

LINVA



nr 2-00

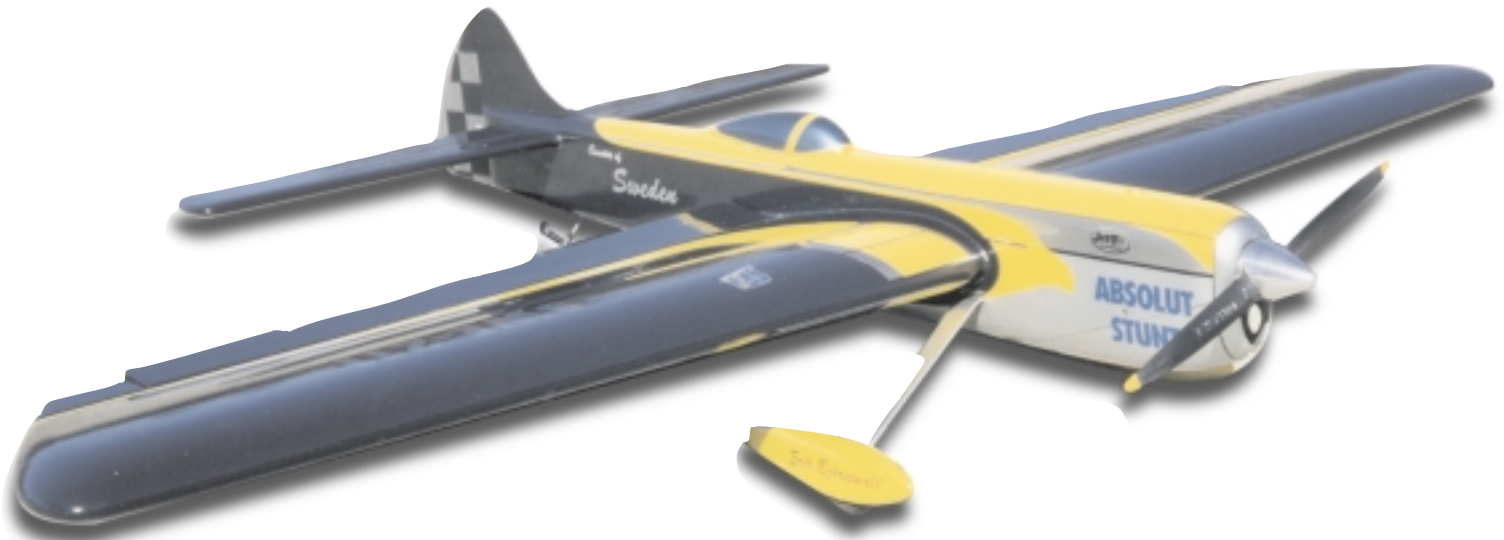


- *Bearcat*
- *Absolut Stunt*
- *Tävlingskalendern*
- *Stunt Light*
- *Ruffy*

Erik rullar ut nyaste skapelsen ur hobbyrummet:
ABSOLUT STUNT



Erik har modifierat den senaste stuntkärnan så att den kan husera hans pipmotorer – Jett60/Jett50. Det borde bli en konkurrenskraftig kombination på VM-platsens ganska krävande vindförhållanden.



Absolut Stunt

I nuvarande utförande går det bra att stoppa in både Jett 50 och Jett 60. Ombyggnaden bestod av igenläggning av diverse kylutsläpp i motorkåpan, tillverkning av en pipkåpa som täcker främre delen av pipan, upptagning av piptråg, byte av landställ och landställsfäste, bättringsmålning samt som kronan på verket utsmyckning med nya dekalerna. Totalvikt med Jett 50, hjukåpor, Erlingspinner och allt: 1.665 g.

Tack vare den milda våren har jag redan hunnit vara ute några gånger och har så smått börjat trimma in kärnan. Det kan nog bli bra så småningom.

Och dessutom har jag ju gamla Grälle att ta till. Med Jett 60 borde den ha möjlighet att vakna till liv på riktigt!

■
Erik Björnwall

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. Ansvaret att sätta samman tidningen delas av LARS ROOS och NIKLAS LÖFROTH.

Bidrag till innehållet emottages tacksamt av redaktionen! Ingen censur eller förkortning av inkomna bidrag utan bidragsgivarens tillstånd. 1 års medlemskap inom Sverige kostar 100,-, övriga Norden och Europa 130,- samt Övriga världen 140,-. Pengarna sätts in på Pg 96 34 51-0.



SLIS Websida:

<http://www.canit.se/~blom/SLIS/>

Ordförande/redaktör, tryck och distribution:

Niklas Löfroth
Fogdegatan 13 B, 654 62 Karlstad
054-15 11 54 eller 18 95 15 (även faxmodem)
E-post: karlstad@justnu.se

Kassör:

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

Sekreterare:

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

Redaktör:

Lars Roos
Slussgatan 6
231 62 Trelleborg
0410-102 83

Rapport från stuntflygar'n i Karlstad!

Hej igen!

Våren är äntligen här och dom första tävlingarna är på gång. Jag var nere i mitt hobbyrum och monterade i motor och ren-gjorde tanken på Cardinal II:an. Passade på att byta bränsleslang också. När jag skriver detta är det två veckor kvar till Vår-tävlingen. I år blir det perfekt stuntväder!

Det är ju VM år och i detta nummer finns det en lista med alla som deltagare och supporters som hittills har anmält sig.

Har varit ute med min snart sjuåriga son och provflugit hans Akromaster/OS.15 med



Redaktören för sådär 20 år sedan... Carl Goldbergs byggsats "P40 Flying Tiger" med OS 35 och klunktank. Med den här modellen gjorde jag mina första åttor!

lyckat resultat. Det är alltid roligt att få åka hem med en hel modell!

Tack alla som bidragit med material till tidningen.

Trevlig läsning!

Niklas Löfroth, Karlskoga MFK

INNEHÅLL I DETTA NUMMER:

| | |
|--|-------|
| • Absolut Stunt från Erik Björnwall..... | 2 |
| • P47-JX Superbolt översättning av Lars Roos | 5 |
| • Så minns vi Bob Baron översättning av Lars Roos | 6-7 |
| • Tävlingskalendern 2000 | 8 |
| • Stunt Light av Willy Blom | 9-11 |
| • Tvillingarna växer av Lars Roos | 12 |
| • Svenska VM-laget 2000 | 13 |
| • Ritning: Bearcat | 13-15 |
| • Discovery Retro av Willy Blom | 16-17 |
| • Finska tävlingsresultat 1999 av Alf Lindholm | 18-19 |
| • Leverantörstips: Winship Models | 20 |
| • Snyggare flygprogram av Big Art Adamasin | 21 |
| • Åtgärdsprogram för den perfekta stuntgången | 22 |
| • Byggsatser från linflygets barndom av Willy Blom | 24 |
| • Tjeckt med Good-year av Göran Olsson | 25 |
| • Resultat: Linflygets dag | 26 |
| • Ruffy brev från Henrik Theorin | 27-28 |

Omslagsbild: SLIS har ett flertal medlemmar från övriga Norden. Alf Lindholm från Finland är en av dom. Han är dessutom en flitig skribent i Lina. Här håller Alf sin snygga "Nakke" målad i originalfärgerna. Ritning finns att köpa från Tom Dixon.

Repris • Repris • Repris • Repris • Repris • Repris • Repris

Hjälp till med SLIS hemsida!

SLIS hemsida, med många bilder och möjlighet att ladda ned LINA duger som den är, men det viktigaste saknas, nämligen.....

Nybörjartips

- Hur börjar jag med linflyg?
- Hur långa, och hur tjocka linor är lagom?
- Hur stort skall avståndet vara mellan linorna vid handtaget?
- Lämplig modell?
- Var får man hjälp?
- Var köper man grejorna?

Ovanstående information borde kanske i första hand finnas på SMFF's hemsida, men troligtvis är det enklare att få in den på SLIS hemsida. SLIS söker nu därför någon lugad person, van vid hemsidor, som känner för att hjälpa till med ovanstående. –En del av den information som behövs kan hämtas från "SLIS Stuntpärm" på diskett, se ytterligare information om denna här bredvid. Är Du intresserad av att hjälpa till med ovanstående? (Ingen ersättning utlovas, och helst bör Du även ha tillgång till ledigt diskutrymme hos din Internet-leverantör.) Isåfall kontakta Willy Blom, telefon 08-773 32 72, e-mail blom@canit.se

av Willy Blom

AEROPRODUCTS

"WORLD CLASS STUNT PRODUCTS" **Randy Smith**
 1880 Scenic Hwy
 Snellville, GA 30278
 Precision Stunt Engines (Stock & Reworked) (770) 979-2035 Voice
 Stuntcraft Foam Wings, Stabs & Other Components (770) 985-5085 Fax &
 Bolly Props & Pipes, Complete Line Order Line
 Custom Kits, Old Time, Nostalgia & Modern Plans, Mufflers, Aluminum Gear, Hardware, etc.

SEND \$3.00 FOR CATALOG & PRICE LIST

SLIS Stuntpärm på diskett

Omkring 1980 gjorde jag SLIS stuntpärm baserad på dåtidens artiklar om stunt. Pärmen kom aldrig ut med LINA som det var tänkt, beroende på praktiska problem. För en tid sedan OCR-scannade jag hela innehållet i RTF-format, med bilder i GIF-format. Hela pärmen fick rum på två disketter.

Avsikten är att innehållet helt eller delvis skall införas på SLIS hemsida, se artikel här bredvid. Till dess erbjuder jag alla som önskar att köpa disketterna för 30:- inklusive frakt och emballage.

Observera dock att de i första hand är gjorda med tanke på hemsidan, d.v.s. text och bilder har olika filnamn. Du måste således själv med Din egen fantasi knyta ihop text och bild i respektive kapitel. Om Du är intresserad kontakta Willy Blom, telefon 08-773 32 72, e-mail blom@canit.se

av Willy Blom

STARLINE'S™
POLYSPAN™
 the world class tissue

EASY TO APPLY
 TOUGH, PUNCTURE RESISTANT
 TIGHTENS PERFECTLY

\$15 PER ROLL + \$3 POST

STARLINE
 INTERNATIONAL

6146 E. Cactus Wren Rd., Scottsdale AZ 85253
 Tel: 602-948-5798 • Fax: 602-998-7005
POLYSPAN IS A TRADEMARK OWNED BY STARLINE INTERNATIONAL



Jett/GMA 60S RE

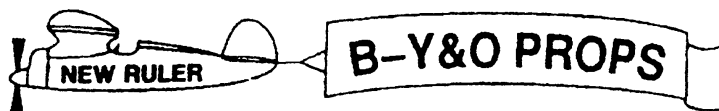
First--- A .50 that runs like a .60....
 Now... A powerhouse .60 that weighs less than some .40s! Whether you run a tuned pipe or prefer a muffler, the JETT/GMA .60S RE, or the proven .50 are totally friendly!

Jett/GMA 60S RE Specifications and Prices:

| | |
|-----------------|---|
| Bore: | .940 |
| Stroke: | .864 |
| Displacement: | .5996 C.I. |
| Weight: | 11.12 oz. |
| Engine only: | \$325.00 |
| Manifold: | \$25 (2 oz.) |
| Pipe: | \$85 (2.2 oz.) |
| RE Muffler: | \$38 (1.9 oz.) |
| 3-blade CF prop | \$45 |
| Shipping: | \$7.50 (Engine only) |
| Shipping: | \$12.59 (Engine, manifold, pipe, and prop combination) |

For More Information Contact:

George M. Aldrich
 12822 Tarrytown
 San Antonio, Tx 78233-4628
 (210) 656-2021
 Email: noblur@stic.net



"The Line Tightening Prop"

Pitched correctly and precision balanced before finish applied. Produces more thrust than any known production propeller. Made of Beech and Tulip Wood, lighter for less gyroscopic affect. Available 8x3 thru 18x10.

B-Y&O INDUSTRIES Shop & Fax (541) 995-6509
 P.O. Box 492, Harrisburg, Or. 97446

Material till LINA

skickas till Niklas Löfroth, Fogdegatan 13 B, 654 62 Karlstad. Sänd gärna text digitalt på diskett eller med e-post.

Självklart får du dina bilder i retur. Märk dem gärna.

Niklas Löfroth

P47-JX SUPERBOLT

Bob McDonalds nya P47-JX "Superbolt" är det absolut senaste utvecklingssteget i denna serie semiskala stuntplan som konstruerats i original av Bill Werwage. McDonalds plan flög faktiskt innan Bill hann färdigställa ännu en P47:a åt sig själv.

Detta är Bobs andra P47:a. Förra året flög han sin knallröda "Miss Mopar" i Expertklassen på Nats. I "Miss Mopar" ingick en silkspan-klädd, geodetisk, "lost-foam"-vinge.

Den nya P47:ans matchvikt är 1.750 g. Häri ingår en balsaklädd, geodetisk "lost-foam"-vinge och en mycket mera skalalik kropp. Kroppsprofilen är massiv, precis som på den "riktiga" kärnan. Motorn är en Precision Aero 61:a med pipa och en 13-4 Bill Lee kolfiberpropeller. Den här maskinen har absolut inga problem med att förflytta sig i exakt den riktning som piloten önskar! Hela planet är beklätt med 0,05 mm tjock kolfiber matta. Ytbehandlingen är en kombination av nitratedope, bilprimer, Deltron kulör och Del-Glo klarlack. Det finns inte så många lager på kärnan som man skulle kunna tro, men så är Bob också expert på denna typ av finish! Den är definitivt knepig och absolut inte för oerfarna på området!

