

VART ÄR F1C PÅ VÄG?

Ja man kan undra det ibland.

FAI har gjort den ena ändringen efter den andra utan att förbättra klassen, bara försämra den.

Snart flyger vi med 7 sekunders motortid. Vad skall då FAI hitta på, om det med en gång visar sig att bättre motorer gjort, att det blir mass fly-offer i alla fall.

Sänka motortiden en gång till? Eller försämra kärornas prestanda genom att öka vingbelastningen? Eller vad?

Jag tycker FAI redan är på gång att mörda klassen genom att minska motortiden. De som flyger C2 (F1C) håller på att bli en klubb för inbördes beundran. Inträde i denna exklusiva klubb kostar ett par Rossi + Timers. Sedan kan man vara med ett tag. För snart kommer Rossi eller någon annan motortillverkare med någon ännu vassare innemotor, och då är man ute igen.

Varför har inte FAI försökt sig på den enklaste vägen till prestandasänkning kanske inte med en gång, men på längre sikt.

Att helt enkelt förbjuda autoroder, autostabbe och autovinge.

Då skulle prestandan sjunka så mycket att vi kunde ha 10 sek motortid.

Motorerna skulle inte vara direkt avgörande som nu, men framför allt, det blev en modellflygklass igen.

Där kanske alla dom som vill flyga C2 kunde få en chans.

För det är många som backar ur på dagens villkor.

Lars-G



Än hänger de gamla kärorna med Lennart Larsson kom 2:a vid SM-72 med gammal Near Miss.

OLE

De ska ju ändå va nått slut, va.

Och för min del är denna modell slutet på en handlunsutveckling, som jag sysslat med under 6 år, Orsaken är att jag inte lägger ner mer tid på att prova nya modeller, när jag har en kastarm som går sönder när som helst. Jag tycker också jag provat tillräckligt. Från småknubbiga - till stora modeller. Detta är dock var jag hamnat efter varje utflykt. Detta beror på att en modell med denna storlek och mått har visat sig vara en suverän kombination av bra prestanda och stabilitet i alla väder. Kärrens storlek är såpass stor att man kan få fram ett bra glid, men samtidigt så liten att den går att kasta högt. Det senare inte minst viktigt när man jagar termik. Sedan är den stabil till 1000. Handlunsar har ju en viss förmåga att ligga och vagga, småställa och ha andra hyss för sig. Och sådana lunsar vill gärna, på något sätt, ta sig ur termik.

Till vingen användes 7 mm balsa, som slipas ner till 6,5 mm. Detta för att det, av någon underlig anledning, går lättare att få tag i bra balsa i uddatjocklekar. Mina flak väger 55-60 gram och är Quarter-grain flak. Bara det sista är mycket sällsynt under 6 mm. Att profilen är så tjock beror på att glidet blir bättre, men utgångshöjden ungefär samma.

Kroppen görs av 5x20 stenhård balsa, om man inte får tag i sådana lister går furu bra. Utfyllnaden är en utseendesak.

Profilerna är olika beroende på vilket väder man flyger i. Lugnvädersprofilerna kan man nästan spola då det nästan aldrig är så lugnt att man kan utnyttja dem.

Blåsvädersprofilerna är mest användbara, nosupphöjningen gör att glidet blir sämre, men höjden bättre. Att stabbprofilen är helt plan är en praktisk fråga. Man tjänar inte mycket på att profilera stabben, när minsta smäll fördärvar profilen. Kärnan blir dock tyngre då tyngpunkten får flyttas fram en aning.

Ytan på mina kärnor är blank till tusen. Att få ytan på en luns är inte att lacka mycket, utan att slipa mycket. Lacken skall slipas bort mellan varje gång, utom i ojämnheter. Sista ytfinishen får man av bilvax.

Detta var lite om och varför OLE ser ut som den gör.

Handluns i övrigt.

1. Bygg många modeller av samma sort.

Om man bygger 3 lika kärnor, så blir en toppen, en halvbra och en helt omöjlig.

2. Träna in en viss kastteknik.

Lunsarna skall trimmas efter modellflygaren inte tvärtom. Vill dom inte, glöm dom.

