

# 1.ALLMÄNT, OMRÄRNINGSTABELL

Allmänt  
Omräkning  
Tävlingar  
Övrigt

## 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 stuntspärm 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 ägnat sig åt stunt. Dock har huvuddelen av materialet avpassats med tanke på "riktiga" stuntmodeller,<sup>3</sup> d v s modeller med uppbyggd kropp och motorstorlek 5-10 cm, 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 <sup>3</sup>		
1 kvadrattum (square inch) = 6,452 cm <sup>2</sup>		
1 feet = 0,3048 m		
1 US gallon = 3,785 l	°F	°C *)
1 mile/h = 0,447 m/s		
1 ounce = 28,35 g	- 4	- 20
1 pint = 0,4732 l	+ 14	- 10
1 pound = 453,59 gram	+ 32	0
1 tum = 25,4 mm (engelsk, amerikansk)		
1 tum <sup>2</sup> = 6,45 cm <sup>2</sup> = 0,0645 dm <sup>2</sup>		
1 tum <sup>3</sup> = 16,39 cm <sup>3</sup>	+ 50	+ 10
1 mile/h = 0,447 x 3,6 = 1,61 km/h	+ 59	+ 15
1 km/h = 0,278 m/s	+ 68	+ 20
1 British gallon = 4,546 l		
1 kp = 9,81 N		
1 lbf (poundforce) = 4,448 N	+ 77	+ 25
1 lbf · in = 0,113 N	+ 86	+ 30
1 kpm = 9,81 N	+ 95	+ 35
1 hk (metrisk) = 0,735 kW		
1 hp (UK, US) = 0,746 kW		
	+ 104	+ 40
	+ 140	+ 60
	+ 176	+ 80
	+ 220	+ 104
	+ 260	+ 127
	+ 280	+ 139
	+ 300	+ 149
	+ 350	+ 177
	+ 390	+ 199

\*)  $\frac{5}{9} (°F - 32) = \text{Gradantalet i Celsius}$

## TÄVLINGSRESULTAT

<u>År</u>	<u>Tävl.</u>	<u>Plac.</u>	<u>Namn</u>	<u>Land</u>	<u>Modell</u>	<u>Motor</u>	<u>Övrigt</u>
1961	EM	1. 2. 3.	Grondal Sirotkin Herber	Belgien Sovjet Tjeckosl.	Mod. Nobler		
1962	VM	1. 2.	Grondal Juhani Kari	Belgien Finland	Mod. Nobler Thunderbird		
1963	EM	1.	Grondal	Belgien			
1964	VM	1. 2. 3.	Sirotkin Juhani Kari Gildini	Sovjet Finland USA			
1966	VM	1. 2. 3. 9.	Josef Gabris J. Silhavey Lew Mc Farland <i>Ove Andersson</i>	Tjeckosl. USA USA <i>Sverige</i>			42 deltagare <i>Swinderby England</i>
1967	EM	1. 2. 3. 7. 11. 16.	M. Vanderbeke Josef Gabris Juhani Kari Ove Andersson Alf Eskilsson Kall	Belgien Tjeckosl. Finland Sverige Sverige Sverige			21 deltagare

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

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

## Övrigt

Stunt är linflygets konstflyggren som går ut på att flyga ett på förhand bestämt flygprogram så bra som möjligt.

Stunt introducerades redan i samband med linflygets födelse någon gång i början av 1940-talet i Amerika. De första stuntmodellerna var relativt otympliga modeller utrustade med tunga, svaga tändstiftsmotorer. De kunde endast utföra enkla manövrar såsom vingover och looping, men efterhand som starkare och lättare motorer utvecklades så började stunt i sin nuvarande skepnad att ta form.

Den mest välkända motor/modellkombinationen, som fortfarande är mycket populär, är Nobler utrustad med en Fox.35-motor. Denna modell introducerades redan i början av 1950-talet och har i princip, med vissa detaljförbättringar, överlevt oförändrad till dags dato.