Hur bra är den då? Tja, man kan nog utan överdrift påstå att om någon på flygfältet skulle behöva fixa make-up:en eller kamma håret, så skulle en spegel hamna ett snäpp lägre på skalan än vingen på Bobs senaste skapelse! Och, detaljarbetet blir bara bättre ju närmre man kommer.

Bob är ordförande i Detroit Signal Seekers R/C klubb. Jovisst, han flyger R/C-något taktlöst, men det måste vi nog förlåta honom! Men, Signal Seekers tillhandahåller ett linflygfält, (ett av två aktiva linflygfält i Detroitområdet) vars perfekta utseende och manikyurerade gräsyta förmodligen inte har ett dugg med att göra att Bob är ordförande!?

Översättning av Lars Roos



Tonvis med detaljer ju närmare man kommer Bob McDonalds nya P47:a. Detta plan har en finish som får en att skaka på huvudet och fundera på att börja med modelltåg istället.



Konstruktionen är den senaste utvecklingen av Bill Werwages P47 serie.



Två generationer Detroit-stunt. Bob McDonald (v) och hans far, Rolland McDonald. Rolland är känd för de flesta som konstruktör av 50-talets "Strahtmoor-Detroiter".



2) Kroppen på P47:an börjar nu närma sig skalamått. Profilen är massiv och får faktiskt PA 61:an inuti att verka förkrympt. Men, låt dig inte luras av storleken. Denna kärna dansar genom programmet på ett imponerande sätt!



Bob Baron vid VM i Oxelösund 1982. Start förberedelser med hjälp av Les och Bill. Bob använde elektrisk startmotor!

Så minns vi Bob Baron

Fick Stunt News Nov/Dec '99 härom dagen (på tiden!) och såg där att Bob Baron hade avlidit. Eftersom han hade en viss anknytning till svenska stuntflygare; han ingick ju i det amerikanska laget 1982 tillsammans med Bill Werwage, Ted Fancher och Les McDonald, finns det väl anledning att skriva ett par ord om vederbörande.

Så här skriver Tom Dixon om honom;

"-Som många av er hört, förlorade Bob Baron den 9:e september 1999 en 18-årig kamp mot cancer. (Leukemi)

Han vann Nationals 1996 efter att han varit ganska tagen av sjukdomen under vintern 95-96. Han var också medlem i det amerikanska stuntlaget 1982, 1984 och 1988. Han flög i Kiev 1988 trots att han var sjuk. Han kom på andra plats i Chicopee 1984, i detta VM fick han i en av omgångarna tävlingens högsta poäng. Hade han vunnit '84 kunde "stuntvärlden" mycket väl ha förändrats, eftersom han flög en maskin klädd med MONOKOTE, närmare bestämt hans egen "AVANTI"-konstruktion. (Ritningen kan fortfarande köpas från FLYING MODELS).

Bob uppfattade sig själv mer som en internationell stuntflygare än som enbart en

amerikansk dito. 1983 blev han, tillsammans med ett antal amerikanska modellflygare ur olika discipliner, inbjuden att tillbringa två veckor i Kina som instruktör åt deras nationella lagdeltagare. 1984 vann Kina sitt första individuella VM i F2B, och Bob kom på andra plats. Zhang Xiang-Dong tog den individuella segern 1988 och 1990.

Somliga tyckte det var opassande att Bob hjälpt kineserna, det var någonting om att undergräva USA:s teknologiska försprång osv. Faktum är att Bob var en hängiven perfektionist och det spelade ingen roll för honom vem som gav sig på det, hans hjälp fanns tillgänglig för alla som frågade. Det kinesiska laget var alltid hans trogna fans, och han kände sig mycket hedrad när han blev inbjuden till en session med deras lag efter VM i Kiev 1988.

Bob's senaste Nats-kärra (1998) var en filmklädd variant av min egen utveckling av Jim Greenaways Patternmaster, i grunden en 10%-ig reducering av storleken. Bob kallade sin version "Spartan", som beskrivning av designfilosofin. Varendra del i kärnan hade en uppgift, ingenting åkte med gratis. Tyvärr skulle vingen behövt en kort balk, så som Bob "hamrade" in hörnen. Bob kvalade lätt in i topp-20 på 98-Nats, men

under en träningsflygning bröts yttre vinghalvan av och planet förstördes. (Kärnan hade bara 185 flygningar före kvadden, inte på långa vägar tillräckligt för Bobs smak).

Bob och jag samarbetade om flera design och strukturella koncept under de år han bodde här i Atlanta. Efter 1996 Nats tyckte han att en lite mindre kärra än en Patternmaster i fullstorlek borde vara lite lättare att hantera i dåligt väder. Den tanken ledde till att jag utvecklade "Time Machine", en något förminskad Patternmaster. Jag byggde den första prototypen och flög den på 1997 års laguttagning. Efter denna uttagning fick Bob provflyga planet. Därefter testade han planet under 9 månader och 150 flygningar, innan han var beredd att erkänna att det var en hyfsad flygmaskin!

Den senaste tiden arbetade Bob på en större version av sin "BareCat", som skulle användas för FAI och kanske Nats. BareCat:en var flygfärdig så när som på några detaljer, när Bobs hälsa försämrades så pass att han inte orkade hålla sin egen standard längre. Vid de 1300 g Bob lyckades åstadkomma genom extrem viktbesparing, skulle detta plan varit lätt jämförbart med de traditionella flappade planen. Med 650 kvadrattum flapsfri vingyta, filmklädsel, och med en Double Star 50 i nosen, levde planet upp till Bobs och mitt valspråk att, "för mycket motoreffekt är aldrig tillräckligt". Bob såg fram emot att flyga planet vid 1999 års laguttagning men var alldeles för sjuk för att klara det.

Bob skrev många, många stuntartiklar vilka inkluderade många banbrytande konstruktioner. Den senaste var publicerad i juni 1999 av Model Aviation, "BareCat" 98, en 1/2A maskin. (0,8 cc, reds anm.) Fotot på Bob i artikeln var taget efter att sjukdomen återkommit, men han hade ännu inte börjat gå ner sig fysiskt. BareCat:en var konstruerad tillsammans med hans mångåriga vän och medarbetare inom stuntsen, Wild Bill Netzeband, liksom många av Bobs andra udda projekt såsom Humbug-serien och uppdateringen av flygande vingen Fierce Arrow 1986. Halv-A BareCat:en konstruerades och byggdes i original 1980 när Bob och Bill fortfarande var på jakt efter "5-fots-hörnet" med ett plan som ändå skulle uppföra sig som en stuntskärre för övrigt. Om deras många år i detta designtråk nu har gått till spillo är en öppen fråga. Men, de hade roligt, lärde

sig mycket, och hindrade den här sporten från att bli för tråkig.

Bob var alltid öppen för ideer från andra om de förbättrade planens flygprestationer. Även om han själv var en mycket noggrann byggare, hade han inte mycket tålamod med flygplan som bara var ett underlag för ett fränt målningschema. Hans valspråk var: excellens i luften, och den devisen levde han efter. Han såväl som flera andra rebeller, ansåg att stuntsen var hårt kompromissad genom plan som var nedtyngda med färg. Bob var förmodligen den förste som använde plastfilm på en kärra av Natskaliber. Inte för att spara arbete men för att kontrollera vikten, vilken ju är den mest flygegenskapsförsämrande faktorn. Filmklädsel har en förutsägbar vikt och då är det lätt att kalkylera den flygfärdiga vikten och tyngdpunktsläget. Han tacklade problemet med att använda film på sitt vanliga outröttliga sätt, och lyckades producera plan som krävde noggrant studium för att upptäcka att ytorna inte var målade. Detta inkluderade ganska komplicerad dekor, vilket är intressant med tanke på att Bob var färgblind!

Bob exemplifierade kurage, hårt arbete och hängivenhet för excellens trots i det närmaste oöverstigligena motgångar. Bob var ett original och han kommer att vara saknad."

Tom Dixon.

Läsvärt:

PA-6, American Aircraft Modeler, juni 1968.

Humbug, Model Airplane News, feb. 1971. "Outwitting Murphy's Law", or how to make your fuel tank work, American Aircraft Modeler, nov. 1974.*

Avanti, Model Airplane News, jan. 1978.*

Avanti II, Flying Models, feb. 1981.*

Humbug '91, Model Aviation, juni 1993.*

BareCat, Model Aviation, juni 1999.

Competing by air, tips om tävlingsresor med flyg och problemet med modelltransport, Model Aviation, feb. 1989.*

Fierce Arrow '86, Model Aviation, juli 1987.*

Humbug/BareCat design history (Bill Netzeband), Stunt News, #4-1993.*

Risk and Ridicule of stunt development, Stunt News, #6-1993.*

Ovanstående artiklar som är markerade med asterisk kan fås mot portokostnaden från undertecknad. Resten är det säkert



Bob Baron provdrar Avanti II.



Bob Barons Avanti II. Skumvinge, i nosen OS 45 FSR.

någon annan som har tillgång till. Det är möjligt att Willy Blom fortfarande har någon enstaka fullskalaritning till Avanti II kvar.

Annars finns den ju att köpa hos Flying Models. Alla de ovan uppräknade artiklarna finns även att köpa genom P.A.M.P.A.'s "Stunt Bibliografi", som är en 42-sidig lista över så gott som alla publicerade

stuntartiklar.(c:a 4000 st!) Stuntbibliografin kostar \$ 10.

Någonstans i tidningen hittar du PAMPA Products Price List. Där finns mycket kul att välja på! Bland annat 23 olika fullskalaritningar, allt från Trivial Pursuit till Stunt Trainer och Al Rabe's Mustang och Bearcat!

Medredaktören Lars Roos.
(Numera datoriserad!)

SVENSKA TÄVLINGSKALENDERN 2000

| Datum | Tävling | Klasser | Arrangör | Plats | Kontaktman | Telefon |
|----------------------------------|---|---|--|--|-------------------|--------------|
| Mån 1/5 | Linflygets dag | F2A, F2C, F2D, Goodyear, Semistunt | MFK Galax, SLM | Stockholms Linflygcentrum Tullinge F18 | Kjell Axtilius | 08-774 49 15 |
| Sön 7/5 Uppskjuten från 99 | Gamen Open 99 | F2A, F2C, Goodyear, Semistunt | FK Gamen | Bråvalla, Norrköping | Johan Bagge | 011-13 36 47 |
| Lör 13/5 | Värklippet | F2D | Karlskoga MFK | Karlskoga MFK:s klubbält, Karlskoga | Niklas Karlsson | 0586-333 96 |
| Sön 14/5 | Vårtävlingen | F2B, Semistunt | Karlskoga MFK | Kanalplanerna, Karlskoga | Stefan Karlsson | 0586-538 90 |
| Lör 20/5 | Solnas Pokal | F2A, F2C, Goodyear | Solna MSK | Johannisbergs flygplats, Västerås | Jan Gustafsson | 08-759 60 98 |
| Lör 3/6 | Oxelöpokalen | F2A, F2C, F2D, Goodyear | Oxelösunds MSK | Johannisbergs flygplats, Västerås | B-Å Fällgren | 0155-328 47 |
| Sön 4/6 | Västkusträffen | F2B, Semistunt | Kungsbacka MFK | Inlag, Kungsbacka | Stefan Lagerquist | 08-708 92 26 |
| Lör 17/6 | Windmill Cup | F2B, Semistunt | Trelleborgs MFK nya klubbält, Trelleborg | Trelleborgs MFK:s | Lars Roos | 0410-102 83 |
| Lör - Sön 5 - 6/8 | SM, RM | SM: F2A, F2B, F2C, F2D, RM: Goodyear, Semistunt | Oxelösunds MSK | Ramdalens IP, Oxelösund | B-Å Fällgren | 0155-328 47 |
| Lör 12/8 | Västeråstävlingen | F2A, F2C, Goodyear | Västerås FK MFS | Johannisbergs flygplats, Västerås | Per Stjärnesund | 021-80 42 34 |
| Lör- Sön 19 - 20/8 | Vänersborgspokalen | RM Slow Combat F2D (lör), F2B, Semistunt (sen/jun), Combat Open, RM: Slow Combat | Vänersborgs MK | Brättelund, Vänersborg | Ingemar Larsson | 0521-672 12 |
| Lör 2/9 | KGA-Mästaren | F2D | Karlskoga MFK | Karlskoga MFK:s klubbält, | Niklas Karlsson | 0586-333 96 |
| Sön 10/9 | Galax Open (DM Stockholms län och Mälardalen) | F2A, F2B, F2C, F2D, Goodyear, Semistunt | MFK Galax | Tullinge F18, Stockholm | Kjell Axtilius | 08-774 49 15 |
| Sön 24/9 | Gamen Open 2000 | F2A, F2C, Goodyear, Semistunt | FK Gamen | Bråvalla, Norrköping | Johan Bagge | 011-13 36 47 |

Internationella tävlingar, se även FAI:s kalender och World Cup. Nordiska Mästerskapen, Limfjordstävlingen 10-11/6. VM, Landres, Frankrike 12-19/7. Amerongen, Holland, F2B, F2D, 28-30/7, British Nats 25-28/8 Kontakta ALLTID grenchefen Mats Bejhem, tel 08/590 80 179, vid internationella tävlingar.



Av Willy Blom

Stunt Light är en "fortsättningsmodell" för relativa nybörjare i motorstorleken ca 4 cc (.19, .20, .25-motorer). Modellen ritades redan 1987 och har byggts i 4 exemplar. Eftersom det inte varit någon publikrusning när det gäller att köpa ritning till modellen, tog jag mig tid att under julen att skriva ihop den här artikeln.

