

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 Kougar , naturligtvis. Det är väl ingen som trodde att jag hade något nytt ? De senaste åren har Modelljärnväveri och Golf tagit överhanden på fritiden.

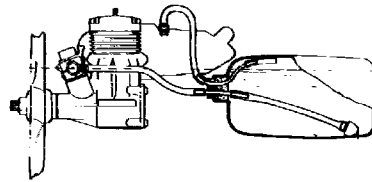
Laddade ackar gjorde jag i veckan innan och kollade dessutom med min urladdningsmojäng att ackarna var OK. Jag funderade även på att göra rent bränslefilteret. Bestämde mig för att det var för mycket arbete . Noskåpan och avgassytem måste demonteras vilket säkert hade tagit en kvart!



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.

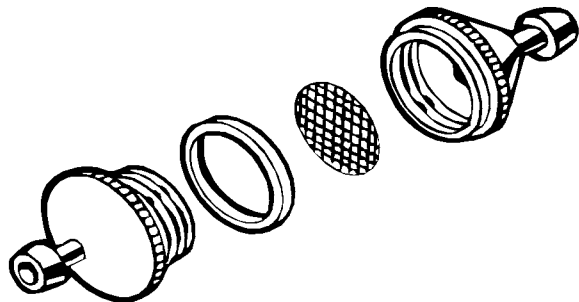
(Hade ställt den röda stolen kvar där som markering.)

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

Alltså:

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

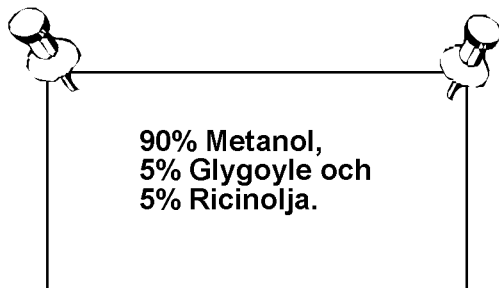
Bengt Nylèn



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 härdlack 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 aggress:

Bengt Nylér.

