Nyhetsblad för **LINA** svenskt linflyg

Medlemstidning för Sveriges Linflygares Intressefrämjande av Stunt

Ur innehållet bl a:

Årsmöte Öst
Stunt-SM 89
Lindansfinalen 89
Galax-Trofe´n
Steinecks stuntsynpunkter
"Mittuppslaget"!
Hur fort flyger stuntkärran?
Caukos Cluriga Condor
Gamla tävlingsresultat
Tävlingskalendern
+ mycket annat av högsta klass!

1
1990

LINA

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

Combatredaktör
saknas = GÖR NÅGOT!!

Racing- och speedredaktör
saknas = GÖR NÅGOT!!

RED. HAR ORDET.....

Nu blev ni bra överraskade va!!
Decenniets första Lin-Bulletin. Med ny redaktion till och med. (Se vänstra kolumnen.) Till att börja med vill jag rikta ett tack till förre redaktören som tyvärr måste "säga upp sig" pga personliga svårigheter. Han är ju varken den förste eller siste som drabbas av sånt! De nummer av LINA som Arne hann med var enligt min mening excellenta.
Arne har varit hygglig nog att låta mig överta allt sitt inkomna material, det underlättar naturligtvis enormt så här i början. Därför innehåller detta nummer en hel del material av lite äldre datum, dels för att komma ikapp och dels för att tidigare bidragsgivare inte ska känna sig slängda i papperskorgen. Om någon ändå känner sig slängd så kontakta red.
Det blev mest stunt i detta nummer, det fanns inte mycket annat i högen från Arne. Eftersom red. är stuntflygare så vet ni som flyger det där andra hur LINA kommer att se ut i framsättningen om ni inte gör något åt saken....."Mittuppslaget" har tillkommit enbart för att ge alla racingfans stora nostalgidarren och börja sända in material! Nytt sådant givetvis, men även gammalt, kul historier från förr är alltid kul att läsa. Visste ni, speciellt yngre läsare, att första lin-VM avhölls 1951 i staden Knokke i Belgien? Som tävlingsplats använde man stadens torg(!) och där flögs det teamracing, speed och stunt! Ljuddämpning? det var inte uppfunnet på den tiden. Red. har för avsikt att ta med något kul inslag från förr i varje nummer. Jaja, jag vet att somliga kommer att kalla det utfyllnad! Jag tror ändå att de flesta gillar att blicka tillbaka. Grundtanken i det här resonemanget är som alla förstår att hjälps vi åt blir LINA en bra blaska som utkommer några gg om året. Det här är ingen enmansshow om nu någon trodde det! Så sätt igång och skicka in era bidrag, färska tävlingsresultat och reportage är viktiga saker för att hålla tidningen aktuell. S-V foton är välkomna(mycket), ange om du vill ha tillbaks dem! Om red. ska hålla på och jaga resultat och annat så blir det naturligtvis mindre tid över för tidningsproduktion! U-Control-It!!
Medlemsavgiften har höjts till en femtilapp men det är endast nytillkomna som drabbas av detta. Det är nämligen så vist ordnat att de som betalat för 89 får vara med utan extra kostnad 1990! Jaha, då var nr 1 avklarat! Kan väl va kul att läsa lite om lina för en gångs skull, i stora tidningen till alla hushållen stod det ju inte ett smack. Inte ens tävlingskalendern var med. Märkligt. Kanske vårt eget fel som inte skickat in material? Det bör väl vara lite från varje gren i FÖRBUNDS-TIDNINGEN? Kanske vi bör skärpa oss på den punkten? Kommentarer? Det finns gott om plats för sura (och andra) insändare i den här publikationen! Nog med "soap-box" för den här gången! OK! Öppna valfri dryck, släng dig i favoritfåtöljen(stäng tv:n) och avnjut LINA *1-90!!!

Hälsningar!

Årsmöte SLIS-Öst

ÅRSMÖTE SLIS ÖST/NORR 1990

Mötet hölls hemma hos Willy Blom i Älta. Närvarande var, förutom värden, Ove Anderssson, Arne Frinndal, Erik Huss, Per Stjärnesund, Arne Orrgård, Göran Olsson, Staffan Hovmark, Sven Pontan och Johan Isacson

#1 Ordföranden Willy hälsade alla välkomna och öppnade mötet.

#2 Man konstaterade att mötet var utlyst i laga ordning 14 dagar i förväg.

#3 Dagordningen fastställdes

#4 Till funktionärer för mötet valdes som ordförande, Willy och till sekreterare, Johan Isacson. Justeringsmän, ordföranden och Staffan Hovmark.

#5 Styrelsen presenterade årets verksamhetsberättelse som inskränkte sig till (a) ett nummer av Lina (b) försäljning av 4 ritningar och (c) inköp av 20 ritningar.

#6 och #7. Föreningens viktigaste angelägenhet, Lina, diskuterades. Redaktören Arne Orrgård förklarade att han p.g.a. personliga skäl haft stora svårigheter att få ihop mer än ett nummer av tidningen. Willy hade före mötet kontaktat Lars Roos som erbjudit sig att ta över arbetet som redaktör. Preliminärt skall han försöka få ihop 4 nummer per år. Ove Anderson lovade att, som tidigare, stå för tryckning och distribution.

#8 Kassören meddelade att årets inkomster uppgick till 4327,53 kr, utgifterna voro 1725,70 kr. Föreningens behållning är 10 434 kr och 11 öre.
Revisorerna fann att räkenskaperna var i god ordning och hade inget att anmärka på bokföringen.

#9 Följande styrelse valdes för de närmaste två åren :

Ordförande:	Willy Blom
Sekreterare:	Johan Isacson
Kassör:	Ove Andersson
Revisorer:	Per Stjärnesund
	Martin Lindström
Revisorssuppleant:	Arne Frinndal

#10 Frågan om huruvida SLIS Öst/norr skulle vara riksstyrelse diskuterades. Man kom fram till att denna sektion nog kunde åta ta sig uppgiften då det var oklart om någon annan sektion ens existerade.

#11 I enlighet med tidigare beslut (se tidigar protokoll från 1989) ändrades stadgarna. (Val av regionstyrelse skall ske senast 1:a Mars. Medlemsbladet heter LINA (Ej SLIS-Bulletinen))

#12 Man gick igenom och godkännde föregående mötes protokoll.

#13 Medlemsavgiften bestämdes till 50Kr. De gamla medlemmarna behöver ej betala årets avgift. Anledningen till detta att föreningens bristande aktivitet gjort att även utgifterna blivit mycket små.

#14 Dekalfrågan kom upp igen. Ove skulle ordna med att Erik Björnwalls eleganta Noblerdekal blev tryckt.

#15 Bevakning av olika utländska tidningar diskuterades. Inget direkt beslut blev taget utan medlemmarna anmodades att skicka in så mycket som möjligt till redaktören.

#16 Övriga frågor

a) Johan Isacson föreslog att man skulle arrangera temakvällar om intressanta områden som t.ex. "Hur man bygger lätta plan" eller "Den idealiska stuntmotorn - finns den" o.s.v. Iden bedömdes som intressant men Willy tycker att detta var något för de lokala förbunden, ej för SLIS.

b) Ove skulle undersöka möjligheten att ordna en regelkurs i internatform om Stunt. Det skulle ske i SMFF:s regi.

c) Johan Isacson fick i uppdrag att köpa en Amerikans videofilm om STUNT, sända den till Sven Pontan för transformering till svensk video och se om den var användbar för SLIS.

d) Man föreslog att någon (oklart vem) skulle kontakta SMFF för att få dem att upprätta en aktuell domarlista för STUNT.

Efter det Officiella mötet fick vi se på Willys och Peter Sidens nya Linflygarfilm. Den omfattade allt från nybörjarkrascher till Oves eleganta uppvisningar i luftaerobatik. Tjutande Speed korvar varvades med rafflande Teamheat. Combatgetingar fladdrade förbi i rutan.

Ett imponerande första försök att omsätta allt löst prat om "att man borde göra, varför har ingen gjort ....." i praktiskt handling. Hoppas att det kommer mera i den vägen. De som har det minsta intresse av linflyg rekommenderas att skicka efter en kopia från Willy. Han säljer till bandpriset.

Erik Huss var där och visade sina eldrivna inomhus modeller. Välbyggda och intressanta saker. Dessutom otroligt billiga för att vara grejor som både håller att flyga och störta med. Dessutom så startar alltid motorn vilket kan vara en viktig detalj för nybörjare.

Sven Pontan visade en videofilm om flygplan som drivs med enbart muskelkraft. En stackars karl som trampade sig över Engelska kanalen i motvind höll oss i andlös spänning. Skulle han störta eller skulle han kunna flåsa sig fram till kontinenten ?

Vi misstänker starkt att vi, i sinom tid, kommer att få se en känd svensk modellflygare som skall trampa sig över Öresund till Danmark i ett förvuxet modellflygplan. VÄND!

OMSLAGET: Superstuntkändisar III! (Version I kunde beskådas på omslaget till LINA nr 1-88.) Stående Fr.v. Erling Linne', Niclas Heinemyr, domare, Per-Olof Pettersson, dito, chief judge Lars-Åke Andersson, samt Staffan Ekström. Knäst. fr.v. Åke Nyström, Lars Roos samt Janne Berndtsson. Genesis dominerar som synes men den här dagen var det den modifierade Spectrumen i mitten som drog det kortaste strået! Dessa glada nunor plåtades vid "Windmill Cup"-84.

Årsmöte SLIS-Öst FORTS.

Willy bjöd på goda ost, skink och räksmörgåsar. Dessa läckerheter stimulerade deltagarna till diskussioner om dubbeldäckare som Stuntplan. Varför ej fyrtaktare i nästa bygge? Borde inte ett flygplan med stabben fram (canard) kunna göra skarpare hörn och andra intressanta ämnen.

Som vanligt imponeras man av Willys enorma (och välordnade) samling av Stuntlitteratur och ritningar. Jag tror att han har allt som skrivits om stunt de senast 20 åren.

Vid Protokollet Justeras

Johan Isacson Willy Blom Staffan Hovmark

LIMFJORDS-STÆVNET-90

JUNI 2-3

OBS!

Please return entryform and payment no later than 23.may to :

Ole Bisgaard
Helgolandsgade 66
DK-9000 Aalborg
Denmark

Postgiro : DK 5 62 01 71

L I M F J O R D S S T Æ V N E T 1990 in DENMARK

The aeromodeller's of Aviator invite all East- and West-european aeromodellers to the greatest controlline competition in Denmark.
Put the week 2 & 3.June in your calender, and look forward to an enjoyable weekend.

Limited (primitive) camping facilies is availible close to the site, without charge.

The contest will be run at our field in : (see map)

Hesteskoen, Rørdal, Aalborg, Denmark

The competition is held according to the FAI sporting code, with its latest amendments and changes.

Classes :

F2A Speed	(FAI rules)
1.00 ccm Speed	(danish rules)
F2B Aerobatic	(FAI rules)
F2B-Novice	(danish rules)
F2C Teamrace	(FAI rules)
Good-Year	(danish rules)
F2D Combat	(FAI rules)

Scedule :

Friday	1.june	arrival and free practice.
Saturday	2.june	10.00 am Checkin
		11.00 am Competition start
		7.00 pm Dinner
Sonday	3.june	9.00 am Competition
		3.00 pm Finals

Entryfee :
90 Dkr. for a competitor
130 Dkr. for F2D-combat (unlimited no. of classes)
90 Dkr. for a dinnerticket

Danish Rules for the national classes (in short) :

1.00 ccm speed: Engine(s) 1.00 ccm, fuel is free, No monoline, Lines 13.27 m, thickness 0.15 mm, 12 laps to 1km, Pulltest 20g.

F2B-novice: The competitor must not have participated in F2B (expert) within the last 5 years.
Manoeuvres is as F2B, without the following :
Reverse wingover, Square loops, Square eights and Hourglass.

Goodyear: Engines allowed is slow diesels, like PAW, Oliver mk 1-4, ED racer and Supertigre G20/15.
Engine must not be pressure-feeded.
The propeller must bee a commercially made nylon or glass/nylontype.
The tank and tank-filler must be of the open-tube type, without pressure and valves, though the shut-off is free.

ENTRYFORM for Limfjordsstævnet

Name and address	Country	Class	Dinner

GALAX-TROFEN!

GALAX - TROFEN. VANDRINGSPRISTÄVLING FÖR LINFLYGARE.

För de linflygare som tävlar i linflygets konstflygklass F2B Stunt. instiftas fr.o.m 1990 "GALAX-TROFEN", en vandringspristävling som löper över fem år.

Iden till tävlingen har uppkommit inom MFK Galax, en livaktig modellflygklubb från Huddinge utanför Stockholm, med linflyg som specialitet. Följaktligen har klubben fått ge namn åt tävlingen.

GALAX-TROFEN har instiftats för att stimulera intresset för F2B och locka fler stuntflygare till de nationella F2B-Stunt-tävlingarna. Tävlingen är öppen för alla SMFF-anslutna modellflygare och deltävlingar kommer varje år att genomföras på sju platser runt om i landet. De tävlande får räkna sina bästa placeringar i fem av de sju deltävlingarna när respektive års tävlingsresultat sammanräknas. Varje år av de fem åren räknas som en separat deltävling och den som efter fem år har det bästa resultatet, blir slutsegrare i hela tävlingen.

Stadgarna säger att Galax egen tävling GALAX OPEN, som går av stapeln varje höst, är den tävling som avslutar tävlingsåret för GALAX-TROFEN och där också prisutdelningen kommer att ske.

REGLER FÖR STUNTTÄVLINGEN "GALAX-TROFEN".

"GALAX-TROFEN" är en vandringspristävling i F2B Stunt, löpande över fem år.

Deltävlingar genomförs varje år på sju platser runt om i Sverige.
I varje deltävling erhåller de tävlande placeringspoäng, och flest sammanlagda placeringspoäng under året ger inteckning i vandringspriset.
Flest antal Pokalpoäng (=placeringspoäng i årstävlingen) efter fem år vinner GALAX-TROFEN.

DELTAGANDE: Alla SMFF-anslutna modellflygare.

TÄVLINGSPROGRAM: Stunt (FAI-F2B)-programmet.

TÄVLINGSREGLER: Varje tävling genomförs efter F2B-programmet, med poängbedömning av varje manöver.

ÅRSTÄVLINGEN

Placeringspoäng utdelas i varje deltävling enligt följande:

1:an får	10 poäng	6:an får	5 poäng
2:an får	9 poäng	7:an får	4 poäng
3:an får	8 poäng	8:an får	3 poäng
4:an får	7 poäng	9:an får	2 poäng
5:an får	6 poäng	10:an får	1 poäng

Om i ingående deltävling även internationella tävlande deltar, räknas placeringspoäng endast för de SMFF-anslutna deltagarna.
Flest sammanlagda placeringspoäng i fem av de sju deltävlingarna ger seger i årets tävling.
Om två eller flera tävlande uppnår samma antal placeringspoäng, avgör bästa placering, därefter näst bästa placering osv i årets deltävlingar. I sista hand avgör summa flygpoäng i årets deltävlingar.

Om tävling skulle avlysas p.g.a. för få deltagare, får de tävlande som är förhandsanmälda och finns på tävlingsplatsen vid tävlingsstart, dela på de placeringspoäng som skulle ha utdelats om tävlingen genomförts. Exempelvis om två deltagare är anmälda och ingen tävling genomförs, får de (10+9)/2=9½ placeringspoäng vardera om de infinner sig till start. Denna regel för att motivera så många som möjligt att anmäla sig och komma till start.
Arrangör äger rätt att informera tävlande att tävling avlyses p.g.a. för få deltagare och råda anmäld att ej resa till tävlingsplatsen. Poäng utdelas även i detta fall till förhandsanmälda på samma sätt som ovan beskrivits.

PRISER:

Segraren i årstävlingen erhåller graverad inteckning i vandringspriset samt en mindre pokal som får behållas.
Prisutdelning sker vid årets sista deltävling som enligt stadgarna är GALAX OPEN.
Den som efter fem tävlingsår har samlat flest poängpoäng erhåller vandringspriset för gott.

FORTS →

TÄVLINGSREGLER. Årligen utdelas pokalpoäng (placeringspoäng i årstävlingen), och den som efter fem år har samlat flest pokalpoäng, erhåller stora pokalen = Vandringspriset för gott.

VANDRINGSPRISET Varje års segrare erhåller 25 pokalpoäng, 2:an 24 pokalpoäng, 3:an 23 pokalpoäng o.s.v. t.o.m. 25-an som erhåller 1 pokalpoäng.

Skulle flera tävlande erhålla samma antal pokalpoäng, avgör sammanlagt flesta paceringspoäng under de fem åren.

TÄVLINGSPLATSER.