Modellen är tänkt att vara ganska enkel, så att den passar den relative nybörjaren. Dock är avsikten att den skall hålla sig uppe i luften och den är definitivt inte avsedd att krascha med. Självt anser jag att man bör kunna ryggygning innan man ger sig på att träna detta med Stunt Light. Skälet till att jag ritade ihop modellen var att SMFF slutat att tillverka Linus som byggsats. Visserligen gick ritningen till Linus fortfarande att köpa, men jag tyckte att jag hade en del idéer (egna och andras), som var värda att pröva.

Världens bästa modell?

Jag anser att varje modell är en kompromiss och således har både dåliga och bra

egenskaper. Oftast är namnet på byggaren mycket viktigare än namnet på modellen. Nedan har jag valt att berätta varför modellen blev som den blev, istället för att berätta hur den limmas ihop. Tyvärr har jag inte haft möjlighet att förminska ritningen, så att den kan visas i tidningen. Istället visas bilder på olika detaljer.

Profilmodell

Egentligen gillar jag inte profilmodeller, då man alltid får problem med bränslematningen. För den relative nybörjaren är det dock betydligt enklare med en profilmodell, eftersom det mesta på modellen blir mer lättåtkomligt.

Motor, vinge och stabilisator på Stunt Light ligger "in-line", d.v.s. dragkraften och vingens luftmotstånd ligger i linje med varandra. Självt tror jag på detta eftersom modellen blir "neutral". Andra (duktigare modellflygare) hävdar dock att motor och dragkraft ovanför vingen ger modellen bättre stabilitet, eftersom piloten måste "styra emot" för att motverka momentet mellan dragkraft och luftmotstånd.

Nos

Nosen på modellen har avsiktligt gjorts bred och kort. Detta för att minska de på profilmodeller alltför ofta förekommande kraftiga motorvibrationerna. Motorbockar och plywoodförstärkningar är tillsammans hela 19 mm breda, inte särskilt lätt kanske, men motorn får bara inte vibrera så mycket att bränslematningen påverkas.

Bakkropp

Bakre delen av kroppen består huvudsakligen av luft. Jag tror på en lång, lätt bakkropp, för att modellen skall bli både stabil och vändbar.

Att bygga bakkroppen med hjälp av lister och balsaflik är egentligen inte ett dugg svårare än att såga ut kroppen ur ett dyrt, tjockt och tungt balsaflik enligt den gängse metoden för profilmodeller.

Upp till och ned till har kroppen försetts med 3 mm balsaflik på högkant, vars enda uppgift är att ge kroppen en mycket stor sidoyta. Jag tror att en stor sidoyta hjälper till med linspänningen i manövrer ovan-

för 45°-nivån, även om centrifugalkraften är viktigast.

Fenans sidoroder är lätt justerbart via en knappnål, som kan flyttas för önskat roderutslag. "Experterna" hävdar att det inte alls behövs särskilt mycket roderutslag och att det viktigaste är att sidorodret gör så att modellen i varje fall inte flyger inåt.

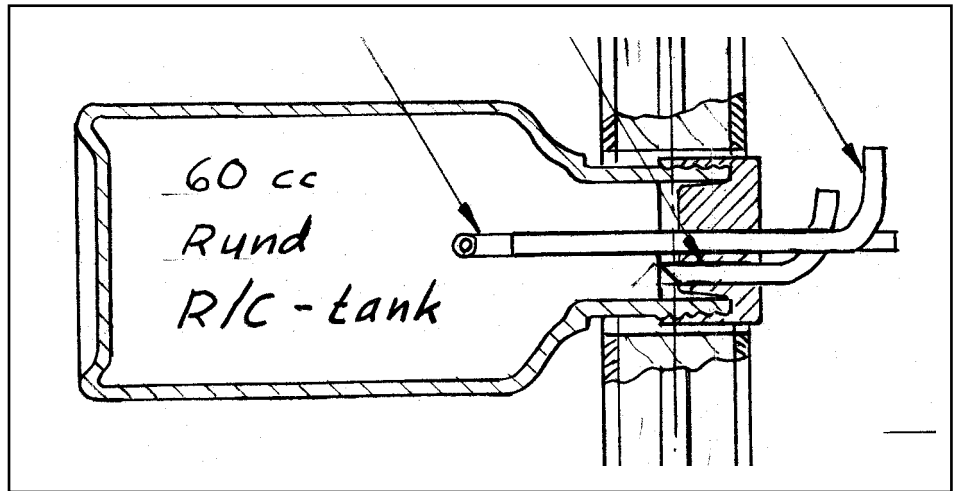
Vinge

Vingen råkade bli exakt 1 m lång för att slippa skarvar eller balsa i speciallängd. Vingytan valdes så att den ungefär motsvarar Linus och dess amerikanska föregångare Pretender (ritning från Flying Models). Det som jag i efterhand tycker är mest tveksamt med vingen är att framkant och bakkant valdes som massiva lister. Skälet till att det blev som det blev är att jag tror att den relative nybörjaren gärna får vingen skev om den byggs upp av tunna balsaflak. Jag tror också att det är viktigt med en ganska trubbig framkant på vingen, vilket enklast erhålls med en list på högkant. Enklast görs framkanten av en symmetrisk s.k. framkantslist, som putsas till rätt form. Bakkanten görs enklast av en s.k. bakkantslist, som skärs på längden och justeras genom att dras över ett sandpapper fasttejp på bordet.

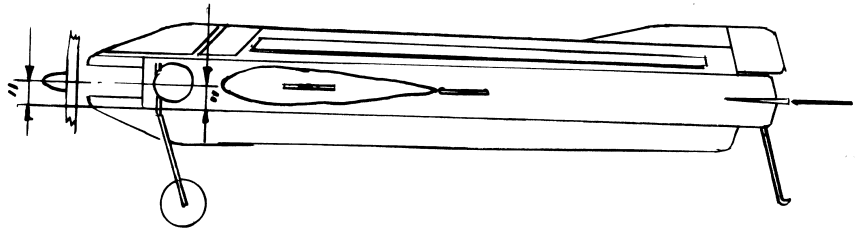
I övrigt har jag velat ha vingen så lätt som möjligt. Möjligen blev den därigenom en aning vek; man kan se rynkor i klädseln vid loopar i blåst, men ännu har i varje fall ingen vinge gått av i luften på de fyra modeller som byggts.

Mittlisterna (vingbalkarna), upptill och nedtill på vingen, har gjorts av 4 mm furulister. Listerna är dubbla, d.v.s. 8 mm breda på den mittersta delen av vingen. Den kortare "dubbellisten" har spetsats i ändarna för att undvika brottanvisningar. Den här listkonstruktionen låter kanske invecklad, men är inte särskilt svår att göra och jag är förvånad över att den inte används oftare. Roderoket är infäst mellan övre och undre vinglisterna, för att en lätt och stark infästning skall erhållas. (Roderok som lossnar vid provdragning är ingen höjdare.)

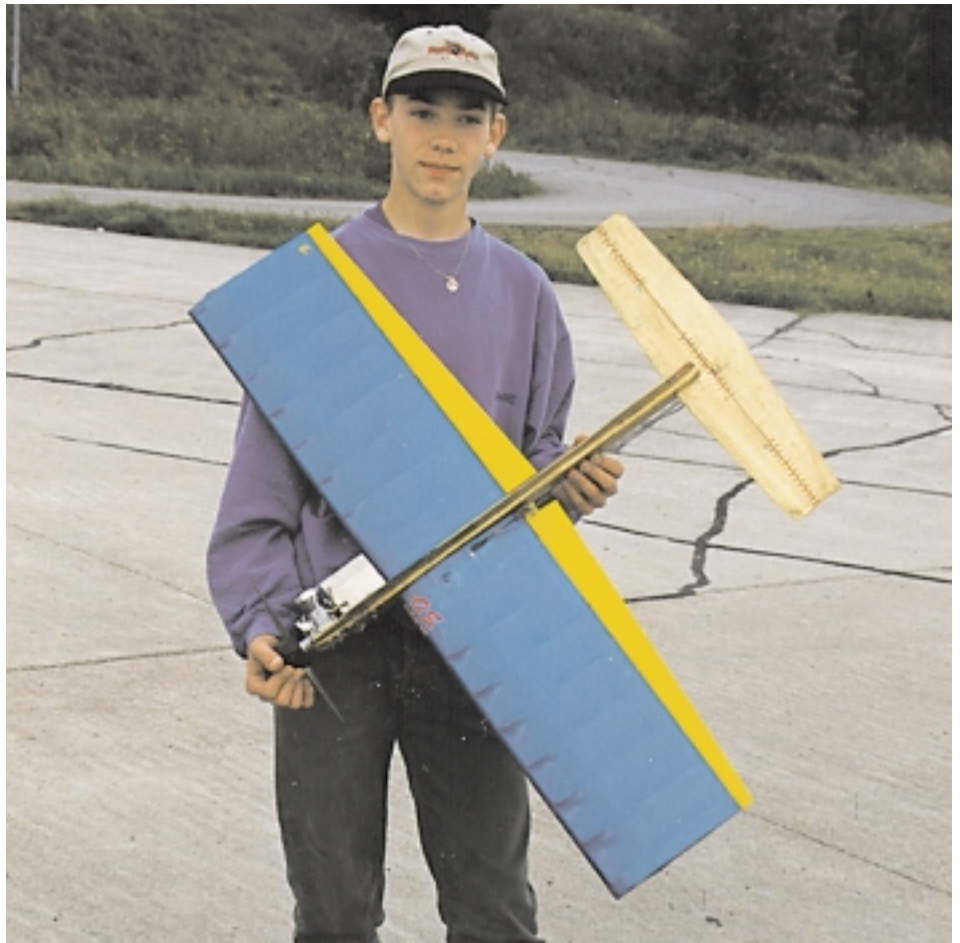
Vingspetsar i egentlig bemärkelse saknas, då jag istället tyckt att det är viktigare med enkelt justerbar utledarguide och yttervingstygnd. Inre "vingspetsen" är gjord av 1 mm plywood, som på ovan- och undersidan mot den närmsta sprygeln klätts med en remsa 1 mm balsaflak, för att motstå spänningarna av klädseln. Yttre "vingspetsen" är gjord av 15 mm balsa. De styva



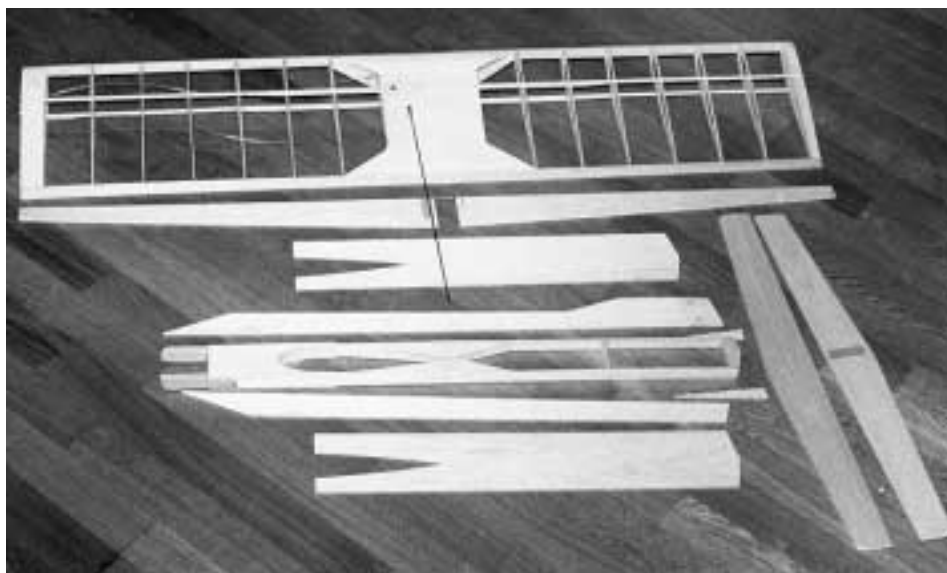
På ritningen visas en rund tank på insidan av flygkroppen. Från vänster pekar pilarna på skvallerrör (avtätat under flygning), matarrör till motorn respektive uniflowrör. - Läs mer om tanken i texten.



Dragkraft, vinge och stabilisator ligger i linje med varandra. Hålet framför vingen behövs bara om rund tank enligt ritningen används.



Magnus Pettersson har vunnit flera Semistunt-tävlingar med STUNT LIGHT.



Uppbyggnaden av bakkropppen syns tydligt innan kroppssidorna limmats. Man kan även skönja att vinglisterna (vingbalkarna) har dubbel bredd i vingens mittparti.

”vingspetsarna” bidrar till att ge vingen en bättre vridstyvhet.

Landningsställ

För enkelhets skull och för lägre vikt valdes ett enbent landningsställ. Idag är det dock tveksamt om jag rekommenderar ett enbent ställ. Skälet är att modellen vid start lutar innervingen mot marken p.g.a. av motorns och propellerns vridmoment. Piloten måste vara mycket uppmärksam på detta och snabbt hjälpa till med att dra upp modellen i luften. Om piloten står och sover kan modellen gå in i cirkeln, för att sedan börja flyga utåt och rycka kontrollhandtaget ur handen när linorna spänns. Om Du önskar göra ett ordinärt tvåbent landningsställ föreslås att Du sätter ett mässingsrör genom kroppen vid övre landningsställsinfästningen. Landningsstället görs sedan i två halvor, som sticks in halvvägs genom mässingsröret på respektive sida av kroppen.

