SLIS Bulletinen

Medlemstidning för Sveriges Linflygares Intresseframjande av Stunt.

Årgang 4

Klas Yhland med sin "Banshee".

Foto: Ulf S.

I DETTA NUMMER:

Landslagsligan
Årsmötet, SLIS Öst/Norr
Johannisbergs flygfält
Justerbara utledare
Köp Super Tigre 46:or
Motor: Om OS 40 FSR
Om klunktankar.
Montering av kabiner
Montering av gångjärn
AKMG:s Vintertävling

3
1981

SLIS Bulletinen

Medlemstidning för Sveriges Linflygares Intressefrämjande av Stunt

UTKOMMER med minst 6 nummer per år.

BIDRAG till tidningen skickas till redaktionen. Adress nedan.

PRENUMERATION = medlemsskap. Årsavgift: 30:- per 12 månader.

POSTGIRO : 96 34 51-0

TIDIGARE utkommna nr erhålles genom insättandet av kr 3:- / st på postgirot. Ange årgång och nummer.

DEKALER : med SLIS-märket (kartor om 1 st stort och 2 små) beställes genom insättandet av kr 3:-/karta + porto 3:- på postgirot. Ange färg: Vitt eller svart märke mot neutral bakgrund.

ADRESSER

Ordförande Region Öst:

Bo Pettersson
Björkhagsvägen 28
186 00 Vallentuna
Tel: 0762 - 291 18

Ordförande Region Väst:

Alf Eskilsson
Ringgatan 17
434 00 Kungsbacka
Tel: 0300 - 11 766

Redaktionen:

Ulf Selstam
Balladgatan 2
422 41 Hisings-Backa
Tel: 031- 22 00 50

ANNONSER: Medlemmars annonser införes kostnadsfritt. Övrig annonsering efter överenskommelse.

INSIDAN

Hejsan.

I och med detta nummer införs nu ett nytt betalnimgssystem i SLIS. Du kommer, någonstans i tidningen, att hitta ett inbetalningskort på ett belopp som ligger någonstans mellan 2:50 och 30:-. Hur stort just ditt belopp är beror på hur länge sedan du sist betalade din årsavgift. Var snäll och använd detta inbetalningskort omgående så att jag kan få medlemsmatrikeln aktuell till nästa nummer. Som jag berättade i förra numret införs detta system för att underlätta kontrollen av att medlemsavgifterna verkligen kommer in. Nästa gång du behöver lätta på plånboken blir alltså omkring den förste April 1982.

En ny tävlingssäsong har startat och med den en ny trend i Sverige. Jag tänker på det ökade intresset för "stora" modeller. Efter vad ryktet gör gällande, så kommer det att presenteras ett större antal nybyggen, avsedda för motorer om 40 - 60 storlekar under året. Allt från isärtagbara Avantis till skumplastvingsförsedda "My Blue. Motorer i ropet är ST 46:or OS 40:or och div. Foxar. Det skall bli intressant att se hur det kommer att falla ut. Jag hoppas att kunna komma med bilder och information om dessa byggen under året.

Det kommer att bli ett litet hopp till nästa nummer av "Bullen" pga ett oundvikligt repmöte i April - Maj. Jag har sedan en dryg vecka på mig att få ut nr 4 så fatta pennan och se till att jag har material till en ny tidning senast den 22 Maj. Sedan tar jag semester!

Vi ses i sommar,

Ulf S.

SVERIGES MODELLFLYGFÖRBUND

SLUTSTÄLLNING I LANDSLAGSLIGAN F2B STUNT INFÖR EM OCH NM 1981

Plac	Namn	Klubb		Räkan Cup	SM	Totalpoäng 3 bästa
1.	Ove Andersson	U 44	Västerås FK, MFS	-	1875	6190
2.	Åke Nyström	B 272	Vallentuna MFK	-	1949	5971
3.	Alf Eskilsson	N 33	Kungsbacka MFK	1778	-	5602
4.	Erik Huss	R 152	Skara Linflygklubb	1610	1663	4936
5.	Jan Bjernby	N 33	Kungsbacka MFK	-	1524	4923
6.	Ingolf Jonsson	N 33	Kungsbacka MFK	1551	-	4762
7.	Ulf Selstam	O 24	AKMG	1575	1437	4717
8.	Johan Rasmusson	B 272	Vallentuna MFK	-	1572	4649
9.	Conny Åqvist	O 53	Kungshamns MFK	1389	1433	4525
10.	Lars Roos	M 134	Trelleborgs MFK	1481	1414	4499

Ligan omfattar alla tävlingar som ingick i ligan 1979-80 plus de 2 ovanstående.

Eftersom SM är sista tävling före uttagning får resultatet därifrån räknas som om det vore från 2 tävlingar. Allt enligt reglerna för landslagsligan.

Laget för 1981 års NM och EM är de tre första enligt ovan. Övriga är reserver i tur och ordning.

NM går prel i Norrköping 23-26 juli 1981 och EM går i Genk i Belgien 7-12 juli.

OBS Av praktiska skäl presenteras endast de 10 första i slutställningen

LANDSLAGSLIGA I STUNT SÄSONGEN 1980-81

Ställningen efter höstsäsongen 1980. Ligan avslutas med SM-81.
Ligan gäller uttagningen inför VM och NM 1982.

Plac	Namn	Klubb		1.	2.	3.	Summa
1.	Jan Bjernby	N 33	Kungsbacka MFK	1627	1577	1536	4740
2.	Åke Nyström	B 272	Vallentuna MFK	1886	1864	-	3750
3.	Ove Andersson	U 44	Västerås FK, MFS	1897	1841	-	3738
4.	Erik Huss	R 152	Skara LFK	1641	1596	-	3237
5.	Johan Rasmusson	B 272	Vallentuna MFK	1480	1637	-	3117
6.	Ingolf Jonsson	N 33	Kungsbacka MFK	-	1513	1529	3042
7.	Mikael Olsson	R 152	Skara LFK	1488	1423	-	2911
8.	Ulf Selstam	O 24	AKMG	-	1266	1137	2403
9.	Alf Eskilsson	N 33	Kungsbacka MFK	-	-	1680	1680
10.	Lars Helmbro	P 80	Trollhättans MFK	-	1426	-	1426
11.	Staffan Ekström	M 15	Acroflyers	-	1402	-	1402
12.	Conny Åquist	O 53	Kungshamns MFK	-	1400	-	1400
13.	Sven Pontan	B 39	Handens MFK	1395	-	-	1395
14.	Johan Åhling	B 39	Handens MFK	1339	-	-	1339
15.	Karl-Erik Börjesson	N 33	Kungsbacka MFK	-	1337	-	1337

1. OXELÖPOKALEN
2. VÄNERSBORGSPOKALEN
3. JULTÄVLINGEN

REGION

NORD & ÖST

ÅRSMÖTET

Som vanligt samlades vi, 17 st, i Vallentuna, och som vanligt blev det ett trivsamt möte med mycket diskuterande och en hel del sevärdheter.

Själva mötet blev ganska snart undanstökat och beredde inga större sensationer. Emellertid fastställdes att vi, i likhet med SLIS-Väst/Syd, borde träffas lite oftare och sekreteraren fick i uppdrag att arrangera en träff.

I övrigt diskuterades PR (någonting som vi modellflygare tyvärr är väldigt dåliga på) och det beslutades att styrelsen skulle försöka organisera uppvisningsgrupper. Här nämndes också att ett samarbete med SLM (Stockholms Läns Modellflygförbund) kunde vara lämpligt. I samband därmed beslutades att styrelsen utarbetar en folder, avsedd att skickas ut till PR-nödig instans som talar om våra krav på utrymmen och säkerhetsanordningar.

Domarfrågan togs upp som vanligt. Där ansågs som självklart att arrangerande klubb som anlitar domare, dels skall vara ute i mycket god tid, dels ta hand om domarna på ett någorlunda mänskligt sätt samt åtminstone se till att domarnas självkostnader blir betalda.

Från SMFF:s grenstyrelse framkom att man eventuellt tänkt arrangera en stunt-(domar?)kurs för Östsidan. Som preliminärt datum ansåg mötet 23 Maj kunde vara lämpligt.

Efter mötet beskådades modeller, såväl i natura som på film från VM i Polen. Dessa förevisningar visade sig sprida stor entusiasm framför allt bland mötets yngre deltagare.

Sammanfattningsvis förefaller det som om den uppåtgående trenden inom stuntflygeriet nu även på allvar börjar smitta av sig till Öst-sidan. Av VM-filmen verkar så även vara fallet internationellt.

Protokoll kan bställas från ordf: Bo Pettersson för den som så önskar.

Hälsningar, Willy Blom, Sekreterare.

PRESENTATION AV LINFLYGOMRÅDET I VÄSTERÅS VID JOHANNISBERGS FLYGFÄLT.

Västerås Flygklubbs modellflygsektion har fått anlagt en asfalterad linflygcirkel som, för närvarande, är Sveriges enda.

Det började med en skrivelse till kommunen 1976 i samband med att en bana på flygfältet asfalterades. Kommunen svarade då att det ej fanns pengar i det årets, ej heller i 1977 års budget. En ny skrivelse lämnades in 1978 och pengar reserverades i 1979 års budget.

I Juni 1979 påbörjades grävningen och grusbädden var klar strax före midsommar. Sedan fick vi en mycket regnig sommar och höst vilket gjorde att det var för mjukt i marken för att ta sig dit och lägga asfalt. Inte förrän en och en halv vecka före midsommar 1980 var det så torrt och hårt att det gick att asfaltera. Ännu återstår en del arbete innan allt är klart.

