske betalat dyra pengar för den, och undrar hur du ska överföra alla detaljerna från ritningen till balsaflak osv..? Då kan du förstås ta kalkerpapper och rita på ritningen och få taskig blå/svart kopia på träbiten. Samtidigt har du sabbat ritningen ganska ordentligt. Du kan ju göra samma sak från en fotokopia, så sparar du ditt original i alla fall.

När du ändå fotokopierar ritningens delar, kolla först att kopiatorn gör kopior som är exakt 100% av originalet (det gör inte alla, nämligen!). Se till att kopiorna blir rejält svarta och skarpa. Se'n skippar du det där med penna och kalkerpapper. I stället gör du såhär:

1) Klipp ut delarna och placera ut på träbitarna, med "texten" nedåt. Har du många spryglar, gör tillräckligt med kopior för alla.

2) Ta fram strykjärnet och värm upp det (=du måste sticka i sladden, alltså).

3) Värm på dina små papperslappar, och Eureka! , kolpulvret smälter och kopierar sig på träbiten! Kanske blekt (beror på hur svarta dina kopior blev), men fullt läs- & sågbart!

Knepet är snott förstås, (så klipsk är jag inte), varifrån minns jag inte längre, men det funkar.

/SAm

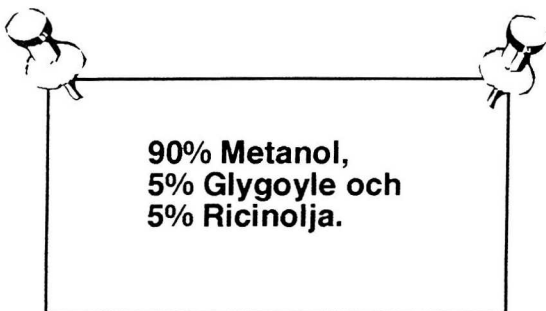
Västkustträffen F2B Stunt

1. Lars Roos TMFK	3678 poäng
2. Staffan Ekström RFK Kometen	3656
3. Stefan Lagerqvist Kungsbacka MFK	3645
4. Conny Åqvist Kungshamra MFK	3259
5. Jan Berndtson AKMG	2694

SYNTETOLJA ? !

Lite om min erfarenhet av en av syntetoljorna:

Jag har sedan några år tillbaka använt Mobil Glygoyle 11 i bränslet, blandat enl. följande:



Enligt Mobil räcker det med 5% Glygoyle, men jag har haft lite ricinolja i också, för att få bättre tätning i mina gamla slitna motorer, samt som en viss gardering mot allför tunn soppa. Motorerna (en OS 45 FSR och en OS 60 Blackhead) har så vitt jag kan se inte mått ett dugg illa. Jag har blivit av med mycket av kladdet, samt fått några hundra varv till på köpet pga tunnare bränsle.

Jag har däremot fått problem med lacken. Två plan har överlevt ett antal år, och dessutom flugits ganska mycket, varför jag kan se hur lacken har påverkats. (För vissa är ju detta med lackskador efter längre tids användning inget problem !)

Min Kougar är pensellackad med Servalac (fabr. Alcro) samt täckt med en bränsleskyddslack som heter Glaskote. Planet har hängt med sen 1981, 196 st flygningar. (Är det någon som kan dokumentera fler med en enskild modell?) Glaskoten höll två säsonger, sen började den sida som fått avgassprutet lösas upp. Jag slipade ner den sida som var skadad , lackade om, och lade på ett lager skyddslack av typ Interlux 707. Detta är en uretanbaserad hårdlack av 2-komponenttyp, fabrikat International. Denna lack visar ingen som helst förändring efter c:a 5 års användning.

Min Mach 1, som flög första gången sommaren 1986, sprutlackades med Polykote av fabrikat Powermax. Färgen säljs av Modellcraft i Malmö och påstås vara bränsletålig. Sommaren 1985 hade jag börjat använda Glygoyle i bränslet , så denna modell fick stå ut med detta från början. Någon ytterligare skyddslack lades inte på, utan de sista två lagren var Polykote klar, för att skydda dekalerna.

Lacken klarade sig ganska bra, och de första åren syntes ingen förändring. Planet har 19 starter -86, 35 starter -87, 17 starter -88 samt c:a 30 starter 1989-91, alltså totalt c:a 100 flygningar. Någon förändring syntes inte förrän 1989, då lacken började mjukna på de partier som kraftigast utsattes för avgassprutet. Dock inte värre än att jag fortsatte flyga med planet som det var.

