

LINA

nr 1-97



- Pattermaster
- Tävlingskalendern
- Stuntkurs i Kungsbacka!
- Byggtips från Erling!
- Trivial Pursuit



VÄLKOMMEN TILL NYA LINA!



Pattermaster



LINA

COMBAT • GOOD-YEAR • SPEED
STUNT • TEAM RACE

LINA – Nyhetsbladet för medlemmar i Sveriges Linflygares Intressefrämjande av Stunt. Bladet behandlar dock alla former av linflyg. Syftet med SLIS och LINA är att bidra till linflygets utveckling genom spridning av kunskap, skapa kontakter, förmedla nyheter publicera ritningar samt informera om tävlingar och resultat. LINA utkommer med 4 nummer per år. Bidrag till innehållet emottages tacksamt av redaktionen! Ingen censur eller förkortning av inkomna bidrag utan bidragsgivarens tillstånd. 1 års medlemskap inom Sverige kostar 70,- och övriga Norden 90,-. Pengarna sätts in på Pg 96 34 51-0.



ORDFÖRANDE:

Johan Isacson
Domherrevägen 4
161 40 Bromma
08-25 37 60

KASSÖR, TRYCK OCH DISTRIBUTION:

Ove Andersson
Åsgatan 2C
724 63 Västerås
021-13 17 42

SEKRETERARE:

Willy Blom
Evalundsvägen 40
138 00 Älta
08-77 33 272

REDAKTIONEN:

Lars Roos
Slussgatan 6
231 62 Trelleborg
0410-102 83

Rapport från filialkontoret i Karlstad!

Hej igen!
Välkommen till "nya" Lina! Innehållsmässigt har det kanske inte hänt så mycket sedan tidigare nr, utan det är mest utseendet som förbättrats en aning då tidningen har knappats in på min dator. Kom gärna med förslag på innehåll, ytterligare förbättringar m m. Artiklar sänder du som vanligt till Lars. Det går också att sända material via e-post till mig (karlstad@justnu.se) vilket bl a Willy Blom har gjort, tack igen, Willy! Ni som har tillgång till Internet kan ta en titt på Red Barons egen hemsida som bl a innehåller klubbpresentation, bild-galleri m m, mycket sevärd. Mer om detta på sidan 8.

Årets tävlingskalender hittar du också i detta nummer. Tråkigt nog blir det ingen Dalaträffen i år. Vi som var där i fjol fick i alla fall uppleva en trevlig tävling med ett väl utrustat flygfält, bl a fina och billiga



fyrbäddsstugor i direkt anslutning till fältet och trevliga och nyfikna radioflygare från Dala-Järna. Hoppas att Lennart Helje gör ett nytt försök att locka linflygare till detta fina fält!

Efter drygt två månaders väntan fick jag till slut svar från Jon Bartoshek på JBK-Products. Tyvärr fick jag inte det svar jag hade hoppats på. Han säger sig ha problem att skicka bränslet till Sverige p g a tullbestämmelser m m. Bränslet som sändes till Sverige till VM skickades med hjälp av AMA. Men han hälsar i alla fall att han är villig att sända bränsle till oss i Sverige bara vi kan hitta på ett sätt som funkar. Finns det någon med förslag?

Trevlig läsning!

Niklas Löfroth, Karlskoga MFK

INNEHÅLL I DETTA NUMMER

| | |
|---|-------|
| • Patternmaster av Lars Roos | 4-8 |
| • Linflyg på Nätet av Niklas Löfroth | 8 |
| • Tripple Timer av Willy Blom | 9 |
| • Vintertid är byggartid av Niklas Löfroth | 9 |
| • Ritning: Trivial Pursuit | 10-11 |
| • Polyspan av Niklas Löfroth | 12 |
| • Roderok från Brodak's av Lars Roos | 13 |
| • Kallelse till SLIS årsmöte | 14 |
| • Internationella tävlingskalendern | 14 |
| • Svenska tävlingskalendern | 15 |
| • Motortips av Willy Blom | 16 |
| • Team Race VM '96 | 17-18 |
| • Byggtips av Erling Linné | 19 |
| • Stuntkurs i Kungsbacka | 20 |
| • Vårtävlingen och Vårklippet i Karlskoga | 20 |

OMSLAGSBILD: David Fitzgerald, trea på VM, här med sin egen variant av Trivial Pursuit – Star Gazer. I detta nummer av Lina kommenterar David varför han valt att flyga med Ted Fanchers konstruktion.

Kauko bygger Blue Max

Kauko Kainulainen snickrar denna vinter på en Blue Max. Han kunde också ses putsa på stubben till modellen under VM i somras...

Modellen som faktiskt är en byggsats från Heartbeat Models har Kauko köpt av sin vän Lasse Aaltio i Finland som man förresten kan köpa det mesta i stunt väg från. Det ska bli kul att se denna modell i luften till sommaren. Om jag inte minns fel så tänker Kauko sätta en Stalker Pro 61 RE i nosen på modellen. Han berättade att han var mycket imponerad av motorns egenskaper:
– Den har Fox 35:ans suveräna 4-2-4 gång plus det Foxen enligt många saknar - styrka!



Oreda...

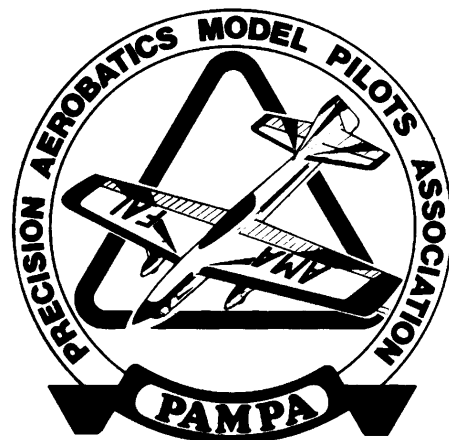
Denna modesta fiskelåda till mekbox ägs av inte helt okände Paul Walker, 2:a på VM nu senast (om nu någon hade missat det...). För mig var det lite förvånande att se denna röra med grejer då han är så oerhört professionell i sin attityd till stunt för övrigt.

Här var Kineserna helt olika då de t o m hade bränslet i något som såg ut som termosflaskor för att, får man förmoda, bränslet skulle hålla en konstant temperatur...

PAMPAS medlemmar blir bara fler och fler!

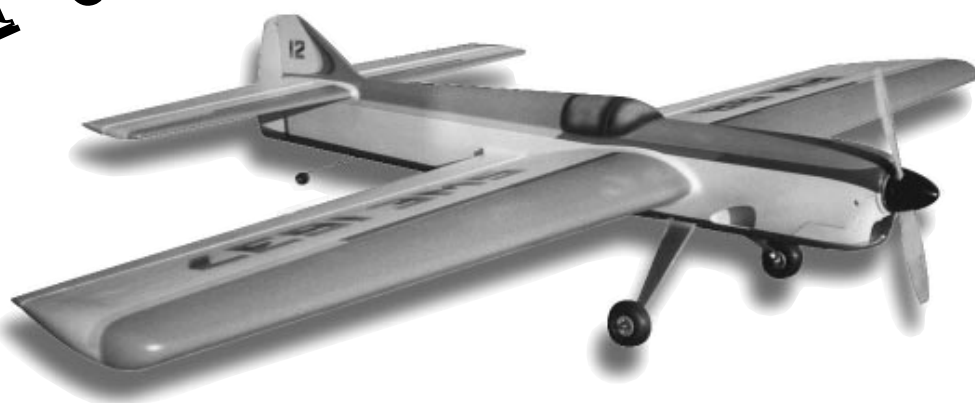
Pampa är nu uppe i över 1700 medlemmar från 35 länder. Det är en ökning med 247 medlemmar från förra året. Tidningen som kommer ut varannan månad innehåller drygt 80 sidor full-

matade med stunt. Tips! Är du innehavare av ett VISA-kort eller Mastercard är det enkelt att bli medlem och framförallt relativt billigt då ett års medlemskap (=6 nr) kostar 25 USD ≈ 180 kr.



Lars Roos presenterar sitt senaste bygge –

Patternmaster



Om du har en Super Tigre 60 som ligger och skräpar kan jag rekommendera modellen med stort M, Patternmaster! Mycket välflygande och tack vare den kraftiga konstruktionen ger den också en bra motorgång då vibrationer från motorn effektivt reduceras.

Som utlovat i förra numret tänkte jag nu skryta lite om mitt senaste hobbyarbete. Som synes av den något väl tilltagna rubriken (Löfroths verk...) rör det sig om amerikanen ”Big Jim” Greenaways Patternmaster konstruktion, som jag haft på önskelistan i många år. ”Big Jim” ja, han är en färgad gentleman från New York som fått sitt smeknamn just på grund av att han är just ”big”, dvs ganska omfattande! Han är icke desto mindre en duktig konstruktor och motortrimmare. Han tävlar inte – ”I like the technical aspects of our hobby”, säger han själv. Uttrycket ”Big

Jim Hemi” är väl känt i stuntkretsar och syftar givetvis på att han är förespråkare för ”hemisfäriska” förbränningsrum, dvs med inget eller bara lite squishband kvar i topplocket. Man kan också säga att han är något slags ”guru” för många stuntflygare i USA, varav Windy Urtnowski möjligen är den mest kände. (Vilken stuntflygare känner inte till honom?)

”Trötta” motorer försenade bygget

Nåväl, bygget påbörjades för ett par år sedan, men lades på hyllan ett par gånger p g a problem med slitna motorer. Ingen idé att bygga vidare utan något bra att sätta i nosen.

Jag tänkte här redogöra lite för projektet utan att gå in för mycket på smådetaljer, de kan vi ju ta vid ett annat tillfälle. Meningen med bygget var att jag dels behövde något nytt att flyga och dels att jag ville se om PM var den idealiska kärnan för ST 60 motorn som den är konstruerad för. Många positiva spalt-

metrar har ju skrivits om Big Jims konstruktioner, framförallt av Windy Urtnowski.

