SLIS Bulletinen

Medlemstidning för Sveriges Linflygares intresseframjande av Stunt.

Årgång 5.

I DETTA NUMMER:

Motor:Höstpyssel
Semisnobbstunt
Tips: Spinneröverqång
Om propellrar
Katalognostalgi
Stuntpärmen, del 1.
Medlemsmatrikel

4
1982

SLIS Bulletinen

Medlemstidning för Sveriges Linflygares Intressefrämjande av Stunt.

UTKOMMER: med cirka sex nummer per år.

BIDRAG till tidningen skickas till redaktionen. Adress nedan.

PRENUMERATION genom medlemsskap. Årsavgift: 40 Kr (1982)

POSTGIRO: Nummer 96 34 51 - 0

TIDIGARE utkomna nummer erhålles genom insättandet av Kr: 4:-/ st på postgirot. Ange årgång samt nummer.

DEKALER med SLIS-märket (kartor om 1 stort samt 2 små) beställes genom insättandet av Kr 3:-/karta + porto: 3:30 på postgirot. Ange färg (vitt eller svart symbol mot neutral bakgrund.

ADRESSER:

Ordförande Region Öst/Nord:

Bo Pettersson
Björkhagsvägen 28
186 00 Vallentuna

Tel: 0762: 291 18

Ordförande Region Väst/Syd:

Lars-Åke Andersson
Tembyggarevägen 9
416 76 Göteborg

Tel: 031: 26 25 37

Redaktionen:

Ulf Selstam
Folkvisegatan 2
422 41 Hisings-Backa

Tel: 031- 22 00 50

ANNONSER:

Medlemmarnas annonser införes utan kostnad. Övrig annonsering efter överenskommelse med redaktionen.

DETTA NUMMERS OMSLAG:

REDAKTÖR'N HAR ORDET...

Hejsan, God Jul och Gott Nytt År på Er!

Så var det då dags för årets sista SLIS-Bulletin. På grund av redaktionella svårigheter lyckades endast fyra nummer leta sig ut medlemmarna i år. Kanske kan vi kompensera detta genom fler under 1983.

Detta förutsätter dock att medlemsantalet ökar betydligt. För närvarande räcker inte avgiften till för att kunna trycka fler nummer än fyra. Jag hoppas att de flesta av de Slisare som tycks hoppat av kommer igen nästa år samtidigt som de utskickade informationsbroschyrerna kommer till användning.

I och med detta nummer får du material att kunna stoppa in i den pärm som så småningom kommer att bli ett värdefullt uppslagsverk i Stunt. Hur många sidor det kommer i varje nummer beror på hur mycket annat material som kommer redaktionen tillhanda. Jag kan dock lova minst tio sidor per nummer under 1983.

Med tanke på kommande årsmöten såväl regionala som centrala är det nu dags att börja fundera på motioner. Vi hoppas på ett rikt bidrag till dessa möten då det är här som SLIS framtida utveckling [illegible]. Inga förslag tyder ju på att SLIS har tjänat ut som organisation vilket jag hoppas ligger fjärran från verkligheten, Eller??

Sist här att få tacka alla för det gångna året och för förtroendet att, på nästa nummer, få byta ut årgång 5 mot årgång 6!

Er allas:

Ulf Selstam

INSÄNDAREN

Svartill Willy Bloms artikel i förra "Bullen".

ANG WILLY BLOM OCH "KALLES RC-KÄRRA"

Det är beklagligt att höra hur illa Willy Bloms arbete angående lin-VM blev behandlat i Nya-MFN.

Tyvärr är det nog så att vi, i framtiden, kommer att få finna oss i liknande behandling.

Faktum är ju att linflygare och friflygare består av kanske 5 % av SMFFs medlemmar. Resterande 95 % är just " Kallar" med sian RC-kärror.

Huvudelen av dessa "Kallar" är inte ett dyft intresserade av tävlingar med modellflygplan och än mindre av linkontrollerade sådana.

Därför bedömde förmodligen Redaktören för Nya-Modellflygnytt att Kalles RC-kärra i Blomstermåla var av minst lika stort intresse som reportaget fr från Lin-VM.

Willy föreslår en gemensam lin-tidning för alla linflygare. Detta är precis vad jag själv föreslog på en SLIS-träff för några år sedan. Frågan var då kanske för tidigt ställd men idag har vi knappast något val.

En gemensam special-tidning för alla linflygare att samlas runt, skulle troligen vara enormt värdefullt för linverksamheten i Sverige. Tänk bara hur mycket vi har att lära av varandra oavsett om vi flyger Speed, Stunt, Combat eller Team-Racing.

Problemet är bara om stuntflygarna vill ha övriga linflygare med sig i Lin-Bullen, fiat, SLIS bullen skulle det vara!

Lämpligt är väl att styrelsen i SLIS Tar handom det hela och kollar upp detta. Om utfallet skulle bli positivt skulle nästa steg bli att kolla upp de andra klassernas representanters åsikter.

Ställer sedan Ulf Selstam upp som stunt- och huvudredaktör för tidningen så är jag helt övertygad om attsuccén är given.

Till sin hjälp måste han, naturligt, vis ha redaktörer för Speed, Team-Racing och combat. Vidare måste, för att det hela skall gå ihop, praktiskt taget alla lin-flygare här i landet ställa upp och prenumerera på tidningen.

Låt nr 1/1983 av SLIS-Bulletinen bli en Lin-Bulletin!

Leif Kärrman, Lerum.

Så var det då dags att betala in avgiften för 1983. I skrivande stund är inte fastställt någon avgiftsförändring varför 40:- gäller tills vidare.

Emellertid kommer denna avgift förmodligen att höjas om inte fler ansluter sig till SLIS. En bra idé kanske Leif Kärrmans förslag innebär?

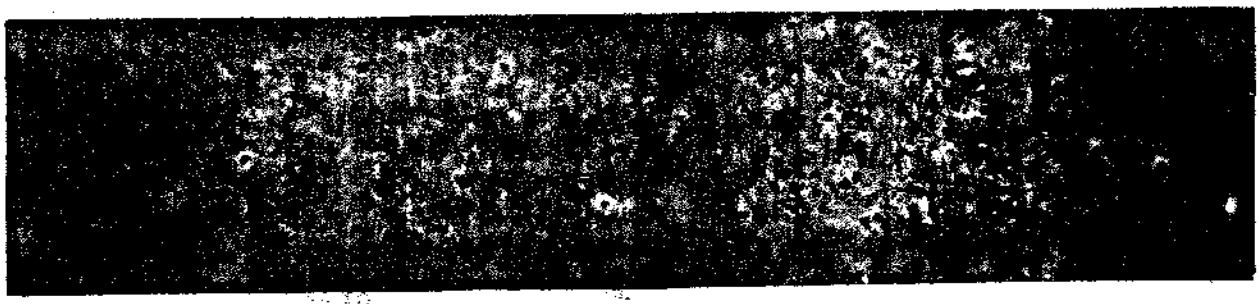
Gör nu så här:

Någonstans i denna tidning ligger ett inbetalningskort på 40:- ANVÄND DET! Inga tidningar kommer att skickas ut förrän avgiften kommer in i fortsättningen. Alla som har betalt avgiften för 1983 har även fått detta nummer.

Med hopp om god fortsatt anslutning ber jag att få önska Er Alla en God Jul och Ett Gott Nytt År.

Ulf Selstam

Det är premiär för de första sidorna i denna SLIS-Bulletin av Willys stunt-pärm. Om möjligt kommer jag att färga varje kapitel i en speciell färg. Lossa försiktigt sidorna och sätt in dem i pärmen. Snart kommer det fler.



Av Lars Roos

Mera höstpyssel.

Hej alla stuntmänniskor! Jag tänkte fortsätta lite i Johan Rasmussens anda från förra numret och berätta lite om höstens "pyssel". Huvudvärk vore en bättre benämning.
Jag lade också ner tävlingsverksamheten efter SM82 (en mycket trevlig och lyckad tillställning för övrigt, ni som inte var där kan ångra er!) helt enkelt därför att grejorna inte fungerar ordentligt. Jag har istället ägnat hösten åt att försöka tämja mina OS 40/45 FSR RC "speed" motorer för att få dem att fungera lite bättre för stunt. Det finns faktiskt lösningar på problemen så läs vidare alla ni som tänkt gå över till RC på grund av trilskande motorer!
Problemet med dessa motorer är ju att de är alldeles för vilda och kan inte hålla fyrtakten någorlunda konstant, även om man belastar dem med stor fläkt osv a la Bob Hunt.(13x6)
Detta arrangemang körde jag med 81 års säsong och det gick ganska bra tyckte jag då, men sen dess har kraven stigit. Bränsleförbrukningen var också lite för hög, 190 cc per flygning! Särskilt efter VM när man fick höra t.ex. amerikanarnas suveräna motorgång, insåg man ju att något måste göras.
Det är bara att konstatera att en lugn och stabil motorgång så att planet får rätt och jämn hastighet i hela programmet är 75% av en lyckad flygning.

Portningstider.

Vad gör man då för att åstadkomma detta? Jo, precis som Johan sa i sin artikel så beror motorns förmåga att fyrtakta stadigt bl.a. på förhållandet mellan avgasportens och insugningskanalernas öppning resp stängning.(blowdown perioden)
På högvarviga motorer är blowdownperioden lång och på stuntmotorer ska den vara kortare.
På mina 40 och 45 FSR RC har jag ändrat detta förhållande genom att höja överströmningskanalerna i cylinderfodret 0,5 mm. Alla tre kanalerna ska höjas och radier och vinklar ska bibehållas. Jag vet inte om 0,5 mm är det bästa, det kan man experimentera med, men resultatet är iallafall strålande. (Man skriker av lycka faktiskt) Lagom snabb fyrtakt överallt utom då och då allra högst upp. Detta är dock inget problem, motorn kommer alltid tillbaka till fyrtakt på nervägen.Det gör den inte i standardversion, då börjar motorn varva upp och kommer inte tillbaks till fyrtakt förrän ett varv efter manövern om den överhuvudtaget kommer tillbaka alls.
På 40FSR-S är det vevaxeltiderna som är ändrade, men det tycker jag inte verkar fungera lika bra.(Ursäkta alla S-ägare!)

Enkla verktyg.

Operationen är mycket lätt att utföra, endast normal försiktighet behövs. Vad verktygen beträffar så klarar man sig med några friska nålfilar. Gör en rits, helst med s.k. höjdritsmått så att du har något att fila efter. Utanpå cylinderfodret alltså.
Jag har gjort samma sak på både 40:an och 45:an med samma goda resultat. I detta utförande drar dessa motorer utan vidare min 1750 grams kärra, fast det hade ju inte skadat om den hade varit ett par tre hekto lättare förstås!
Även om cylindermodifikationen är det viktigaste så finns det en del annat som måste beaktas.

