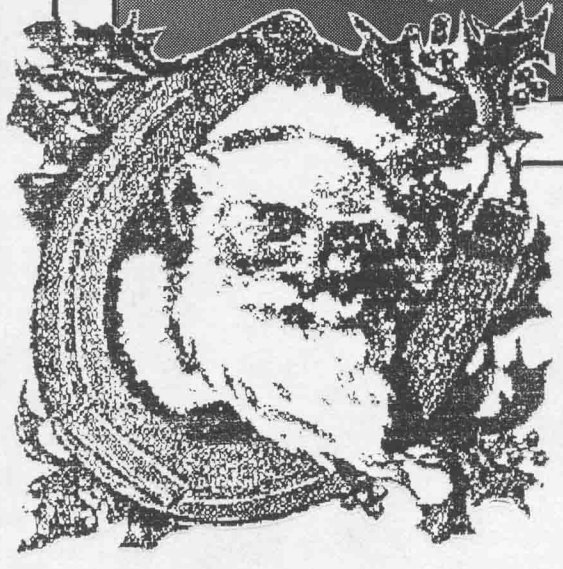
Nyhetsblad för **LINA** svenskt linflyg

Medlemstidning för Sveriges Linflygares Intressefrämjande av Stunt

Super-Julnummer!



Ur innehållet bl a:

Bland Koefficienter, Poänger och Produkter
Stunt och Strykjärn
SM-reportage
På Mitten: Femton Fruktade F2B-Finalister
Combat- Vacheslav och Boris
Stunt- Jojjes Original
Ritningar
Skvaller
med mera julläsning!

God Jul och Gott Nytt År!

Nr 3–90

LINA med SLIS-bulletinen är ett nyhetsblad för medlemmar i Sveriges Linflygares Intresseförening för Stunt (SLIS).
Bladet behandlar alla ämnen inom linflyget. Syftet är bl a att bidra till linflygets utveckling genom att sprida kunskap, förmedla nyheter från utlandet, publicera ritningar samt informera om tävlingar och resultat.
Vi sätter en ära i att inte censurera eller beskära inkomna bidrag utan bidragsgivarens medgivande.
LINA utkommer med 3-4 nummer per år.
Bidrag till tidningen skickas till redaktionen, adress nedan.
Medlemsskap i SLIS kostar 50:- per år. Postgiro: 96 34 51 - 0

Adresser:

Ordförande region öst/nord
Willy Blom
Evalundsvägen 40
138 00 Älta
Tfn 08 - 773 32 72

Ordförande region väst/syd
Lars-Åke Andersson
Hembyggarevägen 9
416 76 Göteborg
Tfn 031 - 26 25 37

Redaktör
Lars Roos
Slussgatan 6
231 62 Trelleborg
Tfn 0410-10283 Efter 19:30
TACK!

Tryck, distr. och kassör
Öve Andersson
Åsgatan 2C
724 63 Västerås
Tfn 021 - 13 17 42
säkrast vardagar 17 - 17.45 eller efter 21.30

Hej! LINA 3 - 90

Är det inte trevligt att det dimper ner något annat än räkningar i brevlådan då och då?? Den här gången damp LINA nr 3 ner.

Så här års kan det väl vara läge att säga några ord om den gångna flygsäsongen. Om den kan väl sägas att den varit mycket bra med fint VM och SM, inga inställda tävlingar så vitt jag vet, hyfsat flygväder, Galax-trofe, internationell combat i Väsby mm mm. Grattis förresten, Magnus Odsjö, som kammade hem första omgången av Galax-trofén! Visst har GT tillfört stunten något positivt! Kanske övriga klasser borde satsa på något liknande?

Nu ska vi titta framåt litegrann! Det är nämligen dags att betala medlemsavgiften! Använd bifogade inbetalningskort!(NU) För Du tänker väl vara med i detta förträffliga gäng även i fortsättningen eller hur?? Var noga med att ange rätt adress och gärna telenr. Medlemsregistret bör ju vara så komplett som möjligt. Detta register kommer för övrigt att läggas upp på Pelle Petterssons (SLIS-medlem, linflygare, stuntdomare samt nybliven innehavare av segelflygcert!) hemdator, därmed fixas självhäftande adresslappar och andra finesser på ett enkelt sätt. Han som drar det tyngsta LINA-lasset, dvs Ove A, blir därigenom något lite avlastad. Han har rätt mycket jobb innan han kan lämna in tidningshögen på posten. (Just precis, man får inte slänga föreningspost på vilken gul låda som helst!) Att vara redaktör däremot är inte så ansträngande och ganska kul faktiskt! Tänk på det Du som kanske tänker ta över i framtiden!

Fortfarande tycker jag inte LINA gör skäl för namnet! Stunten dominerar....någon borde..... nä jag ska inte tjata om det nu när det snart är jul och allting. Vadå? När nästa LINA kommer? I början av februari var det tänkt. VÄLKOMNA med text och foto! I år hann vi bara med tre nummer, nästa år blir det fler.
Special Thanks till alla som hjälpt till med "årgång 90"! Visa gärna tidningen för modellflygkompisarna och värva några nya själar! Som avslutning vill jag uttrycka en förhoppning att alla drar iväg till posten direkt och slänger in 50-lappen! En sak till: HA EN KUL JUL! Det tänker jag ha! Vi hörs!/

Videofilmen från EM-89 är nu klar. Den presenterar linfygets olika grenar Stunt, Combat, Team Racing och Speed på ett mycket instruktivt sätt av deltagare från EM-tävlingen.

Vill du låna den går det bra, hör av dej till:

Gert Assermark
Vallgatan 9
643 00 Vingåker
0151-10114

1989 EUROPEAN CONTROL·LINE MODEL FLYING CHAMPIONSHIPS

OMSLAGET:

Windy Urtnowskis "F 16" från 1984. Konstruerad av "Big Jim" Greenaway, en s.k. "L-J"-maskin. Stora flaps, 30% av vingytan. Flapsen gör mindre utslag än höjdrodret. Motor ST 60, lättad åtminstone på utsidan. Huvudställ av titanplåt. Nosstället fastsatt direkt på motorn.(Dämparfästhålet samt surrning runt cyl. toppen.) Vingbalk av kolfiber. Allt för att spara vikt. Foto: Urtnowski.

Resultat från GALAX OPEN
F2B **1990-09-15 på F18 Tullinge**

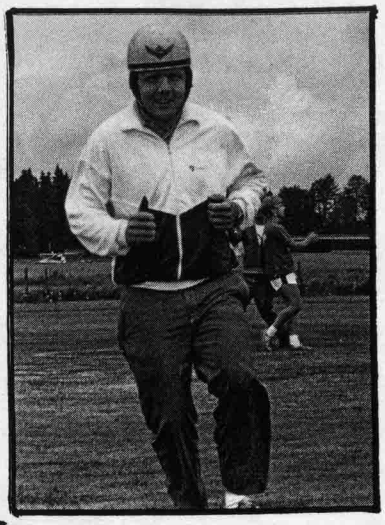
			I	II	III	S:A
1.	Magnus Odsjö	MFK Galax	1264	1291	202	**2556**
2.	Stefan Lagerqvist	Kungsbacka MFK	870	1155	------	**2025**
3.	Johan Isacsson	Västerorts RC	835	881	707	**1716**
4.	Henrik Odsjö	MFK Galax	1151	-------	--------	**1151**

Bidrag till nr 1-91 senast mitten av januari! Tack!

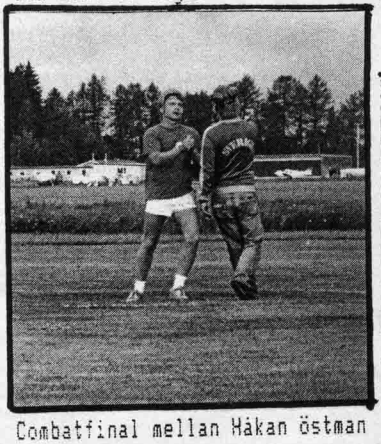
SM-90 i VÄSTERÅS!

GULD OCH SILVER TILL VFK I LINFLYG-SM

Som AROS 1000-årsfirandets höjdpunkt hölls SM i linflyg på Johannisbergs flygplats 18-19/8. Årets bästa deltagande med hela 42 startande fördelade på 5 klasser.
Enligt Polmans dystra förutsägelse skulle lincirkeln bli en del av Mälaren, men som vanligt hade han fel.
Solen värmde gott, och alla flög som aldrig förr, både högt och alltför lågt.



Göran Fällgren kan inte sluta trampa...



Combatfinal mellan Håkan östman och Bengt-Åke Fällgren

F2A=SPEED=Hastighetsflyg
Den spännande klassen att hinna runt en pinne fortast möjligt.
Den snabbaste pinnsnurraren blev Ove Kjellberg från Stockholm med nytt personligt rekord på 271,2 km/h.
Tätt efter, också med personligt rekord kom VFK:s snabbaste flygare Per Stjärnesund med 268,2 km/h.
På tredje plats kom Göran Fällgren som i första omgången hade ett Svenskt rekord på gång, men han lyckades inte fullfölja alla 10 varven pga för dålig fräs på pinnen, förlåt jag menar benen.
Ett klippkort på Oxelösunds gym rekommenderas. Gert Assermark får öka vikten i provdragningen så linorna blir 2dm längre. Då klarar han nämligen gränsen för linlängd 15,92 m.

F2B=STUNT=Konstflyg
Som uppvärmning för domarna skulle Erik Björnvall från Lycksele flyga, men där hände det som inte får hända. Eriks bränsle tog slut innan han var färdig med sista manövern (12 st.), så han får ringa till KA i Härnösand och beställa en ny Magnumbyggsats.
Annars rullade Stunttävlingen på som vanligt, det vill säga Ove Andersson VFK SM-segrare för, ja frågan är om ens Ove klarar av att hålla reda på för vilken gång....
Det är åtminstone femtielva.
För övrigt har Ove satts irra omkring på IKEA, på jakt efter ett nytt vitrinskåp.
Mängen grattis till Ove !

F2C=TEAM RACING=Lagkapptävling
De enda farkoster som är undantagna från dieselbeskattning.
Nytt för i år var att sju lag kom till start, förutom de sex stadigvarande infann sig Mats Bejheim/Göran Olsson i cirkeln för att tampas om guldet.
Efter sexhundra varvs trampande varav finalen var på tvåhundra varv så stod Jan "Gulfy" Gustavsson/Gunnar Härne Solna MSK överst på prispallen mec tiden 7,35 minuter.
Bästa heat tid 3.35.8 lyckades Andersson/Ahling från MFK Galax med.
Ett stort tack till grillkungen Göran Rylin från Svenska grillsportförbundet som kom direkt från SM i grillning i Dalarna till Team Racing domarjobbet, och skötte även det perfekt utan kolning.

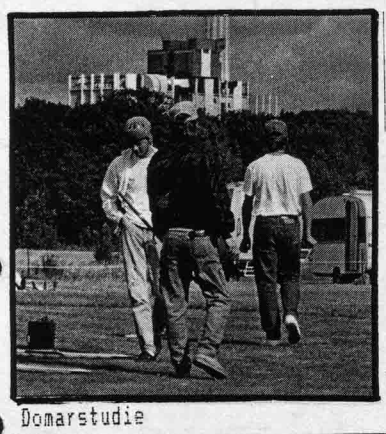
F2D=COMBAT=Stridsflygning
En lugn tillställning med endast 7 st deltagare, men desto bättre kvalité.
Efter omlottning av andra omgången pga arrangörsmiss, kom tävlingen igång och flöt bra under Kaj Johanssons ringrostiga ledning och en evigt enig Västeråsjury bestående av gamla combat-och friflygare.
De värsta snöfallen har uphört i combatcirkeln därför att utvecklingen har gått mot balsa och breda videoband(mylar)-klädda modeller som blir både lätta och starka.
Vinnare till slut, efter omflygning av finalen mot Bengt Åke Fällgren blev Håkan östman på bättre pepp.
Kanske satt peppen kvar från VM i Frankrike.

LINDANSEN
I samband med SM flögs även riksfinal i lindansen, där de nya mästarnamnen inom Svenskt linflyg bör komma.
Ett stort grattis till Björn Blom från Elta som efter en svag inledning bättrade sig betydligt efter hand och slutade överst på prispallen.

BANKETT
En mycket trevlig bankett avhölls på lördagkvällen med ett sjuttiotal gäster som åt och drack.
Efter maten visades en videofilm från lin-VM i Frankrike, plus att Ove visade sina diabilder från samma tillfälle.

SUMMERING
Vi från arrangörshåll vill på detta sätt tacka funktionärer och sponsorer som har gjort detta trevliga SM möjligt:
VFK mfs medlemmar
Inlånade funktionärer
ABB ROBOTICS, Västerås
ABB GENERATION, Västerås
NATANS HOBBY, Värö-Backa
AROS HOBBY&LEK, Västerås
NORWEGIAN MODELLERS, Västerås
MODEL-CRAFT, Malmö
OUTOKUMPU COPPER, Västerås

Per och Conny



Domarstudie

Utslagen Tomas Wisur under avslagen Combattävling

Stuntman Erik Björnevall

Stuntkärra som lågsniffar över bilparkeringen

TACK! till Kristian Berggren & Co för bidraget! (VFK)

Följande stod att läsa i senaste STUNT NEWS (40):

"F2B, OR NOT-TO-BE?....THAT IS THE QUESTION".

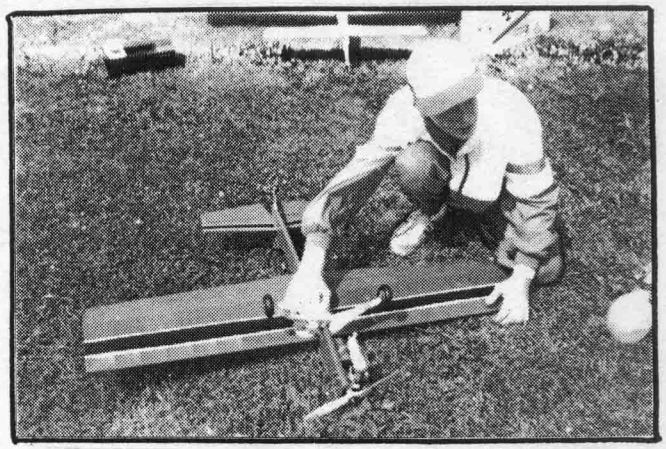
"Trist att behöva rapportera att en del ganska allvarliga klagomål har framlagts angående VM-90.
Det har sagts att bedömningen i klass F2B var som bäst inkompetent och som sämst oetisk.
Specificerat; överstora manövrer-närmande sig 80° gavs tydligt och klart högre poäng än de som flögs på eller nära den stipulerade 45° nivån.
Vidare blev en amerikansk lagmedlem tillfrågad av en domare;"hur kan ni förvänta er att vinna när det inte finns några amerikanska domare här?"
Dessutom (läs noga här) rapporteras det att strax före sista finalomgången sågs domarna strosa bort för att studera resultattavlan. Dra era egna slutsatser...
Vi vill gärna höra ifrån flera av de tävlande samt åskådarna.
Vi vill också gärna ha vår CIAM-representant Doc Jacksons åsikt.
Allra helst vill vi höra av domarna..."

Är det verkligen så här dålig kompetens och disciplin på den internationella nivån?? Vad säger de svenska deltagarna? Hör av er till LINA!/Red./

Två tredjedelar av det svenska stuntlaget,dvs Andersson och Ekström tittade in på redaktionen strax innan överfarten till Travemunde. Fullpackat med 4 ST 46-drivna stuntplan!

FÖDDE

Den värderade SLIS-medlemmen och stuntflygaren Erling Linne´och hans Christina fick en dotter(3,8kg) i slutet av augusti! Gratulerar och lycka till önskar redax och säkert alla LINA-läsare också!



Stefan Lagerquist torkar av Twistern efter väl förrättat värv vid Windmill-90.

VEM FLÖG VAD I STUNT-SM 90??