Tävlingen genomförs som nämnts på sju platser runt om i Sverige. Under 1990 kommer följande tävlingsprogram att gälla:

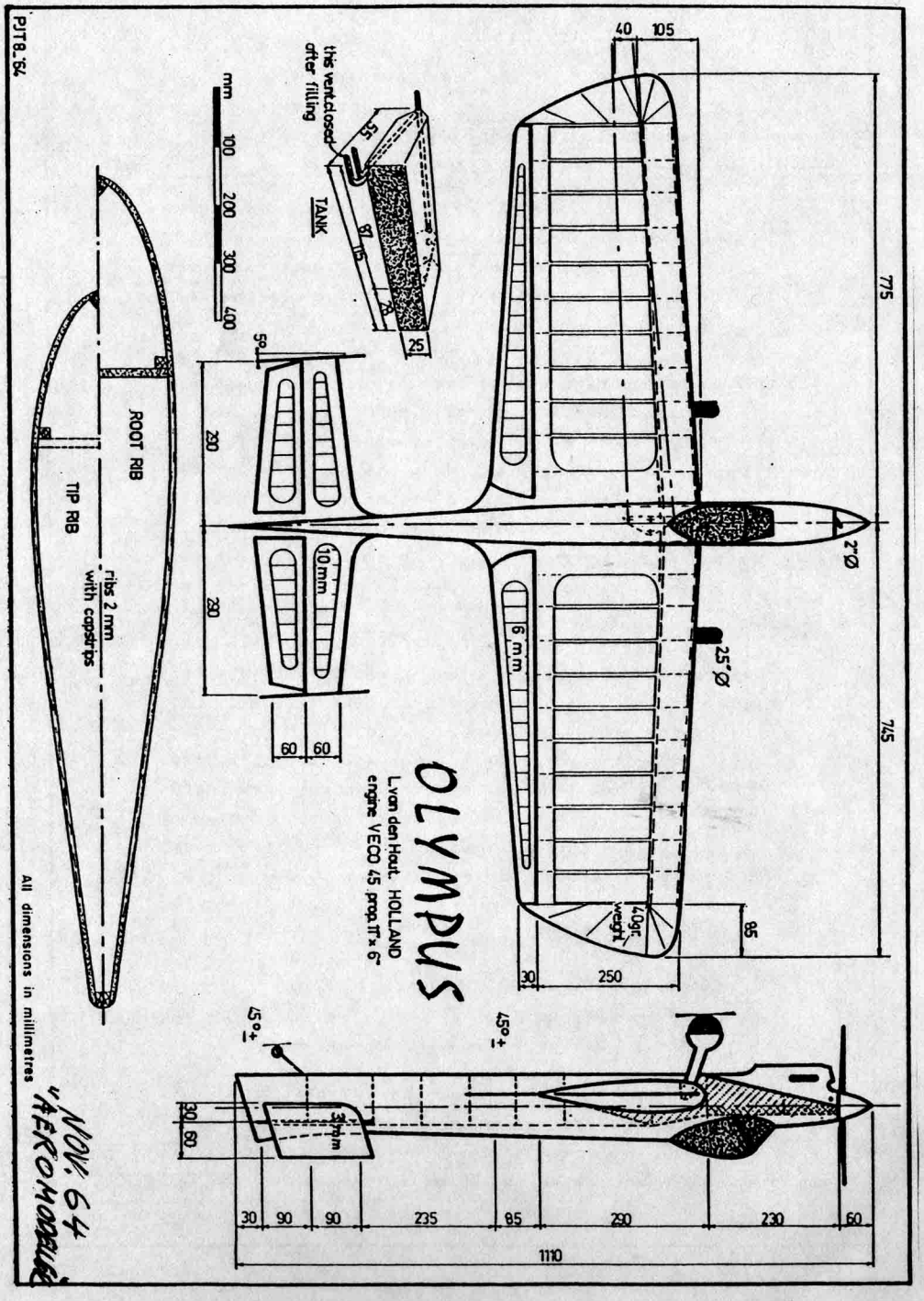
Datum	Tävling	Tävlingsplats	Arrangör
29 april	Vintertävlingen	Göteborg	AKMG
12 maj	Vårtävlingen	Södertälje	östra Sörmlands FK
19 maj	Oxelöpokalen	Oxelösund	Oxelösunds MFK
9juni	Windmill Cup	Trelleborg	Trelleborgs MFK
18-19 aug	SM	Västerås	SMFF
8 sept	Vänersborgspokalen	Vänersborg	Vänersborgs MFK
15 sept	Galax Open	Tullinge	MFK Galax

TÄVLINGSADMIN. Tävlingsadministratör. tillika skiljedomare är SMFF:s lingrenchef.

REGELÄNDRINGAR: Om tävlingsreglerna skulle behöva ändras, skall detta beslutas av SMFF:s lingrenstyrelse och regeländringarna offentliggöras senast 1 november året innan de skall träda i kraft.

Info: Grench. Bengt Lindgren tel. 08-779 3118
eller: Torbjörn Odsjö tel. 08- 711 70 54

NU GÄLLER DET GALAX-TROFEN!!!



DIVERZE NYHETER

LINDANSEN!!!

Tänker Du deltaga i LINDANSEN??
Vi vill gärna påminna om att nya regler är antagna och gäller fr.o.m. 1990-01-01. Distrikten skall senast 1990-07-01 till SMFF ha nominerat sina representanter. Dessa deltar sedan i FINALEN som avhålles i samband med SM som i år går i VÄSTERÅS, aug. 18-19. Mer detaljerad info kommer från SMFF under våren, förhoppningsvis.

NY MOTORVOLYM I STUNT??

En motion om höjande av slagvolymen för fyrtaktsmotorer i stunt har inlämnats till SMFF av Trelleborgs MFK/E. Linne´. Ska bli intressant att se huruvida motionen drivs vidare ända till FAI och vad resultatet blir. Vad är din åsikt? Bra? Dåligt? Vet ej? Kubikgränsen ligger f.n. på 10cc= 0.60 cubic inches! Du kan läsa hela motionen i nästa nummer, denna gång fick den inte plats.
/Red/

REGELÄNDRING!!

Enligt FAI:s nya Sporting Code har det tillkommit en paragraf 4.2.11. (F2B stunt) som bör uppmärksammas.

"No system or device may be used to stop or control the engine run".

Jag tolkar det så att det inte längre är tillåtet att använda någon anordning för att stoppa eller kontrollera motorns gång.
Dvs den ryska metoden att stänga av motorn är inte längre tillåten.
(Hårt drag i linorna påverkar avstängningsmekanismen, red. anm.)

Hälsningar, Ove Andersson.

VMVMVMVM-INFO!!!

Det är ju som de flesta vet VM-år i år och följande personer är uttagna att representera Sverige:

F2A SPEED

1. Per Stjärnesund
2. Göran Fällgren
3. Ove Kjellberg
4. Mats Böhlin(Reserv)

F2B STUNT

1. Ove Andersson
2. Erik Björnwall
3. Öppen för VM, Åke Nyström för NM.

F2C TEAMRACING

1. Hans Andersson- Johan Åhling
2. Jan Gustavsson- Gunnar Härne
3. Kjell Axtilius- Bengt-olof Samuelsson
4. Mats Böhlin- Anders Appring(Reserv)

F2D COMBAT

1. Ingvar Abrahamsson
2. Tomas Wisur
3. Håkan Östman
4. Bengt-Åke Fällgren(Reserv)

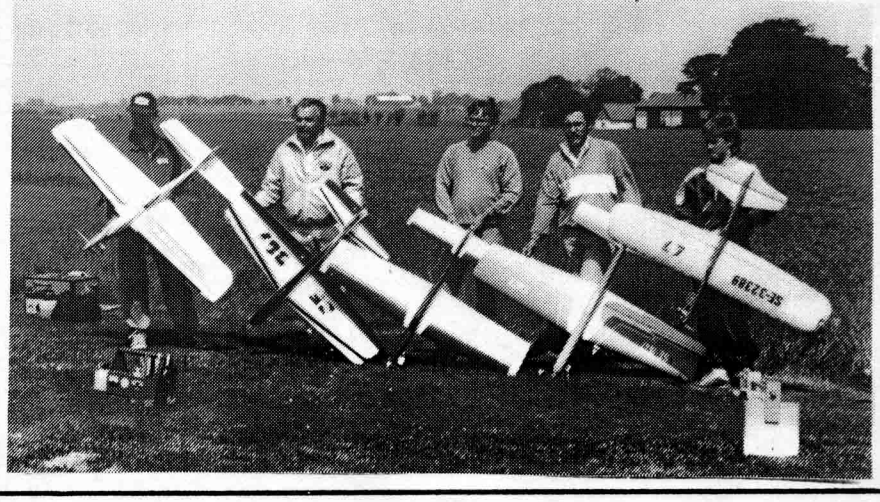
VM-tävlingarna går av stapeln juli 9-14 på ett ställe som heter Blenod Les Pont A Mousson i Frankrike. Intresserade supporters torde lämpligen kontakta grenchefen för info!

NORDISKA MÄSTERSKAPEN.....

avhålles i Oxelösund, Ramdalens bilparkering MAJ 19-20. Grenchefen kan informera.

SNART DAGS IGEN...

för Sveriges sydligaste stunttävling, "WINDMILL CUP-90"! Juni 9 kl. 09:30 F2B+SEMI. Startavg. jun. 25:-, sen. 40:-, insättes på TMFK pg 44 14 09-0 Anmäl en vecka innan, det underlättar!
Gräsfält- "svaga vindar"! Osse gäller det "GALAXTROFE´N"!!
Kontakta Lars R. 0410-10283.



PAMPA-NYTT!!!

DEN amerikanska stuntflygarorganisationen PAMPA`s medlemsblad "STUNT NEWS" har nu återgått till det traditionella "newsletter"-utseendet. Faktiskt sedan ett år tillbaka om man ska vara noga. Det lyx-format man körde med ett tag var tydligen opraktiskt, för många inblandade gav opålitlig utgivning.

Inför 1990 har man utlovat 6 nummer, få se om det löftet hålls! Ny redaktör sedan ett år tillbaka är en viss Mike Keville som åstadkommer bra och underhållande läsning. Bland annat kan nämnas intervjuer med toppflygare, t.ex. Jim Casale som var med för ett par nummer sedan.

Till ny orförande i PAMPA för 1990 tom 91 har nyligen Ted Fancher utsetts. Han behöver väl ingen närmare presentation för den som har det minsta intresse för stunt! Han har nu slutat med sin fina stuntspalt i Model Aviation för att kunna sköta ordförandeposten på rätt sätt. M.A.-spalten övertas nu av Frank McMillan, känd stuntpilot från Texas. Han flyger bl.a. semiskalakärror i Al Rabe´s anda.

Du kan prenumerera på S.N. genom att skicka en check på 25 USD till sekreteraren; Tom Morris, 1019 Creek Trail, Anniston, AL 36206, USA. Inte helt billigt kanske, men man får ju 16 fullproppade stuntsidor varje gång.

Härintill ser du deras nya logo som finns att köpa som dekal eller tygmärke. För närvarande finns det 14 svenska PAMPA-medlemmar vilket innebär att vi kommer att låna lite godbitar ur S.N. eftersom inte många läser den ju. Nu undrar du givetvis vem av di svenske som är medlemmar och då kan det avslöjas att dessa är; Ove Andersson, Willy Blom, Johan Isacson samt Lars Roos. Ove har varit med längst, sedan 1975!/Red/

SMFF NEWSFLASH!

Vid SMFF:s årsmöte 31/3-1/4 i Kristianstad fick grenstyrelsen följande utseende:

Ordförande	Bengt Lindgren
Sekreterare	Kjell Axtilius
Ledamot speed	Göran Fällgren
Suppleant speed	Ove Kjellberg
Ledamot stunt	Lars-Åke Andersson
Suppleant stunt	Vakant
Ledamot teamrace	Anders Appring
Suppleant teamrace	Hans Andersson
Ledamot combat	Mats Bejhem
Suppleant combat	Ingvar Abrahamsson

Lingrenkonferensen var som vanligt en snabb affär, den här gången tog det bara 10 min! TMFK:s motion (enda motionen) om ökad motorvolym i stunt (fyrtakt) återremitterades till TMFK och AU-stunt för ytterligare filning. Erik Björnwall kommer att tillfrågas om han vill åta sig att vara suppleant i AU-stunt, efter Willy Blom som avgått.
Så var det med den saken gott folk, samma gubbs som förra gången!

VÅRBEGIVENHETER!!!

29/4 VINTERTÄVLINGEN F2B+SEMI

12-13/5 VÅRTÄVLINGEN ALLA KLASSER

19-20/5 OXELÖPOKALEN(NM) F2A,B,C G/Y och F2D.

9/6 SOLNAS POKAL F2A F2C och G/Y

Se tävlingskalendern för övrig info!
Kolla även danskens tävl.kalender!

OM STUNT, TÄVLINGSERFARENHETER, BOMREGELN, TIPS MM MM.....

Hej alla SLIS:are!

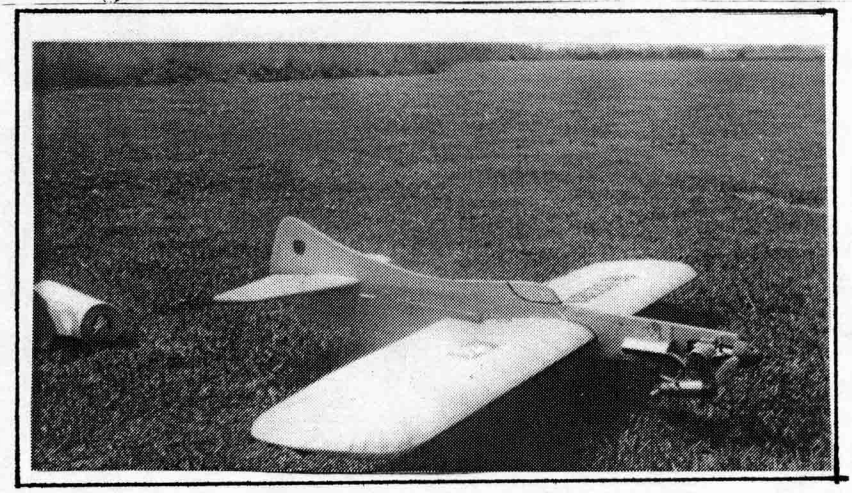
"Jag heter Adam Steineck (16) och jag tänkte berätta lite om mig själv. Jag är medlem i Kungsbacka MFK och går för närvarande på första året på 4-årig teknisk linje. Hur jag började med denna ädla sport följer här:

I begynnelsen var det storebror som sysslade med detta. Sedan stal jag hans "SNURREN" samt en OS 10 FSR som satt i den. Flyga runt, runt och runt! Så en dag säger en ledare i min klubb; "dra lite upproder och när planet är uppochner så dra fullt, så gör du en looping!" Sagt och gjort. Looping, Domusåtta och inverterat följde inom två timmar. Jag hade blivit biten av modellflugan!

Mitt första egna plan var en "PEACEMAKER". Den flög i två minuter sedan lossnade höjdroderstången ur roderhornet.(Ingen sockerbit.)

Nästa plan blev en "BANSHEE".(Skev vinge, stabben ej parallel med vingen). Naturligtvis hade jag också hunnit göra de flesta nybörjartabbarna. Glömt saker hemma(batteri, klämma och x-tra propellrar) och på fältet, främst mitt handtag som kompisarna sedan fick plocka upp.(Vadå nybörjartabbar,red. anm.) Det handtaget blev kvar för gott på Torslanda!

Nästa projekt kallades "CRASCH". Jag och Stefan Lagerquist byggde var sin. Dessa hade en "bullig" profil, plankkropp,(lättare att laga) "SHARK-45"utseende(även stabben), vingen uppbyggd som på "TWISTER", (lätt att bygga och laga) riktiga vingtippar samt "STILETTO"-moment. Dessa försedde vi med OS 40 FP-S.
Problem: vikten.(1600g) Mera på min än på Stefans. Om någon är intresserad så slå en signal; tel. 0300- 11330.
Jag måste också nämna att upphovsman till "CRASCH" var Alf Eskilsson. Nåväl, detta flygplan gav mig många erfarenheter, främst ifråga om trimning. Vad jag har erfarit så är tippvikten mycket viktig.
Till alla som bygger "BANSHEEs"; variabel tippvikt är ett måste!
Den här "CRASCH" flyger riktigt hyggligt(bra?), men vind är en nödvändighet!



Stefan Lagerquists "Crash" plåtad vid "Vindmöllan"-89 av red.

Jag hade väl vissa problem med "CRASCH", men OS:en var inte skyldig till dom. En 9x6 3-blad Graupner var för liten, men med en Zinger 10x6 XW gick den fint. Modellprodukter hade dom förut, men sist jag beställde fick jag 10x6 W.
Den första markkänningen med "CRASCH" gick till så här; skruven som höll fast stjärtvikten skruvade ut sig och blockerade höjdrodret så att inget dykroder kunde ges. Avhyvlad fena samt avslitet fäste för huvudstället blev resultatet! Lagning!
Till alla nybörjare; dubbla muttrar överallt!
Denna flygning skulle jag testa en Graupner 10x6 3-bladig. Intrycket jag fick(efter wingover samt 3 loopingar, havererade i övergången) var att den fungerade bra. Nackdelen var priset: 70:-!

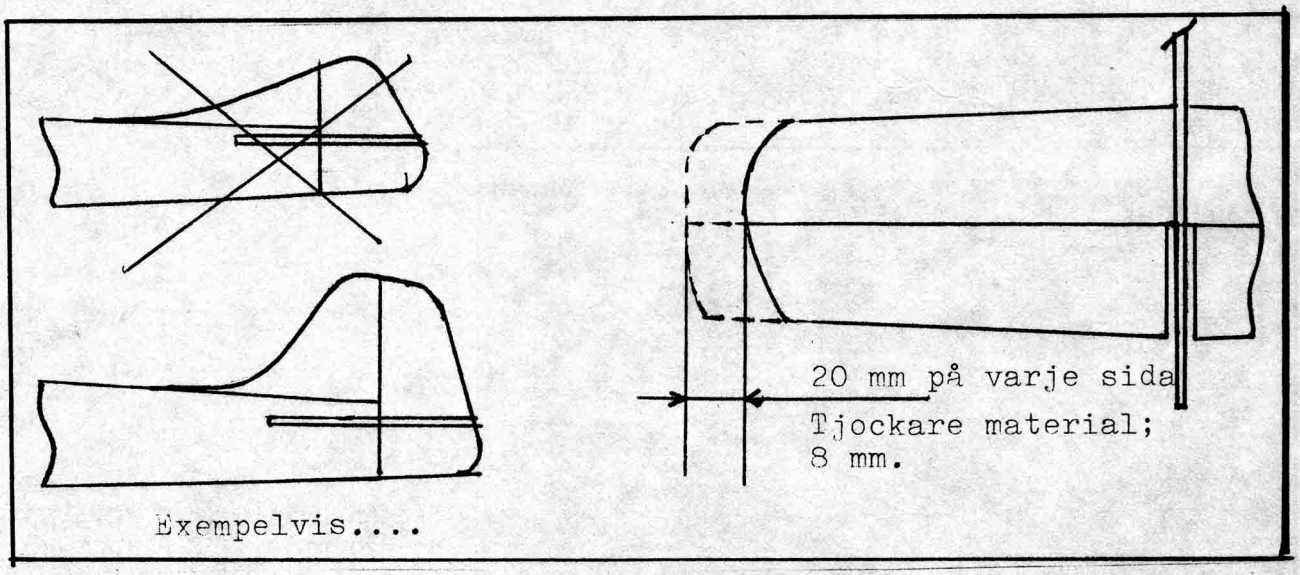
FORTS →

För närvarande har jag en "TWISTER" att flyga med. (Lätt, rak.) Motor FOX 35. Wow! Flyger underbart, kantar som $¤%&¤?%!
Den väger 1150 gram, och den gav mig en 2:a plats i Vänersborg!
Återigen, som med "CRASCH", så förvandlades den när jag lade till mera tippvikt.