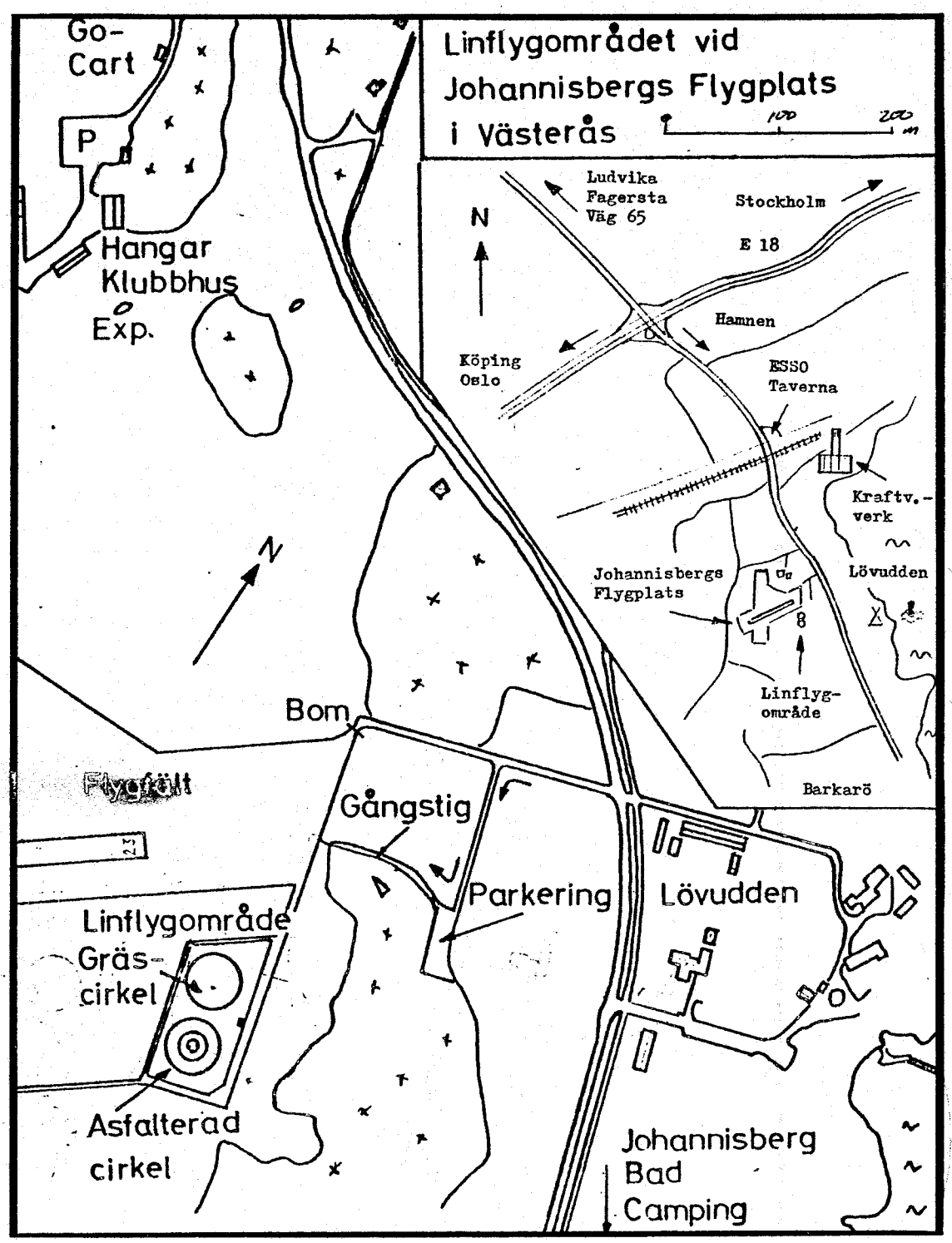
Hela linflygfältet består av en yta på ca 10'000 m^2. På denna yta ryms en asfalterad cirkel med en yttre radie på 24 m och en inre på 13 m. Vid sidan, ca 12 m ifrån, finns en gräscirkel med radien 25 m. På detta fält kan vi flyga alla linklasser som förekommer idag. Avståndet till publik är minst 10 m från 25 mradien enl luftfartsverkets bestämmelser.

Terrängen runt fältet: Västerut är flygfältet med öppna ytor, utan någon större risk för turbulens. Österut finns ett skogsparti som kan åstadkomma turbulens vid ostliga vindar, men den vanligaste vindriktningen är västlig.

Att hitta till flygfältet är inte svårt. Jag hoppas att bifogad kartskiss kan ge vägledning.

Beträffande övernattning finns många alternativ. Jag nämner här några: Inte långt från flygfältet ligger Lövudden med KFUK-KFUM:s vandrarhem, som har hyggliga priser.
I Klubbhuset finns begränsade möjligheter för övernattning, om man medtager sovsäck och luftmadrass. Plats för tält och husvagn finns intill klubbhuset. Det finns också en större campingplats med bad några hundra meter från fältet. Mat finns närmast på vandrarhemmet och Esso-tavernan, 2,5 km norrut.

/Ove Andersson/



ANGÅENDE BEDÖMNING AV F2B-PROGRAMMET.

Vid bedömning av programmet uppstår det avbrott i domarnas ögonkontakt med modellen. Deesa avbrott uppstår varje gång domaren skall skriva ner poängen för varje utförd manöver.

Ofta blir det så att detta stressar den som dömer pga den korta tid det tar innan nästa manöver påbörjas och den tid det tar för domaren att betänka poängsättningen för den närmast tidigare utförda manövern. Kanske är redan nästa manöver påbörjad när domaren höjer blicken från pappret.

Detta skulle undvikas, och därigenom ge domaren hel ögonkontakt hela tiden och automatiskt ge honom större helhetsintryck av flygningen, om domaren hade en medhjälpare som skrev ner resultatet. Domaren skulle då få mer tid att tänka igenom poängen för varje manöver.

En logisk följd av detta vore att handsignalen kunde slopas, just därför att domaren fixerade flygningen hela tiden.

Synpunkter på dessa rader är önskvärda så skriv till "Bullen" med vad just DU tycker.

Med stunthälsningar, Per Jersling.

Hej Slisare!

Här kommer några rader från en hittills okänd stuntflygare. Jag heter Martin Lindström, är 19 år och sedan 2 år medlem i SLIS. (Jag är ju givetvis också medlem i Västerås MFK)

Jag har modellflugit sedan 1978. Intresset för stunt kom ganska tidigt. Inte undra på det, jag hade ju en förebild i samma klubb - Ove Andersson. Jag blev även påverkad av en klasskamrat, den icke helt okände Thomas Pettersson. Sagt och gjort. Jag satte igång. År 1979 hade jag passerat nybörjarstadiet något sånär och började se mig om efter en 35-kärra. Jag fann också en , en Sabre Stunt i byggsats från Jetco. Hösten 1979 påbörjades arbetet som skulle komma att ta drygt 300 timmar. Hösten året efter var modellen färdig. Med nerverna på helspänn åkte jag ut till vårt fält vid Johannisberg. Jag hade tidigare gjort ett par flygningar med Oves Silverbird och hade därför ett visst hum om vad som befann sig i de andra linändarna. Nåja, vädret var bra och resultatet blev 6 flygningar och dessbättre 6 lyckade landningar. Jag gjorde endast någon enstaka looping och lite inverterad flygning. Men, vilken känsla! Min första riktiga stuntkärra!

Det blev dessvärre inte några fler flygningar det året men i år blir det desto fler. Under 1981 kommer jag inte att synas på tävlingsarenorna mer än som supporter. Jag planerar att träna under hela 1981 och 1982 ämnar jag köra min första tävling.

Med detta brev följer två kort. De är en gåva till SLIS-arkivet från mig.

Lite data om modellen sitter kanske inte i vägen:

Modell: Sabre Stunt
Spännvidd: 50" = 1270 mm.
Längd: 850 mm.
Vikt: 1320 g. (otankad)

Tankvolym: 114 cm^3
Motor: Fox 35 Stunt
Propeller: Zinger 10 x 6

Vi ses i sommar!
Hälsningar: Martin Lindström
5:e Bjurhovdagången 11, 723 53 Västerås.

TIPS

Hej!

Jag läste Johan Rassmussons fråga i "Bullen" om hur man fäster kabinhuvar på en stuntkärra. Detta kan vara ett ganska tidsödande och tålamodskrävande arbete.

Jag brukar göra så här. Om du skall ha en kabin som t ex "Thunderbird-typen" dvs en helt utanpåliggande på en rak kropp antingen denna är klädd eller inte. Lägg den utvalda kabinen på kroppen. Huven skall naturligtvis vara tillklippt och fixad till rätta passformen. Rita runt med en penna. Skär sedan med en vass kniv (skalpell) ett "dike", ca 1-2 mm djupt och lika brett eller något bredare än kabinens tjocklek. Peta undan balsan ur diket och passa in kabinen. När du slutgiltigt har bestämt dig för att kabinen passar lägger du en sträng av epoxylim helst av en typ som är glasklar om du använder en klar kabin. Du kan också fästa kabinen med Hot-Stuff av den tjockare typen. Om du använder Hot-Stuff slipper du att nåla fast kabinen.

Efter det att kabinen har torkat, slipar du av ev skavanker runt om skarven. Sedan spacklar du med Epoxolite i skarven mellan kabin och kropp och jämnar till med ett vattendoppat finger, så får du en jämn och snygg yta som samtidigt är stark. Har du ingen Epoxolite kan du göra som jag gjorde innan dessa moderna spackel fanns. Klipp en remsa siden eller tunn nylon och lacka fast över skarven mellan kabin och kropp. Även detta blir starkt och brukar hålla mot vibrationssprickor.