Ove Andersson Shark 45/ST 46

Åke Nyström Genesis/OS 40 FSR

Staffan Ekström Spectrumvariant/ST 46

Erik Björnwall "Clark Kent"/Fox 35

Ingvar Abrahamsson Super Chipmunck Fox 35

Magnus Odsjö Banshee/OS 40 FP-S

Stefan Lagerquist X-ter (Nobler) Fox 35

Jan Berndtsson Rogue/ST 60

Adam Steineck Noblermod/OS 40 FP-S

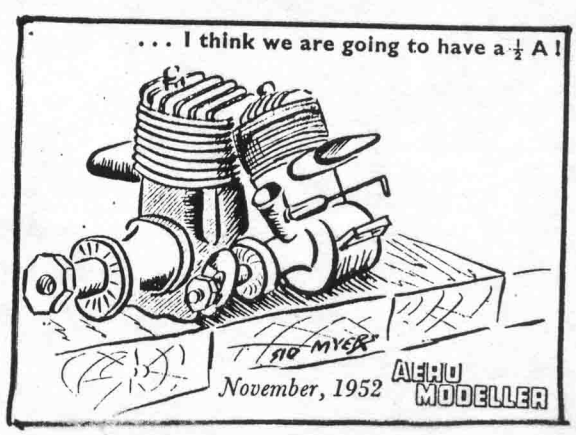
Henrik Odsjö Banshee/OS 40 FP-S

Johan Isacson Miss BJ/Magnum 40 GP

Lars Eriksson Banshee/Fox 35

(Avslöjare: A. Steineck)

VEM är mannen i mitten??
Det har vi frågat oss ett tag nu. Men nu är Du avslöjad! Tack vare Willy Blom som bestämt påstår att Du heter Jan Ossfeldt!
Tyvärr, inget pris till WB heller!



STUNT-SM 1990-- några intryck.... av Adam S.

Stunten, liksom övriga klasser inklusive Lindansfinalen, ägde i år rum på Johannisbergsfältet i Västerås. Vädret var bra; svag om än lite kyttig vind ibland, samt växlande molnighet. Bra deltagarantal; hela 12 st kom till start i F2B.

Uppvärmningsflygning utfördes av Erik Björnwall, som hade oturen att få motorproblem i urgången av fyrklövern med helkvadd som följd. Synd på en snygg kärra. (Black Magic, Magnum-modifikation.) Lyckligtvis hade han "Clark Kent" med sig som reservmodell. Detta var för övrigt tävlingens enda kvadd.

Första och andra omgången avverkades utan några större missöden, dock dog Stefan Lagerqvists motor direkt efter start i första flygningen. Vi hittade aldrig orsaken, efteråt gick den perfekt, typiskt. Ove tog ledningen från första start och behöll den sedan. På lördagskvällen visades video och diabilder från VM i Frankrike, mat och dryck serverades till hungriga linflygare dessförinnan. För övrigt begrep jag mig inte på färgen på Bill Werwages kärra- senapsgul!

På söndagen flögs den sista omgången utan intermezzon men det blev strid om tredjeplaceringen mellan Staffan Ekström och Erik Björnwall. Janne Berndtsson fick för snabb motogång och flög ett "speed- stuntprogram". Sammantaget blev årets Svenska Mästerskap en trevlig och välorganiserad tävling som jag gärna skulle åka på en gång till! Tack för ordet!/A.S. Kba MFK/

KORT RAPPORT FRÅN FINSKA STUNTMÄSTERSKAPEN.

"I den kyliga gryningen möttes de väldige kämpar från Finland, Sverige och Estland för att göra upp om Finländska Mästerskapen i F2B.
Plats: Malmi sportflygplats, Helsingfors. Datum: 26/5-90.

RESULTAT:

			Poäng
1.	Elias Mayer	SF	6341
2.	Lasse Aaltio	SF	6185
3.	Kari Järvinen	SF	5702
4.	Conny Åquist	S	5135
5.	Risto Nerman	SF	4098
6.	Kai Karma	SF	3658
7.	Kerkko Kehrävou	SF	2766
8.	Einar Axel	Estland	1472

Noterat om tävlingen:
Mycket trevliga finländare kom och tog i hand, alla var glada att se utlänningar på tävlingen.
Om vi kunde bli tre tävlande från Sverige respektive Estland till nästa års FM kunde det bli lagtävling!
Det här var årets enda stunttävling i Finland. Ni hänger väl med nästa år???

Hälsningar/ Conny Å.

SLUTSTÄLLNINGEN I GALAX-TROFÉN 1990

GRATTIS MAGNUS!!

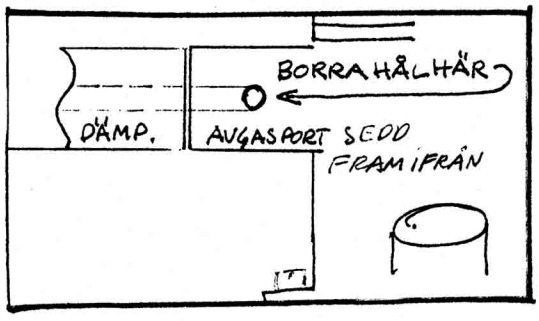
1.	Magnus Odsjö	MFK GALAX	7	10	7	6	6	8	10	**42**
2.	Stefan Lagerqvist	Kungsbacka MFK	9	0	6	9	4	6	9	**39**
3.	Henrik Odsjö	MFK GALAX	6	9	5	7	0	9	7	**38**
4.	Ove Andersson	Västerås FK	0	0	10	0	10	0	0	**20**
5.	Conny Åhqvist	Kungshamns MFK	10	0	0	0	0	10	0	**20**
6.	Åke Nyström	Vallentuna MFK	0	0	9	0	9	0	0	**18**
7.	Jan Berntsson	AKMG	8	0	0	0	3	7	0	**18**
8.	Johan Isacsson	Västerorst RC	0	8	0	0	1	0	8	**17**
9.	Erik Björnwall	MFK Vingarna	0	0	8	0	7	0	0	**15**
10.	Adam Steineck	Kungshamns MFK	0	0	0	5	2	5	0	**12**
11.	Alf Eskilsson	Kungsbacka MFK	0	0	0	10	0	0	0	**10**
12.	Staffan Ekström	MFK Kometen	0	0	0	0	8	0	0	**8**
13.	Lars Roos	Trelleborgs MFK	0	0	0	8	0	0	0	**8**
14.	Staffan Hovmark	ÖSFK	0	7	0	0	0	0	0	**7**
15.	Ingvar Abrahamsson	Ronneby MFK	0	0	0	0	5	0	0	**5**

Kommentar: Resultaten i fem av de sju deltävlingarna räknas in i det sammanlagda resultatet.

RANDY SMITHS AEROPRODUCTS...

* KOLL... RAPPORT

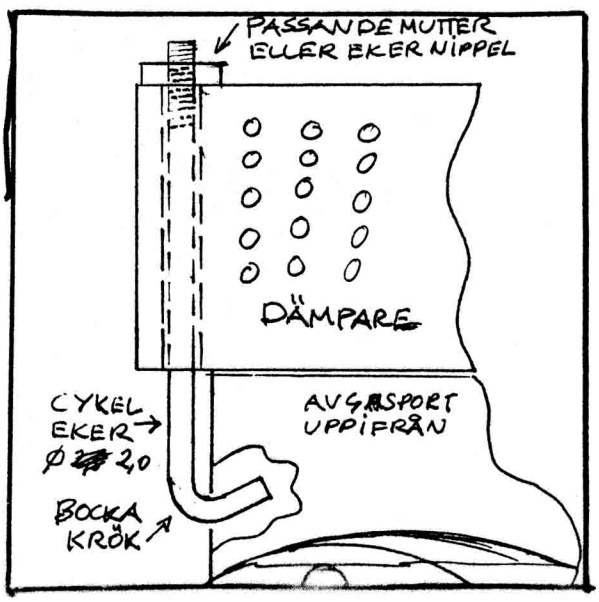
Vi har tittat lite i Aeroproducts katalog, du har säkert sett annonsen i LINA 1, en liten*är kanske av intresse. Aeroproducts är en firma som specialiserat sig på prylar för stuntflygaren. Här finns sannerligen en hel del godbitar att hämta, motorer, pipor, propellrar, byggsatser, kompletta skumvingar mm mm.
Förutom de vanliga SIG och Top-Flite-byggsatserna kan man här hitta återutgivningar av klassiska kärror, t.ex. Werwages ARES, Palmers THUNDERBIRD, Don Stills STUKA, m.fl.
Det finns även byggsatser till kärror som ej funnits som byggsatser tidigare, t.ex. Aldrichs original 1952-NOBLER, Naturligtvis finns det även "moderna" byggsatser, exempelvis Custom Models "Forerunner", en verklig "state of the art"-profilstunter för 35-46 motorer. Motorer finns det gott om, i såväl standardutförande som "stunttrimmade" och även balanserade.
De vanligaste "pip-motorerna", dvs OS 32 OS 46 VF, OPS 40, OS 40 VF, m.fl. finns naturligtvis, balanserade och "blueprintade". Prisex; OS 46 VF Pipe 209$. Kolfiberpipor finns så klart, från 25-60-motorer, kostar 80-90$/st. Vikt= ett halvt hekto ungefär!
Propellrar finns det också en hel del att välja mellan, RevUp t.ex. samt 2 och trebladiga kolfibersnurror att användas tillsammans med pipa.
Randy har också tagit fram en egen CNC-svarvad spinner som är en kopia av den gamla VECO 2" Needle-Nose- spinnern. (Fast bättre.)
För övrigt bjuder katalogen på de vanliga prylarna dvs ok, linor, hjul, landställ, tankar, ritningar osv, osv. Kvaliten tycks vara hög på de flesta grejorna, red. har haft tillfälle att skärskåda 46-pipan, "VECO"-spinnern samt en 11/4 trebladig pip-prop och nog syns det att grejorna är gjorda av folk som kan sina saker!
Stoppa ett par dollarsedlar i ett kuvert och skicka till "Aeroproducts", 1880 Scenic Hwy., Snellville, GA 30278 USA, så får du katalogen inom ett par veckor och kan kolla själv!! /RED/



En av de flitigaste skribenterna i LINA är Kungsbackianen Adam Steineck. Här med reservkärran, lagad både här och där, med hjälp av "klistermärken" bland annat!(Från Windmill 90)

MUFFLERFÄSTTIPPZZ!!

Har du en gammal motor liggande som du skulle använt bara det fanns möjlighet att fästa en dämpare på den? Det problemet klaras lätt av med hjälp av vanliga cykelekrar med tillhörande nippel, eller annan mutter. Se vidstående skiss.
Det enklaste är att göra sig, eller låta någon annan göra en s.k. muffler (tunga). Det går säkert att montera en vanlig dämpare på detta sätt bara man kan få tag i en som passar någorlunda. Annars kan man så klart fixa till en adapter (mellanstycke alltså). Hör av dig till red. om du behöver hjälp med tillverkning av dylika attiraljer! Humana vänskapspriser!/LR/



Stunting CAN BE Smooth

GEORGE M. ALDRICH.....
en av stuntens förgrundsfigurer.

George och hans "NOBLER" var vad som förändrade stuntflygandet från just "stunt" till "precision aerobatics". NOBLERN kom i byggsats från TopFlite 1957 (=den välkända versionen) och den duger fortfarande att tävlingsflyga med.
När du läser denna artikel så lägg märke till att flygprogrammet såg lite annorlunda ut i början på 1950-talet när Noblern konstruerades.
George skrev om regler och program 1957(ingen annan hade lust) och de reglerna lever vi, med smärre modifieringar, efter än i dag.
Betyder det att Noblern är den bästa kompromissen att flyga det nuvarande programmet med.....?
Vi har nog inte kommit så långt som vi tycks tro egentligen!
Artikeln är en fri översättning av originalet som är i 2 delar.
Här tar vi med designfilosofi, flygtips och ritning. Andra halvan behandlar själva bygget och är kanske en smula ointressant, det har ju kommit så mycket nya limtyper och material idag. Dessutom byggs modellen på konventionellt stuntvis.
Skillnaden mellan originalet från 1951-52 och byggsatsen var i huvudsak att kroppens uppbyggnad med lätta balsaklotsar ersattes med spant och balsaflak. Svårare att bygga!
Den som önskar kopia på originalart. kan kontakta redaktionen.
Dessa artiklar är från Model Airplane News, maj-juni 1952. /Red/

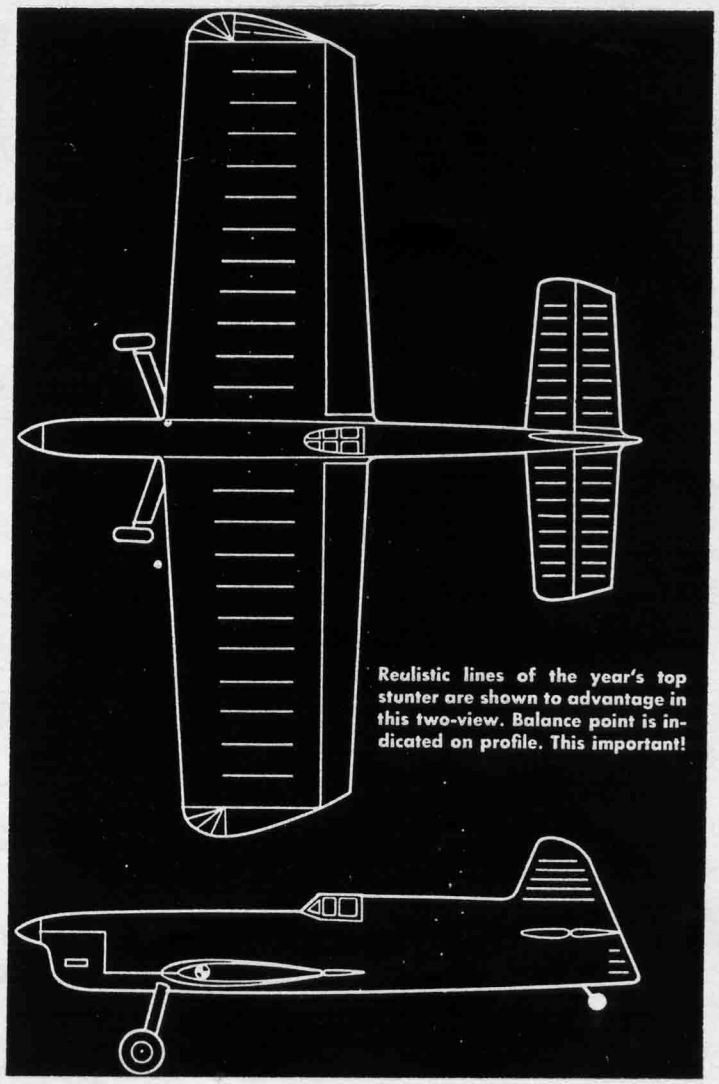
MAN KAN STUNTA MJUKT....av George Aldrich

"Efter fyra år av ständigt byggande och observerande och sedan konstruktion och bygge igen, började jag tro att det inte var meningen att jag skulle komma att tillhöra vinnarnas skara.
Det var US Nationals 1949 som fick mig att börja mina mera extrema stuntexperiment, för där träffade jag nämligen Bob Palmer, som lärt mig mycket av vad jag vet idag. Som de flesta "stuntberoende"vet var han den förste som använde flaps som extra lyfttillskott på stuntmodeller.