Nåväl, nu till det här med nerver! Jag själv tog det här med tävlingar lite allvarligt och jag blev förbannad av bagateller.(Muttern till stjärtvikten...) Bägaren rann nästan över när jag inte fick igång Foxen i "Limfjordsstaevnet"(den satt i Bansheen då). Orsaken var skit i röret. Tyvärr är det nog så att på tävlingar gäller "Murphys Lag" mer än någon annanstans!
Återigen ett tips till nybörjare: kolla allt när ni havererar!
I Danmark upptäckte jag att ena vinghalvan satt löst! I två veckor hade jag flugit på två av fyra lister. En krashh hade orsakat detta.
Nu hade jag bara min otrimmade "Crash" att flyga med. Näst sist i resultatlistan! Detta gjorde mig ganska deppig.
Men då kommer någon och säger;"Adam, du gör detta för att ha kul"!
Slutsats:
När har jag kul? När det är lagom vind och allting funkar. Då har jag skitkul!
När har jag inte haft kul? På tävlingar. Varför? Jag har oroat mig.
Lösning: Låtsas inte om tävlingen. Det funkade!

Angående B.O.M.-regeln; Conny Åquist´s förslag verkar mycket bra. En modell som man inte byggt själv ska ju inte hindra en från att komma till tävlingar. Det är redan ont om deltagare som det är. Speciellt yngre.(Connys förslag: Den som inte har byggt modellen själv får ställa upp utom tävlan. Man betalar startavgift och får sina manövrer bedömda, men man kommer inte med i prislistan. Red. anm.)

Till sist: Ett tips till "nostunga" BANSHEE-ägare. Bly i stjärten gör ingen nytta, men större stjärtplan(med högre vikt) gör avsevärd nytta! Jag gjorde detta på min BANSHEE, och resultatet var en ökad stabilitet både i manövrer och planflykt.



Exempelvis....

Emedan BANSHEE har plankkropp så är operationen enkel. Jag gjorde en helt ny fena och stabbe. Se skissen.

Sådär! Det var en hel massa det! Men nu är det gjort!

Tack för ordet! /Adam Steineck, 0300/11330/

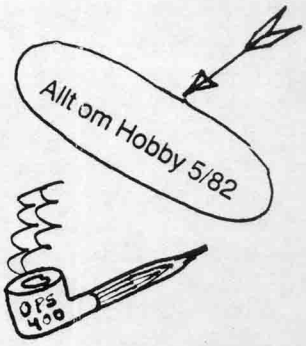
PS. F.n. bygger jag en NOBLER med "Eskilssonsk" kropp. I denna skall jag fästa min OS 40 FP-S! DS.

Det är ju rena drömmen att starta sin redaktörskarriär med ett sånt här brev, eller hur? Och från en junior dessutom! Hoppet är inte ute. Svårare än så här är det inte att skriva en rad till LINA!
Adam har visat vägen. Fatta pennan, boys! /Red/

CAUKOS CLURIGA CONDOR

Condor IV — en annorlunda stuntmodell

APROPÅ PIP-STUNT.....



■ Stunt är förmodligen inom modellflyget den gren som är mest konservativ av dem alla. I stort sett ser modellerna likadana ut och byggs på samma sätt som för tjugo år sedan och innovationer av det mer radikala slaget betraktas med stor skepsis av tävlingseliten.

Den tävlingsaktive är, paradoxalt nog, oftast en person som har kunnandet men inte anser sig ha tid att testa nymodigheter. Ligger man i topp tvingas man finputsa sitt bygge i detalj och resten av tiden måste läggas på träning och åter träning. Utprovandet av egna, mer omfattande, idéer tar lång tid vilket kan medföra att man, nästa säsong, inte längre kan hävda sig i konkurrensen.

Det är därför inte så konstigt att experten hellre experimenterar med ändrad portning på sin egen motor än att pröva en helt ny. Inte heller är det egendomligt att man provar olika uppbyggnadssätt av t ex en vinge, inte för att förändra dess egenskaper utan för att hitta ett sätt att bygga den lättare på. Det vilda och mer fantasifulla experimenterandet överlåtes tacksamt på de amatörer som har tid och inspiration för detta.

En man med lite annorlunda syn på hur en stuntmodell kan se ut heter Kauko Kainulainen. Kauko har ett tidigare tävlingsförflutet inom stunt i Finland och har nu åter tagit upp handtaget efter några års radioflygande, nu som medlem i Aeroklubben Modell i Göteborg.

Vid årets första tävling tog han en andraplats med en mycket unik modell: Condor IV. Det är framför allt två egenskaper som gör detta plan till en särling bland stuntmodeller: ett fjädrande styrok och användandet av motor försedd med avstämd ljuddämpare.

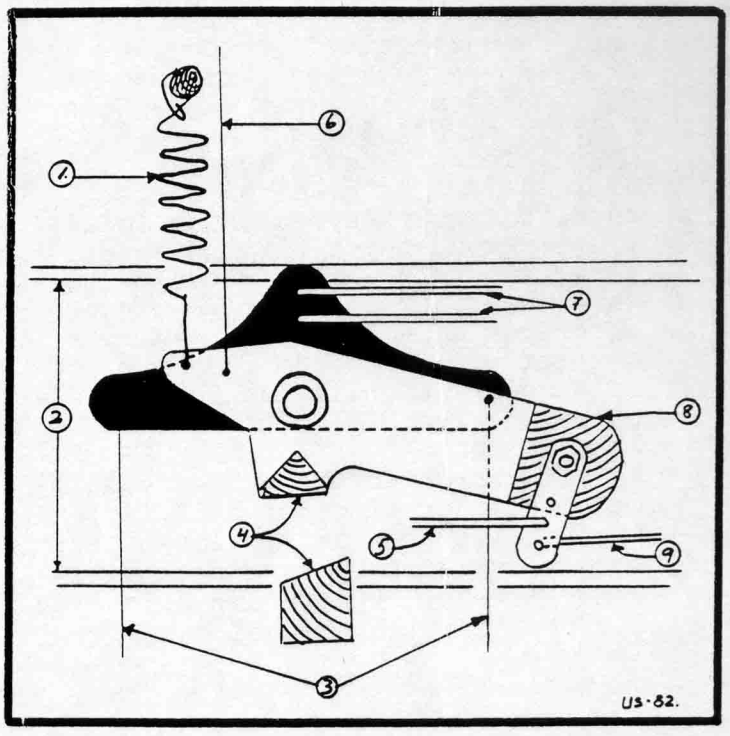
Det fjädrande styroket är rörligt 10 mm i den lindragande riktningen och så avvägt att det börjar fjädra först vid 4 kp dragkraft. Vid en normal flygning överskrider dragkraften i linorna 4 kp men då linorna, av någon anledning, slaknar, minskas dragkraften och nu börjar det hända saker. Oket fjädrar tillbaks och, i och med det, justeras förgasarnålen in vilket medför en snabbare motorgång. Dessutom fälls två små luftbromsar ut på den yttre vinghalvans ovan- och undersida. Detta ger planet en, från cirkelcentrum sett, mer utåtriktad attityd och därmed en bättre linsträckande förmåga. Dragkraften i linorna ökar över 4 kp och allt återgår till det normala.

Fjädrande styrok är ingen ny idé men Kauko är nog den förste som bevisat att systemet fungerar även i praktiken.

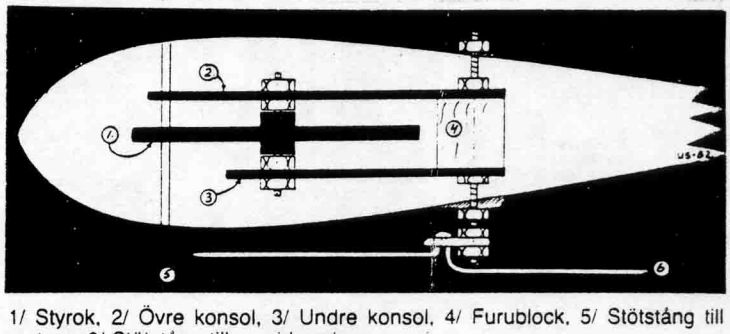
*Den avstämda, och mycket effektiva, ljuddämparen höjer avsevärt effekten på den OS 40 FSR som Kauko försett sin vackra modell med. Dessutom "låser" dämparen motorns varvtal mellan 8 000–11 000 RPM och tillåter användandet av en större propeller än vad OS 40 FSR normalt orkar med. Resultatet blir en mycket tystgående modell med alldeles utomordentliga flygegenskaper. Condor IV:s mycket övertygande förmåga att utföra kantiga manövrer med är ett resultat av den, till ytan, mycket stora stabilisatorn samt vingens stora spännvidd i förhållande till dess korda.

Det skall bli mycket intressant att, i fortsättningen, få följa Kaukos karriär inom stunt. Vem vet, kanske har vi här en nyhet som kan skrälla till ordentligt i stuntmodellkonstruktörshuvuden?

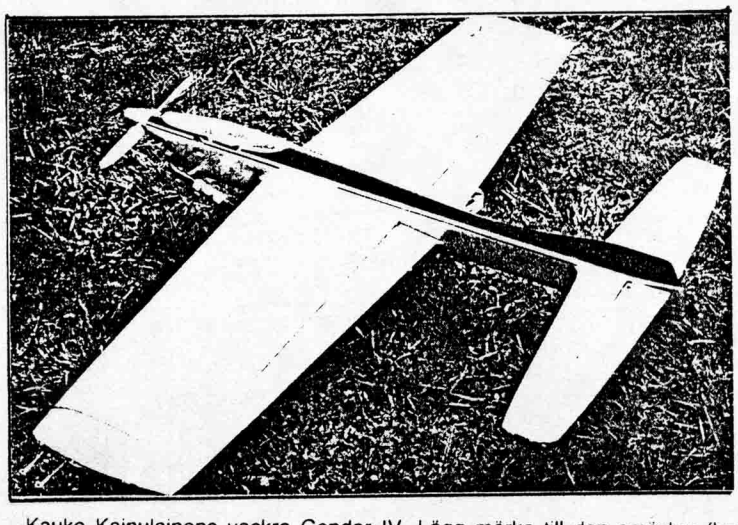
Text o foto: *Ulf Selstam* ■



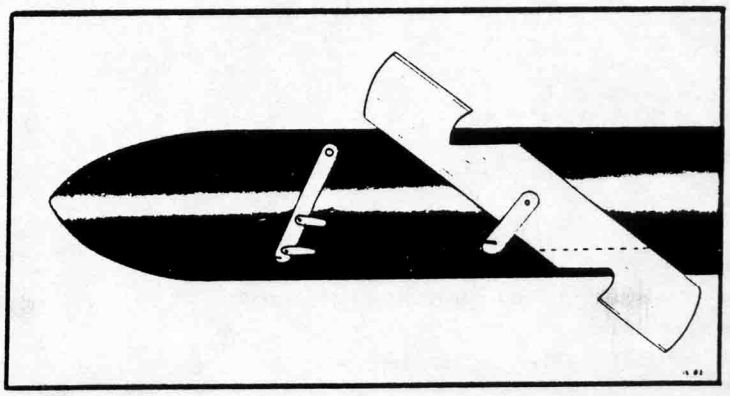
1/ Fjäder av Ø 1 mm pianotråd. Töjning 20 mm vid 5 kp, 2/ Planets kroppssidor, 3/ Utledare, 4/Anslag av furu, skall tåla 20 kp, 5/ Stötstång till motorn, 6/ Wire till bromsen i vingen, 7/ Stötstänger till flaps och höjdroder, 8/ Block av furu, 9/ Stötstång till ev sidoroder.



1/ Styrok, 2/ Övre konsol, 3/ Undre konsol, 4/ Furublock, 5/ Stötstång till motorn, 6/ Stötstång till ev sidoroder



Kauko Kainulainens vackra Condor IV. Lägg märke till den smäckra flygkroppen och vingarnas ovanliga spännvidd i förhållande till vingkordan. På den högra vinghalvans ovansida syns den lilla luftbromsen som bedrivs i texten.



Luftbromsen i yttre vingspetsen sett framifrån, här i utfällt läge.

KORT om MAGNUM. Erik Björnwall.

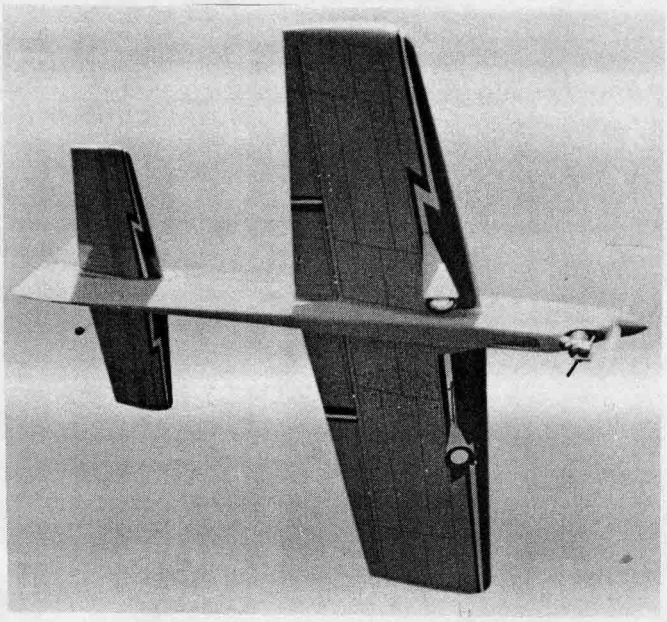
Hej!
Satt och lekte med datorn på jobbet i helgen. Resultatet blev en sida som kanske också andra stuntare kan ha glädje av så jag skickar härmed in den till LINA.
Det är tänkbart att något liknande publicerats i tidningen tidigare men i så fall är det nog ganska länge sedan. (FLYGHAST. TABELLEN!)

Clark´s tigerjakt har inställts. Tigrarna tycks vara utrotningshotade och sällsynta. Som det ser ut nu kommer Magnumen att få en OS 46 SFS ABC i nosen istället. Skriver gärna en recension på ~~xxxxxx~~ Magnum men vill gärna hinna lite längre på bygget först. Första intrycket är dock att det är en aerodynamiskt sund konstruktion med en del missar i uppbyggnaden och, åtminstone i min byggsats, bedrövligt dålig balsa. Tunga flak och krokiga lister gör ingen människa glad. Jag fick komplettera med balsa för över 200 spänn och ändå blir det inget superlätt bygge.

Varför kan ingen sälja byggsatser som består av ritning, cellplastkärnor, bockade landställ samt horn och roderok som är avpassade till den motorstorlek modellen är avsedd för? Balsan vill jag välja själv!

Hälsningar, Erik Björnwall.
(Lycksele, 890311)

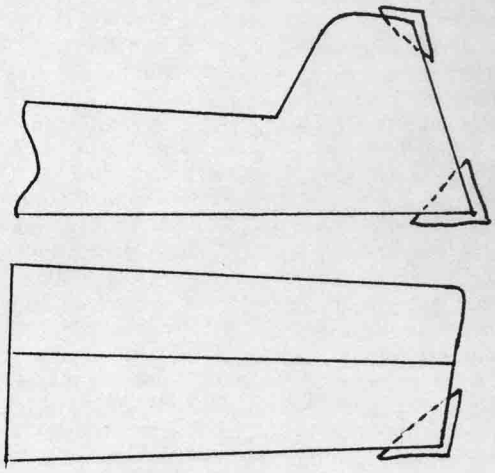
Vi väntar andlöst på recensionen, Erik! Tell it like it is!



Nej, inte Björnwall´s Magnum, den här bilden har vi snott i Hazel´s och Maxey´s katalog, där den för övrigt sitter upp och ner!

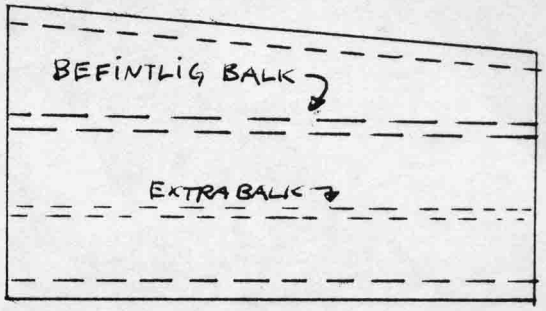
ETT LITET BYGGTIPS I ALL ENKELHET!

OM du vill ha riktigt "vassa hörn på t.ex. fena, höjdroder osv.(se skiss) är det en god ide´att installera förstärkningar av t.ex. 0,5 mm plywood. Annars också förresten.
Såga en slits med ZONA eller X-ACTO-sågen(du har väl en sådan???) och sätt i plywoodbiten. På med lite Hot Stuff. Ply-biten ska vara för stor när du sätter den på plats, putsa den perfekt efter åt med putsklots.
Nu tål hörnen småsmällar bättre t.ex. när kärran ska in och ut ur bilen! /RED/



MERA MAGNUMTIPS!

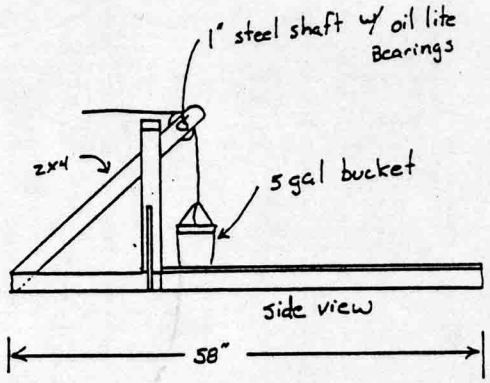
Om du har byggt en Magnum (eller kollat byggsatsen) kanske du har märkt att den bakre delen av skumkärnorna till vingen är en smula vek.. Det beror givetvis på att det endast finns en "vingbalk".
Gör så här: Ta ut innerkärnan ur vingen och skär ut en 10 mm tjock balk ur densamma. Limma in den i vingen, så får du en vinge med 3 kanaler som det egentligen bör vara.
/Ur Stunt News, fritt översatt av redaktören/



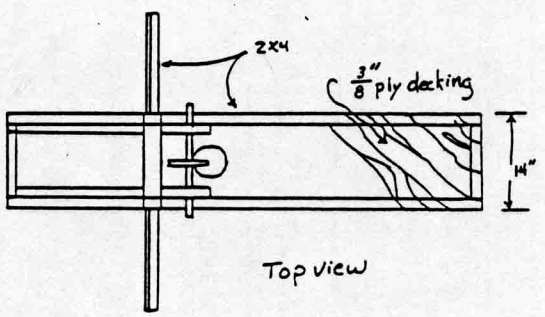
TiPZZ!