Motorn måste naturligtvis vara i bra skick för övrigt, bra komp. t. ex. Tät motor alltså. Om du är osäker så byt kolvringen.

Glödstift.

Rätt plugg är en viktig sak. Jag har provat några olika, t.ex. OS nr. 7, Fireball Red, Powermax men pluggen med stort P är FOX 2V lång med brygga. Denna plugg är helt överlägsen alla andra som jag har provat. Men det finns nog andra som duger också, det är bara att testa.

Insug och förgasarrör.

Jag använder ett insug av Leif Kärrmans modell i SLIS- bullen nr. 4/78. Håldiametern är f.n. 7,3 mm och då drar 40an c:a 140 cc och 45an c:a 160 cc per flygning. Det tycker jag kan vara godkänt.(jfr. Johans 200 cc!)
Om du gör insugen själv så prova att göra dem av delrin, som är mycket lätt att bearbeta.
Insugningshålet får man anpassa efter effektbehovet. Större hål= högre bränsleförbrukning och högre effekt.
Förgasarröret är antingen OS original eller Super Tigre som kanske kan vara svårt att få tag i. Det går bra med vilket som helst iallafall.
Se upp med OS-nålen, den kan vara dåligt lödd, lossna och orsaka konstig gång. Det är bara att löda om den ordentligt, sedan brukar den hålla.

Tank och bränsle.

Tanken är en helt vanlig plåttank av uniflowtyp. Den rymmer c:a 170 cc. Det är lättare att göra tanken något för stor och sedan dosera soppan med en sån där 1 dl. spruta som combatåkarna använder. Tanken är gjord an 0,20 mm mässingsplåt och rören är K/S koppar eller mässing, 3mm dia. Glödgas innan bockning.
Bränslet är den vanliga stuntblandningen 70/25/5 och oljan är antingen Castrol M eller ricinolja. Det går bra med vilket som. Tanken kan behöva justeras i höjdled.(se Johans artikel)

Lägg märke till att förgasarröret på dessa motorer sitter 15 mm över axelcentrum, jämfört med 12,7 mm på FOX 35 m.fl.
Jag använder ljuddämpartryck.

Propeller.

En helt vanlig TopFlite 11x6 träsnurra duger alldeles utmärkt men jag har just fått tag på några RevUp 11x6 EW, som ska bli intressanta att testa till våren. Jag har även prouat en Tornado 10x6 trebladig, men den var det inget drag i alls.

Ljuddämpare.

Det går bra att köra med en dämpare av mufflertyp men jag tycker att det blir mycket skönare ljud av en "riktig" dämpare. OS standarddämpare är dock alldeles för tung, stor, ful mm. Den tar också för mycket effekt. Dessutom tycker jag att den är för tyst.
Jag har därför modifierat den enl. Åke Nyströms recept.(tack för tipset Åke!) Korta av framdelen så mycket det går, fila av alla kylflänsar och annat onödigt, passa till bakdelen och fäst ihop med små självgängande skruvar. Korta av "utblåsröret" till ett par mm. och borra upp hålet till max. (9,5-10 mm) Den blir tillräckligt tyst ändå och vikten är minskad till nästan hälften. Jag har satt tryckuttaget mitt på "motoranslutningen" det verkar vara bästa stället.

Kylmantel.

Jag har monterat en kylmantel av plåt runt cylindern, det är lite tveksamt om den gör någon nytta men den gör ingen skada heller.

Toppackning.

Jag har satt en extra toppackning i motorerna(0,15 mm) mest beroende på att stiften höll dåligt. Efteråt höll dom iallafall.
Packningarna kan man göra av t.ex läskburkar av aluminium, Putsa först bort färg och lack från ut och insida. (Klipp upp burken först...)

Linor och linlängd.

Jag har fastnat för en linlängd på c:a 18,5 m mätt från ögla till ögla. Linstjocklek 0,38 mm.(wire)
Detta ger en varvtid på c:a 5,2 - 5,5 sek. beroende på motorinställningen. Hastigheten hamnar då på c:a 80 km/tim vilket känns alldeles lagom på den här kärran och förmodligen också på andra av samma typ.

Inkörning och startteknik.

Det är inte nödvändigt att köra en motor som dessa timmavis i bänk. Det behövs bara någon halvtimme för att köra in ringen, sedan kan man börja flyga. Börja då lite försiktigt med rik inställning och justera sedan efter varje flygning så att farten så småningom är rätt. Försök alltså att undvika snålgång till varje pris.
När jag gör inställningsflygningar med ny motor eller modell eller efter ändringar, så fyller jag aldrig tanken helt. Då slipper man stå där och lida i 7 min. om något skulle vara fel.
Till nästa år tänker jag skaffa varvräknare för att göra inställningen säkrare. Man kan visserligen lära sig höra när motorn går rätt, men det måste vara säkrare med varvräknare. USA-lagmedlemmen Bob Baron använde en sådan på VM och han använde dessutom elstarter
Han var ensam om dessa finesser. Han var nog lite skärrad inför sista flygningen för han råkade nämnligen koppla kabeln till glowdrivern fel så att han blåste pluggen! Panik!
Det är inte nödvändigt att invertera modellen vid start. Bara choka 6-7 ggr., på med klämman känn efter om"kicken"finns där, ge tecken till domarna och klipp till snurran så startar motorn direkt.
Det är en fördelatt slippa vända på en sån här stor kärra när man är ute på fältet ensam, det är man ju för det mesta tyvärr och som bekant.

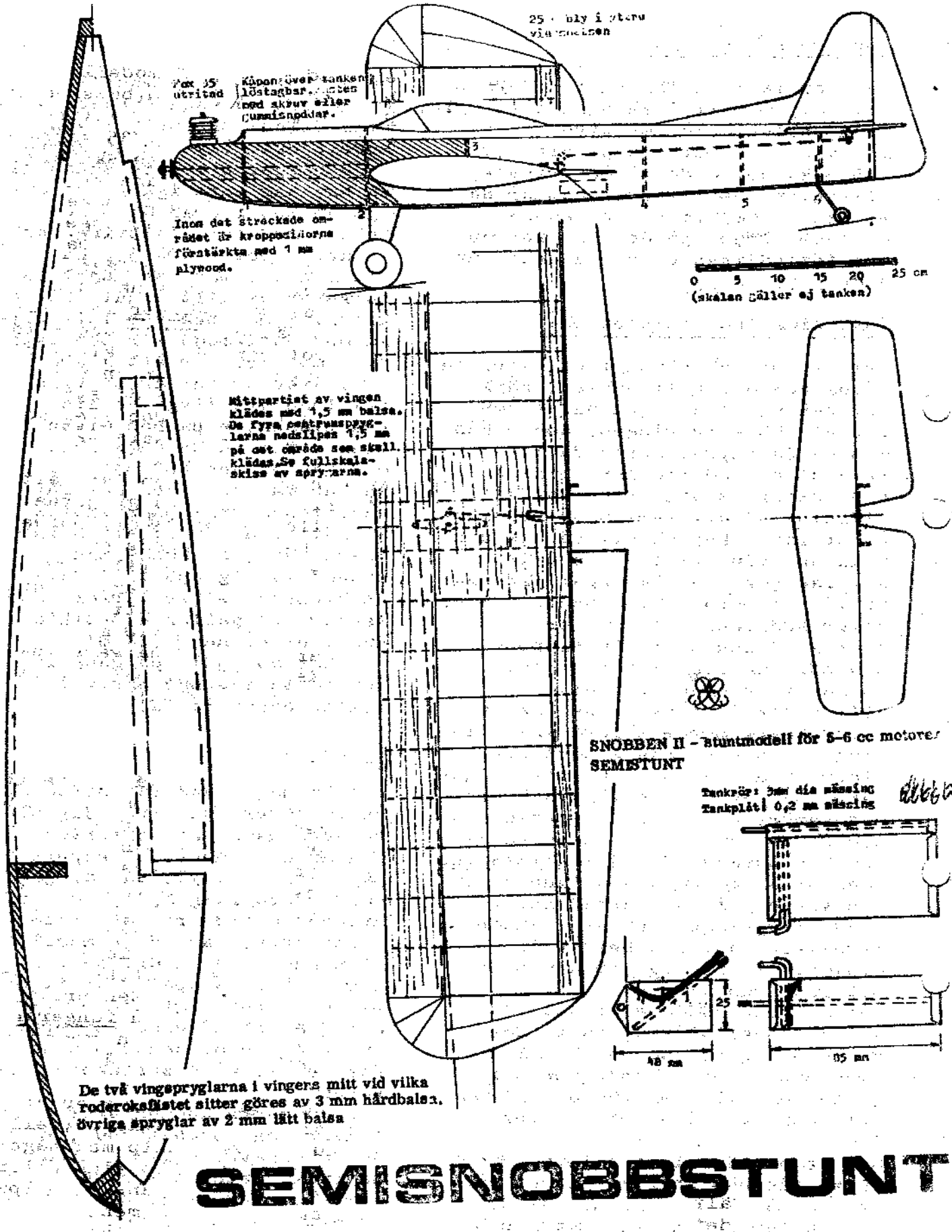
Planer för 83.

Jag har resonerat så här att eftersom min gamla 45 kärra är i gott skick och jag dessutom har en alldeles ny 45 modell hängandes på väggen(baserad på Bill Simons "ROGUE", Flying Models okt. 81) och 35 kärrorna börjar bli lite skabbiga så har jag satt igång att bygga en modifierad Gieseke-Nobler med cellplastvinge och -stabbe. Motor FOX 35. Då vet man att man har något som fungerar om allt annat skulle krångla! Man behöver inte flyga med jättemodeller och svindyra motorer för att klara sig bra, även om det är en viss skillnad att flyga de större planen.Se på Bob Gieseke t.ex.: 2:a på US Nats 82, med Nobler och FOX 35!
Nu när man äntligen har fått någorlunda stil på grejorna så gäller det"bara" att börja träna hårt, så kunde man kanske ta sig upp till "svensktoppen" eller varför inte laget? Det gäller att sikta högt, eller hur? (20 m)
Vad har du själv på gång inför nästa säsong? skriv till Bullen och berätta!

Hoppas

det är någon som får nytta av dessa ideer och tips. Jag måste även nämna att eftersom jag är allt annat än expert på motorer o.dyl. så har jag haft ovärderlig hjälp av div. utländska tidskrifter, främst Stunt News, samt även Model Airplane News= Aldrichs For Engine Lovers spalt.Där finns mycket matnyttigt.Men provat har jag och ideerna fungerar!
Antar att både Johan och jag får bevisa våra påståenden till våren!
Har du några kommentarer eller frågor ang. ovanstående, eller om du behöver hjälp med något så tveka inte utan ring eller skriv så kan vi kanske hjälpas åt att lösa problemen.
Lev sunt och tänk stunt!

