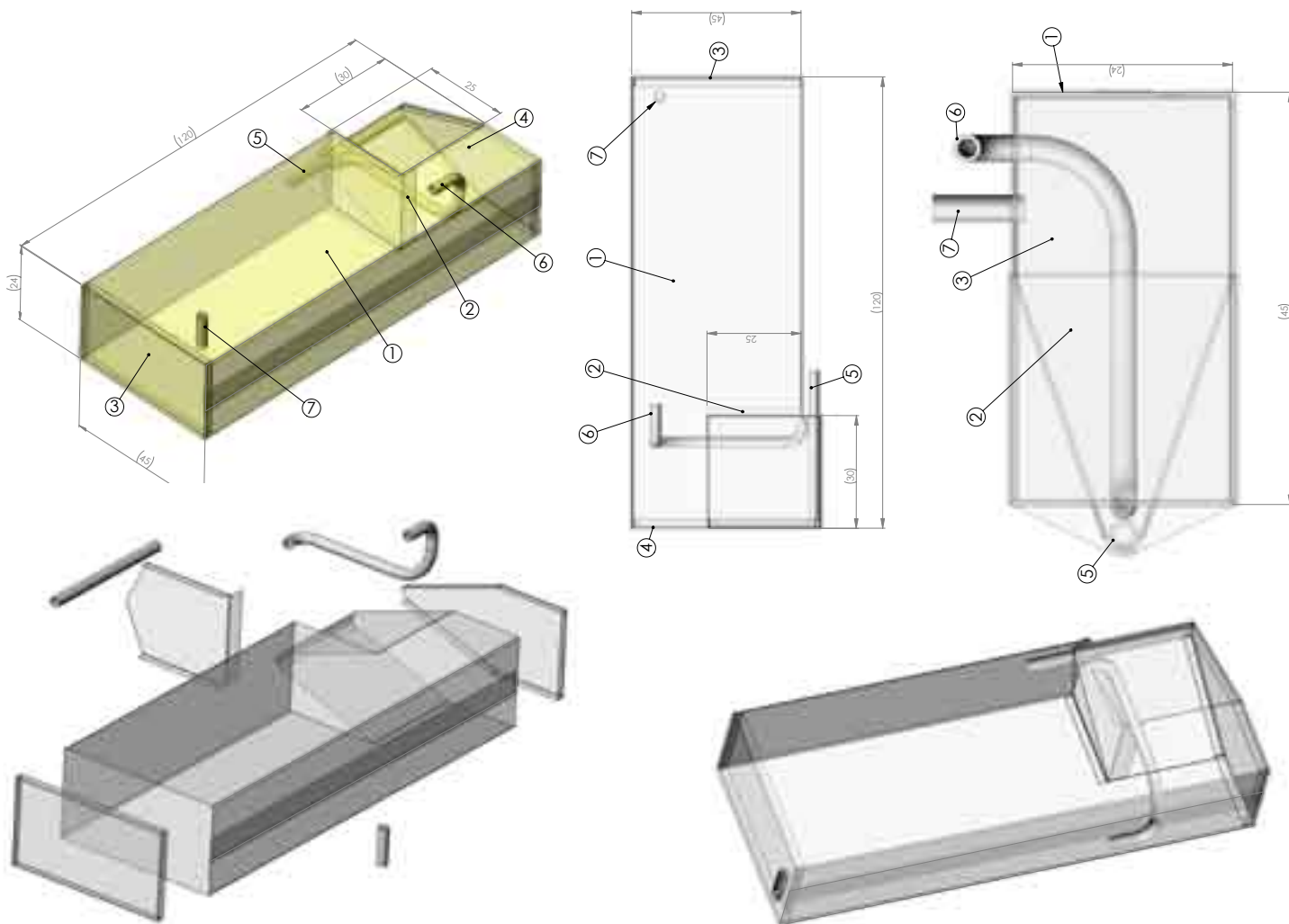


LINVA

nr 3-03



COMBAT • GOOD-YEAR • SPEED • STUNT • TEAM RACE



Lelle Nords Noblertank

En del av er har säkert sett min gamla Nobler som jag så enträget kör stor-stunt med. Gärna i en stressad tävla-i-allt-som-går-på-en-gång-situation som på SM eller liknande. Den går så fint (i mina amatörögon) och krånglar mycket sällan vilket är nog så viktigt när man kommer springande från nåt annat.

En liten detalj som hjälper till då är den lite speciella tank jag gjort och som gör att jag aldrig behöver bry mig om att kolla gångtiden. Efter fyrklövern brukar det räcka med fyra-åtta varv i planflykt så stannar motorn, oavsett nålinställning.

Lösningen är inte unik alls och många använder sig säkert av den, det är bara sättet jag gjort tanken på som jag tror kan vara av intresse. Den blev förhållandevis enkel att tillverka.

Tanken har ett skott som avskiljer ett mindre utrymme från vilket motorn suger sitt bränsle. När tanken är full rinner det hela tiden in bränsle i detta utrymme men mot slutet måste man göra manövrer för att så ska

ske. Utrymmet är på ca: 10ccm och ger mestadels ca: 20-35sek gångtid hos min OS 40FP. Tiden varierar nog för att utrymmet fylls olika från gång till gång. Vid stark vind verkar det som bränsle skvimpar över till utrymmet och fördröjer avstängningen men det är ytterst sällan ett problem.

Bilderna visar tanken i lätt genomsiktigt tillstånd och gör inga anspråk på att vara exakta ritningar. Däremot visar dom hur jag gått tillväga samt några inritade basmått. Först löder man ihop en rektangulär låda(1) utan gavlar. I lådan sågas en slits (se bild). I slitsen passas ett skott(2) in. Bakom skottet formas tanken traditionellt spetsig. Det är mycket enklare att spetsa till denna lilla bit än tanken i hela sin längd. Möjligen kan man få klippa upp och lägga den omlott i spetsen då denna kan sticka ut lite väl mycket annars. Matarröret(5) dras framåt, rakt ut genom skottväggen vid spetsen (se bild). Uniflow-röret(6) dras utmed skottet och rakt upp. Röret måste inte vara bockat som

på bilden men det är bra om luftbubblorna som bildas vid rörmyningen riktas framåt så att man minskar risken för att luft suges in i matarröret med ojämn motorgång som följd. Löd fast röret mot matarröret så sitter det kvar.

Skvallerröret(7) placeras efter eget tycke.

Övriga kommentarer:

Skottet i min tank har inte den där extra bocken längst upp men nästa tank ska få det. Inbillar mig att bränsle lämnar utrymmet onödigtvis vid dykning etc.

Skott och gavlar(3&4) kan givetvis också stumlödas mot kanterna men risken för läckage i spruckna lödningar blir större än om man gör lödffänsar som på bilden.

Vill nån ha plåtutbredningar (pdf) m m. kan ni maila mig på lelle.nord@telia.com

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 OBS! ny länk:

<http://w1.877.telia.com/~u87719545/SLIS/>

Ordförande:

Staffan Ekström
Klockarevägen 10H
247 34 Södra Sandby
046-514 75
staffan.ekstrom@
telia.com

Kassör:

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

Sekreterare:

Jan Kossmann
Alice Tegnérsväg 7
146 38 Tullinge
08-778 42 82
katta.jan@tele2.se

Redaktör, tryck och distribution:

Niklas Löfroth
Hantverkaregatan 19
654 60 Karlstad
054-18 95 15
niklas.lofroth@
justnu.se

Redaktör:

Lars Roos
Klörupsvägen 35A
231 51 Trelleborg
0410-448 26
lars.roos@sydnet.net

Rapport från Staffan!

Hej!

När ni läser det här numret har det förhoppningsvis inte blivit nytt år än. Niklas tyckte att vi borde hinna med ett nummer till för att åtminstone få ut tre stycken under 2003, så han kontaktade några personer om material till det här numret. Med en förhandstitt, tycker jag att det blev ett väldigt bra nummer med varierat innehåll. Nästa år ska vi försöka komma ut med fyra stycken, så alla borde ha som nyårslofte att skicka in åtminstone en artikel till LINA.

Uppvisningen/ "Prova på" vid Hobbymässan i Stockholm verkade vara lyckat och intresset stort. Evenemang av den här typen måste vara de perfekta tillfällena att visa upp linflyget.

Som jag nämnde i förra numret planerar vi att ha en domar/stunt-kurs någon gång under



nästa år. Än så länge är plats och tid inte bestämt, men i nästa nummer kommer mer information.

Ett stort tack framförallt till Niklas, men också till övriga som bidragit till det här numret.

Trevlig läsning!

God Jul o Gott Nytt År!

Staffan Ekström

INNEHÅLL I DETTA NUMMER:

- **Byggtips: Lelle Nords Noblertank** av Lelle Nord 2
- **Beringers SU 26 m m** av Lars Roos 4-5
- **Byggtips: Avtagbara roder** av Staffan Ekström 6-7
- **Västkusträffen 2003** av Ingemar Larsson 8-9
- **EM i Rouille, Frankrike** av Ingemar Larsson 12-13
- **Ritning: Oriental Plus** från Stunt News 14-15
- **Vänersborgspokalen 2003** av Ingemar Larsson 16-17
- **Juniorcupen i Semistunt 2003** av Ingemar Larsson 18
- **Pat Johnstons ritningar** av Jan Kossmann 20
- **Debatt: Nytt semistuntprogram?** av Ingemar Larsson 21
- **Sekreteraren fattar pennan** av Jan Kossmann 22
- **Verktygstips** av Ingemar Larsson 24-25
- **Hobbymässan** av Lelle Nord 26
- **Byggtips: Bygg en tank** av Ingemar Larsson 27

Omslagsbild: Sinnebilden av stunt? Skicklig flygare, blå himmel, snygg modell och trevlig tävling – Erik Björnwall på SM i år.



BERINGERS SU 26, 31, GeeBee Sportster m.fl.

En stuntkonstruktion som haft stora framgångar de senaste åren är fransmannen Gilbert Beringers koncept, där Sukhoi-varianten varit mest framträdande. Dessa stuntplan har mest setts i händerna på fransmän, men har nu börjat dyka upp lite varstans i världen. Dock inte i Sverige, inte än i varje fall.

Konstruktionen är ovanlig inom F2B och liknar ingen standardstunter. Den kan i det närmaste betraktas som flaplös, har lång momentarm, vingprofil a' la fullskalaakro, balanser på höjdrodret och så är den avsedd för fyrtaktsmotor. Någon invänder säkert och säger –"visst har den flaps!?"

Jovisst, men de är små, endast 7 % av vingytan och dessutom är hornet av 1,5 mm pianotråd. Detta gör att om man håller fast höjdrodret kan man flexa flapsen mellan fulla utslag. De flexar säkert under flygning också! De lär ha någon stabiliserande effekt, sägs det. Det där med aerodynamiska teorier får någon annan reda ut!

