

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-

tlingsegenskaper, effektivare förgasare och ventilmekanismer etc.

Tillverkarna ställde upp, ökade kubikinnehåll, 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 ventilspelet 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 tänder 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 förrådiska 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 skrämmd kanin och irrar iväg utefter banan.

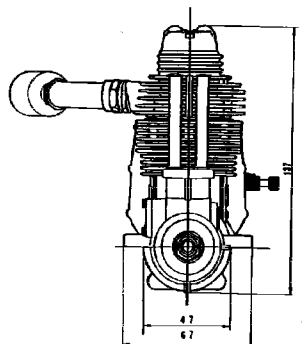
Upp i skyn rakt mot en stickig sol och en hotfullt blåsvart åskfront. En vinglig vänstersväng, trimmarna står fel, eftersom piloten glömt att kolla detta på radion. 4-TAKT motorn rosslar, vill inte gå rent, kan piloten ha ställt den för snålt? Mellanregistret då, det måste ju sjunga snålt efter det att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