3. Ta fram rätt vikt på modellerna.

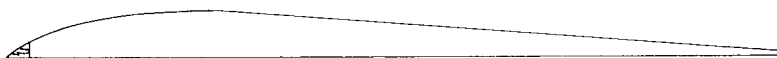
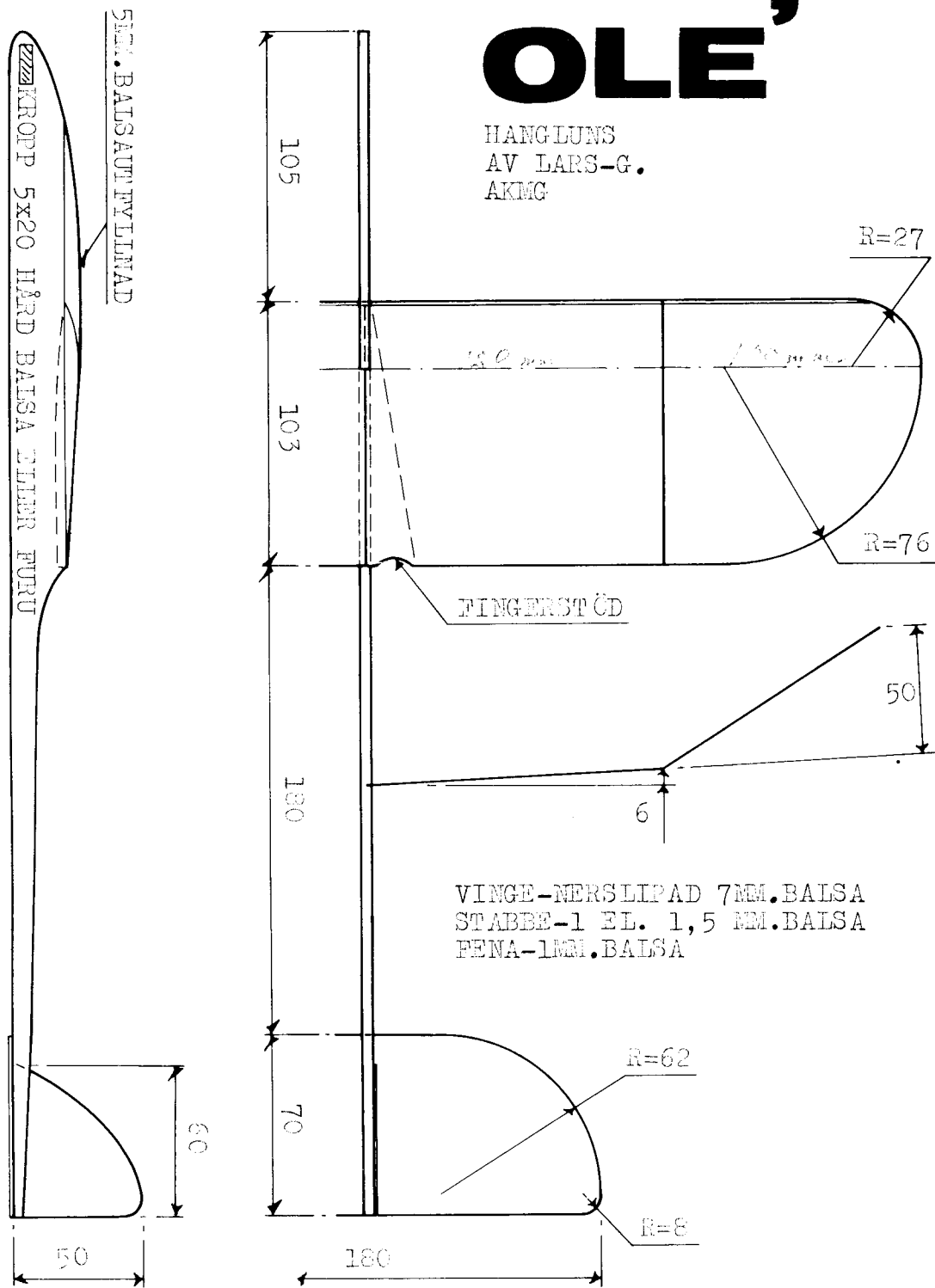
Det är inte säkert att en lätt superluns är den bästa för varje modellflygare. Vissa kan kasta enormt mycket bättre med tyngre lunsar. Jag själv vill ha dom att väga mellan 33-37 gram. Prova gärna med en lätt luns som belastas i tyngdpunkten med modellera.

De va lite om de

Lars-G

OLE'

HANGLUNS
AV LARS-G.
AKMG



LUGVÄDERSPROFILER



BLÅSVÄDERSPROFILER