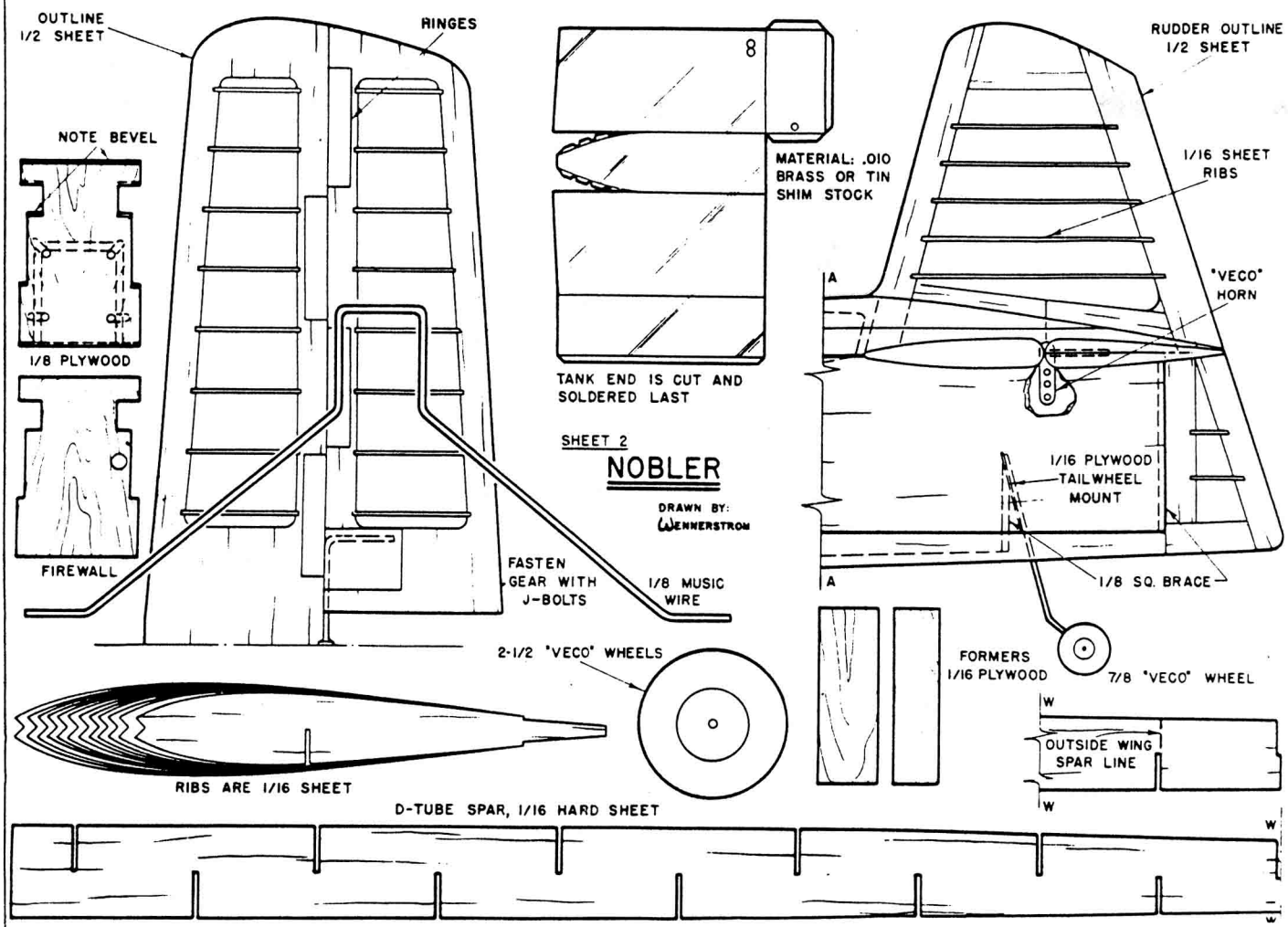
Efter Nationals 1950, där jag hamnade på en fjärdeplats, var jag fast besluten att bygga en modell som förmådde flyga i blåsväder. Blåsten vid denna tävling var mycket besvärande, många värdefulla poäng gick förlorade pga att modellen inte klarade alla manövrer bland annat pga den höga vikten som var priset för en fin och blank finish.

När jag slog mig ner framför ritbordet i Dec. 1950 hade jag tre saker framför ögonen: 1. Jämnhet ("smoothness") 2. Utseende samt 3. en modell som kunde flyga i alla väderförhållanden.

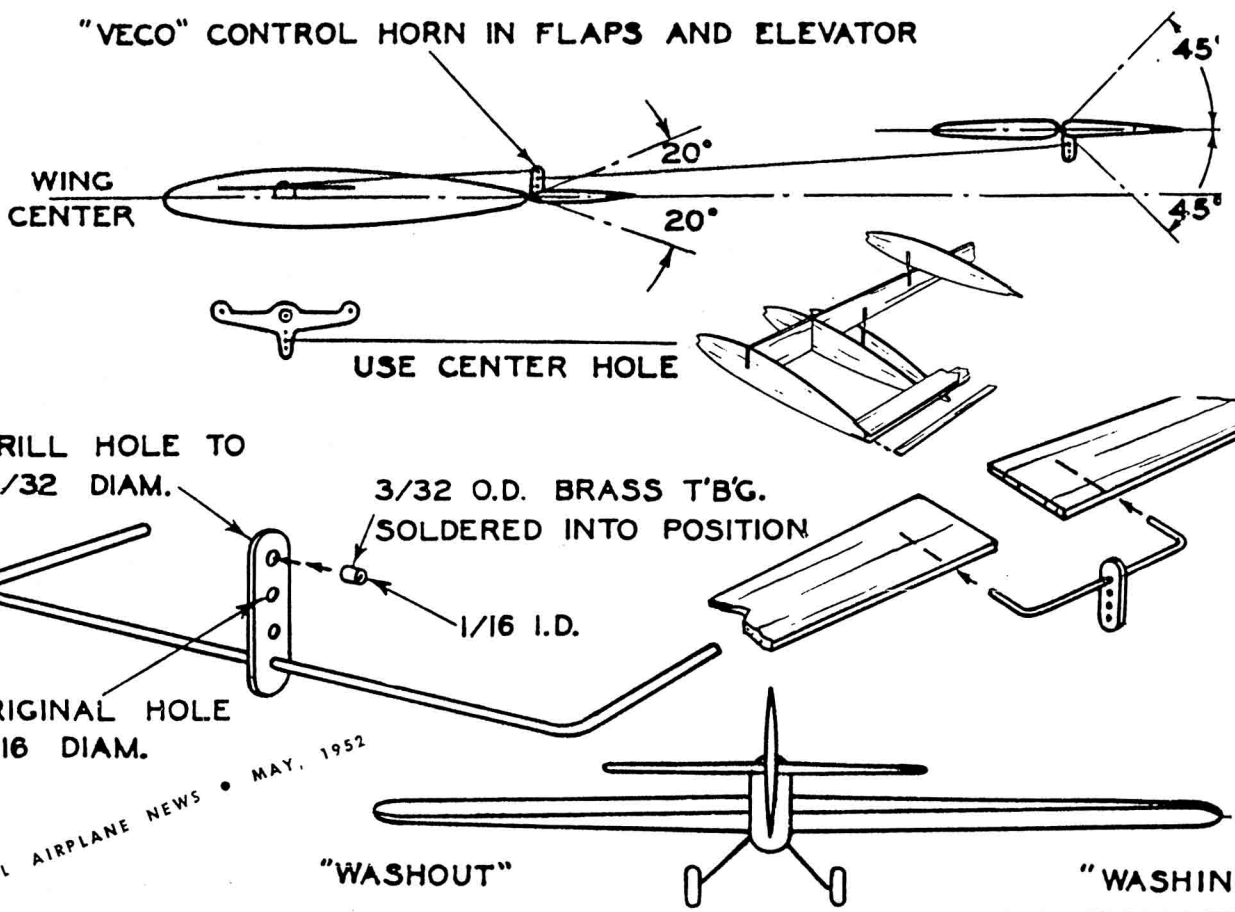
Innan vi går vidare finner jag det nödvändigt att förklara varför jag använder flaps för stuntflygning.
För det första, när flapsen rör sig sker en stor ökning av vingens lyftkraft. Detta orsakar naturligtvis en mycket abrupt kursändring, faktiskt mer än vad som behövs för att utföra det gällande AMA-programmet, och mycket mer än vad som behövs för att utföra ett "mjukt" program.
Då en modell som skall bedömas utseendemässigt måste ha en fin finish, väger den följaktligen mera. En tung modell (1-1,4 kg) blir inte effektiv nog för att utföra ett mjukt och jämnt stuntprogram vid en motorstorlek på 5-6 cc. Somliga tycker då att man bör minska modellstorleken- andra säger →



Realistic lines of the year's top stunter are shown to advantage in this two-view. Balance point is indicated on profile. This important!



Intresserad av fullskalaritning till denna "high-tech" kärra? Skriv till Tom Dixon, Suite 401, 1938 Peachtree Road, Atlanta, GA 30309, USA. Hans katalog kostar 3$. Skicka efter den!

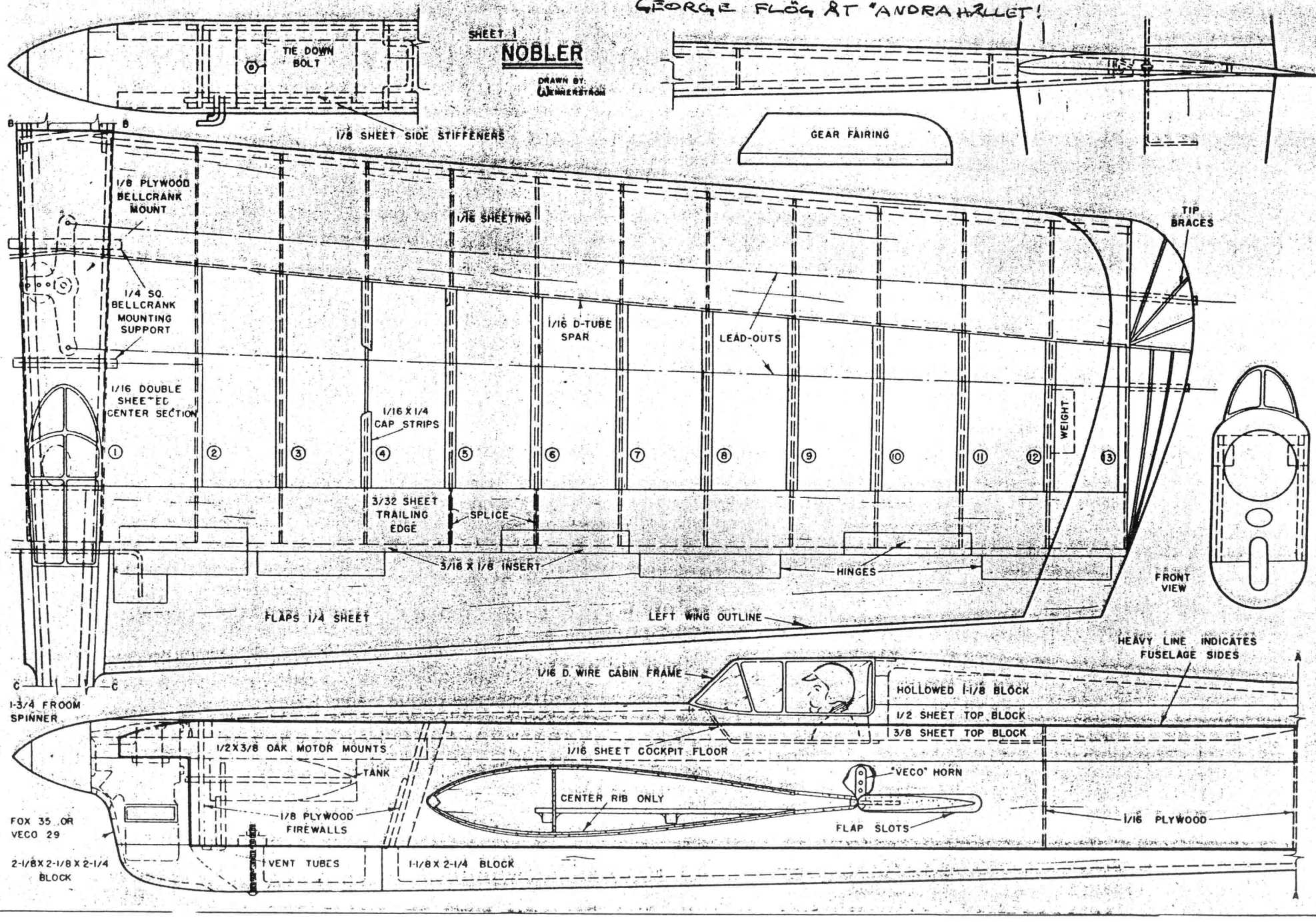


UTLEDARNA SITTER INTE I FEL VINGHALVA!
GEORGE FLÖG AT "ANDRA HÅLLET!

SHEET 1

NOBLER

DRAWN BY: GUNNERSTROM



öka motoreffekten. Bådadera ger en modell som flyger alldeles för fort för att åstadkomma ett "lättbetraktat" program. Med flapsen som lyfthjälpmedel kan modellen väga så mycket som 1,4 kg (som min gjorde) och ändå flyga ett program som går mycket sakta men ändå är nästan fritt från felaktigheter. Under den tid jag flugit modellen, är den stående kommentaren; "herrejösses, den gör ju allting så lugnt och jämnt!"

Motorn är invertread av en enda anledning: utseendet! Detta medförde att propelleraxeln hamnade så högt upp att det orsakade en "dragande" effekt när modellen befann sig i planflykt eller i invändig looping. För att motverka detta, har jag gjort nosen ganska lång En annan anledning till den långa nosen är den ganska långa stjärtmomentarmen.

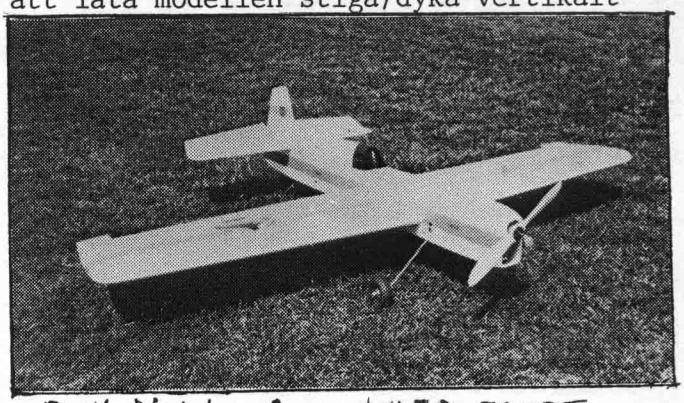
Fast mina åsikter inte delas av alla tycker jag ändå att det är svårare att flyga ett långsamt program som är lätt att se än att flyga ett som går så fort att domarna bara hinner se att du gjorde den och den manövern. När man flyger sakta har domarna alla möjligheter att se manövrerna. Därmed måste man skärpa sig ordentligt vad beträffar precisionen. En modell som stuntas i hastigheter över 100 km/tim kan inte komma i närheten av samma precision som en modell som flyger med lägre hastighet. Om man är villig att lägga ner några extra timmar på flygträning kommer man att belönas med en flygförmåga man inte trodde var möjlig. Det är ju så att reglerna efterfrågar precision och inte häpnadsväckande hastighet.

Alla dessa uppgifter är beräknade för en modell ej under 32dm^2 bäryta och med en 5-6 cc motor som drivkälla.
Jag är övertygad om att en modell mindre än så här i förhållandet effekt/storlek blir för snabb för regelrätt stunt.
Av alla modeller jag sett flyga på tävling har det endast varit några få som jag tyckt flyga riktigt jämnt och lugnt.

Här följer några användbara tips för trimning och träning.
Jag börjar flyga modellen redan på byggbordet, dvs jag trimmar bort så många felaktigheter som möjligt under byggets gång. Man måste nämligen trimma en stunter lika noga som en friflygmodell.
Titta på skissen, där ser man var den största orsaken till problem ligger vad beträffar en flapsförsedd vinge. Lägg märke till skevheterna. Dessa orsakar att planet flyger lågt med innervingen. (Sämre linspänning i inverterade manövrer, red. anm.) Allt som behövs är att vrida flapsen motsatt skevheten en aning för att motverka skevningen.
Jag gjorde detta med flera medtävlandes modeller vid Plymouth Internats 1951 och de var överlyckliga över resultatet.

Vid sidan av allt söndagsflygande med gänget, finns det en annan typ av träning man bör ta upp. Omkring en månad innan tävlingssäsongen börjar, bör man ge sig ut och göra några speciella övningar som får ens rektioner ordentligt på topp. Om du redan vet hur programmet skall flygas, gå efter eget huvud. Är du inte säker, leta upp någon som vet och som kan hjälpa dig att kritisera de små detaljerna. Antingen det blåser eller ej, försök komma ut och träna varje dag.

Övningarna består av 8 flygningar, den första behandlar normal och inverterad planflygning. Även om dessa manövrer verkar ganska enkla, kan de kosta många poäng om man slarvar.
Behöver du något att gå efter, så placera ut c:a 8 markörer (pinnar, red anm) c:a 2.5 m höga runt cirkeln. Det tycker jag är en lagom höjd.
Andra flygningen gäller den vertikala stigningen och dykningen. Viktigt är att låta modellen stiga/dyka vertikalt



Reds Nobler årsmodell 78. FOX 35, SOLAR FILM på vinge o stabbe, kroppen målad med HUMBROL enamel! Flög bra.

minst 5 m. eller mer. Återgången till 2,5 m nivån skall ske mjukt och jämnt inom ett kvarts varv efter manöverns avslutande.