Bränsletank

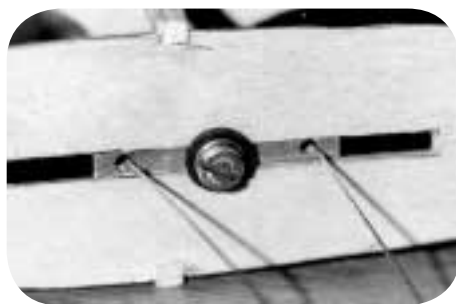
Tyvärr är det ganska litet utrymme mellan motor och vinge, men en liten ordinär bränsletank lagom för Semistunt får i varje fall rum för den som använder glöd-stiftsmotor. För dieselmotor bör en sådan tank räcka till storstuntprogrammet.

På ritningen visas en mycket speciell (ful?) bränsletank, bestående av en rund, ombyggd plasttank, som monteras i ett hål på modellen. Avsikten, förutom att det är trångt om utrymme för en ordinär bränsletank, var att försöka åstadkomma ”stuntgång” hos en profilmmodell, vilket också

lyckades med en Veco .19-motor. Tyvärr visade det sig dock att bränsletanken gav för stor tryckskillnad för en OS .20-motor. Den stannade helt sonika i looparna. Du får själv bestämma hur Du vill lösa Dina tank- och bränslematningsproblem, profilkärrornas ständiga följeslagare!

Stabilisator

Stabilisatorn har gjorts av ganska tunn balsa, för att inte bli för tung. Den har gjorts stor med flit för att öka stabiliteten. Höjdrodret har sytts fast mot stabilisatorn längs hela skarven. Skälet till det är jag inbillar mig att stabilisatorn och höjdrodret härigenom fungerar ihop som en enhet vid roderutslag och risken för att stabili-



Justerbara utledare.

satorn skall brytas sönder av luftkrafterna bör därmed minska.

Några piloter har klagat på att modellen verkar ostabil. Själv har jag flugit två av modellerna och upplevde dem som ganska stabila, men däremot väldigt känsliga för roderutslag. Avståndet mellan linorna vid handtaget bör därför inte vara för stort. Den som vill kan dock prova att göra stabilisatorns yta ytterligare större, förslagsvis

genom att bibehålla framkantens läge och förlänga stabilisatorn bakåt ca 1 – 2 cm.

Trimning

Trots den korta nosen har det ibland varit nödvändigt att sätta bly i stjärten för att få tyngdpunktsläget rätt enligt ritningen. Tyngdpunktsläget verkar dock inte vara så kritiskt, eftersom höjdrodret är stort och verkar på en lång hävarm. Till att börja med kan man avsiktligt välja att ha modellen lite framtung, bara man har klart för sig att looparna därmed blir större när det blåser. Efterhand bör dock tyngdpunkten flyttas bakåt, så långt som man törs och som känns bra. –Glöm inte att samtidigt även flytta utledarna bakåt i motsvarande grad.

När tyngdpunkten känns bra kan Du prova att (försiktigt) flytta fram utledarna. Tvärtemot vad man skulle tro kan detta förbättra linspänningen, eftersom åtgärden gör att modellen inte flyger ”på tvären”. Av samma skäl bör man som tidigare nämnts även avstå från att ha för mycket utåtriktning av motor och sidoroder.

Yttervingstyngden bör vara stor till att börja med, men minskas efterhand, så att yttre vingspetsen inte slungas framåt vid tvära manövrer.

Ritning(ar)

Ritning i A0-format med utförlig bygganvisning finns att beställa. Priset är 70:- inklusive porto. Tycker Du att det låter dyrt kan jag berätta att Arkitektkopia (f.d. Ilkopia) på Stora Nygatan i Stockholm tar 97:- + moms för en kopia (första kopian). Ytterligare kopior kostar 35:70 + moms, sen kostar även kuvert och porto. Jag bifogar med ritningen ett inbetalningskort på 70:- och litar på att Du betalar.

Samtidigt vill jag passa på att nämna att jag även säljer ritningar lämpliga till 1,5 cc dieselmotorer, t.ex. ritningar till Plankan, Mygan, Supermyggen, m.fl., se bilder på MFK Red Barons hemsida:

www.canit.se/~blom/MFK_Red_Baron/
Dessa ritningar är i A1-format och för dem vill ja ha 40:- inklusive porto (Arkitektkopia tar 49- respektive 17:95 + moms). Givetvis går det att pruta något om Du köper flera ritningar.

Jag har också kvar några ritningar hemköpta av SLIS från huvudsakligen Flying Models, och huvudsakligen för större modeller. Ring, eller skicka e-mail för närmare information: Willy Blom, tel 08 – 773 32 72, e-mail: blom@canit.se

Lars Roos berättar vidare:

Tvillingarna växer!



Tvillingarna "SeaMaster" och "PatternFire" börjar ta form på allvar! Tja, vad ska man kalla ett par kärror som i grunden är PatternMasters med Seafireinfluenser??



Dubbelt lager tunn glasfiberväv på nosen är bra. Ett lager precis över motorfästet och ovanpå detta ytterligare ett som sträcker sig minst till vingframkanten. Fastsättes med lättflytande epoxylim. Tjockflytande epoxy kan tunnans med lite metanol eller T-Röd.



Några av de produkter jag använder till mina modellbyggen.



Femtioårspresenten!!



Epoxolite-utfyllnaderna på plats. Kabinen är ett urholkat balsablock. Tejpa grovt ("80-100-grit") sandpapper på kabinens plats på kroppen, för sedan kabinen fram och åter i korta rörelser så blir passningen perfekt efter en stund. Fungerar även på kabinhuvar av plast.

Svenska VM-landslaget

Så här ser dagsläget (27/4) när det gäller VM-landslaget: Personerna har tackat ja till att delta om inget annat anges.

Klass Namn

TM Göran Olsson

ATM Per Ehnwall

F2A Göran Fällgren
Ove Kjellberg
(ev. supporter i stället)

F2B tackat nej:
Stefan Lagerqvist

F2B Erik Björnwall
Staffan Ekström
Lars Roos Inträtt som reserv sedan
Stefan L. och ordinarie reserver
tackat nej.
Tobias Lindström, jr

F2C Samuelsson/Axtilius
Gustafsson/Sjöholm
Fällgren/Olsson

F2D Mats Bejhem
Niklas Nilsson
Niklas Karlsson
Martin Lidén, jr

Helpers:

F2A+D Bengt-Åke Fällgren

F2D Lennart Nilsson

Supportrar:

Solveig Samuelsson

Mia Björnwall

Mona Enegren

Leif Karlsson

Jan Rosengren

Mattias Blücker

Torbjörn Lindström

Rudolf Ross, ev.

Niklas Löfroth, ev.

(10 preliminäransmällda)

Boende: Hotell, alla utom Per Ehnwall och Leif Karlsson, som väljer logement på tekniska skolan.



- Har inte någon berättat för honom att det är nödvändigt att följa med planet runt?

BEARCAT



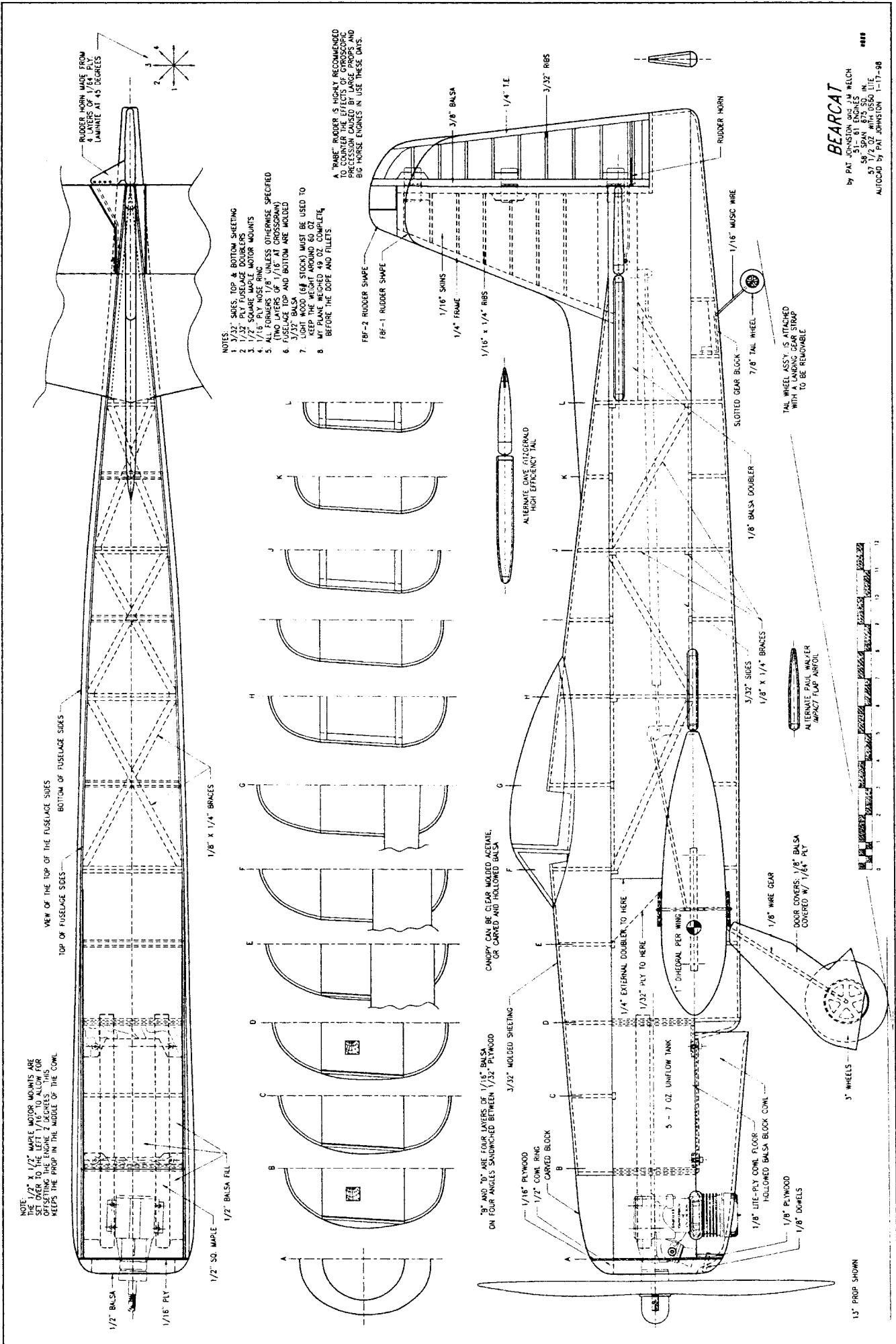
Så beställer du ritningen!

Ritningen, som består av två ark, beställer du enklast genom att lägga 26 US dollar tillsammans med en beställning på ritning nr 886 i ett kuvert med följande adress:

Model Aviation
c/o AMA, 5151 East Memorial Dr.,
Muncie IN 47302 U.S.A.

BEARCAT DATA:

| | |
|---------------|---------------------|
| Typ: | CL stunt |
| Spännvidd: | 58 inches/147 cm |
| Motor: | .51-.60 2-takt. |
| Flygvikt: | ca 60 ounces/1700 g |
| Konstruktion: | sprygelvinge |
| Klädsel: | Silkspan och dope |
| Konstruktör: | Pat Johnston |



NOTE:
THE 1/2" x 1/2" MAPLE MOTOR MOUNTS ARE ATTACHED TO THE FUSELAGE FOR OFFSETTING THE ENGINE 2 INCHES. THIS KEEPS THE PROP IN THE MIDDLE OF THE COMB.

VIEW OF THE TOP OF THE FUSELAGE SIDES
BOTTOM OF FUSELAGE SIDES

- NOTES:
1. 3/32" SIDES, TOP & BOTTOM SHEETING
 2. 1/2" SQ. MAPLE MOTOR MOUNTS
 3. 1/2" SQ. MAPLE FUEL TANK
 4. 1/8" PLY NOSE RING
 5. ALL FORMERS 1/8" UNLESS OTHERWISE SPECIFIED (TWO LAYERS OF 1/16" AT CROSSRAYS)
 6. FUSELAGE TOP AND BOTTOM ARE MOLDED
 7. LIGHT WOOD (68 STOCK) MUST BE USED TO MAKE THE FORMERS
 8. KEEP THE WEIGHT AROUND 60 OZ. COMPLETE BEFORE THE DOPE AND TILLET.

A "HARB" RIGGER IS HIGHLY RECOMMENDED TO COUNTER THE EFFECTS OF GYROSCOPIC PRESSION CAUSED BY LARGE PROPS AND BIG HORSE ENGINES IN USE THESE DAYS.