Var får man tag i ritning? Ja, jag vet ett par ställen, Tom Dixon har ritning och teckningsartikel (på franska) som förklarar Gilberts designkoncept. Som synes i vidstående prislista finns ritning och div. kolfiberdetaljer att tillgå från den kanadensiske entusiasten Alan Resinger. Han och flygkompisen Chris Cox har byggt flera Beringerkärror. Alan har utgått från Dixons ritning (som har G.B.:s godkännande) och gjort en del ändringar för att bl.a. göra kärran mera skalalik och mera

lik SU 26 än SU 31 som Beringer själv flyger för tillfället.

–"Vid en vikt på c:a 1700 g och med en Saito 72 är den "awesome" säger Alan!" Med den vikten duger även en Saito 56," tillägger han.

Gilbert Beringers design har som sagt byggts i ett flertal varianter, se bilderna som är snodda från www.aeromodelos.net och tagna av fru Beringer.

EM F2B 2003 vanns förresten av Serge Delabarde (Fr) som flög sin variant på temat; Yak 55 med Saito 56. Han blev femma på senaste VM med samma eller åtminstone en likadan kärra.

Detta är vad jag vet om kärorna för tillfället, kanske du vet mer. Ta då och berätta om det på dessa sidor. Se till att få tag i den franska artikeln och översätt den! Vem blir först med en SU eller Sportster i Sverige? Tja, om ingen annan hinner före tänker jag bli först!

Lars Roos

Lite data på Alans SU:

Vingyta c:a 43 dm²

Flaps c:a 3 dm²

Vikt 1870 g inkl. 140 g nosvikt

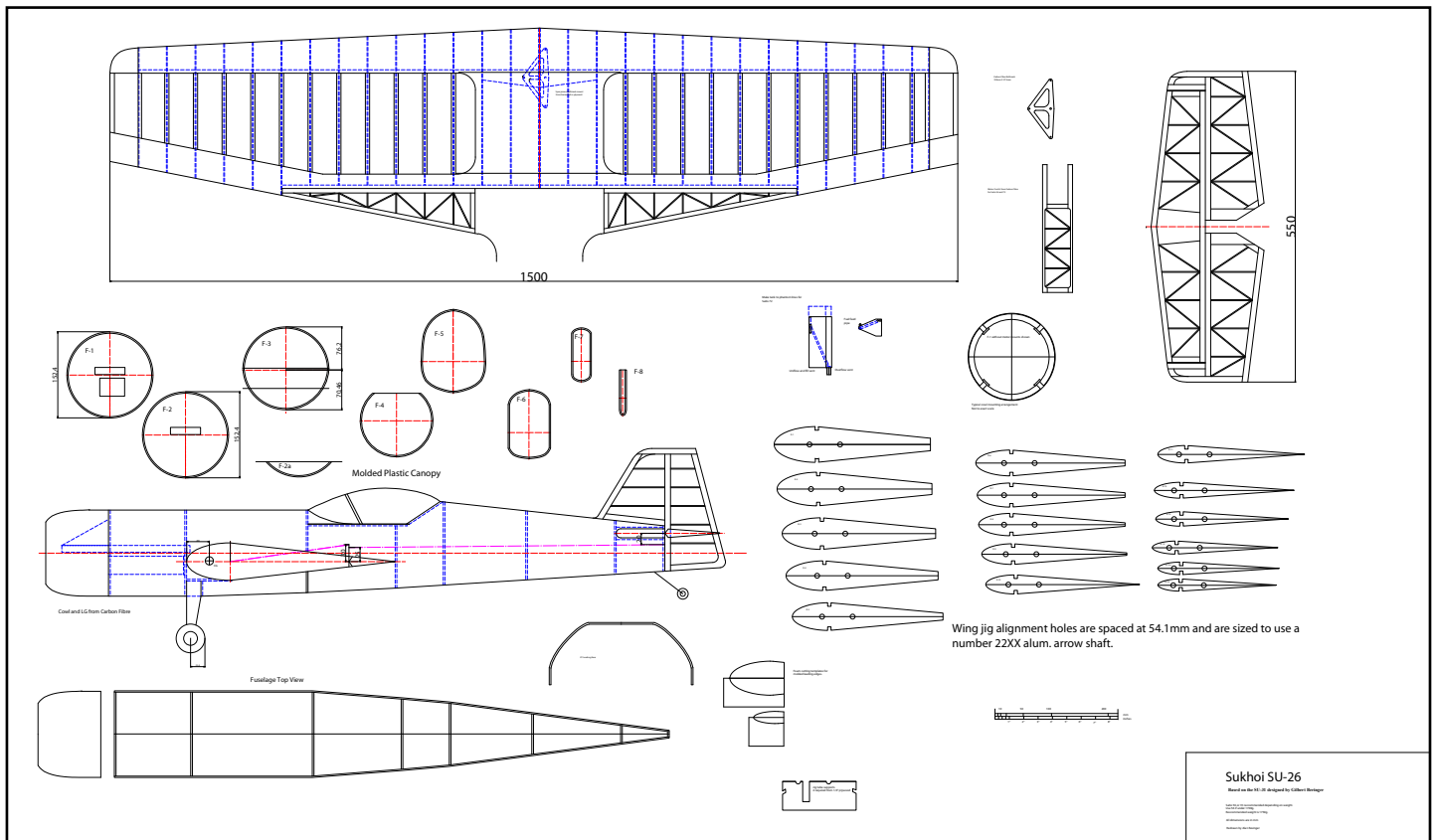
Nosmoment 254 mm

Stjärtmoment 560 mm "Gångjärn till gångjärn".

TP c:a 40 mm från framkant vid vingroten

Motor Saito 56





CA Aero Products

Plans

Sukhoi SU-26 – This is an AutoCAD drawn plan that is a modification of Gilbert Beringer's Sukhoi SU-31 design. The plan uses the same airfoil, moments and general design concepts that have made this design so successful in last several years. The modifications are the use of a slightly different wing construction and a much more scale-like fuselage. The plan shows all elements full sized along with rib templates for all ribs, and even a plan for the uniflow tank. The plans show some dimensions in metric, but building notes show a conversion chart for suggested balsa sizes. The original design finished 2nd at the 2000 World Championships, flown by Gilbert Beringer.

Price \$25 US (Rolled) Includes building notes

Gee Bee Sportster – This plan set is in 3 sheets. A Ω sized plan showing all components of the design, a full sized fuselage side view that is a doubled reproduction from the 50% plan and a new AutoCAD drawing of the wing, stab and elevators, showing all ribs plotted full sized. Again the wing construction is modified from the original to simplify building and to insure a straight wing using the rod jig building method. This plan also shows dimensions in metric but building notes include a conversion chart. This

plane finished 4th at the 2000 World Championships, flown by Remi Beringer.

Price \$25 US (Rolled) Includes building notes

Accessories

Sukhoi Package – Carbon Fiber Cowl, Carbon Fiber Landing Gear, Carbon Fiber Bellcrank* and Molded Plastic Canopy

Price Accessories Only \$ 90 US
With Plans \$100 US

Sportster Package – Carbon Fiber Cowl, Carbon fiber Bellcrank*,

Price Accessories Only \$45 US
With Plans \$55 US

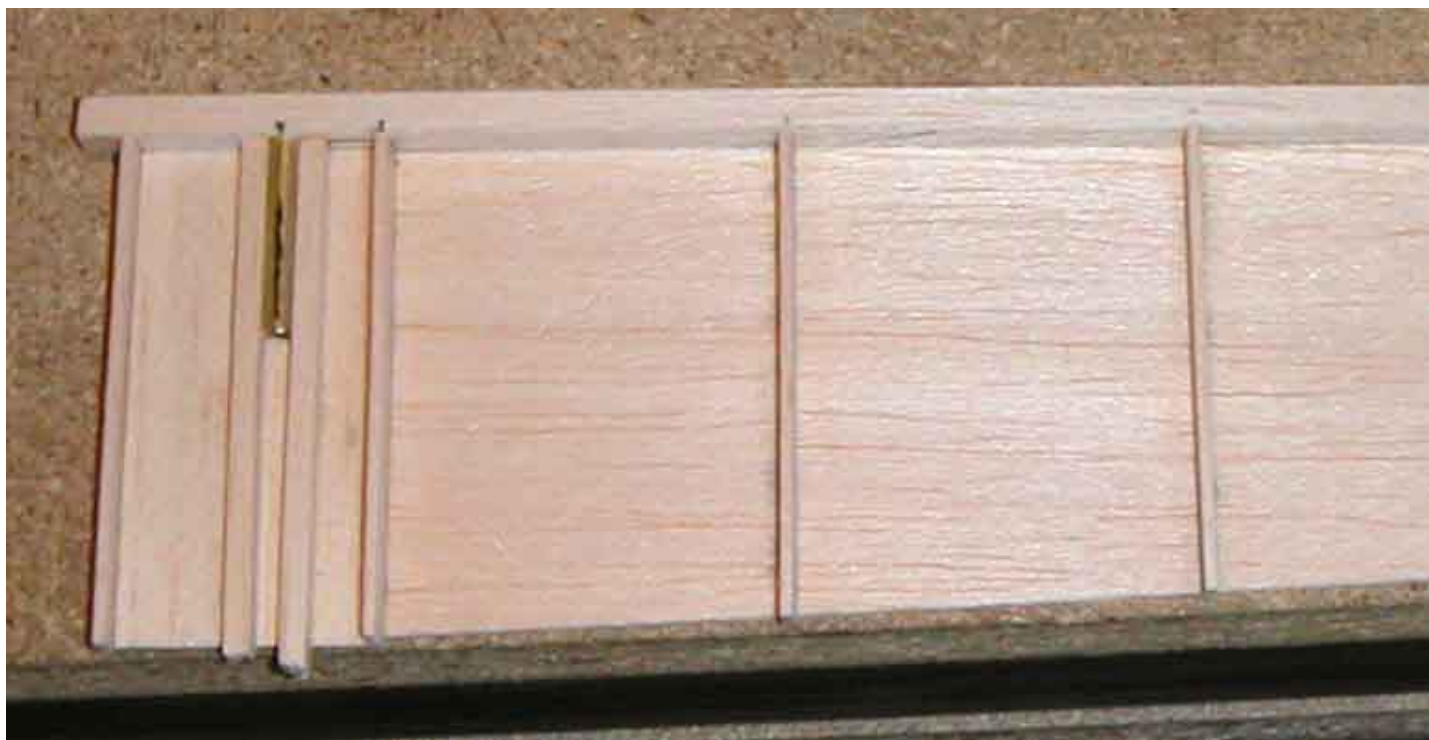
*Bellcranks are different for each design.

Carbon Fiber Propeller

This is a copy of the Beringer prop that was designed for use with the Saito engine. It is 13.5" in diameter and has a pitch that ranges from 7" to 3.5" at the tip.
Price \$35 US

Both of the above designs for the Saito 4 Stroke engine.