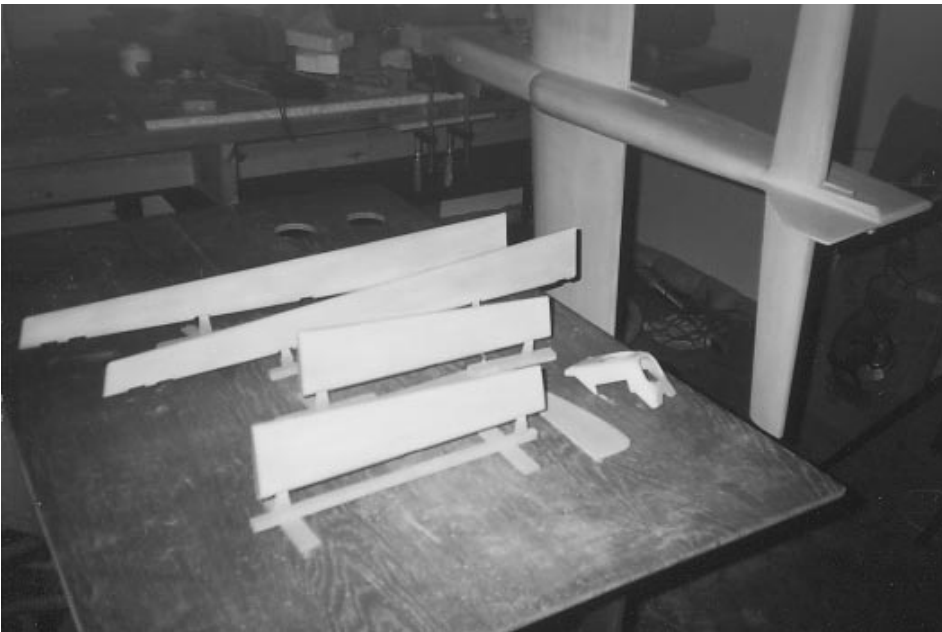
Det började med att jag skickade efter en ritning till Windy’s Cardinal (mycket fin ritning) 60 versionen, som också är en Patternmaster fast med en tjockare vinge. Jag ville mest ha den för att kolla hur kroppen var konstruerad, för jag gillade inte utseendet riktigt med den smala kroppen och den jättetjocka vingen. Istället skickade jag efter en original-PM ritning från Big Jim. Den kärnan är i ”jetstil” säkert mycket bra ur aerodynamisk synvinkel men jag gillade inte det utseendet heller så det blev att ändra till det mera ”klassiska” utseendet, tja ni vet. Eftersom jag knappast orkar bygga en sprygelvinge nuförtiden och originalet har skumvinge och stabbe fick det bli detta material, som man ju fått hyfsad kläm på genom åren.

Gammal modell med moderna mått

Vid uppmätning och jämförelse med



Patternmaster i målningsjiggen. Modellen kan snurras runt så att man lättare kommer åt i rätt vinkel med spruta eller pensel utan att hålla i modellen.



När man ska måla roder m fl lösa delar är det bra om man har fixat något att hålla dem i innan man börjar lacka och måla! Balsalister med plywoodtungor som sticks in i gångjärnsspåren funkar bra.



Detta är vad piloten får titta på under flygning. Ser han mer av modellen är det nog någon slags kris på gång!

föregående 60-modell visade det sig att de flesta mått var nästan identiska med PM förutom vingprofilen som är hela 20% tjock inklusive flaps på PM. Det är ungefär samma som Paul Walkers Impact och Ted Fanchers Trivial Pursuit som är av betydligt senare datum! (Tjock "draggy" vinge som bromsar och stark motor som orkar dra iväg med eländet är principen.) Nåväl, vinge, flaps, stabbe och höjdroder skars ut och bekläddes med den lättaste 1 mm balsa jag kunde hitta i källaren (inte superlätt). Hela planet är f. ö. byggt av medeltung (medellätt?) balsa – där balsa ska användas alltså! Enligt Big Jim är normalvikten för en 60-PM 68-76 oz dvs ca 1900 – 2150 g, det målet beräknade jag att klara av utan att använda svampbalsa.

All plankning pålimmades med Hobby Pox "Smooth and Easy" epoxy enl. Bob Hunts metod med tandad spackel som man drar limränder tvärs balsafibrerna med. En metod som varmt kan rekommenderas. Suverän vidhäftningsförmåga med minimal limåtgång, under 25 g epoxy för en typisk 45 dm² stuntvinge.

Kraftig noskonstruktion

Efterhand som bygget fortskred märktes det att kärran inte skulle bli en lättviktare! Men ok, den var ju rätt stor också, speciellt kroppsstrukturen var betydligt maffigare än vad jag var van vid. Mer och kraftigare material, särskilt i nospartiet – ett ställe på stuntmodellen som B. J. och W. U. fäster extremt stor betydelse vid. W. U. har minst en tvåtimmars video som enbart handlar om "proper nose construction" a la Greenaway!

I brist på bildmaterial får jag försöka beskriva eländet med ord.

Motorbockarna är 13 x 13 mm rödbok som sträcker sig från nosringen ända till vingen där de är fastlimmade. De har inga lätthål eller avfasningar. anledningen till det udda måttet är att jag ville hålla mig så nära originalet som möjligt där måtten ju är i tum.

I tankutrymmet sitter 13 mm hård balsa med fiberriktningen på tvärs mellan motorbockarna. Dessa går som sagt ända

fram till nosringen och följer kroppskonturen i en sväng vilket ger ytterligare styvhet åt konstruktionen. Under tankutrymmet sitter den s k "V-deflektor" (figur 1) som dels riktar kylfluten och dels gör nospartiet helt stumt.

Kroppssidorna är av 3 mm balsa som vanligt men dubblarna är 1,5 mm plywood (vanligtvis 1 mm). Motorn vilar på 3 mm tjocka dural plattor som är ungefär dubbelt så långa som motorns fästen. Plattorna förhindrar att motorn trycks in i bockarna vid upprepad åtdragning. Motorn ändrar inte läge uppåt eller nedåt utan pekar alltid rakt fram. Alla dessa åtgärder är till för att minska motorvibrationernas dåliga inverkan på både motorgången och planets livslängd, något som är önskvärt på alla stuntmodeller. Men sånt får man inte gratis, man får betala med extra vikt, som naturligtvis ska sparas in någon annan stans, suck...

Nosen kortades

Nu började kärran bli träfärdig fast inte ihopmonterad och slutvikten såg ut att bli närmare 2 000 än 1 800 g som jag trodde skulle vara möjligt, nåja 1 900 i alla fall.

En sak som jag ändrade på i jämförelse med originalet var noslängden som kortades med en halv tum. Detta för att inte få problem med TP när "riktig" dämpare satt på plats (erfarenhet från förra modellen).

Jag bestämde mig också för ett enligt originalet kroppsmonterat duralställ och inte pianotrådsställ i vingen som tidigare. Dels för att förenkla bygget och dels för att konkurrenterna landar bättre med sina duralställ! Mitt ställ, gjort av ett plåtämne från SIG vägde komplett med hjul fast utan kåpor ca 100 g.

Billig formpressad bakkropp

Bakkroppens överdel är formpressad 3 mm balsa – första gången jag provat detta – lätt att göra och mycket billigare än balsaklotsar som kan vara svåra att hitta i lättviktsvarianter. Lätta flak är däremot vanligare. Dessutom går ju det mesta av balsaklotsarna i soppsåsen! Formen, vilken kan användas till olika



Pattermaster är en stor modell, spännvidd 60" (152 cm), vingyta ca 45 dm², vikt mellan 1 900 och 2 200 g.



I den här vinkeln är de flesta plan snygga! Nationalitetsbeteckningarna är gjorda av hemskuret kontaktpapper som mall. Enkelt att göra men tar lite tid och så billigt sen!

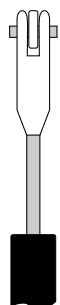


Fig. 2
"LR"
Roderstångsgaffel

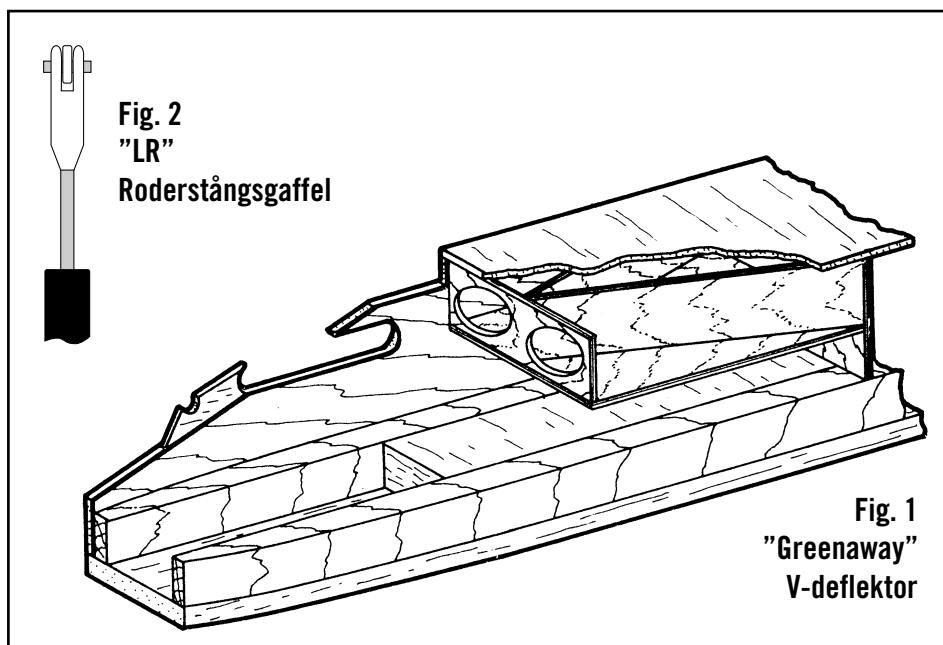


Fig. 1
"Greenaway"
V-deflektor

kärror, gör man t ex av en bit spånskiva som bottenplatta och själva formen av cellplast. En mall monteras i varje ände och sedan slipas formen med ett långt putsblock med pålimmat 60 - 80 "grit" sandpapper. Jag brukar göra ändamålsenliga putsblock av melaminbelagd spånskiva (kolla rakhet först!) med kontaktlimmat sandpapper på.

