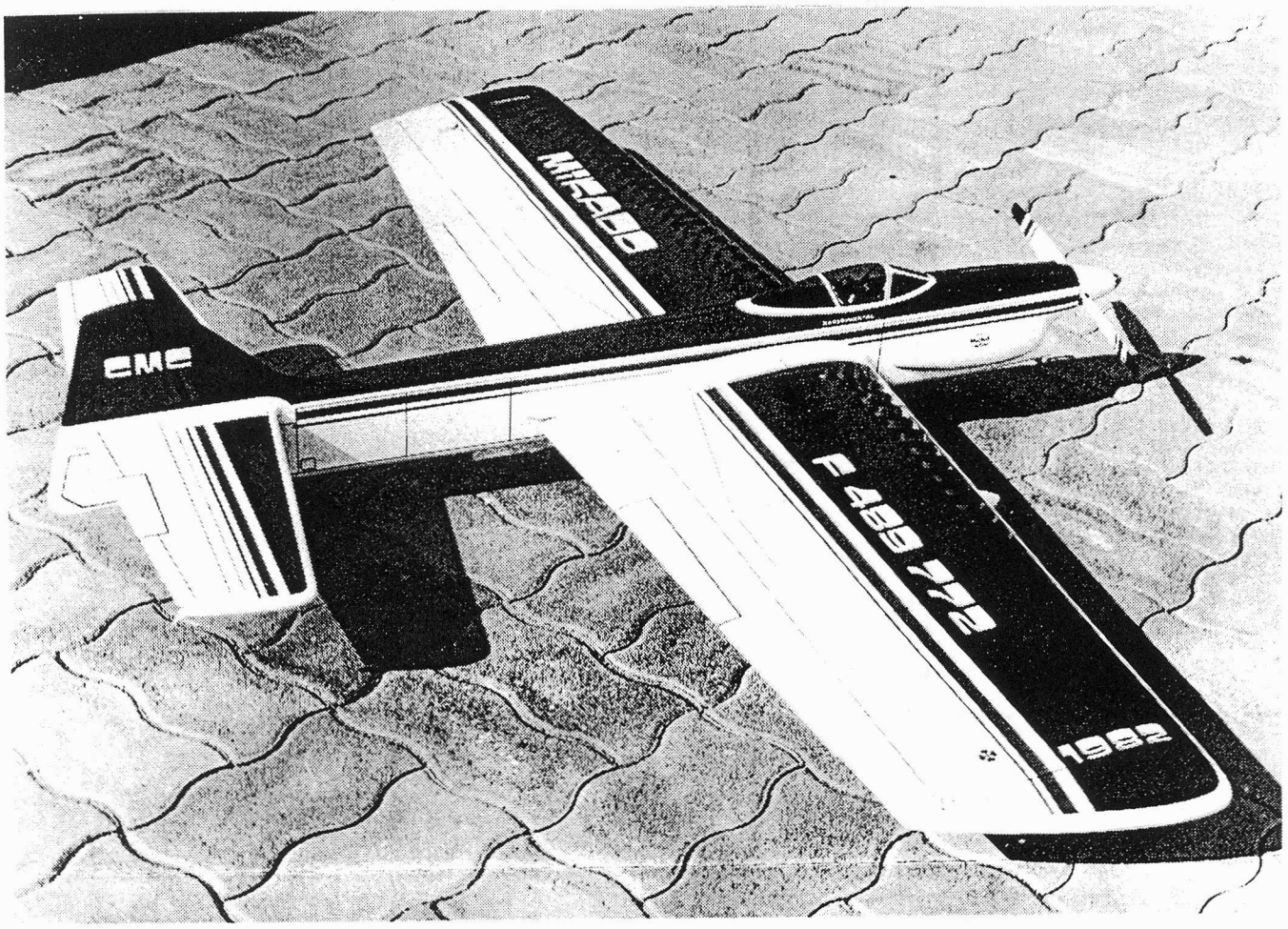
LINAD

Medlemstidning för Sveriges Linflygares Intresseframjande av Stunt.

Nu också med Combat Speed Teamrace Skola.



"Mikado byggd av Yves Fernandes, Frankrike.
I-beam vinge klädd med silkspan (japanpapper).

Innehåll:

Protokoll SLIS Öst årsmöte
Regeländringar FAI
Tävlingskalender
Dekal - tävling
Combat tips
Spitfire MK 1 (Combat)
Speed
Wildfire (Speed)
Stunt, att bygga själv
Bolly propellrar
Tunnare propellerblad
Byggtips
ME 109 G
Stuntpärmsidor

1

1987

LINA

Med SLIS - Bulletinen

SLIS-Bulletinen är en medlemstidning som utgår till samtliga anslutna till Sveriges Linflygares Intressefrämjande av Stunt.

UTKOMMER: Med ca 4 nummer per år.

BIDRAG: till tidningen skickas till redaktionen, adress nedan.

PRENUMERATION: genom medlemsskap. Årsavgift 40 Kr (1987)

POSTGIRO: 96 34 51 - 0

ADRESSER:

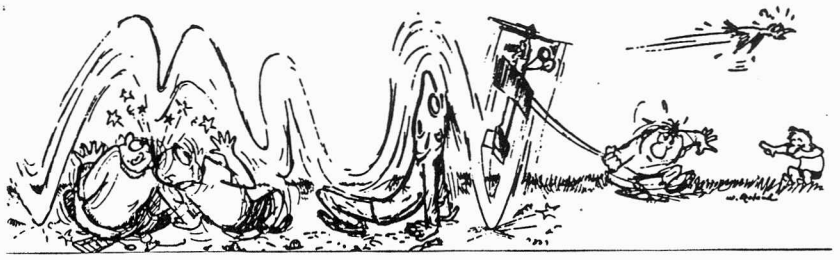
Ordförande Region Öst/Nord:
Willy Blom
Evalundsvägen 40
138 00 Älta
Tel: 08-77 33 272

Ordförande Region Väst/Syd:
Lars-Åke Andersson
Hembyggarevägen 9
416 76 Göteborg
Tel: 031-26 25 37

Redaktionen:

Kopiering och distribution:
Ove Andersson
Åsgatan 2 C
724 63 Västerås
Tel.: 021-131742
Säkrast vard. 17,00-17,45
eller efter kl. 21,30.

Combatredaktör:
Johansson Christian
Södermarksvägen 7 B
372 00 Ronneby
0457 - 24389



Fortfarande efterlyser vi någon som kan åtaga sig att vara redaktör för denna tidning. Organisationen borde vara så att det är en huvudredaktör, samt klassredaktörer. Mitt eget engagemang ser jag som tillfälligt, jag ville hjälpa till att få igång tidningen igen. Det jag åtagit mig är kopieringsjobbet ej skrivandet.

Detta nummer går ut till alla som var medlemmar förra året plus nya medlemmar.

Nästa nummer beräknas utkomma omkring månadsskiftet april-maj.

Ove

SLIS - TRÄFF I KUNGSBACKA

Lördagen den 14 mars kl. 12,00, Lindälvsskolam Ungdomsgården, vid Kungsmässan.

Flygmeeting är planerat den 16 maj (lördag).

Eskilsson Alf
Ringgatan 17
434 00 Kungsbacka

0300 - 11766

Landslagsligan 1986 F2C

	Vårtävlingen	Solnas Pokal	Sörmlandstävlingen	Oxelö Pokalen	SM	Höst-tävlingen	Galax Open	Summa
Samuelsson/Axtilius	4.39.5	3.51.6	(3.41.1)	4.01.5	3.47.8	—	3.41.7	11.21.1
Andersson/Åhling	—	(3.48.9)	3.58.4	—	3.52.1	4.11.2	3.56.1	11.46.6
Gustavsson/Härne	4.05.1	(3.46.3)	3.57.7	3.59.0	3.55.0	4.18.6	4.06.4	11.51.7
Bengtsar/Carlsson	4.14.0	4.28.9	(4.05.4)	—	—	—	—	18.42.9
Appring/Röhlin	—	—	—	—	—	4.01.0	(3.59.2)	24.01
Östman/Bejhem	—	—	—	—	—	—	(4.51.5)	30.0
Bengtsar/Bengtsar	—	—	—	5.13.2	4.28.0	—	—	—
Larsson/Appring	4.16.3	—	—	—	—	—	—	—

Protokoll för vid årsmöte för SLIS-Nord/Ost.

Närvarande: Willy Blom
Ove Andersson
Conny Sahlin
Per Stjärnesund
Johan Ahling
Peter Buch
Arne Frinndal

§ 1. Ordföranden hälsade välkommen och förklarade årsmötet öppnat.

§ 2. Frågan om årsmötets behörighet var riktigt utlyst besvarades med JA.

§ 3. Den fastställda dagordningen godkändes.

§ 4. Val av årsmötesfunktionärer:

Ordförande Willy Blom
Sekreterare Per Stjärnesund
Justeringsmän: Willy Blom och Ove Andersson

§ 5. Inkomna motioner: Inga.

§ 6. Verksamhetsberättelse:

4 st SLIS-bulletiner har utkommit.
Stadgarna har varit publicerade i bulletiner.

§ 7. Styrelsemedlemmar i S.L.I.S Nord/Ost:

Ordföranden Willy Blom	kvarstår 1 år till	
Sekreterare Johan Rasmussen	"	1 " "
Kassör Ove Andersson	"	1 " "

Nyval:

Revisorer: Conny Sahlin 1 år
Arne Frinndal 1 år

Revisorsuppleant: Per Stjärnesund 1 år

§ 8. Övriga frågor:

a) Kassaboksredovisning:
2.753:03 kronor är innestående saldo 861231
varav 880:- kronor är medlemsavgift för 1987.

Revisorerna har granskat siffrorna och godkänt dem.

b) S.L.I.S Nord/öst föreslår

att flytta årsmötet till senast 1 mars
att kassören inte behöver tillhöra riksstyrelsen
ändring av § 18. Riksstyrelsen skall fungera under 2 år istället för 1 år.

c) Medlemsavgiften för 1988 skall vara oförändrad, alltså 40 kronor.

d) Nytt namn på tidningen.
Tidningen döps om till "LINA" med innehållande av SLIS-bulletin.

e) Ny viljeinriktning:

1. En huvudredaktör för tidningen "LINA" och helst en grenklass-redaktör för varje klass.
2. Att huvudredaktören får ansvaret att utse de 2 revisorerna + suppleant.

f) Mötesdeltagarna tyckte att en ny dekal skall tas fram när tidningen ändrar namn.

En pristävlan utlyses i tidningen angående utformning av dekalen.

g) För att visa att tidningen LINA finns skickar Willy Blom in en informationsartikel till tidningen Allt om hobby.

§ 9. Ordföranden tackar mötesdeltagarna för visat intresse och förklarar årsmötet avslutat.

Vid protokollet

Per Stjärnesund

Förslag från SMFF:s Grenstyrelse Linflyg till Grenfonferens vid SMFF:s årsmöte 87-04-04-05

Nr 1 Tävlingsavgifter
Grenstyrelsen föreslår att tävlingsavgifterna är oförändrade, d v s:

Juniorer	10:-/klass
Seniorer	25:-/klass

Samtidigt rekommenderas också klubbarna att inte höja sina deltagaravgifter, då förhoppningen är att lägre startavgifter medför större deltagarantal.

Nr 2 Skyddshjälm
Grenstyrelsen föreslår följande tillägg till regeln om krav på skyddshjälm:
Tävlingsledare kan vid behov godkänna annan skyddshjälm med god skyddande förmåga.

Nya regler 1987 FAI Sporting Code

F2B

4.2.8. Number of Flights: In the second sentence change "two" to "three" as underlined: "...The 15 highest scoring individuals, on the basis of their highest single score in the qualifying flights, are entitled to three final flights, which in world championships will be flown on the third contest day."

Reason: clarification.

4.2.14. Classification: In a) amend the second sentence as underlined: "...The classification of the 15 finalists will be done according to the sum of the 2 best finals flights."

Reason: clarification.

4.2.14. Classification: In b) amend as underlined: "To establish the national scores for team classification, for the 15 finalists, add the sum of the 2 best finals flights."

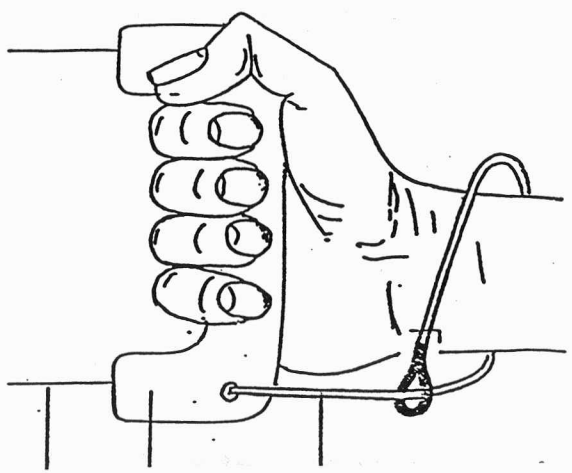
Reason: Clarification.

F2D

4.4.6.a) Controls. Change the wording in a) from "axis of the control handle" to "inboard face of the grip of the control handle."

Reason: It is rather difficult to accurately define or measure the "axis" of a control handle. Most flyers fly with the handle cupped in their fingers so the inboard face of the grip actually determines the length of the control system. With this new rule a simple fixture with two pegs could be used to hold the handle for measurement.

4.4.6.b) Add new sentence: "A security cord shall be used on the control handle." (See Addendum I)



4.4.8. Streamer. First sentence to read: "The streamer shall consist of double weight crepe paper (80 g/m²) or any ~~synthetic~~ replacement with equivalent strength, not less than 2.25 m or more than 3 m long and 3 ± 0.5 cm wide, fixed"....etc.

4.4.14 a) Offences. Add the following to a): "Leaving the center circle is defined as placing one complete foot completely outside the marked circle."

Reason: The present rules have no definition of "leaving the center circle". This frequently leads to disputes.

4.4.15. Add paragraph q): "The pilot unties the link between his ~~wrist~~ wrist and the control handle."

F2D

4.4.16.d) Classification. Add: "This draw must be organized in such a way that every contestant or team manager can witness its impartiality."

Reason: Clarification. Some competitors can get the feeling that a bias exists in the draw order if they cannot observe it directly.

U.S.A.
4.4.18. Judges and Timekeepers. Delete the final sentence of paragraph 4.4.18 and insert the following: "A panel of three timers will work together at a table. One timer will be designed as the MATCH TIMER. His duties will include timing the engine starting period, two minute starting limit, and the four minute match. The other two TIMERS will each time the airtime of one of the contestants.

A minimum of two pairs of CUT COUNTERS will be used. Each pair of cut counters will be composed of a counter for each contestant. The pairs of cut counters will position themselves at least 90 degrees apart in positions that maximize visibility considering wind and sun conditions.

The CENTER MARSHALL shall be responsible for signaling the start of combat, ordering the contestants to fly level when both strings have been cut, and for watching for rules infractions.

All of these officials will meet together at the end of the match to determine the cuts, airtime, and penalties."