Byggtips: Avtagbara roder

Att ha avtagbara flaps och höjdroder är inte bara ett måste när man ska bygga en delbar modell. Det kan också vara en fördel på icke delbara modeller. Det gör det enklare byta vid eventuell skada. Det känns också bättre om man behöver böja hornet, att man kan ta av rodererna innan man böjer.

I den artikeln tänkte jag beskriva hur jag bygger och på flera modeller har byggt mina roder. Oavsett om de ska vara avtagbara eller fasta kan man bygga så här. Det som skiljer är framkanten. Som kan ses på bilderna smalnar rodererna inte av mot bakkanten, utan är helt platta. Jag har inte märkt att detta försämrar flygegenskaperna. Dock har de inte varit avtagbara, så en jämförelse skulle innebära att man fick skrota befintliga och sedan bygga nya. Med avtagbara skulle det vara betydligt enklare att byta fram och tillbaka mellan olika roder.

Börja med att skära ut roderytan av 1,5 mm balsa, men minska kordan med 3 mm för bakkant och 5 mm för framkant. Gör även spännvidden mindre (kompenseras i slutet med balsaklossar till full spännvidd). Limma därefter på en 6x6 mm list i framkanten. Spryglar skäres till av 1,5 mm balsa. Dessa kan vara lite högre än 6 mm, och längre. Limma in spryglarna med cirka 50 mm

mellanrum. För att slipa till spryglarna kan man höja upp paketet 2,5 mm. Då kommer framkantslisten 10 mm över bordsytan. 10x15 motorbock kan då användas som slipstöd vid fram- och bakkant.

Där hornet ska anslutas behöver konstruktionen förstärkas. Mellan innersta och efterföljande sprygel limmas 1 mm av ej alltför mjuk balsa i motsatt fiberriktning. Använd ett 4 mm mässingsrör med en innerdiameter på 3 mm för ett 3 mm horn. Gör ett hål för röret i framkanten. Fäst 2 st 4x4 mm balsalister på varsin sida om röret. Därefter limmas röret in med epoxi. Det ska precis gå igenom framkanten. Fortsätt med en 1 mm balsa över rör och lister, precis som under.

Ovanpå alltihop limmas nu 1,5 mm balsa som har för enkelhetens skull skurits till större än vad som behövs. Nu kan spryglar och sista balsafacket slipas till i rätt storlek. Limma dit bakkantslisten av 3 mm balsa. Lägg märke till hur styvheten ökar när denna är på plats.

Lämpliga gångjärn att använda är Graupner #52. Dessa har en fläns som gör att man inte riskerar att få lim i gångjärnet när man limmar in dem. Avståndet mellan flänsarna är 5 mm vilket också gör dem lämpliga för den här konstruktionen.

Märk ut och gör hål för gångjärnen. Det är lättare att göra det i det här skedet. Märk också ut var gångjärnen kommer att sitta sidled. Mellan varje gångjärn limmas nu bitar av 1,5 mm balsa. På så sätt får man uttaget för gångjärnet på ett enkelt sätt. I linje med gångjärnsslitsarna ritas en linje, och nästa del av framkanten, två 1,5 mm balsa, en över och en under linjen limmas fast med ett avstånd på cirka 0,75 mm från linjen. Detta är spåret för den 0,8 mm pianotråd som ska fungera som gångjärnspinne. Över dessa limmas ytterligare 1,5 mm balsa. Slutligen limmas 1 mm breda "stringers" av 0,4 mm plywood. Dessa gör att man enkelt kan hyvla och slipa till framkanten. Vill man utelämnas dessa; använd 2 mm balsa i sista steget. Självt hade jag tänkt att använda 2 mm balsa, men i hastigheten blev det 1,5 mm. För att komma upp i 5 mm la jag på 0,4 mm balsa. Förutom att det gör det enkelt att slipa till, så skyddar det också den spetsiga framkanten.

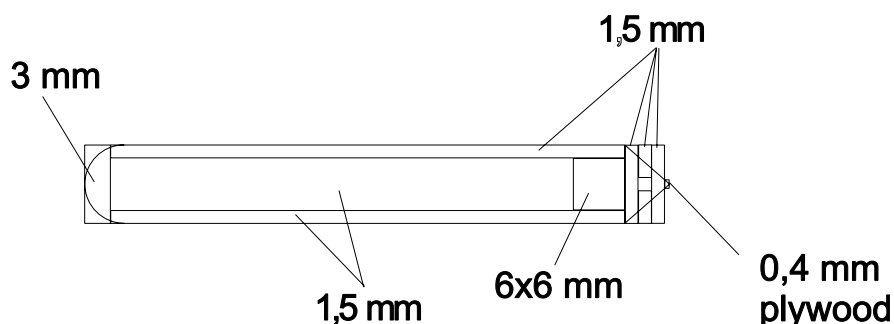
Pianotråden bockas som på bilden. När man sticker i den kan man lyfta den över gångjärnet, så att den låses fast.



Roderkonstruktion



Pianotråden bockas så här.



Rodret sett från sidanw

Säljes:

Röde Rudolf

Komplett byggsats med bl a färdigplankad cellplastvinge. Du behöver bara limma fram- och bakkantlist själv.

Pris: 650:-
Ring Rudolf Ross: 0586-55977

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 microf@blast.net Internet <http://microfasteners.com>

Handle Kit

\$4.95+ Shipping

At last you can afford to have a light-weight, 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 Shipping (USA)
327 Pueblo Pass One \$1.75
Anniston, AL 36206 Five Pack \$3.50

Vill du se DIN modell i Lina?

Skicka en eller flera bilder tillsammans med lite beskrivande text till niklas.lofroth@justnu.se.



Västkustträffen 2003

Trots det sena datumet var det en underbar dag Kungsbacka Modellflygklubb bjöd på. Med förväntat högt deltagarantal hade man redan från början beslutat att köra med dubbla domarteam och på två cirklar vilket visade sig vara ett klokt beslut.

Tyvärr var det bara fem deltagare i F2B men glädjande nog fanns gäster från både Norge och Danmark. Av de elva startande i semistunt var det hela åtta juniorer, dvs nästan alla som tävlat under året. Kanske var det utdelningen av priserna i Juniorcupen som drog?

Då många namn saknades i startfältet månade Alf och Jan-Åke få mardrömmar ifall alla dyker upp vid samma tillfälle. Ska vi inte ge dem mardrömmar 2004?

Ove fick nu revansch på Staffan för SM-resultatet men det dröjde ända till sista omgången innan det var klart. De övriga tre platserna hade lite mer luft mellan sig.

I semistunt tog Martin ledning från början och släppte den aldrig. Lika klar var Rudolfs

andraplats medan Johan i tredje omgången säkrade tredjeplatsen. Jimmy, Sonny och Jesper (Sebastian var i Turkiet och kunde ej vara med!) flyger alla hela programmet och är ungefär på samma nivå. Med bara 3 poäng emellan sig gäller det att kämpa om varje poäng. Karlskoga hade glädjande nog tre deltagare men då de inte flyger hela programmet ännu kommer de lite på efterkälken. Sist men inte minst finner vi Jonathan (yngre bror till Jesper) som bara hunnit till sin andra tävling men har ambitionen att kunna hela programmet nästa år.

Prisbordet var som alltid fint med medaljer till de tre bästa samt diplom och prispåsar till alla.

Eftersom det också var sista semistunttävlingen för säsongen delades det ut priser i Juniorcupen i semistunt. Se separat artikel om denna.

Sammanfattningsvis kan man säga att stunt-säsongen inte kunde få en bättre avslutning!

■
/Ingemar



F2B-gänget.



Jonathan får sitt pris.



Rudolf m fl från Karlskoga MFK.



Rudolf, Martin och Johan lade beslag på medaljerna i semistunt.



Semistuntdepån



Resultat Västkusträffen 2003-09-20

F2B Stunt:

Namn	Klubb	1	2	3	2 bästa
1. Ove Andersson	Västerås MFK	2094	2095	2119	4214 p
2. Staffan Ekström	Eslövs FK	2005	2100	2081	4181 p
3. Erik Björnwall	Trelleborgs MFK	1883	2025	2059	4084 p
4. Dan Hune	Danmark	1803	1905	1969	3874 p
5. Harry Kolberg	Norge	1768	1757	1798	3566 p

Semistunt:

Namn	Klubb	1	2	3	2 bästa
1. Martin Lidén	Vänersborgs MK	839	895	859	1754 p
2. Rudolf Ross	Karlskoga MFK	808	843	597	1651 p
3. Johan Larsson, J	Vänersborgs MK	737	813	787	1600 p
4. Ingemar Larsson	Vänersborgs MK	781	727	754	1535 p
5. J. Dahlgren, J	Vänersborgs MK	420	580	665	1245 p
6. Sonny Östlund, J	Vänersborgs MK	567	630	613	1243 p
7. J. Petersson, J	Vänersborgs MK	556	618	624	1242 p
8. Björn Ohlzon, J	Karlskoga MFK	368	482	336	850 p
9. Marie Ohlzon, J	Karlskoga MFK	337	292	307	644 p
10. D. Sejbjerg, J	Karlskoga MFK	269	305	317	624 p
11. J. Petersson, J	Vänersborgs MK	102	140	153	293 p

Semistunt junior:

1. Johan Larsson	Vänersborgs MK	1600 p
2. Jimmy Dahlgren	Vänersborgs MK	1245 p
3. Sonny Östlund	Vänersborgs MK	1243 p
4. Jesper Petersson	Vänersborgs MK	1242 p
5. Björn Ohlzon	Karlskoga MFK	850 p
6. Marie Ohlzon	Karlskoga MFK	644 p
7. Daniel Sejbjerg	Karlskoga MFK	624 p
8. J. Petersson	Vänersborgs MK	293 p

**Top-Flit's Nobler ARF
och Flite Streak ARF
nu hos 3F till bra pris!**

Linflygprylar

– Har eller kan ordna fram det mesta!

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

Propellerstigningsmätare:

För propellrar från 10" till 14" av egen tillverkning.

Övrigt: Propellrar, bränsleslangar av silicon, neopren och latex. Tankar, handtag, linrullar, linhakar, linor: wire och pianotråd, 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

Tel. 0155-21 56 86, Mobil 073-94 37 670

TF TOP FLITE

"ARFs engineered to enhance kit quality with assembly ease"

CONTROL LINE ARF



GET A LINE ON A LEGENDARY STUNT PLANE!

Lead-outs and bellcrank are already installed!

The Nobler. It took your breath away with its agility. It won countless stunt titles with its performance. And now, over a half-century after its introduction, it's back to resume its reign as the pole-setter for control line performance and to raise the bar on construction ease.