I dag flygs stunt enligt det internationella, av FAI fastställda, flygprogrammet. (I Amerika flygs AMA-programmet som är i stort sett lika som FAI-programmet). Detta FAI-program flygs såväl vid svenska, nationella som vid internationella tävlingar (EM och VM).

I Sverige har även ett enklare program tagits fram som kallas för semistunt. Tanken med detta program är att piloten skall kunna flyga med mindre vändbara modeller, och utan att behöva vara lika duktig, varför t ex kantiga manövrer slopats. Dock har den tävlande rätt att välja till någon manöver ur FAI-programmet utöver de obligatoriska manövrarna.

Vad krävs det då för egenskaper av den som vill bli en duktig stuntflygare?

Först och främst krävs, som i andra sporter, en stor målmedvetenhet och att man har tid och intresse för sin sport/hobby. Sedan krävs det också i ärlighetens namn en hel del pengar, men kostnaden torde knappast behöva vara avskräckande för någon som tänker börja med stunt.

Den verkliga svårigheten med stunt är att hinna med och att orka bygga och flyga så mycket att man blir duktig. Det är också viktigt att börja på rätt sätt, eftersom den första lärotiden är mycket påfrestande. Man måste således, för att trivas med stunt, vara beredd att bygga inte bara en modell, utan flera modeller så att man alltid har en modell i flygfärdigt skick, om den andra skulle råka förolyckas.

I början är det ofrånkomligt att man kvaddar en eller flera modeller, mer eller mindre allvarligt. Det är således viktigt att man, för att inte tappa intresset, redan från början har klart för sig att man dels måste börja på rätt sätt, dels att man, trots att man börjar på rätt sätt, ändå kommer att råka ut för en hel del bakslag.

Man måste även ha klart för sig att förberedelserna, när det gäller bygge av modell, inkörning av motor, kontroll av bränslematning, linor etc är halva förutsättningen till framgång. Den andra halvan består av en noggrant genomtänkt och systematisk flygträning kombinerad med vilja och uthållighet. I början är det också lämpligt att laga modellerna så mycket som möjligt, även om de är svårt skadade, då detta ofta går betydligt fortare än att bygga en ny modell.

Vi kan inte garantera att du blir en duktig och framgångsrik stuntflygare om du följer anvisningarna i denna pärm. Däremot kan vi garantera att du skulle ha ännu svårare att lära dig utan dessa anvisningar. Ganska säkert är att alla som vill, kan bli duktiga stuntflygare. Man måste dock räkna med att det krävs ett par års träning och flera hundra timmars arbete.

Är du beredd att satsa 200 timmars arbete eller mer på en riktig stuntmodell plus ytterligare arbetstid på reservmodeller och utrustning, kan du sikta in dig på "storstunt" (FAI-programmet).

Tycker du att 50 timmar får räcka, så bygg en enklare modell för semi-stuntprogrammet.

Räcker inte tiden till för det heller, så är du alltid välkommen att hjälpa till t ex som domare (efter utbildning) vid de tävlingar som arrangeras.

Även om stunt är en liten sportgren, som sällan låter höra om sig i större sammanhang, så är det ingen tvekan om att många som sysslar med stunt satsar minst lika målmedvetet och planlagt som övriga sportsmän.

Ändå har stunt den fördelen att man inte måste tävla. Man kan mycket väl ägna sig åt stunt helt enkelt för att man tycker det är roligt och därigenom få ut mycket av verksamheten.

Vilka dina skäl än är så önskas du lycka till! Tänk även på att alla tips som står i den här pärmen inte måste följas, eller alltid är 100% korrekta. För att du skall trivas med modellflyg finns det bara ett enda riktigt bra råd, som lyder på följande sätt:

- Lyssna gärna på vad andra har att säga, men gör bara det du själv anser riktigt!