Medlemmar 1987

T.o.m 15 Feb

Bertilsson Ingemar
Ellne 5555
826 06 Söderala
0270 - 56040

Franzén Mats
Petersbergsv. 56
462 00 Vänersborg
0521 - 63434

Johannesson Håkan
Lingonvägen 31
448 00 Floda
032 - 31700

Krantz Erland
Tallvägen 5
360 51 Hovmanstorp

Olson Mikael
Hindersbogatan 17
532 00 Skara
0511 - 15861

Samuelsson Bengt-Olof
Vetevägen 13
183 67 Täby
08 - 7562274

Torgersen Ole
Lyngveien 9
2830 Raufoss
Norge

Abrahamsson Ingvar
Tallvägen 4
372 00 Ronneby
0457 - 24785

Bjernby Jan
Box 17
430 33 Fjärås
0300 - 40438

Frinndal Arne
Källängsvägen 26
181 44 Lidingö
08 - 7655869

Johansson Christian
Södermarksvägen 7 B
372 00 Ronneby
0457 - 24389

Larsson Ingemar
Forbondegatan 14
462 00 Vänersborg
0521 - 11210

Pettersson Anders
Munkhagsgatan 108 B
582 55 Linköping

Selstam Ulf
Humlevägen 1 E
448 00 Floda

Wallin Ulf
Kroggärdsväg. 32
394 70 Kalmar

Andersson Ove
Åsgatan 2 C
724 63 Västerås
021 - 131742

Blom Willy
Evalundsvägen 40
13800 Älta
08 - 7733272

Fällgren Göran
Sjögatan 4 A
613 00 Oxelösund
0155 - 36565

Johansson Gösta
Praktejderväg. 9
184 00 Åkersberga
0764 - 22046

Lindström Svante
Allévägen 10
803 70 Gävle
026 - 196253

Pettersson Bo
Randersgatan 95
163 43 Spånga

Seth Mårten
Jägarvägen 20
153 00 Järna
0755 - 71381

Zetterlund Jan-Olov
Tranbärsvägen 7
711 00 Lindesberg
0581 - 10237

Aronsson Göran
Finnströmsvägen 8
540 70 Hova
0506 - 30931

Busch Peter
Blockstensvägen 114
136 54 Handen
0750 - 27549

Helje Lennart
Heden 4647
780 64 Lima
0280 - 32366

Kainulainen Kauko
Väderstrecksgat. 12
417 31 Göteborg
031 - 535103

Linné Erling
Bokelundsvägen 17 B 2
352 48 Växjö

Pettersson Per-Olof
Byvägen 4
240 17 Södra Sandby

Sidén Peter
Skogsvägen 16
135 49 Tyresö
08 - 7701760

Wisur Tomas
Stenviksvägen 52
613 00 Oxelösund

Assermark Gert
Vallgatan 9
643 00 Vingåker
0151 - 10114

Ekberg Rolf
Box 82
196 21 Kungsängen
0758 - 74186

Helmbro Lars
Castorvägen 3
461 59 Trollhättan

Karlsson Leif
Vikingavägen 56
136 43 Handen
08 - 777 6081

Magnusson Lennart
Åsedavägen 16
360 76 Älghult

Pontan Sven
Idunvägen 33
136 42 Handen
08 - 7773711

Stjärnesund Per
Flygplansgatan 4 C
723 48 Västerås
021 - 114234

Täby MSK
Box 118
183 22 Täby

Bagge Johan
Lokegatan 24
602 36 Norrköping
011 - 133647

Eriksson Lars
Hantverkarbacken 18 A
811 61 Sandviken
026 - 270026

Hjort Stig
Sveavägen 9 D
961 45 Boden
0921 - 10437

Karlsson Stefan
Smedvägen 24
691 53 Karlskoga
0586 - 53890

Nilsson Kennet
Visätravägen 31 2tr.
141 49 Huddinge
08 - 7744094

MFK Red Baron
c/o A. Orrgård
Odlingsväg. 87
138 00 Älta

Strand Lennart
S. Jordbroväg. 133
136 51 Handen
0750 - 261869

Bengtsar Gösta
Panelvägen 6
122 44 Enskede
08 - 934253

Eskilsson Alf
Ringgatan 17
434 00 Kungsbacka
0300 - 11766

Hovmark Staffan
Bodastigen 17
151 45 Södertälje
0755 - 12096

Kimming Håkan
Kornbodsgatan 5
724 81 Västerås
021 - 359103

Nyström Anders
Ultunavägen 3
161 54 Bromma

Roos Lars
Slussgatan 6
231 00 Trelleborg
0410 - 10283

Svensson Per-Arne
V:a Järnvägsg. 11A
753 33 Uppsala
018 - 123410

Berndtsson Jan
Örjansvägen 6 B
433 50 Partille
031 - 741110

Evertsson Peter
N. Gärdesgatan 7
653 49 Karlstad
054 - 157031

Huss Erik
Grimsö Bodar
770 31 Riddarhyttan
0581 - 92072

Kossman Jan
Kvällsvägen 2 V
146 00 Tullinge

Nyström Åke
Ollonvägen 25
184 00 Åkersberga
0764 - 63639

Sahlin Conny
Hammarbacksväg. 14 C
724 67 Västerås
021 - 146257

Söderlund Bert
Rådmansgatan 1 D
632 32 Eskilstuna
016 - 422158

OBS!

En medlem har betalat in avgift utan att skriva namn och adress.
Inbetalningen är registrerad på postgirot 87-01-20.
Kontrollera om du är med i medlemsförteckningen, om inte, titta på ditt postgirokvitto.

1987-02-03
SVERIGES MODELLFLYGFÖRBUND
Linflyggrenen

TÄVLINGSKALENDER LINFLYG 1987

	DATUM	TÄVLING	KLASSER	ARRANGÖR	KONTAKTMAN
1.	10.5	Västeråstävlingen	F2A,F2C,GY	U044 Västerås FK MFS	Per Stjärnesund 021 - 114234
2.	16-17.5	Vårtävlingen	Alla klasser	B081 ÖSFK MFS	Staffan Hovmark 0755-12096
3.	30-31.5	Oxelöpokalen	Alla klasser	D103 Oxelösunds MFK	Hans Fällgren 0155-15686
4.	13.6	Windmill Cup	F2B+Semistunt	M134 Trelleborgs MFK	Lars Roos 0410-10283
5.	13.6	Brunnsklippet 87	F2D+Slow combat	K048 Ronneby MFK	Christian Johansson 0457/24607
6.	27-28.6	Solnas Pokal	F2A,F2C,GY	B256 Solna MSK	Jan Gustavsson 08-7519962
7.	8-9.8	Galax Open	F2A,F2C,GY	A006 MFK Galax	Kjell Axtilius 08-7744915
8.	16.8	Väsbyklippet	F2D+Slow combat	B273 Väsby MF	Mats Bejhem 0760-80179
9.	22-23.8	SM 1987	Alla FAI-klasser	A006 MFK Galax	Kjell Axtilius 08-7744915
10.	29-30.8	DM 1986 (lämpligt för alla distrikt)		resp distriktsförbund	
11.	5-6.9	Sörmlandstävlingen	Alla klasser	SMF	Hans Fällgren 0155-15686
12.	12-13.9	Vänersborgspokalen	F2B+Semistunt F2D+Slow combat	P036 Vänersborgs MK	Ingemar Larsson 0521-11210
13.	19-20.9	Hösttävlingen	F2A,F2C,GY	A006 MFK Galax	Kjell Axtilius 08-7744915

Internationella tävlingar

1.	6-7.6	Limfjordstävlingen	Alla klasser	Danmark	Grenchefen
2.	22-26.7	Europamästerskapen	Alla klasser	SMFF, Nyköping	"
3.	29-31.8	Brittiska Mästerskapen	Alla klasser	Storbritannien	"

Aviators Modelflyvere 50 år i 1987

Årets Limfjordsstævne bliver alle tiders jubilæumsstævne

Eftersom Aviators Modelflyvere har eksisteret siden 1937, kan modelflyveklubben i år fejre sit 50 års jubilæum. *Og fejres skal det ....*

Det sker især ske ved at gøre Limfjordsstævnet 1987 til alletiders største og bedste Limfjordsstævne. Det lyder helt amerikansk, men er ikke desto mindre alvor. Alle sejl vil blive hejst.

Både den sportslige og den udenomssportslige underholdning vil blive af hidtil ukendt størrelse. Præmierne vil også blive af sjældent set størrelse.

Vi forventer, at der vil komme væsentligt flere udenlandske deltagere end sædvanligt, både på grund af en energisk PR-aktivitet og på grund af det efterfølgende EM i Sverige.

De foreløbige rammer for stævnet er følgende:

Klasser:
F2A speed
1,00 cm³ speed
F2B kunstflyvning
F2B-begynder kunstflyvning
F2C team-race
F2D combat
Bemærk: Ingen Good-Year i år.

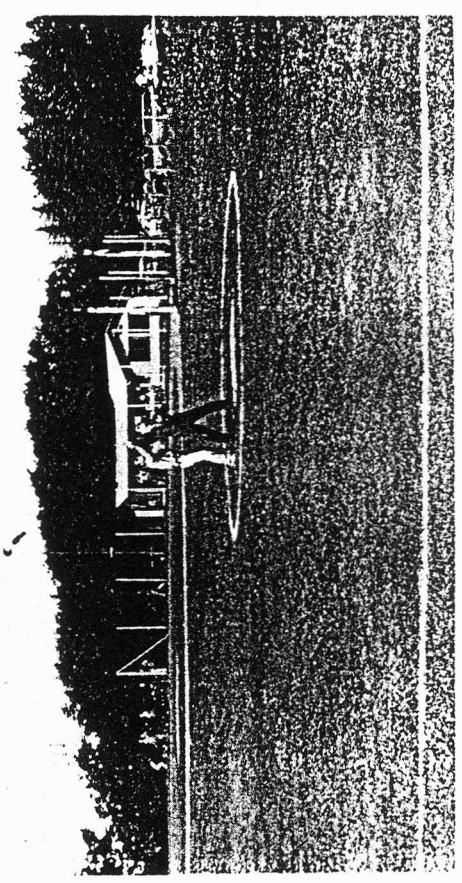
Tidsplanen er følgende, der dog kan blive ændret:
Fredag d. 5. juni: Ankomst
Lørdag d. 6. juni:
Kl. 9.00 konkurrencestart
Kl. 19.30 fællesspisning, derefter diverse morskabskonkurrencer, f.eks. mængdeflyvning. Forslag efterlyses.
Søndag d. 7. juni:
Kl. 9.00 konkurrence
Kl. 16.00 finaler
Kl. 19.00 jubilæumsbanket og præmieoverrækkelse
Mandag d. 8. juni: Afrejse
(Mandagen er fridag i det meste af Europa).

Vi er ved at få designet et jubilæumsmærke, som vil blive udleveret til alle deltagere, tidtagere og andre hjælpere. Vil *du* indrømme, at du ikke har dette mærke? Nej vel — så meld dig under fanerne!

Ud over din tilstedeværelse er klubben også interesseret i billeder og artikler fra klubbens barndom, samt at få kontakt til forhenværende medlemmer. Klubbens meriter og medlemslister fra før ca. 1965 er desværre gået støvets gang, så al information modtages med tak.

Vi vil bruge dette som basis for et PR-fremstød for modelflyvning i almindelighed og for Aviator i særdeleshed.

Alle forslag modtages med tak. Kontakt Jesper Buth Rasmussen, tlf. 08 31 91 98 (privat), 08 13 55 11 (job), 08 15 81 18 (klub, onsdag aften og lørdag eftermiddag).



Et kig ud over Aviators flyveplads ved Aalborg. I baggrunden kan man skimte asfaltbanen og klubhuset. Aviator har en virkelig dejlig linestyringsflyveplads.

Från grenstyrelse protokoll

Landslagsnominering: EUROPAMÄSTERSKAPEN 1987

F2A	Ove Kjellberg, Solna MSK Mats Böhlin, Stockholms RFK Göran Fällgren, Oxelösunds MFK	
F2B	Ove Andersson, Västerås FK Åke Nyström, Vallentuna MFK Lars Roos, Trelleborgs MFK	
F2C	Kjell Axtilius/Bengt-Olof Samuelsson, Galax Hans Andersson/Johan Åhling, Galax Jan Gustavsson/Gunnar Härne, Solna MSK	
F2D	Christian Johansson, Ronneby MFK Ingvar Abrahamsson, Ronneby MFK Bengt-Åke Fällgren, Oxelösunds MFK Reserv: Staffan Hovmark, ÖSFK	

Beslutades att Kjell tillskriver de uttagna för att få deras besked om möjlighet att deltaga.

EM Domare

IS INDICATED, WE HAVE ASKED THE NAJTIONAL AERO CLUB OF THAT COUNTRY TO APPOINT A JUDGE.

F.A.I. JURY:	S PIMENOFF	FINLAND	
	T AARTS	NETHERLANDS	ACCEPTED
	D THUMPSTON	GREATBRITAIN	ACCEPTED
F2B JUDGES:	M HARVEY	GREATBRITAIN	ACCEPTED
	J VAN OMMEREN	NETHERLANDS	ACCEPTED
	S ROSSI	ITALY	ACCEPTED
	L HELJE	SWEDEN	ACCEPTED
	Y SIROTKIN	U.S.S.R.	ACCEPTED
F2C JURY:	P FONTANA	ITALY	ACCEPTED
	K PLOTSINSH	U.S.S.R.	ACCEPTED
	~~R EKHOLM~~ D HEATON	~~FINLAND~~ GREAT BRITAIN	
F2D JURY:	I LARSSON	SWEDEN	ACCEPTED
	V HUNT	GREATBRITAIN	ACCEPTED
	G MICHIELS	BELGIUM	ACCEPTED
F2O CENTRE MARSHALL:	M HENRY	U.S.A.	

(pris)TÄVLING
Nu heter Bullen LINA.

Vid senaste årsmötet i SLIS-öst beslutade de närvarande enhälligt att döpa om Bullen till "LINA",detta för att tydligare visa att alla som flyger linflyg skall känna sig lika välkomna.

Samtidigt kom frågan om en ny dekal upp,eftersom det snart finns tillräckligt med pengar i kassan för att satsa på en ny dekal.

Problemet är således mest att dekalen skall vara så bra och snygg som möjligt. Därför ombeds du att delta i en tävling.Gör ett förslag och skicka in det.

Förslaget skall antingen likna det nya "LINA" (se framsidan) men med lite snitsigare stil,eller någon snitsig tilläggstext,så att man förstår vad saken gäller,om man t.ex. klistrar dekalen på bilrutan.Eller oxå kan du hitta på något eget,som innehåller ordet "LINA" eller på något annat sätt känns gemensamt för linflygarna.

Tycker du inte att vi skall satsa på en "LINA"-dekal,utan istället på den gamla SLIS-dekalen,då kan du skriva det oxå.

Första pris efter västeråsmaffians enväldiga bedömning blir ett års fri "LINA".

ps. Vet du någon som gör billiga dekaler,ring Ove 021/13 17 42

Jag vill att vi satsar på.....

.....LINA-dekal som på framsidan ☐

.....dito,men med tilläggstext ☐

.....