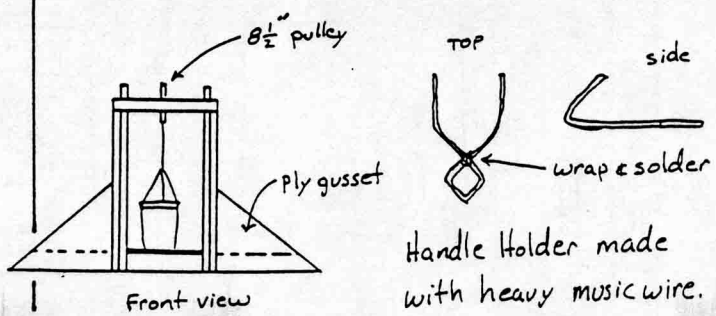
SMART DRAGTEST!!

Det smarta med den här dragtest-apparaten är att om t.ex. en lina skulle gå av, faller hinken några mm och landar på plattformen. Draget upphör då,
Hinkens vikt får avpassas efter vad den testade modellen väger.
Stången är lagrad i "Oilite-lager", det är väl bronsbussningar eller något ditåt. Linhjul och lager ska oljas in. Den plastklädda wiren skall löpa lätt i linhjulet.
Ju större linhjul desto bättre, ett stort linhjul behöver inte så lång rörelse för att lyfta hinken.
Denna apparat kan med fördel göras demonterbar.



En bra och naturlig finess är att sätta en brytare under hinken, som då aktiverar en röd lampa eller varför inte en ljudsignal, då .... behöver inte hinken lyftas mer än nödvändigt!
Fritt översatt från "Stunt News" av red!



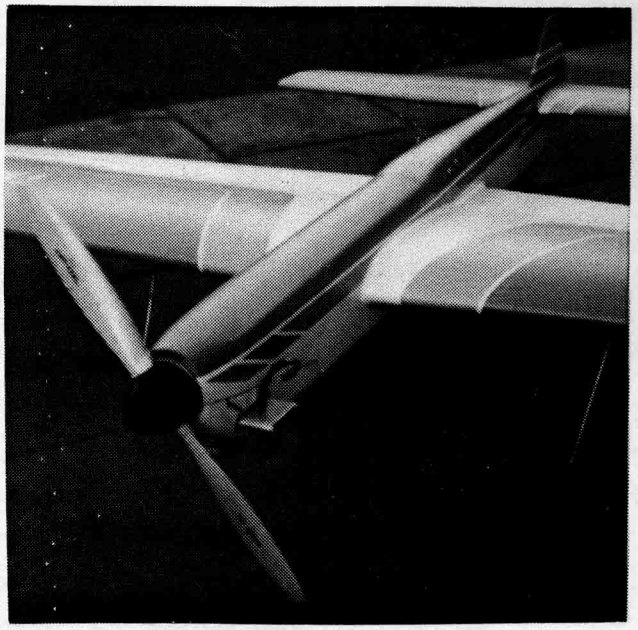


Tejpa flapsen och höjdrodret

I Model Aviation stod det att springorna mellan flaps och även höjdroder har **mycket** stor betydelse för hur modellen flyger. Ted Fancher rekommenderar **även nybörjare** att tejpa springorna. Tejpningen utförs som ett "v" på vingens undersida, mellan gångjärnen. En lämplig tejp måste utprovas.

Fördelen med tejpning är att vingen fungerar bättre. Man kan således ha tyngdpunkten längre fram (= stabilare modell) och ändå få modellen tillräckligt vändbar.

Lycka till!



F2B-87 "Spectrum Special"
"Byggprotokoll"

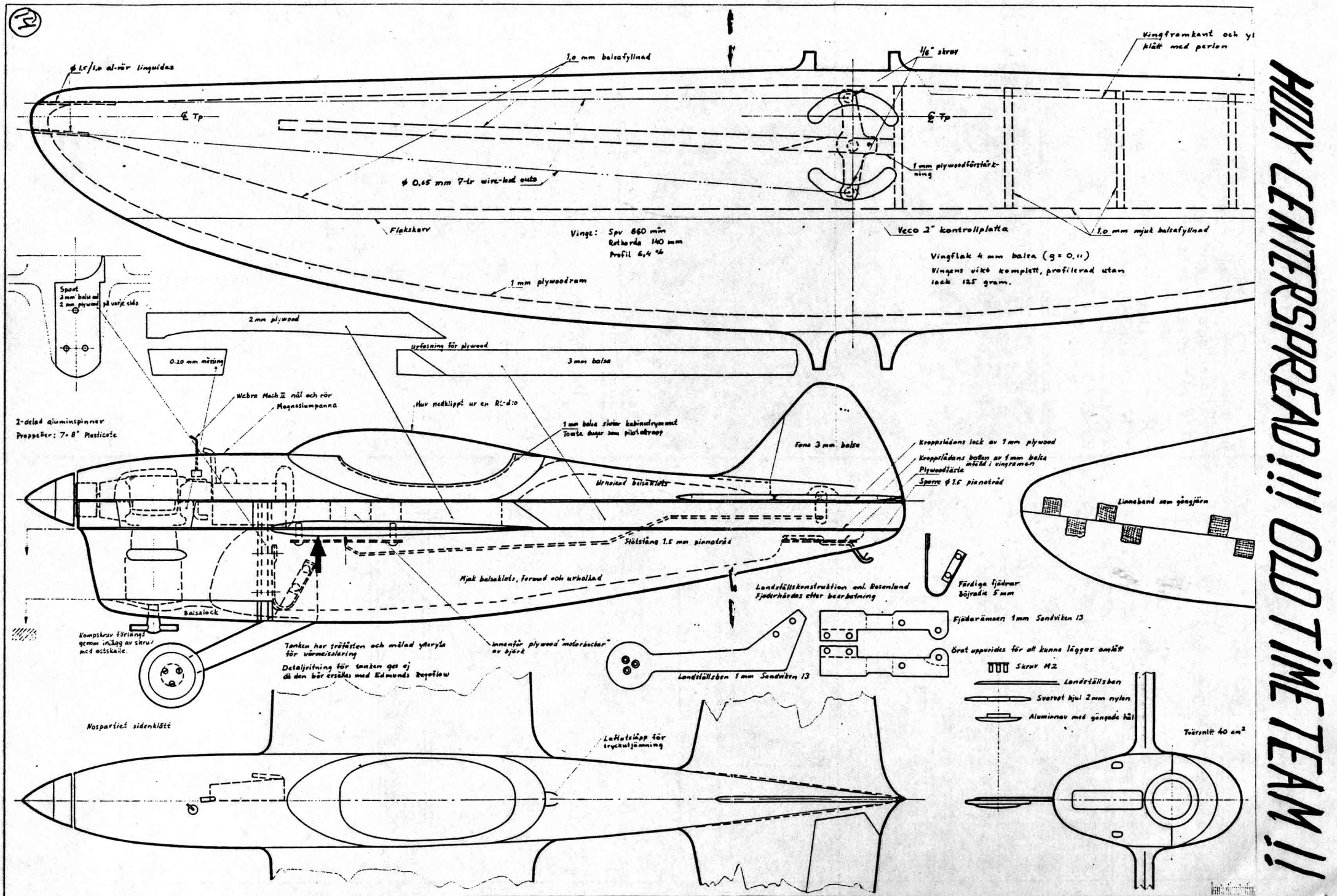
När jag knåpade ihop min senaste 60-stunter antecknade jag en del vikter som kanske kan vara av intresse för den som funderar på att bygga något liknande. Mer info om kärran finns i LINA 4-87.

Vingkärnor urholkade, utan lister-	50g/st
Stabkärnor utan lister	6g/st
Höjdroderkärnor utan lister	4g/st
Flapkärnor utan lister	4g/st

Genom urholkning av vingen tjänas c:a 50g/halva.

Vinghalva; kärna inkl. bakkant, mittbalk av hård balsa, halvspryglar av plywood samt landställsblock av rödbok=85g, tillkommer 1mm balsabeklädnad c;a 40g= 125g + epoxylim c:a 25g= 150g.

Modellen träfärdig (utan metalldelar utan lack osv men inkl. Epoxolite-utfyllnader; 870g.
/Red/

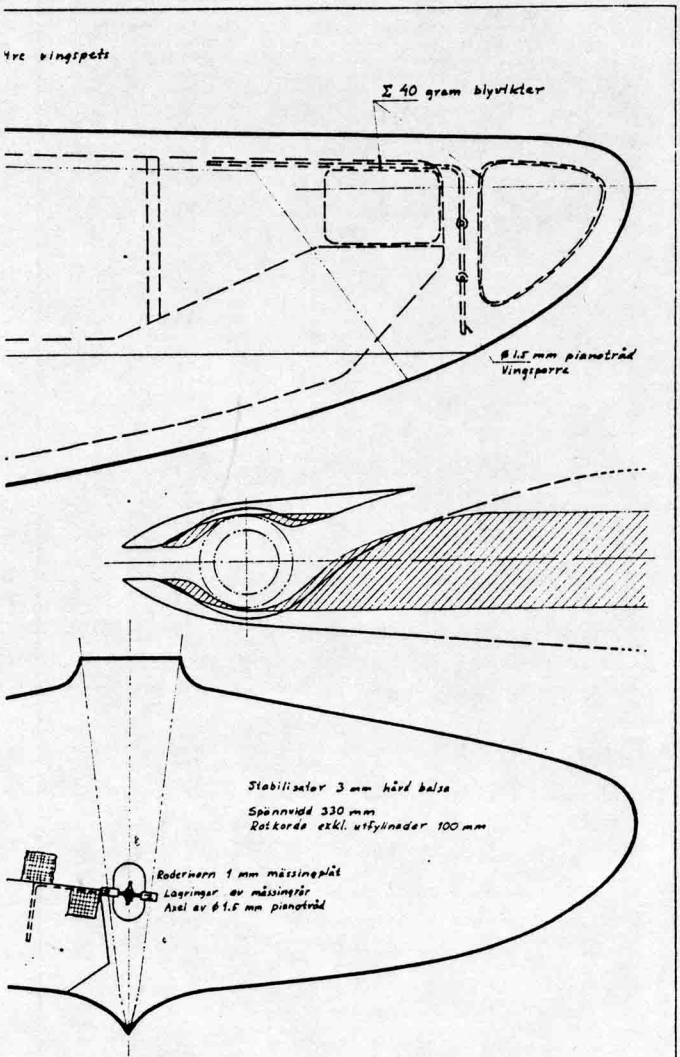

HOLY LEVIERSPREAD!!! OLD TIME TEAM !!
Ø 1.6/1.0 al-rör limpidas
1.0 mm balsafyllnad
1/8" skruv
Vingframkant och y
klätt med perlon
Ø Tp
Ø Tp
Ø 0,65 mm 7-tr wire-lod outs
1 mm plywoodförstärk-
ning
Flakskarv
Vinget: Spv 860 mm
Rotharda 140 mm
Profil 6,4 %
Veco 2" kontrollplatta
1.0 mm mjuk balsafyllnad
Vingflak 4 mm balsa (g = 0,11)
Vingens vikt komplett, profilerad utan
lack 125 gram.
1 mm plywoodram
Spant
3 mm balsa m
2 mm plywood på varje sida
2 mm plywood
urfasning för plywood
0.10 mm mässing
3 mm balsa
Webra Mach II nål och rör
Magnesiumpanna
Huv nedklippt ur en R/C-d:o
2-delad aluminspinner
Propeller: 7-8" Plasticote
1 mm balsa skiljer kabinutrymmet
Tomte dagar som pilotskrapp
Fena 3 mm balsa
Kroppslådans lock av 1 mm plywood
Kroppslådans botten av 1 mm balsa
infälld i vingramen
Plywoodlåsta
Spanne Ø 1.5 pianotråd
Urholkad balsaklots
Linneband som gångjärn
Stötstång 1.5 mm pianotråd
Mjuk balsaklots, förvad och urholkad
Landställskonstruktion enl. Rotenland
Fjäderhärdas efter bearbetning
Färdiga fjädrar
Böjradie 5 mm
Balsalock
Kompskruv förlängd
genom inlägg av skruv
med ostskalle.
Tanken har trätätsten och målad ytteryta
för värmeisolering
Detaljritning för tanken ges ej
då den bör ersättas med Edmunds Repeflow
Innanför plywood "motorbockar"
av björk
Landställsben 1 mm Sandviken 13
Fjäderrämnen 1 mm Sandviken 13
Örat uppvrides för att kunna läggas omkätt
Skruv M2
Landställsben
Svarvat hjul 2 mm nylon
Aluminnav med gängade hål
Tvärsnitt 40 cm²
Nosparticl sidenklätt
Luftutsläpp för
tryckutjämning

Göran Alseby skriver sina memoarer genom att beskriva sina sex teamracermodeller som alla heter Arctic Circler. Här håller han i AC IV...

Dick Edmond's Drag Master, EM-vinnare 1957, gav inspiration vid mina första konstruktionsutkast. Rapid Yard kallade jag den första modellen men den fullföljdes inte. I stället arbetade jag med Rapidal, byggen i aluminium. Den första blev för tung och den andra modellen fullföljdes inte. Trä blev åter aktuellt och Rapidante kallades projektutkasten. Spännvidden lämnade snart yardmåttet och modellserien fick i stället namnet Arctic Cicler. Tillnamnen blev Rapidante för AC I, Long John för AC II, Blixtapelsinen för AC III, Heureka för AC IV, Santa Claus för AC V och Orrefors för AC VI.

SAXAT UR "HOBBY" 2-65. FÖREGÅNGAREN TILL VÅRA DAGARS ALLT OM TÅ.... FLÅT ALLT OM HOBBY SKULLE DET VARA. (URSÄKTA DET SLITNA SKÄMTET.)

ARC-TIC CIR-CLER 5



Ritning i skala 1:2,5

Konstruktion och text
GÖRAN ALSEBY

ARCTIC CIRCLER 5

„SANTA CLAUS"
1962-1964

GÖRAN ALSEBY

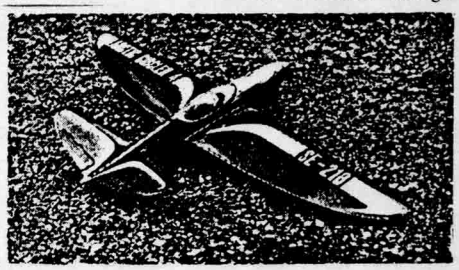
Presentationer av modeller kan ge mycket men blir inte sällan tråkiga. Låt mig alltså beskriva AC 5 som så: Vingen har profilerats ur två balsaflakskivor med plywoodram emellan, stabilisatorn och fenan ur ett tremillimeters balsaflak. Kroppen har formats ur balsaklotsar med infälld plywoodförstyvning. "Pannunderlägget" är av furu, landstället har klippts ur Sandviken 13 stålplåt, som sedan fjäderhärdats.

Därmed anser jag tillverkningsbeskrivningen avslutad men inte artikeln. Låt oss först se litet på AC's historia.

AC 1 byggdes 1960. Någon direkt förebild fanns inte men Dick Edmunds segermodell från 1957 inspirerade åtskilligt. I och med denna modell lancerades i Sverige byggmetoden enligt ovan. Sedermera har de flesta övergått till detta utförande. Sprygelvingarnas tid var förbi.

Ett fel på AC 1 var att kabinen limmats och skruvats direkt på pannan. Mekanikern kunde lätt slå lös den. Vid SM 1960, som var modellens premiärtävling, klev en åskådare in i cirkeln under pågående heat och träffades i ryggen av AC 1:s vinge under glidvarvet före landning. Heatet fullföljdes efter snabbjustering av skadorna. Tid 5.50, plats 4. Under hösten reparerades och modifierades modellen och i första testflygningen därefter, som gjordes över isbana, inträffade linbrott, varför modellens egenskaper inte kunnat studeras tillräckligt för att medge omdöme.

AC 2 fick ökat sidoförhållande, vilket visade sig direkt misslyckat. På prov förlängdes förgasaren på Oliver till 50 mm för att erhålla en lägre multipel av våglängden vid beräknade motorvarvet i luften, 15.000 rpm. Första försöket till avstämt insug!



Arctic Circler nr 4 var grann att skåda, men fick sig en knäck i Helsingfors 1962. Kanske berodde det på höjdstyrverket, som består av en "butterfly-stjärt"?

Något klart bevis på resonans i luftintaget erhölls icke, mest beroende på att modellen var dålig och därför ersattes med en ny.

AC 3 byggdes till EM 1961 under stort jäkt de fyra sista dagarna före resan från Härnösand till Genk. Bygget tog 75 timmar effektiv tid. Tidsbristen och därmed den dåliga noggrannheten gjorde att modellen blev tung. Ex. rotutfyllnader till vinge, stabilisator och fena klipptes ur papp och limmades på plats. Kanterna spacklades igen med talk uppslammat i zaponlack!

Modellen innebar ETA-premiär i Sverige. Den stora vikten gjorde att tyngdpunktsläget kom längre bak än beräknat. Den ville därför komma in i starterna och var svår att flyga plant. Bly i nosen hjälpte men av det blev totalvikten inte mindre. Anmärkningsvärt är också att "stabben" på AC 3 var uppbyggd på samma sätt som vingen. Vidare kan nämnas att detta blev sista modellen med pianotrådsställ (hela serien har

RESTEN AV STORYN FÅR DU I NÄSTA NUMMER AV LINA!

HUR FORT FLYGER STUNTKÄRRAN ?

Här får Du en enkel omräkningstabell från sekunder/varv till km/timme för de linlängder som är aktuella i stuntsammanhang. Med linlängd avses här avståndet från modellens centrumlinje till flygcirkelns centrum. Max tillåten linlängd 21,5 m plus en halv meter utsträckt arm ger en faktisk flygcirkelradie på c:a 22 m t.ex.. Du som flyger med handtaget under hakan som teamracing-piloterna behöver bara lägga till en decimeter men Du bör fundera på att byta flygstil. Eller börja med TR!
Hälsningar!

Erik Björnwall

STUNT. OMVANDLING SEK/VARV TILL KM/TIM.

