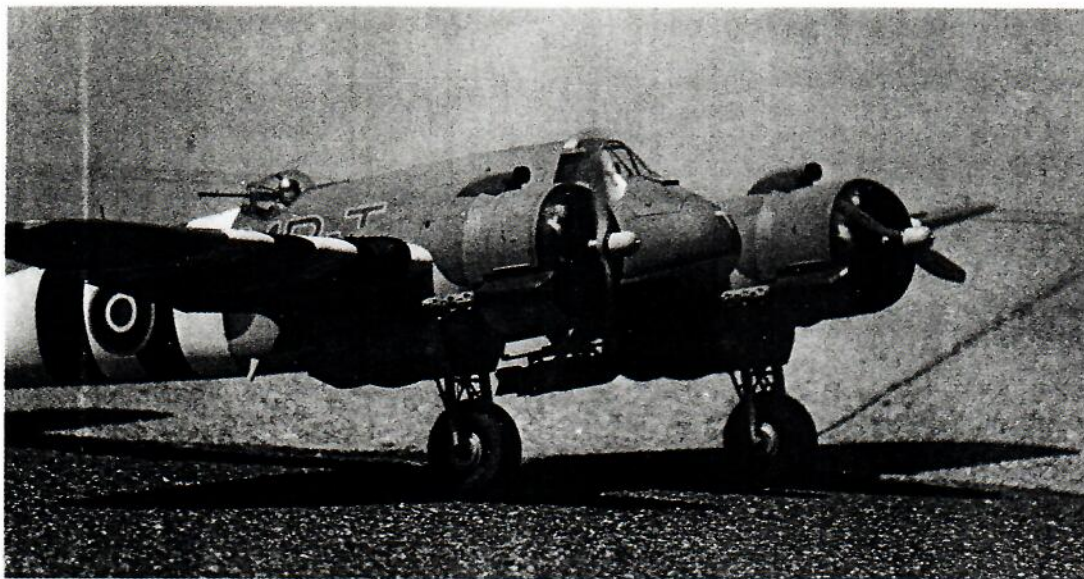


skala hörnet



T v: Brian Taylors Beaufighter har landat med en motor stoppad.

Nedan: En fransk Devoitine bygger på tremotor-konceptet.

Boddington-skala

Fortsättning från föreg sida!

Med cylindrama rätt upp — eller ännu hellre i 45° vinkel — eliminerar i hög grad dessa problem. Ett annat sätt att minska vibrationsnivån är att montera propellern (en tvåbladig sådan) så att den står vertikalt med kolven i toppläge och sedan kapa cirka 6 mm av den propellerspets som är på cylinder-sidan. Det bidrar till att man kan uppnå en lämplig "statisk" balansering av motorn.

Trebladiga drar mer!

Trebladiga propellar används oftast i samband med flermotoriga modeller av rena skala-skäl. Det finns inga skäl att opponera sig mot detta. Men de trebladiga propellerna förstärker problemen med sneddragning vid flygning då en motor har fallit ur. Det beror på att en trebladig propeller åstadkommer mer dragkraft än en tvåbladig — och därmed har man också "förstärkt" sneddragningseffekten vid motor-

bortfall. På ett fullskalaflygplan är första åtgärden vid ett motorbortfall att man flöjlar den stoppade motorns propellerblad. Det finns numera skalapropellar med variabel pitch (inställbar via RC-anläggningen) och den egenskapen gör dessa propellar speciellt lämpade för flermotoriga modeller.

Bränslesystemet viktigt!

För bränslesystemet kan man välja antingen att ha individuella tankar för varje motor eller en huvudtank, från vilken motoren pumpar sitt bränsle. Den senare metoden har flera fördelar. Huvudtanken kan placeras i flygplankroppen i det mest fördelaktiga läget ur tyngdpunktshänseende. Dessutom - om Du råkar köra slut på bränslet, så kommer samtliga motorer att stoppa i samma ögonblick! Detta eliminerar visserligen i sin tur alla sneddragningproblem, men det är definitivt ett allvarligt kardinalfel att flyga slut på bränslet. Flygtid och bränsleåtgång skall kontrolleras noga under varje flygning. Det finns alla skäl att genomföra

bänktester för att få fram motor-tider, bränslematningsegenskaper mm. Kontroll av motorbortfalls-åtgärder är nödvändiga liksom också om det måste ordnas med bränslematningsavstängning till varje motor. Behövs tryckmatning? Klarar man sig på tryckmatning från ljudämpare/na? Det finns skäl att titta extra noga på bränslematningen, som många gånger är den faktor, som avgör om motorgången är pålitlig eller ej. Kolla också att huvudtankens mittlinje ligger i samma nivå som försarskruven.

Gaskontroll - en eller två?

Sedan en annan fråga. Skall det vara individuell gaskontroll till varje motor eller en gemensam? Visst vore det bra att kunna trottla varje motor för sig, men problemet beror i hög grad på hur många fingrar man har att påverka sin radiosändare. Vid starten skall med full kontroll över sidodret, höjdrodret, skevroden och motorn/motorerna. Med en RC-sändare av standard-typ innebär det problem att ha två

motorkontroller. Det finns inga fingrar kvar för den funktionen! På en fyrmotorig måste motorerna påverkas parvis: antingen är de båda vänstermotorerna hopkoppade - eller också en höger- och en vänster motor. Vilket är bäst?

Assisterande pilot?

Fullskalapiloten har inga problem av det här slaget eftersom han kan använda sig av såväl händer som fötter. För den stora flermotoriga modellen bör man faktiskt följa fullskalaförebilden och använda sig av en extra sändarlåda speciellt för motorerna med en "assisterade co-pilot" enbart för att operera trott-larna. Här krävs fullgod koordination och samtrimning. "Chefs-piloten" måste ge klara och entydiga order till "co-piloten". Det kan vara möjligt att modifiera en sändare så att den har två trotteltkontroller, som kan påverkas från båda sidorna av sändarlådan. Men de måste sitta så att de är lätta och precisa att arbeta med. Inte lätt! Fastän det finns flera fördelar med att ha separat påverkad trottelt till varje motor kan den bästa kompromissen vara att ha en trotteltkontroll från en enda sändare vid start och landning med möjlighet att koppla om arrangemanget för separat trotteltkontroll under flygningen. Då kan man experimentera och öva med sneddragning under flygning på säker flyghöjd, med möjligheter att "koncentrera" kontrollerna under de kanske lite kritiska start- och landningsmanövrerna. Förberedelserna före en flygning måste göras metodiskt och systematiskt. Osäkerhet — stor eller