.....LINA-dekal enligt bifogat ☐

.....SLIS-dekalen ☐

skickas till: Ove Andersson
Åsgatan 2C
724 63 VÄSTERÅS

Hjälp valberedningen i SMFF med namnförslag till grenstyrelseledamöter.
Kontakta Sven Pontan tel.08 - 7773711.

Medlemsskap i Pampa med tidningen PRO Stunt News.
Sänd 25,- USD till: Ron Connors, 56 Beaconsfield Rd,
Worcester, MA 01602 U.S.A.

Goodyear artikeln i förra numret var författat av Gösta Bengtsar.

Det behövs fler funktionärer till EM, kontakta Bengt Olov Samuelsson, tel. 08 - 75 62 274.

Det ska nu gå att beställa Linus byggsatser från SMFF.

Raymond Lake säljer ut kvarvarande lager till reducerade priser bl.a. byggsatser och propellrar.
Adressen är: Hästskovägen 38, 462 00 Vänersborg. Tel.0521 - 17624.

EMELINA - Ny Nybörjarmodell för 1,5 cc

Jag har nu ritat ihop en nybörjarmodell som ersättning för smff-modellen EMIL Emelina har lite större vinge, stabbe och höjdroder, samt lite starkare kropp. Pris 15:- inkl porto. (Några ytterligare ritningar finns) hälsn.

WILLY BLOM
Evalundsvägen 40
13800 ÄLTA
Tel. 08-7733272
Postgiro 89 22 38-7

Vi behöver ta fram förteckningar som kan vara till hjälp när man söker byggsatser, motorer, tillbehör mm.
En förteckning över de speciella "prylar" vi behöver där det framgår var man kan köpa dessa. Förteckning av det slaget kan vara till nytta både för oss linflygare och hobbyhandlarna. Det behövs en för Stunt, en för Combat o.s.v.
I dag är det så att, de få som börjar intressera sig för linflyg ger upp, eftersom det är svårt att få tag på lämpligt material. De börjar med R/C istället, eftersom det är lättare att hitta sådant material.
Vi är inne i en ond cirkel. När det är svårt att få tag på material minskar intresset och hobbyhandlarna får då sälja ändå mindre och intresset att ta hem i lager och annonsera minskar.
Skall en sådan här linkontrollgudie fungera, så måste den revideras minst en per år. Det krävs att någon åtar sig att sköta denna, samt att alla medlemmar hjälper till och informerar.

Vi måste hjälpas åt att göra en förteckning över var man kan köpa linflygprylar. Här är några adresser till att börja med.

---

3 F. Trädgårdsgatan 10 A, 613 00 Oxelösund
Tel. 0155 - 32847

Modell Produkter, Box 2060, 871 02 Härnösand. Tel. 0611 - 16500

Roffes Modellflyg, Upplandsgatan 66, 11344 Stockholm. Tel. 08 - 333044

Leif O. Mortensen Hobby, Nørremarksvej 61, DK - 9270 Klarup.
Tel. Danmark 08 - 319422. Telefontid månd. - fred. 16,00 - 18,00.

Model Craft, Rundelsgatan 16, 200 12 Malmö. Tel. 040 - 71435. (O.S. motorer)

Hjälp till att komplettera denna lista.

Detta är ett exempel på en några år gammal förteckning över amerikanska byggsatser. Jag hoppas att vi skall kunna få ihop liknande förteckning på de byggsatser som går att köpa i Sverige och angränsande länder.

Appendix

Control line kits

Manufacturer	Name	Wingspan	Type	Engine
Carl Goldberg	Li'l Wizard	21"	trainer	.049
	Li'l Satan	19"	combat	.049
	Junior Satan	29"	combat	.15 to .19
	Wittman Buster	40"	Goodyear	.19 to .35
	Cosmic Wind	43"	Goodyear	.19 to .35
	Shoestring Stunter	42"	Goodyear	.19 to .35
	Voodoo[1]	36"	combat	.19 to .35
	P-40 Flying Tiger	43"	stunt	.19 to .35
Jetco	Shark "15"	36"	trainer	.15 to .25
	Dolphin	49"	stunt	.29 to .35
	Shark "45"	58"	stunt	.45 to .60
Midwest	P-39	21"	trainer	.049
	P-40	21"	trainer	.049
	P-51	21"	trainer	.049
	Me 109	21"	trainer	.049
	Mighty Mouse	16¼"	Class I Mouse	.049
	Super Mouse	17"	Class II Mouse	.049
	Plumb Crazy	17⅞"	Goodyear	.049
	Li'l Quickie	19"	Goodyear	.049
	Miss San Bernardino	17¾"	Goodyear	.049
	Li'l Snip	25½"	combat	.049
	Firefly	35½"	combat	.15
	Matador	42"	combat	.36
	P-63 Kingcobra	33"	profile scale	.15 to .19
	P-63 Kingcobra	48"	profile scale	.35
Sig	Deweybird	22½"	trainer	.049
	Skyray	23¾"	stunt	.049
	Beechcraft Staggerwing	18"	profile scale	.049
	Spitfire	18"	scale	.049
Sig	Shoestring	18"	Goodyear	.10 to .15
	Buster	24"	Goodyear	.10 to .15
	Akromaster	34"	stunt	.15 to .19
	Akrobat	51"	stunt	.29 to .40
	Banshee	49"	stunt	.29 to .40
	Mustang Stunter	50"	stunt	.29 to .40
	Super Chipmunk	53½"	stunt	.29 to .40
	Twister	48"	stunt	.29 to .40
Sterling	Beginner's series[2]	21"	profile scale	.049
	Baby Ringmaster	21"	stunt	.049
	Ringmaster Biplane	21"	stunt	.049
	CL scale series[3]	32" to 36"	scale	.19 to .35
	Hellcat	42"	profile scale	.19 to .35
	Ringmaster	42"	stunt	.19 to .35
	New Ringmaster	42"	stunt	.19 to .35
	Ringmaster Sportster	38"	stunt	.19 to .35
	Ringmaster Imperial	52"	stunt	.35
	Winder	42"	combat	.36
	Spitfire	52½"	stunt	.29 to .35
	Skylark	52"	stunt	.35
Top Flite	Baby Flite Streak	24½"	trainer	.049 to .09
	Combat Kitten[1]	22¼"	combat	.049
	Junior Flite Streak	31"	sport	.09 to .25
	Streak Trainer	33"	trainer	.15 to .19
	Combat Cat[1]	39½"	combat	.19 to .40
	Flite Streak	42"	sport	.19 to .40
	Combat Streak	42"	combat	.19 to .40
	Junior Nobler	40"	stunt	.19 to .40
	Gieseke Nobler	50"	stunt	.35
	Tutor	45"	stunt	.29 to .60

Several of the kits listed are not being produced at this time but may be available in hobby shops or may be reintroduced.
[1]Each kit builds two models. [2]Beginner's series consists of 16 all-balsa trainers. [3]CL scale series consists of 10 models with built-up fuselages.

Hej.

Jag hoppas att det inte har varit några större problem med att tillverka dina första frigolitvingar med den skäraren som jag beskrev i förra numret. Nu kommer fortsättningen av frigolit-skärningen.

När man har skurit ut några vingar och byggt några modeller så kan det vara dags att bygga lite mera avancerat, dvs holkade vingar. Nu vet du mera om frigolit så det ska inte vara några större problem att holka.

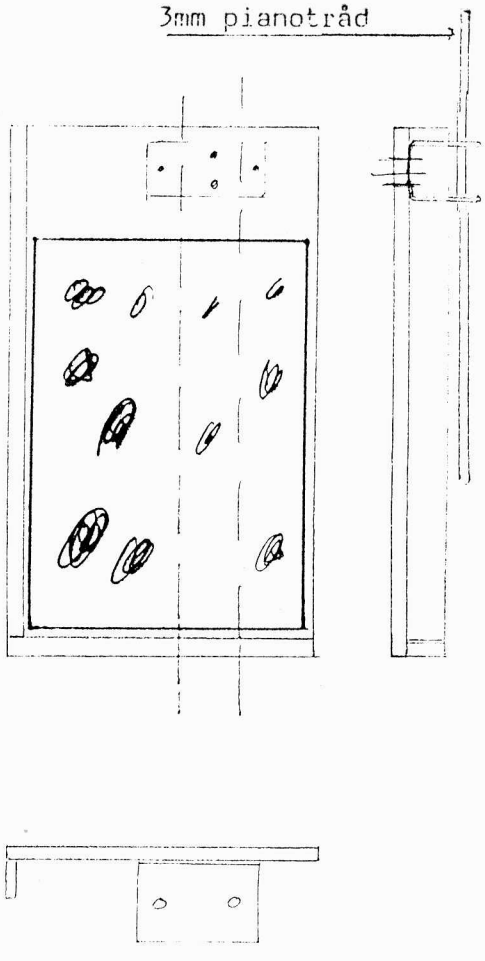
Först så ska du tillverka en apparat som gör hål i blocken så att man kan trä skärtråden igenom blocket.

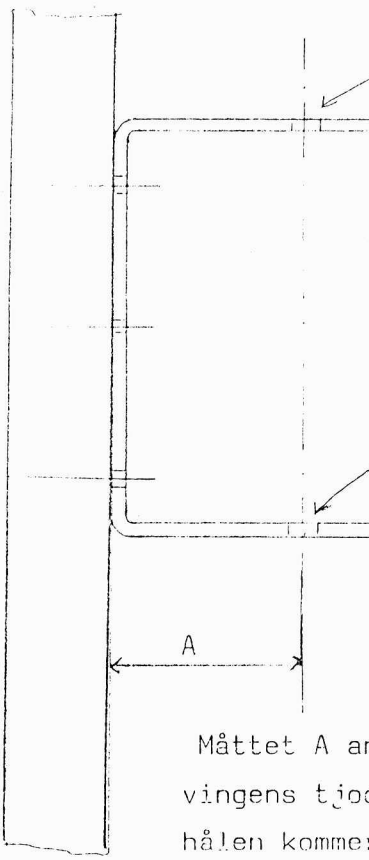
Gör en basplatta ca 700x400mm av spånplatta och en styrning till pianotråden som man släpper igenom blocket. Hur släppapparaten ser ut spelar ingen roll det viktiga är att pianotråden går igenom den frigolit som ska skäras bort och ingen annan stans. Styrningen till pianotråden är 2mm alu eller stål som skruvas i basplattan. Hålen görs sedan med pianotråden som värms upp med en gasol-brännare. Det går antagligen åt några block innan apparaten är riktigt intrimmad.

Tips. Sätt upp släppapparaten på en vägg ellet på kanten av ett bord så att pianotråden kan falla ut ur blocket helt och hållet.

Torka av pianotråden med en trasa efter vart block så slipper man att hålen i styrningarna sätts igen av smält frigolit.

Det är bättre med styrning typ bygel än med rör för rören sätts igen så lätt.





Måttet A anpassas efter vingens tjocklek så att hålen kommer mitt i vingen.

När jag tillverkar vingar så andvänder jag två uppsättningar mallar. Ett par till att kapa till blocken,holka och göra balkspåren, och ett annat par till att skära profilen. Holkmallarna gör jag ett par mm kortare än profilmallarna så att bakkanterna på vingarna inte blir lövtunna. Spikhålen i mallarna sitter på exakt samma ställe på både holk och profilmallarna så man andvänder dom spikhålen som blev i frigoliten efter holkmallarna när profilmallarna monteras.

Arbetsgång vid ving tillverkning.

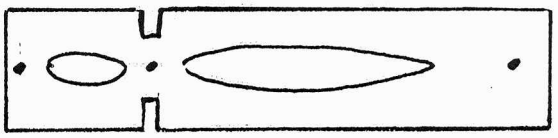
1. Kapa till block med rätt spännvidd och bredd.
2. Släpp hålen för holkningen.
3. Montera holkmallarna utgå ifrån framkanten på blocket och skär balkspår och holkning.
4. Byt till profilmallarna och skär profilen. När du skär profilen så börja alltid från framkanten.
5. Såga spåret för frontbalken med bandsåg eller skär ut med skärtråd.
6. Färdigt nästa.

Effektivast tillverkar man vingarna om gör många bitar i samma moment, det går snabbt men blir lätt tråkigt.

Har modellen vingar som blir smalare mot spetsarna så måste man märka upp mallarna med lika många streck så att den som skär den stora profilen räknar antalet streck högt och den andra följer efter så gott han kan. Ex. rotmallen 30cm spetsmallen 20cm. Dela upp rotmallen med streck 3cm emellan stecken och spetsmallen med 2cm emellan strecken. Det kan vara lättare att göra spåret för frontbalken innan profiler skärs.

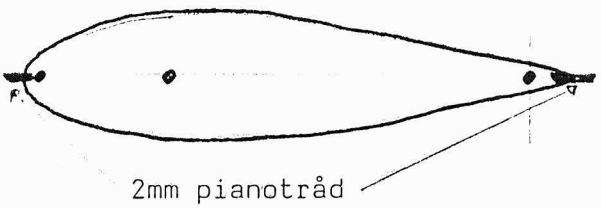
Har ni några frågor om detta eller nåt annat så ring mig. Jag är lättast att nå på helgerna tel. 0457/24389

Ha det bra christian.