SEK/VARV:	4,8	4,9	5	5,1	5,2	5,3	5,4	5,5	5,6	5,7	5,8
LINLÄNGD:	18	18	18	18	18	18	18	18	18	18	18
HASTIGHET	85	83	81	80	78	77	75	74	73	71	70
SEK/VARV:	4,8	4,9	5	5,1	5,2	5,3	5,4	5,5	5,6	5,7	5,8
LINLÄNGD:	18,5	18,5	18,5	18,5	18,5	18,5	18,5	18,5	18,5	18,5	18,5
HASTIGHET	87	85	84	82	80	79	77	76	75	73	72
SEK/VARV:	4,8	4,9	5	5,1	5,2	5,3	5,4	5,5	5,6	5,7	5,8
LINLÄNGD:	19	19	19	19	19	19	19	19	19	19	19
HASTIGHET	90	88	86	84	83	81	80	78	77	75	74
SEK/VARV:	4,8	4,9	5	5,1	5,2	5,3	5,4	5,5	5,6	5,7	5,8
LINLÄNGD:	19,5	19,5	19,5	19,5	19,5	19,5	19,5	19,5	19,5	19,5	19,5
HASTIGHET	92	90	88	86	85	83	82	80	79	77	76
SEK/VARV:	4,8	4,9	5	5,1	5,2	5,3	5,4	5,5	5,6	5,7	5,8
LINLÄNGD:	20	20	20	20	20	20	20	20	20	20	20
HASTIGHET	94	92	90	89	87	85	84	82	81	79	78
SEK/VARV:	4,8	4,9	5	5,1	5,2	5,3	5,4	5,5	5,6	5,7	5,8
LINLÄNGD:	20,5	20,5	20,5	20,5	20,5	20,5	20,5	20,5	20,5	20,5	20,5
HASTIGHET	97	95	93	91	89	87	86	84	83	81	80
SEK/VARV:	4,8	4,9	5	5,1	5,2	5,3	5,4	5,5	5,6	5,7	5,8
LINLÄNGD:	21	21	21	21	21	21	21	21	21	21	21
HASTIGHET	99	97	95	93	91	90	88	86	85	83	82
SEK/VARV:	4,8	4,9	5	5,1	5,2	5,3	5,4	5,5	5,6	5,7	5,8
LINLÄNGD:	21,5	21,5	21,5	21,5	21,5	21,5	21,5	21,5	21,5	21,5	21,5
HASTIGHET	101	99	97	95	94	92	90	88	87	85	84
SEK/VARV:	4,8	4,9	5	5,1	5,2	5,3	5,4	5,5	5,6	5,7	5,8
LINLÄNGD:	22	22	22	22	22	22	22	22	22	22	22
HASTIGHET	104	102	100	98	96	94	92	90	89	87	86

"MAGNUM"-TIPS.....TOM DIXON

För alla "Magnum"-intresserade kommer här en del tips om hur man kan förbättra SIG-byggsatsen. Jag har gjort en del ändringar för att få modellen lättare, tåligare och pålitligare.

VINGEN.

Den huvudsakliga ändringen här är utbytet av plankningsmaterialet. Balsaflak med dim. 1.5x75x750 mm bör inte väga mer än c:a 11 gram/st. Att föredra är c:a 9 gram/st. Det finns 14 sådana flak i satsen och 2 gram mindre per flak spar ju in c:a 30 gram enbart på vingbeklädnaden! Det mesta byggsatsträet (plankningsmaterialet) verkar ligga i 12-20-gramsområdet och det är helt enkelt för tungt.
Ett annat tips är att byta ut fram och bakkanterna mot egentillverkade, skurna ur lätt 7 resp. 10 mm balsaflak.
Då jag valde att montera landstället i kroppen, kunde mittbalken av plywood bytas ut mot en dito av balsa, då balken inte längre behövde ta belastningen från landstället.
Min vinge vägde, komplett med tippar, flaps, kontroller och glasfiberväv över mittskarven c:a 370 gram.
Jag fäste plankningen med HobbyPoxy Formula 11, men flera byggare jag känner har nått tillfredsställande resultat med kontaktlim. (Southern Sorghum) Jämfört med vingen på min första Magnum, vilken vägde c:a 500 gram byggd med byggsatsmaterialet, kan man säga att vinge 2 inneburit en avsevärd förbättring viktmässigt.

KROPPEN.

Jag byggde kroppen på "Bob Baron-vis", dvs utan löstagbar motorkåpa. Genom att bygga på detta sätt blir nospartiet mycket stabilare och tanken kan ändå göras löstagbar.(Framåt)
Jag kör för närvarande med en ROYAL 40-motor, men både ROYAL 45 och KB 40 passar i fästhålen. Använder man t.ex. ST 60 eller MERCO 49 eller 61 bör kroppen byggas på ovan beskrivna sätt för bättre vibrationsresistans(=bättre motorgång, red. anm.). Jag föredrar att klä hela kroppen med tunn glasväv och epoxy.

STABILISATOR OCH FENA:

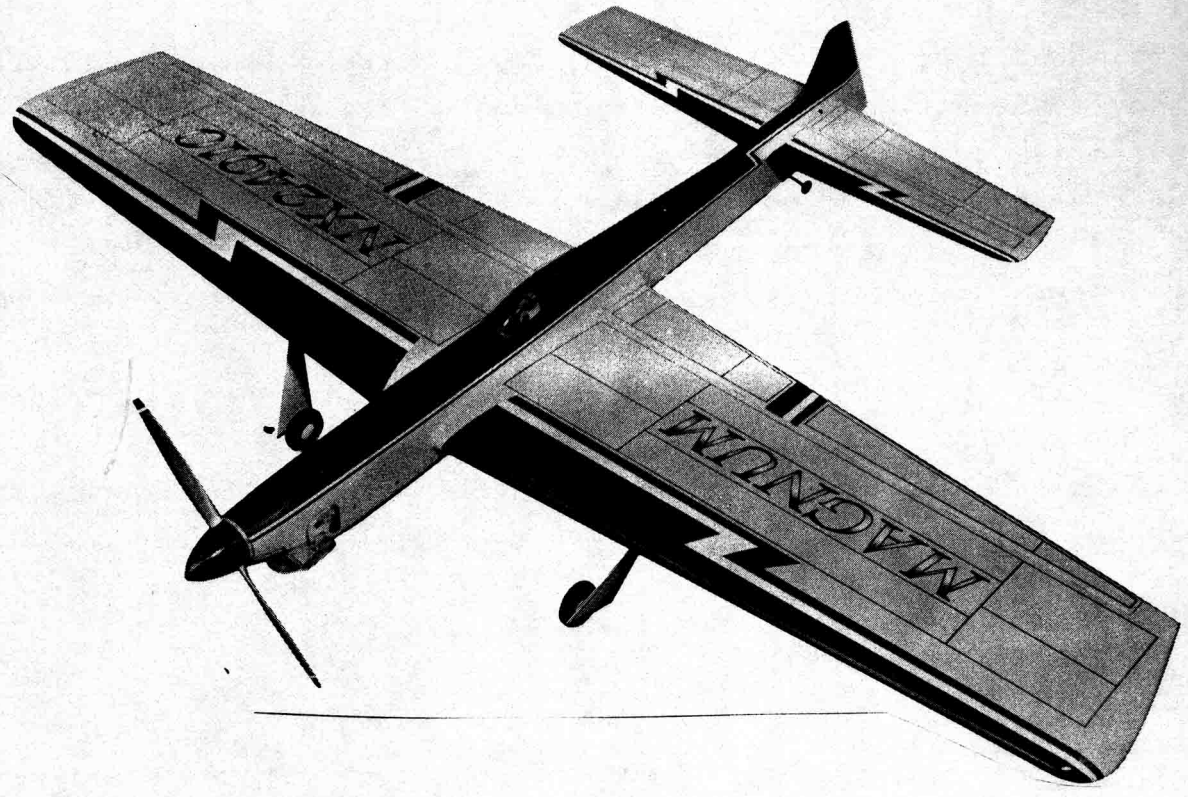
Fenan och sidrodret på min första Magnum vägde c:a 30 gram. Genom att skära ut nya bitar ur lätta flak lyckades jag tillverka fena/roder som endast vägde c:a 7 gram! En avsevärd besparing och på ett kritiskt ställe dessutom!
Byggsatsinstruktionerna säger inget om glasväv över stabbens mittskarv men detta är definitivt nödvändigt. Genom att iaktta försiktighet vid

FORT→

materialvalet lyckades jag bygga stabbe/höjdroder inkl. horn med en vikt av c:a 70 gram.

KONTROLLER.

Utslagsförhållandet ändrade jag till mitt vanliga med c:a 12 mm"utgångsarm" på oket.(Okets vridpunkt till flapsstångens infästning) Dessutom använde jag ett "dubbelt" SIG-ok, hoplimmat med CA, för att kunna montera det bakfram och ändå klara dragtesten. Bussa gärna leadouthålen i oket med tunna kopparrör så löper det hela lättare. Jag bytte ut flapsstötstången av pianotråd som finns i satsen mot glasfiberrör som är mycket styvare. Glöm ej att smörja systemet innan du "lägger på locket"!



Några fler tips ang. ~~ailab~~ FLAPS och höjdroder.

Att tillverka flaps och höjdroder av lätt massiv balsa verkar ju vara ett vettigt alternativ till byggsatsens "pinnabygge". Så är inte fallet; de uppbyggda bitarna väger hälften av vad de **massiva** bitarna skulle vägt.

När detta skrivs(mars88) är kärran träfärdig men omålad. Med en ROYAL 40, tungdämpare(SST) 150cc plåttank,TruTurnspinner och Pro-Stunt-Products landställ inkl. hjul väger kärran c:a 1150 gram. Den bör då få en slutvikt på 1450-1550 gram, beroende på om jag lyckas med finishen eller ej!

Min första Magnum med MERCO 49 och glasfiber-polyurethanefinish vägde c:a 1800 gram men flög faktiskt "bra" trots den höga vikten.

(Fritt översatt från STUNT NEWS 29 av red.)

STUNT

BILL WERWAGE TOPPAR USA-LAGET MED HJÄLP AV AVSTÄMDA PIPAN!

Eftersom det inte alltid är så lätt att dikta ihop allting själv, citerar vi istället en annan initierad skribent, nämnligen Ted Fancher i "Model Aviation"!/Red/

"Topplaceringen gick till Bill Werwage, tre gg USA-mästare och två gg världsmästare.
Han dominerade klart över ett gäng mycket begåvade piloter, som alla hade mer eller mindre besvär med de bråkiga men aldrig oflygbara vindarna på tävlingsplatsen. Bill susade lugnt igenom dem, med längre varvtider och positivare kontroll av form och storlek på manövrerna än övriga flygare. Denna kombination av ett effektivt flygplan, under total kontroll hela tiden, sammankopplat med Bills traditionella jämnhet, visade tidigt att han kommit för att vinna. Från det ögonblick han startade sin motor märktes skillnaden tydligt.

I år uppfyllde slutligen den avstämda pipan sina löften!
Bills kombination är slutprodukten av ett arbete som påbörjades av Bob Hunt och Rich Tower för flera år sedan. Arrangemanget inkluderar en ABC-motor med bakutblås; i detta fall en OPS 40, till vilken en speciell kolfiberpipa är kopplad.
Motorn går på ett varvtal passande för den önskade flyghastigheten, varvid en prop med låg stigning användes. I Bills fall låg varvtalet på c:a 11.000 varv per minut med en trebladig 11x4 kolfiberprop. Med maximal linlängd resulterade detta i en varv tid på c:a 5,3 sek. vilken minskade till c:a 5,1 sek mot slutet av flygningen.
Motorn utvecklar hög effekt, pga att den arbetar mycket närmare sitt effektivaste varvtalsområde än en motor med den traditionella "fyrtakts"-stuntgången, som producerar mycket mindre effekt än den skulle kunna.
Pipan ökar effekten, dessutom fungerar den som broms, vilket förhindrar motorn att varva upp sig i blåsväder, vilket är vanligt med opipade motorer.

Den låga stigningen på propellern kontrollerar både hur fort kärran flyger, samt med hjälp av den bromsande effekten hos pipan, hur mycket kärran kan accellerera i blåsväder.
Den slutliga, otvivelaktigt positiva saken är att avstämda pipor är mycket tysta. Nuförtiden är den faktorn knappast möjlig att strunta i!
Allt som allt en fantastisk kombination som ingen toppflygare kan förbise."

(Fritt översatt från Ted Fanchers stunt-UT rapport i Model Aviation av red.)

TMFK:s kassör Leif F. plåtar redaktörens "F2B-84" vid "WMC-85".
Ritning i fullskala finnes(på kärran alltså, inte på kassören) Du får den för 40 spänn inkl. porto. Eller skicka ett adresserat och frankerat kuvert så kan du få ritning på ving och stabbprofiler alldeles gratis! Vicken sörviss! Kontakta red om du är intresserad.

KÖPES

SUPER TIGRE 46, lin eller R/C, hel eller i delar.

OS Jetstream dämpare (till OS 35) hel eller i delar.

Bra grejor=bra betalt!

Ring Conny Åquist,
031-19 48 16

MOTORHÖRNET

OS FP 40-TIPZZ!

Även om jag inte är någon erfaren tävlingsflygare, skulle jag vilja tycka lite om den relativt nya OS FP 40-S.
Efter att ST 46 utgått ur produktionen, började jag leta efter en lämplig ersättning.
Jag tyckte FP:n hade ett hyfsat pris. Efter en kort inkörning, monterade jag den i sitt standardskick i en kärra ursprungligen avsedd för ST 46. Motorn hade två toppackningar och 7 mm Ø venturi, den levereras i det skicket.
De första 25 starterna körde jag med en Rev Up 11X6W. Gången var ganska stabil, men något rik under de första manövrerna.
Efter några prop-byten fasthade jag för Rev Up 12X6 och FOX plugg med bygel. Nu håller motorn fyrtakten nästan konstant under hela flygningen och bryter bara in i tvåtakt något lite i manövrerna.
Motorn lämnar god effekt och man behöver inte tillgång till en mekanisk verkstad för att få den att gå bra.
Den behöver endast c:a 130 cc bränsle per flygning. Jag kör med 10% nitro och 20% ricinolja.
Motorn sitter i en modifierad Gene Shaffer "Stunt Machine" vilken väger 1350 g. Linlängd 19.5 m 0,38 mm Ø wire.
Här är några synpunkter som framkommit efter hand;
Matarröret i tanken måste ligga c;a 3 mm över motorns förgasarrör, annars går den för rikt i utvändiga manövrer och inverterad flygning.
Jag hade också lite svårt att ställa in nålen korrekt, men med hjälp av farsans varvräknare gick det bättre. Motorn verkar gladast åt c:a 7800 varv/min. med Rev Up 12X6 och dämpare av "tung-typ".
Bra resultat kan förväntas, speciellt för mindre erfarna flygare!
/Mark Messmer/ Översatt från Stunt News av red.

Super Tigre - nål

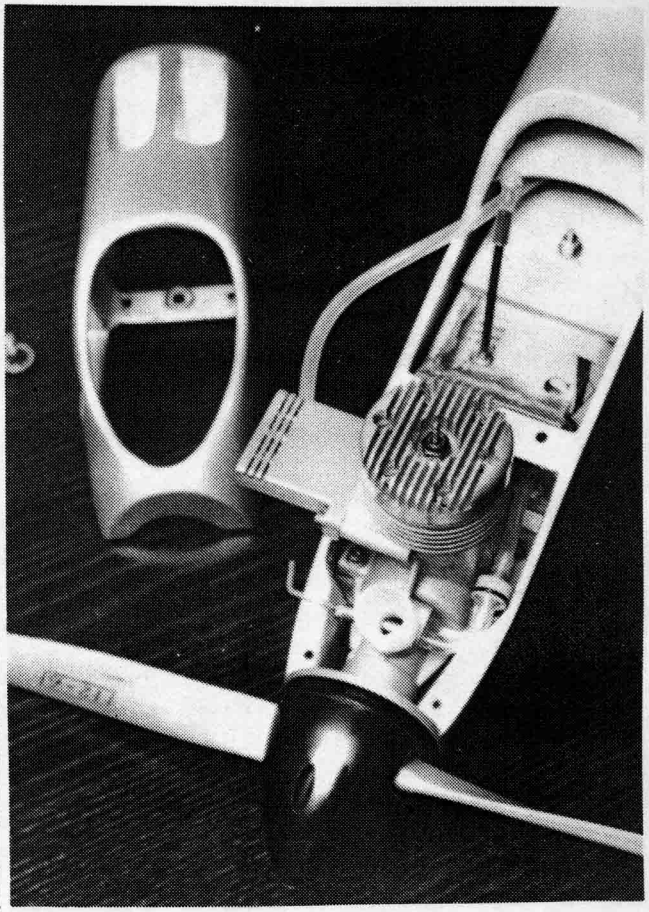
Ett tips i Model Aviation var att se till att klämmuttern, som klämmer åt bränslenålen, på Super Tigre motorer är hårt åtdragen. Annars kan nålspetsen ändra läge och ge ojämn motorgång. Nålen skall knappt kunna vridas runt för hand.

Använd effektiv ljuddämpare!

Flyg med hänsyn!

MERCO MODERNISERAR!

Enligt Tom Dixon (Stunt News) håller Merco-fabriken på att modernisera både design och verktygsutrustning.
De nya motorerna kommer att uppvisa något modernare teknologi. För stuntflygare är följande motorer av intresse; .61 SS, med dubbla kolvringar, dubbla kullager, öglespolning, samt .40 stunt ABC som är baserad på .35-vevhuset och kommer att ha ABC-enhet och utbytbart venturi. Denna motor är också öglespolad. En .29 DIESEL är också på gång!
Motorerna lär finnas tillgängliga på senvåren 90. Den som är intresserad kan naturligtvis skriva till Tom och kolla. Eller varför inte Natans Hobby i Gbg, han säljer väl Merco??



Typisk stuntinstallation! I detta fallet red:s ST 60. Tank av modifierad kaffeburk(Zoegas Skånerost) Den fasthålles av en skruv som går rakt igenom tanken, överst en plyplatta som fördelar trycket. Hemsvarvat insug av Delrin. "Casale"-dämpare. Kåpan fasthålles endast med en skruv(och två styrstift bakom nosringen.)Det räcker. Tvåtums "Pilot"-spinner. Sist men inte minst soppafilter!(Två skruvar som håller tanken är bättre men är svårare att få bra passform på.)