- Arrives 90% prebuilt, with lead-outs and bellcrank already in place!
- Constructed from light, interlocking balsa and ply parts for easy alignment, straight structures and stress-resistant strength.
- Features the trim scheme from the original box done in glowing MonoKote film.
- Competition capable as is. Reproduces the instantaneous response and superb stunt agility of the title-taking original with the same simple elevator-flap linkage.

TOPA1005 • Wingspan: 30.5 in (1285mm)
Wing Area: 500 sq in (32dm²) • Weight: 42-50 oz (1190-1420g) • Wing Loading: 12-14 oz/sq ft (37-43g/dm²) • Length: 38.5 in (1000mm)
Requires: 2-stroke .35-.46 cu in (5.5-7.5cc) engine, line (SULP2632 or SULP2635), control handle (SULP2866) and connectors (SULP2948), prop, spinner, fuel and support equipment

For the location of the hobby dealer nearest you, visit www.top-flite.com or call 1-800-682-8948 and mention code number 3WE23.



Recommended Engines:

OSMG1440 • .40 LA-S • Displacement: 0.396 cu in (6.49cc) • Bore: 0.834 in (21.2mm) • Stroke: 0.724 in (18.4mm) • RPM Range: 2,000-16,000 • Output: 1.6hp @ 15,000 rpm • Weight w/muffler: 12.28 oz (346g) (9.43 oz (267g) w/o) • Includes: #A3 glow plug, E-3030 muffler • Recommended prop: 11x5



OSMG1446 • .46 LA-S • Displacement: 0.467 cu in (7.64cc) • Bore: 0.906 in (23.0mm) • Stroke: 0.724 in (18.4mm) • RPM Range: 2,000-16,000 • Output: 1.2 hp @ 15,000 rpm • Weight w/muffler: 12.08 oz (343g) (9.29 oz (264g) w/o) • Includes: #A3 glow plug, E-3030 muffler • Recommended prop: 11x6



Response is as quick and sharp as it always was - and assembly is easier than ever before. The Nobler can be ready for its first flight just 4-6 hours after it comes out of the box.



A painted fiberglass cowling not only eliminates shaping and finishing work, but enhances the Nobler's long, sleek look.

www.top-flite.com

TF TOP FLITE

CONTROL-LINE-ARF

"ARFs engineered to enhance kit quality with assembly ease"

Expertly Covered with
MONOKOTE

Lead-outs and bellcrank are already installed!

FLITE STREAK ARF

Almost Ready-to-Fly 25-40 Size Control Line Sport Plane

GET A LINE ON A GREAT ALL-AROUND PERFORMER!

While the Nobler ARF is a stunt plane pure and simple, the Flite Streak ARF is a stunt plane, sport plane and more. With a .25, it can be a slow, steady introduction to C/L for a first-time flier or a fitting competitor for another .25-powered plane. Increase engine displacement, and the Flite Streak can become a stronger, faster competitor, a favorite sport plane or a spirited stunter – or all three combined.

- Field-ready after only 2-3 hours of easy assembly.
- Offers the traditional strength and lightness of balsa and ply parts – and the assembly simplicity of a 1-piece wing and prebuilt fuselage.
- Recreates the trim scheme on the original box with the ease and rich, glowing color of factory-applied MonoKote film.
- Complete hardware package includes everything from fixed gear, wheels and a metal fuel tank to factory-installed lead-outs and bellcrank.

Recommended Engines:

OSMG1425 • .25 LA-5
Displacement: 0.249 cu in (4.07 cc)
Bore: 0.709 in (18.0mm) • Stroke: 0.630 in (16.0mm) • RPM Range: 2,000-16,000 • Output: 0.98hp @ 15,000 rpm • Weight w/muffler: 7.93 oz (226g) (6.54 oz (186g) w/o) • Includes: #A3 glow plug, #B71 muffler • Recommended prop: 9x6

OSMG1440 • .40 LA-5
Displacement: 0.396 cu in (6.49cc)
Bore: 0.834 in (21.2mm) • Stroke: 0.724 in (18.4mm) • RPM Range: 2,000-16,000 • Output: 1.08hp @ 15,000 rpm • Weight w/muffler: 12.28 oz (346g) (9.43 oz (267g) w/o) • Includes: #A3 glow plug, B-3000 muffler • Recommended prop: 11x5



OSMG1425



Building and covering are already done and most hardware is installed, as well. In fact, so little final assembly remains that the Flite Streak can be flown the same afternoon it's purchased!



The generous hardware package includes mounting hardware for the engine – and a fuel tank that duplicates the size, shape and all-metal construction of the '60s original.

EM i Rouille, Frankrike



Tävlingsplasten och tillika klubbens anläggning låg ute på vischan.



Domarteamet i combat; Ingemar, Rob, Carlos och Vernon.



Combatvinnaren Rastenis med sina mekaniker



Naturligtvis med eget klubbhus.



Under invägningen kollar man att alla modeller (och tävlande) uppfyller regelkraven. Här har B-O och Kjell nästan kommit igenom nålsögat.

F2A - SPEED Individual general results

CL COMPETITORS		Flight 1	Flight 2	Flight 3	Best ft
1. PARAMON Luis	ESP	265.4	298.0	289.2	298.0
2. MAGNE Jean	FRA	292.5	295.6	295.2	295.6
3. KOSTINE Sergueï	RUS	289.3	295.1	290.6	295.1
4. ISLES Gordon	GBR	289.9	294.5	0.0	294.5
5. HALMAN Peter	GBR	294.2	291.9	291.4	294.2
6. AUBE Jean Marc	FRA	289.3	289.0	291.6	291.6
7. VALO Jari	FIN	287.7	0.0	291.0	291.0
8. ALIABIEV Dimitri	RUS	290.9	0.0	288.5	290.9
9. KALININE Andreï	RUS	0.0	255.8	288.2	288.2
10. MORRISSEY Ken	GBR	0.0	288.1	280.6	288.1
11. MARKSTEINER Franz	AUT	0.0	0.0	285.7	285.7
12. PIRAZZOLI Ivo	ITA	0.0	282.8	0.0	282.8
13. TOMELLERI Sergio	ITA	282.5	270.8	0.0	282.5
14. HART Matthew, J	GBR	280.5	282.1	279.1	282.1
15. GROSSI Lucas, J	ITA	0.0	279.3	0.0	279.3
16. BELLÈLE Jean François	FRA	266.9	0.0	279.0	279.0
17. RACHWAL Tomasz	POL	0.0	275.3	258.4	275.3
18. GORDIENKO Alexandre	UKR	267.5	273.0	268.5	273.0
19. METKEMEIJER Rob	NED	269.3	250.6	265.8	269.3
20. BIRNSTEIN René, J	GER	264.8	0.0	0.0	264.8
21. MAJKUT Dariusz, J	POL	0.0	260.0	262.1	262.1
22. POPOV Oleg	UKR	0.0	261.1	0.0	261.1
23. ORDON Michał, J E/C		255.9	252.8	244.5	255.9
24. LYHNE-HANSEN Niels	DEN	0.0	0.0	249.7	249.7
25. BOB Alexandre, J	BLR	Disq	238.8	247.4	247.4
26. JORGENSEN Carsten	DEN	0.0	0.0	237.6	237.6
27. RACHWAL Andrzej	POL	0.0	230.4	0.0	230.4

F2A - SPEED Junior Results

1. HART Matthew, J	GBR	280.5	282.1	279.1	282.1
2. GROSSI Lucas, J	ITA	0.0	279.3	0.0	279.3
3. BIRNSTEIN René, J	GER	264.8	0.0	0.0	264.8
4. MAJKUT Dariusz, J	POL	0.0	260.0	262.1	262.1
5. ORDON Michał, J E/C		255.9	252.8	244.5	255.9
6. BOB Alexandre, J	BLR	Disq	238.8	247.4	247.4

F2A - SPEED Team classification

Country		1st Pilot	2nd Pilot	3rd Pilot	TOTAL
1. United Kingdom	GBR	294.5	294.2	288.1	876.8
2. Russia	RUS	295.1	290.9	288.2	874.2
3. France	FRA	295.6	291.6	279.0	866.2
4. Italy	ITA	282.8	282.5	279.3	844.6
5. Poland	POL	275.3	262.1	230.4	767.8
6. Ukraine	UKR	273.0	261.1		534.1
7. Denmark	DEN	249.7	237.6		487.3
8. Spain	ESP	298.0			298.0
9. Finland	FIN	291.0			291.0
10. Austria	AUT	285.7			285.7
11. Netherland	NED	269.3			269.3
12. Germany	GER	264.8			264.8
13. Belarus	BLR	247.4			247.4



Sweden Comabt Team, dvs Håkan med sina mekaniker, Stuart Vickers från England och Rich Lopez från USA. De skötte sig så bra att de fick stående anbud om att fortsätta meka nästa år men det är tveksamt om de antar utmaningen. Suget efter bra mekaniker är stort.

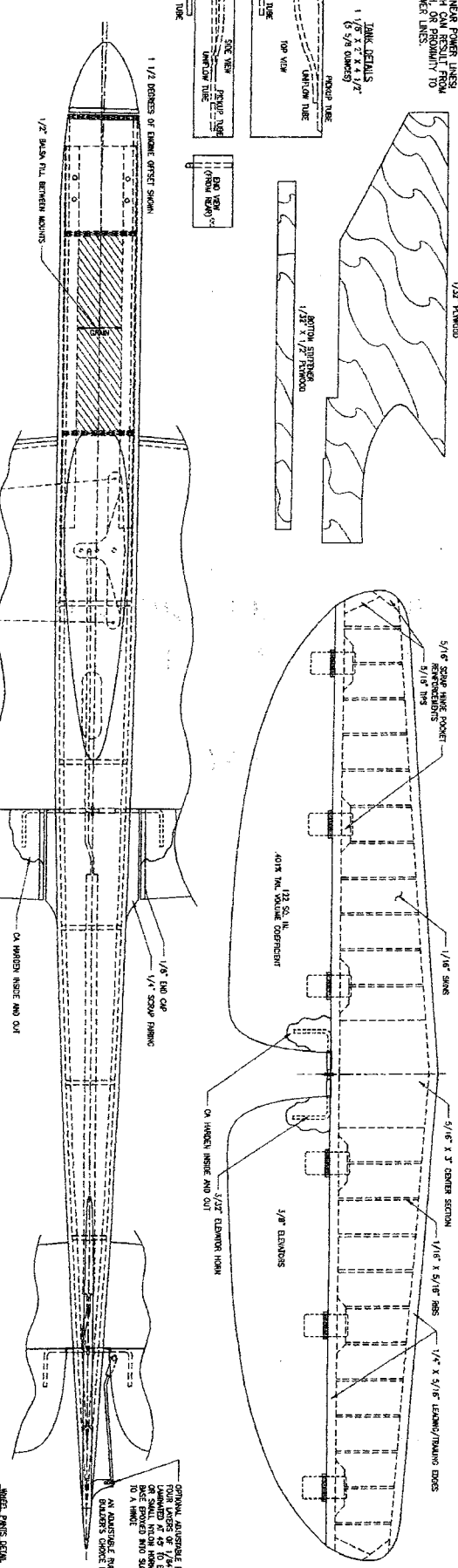
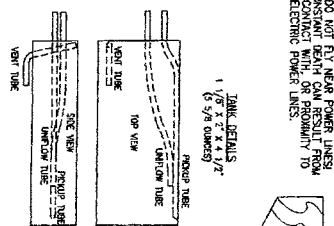


Som vanligt fanns det mesta att köpa.