FBF-2 RUDDER SHAPE
FBF-1 RUDDER SHAPE

CANOPY CAN BE CLEAR MOLDED ACETATE, OR CARVED AND FOLLOWED Balsa

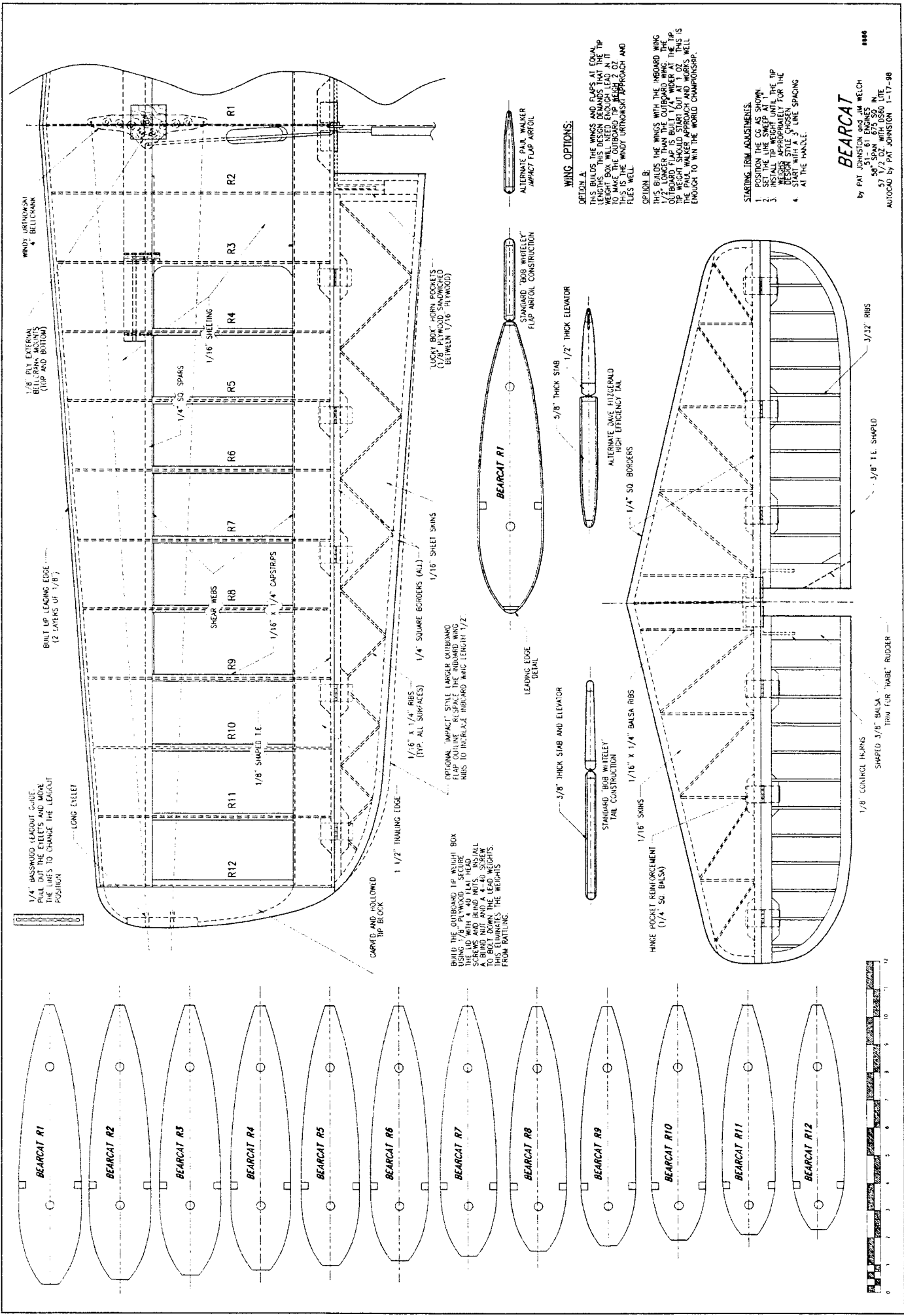
"B" AND "D" ARE FOUR LAYERS OF 1/16" Balsa ON FOUR ANGLES SANDWICHED BETWEEN 1/32" PLYWOOD

TAIL WHEEL ASSEMBLY IS ATTACHED WITH PLASTIC GEAR STRAP TO BE REMOVABLE

BEARCAT
by PAT JOHNSON ENGINES MELCH
58" SPAN 87.5 SQ. IN.
65 1/2" WING LOSSO I.T.E.
AUTOCOP by PAT JOHNSON 1-11-98



13" PROP SHOWN



BEARCAT

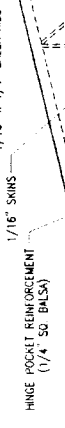
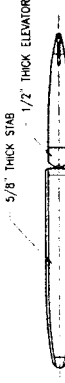
by PAT JOHNSON and JIM WELCH
 56" SPAN, 675 SQ. IN.
 57 1/2 OZ. WITH OS60 LITE
 AUTOGAU BY PAT JOHNSON 1-17-88

- STARTING TRIM ADJUSTMENTS:
1. POSITION THE CG AS SHOWN
 2. SET THE TRIM WEIGHT UNTIL THE TIP WEIGHS APPROPRIATELY FOR THE DESIGN STYLE CHOSEN
 3. SET THE TRIM WEIGHT AT THE HANDLE
 4. SET THE TRIM WEIGHT AT THE HANDLE

WING OPTIONS:

OPTION A
 THIS BUILDS THE WINGS AND FLAPS AT EQUAL LENGTHS. THIS DESIGN REMAINS EXACT THE SAME TO MAKE THE OUTBOARD TIP WEIGH 2 OZ. THIS IS THE WINDY URTRONSKI APPROACH AND FEELS WELL.

OPTION B
 THIS BUILDS THE WINGS WITH THE INBOARD WING 1/2" LONGER THAN THE OUTBOARD WING. THE OUTBOARD WING SHOULD START OUT AT THE TIP. THE PAUL WALKER APPROACH AND WORKS WELL ENOUGH TO WIN THE WORLD CHAMPIONSHIP.



- BEARCAT R1
- BEARCAT R2
- BEARCAT R3
- BEARCAT R4
- BEARCAT R5
- BEARCAT R6
- BEARCAT R7
- BEARCAT R8
- BEARCAT R9
- BEARCAT R10
- BEARCAT R11
- BEARCAT R12

BUILD THE OUTBOARD TIP AND INBOARD BOX USING 1/8" PLYWOOD. SECURE THE TIP WITH A 40 FLAT HEAD SCREWS AND BOND WITH SUPER GLUE. BOLT DOWN THE LEAD WEIGHTS TO ELIMINATE THE WEIGHTS FROM FLUTTERING.

CARVED AND HOLLOWED TIP BLOCK

1 1/2" TRAILING EDGE

1/16" SHEET SKINS

1/4" SQ SPARS

1/8" X 1/4" CAPSTRIPS

1/16" SHEETING

1/4" BASSWOOD LEADOUT CURB

1/8" OZ. EXTERNAL BELLOWS MAINS (TOP AND BOTTOM)

WIND URTRONSKI BELLCANK

BUILT UP LEADING EDGE (2 LAYERS OF 1/8")

LONG EYELET

1/8" X 1/4" RIBS (TYP. ALL SURFACES)

1/4" SQUARE BORDERS (ALL)

OPTIONAL IMPACT STYLE LARGER OUTBOARD FLAP OUTLINE - RESPACE THE INBOARD WING RIBS TO INCREASE INBOARD WING LENGTH 1/2"

LEADING EDGE DETAIL

3/8" THICK STAB AND ELEVATOR

1/16" X 1/4" Balsa RIBS

1/8" CONTROL RIBS

SHEPDED 3/8" Balsa THIN FOR "VIBE" RODDER

1/8" SHARPED TE

3/12" RIBS

1/4" SQ BORDERS

5/8" THICK STAB

1/2" THICK ELEVATOR

1/4" X 1/4" RIBS (TYP. ALL SURFACES)

1/8" X 1/4" CAPSTRIPS

1/4" SQ SPARS

1/16" SHEETING

1/8" OZ. EXTERNAL BELLOWS MAINS (TOP AND BOTTOM)

WIND URTRONSKI BELLCANK

BUILT UP LEADING EDGE (2 LAYERS OF 1/8")

LONG EYELET

1/4" BASSWOOD LEADOUT CURB

Brodak lack

För den som funderar på att beställa Brodaklack och färg finns en möjlighet att sambeställa med andra SLIS-medlemmar med Erling Linné som samordnare. Ring Erling för mer information tel. 0411-446 41.

Nås lättast mellan kl. 20 och 22.30.

Handle Kit

\$4.95+ Shipping

At last you can afford to have a lightweight, comfortable, custom-fitted, fully-adjustable handle for each of your airplanes. Just glue on the pistol grips, shape, sand, drill a few holes and assemble. All wood, hardware, safety thong and instructions included.

Buy four and get one free!

Five for \$19.95! + Shipping

**C.T. Morris
327 Pueblo Pass
Anniston, AL 36206**

Shipping (USA)
One \$1.75
Five Pack \$3.50



"Nät-Lina"

På SLIS hemsida, <http://www.canit.se/~blom/SLIS/> finns tidningen Lina i Adobes pdf-format. Med gratisprogrammet Acrobat Reader går det att öppna filen. Skulle du råka tappa bort ett nummer så kan du skriva ut ett nytt! Det som gör nedladdningen värt besväret är att i stort sett alla bilder ligger i färg.

Löfroth

Repris • Repris • Repris • Repris • Repris • Repris • Repris



Discovery Retro 4 Sale

För att stimulera stuntverksamheten och för att tillgodose behovet av tävlingsmotorer för stunt har SLIS köpt hem fyra Discovery Retro LS 60 New version stuntmotorer för försäljning till medlemmarna. Motorerna levereras med ljuddämpare, spinner, tank, samt två propellrar. Priset för en motor enligt ovan är SEK 2.350. Observera att emballage och frakt från Stockholm tillkommer om det inte kan bli tal om direktleverans. Förutom inköpskostnaden för motorerna ingår endast fraktkostnaden ifrån Ukraina samt bankavgifter. Det är därför nu ett unikt tillfälle att införskaffa en riktig stuntmotor som varit framgångsrik på VM de senaste åren. Priset är så nära självkostnadspriset som det går att komma.

Motorn är frontmatad, mycket långslagig med ABC-foder, bakutblås och med en cylindervolym om 10 cc. Den väger utan ljuddämpare 330 g. Som jämförelse kan nämnas att motsvarande vikt för ST 60 är 380 g. Vevhusbredden är 38 mm och förefaller i likhet med monteringshålens placering överensstämmande med ST 60. En närmare specifikation av tekniska data på motorn med måttangivelse har begärts från Yuri Yatsenko, men har ännu inte dykt upp när detta skrivs.

Ljuddämparen är genom sin konstruktion något vridbar. Längd 112 mm, diameter 31 mm och vikt 43 g. (Originaldämparen till ST 60 väger 96 g.)

Spinnern är av aluminium och utrustad med egen medbringare, kona och propellermutter. Således tas den ordinarie medbringaren på motorn bort vid användning av spinnern. Diameter 62,5 eller 55 mm. Vikten för den större diametern är 41 g.

Tanken är av stål med 3 kopparrör genom främre gaveln. Volymen uppgår till ca 115 cc. Längden utan rör är 115 mm, bredden 53 mm och höjden 22 mm. Vikt ca 40 g. Propellrarna är handgjorda i trä och har dimensionerna 13,4 x 5,9. De är mycket lätta och vackert vitlackerade.

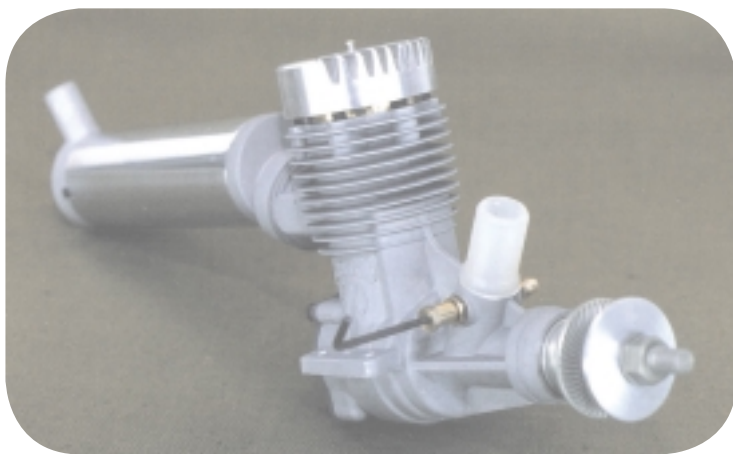
SLIS kan av naturliga skäl inte lämna någon som helst garanti för motorn eller tillbehören utan har endast finansierat anskaffningen för att stuntintresserade i Sverige lätt ska kunna få tag i en erkänt bra motor med kompletta, bra tillbehör.

Det kan vara krångligt att få kontakt med Yuri Yatsenko och att överföra pengar till Ukraina. Lennart Nilsson, medlem i Red Baron har hjälpt SLIS att ta hem motorn denna gång. För så vitt ytterligare behov av utrustning föreligger har Lennart sagt sig villig att hjälpa till med detta. Hemtagning kan ske i samband med internationella tävlingar, som Lennart och sonen Niklas ofta besöker och deltar i. Telefon till Lennart är 08-7451203 eller 070-5884534 eller 08-55650470 samt e-mail lennart.h.nilsson@telia.se.

SLIS kontaktperson

För beställning av motor enligt ovan från SLIS, kontakta Willy Blom, tel 08-773 32 72 samt e-mail blom@canit.se. Som vanligt gäller "Först till kvarn...". Blir efterfrågan för stor kommer dock landslagsuttagna och övriga tävlande att prioriteras. SLIS har för närvarande, utöver ovanstående, några bränslerör, spinnare, propellrar och tankar i lager.

Will Blom



Några fakta kring Discovery Retro LS 60

1. Motor

DS 60 har designats som en superlätt, lågbullrande, normal ej schnuerle portad motor med 'curved deflector' och 'dezacsi-al position' på cylinder och venturi..

Motorn har ABC-cylinder och kolv.

Motorn väger 348 g med ljuddämpare, varav ljuddämparen står för 48 g.

Motorn är på 10 ccm med en cylinderdiameter (bore) på 23 mm, slaglängd på 24 mm (long stroke configuration).

2. Bränsle

Motorn har designats för att arbeta utan nitrometan. Rekommenderad bränsleblandning är 20-25 % Ricinolja och 80-75 % Metanol.

Yuri använder en bränsleblandning om 75 % Metanol, 12,5 % Ricinolja och 12,5 % Syntetisk olja. Som syntetolja föredrar Yuri Carbylin eller Klotz.

Det går bra att köra motorn enbart på Ricinolja, men den måste vara av god kvalitet. Det finns medicinsk Ricinolja, i vilken det finns socker, vilket är en fullständig tragedi för vilken modellmotor det vara må.

Yuri använder syntetolja i bränslet bara första året, men rekommenderar inblandningen av syntetolja som en bra metod för att göra ren motorn ifrån sot och för att få en mycket långlivad motor.

Yuri använder vanligtvis inte nitrometan i sitt bränsle. Men om modellen väger mycket (över 1800 g) eller om väderförhållandena är som i Spanien d v s att tävlingsplatsen ligger på hög höjd med tunn mycket varm luft så är det möjligt att blanda i ca 1-3 % nitrometan.

3. Glödstift

Använd långa, varma glödstift utan "idlebar".

4. Start av motorn

Den nya cylinderenheten i motorn är mycket hård och den första starten av motorn kan vara litet svårare att genomföra än nästa. Öppna nålen 5 varv och starta motorn som vilken motor som helst. Det eventuella oljudet ifrån cylinderenheten när motorn körs på lågt varv är fullt normalt och försvinner successivt efter några tankar.

5. Tanken

Tankens volym är liten och endast på 115 ccm. Motorn drar endast 90 ccm för att genomföra stuntprogrammet om man kör på onitrerat bränsle. Kör man på nitrerat bränsle så drar motorn 20 ccm mer.

Tankens volym är alldeles för liten för ST 60. Yuri säger sig kunna tillverka tankar i valfria mått till andra motorer.

6. Propeller

Propellern är tillverkad av björk.

MNT HANDLES

All adjustable & lightweight

CL handle

TYPE-A



TYPE-A

4-grip length available
80 mm, 85 mm, 90 mm, 100 mm
US\$45 + Shipping (\$8 for one)

TYPE-B



TYPE-B

Grip length 85 mm
US\$40 + Shipping (\$8 for one)

Order:

I prefer you to send me US\$ cash.

MAIL ADDRESS:

Kaz Minato, MNT.International
3-12-6 Higashi, Hiiza-shi Saitama
352-0002 Japan

Fax: +81-48-474-8079

Web-address:

<http://member.nifty.ne.jp/bluemax/>

E-mail: bluemax.minato@nifty.ne.jp



Alf Lindholm med sin Nakke målad i originalfärgschema. OS 40 FP, 1 300 g. Foto: Kerkko Kehrävu

Finska Stuntresultat

I den tredje deltävlingen av Finska mästerskapen i stunt deltog endast 6 piloter. Enda tävlingen som antalet deltagare var tillräckligt stort var deltävling 2. Enligt de finska reglerna bestämdes slutresultatet således av den.

4/9 MALM FINSKA MÄSTERSKAPEN III/III 1999.

| Deltagare | omg. 1 | omg. 2 | omg. 3 | totalt |
|-------------------|--------|--------|--------|--------|
| 1. Kerkko Kehrävu | 3330,0 | 3242,0 | 3259,5 | 6589,5 |
| 2. Elias Mayer | 3119,5 | 3206,5 | 2984,0 | 6326,0 |
| 3. Kai Karma | 3061,0 | 3024,0 | 2165,0 | 6085,0 |
| 4. Alf Lindholm | 2334,5 | 2346,0 | 2302,0 | 4680,5 |
| 5. Lauri Malila | 2903,5 | 1632,0 | 280,0 | 4535,5 |
| 6. Hannu Hiltunen | 1986,0 | 2061,0 | 646,0 | 4047,0 |

Tävlingsvädret var soligt och varmt men vinden störde mot slutet. Det blåste ganska hårt i byarna. Planen som flögs var desamma som alla hade använt hela säsongen. Tävlingsledare: Lasse Aaltio Domare: Pentti Pätiälä, Kari Jaäskeläinen, Hanu Kannisto, Ralf Ekholm, Juhani Karhunen.

FINSKA MÄSTERSKAPEN I F2B, SLUTRESULTAT.

| Deltagare | klubb |
|--------------------|-------|
| 1. Kerkko Kerävu | MLK |
| 2. Elias Mayer | VLK |
| 3. Kai Karma | SIL |
| 4. Lauri Malila | MLK |
| 5. Alf Lindholm | EMFK |
| 6. Antti Saikkonen | VLK |

| | |
|-------------------|----------|
| 7. Hannu Hiltunen | RAKU |
| 8. Mikko Suokas | Klitenon |

Efter finska mästerskapen arrangerade flygklubben Cirrus i Jyväskylä ännu en tävling lördagen 11/9. Antagligen den första linflygtävlingen någonsin i Jyväskylä. Arrangör och initiativtagare var Pertti Heiskanen. Deltagarna kom från Kuopio, Helsingfors och Ekenäs. Avstånd mellan Helsingfors och Jyväskylä: 250 km. Tävlingen flögs på gräs. Vädret var fint. Idealiskt stuntväder. Tävlingen flögs i tre klasser, F2B, Fb Classic och F2B X. Alla flög två starter och den bättre räknades som slutresultat.

F2B, JYVÄSKYLÄ LÖRDAG 11/9 1999.

| | |
|------------------|--------|
| 1. Kai Karma | 3103 |
| 2. Miko Husso | 2962 |
| 3. Alf Lindholm | 2816 |
| 4. Jussi Husso | 2707 |
| 5. Matti Husso | 2523,5 |
| 6. Hanu Hiltunen | 2378 |
| 7. Antti Santala | 2076 |

F2B CLASSIC, JYVÄSKYLÄ LÖRDAG 11/9 1999.

| | |
|-----------------|--------|
| 1. Alf Lindholm | 2828,5 |
| 2. Matti Husso | 2382 |

F2B X, JYVÄSKYLÄ LÖRDAG 11/9 1999.

| | |
|--------------------|-------|
| 1. Tuomas Jaatinen | 468,5 |
| 2. Timo lauren | 189,5 |



Stuntfamiljen Husso från Koopio från vänster; Jussi, Matti och Mikko med Banshee, Trumf Special och Låda.



Hounu Hiltunen, Banshee med Super Tigre 46.

Domare: Kerkko Kehrävuo, Pertti Heiskanen och Timo Heinonen. Tävlingsledare Pertti Heiskanen. Hussos pojkar från Kuopio- Mikko 17 år och Jussi 13 år har utvecklats otroligt under säsongen. Dom flyger fint.

Sista tävlingen

Årets sista stunttävling flögs 10 oktober på Malms flygplats. Dagen före tävlingen regnade det och blåste. Då morgonen grydde var det ett strålande höst- och stuntväder. Tävlingen dömdes av Kerkko Kehrävuo och Olli Jovero. VLK arrangerade. Tävlingen flögs i två omgångar och den bästa räknades som slutresultat.

■
Affe Lindholm

F2B, Malm 10 oktober 1999

| | |
|--------------------|--------|
| 1. Mikko Husso | 1979,5 |
| 2. Kai Karma | 19455 |
| 3. Antti Saikkonen | 1884 |
| 4. Alf Lindholm | 1790 |
| 5. Jussi Husso | 1607 |
| 6. Hannu Hiltunen | 1557,5 |
| 7. Matti Husso | 1455,5 |
| 8. Antti Santala | 1453 |

F2B Classic, Malm 10 oktober 1999

| | |
|-----------------|--------|
| 1. Alf Lindholm | 1730,5 |
| 2. Matti Husso | 1470,5 |

F2B X, Malm 10 oktober 1999

| | |
|--------------------|-----|
| 1. Tuomas Jaatinen | 330 |
| 2. Leo Santala | 227 |
| 3. Timo Laurén | 205 |

Kerkkos nya stuntkärra

Kerkkos nya stuntmaskin byggd till säsongen 2000 "Angelux - Impact XII". Kärran drivs fram av en PA 61, utrustad med en pipa av Lauri Malilas tillverkning. Piptryck, trebladig Bolly 12x4,25 kolfiberpropeller. Uni-flowtanken är tillverkad av 0,2 mm stålplåt.

Stötstänger och roderhorn kommer också från Lauris verkstad. Roderoket är ett CSC 4". Kerkko flyger med Sullivans linor 0,015"ø/70 ft. Handtaget är samma det gamla som presenterades i Lina efter VM-96.

Landningsställ från Bolly och hjulen är av märket Smith Contour 2 1/4", hjulkåpor Aerolite (från Randy Smith). Sprygelvingen är klädd med Esaki Silk #3. Kerkko har förstärkt stabben med en kolfiberbalk.

Färgen som Kerkko använder heter Spies Hecher 2 komp. system. Största delen grejer är köpta från Lasse Aaltios Pro Stunt Shop Hobbyklubi oy.

■
Alf Lindholm



Aeropoxy Light

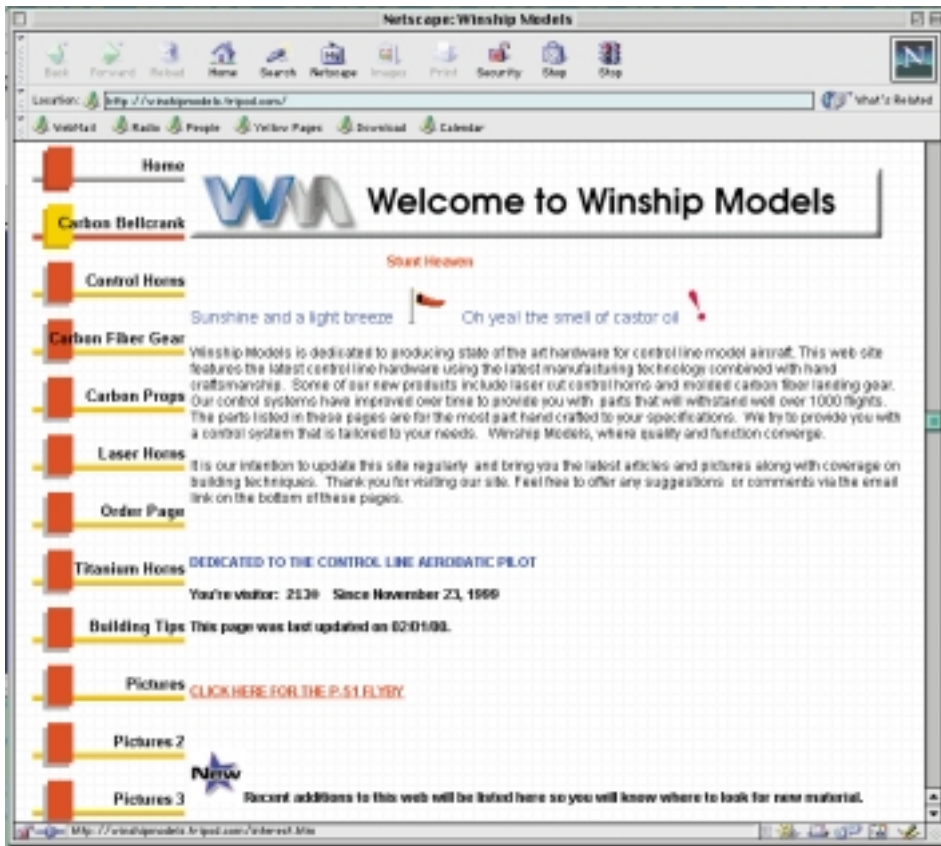
The amazingly light strong Aeropoxy Light is now available in a pack size ideal for a complete ship, plus we've also got the video to cover how to mix and use it to perfection.

\$15.95 plus shipping.

Pro Stunt Products

93 Elliot Place Rutherford
New Jersey NJ 07070
Phone/Fax (201) 896 8 40
e-mail: windy@aol.com
www.windyurnowski.com

Leverantörstips!



Winship models har en hel del intressanta stuntprylar på sin hemsida. Dessutom finns en lång beskrivning på hur man gjuter egna kolfiberpropellrar för den som vill våga sig på att försöka. Klicka dig till: winshipmodels.tripod.com och kolla in vad som erbjuds.



Roderok av kolfiber komplett med utledare. Pris \$25.50.



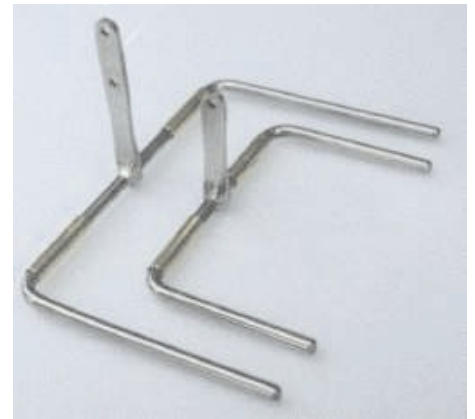
Roderok av kolfiber med lagrade hål för utledarna. Oket väger 7-8 g utan piano-trådspinnen. Pris komplett \$20.



Kolfiberstället väger 25 gram vilket är ca 50 % av motsvarande i aluminium. Höjd: 3 7/8 tum bredd: 12 1/2 tum. Pris \$40.00.



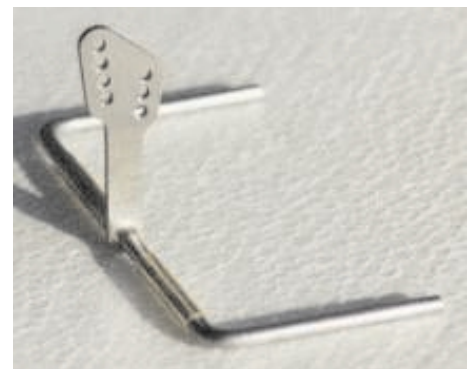
Laserskuret flapshorn.



Flaps och höjdroderhorn av titan. De är ännu på experimentstadiet. Förmodligen börjar serieproduktionen av hornen under våren 2000.

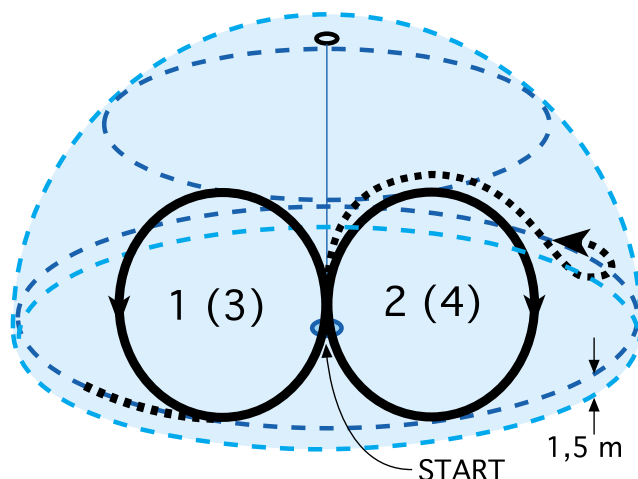


Titanhornen innebär en 42%-ig viktbesparing jämfört med stål ... Om du är intresserad - skriv till: Steve Starr, 501 Hanley Plainfield IN 46168.



Laserskuret flapshorn speciellt anpassat till Trivial Pursuit. Det används bl a av David Fitzgerald. Hornen kostar \$15/st

På hemsidan kan man fylla i en orderblankett som man sedan skriver ut och skickar tillsammans med en check. Ännu så länge går det inte att betala med VISA kort.



Big Art's Tips till – SNYGGARE FLYGPROGRAM

Art Adamasin, känd internationellt och erkänd domare, ger tips hur man kan förbättra utseendet på sina manövrer i F2B-programmet. Artikeln är hämtad från Stunt News Jan/Feb 1999.

Start till planflykt

Som regelboken säger så är ett kvarts varv på marken tillräckligt för att få till en bra "takeoff". En lång startsträcka på marken är imponerande men inte rätt enligt regelboken. Stig successivt till din ansiktshöjd och försök att hålla dig där då domarna kommer att förvänta sig att nederdelen på manövrarna kommer att ligga på den höjden.

Wingovern

Det här är manövern som får domarnas uppmärksamhet. Den första stigningen bör ske precis innan man når "uppvindsidan" det gör det enklare att gå ur manövern efter den inverterade stigningen.

Runda-, fyrkantiga och triangulära loopingar.

När du utför dessa manövrar bör du befinna dig mitt i cirkeln och 180° från domarna. Detta ger dig och domarna en bättre bild av formen på manövrarna.

Liggande rund åtta

Det är viktigt att skärningspunkten inte blir en rak stigning. Det ger intrycket av två D och det är fel. En enkel beröringspunkt är allt som behövs.

Fyrkantåtten

Det här är en av de svårare manövrarna. Att räkna mellan hörnen hjälper mycket, man får en bra rytm. Vid blåsigt väder, ta det lugnt och låt manövern bli lite större.

Timglaslet

Det första hörnet är det mest kritiska. Det vanligaste felet är att man inte flyger upp utan "ut". Flyg manövern över dina axlar. Andra hörnet måste gå rakt igenom toppen på cirkeln inte bakom. På så vis går planet renare genom manövern.

Överliggande åtta

När planet stiger, vänta tills planet nått 45° nivån innan du vänder på huvudet. Följ planet upp och det tar dig över huvudet. Det vanligaste misstaget är att man flyger manövern framför sig istället för över huvudet.

Fyrklövern

Storleken och placeringen av första loopingen är den viktigaste delen av den här manövern. Den får inte bli för stor! Försök att få den vänstra kanten på den första loopingen mitt för din kropp. Att påbörja loopingen innan du får motvind hjälper också. Många låter vänsterkanten gå förbi kroppen och flyger således genom den med den andra loopingen.

Kom ihåg!

Form, storlek och konsekvens

Flyg alla manövrar framför dig och domarna. Håll dig i cirkelns mitt och flyg framför domarna!

Gå gärna ett varv längs med flygcirkeln så ser du om det finns några ojämnheter och dyl. som du behöver ta hänsyn till.

Åtgärdsdiagram för den perfekta stuntgången!

| PROBLEM | ORSAK | ÅTGÄRD |
|---|---|--|
| Motorn går snålare och snålare genom flysprogrammet. | använder inte uniflow tank Otillräcklig kylning, för lite ricinolja i bränslet | Använd en annan tank Spåra eventuell överhettning och öka ricinoljahalten i ditt bränsle. |
| Motorn går snålt i manövrarna och går fortsatt snålt i planflykten. | Felaktig portning, otillräckligt med olja i bränslet. | Låt en motorguru ändra motorn. |
| Motorn går snålt efter att modellen lättat och fortsätter att gå snålt. | För stor venturi. | Prova en mindre venturi, prova en annan tank. |
| Motorn går (för) snålt endast i manövrarna. | För hög kompression. | Lägg till extra shimspackning(ar), prova större propeller. |
| Motorn går snålt endast i inverterat äge. | Tanken sitter för högt. | Sänk tanken. |
| Motorn går rikt endast i inverterat läge. | Tanken sitter för lågt. | Höj tanken. |
| Motorn går snålt under flygning. | igensatt bränslefilter, läcka i tank eller bränsleslang. | hitta läckan, kolla O-ringen på venturin. |
| Motorn stannar rikt efter hårt hörn | för kallt glödstift. | Använd (varmt) RC bygelstift. |
| Motorn stannar på marken när glödströmmen kopplas bort. | se ovan. | |
| Motorn reagerar ej då du vrider på nålen. | Luftläcka/skräp i bränsleslangen/halvfull bränsletank. | Rengör filter, fyll tanken. |
| ojämn motorgång/snålar ur. | Typisk RC-motor konverterad till stunt. | Porta om eller använd annan motor. |
| Kan inte få upprepade bra motorinställningar. tank. | Kolla över basförutsättningarna. | Kolla: bränsleslang, filter, bränsle, stift, |
| Motorn utvecklar inte tillräcklig kraft. | Ej inkörd, för lite olja i bränslet, utsliten. | |
| Motorn vibrerar | Obalancerad propeller, böjd vevaxel. | Kolla också om skruvarna är åtdragna. |

Brev

Hej Niklas,
Har flyttat en gång till, men nu får det lov att räcka! Var vänlig och ändra min adress i SLIS medlemsregister samt sänd nästa Lina till:

Ilkka Jarnola
Siikatie 3
FIN-01490 Vantaa
Finland

Jag tackar er alla i SLIS för de roliga och spännande stunder som jag har haft då jag läst Lina och önskar er en bra start på det nya millenniet.

Med hälsningar
Ilkka Jarnola
P.S Jag betalar medlemsavgiften för år 2000 snart.

Linflygprylar

Hej!
Kanske en genomgång över var i Sverige man kan köpa linflygprylar vore bra att ha med i Lina.

Andreas Johansson

Hej Andreas!
Tack för ditt brev. Det är en viktig fråga du tar upp. I nästa nummer av Lina, lagom till början av nästa byggsäsong, ska jag med er läsares hjälp ha med en förteckning över linflygkällor i Sverige.

Därför väddar jag nu till dig som nu läser detta, skriv, mejla eller ring mig och berättar du köper dina –

Glödstift, motorer, propellrar, bränsleslang, ljuddämpare, landställ, hjul, hjulaxlar, lim, lack, färg, klädsel, spackel, balsa, glasfiberväv, byggsatser, ritningar, bränsle, linor, linöglor, handtag...

Niklas

TIRED OF PAYING \$1.29 FOR 6 SCREWS?

Our 4-40x1/2 socket caps sell for \$4.35/100 for alloy steel, or \$6.65/100 stainless, or \$7.50/50 aluminum.



For fair prices on sensible quantities of the fasteners you need for model building, call, write or fax for our free catalog!

Micro Fasteners 800-892-6917
110 Hillcrest Road 908-806-4050
Flemington, NJ 08822 fax 908-788-2607
e-mail micro@blast.net Internet http://microfasteners.com

HÖG TID

Att betala årets medlemsavgift. Det är fortfarande några vi saknar. Har du inte betalat in din medlemsavgift på 100:- på SLIS PG nr 96 34 51-0 så är det alltså dax nu!

BRODAK

Manufacturing & Distributing Company, Inc.

America's Leading Control-Line Company

Your One-Stop source for all of your control-line needs

AIRPLANES Brodak offers a complete line of control-line airplane kits. Every kit is designed, engineered, and manufactured to the highest standards, using only the best-quality materials. And, every kit is individually checked to insure quality and customer satisfaction.

BRODAK DOPE PRODUCTS Specially formulated and produced by Randolph Products Company, a leading manufacturer, Brodak Butyrate products include Brodak Clear, Brodak Thinner, Brodak Primer, and Brodak Rejuvenator. Our 32 brilliant colors are unmatched for quality, coverage, even flow, and pigment.

FUEL TANKS Our full line of tanks includes the Brodak Metal Fuel Tanks that help set new standards for quality and precision

BELLCRANKS The Brodak-J. Roberts two-line and three-line systems and the Brodak Heavy Duty Nylon Bellcranks head our complete line.

CONTROL HORNS We are proud to announce that Brodak has purchased CSC (Control Specialties Corporation) and is now manufacturing the CSC line of products.

PROPELLERS Brodak offers one of the largest selections of propellers and Accessories. We are also proud to announce that we have purchased B-Y&O Props and is now manufacturing these props – making them easier to get!

MOTORS We have one of the largest selections of motors, including K&B 40 & 61 ABC C/L Stunt Engines, the O.K Cub .049, and more!

Brodak Manufacturing & Distributing Company, Inc.

100 Park Avenue - Carmichaels, PA 15320

Tel: 724-966-2726 Fax: 724-996-5670

E-mail: flyin@brodak.com

**For that hard-to-find item, contact us.
We don't have it, we'll tell you where you can find it!**

Byggsatser från

Linflygets barndom!



Aero-puppet från juni numret av MAN 1946 förefaller vara dåtidens linstyrda "4-kanalare"

Cyclone gick också att finna i MAN av 1946 års upplaga.

Atomic är från MAN July 1946. Annonserna är skannade av Willy Blom.

Falcon ALL STARS

Everything to build a CONTEST WINNER

the Sportster STUNT PLANE
COMPLETE KIT \$ **5.45** Dry, Less Motor

the Speedster A real SPEED JOB
COMPLETE KIT \$ **5.45** (dry, less motor)

the Cadet Designed for Class B GAS ENGINE
Complete KIT \$ **5.45** DRY, LESS MOTOR

Ask your dealer
FALCON SOLID MODELS
75c - \$1.00 - \$1.50

Produced Under Jim Walker's
U-Control Patent No. 222416

Falcon
MODEL AIRPLANE COMPANY
1342 Market Street, Long Beach, California

Falcon All Star är också från juni 1946.

MERCURY GAS PROPS

A NEW Sensation by COMET!
THE FLICKER
CONTROL MODEL

Kit \$ **3.95**

Have in a world with steady expanding which means more... A kit with elegant shape...
... the efficiency of jet propellers...
... the efficiency of jet propellers...
... the efficiency of jet propellers...

THE FLICKER ... A NEW ADDITION TO THE FAMOUS LINE OF COMET GAS KITS

- WHIZZER TS-0.....\$4.95
- WHIZZER TS-5.....7.50
- DIPPER TD.....8.95
- DIPPER "A" T12.....1.95
- SAILPLANE T13.....8.95
- INTERCEPTOR T14.....3.95

IT'S QUICKER... IT'S SLICKER... IT'S FLICKER BY COMET

COMET MODEL AIRPLANE & SUPPLY CO., Inc.
1342 Market Street, Long Beach, California

Comet-Flicker gick att finna i MAN från November 1946.



Tjäckt me' Goodyear!

Lingrenen har låtit Mejzlik Modellbau i Tjeckien ta fram en goodyearbyggsats som är "ARTF", alltså Almost Ready-To-Fly. Förra året skickade vi ner ritning på en "Li'l Quickie" till Tomas Mejzlik, och fick tillbaka två prototyper. Efter lite utbyte av synpunkter har sedan Tomas gjort en mindre serie, och byggsatsen ingår nu i hans standardsortiment.

UTFÖRANDET är med kropp, vinge och stabbe i färdigglasat skick. Rodermekanismen har linorna på vingens undersida. Tank, duralmotorbockar och landställ med hjul ingår också. Finishen på glasningen är av superklass, och vad som återstår är bara att limma ihop kropp, vinge och stabbe, bättra på med lite lack på kanter och hörn, sätta dit 20 gram ytterspetsvikt och -sporre, gänga hål för motorfästskruvar och lite andra småsaker. Gärna också en finish i någon trevlig färg eftersom förbildden knappast var trävit!

Den medföljande tanken bör kanske modifieras, eftersom den inte är gjord enligt uniflow-principen. Avstängare måste man komplettera med, och man kan köpa den som Tomas säljer för F2A. Denna kräver

lite pyssel med fästvinklar mm, så det är nog lika enkelt att göra avstängaren själv, av typ pianotråd-som-klämmer-slangmen-i-öppet-läge-vilar-mot-en-avsats-och-vid-avstängning-dras-bakåt-med-en-wire-från-roderoket-vid-dykröder. Ritning överflödig(?). Tomas har också en avstängare speciellt för goodyear under framtagande.

LÄMPLIG MOTOR kan också skaffas från Mejzlik, MVVS 15 DFS, som är billig, men kanske något ojämn i kvaliteten. Lennart Nord har i alla fall visat att det går att göra storverk med MVVS. Vi letar ändå efter någon ryss som gör en hyfsat billig 2.5cc diesel. Den som vill ha nå't vassare kan annars utgå från en combatglödare och göra om den till diesel. Det är någorlunda enkelt, eftersom passande dieseltoppar görs av Cyclon, pris f.n. ej känt. Kanske måste man också sätta in en kolv med lite hårdare passning. Det finns många combatmotorer med tvåpipiga avgasportar som blev föråldrade när ljuddämpare infördes, och som ligger till ingen nytta i folks lådor.

Ut med dem och flyg goodyear!

Tomas' priser:

Goodyear \$99,
Avstängare \$15
MVVS 15 DFS \$46

Kolla priserna, eftersom dollar- och eurokurserna förändras snabbt.

Nu kom det just oroande uppgifter från Tomas att det gått grus i maskineriet med byggsatstillverkningen på grund av personalproblem, men vi hoppas att det reder upp sig.

Vill du ha hjälp med kontakterna med Mejzlik eller Cyclon, eller andra tips och råd, kontakta gärna undertecknad.

Göran Olsson

Tel 08-158320
olsson@plasma.kth.se

Mejzlik Modellbau

Borova 14
644 00 BRNO
Tjeckien
mejzlik@brno.comp.cz

Cyclon

Alexander Kalmykov
root@cyclon.nsk.su

3.F:s Hobby Service Linflygprylar

– Har eller kan ordna
fram det mesta!

Modellbränslen: Eter, DII, fotogen, Castrol M, Metanol, Nitrometan, Lubrizol-52 m m.

Propellerstigningsmätare:
10" 14" av egen tillverkning.

Övrigt: Propellrar, bränsleslangar av silikon, neopren och latex. Tankar, handtag, linrullar, linhakar, linor: wire och piano-tråd, balsa, modellmotorer: importör av Moki och Taipanpropellrar.

3F:s Hobbyservice, Oxelösundsgatan 20 A
613 33 Oxelösund, Tel./fax 0155-328 47,
tel. 0155-365 65. Öppet: onsd. 18-19

Resultat LINFLYGETS DAG 1 maj 2000

RESULTAT SEMISTUNT

| Pl | Deltagare | Klubb | SWE-nr | Omg 1 | Omg 2 | Omg 3 | Summa |
|----|------------------|-----------------|--------|-------|-------|-------|-------|
| 1 | Tobias Lindström | MFK Red Baron | 47891 | 717 | 834 | 796 | 1630 |
| 2 | Jan Kossman | Gladiatorerna | 2932 | 654 | 711 | 646 | 1365 |
| 3 | Arne Frinndal | Lidingö | 6780 | 164 | 502 | 566 | 1068 |
| 4 | Johan Larsson | Vänersborgs MFK | 45029 | 105 | 177 | 230 | 407 |

RESULTAT SEMISTUNT JR.

| Pl | Deltagare | Klubb | SWE-nr | Summa |
|----|------------------|-----------------|--------|-------|
| 1 | Tobias Lindström | MFK Red Baron | 47891 | 1630 |
| 2 | Johan Larsson | Vänersborgs MFK | 45029 | 407 |

RESULTAT GOOD-YEAR

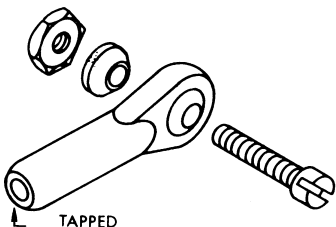
| Pl | Deltagare | Klubb | SWE-nr | Heat 1 | Final |
|----|----------------|---------------|--------|--------|---------|
| 1 | Lennart Nord | MFK Red Baron | 56192 | - - - | 10.13.5 |
| | Niklas Nilsson | MFK Red Baron | 38895 | | |
| 2 | Göran Olsson | Solna MSK | 1362 | - - - | 84 v. |
| | Mats Bejhem | MFK Galax | 13089 | | |

RESULTAT TEAM RACING F2C

| Pl | Deltagare | Klubb | SWE-nr | Heat 1 | Heat 2 | Final |
|----|-----------------|-----------------|--------|--------|--------|--------|
| 1 | B-O Samuelsson | MFK Galax | 228 | 3.37.5 | 3.22.8 | 7.06.3 |
| | Kjell Axtelius | | 201 | | | |
| 2 | Ingemar Larsson | Vänersborgs MFK | 4352 | 3.49.6 | 3.44.1 | 7.28.5 |
| | Stefan Sjöholm | Solna MSK | 30955 | | | |
| 3 | Göran Fällgren | Oxelösunds MSK | 998 | 61 v. | 35 v. | 58 v. |
| | Göran Olsson | Solna MSK | 1362 | | | |

RESULTAT COMBAT F2D

| Pl | Deltagare | Klubb | SWE-nr | 1 | 2 | 3 | 4 | 5 |
|----|--------------------|----------------|--------|----------------------|----------------------|-----------------------|----------------------|----------------------|
| 1 | Mats Bejhem | MFK Galax | 13089 | V ₁ (262) | V ₄ (406) | V ₆ (180) | F ₇ (98) | V ₈ (178) |
| 2 | Niklas Nilsson | MFK Red Baron | 38895 | F ₃ (366) | V ₅ (446) | V ₂ (336) | V ₈ (296) | F ₈ (34) |
| 3 | Bengt-Åke Fällgren | Oxelösunds MSK | 5015 | V ₂ (340) | V ₃ (464) | F ₆ (-112) | F ₈ (290) | |
| 4 | Lennart Nord | MFK Red Baron | 56192 | F ₂ (134) | F ₅ (340) | | | |
| 4 | Mikael Sjölund | MFK Red Baron | 55747 | F ₁ (180) | F ₄ (394) | | | |



ROCKET CITY
SPECIALTIES

Rocket City Specialties
103 Wholesale Ave.
Huntsville, AL 35811, U.S.A.

CENTRAL HOBBIES

ORDERS ONLY 1-800-723-5937 • (406) 259-9004 • M-F 10-8, Sat. 10-6 (MST) • Web Site: www.centralhobbies.com

Central Hobbies Pushrods ...

Carbon Fiber & Titanium!

STRONGER, STIFFER and FAR LIGHTER. Besides weighing LESS THAN HALF as much as a threaded rod, the Carbon/Titanium pushrod is FAR stiffer, meaning less chance of flutter or deflection under flight loads. The Titanium fittings have approx. 3/4" of BARBED insert for giving into the rods, and 3/4" of threads for adjustment. Available in two diameters with matching fittings. All SETS include 4 titanium end fittings or 4 custom stainless steel fittings (also barbed*). The stainless steel fittings are a bit heavier but less expensive. Fittings and rods are also available separately in several sizes. We suggest cleaning with alcohol, then glue with JB Weld for extremely secure fittings. (Also great for heli T/R direct pushrods and misc. bracing). JB Weld \$4.99

| | | |
|------------|---|-------|
| CHMPRE2482 | P/R ENDS STAINLESS STEEL 5/32" X 2-56 | 4.89 |
| CHMPRE2484 | P/R ENDS STAINLESS STEEL 5/32" X 4-40 | 4.89 |
| CHMPRE24T2 | P/R ENDS TITANIUM 5/32" X 2-56 | 8.97 |
| CHMPRE24T4 | P/R ENDS TITANIUM 5/32" X 4-40 | 8.97 |
| CHMPRE36T4 | P/R ENDS TITANIUM 3/16" X 4-40 | 8.97 |
| CHMPRE36T6 | P/R ENDS TITANIUM 3/16" X 6-32 | 8.97 |
| CHMPRE36T8 | P/R ENDS TITANIUM 3/16" X 8-32 | 8.97 |
| CHMPRS24S2 | P/R SET 24" X 5/32" CARBON RODS / STAINLESS STEEL 2-56 | 12.95 |
| CHMPRS24S4 | P/R SET 24" X 5/32" CARBON RODS / STAINLESS STEEL 4-40 | 12.95 |
| CHMPRS24T2 | P/R SET 24" X 5/32" CARBON RODS / TITANIUM 2-56 | 15.95 |
| CHMPRS24T4 | P/R SET 24" X 5/32" CARBON RODS / TITANIUM 4-40 | 15.95 |
| CHMPRS30Q2 | P/R SET CARB 30" 2-56 ENDS (NON-BARBED ECONOMY VERSION) | 4.35 |
| CHMPRS36T4 | P/R SET 36" X 3/16" CARBON RODS / TITANIUM 4-40 | 16.95 |
| CHMPRS36T6 | P/R SET 36" X 3/16" CARBON RODS / TITANIUM 6-32 | 16.95 |
| CHMPRS36T8 | P/R SET 36" X 3/16" CARBON RODS / TITANIUM 8-32 | 16.95 |
| CHMPRO24 | CARBON PUSHRODS 24" X 5/32" (2) | 6.95 |
| CHMPRO30 | CARBON PUSHRODS 30" (2) | 7.93 |
| CHMPRO36 | CARBON PUSHRODS 36" X 3/16" (2) | 8.97 |

PRICES SUBJECT TO CHANGE
UPS SHIPPING ADDITIONAL
FAX (406) 259-4744

Brev

RUFFY



Henrik Har målat sin Ruffy med SIG:s produkter.

Hej Niklas!

Skickar några bilder på den färdiga Ruffyn som nämndes lite i LINA nr 1 -99.

Jag började alltså med att bygga vingen år 1972 , tog därpå en paus och slutförde bygget våren -99! Först nu har jag också lyckats plåta och scanna in bilderna (efter Löfroths anvisningar. Tack!)

Vingen är klädd med siden och resten med papper. Sedan blandade jag talk i SIG:s Lightcoat clear och sprutade detta, därpå det jobbiga slipandet.

Sedan ett tunt lager silver enligt expertisens råd och därpå basfärgen Lemon yellow. Efter det den mödosamma maskeringen med billackerar tejp och då även med en dyr kurvtejp av 3M:s fabrikat . Ehrling tipsade om att pensla klarlack på tejpkanterna för att förhindra färg att krypa under och resultatet blev verkligen värt besväret, knivskarpt. Sedan sprutar jag dekorkulörerna rött och svart och till sist klarlack. Jag tror summan av alla lager blev 13 till antalet.

Men innan klarlacken så gjorde jag egna vattenslidsdekalerna på en speciell film som jag fick syn på på Internet, en kille i USA säljer den (<http://www.mich.com/~labco/index.html>)

Denna film kan man göra utskrifter på med datorn, vill man ha dekal med vitt i så finns en vit film, dom svarta gjorde jag själv men ett tryckeri hjälpte mig med de färgade dekalerna. Dekalerna är mycket tunna och ömtåliga och man får vara mycket försiktig med klarlacken då denna löser upp dekalen om man lägger på för blött, jag "dimmade" på flera tunna lager



Visst kan man se en viss likhet med Lew McFerlands design Shark? Snygg!



Erling Linné har svarvat den snygga spinnern.

med full torkning emellan varje, men det blev super!

Här tänkte jag nöja mig då ju trots allt halva bygget legat och torkat så länge. Men en regnig semesterdag blev jag sugen på att fullfölja och gick på med 1000, 1200 och till sist 1500 våtslappapper åtföljt av rubbing, Errbe 103, 2 gånger och avslutningsvis Sonax flytande hårdvax, jag blev i det närmaste chockad av den glans som uppstod, och kan föreställa mig hur de stora gossarnas kärror ser ut i verkligheten som man ser på bild i Stunt News.

Det kan tyckas vansinnigt att lägga ner så mycket besvär på en så gammal byggsats men det var oerhört kul samtidigt som man gjort både misstag och erfarenheter som man kan ha glädje av i nästa bygge. Det största misstaget var att modellen blev för tung, 1400 g, eftersom jag var tvungen att lägga på så mycket gult då jag gjorde misstaget att slipa lätt på silverlagret, som då blev nästan svart här och var.

Av denna anledning beställde jag en Double Star classic 40 som passar rätt i istället för Fox 35:an som jag använder i min övningskärra i stället, motorn tillverkas i Moldavien men köps från USA så leveranstiden blev nästan 4 månader, motorn kom härom veckan först och har inte startats ännu.

Jag har därför ännu inte flugit den. Samtidigt har jag varit "tvungen" att lära mig flyga radio för att få några kompisar här i klubben (en del gamla farbröder i klubben tycker dock att det var kul att få se någon som kunde rotera några varv utan att som dom själva minns från sin ungdom krascha modellen).

Jag vill till sist passa på att göra reklam för Ehrlings Spinnermanufacturing Co, den gör verkligen sitt till åt resultatet!



Hälsningar Henrik



Vattendekalerna har Henrik gjort själv med hjälp av ett speciellt papper från www.mich.com/~labco/index.html



För närvarande sitter en Fox 35 i nosen men Henrik har tänkt att ersätta den med en Double Star 40.



Övriga kärror i Henrik Théorins stuntflotta.