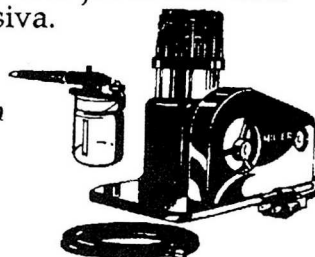
När jag tog fram planet för en försenad vårstart i juni i år, såg jag däremot att det nu inte gick längre, om jag inte skulle låta det bli helt förstört. Kroppen är i ABS-plast, så den hade inte tagit någon skada, men lacken på avgassidan kunde skrapas av med tumnagel utan minsta svårighet. Omlackning pågår för tillfället (920711). Denna gång kommer jag att lägga på Interlux 707 som skyddslack.

Slutsats:

Använder du traditionellt bränsle 20/80 ricinolja/metanol räcker det säkert med färg av typ Polykote eller Servalack, täckt med en-komponents skyddslack. Vill du däremot använda Glygoyle, tror jag inte på annat än en skyddslack av 2-komponentstyp.

Hur det är med övriga syntetoljor vet jag inte, men enligt en artikel i Modellflygnytt nr 2 -92 , verkar det som om samtliga syntetoljor är mer eller mindre aggressiva.

Bengt Nylén



Windmill Cup 13 juni

WMC årgång -92 avhölls enligt planerna den 13 juni. Vädret bestod av strålände sol=varmt och relativt svag nordvästlig vind som ökade något fram på dagen. (4-7 m/s enligt medhavd vindmätare). Under sådana förhållanden bör ingen ha några större problem, och det hade ingen heller. En sak var ju kass förstås, för med nordvästlig vind kom manövrarna att ligga rakt i solen. Man kan inte få allt här

i livet.

Linkontroll

Deltagarantalet var hyfsat, 6 st. Tävlingen fortsätter att dra folk från flera hörn av landet. Åskådare och intresserade medlemmar är det däremot visset med! Kom ut och titta och snacka nästa gång! Ännu bättre, var med och flyg istället. Det är nämligen ganska kul!

Nykomling denna gång var Johan Isacson från Stockholm. han flög en amerikansk konstruktion, "Charisma", med en Royal 45:a i nosen. Johan flög på ett lugnt och säkert sätt till en femteplacering. från Kungsbacka MFK hade Stefan och Mikael Tagit sig ner (Stefans farsa körde) och försvarade Kungsbackas färger med den äran, trots en del motorstoppsproblem. Stefan hamnade på fjärdeplats och Mikael på sjätte plats. På tredjeplatsen hamnade undertecknad med sedvanliga 60-kärran, som för dagen flög en aning för fort för att jag skulle kunna slå Staffan Ekström. Staffan belade andraplatsen för andra året i följd. Han flög sin "SPI-special" med OS46VF och avstämd pipa. Staffan fick avbryta sista flygningen enaning tidigt pga missad nälinställning.

Vann gjorde "mannen som inte går att stoppa", Ove Andersson från Västerås. han har nu sju vindmøllor i prissamlingen. De två gånger han inte vunnit har han inte varit här... Ove medförde en ny elegant modell med löstagbar ving. Snygg skarv mellan kropp och ving! Fin stuntgång i ST 46:an. Valförtjänt seger.

Domarna får vi inte glömma! Niklas och Pelle satt i solgasset och kisade för femtielfte gången, ungefär. Ständige sekreteraren Jonny skötte smörgåsbord och resultattavla med lika säker hand. Hyggligt att ni ställer upp så vi andra kan leka!

Sommar, stunt, kaffe och bullar och trevliga människor - mer kan man inte begära!

Möt upp igen vid WMC-93!

/L.R.

Tävlingsresultat WMC-92:

- 1) Ove Andersson VFK Västerås 3749
Original/ST46
- 2) Staffan Ekström Kometen Lomma 3321
Original/OS46VF med pipa
- 3) Lars Ross TMFK 3241
Original/ST60
- 4) Stefan Lagerquist Kungsbacka MFK 2970
Modifierad Nobler/FOX35
- 5) Johan Isacson Vallentuna MFK 2581
Carisma/Royal45
- 6) Mikael Ström Kungsbacka MFK 2383
Modifierad Ares/FOX35

Royal 45