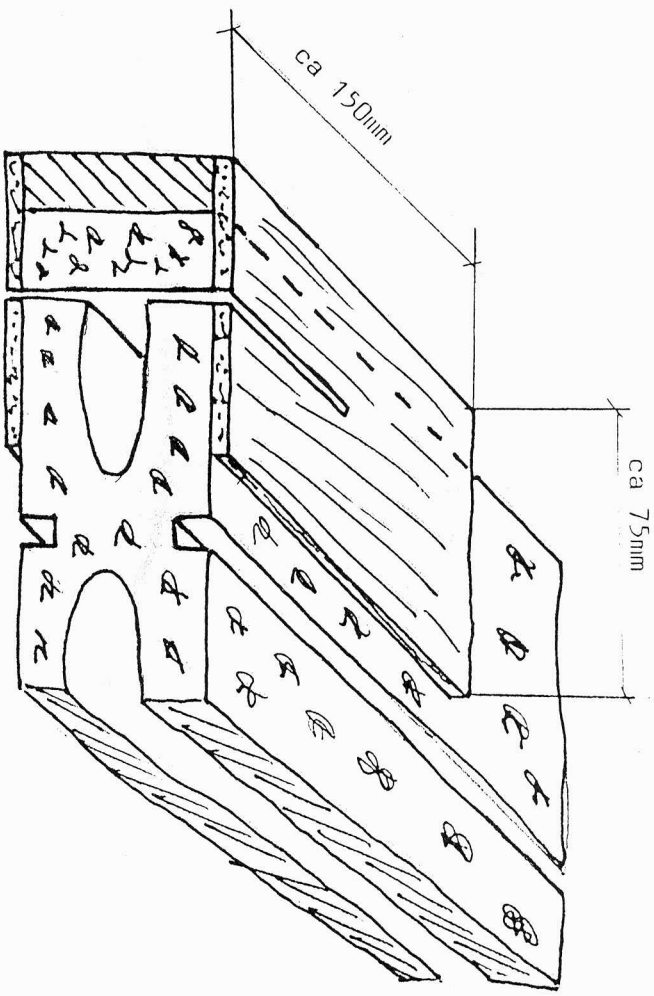


Holkmall

Profilmall



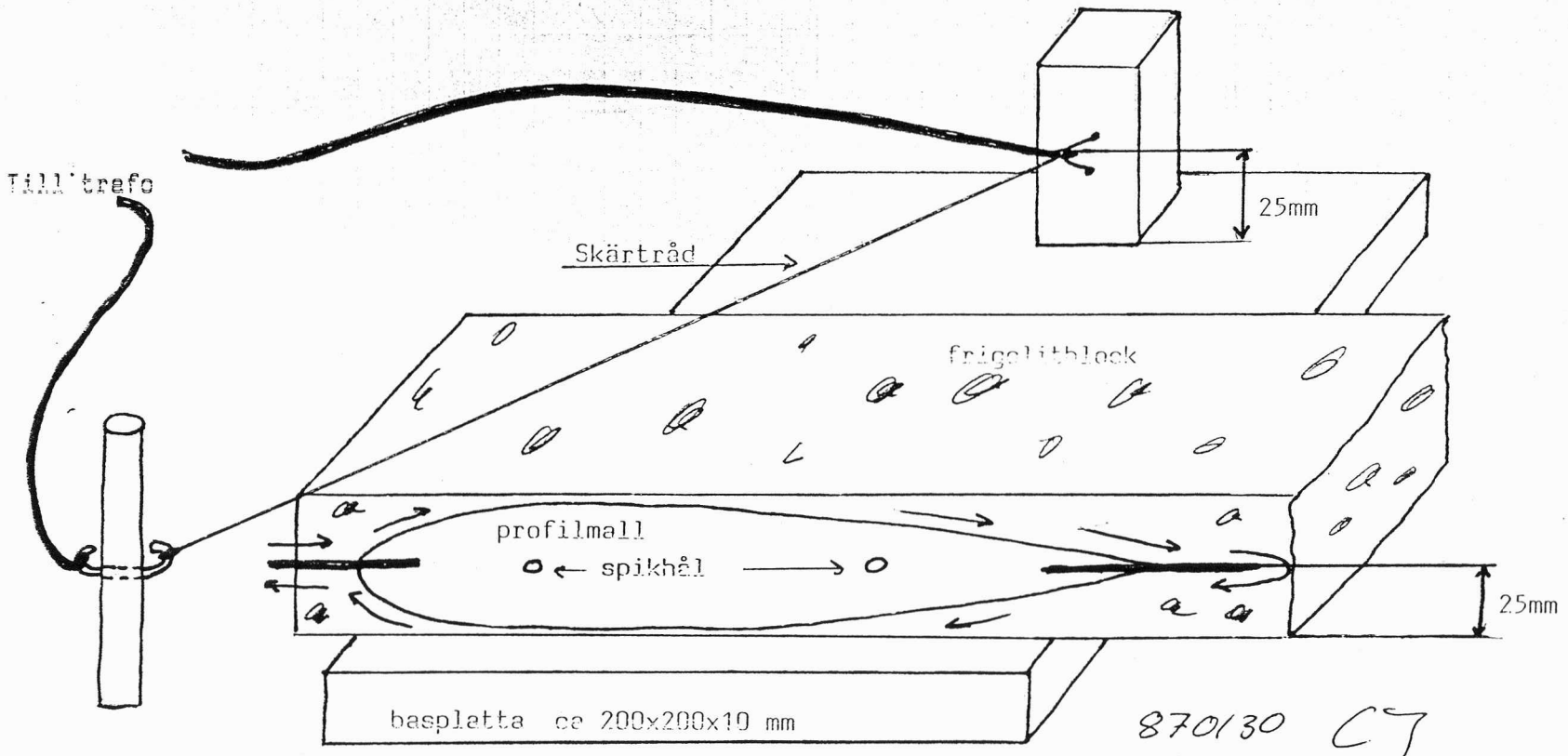
Förslag till jigg för skärning av frontbalkspår med skärtråd. Material. Balsa och plywood.



Det här är den enkla vingspetsskäraren som andvänds till modeller typ, Jolly Roger, Superstar och den odöpta modellen i SLIS 3/86. Frigolitblockets läge på basplattan får man prova ut tills det blir rätt form på vingspetsarna.

Limma 2mm piano tråd i fram och bakkant på mallen så det finns nåt att styra skärtråden med. Profilmallen kan vara samma som man skär vingarna med.

Hålen i spetsarna till utledarrören görs enklast med en nålfil eller med en släppapparat i miniatyr.



Hej

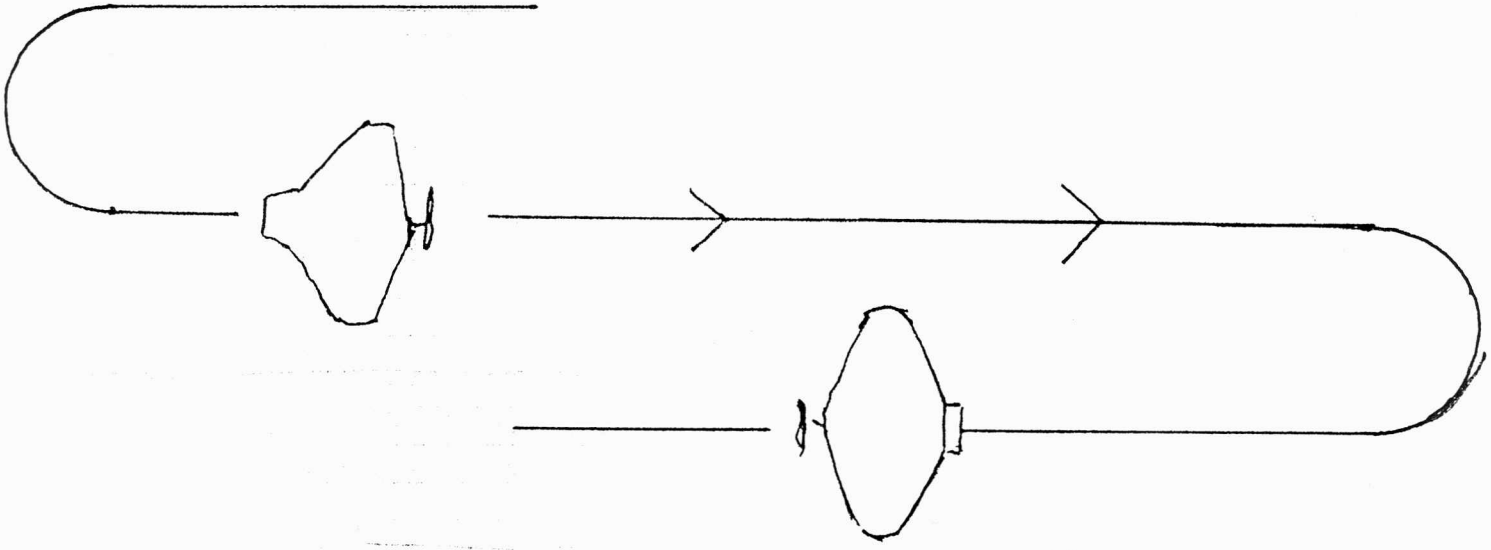
Ofta får jjag höra att combat är mycket roligt att flyga men väldigt tråkigt att tillverka modeller... Till stor del håller jag med om detta. Om man vill träna mycket ock tävlar så kostar det rätt så många modeller. Det vill man ofta inte betala. Därför struntar man kanske i träning för att åtminstonde ha modeller till att tävla med. Resultatet av detta är naturligtvis en dålig kvalitet på combaten. Altså har vi ett problem att lösa. Att se till att det inte kostar några modeller när man tränar. Jag skall försöka ge er lite tips ock idee'r på hur man skall uppnå detta. Om man är en nästan total nybörjare på linflyg är kanske inte deetta aktuellt ännu. När du har hamnat så långt i din utveckling som pilot attdu kan hålla din modell i planflyckt ock göra enkla manövrar som looping ock bunt gärna också inverterad flygning så är det dags att börja träna mera inriktat på combat. Är ni två eller flera är det bra eftersom man behöver hjälp medat någon släpper modellen. Men om du vill vill träna ensam måste du bygga en självstart. Titta på bifogad ritning o beskrivning. I regel är det kanske ganska enkelt att göra en serie manövrar utan att marken tar din modell. Men att bestämma i förväg exakt när ock hur stor , i vilken vinkel ock vilken höjd manövern skall avslutas i, detta är betydligt svårare. Här spelar naturligtvis din modell en stor roll. Vändbarhet,stabilitet,fart, draget utåt,hur pass rent modellen går i manövrarna är ingridienser som som är viktiga.

Men oavsett modellens karaktär så tycker jag att det viktigaste i början av din träning är mycket god stabilitet ock att du inte flyger fortare än du behärskar. Alltså en långsam modell med tyngdpunkten ganska långt fram ock som drar hyfsat utåt. Ett tips är om du tycker att modellen drar dåligt utåt vid låg fart är att du flyttar utledarna på modellen längre bak. Ju bättre du senare blir kommer också dina krav på modellen att öka. Börga med att lära dig att flyga vanlig planflyckt. Men du får inte titta på modellen.. Titta gärna rakt ned i marken eller någon annansta men inte på modellen. Du skall lära dig att känna hur modellen beter sig. Om det inte fungerar utan att modellen vill vandra för mycket upp ock ner så kan det bero på att modellen fortfarande är inst. När allt känns bra,träna på bestämda höjder. Börja högt ex tio meter ock gå nedåt efterhand. Försök hålla samma nivå hela tiden. Titta inte på modellen.

Nästa steg är att göra loop utan att se den ock med förbestämd storlek. Att göra en liten loop är lätt men kom ihåg att den stora loopen är den mest använbara i strid. Träna nu likadant med bunten. Påbörja alltid bunten från planflyckt ock nedåt. Nästa manöver du skall lära dig är nog den viktigaste av alla manövrar du använder i strid. Det är halva manövrar.

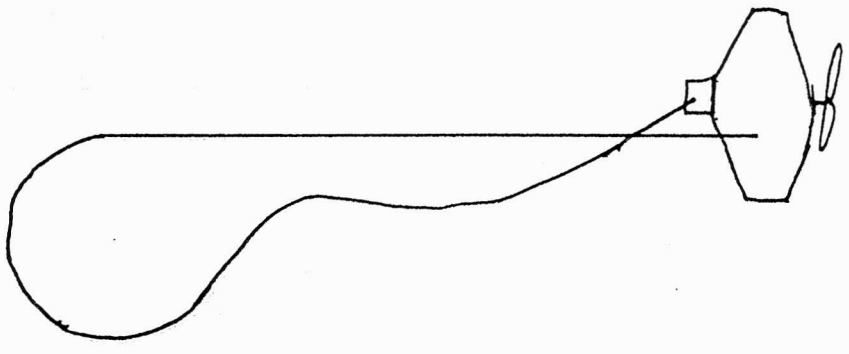
I nästa nummer av LIFE är det meningen att jag skall börja skriva om själva striden. Hur du tränar tillsammans med dina kamrater på ett effektivt sätt utan att köra sönder alltför många modeller. Om du undrar över något så ring eller skriv till

Ingvar Abrahamsson
Tallvägen 4 37200 Ronneby
Tele. 0457_16228
24785

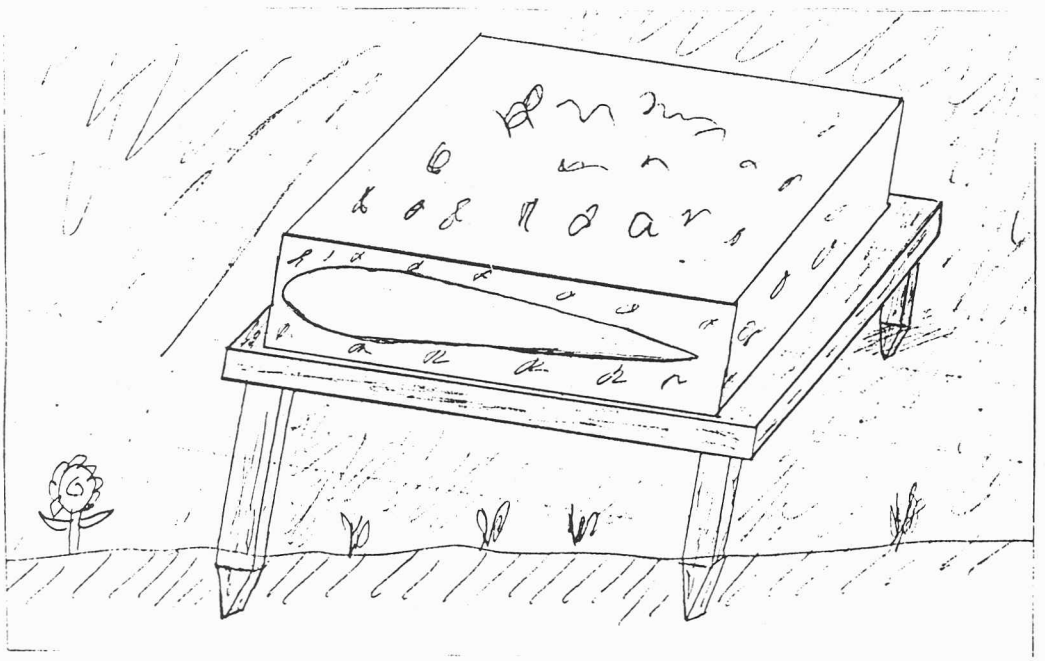


Detta skall du träna in tills du blir blå i ansiktet. Alltså du kommer från vanlig planflyckt ock vänder neråt hela tiden. SAmma sak när du ligger i planflyckt på inverterat håll, vänd alltid nedåt. Även här är det bra om du kan lära dig utan att titta på modellen. När du väl lärt dig manövern nedåt kan du även göra den uppåt. Men viktigast är full behärskning nedåt.
Om du har problem med inverterad flygning är det dags att hårdträna nu.
Efter första vändningen så fortsätter du i inverterad flygning i minst tio varv innan du vänder tillbaka. NEDÅT.

Här ser du ett mycket vanligt fel. Det gäller att gå ut parallelt med marken.