SM i stunt 1989

Willy Blom

Årets svenska mästerskap blev enligt min mening väldigt lyckat, och jag hoppas de flesta övriga deltagare håller med om det! En tråkig sak var att det inte kom fler och tävlade. Den andra och betydligt allvarligare saken var att Erling Linné, som förste startande, råkade stoppa in handen i propellern när motorn var igång. Det resulterade i sjukhusbesök med borttagning av prop-flisor samt 7 stygn i handen. Dessutom vibrerade hans snygga "Attraction" sönder och samman av vibrationerna som uppstod när motorn gick på halv prop. Vi får hoppas att Erling inte får några framtida men av den allvarliga handskadan.

Flygandet utfördes i stort sett"som vanligt" med Ove som säker etta, följd av en något ringrostig Åke Nyström på andra plats. Åke kan fortfarande hålla sig i topp på sin rutin.

Den som enligt min uppfattning verkade ha satsat hårdast i år (frånsett Ove) var Erik Björnwall från MFK Vingarna i Umeå.(Lycksele?)
Erik hade byggt en mycket snygg Magnum-modifikation som fått det trolska namnet "Black Magic". (Du får själv lista ut vilken färg kärran hade!)
Planet var utrustat med en OS 46 FSF vill jag minnas, och den flög mycket stabilt och jämnt. Att Erik inte lyckades komma ikapp Åke kan ha berott på sämre precision i fyrkantsmanövrerna.

Väderförhållandena var inte helt rättvisa under tävlingen. Åke Nyström hade t.ex. oturen att få flyga sista flygningen i kraftig blåst och regn. Efter Åkes flygning bröt domarna tävlingen trots att två tävlande återstod. När regnet upphört blev det perfekta flygförhållanden med sol och svag vind. Åke lämnade in en protest mot att flygningarna avbröts under pågående omgång och begärde omflygning. Tävlingsledaren i stunt, Willy B., diskuterade händelsen med huvudansvarige Kjell Axtilius, och man kom överens om att avslå protesten med hänvisning till vad som varit praxis vid tidigare tävlingar. Vad som är rätt eller fel i ett sånt här fall är givetvis svårt att bedöma, eftersom inget står i reglerna. Själv tycker jag det verkar rimligt att domarna har rätt att tillfälligt bryta tävlingen om man av någon anledning har svårt att fortsätta bedömningen.(T.ex. blöta protokoll) Har Du synpunkter är det givetvis fritt fram att använda LINA för att vädra dessa!

Resultat SM-89

1.	Ove Andersson	1 910	1 961	1 973	3 934
2.	Åke Nyström	1 762	1 874	1 739	3 636
3.	Erik Björnwall	1 568	1 568	1 641	3 209
4.	Willy Blom	1 407	1 362	1 393	2 800
5.	Ingvar Abrahamsson	949	1 296	1 074	2 370
6.	Göran Fällgren	143	—	—	143
7.	Erling Linné	0	—	—	0

DM i stunt för Stockholms län

89-09-02

Arrangör: mfk Red baron, Älta

1.	Magnus Odsjö	Galax	3 056
2.	Willy Blom	Red Baron	2 878
3.	Henrik Odsjö	Galax	2 256
4.	Björn Blom	Red Baron	2 122
5.	Johan Isaksson	Västerort	1 452

SLIS - RITNINGSSERVICE!!

RITNINGAR!

SLIS har nu införskaffat ytterligare ritningar från "FLYING MODELS". Slå en signal till Willy, 08-773 32 72, så har du ritningen inom en vecka! Inbetalningskort på 60:-/ritn. bifogas.(Att betalas omedelbums!Red. anm.)

Profilstunt för 19-motor: PRETENDER
"" 35-40-motor: EXCALIBUR, MISS DARA, MISS JILL, ROOKIE, SPIRIT OF SAGINAW
"Full fuselage" för 40-46-motor: SUNDANCE STUNTER

SM-VIDEON SM-VIDEON SM-VIDEON!!!

VIDEO!

Peter Sidén´s och Willy Blom´s hemgjorda video från SM-89 slumpas nu bort till självkostnadspris= 100:-(etthundra!) inkl. porto.
Ytterligare "snuttar" ingår, total speltid ung. 2 tim.
Beställ från Willy, 08-773 32 72

NÅGRA GLIMTAR FRÅN SM-85 i VÄSTERÅS!

UR REDS DAMMIGA ARKIV. . . . I BRIST PÅ ANNAT. . . . .

Stuntdomarna vid SM-85: fr.v. Willy Blom, tillika SLIS-Öst ordförande samt Lennart Helje, välkänd F2B judge. Men vem är gubben längst till höger? Vill någon upplysa red.?

Det enda red. vet om den här bilden är att det troligen är Willy B:s STUNT KING.(Välbyggd) Dock fick vi ej se den flyga. Där är ju den där killen längst till höger igen! Om red. får några namn så kan dom ju få vara med en gång till!

FINLANDSINTRESSANT!

"Här är några fakta om våra modeller med vilka vi tävlade i Finska Mästerskapen 1989! (STUNT)

1. Lasse Aaltio
   VLK
   Egen konstruktion, spv 1500 mm, motor ST46, propeller stympad 11X5 Top Flite från 12X5. Modellen är från år 1975(ursprungligen med HP 40) och är samma med vilken jag vann Nordiska Mästerskapen 1980 i Åbo, Finland.

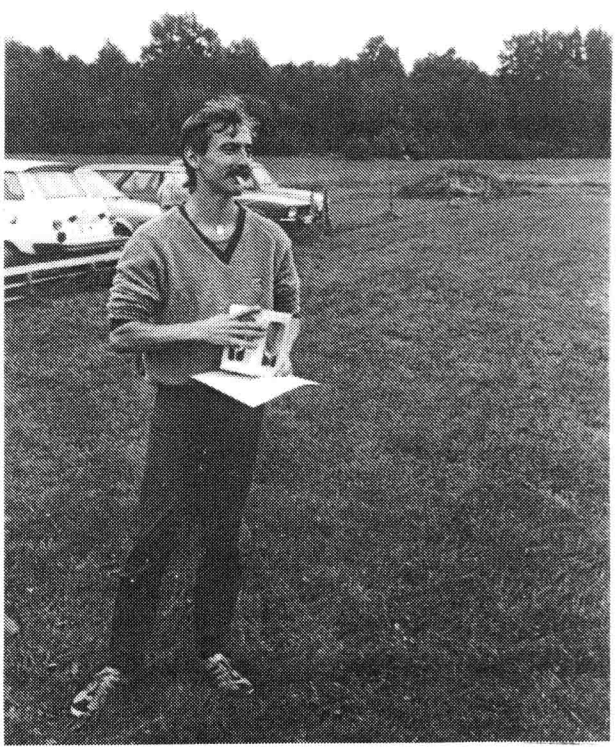
2. Elias Mayer
   VLK
   Egen konstruktion, "Valkka Special II", ST 46, propeller Rev Up 11X6 EW.

3. Kai Karma
   Kiuru
   Egen konstruktion, HP 40, Kavan eller Tornado nylonpropeller.

4. Kari Järvinen
   VLK
   Egen konstruktion, ST 46.

5. Tuomas Pietinen
   MLK
   Inga uppgifter.

(Lasse Aaltio/ (genom Conny Å.!)



Svensk combatmästare 1985, Christian Johansson, Ronneby. Vad nöjd han ser ut!

"Bolly Baby"!

Den kände prop-tillverkaren Les Bollenhagen och hans hustru fick en son den 3:e februari. Köp de där snurrorna, killar....
(Läst i Stunt News)

Lindans finalen 89!

LINDANSEN - RIKSFINAL FÖR UNGA LINFLYGARE ——— Thorbjörn Odsjö

Lindansen som är SMFF:s tävling för nästa generations linflygare genomfördes i år för tredje gången.

Tävlingsprogrammet som flygs är Semistunt, vilket är en avkortad del av linflygets konstflyggren F2B Stunt.

Tävlingen börjar med kvalificeringstävlingar ute i distrikten och avslutas sedan med en Riksfinal.

Beroende på problem för den ursprunglige arrangören fick årets Riksfinal i all hast flyttas och genomfördes nu i samband med SM i Linflyg på Skavsta flygfält i Nyköping den 27 augusti.

För att få till ett flygbart fält för dessa coming men i linflyg föll lotten på förra årets Riksmästare i linflyg, Magnus Odsjö och hans klubbkamrat från MFK Galax, Ove Johnsson, att klippa det vildvuxna fältet.
Dessa grabbar gjorde nu så gott de kunde för att överrösta combat-, speed- och teammotorer med sin gräsklippare, och lyckades också att på söndagsmorgonen ha en flygduglig bana i ordning.

Tävlingen blev en framgång för SLM (Stockholms Läns Modellflygförbund) och för Henrik Odsjö från Huddingeklubben MFK Galax. Henrik, som nu deltog i sin tredje final och tidigare placerat sig trea och tvåa, övertog nu kungatronen från sin äldre bror Magnus, som genom sin seger förra året var överkvalificerad att deltaga i år.

Segern för Henrik satt dock hårt inne. Först vid prisutdelningen blev det klart för alla att domarna givit Henrik en klar seger före Björn Blom från MFK Red Baron. Domare i årets tävling var Lars-Åke Andersson, linflygets eldsjäl i Göteborg och Ove Andersson från Västerås, flerfaldig svensk mästare i F2B.

Henrik är 13 år, tävlar för MFK Galax i Huddinge, och började med att linflyga med en Stunt-King-modell för fyra år sedan. Förutom stunt, flyger Henrik även combat och kör vid sidan av en del

FORTS.

R/C-bilar. I årets tävling flög Henrik med en SAS-målad Banshee med en standard OS-motor.

En värdefull dokumentering av årets Lindans-final gjorde Willy Blom och Peter Side'n som gjorde en videofilm om Lindansen. Denna film kan varmt rekommenderas till distrikt och klubbar, liksom även Willys och Peters film om årets Linflyg-SM. Båda filmerna är utmärkta som instruktionsfilm och bra film att visa på klubbträffar. Willy Blom kan nås per telefon 08/773 32 72.

Nästa års Riksfinal i Lindansen går av stapeln på Tullinge flygfält utanför Stockholm i samband med 90 års SM i Linflyg, preliminärt 18-19 augusti. SLM som står för arrangörsskapet, kommer att tillsammans med SMFF, komma ut med mer information om detta.

Björn hade turen att vinna en FOX 35 jubileumsmotor som utlottades bland deltagarna!

Fr.v segraren Henrik Odsjö, tvåan Björn Blom och trean Paul Forsberg

Foto Magnus Odsjö

RESULTAT FRÅN ÅRETS LINDANSFINAL:

1.	Henrik Odsjö	MFK Galax, Huddinge	1465 poäng
2.	Björn Blom	MFK Red Baron, Alta	1301 poäng
3.	Paul Forsberg	MFK Red Baron, Alta	970 poäng
4.	Rickard Norström	MFK Red Baron, Alta	494 poäng
5.	Sebastian Axelsson	MFK Eskadern, Linköping	411 poäng

AKRO 90! Från "Model Flying Club Glarnerland" har en inbjudan inkommit avseende en öppen tävling i klass F2B stunt och F4B Skala! Tävlingsdatum JULI 20-22 dvs direkt efter VM i Frankrike! Arrangörens förhoppning är att en del av VM-deltagarna anmäler sig till tävlingen. Tävl.platsen ligger nära Zürich, c:a 4 timmars bilväg från VM-tävl.platsen. Kontakta REO. så får du en kopia på inbjudan med alla upplysningar! Eller skriv till adressen härintill →

Peter Germann
Gugelmattstrasse 39
CH-8967 WIDEN
Switzerland

AKRO 90

Tävlingskalender 1990 — Rev. 7/12 1989

	DATUM	TÄVLING	KLASSER	ARRANGÖR	KONTAKTMAN
¤	29/4	Vintertävlingen	F2B Semistunt	0024 AKMG	Lars Åke Andersson 031-262537
¤	12-13/5	Vårtävlingen	ALLA KLASSER	B081 öSFK	Staffan Hovmark 0755-31217
¤	19-20/5	Oxelöpokalen NM	F2A, F2B, F2C, Gy, F2D	D103 Oxelösunds MFK	Hans Fällgren 0155-15686
	9/6	Solnas Pokal	F2A F2C Gy	B256 Solna MSK	Ove Kjellberg 08-898163
¤	9/6	WINDMILL CUP	F2B	M134 Trelleborgs MFK	Lars Roos 0410-10283
	16/6	Brunnsklippet	F2D + slow combat	K048 Ronneby MFK	Christian Johansson 0457-24389
¤	18-19/8	SM-1990	Alla Klasser	Västerås	Ove Anderson 021-131742
	25-26/8	DM-1990	Int klasser	Resp distrikt	
	1/9	VÄSBYKLIPPET	F2D + Slow Combat	B273 Väsby Modellflygare	Mats Beijhem 0760-80179
	2/9	~~VÄSTERÅS~~ Flå	F2A, F2C+Gy	~~U044 Västerås FK~~ Galax	~~Ove Andersson 021-131742~~
¤	8-9/9	Vänersborgspokalen	F2B, semistunt F2D, Slowcombat	P036 Vänersborg	Ingemar Larsson 0521-11210
¤	15-16/9	Galax Open	Alla klasser	A006 MFK Galax	Kjell Axtilius 08-7744915
	30/9	Hösttävlingen	F2A, F2C, Gy	HANINGE	Peter Buch

¤= ingår i "GALAX- TROFÉn

Internationella Tävlingar

2-3/6	Limfjordstävlingen	Alla klasser	Danmark	Grenchefen 0753-77890
9-14/7	VM	Alla klasser	Frankrike	Grenchefen
25-27/8	Brittiska Mästerskap	Alla klasser	Storbritanien	Grenchefen

Foreløbig Stævnekalender:

31/3 - 1/4	alle	Flyvedag, egne baner
13.-15. apr.	a, b, c	Viderieras (Gerona), Spanien
25.-27. maj	a, b, c, d	Blenod-Les Ponts A Mousson, Frankrig (for-vm)
16.-17. juni	A og C	Genk, Belgien eller Utrect, Holland
3.-4. juni	alle	Limfjordsstævne, Aalborg
9.-14. juli	A, B, C, D	VM, Blenod-Les Ponts A Mousson, Frankrig
20.-29. juli	alt	Sommerlejr, Aalborg
18.-19. aug.	alle	DM, København
1.-2. sept.	a, b, c	Wegnez, Belgien
9. sept.	A og C	Coppa D'oro, Lugo di Romagna, Italien
15.-16. sept.	A, B og C	25'ende internationale konkurrence Ruhrpark, Bochum, Tyskland
22.-23. sept.	A, B og C	Palma de Mallorca, Spanien

NU GÄLLER DET

TROFEN

FINLÄNDSKA MÄSTERSKAPEN

MAJ 26-27, 1990, MALMI

TÄVL. START 11⁰⁰.

CONNY ÅQUIST HAR PLANER PÅ ATT ÅKA! KONTAKTA HONOM OM DUÄR PIGG PÅ ATT HÄNGA MED!

CONNY ÅQUIST tel: 031-194816

F2B-LUOKAN SM-KILPAILU MALMILLA 28.5.1989

FINSKA MÄSTERSKAPEN 89

Tulokset kierroksittain ja tuomarikohtaisesti.

		(rund) kier-ros	(domaren) tuomarit A	B	C	yht.	Slutp loppu-tulos
1. Lasse Aaltio	VLK	I	1054	980	986	3020	6209
		II	1087	995	1013	3095	
		III	1050	1007	1057	3114	
2. Elias Mayer	VLK	I	1032	956	1000	2988	6079
		II	1049	976	1006	3031	
		III	1042	1006	1000	3048	
3. Kai Karma	Kiuru	I	1021	933	966	2920	5831
		II	1040	912	959	2911	
		III	821	838	832	2491	
4. Kari Järvinen	VLK	I	927	865	878	2670	5129
		II	846	900	713	2459	
		III	657	811	684	2152	
5. Tuomas Pietinen	MLK	I	82	89	101	272	272
		II	-	-	-	-	
		III	-	-	-	-	

VALLILAN LENNOKKIKERHO r.y.
Hannu Kannisto

RESULTATLISTA FRÅN OXELÖPOKALEN 19-20/8-89

SPEED F 2 A

1.	Ove	Kjellberg	SOLNA MSK	268,8 km
2.	Per	Stjärnesund	VÄSTERÅS FK	266,4 km
3.	Göran	Fällgren	OXELÖSUNDS MFK	265,1 km
4.	Mats	Böhlin	ÖSFK	242,1 km

STUNT F 2 B

							Två bästa
1.	Ove	Andersson	VÄSTERÅS FK	2756	2888	2955	5843
2.	Åke	Nyström	VALLENTUNA	2640	2826	2836	5662
3.	Erik	Björnvall	LYCKSELE	1790	2436	2652	4998
4.	Magnus	Odsjö	GALAX	2140	2405	2431	4836
5.	Erik	Huss	RIDDARHYTTAN	2150	8	1936	4086
6.	Henrik	Odsjö	GALAX	1284	1369	1439	2808

TEAM RACE F 2 C

				Kval	Semi	Final	
1.	Jan Gunnar	Gustavsson Hänne	SOLNA MSK	3,51.8	3,35.4	7,29.6	1. Peter Busch
2.	Hans Göran	Andersson Åhlin	-"- GALAX	3,53.2	3,37,1	7,29,7	2. Göran Olsson
3.	Mats Anders	Böhlin Appring	-"- ÖSFK	3,58.9	3,35.6	7,30.3	3. Gert Assermark
4.	Kjell Bo	Axtiluss Samuelsson	-"- GALAX	3,45,53	3,47.4		2. Ingvar Abrahamsson
5.	Gösta	Bergtzar	-"- SOLNA MSK	4.09.2	4,17.3		3. Erik Huss
6.	Per	Busch	-"- HANINGE MFK	4,48.2	4,24.5		4. Tord Gustavsson
7.	Leif	Karlsson	-"- UPPLANDS-VÄSBY	6.29.1			5. Henrik Odsjö
	Mats Göran	Berjhem Olsson	- " -				6. Mathias Blüchert
							7. B-Å Fällgren

COMBAT F 2 D

1.	Håkan	Östman	UPPLANDS-VÄSBY
2.	Ingvar	Abrahamsson	RÖNNEBY
3.	Erik	Huss	RIDDARHYTTAN
4.	Tord	Gustavsson	OXELÖSUNDS MFK
5.	Henrik	Odsjö	GALAX
6.	Mathias	Blüchert	OXELÖSUNDS MFK
7.	B-Å	Fällgren	OXELÖSUNDS MFK

OOO YEAR

1.	Peter Busch	HANINGE MFK
2.	Göran Olsson	SOLNA MSK
3,	Gert Assermark	

	9,39.3
	9,47,7
	40 p
	30 p
	20 p
	20 p
	10 p
	0 p
	0 p

RESULTAT FRÅN VÄNERSBORGSPOKALEN 9/9 1989

F2B Stunt:	1. Alf Eskilsson	Kungsbacka MFK	1694	1731	1669	3425
	2. Conny Åquist	AKMG	1377	1709	1653	3362
	3. Jan Berndtsson	AKMG	1579	1342	1471	3050
Semistunt:	1. Stefan Lagerqvist	Kungsbacka MFK	872	829	888	1760
	2. Adam Steineck	Kungsbacka MFK	630	636	654	1290
	3. Ingemar Larsson	Vänersborgs MK	489	486	514	1003
	4. Mikael Ström	Kungsbacka MFK	354	244	547	901
F2D Combat:	1. Bengt-Åke Fällgren	Oxelösunds MFK				
	2. Mattias Blüchert	Oxelösunds MFK				
	3. Tomas Wisur	Oxelösunds MFK				

RESULTAT

"WINDMILL CUP" 890610

TRELLEBORGS MFK M 134

F2B

	1	2	3	S:a 2 bästa
1. Ove Andersson Västerås FK	916	929	952	1881
2. Lars Roos Trelleborgs MFK	859	829	872	1731
3. Staffan Ekström RFK Kometen, Lomma.	843	830	840	1683
4. Erling Linne´Trelleborgs MFK	0	623	737	1360
5. Stefan Lagerkvist Kungsbacka MFK	573	627	713	1340 (jun.)

Domare: Per-Olof Pettersson, Trelleborgs MFK

VÄLKOMMEN TILLBAKA.....TILL WMC-90!!

EUROPEAN MODEL FLYING CHAMPIONSHIPS

F2A SPEED

INDIVIDUAL 25 ENTRIES

	NAME	COUNTRY	R1	R2	R3	BEST
1	KALMYKOV	USSR	297.19	0.00	0.00	297.19
2	PITSKALEV	USSR	296.62	0.00	0.00	296.62
3	HALMAN	UK	292.21	289.16	295.73	295.73
4	CHELKALIN	USSR	288.69	283.61	291.34	291.34
5	SZEGEDI	HUNGARY	0.00	290.71	290.79	290.79
6	MULT	HUNGARY	285.19	284.58	289.16	289.16
7	EISNER	UK	278.13	282.94	280.74	282.94
8	RACHWAL A	POLAND	0.00	279.50	0.00	279.50
9	MCGLADDERY	UK	0.00	279.43	0.00	279.43
10	NAGY	HUNGARY	271.29	277.71	269.13	277.71
11	DESLOGES	FRANCE	0.00	270.47	273.42	273.42
12	RACHWAL T	POLAND	264.25	238.04	270.74	270.74
13	ZANIN E	ITALY	270.47	262.26	251.92	270.47
14	CHOJNACKI	POLAND	263.48	270.14	0.00	270.14
15	KABAKOV	BULGARIA	0.00	248.79	270.00	270.00
16	ZANIN S	ITALY	267.86	0.00	0.00	267.86
17	COLOMBINI	ITALY	267.79	0.00	255.56	267.79
18	TANEV	BULGARIA	249.31	266.27	251.57	266.27
19	STJARNESUND	SWEDEN	0.00	263.67	255.20	263.67
20	PARRAMON	SPAIN	263.16	259.99	0.00	263.16
21	KJELLBERG	SWEDEN	243.74	241.88	253.40	253.40
22	FALLGREN	SWEDEN	249.77	249.08	0.00	249.77
23	MONEV	BULGARIA	0.00	226.84	221.58	226.84
24	ROSENHAN	FRG	0.00	214.58	0.00	214.58
25	MAGNE	FRANCE	0.00	0.00	0.00	0.00

EUROPEAN MODEL FLYING CHAMPIONSHIPS

F2D COMBAT

INDIVIDUAL 29 ENTRIES

	NAME	COUNTRY								
1	BELIAEV	USSR	W	W	W	W	W	W	W	W
2	WHILLANCE	UK	W	W	W	W	W	L	W	L
3	FAIZOV	USSR	W	W	W	W	W	L	W	L
4	SHABLINSKAS	USSR	W	W	W	W	W	L	L	
4	WAKKERMAN.L	NETHERLANDS	W	W	W	W	L	W	L	
6	JAMES	UK	L	W	W	W	L			
6	JONES	UK	W	W	W	L	L			
8	KARWOWSKI	POLAND	W	L	W	L				
8	CABRERA	SPAIN	W	W	L	L				
8	WAKKERMAN. M	NETHERLANDS	W	W	L	L				
8	FALLGREN	SWEDEN	W	W	L	L				
8	ROMAGOSA	SPAIN	L	W	W	L				
	KONIGSHOFER	AUSTRIA	W	L	W	L				
14	GIANDRINI	ITALY	W	L	L					
14	ABRAHAMSSON	SWEDEN	W	L	L					
14	JANSSENS	BELGIUM	W	L	L					
14	VOSS	NETHERLANDS	W	L	L					
1	HENTSCHEL	FRG	L	W	L					
14	FORSTNER	FRG	L	W	L					
14	DISLER	SWITZERLAND	L	W	L					
21	BRACIAK	POLAND	L	L						
21	FONT	SPAIN	L	L						
21	MAESTRELLI	ITALY	L	L						
21	PAVLOV	BULGARIA	L	L						
21	LANFREDINI	ITALY	L	L						
21	LIBER, R	BELGIUM	L	L						
21	WIT	POLAND	L	L						
21	RUCKERL	FRG	L	L						
21	OSTMAN	SWEDEN	L	L						

EUROPEAN MODEL FLYING CHAMPIONSHIPS

F2A SPEED

TEAM 10 ENTRIES

	COUNTRY	TOTAL
1	USSR	885.15
2	UK	858.10
3	HUNGARY	857.66
4	POLAND	820.38
5	ITALY	806.12
6	SWEDEN	766.84
7	BULGARIA	763.11
8	FRANCE	273.42
9	SPAIN	263.16
10	FRG	214.58

EUROPEAN MODEL FLYING CHAMPIONSHIPS

F2B AEROBATICS

INDIVIDUAL 37 ENTRIES

	NAME	COUNTRY	RD 1	RD 2	FINAL1	FINAL2	FINAL3	TOTAL	BEST
1	DRAPER	UK	2737	2826	2898	2898	2738	5796	
2	COMPOSTELLA	DEF CHAMP	2814	2885	2883	2867	2807	5750	
3	KOLESNIKOV	USSR	2870	2905	2876	2859	2861	5737	
4	EIFFLAENDER	UK	2824	2878	2893	2701	2838	5731	
5	ROBINSON	UK	2674	2866	2879	2826	2575	5705	
6	DE JONG	NETHERLANDS	2833	2873	2892	2788		5680	
7	JANSSEN	NETHERLANDS	2803	2845	2853	2806	2795	5659	
8	DE MARCHI	ITALY	2548	2736	2852	2799	2646	5651	
9	BERINGER	FRANCE	2660	2875	2744	2884	2656	5628	
10	ANDERSSON	SWEDEN	2722	2800	2839	2737	1957	5576	
1	SALENEK	USSR	2738		2742	2799	2657	5541	
12	CHARLES	FRANCE	2791	2694	2747	2733	2594	5480	
13	STRAKHOV	USSR	2691	2726	2616	2827	2335	5443	
14	RAMPNOUX	FRANCE	2656	2713	2635	2707	2696	5403	
15	VAN DE MORTEL	NETHERLANDS	2632	2704	2618	2573	2207	5191	
16	TOKAJI	HUNGARY	2670	2693					2693
17	HAMILTON	IRELAND	2641	2691					2691
18	FURLAN	ITALY	2083	2690					2690
19	SCHMITZ	FRG	2586	2662					2662
20	KOWALCZYK	POLAND	2553	2642					2642
21	TRUDLER	ISRAEL	2467	2633					2633
22	SIWIK	POLAND	2538	2610					2610
23	WENCZEL	AUSTRIA	2388	2597					2597
24	LIBER R	BELGIUM	2470	2595					2595
25	LIBER G	BELGIUM	2577	2479					2577
26	DOYLE	IRELAND	2449	2565					2565
27	JUHASZ	HUNGARY	835	2546					2546
28	BALLESIO	ITALY	2522	288					2522
29	DE SSAUCY	BELGIUM	2485	2502					2502
30	ROZENBERG	ISRAEL	2407	2484					2484
31	WADOVICH	HUNGARY	2407	585					2407
32	GERMAN	SWITZERLAND	2405	2339					2405
33	WEINMANN	AUSTRIA	2209	2346					2346
34	WECLAWIAK	POLAND	2327	1959					2327
35	LINNE	SWEDEN	2082	2265					2265
36	FEGER	FRG	2236	838					2236
37	GROMANN	FRG	2230	2152					2230

EUROPEAN MODEL FLYING CHAMPIONSHIPS

F2B AEROBATICS

TEAM 14 ENTRIES

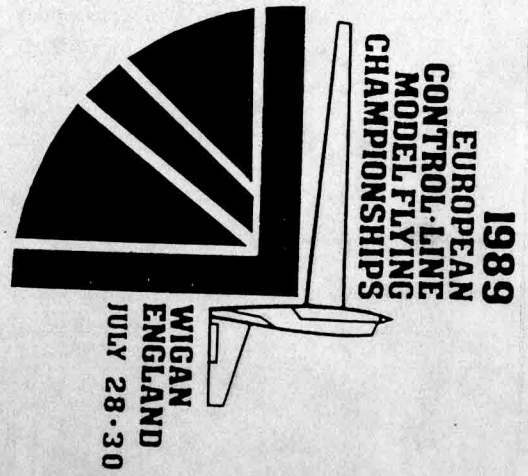
1	UK	17232
2	USSR	16721
3	NETHERLANDS	16530
4	FRANCE	16511
5	BELGIUM	15108
6	POLAND	14629
7	ITALY	13234
8	FRG	12704
9	HUNGARY	11736
10	IRELAND	10346
11	ISRAEL	9991
12	SWEDEN	9923
13	AUSTRIA	9540
14	SWITZERLAND	4744

EUROPEAN MODEL FLYING CHAMPIONSHIPS

F2D COMBAT

COUNTRY 12 ENTRIES

	COUNTRY	
1	USSR	15
2	UK	7
3	NETHERLANDS	2
4	SPAIN	-2
5	SWEDEN	-3
6	FRG	-4
6	POLAND	-4
8	ITALY	-5
9	BELGIUM	-3
10	AUSTRIA	0
11	SWITZERLAND	-1
12	BULGARIA	-2



EUROPEAN MODEL FLYING CHAMPIONSHIPS

F2C TEAM RACING INDIVIDUAL 29 ENTRIES

	TEAM	COUNTRY	RD 1	RD 2	SEMI 1	SEMI 2	FINAL
1	BARKOV SURAEV	USSR	3;19.8		3;28.9	3;29.4	7;13.0
2	VOGHERA ROSSI	ITALY	3;20.2	3;41.7	3;20.9	4;27.8	8;00.0
3	BODURKOV POPOV	BULGARIA	3;35.1	3;45.3	3;35.8	3;30.7	RET
4	NAZIN VOROBIEV	USSR		3;30.5	3;32.8		
5	ANDERSSON AHLING	SWEDEN	3;33.0			3;56.7	
6	SLADDIN GARDNER	UK	3;34.4	3;52.1			
7	PULIDO PASTOR	SPAIN	3;35.3	3;36.8	3;43.0		
8	MAGLI PIRAZZINI	ITALY	3;41.6	3;36.1			
9	SMITH BROWN	UK	3;37.8	3;40.0	3;30.8	3;55.0	
10	LANGWORTH CAMPBELL	UK	3;38.8	3;49.5			
11	METKEMEIJER METKEMEIJER	NETHERLAND	4;01.0	3;38.8			
12	AXTILIUS SAMUELSSON	SWEDEN	3;48.7	3;41.4			
13	FISCHER STRANIAK	AUSTRIA	3;59.8	3;41.5			
14	MEIJER JORDAAN	NETHERLAND	3;41.7				
15	RYLIN GUSTAVSSON	SWEDEN	3;49.0	3;43.8			
16	PENNISI ZANA	ITALY		3;45.8			
17	DELOR SURUGUE	FRANCE	3;46.1	3;59.7			
18	MARSCHALL KUCHELKORN	FRG		3;47.6			
19	DE RIDDER SCHOT	NETHERLAND	3;54.2	3;47.9			
20	OUGIN CONSTANT	FRANCE		3;48.8			
21	ZHIROV SHEVCHENKO	USSR	3;52.6	3;52.8			
22	LIBER DELRUE	BELGIUM	3;57.7	4;12.7			
23	DESSAUCY DESSAUCY	BELGIUM	3;57.8				
24	JOTOV KOLEV	BULGARIA	4;07.7	3;58.2			
25	NITSCHE KUHNEGGER	AUSTRIA	4;02.2				
26	REINISCH BRANDL	AUSTRIA	4;06.8	4;25.8			
27	MONEV PAPOV	BULGARIA	4;25.9	4;14.9			
28	FERGUSON DOYLE	IRELAND	5;06.7	4;24.8			
29	SCHERER PERRET	FRANCE	4;42.6				

EUROPEAN MODEL FLYING CHAMPIONSHIPS

F2C TEAM RACING

COUNTRY 12 ENTRIES

	COUNTRY	
1	ITALY	642.1
2	USSR	642.9
3	UK	651.0
4	SWEDEN	658.2
5	NETHERLANDS	668.4
6	BULGARIA	708.2
7	AUSTRIA	710.5
8	FRANCE	737.5
9	BELGIUM	475.5
10	SPAIN	215.3
1	FRG	227.6
12	IRELAND	264.8

Resultater fra

Limfjordstævne

13-14/5 1989

F2A Speed

1. Leif Eskildsen, Looping Star	0	237,31	0
2. Carsten Thorhauge, Aviator	187,98	0	0
3. Tom Pedersen, Herning	0	0	0
4. Niels Lyhne-Hansen, Trekanten	0	0	0

F2A-1A Mini-speed

1. Niels Lyhne-Hansen, Trekanten	0	120,60	0
2. Carsten Thorhauge, Aviator	113,92	112,67	0
3. Tom Pedersen, Herning	0	94,61	0
4. Leif Eskildsen, Looping Star	0	0	0
Allan Korup, Aviator	0	0	0
Carl Johan Fanøe, Aviator	0	0	0
Henrik Ludwigsen, Kjoven	0	0	0
Jesper Rasmussen	0	0	0

Blåsigt o regnigt på lördagen. Blåsigt på söndagen.
10-12 m/s i byarna.
Dryg 10 grader varmt. /OVE/

F2B Stunt

	1.	2.	3.	sum
1. Ove Andersson, Sverige	872	881	706	1753
2. Leif Eskildsen, Looping Star	0	843	809	1652
3. Leif O. Mortensen, Aviator	746	813	200	1559
4. Aage Wiberg, Herning	535	652	452	1187
5. Hans Rabenhøj, Trekanten	0	230	0	230
6. Uffe Olesen, Herning	0	0	0	0

F2B-B Stunt begynder

1. Henrik Ludwigsen, Kjoven	387	411	181	798
2. Stefan Lagerquist, Sverige	399	322	329	728
3. Flemming Pedersen, Kjoven	381	214	0	595
4. Carsten Berger, Aviator	0	268	166	434
5. Allan Korup, Aviator	182	177	0	359
6. Flemming Jensen, Kjoven	277	72	0	349
7. Karl Johan Fanøe, Aviator	93	151	106	257
8. Kim Erik Pedersen, Herning	228	0	0	228
9. Adam Sterech, Sverige	0	43	62	105
10. Kim Pedersen, Aviator	17	0	0	17

F2C Team-Race

1. Per EhrWall/ Leif Karlson, Sverige	4.03,8	86 omg	8.23,4
2. Jan Gustavson/ Goran Rylin, Sverige	3.53,5	disk	8.28,4
3. Kurt Pedersen/ Niels Lyhne-Hansen	4.07,0	4.04,8	33 omg
4. Jesper Rasmussen/ Ib Rasmussen	4.17,5	disk	

Good-Year

1. Ingemar Larsson/ Jan Gustavson, Sverige	9.53,2	8.14,2	159 omg
2. Kurt Pedersen/ Niels Lyhne-Hansen	5.07,5	0	disk
3. Tom Pedersen/ Aage Viberg, Herning	6.13,2	0	disk
4. Ingvar Abrahamson/ Anders Appring, Sverige	0	0	
Ole Bisgaard/ Leif O. Mortensen, Aviator	0	0	
Jesper Rasmussen/ Carsten Berger, Aviator	0	0	
Henrik Ludwigsen/ Flemming Jensen, Kjoven	0	0	

F2D Combat

1. Loet Wakkermann, Holland	VVTVVVV	5
2. Monique Wakkermann, Holland	VVVVVVTT	4
3. Norbert Figus, Tyskland	TVVVT	1
4. Bjarne Schou, ALK	TVVVT	1
5. Henning Forbech, ALK	VTVT	0
Jan Steen Jensen, Aviator	VTVT	0
Leo Voss, Holland	VVTT	0
8. Lothar Hentscheld, Tyskland	VTT	-1
Rudolf Konigshofer, Østrig	TVT	-1
Michael Disler, Schweiz	TVT	-1
11. Johan Dubel, Tyskland	TT	-2
Ingvar Abrahamson, Sverige	TT	-2
Roland Forster, Tyskland	TT	-2
Johan Schwars, Tyskland	TT	-2

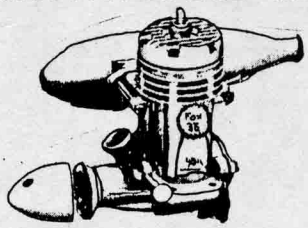
VI HAR ALLT FÖR LINFLYGET

* BYGGSATSER: COMBAT, STUNT, GOOD YEAR
* LINOR: WIRE, PIANOTRAD, LINRULLAR
* MOTORER: ENYA, OS, SUPER TIGRE, MOKI
* BRÄNSLE: ETER, OLJA, FOTOGEN, DII, METANOL, NITROMETAN
* BRÄNSLESLANG: VITON, NEOPREN, SILICON, LATEX
* KLÄDSEL: SOLARFILM, SOLARTEX
* PROPELLRAR: EGEN IMPORT TAIPAN
* TILLBEHÖR: GLÖDSTIFT, KOLFIBER, GLASFIBER, m.m.
* EGEN TILLVERKNING: TEAM-HJUL, STIGNINGS MÄTARE,

POSTORDER.
INGEN EGEN KATALOG
RING FÖR INFO.
0155- /35520 / 32847/ 36565/ 15686

VI ÄR
3.F.S. HOBBY SERVICE
OXELÖSUND

STUNTFLYGARE- SE HIT!