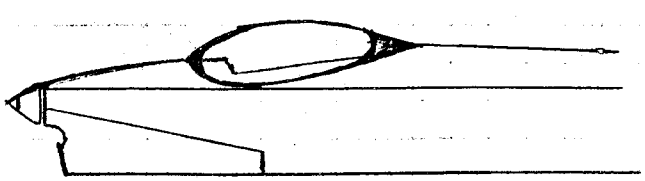
Samma arbetsmetod gäller för om du t ex vill ha en "slimmare" eller större kabin på den "gamla" Noblern. Detta gäller även Gieseke-Noblern med undantag för bakre delen som man får fälla in i balsan genom att skära bort ca 5 mm för att få ett snyggt fäste för kabinen. Men tänk på att om du skall få ett snyggt utseende på kärran så måste jobbet göras med omsorg.

Ring gärna om det är något oklart eller besvärligt.

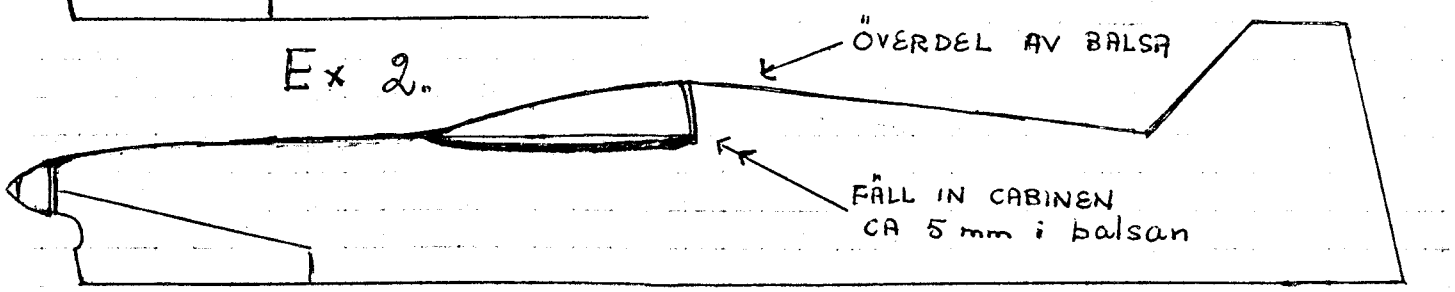
Hälsningar, Alf Eskilsson

Mer om kabininfästning längre fram./Red

"Thunderbirdtyp" Ex 1.



Ex 2.



MOTOR

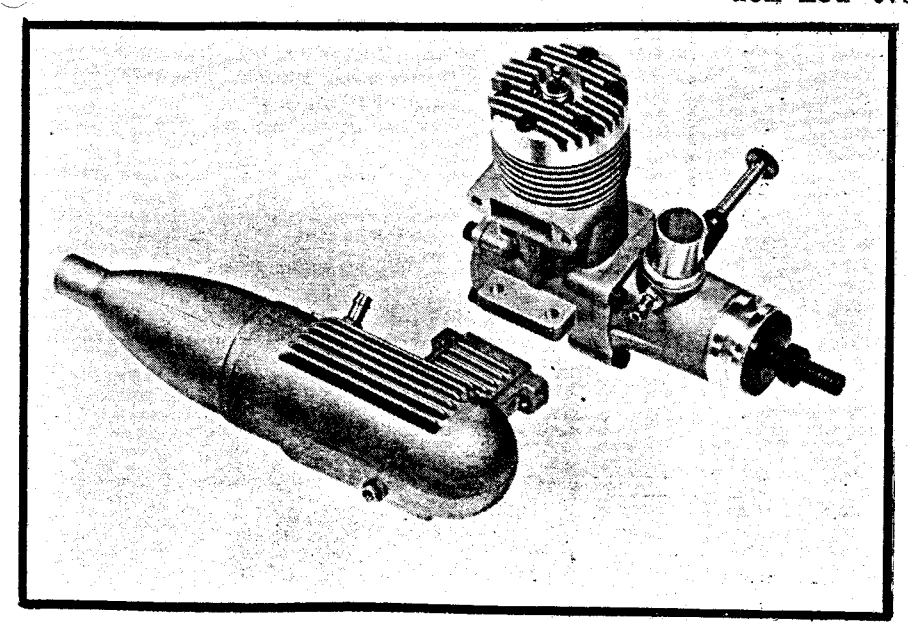
Efter att ha läst Mats Franzéns rader om OS 40 FSR i förra "Bullen" kan det kanske vara på plats med en färsk översättning från Flying Models nr 2/81.

OM OS 40 FSR. Av Henry Nelson, USA.

Den allmänna åsikten hos linkontrollflygare gör gällande att det enda som motortillverkarna bryr sig om, är att få fram motorer åt RC-flygarna och att det är nödvändigt att konvertera RC-motorer om de skall användas för linkontroll.

Emellertid finns bevis på motsatsen. Efter det att Bill Werwage kom 2:a i stunt vid 76 års VM med en HP40, kom denna motor ut i linkontrollutförande. Nu, två år efter det att Bob Hunt vann 80 års VM med en OS 40 FSR, har också denna motor utkommit i linkontrollversion. Inte bara detta , OS har inte nöjt sig med att bara förse motorn med en linkontrollförgasare.

För att möta konkurrensen från HP 40RV och K&B 40S, kom den första OS 40 FSR ut i mitten av 70-talet. Denna OS hade bakmonterat insug och nådde vissa framgångar inom Rat Racing och RC Pylon. Några år senare byttes det bakre insuget ut mot ett konventionellt placerat insug för att motorn skulle lämpa sig för RC-Pattern (F3A).



Under tiden härskade Super Tigre G21/46 som herre på täppan. ST 46:an är en baffelförsedd, öglespolad motor, nedpressad i ett G21-vevhus som första gången tillverkades såsom en .29 (4,8 cc) motor. Detta möjliggjorde en lätt och stark stuntmotor (jamfört med den gamla standard Fox 35:an). Epoken med stora ljuddämpade motorer hade börjat.

Vissa människor blir dock aldrig nöjda så letandet efter ännu bättre stuntmotorer fortsatte. Fastän HP och OS 40 var starkare än ST 46 fanns där fortfarande problem. När ett stuntplan pekar uppåt skall en bra motor leverera lite extra styrka. Motsatt, när planet pekar nedåt skall samma motor sakta ner för att hålla planets hastighet någorlunda konstant.

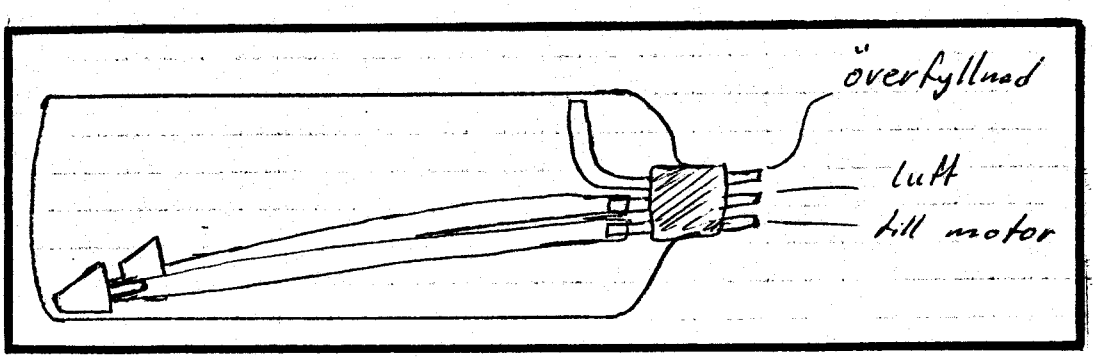
De "nya" motorerna uppförde sig inte så väl. Byggda som racermotorer blev krafttillskottet i uppförsbacken alltför stort och avtog inte i nedförsdelen. Bob Hunts hemliga vapen var att förse sin OS med en smalhalsad förgasare och en egentillverkad 3-bladig propeller.

Nu har OS försett oss med motor som är försedd med linkontrollförgasare och konventionell nål. Dessutom skickar dom med två förgasarhalsar med diametrarna: 6,65 mm och 7,31 mm I ett ytterligare försök att tämja motorn har denna 8,5° mindre öppningstid. Kolven som används är densamma som sitter i förgångaren (RC-versionerna med front- och bakinsug.)

OS 40 FSR, tagen direkt ur sin låda, är förmodligen en så god motor som någon annan tillverkad. För vem som helst som vill kalla sig "seriös stuntflygare" är kanske OS den bästa motorn av alla.

OM KLUNKTANKAR.

Av Mats Franzén



Jag har under lång tid använt mig av lite olika typer av klunktankar.

Dessa har en mängd fördelar framför traditionella plåttankar då man t ex kan se hur mycket soppa det är i tanken. (Förutsatt att kroppen är av profiltyp) Kallödningar är helt eliminerade då tanken är en "plastflaska" i vilken rören är fastklämda i gummitätningar.

Då det finns klunktankar i alla möjliga former, bör man välja en som är rund (typ Sig:s). Det finns även fyrkantiga men i dessa vill inte klunkarna nå ut i hörnen ordentligt.

För att få jämn gång måste du ha två klunkar, en till motorn och en till luftningen. Slangen till luftningsklunken bör vara något kortare (ca 5 mm) än slangen till "motorklunken". På detta sätt erhåller man den sk uni-floweffekten.