Flaket, (A-B grain) lägges i ammoniak och vatten i någon timme (utomhus, sniffa inte!) Lagg balsan på formen, (större balsa än nödvändigt, skär till senare) Linda med elastisk binda, lämna ifred ett par dagar, ta sedan loss och beundra din fint formade balsabit! Den formade balsan kan sedan försees med ett par spant invändigt.

En annan detalj som kan nämnas är sidrodret som är löstagbart för att förkorta modellen en aning (en aning är ofta allt som behövs) vid transport. En annan anledning är att jag tänkt förse PM med rörligt

sidroder senare, s k "Rabe rudder", kopplat höjdroder. Detta förbättrar linspänningen i vissa känsliga delar i flygprogrammet genom att motverka den stora propellerns gyroeffekt.

Kontrollsystemet måste vara stabilt. Helst totalstumt och mycket lättroligt och glappfritt. Fyratums ok från Windys Pro Stunt Products (glasfylld nylon), hemmagjorda horn i 1/8" ø pianotråd och 2 mm stålplatta. (3 mm ø pianotråd duger också bra men hr. Linné råkade ha 1/8" passande rör hemma så då tog jag det. Som stötstänger används SIG:s kolfiberrör. Utledarna är "stela", d v s 0,8 mm ø pianotråd i detta fall. Det finns inga kullinkar i systemet, men på höjdstången sitter det hemmagjorda "gafflar av rundstång, för att få symmetriskt tryck och drag i hornen. Se figur 2. Tar heller inte så mycket plats.

Nu var hela kärran ihopsatt och putsad. Nospartiet kläddes med 2 lager 20 g/m²

glasväv och Smooth and Easy. Om du gör detta så låt epoxyn fortsätta en bit förbi väven (mot kabinen) så putsar du inte gropar i balsan där väven slutar.

Dags att tänka på finishen som inte fick bli för tung. (Det får den väl aldrig!) Beslöts att köra med epoxyimpregnering direkt på den färdig putsade balsaytan. Detta går till så att man tar t ex S. & E. och en styv pensel och smetar på en lagom stor yta t ex 20 x 20 cm sparsamt. Därefter torkar man av ytan med hushållspapper så ytan blir nästan torr. När allt är klart och härdat har man en lite hårdare yta som inte suger åt sig så mycket lack. Skyddshandskar och god ventilation tack!

Lätt putsning, därefter grå bilprimer (DuPont 40S) sprayad. Sedan var det "bara" att putsa bort all primer som inte satt i fibrer och fördjupningar. Därefter färg. Man ska egentligen lägga ett tunt

i början av augusti!

Färdig att flyga fast utan bränsle stannade inte vågen förrän på 2 100 g! TP hamnade ca 20 mm längre bak än vad Big Jim rekommenderar. Där stod jag med min kortade nos och långa näsa! Nu ligger TP på ca 20% istället för rekommenderade 15%, men eftersom min kärra ligger åt det tunga hållet så bör TP ligga lite längre bak i alla fall. Det har jag läst någonstans. Stabben är ju rätt stor också så jag kände mig rätt säker. Stor stabbe och TP så långt bak som möjligt är vad som gäller nu förtiden, något förenklat uttryckt, det har både Paul Walker och Ted Fancher skrivit artiklar om. Någon borde översätta dem till svenska! Men fungerar gör det! Fråga Staffan t ex.

Provflygning

Det var med en viss spänning ändå som motorn flippades igång och kärran släpptes iväg på premiärturen! Wow, spårar bra, "flata" urtagningar och hyfsad stungång redan i flygning 1! TP låg nog ganska nära idealläget vilket också kunde

märkas när motorn stannade - kärran fortsatte rakt fram utan att vare sig höja eller sänka nosen. Med plåtstället fanns det inte skuggan av kaninskutt - kärran satt som klistrad.

Problem fanns dock, faktiskt de som jag väntat mig. Lite dålig motorkraft i wingovern och overheads. Jag hade nämligen flyttat över motorpaketet oförändrat från förra modellen som var ett kvarts kilogram lättare.

Nu är dock ST 60:an rätt så flexibel så vid nästa flygtillfälle hade motorn fått större insug (från 7,5 ø till 8 ø mm) och 20 gram extra tippvikt. Nu hade ST 60:an inga som helst problem att dra klumpen i motvinden över huvudet. Motorgången var fortfarande stabil med bra 2-4 och lite vibrationer. Gången var dessutom prick likadan flygning efter flygning. Något som var tydligt var

"TP hamnade ca 20 mm längre bak än vad Big Jim rekommenderar. Där stod jag med min kortade nos och långa näsa!"

lager silverfärg först men jag hade inte tid. Silver är till för att täcka över fläckar o dyl. som annars "blöder" igenom senare.

OK, jag sprutade på SIG dope, tejpade och dekorerade och hade rätt kul där jag stod i min svala källare mitt i sommaren! Några tunna lager klar Randolph Buturate dope fick avsluta det hela. Varför denna mix av varumärken? Jo det var vad jag hade hemma och lyckades få tag på i en hast. Inget konstigt. Så länge materialen är av samma typ brukar det gå bra att blanda.

Denna hastmetod gör givetvis att en massa fibrer och annat syns allt för tydligt. Men man spar ju lite tid och pappersvikt. Vill man ha en riktig kanonfinish får man allt lägga ned lite mera tid och papper!

Tid hade jag definitivt inte för nu var det

planets motstånd mot acceleration i manövrerna i blåsväder trots prop med 6" stigning, den tjocka vingen bidrar säkert till detta. Näja en aning "Wind-up" kanske men aldrig besvärande. Linspänningen var hela tiden på en komfortabel nivå vilket säkert underlättades av TP långt bak. TP långt bak ger låg belastning på kontrollerna vilket också gör planet lättfluget. Tur var det för nu var kärran uppe i 2 150 g och någon nosvikt var jag inte intresserad av! Det behövs i varje fall ingen muskelknutte för att flyga en sån här pjäs! Jag tycker den här motor/modell kombinationen funkar bra, det är den största och tyngsta stuntmodell jag byggt hittills, men det verkar som det också skulle bli den bästa.

Kunde man nu bara bygga en PM ett par hekto lättare skulle den säkert bli rena dynamiten! (fast det vete katten om det behövs?!) Jag vet redan var jag ska spara vikt, fast den bastanta nosen behåller jag nog, trots nackdelen med att man måste ta ur motorn för att få ur tanken. Den nackdelen kan man nog leva med, för det har visat sig att det inte kommer in mycket oljerester där, och tankens höjdläge behöver ju bara justeras någon enstaka gång.

Jag har nu 15 flygningar på modellen och kan lugnt påstå att Big Jim's konstruktion fungerar bra.

Det här är ett bra sätt att flyga stunt på (Willy!) men naturligtvis inte det enda! Både traditionellt och pipa fungerar bra, (jo, jag har flugit Staffans Impact med PA 51:an och kan försäkra er om att kärran går som på räls och saknar varken hästkrafter eller linspänning! Välflygande och lättflugan den också...) hur det fungerar beror nog mera på vad du gör med grejorna. Fast visst finns det somliga kombinationer som fungerar lite bättre än andra. Tänk på att drivpaketet är 75% av stuntflygningen. Det har Bill Werwage sagt, så det så.

Min PM flyger just nu med följande "riggning":

| | |
|-------------------|---|
| Flygvikt: | 2 150 g (utan bränsle) |
| Linlängd: | ca 21 m (0,38 Ø SIG wire) |
| Motor: | ST 60 PDP med Aldrich ABC, insug 8 Ø mm, hemmagjord ljuddämpare. Standard topplock. |
| Gödstift: | Glow Devil RC 300. |
| Propeller: | 12 1/2 x 6, Bolly 3B 13 x 5,5. |
| Bränsle: | 11% ricin, 11% Aerosynth, 5% nitro. |
| Tank: | 150 cm ² av kaffeburksplåt. (motorn drar ca 130 cm ²) Uniflow med dämpartryck. |
| Övrigt: | Ingen utåtrikning på motor och fena. |

Hör gärna av dig om du är intresserad. Jag kan hjälpa till med det mesta - vingar, stabbar, kontroller, tankar, och annat, inte bara till Patternmastern. Impact t ex m fl.

Så om du har en ST 60:a liggande och skräpar till ingen nytta så finns det ingen ursäkt längre - låt en PM förvärka himlen över din flygcirkel! Visste ni förresten att Bob Baron vann US Nats open stunt med en original-PM med opipad ST 60? Trea kom Windy U. med Spitfire (PM) och ST 60/muffler. ■

Lars Roos

Ett par adresser:

Jim Greenaway
111-23-130 st
South Ozone Pk
NY 114 20
USA

*PM ritningar (ca 20 USD inkl. frakt)
Motorarbete med mera. Jims "stunt rework" kostar 89-95 USD + frakt.*

Windy Urtnowski
93 Elliot Place
Rutherford,
N.J. 07070, USA

Cardinalritning och byggsatser, sprygel eller foam. Alla kontroldetaljer direktanpassade till PM/Cardinal.

Linflyg på nätet

För oss linflygare som har möjlighet att surfa på Internet finns en hel del att finna. Göran Olsson har en mycket bra och informativ hemsida, adress: www.plasma.kth.se/~olsson/cl.html. Red Baron har också nyligen skaffat egen hemsida, mycket snygg och proffsig dessutom. Adressen dit är [http://users.wineasy.se/blom/MFK Red Baron/](http://users.wineasy.se/blom/MFK%20Red%20Baron/).

Trelleborg MFK har en sida som behandlar Windmill Cup du hittar den på adress, <http://home1.swipnet.se/~w-10736/tmfk/start.html>.

PAMPA med adress, www.zianet.com/pampaeditor/ har en sida där man kan hämta hem bilder, program m m. ■



Denna bild på Windy och hans Spitfire är hämtad från Red Barons hemsida på Internet.

BRA PRODUKT?

Trippel Timer

På Clas Ohlson kan man för 145 kronor köpa något som vid första ögonkastet verkar vara den idealiska timerklockan för stuntränning, nämligen en "Tripple Timer" (art.nr 34.3178).

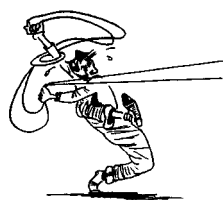
Timern har således, förutom en vanlig klockfunktion möjligheten att ställa in tre olika ringsignaler samtidigt, t.ex. efter 1 minut, 3 minuter och 7 minuter.