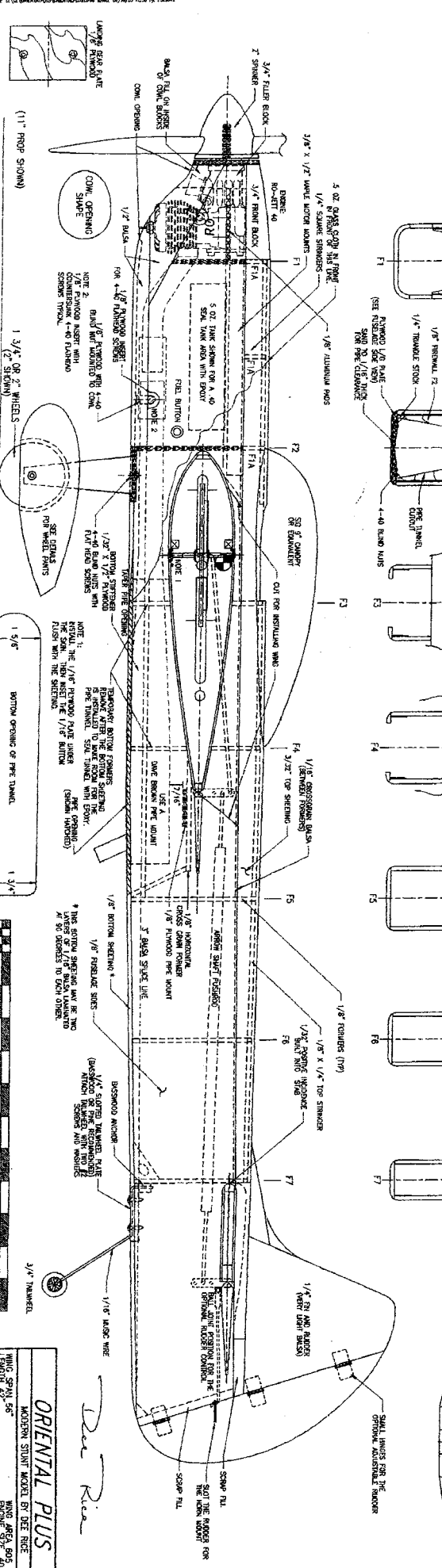
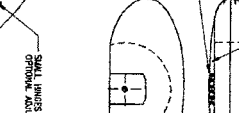
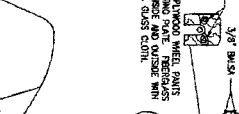
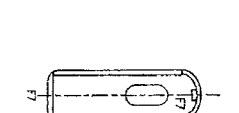
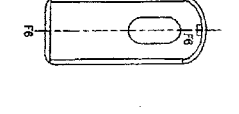
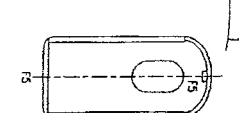
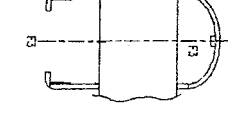
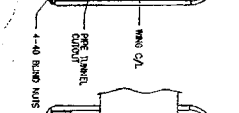
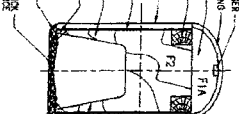
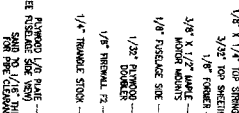
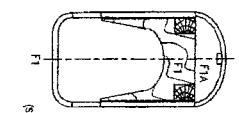


Varför inte en stuntmodell i en praktisk låda?

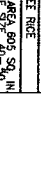
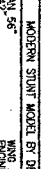
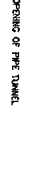
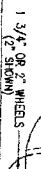
WARNING - DANGER!
DO NOT FLY NEAR POWER LINES!
CONTACT WITH OR PROXIMITY TO
ELECTRIC POWER LINES



NOTE: THIS PART IS MADE SLIGHTLY OVERSIZE TO ALLOW FOR BENDING.



NOTE: THIS PART IS MADE SLIGHTLY OVERSIZE TO ALLOW FOR BENDING.



ORIENTAL PLUS
MODERN SHORT MODEL BY SEE RICE
WING SPAN: 56" WING AREA: 605 SQ. IN.
LIFT: 1.5-2.0 WEIGHT: 40-50
AUTHOR: PAUL JOHNSON
MAY 1978 BY EIKI BUDZIS IN JEROME, IN TEXAS

Genom att både Clamer och Harry kom från Norge slapp Alf flyga själv (Ingemar Karlsson lyckades ingen av oss peppa igång så han fick sitta domare!). Clamers modell Escapade är mycket fin både till design och bygge och man kan beundra den både länge och väl. Modellen är ritad av tyske Claus Maikis och finns att köpa antingen som byggsats eller enbart ritning (via Lassogeier och Axel Junghertz). Byggsatsen kostar 90 Euro och det finns ett några kvar även efter min beställning till Axel! Enligt Clamer är byggsatsen mycket fint gjord och väl värd pengarna. Nu upprepade Clamer insatsen från Karlskoga och vann vilket ger honom ett facit som säger att han vunnit alla svenska tävlingar han ställt upp i under 2003. Det borgar för norskt deltagande även nästa år!

Semistunten hade som vanligt är på västkusten många deltagare vilket är kul inte minst för de tävlande. I år hade det sedan tre år utlovade vandringspriset blivit klart och då passade undertecknad på att vinna. De tidigare vinnarna Martin (som inte tävlade utan dök upp först på eftermiddagen. Han hade dock laga förfall) och Rudolf fick enbart se sina ingraverade namn innan pokalen försvann. I juniortävlingen vann (som vanligt) Johan före Andreas före Jimmy. Jonathan deltog för första gången och genomförde alla tre flygningarna enligt de i förväg uppgjorda planerna. Bra gjort!

I Combat spöade Vänersborg Galax

men inte i finalen i Slow Combat där Galax vann. 13 deltagare gjorde detta till den största combattävlingen på flera år. Och roligaste. Vi flög från kl 9 till 18 både lördag och söndag med kallt men i övrigt vackert väder. Både Stockholm, Karlskoga och Vårgårda kom och tillsammans med hemmaflygarna njöt vi i långa banor (startbanor!).

Som sagts ovan vann Johan ett heat över Mats men det var i "fel" omgång. Efter förlusten mot Johan förpassade Mats Lennart till tredjeplatsen och sedan blev det vinst mot Johan i finalen. Efter det verkade nästan luften gått ur Galax hjälte. I F2D var han bara en blek kopia av den Herkules vi såg i Slow. Högsta poängen, 680, tog Lennart i ett heat mot starkt defensivflygande Uddevalla-Karlsson. Trots defensiv flygstil bar det ändå fram till en 4:e plats.



Vänersborgspokalen i Stunt 30 augusti



I F2D ville Niklas mest och vann klabbet men Gustav Odh var nog den med störst iver och pep. Mer träning och Ni andra kan gå och dra en filt över huvudena.

Som gräddde på moset kördes en provtävling i 1,5 cc-combat. Reglerna är som i vanlig combat med undantag för max motorstorlek på 1,5 cc samt linor på 12 meter. Det kan tyckas lite kort men linorna som används är 0,4 mm (avdankade F2D-linor) och den korta

linlängden behövs för att få sträckning. Det som orsakade mest problem var nog serpar och serpsnöre. Där kanske det behövs lite mer tester innan vi kan vara nöjda. Men tävlingsformen är nog här för att stanna framförallt för att modellerna håller ihop bättre.

Det blir definitivt mer 1,5 i Vänersborg nästa år.

Ingemar Larsson

Harrys kärra
i den blå
Vänersborgs-
himlen!



Alf Eskilssons kärra.



Clamer Meltzers Escapade.



F2d team Karlskoga / Vänersborg!



F2D team Stockholm!



Harry Kolbergs alter ego!



Jimmy i flygartagen.



Johan Larsson vinnaren av Juniorcupen 2003.

Junior- cupen i Semistunt 2003

Äntligen en ökning då det var en tävlande mer i år! 11 tävlande som gjorde 35 starter i 7 tävlingar. Glädjande nog har flygkvalitén höjts då de tävlande behärskar mer manövrar än tidigare år. Mot Johan fanns inget att göra då han vann alla tävlingar han ställde upp i men Gustav Odh har visat att han vill och har kapaciteten att utmana. Det som mest saknas är nog bättre utrustning. Men vintern är lång... Vilket nog gäller för de övriga flygarna också. Med bättre modeller kan den jämnhet som nu finns ge upphov till riktigt spännande tävlingar under 2004.

■
Ingemar Larsson

Resultat Juniorcupen i Semistunt 2003

1. Linflygets dag Västerås, 030529:

1. Johan Larsson	20p
2. Gustav Odh	15p

2. Vårtävlingen, Karlskoga, 030518:

1. Johan Larsson	20p
2. Andreas Göransson	15p
3. Sebastian Johansson	12p
4. Jimmy Dahlgren	10p
5. Jesper Petersson	9p
6. Marie Ohlzon	8p
7. Björn Ohlzon	7p

3. Vårgårdatävlingen, 030628:

1. Johan Larsson	20p
2. Andreas Göransson	15p
3. Jesper Petersson	12p
4. Jimmy Dahlgren	10p
5. Sebastian Johansson	9p

4. SM 2003, Västerås, 030816-17:

1. Johan Larsson	20p
2. Gustav Odh	15p
3. Björn Ohlzon	12p

5. Vänersborgspokalen, 030830:

1. Johan Larsson	20p
2. Andreas Göransson	15p
3. Jimmy Dahlgren	12p
4. Jesper Petersson	10p
5. Sebastian Johansson	9p
6. Sonny Östlund	8p
7. Jonathan Petersson	7p

6. Galax Open, Västerås, 030906:

1. Gustav Odh	20p
2. Marie Ohlzon	15p
3. Björn Ohlzon	12p

7. Västkusträffen, Kungsbacka, 030920:

1. Johan Larsson	20p
2. Jimmy Dahlgren	15p
3. Sonny Östlund	12p
4. Jesper Petersson	10p
5. Björn Ohlzon	9p
6. Marie Ohlzon	8p
7. Daniel Sejbjerg	7p
8. Jonathan Petersson	6p

Slutställning:

1. Johan Larsson, Vänersborgs MK (20+20+20+20+20+20)	120 p
2. Gustav Odh, MFK Red Baron (15+15+20)	50 p
3. Jimmy Dahlgren, Vänersborgs MK (10+10+12+15)	47 p
4. Andreas Göransson, Vårgårda RFK (15+15+15)	45 p
5. Jesper Petersson, Vänersborgs MK (12+9+10+10)	41 p
6. Björn Ohlzon, Karlskoga MFK (7+12+12+9)	40 p
7. Marie Ohlzon, Karlskoga MFK (8+15+8)	31 p
8. Sebastian Johansson, Vänersborgs MK (12+9+9)	30 p
9. Sonny Östlund, Vänersborgs MK (8+12)	20 p
10. Jonathan Petersson, Vänersborgs MK (7+6)	13 p
11. Daniel Sejbjerg, Karlskoga MFK (7)	7 p

Prisbordet, som bestod av verktyg i alla varianter,
tackar vi SMFF:s Lingren och SLIS för.