Den klunktank som jag har använt mig mest av var helt okänslig i höjdled (± 5 mm) Det hände ibland att tanken hade vridit sig utan att motorgången hade ändrats ett dugg, då tanken själv hade vandrat hit och dit på kroppssidan (på en Banshee) stannade den själv snart i ett läge som verkade helt förkastligt men det hela fungerade utomordentligt ändå.

Det enda problem är storleken på tankarna. Det går ju inte att såga sönder en klunktank på samma sätt som med en plåttank när man vill anpassa tankvolymen mer noggrannt. Men om man får tag i en plastflaska med exakt volym är, i min uppfattning, klunktanken helt överlägsen de traditionella plåttankarna.

Vänliga hälsningar, Mats Franzén

MER OM KLUNKTANKAR av Raimo Barck, Vallentuna.

Hej!

Skickar ett svar till Johan Rasmussen och andra som funderar påhur en klunktank fungerar i en stuntmaskin.

Efter ett tips i SLIS-Bulletinen nr 2 och 4/1978, gjorde jag i ordning en klunktank till min Twister som är en prfilkroppskärra. Tanken har fungerat bra hela tiden och jag har inte fått något motorbortfall som har berott på tanken. Det ända som händer är att motorn går upp i varv lite grann de sista 3-4 varven.

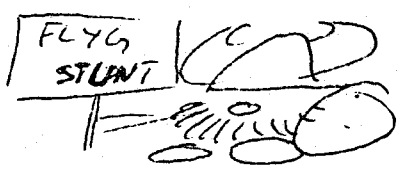
I mitt tycke så var det ganska många bra tips och lösningar på olika byggproblem i de första numren av SLIS-Bulletinerna. Där stod det just om bränsletankar mm. För att slå två flugor i en smäll dvs för att få tag i dom olika tipsen och för att göra redaktören glad så ta och beställ hem de första årgångarna av SLIS-Bullen.

Vidare så undrar jag om ni har haft samma svårigheter som jag har haft för att få tag i bra modellflygspackel?

Av ett misstag så köpte jag fel Plastic-Padding en gång. Jag skulle ha tag på hårt Plastic-Padding men jag råkade köpa en mjuk sort som är vit till färgen. Det visade sig i alla fall att det vita var perfekt för modellbyggen.

Om du vill ha tag i det mjuka typen av Plastic-Padding så skall du leta efter en sort där det står "OBS VIT" på förpackningen.

Med Hälsningar, Raimo Barck.



INKÖP AV ST 46:OR

En standard Super Tigre 46 är hittills ganska svår att få tag på här i Sverige. Generalagenten får endast in sådana sporadiskt och då endast i RC-version, för en kostnad av ca 500:-/st.

Väljer man att beställa en ST från England får man betala ca 380:- men då tillkommer frakt, tull och Moms och man kommer alltså upp i ungefär samma summa.

Det är därför med viss tillfredsställelse vi nu kan meddela alla SLIS:are att en Super Tigre 46:a nu kan erhållas för en totalkostnad om högst kr 435:-!

För dessa pengar erhåller du en sk "Custom fitted",dvs en genomgången,motor där bl a bakre kullagret bytts ut mot ett av bättre kvalitet, vevhuset sänkts för att ge jämnare och stadigare stuntgång,en avgradning och ordentlig rengöring gjorts.Dessutom har motorn körts in i bänk och är givetvis försedd med vanlig venturi.

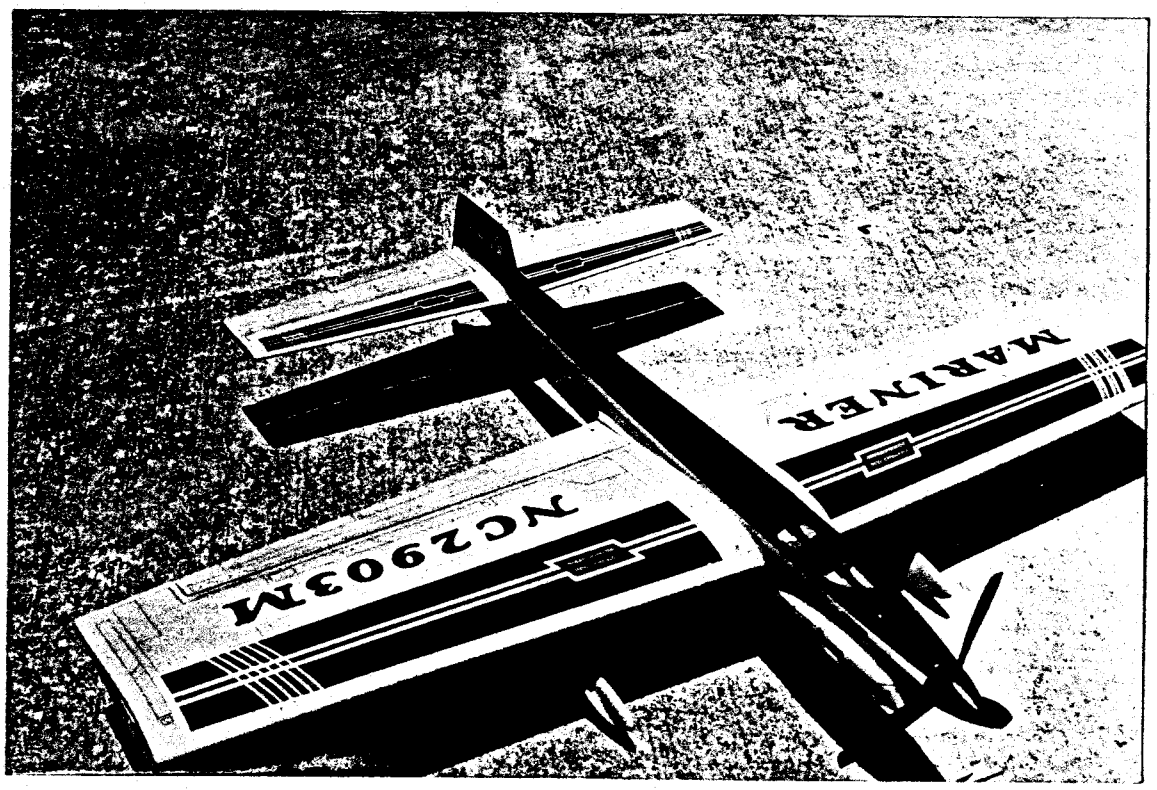
Den man som fixare dessa motorer heter Gene Martine och att han håller vad han lovar har vi kontrollerat genom att göra en liten provbeställning. Gene är amerikan och själv en mycket duktig stuntflygare. Hans senaste modell: "Mariner" presenterades i ett tidigare nr av "Bullen" men här nedan är en bild till.

Det tog drygt tre månader mellan det att beställningen gjordes tills dess motorerna kom till Sverige, men Gene förklarar dröjsmålet med att han var tvungen att få iordning sina egna stuntprylar inför årets tävlingssäsong. Normalt ligger leveranstiden på ca 2-3 veckor.

Om vi kan samordna eventuella inköp kan vi förmodligen pressa ner frakt-kostnaderna betydligt. Jag föreslår därför att den som är intresserad av att skaffa en ST 46:a att bygga in till vintern,skickar in den talong som finns på den här sidan,till mig. Jag kommer då, när jag fått ihop några beställningar, skicka dig ett inbetalningskort och sedan, när jag fått in pengarna till mig, skicka in beställningen till Gene. Beställningen måste betalas i förskott till Gene men då han är känd,medför detta ingen risk.

Förutom att göra iordning motorer tillverkar Gene även ljuddämpare av god kvalitet. En sådan ljuddämpare satt för övrigt på Les McDonalds kärra vid senaste VM. Mer information om denna kommer.
/Ulf Selstam/

Balladgatan 2
422 41 H-Backa



Ja, Jag är intresserad av att köpa en ST:46 och kommer, på din uppmaning, att skicka in kr 435:- på det inbetalningskort som då kommer.

Namn
Adress:

AKMGs VINTERTÄVLING 28 MARS

En tävling vid den här årstiden är alltid ett chansartat arrangemang. Men i år gick chansen hem och tävlingen blev på många sätt en fullträff. Ett startfält på sjutton man (10 storstunt och 7 semi) samlades på Torslanda f.d. flygfält i snål blåst och mulet väder. Temperaturen låg på nollstrecket men efterhand som dagen gick avtog blåsten och solen tittade fram och fick kvicksilvret att krypa uppåt mot en angenäm nivå.

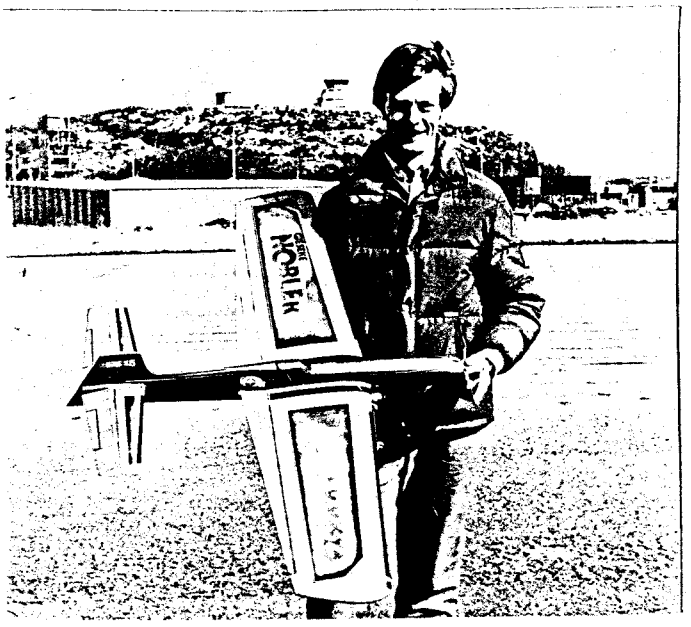
F2B Stunt Int.