Inställningarna lagras i tre olika minnen och erhålls automatiskt vid nollställning. Tyvärr visade det sig att klockan har en mycket allvarlig brist. Om man således "glömmer" att stänga av den innan första ringsignalen ringt färdigt så bestämmer sig klockan för att den har ringt färdigt och kommer därför inte att ringa vid 3 respektive 7 minuter.

Det gör att klockan blir lite opraktisk att använda för piloten, även om det skulle kunna gå att ha klockan i fickan och stänga av den med den lediga handen varje gång den ringer, men det förefaller inte särskilt praktiskt och dessutom kanske man inte hör klockan i fickan. Trots det bör den vara mycket lämplig vid brist på funktionärer.

Om tidtagare saknas så kan en av domarna ha timern i handen och stänga av den efter första ringsignalen och därefter även efter andra signalen och på så sätt hålla koll på samtliga viktiga tider utan att behöva släppa blicken på den tävlandes modell. Som tidigare nämnts räcker det med några enkla knapptryckningar för att göra timern klar inför nästa flygning. ■

Willy Blom



Vintertid är byggartid...

...stod att läsa i Allt om Hobbys artikelserie om stunt för snart 20 år sedan. Det är nog en sanning som gäller än idag! Jag har därför varit lite nyfiken på vad som byggs ute i landet denna vinter. Med lite brevväxling och telefonsamtal har jag fått fram detta!

Ove Andersson har under ett längre tag snickrat på en ny Aros som kanske blir klar till sommaren. Ännu så länge är den halvfärdig.

Erling Linné berättade att han nyligen startat ett bygge på Kolesnikovs VM modell som kommer att bli delbar. Den kommer inte att bli färdig till denna säsong.

Erik Björnwall håller på med en renovering av sin senaste Kestrell. Den kommer att få rakare flaps och ny färg till kommande säsong. Det var i stort sett bara klarlackningen kvar att fixa i slutet av januari.

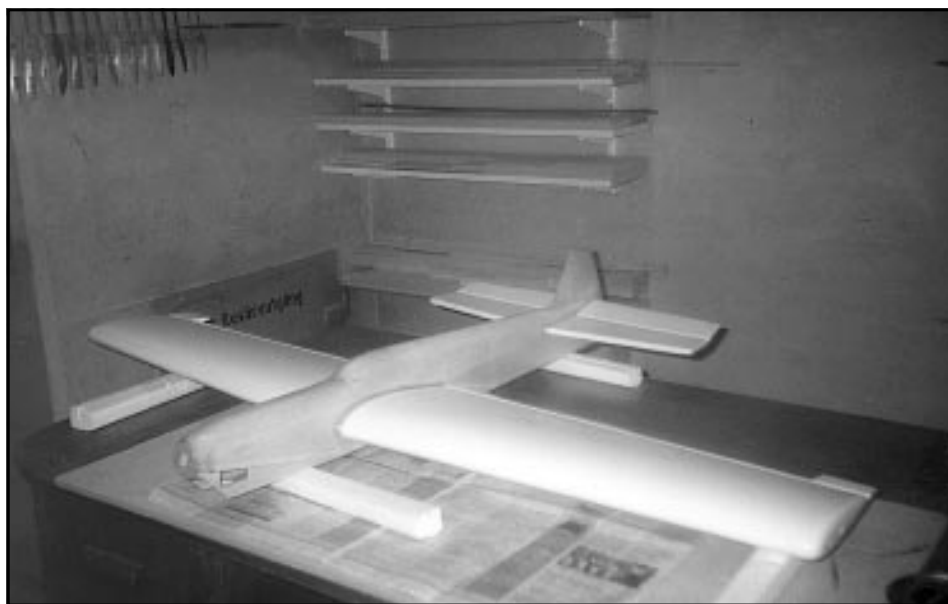
Alf Eskilsson håller också på med någon form av upprustning av sina modeller. Ingemar Karlsson från Uddevalla har byggt en Impact! Lätt blir den också, 1 750 – 1 800 g med ST 60/muffler. Den är byggd med vinge och flaps av cellplast

samt resten på traditionellt vis i balsa. Modellen får landningsställ av dural. Det ska bli kul att se hur en Impact med ST 60 kommer att uppföra sig i luften. Mitt tips är: alldeles utmärkt förstås!

Staffan Ekström är inne på sin tredje Impact! I denna modell sätter Staffan bl a ett 4" ok från Finland som bara väger 14 g. Lauri Malila heter killen som tillverkar dem. Han påstår sig ha dragtestat två stycken som klarade 140 kg. Staffan planerar att klä modellen med det i Sverige ganska ovanliga materialet Polyspan. Lätt som silksparan men mycket starkare. Vingen, som är av cellplast har Staffan köpt färdigplankad av Erling.

Själv bygger jag vidare på min Cardinal. Vinge, stabbe, roder och flaps är träfärdiga och kroppen är klar till hälften. Man skulle kunna säga att min byggskicklighet och målsättning inte riktigt ligger i samma nivå... Tyvärr. Men jag har lärt mig mycket på detta bygge och vet redan vad jag kan göra bättre nästa vinter. Då bygger jag förmodligen en... ■

N. Löfroth med hjälp av L. Roos



Ingemar Karlsson har snart en flygfärdig Impact hemma i Uddevalla. Det är den tredje som byggs i Sverige. Det kommer att sitta en ST 60 utan pipa i nosen på den.

David Fitzgerald om *Trivial Pursuit*

Ur Stunt News juni 1994

Nu när Ted Fancher äntligen publicerat sin Trivial Pursuit kan man ju mycket väl tänka sig att den flygs i nostalgiklassen om 20 år!

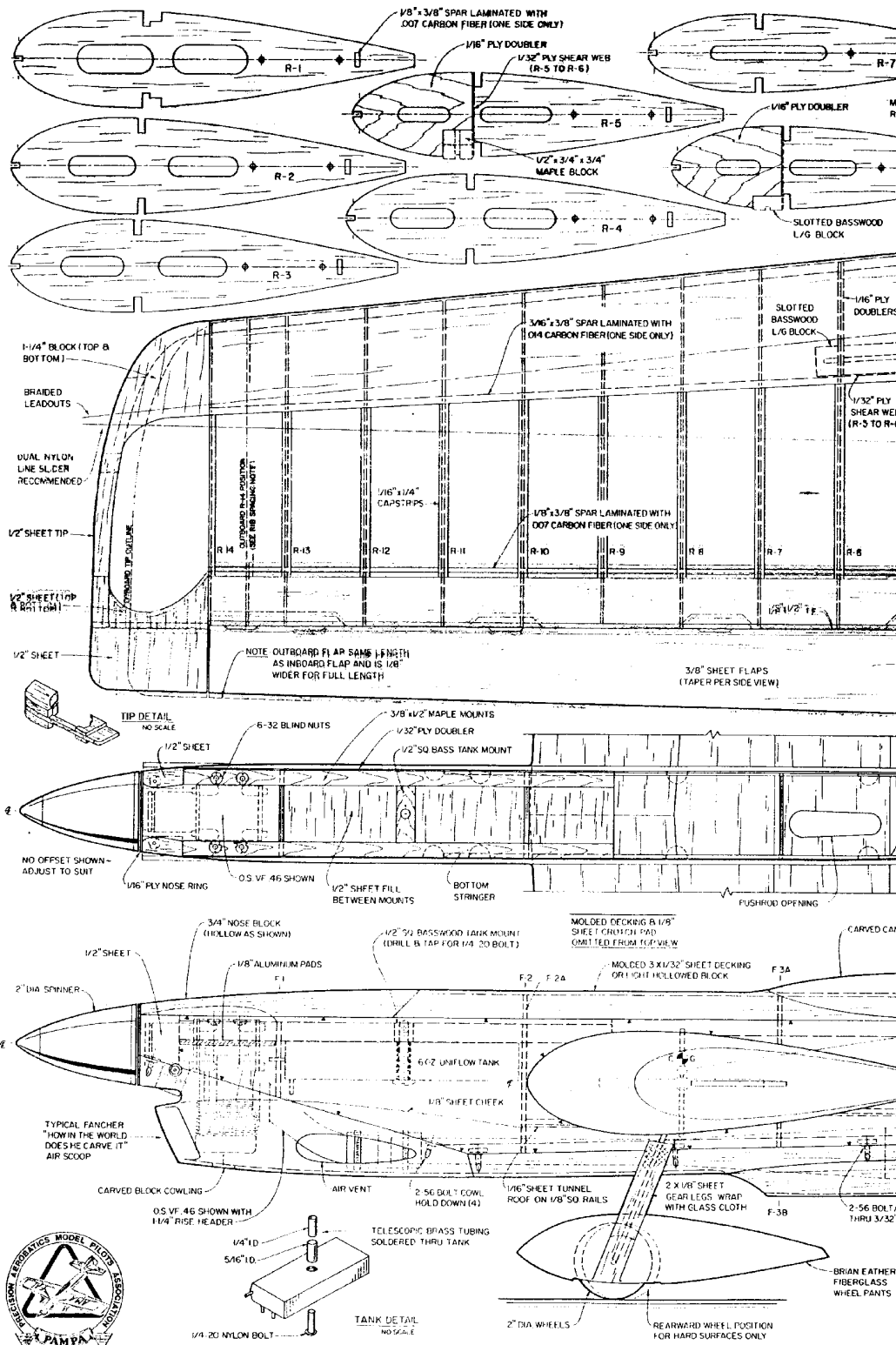
Jag har flugit Teds konstruktion under ett år och han har bett mig skriva några ord om mina intryck.

I ett par år har jag funderat mycket över hur ett stuntplan "känns" i luften, "återkopplingen" till piloten och hur lätt det är att manövrera. Ett exempel: Teds "Imitation" (70 tals konstr. av T.F.) är väldigt lättflugan och vem som helst kan efter lite träning flyga den mycket bra. Den går att trimma precis så man själv vill ha den. Fram tills helt nyligen tyckte jag att Teds övriga konstruktioner krävde ganska stora ansträngningar och koncentration att flyga. (Man fick också väldigt lite feedback (återkoppling) från de cirkulära styroken).