Hälsningar, Lasse R.
Trelleborgs MFK.



SEMISNOBBSTUNT

Av ERIK BJÖRNWALL

Snobben är ett försök att få fram en stuntkärra som är lite enklare att bygga än de flesta i sin klass utan att göra avkall på flygegenskaperna. Modellen är först och främst avsedd för den nya klassen semistunt men är fullt kapabel att flyga det internationella tävlingsprogrammet när piloten avancerat så långt.

Spinner, vevaxelförlängning och konstfullt snidade motorkåpor och hjulkåpor är lyxartiklar som lätt medför viktökning, vibrationer och startbesvär för den som inte är så van vid dessa finesser. Alltså skippar vi sådana onödiga detaljer! För att ytterligare förenkla starten har vi vänt motorn "rätt väg" för att slippa vända modellen upp och

med varje gång motorn ska startas. Det går visserligen att starta en stuntmotor i inverterat läge men den kan lätt bli "sur" och det är ju onödigt.

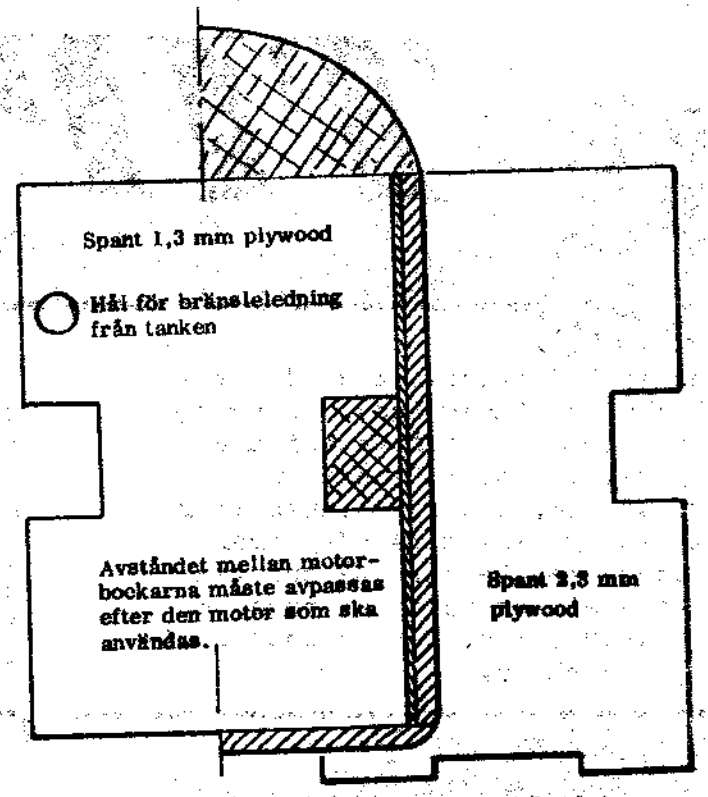
Skärtytorna är byggda på enklast möjliga sätt av lätt massiv balsa. Den som så vill kan göra en sprygelbyggd tjockare stabbe men det är mycket tveksamt om det är värt mödan.

Jag förutsätter att den som tänker ge sig i kast med Snobben inte är en ren nybörjare utan har åtminstone ett par linkärror bakom sig. Därför avstår jag från att ge någon egentlig byggbeskrivning utan nöjer mig med en del påpekanden.

Hjärtat i en stuntmodell är rodermekanismen. Ingetglapp och ingen kärvning får förekomma. Roder och flaps ska vara kopplade så att de står i exakt neutralläge samtidigt och de ska kunna röras mycket lätt, utan att bugga eller gå trögt i något läge. Jag använder själv Veco's stora roderok och roderhorn och är nöjd med dem. De måste dock passas för stötstängerna, annars nöts hålen fort upp. Borra upp hålen och araldita fast en 3-4 mm lång bit mässing - eller helst lagerbronsrör, med 2 mm inre diameter. Använd inte tunnare pianotråd än 2 mm till stötstängerna och glöm inte att staga höjdroderstötstången vid spant 5. Utan stagning är det risk att den böjs av flygpåkänningarna så att man inte får ut fullt höjdroderutslag i luften. De bästa gångjärn jag hittills använt är Rands. Modell 1023 eller 1024 passar till Snobben (och de flesta andra stuntmodeller). Perfects gångjärn duger också men brukar vara ganska kortlivade.

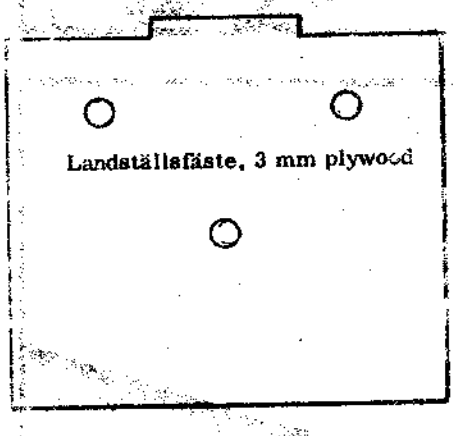
Begå inte misstaget att bygga in tanken permanent. Tankens läge och utformning är förmodligen de kritiska faktorer som man kan behöva ändra flera gånger innan motorgången blir perfekt.

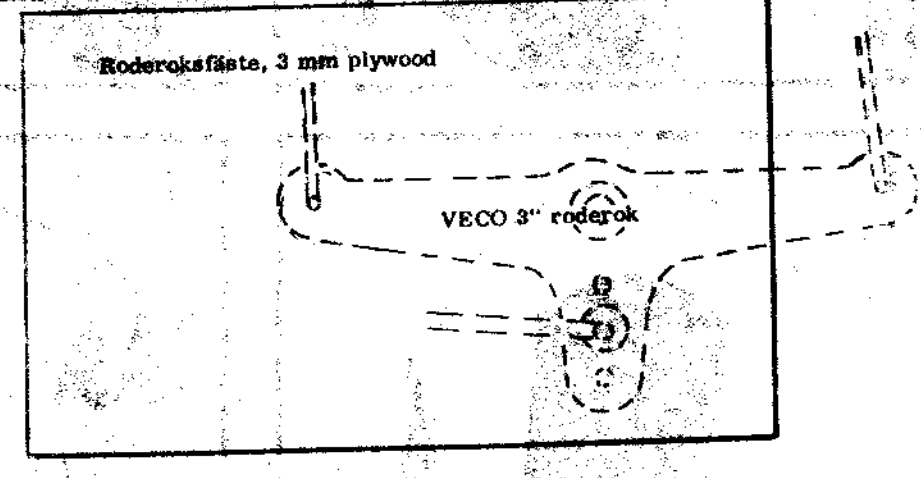
Tanken på ritningen har jag använt i många modeller och det är den enda typ som jag är nöjd med. Genom påfyllnings- och skvallerrörens dragning i tanken får motorn lika mycket bränsle med full som med nästan tom tank, vilket betyder mycket för flygningen. För att denna tank skall fungera är det mycket viktigt att den är absolut tät. Det minsta hål på tankens vänstra sida förstör helt dess fördelar ur bränslematningssynpunkt. Tanken räcker med en Fox 35 med ljuddämpare för ca 6 minuters gångtid vilket är lagom för ett stuntprogram. Tag det försiktigt på träning och håll reda på hur länge motorn gått under varje flygning och sluta stunta efter 5 minuter. Det finns roligare saker än motorstopp när modellen är på väg rätt uppåt.



Materialspecifikation för Snobben II

Motorbockar	10x15 mm ek eller rödbok
Kroppssidor	3 mm medelhård balsa
Nosförstärkning	1 mm plywood
Spant 1 och 2	3 mm Plywood
Spant 3-6	3 mm balsa
Landställsfäste	3 mm Plywood
Kroppsundersida	2 mm lätt balsa
Kroppsöversida	20 mm mycket lätt balsa
Stabilisator och höjdroder	7 mm lätt balsa
Fena	3-5 mm lätt balsa
Vingframkant	7x7 mm medelhård balsa
Vingbalkar	3x10 mm medelhård till hård balsa
Vingbakkanter	2x25 mm medelhård balsa
Vingbakkantstäckning	3x7 mm medelhård balsa
Mitt-spryglar (2 st)	3 mm hård balsa
Övriga spryglar	2 mm lätt balsa
Vingspetsar	3 mm lätt balsa
Torsionsnäsa	1,5 mm lätt balsa
Mittpartiklädsel	1,5 mm lätt balsa
Flaps	5 mm lätt balsa
Roderoksfäste	3 mm plywood
Roderok	Veco 3" eller motsvarande
Roderhorn	Veco, stort
Flapshorn	Veco stort
Gångjärn	Rand 1023 eller 1024 el. likn.
Stötstänger	2 mm diam pianotråd
Leadouts	0,75 mm diam pianotråd
Landställ	1,5 mm dural (köpes lämpligen färdigt)
Hjul	2-2,5" diam luftfyllda gummihjul
Sporrställ	2 mm diam pianotråd
Sporrhjul	1/2-3/4" diam gummi- eller trähjul
Motor	5-6cc glödstiftsmotor t ex Fox 35, McCoy 35, Merco 29 och 36, OS 35 S m fl
Klädsel	Vinge och nosparti: japonsiden Resten av modellen: tunt papper





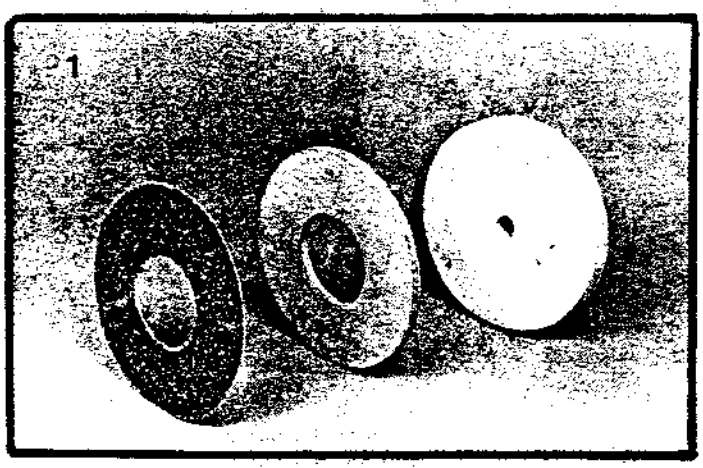
TIPS

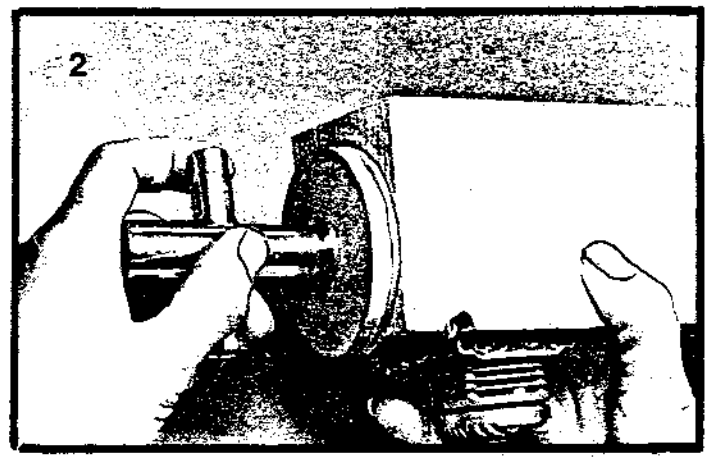
Denna självförklarande bildsvit är inskickad av Lasse Roos. Ursprungligen kommer den från Amerikanen Harry Higleys bok: "There are no secrets" som, i övrigt innehåller massa matnyttiga tips. Jag tror att Lasse kan ge tips på hur man kan köpa ett exemplar av boken om man frågar honom. Den är dock skriven på engelska.