Startfältet var väl fördelat såväl till nation som till svensk geografi. Två stockholmare, fyra danskar, en kungshamnsbo, en göteborgare och två kungsbackabor bjöd på en mycket jämn stunttävling. Endast 830 p kom att skilja 1:an Åke Nyström och 9:an Conny Åqvist åt. Vild trängsel däremellan alltså.

Åke Nyström, Vallentuna, flög sin Giesekenobler rutinerat som vanligt, påhejad av klubbkamraterna Johan Rasmussen och Raimo Barck, den senare nybliven sekreterare inom sektion Öst/Norr. Åke medförde även en nyskapelse som vi dock ej fick se i luften: en nedminskad Genesis för 35-motorer, försedd med skumplastvinge och en-hjuligt landställ.

Dagens överraskning stod Ulf Selstam för i och med att han flög in sig på en andraplats med sin nya Giseke-Nobler.(den fjärde i ordningen!)Ulf stod dock för tävlingens enda incident då propellern "tuggades" sönder i första flygningens startögonblick. Men en halv propeller genomförde han dock nästan hela programmet. Johan Rasmussen flög sin nu renoverade Genetto (eller var det kanske en Stilenesis?) men hade otur i första flygningen då hans nya tank rymde alltför mycket bränsle med missade landningspoäng som följd. Inte gick det bättre i andra flygningen ty då ville inte motorn låta sig bli rätt inställd. Men tredje omgången presterade Johan dagens näst bästa poäng och hamnade till slut på en 3:e plats.

Jan Bjernby med sin Miss Kell flög den här gången inte riktigt efter sin normala kapacitet.

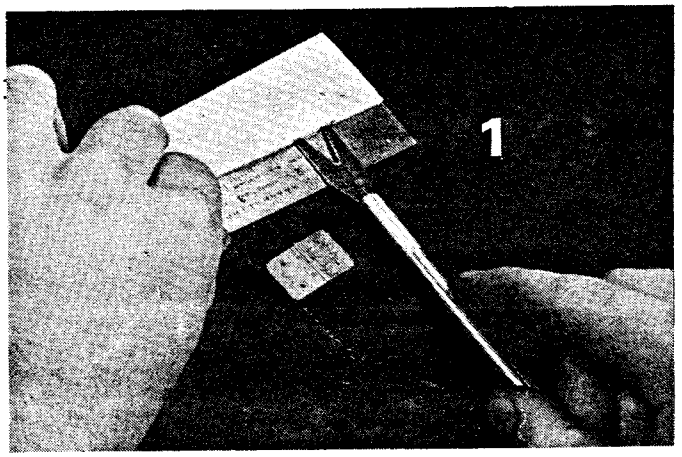


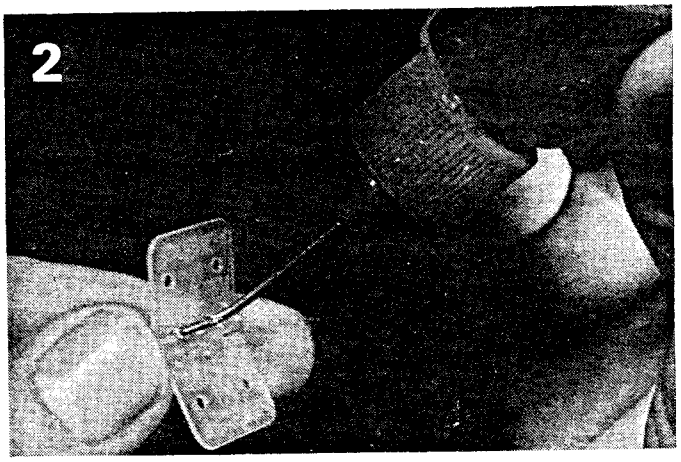
Inmontering av rodergångjärn

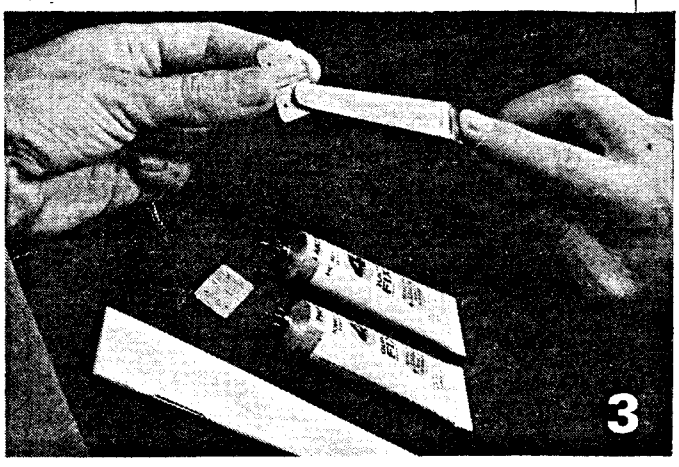
FRÅN M.A.N. JUNI 1980.

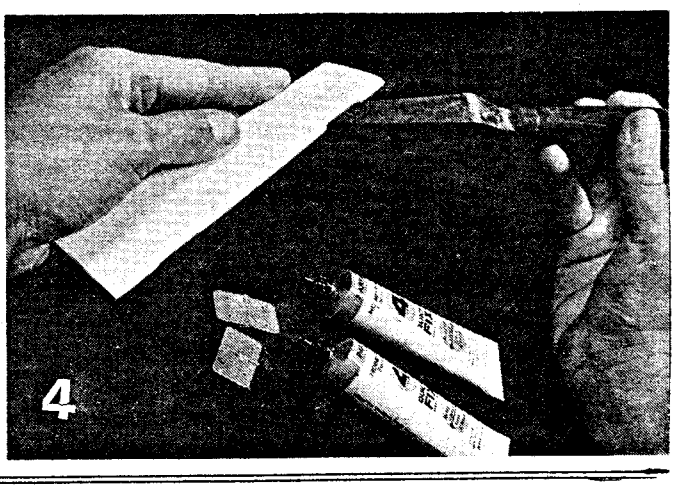
Det finns ett stort urval av rodergångjärn i marknaden idag. Dessa tillverkas oftast av nylon och har, såsom allt annat, för- och nackdelar. Jämfört med gångjärn av nylonband är dessa svårare att montera på ett hållbart sätt men ger betydligt snyggare installationer då gångjärnen kan monteras efter det att modellen är målad.

Användandet av en s.k."Hinge Slotter" (tillverkas av bl a Goldberg och DuBro) underlättar monteringen betydligt. Bild 1 visar en "Slotter"-kniv som skär ut ett spår i vilket gångjärnets ena halva skall limmas fast. Genom ett mellanlägg (linjal) kommer spåret i rodrets centrumlinje. När spåret skurits upp avlägsnas de balsarester som ligger kvar i spåret med en krokliknande kniv (medföljer i satsen) Bild 2: En droppe olja hindrar lim att fastna i leden. Se upp bara så att inte olja kommer på de ytor som sedan skall limmas fast. Bild 3: Med en palettkniv läggs epoxylim i ett tunt skikt på gångjärnet och (bild 4) även i det spår där gångjärnet skall placeras. Gångjärnen sätts på plats och överflödigt lim tas bort. Fäst först samtliga gångjärn i de fasta ytorna - därefter i de rörliga roderytorna.









ATT LIMMA HUVAR

Jag använder Aralditlim av den långsamhärdande typen (24 tim) som man köper i vanliga butiker. Först målar jag, och gör klart inredningen, där huven skall sitta. Jag skär först ner ett litet spår i kroppen som huven passar i och får samtidigt en ren träyta att limma på. Jag slipar den yta på huven som skall limmas med vattenslippapper (360) och tvättar samtidigt med ett, för materialtypen lämpmedel så att fett och fingeravtryck försvinner från limfogsytan. När limmet har härdat färdigt, maskerar jag av huven så att jag inte kladdar ner den. Sedan slipar jag bort ojämnheter och spacklar med Sig Epoxolite. Därefter lackar jag och målar modellen i sin helhet.

Vänliga hälsningar, Ove Andersson.

Justerbara utledare

BILDTIPS AV CONNY ÅQVIST.

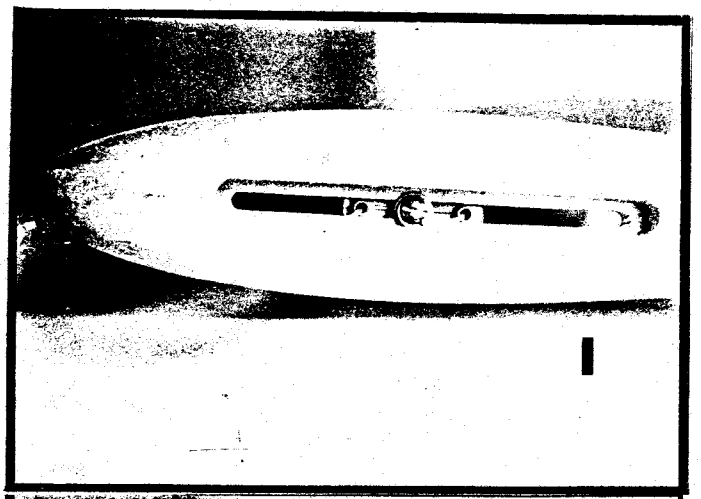
Ett stuntplans flygegenskaper hänger till stor del samman med den vinkel linorna lämnar planet. Utgångsvinkeln varierar från pilot till pilot beroende på vilken flygstil just han föredrar och på själva planets egenskaper.