Trivial Pursuit däremot ger bra återkoppling och är ännu mera lättflugan än gamla Imitation. Det är denna kvalitet som är orsaken till mina egna framgångar på senare tid. Jag kallar detta koncept "människa/maskin anpassning" ("man/machine interface").

(ett annat uttryck för ett fpl som är "användarvänligt" – ett flygplan som man lätt blir "ett" med?)

Ni har förmodligen hört och läst om många av de finesser som förstärker denna anpassning: låg kontrollbelastning genom TP långt bak, bra mekaniskt övertag genom långa hornarmar och stora ok. Bra neutral-känsla genom stabilisator med lågt sidoförhållande och därigenom högre



luftmotstånd. (Sidoförhållande = "aspect ratio" = förhållandet mellan t ex ett bärplans längd och bredd. Lågt sidoförhållande = "low aspect ratio" = "kort o bred", högt sidoförhållande = "high aspect ratio" = lång o smal. Red anm.) Och slutligen "humle effekten" (somliga kallar det "bees in a jar" (bisvärm i en burk! Reds anm.) av en pipad OS46 VF (t ex) och en flat propeller som karvar och skär sig genom vinden.

Allt detta teknobabble är ju underbart men vad betyder det egentligen? Det betyder bl a att konstruktionen har en aggressiv hörntagningsförmåga med en enastående förmåga att ändå gå stabilt mellan hörnen. Runda manövrer spårar automatiskt och de kantiga manövrerna har den där start/stopp/flat sida-looken. Lustigt, precis som den där Paul, vad han nu heter...

Översatt av Lars Roos

Polyspan

Sedan några år tillbaka finns ett nytt beklädnadsmaterial som heter Polyspan. Enda leverantören som jag känner till är en amerikansk firma som heter STARLINE INTERNATIONAL och innehas av Sal Fruciano (adress nedan). Materialet säljs per rulle och man får då 12 fot x 20 tum för 15 USD plus 4 dollar i flygfrakt. Vid första påseendet liknar materialet silkspan men skenet bedrar. Enligt Sal är Polyspan inte en plastfilm utan kan bäst beskrivas som "papper" gjort av polyesterfibrer i stället för träfibrer. Det är starkt, förhållandevis lätt

(24 g/m²), motståndskraftigt mot punkttryck och enkelt att klä modellen med.

Att klä modellen med Polyspan:

Lacka den träfärdiga modellen med ett lager dope. Låt torka och putsa lätt. Klipp till lagom stora bitar och fäst med dope. Drag och lacka ned rynkor så gott det går. När materialet fäst kan man sedan krympa bort återstoden av eventuella rynkor med hårtork, strykjärn eller värmepistol. Polyspan är vattenresistent och kan därför inte krympas med vatten. Lacka två lager med 50/50 dope och thinner. I de flesta fall är detta tillräckligt för att få en sträckt och rynkfri yta. Polyspan väger mer än Silkspan men eftersom Polyspan inte behöver lackas

lika mycket blir slutresultatet lika lätt men avsevärt starkare! Denna information har jag hämtat från flying models dec. '94.

Häromdagen skickade jag efter två rullar för att användas till min Cardinal. Kanske kan jag i nästa nummer av Lina berätta om mina erfarenheter av detta lovande beklädnadsmaterial.

Skicka din beställning till :
STARLINE INTERNATIONAL,
6146 East Cactus Wren Road,
Scottsdale AZ 85253, USA.
Phone 009-1-602-948-5798
Fax 009-1-602-998-7005

Niklas Löfroth

**NERA
VM-96**

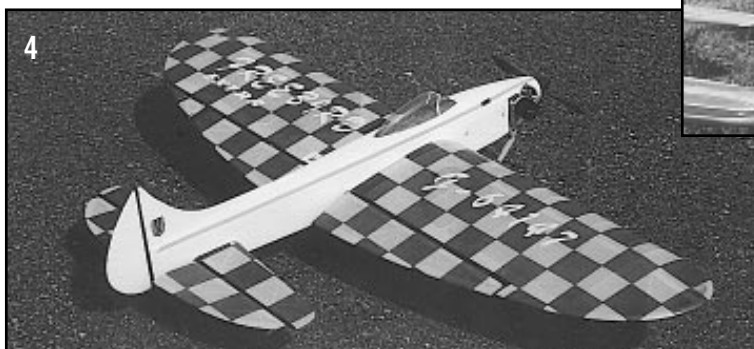


1. Anatoly K:s eleganta skapelse. Mekbox av samma kvalitet! Anatoly hamnade på 6:e plats.

2. Världsmästarens modell, snygg sak som varit med på 3 VM.



3. Denna modell tillhör den ryske junioren Alexei Solenin. Han placerade sig på andra plats. Snygg modell med motortrapp och allt.



4. Tony Eifflanders PAW diesel-försedda Freebird.

Roderok från Brodak's

I förra numret av Lina hade vi med Brodak's helsidesannons med bl a de nya oken. Här är lite info. Ordet går till Stunt News redaktör för nya produkter, Bill Little (han har e-postadress också – bill@pinehurst.net).

– Från Brodak's kommer en ny serie styrok av nylon. Dessa är gjutna och liknar de gamla Top Flite-oken, men är av ett annorlunda material. De finns i både 3"- och 4"-storlek. Oken är tillverkade av DuPont Zetyl-nylon.

På DuPonts infoblad är materialet upptaget såsom Zetyl 8018 NCOIO och 8018HS NCOIO glasförstärkt nylon.

Zetyl 8018 är 14% glasförstärkt nylon 66. 8018HS är den värmestabiliserade versionen, den används inte till ok.

John Brodak ville vara säker på styrkan hos dessa detaljer, varför han skickade sådana plus några ex av andra vanligt förekommande ok till en testfirma för att kolla att de var o.k. (ok!)

Tretumsversionen kollapsade vid 95 pounds (40 kp?) i rättvänt utförande och i bakvänt 158,7 p (80 kp?). Detta kan jämföras med ett annat populärt fabrikat (av vilka författaren använt några utan problem) vilket i rättvänt skick lade av vid 81,5 p (35 kp?) och bakvänt 48,8 pounds (25 kp?). Fyratumsversionen

verkade vara ganska jämförbara med övriga fyratums, 87,6 p i rättvänt och 108,9 i bakvänt läge. Brodak's oken verkar vara mer än tillräckligt starka för de flesta applikationer. Jag har inga uppgifter på "småindustrins" ok så jag kan inte jämföra dem med dessa.

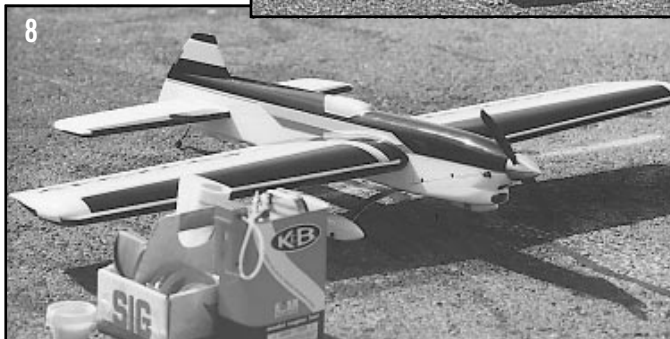
I vilket fall som helst är de billiga – 3"-oket kostar 1,50 USD och 4"-oket 3 USD. (Jag tänker skicka efter ett par och kolla. Jag vet folk som är intresserade av att skicka efter den nya KB 40 som också sågs i annonsen. ■

översättning av Lars Roos



5. Kinesiska stuntlaget med modeller och supportors

8. Japanen Yoshimuras modell. SIG:s mekbox i papp!



6. Kerkko med sin Impact.

7. Dave Fitzgeralds Star Gazer

9. Kärra med misstänkt Ukrainskt ursprung!



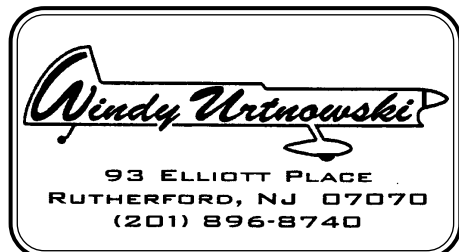
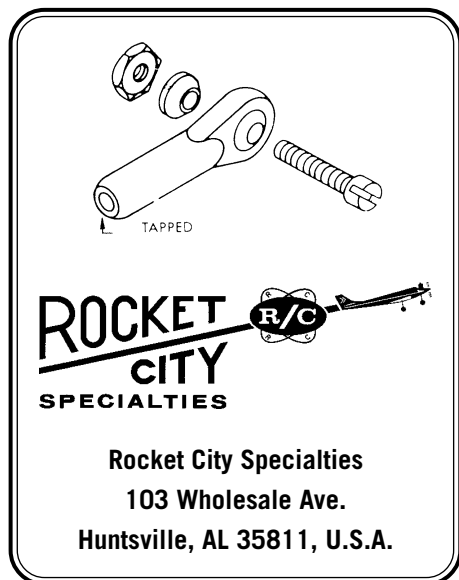
SLIS Årsmöte 1997

SLIS betyder egentligen *Sveriges Lin-flygares Intressefrämjande av Stunt* och även om det inte är så många som tänker på det, så är SLIS huvudansvariga för att LINA kommer ut och har egna stadgar. Därför har vi även årsmöte, om än ett ganska informellt sådant nuförtiden med hänsyn till de senare årens bristande intresse.

Årsmötet äger i år rum hos Willy Blom, Evalundvägen 40, ÄLTA Lördagen den 15 mars kl. 11. V.g. ring Willy senast den 13:e och meddela om Du kommer. I annat fall beslutar den sittande styrelsen om ett eget telefonmöte.