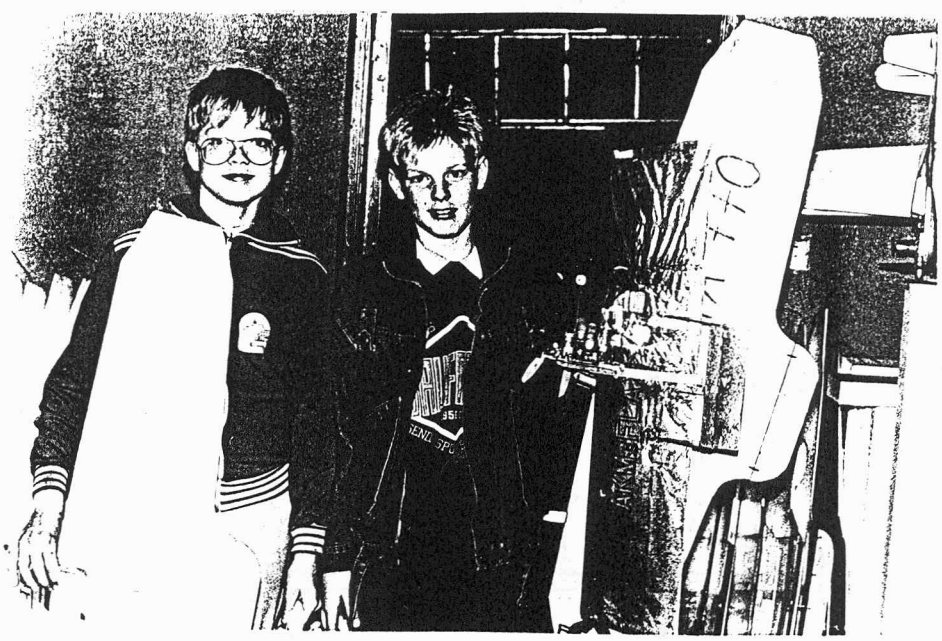
Som grundplatta kan du använda spånplatta eller som vi, en strandstol utan armstöd. Använd dig utav spillet efter vingskärning till att trycka in vingen i. Tejpa eller limma fast frigoliten mot grundplattan.
Tryck in modellen i startapparaten, tanka upp ock starta motorn.
Gå ut till handtaget. Men var försiktig så att du inte utav misstag kommer åt linorna innan du når handtaget. Dra nu långsamt i handtaget så att modellen glider ur frigoliten. Ha gärna lite höjdroder hela tiden.
Tips. Om modellen glider ut för lätt så sätt mekboxen eller någon annan vikt på startapparaten. Tänk på att ha vinden i ryggen.
Närmodellen lämnar apparaten, ta några steg bakåt för uppspänning av linorna.
Om detta inte hjälper, sätt då en liten vingspetstyngd i yttervingen.



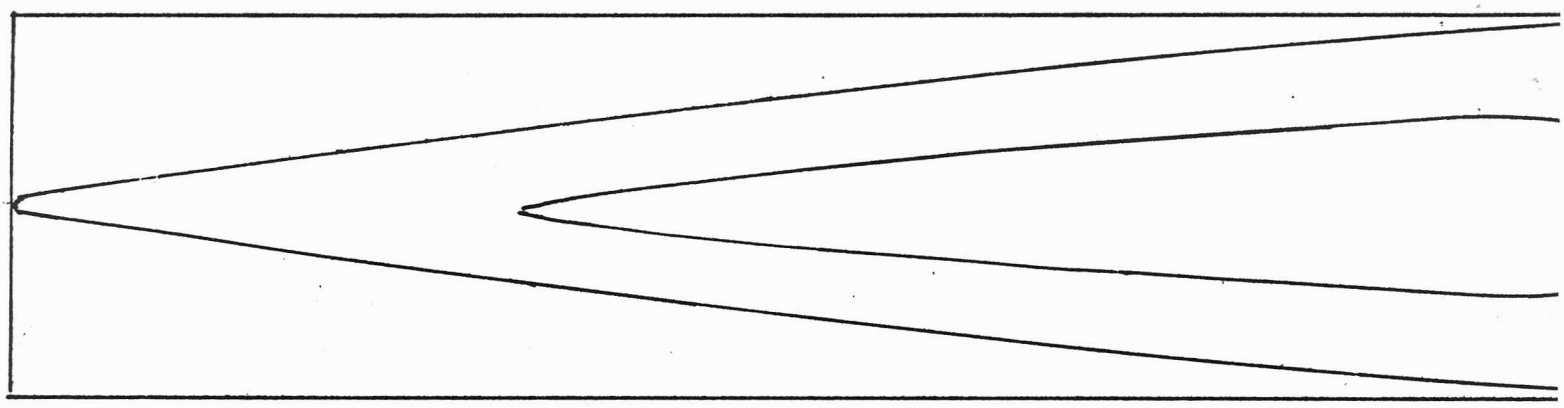
Bytes.
2 st nyböjare.
(Mats K. Ulf W.)
Bytes mot en st
pigg Fuji
Svar till .
Christian och ingvar.

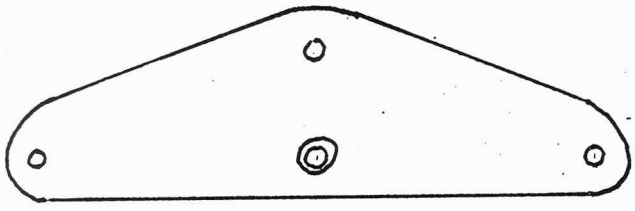
Köpes.
Rossi 15 abc standard 81.
Kolv och foder eller
kompletta motorer.
Ingvar Abrahamsson 0457/16228-24785
Christian Johansson 0457/24389

Säljes.
Kantaltråd Ø0,3mm 19 ohm/M
2,50 Kr/10M
Ingvar.

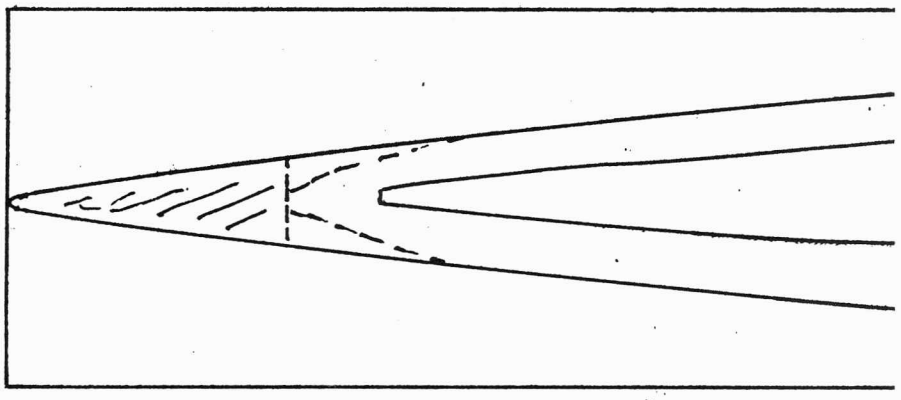


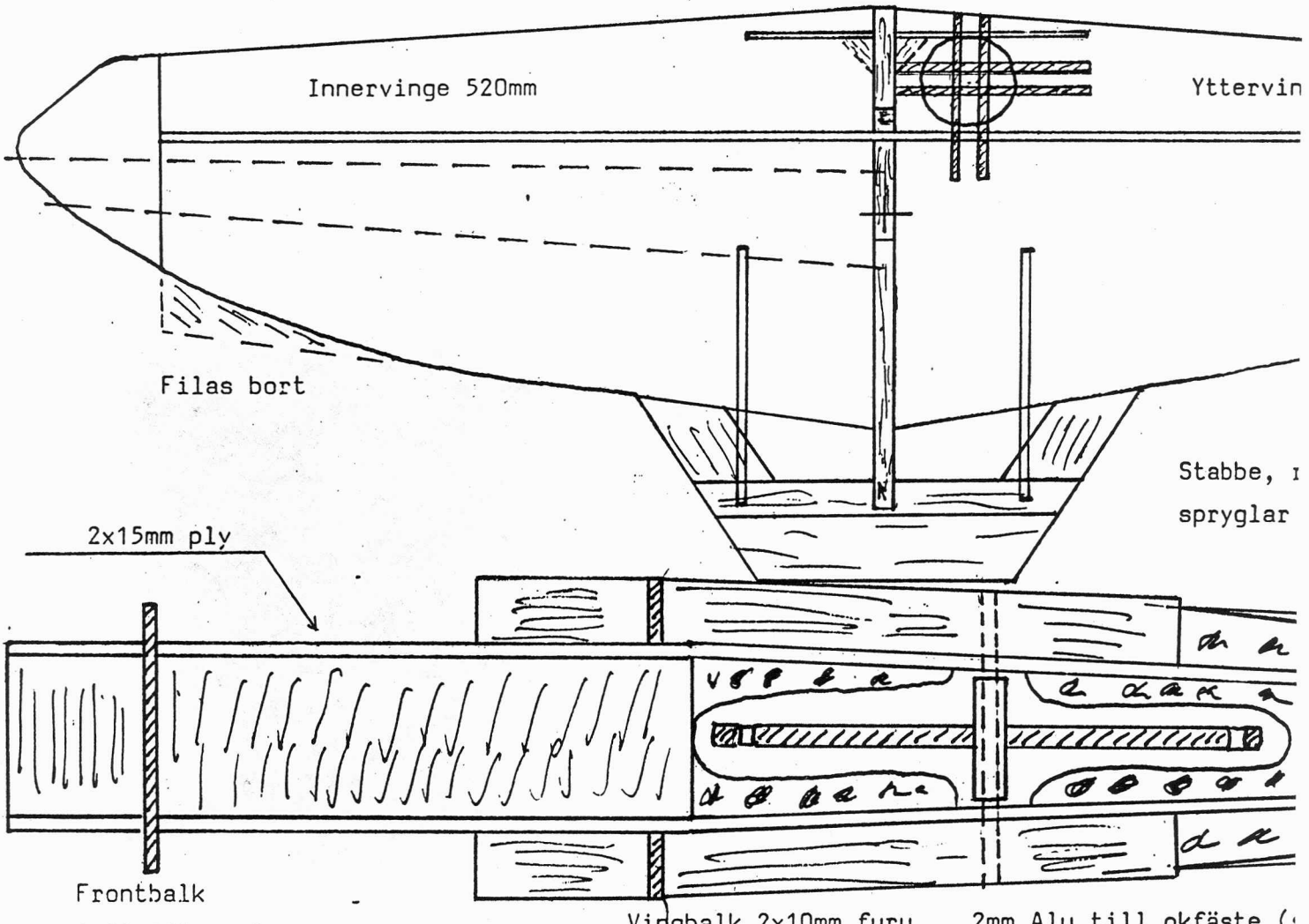
Kommande hopp i Ronneby MFK.

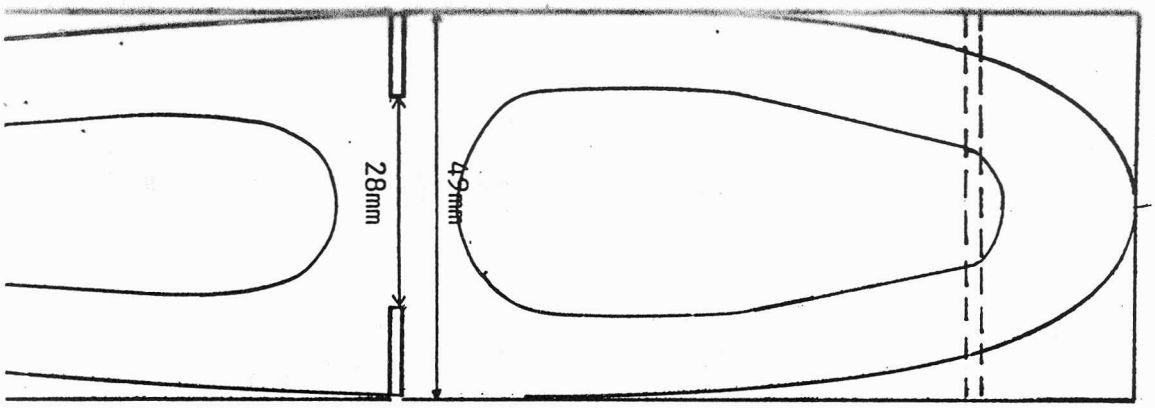


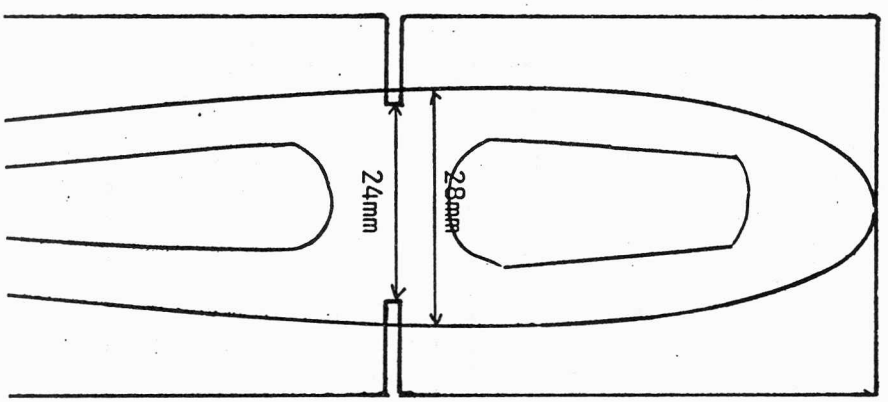


Roderok 2mm ply
4mm Alu rör





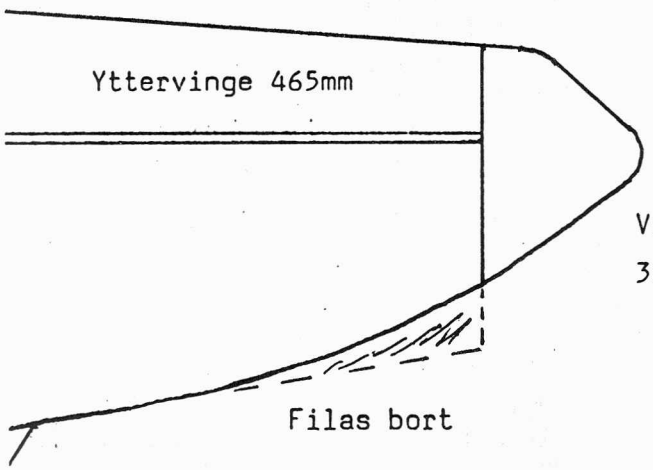




SPITFIRE Mk1.

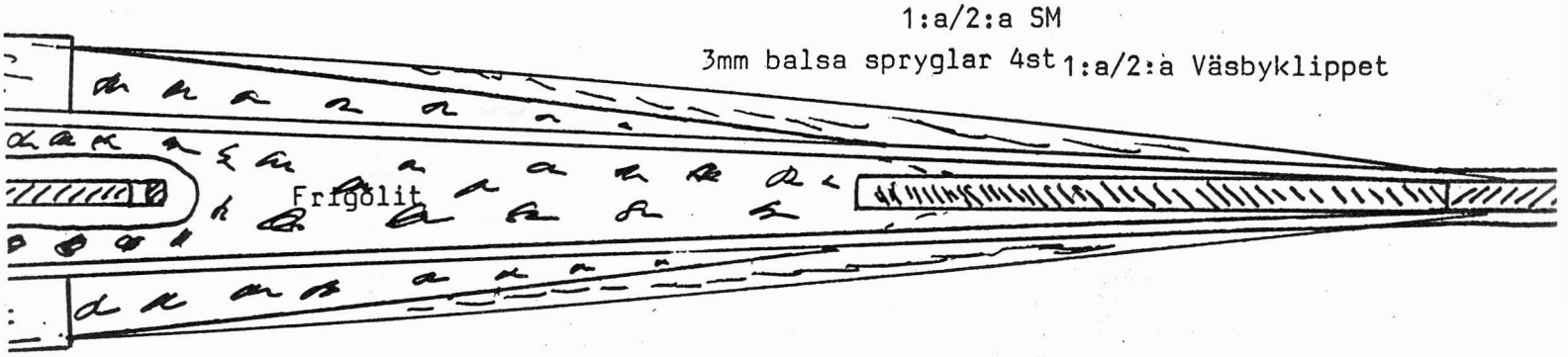
Denna modellen konstruerades under vintern 85-86 och var en naturlig utveckling av våran gamla modell.
Dom största skillnaderna från tidigare är.
Tjockare vingprofil.
Större rotkorda.
Elipsformad bakkant
Bättre vingspetsar
Styvare stabbe.
Tyvärr är den lite svårare att bygga tack vare stabben och bakkanten.
Men det är värt merjobbet för Spitfiren flyger väldigt bra.

Framgångar 86.
1:a Sörmlands tävlingen
1:a/2:a Brunnsklippet
5:a VM
1:a Oxelöpokalen
1:a/2:a SM
1:a/2:a Väsbyklippet



Vingspets yttervinge
32 kg frigolit

Stabbe, roder och
spryglar 3mm balsa

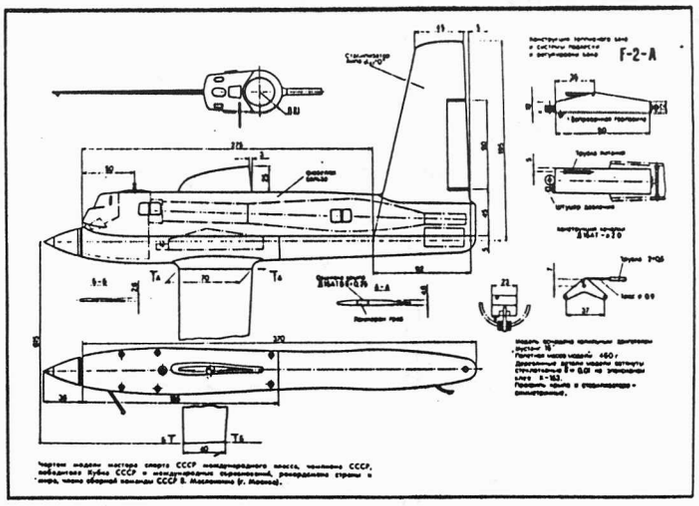


11 okfäste (strumpsticka)

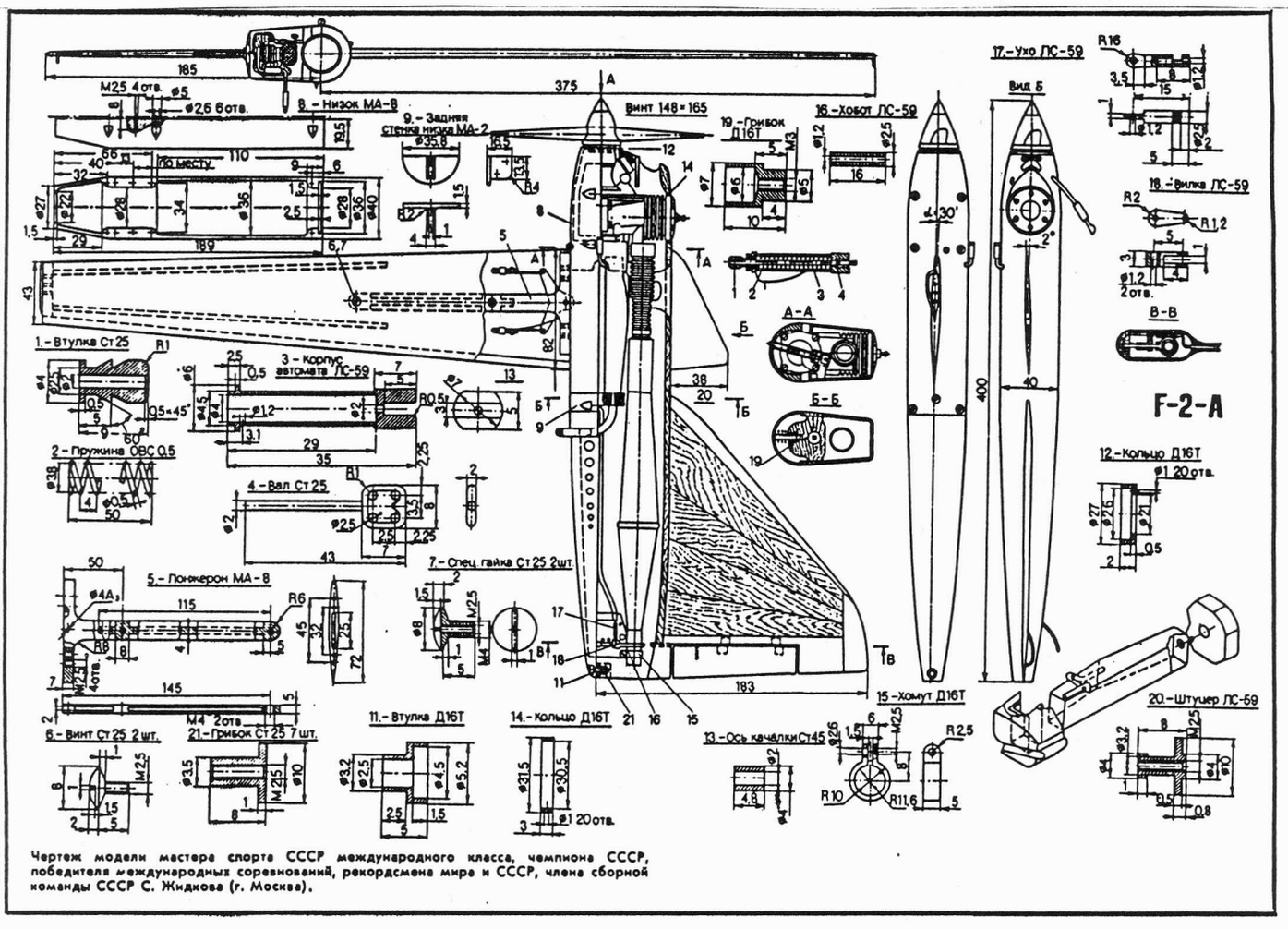
Skala 1:1 1:5 870131 CJ

Speed

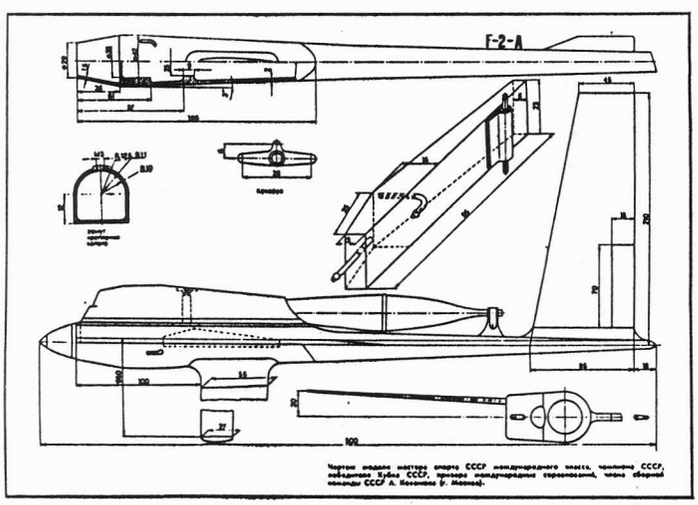
Från Model Aviation Jan. -87

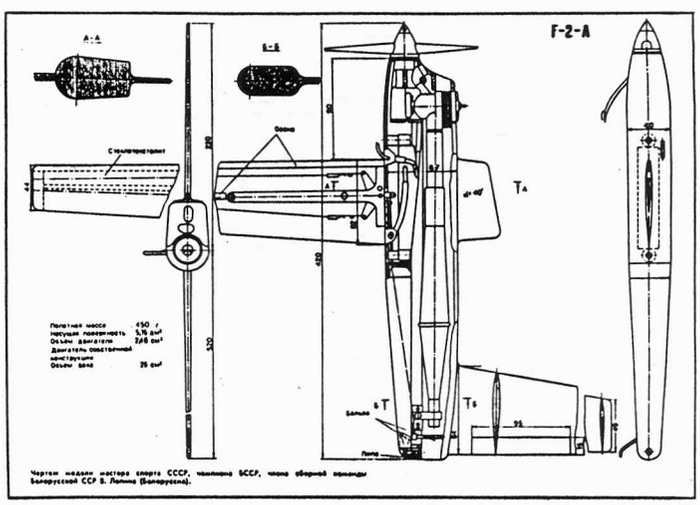


Another Russian plane. Note stub wing on outboard side and the huge stabilizer. Inboard wing spans 615cm, root chord=70cm.

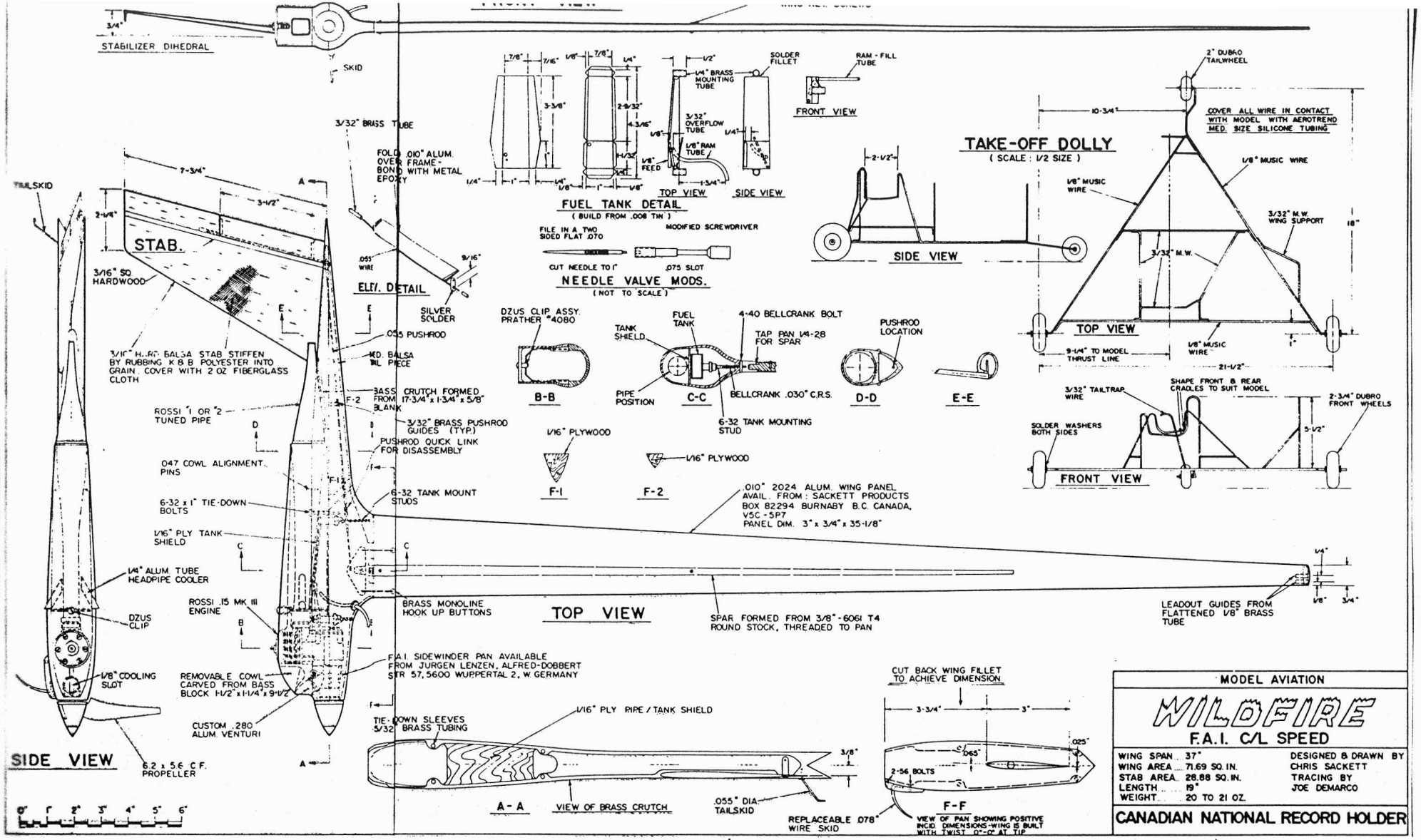


Чертеж модели мастера спорта СССР международного класса, чемпиона СССР, победителя международных соревнований, рекордсмена мира и СССР, члена сборной команды СССР С. Жидкова (г. Москва).





A trio of Iron Curtain FAI Speed ships show typical design features: "sidewinder" engine mounting with cylinder pointing outboard; high-aspect-ratio, asymmetrical wing; huge horizontal stabilizer; enclosed tuned pipe (except for Kohaniuk's—L). *MA* staff's inability to read Russian prevented us from identifying the designers of the other two planes, although it appears that the one at right is not U.S.S.R. When you're studying the detailed parts of the plane at top, be aware that they are *not* drawn to scale!



Speed equipment suppliers/information.

North American Speed Society, P.O. Box 12294, Burnaby, B.C. V5C 5P7, Canada: Topflight detailed information on all phases of CL Speed flying. Quarterly publication $15/year. Ed. Chris Sackett.

Jurgen Lenzen, Alfred Dobbert Str. 57, 5600 Wuppertal 2, West Germany: Speed pan for the Wildfire Speed model, FAI single-blade props, metric-size lines.

Sackett Products, P.O. Box 82294, Burnaby, B.C. V5C 5P7, Canada: Aluminum wing panels, carbon fiber props.

TÄVLINGAR

1. VT
2. Solna pokal
3. Limfjordstävlingen
4. Sörmlandstävlingen
5. Oxelöspokalen
6. SM
7. Höststävlingen
8. Galax open
9. Tre bästa resultaten

AU SPEED 86-09-25

Göran Fällgren

LANDSLAGSLIGAN - 86

SPEED

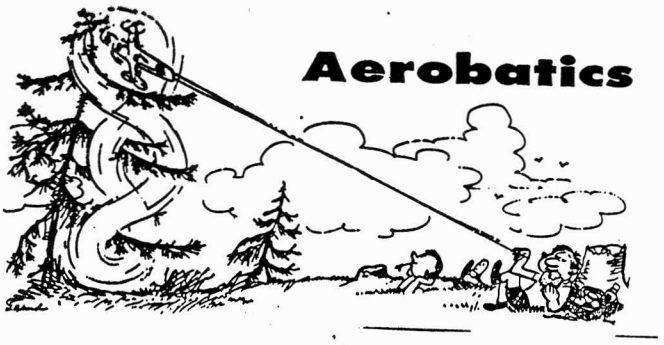
1.	Ove	Kjellberg	Solna MSK	249,1	0	-	244,8	207,9	231,5	255,3	252,2	756,6
2.	Mats	Böhlin	SRFK	-	219,0	-	258,8	236,0	237,7	252,4	239,3	751,0
3.	Göran	Fällgren	OMFK	223,6	0	232,7	245,2	225,7	202,5	0	239,0	716,9
4.	Per	Stjärnesund	Västerås FK	-	-	-	203,0	-	233,1	256,4	0	692,5
5.	Nils	Björk	Solna MSK	-	233,4	-	-	-	-	-	-	233,4
6.	B-Å	Fällgren	OMFK	0	-	-	-	-	-	-	-	0

Wildfire forts. i nästa nummer.