SÄLJES.



Irvine 40RLS. Gjord speciellt för stunt med pipa. Motorn är aldrig körd.
 Pris inklusive header och pipa: 1200:-
 Kontakta Staffan Ekström, 046-51475 el. staffan.ekstrom@telia.com



”Nät-Lina”

På SLIS hemsida, <http://w1.877.telia.com/~u87719545/SLIS/> finns flera nummer av Lina i Adobes pdf-format.

Tom's Building Service

<http://www.tomsbuildingsservice.biz/mdas.htm>

TOM'S BUILDING SERVICE

HOME PRODUCTS & SERVICES PARTS & SUPPLIES INFORMATION CONTACT US

"Helping You Get Your Plane in the Air More Quickly"

What's New:

- Handles
- Beltzips
- Hair Clips
- Pushrods & Inserts
- Clippers
- Adjustable Hardware
- Building Tables
- See Tents
- Barrel Hinges
- Glee Bolts
- Kit Sizers
- Control Lines
- Control Horns
- Ball Links
- Dot Tapes
- Adjustable Locations
- Wing Jig Blocks
- Swages
- Building Needles
- Digital Scales
- Landing Gear Blocks
- Take Apart Hardware
- Quick Build Kit
- Decal Stencils
- Building Weights
- Wheels
- Tip Weight Boxes
- Balance Checkers
- Slot Centers
- Tail Wheel Blocks
- Custom Built Wings
- Motor Mounts
- How to Videos

Special Prices & Packages:

- Save Time! Handles
- Quick Build Kit
- Linear Lay Wdg
- New Millimeter Wing
- Launch Chuck, Helium & 80 Footage
- Breakable Silkline
- Helium Ready-to-fly Controls
- Linear Est. Time 90 Control Horns
- 10 Blocks Ready-to-Fly Control Lines

Product Highlights:

Ready-To-Fly Control Lines
 New monofilament and more flexible 18 strand, stress-relieved, stainless steel. So smooth & performance like solids. Beautifully hand wrapped per AMA Rule Book. [more info](#)

Storage - \$30.00
 When you are flying alone [more info](#)

Wing Building Table - \$50.00
 Your 11.800mm build a smooth (see more)

Adjust neutral and throw ratio through one small hatch without disconnecting anything
 LHFB Inert..... \$3.95
 Slider Nut..... \$ 1.50

Ordering information staffan@tomsservice.com

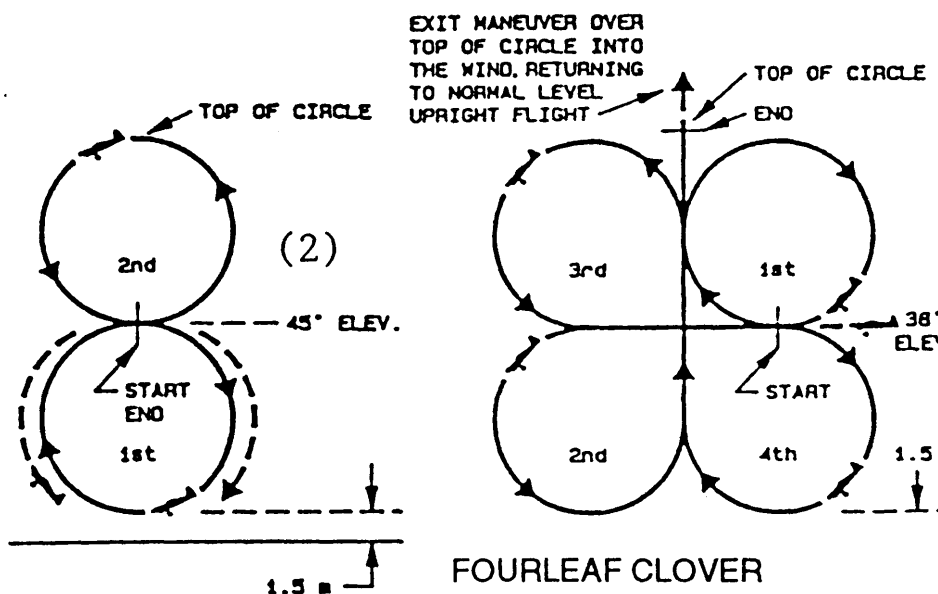
Pat Johnstons ritningar nu tillgängliga i Sverige!

Nu kan SLIS erbjuda Pats hela ritingskatalog. Priser är ännu inte spikade men kommer att ligga kring hundralappen för "enarksritningar" och ca 150 kr för "tvåarksritningar".

Ritningarna beställs genom SLIS sekreterare Jan Kossmann.

PAT'S PLANS LIST

1. Bearcat- 700 inch, 60 engine. Larger version, similar to Al Rabe's 46 sized stunter. Published in MA, March, 2000 by Pat Johnston, with latest updates and better wing.
2. Epiphany- 707 inch, 60 engine. Beautiful, classic look with an elliptical wing.
3. Impact- 688 inch, tuned pipe setup by Paul Walker. ACAD version with a built up wing shown.
4. Flite Streak- 400 inch, 35 engine. George Aldrich design on ACAD.
5. Hellcat- 700 inch, 60 engine. Similar to Bearcat above, by PSJ
6. ME109- 560 inch, 40 engine. Actually BF-109f-4b. Evolved from P40K kit by RSM.
7. P40K- 560 inch, 40 engine. Super flier. Kitted by RSM. PSJ design.
8. Sentimental Journey- 680 inch, 60 engine, by PSJ. The look of the Gee Bee 30's air racers.
9. Sentimental Journey 500- 500 inch, 25-35 engine by PSJ. Profile. Perfect with an OS25FP.
10. Shark 402- 402 inches, 35 engine by PSJ. Profile killer flier. Perfect with OS25FP.
11. The Chief- 595 inch, 35 engine. Bob Palmer's old timer.
12. Cobra- 605 inch, 35 engine. Steve Wooley's classic I-Beamer.
13. Nakke- 598 inch 35 engine. Removable wing details shown, Juhani Kari's classic.
14. Clown- 200 inch, 15 engine. Copy of the PDQ kit. North West Circuit racing event.
15. Shark 45- 690 inch, 45-60 engine. Lew McFarland's classic.
16. Gee Bee R-2- 580 inch by PSJ, 45-51 engines, profile stunter. Published in MA, May 1996
17. P40K- 700 inch, 51-60 engine by PSJ. Pro stunt super competition, published in MA, Sept, 1999.
18. QED- 500 inch, 35-40 engine by PSJ, Profile Scale stunter. Great 30's look from the Gee Bee era.
19. Quickie 500 race plane for RC by PSJ. Great design developed over 15 years. Northwest winner.
20. Avanti 60- 665 inch, By Bob Barron, and presented by Tom Dixon. Bob's last iteration.
21. Nobler parts sheet. The ones not shown on the plans. Ribs, and formers.
22. Stiletto XL- 660 inch, 45-60 engines. Les McDonald design.
23. Spitfire- 740 inch, 60 engine by Windy Urtnowski. Published in MA.
24. Seafire- 740 inch, 60 engine, by Windy Urtnowski.
25. Strega- 740 inch, 60 engine by Windy Urtnowski.
26. Tsunami- 740 inch, 60 engine by Windy Urtnowski.
27. Cardinal 40- 582 inch 40-45 engine, profile by Windy Urtnowski. Kitted by Brodak.
28. Zero- 713 inch 60 engine Semi scale. Good looking stunter by Pat Johnston.
29. Nobler- 540 inch '57 green box version by George Aldrich
30. 1/2A combat- Hot 1/2A engines, 175 squares by Pat Johnston.
31. Chizler- 540 inch stunter based on the Nobler wing by Dick Mathis
32. Thunderbird- 560 inch stunter by Bob Palmer- early and '59 version
33. Smoothie- 540 inch stunter by Bob Palmer- Old Time legal
34. Ringmaster Imperial- 600 inch classic kitted by Sterling
35. P40B profile- 560 inch by Pat Johnston
36. Olympic VI- 560 inch by Bob Gialdini (Classic)
37. Charisma III- 620 incher, by PSJ, improved version of Tom Dixon's Charisma II
38. Jamison Special- 507 inch Old Timer by Bud Jamison
39. Valkyrie- 550 inch by Harold Price (Classic) Uses Crusader wing and tail.
40. Skylark- From Sterling kit by Ed Southwick. 35 or 46 sized versions, Classic.
41. P40K Mk II- 700 inch for Saito 4 stroke by Pat Johnston: more scale like than previous P40K
42. Bygone Times- 700 inch 30's looking stunter, radial engine, for Roy Trantham
43. Wildcat- 700 inch WWII fighter. For Bill Hummel, great looking plane.
44. Ringmaster- For 25/35. Original "S1" version from Sterling, Shows all ribs.
45. Challenger HLG- By Roy Higgs of Canada, with notes from PSJ
46. Ruffy- 540 inch classic by Lew McFarland, updated construction.
47. Dragon- 460 inch old timer by J.C. Yates
48. Avanti 53- 610 inch version for 45-53's based on the Bob Baron Avanti. Designed by PSJ
49. Oriental- 537 inch by Dee Rice with Dee's input and notes with modern trim accessories.
50. Magician- 480 inch by Jim Silhavy as kitted by Midwest with updates by PSJ
51. Magician -407 inch original by Jim Silhavy (1950's) before the kit Magician.
52. Cosmic Wind- from Goldberg. All new ACAD plans.



Nya semistuntregler 2004?

Det har ju under ett par talats om att förändra semistuntreglerna men inget har riktigt hänt. Förrän nu då jag kommer med ett förslag (som till stora delar bygger på det danska programmet). Synpunkter mottages tacksamt då det är min intention att försöka få fram en regeländring så snart som möjligt.

Varför? Jo, det har flera syften:

1. I dagens program får man välja en valfri manöver ur F2B-programmet. De flesta väljer liggande fyrkantåtta som även om den utförs dåligt ger höga poäng pga hög koefficient. Dess inverkan på slutpoängen är för hög!

2. Låt alla flyga samma program med bara (nästan) runda manövrar.

3. Utöka antalet manövrar, både till nöje för de tävlande och för att kanske få juniorerna att öva in fler manövrar.

Regler som F2B men skilda koefficienter för modeller med eller utan landningsställ. Dieselmotorer behöver ej vara försedda med ljuddämpare. Den tävlande behöver själv inte starta sin motor.

Förslag till program:

Startförberedelser
Start
Enkel wingover
3 Looping
Ryggflygning
3 Inverterad looping
2 Trekantlooping
2 Liggande åtta
2 Stående åtta
2 Överliggande åtta
Fyrklöver
Landning

Jämfört med dagens program är det 2 manövrer extra. Skall man få poäng för startförberedelser även om man inte startar motorn själv? I F2B vill ju vissa ta bort detta moment samt även tillåta starter. Antagligen för att flytta fokus till flygningen. Skall stående åtta vara med? Det är en manöver som kan avskräcka men samtidigt utmana. Och det går att göra en feg-stående-åtta.

Maila gärna synpunkter till mig på ingemar.larsson.vis@tele2.se

Ingemar Larsson

Världscupen i linflyg 2003

Flera svenskar har deltagit i årets världscup men dock utan några toppenplaceringar.

I Stunt hittar vi Ove Andersson på 36:e plats, Erik Björnwall på 41:a plats och Lennart Nord på 107:e plats bland de 185 deltagarna.

I Team-Race hamnade Kjell/Bengt-Olof på 32:a plats, Guffy/Ingemar på 55:e plats och Mats/Göran på 71:s plats bland de 89 lagen.

I Combat blev Lennart Nord 69:a och Mikael Sjölund 172:a bland 224 piloter.

Ingemar Larsson



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: windyu@aol.com
www.windyurtnowski.com

Sekreteraren fattar pennan

Hej på Er alla! Vi befinner oss mitt i byggsäsongen när dessa rader skrivs. I tider när det går att köpa färdigbyggda modeller av världsklass för alla linflyggrenar så bygger nog de flesta svenska stuntflygarna fortfarande sina egna modeller. Själv tycker jag att det en stor del av tjustringen med vår sport att varje höst, när sista tävlingen för året har flugits, få krypa in i garaget och börja bygga nästa års SM-vinnare. En del av den gångna flygsäsongens vunna erfarenheter ska utvärderas och användas. Detta kan ske genom införlivning i ett nytt flygplan men kan även ske genom modifiering av en befintlig kärra eller genom förbättring av nödvändig kringutrustning.

Om Du inte har tid eller lust att bygga en helt ny kärra så kanske Du har insett ett behov av fler trimmöjligheter hos det gamla flygplanet, t.ex. justerbara trimtabbar, roder, roderstång, utledare och ytterviktstygbox eller kanske ett "Rabe-roder". Flera av dessa detaljer låter sig relativt lätt i efterhand byggas in i ett flygplan. När Du ändå håller på att skära i kärnan kanske det är dags med en ny finish/klädsel.

Motorer är roligt! Kanske det är dags att nästa flygsäsong pröva en ny rova i ett gammalt flygplan. Använder Du en "modern" motor (läs - en RC-motor t.ex. OS FP, OS LA, Magnum) kanske Du kan pröva köra den med högt varvtal och en propeller med låg stigning nästa säsong. (Kom ihåg att notera nålinställning, propeller mm. som fungerade den gångna säsongen ifall Du vill gå tillbaka till det gamla sättet att köra motorn på.) Stänger motorn av dåligt när soppan tar slut? Löd en ny tank.

Om Du är nöjd med Ditt flygplan, varför inte se till att fältutrustningen är tiptop nästa flygsäsong. Bygg en ny meklåda med hållare för alla nya verktyg Du fick i julklapp. Kanske Du har insett att de saker Du oftast behöver ligger längst ner i den befintliga meklådan eller kanske inte ens finns i meklådan. Jag kan rekommendera användandet av en särskild startlåda, som bara innehåller det nödvändigaste för att start motorn. Min innehåller bränsledunk med pump, glödström, reservglödstrift, glödstrifts- och propeller Mutternyckel. Vad sägs om att bygga ett antal justerbara handtag? Om inget av ovanstående lockar kanske felet ligger i att Du inte har någon inspirerande byggmiljö. I så fall

kanske denna vinter ska utnyttjas för att iordningställa en permanent bygghörna alternativt att städa och inreda Din bygglokal så att den är redo för byggsäsongen 2004/2005.

Förutom att det finns mycket att lära sig så tjänar surfande bland linsajterna som inspiration för nästa flygsäsong. Min favorit är dis-

kussionsforumet Stuka Stunt Works Control Line Message Board på www.clstunt.com. Som Du kanske vet så genomgår F2B-reglerna en revision för tillfället. Är Du intresserad av att följa med i diskussionerna så sker dessa på www.rcmodely.sk/Controlline.

Eder sekreterare Jan Kossmann

AEROPRODUCTS

"WORLD CLASS STUNT PRODUCTS"

Precision Stunt Engines (Stock & Reworked)
Stuntcraft Foam Wings, Stabs & Other Components
Bolly Props & Pipes, Complete Line
Custom Kits, Old Time, Nostalgia & Modern
Plans, Mufflers, Aluminum Gear, Hardware, etc.

Randy Smith
1880 Scenic Hwy
Snellville, GA 30278
(770) 979-2035 Voice
(770) 985-5085 Fax &
Order Line

SEND \$3.00 FOR CATALOG & PRICE LIST

SLIS Produkter till salu

Beställs från sekreteraren Jan Kossmann, Alice Tegnérsv. 7, 146 38 Tullinge, tel 08 778 42 82, alt. via e-post katta.jan@tele2.se

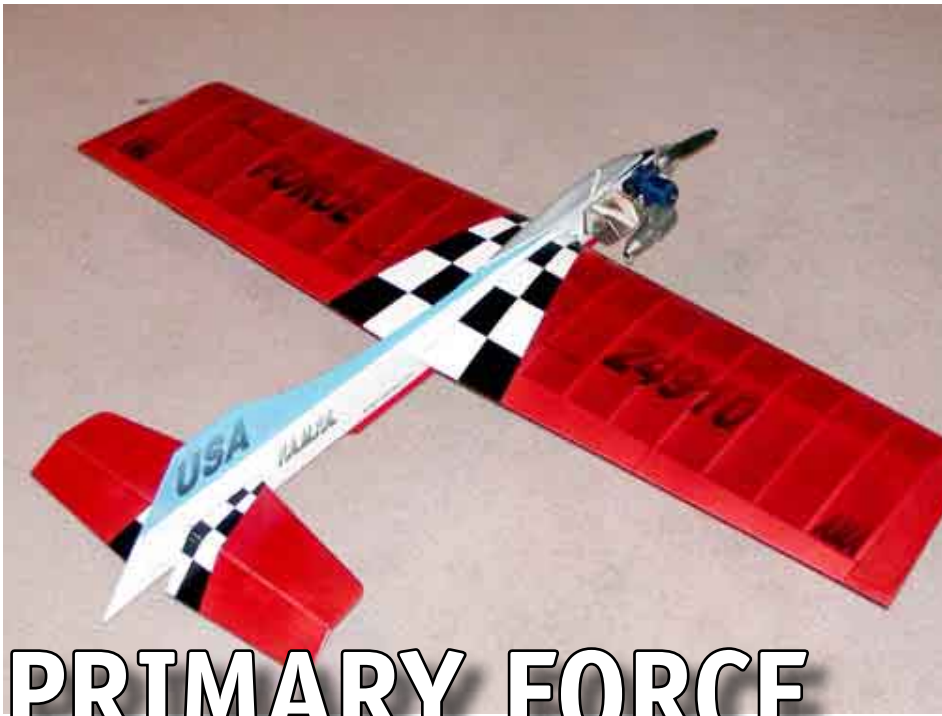
Motorer

Stuntmotorer (endast 2st kvar) Discovery Retro 10 cm³ långslagiga, tystgående och bränslesnäla tävlingsmotorer med bakutblås. I priset ingår förutom motorn ljuddämpare, spinner, tank och 2 st propellar. Ett sådant komplett drivpaket, som bara behöver köras in och sedan är redo för stuntflygning på högsta nivå kostar endast 2350 kronor/st + ev. frakt

Ritningar till stuntmodeller

Passa på! Priserna, som inkluderar frakt, är fortfarande oförändrat sedan SLIS införskaffade dem.

Excalibur	.35-.40	Profilkärra av Dick Mathis 1973	60 kronor
Geni	.46	Cellplastvinge, Jim Armour 1980	70 kronor
Pretender	.19	Profilkärra med rak vinge, Dick Sarpolus 1979	55 kronor
Miss Dara	.35-.40	Profilkärra av Allen Brickhaus med frigolit-alt. sprygelvinge, 1982	60 kronor
Rogue	.49	Cellplastvinge, Bill Simons	70 kronor
Rookie	OS Max.35	Profilkärra med uppbyggd nos och stående motor. Don Winfree, 1983	60 kronor
Spirit of Saginaw	OS Max.35	Profilkärra för ex.vis OS Max.35 med nosstall och pilformad vinge. Dick Pacini 1973	60 kronor
Starduster	ST.46	Cellplastvinge, Ed Capitanelli 1978	70 kronor



PRIMARY FORCE

New generation stunter



Flight performance you've never experienced in a flapless design!

You can build a PRIMARY FORCE from scratch or from a kit!

PRIMARY FORCE PLANS (2 sheets) - \$20.00 including shipping.

PRIMARY FORCE LASER-CUT KIT - \$65.00 plus \$5.00 Shipping

The plans for the "Primary Force" are professionally drawn in CAD and reproduced on a copier that has less than .0625 distortion in 48". This type of copier is not cheap but it is the best. The plans consist of two separate sheets. The main plan is 36" x 48" with all the pertinent information. The second sheet has all the necessary parts printed on it to build the model. Simply cut out the parts from the printed sheet and apply a thin coat of 3M 77 spray glue to the back of the

printed part. Press the print onto a piece of balsa wood and cut out the part.

This kit is unique in that 95% of the airplane is laser cut. This will be what I call a "long kit".

All parts the laser-cut parts are included, but no sheeting, stick wood, or hardware.

Here's a list of exactly what you get in the kit:

- Laser Cut: Fuselage
- Laser Cut Plywood Fuselage Doublers
- Laser Cut Wing Ribs
- Laser Cut Main Beam Spars
- Laser Cut Plywood Spar Doublers
- Laser Cut Stabilizer
- Laser Cut Elevators
- Laser Cut Fin and Rudder
- Laser Cut Tip Weight Box
- Laser Cut Adjustable Leadout Guide
- Full-Size CAD Drawn Plans (2 sheets)
- Instruction Book

Wing Span: 51 in.
 Wing Area: 502 sq. in.
 Length: 40"
 Weight: 35 oz.
 Wing Loading: 10 oz./sq.ft.
 Finish: Polyspan and Sig Dope

The prop is a Bolly 9.5" x 4.5" re-pitched to 3.75"
 The engine is a stock OS .25 LA, using the stock muffler that came with the engine.
 The tank is a GRW 3 ounce uni-flow tank (300U) that is mounted 1/4" above the centerline of the engine.

I have tried several different line lengths, but the best length so far has been 58' from eyelet to eyelet. This setup will give you lap times of 5.1 to 5.2 seconds. This is a very comfortable lap time allowing plenty of time for each maneuver. The line tension of this puppy is steady throughout the pattern with a clean crisp corner with no sign of hopping and/or wobbling.

I stand behind the quality of each kit 100%. If you are not satisfied, return the kit, and I will refund your money.

To order the plan set or the kit, send a check or money order to:

Mike Pratt
 199 Glenrose Dr.
 Pueblo West, Co 81007
 Ph: 719-647-0541
 Email: mikeypratt@mindspring.com

Verktygstips:



Jiggar för att bocka piantråd (landningsställ) och plåt (tankar) är ovärderliga att ha. Dessa är av fabrikat Rudolf Ross.



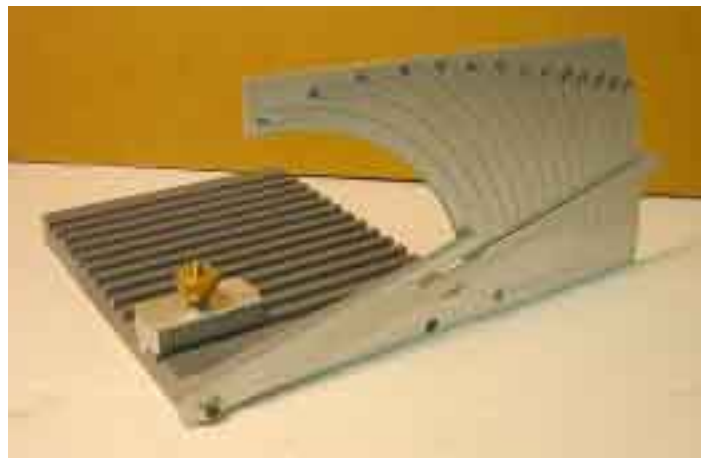
Mäter man propellern måste den också balanseras. Faran med en sådan mätare är att man upptäcker hur obalanserade många köpepropellrar är.



Klämmor och tvingar i alla dess former är ett måste.



Dunka och slå måste man göra. Ut och såga upp en bit järnvägsräls. Utmärkt både som stöd och tyngd vid t ex limningar. Att montera ett minis-täd och ett litet skruvstycke på en plankbit gör de mer lättanvändbara. En hållare med griparmar hjälper till när ens egna förmågor inte räcker till.



Hur skall man kunna mäta stigningen på sin propeller om inte med en propellerstigningsmätare.



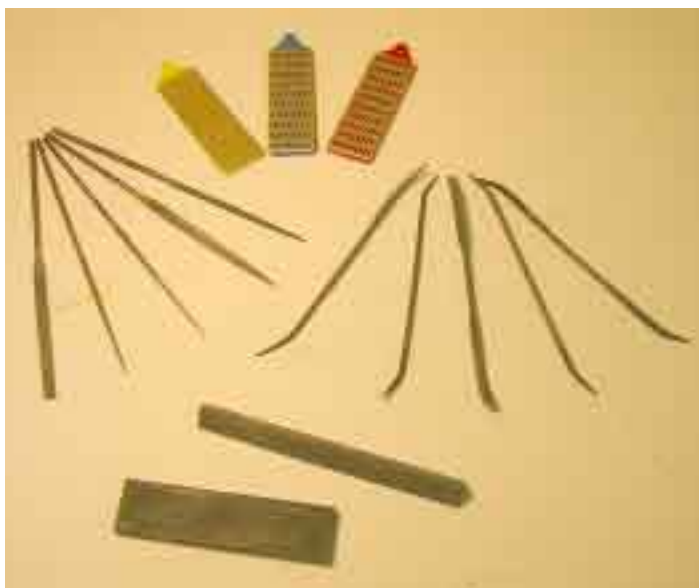
Hur böjer man ett rör snyggt utan att det går av? Jo, genom att använda en rörböjarsats. Kapar små rör gör man bäst med en rörkapare. Hål för rodergångjärn görs elegant med verktyg som både hjälper till med centreringen och att få ett fint hål.



Sandpapper högt och lågt. Det går utmärkt att hitta på egna hållare samt limma dit sandpapper. Många svåråtkomliga ställen blir lättåtkomliga med udda konstruktioner. Vill man ha ett plant slipunderlag är en bit av en fönsterbräda av marmor utmärkt.



Hållare för t ex nålfilar och borrar finns att köpa i järnhandeln. Egna passbitar gör man lätt av 10x10 och 12x12 järn eller rundjärn. Kapa dem i t ex 5 cm längd så blir de användbara på alla led. Medbringaravdragare skonar motorn när den skall tas isär. Gripklo är bra för att hålla saker medan mansätter fast dem. Propellerbroschen tar på ett bevämt och korrekt upp hålen i propellrarna.



Nålfilar i alla dess former för att komma åt. Diamantbrynen och arkansasstenar för finare sliperier.



Hur man klarade sig innan en minidrill inköptes är idag svårt att förstå. Allehanda slipstift och skivor finns som tillbehör.



Konstiga petmojar och borstar kommer alltid till nytta då man vill komma åt på svåra ställen.



Något att blanda i, något att sila i, något att kleta med samt en skål med magnetbotten. Tänk att tappa en hel skål med skruv och knappnålar på golvet bara för att finna att allt sitter kvar i skålen!



Pincetter, kanyler, sprutor och knappnålar.

Hobbymässan 1-2/11 2003

Helgen den 1-2 november pågick Hobbymässan vid Frescati i Stockholm och vi passade då på att göra lite reklam för linflyget. Göran Olsson hade ordnat lite och tillsammans med Lars-Erik Borg och hans 4 ungdomar från Linköpings-Eskaderns ungdomsektion, Bigglesklubben, klippt och hägnat in en gräscirkel precis utanför mässhallen. Bigglesjuniorerna, som vi får hoppas dyker upp nästa år och tävlar i semistunt, uppvisningsflög sina MVVS-dieseldrivna Linusar medans Gustav Odh och jag från MFK Red Baron stod för prova-på flyget i form av våra 1,5cc dieselcombatmodeller. Intresset var tämligen stort och särskilt Gustav hade fullt sjå att instruera och hjälpa till vid handtaget.

Över 50 personer, unga som gamla provade på. Fantastiskt roligt var att se dessa äldre linflygare kaxigt greppa handtaget, flyga några varv, göra nån looping för att sen snabbt räcka över handtaget till Gustav och omedelbart ramla raklänga i leran av yrsel. Gustav stod lugnt still och gjorde åttor medan han förklarade vad som var upp och ner för de yra männen som med spastiska ben och armrörelser pressade ansiktet ännu djupare ner i leran.

Det var kul det, men lika kul var de yngre som ofta kunde flyga själv redan efter några få varv. Åldern tär.

Utöver prova-på körde Mats Bejhem och Micke Sjölund några heat Slow Combat som blev mycket uppskattat.

Själv rev jag av några Stor Stunt-omgångar med den gamla Noblern, vilka var lika uppskattade de. Mässhallen hade sina stora portar öppna mot gräscirkeln så folk kunde ganska enkelt ta sig ut och titta. Det gjorde man också, i ganska stora antal dessutom. Särskilt vid soloflygningarna med FAI-combatkarrör då praktiskt taget hela mäss-hallen klev ut och glodde.

Vi var alla mycket nöjda, för att inte säga själv-goda, över vår insats och ser närmast fram emot två helger i början av december då vi från Red Baron återigen ska uppvisningsflyga och ha oss, då på Gärdet i Stockholm.

Flyget fyller hundra år och det ska Tekniska Museet uppmärksamma. Med vår hjälp.

Hälsningar, Lelle Nord





Bygg en tank!

Här kommer ett mycket enkelt sätt att göra en enkel och lätt tank som kan användas med dieselmotorer. Börja med att prata med alla Du känner och bed dem att spara de burkar de använt för att smörja billåsen nu i vinter. Har Du tur blir det en kall vinter där många burkar går åt.....

Alternativet är att skaffa burkarna innan de fylls med låsolja.

Sedan skaffar man 3 mm rör av aluminium eller koppar. Se till att Du får tag i alu som går att böja. Får man tag i mässingrör är det risk man behöver värma dem för att lyckas.

En rörböjarsats är aldrig fel att använda. Se bild.

Man förser tanken med två rör; Ett för matningen och ett för luftinsläpp/påfyllning. Hålet i burken görs med en syl. Böj till rören och rugga upp ytan med sandpapper. Rugga också upp ytan på burkens ytor där man skall limma.

Limma sedan dit rören med epoxi. Använd en bakvänd klädnyppa för att hålla rören på plats under limningen. Vid första limningen skall man bara fästa upp rören medan man vid följande limningar fixerar dem ordentligt (både där de går igenom burksidan och inne i burken). För matningsröret gäller att det skall sluta i mitten längst ut i tankens bakkant (se bild, I). Gör en liten (obs liten!) slits i röret så att motorn kan suga bränsle. Luftningsröret skall sluta i mitten längst ut i tankens framkant (se bild, II).

Limma inte så mycket att rören limmas igen!

Gör sedan ett lock av tunn plåt. Själv använder jag offset-plåt som är tunn och styv. Genom en enkel stans (se bild) bockas den till. Innan locket limmas på måste man på tankens utsida göra ett märke (streck) där matningsröret slutar inne i tanken (se bild). Vid montering i modell måste denna markering ligga mitt i modellen annars kommer motorgången att bli olika i plan- respektive ryggflygning.

Efter att locket limmats på måste man kolla att tanken är tät och sedan är det bara att använda den.

Då det är många lim-moment med epoxi är det vettigt att göra 10 tankar i stöten. Det är vad man hinner med per blandning av 5-minutersepoxi.

Den färdiga tankens vikt skall ligga på 10-15 gram (lite beroende på vilken burk man utgår ifrån) vilken är ca 1/3 av en normal mjuklödd plåttank.

Låsoljeburken passar med råge till en 2,5 cc motor men är för stor för en 1,5 cc. Där får man leta efter en mindre burk (film- eller medicinburk).

Använd inte denna tank ihop med glödsticksbränsle. Varför säger jag inte!



Närbild: Piptunnel