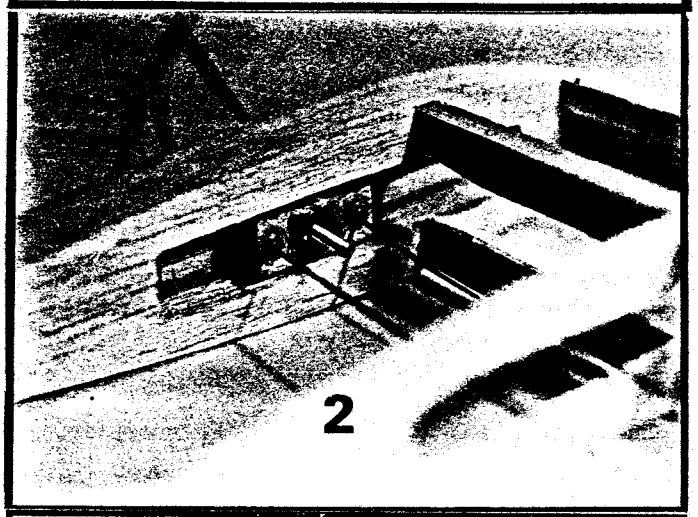
Vid intrimmningen av en stuntmodell är det därför ytterst värdefullt att ha en möjlighet att "pröva" sig fram genom att kunna ändra utledarna. Visserligen är det mycket svårt att hitta det exakt rätta läget då detta kan variera med andra omständigheter men håller man på att bygga ett plan bör man absolut förse detta med denna möjlighet.

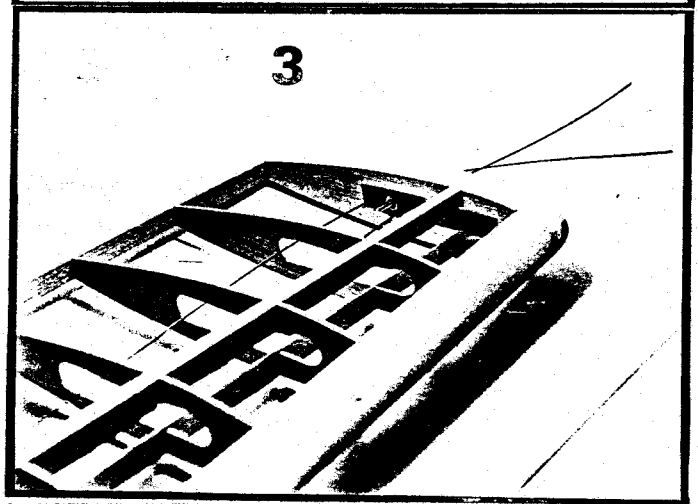
Att förse planet med justerbara utledare kräver lite extra arbete men kan rädda en modell som annars vore omöjlig att trimma in p g a felaktigt placerade utledare.

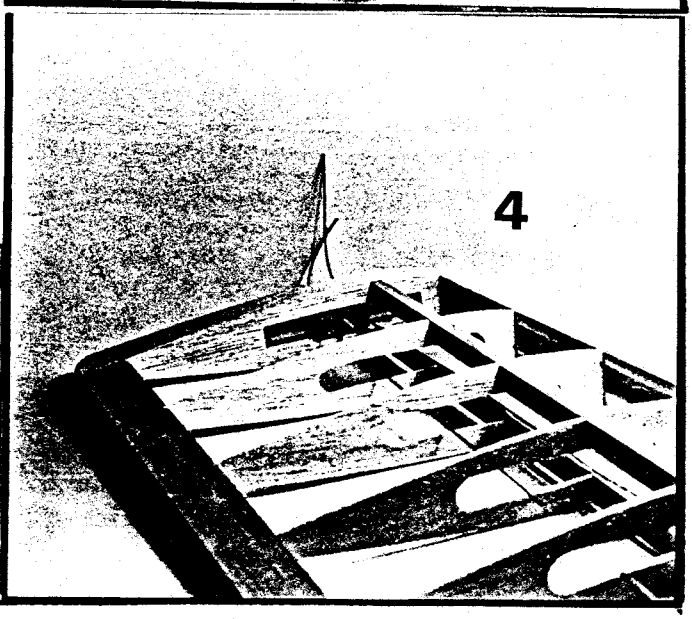
Beträffande själva tillvägagångssättet vid intrimmningen finns här många bra artiklar i t ex Flying Models och andra amerikanska modellflygtidningar. Al Rabe har beskrivit stuntintrimmning i sina Mustunt- och Mustangartiklar.

Bilderna här intill talar för sig själva: 1/ en färdiginstallerad utledarguide. 2/ Rödbok, mässingrör, blindmutter, skruv och plywood är allt som behövs. 3/ Här ses utledaren i sitt bakre läge. 4/ Observera att man måste skära ut material ur mittbalken samt att hålen i spryglarna, genom vilka utledarwiren löper, måste göras vidare.. 5/ En bild på en löstagbar vingtipp. Sista sprygeln görs av plywood. Blytyngden skruvas fast i denna sprygel eller förpackas i skumplast. Två skruvar med blindmuttrar håller fast tippen som görs av mjuk balsa. (Obs, fäll in en bit plywood i tippen som skydd mot skruvskallarna.


1


2


3


4

5

Men så har träningsmöjligheterna inte varit de allra bästa här på västkusten.

Bäst av de danska gästerna lyckades Carsten Thorhauge med en 5:e plats, men marginalen till 6:an Ingolf Jonsson var minimal: 16 p. Ingolf flög sin noshjulsförsedda Gieseke och demonstrerade vid sista flygningens landning detta landställs olägenhet då modellen började "gallopera" på asfalten dessbättre utan större skador än en avflugen hjulkåpa.

Leif Mortensen från Aviatorklubben i Danmark kom till tävlingen mycket otränad men VM-takterna sitter i och flygpoängen förbättrades under dagen. Med 71 p slog han klubbkamraten John Amnitzböll och tog en 7:e plats. Tävlingens enda demonterbara modell medfördes förresten av John. Danskarna har ju blivit lite av specialister på delbara modeller och vi har en del att lära här. Johns modell var försedd med en Merco 61:a men ganska liten till formatet.

Conny Åqvist:s gröna Nobler-variant har vi sett många gånger förut men frågan är nog om den hänger med så värst länge till. Den håller bokstavligen på att ramla i småbitar. Men så har den också åtskilliga år på nacken. Flyger bra gör den fortfarande men Conny lyckades dock inte flyga till sig en bättre placering än en 9:e plats den här gången.

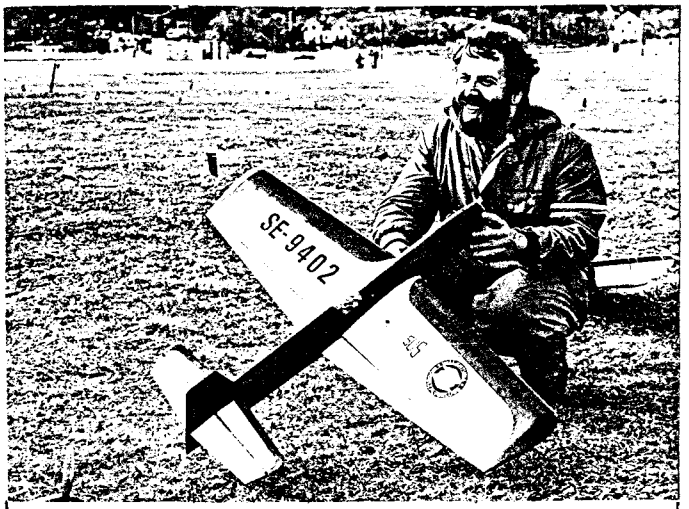
Mest otur under dagen hade Johannes Thorhauge som de två första flygningarna fick alltför rik motorgång och inte kunde genomföra något program. Sista flygningens 1453 p räckte inte till mer än en 10:e plats i den hårda konkurrensen, så vi kommer att få se upp med en revanschsugen Johannes vid Limfjordtävlingen i pingst.

Tappert domarpar: Lars-Åke Andersson och Hans Öhlund kämpade tappert med att hålla ordning på alla papper i blåsten.

Ulf Selstam

SLIS-Bulletinens utsände medarbetare: Klas Yhland, rapporterar från semistunten på nästa sida.

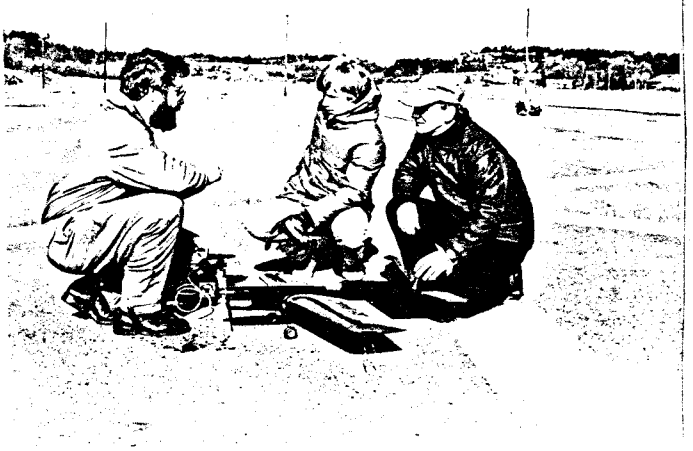
Ingolf Jonsson m Gieseke-Nobler



Åke Nyström m Gieseke-Nobler

Leif Mortensen m Super Chipmunk

Fr v: Åke Nyström, Johan Rasmusen Jan Bjärnby



SEMISTUNT.

Inom semistunt ställde sju man upp och det flögs över valfritt asfalt eller gräs. Gräset är visserligen mjukare än asfalt att krascha i men det är inte lika stadigt att stå på.