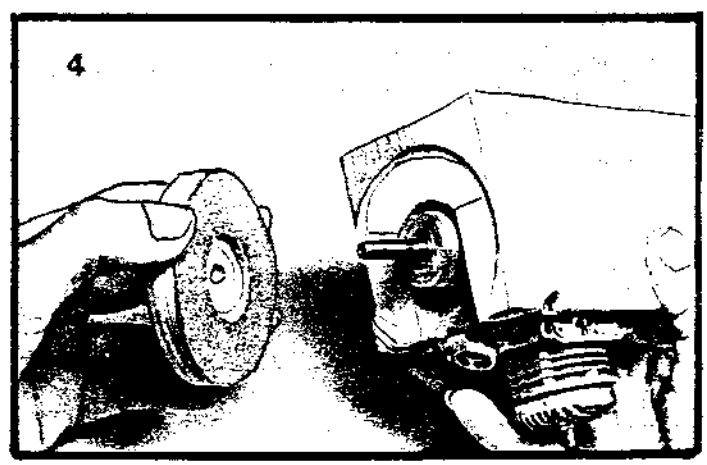
Här, i Tipsrutan, rör det sig om hur man får en snygg övergång mellan spinner och kropp, jag vill minnas att idén tidigare har visats i "Bullen" men det blir ju inte sämre för det.

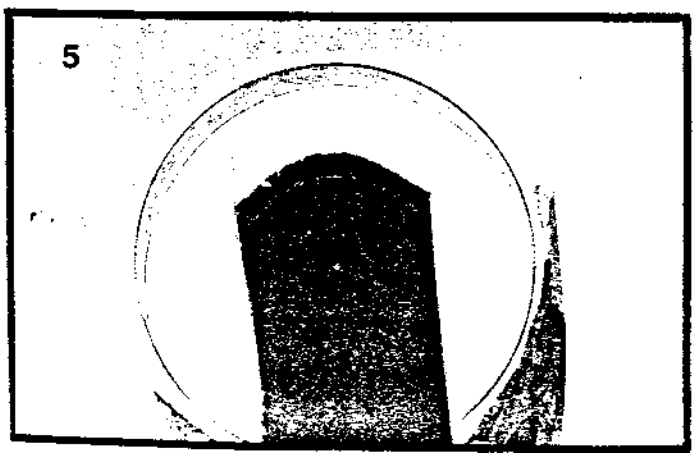
Jag har själv prövat den här metoden under flera år och det går väldigt smidigt.

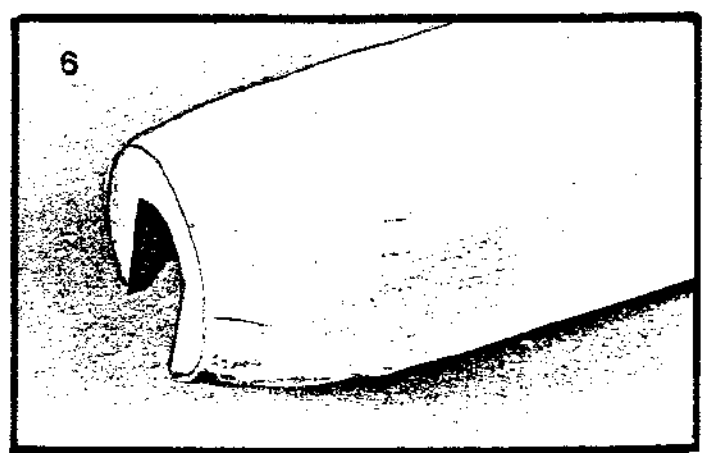
Red.











Jag är absolut ingen propellerspecialist utan jag prövar lite hej vilt det jag får för mig kanske fungerar. I somras, strax innan SM, gjorde jag några tester med olika propellrar. Motorn jag använde var Enya 45 som satt i min "Sverige"

Först gjordes en flygning för att ställa in motorvarvet med den propeller jag brukade använda: en något filad Zinger 11 x 6. Varvtiden med denna propeller var 5,2 sek/varv.

Första försökspropeller var en Top Flite 12 x 6 kapad till 11½. Varvtiden kunde nu ökas till 5,3 sek/varv. Nummer två: TF-13 x 6 kapad till 11½ gav 5,4 sek/varv. Nr 3: Zinger 14 x 6 kapad till 11½ (bladyta!!) varvtid:5,5. Alla dessa tre propellrar gjorde att jag kunde flyga långsammare. Dock hade alla samma hyss för sig i manövrerna. Dom bromsade inte på väg neråt utan kärran liksom trillade nedåt. Den lilla Top Fliten gjorde det obetydligt men Zingern var värst. Den sista försökspropellern var en Zinger 11 x 7. Nu var jag tvungen att skruva ut nålen en massa hack för att det inte skulle bli raketfart. Med motorn gående på mycket rik fyrtaktning ökade varvtiden till stadiga 5,6 sek. Men nu kom det roliga: draget kom på uppvägen i manövrarna! Kärran nästan hoppade upp i luften samtidigt som den bromsades mer på nervägen då den rikligare bränslenålsinställningen gjorde att fyrtaktningen kom igång tidigare.

Den största överraskningen var i alla fall manövrer över huvudet. I överliggande åttan, då motorn är lite snålare, så blir hastigheten högre än med andra propellrarna och modellen sträcker linorna mycket bättre. Detta kan kanske vara något för dem som brottas med överhettade motorer, att köra motorn långsammare (kallare) men med bibehållandet eller bättre drag.

Hälsningar, Johan Rasmussen VMFK

DET VAR DÅ DET

HEJ RED!

Häromdagen hittade jag en katalog från 1961. Jag tog några kopior som kanske kunde vara kul att ta med i Bulletinen - kanske under rubriken: Det var då det.

Själv hade jag en Snurran med en Webra Winner (Diesel). Jag tillhörde tyvärr dem som inte hade någon klubb att vara med i så jag gjorde alla misstag som man kunde. Bl a så målade jag planet med någon mystisk färg som inte tålde bränsle så planet var jämt kladdigt. Flygningen (givetvis med för korta linor) var rena speeduppvisningen så jag hann aldrig göra några loopingar - jag hade fullt upp med att vingla upp och ner i nå'n slags hysterisk planflykt. Men roligt var det!

Hälsningar, Håkan Johannesson, Floda.

Red:s inpass:

Dessa gamla katalogblad, nu mer än 20 år gamla, var roligt att se igen. Jag tror att de flesta modellflygare i 30-40års åldern känner igen såväl motorer som modeller.

Min första motor var just en Mc Coy .049 på vars propeller jag och min Far slog fingrarna blodiga under en hel dag.

I denna katalog fanns även en modell som hette Super Draken - en deltavingad linkontrollmodell för 0,8 cc

Som de flesta modeller blev denna mycket baktung och det blev stort jubel bland mina kamrater när jag skulle provflyga den första gången.

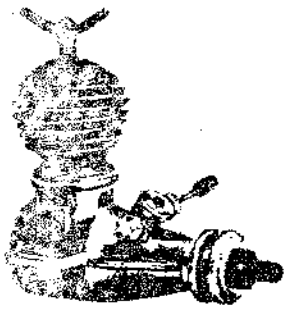
Min första "Riktiga" stuntmodell var en "Spectre" som jag köpte färdigbyggd av en av AKMGs stuntfräsare: Evert Hejde. Helt plötsligt blev det enkelt att flyga lina!

På nästa uppslag hittar du ett par sidor ur Wentzels katalog , håll till godo och skicka gärna in lite mer sådant här material. Dagens nybörjare vet inte hur den berömda Wentzels Fantomvinge ser ut.

Ulf S.

MODELLMOTORER

Fierna av motorer på marknaden är rikalig och av mycket skiftande kvalitet, men, genom noggranna undersökningar har vi kommit fram till följande urval. Garanti mot fabrikationsfel lämnas på alla motorer. Svensk startanvisning medföljer.

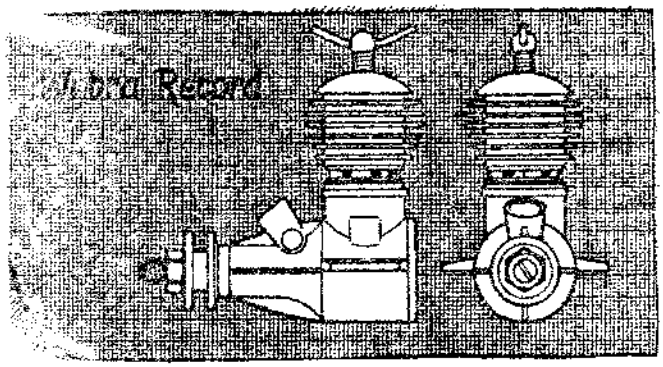


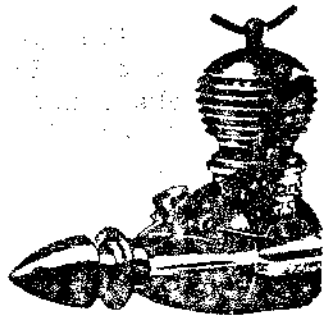
WEBRA RECORD
1,48 cc diesel

Marknadens populäraste dieselmotor. Storleken medger stort användningsområde — motorn är lämplig till linkontrollmodeller (GETINGEN), frillygande modeller, modellbåtar (KOMET) och modellbilar. Webra REKORD har komb. sido- och bakmontage.