Rossi Sales of America, 1325 Carol Dr., Memphis, TN 38116: Rossi .15 MK III engines, Rossi .15 tuned pipes and glow-heads.

Shadow Racing, 1100 S.E. 28th St., Ocala, FL 32670: FAI single-blade propellers, carbon fiber, and special prop-making epoxy.

Kelly Props, P.O. Box 38, Western Springs, IL 60558: Many sizes of FAI single-blade props in glass or graphite.



Bland stuntflygarna i USA diskuteras det just nu huruvida "the Builder Of the Model" rule skall slopas eller ej. I senaste "Pro Stunt News" kunde man läsa följande inlägg, skrivet av en viss George Cheatham. Läses med glimtan i ögat! Eller?

"Hej grabbar! Det är jag, George! Efter att ha läst Ted Fanchers artiklar i sin spalt i Model Aviation angående "modellbyggarregeln" och "utseendepoängen", samt med anledning av reaktionerna på det hela, skulle jag gärna vilja bidra med min åsikt i frågan. För mig förefaller det helt otroligt att någon som anser sig vara en äkta "Pro Stunter" ens skulle komma på tanken att tävla med en kärra som han eller hon inte har byggt själv.

Jag skulle förresten vilja ta tillfället i akt att beskriva den byggprocedur jag själv använder.

Då jag fortfarande är helt förälskad i "foam"-vingar, men helt enkelt bara inte har tid att skära ut kärnorna själv, så köper jag dom av en kompis. Jag kör också med "foam"-flaps, stabbe och höjdroder. Min kompis vill gärna lämna ifrån sig en förstklassig produkt, så han installerar också balkar, landställsfäste, plankar vinge, flaps, stabbe och höjdroder. Sen sätter han dit roderok, leadouts, kontrollhorn för flaps och höjdroder, limmar ihop vinghalvorna samt installerar stötstången till flapsen. Därefter skulpterar, putsar och limmar han på vingtipparna komplett med tippviktsbox och justerbar leadoutguide. Som avslutning slipar han allting superjämnt med 400-papper, när han ändå är igång så att säga.

Jag håller nog med om att skall man använda förarbetade komponenter är första klass enda sättet att åka på.

Nu kommer vi till en svår sak, kroppsbygget! Det här råkar vara något som jag är verkligt bra på! En liten detalj som jag dock inte kan med är att forma, putsa och urholka topp och bottenblocken; då slår jag en signal till min polare Bill och så kommer han sättandes och en sexpack senare är det lilla problemet löst. Jag diggar inte flygplan utan kabinhuv och inredning. En av mina grannar i huset härintill formar huvar och tillverkar jättefina cockpits, så på det sättet löser sig ett problem som kunde tagit mycket tid i anspråk annars.

Nu installerar jag vinge, stabbe, stötstång, färdigköpt tank, modifierad motor från en expert i närheten, samt customtillverkad spinner. Nu börjar den jäkeln likna ett flygplan!

Jag använder helst en standard papper/dopefinish. När jag lagt på papperet får hela planet 2 lager klar dope, putsa med 400, 2 lager talcdope, putsa med 400, dit med utfyllnader, ett lager silver, lite fixning här och där och så är hon klar för målning!

En av de saker jag aldrig fått riktig kläm på är spraymålning, så vad gör man efter allt jobb man lagt ner; en superfinish måste man ju ha!
Då sticker jag ner till min lokale bilmotivlackerare som är så skicklig så att man knappt tror det är sant. Allt dekorarbete gör han med en "airbrush" och jag säger bara den här killen är en verklig artist alltså.
Jag hatar att erkänna det men ett område jag är svag på är att lägga på snygga tuschlinjer och gnuggbok stäver. Jag har en kompis som är ritare, och han tar så gärna hand om den lilla detaljen åt mig.
Tillbaks till billackeraren som "skjuter" på två lager klar Imron. Det finns inte en chans att jag skulle få tid att rubba och polera den här snyggingen, så jag slår en signal till Bill igen och en sexpack senare är allt som är kvar en ordentlig vaxning eller två med Classic Car Wax. Det jobbet gör jag naturligtvis själv jag tänker minsann inte låta nån annan så mycket som snudda vid den här juvelen efter alla timmar av hårt arbete jag lagt ner på den! Nu borde den i varje fall få åtminstone 18,5 eller kanske till och med 19,5 "appearance points".
Hur kan folk bara ha mage att flyga en kärra dom inte själv har byggt?? Såna typer kan komma att förstöra allt för oss verkliga "Pro-Stunters". Lägg en "jag har byggt planet"-försäkran framför mig och jag skriver ta mig fasen på utan att tveka!"
Hälsningar, G.C.
(Från PSN nr 22, friskt översatt av Lars "ST 60" Roos, Trelleborg,SKÅNE)

BOLLY-propellrar

Den som följer med vad som händer runt om i stuntvärlden har säkert inte kunnat undgå att lägga märke till namnet"Bolly". Som överskriften anger rör det sig om propellrar; handgjorda sådana av glas- eller kolfiberförstärkt epoxy. Dom tillverkas av en australiensare vid namn Les Bollenhagen. Sådana propellrar har F1C och fortflygande linstyrare använt i åratal, och nu finns de även i större varianter för t.ex. stunt. Bollypropellrarna tillverkas i en massa varianter och storlekar upp till en diameter av 20". En, två, tre och t.o.m. en fyrbladig snurra står på programmet. Även en och tvåbladiga fällbara snurror för elflyg finns. Många toppflygare i USA och Australien använder dessa snurror; USA:s VM-lag 86 använde samtliga trebladiga Bollypropellrar till sina ST 60-motorer.
Man blir ju sugen på att prova efter alla lovord, så jag skickade en check och ett brev till den som lovordar dem mest: Tom Dixon i USA.
Ett namn som de flesta stuntflygare stött på någon gång. Han är ett nöje att göra affärer med och verkligen mannen med hjärtat på rätta stället vad beträffar linkontroll i allmänhet och stunt i synnerhet. Han driver en liten "källarfirma" vid sidan av sitt vanliga jobb och saluför en del stuntprylar som kan vara svåra att få tag i annars. T.ex. Mercomotorer för stunt, Fox 35 standard och modifierade, Fox 40 stunt special, sin

egen version av KB 40, Bollypropellrar samt en hel drös stuntritningar i fullskala av de flesta kända och okända plan från slutet av 40-talet och framåt. Skriv en rad till Tom Dixon, Suite 401, 1938 Peachtree Road, Atlanta, Georgia 30309, USA och lägg ett par dollarsedlar i kuvertet så får du hans katalog i brevlådan. Väl värt några kronor.
För att återgå till Bollypropparna så kan man ju lugnt påstå att billiga är dom inte, den trebladiga 12,5x6.5 kolfibersnurran jag skickade efter kostade c:a 150 spänn, men vadå, nåt måste man väl unna sig ibland. Tänker man på att dom är handgjorda så är det faktiskt inte dyrt. Dixon rekommenderar 12,5x6,5 för 60-motorer,11,25x6 för 40-46 och 10x6 för 35-or. Dessa siffror gäller trebladiga.
Det ska bli spännande att prova om ryktet talar sant om bättre vertikal stigförmåga mm. Efter att ha packat upp (snabb lev. endast ett par veckor) dyrgripen och skärskådat den är man benägen att tro allt gott om den, tunna smäckra blad och ändå styvare än en betydligt tjockare träsnurra. Vikten är obetydligt högre än en motsvarande träpropeller. Återkommer med en rapport så snart provflygning skett!
Ett problem uppstår naturligtvis när man ska köra trebladigt, var hitta en spinner som har tre urtag eller inga alls? Inga problem, Erling L. drog igång svarven hemma i köket och tillverkade en kopia av min VECO 2" needle-nose åt mig. Hundra gånger bättre och tusen gånger snyggare än originalet,,och endast ett fåtal gram tyngre. Snacka med Erling om du behöver en snygg customspinner i aluminium till ditt nästa projekt!
Flyg stunt!/Lars R. TMFK

BRITISH NATIONALS GOLD TROPHY 1986 RESULTS

F2B

Monday Fly-Off (Best 2 out of 3)

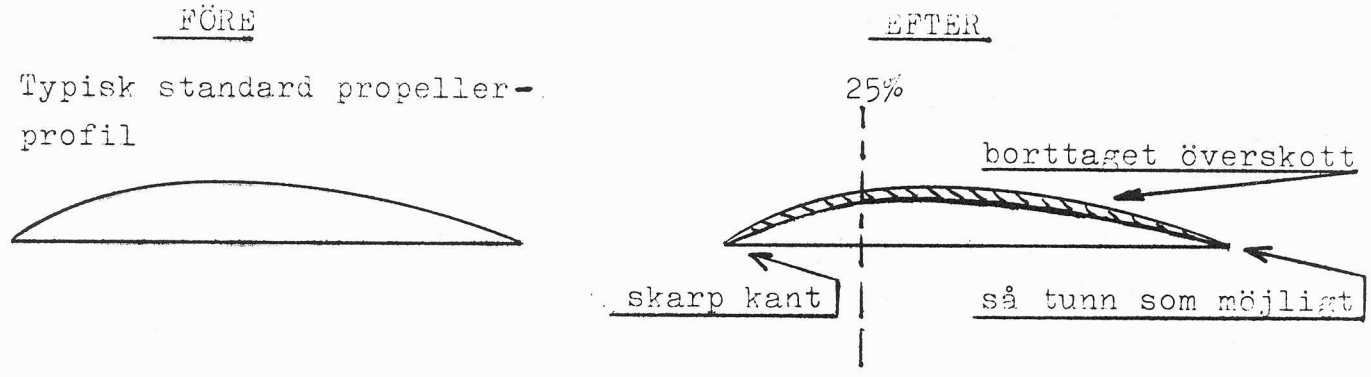
Name	Rnd 1	Rnd 2	Rnd 3	Total
A C Eifflaender	3017	2962	3006	6023
C W Draper	2987	3000	3000	6000
B P Robinson	2938	2609	2856	5794
J Hamilton	2863	2921	2807	5784
H de Jong	2908	2771	2871	5779
N Dickinson	2720	2836	2817	5653
C Maikis	2784	2770	-	5554
I Galt	2654	2723	2778	5501
M Doyle	2702	2688	2770	5472
P Arkley	2699	2653	2701	5400
E Sharp	2540	2545	2517	5085
G C ALison	2229	2465	-	4694

GRATIS HÄSTKRAFTER! Tom Dixon

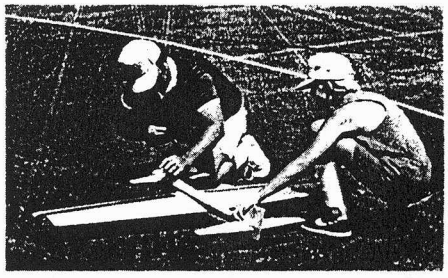
Sådärja.....Nu lyckades jag väl fånga er uppmärksamhet, så då kan jag väl försöka förklara mig. Ingenting är egentligen gratis, men den här ideń ligger ganska bra till:
Tunna ut dina propellrar(trä) och minska därmed det effektslukande aerodynamiska motståndet i själva "vingprofilen". Denna procedur släpper loss oanade mängder effekt, vilket jag upptäckte när jag bytte från en standard 14/5 Rev-Up till en 14/6 TopFlite som fått bladen uttunnade c:a 50%. Varvtalet på marken, utan att ändra nål-inställningen, ökade från 7600 till 8000. Man förväntar sig ju en kraftig sänkning av det statiska varvtalet p.g.a. den ökade stig-ningen, men inte! Naturligtvis måste jag sedan, för att få rätt flyg-hastighet, reducera varvtalet till 7300. Allt som allt, betyder det att en massa reserveffekt helt plötsligt finns tillgänglig!
I ett annat experiment jag gjorde nyligen, tunnade jag ut en TopFlite 11/6 och en Zinger 12/6 och testade dem på min Smoother (MODEL AVIATION, MARS 86) med min modifierade FOX 35. Den kärran hade tidigare fungerat bäst med en 10/6 Rev-Up eller en 10,5/6 BOLLY. Markvarvet med 10/6 Rev-Up var 8200. Den modifierade TopFlite'n var nu för snabb med ett markvarv på endast 7600. Den modifierade 12/6 Zinger'n ställdes in på 7300 varv. Ökningen i linspänning var nu helt otrolig, men några skarpa hörn gick det inte att utföra längre. För tillfället verkar den tunnade TopFlite'n vara bäst, dock väntar jag hem 11/6 Bolly glasfiberpropellrar att prova med, så vi får se.

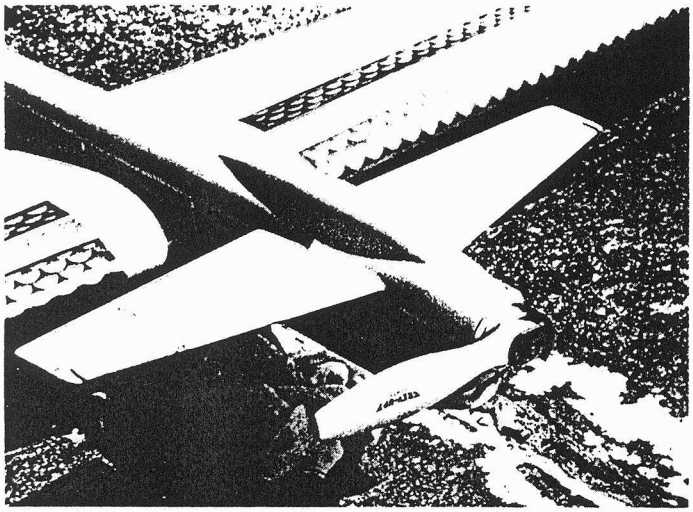
När man tunnar ut bladen, drar man först en markeringslinje med en penna på den kurvade sidan av bladet, 25% av kordan från framkanten räknat. Ta sedan ett grovt sandpapper på en lämplig klots och slipa ytan bakom denna linje flat. Proceduren är densamma som när man slipar till en HKG-vinge. Bladens bakkanter skall hållas strax under 1 mm:s tjocklek till att börja med. Ta nu ett lite finare papper och forma samtidigt till profilen framför linjen. Finputsa med finare och finare sandpapper och balansera under tiden. Rita dit diameter och stign stigning och stryk på ett par lager epoxylack eller gör som jag, ta SIG Skybrite klarlack.
Modifieringen gör naturligtvis att bladen blir lite mer flexibla, men vid de låga varvtal vi använder i stunt så är det inget problem. Styrkan är fortfarande helt tillfredsställande. Faktum är att alla standardpropellrar (TRÄ-NYLON) är alldeles för tjocka, huvudsakligen beroende på tillverkningsmässiga orsaker. Du upptäcker snart att du kan använda upp till 2" större diameter på snurran utan att överbelasta motorn.

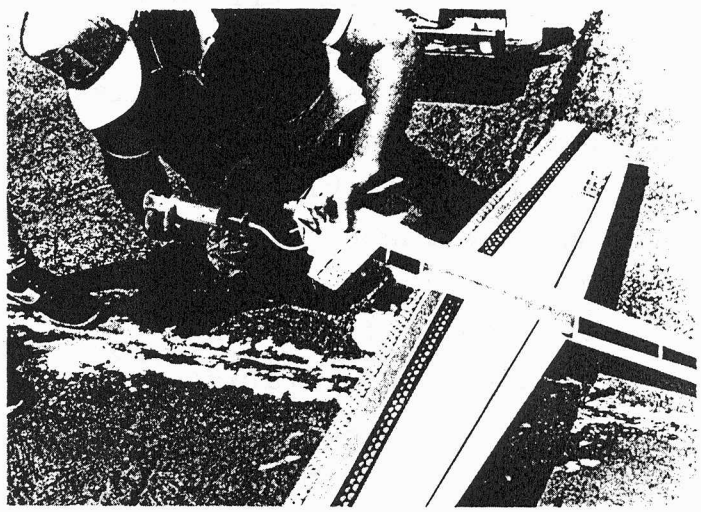
Jag tycker det verkar vettigare att öka prop-storleken än att sätta en 46:a i en 35-kärra för att få bättre "drag". Om du prövar en avtunnad version av din vanliga standardpropeller, upptäcker du plötsligt "vertikalförmåga" som inte fanns där förut.
De bästa "standard"-propellrarna jag använt är de australiska "BOLLY"-glas- och kolfiberförstärkta epoxypropellrarna. Dessa har blad som redan är så tunna som det är praktiskt möjligt att ha dem, och de kan användas med upp till 2" större diameter och 1" större stigning än vanligt. För närvarande tror jag faktiskt att "BOLLY'n" är den "optimala propellern". Men, de avtunnade träpropellrarna kommer inte långt efter och är mycket, mycket billigare. Tälj till en och prova på din kärra!(Från Pro-Stunt-News nr 15, översatt av Lars R.,TMFK.)



Från Model Aviation Jan. -87







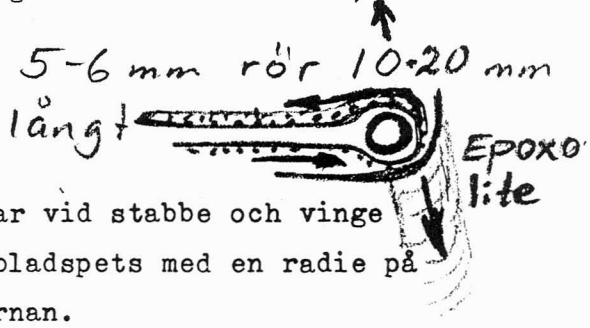
Archie Adamisin returned to the Stunt wars at the 1986 Nats flying this very unusual configuration which adds a canard (forward stabilizer and elevator) to the conventional aft-mounted one. It proved very effective in the square maneuvers and nearly qualified for the finals, even though it was Archie's first contest in many a moon. Note the single-bladed prop, too. Its OS .40FP was modified by his dad, "Big Art."

SVARVADE DETALJER UTFÖRES

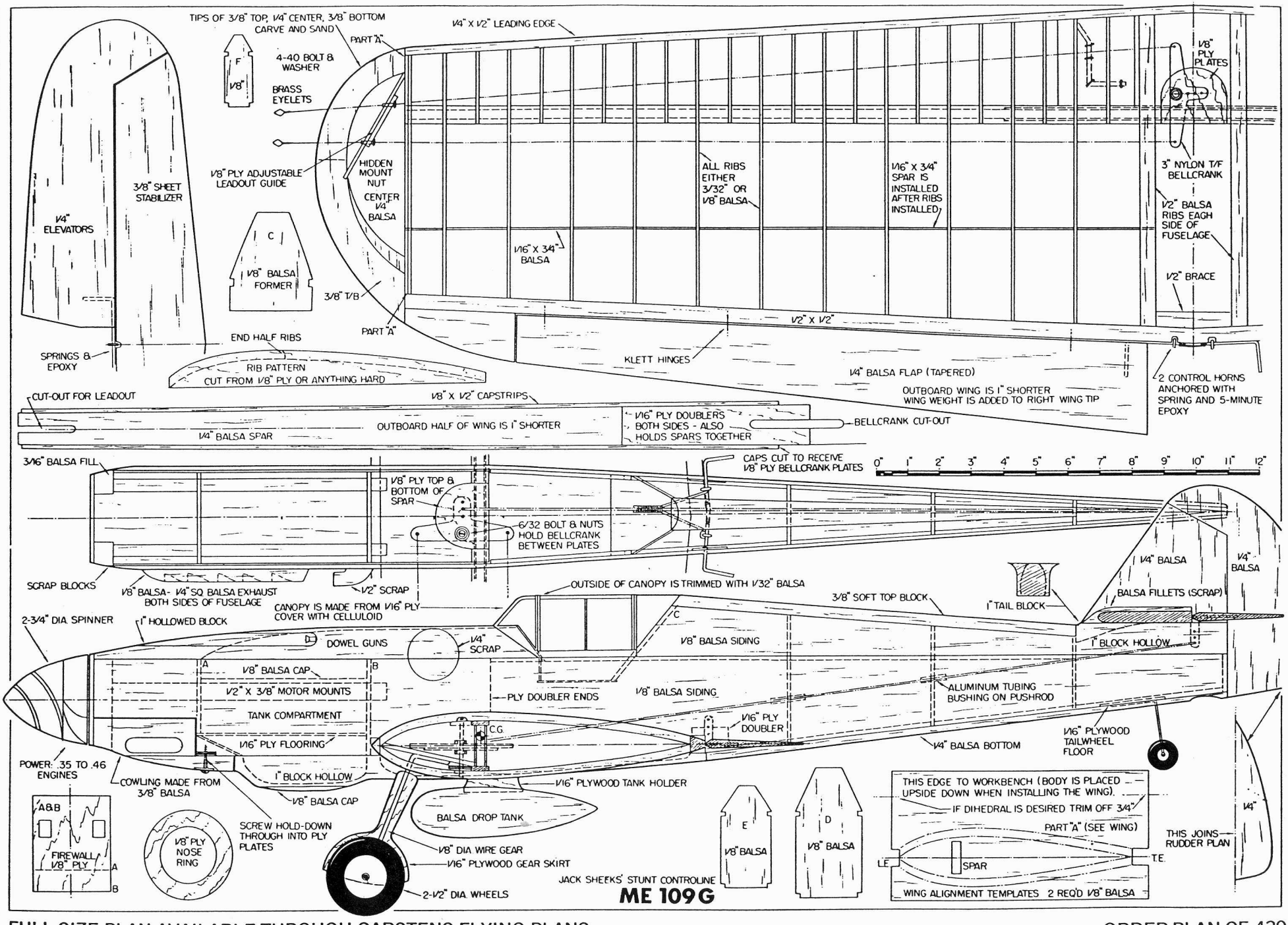
Såsom spinners, klunktanksnipplar till klunktankar, propellerbrickor, medbringare, vevaxelförlängare, propellermuttrar i aluminium och stål slangnipplar till trycktank från ljuddämpare, lättning av motorer utvändigt speciellt ST 60, specialskruvar och muttrar, venturiförgasare till olika motorer m.m. eller andra specialdetaljer.
Sänd ritning på vad du vill ha gjort eller ring ~~0470 - 482 26~~
Adress: Erling Linné Bokelundsvägen 17 B III vån. 352 48 Växjö.

BYGGTIPS

Epoxoliteutfyllnader och andra konkava balsaförstärkningar - utfyllnader, brukar jag använda en specialgjord (konvex) - formad balsabit. Med hjälp av en passare ritar du den aktuella radien på ett 5 - 10 mm tjockt balsaflak. Såga ut biten med en lövsåg, och putsa den noggrant jämn vid den böjda cirkelformade linjen, med en vanligt plan putsklots. Riv en lika tjock eller bred remsa av en bit smärgelduk och klistra fast biten på den buktiga kanten. Jag brukar fästa den snabbt med lite cyanolim. Sedan är den klar att använda för balsautfyllnader, som i sin tur bör vara väl förarbetade (ursågade eller urholkade).



Vad gäller epoxoliteutfyllnaders påläggningar vid stabbe och vinge använder jag en tillputsad gammal propellerbladspets med en radie på 6 mm. Använd maskeringstejp ca 6 mm från hörnan.
När epoxoliten härdat putsar jag bort den feta ytan med hjälp av en bit remsa av smärgelduk lagd ett halvt varv runt en lika lång bit 5 -6 mm rör som remsan är bred. Efter hand som smärgelduken klibbar igen framvrides en ny bit smärgelduk runt röret. Duken hålles med pekfinger och tumme på ena sidan av röret och drages längs utfyllnaden.
Torka slutligen av med prepsol och lacka 3 - 4 lager med primerlack (häftgrund) ex. grå. Putsa mellan varje lager men ej sista med hjälp av röret och smärgelduken. OBS spruta ej talklack på själva utfyllnaden. Då kan lacken släppa och bilda blåsor. Lycka till hälsningar Erling.



FULL SIZE PLAN AVAILABLE THROUGH CARSTENS FLYING PLANS

ORDER PLAN CF-439

KLÄDSEL

Nos

Nylon, siden eller glasfiber.

Kropp

Siden eller japanpapper, eventuellt skyloft. Japanpapper kan läggas vått eller torrt och fästas enbart med thinner om modellen först lackats med två lager Clear Dope med slipning emellan.

Vinge

Siden, dubbelt japanpapper, skyloft. Observera att mittplankningens ändträ måste lackas noga för att ej bli bucklig av vatten.

Vid lackning av vinge späd med 20% thinner. "Dope" och zaponlack kan förtunnas med thinner, men ej spännlack.

Dubbelt japanpapper

1 Klä första lagret. Vattenspänn. Lacka minst 3 gånger.

2 Lägg på nästa lager vått med fibrerna vinkelrätt mot första. Låt torka. Lacka.

Pappersklädsel

SGM Silkspan rekommenderas.

1 Klipp ca 5 cm för stor bit med eventuella fibrer parallella med spryglar.

2 Lägg i varmt vatten.

3 Häng på avrinning.

4 Se till att eventuell slätare sida kommer uppåt.

5 Pensla oförtunnad dope längs de kanter på modellen som skall kläs.

6 Fäst med pensel fingrar etc. Nåla eventuellt. Klipp vid behov. Skär rent med rakblad.

7 Vid klädsel av vingar, börja med yttervingens undersida (eventuella misstag i början syns minst på undersidan. Eventuell onödig vikt i början gör minst skada på yttervingen). Kläd därefter yttervingens ovansida. Spruta samtidigt med vattenspruta något vatten på undersidan så att hela vinghalvans klädsel spänns samtidigt för undvikande av skevheter.

Balsaklädsel (helplankad vinge)

Om jigg ej används som håller vingen rakt kan det vara svårt att undvika att vingen blir skev vid "helplankning". Därför rekommenderas jigg. Om jigg ej används rekommenderar Al Rabe metoden nedan.

Fördelarna med helplankad vinge är ingen insjunkning mellan spryglarna samt bättre styvhet.

Nackdelen är att det är svårare att göra, dyrare, något tyngre, men totalt sett anses denna vinge bättre om den inte blir för tung.

Observera att, för att hålla ned vikten, kan mittlister i vingen slopas då plankningen ändå ger tillräcklig styvhet.

1 Kläd ovan- och undersida av framkanten.

2 Kläd ovansidan klart. SLIPA EJ!

3 Lägg den till 3/4 klädda vingen upp och ned. Lägg på 2-5 kg tyngder samtidigt som vingen justeras med klotsar så att den ej är skev.

4 Spruta på vatten så att vingen blir genomblöt. Vänta 24 timmar.

5 Kläd undersidan klart.

KONTROLLMEKANISM

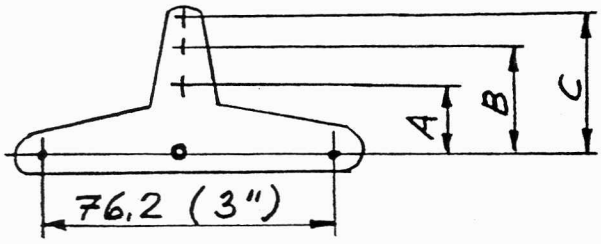
På en stuntmodell är kontrollmekanismen mycket viktig eftersom glapp i mekanismen omöjliggör flygning med precision. Kraven på kontrollmekanismen ökar efterhand som piloten blir mer erfaren, men även för nybörjare gäller att man bör ha relativt stora krav, i synnerhet att mekanismen skall vara lättrörlig.

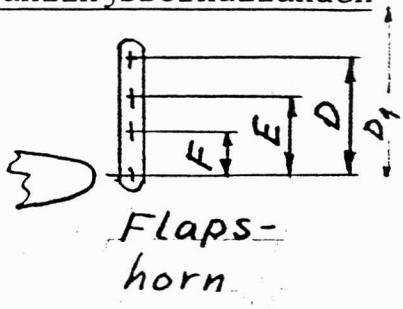
Stötstången måste vara så styv att den inte böjer sig, alternativt måste den styras vid genomgången i kroppsspant, vilket tyvärr ger ökad friktion. Friktionen kan minskas genom att teflonbussningar används. Andra vanliga styrbussningar är gjorda av aluminiumrör eller plywood.

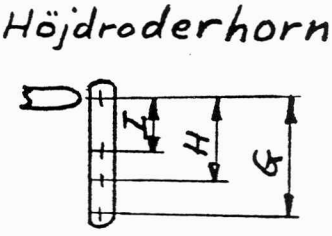
För att undvika glapp bör kontrollmekanismen bussas.

Det är viktigare att mekanismen är glappfri till flapsen än till höjdrodret.

Dimensioner för olika utväxlingsförhållanden







1 "Standard" Nobler "Hook up" (utväxling 1:1)

B 17,46 till D 19,05
E 12,70 till H 12,70

Används av Jon Dixon, Bob Giseke, Gene Schaffer, Bill Simons

2 "Shark" "hook up" (Shark .45 utv. 2/3:1)

B 15,88 till D 19,05
D_1 25,40 till G 19,05

3 Les Mc Donald

A till D 19,05
B 15,88 till G 17,45

4 Jerry Pilgrim

B 15,86 till D 19,05
D_1 25,40 till G 19,05 eller 17,40

5 Bill Rutherford

B till D 19,05
Justerbar till G 19,05

6 Bill Werwage

B till D 28,56
C till G 25,40

7 Keith Throstle

B 15,88 till D_1 22,23
B 15,8 till Justerbar 1:2-1:1