Förste man att beskådas i luften av domarna Leif Kärrman och Tommy Öhlund var Raimo Barck som blev tvungen att flyga sin gamla Twister i stället för sin nya modifierade Banshee (Barckshee) som han oturligt nog smällde helgen innan tävlingen. Raimo får sägas ha gjort en stor prestation med tanke på att han började tävla för bara ett halvår sedan.

Andre man i cirkeln var Stefan Olsson från Uddevalla som även han flög en Twister fast då med en Enya 35 Special. I första flygningen trillade dämparen av med diskning som följd. 2:a och 3:e flygningarna gick dock bra så det gjorde ju inte så mycket.

Därpå var det Ingemar Larssons tur att hålla i handtaget till sin Oliver Tigreförsedda kärra. Ännu en gång bevisade han att det går utmärkt att hävda sig i semistunt med en 2,5 -motor.

Som fjärde man startade Ulf Ponner med likadan kärra och motor som klubbkamraten Stefan Olsson. Ulf hade dock problem med motorn som ville lägga av i buntarna. Båda två hade f.ö. sina Enyas med ljuddämpartryck.

Härnäst var det Jan Berndtssons tur att beträda cirkeln med sin OS 40 FSRförsedda Stilletto. Även om kärran är lite instabil i planflykten så gjorde Janne bra ifrån sig med en 1:a plats som belöning.

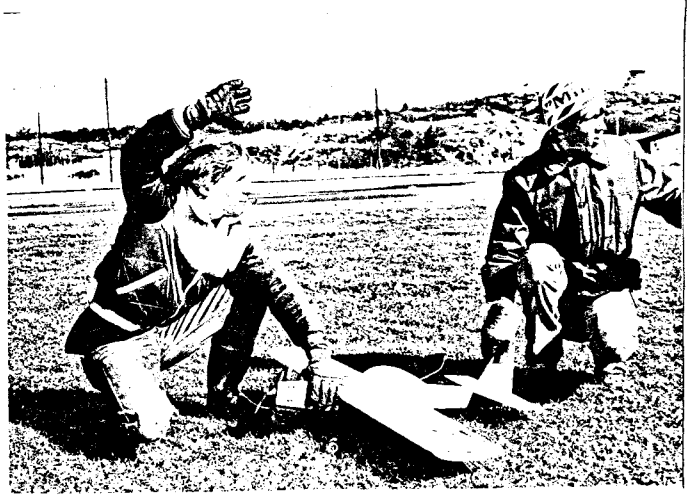
Även Klas Yhland tampades med en instabil modell. Tyngdpunkten hade visst åkt bakåt lite när han bytte till klunktank kvällen före tävlingen. Efter andra flygningen flyttades den fram igen och se: det plus ett par manövrar till gjorde susen. Klas slutade på en 6:e plats.

Till sist var combatanten Dan Johnsson i tur att visa upp vad han kunde. Tyvärr räckte soppan för länge, när den äntligen tog slut satt domarna redan och fikade. Detta bidrog nog till att poängen inte räckte längre än till en sista placering.

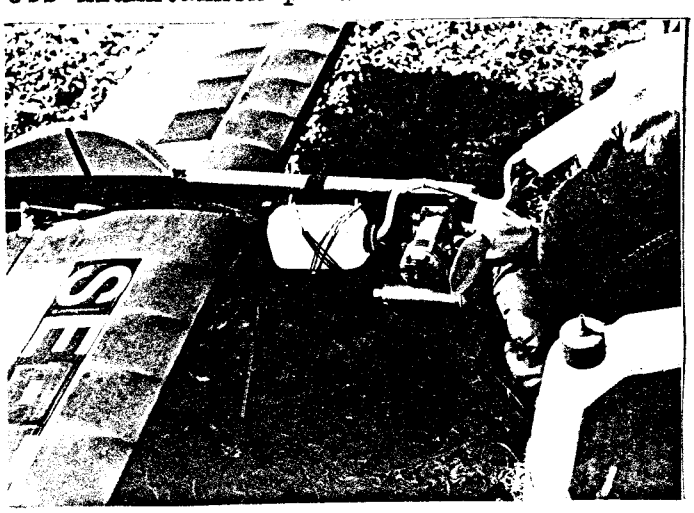
/Klas Yhland, AKMG./

Foto: U.Selstam

Raimo Barck med sin Twister
Obs klunktanken på undre bilden.



Stefan Olsson ger klartecken för start. Ulf Ponner är medhjälpare.



Medlemmar i S.L.I.S.

Aaltio, Lasse	Kallioimarteentie 11 B 39	01350 Vantaa 35,FINLAND		10
Abrahamsson, Ingvar	Almvägen 10 A	372 00 Ronneby	0457 - 24 30 8	5
Andersson, John	Önskevädersgatan 17	417 35 Göteborg		7
Andersson, Lars-Åke	Hembyggarevägen 9	416 76 Göteborg	031 - 26 25 37	1
Andersson, Ove	Åsgatan 2 C	724 63 Västerås	021 - 13 17 42	2
Aronsson, Göran	Box 122	540 50 Moholm	0506 - 20 16 7	9
Bagge, Johan	Lokegatan 24	602 36 Norrköping		115
Barck, Raimo	Västra-Ryds Prästgård	196 90 Kungsängen	0758 - 79 01 8	65
Barck, Rolf	Rönnbärsvägen 49	196 31 Kungsängen	0758 - 73 93 5	114
Berndtsson, Jan	Eriksvägen 5	433 00 Partille	031 - 26 60 00	40
Bertilsson, Ingemar	Pl 1500	820 27 Söderala	0270 - 56 04 0	46
Bjernby, Jan	Box 17	430 33 Fjärås	0300 - 40 43 8	3
Björnwall, Erik	Kartstigen 9	912 00 Vilhelmina		111
Blom, Willy	Evalundsvägen 40	138 00 Älta	08 - 77 33 272	4
Borg, Magnus	Utgårdsvägen 29	136 43 Handen		99
Böhlin, Mats	Järingsgränd 19 nb	163 63 Spånga		55
Börjesson, Karl-Erik	Vallby 3	430 33 Fjärås	0300 - 40 13 9	5
Danielsson, Thomas	Befälsgatan 10	415 05 Göteborg		102
Danielsson, Ulf	Domarevägen 3	433 44 Partille		103
Ekberg, Rolf	Box 82	196 21 Kungsängen	0758 - 74 18 6	71
Ekström, Staffan	Hylla	270 35 Blentarp	0416 - 13 20 6	66
Engberg, Stefan	Tjalvevägen 12	182 64 Djursholm	08 - 75 53 576	31
Eriksson, Esbjörn	Mälarhöjdsvägen 5	126 57 Hägersten	08 - 46 14 04	74
Eriksson, Lars	Falkvägen 12	811 00 Sandviken	026 - 27 00 26	34
Eskilsson, Alf	Ringgatan 17	434 00 Kungsbacka	0300 - 11 76 6	6
Forbech, Henning	Kirkevej 42	7830 Vinderup, DANMARK		45
Franzén, Mats	Yttersvängen 10	654 68 Karlstad		70
Freundenthaler, Pär	Gruvgången 119	653 43 Karlstad	054 - 13 07 24	107
Goude, Jonny	Bersvägen 45	820 27 Söderala		7
Grahn, Gunnar	Ättehögsgatan 2 A	416 74 Göteborg	0270 - 57 60 9	25
Grenholm, Bertil	Götaholmsgatan 10:18	415 01 Göteborg	031 - 25 63 14	62
Hallgren, Claes	Box 127	450 54 Hedekas	031 - 21 66 91	41
Hansson, Anders	Scheelegatan 2 A	212 28 Malmö	0524 - 11 01 2	83
Hansson, Anders	Gryningsvägen 4	231 00 Trelleborg	040 - 29 07 89	43
Hansson, Ingmar	Nr 19 Järestad	272 00 Simrishamn	0410 - 16 80 6	109
Hansson, Niclas	Önskevädersgatan 47	417 35 Göteborg		75
Harsem, Petter	Tangerudsvn 49 B	Oslo 9, NORGE	00947-2 100956	90
Helje, Lennart	Smålandsvägen 15	186 00 Vallentuna	0762 - 28 82 8	8
Helmbro. Lars	Kungsgatan 93	461 00 Trollhättan	0520 - 16 86 2	33
Hermansson, Thomas	Melodivägen 8	451 71 Uddevalla		112
Hollner, Peter	Oxelvägen 21	130 12 Älta		84
Huss, Erik	Grimsö Bodar, Skolan	770 31 Riddarhyttan	0581 - 92 07 2	23
Ingvaldsen, Geir	Tømmervikstraen 3 Hundvåg	Stavanger 4020, NORGE		27
Isacsson, Ronnie	Giggvägen 17	440 06 Gråbo	0302 - 40 14 5	9
Jansson, Claes	Vårlöksvägen 29	430 33 Fjärås		10
Jersling, Per	Tunnelgatan 3	275 00 Sjöbo	0300 - 40 59 4	57
Jinbäck, Thomas	Box 2	275 00 Sjöbo	0416 - 10 26 4	89
Johannesson, Håkan	Lingonvägen 31	448 00 Floda	0416 - 11 17 5	12
Johansson, Gösta	Praktejdervägen 9	184 00 Åkersberga	0302 - 31 70 0	52
onsson, Ingolf	Gullrisstigen 2	430 33 Fjärås	0764 - 22 04 6	58
Järvinen, Kari	Kellaritie 7 A	00700 Helsinki 70,FINLAND	0300 - 40 65 0	94
Kainulainen, Kauko	Regnvädersgatan 3	417 32 Göteborg		37
Krantz, Erland	Tallvägen 5	360 51 Hovmantorp	031 - 53 51 03	91
Kärrman, Leif	Almekärrsvägen 103	443 00 Lerum		63
ake, Raymond	Hästskovägen 38	462 00 Vänersborg	0302 - 11 44 5	32
rsson, Ingemar	Kastanjevägen 23	462 00 Vänersborg	0521 - 17 62 4	44
Lindström, Martin	5:e Bjurhovdagången 11	723 53 Västerås	0521 - 11 21 0	92
Lindström, Mats	Krönvägen 16	813 00 Hofors		28
Linné, Erling	Sigtuna Folkhögskola, Box 57	193 00 Sigtuna	0290 - 21 52 6	54
Littke, Håkan	Furulundsvägen 14	186 00 Vallentuna		56
Ljunglöf, Jan	Svartebäcksgränsen 635	136 66 Handen	0762 - 21 32 2	13
Lund, Rolf	Pl 629	820 23 Bergvik	08 - 77 78 608	47
Lundgren, Anders	Humlevägen 10 G	440 03 Floda	0270 - 20 21 2	14
Lundin, Björn	Jonsbolsvägen 19 F	663 00 Skoghall	0302 - 31 40 3	97
Mattsson, Lennart	Harrisstigen 2	430 33 Fjärås	054 - 15 09 86	61
Midbjer, Peter	Molnvädersgatan 22	417 35 Göteborg		68
Mittler, Hans	Oxelvägen 55	138 00 Älta	031 - 53 59 39	50
Mortensen, Leif	Herningvej 94	9220 Aalborg Øst,DANMARK	08 - 77 31 776	77
Nordén, Lars	Vinkelvägen 11	180 21 Österskär		64
Norlén, Göran	Torkel Höges Gränd 12	223 75 Lund	0764 - 66 52 8	15
Nyström, Anders	Oslogatan 36	163 31 Spånga	046 - 12 70 63	105
Nyström, Åke	Norrgården 37	186 00 Vallentuna		18
Olofsson, Lars-G	Box 8044	421 08 V.Frölunda	0762 - 78 87 8	11
Olson, Mikael	Malmgatan 9 B	532 00 Skara	031 - 49 30 55	67
Olsson, Hans	Kornettgatan 48	778 00 Norberg	0511 - 12 02 0	72
Olsson, Stefan	Brattrödsvägen 40 G	451 44 Uddevalla		117
Palm, Leif	Tora Högsvägen 7	437 00 Lindome	0522 - 13 42 3	
Palm, Lennart	N:a Stenbocksgatan 9 A	252 42 Hälsingborg	031 - 76 14 47	36
			042 - 14 33 66	88