Data:
Höjd utan komp.skruv ..... 54 mm
Vikt utan propeller ..... 85 g
Max. effekt ..... 0,133 hkr
Varvtal vid max. effekt .. 12800 v/m

Nr Mo 11, Record ..... kr. 45:50



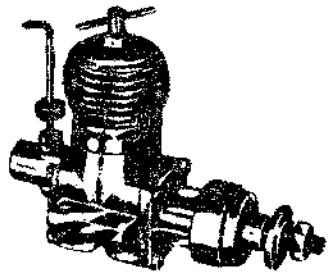


WEBRA WINNER
2,5 cc diesel

Kvalitetsmotor med mycket förmånlig prestanda. Vevaxeln är lagrad i [illegible]. Stor sortering på tillbehör s.s.: avgasrör, vattenkylmantel, svänghjul, [illegible] ledskoppling finns till denna motor.

Data:
Höjd utan komp.skruv ..... 68 mm
Vikt utan propeller ..... 115 g
Max. effekt ..... 0,21 hkr
Varvtal vid max. effekt .. 13000 v/m

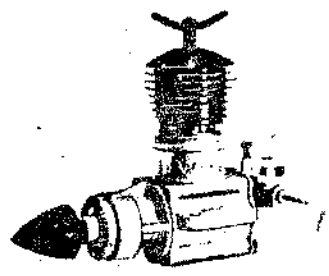
Nr Mo 12, Winner II ..... kr. 56:—



WEBRA WINNER R/C
2,5 cc diesel

Försedd med trottel. Genom sin [illegible] gång och perfekta varvtalsreglering är denna motor speciellt lämpad för radiokontroll.

Nr Mo 15, Winner II R/C . kr. 62:—



WEBRA MACH 1
2,47 cc diesel

Racerdiesel i världsklass. Motorn har dubbla kulager samt roterande [illegible]

Data:
Höjd utan komp.skruv ..... 61 mm
Vikt utan propeller ..... 155 g
Max. effekt ..... 0,[illegible]
Varvtal vid max. effekt .. 16000 v/m

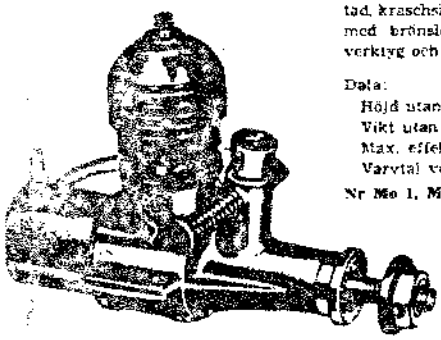
Nr Mo 13, Mach 1 ..... kr. 69:—

WEBRA BULLY II
3,5 cc diesel

Vår största dieselmotor. Bully II är mycket lämplig till större radiostyrda modeller. Bully II är försedd med dubbla kulager och roterande [illegible] Stor sortering på tillbehör s.s.: avgasrör, vattenkylmantel, svänghjul, [illegible] bestående av vevhuslock med motor, inbyggd trottel, tomgångsmunstycke. [illegible] till denna motor.

Data:
Höjd utan komp.skruv ..... 68 mm
Vikt utan propeller ..... 184 g
Max. effekt ..... 0,28 hkr
Varvtal vid max. effekt .. 14000 v/m

Nr Mo 18, Bully II ..... kr. 69:—

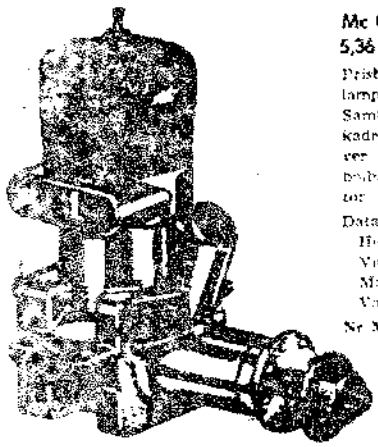


Mc COY.049
0,8 cc glödstiftsmotor

Populär amerikanare — en av världens mest sålda glödstiftsmotorer. Kvalitetsmotor lämplig för nybörjare — lättstartad, kraschsäker och prisbillig. Komplett med bränsletank, glödstift, universalverktyg och svensk anvisning.

Data:
Höjd utan glödstift ..... 50 mm
Vikt utan propeller ..... 42 g
Max. effekt ..... cia 0,05 hkr
Varvtal vid max effekt .. 16000 v/m

Nr Mo 1, Mc Coy.049 ..... kr. 24:50

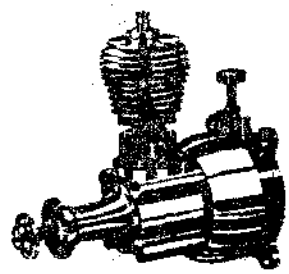


Mc COY "35"
5,36 cc glödstiftsmotor

Prisbillig amerikansk motor speciellt lämplig för stunt- och combatmodeller. Samtliga motorer har precisionstillverkade cylinderenheter som endast kräver kort inkörningstid. Glödstift och bubbar förgasarnål medföljer varje motor.

Data:
Höjd utan glödstift ..... 82 mm
Vikt utan propeller ..... 198 g
Max. effekt ..... 0,[illegible] hkr
Varvtal vid max. effekt .. 12500 v/m

Nr Mo 4, Mc Coy "35" ..... kr. 35:—

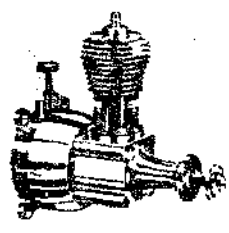


BABE BEE
0,8 cc glödstiftsmotor

Populär amerikansk glödstiftsmotor [illegible] verkad med mycket högt driven precision. Motorn är lättstartad och rekommenderas till nybörjare. "Babe Bee" har inbyggd membranförgasare och [illegible] komlig förgasarnål. Motorn går lika i höger- och vänstervarv.
"Babe Bee" är idealmotorn för vår populära linkontrollmodell "Super DF-AKEN.

Data:
Höjd utan glödstift ..... 52 mm
Vikt utan propeller ..... 50 g
Max. effekt ..... cia 0,06
Varvtal vid max. effekt .. 17000

Nr Mo 61, "Babe Bee" ..... kr. 22[illegible]

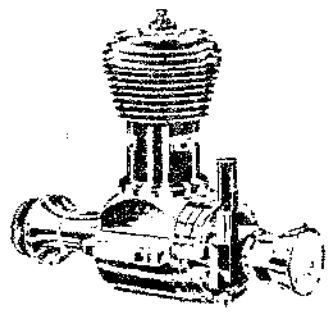


PEE WEE
0,3 cc glödstiftsmotor

Världens minsta serietillverkade glödstiftsmotor. Lämplig motor till små [illegible] flygande modeller. Pee-Wee är en exakt kopia av "Babe Bee" och är tillverkad med samma höga precision.

Data:
Höjd utan glödstift ..... 38 mm
Vikt utan propeller ..... 10 g
Max. effekt ..... cia 0,02 hkr
Varvtal vid max. effekt .. 17000 v/m

Nr Mo 62, Pee-Wee ..... kr. 22:50



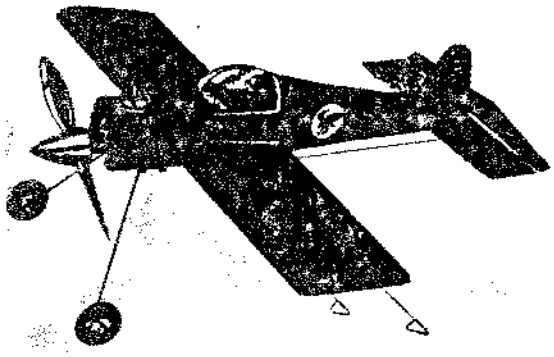
SPORTSMAN
2,5 cc glödstiftsmotor

Amerikansk glödstiftsmotor med [illegible] verket högt driven finish. Försedd med [illegible] sugningstiftet, membranventil och svängbar förgasare. Går lika bra i höger- som vänstervarv. Ett universalverktyg medföljer varje motor.

Data:
Höjd utan glödstift ..... 65 mm
Vikt utan propeller ..... 113 g
Max. effekt ..... 0,26 hkr
Varvtal vid max. effekt .. 17000 v/m

Nr Mo 63, Sportsman ..... kr. 46:[illegible]

GETINGEN



Linkontrollmodell lämplig för 1,5—2,0 cc motorer.
Spännvidd 430 mm.

GETINGEN är lätt att bygga
— lätt att flyga
— kvaddningssäker

GETINGEN har riktig flygkropp och är försedd med kabinhuv av plast.

Byggsatsen innehåller:
Färdiga balsadelar, profilfräst vinge, färdigbockat landställ med gummihjul, kvaddningssäker fena av plywood, färdig kabinhuv av plast, motorhuv av fibermaterial, utförlig ritning och bygganvisning.

Motorer som passar till GETINGEN:
WAF 1
Webra Record
Taifun Hobby
Taifun Hurricane
ED Fury
Allbon Spitfire
Allbon Sabre
m. fl.

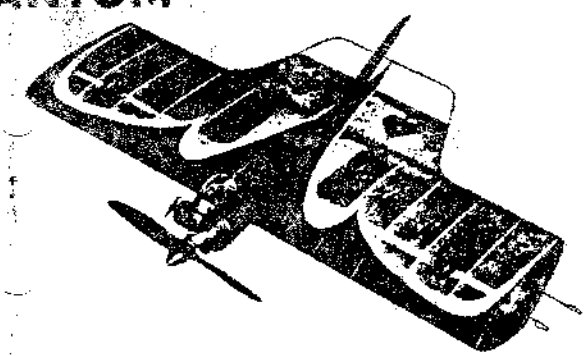
GETINGEN ..... Nr F 23 BYGGSATS Kr. **8:75**

VESPUS

Spännvidd 440 mm, för 0,75—2 cc motor. Enkel och lättbyggd modell med alla delar så gott som färdiga för montering. Gummihjul, skruv och pianotråd.

Nr F 25, byggsats ..... kr. 8:75

FANTOM



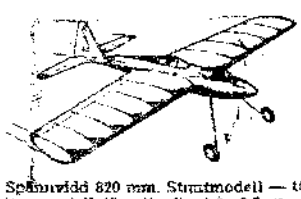
Stunt- och combatmodell för 1,5—2,0 cc motorer.
Spännvidd 645 mm.
Snabb- och lättbyggd. — Konstruerad med tanke på de krav som ställs på en tävlingsmodell. En förstklassig byggsats med utförlig ritning och bygganvisning.

En combattävling tillgår på så sätt att två linstyrare, under en begränsad tidsperiod jagar varandra och försöker klippa av den serpentin som är fäst i motståndarens plan.

Motorer som passar:
WAF 1
Webra Record
Taifun Hurricane
Super Fury
Taifun Hobby
Super Tigre G-31
Allbon Spitfire
Allbon Sabre
m. fl.

FANTOM ..... Nr F 38, BYGGSATS Kr. **11:—**

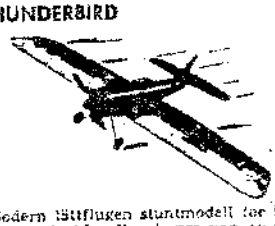
STUNTY



Spännvidd 820 mm. Stuntmodell — tävlingsmodell lämplig för 1,0—2,5 cc motorer. Satsen innehåller bl. a.: svampgummihjul, plastspinner, modellspan, förarbetade balsadetaljer.

Nr F 32, byggsats ..... kr. 14:50

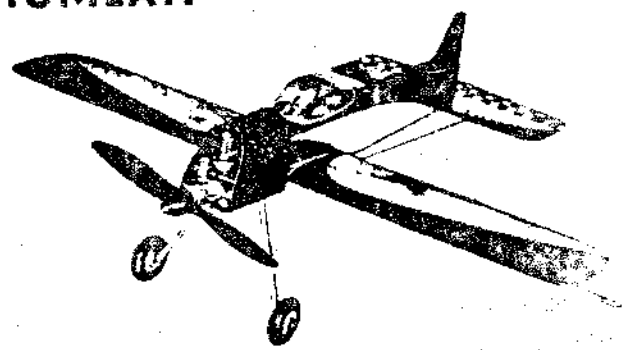
THUNDERBIRD



Modern lättflugen stuntmodell för tävlingsbruk. Modellen byggs upp av balsa och levereras i förstklassig byggsats. Svampgummihjul ingår.
Spännv. 890 mm, för 2½—5 cc motorer.

Nr F 66, byggsats ..... kr. 14:75

HUMLAN



Linkontrollmodell lämplig för 2—3 cc motorer.
Spännvidd 668 mm.

Ny, välformad och lättbyggd modell för större motorer. Humlan har en robust konstruktion som gör modellen kvaddningssäker.

Byggsatsen innehåller:
Färdiga balsadelar, profilfräst helbalsavinge, färdigt landställ med stromlinjekåpor, gummihjul med metallnav, färdig kabinhuv av plast, roderok av metall, utförlig ritning och bygganvisning.

Motorer som passar:
Webra Record
Webra Baby
ED Fury
Taifun Hurricane
Taifun Hobby
Taifun Fury
Super Tigre G-31
Super Tigre G-29
DA Yellow
DA Orange
Sportcraft
Glo-max
m. fl.

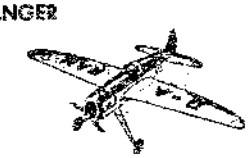
HUMLAN ..... Nr F 37, BYGGSATS Kr. [illegible]

SNURREN

Spännv. 580 mm, för 1,5—3,5 cc motorer. Trevlig och lättbyggd modell, som rekommenderas till ägare av "större" motorer.
Byggsatsen innehåller alla delar färdiga för montering, profilfräst vinge, landningsställ av lättmetall samt svampgummihjul med aluminiumnav.

Nr F 30, byggsats ..... kr. 14:50

RANGER



spännvidd 660 mm, för 1—2,5 cc. motor. Förnämlig teamracer klass A. I byggsatsen finns bl. a. färdig plasthuv, plasthjul, delar till roderok, förarbetade balsadelar samt tryckta balsaflak.

Nr F 81, byggsats ..... kr. 12:—

MINIBUSTER

Spännvidd 435 mm, för 1—2,5 [illegible]
Lättbyggd Phil Smith-Kou[illegible]
team klass A. Satsen har b[illegible]
gummihjul, aluminiumspinn[illegible]
roderok, pressade detaljer till st[illegible]
för hopbödning, förarbetade [illegible]
tryckta flak m. m.

Nr F 83, byggsats ..... kr. 8:—

SPITFIRE F22

Spännvidd 680 mm, för 1—3,5 cc. motor. Modern version av det välkända jaktplanet från andra världskriget. Satsen är lika gedigen som den till Midget Mustang.

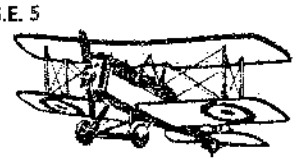
Nr F 61, byggsats ..... kr. 23:50

HORNET

Spännvidd 535 mm.
Teamracermodell, "A", f[illegible]
motorer. Välformad modell som
1,5 cc motor är kapabel [illegible]
km/tim. Satsen innehåller
sade balsadelar, plasthjul, ju
derok av nylon, utförlig ritni[illegible]

Nr F 68, byggsats ..... kr

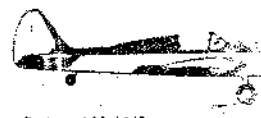
S.E. 5



Spännvidd 560 mm.
Linstyrd skalamodell för 1,0—1,5 cc motorer. Förstklassig engelsk byggsats av det kända jaktplanet från första världskriget. Satsen innehåller bl. a. stansade detaljer ur slipad balsa, dekaler, plasthjul, utförlig ritning.

Nr F 67, byggsats ..... kr. 23:50

SPECTRE



Spännvidd 1040 mm.
Modern engelsk stuntmod[illegible]
3,5 cc motorer. En först[illegible]
struktion — en förstklassig
Satsen innehåller bl. a.: [illegible]
kåpa, stunttank, stans[illegible]
slipad balsa, färdigt [illegible]
lineformade gummi-[illegible]
ok och roderhorn.
Modellen har rörliga flap[illegible]

Nr F 66, byggsats ..... [illegible]

VÄNERSBORGS-POKALEN 1982

Vänersborgspokalen 1982 avhölls sedvanligt på Brättelunds modellflygfält i Vänersborg den 18 - 19 September. De båda stuntgrenarna kördes den 18:e.

Det här blev en uppgörelse mellan danskar och svenskar där de senare fick se sig slagna om man ser till lagprestationerna, åtminstone. Emellertid räddades de båda vandringspriserna från export även iår.

Antalet startande var inte över sig: nio man i storstunt och sju i semistunt men deltagarantalet får väl ses mot bakgrunden av ett nyligen kört VM.

Ove Andersson var i en liten klass för sig själv och annat var väl inte att vänta. Han saknade lite konkurrens från t ex Åke Nyström och Johan Rasmussen men danskarna blir allt bättre så nästa år kanske..

De danska gästerna: Henning Forbech, John Amnitzböll, Johannes Thorhauge samt Jens Kristensen tog 2:a resp. 3:e, 4:e och 7:e platas. Bra gjort och välkomna igen till nästa tävling!

Se sådan stil han har, Martin Lindström från Västerås. Här i startposition med sin Sabre stunt. Hållare: Kauko Kainulainen. Planets vikt: över 1400 g!

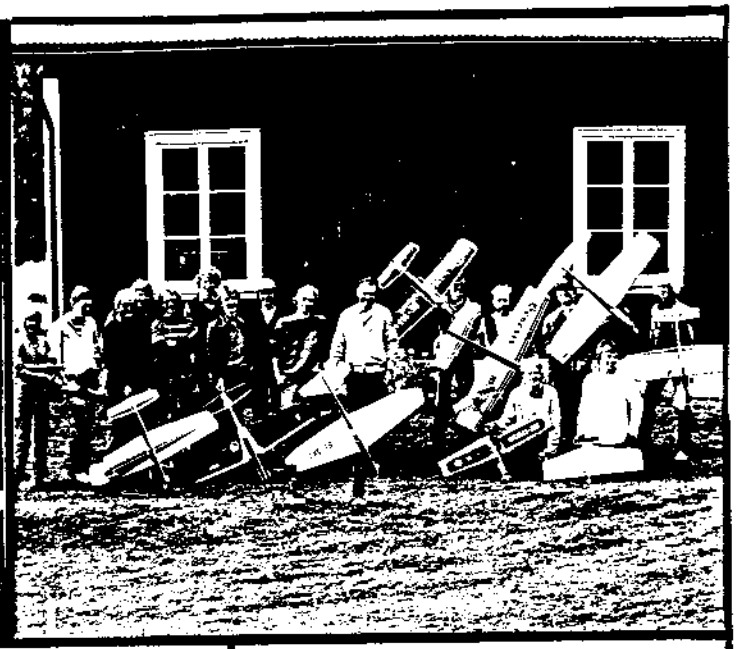
tvåa bland di svenske? kom Kauko Kainulainen vars flygetyg fungerar allt bättre. Kauko är förmodligen den på västkusten som tränar allra flitigast just nu. Det skall bli intressant att se hur det går för honom i fortsättningen. AKMGs junior: Klas Yhland är också en kille på frammarsch. Från att ha flugit små 0,8-combatmodeller genomför han nu hela stunt int-programmet mycket övertygande. En 6:e plats blev Klas' resultat.

Jan Berndtsson, AKMG, har fortfarande problem med att få allt att fungera ordentligt. En hyfsad första flygning kunde inte hjälpas upp av de två, mindre lyckade, försök som följde. Men Janne har grejor på gång inför nästa säsong!

En, mycket ringrostig, Ulf Selatan kämpade tappert med att få grejorna att fungera. Dock utan resultat. Han kunde inte genomföra en enda hel flygning. Ulf var dock nöjd med att visa att ryktet om hans frånfälle till RC saknar grund. En nedskalad Avanti II lär vara på gång inför -83.

Semistuntklassen vanns av Ingvar Abrahamsson från Ronneby. En kul grej är här att, genom sin seger, kommer vandringspriset att hamna på samma plats som förra året då Ingvars kompis Christian tog hem priset.

Även här var våra danska gäster och nosade på segern. Peter Koch



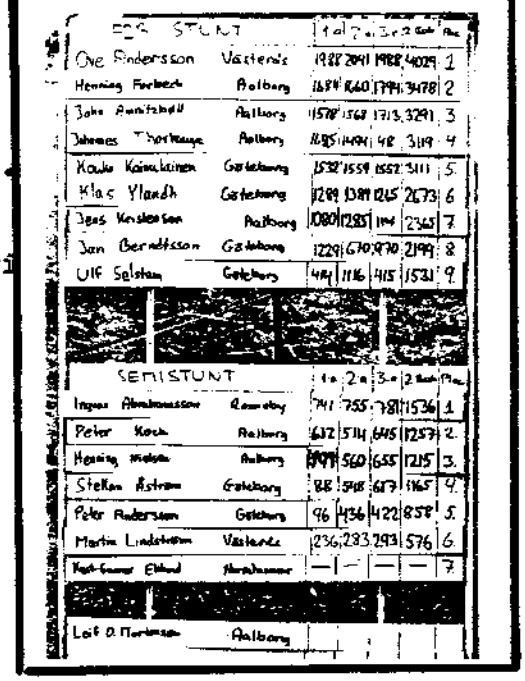
lyckades bäst och tog en 2:a plats före klubb-kamraten Henning Nielsen, Aviators MF,Aalborg.

Stellan Åström är en ny kille som är på väg uppåt. Han är en av de senaste tillskotten i AKMGs Stunt Team och kan bli ett namn att räkna med på lite sikt. Även klubbkamraten Peter Andersson hoppas vi få se lite mer av under nästa år.

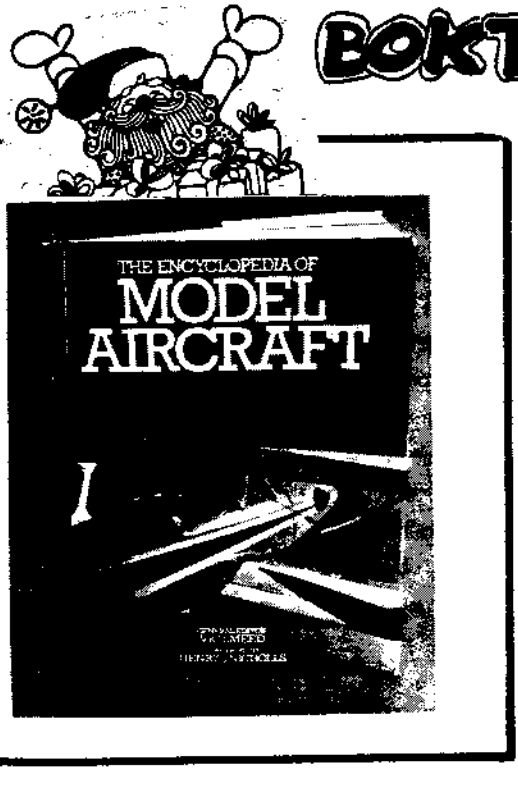
Det jämnaste tävlingsresultatet i semin stod Västeråsgrabben Martin Lindström för. Han gjorde absolut det bästa han kunde med en kortkroppad och överviktig Sabre Stunt. Dessutom bidrog han med tävlingens gladaste humör.

Poängfördelning och resultat framgår av fotot här till höger.

/Red.



ESS STUNT						
Ove Andersson	Västerås	1988	2041	1988	4029	1
Henning Forbech	Aalborg	1684	1640	1794	3478	2
John Arnfjörd	Aalborg	1578	1568	1713	3291	3
Johannes Thorhauge	Aalborg	1485	1494	48	3119	4
Kauko Kainulainen	Göteborg	1532	1559	1552	3111	5
Klas Ylandh	Göteborg	1289	1381	1245	2673	6
Jens Karlsson	Aalborg	1080	1285	194	2365	7
Jan Bernhtsson	Göteborg	1229	670	970	2199	8
Ulf Selstam	Göteborg	484	1116	415	1531	9
SEMISTUNT						
Ingvar Abrahamsson	Ronneby	741	755	781	1536	1
Peter Kock	Aalborg	632	514	645	1257	2
Henning Nielsen	Aalborg	499	560	655	1215	3
Stefan Åström	Göteborg	88	548	617	1165	4
Peter Andersson	Göteborg	96	436	422	858	5
Martin Lindström	Västerås	236	283	293	576	6
Karl-Gunnar Ekblad	Norrahammar	—	—	—	—	7
Leif O. Mortensen	Aalborg					



En helt fantastisk bok om modellflyg finns att få tag på i svenska bokaffärer. I 225 sidor beskrivs samtliga modellflyggrenar med flerfärgsbilder och fina skisser. Boken är på engelska och heter: the Encyclopedia of Model Aircraft. Materialet är sammanställt av Vic Smeed och är utgivet av förlaget Octopus Books Ltd, 1979.

Jag köpte mitt exemplar hos Gumperts i Göteborg för ca 100:- och kan varmt rekommendera andra att köpa sig en i julklapp (om inte någon annan gör det så..)

MEDLEMSMATRISEL AKTUELL DEN 13 DECEMBER 1982

Abrahamsson, Ingvar	Almvägen 10 A	372 00	Ronneby	0457 - 24 30 8
Andersson, Ove	Åsgatan 2 C	724 63	Västerås	021 - 13 17 42
Aronsson, Göran	Finnströms väg 8	540 70	Hova	0506 - 20 16 7
Ässermark, Gert	Vallgatan 9	443 00	Ytngåker	
Bagge, Johan	Lokegatan 24	602 36	Norrköping	
Bengtsar, Gösta	Pamelvägen 6	122 44	Enskede	08 - 93 42 53
Bärndtsson, Jan	Eriksvägen 5	433 00	Partille	031 - 26 60 00
Bertilsson, Ingemar	Eline 5555	426 06	Söderala	0270 - 56 04 0
Bjernby, Jan	Box 17	430 33	Fjärås	0300 - 40 43 8
Blom, Willy	Evalundsvägen 40	138 00	Älta	08 - 77 33 272
Busch, Peter	Blockstensvägen 114	136 50	Handen	
Böhlin, Mats	El ektrogränd 2	175 75	Järfälla	0758 - 56 48 7
Ekberg, Rolf	Box 82	196 21	Kungsängen	0758 - 74 18 6
Eklund, Kari-G	Tunadalsgatan 34 D	731 00	Köping	0221 - 17 36 1
Ekström, Staffan	Hylla	270 35	Blentarp	0416 - 13 20 6
Eriksson, Ranjöra	Mälarhöjdsvägen 5	126 57	Hägersten	08 - 46 14 04
Eriksson, Lars	Hantverksgsbacken 18 A	871 61	Sandviken	026 - 27 00 26
Forbech, Henning	Avnbøgevej 4	8320	Braband,DANMARK	
Forsenius, Morgan	Kringelgatan 22 B	417 28	Göteborg	
Franzén, Mats	Yttersvägen 10	654 68	Karlstad	054 - 13 07 24
Frimodal, Arne	Källängsvägen 26	181 44	Lidingö	08 - 76 55 869
Grahn Gunnar	Ättehögsgatan 2 A	416 74	Göteborg	031 - 25 81 14
Grenholm, Bertil	Götaholmsgatan 10:18	415 01	Göteborg	031 - 21 66 91
Hallqvist, Claes	Box 127	450 54	Hedekas	0524 - 10 66 5
Hansson, Niclas	Önskevädersgatan 47	417 35	Göteborg	
Hansen, Petter	Tempelsdavn 49 B	Oslo 9, NORGE		
Helje, Lennart	Smålandsvägen 15	186 00	Vallentuna	0762 - 78 82 8
Helmbro, Lars	Kungsgatan 93	461 00	Trollhättan	0520 - 16 86 2
Heyman, Fredrik	Svanholmsvägen 8	182 75	Stocksund	
Huss, Erik	Grimsö Bodar,Skolan	770 31	Riddarhyttan	0581 - 92 07 2
Ingvaldsen, Geir	Tømmervikstraen 3	Rundvåg, Stavanger 4020, NORGE		
Isaacsson, Ronnie	Giggvägen 17	440 06	Gråbo	0302 - 40 14 5
Jansson, Claes	Vårlökavägen 29	430 33	Fjärås	0300 - 40 59 4
Jansson, Kent	Rådmansgatan 1 C	632 32	Eskilstuna	016 - 42 19 22
Jerslin, Per	Tunnelgatan 3	275 00	Sjöbo	0416 - 10 28 4
Johansson, Christian	Verperydsvägen 42	372 00	Ronneby	0457 - 20 66 8
Johannsson, Håkan	Lingonvägen 31	444 00	Floda	0302 - 31 70 0
Johansson, Göta	Praktejdervägen 9	184 00	Åkersberga	0764 - 22 04 6
Johansson, Lars	Hökgatan 17	961 33	Boden	0921 - 10 76 4
Jonsson, Ingolf	Pl 7738	430 33	Fjärås	0300 - 40 45 0
Järvinen, Kari	Keilaritie 7 A	007 00	Helsinki 70 FINLAND	
Kainuhainen, Kauko	Regnvädersgatan 3	417 32	Göteborg	031 - 53 51 03
Krantz, Erland	Tallvägen 5	360 51	Hovmantorp	
Kärman, Leif	Almekärrsvägen 103	443 00	Lerum	0302 - 11 44 5
Lake, Raymond	Hästskovägen 18	462 00	Vänersborg	0521 - 17 62 4
Larsson, Ingemar	Lejdaregatan 8	462 00	Vänersborg	0521 - 11 21 0
Lindgren, Björn	Plommonstigen 6	961 48	Boden	
Lindström, Martin	Sie Bjurhovdsgången 11	723 51	Västerås	
Lindström, Svante	Hövdingavägen 56 D	802 47	Gävle	
Linné, Erling	Bokelundsvägen 17 B	352 48	Växjö	0470 - 48 23 6
Mattsson, Lennart	Harrisstigen 2	430 33	Fjärås	
Midbjer, Peter	Molnvädersgatan 22	417 35	Göteborg	031 - 53 59 39
Mortensen, Leif	Herningvej 94	9220	Aalborg Øst, DANMARK	
Nordén, Lars	Vinkelvägen 11	184 02	Österskär	0764 - 66 52 8
Nyström Anders	Oslogatan 16	163 31	Spånga	
Nyström, Åke	Höjdvägen 35	186 00	Vallentuna	0762 - 78 87 8
Olsen, Mikael	Hindsbogatan 17	532 00	Skara	0511 - 12 02 0
Olsson, Stefan	Svedjestråket 19/642	451 72	Uddevalla	0522 - 13 42 3
Palm, Leif	Tora Högsvägen 7	437 00	Lindome	031 - 76 14 47
Palm, Lennart	Box 7147	250 07	Hälsingborg	042 - 14 55 88
Pettersson, Anders	Storgatan 7	582 23	Linköping	
Pettersson, Bo	Björkhagsvägen 28	186 00	Vallentuna	0762 - 29 11 8
Pettersson, Lennart	S:a Strandvägen 7	832 00	Frösön	063 - 12 88 42
Ponner, Ulf	Kälkgatan 23	451 62	Uddevalla	0522 - 70 92 5
Pontan, Sven	Idunvägen 33	136 42	Handen	08 - 77 73 711
Rabenhøj, Hans	"Brynet" Rydhave Slots Ungdomsskole, 7830 Vinderup, DANMARK			
Roos, Lars	J W Wulffsgatan 11	231 00	Trelleborg	0410 - 12 53 9
Samuelsson, Sven	Bågskyttegatan 2 I	431 43	Mölndal	
Selstam Ulf	Folkvisegatan 2	422 41	Hisings-Backa	031 - 22 00 50
Strand, Lennart	S:a Jordbrovägen 133	136 51	Handen	0750 - 26 86 9
Sundberg, Christian	Ebbagatan 6	138 00	Älta	08 - 77 30 764
Sundstedt, Carl-Göran	Vindhemsgatan 32	752 27	Uppsala	018 - 10 81 57
Svensson, Hans	Anderavägen 1	171 53	Solna	
Söderlund, Bert	Rådmansgatan 1 D	632 32	Eskilstuna	016 - 42 23 58
Söderqvist, Magnus	Måldomeregatan 6 D	431 32	M ölndal	031 - 87 57 86
Torgersen, Ole	Lyngveien 9	2830	Raufoss NORGE	
Viberg, Karl-Gunnar	Sommarvägen 10	186 00	Vallentuna	0762 - 24 05 2
Yhland Klas	Överås Parkväg 7	412 74	Göteborg	031 - 40 68 96
Åhling, Johan	Höstvägen 9	137 00	Västerhaninge	0750 - 22 71 8
Åqvist, Conny	Blomstergatan 5	456 00	Kungshamn	0523 - 31 64 6
Öhlund Hans	Tasburingatan 7	421 45	V.Frölunda	031 - 45 75 49
Öhlund Tommy	Karneolgatan 65	421 51	V.Frölunda	031 - 47 47 12

ALLMÄNT

Inledning

Under årens lopp har många artiklar om stunt skrivits såväl här hemma som i utlandet. Tyvärr faller dessa artiklar snart i glömska och de som bäst skulle behöva dessa är ofta de som har sämst tillgång till artiklarna.

Av denna anledning har SLIS stuntpärm tillkommit. Avsikten med pärmen är således att i koncentrerad form ge en sammanfattning av de erfarenheter som gjorts under årens lopp på ett sådant sätt, att uppgifterna är tillgängliga när man bäst behöver dem.

Materialet är huvudsakligen hämtat från utländska tidningsartiklar, men en del kommer från svenska källor, t ex SLIS-Bulletinen.

Pärmen riktar sig till alla linflygare som tänkt att ägna sig åt eller redan ägnar sig åt stunt. Dock har huvuddelen av materialet avpassats med tanke på "riktiga" stuntmodeller, d v s modeller med uppbyggd kropp och motorstorlek 5-10 cm^3, eftersom det är för dessa arbetskrävande modeller som kunskaper bäst behövs.

Pärmen är i sitt nuvarande skick långt ifrån färdig. Tanken är att den skall kompletteras och modifieras efter hand. Här behövs dina erfarenheter och kunskaper.

Dessutom förekommer ofta i pärmen hänvisningar till amerikanska företags hobbymateriel, vilket ej går att få tag i här, men vi hoppas läsaren har överseende med detta, och istället informerar SLIS-Bulletinens redaktör om lämplig ersättningsmateriel.

För att kunna hitta i pärmen har innehållet under resp flik angivits i alfabetisk följd, t ex Kropp, Motorinstallation, Vinge. Underrubriker har även i förekommande fall angivits under respektive huvudrubrik.

Vi hoppas du skall få glädje av pärmen. Tycker du att något som står i pärmen är fel, eller obegripligt, så gnäll inte, utan kontakta SLIS-Bulletinens redaktör så kan dina åsikter tas upp till debatt i "Bullen" och senare utgöra underlag för ändring eller komplettering av pärmens innehåll.

OMRÄKNINGSFAKTORER

1 Btu (British thermal unit) = 0,0002928 kWh (kilowattimmar)
1 Btu/h = 0,000329 hk
1 kubiktum = 16,39 cm^3
1 kvadrattum (square inch) = 6,452 cm^2
1 feet = 0,3048 m
1 US gallon = 3,785 l
1 mile/h = 0,447 m/s
1 ounce = 28,35 g
1 pint = 0,4732 l
1 pound = 453,59 gram
1 tum = 25,4 mm (engelsk, amerikansk)
1 tum^2 = 6,45 cm^2 = 0,0645 dm^2
1 tum^3 = 16,39 cm^3
1 mile/h = 0,447 x 3,6 = 1,61 km/h
1 km/h = 0,278 m/s
1 British gallon = 4,546 l
1 kp = 9,81 N
1 lbf (poundforce) = 4,448 N
1 lbf · in = 0,113 N
1 kpm = 9,81 N
1 hk (metrisk) = 0,735 kW
1 hp (UK, US) = 0,746 kW

^oF	^oC *)
- 4	- 20
+ 14	- 10
+ 32	0
+ 50	+ 10
+ 59	+ 15
+ 68	+ 20
+ 77	+ 25
+ 86	+ 30
+ 95	+ 35
+ 104	+ 40
+ 140	+ 60
+ 176	+ 80
+ 220	+ 104
+ 260	+ 127
+ 280	+ 139
+ 300	+ 149
+ 350	+ 177
+ 390	+ 199

*) $\frac{5}{9}$ (^oF - 32) = Gradantalet i Celsius

CLAPA

Engelsk stuntflygarförening som utger egen tidning

Secretary Ted Fowler
38 Groveside, Henlow, Beds

1981 Clapa Membership Secretary
Jim Mannal
27 Kestrel Road
BEDFORD

kostnad 3 pund, 6 tidningar/år. (Tillägg för utlandet okänt).

PAMPA

Amerikansk stuntflygförening

Wynn Paul
1640 Maywick Drive, Lexington, Ky 40504.

TÄVLINGSRESULTAT

År	Tävl.	Plac.	Namn	Land	Modell	Motor	Övrigt
1961	EM	1.	Grondal	Belgien	Mod. Nobler		
		2.	Sirotkin	Sovjet			
		3.	Herber	Tjeckosl.			
1962	VM	1.	Grondal	Belgien	Mod. Nobler		
		2.	Juhani Kari	Finland	Thunderbird		
1963	EM	1.	Grondal	Belgien			
1964	VM	1.	Sirotkin	Sovjet			
		2.	Juhani Kari	Finland			
		3.	Gildini	USA			
1966	VM	1.	Josef Gabris	Tjeckosl.			
		2.	J. Silhavey	USA			
		3.	Lew Mc Farland	USA			
1967	EM	1.	M. Vanderbeke	Belgien			21 deltagare
		2.	Josef Gabris	Tjeckosl.			
		3.	Juhani Kari	Finland			
		7.	Ove Andersson	Sverige			
		11.	Alf Eskilsson	Sverige			
		16.	Kall	Sverige			

År	Tävl.	Plac.	Namn	Land	Modell	Motor	Övrigt
1968	VM	1.	Josef Gabris	Tjeckosl.	Supermaster	MVVS. 35	Helsingfors,
		2.	Ove Andersson	Sverige		Fox. 35	44 deltagare
		3.	Bob Giseke	USA		Fox. 35	
		17.	Erik Björnwall	Sverige		Fox. 35	
		21.	Alf Eskilsson	Sverige		OS Max - S35	
1969	EM	1.	M. Vanderbeke	Belgien			Genk. Belgien,
		2.	Josef Gabris	Tjeckosl.			34 deltagare
		3.	L. Compostella	Italien			
		6.	Ove Andersson	Sverige			
1970	VM	1.	Bill Werwage	USA		Super Tigre G. 40	Citadelle de
		2.	Bob Giseke	USA		Fox. 35	Namur, Belgien
		3.	Josef Gabris	Tjeckosl.		MVVS. 35	45 deltagare
		8.	Ove Andersson	Sverige		OS. 35	
		34.	Kall	Sverige		Fox. 35	
1971	EM	1.	Josef Gabris	Tjeckosl.		MVVS. 35	Pecs, Ungern,
		2.	G. Egervary	Ungern		Veco. 45	22 deltagare
		3.	L. Compostella	Italien		Super Tigre. 46	
1972	VM	1.	Bill Werwage	USA		Super Tigre. 46	Helsingfors,
		2.	Josef Gabris	Tjeckosl.		MVVS. 35	29 deltagare
		3.	B. Jurecka	Tjeckosl.		MVVS. 35	
		13.	Ove Andersson	Sverige		Fox. 35	

År	Tävl.	Plac.	Namn	Land	Modell	Motor	Övrigt
1973	Bochum Int.	1.	L. Vanden Hout	Holland			21 deltagare
		2.	G. Billon	Frankrike			
		3.	G. Egervary	Ungern			
1974	VM	1.	Bob Giseke	USA	Giseke Nobler	Fox. 35	Hradec Kralove,
		2.	Bill Werwage	USA		Super Tigre. 46	Tjeckoslovakien,
		3.	B. Jurecka	Tjeckosl.		MVVS. 35	47 deltagare
		18.	Ove Andersson	Sverige		Fox. 35	
		42.	Gunnar Karlsson	Sverige		OS. 35	
1975	EM	1.	L. Compostella	Italien		Super Tigre. 46	Veriers-Wegnez,
		2.	G. Billon	Frankrike		Merco. 49	Belgien,
		3.	S. Rossi	Italien		Super Tigre. 46	30 deltagare
		7.	Ove Andersson	Sverige		Fox. 35	
		24.	Erik Huss	Sverige		OS. 35	
1976	VM	1.	Les Mc Donald	USA		Super Tigre. 46	Utrecht,
		2.	Bill Werwage	USA		HP. 40	58 deltagare
		3.	Bob Giseke	USA		Fox. 35	
		21.	Ove Andersson	Sverige		Fox. 35	
		40.	Erik Huss	Sverige		OS. 35	
1977	EM	1.	L. Compostella	Italien		Super Tigre. 46	Verviers,
		2.	V. Eskine	Sovjet		Talka. 40	24 deltagare
		3.	S. Rossi	Italien		Super Tigre. 46	

År	Tävl.	Plac.	Namn	Land	Modell	Motor	Övrigt
1978	VM	1.	Bob Hunt	USA	Genesis		R.A.F. Woodvale, England, 53 deltagare
		2.	Al Rabe	USA	Mustang VI		
		3.	L. Compostella	Italien			
		19.	Ove Andersson	Sverige			
1979	EM	1.	G. Billon	Frankrike			Marville, Frankrike, 19 deltagare
		2.	G. Tayeb	Frankrike			
		3.	B. Trudler	Israel			
1980	VM	1.	Les Mc Donald	USA			Chestochawa, Polen, 68 deltagare
		2.	Bob Hunt	USA			
		3.	Bill Werwage	USA			
		17.	Ove Andersson	Sverige			
		53.	Åke Nyström	Sverige			
		58.	Alf Eskilsson	Sverige			
1981	EM	1.	L. Compostella	Italien			Genk Belgien 46 deltagare
		2.	G. Sbragia	Italien			
		3.	S. Rossi	Italien			
		15.	Åke Nyström	Sverige			
		33.	Jan Bjernby	Sverige			
		44.	Ingolf Jonsson	Sverige			
1982	VM	1.	Les Mc Donald	USA			Oxelösund Sverige 56 deltagare
		2.	Wu Dazhong	Kina			
		3.	Ove Andersson	Sverige			
		18.	Johan Rasmussen	Sverige			
		22.	Åke Nyström	Sverige			