Även om wingovern är den enklaste manövern enl. min uppfattning, är det klokt att jobba ordentligt med den.
Bästa stället att börja wingovern är när modellen har kroppssidan rakt mot vinden. Då får modellen hjälp att komma över toppen.
In- och utvändiga loopingar kommer härnäst. Jag påbörjar utvändiga loopar från inverterat läge.

Den horisontella åttan är en av de svåraste manövrerna så den bör man träna lite extra på. Påbörja åttan från normal planflykt så blir den snyggast.

Nästa är stående åttan, det viktigaste här är att hålla topphöjden c:a 10 grader under de tillåtna 90 graderna.

FORTS →

Koefficient, Poäng och Produkt.....

av Johan I.

Efter att med mycken möda äntligen lärt mig hela stuntprogrammet har jag vågat mig på att deltaga i några tävlingar. Tidigare har jag ej funderat särskilt mycket på poäng, koefficienter och produkter utan bara försökt komma ihåg att flyga alla piruetter så gott det går.

Det redan tidigare fascinerande linflygandet fick nu en ny dimension; att försöka flyga bra och få en hög poäng. Helst högre än de andra deltagarna. Det räckte inte att försöka behärska flygplansbygge och flygning. Man borde nog försöka studera hur man egentligen fick de åtråvärda poängen. Om man inte slår någon annan kan man ju alltid finna ett visst nöje i att tävla med sig själv och flyga lite bättre för varje säsong.

Det visade sig vara ett ganska givande studium.

De flesta vet att man får mellan 0 till 10 poäng för en manöver. Det kan ju alltid diskuteras om man skall ha 4,5 eller 6 poäng för en en viss manöver men det spelar kanske inte så stor roll eftersom domarna nog gör så gott de kan för att döma alla deltagare på likartat sätt. Varje manöver har en koefficient (= K) med vilken poängen multipliceras. Resultated kallas produkt. Sammanlagt antal K är 131 st fördelat på 16 olika moment. Det perfekta programmet ger produkten 1310. En medelbra flygning med 5:or i genomsnitt medför produkten 655.

För att få fram sin genomsnittsklass på tävlingen måste man dividera slutprodukten med antalet domare och flygningar som den grundar sig på (vanligen de två bästa). Om man har 2116 på två flygningar med två domare har man flugit ihop produkten 529 i snitt per flygning. Detta motsvarar 40 % av den perfekta flygningen.

Eftersom K varierar mellan 1 och 10 är den av stor betydelse för resultatet. Tre stycken halvbra buntar som får poängen 5 ger produkten 30 (5*1 + 5*2 + 5*3). Två halvbra fyrkantsbuntar med samma poäng ger dubbelt så mycket. Produkten blir 60 (5*5 + 7*5)

Det är av alltså av stort intresse att veta K:s fördelning. I bifogade tabell framgår (omräknat i avrundade procent av totala antalet K) hur mycket den betyder för den totala poängsumman. Varje manöver som omfattar flera moment som t.ex 3 loopingar etc har räknats ihop. Även start och startförfarande har räknats ihop.

FORTS →

		K	%
1	Start	1	
2	Startförfarande	2	2
3	Dubbel wingover	8	6
4	Loopingar	6	5
5	Inverterad flygning	2	2
6	Inverterade loopingar	6	5
7	Fyrkantloopingar	12	9
8	Inverterade fyrkantloopingar	12	9
9	Triangelloopingar	14	11
10	Liggande åttor	7	5
11	Liggande fyrkantåttor	18	14
12	Stående åttor	10	8
13	Timglas	10	8
14	Överliggande åttor	10	8
15	Fyrklöver	8	6
16	Landning	5	4
Summa		131K	ca 100%

Man ser då att en perfekt ryggflygning ej ger särskilt mycket. En bra fyrkantsåtta är däremot viktig, hela 14%. De kantiga manövrarna är genomgående högt värderade. Fyra manövrar av totalt 16 moment står för 43% av produkten (fyrkantslooping, fyrkantsbunt, trekantslooping och Fyrkantsåtta)

Det går att spekulera vidare. Den första fyrkantsåttan har K = 8; 1 K för varje hörn. Nästa har K = 10; 1,25 K för varje hörn. 3 snygga hörn av totalt 16 st i fyrkantsåttorna ger alltså mer än hela ryggflygningen.

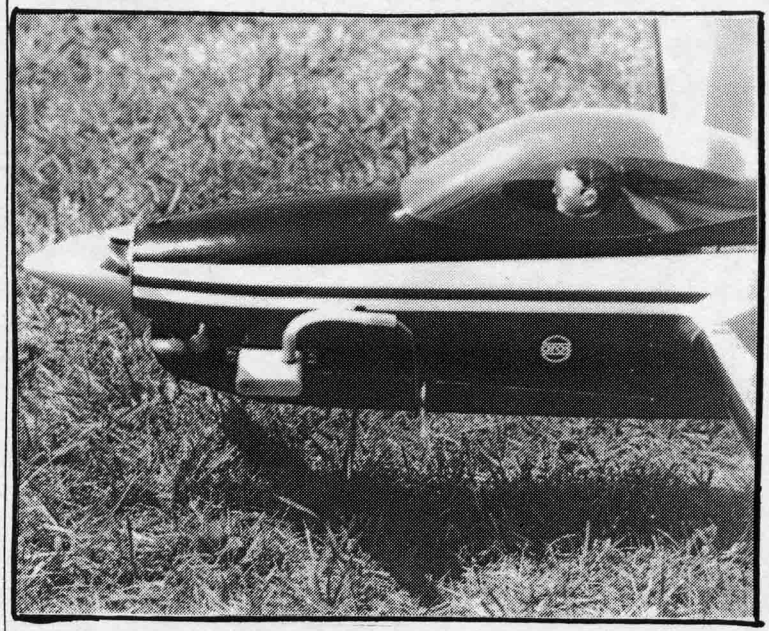
Den jäktiga starten betyder ganska lite, K=1. Det spelar alltså ur ren poängsynpunkt ingen större roll om man kommer iväg senare än en minut. Givetvis bör man vara så snabb det går i starten men mera för att ha god tid på sig för att genomföra programmet och kunna flyga ett extravarv vid behov.

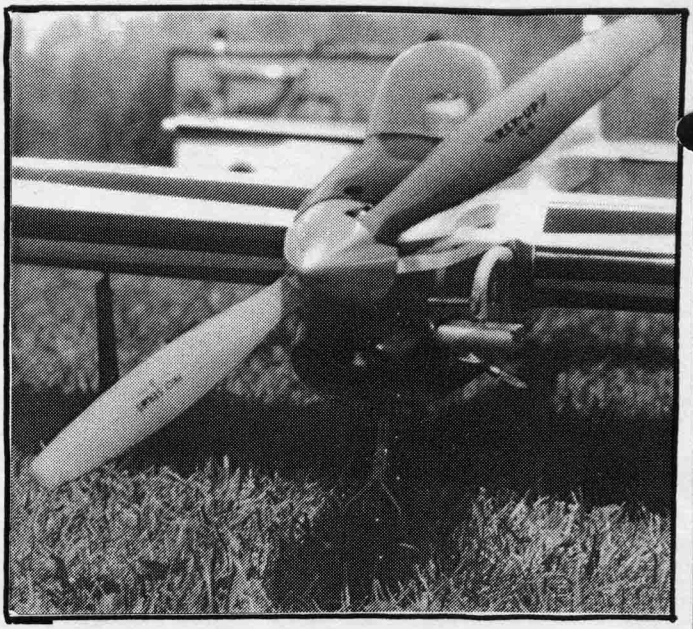
Landningen däremot är ganska viktig. Det där sista varvet då man drar runt modellen i handtaget har så hög K som 5, nästan lika mycket som alla tre loopingarna. Man bör alltså inte pusta ut och tro att man är klar när fyrklövern är flugen.

Vad betyder då detta rent praktiskt? Eftersom de flesta av oss har begränsat med tid att stå och flyga bör man kanske träna det som ger mest produkt. De flesta erfarna flygare betonar vikten av att alltid träna hela programmet i en följd. Detta är säkert riktigt. Det är dock möjligt att man skulle tjäna på en extra finslipning av de kantiga momenten. Det är alltstå avsevärt bättre att stå och nöta timglas än att lägga ned sin tid på att få tre jämna loopingar. Risken med att flyga bra kantiga manövrar men dåliga övriga är nog att domarna lägger sig på en låg nivå. Om man misslyckas i starten och sedan gör några ojämna päron på hög höjd ställer kanske domarna in sig på 3 - 4 poängsnivån och missar sedan de noga inträngade 9 poängs kantiga manövrarna.

A andra sidan är det nog så att den som klarar av en 9 poängs fyrkanttåtta inte har så svårt med de runda manövrarna heller.

Johan Isacson





Den här kärrans ägare har väl knappast några problem med vare sig runda eller kantiga manövrer!? Att det är Ove Andersson det gäller är det väl ingen som tar miste på? Super Tigre 46, RevUp 12/6 prop. Red är osäker på vad kärran kallas nuförtiden. Aros, eller?

STUNT och STRYKJÄRN.....Adam S.,Kba.

Vad har de två orden gemensamt förutom att båda börjar på "S"??
Jo, de senare kan med fördel användas för att bygga de förra.
Jag har använt strykjärn vid två tillfällen under mitt Noblerbygge och det har förmodligen spart tid och rentav vikt också!

Användningsområde 1.

Det här är förvisso något som varit med i LINA förut.(Fast då hette den "SLIS-Bulletinen".) Sedan dess har det får man hoppas tillkommit nya människor till vår glada skara som kan ha nytta av tipsen.

Vad det handlar om är plankning av framkanten(eller hela vingen) på sprygelvingar.

Steg 1.

Markera på flaket var det gör kontakt med spryglar och lister(glöm ej framkanten)medelst en penna. Har du varit noggrann har du nu ett rutmönster på flaket.

Steg 2.

Stryk lim på alla ytor som kommer i kontakt med varandra.(Cascol vitlim) Lagret skall vara tunt, men ändå täcka ordentligt. Låt torka tills det är beröringstorrt, vilket tar c:a 45 min.

Steg 3.

Nåla fast flaket mot framkanten.(Annars kan det hamna snett!) NU är det dags för strykjärnet! Sätt ratten på "bomull" och pröva dig fram med värmen. Värm nu fast flaket på framkanten och låt det fästa(svalna) ordentligt innan du fortsätter med resten. Fortsätt nu med resten.
Jag vet inte om detta fungerar med s.k. alifatiska limtyper som SIG-bond, De Luxe Materials Aliphatic resin m.fl. men med vanligt Cascol fungerar det utmärkt.

Användningsområde 2.

Polytex.

Polytex är en nylonklädsel som man värmer på med strykjärn, vida överlägset t.ex. Solartex som börjar släppa efter ett år sådär. Solartex väger dessutom mera. Med Polytex går det faktiskt att bygga lätta plan. Stefan Lagerquists Noblervariant "X-ter" är helt och hållet klädd med Polytex(inte insidan, förståss...) och väger endast c:a 1200 g. Man bör lacka klädseln en(1) gång med utspädd 2-komponent klarlack. Lagret skall vara tunt, tänk på vikten!
I och för sig är klädseln enligt reklamen bränslesäker, men lorten tar sig in i skarvarna om man inte lackar. Bruksanvisning medföljer rullen MEN: nåla fast klädseln innan du börjar värma på den! Läge "bomull" duger men experimentera gärna med andra lägen. Polytex spänner sig bra. Den stora fördelen är att materialet är lätt att arbeta med, en vinge klär du på c:a 1,5 tim. Tiden minskar efterhand som skickligheten ökar naturligtvis. Polytex rekommenderas varmt till nybörjare. Här som alltid gäller; övning ger färdighet! Det går åt en rulle till en normal stuntkärra. Priset är c:a 110:-/rulle. Finns hos Model-Craft i Malmö.

Vassego! Nja, det blev visst lite reklam på slutet här men Polytex är faktiskt väldigt bra! Tack för en bra tidning!(Kunde ej låta bli att ta med den sista meningen!Red anm.)

Hälsningar, Adam Steineck, i verkligheten, i Kungsbacka..

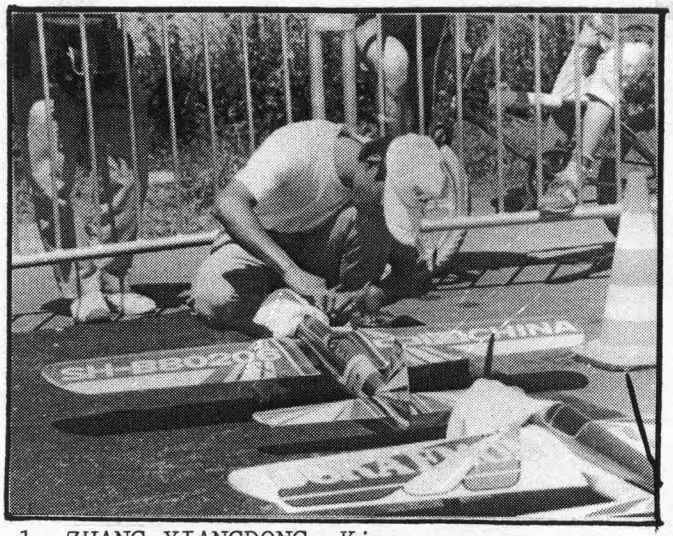
NOBLER..... FORTS.

Åttan över huvudet är den näst svåraste, var noga här. Börja manövern med vinden rätt i ansiktet. När manövern avslutas befinner sig modellen rakt över huvudet. Fortsätt då i dykning precis som i en wingover och plana ut på 2,5 m höjden.(Smoothly!)

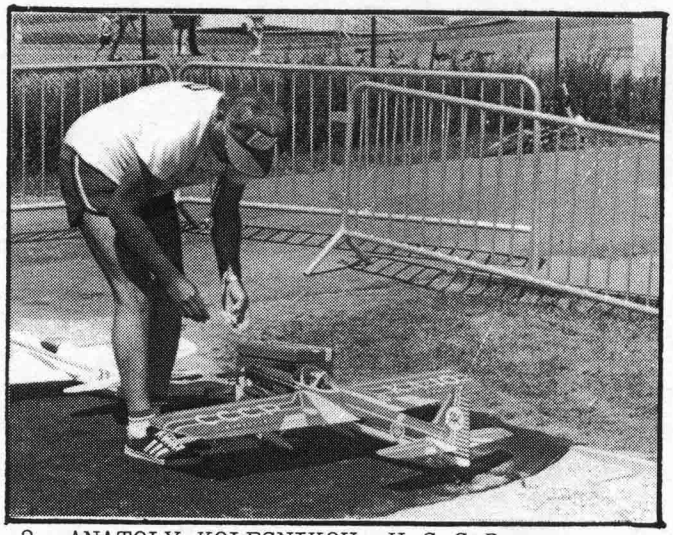
Nu kommer vi till den verkliga "killern", nämligen fyrkantsloopen. Den manövern kan vinna eller förlora tävlingen åt dig. Fyrkantsloopen utföres genom fyra bestämda men ändå jämna ryck i handtaget. Lättare sagt än gjort! Träning, grabbar, det är det enda som hjälper! Under de c:a 4 år jag tävlat i stunt har jag endast sett en enda person som kunnat utföra en fyrkantsloop som jag anser att den skall utföras; skarpa jämna , vinkelräta hörn, jämn flygning mellan hörnen samt jämn återgång till planflygning.

Ettsista råd: Lär dig flyga i blåsväder!!"

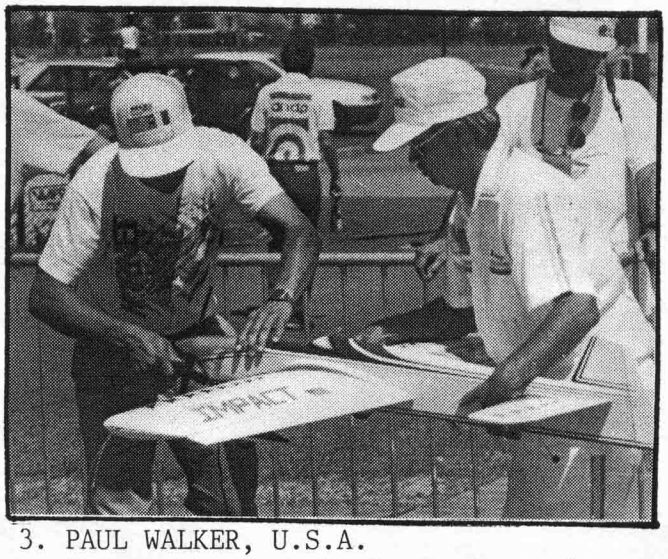
TRO INTE ATT NI SLIPPER UNDAN ÅRETS VM SÅ LÄTT!! HÄR KOMMER EN DRÖS BILDER FRÄN F2B-FINALDAGEN, FÖRESTÄLLANDE DE 15 STUNTFINALISTERNA. BILDERNA ÄR TAGNA AV OVE A. KOMMENTARERNA ÄR HELT OCH HÅLLET REDAKTÖRENS! HÅLL TILL GODO!



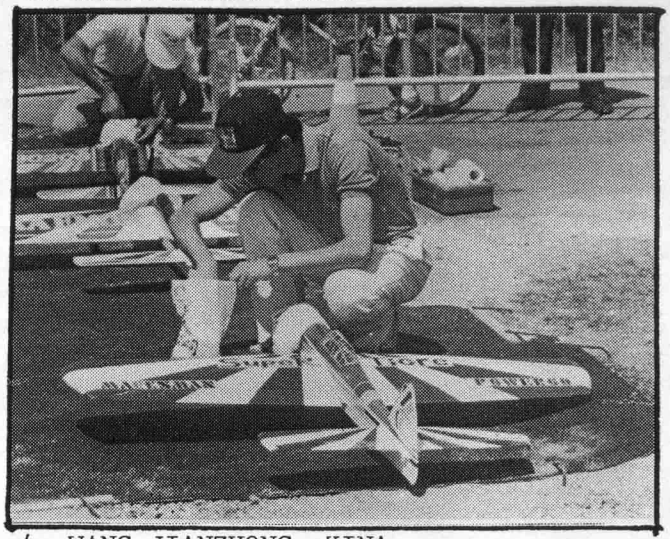
1. ZHANG XIANGDONG, Kina.
Winner and still champion, pillar på planet inför finalen! Håller nerverna i styr, kanhända? Alla gör det, även världsmästaren.



2. ANATOLY KOLESNIKOV, U.S.S.R.
Snygg kärra, typisk för ryssarnas stil. A.K. vann VM 1986 och har varit i toppen sedan dess.

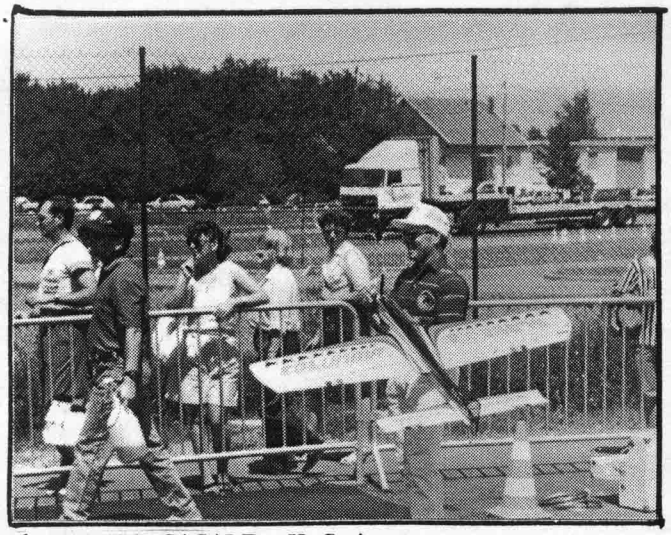


3. PAUL WALKER, U.S.A.
Här provstartar Paul, assisterad av Bill Werwage, OS 40 VF i sin "IMPACT". Med chicken-stick o allt! Snygg och enkel kärra med enkel och effektiv dekor. Enorm finish som på alla USA-kärror. Försedd med Bob Hunt CF-pipa, monterad i en "ränna" under kroppen. En kärra i redś smak!

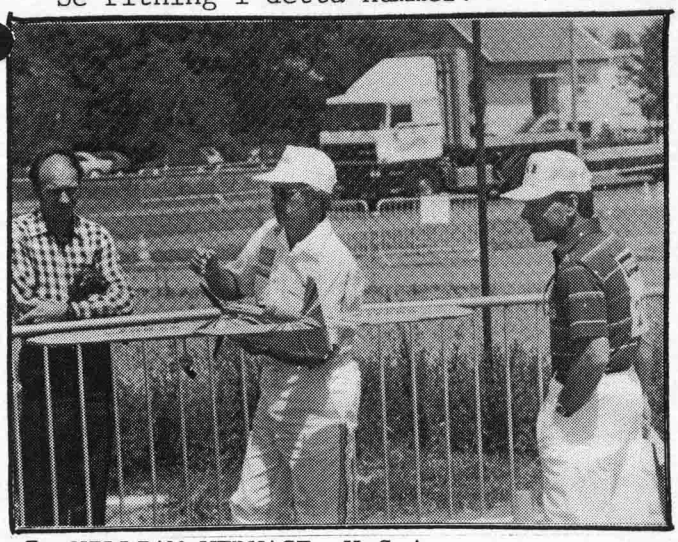


4. WANG JIANZHONG, KINA.
"Marksman", tydligen Super Tigre-framdriven, möjligen ST 60. Vad letar du efter??

5. ZHU YOUHAN, KINA.
Om honom vet red inte så mycket. Var det inte han som vann VM 1984?

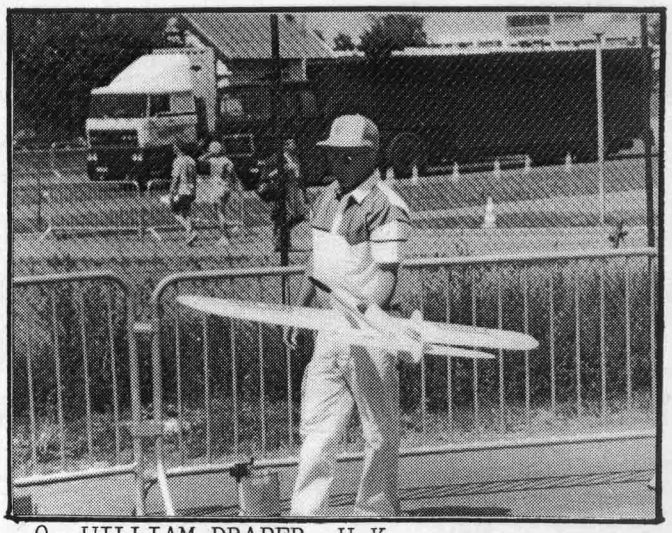


6. JAMES CASALE, U.S.A.
Här med välkända "COLUMBIA" försedd ned ST 60 och konventionell dämpare. Superfinish.
En s.k. inline-kärra, dvs motor, vinge, stabbe på samma 0-linje. Fungerar enastående, påstår J C. Se ritning i detta nummer.

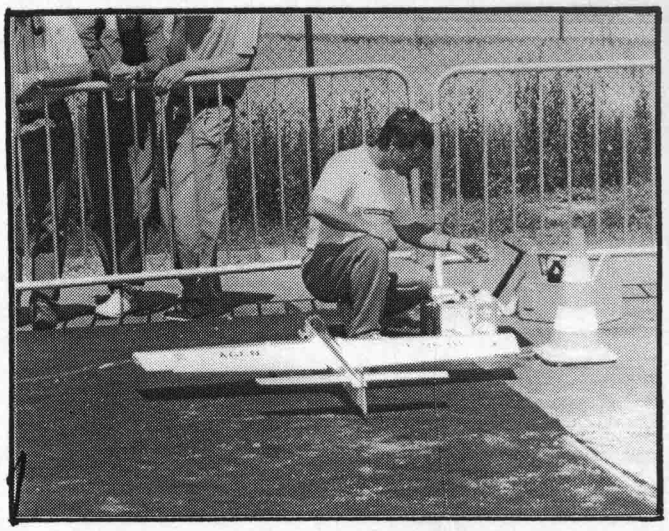


7. WILLIAM WERWAGE, U.S.A.
En av de verkliga veteranerna, f.d. världsmästare. Här med senaste alstret; "JUNAR", försedd med OPS 40 och helt inbyggd CF-pipa med 3 kamrar. Pipan lär vara hans egen design.

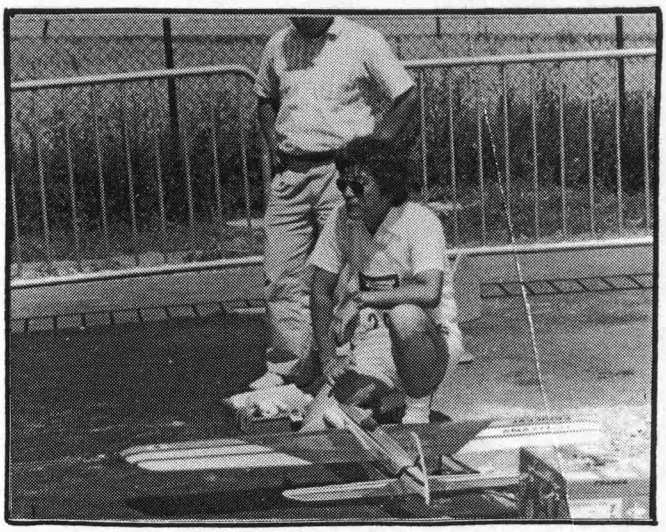
8. SERGEI KLYCHKOV, U.S.S.R.
Också han med en kärra med typiskt ryskt utseende. Inga uppgifter för övrigt.



9. WILLIAM DRAPER, U.K.
Regerande Europamästare, här med sedvanliga "SUPERHAWK"en. Motor Enya SS 40. (Tror red)

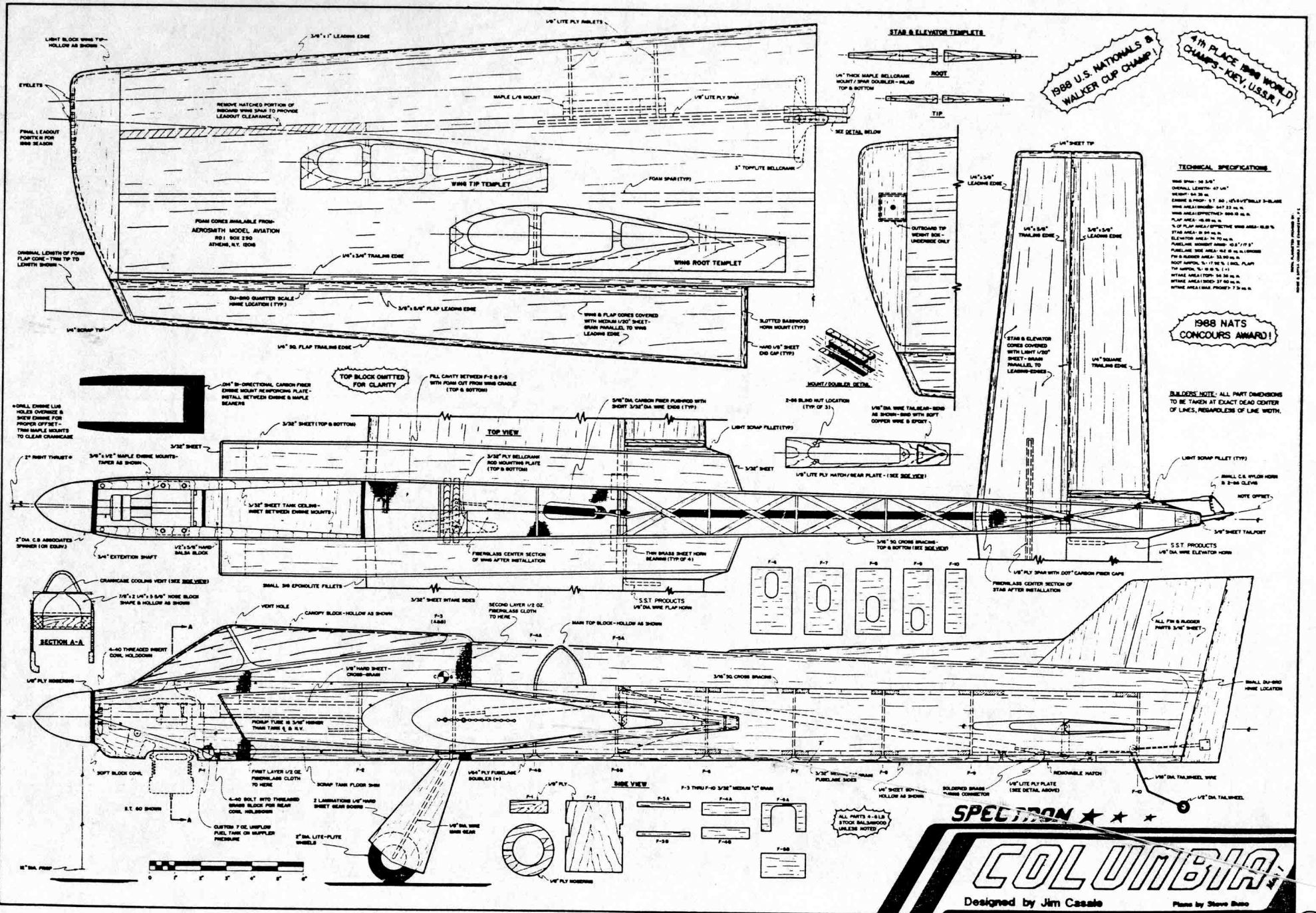


10. PHILIPPE RAMPNOUX, FRANKRIKE.
Egen konstruktion;"AGEN",vad nu det kan betyda? Inga uppgifter i övrigt.



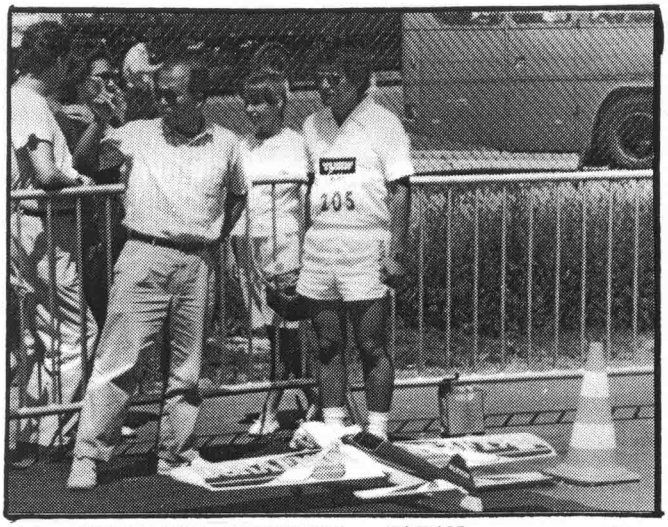
11. KAZUHIRO MINATO, JAPAN.
Snygg och originell modell med sidmonterad motor. Ibland träprop, ibland 3 eller 4-bladig Bolly-prop.

SID 17!



FULL SIZE PLANS AVAILABLE THROUGH CARSTENS FLYING PLANS

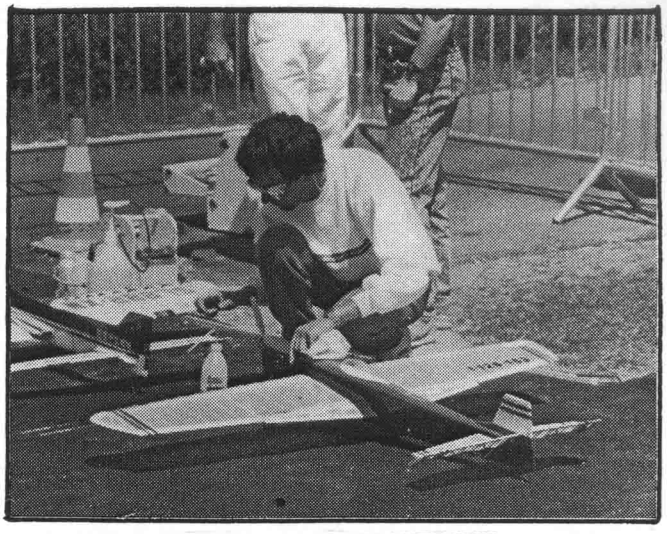
ORDER PLAN CF-799



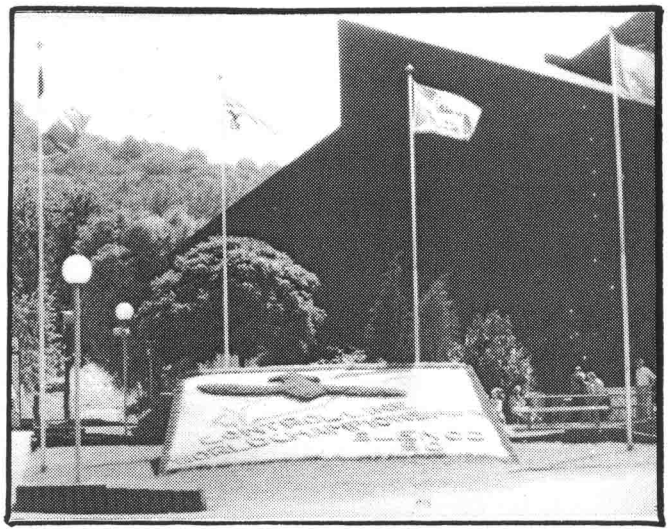
12. SHINICHI FURUKAWA, JAPAN.
Den andre japanen i finalen.
Inte mycket uppgifter men planet är onekligen snyggt och har originell dekor.

14. VLADIMIR STRAKHOV, U.S.S.R.
Återigen en typisk rysk kärra.
Tyvärr inga uppgifter om den.

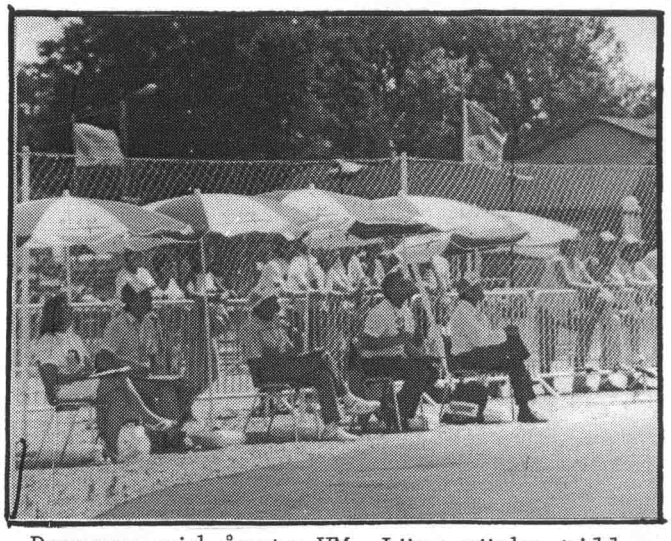
13. LUCIANO COMPOSTELLA, ITALIEN.
Också en av de verkliga veteranerna.
Har varit Europamästare ett par gånger och snubblande nära vid andra tillfällen. En sak är klar,man misstar sig aldrig på hans modeller, året kärra är inget undantag. Försedd med Webra fyrtaktare.



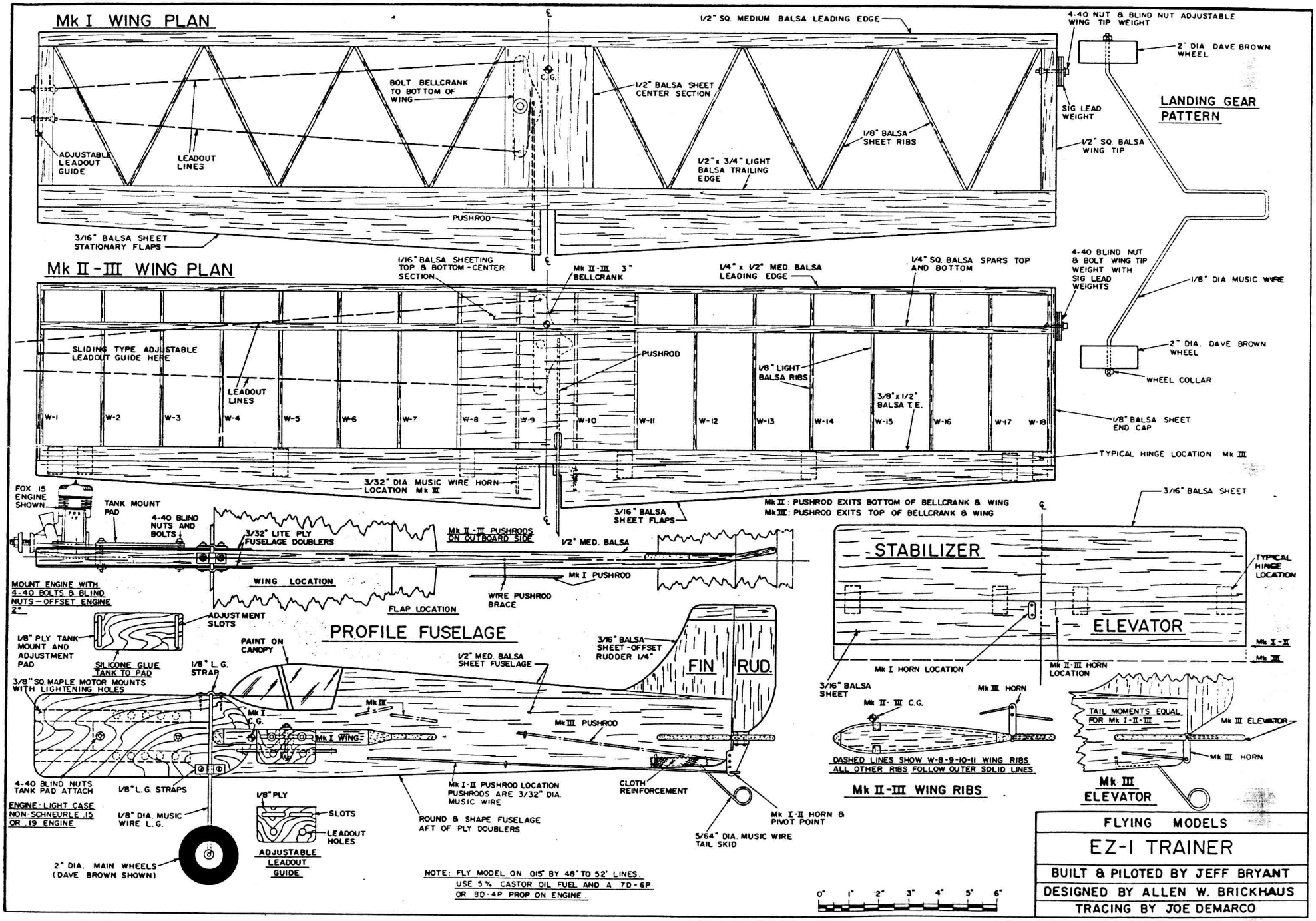
15. OLIVIER CHARLES, FRANKRIKE.
Snacka om originella kärror!
Det här ser ut att vara en lättviktare! Försedd med fyrtaktare av okänt märke. Små flaps!



Tjusig blomsterdekor framför sporthallen som användes som matsal och bankettsal.



Domarna vid årets VM. Lägg märke till den kvinnliga domaren längst till vänster!



EZ-1

FULL SIZE PLANS AVAILABLE THROUGH CARSTENS FLYING PLANS

ORDER PLAN CF-840

EZ-1 C/L Trainer

Instruktör och elev mekar EZ Mk I inför övningsflygning. Linorna skall vara 0,3 mm wire 14-16m långa. För en 15-19 motor, rekommenderar Allen Brickhaus en 8/6 prop.

Uniflowtank används ej på EZ Mk I, endast en vanlig "Perfect"-tank fastsatt på en justerbar platta på kroppssidan. Tankens centerlinje skall ligga c:a 9.5 mm ovanför motorns centerlinje.

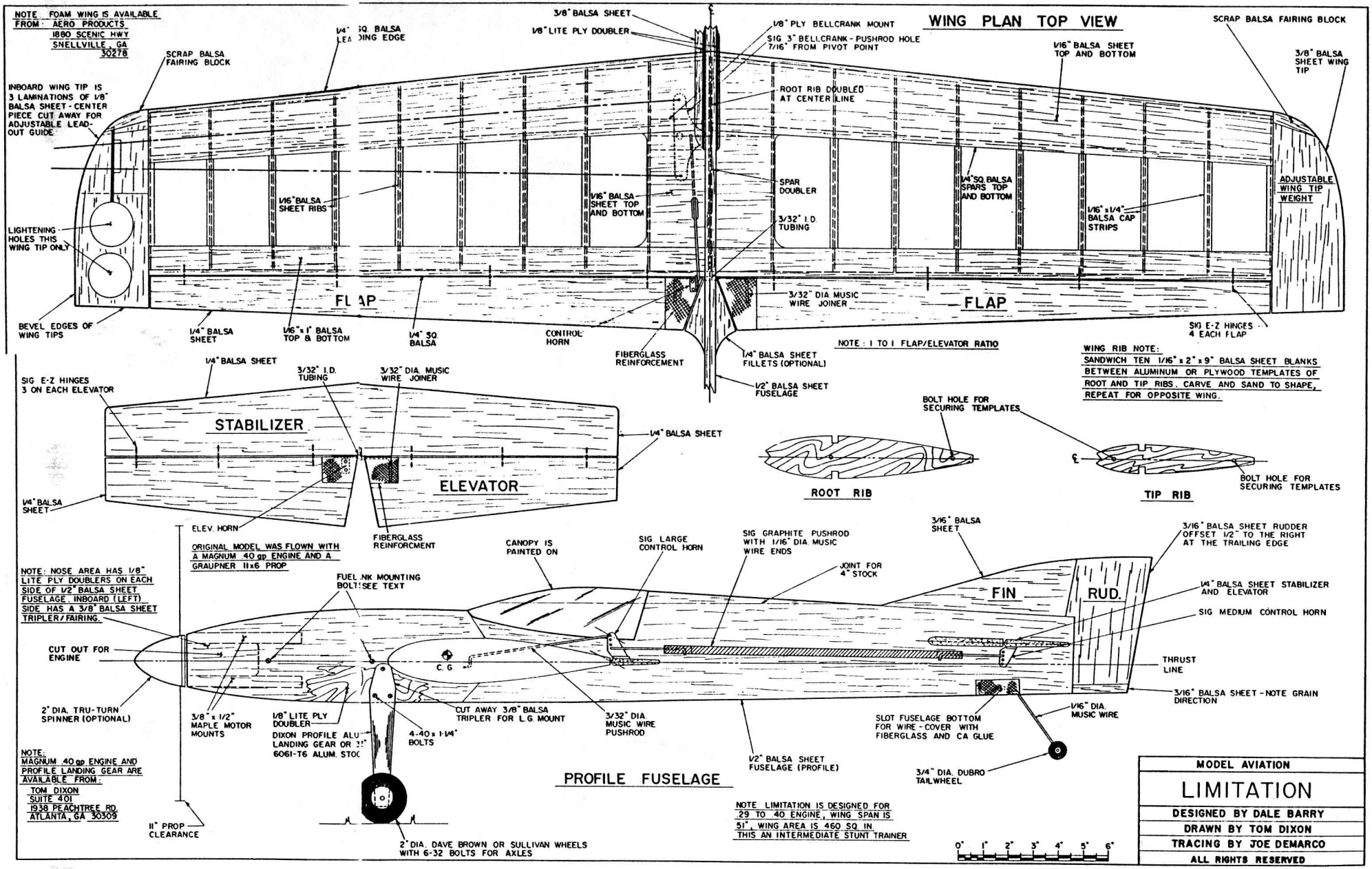
LIMITATION

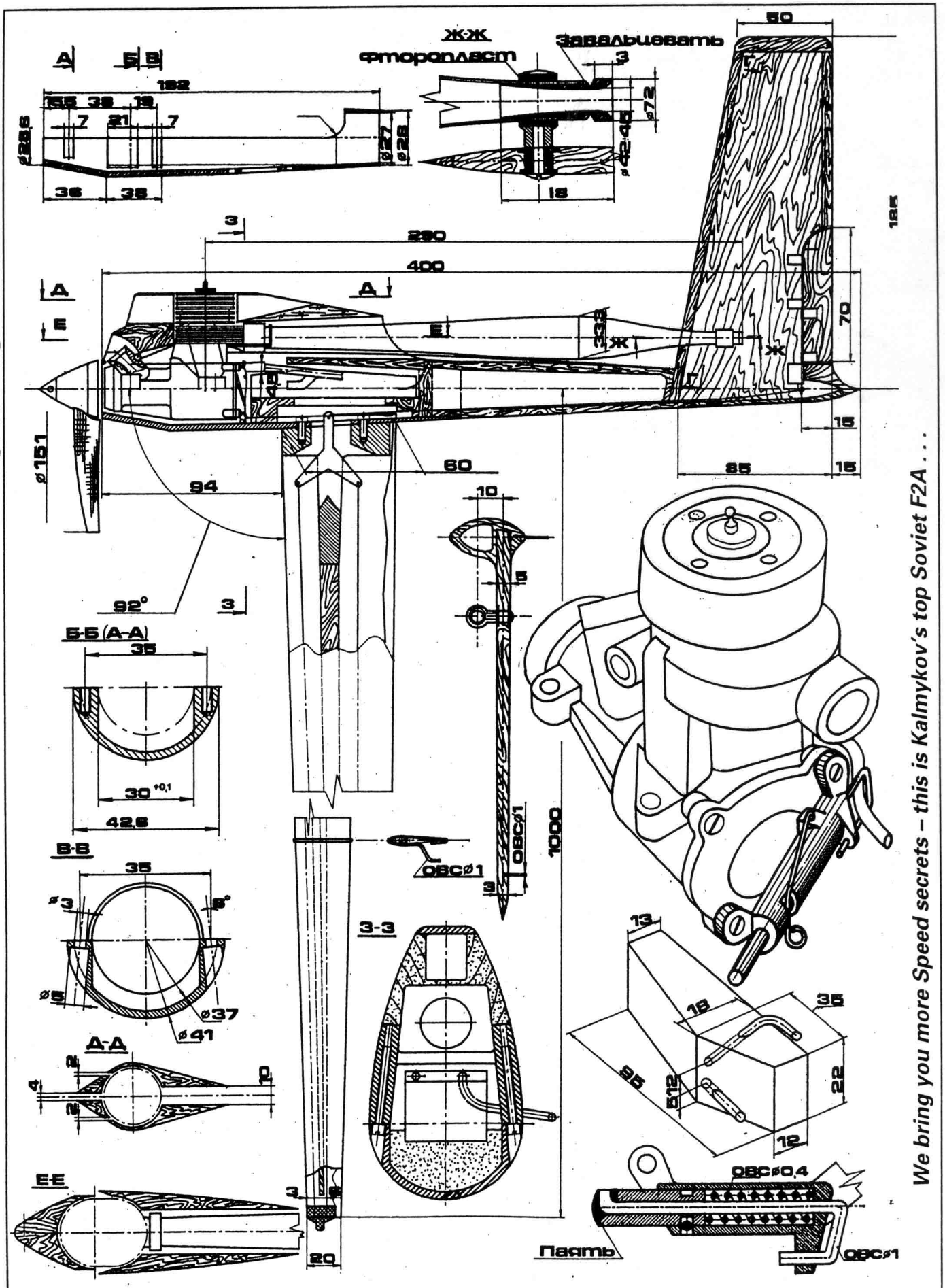
"LIMITATION" är en nerskalad version av Ted Fanchers "IMITATION", vilken var för stor och tung för att kunna hanteras av artikelförfattarens 10-årige son. Denna mindre, lättare och mycket tävlingsdugliga kärra är perfekt för piloter som håller på att ta steget från nybörjarstadiet. Den flyger och ser ut som en riktig stunter skall göra!

Bränsletanken hålles här på plats med hjälp av s.k. servotape. Motorn är en MAGNUM GP-40 som är stunttrimmad av Tom Dixon. Propellern är en Graupner 11/6 och dämparen kommer från SST.

Full-Size Plans Available . . . See Page 212

LIMITATION



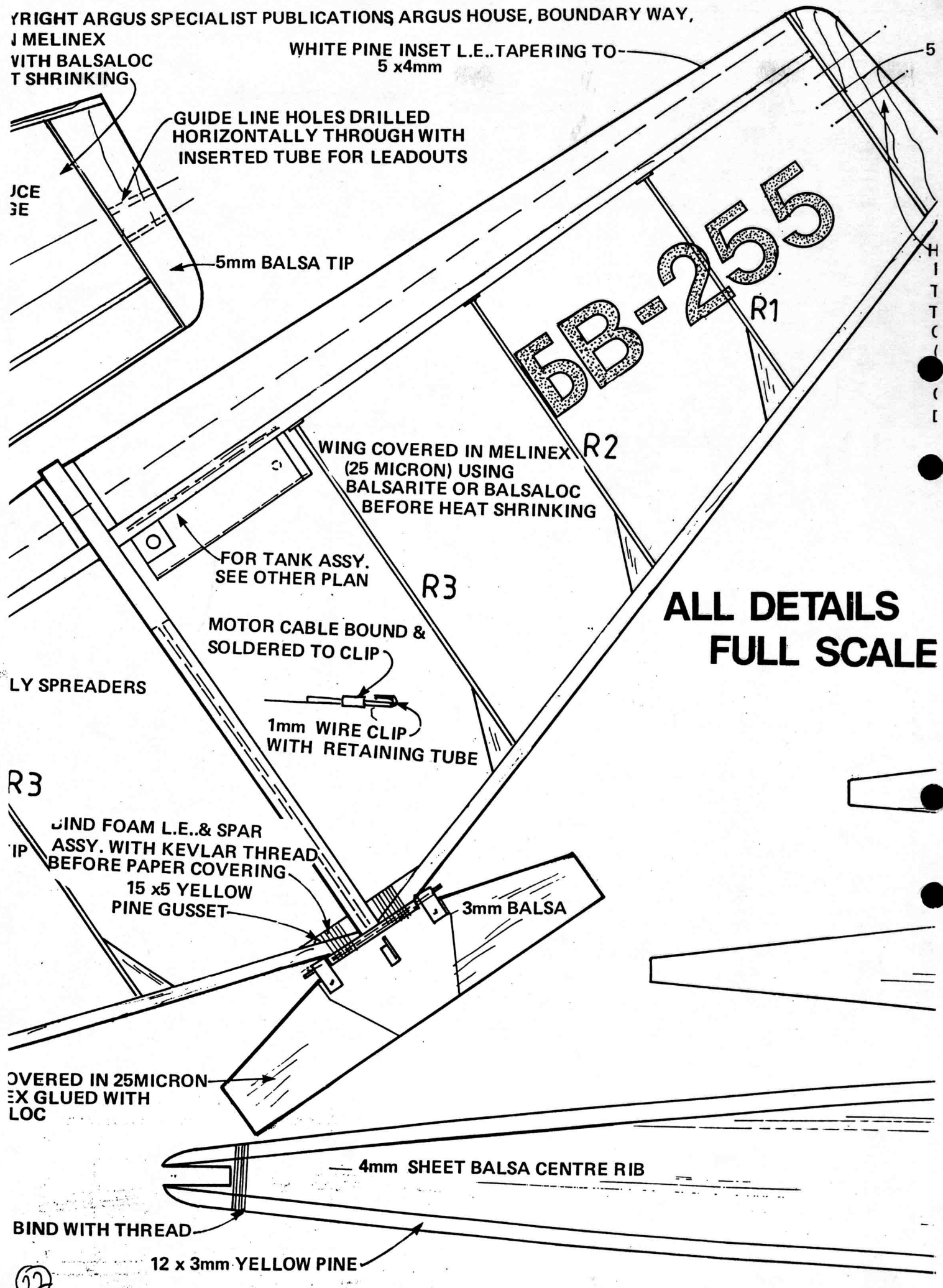


We bring you more Speed secrets – this is Kalmykov's top Soviet F2A . . .

21

TACK GERTA.!
Aero Modeller
June 90

YRIGHT ARGUS SPECIALIST PUBLICATIONS, ARGUS HOUSE, BOUNDARY WAY,



ALL DETAILS FULL SCALE

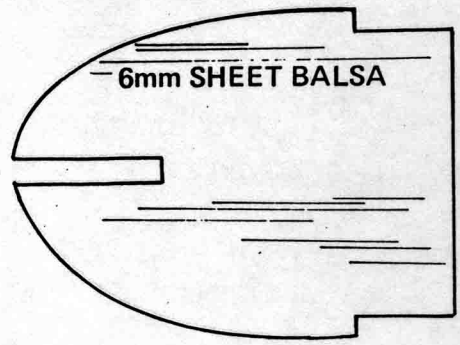
HEMEL HEMPSTEAD, HERTS, HP2 7ST

mm YELLOW
PINE TIP

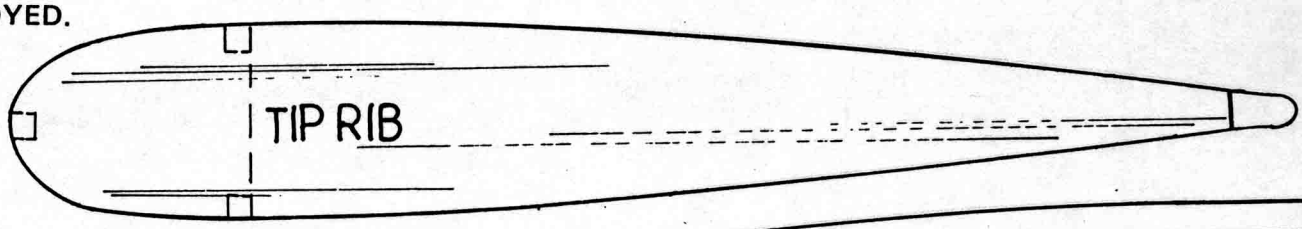
BELIAEV

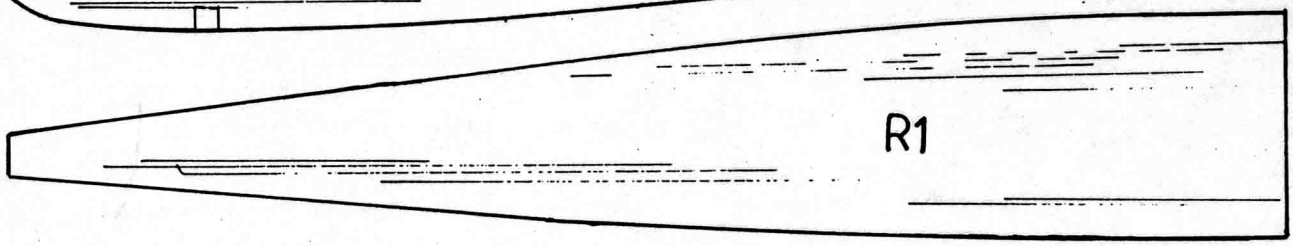
AT BREITENBACH

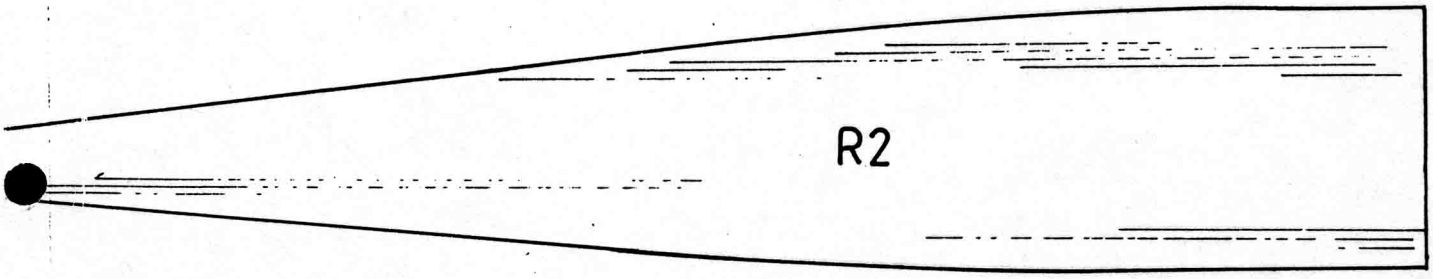
ROOT CUTTING GUIDE
FOR FOAM L.E. BROKEN
LINE ON TIP RIB IS FOR
GUIDE FOR TIP

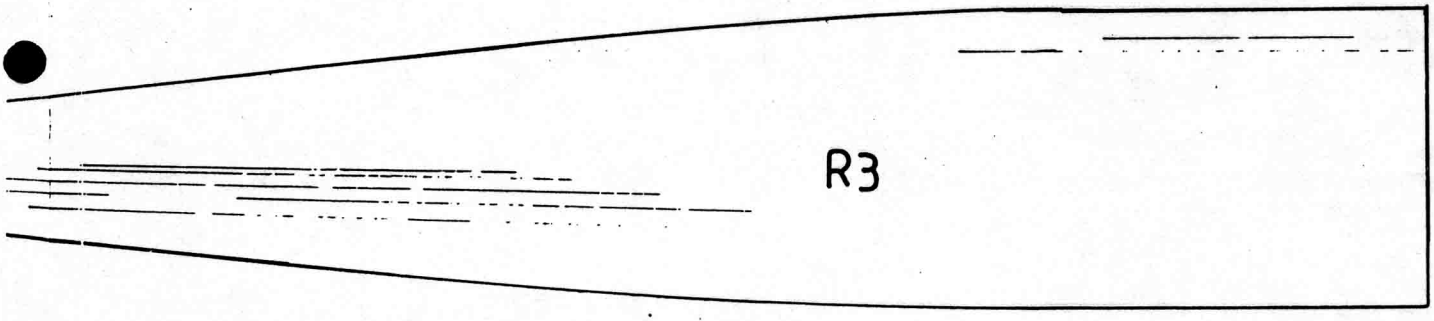


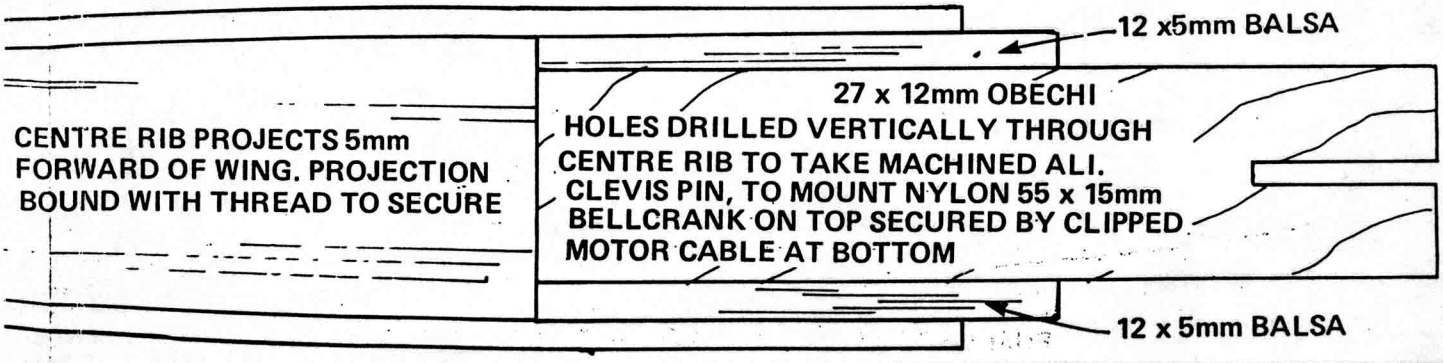
OLES DRILLED
HORIZONTALLY
THROUGH OUTBOARD
IP TO ALLOW INSERTION
OF BENT WIRE LINE GUIDE
NORMALLY FITTED INBOARD)
ALLOW MODEL TO FINISH
OMBAT IF INBOARD WING IS
ESTROYED.

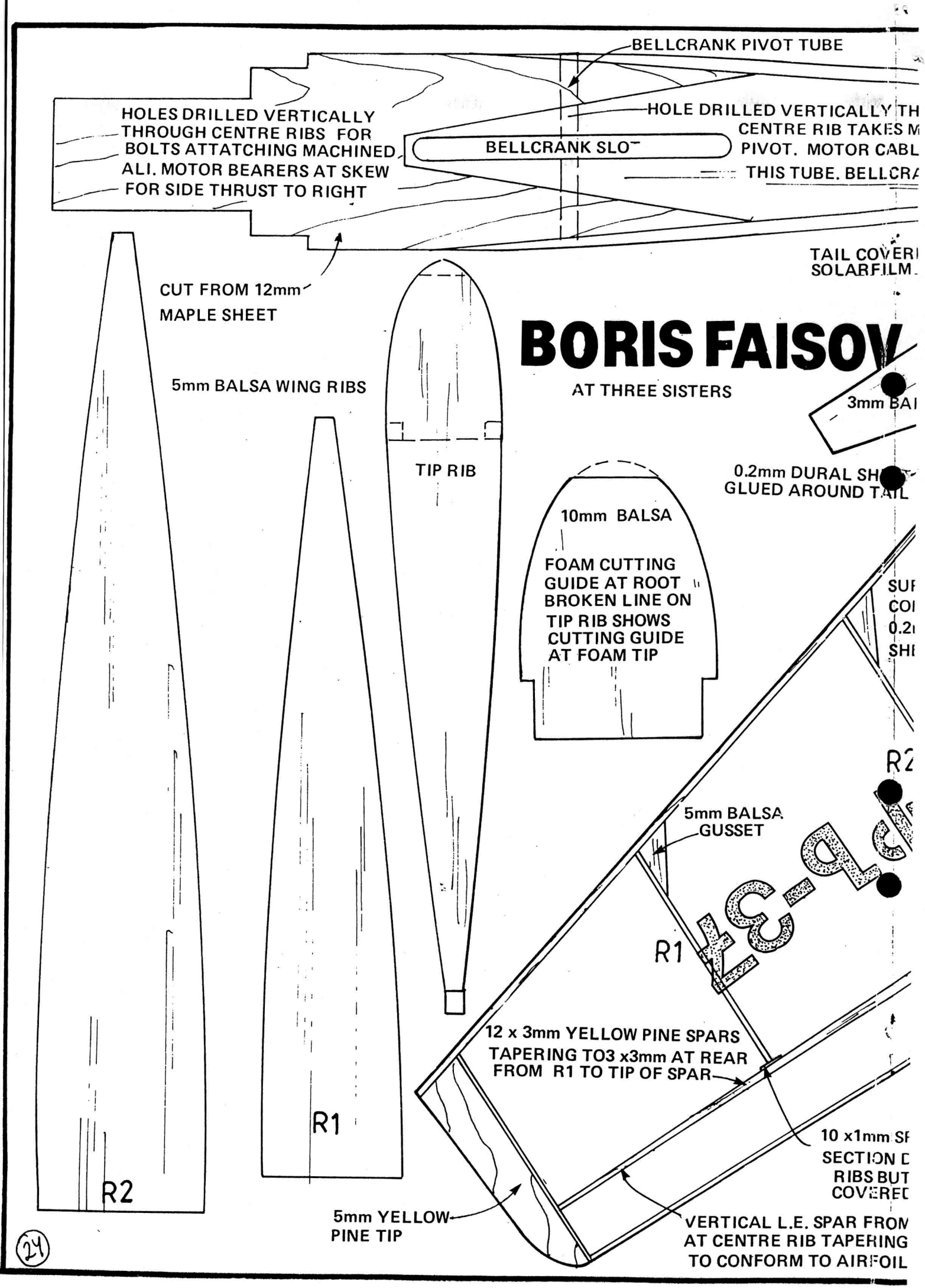


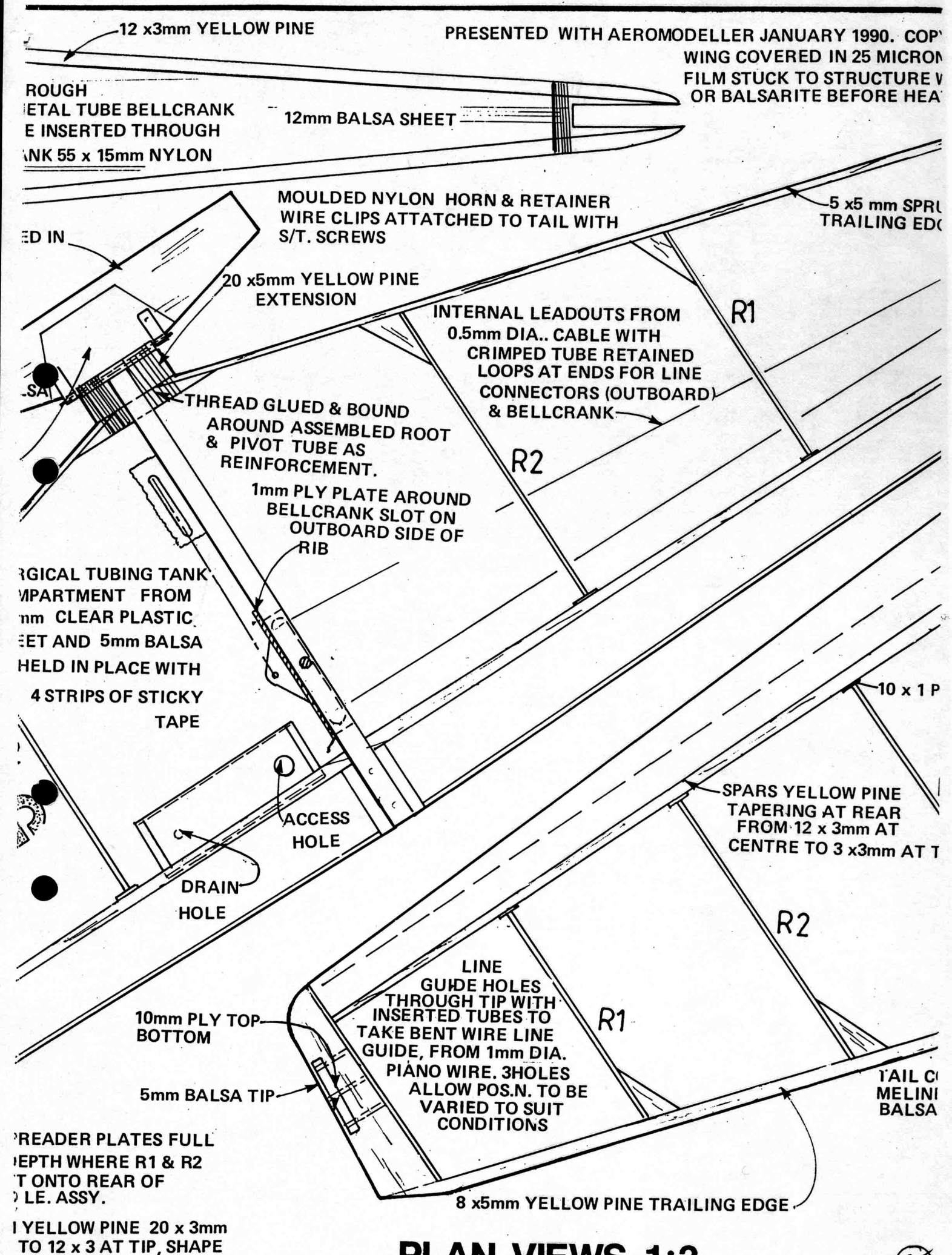









BELLCRANK PIVOT TUBE
HOLES DRILLED VERTICALLY THROUGH CENTRE RIBS FOR BOLTS ATTATCHING MACHINED ALI. MOTOR BEARERS AT SKEW FOR SIDE THRUST TO RIGHT
BELLCRANK SLO
HOLE DRILLED VERTICALLY TH
CENTRE RIB TAKES M
PIVOT. MOTOR CABL
THIS TUBE. BELLCRA
TAIL COVERI
SOLARFILM
CUT FROM 12mm MAPLE SHEET
5mm BALSA WING RIBS
TIP RIB
BORIS FAISOV
AT THREE SISTERS
3mm BAI
0.2mm DURAL SH
GLUED AROUND TAIL
10mm BALSA
FOAM CUTTING GUIDE AT ROOT BROKEN LINE ON TIP RIB SHOWS CUTTING GUIDE AT FOAM TIP
SUI
CO
0.2
SHI
R2
5mm BALSA GUSSET
R1
12 x 3mm YELLOW PINE SPARS TAPERING TO3 x3mm AT REAR FROM R1 TO TIP OF SPAR
10 x1mm SI
SECTION D
RIBS BUT
COVERED
5mm YELLOW PINE TIP
VERTICAL L.E. SPAR FROM AT CENTRE RIB TAPERING TO CONFORM TO AIRFOIL
R2
R1



PLAN VIEWS 1:3

Medlemmar

1990-12-01

Aaltio Lasse
Vidjegränden 5 C 17
SF - 01360 Vanda
Finland

Abrahamsson Ingvar
Lindblomsvägen 3 C
372 00 Ronneby

0457 - 24785

Andersson Hans-Olov
Soldatvägen 5 C
881 00 Sollefteå

Andersson Lars-Åke
Hembyggarevägen 9
416 76 Göteborg

031 - 262537

Andersson Ove
Åsgatan 2 C
724 63 Västerås

021 - 131742

Aronsson Göran
Finnströmsvägen 8
540 70 Hova

0506 - 30931

Assermark Gert
Vallgatan 9
643 00 Vingåker

0151 - 10114

Axtilius Kjell
Huldrestigen 9
141 73 Huddinge

08 - 7744915

Bagge Johan
Lokegatan 24
602 36 Norrköping

011 - 133647

Bejhem Mats
Färentunagränd 1
194 51 Upplands Väsby

Berndtsson Jan
Örjansvägen 6 B
433 50 Partille

031 - 741110

Bertilsson Ingemar
Ellne 5555
826 06 Söderala

0270 - 56040

Bjernby Jan
Box 17
430 33 Fjärås

0300 - 40438

Björnwall Erik
Storgatan 48 A
921 00 Lycksele

0950 - 11945

Blom Willy
Evalundsvägen 40
13800 Älta

08 - 7733272

Blückert Mattias
Krusbärsvägen 94
613 00 Oxelösund

Burman Rune
Lövmövägen 26
194 61 Upplands Väsby

Bäckelsson Alf
Ringgatan 17
434 00 Kungsbacka

0300 - 11766

Falk Örjan
Snösundsväg. 11
130 35 Ingarö

Franzén Mats
Agnesborgsvägen 36
462 40 Vänersborg

0521 - 63434

Frinndal Arne
Källängsvägen 26
181 44 Lidingö

08 - 7655869

Fällgren Bengt-Åke
Oxelögatan 20 A
613 00 Oxelösund

Fällgren Göran
Sjögatan 4 A
613 00 Oxelösund

0155 - 36565

Gustavsson Jan
Trondheimsg. 38
164 30 Kista

08 - 7519962

Gustavsson Tord
Trossgränd 4
613 00 Oxelösund

0155 - 30180

Holje Lennart
Heden 4647
780 64 Lima

0280 - 32366

Helmbro Lars
Castorvägen 3
461 59 Trollhättan

Hjort Stig
Sveavägen 9 D
961 45 Boden

0921 - 10437

Hovmark Staffan
Polhemsgatan 3 A
151 41 Södertälje

0755 - 12096

Huss Erik
Grimsö Bodar
770 31 Riddarhyttan

0581 - 92072

Isacson Johan
Domherrevägen 4
161 40 Bromma

08 - 253760

Johannesson Håkan
Lingonvägen 31
448 00 Floda

0302 - 31700

Johansson Christian
Södermarksvägen 7 B
372 53 Ronneby

0457 - 24389

Johansson Gösta
Praktejderväg. 9
184 00 Åkersberga

0764 - 22046

Johansson Mikael
Bålstavägen 3 3 tr.
198 00 Bålsta

0171 - 54106

Kainulainen Kauko
Väderstrecksgat. 12
417 31 Göteborg

031 - 535103

Karlsson Leif
Smedvägen 21
136 46 Handen

08 - 777 6081

Karlsson Stefan
Smedvägen 24
691 53 Karlskoga

0586 - 53890

Kehrävuo Kerkko
Kulorastaantie 3 U 165
SF- 01450 Vantaa
Finland

Kimming Håkan
Vallmovägen 3 C
461 43 Trollhättan

0620 - 81 886

Krantz Erland
Tallvägen 5
360 51 Hovmanstorp

Lagerqvist Stefan
Vickavägen 109
439 00 Onsala

Lake Raymond
Hästskovägen 38
462 54 Vänersborg

0521 - 17624

Larsson Ingemar
Forbondegatan 14
462 41 Vänersborg

0521-11210

Lindgren Bengt
Slagsta Backe 134
145 74 Norsborg

0753 - 77890

Lindström Martin
Rekylgatan 6
723 38 Västerås

021 - 142336

Lindström Svante
Allévägen 10
803 28 Gävle

026 - 197162

MFK Linköping
c/o Per Johansson
Blåeldsvägen 62 nb.
590 54 Sturefors

Linné Erling
Johan Nilsväg 13
270 12 Rydsgård

0411 - 44641

Ajuist Conny
Sallstedtsgatan 3 D
416 71 Göteborg

031 - 194816

Lundgren David
Östergatan 2 A
951 39 Luleå

Löfroth Niklas
Bergmansgatan 12 B
691 31 Karlskoga

0586 - 51203

Magnusson Lennart
Åsedavägen 16
360 76 Älghult

Mattsson Lennart
Harrisstigen 2
430 33 Fjärås

Mellström Bengt
Dejegatan 20
572 51 Oskarshamn

0491-19882

Nerback Hans
Mornäs 335
780 68 Transtrand

Nilsson Kenneth
Visätravägen 31 2tr.
141 50 Huddinge

08 - 7744094

Zetterlund Jan-Olov
Styvingevägen 4 B
591 34 Motala

Nyström Anders
Praktejdervägen 18
184 00 Åkersberga

0764 - 20855

Nyström Åke
Praktejdervägen 18
184 00 Åkersberga

0764 - 20855

Odsjö Magnus
Lövdalsv. 45
141 73 Huddinge

Odsjö Thorbjörn
Lövdalsvägen 45
141 73 Huddinge

Olsén Patrik
Varekil 1181
44 092 Svanesund

Olsson Göran
Valhallavägen 14 n.b.
114 22 Stockholm

08 - 15 83 20

Oxelösunds MFK
c/o Fällgren
Sjögatan 4 A
613 00 Oxelösund

Pettersson Anders
Munkhagsgatan 108 B
582 55 Linköping

013 - 156629

Allan Jan
Askrikevägen 34
181 46 Lidingö

Pettersson Bo
Randersgatan 95
163 43 Spånga

Pettersson Lennart
Gransångargatan 49
724 71 Västerås

021 - 354236

Pettersson Per-Olof
box 209
240 15 Södra Sandby

Pontan Sven
Idunvägen 33
136 42 Haninge

08 - 7773711

Roos Lars
Slussgatan 6
231 62 Trelleborg

0410 - 10283

Sahlin Conny
Rekylgatan 6
723 38 Västerås

021 - 147016

Samuelsson Bengt-Olof
Vetevägen 15
183 57 Täby

08 - 7562274

Schönthal Chr
Sporrvägen 1
175 39 Järfälla

Holmberg Martin
?
951 48 Luleå

Selstam Ulf
Box 152
448 01 Floda

Seth Mårten
Jägarvägen 20
153 00 Järna

0755 - 71381

Sidén Peter
Diamantgången 47
135 49 Tyresö

08 - 7701760

MFK Silvervingen
c70 Sören Sundström
Gärsholm 1091
870 52 Nyland

Mfk Snobben
c/o Mats Ottosson
Olas Väg 13
295 03 Nymölla

Steineck Adam
Lövkojeväg. 10
434 46 Kungsbacka

Stjärnesund Per
Snöstormsgat. 15
723 48 Västerås

021-11 42 34

Sundstedt Carl-Göran
Vindhomsgatan 32
752 27 Uppsala

018 - 108157

Ekström Staffan
Hantverksgatan 16
222 36 Lund

Svensson Per-Arne
Via Järnvägsg. 11A
753 33 Uppsala

018 - 123410

Söderlund Bert
Rådmansgatan 1 D
632 32 Eskilstuna

016 - 422158

Torgersen Ole
Lyngveien 9
2830 Raufoss
Norge

Uppsala Flygklubb
Modellflygsekt.
c/o Leif Åberg
Murargatan 18 D
754 37 Uppsala

Wallin Ulf
Kroggärdesväg. 32
394 70 Kalmar

Walter Lars Erik
Baldersgatan 1 C
263 37 Höganäs

Wisur Tomas
Hagtornsvägen 103
613 00 Oxelösund

Åhling Johan
Kammakargat. 54, 3tr.
111 60 Stockholm

08 - 20 87 35

Manillaskolan
Hörsellabbet
Manillavägen 32-36
115 21 Stockholm

1990_Lina_nr_3_av_3

Innehållsförteckning i elektroniskt sökbart format,
avseende Lina nr 3 år 1990 i icke elektroniskt sökbart format.
Redaktör: Lars Roos.

Sid 1 Omslagsbilden:
Windy Urtnowskis "F 16" för 10 cc motor, från år 1984,
konstruerad av "Big Jim" Greenaway.

Sid 2 Redaktören Lars Roos har ordet. Windy Urtnowskis "F 16" - text.
Resultat från Galax Open.

Sid 3 SM i Västerås 18-19 augusti år 1990, av Per och Conny m.fl.

Sid 4 "F2B or not-to-bee?" om stuntbedömningen vid VM år 1990.
Vem flög vad vid stunt-SM år 1990 av Adam Steineck.
Staffan Ekström och Ove Andersson på väg till VM.
Erling Linné har fått en "Half A" (3,8 kg).

Sid 5 Stunt-SM 1990 - några intryck av Adam Steineck.
Finska stuntmästerskapen 1990, av Conny Åqvist.
Slutställningen i Galax-Trofén år 1990,
segrare Magnus Odsjö.

Sid 6 Randy Smiths Aeroproducts, av Lars Roos.
"Mufflerfästtippz", fastsättning av ljuddämpare,
med hjälp av cykelekrar, enligt Lars Roos.

Sid 7 "Stunting can be smooth", om "Nobler", ursprungligen av George Aldrich,
i översättning av Lars Roos. (Nobler konstruerades i december år 1950.)

Sid 8 Nobler-detaljer, samt bild på skeva flaps, som måste rättas till.
("washout" innebär mindre anfallsvinkel vid vingspetsen, troligtvis
menar Aldrich att det krävs mer "washout" på vänster vingspets?)
Fullskalaritning till Original Nobler från Tom Dixon.

Sid 9 Ving- och kroppsskiss Original Nobler.

Sid 10 (Forts. George Aldrich's artikel & forts. sid 13.)
Lars Roos Nobler.

Sid 11 Koefficient, Poäng och Produkt för stunt av Johan Isacson,
som diskuterar poängsättningens betydelse för tävlingsresultatet.

Sid 12 Ove Anderssons modell (nr 25).

Sid 13 "Stunt och strykjärn", av Adam Steineck, som ger tips om limning
och plastklädsel (Polytex). (Forts. George Aldrich's artikel.)

Sid 14 Ove Anderssons bilder från finalomgångarna i stunt (F2B)
vid VM år 1990 i Frankrike, med text av Lars Roos.

Sid 16 Jim Casales "Spectron-Columbia" för Super Tigre .60-motor,
ursprungligen från Flying Models april år 1989,
ritningsnummer CF799 (CF-799).

Sid 17 (Forts. Ove Anderssons VM-bilder.)

Sid 18 "EZ-1", nybörjarmodell av Allen Brickhaus för 2,5-3,5 cc motor.
Modellen kan även byggas som nybörjarstunt,
ursprungligen från Flying Models oktober år 1990,
ritningsnummer CF840 (CF-840).

Sid 19 (Forts. EZ-1.) "Limitation", av Dale Barry för .29-.40-motor,
ursprungligen från Model Aviation, november år 1990,
spännvidd 51", ritningsnummer 670 C.

Sid 21 Kalmykov's top Soviet F2A - speedmodell.

Sid 22 Beliaev's FAI CL Combatmodell, spännvidd 1176 mm,
skiss från Aeromodeller januari år 1990.
(Ritning även från Model Aviation, februari år 1991,
ritningsnummer 680 B).

Sid 23 (Forts. Beliaev), längd R1 cirka 169 mm.

Sid 24 Boris Faisov's FAI CL Combatmodell, spännvidd 1182 mm,
skiss från Aeromodeller januari år 1990,
längd R2 cirka 219 mm.

Sid 25 (Forts. Boris Faisov.)

Sid 26 SLIS medlemsförteckning.