Percival, Glen	Klarinettvägen 213	434 00	Kungsbacka	0300 - 16 98 6	16
Pettersson, Anders	Storgatan 7	582 23	Linköping	054 - 16 07 82	60
Pettersson, Bo	Björkhagsvägen 28	186 00	Vallentuna	0762 - 29 11 8	17
Pettersson, Lennart	S:a Strandvägen 7	832 00	Frösön	063 - 12 88 42	101
Pettersson, Thomas	Eldstensgatan 1	723 53	Västerås	021 - 11 97 71	38
Ponner, Ulf	Kälkgatan 23	451 62	Uddevalla	0522 - 70 92 5	118
Pontan, Sven	Idunvägen 33	136 42	Handen	08 - 77 73 711	22
Rabenhøj, Hans	"Brynet",Rydhave Slots Ungdomsskole, 7830 Vinderup,DANMARK				69
Rasmussen, Johan	Morstensvägen 62	186 00	Vallentuna	0762 - 27 08 3	48
Rindborg, Mikael	Lokevägen 5	182 61	Djursholm	08 - 75 51 397	51
Roos, Lars	J.W.Wulffsgatan 11	231 00	Trelleborg	0410 - 12 53 9	29
Rosberg, Thomas	Pl 2617 Ormanäs	243 00	Höör	0413 - 25 66 9	85
Salenmark, Ola	Arkitektvägen 65	572 00	Oskarshamn		30
Samuelsson, Sven	Högtrycksgatan 4	417 41	Göteborg	031 - 54 82 89	24
Sarin, Stefan	Videvägen 15	802 29	Gävle		113
Selstam, Ulf	Balladgatan 2	422 41	Hisings-Backa	031 - 22 00 50	19
Settem, Steinar	6417 Bolsøya	NORGE			106
Strand, Lennart	S:a Jordbrovägen 133	136 51	Handen	0750 - 26 18 69	42
Sundstedt, Carl-Göran	Vindhemsgatan 32	752 27	Uppsala	018 - 10 81 57	35
Svensson, Hans	Andersvägen 1 4 tr	171 53	Solna		73
Thörngren, Roland	Måltemyrsvägen 3 C	451 34	Uddevalla	0522 - 13 93 4	116
Viberg, Karl-Gunnar	Sommarvägen 10	186 00	Vallentuna	0762 - 24 05 2	59
Wiesk, Sven	Valdus Hanssons Väg 10	440 06	Gråbo	0302 - 41 28 5	82
Widegren, Doris	c/o Narstam, Almvägen 10A	372 00	Ronneby		4[illegible]
Yhland, Klas	Överås Parkväg 7	412 74	Göteborg	031 - 40 68 96	110
Åhling, Johan	Höstvägen 9	137 00	Västerhaninge	0750 - 22 71 8	108
Åqvist, Conny	Blomstergatan 5	450 40	Kungshamn		21
Öhlund, Hans	Tamburingatan 7	421 45	V.Frölunda	031 - 45 75 49	2[illegible]
Öhlund, Tommy	Karnielgatan 65	421 51	V.Frölunda	031 - 47 47 12	[illegible]

NYTILLKOMMNA MEDLEMMAR UNDER 1981

Bengt Ström	Önskevädersg. 37	417 35	Göteborg	031 - 53 43 88	76
Kent Jansson	Floragatan 2	633 52	Eskilstuna		79
Magnus Söderqvist	Måldomaregatan 6 D	431 32	Mölndal	031 - 87 57 86	81
Bert Söderlund	Rådmansgatan 1 D	632 32	Eskilstuna		86
Christian Sundberg	Ebbagatan 6	138 00	Älta	08 - 77 30 764	119
Mikael Lindström	Knackholmsvägen 12	138 00	Älta	08 - 77 30 386	120

HOBBYCENTER

VÄLKOMMEN TILL GÖTEBORGS NYA HOBBYAFFÄR.

Karl Johansgatan 7
Tel: 031 - 12 62 20

LAKES hobby

SÖDERGATAN 22 462 00 VÄNERSBORG TEL. 0521-12619

REGUS HOBBY GRÅBO TEL: 0302-41285

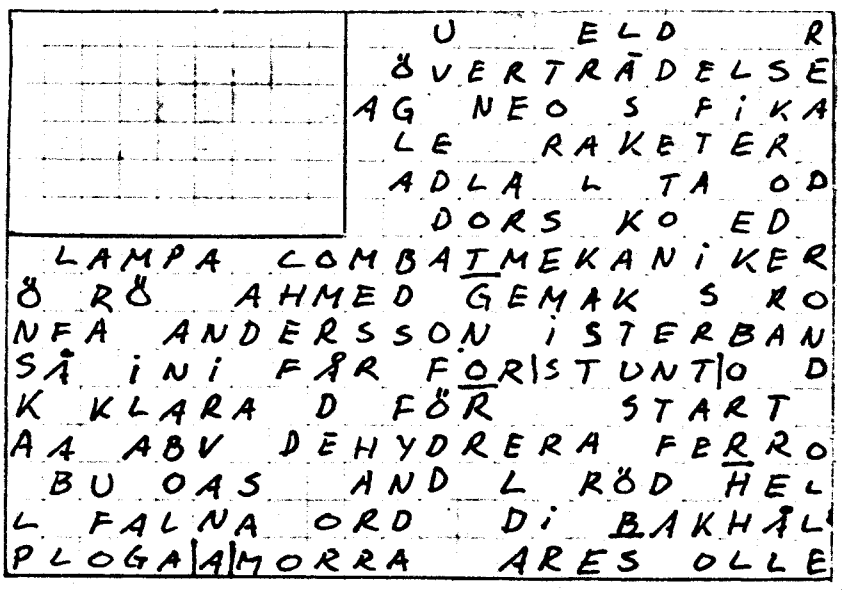
STUNTKRYSSET NR 3.

Dags för ett nytt stuntkryss. Tyvärr har inga rätta lösningar inkommit till redaktionen trots många fina bidrag. Var kanske krysset alltför svårt? Eller var det svårt att läsa? Bättre lycka nästa gång - huvudsaken är ju i alla fall att bidrag kommer in i tidningen, eller hur? Tröstpris i form av en dekal har gått ut till de två närmast rätt lösta korsorden.
Här nedan hittar du den rätta lösningen på förra krysset

Fatta pennan och gnugga geniknölarna - hör gärna av dig om trycket har varit så dåligt att du inte har kunnat läsa orden i korsordet. Jag kommer dock inte att ge några ledtrådar till lösning.

STUNTKRYSSET NR 3

Gör som tidigare - lossa sidan försiktigt eller skriv av krysset om du vill spara tidningen. Skicka in lösningen snarast till redaktionen. Först öppnade, rätta lösning belönas även nu med ett års medlemsskap i SLIS. Förutsättning för deltagande är, som tidigare att ett bidrag i någon form medsändes samtidigt. Redaktionen förbehåller sig rätten att publicera alla insända bidrag

Lösningen insänd av:

Namn:
Adress:
Postadress: