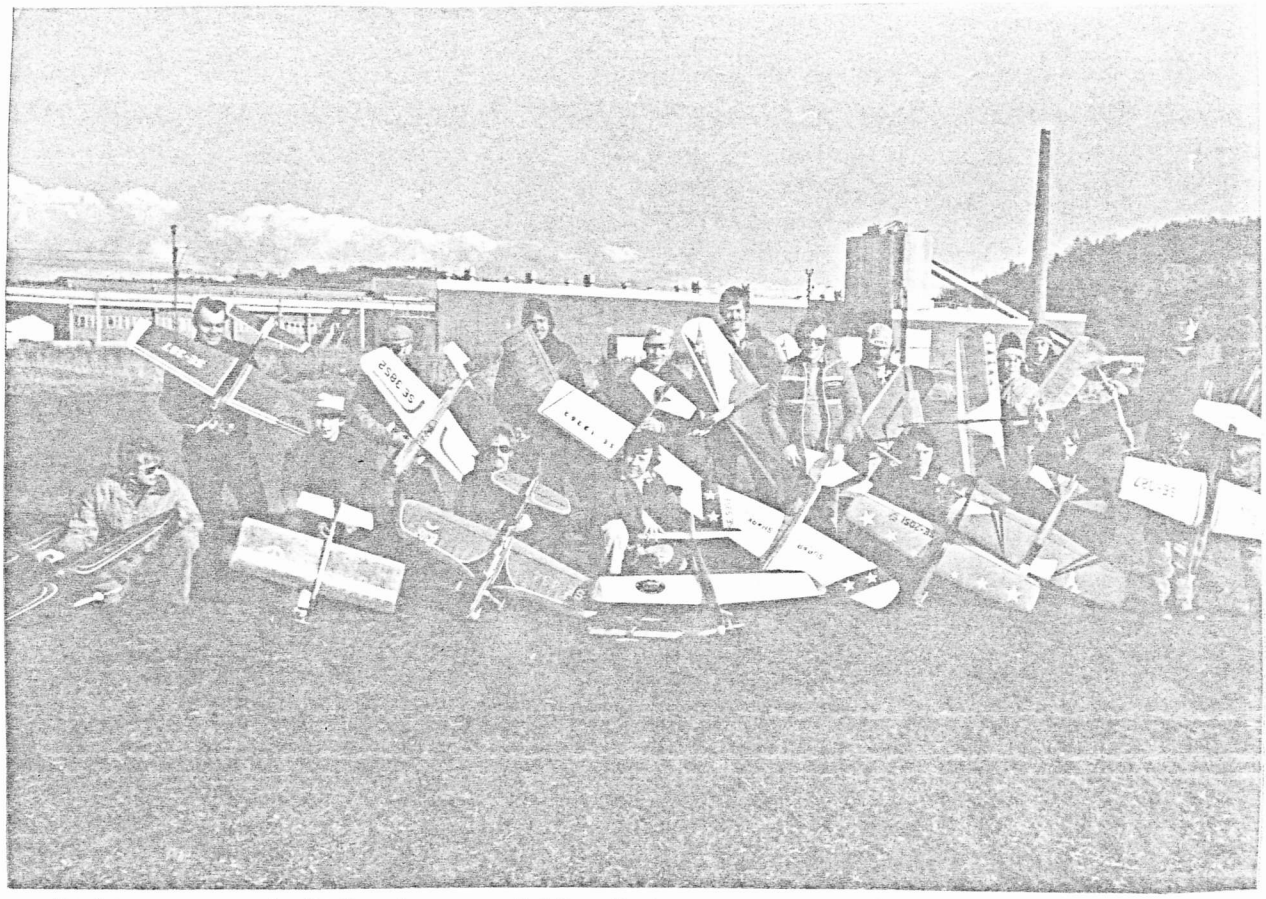
S.L.I.S

BULLETINEN

Medlemstidning för Sveriges Linflygares Intressefrämjande av Stunt

Årgang 1



Deltagarna i "Västkustträffen" i Kungsbacka.

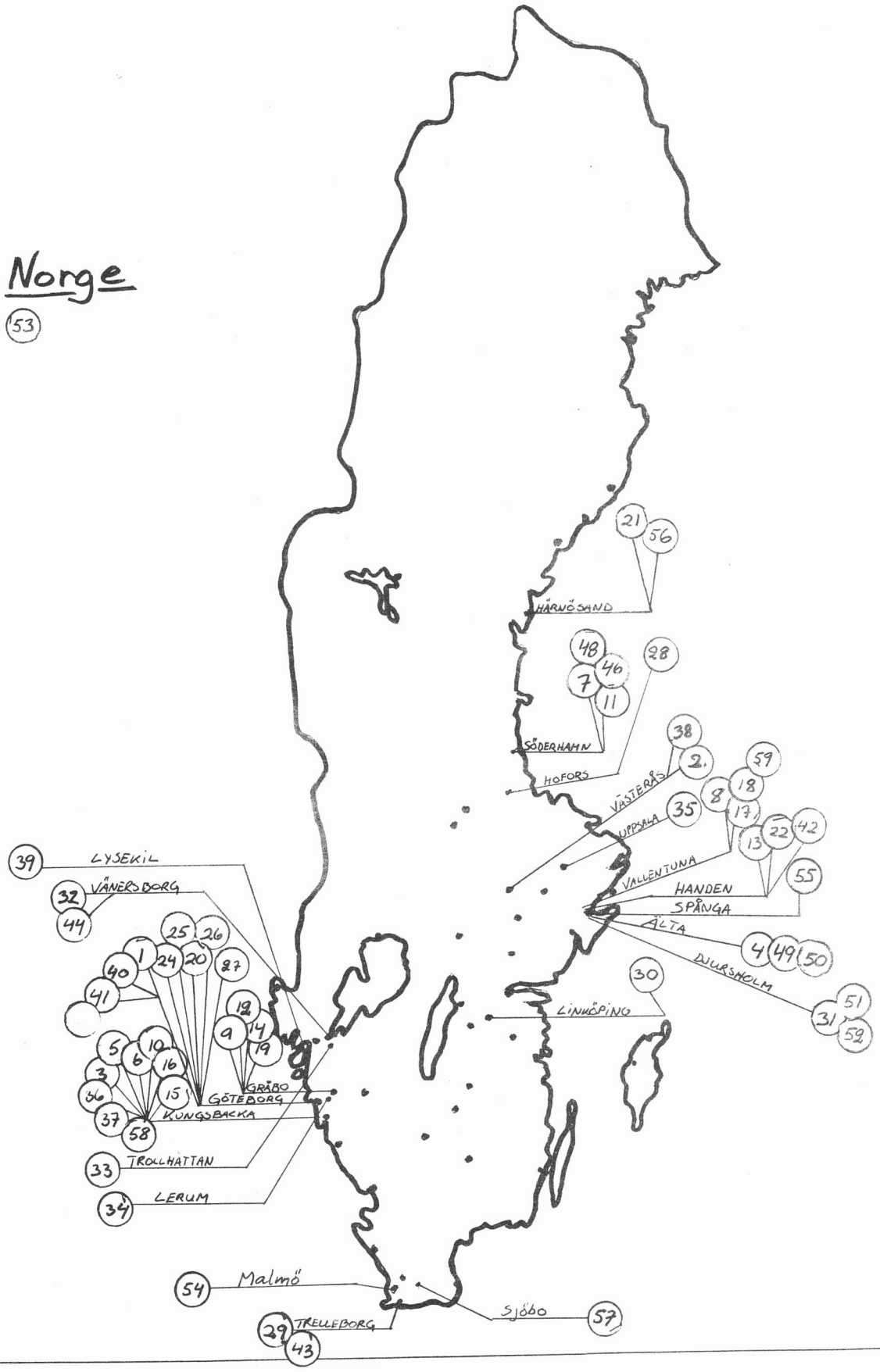
Foto: Palm.

3
1978

MEDLEMSMATRIKEL

Medlemsnummer	Namn	Adress	Postnummer	Ort	Region	Tel.nr
1	Lars-Åke Andersson	Hembryggarevägen 9	416 76	Göteborg	Väst	031 - 26 25 37
2	Ove Andersson	Åsgatan 2 C	724 63	Västerås	Öst	021 - 13 17 42
3	Jan Bjernby	Box 17	430 33	Fjärås	Väst	0300 - 40 43 8
4	Willy Blom	Evalundsvägen 40	130 12	Älta	Öst	08 - 77 33 272
5	Karl-Erik Börjesson	Vallby 3	430 33	Fjärås	Väst	0300 - 40 13 9
6	Alf Eskilsson	Ringgatan 17	434 00	Kungsbacka	Väst	0300 - 11 76 6
7	Johnny Goude	Granvägen 8 B	826 00	Söderhamn	???	0270 - 15 56 6
8	Lennart Helje	Smålandsvägen 15	186 00	Vallentuna	Öst	0762 - 28 82 8
9	Ronnie Isacsson	Giggvägen 17	440 06	Gråbo	Väst	0302 - 40 14 5
10	Claes Jansson	Vårlöksvägen 29	430 35	Fjärås	Väst	0300 - 40 59 4
11	Mats Jansson	F 15, 2:a Div.	826 00	Söderhamn	???	0270 - 56 03 5
12	Håkan Johannesson	Lingonvägen 31	440 03	Floda	Väst	0302 - 31 70 0
13	Jan Ljunglöf	Sleipnervägen 13	136 42	Handen	Öst	08 - 77 78 608
14	Anders Lundgren	Vagnvägen, Pl 129	440 06	Gråbo	Väst	0302 - 40 08 3
15	Michael Palm	Tora Högsvägen 7	437 00	Lindome	Väst	031 - 76 14 47
16	Glen Percival	Klarinettvägen 213	434 00	Kungsbacka	Väst	????
17	Bo Pettersson	Björkhagsvägen 28	186 00	Vallentuna	Öst	0762 - 29 11 8
18	Åke Nyström	Norrgården 37	186 00	Vallentuna	Öst	0762 - 28 87 8
19	Ulf Selstam	Lundbyvägen 32 B	440 06	Gråbo	Väst	0302 - 41 27 5
20	Hans Öhlund	Tamburingatan 7	421 45	V.Frölunda	Väst	???
21	Conny Åqvist	Eriksbergsgränd 12	871 00	Härnösand	???	0611 - 14 15 2
22	Sven Pontan	Idunvägen 33	136 42	Handen	Öst	08 - 77 73 711
23	Eric Huss	Grimsö Bodar,Skolan	770 31	Riddarhyttan	???	0581 - 92 07 2
24	Sven Samuelsson	Högtrycksgatan 4	417 41	Göteborg	Väst	031 - 54 82 89
25	Gunnar Grahn	Ättehögsgatan 2 A	416 74	Göteborg	Väst	031 - 25 63 14
26	Tommy Öhlund	Karniolgatan 65	421 51	V.Frölunda	Väst	031 - 47 47 12
27	Peter Ellerström	Karniolgatan 15	421 51	V.Frölunda	Väst	031 - 47 72 63
28	Mats Lindström	Krönvägen 16	813 00	Hofors	???	???
29	Lars Roos	J.W.Wulffsgatan 11	231 00	Trelleborg	Syd	0410 - 12 53 9
30	Ola Salenmark	Ugglegatan 24	582 54	Linköping	???	013 - 11 36 90
31	Stefan Engberg	Tjalvevägen 12	182 64	Djursholm	Öst	08 - 75 53 576
32	Raymond Lake	Hästskovägen 38	462 00	Vänersborg	Väst	0521 - 17 62 4
33	Lars Helmbro	Kungsgatan 93	461 00	Trollhättan	Väst	0520 - 16 86 2
34	Bo Sundestrand	N:a Rydsbergsvägen 56	443 00	Lerum	Väst	0302 - 11 10 4
35	Carl-Göran Sundstedt	Vindhemsgatan 32	752 27	Uppsala	Öst	018 - 35 71 62
36	Leif Palm	Tora Högsvägen 7	437 00	Lindome	Väst	031 - 76 14 47
37	Ulf Palm	Tora Högsvägen 7	437 00	Lindome	Väst	031 - 76 14 47
38	Thomas Pettersson	Eldstensgatan 1	723 53	Västerås	Öst	021 - 11 97 71
39	Anders Pettersson	Skeppsvägen 8	453 00	Lysekil	Väst	0523 - 11 16 1
40	Jan Berndsson	Eriksvägen 5	433 00	Partille	Väst	031 - 26 60 00
41	Claes Hallgren	Kalendervägen 125 A	415 13	Göteborg	Väst	031 - 46 66 17
42	Lennart Strand	S:a Jordbrovägen 133	136 51	Handen	Öst	0750 - 26 86 9
43	Anders Hansson	Gryningsvägen 4	231 00	Trelleborg	Syd	0410 - 16 80 6
44	Ingemar Larsson	Bellfragegatan 33	462 00	Vänersborg	Väst	0521 - 142 47
45	Ingemar Bertilsson	Pl 1500	820 27	Söderala	???	0270 - 56 04 0
46	Leif Kårström	Bergbacken 54	826 00	Söderhamn	???	0270 - 17 68 3
47	Rolf Lund	Pl 629	820 23	Bergvik	???	0270 - 20 21 2
48	Örjan Gustafsson	Norrmyravägen 13	826 00	Söderhamn	???	0270 - 15 61 9
49	Lennart Magnusson	Evalundsvägen 40	130 12	Älta	Öst	08 - 77 33 272
50	Hans Mittler	Oxelvägen 55	130 12	Älta	Öst	08 - 77 31 776
51	Mikael Rindborg	Lokevägen 5	182 61	Djursholm	Öst	08 - 75 51 397
52	Johan Setterberg	Mjölnartorpsvägen 11	182 63	Djursholm	Öst	08 - 75 54 310
53	Knud Lunde	Seladonsvei 6	4020	Stavanger	NORGE	--
54	Erling Linné	Nobelvägen 94 B	212 15	Malmö	Syd	040 - 93 29 68
55	Mats Böhlin	Järingsgränd 19 nb	163 63	Spånga	Öst	???
56	Kjell Eriksson	Box 1849	870 10	Älandsbro	???	??? - ???
57	Per Jersling	Tunnelgatan 3	275 00	Sjöbo	???	0416 - 102 64
58	Ingolf Jonsson	Gullrisstigen 2	430 33	Fjärås	Väst	
59	Karl-Gunnar Viberg	Sommarvägen 10	186 00	Vallentuna	Öst	0762 - 240 52
60						
61						
62						
63						
64						
65						
66						
67						
68						
69						
70						

ÖVERSIKTSKARTA S.L.I.S.



REGION VÄST & SYD

VÄSTKUSTTRÄFFEN, KUNGSBACKA DEN 16 APRIL 1978.

Stunttävlingen "Västkusträffen" i Kungsbacka den 16 April blev en succe, både för de deltagande och för arrangören: Kungsbacka MFK.

Vädret var det bästa tänkbara: solsken och svag till måttlig vind hela dagen.

Deltagarantalet: 18 man (Storstunt: 7 st, Semistunt: 11 st) gör att man börjar ana en nyrenessans inom svensk stunt igen.

Tävlingen började kl:09 och kördes i två omgångar i semistunt samt en finalomgång för de fem bästa. Storstunten i tre omgångar som vanligt.

Tack vare det förnämliga arrangemanget med "ready-box"-systemet, flöt tävlingen hela tiden utan avbrott, så när som på en kort fikapaus för domarna: RAYMOND LAKE och CLAES-OLOF CALL. Förplägnadsavdelningen sköttes med den äran av KMFK:s DAN NYBY, som på eget initiativ fixat fram varm korv och läsk.

RESULTAT STUNT INT.

1 Ove Andersson, 3221 p.
Västerås MFK

Modell: Egen Nobler-modofiering 1440 g.
Motor: FOX 35 Stunt. Prop: 10 x 6 RevUpEW
Linor: ca 19 m. Bränsle: 70/25/5
Övrigt: Lugn, säker flygning som vanligt.

2 Alf Eskilsson 2888 p.
Kungsbacka MFK

Modell: Nobless 4. 1350 g. Tank: 4 oz,
Motor: OS 35. Prop: 10 x 6 TopFlite.
Linor: 18,5 m. Bränsle: 75/20/5.

3 Eric Huss 2834 p.
Skara MFK

Modell: Egen konstruktion. 1300 g.
Motor: FOX 35. Prop: 10 x 6 Zinger.
Linor: ca 18 m. Bränsle: 80/20.

4 Lars Helmbro 2651 p.
Trollhättan

Modell: Ares modifierad. 1200 g.
Motor: OS 35. Prop: 10 x 6 TopFlite.
Linor: 19,5 m. Bränsle: 80/20.

5 Glen Percival 2457 p.
Kungsbacka MFK

Modell: SIG Chipmunk modifierad, 1400 g.
Motor: HP 40. Prop: 11 x 6 Zinger.
Linor: 19 m. Bränsle: 75/25/+ 2

6 Karl-Erik Börjesson 1729 p.
Kungsbacka MFK

Modell: Nobler modifierad, 1450 g.
Motor: OS 40. Prop: YO 11 x 6.
Linor: 19 m. Bränsle: 75/25.

7 Michael Palm 1521 p.
Kungsbacka MFK

Modell: SIG Twister, 1100 g. Motor: OS 35
Prop: 10 x 6 TopFlite. Linor: 18 m.
Bränsle: 80/20.

RESULTAT SEMI-STUNT:

1 Åke Nyström 982 p.
Vallentuna MFK

Modell: Stiletto/1300 g. Motor: K&B 35/10 x 6 TopF.
Linor: ca: 18 m. Bränsle: 80/20.

2	Gunnar Karlsson Skara MFK	953 p.	Modell: egen konstruktion av div. rester. Vikt ca 1000 g. Motor: Strypt combat-FOX 36. Prop: 10 x 6 nylon. Linor: 18 m. Bränsle 80/20
3	Jan Bjernby Kungsbacka MFK	727 p.	Modell: Colonel. Motor: OS 35 / 10 x 6 TopF. Linor: 18 m. Bränsle: 80/20.
4	Claes Jansson Kungsbacka MFK	680 p.	Modell: SIG Banshee, ngt modifierad. Motor: OS 35 / 10 x 6 (trä) Linor:18 m. Bränsle: Graupner 5 % nitro.
5	Ulf Selstam Gråbo MFK	588 p.	Nobler, modifierad / 1300 g. Motor: FOX 35. Prop: 10 x 6 Zinger Linor 18,5 m. 70/25/5.
6	Anders Lundgren Gråbo MFK	370 p.	SIG Banshee. Motor: FOX 35 / 10 x 6 Tornado. Linor: ca 17,5 m. Bränsle: 80/20 + 5.
7	Ronnie Isacsson Gråbo MFK	335 p.	SIG Banshee. Motor: FOX 35 / 10 x 6 Tornado. Linor: ca 17,5 m. Bränsle: 80/20 + 5 .
8	Bo "Robban" Pettersson Vallentuna MFK	314 p.	SIG Mustang Stunter / ca 1350 g. Mot: FOX 35 Linor: 18 m. Bränsle: 65/25/10.
9	Jan Berntsson Kungsbacka MFK	262 p.	SIG Banshee. Motor: OS 35 / 10 x 6 Tornado. Linor: ca 18 m. Bränsle: 80/20 + 5.
10	Hans Öhlund AKMG	172 p.	AKMG:s Peace-maker. Motor: PAW 2,5 cc Diesel. Prop: 7 x 8 nylon. Linor 15 m. Powa Mix Super
11	Peter Ellerström AKMG	106 p.	Stuntmaster / 1375 g. Motor: OS 35 / 10 x 4 Zinger. Linor: 19 m. Bränsle: 80/20.
12	Lars Roos Trelleborg	--- p.	Modell: Ove Anderssons semi Silver Bird / 650g Motor: OS 19 / 9 x 4 TopF. Linor: 16 m. Bränsle: 70/25/5. Kom försent till tävlingen (lång resa) och nöjde sig med titta.

/ULF SELSTAM/

Ove Andersson mottager segerbucklan av Lars-Åke Andersson.
/Foto: M.Palm/

Bildmosaik från "västkustträffen". Överst fr.vänster: Ove Andersson och Alf Eskilsson diskuterar motor. / Glen Percival med sin Shark 45./ Ingolf Jonsson släpper modell för Jan Bjernby./
Mellanraden fr.vänster: Ulf Selstam med modif.Nobler./ Karl-Erik Börjesson med Nobler-modifiering./ Underst fr. vänster: Claes Jansson och Jan Bjernby startar upp Claes' Banshee./ Eric Huss - en stilstudie.

Foto: Palm.

MOTOR HÖRNET

LEIF KÄRRMAN heter en kille, som för några år sedan flög stunt aktivt i Aeroklubben Göteborg. Numera roar han sig med modellbilar, och har, tack vare sitt tekniska kunnande lyckats bra även med denna hobbygren.
Från Leif har vi fått denna artikel och Du skall ha i bakhuvudet, när Du läser att den är skriven av en kille som verkligen KAN motorer.

PREPARERING OCH INKÖRNING AV STUNT-MOTORER.

När motorn plockats upp ur kartongen, börja med att demontera den. Observera noga hur alla delarna sitter och märk upp kolv och vevstake så att Du vet åt vilket håll dessa skall sitta åt. Kullagren (om motorn är försedda med dylika) får man lättast ut om man lägger vevhus/frontbox i kokande vatten någon minut. Därefter går det oftast lätt att peta ut lagren när motorn är varm. Glöm inte att omedelbart efteråt torka och olja in lagren.

Nästa steg är att behandla vevhus/frontbox. Tag,med hjälp av nålfilar och hobbykniv, och grada av gjutskägg och alla vassa kanter inuti vevhus/frontbox. Det lönar sig dock inte att polera vevhus och överströmmningskanaler - motorn kan gå sämre av detta !! Vevstaken skall också gradas av och snyggas till. Denna lönar det sig att polera - hållfastigheten kan öka såpass mycket som 50 % om man gör detta.
Om inte smörjhål är uppborrat uppe på vevstakens lillända skall ett sådant borras. Lämplig håldiameter är här 1,0 mm. Hålet skall även försänkas något. Sist på vevstaken åtgärdas hålen för vevtapp och kolvtapp. Tag en bit balsalist och skär till denna så att den lätt går att trycka in i hålen. Stryk sedan grafit-fett på listen och rotera denna i hålen så att fettet ordentligt tränger in i porerna.

Vevaxeln, vevtappen och kolvtappens skarpa kanter fasas lätt med ett bryne. Kolvtappen och vevtappen skall poleras noga med polerduk (eller vattenslippapper 600 och olja) Har motorn glidlagrad vevaxel skall även denna poleras noga med polerduk

Om motorn har kullagrad vevaxel, skall kullagren gå lätt att skjuta på axeln. Om så inte är fallet poleras vevaxeln tills lagren går lätt att skjuta på.

Kolv och foder är motorns viktigaste delar. Dessa skall behandlas med största varsamhet. När man arbetar med kolv/foder, skall man hålla dessa i handen och absolut inte spänna upp dessa i ett skruvstycke eller liknande. (detta gäller givetvis alla andra delar också.)
Börja med fodret. Tag med hjälp av ett litet, fint bryne och fasa försiktigt av kanterna på insidan av avgas- och överströmmningsportarna. Även kolvens övre och undre kanter fasas, men ytterst lite. Även kolvens insida skall gradas av.

När motorn är färdig så här långt - ta och häll upp t.ex. fotogen i en burk och tvätta noga alla motordelarna med en liten flat pensel. Har Du möjlighet så blås även delarna rena med tryckluft. Innan Du häller ut fotogenen efter att ha tättat färdigt - ta en titt i botten på burken !!!! Ja just det! De flesta av dessa metallpartiklar Du ser hade förr eller senare lossnat under motorns gång med följd av en a v s e v ä r d förkortad livslängd och effektsänkning på motorn.

När motordelarna nu är torra och rena börjar ihopmonteringen. Först, sätt vevaxeln på plats. Är motorn kullagrad sätter man bakre lagret på vevaxeln samt

värmer upp vevhus/frontbox så pass mycket att man nätt och jämnt kan hålla detta i handen (ca 60^0). Därefter trycker man i bakre lagret med vevaxeln som styrning och samtidigt sätter man främre lagret på plats. Vevaxeln skall nu rotera mycket lätt, och när man ställer motvikten i axeln -ppåt, skall denna falla ner av sin egen tyngd. Därefter monteras kolv, foder, vevstake samt topplock. (montera ej glödstift eller baklock.) Yag nu och vrid vevaxeln sakta runt, är allt o.k. skall nu inte någon tröghet eller kärvhet kännas (Är motorn kolvringad känns naturligtvis kolvringens friktion).

Montera baklocket och övriga delar - kolla så att inget fel tillkommmer. Droppa därefter tunn olja (ex. symaskinsolja) i lager, avgasport och insug samt vrid runt motorn.

Nu är motorn klar för inkörning.

EN MOTOR SOM INTE KÖRS IN RIKTIGT, BLIR I REGEL ALDRIG VAD DEN KUNDE HA BLIVIT

Inkörning:

Sätt motorn i en stabil motorbänk. Lämplig inkörningspropeller är en som har samma diameter men en eller ett par tum mindre stigning än den som Du beräknar använda i modellen. Detta för att inkörningsvarvet skall bli ungefär samma som i modellen.

Bränslet som man börjar inkörningen med skall bestå av 75 % metanol och 25 % Castrol M-olja. Denna olja är att föredra framför ricinolja då den inte ger några "gummiavlagringar" i motorn m.m.

Låt motorn gå rikt med detta bränsle i 10 - 15 min. så att den blir ordentligt genomsköljd.

Nästa 15-minutersperiod skall motorn gå på gränsen mellan fyrtakt och rent och låt den, i slutet av perioden, gå helt rent korta stunder.

Byt nu bränsle till 80 % metanol och 20 % Castrol M olja (ej för Fox-motorer som aldrig bör gå på magrare blandning än 25 %) Låt nu motorn gå på gränsen mellan fyrtakt och rent under 15 min.

Sista 15-min. perioden skall motorn omväxlande gå mellan rent och fyrtakt i 1 till 2 minutersperioder. Skall motorn i modellen vara utrustad med ljuddämpare, bör man i slutet av inkörningsperioden även ha denna påmonterad. Motorn går nämligen varmare med ljuddämpare och bör därför "vänja" sig vid detta. Skulle motorn under inkörningen, när den går rent, sjunka i varv, måste man BLIXT-SNABBT öpnna nålen. Motorn håller nämligen då på att "nypa"! Om motorn har denna tendens skall man fortsätta inkörningen tills dess nypningstendensen försvunnit.

Om Du har följt anvisningarna så här långt, bör Du nu ha en motor i toppklass eller vad som i annonserna brukar kallas: "Custom fitted" m.m. Men ännu är inte motorn riktigt färdig. Den sista finjusteringen måste göras i modellen och detta kräver en hel del experimenterande. Det gäller här att hitta det bästa kombinationsförhållandet mellan: 1/ BRÄNSLE 2/ KOMPRESSIONSFÖRHÅLLANDE och 3/ PROPELLER.

Om Du nu, efter så här mycket arbete, har lyckats att få en motor som är bra gäller det att behålla den i detta fina skick. Försök därför att hålla den fri från damm, sand, grus etc. Partiklar av detta slag fungerar nämligen som slipmedel om det kommer in i motorn. Effekt och livslängd sjunker mycket snabbt av detta.

Någon undrar, till slut, varför inget sagts om "lappning" Lappning av motorer av denna typ är inget annat än ett sätt att nedbringa inkörningstiden. Resultatet av "mekanisk inkörning" (lappning) kan aldrig bli lika bra som en riktig inkörning, lik den som beskrivits ovan.

Med Stunt-hälsningar, Er Leif Kärrman.

Hur skall vi ha det?

För de flesta arrangörer av stunttävlingar är det ett stort problem att få tag på vana och kompetenta domare. Eller snarare att överruvudtaget hitta några som vill åta sig att döma.

Många gånger blir det så att den arrangerande klubbens egna stuntflygare får sitta som domare och kan då inte själva tävla. Det är och kommer att i ännu högre grad vara en bromsande faktor för stuntflygningens utveckling om nu SLIS lyckas i sina föresatser att locka ett ökat antal deltagare till tävlingarna. Det fodras då att man kan erbjuda de tävlande en så riktig bedömning som möjligt. Annars svalnar nog intresset snart.

Hur löser man nu detta? Som jag ser det måste vi försöka intressera andra, icke aktiva, stuntflygare och utbilda dessa. Utbildningen måste vara en uppgift för SIFF men att hitta kandidater - det får vi själva göra. Kanske vore en lösning att ta kontakt med RC-flygarna som ju har samma problem inom Multi (F 3 A) Vi skulle kunna hjälpa varandra genom att göra stuntflygare till multidomare och tvärt om. Man skulle kunna hålla gemensamma kurser för utbildning av multi- respektive stuntdomare. OVE ANDERSSON har sådana ideer och har som en konsekvens av detta även utbildat sig till multidomare. Men det finns säkert andra lösningar.

Ett annat problem är att de stuntflygare som nu har uttagits att representera Sverige i NM,EM och VM får skjuta till betydande belopp ur egen kassa. Det gör säkert att många aldrig ens försöker kvalificera sig då man i alla fall inte skulle ha råd att åka. Detta är i högsta grad otillfredsställande. Från ett fattigt förbund har vi nog ingenting att hämta! Kanske borde det vara en uppgift för SLIS att på något sätt "sponsa" vårt landslag? Men varifrån skulle SLIS få pengar till detta ?
En möjlighet vore att få fram SLIS-dekaler och SLIS-märken där vi lägger på lite som går till en tävlingsfond. Har Du förslag till hur ett SLIS-emblem skulle kunna se ut - sänd Ditt förslag till redaktören. (Se förra numrets utlysande av namntävling. Red. anm.)
En annan möjlighet vore att vi skänker överblivna hobbyprylar till SLIS och anordnar någon form av loppmarknad. Säkert finns det flera möjligheter.

Har Du synpunkter och ideér i de här frågorna så fatta pennan och skriv några rader till "SLIS-bullen". Vi måste hjälpas åt att snarast finna konstruktiva lösningar på dessa problem.

/Bo Pettersson,Vallentuna./

==========

Vad varje linkontrollflygare bör veta om konstruktion av stuntmodeller.

Av Bill Hutchinson i fri översättning av B.Pettersson.

(Detta är en gammal, fin artikel, tagen från American Modeler:s Julinummer, 1960. Just det - 1960! men flygningens principer har inte ändrats. Artikeln var senast införd i STUNT NEWs Februarinummer.)

Det är inte nödvändigt att ha en ingenjörsexamen för att konstruera modeller som flyger bra. Några få, grundläggande och enkla regler räcker för att hjälpa Dig undvika de vanligaste misstagen.

Att starta med att göra profilskisser av en flygkropp med rena linjer och sedan ansluta ett par vingar är det vanligaste men samtidigt den

(Forts."Vad varje linflygare bör.")
sämsta tänkbara början. Jag använde själv den metoden alldeles för länge och jag vet resultatet. Det är vingarna som får saker att hända eller ej och alla de andra komponenterna skall placeras och dimensioneras med utgångspunkt från denna vitala del.

Byggsatser eller ritningar i tidskrifter är utmärkta hjälpmedel när Du skall bestämma vilken storlek och vingtyp som bör användas för en given modelltyp och motorstorlek. Det är helt i sin ordning att använda massor av fantasi vid nykonstruktion, men låt bli att ändra på spännvidd och ytor tills dess Du fått en smula erfarenhet. Att släppa sig lös och kraftigt ändra på ytor är helt enkelt dåraktigt och resulterar oftast i att Dina ansträngningar och den tid Du lagt ner blir helt bortkastad.

Luft är ett osynligt element och utan en vind- eller röktunnel är det mycket svårt att se dess påverkan på modellens ytor. För att komma förbi detta - försök att betrakta atmosfären som vatten. Det är en avsevärd skillnad i täthet mellan dessa båda. Men om Du kan förstå hur vatten påverkar föremål som nedsänkts i vatten och sedan satts i rörelse så får Du en god uppfattning om hur luft reagerar mot Din modells ytor.

Låt oss börja med att anta att Du vill konstruera ett stuntplan. Du beslutar att vingytan skall vara 2500 cm^2. Vingkordan skall vara konstant för att få en enkel rektangulär vinge. Du har ändå ett stort urval av former att välja på. (förhållandet: spännvidd/bredd.) Det enklaste blir en spännvidd på 100 cm och en vingkorda på 25 cm, men en spännvidd på 200 cm och en vingkorda på 12,5 cm ger också den erforderliga vingytan på 2500 cm^2. Så vilken vingform fungerar bäst och varför ? Om man har att välja mellan en av dessa två skulle de flesta byggare välja den vinge som hade måtten: 100x25 cm, därför att den kan göras starkare. Men då detta är en stuntmodell så behöver vi också en vinge som är vändbar.

För en praktisk demonstration av vilken vinge som erbjuder den största vändbarheten - låt oss överdriva betingelserna genom att prova två vanliga föremål i vatten. Förflytta snabbt under vatten ett bordtennisracket och en fyrkantig ribba av samma tjocklek och de kommer att göra ungefär samma motstånd. Men vid en ändring av rörelseriktningen framgår emellertid skillnaden klart. Fyrkantsribban svänger ögonblickligen vilket däremot inte racketen gör. Om Vi överför detta på vår modells tänkta vinge förstår vi att den med måtten 200 x 12,5 cm är i stånd till att göra snävare svängar än den med måtten 100 x 25 cm. Vi kan erhålla samma resultat genom att hålla ut vingarna genom sidofönstret på en bil vilken körs med hastigheten hos ett stuntplan.

Vingprofilen på en stuntvinge måste vara symmetrisk om planet skall kunna utföra in- och utvändiga manövrar. Av den anledningen är ganska mycket bestämt. Men hur är det med tjockleken i genomskärning ? Tjocka vingprofiler som t.ex. R.A.F. 32 är profiler med stor lyftkraft, men gör samtidigt ett avsevärt motstånd. Men symmetriska vingprofiler kan göras ganska tjocka utan att för den skull bromsa hastigheten hos Din modell alltför mycket och de ger mycket mer lyftkraft än vad som är möjligt med en tunn profil. Med andra ord har tunna vingprofiler ingenting på stuntplan att göra. Ökad vingarea hjälper visserligen till att kompensera en tunn vingprofil, men varför bygga en ladugårdsdörr när det räcker med en mycket mindre vinge ?

Genom att nu lägga ihop våra synpunkter om proportioner och profiltjocklek har vi nu den första enheten till vårt stuntplan, vilken i sig själv är lämplig att klara sin uppgift. Men om den färdiga modellen vill stunta bra eller ej beror på flera andra faktorer.

I nästa nummer kommer fortsätter artikeln med kapitlet: Vändbarheten hos en vinge.

Västeråstävlingen den 7/5

Plats: Västerås, Johannesbergs flygplats. Klasser:(Stunt Int) och semi-stunt. (stunt Int. inställd pga för få anmälda) samt Cobat F2D.
Väder: Solsken men ganska hård blåst som dessutom var kyttig.
Delatagare: Semi-stunt: 12 st, Combat: 8 st.

Från västkusten var vi 6 st som tog oss upp till Västerås, dit vi kom redan på lördagskvällen.Logifrågan hade lösts genom att golvet i den lokala klubbstugan fick tas i anspråk. Ove Andersson fanns redan på plats - vi hittade honom vid modellflygklubbens flygfält, där han hade just avslutat ett träningspass. Eftersom det inte var alltför sent på eftermiddagen fick vi chans att plocka fram våra prylar och känna på hur det gick att flyga i den rätt så kraftiga blåsten. JAN BJERNBY som hade tagit med sig både sin Nobler och sin Colonel men kom underfund med att Noblern inte kändes bra att flyga i den kyttiga blåsten.

Senare på kvällen, när vi hade installerat oss, passade Ove på att visa en del bilder från de VM han hade deltagit i och vi satt sedan och pratade vid kvällsfikan tills det blev ganska sent.

Jan Bjernby med sin Colonel.

Söndag.

Tävlingsdagen visade sig bli lika blåsig som gårdagen och det gav oss en del farhågor inför flygningarna.
Tävlingen inleddes genom en säker flygning av ÅKE NYSTRÖM med sin, nu välkända Stilletto. JANNE BJERNBY flög sin Colonel men har tydligen lite för stor tank för att kunna hinna landa inom 7-min.-ramen. RONNIE PETTERSSON dragtestade sina linor lite väl ambitiöst innan han skulle flyga med följd att hela styrmekanismen drogs ur vingen på hans Banshee. Febril aktivitet för att skifta motor till reservmodellen innan han skulle starta. BO ROBERT PETTERSSON från Vallentuna hade otur i sin första flygning, då hans Mustang Stunter pressades ner mot marken av ett vindkast just när han befann sig som lägst i en bunt. Resultatet blev en splittrad kropp och åskådarplats resten av tävlingen. Synd, Bosse !

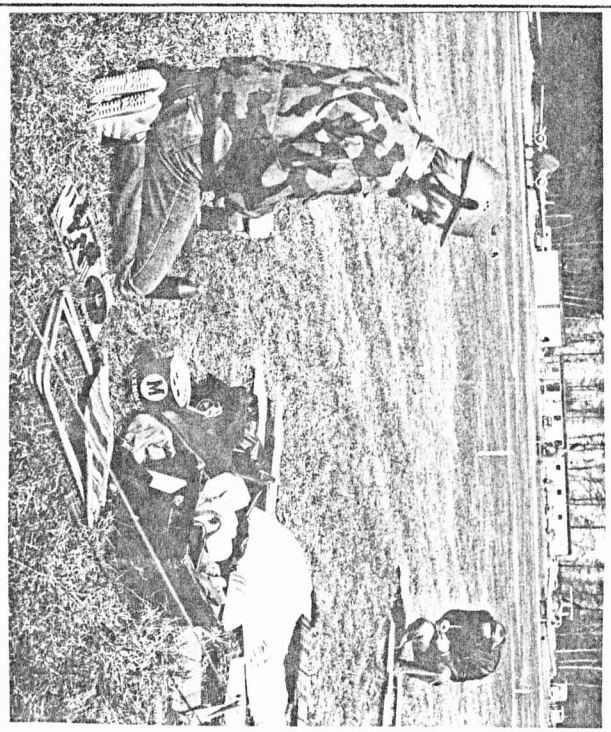
JAN BJERNBY presterade kanske tävlingens bästa landning i sin andra flygning men den blev inte bedömd då tiden hade gått ut. INGEMAR LARSSON som även tävlade i combat hade ställt upp med förbundets nya enhetsmodell i linflyg vilken verkade föredömligt enkel i sin konstruktion. Att han flyger combat kunde tydligt märkas i hans flygstil - snabbt,fränt och kantigt.

Efter en omgång ledde ÅKE NYSTRÖM, följd av WILLY BLOM från Älta, JAN BJERNBY och ULF SELSTAM.

Andra omgången gick bra för alla. ÅKE NYSTRÖM fortfarande i ledningen.

I den sista omgången hade ULF PALM från Kungsbacka otur då hans motor lade av i en manöver.

Thomas Pettersson med Shark 15. Leif Palm i bakgrunden.



Ingemar Larsson i combatmundering.

Ronnie Isacsson i färd med att byta motor på sin Banshee.

Anders Lundgren får hjälp av Ulf Selstam med sin Banshee.

	Namn		Klubb		Poäng
1	Åke Nyström	S	Vallentuna MFK	B-272	1046
2	Jan Bjernby	S	Kungsbacka MFK	N-33	844
3	Willy Blom	S	MFK Red Baron	B-268	698
4	Ulf Selstam	S	Gråbo MFK	P-71	684
5	Hans Mittler	J	MFK Red Baron	B-268	638
6	Ingemar Larsson	S	Vänersborg MK	P-36	556
7	Ulf Palm	J	Kungsbacka MFK	N-33	456
8	Ronnie Isacsson	J	Gråbo MFK	P-71	319
9	Magnus Helje	J	Vallentuna MFK	B-272	309
10	Anders Lundgren	J	Gråbo MFK	P-71	267
11	Thomas Pettersson	J	Västerås FK	U-44	261
12	Bo Robert Pettersson	J	Vallentuna MFK	B-272	153

Brev till redaktionen från Willy Blom, MFK Red Baron.

Äntligen har jag tagit mig samman och skall försöka hjälpa till att bidra med lite skriverier till SLIS-bulletinen.

Det blir inga märkvärdigheter bl.a. av den anledningen att jag tycker att insändare till SLIS inte skall behöva vara särskilt märkvärdiga. Tidningen bör enligt min uppfattning, i första hand fungera som ett debattforum, dit man vänder sig och berättar vad man tycker och känner.

Just nu känner jag att jag vill tacka redaktören, som lyckats fylla första numrets sidor till den grad att häftklammern som skulle hålla ihop tidningen inte riktigt räckte till!

Självklart vore det roligt med lika många artiklar i tidningen framöver, men enligt min uppfattning är detta icke ett krav som man måste ställa på SLIS-bulletinen. Det viktigaste måste vara att SLIS-bulletinen hjälper till att skapa en god sammanhållning mellan landets stunt-intresserade modellflygare.

Särskilt viktigt tror jag att det är, att landets fåtaliga, verkligt duktiga stuntflygare försöker förklara för medelmåttor och nybörjare hur viktigtdet är att man kommer till tävlingarna och inte bara tränar på hemmaplan.

Själv har jag emellertid förståelse för att nybörjare (dit jag i viss mån räknar mig själv) har lite skräck för tävlingar. Trots att man vet att det endast är de allra närmast sörjande som akall se på när man flyger, så brukar nog knävecken kännas lite mjukare på tävling än när man tränar på hemmaplan.

Risken att förstöra modellen är antagligen större på tävling än annars, då man kanske känner sig pressad att flyga t.ex. vid hårdare vind än vad man är van vid.

Själv anser jag inte att jag flyger så bra att jag gärna flyger över asfalt. Således skulle jag gärna se att markens beskaffenhet anges i tävlingsinbjudan. En bra kompromiss vore, att när så är möjligt - starta över asfalt, förflytta sig och utföra flygningen över gräs.

Och så till något helt annat:

Från Norge neddamp i dag (29/3) ett stycK brev från Björn Baltzersen. Han är intresserad av att bli medlem i SLIS (Kanske skall man döpa om oss till: Skandinaviens LIS ?) Tyvärr dröjer det någon tid, eftersom han är utlokaliserad på någon form av båt som befinner sig i Florida och inte väntas hem förrän i Augusti.

Han berättar i sitt brev att han har tre st. "Genesis" på gång. (Han kan väl inte byta modell så länge jackan med Genesisreklam är brukbar!!) Två av modellerna har s.k. "foam-vingar" och skall utrustas med ST .46:or

Vidare framgår att man planerat att arrangera "Norgesmesterskap" i stunt semi-stunt och speed den 3:e September. Tävlingsplatsen blir Moss, på Mellø̊s-stadion. Björn hade tänkt att skicka en särskild inbjudan till Sverige men avstod då han fick reda på att Handens Hösttävling går av stapeln samma helg.

När det gäller svenska tävlingar tror Björn att han har möjlighet att ställa upp i Oxelösund eller Vänersborg i höst.

Till sist vill jag bara nämna att jag till Altt om Hobby har skrivit och skickat en "blänkare" om SLIS som jag hppas skall komma in i tidningen.

(Red:s anm: "blänkaren" har vi sett i det senaste numret - den var bra Willy. Vi måste se till att sprida nyheten om SLIS till alla som håller ett handtag i näven ibland och som ännu kanske inte är medlemmar i någon ~~klubb.~~)

Brev till SLIS från Knud Lunde, Stavern, Norge.

Jeg fikk opplysningsblanketten om SLIS fra Bjørn Baltzersen,Moss, og jeg synes det er et meget positivt tilltak. Jeg er en UC-entusiast,og jeg flyr for det meste Combat og Stunt. Til høsten tror jeg det blir mest Stunt, og jeg sø ker derfor medlemskap i SLIS. Jeg håper Dere tar med ikke-svenske medlemmer. På forhånd takk for svar:
Knud Lunde, Stavern 10/4-78.

Tack för Ditt brev Knud ! Du är varmt välkommen som medlem i SLIS och vi hoppas att fler av Dina landsmän kommer att ansluta sig till SLIS.
/Red.

En fundering/ett förslag från Håkan Johannesson, Floda

Jag tror att det vore listigt att - för rena nybörjare - ha någon slags semi-semi-stuntklass, där manövrarna skulle kunna vara:
Planflykt - enkel wing-over - looping - bunt - inverterad flygning - landning med ofta återkommande manövrar. Om man då t.ex. gör första loopingarna illa får man snart en ny chans att göra bättre och därigenom snart kan se hur det blir bättre (eller sämre) beroende på hur man styr.

Program: Start/ 1 varv planflykt/ 2 loopingar/ 1 varv inverterat/ 2 st buntar/ 1 varv planflykt/ 1 wingover/ 1 varv planflykt/ 2 loopingar/ 1 varv planflykt/ o.s.v. Landning.

Man fick m.a.o. omedelbart en ny chans.

Kan det va' nå't ?

Varning för maskrosor!!

Kan någon berätta för mig vad maskrosor har för livsberättigande?
De luktar ju inte ens gott!!

Jag skulle härom dagen visa mig på styva linan (spontant skämt!) inför ett gäng yngre fritidsgårdsdeltagare som visat intresse för linstyrning. Platsen var ett öppet fält utanför Partille ungdomsgård, strax utanför Göteborg. Trångt om utrymme var det men vi konstaterade,genom att gå runt med modellen ett varv, att det fanns plats nog.

Smågrabbarna, vars intresse visade sig genom ett ändlöst tramp på utdragna linor och beundrande sus när de fick syn på modellen (En Nobler mod.) föstes undan innan jag skulle starta.

På med klämman - två slag på propellern och motorn var igång (bara detta!) Efter roderkontroll (ja, jag höll handtaget rätt!!) släpptes kärran. Allt gick fint i tre meter. SEDAN STACK DEN DÄR FÖRB-DE MASKROSSTÄNGELN UPP!!

Har ni sett en friflygande linkontrollmodell förut? Det är inte roligt alls. När Du ser kärran komma mot Dig på tre meters höjd tänker Du först: 'Aha - det är så här den ser ut framifrån när den flyger". Därefter beundrar Du motorgången då den går över i tvåtakt (Modellens nos pekar uppåt) Efter en fullbordad men ej kontrollerad wing-over ser Du sedan hur modell en utför en en-punktslandning utan studs.

En andlös tystnad råder över fältet tills dess man hör i bakgrunden:
" Åh hana - va´häftigt alltså"
Då har man bara lust att ta den där förb..de maskrosstängeln som linorna hängde upp sig på och slingra den 58 varv runt halsen på den som lät.Och sedan dra åt. Den hade hållt för det ochså.

Sens moral: Kan Du inte starta på asfalt - flyg då ensam så är det i alla fall ingen dålig PR för Stunt om Du gör samma tabbe som:
Er allas Ulf Selstam

Intrimning av stuntmodeller. (forts. fr. nr:2)

Intrimmningen av planet runt den återstående axeln - den som går vertikalt genom tyngdpunkten - är egentligen fråga om att få linorna ordentligt sträckta. Man har gjort det enklare för sig om man har installerat justerbara lead-outs och man kan då pröva sig fram det läge som ger "den rätta känslan".

Om Du har justerbart roder kan Du även på detta sätt förbättra linspänningen, även om vissa anser att rodrets utåtriktning endast ger resultat vid start och landningar.

Har Du nu hunnit så här långt borde Du nu ha en relativt stabil modell, vars egenskaper Du nu börjar få ett grepp om. Men fortfarande finns det saker att göra. Vad händer t.ex. när modellen flygs i fyrkantsmanövrar? Den kan flyga helt perfekt i runda manövrar men "knixa" till varje gång Du tar ur den ur en fyrkantslooping.

Förmodligen har Du märkt att vissa modeller gör skarpare hörn än andra. -"Det är ju bara en fråga om tyngdpunktsplaceringen", kanske Du säger. men om Du har installerat ett justerbart flapshorn eller liknande, kan Du faktiskt själv kontrollera hörnens radie genom att justera det relativa utslaget mellan höjdroder och flaps. Du kommer att märka att ju större flapsutslaget är i förhållande till höjdrodrets, desto större blir hörnens radie. Ett 1:1 förhållande mellan flaps/höjdroder ger alltså större, jämnare hörn än t.ex. ett 3:1 förhållande.

Ta nu och prova detta i praktiken genom att flyga ett antal fyrkantsloopingar och -buntar. Lägg noga märke till hur hörnen ser ut - speciellt då farten sjunker något efter upptagning av modellen från planflykt till vertikal stigning. Om modellen då har en tendens till att liksom "knixa" runt i hörnet i stället för att åstadkomma ett jämnt rundat hörn med 1,5 m radie bör Du pröva med att öka flapsutslaget i förhållande till höjdrodrets något. Emellertid är det inte så stor idé att öka förhållandet över 1:1, d.v.s. större flapsutslag än höjdroderutslag.

Om modellen tenderar att göra alltför stora hörn - försök då med att minska förhållandet flaps/höjdroder. En viss effekt kan också fås genom att förflytta Tp något bakåt genom att tynga ner stjärten.

Det sista trimmningsmomentet är injusteringen av vingtipstyngden - vilken har en större betydelse än vad man kanske kan tro.

En metod att prova ut en ev. viktökning är enl. följande: Gör ett antal vertikala wing-overs med skapligt skarpa urtagningar och observera vad som händer då. En av tre saker kan inträffa: 1/ Modellen går ur manövern med vingarna absolut horisontella och utan knyck. 2/ Modellens yttre vingspets knycker till så att den kommer under den inre vingen = för mycket tyngd i vingspetsen. 3/ Den yttre vingspetsen stannar kvar ovanför den inre vid urtagningen = för lite tyngd. Åtgärderna ger sig själva.

Nu borde Du ha en modell som är så väl intrimmad som den kan bli men nöj Dig inte med detta. Du kan t.ex. finslipa motorgången genom att justera tankhöjden i förhållande till motorn. Du kan pröva en annan stigning på propellern och därigenom öka eller minska modellens hastighet i manörarna. O.s.v.

Men det viktigaste av allt kanske är att Du, genom att hålla på med finjusteringar, flyger in Dig på Din modell allt mer och mer.

/Artikeln är hämtad från Aeromodeller och är väldigt fritt översatt.
Red./

Inköpsställen för stuntare:

En återförsäljare för Valter Johansson,Lammhult, har hört av sig med tips på bra stuntgrejor som han kan sälja mycket billigt. T.ex. Enya 15,19,29, 35,40,45 ev. 60. KB 19,35 och 40-motorer. Dessutom Fuji och Thunder Tiger (OS-kopia) Dessutom har han lim, roderok för flaps- och höjdroder 12 cm breda, KB-stift m.m.

Dessutom tillverkar han justerbara lead-outs / ritningar till dessa.

Tyvärr har han inga prisexempel men intresserade kan höra av sig till:

Conny Åqvist
Eriksbergsgränd 12
871 00 Härnösand
Tel: 0611/14152 kl:21-23.

En liten men servicevänlig firma: LAKES HOBBY har billiga tillbehör och modeller för stunt.

LAKES HOBBY
Hästskovägen 38
462 00 Vänersborg Tel: 0521/ 17624 (Lake heter Raymond i förnamn.)

En specialfirma för stuntprylar finns i Gråbo: FREGUS HOBBY. Han som driver den heter Ulf Selstam. Om Du skriver under adressen härunder och beställer en katalog så kommer den till Dig på posten. SLIS-medlemmar erhåller 20 % rabatt på katalogpriserna och får dessutom katalogen utan kostnad.

I lager finns: SIGs hela flygprogram samt tillbehör i form av t.ex flapshorn,kabiner, roderhorn, duralställ,blindmuttrar, wire m.m. m.m.

Dessutom Fox, DuBro, Top Flite, Tornado, Fireball, Hot Stuff, Jetco m.fl.

Se annonsering i ModellFlygNytt.

FREGUS HOBBY
Valdus Hanssons Väg 10
440 06 GRÅBO Tel: 0302-412 75 (Ulf: 17-19)
0302-412 85 (Sven: 9-17)

Tjänster:

Lappning av FOX-motorer. Ev. svarvning: Lennart Magnusson, Evalundsvägen 40, 130 12 Älta,Tel:08-7733272 Kl: 18-22

Utskärning av cellplastvingar i enstaka ex. Mallar och skisser efter eget önskemål önskas av beställaren.
Tel: 0762-28 878

Åke Nyström
Norrgården 37
186 00 Vallentuna

Lappning av stuntmotorer (Begr.erfarenhet) Bo Pettersson,Björkhagsväg.28
186 00 Vallentuna
Tel: 0762-29118 Kl,18-00

Fotografering Sven Pontan, Idunvägen 33, 136 42, Handen.
Tel: 08-777 37 11 (hem) 08-713 34 18 (Arb)