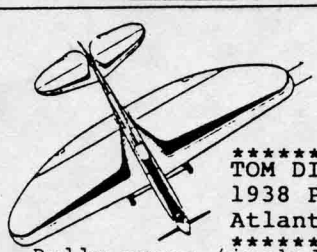
Fox 35 Stunt, 40års jubileumsmodell i lager.
En unik motor för endast: 420kr.
Inklusive Fox nya rundade ljudd. & glödstift.

Cyl.dia.	*20,3mm*
Slaglängd.	*17,8mm*
Cyl.volym	*5,76cm³*
Varvtal m.	
10-6 prop.	*9500varv/min*
Vikt.	*198gram*

Givetvis har vi andra Fox motorer, Rew Up propellrar mycket lämpliga för stunt, massor av modellflygtillbehör. Skriv eller ring för katalog.

Modico HB
Box 81075
104 81 Stockholm
Tel: 414230
Fax: 406119

VEM SÄLJER SIG OCH SULLIVAN LINPRYLAR I SVERIGE?



****
TOM DIXON, SUITE 401
1938 Peachtree Road
Atlanta, GA 30309
****

Bolly props (including customizing), Merco, Royal, Fox, Magnum and K&B Stunt engines. Soon-to-be-released **CUSTOM KITS**, Old-Time, Nostalgia & Modern plan sets, CLC kits, KK needle-valve ass'ys., SST mufflers. **Catalog: $3.00**

Order Line: **(404) 973-0004.**

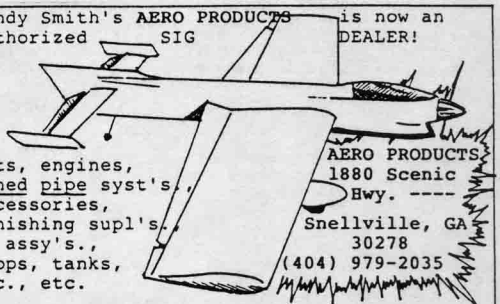
MasterCard VISA

Windy Urtnowski's **PRO-STUNT PRODUCTS** for the **COMPLETE** line of Precision Aerobatics supplies! Engines, kits, accessories, hdwe., finishing materials, "Big Jim" ST 60s, props, tuned pipes, videos, etc., etc., etc.! **FREE** catalog to PAMPA members! **2 $!**

Write or Call:
PRO-STUNT PRODUCTS
9 UNION AVENUE
LITTLE PERRY, NJ
07643
(201) 440-0905

Authorized **SIG DEALER.** Videos by Ken Budensiek. Exclusive source, plans for Buso's CASCADE

Randy Smith's **AERO PRODUCTS** is now an authorized SIG DEALER!



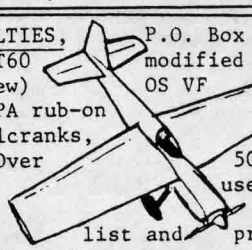
Kits, engines, tuned pipe syst's., accessories, finishing supl's., NV assy's., props, tanks, etc., etc.

AERO PRODUCTS
1880 Scenic Hwy.
Snellville, GA 30278
(404) 979-2035

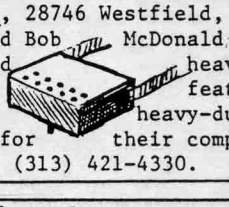
FEATURING "STUNTCRAFT" FOAM WING SYSTEMS

(His spinners look MUCH better than this crude drawing!) --- BOB BARON'S "Baron Designs" for spinners produced on CNC nch'y from superior-grade materials. $19.95 each. ALSO offers quality stooges to safely launch your Stunter. Call or write for prices & product list: 5711 Betty Place, Los Angeles, CA 90042. (213) 254-4202.

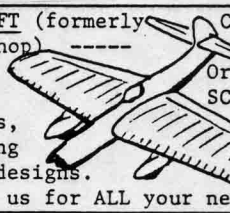
T & L SPECIALTIES, P.O. Box 6052, Torrance, CA 90504. ST60 modified for Stunt by Tom Lay; also (new) OS VF 40 for piped setups. PAMPA rub-on letters and numbers, bellcranks, and other fine hardware. "Over 50% of 1989 Nats Stunt flyers used T&L-prepared engines". Call or write for product list and price catalog: (213) 374-1004 -- leave message.



S.S.T PRODUCTS, 28746 Westfield, Livonia, MI 48150. Rol and Bob McDonald produce the SST muffler and heavy-duty control systems, featuring custom 1/8" horns and heavy-duty bellcranks. Call or write for their complete list of fine products: (313) 421-4330.

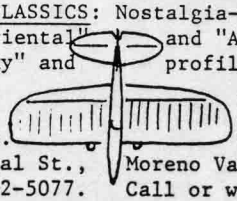


LINECRAFT (formerly Stunt Shop) ----- Cascade Control Line 931 Calapooia SW, Albany, Oregon 97321. Owner: GERALD SCHAMP. One-stop shop for kits, plans and accessories. Featuring OTS, Nostalgia and modern designs. Catalog: $2.00. Contact us for ALL your needs: (503) 928-0430.



CAROLINA-TAFFINDER: Uniflow and standard tanks for all C/L events. "Taff's Blend" fuels; synthetic, castor, or any blend, HD line clips, ear protectors, etc. Catalog 50¢. Owner: Doug Taffinder. "Taff's Blend" fuel is used and recommended by many of the USA's top competitors. 8345 Delhi Rd., North Charleston, SC 29418. Ph: (803) 553-7169.

CONTROL LINE CLASSICS: Nostalgia-era kits -- "Pow Wow", "Oriental" and "Ares", plus profile "Galaxy" and profile version of "Oriental". Also Palmer/Dixon "Super Pow Wow" with longer moments. TONY DRAGO, c/o CLC, 24981 Nogal St., Moreno Valley, CA 92388. Phone (714) 242-5077. Call or write for our complete list of kits and supplies.



THE PRODUCTS AND PEOPLE THAT POWER A WINNER!

Medlemmar

1990-04-01

Axtilius Kjell
Huldrestigen 9
141 73 Huddinge

08 - 7744915

Mom Willy
Evalundsvägen 40
13800 Älta

08 - 7733272

Eskilsson Alf
Ringgatan 17
434 00 Kungsbacka

0300 - 11766

Helje Lennart
Heden 4647
780 64 Lima

0280 - 32366

Johansson Gösta
Praktejderväg. 9
184 00 Åkersberga

0764 - 22046

Aaltio Lasse
Vidjegränden 5 C 17
SF - 01360 Vanda
Finland

Bagge Johan
Lokegatan 24
602 36 Norrköping

011 - 133647

Blückert Mattias
Krusbärsvägen 94
613 00 Oxelösund

Falk Örjen
Snösundsväg. 11
130 35 Ingarö

Helmbro Lars
Castorvägen 3
461 59 Trollhättan

Johansson Mikael
Bålstavägen 3 3 tr.
198 00 Bålsta

0171 - 54106

Abrahamsson Ingvar
Lindblomsvägen 3 C
372 00 Ronneby

0457 - 24785

Bejhem Mats
Färentunagränd 1
194 51 Upplands Väsby

Burman Rune
Lövmövägen 26
194 61 Upplands Väsby

Franzén Mats
Gasverksgatan 16
462 34 Vänersborg

0521 - 63434

Hjort Stig
Sveavägen 9 D
961 45 Boden

0921 - 10437

Kainulainen Kauko
Väderstrecksgat. 12
417 31 Göteborg

031 - 535103

Andersson Hans-Olov
Soldatvägen 5 C
881 00 Sollefteå

Bengtsar Gösta
Panelvägen 6
122 44 Enskede

08 - 934253

Busch Peter
Blockstensvägen 126
136 54 Haninge

0750-27549

Frinndal Arne
Källängsvägen 26
181 44 Lidingö

08 - 7655869

Hovmark Staffan
Polhemsgatan 3 A
151 41 Södertälje

0755 - 12096

Karlsson Leif
Smedvägen 21
136 46 Handen

08 - 777 6081

Andersson Lars-Åke
Hembyggarevägen 9
416 76 Göteborg

031 - 262537

Berndtsson Jan
Örjansvägen 6 B
433 50 Partille

031 - 741110

Ekberg Rolf
Box 82
196 21 Kungsängen

0758 - 74186

Fällgren Bengt-Åke
Oxelögatan 20 A
613 00 Oxelösund

Huss Erik
Grimsö Bodar
770 31 Riddarhyttan

0581 - 92072

Karlsson Stefan
Smedvägen 24
691 53 Karlskoga

0586 - 53890

Andersson Ove
Åsgatan 2 C
724 63 Västerås

021 - 131742

Bertilsson Ingemar
Ellne 5555
826 06 Söderala

0270 - 56040

Eklund Karl-Gunnar
Myrstigen 8
736 00 Kungsör

Fällgren Göran
Sjögatan 4 A
613 00 Oxelösund

0155 - 36565

Isacson Johan
Domherrevägen 4
161 40 Bromma

08 - 253760

Kehrävuo Kerkko
Insinöörinkatu 60C 17
SF-337 20 Tammerfors
Finland

Aronsson Göran
Finnströmsvägen 8
540 70 Hova

0506 - 30931

Bjernby Jan
Box 17
430 33 Fjärås

0300 - 40438

Eriksson Esbjörn
Sporrgränd 8
126 57 Hägersten

08 - 46 14 04

Gustavsson Jan
Trondheimsg. 38
164 30 Kista

08 - 7519962

Johannesson Håkan
Lingonvägen 31
448 00 Floda

0302 - 31700

Kimming Håkan
Vallmovägen 3 C
461 43 Trollhätta

0620 - 81 886

Assermark Gert
Vallgatan 9
643 00 Vingåker

0151 - 10114

Björnwall Erik
Storgatan 48 A
921 00 Lycksele

0950 - 11945

Eriksson Lars
Hantverkarbacken 18 A
811 61 Sandviken

026 - 270026

Gustavsson Tord
Trossgränd 4
613 00 Oxelösund

0155 - 30180

Johansson Christian
Södermarksvägen 7 B
372 53 Ronneby

0457 - 24389

Krantz Erland
Tallvägen 5
360 51 Hovmanstorp

Lagerqvist Stefan
Vickavägen 109
439 00 Onsala

Lundgren David
Östergatan 2 A
951 39 Luleå

Nyström Anders
Praktejdervägen 18
184 00 Åkersberga

0764 - 20855

Pettersson Bo
Randersgatan 95
163 43 Spånga

Selstam Ulf
Box 152
448 01 Floda

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

018 - 123410

Lake Raymond
Hästskovägen 38
462 54 Vänersborg

0521 - 17624

Löfroth Niklas
Bergmansgatan 12 B
691 31 Karlskoga

0586 - 51203

Nyström Åke
Praktejdervägen 18
184 00 Åkersberga

0764 - 20855

Pettersson Lennart
Gransångargatan 49
724 71 Västerås

021 - 354236

Seth Mårten
Jägarvägen 20
153 00 Järna

0755 - 71381

Söderlund Bert
Rådmansgatan 1 D
632 32 Eskilstuna

016 - 422158

Larsson Ingemar
Forbondegatan 14
462 41 Vänersborg

0521-11210

Magnusson Lennart
Åsedavägen 16
360 76 Älghult

Odsjö Magnus
Lövdalsv. 45
141 73 Huddinge

Pettersson Per-Olof
box 209
240 15 Södra Sandby

Sidén Peter
Diamantgången 47
135 49 Tyresö

08 - 7701760

Torgersen Ole
Lyngveien 9
2830 Raufoss
Norge

Lindgren Bengt
Slagsta Backe 134
145 74 Norsborg

0753 - 77890

Matfors MFK
c/o Eriksson
Vattjom 2135
864 00 Matfors

Odsjö Thorbjörn
Lövdalsvägen 45
141 73 Huddinge

Pontan Sven
Idunvägen 33
136 42 Haninge

08 - 7773711

MFK Silvervingen
c70 Sören Sundström
Gärsholm 1091
870 52 Nyland

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

Lindström Martin
Rekylgatan 6
723 38 Västerås

021 - 142336

Mattson Lennart
Harrisstigen 2
430 33 Fjärås

Olsén Patrik
Varekil 1181
44 092 Svanesund

Roos Lars
Slussgatan 6
231 62 Trelleborg

0410 - 10283

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

Wallin Ulf
Kroggärdesväg. 32
394 70 Kalmar

Lindström Svante
Allévägen 10
803 28 Gävle

026 - 197162

Mellström Bengt
Dejegatan 20
572 51 Oskarshamn

0491-19882

Olsson Göran
Valhallavägen 14 n.b.
114 22 Stockholm

08 - 15 83 20

Sahlin Conny
Rekylgatan 6
723 38 Västerås

021 - 147016

Steineck Adam
Lövkojeväg. 10
434 46 Kungsbacka

Walter Lars Erik
Baldersgatan 1 C
263 37 Höganäs

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

Nerback Hans
Mornäs 335
780 68 Transtrand

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

Samuelsson Bengt-Olof
Vetevägen 15
183 57 Täby

08 - 7562274

Stjärnesund Per
Snöstormsgat. 15
723 48 Västerås

021-11 42 34

Wisur Tomas
Stenviksvägen 52
613 00 Oxelösund

Linné Erling
Johan Nilsväg 13
270 12 Rydsgård

0411 - 44641

Nilsson Kenneth
Visätravägen 31 2tr.
141 50 Huddinge

08 - 7744094

Pettersson Anders
Munkhagsgatan 108 B
582 55 Linköping

013 - 156629

Schönthal Chr
Sporrvägen 1
175 39 Järfälla

Sundstedt Carl-Göran
Vindhomsgatan 32
752 27 Uppsala

018 - 108157

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

08 - 20 87 35

Aquist Conny
Sulitelmagatan 3 D
416 71 Göteborg

031 - 194816

Zetterlund Jan-Olov
Styvingevägen 4 B
591 34 Motala

Allan Jan
Ankrikevägen 34
181 46 Lidingö

Holmberg Martin
?
951 48 Luleå

1990_Lina_nr_1_av_3

Innehållsförteckning i elektroniskt sökbart format,
avseende Lina nr 1 år 1990 i icke elektroniskt sökbart format.
Redaktör: Lars Roos.

Sid 1 Omslagsbilden: "Windmill Cup" år 1984. Stående:
Erling Linné, Niclas Heinemyr och Per-Olof Pettersson
och Lars-Åke Andersson domare, Staffan Ekström.
Knästående: Åke Nyström, Lars Roos, Jan Berndtsson.

Sid 2 Redaktören Lars Roos har ordet.

Sid 3 Protokoll från SLIS-Öst årsmöte av Johan Isacson.

Sid 4 Inbjudan till "Limfjordstævnet" år 1990.

Sid 5 "Galaxtrofén" instiftad av Galax och Torbjörn Odsjö.

Sid 6 "Olympus" av holländaren Louis van de Hout.
(Ritning finns i uppdaterad version av Allen Brickhaus,
för .60-motor, 2010-04 Flying Models ritningsnummer CD 391.)

Sid 7 VM-uttagna svenskar, samt "Diverze Nyheter".
Inbjudan till NM i Oxelösund och Windmill Cup-90.

Sid 8 PAMPA-Nytt. Linflygets grenstyrelse.
Vårens kommande linflygtävlingar.

Sid 9 Adam Steineck, 16 år, skriver om stunt och om
Alf Eskilssons semistuntmodell "Crash"för .40-motor.

Sid 10 Adam Steineck modifierar "Banshee".

Sid 11 Kauko Kainulainens modell "Condor IV", med "linslaksmanövrerad"
bränslenål och luftbroms i yttervingen, samt "pipa".

Sid 12 SIG "Magnum"-tips av Erik Björnwall och Lars Roos.
Inbyggda "hörnskydd" på modellen.

Sid 13 Dragprovningsanordning för linor. Tejpning av luftspalter.
Lars Roos berättar om delvikter på hans .60-modell.

Sid 14 "Arctic Circler 5" (Santa Claus), FAI teamracer (F2C),
av Göran Alseby och Måns Hagberg från början av 1960-talet.

Sid 16 "Hur fort flyger stuntkärran? - Omräkningstabell från
sekunder/flygvarv till km/h av Erik Björnwall.

Sid 17 SIG "Magnum", tips av Tom Dixon.

Sid 19 Bill Werwage toppar USA-laget med hjälp av avstämda pipan,
ursprungligen från "Model Aviation". "F2B-84" vid WMC-85.

Sid 20 "OS 40FP"-tips. Merco moderniserar. Super Tigre bränslenål.
Typisk stuntinstallation för tank och motor, av Lars Roos.

Sid 21 SM i stunt 1989, samt SM-Video från Willy Blom.
Stuntresultat från SM, samt DM i Stockholms län.
SLIS ritningsservice utökad.

Sid 22 Några glimtar från SM-85 i Västerås (Willy, Lennart Helje,
"Stunt King", combatmästare Christian Johansson).
Finlandsintressant. Les Bollenhagen "Bolly Baby".

Sid 23 Lindansfinalen 1989.

Sid 24 Lindansfinalisterna: Henrik Odsjö, Björn Blom, Paul Forsberg.

"Akro 90", tävlingsinbjudan från Peter Germann.

Sid 25 Tävlingskalender 1990, inklusive Danmark, Finland och Europa.

Sid 26 Resultat: Vänersborgspokalen, Windmill Cup, Oxelöpokalen, Finska Mästerskapen -stunt.

Sid 27 Resultat: EM 1989, Wigan, England.

Sid 28 Resultat: Limfjordtævne 1989 (10-12 m/s vindstyrka med regn).

Sid 29 Reklam från 3Fs Hobbyservice, Modico, samt diverse från USA.

Sid 30 SLIS medlemsförteckning.