Hälsningar

Ordf. Johan Isacson, Sekr. Willy Blom, kassör Ove Andersson. ■



INTERNATIONAL AEROMODELLING SPORTING CALENDAR 1997 CONTROL LINE F2

CONTINENTAL CHAMPIONSHIPS

13-19 July **Valladolid** **EUROPEAN AEROMODELLING CHAMPIONSHIP**
SPAIN
FOR C/L F2A, F2B, F2C, F2D
(Antonio Rojas Ramos, Guadalete, N2, Bajo,
47005 Valladolid, Spain,
Tel. +34 - 83 - 291541, Fax. + 34 - 83 - 308719
Email: aerosafa@vasertel.es
Web: www.vasertel.es/~aerosafa/)

OPEN INTERNATIONAL EVENTS

21-23 Feb. **Ekaterinburg** **Open Championships of Russia F2D**
RUSSIA
WORLD CUP
(Vladimir Korovin, 33a Malusheva Str.
620014 Ekaterinburg, Russia
Tel. + 7 - 3432 - 51 38 67,
Fax. + 7 - 3432 - 25 52 42 or 51 55 92)

9-11 May **Breitenbach** **13. International Jura-Cup 1997**
SWITZERLAND
F2A, F2B, F2C, WORLD CUP
(Borer Heiner, unt. Lebernweg 14,
4208 Nunningen, Switzerland,
Tel. & Fax. +41 - 61 - 791 08 09)

10-11 May **Tautenhain** **19. Holzlandpokal, 5. Internationaler**
GERMANY
Thuringen Cup F2D, WORLD CUP
(Harald Hirschfeld, Dorfstr. Nr. 66, 07639 Tautenhain,
Germany, Tel. + 49 - 36601 - 441 71)

17-18 May **Madrid** **III Open International "San Isidro"**
SPAIN
F2B, F2C, WORLD CUP
(Alfredo Javier Morales Zumel, c/ Mirabel,
N15, 3, C, 28044 Madrid, Spain,
Tel. + 34 - 1 - 7052276, Fax. + 34 - 1 - 5930716)

17-19 May **Saint-Etienne** **1997 Internationals of Saint-Etienne**
FRANCE
F2B, WORLD CUP F2B, F2A, F2C
(Gilbert & Veronique Beringer, 42940 Chatelneuf, France,
Tel. + 33 4 77 76 82 95, Fax. + 33 4 77 76 80 09)

24-25 May **Moscow** **Gold Engine and Krasnorutsky Cup**
RUSSIA
F2A, F2C, WORLD CUP
(National Aero Club of Russia, 88/1 Volokolamskoe Sh.,
123424 Moscow, Russia,
Tel. + 7 - 095 - 232-68-50, Fax. + 7 - 095 - 194-95-84)

31 May - 1 June **Radfeld/Tirol** **2. Int. Tiroler Fesselfliegen 1997**
AUSTRIA
F2B, WORLD CUP
(Christoph Kuhn, Swarovskistr. 18a/II, 6130 Schwaz, Austria)

31 May - 2 June **Almere** **Open International**
NETHERLANDS
F2B, WORLD CUP
(MV Almere, Bruno van Hoek, Merwedehof 29, 1316 EL Almere,
Netherlands, Tel.+ 31 - 36 - 533 27 57)

14-15 June **Landres** **13th Grand Prix of France**
FRANCE
F2A, F2C, WORLD CUP F2A, F2C, F2B, F4B
(Jean-Paul Perret, 1 rue Jean Jaures, 54640 Tucquegnieux, France,
Tel. +33 3 82 21 29 87, Fax. + 33 3 82 21 88 34)

20-22 June **Pecs** **Mecsek Cup**
HUNGARY
F2A, F2B, F2C, WORLD CUP
(Istvan Mohai Jr., Veress E. u. 17, 7633 Pecs, Hungary,
Tel. & Fax. + 36 - 72 - 253-225)

1-3 August **Wierzawice** **International Contest**
POLAND
F2A, F2B, WORLD CUP
(Eugeniusz Kujan, Wierzawice 743, 37-300 Lezajsk, Poland,
Tel. & Fax. + 48 - 195 - 4241-39)

SVENSKA TÄVLINGSKALENDERN 1997

| Datum | Tävling | Klasser | Arrangör | Plats | Kontaktman |
|-----------------|--|---|---|---|--|
| Lördag 3/5 | Barkabytävlingen 97 & Linflygdagen | F2A, F2C, F2D + Goodyear | MFK Galax & SLM | Barkarby flygplats, Stockholm | Kjell Axtilius, Carl Carlin Tfn 08/774 49 15, 08/712 57 03 |
| Fredag 9/5 | Vårtävlingen | F2B + Semistunt (sen/jun) | Karlskoga MFK | Kanalplanerna, Karlskoga | Stefan Karlsson Tfn 0586/538 90 |
| Lör-Sön 10-11/5 | Vårklippet | F2D | Karlskoga MFK | Karlskoga MFK:s klubbfält, Karlskoga | Stefan Karlsson Tfn 0586/538 90 |
| Söndag 1/6 | Västkusträffen 97 | F2B + Semistunt (sen/jun) | Kungsbacka MFK | Inlag, Kungsbacka | Stefan Lagerquist Tfn 0300/266 84 |
| Lör-Sön 7-8/6 | Oxelöpokalen | F2A, F2B, F2C, F2D, + Goodyear + Semistunt (sen/jun) | Oxelösunds MSK | Ramdalen, Oxelösund | Bengt Åke Fällgren Tfn 0155/328 47 |
| Lördag 14/6 | Solnas Combatpokal | F2D | Solna MSK | Barkarby flygplats, Stockholm | Stefan Sjöholm Tfn 08/28 73 96 |
| Lördag 14/6 | Windmill Cup 97 | F2B + Semistunt (sen/jun) | Trelleborgs MFK | Trelleborgs MFK:s nya klubbfält, Trelleborg | Lars Roos Tfn 0410/102 83 |
| Söndag 15/6 | Solnas Pokal 97 | F2A, F2C + Goodyear | Solna MSK | Barkarby flygplats, Stockholm | Jan Gustavsson Tfn 08/759 60 98 |
| Lör-Sön 9/8 | KGA-mästaren | F2D | Karlskoga MFK | Karlskoga MFK:s klubbfält, Karlskoga | Stefan Karlsson Tfn 0586/538 90 |
| Söndag 10/8 | Västeråstävlingen | F2A, F2C + Goodyear | Västerås FK MFS | Johannesbergs flygplats, Västerås | Per Stjärnesund Tfn 021/80 42 34 |
| Lör-Sön 16-17/8 | SM, RM | SM: F2A, F2B, F2C, F2D, RM: Goodyear, Semistunt och Semistunt jr. | OMFK (F2A), MFK Galax (F2C, GY), OMFK (F2A), MFK Galax (F2C, GY), Västerås MFK (F2B, Semistunt (sen/jun)) Karlskoga MFK (F2D) | Bråvalla flygflotilj, Norrköping | Kjell Axtilius, Mats Bejhem Tfn 08/774 49 15, 08/590 801 79 |
| Lör-Sön 6-7/9 | Vänersborgspokalen | F2B + Semistunt (sen/jun), F2D, Combat Open, RM: Slow Combat, | Vänersborgs MK | Brättelund, Vänersborg | Ingemar Larsson Tfn 0521/672 12 |
| Lör-Sön 13-14/9 | Galax Open (DM Stockholms län, DM Mälardalen) | F2A, F2B, F2C, F2D, Goodyear, Semistunt (sen/jun) | MFK Galax | Tullinge F18, Stockholm | Kjell Axtilius Tfn 08/7744915 |

Internationella tävlingar

Limfjordstävlingen: Alla F2 97-05-17/18 Kontakta grenchefen Mats Bejhem 08/590 801 79 vid internationella tävlingar.

Motortips

Stuntmotorn

— av Willy Blom —



I Ted Fanchers modell, Trivial Pursuit är det ingen större risk för överhettning av motorn. Vilken fantastiskt fin motorkåpa! Modellens ritning finns att beställa från Stunt News (15 \$)!

För Dig som blivit lite duktigare inom linflyget och avancerat från "Plan-kan-stadiet" till en större stunkärra, och undrar över varför Din motor inte går som "dom stora pojkar", kanske följande tips kan komma till nytta.

Tipsen härstammar från en ganska färsk artikel av Henk de Jong i Aeromodeller. Först och främst är det som vanligt bäst att börja med en motor avsedd för stunt, eftersom stuntmotorn har en sådan portning att den lämpar sig för 4-2-4 stungång, d.v.s. fyrtaktning i planflykt och tvåtaktning i manövrerna. Motorn bör redan från början ha en bra effekt i förhållande till modellens storlek och vikt, eftersom "stunttrimning" ofta innebär att motorn får en något lägre effekt. Den viktigaste egenskapen för en stuntmotor är *inte* att den drar på (d.v.s. tvåtakter) i manövrerna, utan att den bromsar modellen (d.v.s. börjar fyrakta) *omedelbart* när modellen är på väg nedåt. De faktorer som påverkar "stungången" är:

- Luftintagets storlek
- Propellerdiametern
- Propellerstigningen
- Motorns kompression
- Bränsle
- Bränsletank
- Bränsletankens placering

För luftintagets storlek gäller att ett större luftintag ger högre effekt och att övergången mellan fyrtakt och tvåtakt

blir snabbare och mer märkbar. Bränsleförbrukningen ökar. Med för stort insug blir motorn omöjlig att ställa in. Mindre insug ger lägre effekt och övergången mellan fyrtakt och tvåtakt blir inte lika destinkt. Bränsleförbrukningen minskar och motorn får lättare att suga bränslet från tanken och blir även lättare att ställa in. Bästa storleken på luftintaget påverkas även av rådande lufttryck och temperatur.

Stor propellerdiameter ger högre effekt. Linspänningen ökar, men möjligheten att göra skarpa hörn i manövrerna minskar. För stor propeller sliter ut motorn fortare. För liten diameter gör det svårt att få motorn att fyrakta.

Hög propellerstigning ger bättre linspänning, men gör att farten ökar i manövrerna i blåsigt väder. Så lite som 1/4 tums ändring av stigningen har inverkan. Propellerstigningen är ofta det sista man ändrar på när man inte är nöjd med motorgången.

Högre kompression (ta bort en topplockspackning) ger högre effekt, men motorn vill "fastna" i tvåtaksläget. Vid för hög kompression blir motorn omöjlig att ställa in. Låg kompression (lägg till topplockspackning) ger lägre effekt, men förhållandevis starkare fyrtaksläge. Motorn går också kallare och förbrukar mindre bränsle. Vid *för* låg kompression blir motorn svårstartad och har låg effekt.

Med 5 % nitrometan i bränslet blir motorn lättare att ställa in och effekten

ökar. 10 % nitro eller mer ger högre effekt, högre bränsleförbrukning och gör motorn svårare att ställa in, dessutom blir det dyrt.

Vanligtvis används bränsletankar med Uniflow rödrugning, vilket innebär att luftningsröret slutar under bränsleytan i tanken. Uniflowtankar ger jämnare bränslematning under hela flygningen. Utan Uniflow ökar modellens fart mot slutet av flygningen vilket kan vara en fördel vid flygning av FAI-programmet för stunt.

Bränsletanken placeras normalt så nära motorn som möjligt och i höjddled med centrumlinjen i linje med bränsleröret på förgasaren. Flyttas tanken bakåt får motorn svårare att suga när modellen flyger uppåt, vilket innebär att motorn går snålare, d.v.s. lättare tvåtakter. Om tanken flyttas nedåt erhålls en rikare (mer fyrtakt) motorgång i ryggläge och i utvändiga manövrer (de manövrer då piloten får blodstockning i huvudet). Tanken intrimmas i höjddled så som piloten upplever att det känns bäst.

Ovanstående faktorer gäller inte var och en för sig, utan påverkar varandra. Det betyder att om Du ändrar en sak, så kan Du även bli tvungen att ändra andra saker.

– Och så till sist, tänk på att en riktig stuntmotor avsedd för stunt är mycket lättare att få att fungera bra än en högrvarig motor avsedd för radioflyg. ■

Sett genom juryns ögon –

Bruno Delor F, Luis Petersen

DK och Ferek Heaton UK.

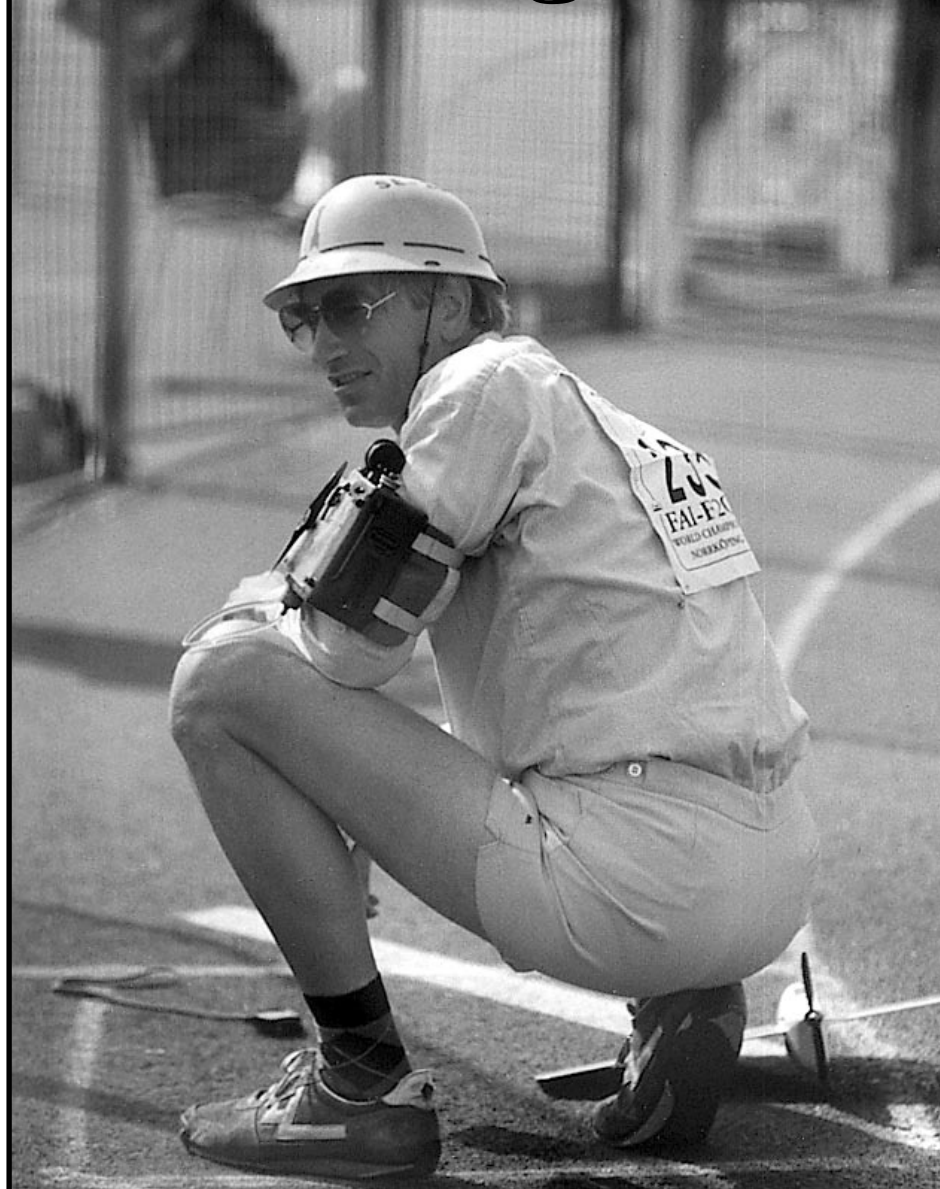
Tävlingen hade det högsta deltagarantalet på många år och hade därför stora möjligheter att bli det bästa VM-et någonsin. Det mottogs mycket positivt av alla att ha tillgång till mer än tillräckligt med träningsutrymme direkt på tävlingsplatsen, samt en excellent tävlingscirkel och det ljudligaste PA-systemet någonsin!

Modellkontrollen fortlöpte tillfredställande med undantag av lite smårubbel vid bränslesystem kontrollen, där flera lag hade svårt att få sina system godkända. Det var anmärkningsvärt att flera lag ej tog aktiv del i att se till att organisatörerna begrep deras bränslesystem. Reglerna säger ju att den tävlande har ett ansvar i att visa upp ett lätt mätbart system.

Tävlingen kom igång med en skräll genom Pennisi/Rossi (I) som gjorde ett mycket snabbt heat på 3-14.8. De flesta nådde dock inte upp till denna standard. Undantag var nykomlingarna Ballard/Lamberts (US) 3-18 samt hemmalaget Samuelsson/Axtilius med 3-18.8. Det mest märkbara i omgång ett var det stora antalet misstag som fick flera mycket erfarna lag diskade. Detta var huvudsakligen omtankningsincidenter efter att man flugit sina 100 varv och sedan var till hinder för kvarvarande lag.

Andra omgången fick en saktmodig start. Det dröjde ända till tolfte heatet innan vi hade ett lopp där alla tre lagen flög komplett distans och med totalt tio omflygningar från tidigare heat. Omgångens höjdpunkt var fjärde heatet med Titov/Yugovs mycket proffsiga 3-17.9 även om det slutade som ett enkelt en-upp-lopp där piloten drog full fördel av att juryn var mer intresserad av orsaken till kollisionen

Teamracing VM '96



Mekaniker Bengt-Olof Samuelsson lyckades med sin lagkamrat Kjell Axtilius knipa en bra tävlingsplats och blev därmed bästa svenska team. Totalt var femtio lag med i tävlingen!

mellan de två andra lagen!

Det började visa sig att inte alla lag hade nödvändig erfarenhet av täta 3-upp-lopp för att klara av sin snabba utrustning. Flera piloter hade verkliga problem att hålla jämna steg med modellen. Det hade förekommit rätt allvarliga incidenter där piloter hade släppt handtaget vid omtankning. Med tanke på det var det överraskande att så få nappade på erbjudandet att få kopior på den senaste jurguiden. Ett lagledarmöte begärdes samma kväll, där kritik riktades mot juryn för att de inte diskade lag som inte hade förmågan

att flyga "korrekt". Juryns syn på saken var att det inte var juryns uppgift att föreskriva en speciell flygstil, man bör komma ihåg att T/R är en tävling mellan tre lag och detta kräver samverkan av **alla** för att fungera bra. Juryn ansåg att alltför många lag själva var ansvariga för sina dåliga resultat.

Några exempel:

1. Piloter orsakade störning genom att gå omkring upprätt när de flugit färdigt och övriga lag fortfarande tävlade.
2. Mekaniker släppte iväg planet utan att

observera landande plan.

3. Mekaniker som mekade inne i flygciirkeln.

4. Piloter som stod alltför upprätt vid omtankning och orsakade hinder för övriga.

5. Släppning av handtag vid omtankning under pågående lopp. En allvarlig säkerhetsrisk. (Vid omtankning ska piloten hålla handtaget mot marken med linorna sträckta. övers. anm.)

6. Somliga piloter ansträngde sig inte för att hålla sig undan vid omtankning.

Tredje omgången var mycket bättre med färre omflygningar och flera mycket bra 3-upp-lopp. Toppnoteringen i denna omgång hade det nya australiska laget Fitzgerald/Prior med excellenta 3-19.3.

Somliga lag, bland dem Pennisi/Rossi och Magli/Pirazzini, verkade strunta i juryn och diskades efter tre raka varningar – var detta en försmak av den annalkande finalen?

Semifinal 1

Topplagen låg alla tätt, fast med sämre tider än innan. Endast Ballard/Lambert blev diskade av juryn, "Big John" Ballard hade klara svårigheter att hålla jämna steg med modellen efter att ha blivit omkörd – ett tydligt tecken på ett vanligt problem för lag som inte har möjlighet till bra 3-upp-träning hemma.

I detta skede såg läget ut så här inför finalen:

| | |
|-------------------|--------|
| · Nazin/Vorobiev | 3-21.5 |
| · Pennisi/Rossi | 3-21.6 |
| · Magli/Pirazzini | 3-22.7 |

Vad skulle andra semifinalomgången innebära?

Semifinal 2

Magli/Pirazzini var alltför ivriga att förbättra och diskades - nu måste de förlita sig på resultatet i semiomgång 1.

Allt som allt bra semifinaler, kanske inte så bra som väntat, men de tre finalisterna var mycket jämna.

Juniorfinalen

Oturligt nog kunde inte det unga polska laget kontrollera starten från främsta segmentet riktigt i motvinden - modellen spann in i cirkeln och skadades svårt.

Surugue/Surugue hade bästa inställningen och lyckades flyga om Ustinov/Oreshkin gång på gång, men efter take off från en omtankning gjorde brist på kontroll att modellen for upp genom det andra lagets linor. Detta medförde naturligtvis diskvalificering och ingen möjlighet för något lag att fullfölja. Detta finallopp gjorde inte någondera lagen rättvisa. De var alla duktiga och skall gratuleras för resultatet de åstadkom i de tre kvalomgångarna.

Seniorfinalen

Alla hoppades nu på en bra final. Det började också bra med jämn hastighet för alla tre lagen. Dock gjorde alla lagen misar i tur och ordning med dåliga infångningar av modellen. Kanske detta gjorde piloterna nervösa och fick dem att överila sig för att kompensera misstagen. Första laget som åkte dit var Magli/Pirazzini med väldigt överdriven "whipping" (dragnings-bogsring av modell, ej tillåtet) Pennisi/Rossi fick också två tidiga varningar för whipping innan Nazin/Vorobiev fick sin första för blockering. Denna varning hjälpte dock inte utan snart fick N/V sin andra blockeringsvarning. Båda piloterna hade nu två varningar vardera, men ingen av dem verkade anstränga sig för att flyga i enlighet med regelboken. I detta stadium kunde båda fått sin tredje varning men då Nazin fortsatte att blockera Pennisi sågs detta allvarligare av juryn och Nazin fick varningen med påföljande diskvalifikation. Nu kunde Pennisi/Rossi flyga sin sista tank solo. Det hela var mycket otillfredsställande för de tre lagen, juryn, åskådarna och organisatörerna som alla förtjänade en bättre uppvisning av tre mycket erfarna lag.

Det svenska lagets prestation

Samuelsson/Axtilius på en bra 10:e plats, lite längre bak Gustavsson/Olsson på 23:e samt på 25:e Stjärnesund/Andersson. Femtio lag sammanlagt. I lagtävlingen hamnade Sverige på 5:e plats av totalt 20 nationer! Inte så dåligt i det sällskapet! Resultatlista i förra numret! ■

Översättning: Lars Roos

OBS!

Fr o m 1 jan 1997 skall
nationsbeteckningen
vara SWE + medlems-
numret i SMFF.

Se hit alla semistunt- flygare!

Denna sommar kommer "Junior semistunt-Pokalen" att gå av stapeln! Den kommer att bestå av förbundet sanktionerade semistunt tävlingar under året. Som namnet poängterar får endast juniorer DELTAGA!!!!

Av dessa får man tillräkna sig sina 5 bästa placeringar under året. Poängskalan är som följande.

1:a 20p

2:a 15p

3:a 12p

4:a 10p

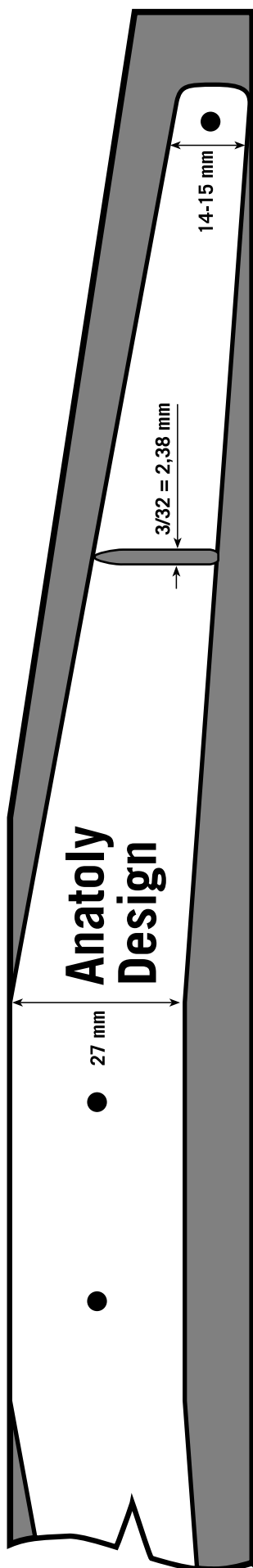
5:a 9p sedan 1p mindre för varje placering.

Prisutdelning hålls vid årets sista tävling.

Med priser från lingrenen och SLIS (har ej frågat ännu men hoppas att dom ställer upp med en liten slant!!!). Alltså stor anledning att träna lite extra inför denna tävlingssång!

Stefan Lagerqvist

Byggtips!



Så får du ett lätt och starkt duralställ

av Erling Linné

Figuren till vänster säger egentligen det mesta. Den visar hur mycket som kan filas bort från ett original SIG Plate "Tempered" aluminum. Jag tycker personligen att det är mycket snyggare och framförallt lättare än med "lätthål". Du får bort mycket mer material än med lätthål och så får du ett förhållandevis starkare ställ. Dessutom blir det en jämnare belastning längs hela "byxbenet".

Vid bockning av stället är det lätt att bryta av ämnet om man inte böjer försiktigt. Värm stället så mycket som du vågar, minst 200° C dock högst 500° C (smältpunkten ≈ 600° C).

Bockningsradien bör vid infästningen närmast kroppen vara ca 15 mm.

Vinkeln (45–50°) bestäms av hur stor propeller du använder samt hur stora hjulen är. Lycka till! ■

SLIS Ritningservice

(x=antal ritningar)

För medlemmarnas räkning tar SLIS hem ritningar huvudsakligen från "Flying Models". Ritningarna beställs från Willy Blom, Evalundsvägen 40, 138 34 ÄLTA, tfn 08-773 32 72, som även kan ge lite ytterligare information om modellerna. Normalpriset (gammalt pris) är 70 kronor/ritning och i det priset ingår porto och kuvert. Inbetalning sker med bifogat inbetalningskort till SLiS postgirokonto 96 34 51-0.

| Modell | Motor | Beskrivning |
|------------------------|------------------|---|
| Avanti II | OS Max 40 FSR | Bob Baron -81, deltog i VM i Sverige 1982, motor - vinge - stabbe ligger i samma linje. |
| Ceres (1x) | HP 40 | Bob Mc Donald -81, I-beamvinge helpkand. |
| Excalibur (2x) * | Mc Coy 40 | Dick Mathis -73 |
| Genesis | ST 46, OS 40 FSR | Bob Hunt -76, VM-vinnare 1980. |
| Geni (1 x) | .46 | Jim Armour -80, |
| Hi-Lo (1x) * | Fox 35 | Paul J Palanek, rak vinge. |
| Juno (1x) | .40 | Bill Werwage -80, I-beamvinge. |
| Miss Dara (1x) * | .35 - .40 | Allen Brickhaus -83, profilmodell med pilformad frigolitvinge. |
| Pretender (1x) **) | .19 | Dick Sarpolus -79, profilmodell med rak vinge, (han som ritat Linus verkar ha sneglat på den här modellen). |
| Rogue (1x) | Enya 49 X | Bill Simons, (Jan Berndtssons rödbruntårtappersfärgade modell?) |
| Rookie (1x) *) | OS max 35 | Don Winfree -83, profilmodell med uppbyggd nos och stående motor för bättre stungång. |
| Spectrum Mk III (1x) | ST 60 | Jim Casale -84, liknande modell vann amerikanska "Nats" 1983. |
| Spirit of Saginaw (2x) | OS Max 35 | Dick Pacini -73, profi I model I med nosställ och pilformad vinge. |
| Starduster (1x) | ST 46 | Ed Capitanelli Jr -78 |
| Talon (1x) | OS Max 35 | Dave Rees -74, semiskalamodell av "T 38" med "jet-look" och nosställ. |

Normalpris per ritning = 70 kronor inklusive porto och kuvert. Vissa typer: *) = 60 kronor. **) = 55 kronor.

KARLSKOGA MFK INBJUDER TILL –

Vårtävlingen

Linflygtävling i F2B
och semistunt
Fredagen den 9 maj '97

Plats: Kanalplanerna (alt. Lämås, klubbfält)
Upprop: Kl. 9.30
Startavgift: Senior 100:- / Junior 80:- inbetalas på
pg 9 35 68-4.
Tävlingsstart: Kl. 10.00
Kontaktman: Stefan Karlsson, tfn 0586-538 90



Vårklippet

Linflygtävling i F2D combat
Lördag och söndag
den 10-11 maj '97

Plats: Kilsta Industriområde. Klubbfält linflyg
Upprop: Kl. 9.30
Startavgift: Senior 100:- / Junior 90:- inbetalas på
pg 9 35 68-4.
Tävlingsstart: KL 10.00 båda dagarna
Övrigt: **Bränsle ingår ej**
Om möjligt genomförs tävlingen på
en (1) dag.
Kontaktman: Niklas Karlsson, tfn 0586-180 30

Logialternativ om så önskas: 1. Judoklubbens träningslokal. Medtag något att ligga på samt i. Pris 40:-/natt. Anmälan till Tord Andersson tfn 0586-349 69. Alt. 2. Vandrarhus Tel: 0586-567 80. Alt. 3. Hotell finns några stycken, ring oss om vidare info.

VÄSTKUSTTRÄFFEN '97 *med stuntkurs!*

Då var det dags att bli en bättre STUNT-flygare!
I samband med Västkustträffen '97 kommer
vi att som 1995 att ha en dag (lördag den 31/5)
där domarna kommer att säga vad för fel vi
gör och hur vi rättar till dessa. Domarna kom-
mer att ha kontakt med flygaren med hjälp
av en högtalare, så man får reda på sin miss
direkt!

För att kunna genomföra detta vill jag att du
lämnar din intresseanmälan så fort som möj-
ligt så vi vet om det blir tillräckligt med folk
för att det ska gå att hålla kursen.

Stuntkurs: Lördagen den 31 maj, kl 10.00
Tävling: F2B- och semistunttävling
söndagen den 1 juni kl. 10.00.
Plats: Kungsbacka modellflygfält
Kontaktman: Stefan Lagerqvist,
telefon 0300-266 84

Vill man sova över finns det möjlighet att sova i
klubbhuset. Där finns det tillgång till toalett,
tvättstall och spis. Vi kommer även att ha en
"Bankett" på Lördagskvällen.
Ring och anmäl dig redan nu!