

LINVA

nr 3-98



Erik Björnwall
testar hans nya

KESTREL

BYGGE: **IMPACT**



SLIS HEMSIDA NU
MED KÖP OCH SÄLJ!
VÅRENS TÄVLINGAR



*Sommars
nummer!*

LINA

COMBAT • GOOD-YEAR • SPEED
STUNT • TEAM RACE

LINA – Nyhetsbladet för medlemmar i Sveriges Linflygares Intressefrämjande av Stunt. Bladet behandlar dock alla former av linflyg. Syftet med SLIS och LINA är att bidra till linflygets utveckling genom spridning av kunskap, skapa kontakter, förmedla nyheter publicera ritningar samt informera om tävlingar och resultat.

LINA utkommer med 4 nummer per år. Ansvaret att sätta samman tidningen delas av Lars Roos och Niklas Löfroth. Bidrag till innehållet emottages tacksamt av redaktionen! Ingen censur eller förkortning av inkomna bidrag utan bidragsgivarens tillstånd. 1 års medlemskap inom Sverige kostar 70,-, övriga Norden och Europa 100,- samt Övriga världen 110,-. Pengarna sätts in på Pg 96 34 51-0.



SLIS Websida:

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

Ordförande/redaktör, tryck
och distribution:

Niklas Löfroth

Fogdegatan 13 B, 654 62 Karlstad

054-15 11 54 eller 18 95 15 (även faxmodem)

E-post: karlstad@justnu.se

Kassör:

Ove Andersson

Åsgatan 2C

724 63 Västerås

021-13 17 42

Sekreterare:

Willy Blom

Evalundsvägen 40

138 00 Älta

08-77 33 272

Redaktör:

Lars Roos

Slussgatan 6

231 62 Trelleborg

0410-102 83

Rapport från stuntflygar'n i Karlstad!

Hej igen!

Den här sommaren har varit allt annat än det jag hoppades och önskade i Lina nr 1/97. Det kyliga vädret med regn och blåst har gjort att jag hittills inte gjort fler än knappt 20 starter med modellen. Vi får hoppas på en varm och skön augusti!

Det urusla vädret har i alla fall inneburit mer tid över att sitta framför datorn och jobba med Lina. Det har dessvärre inte gått lika fort med bygget av min Cardinal, men den är i det närmaste klar att få ett första lager med färg. Ni kan förvänta er en utförlig rapport om bygget i nästa nummer.



Det här numrets artikelförfattare heter Erik Björnwall, Bengt-Olof Samuelsson, Willy Blom, Ingemar Karlsson, Kauko Kainulainen och Valdemar Falk. Som vanligt vill jag tacka Er och hoppas på fortsatt stöd också från övriga SLIS medlemmar. Det är ju trots allt roligast att läsa om svenska aktiviteter även om mycket intressant också kommer från Stunt News och Flying Models.

OBS! Lars Roos har flyttat Windmill Cup till 8 september. Det blir en bra möjlighet att kolla formen innan SM som går av stapeln, helgen efter!

Trevlig läsning!

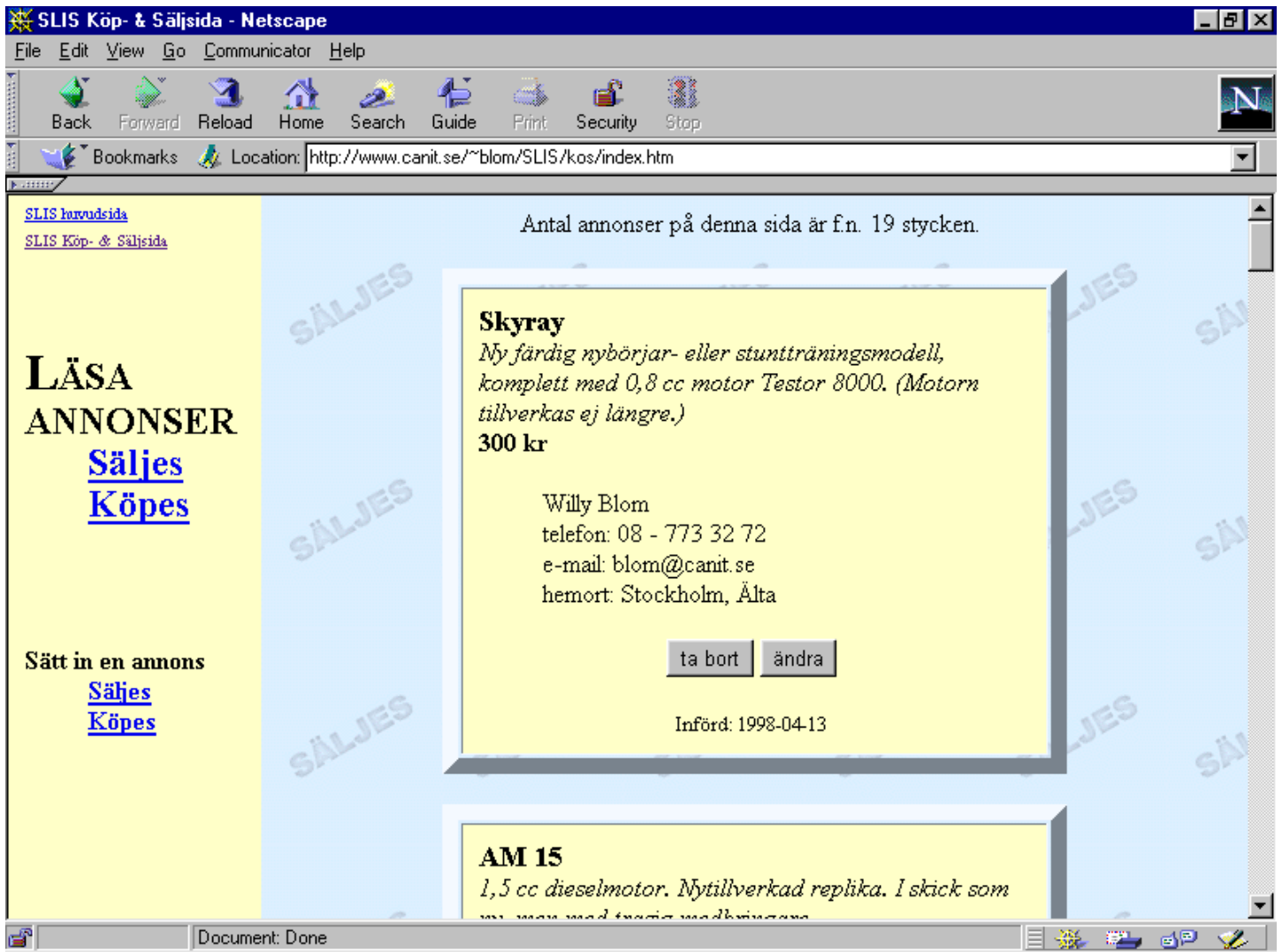
Niklas Löfroth, Karlskoga MFK

INNEHÅLL I DETTA NUMMER

• SLIS hemsida utökad med "köp & sälj" av Willy Blom	3
• Inbjudan till SM 98 av B-O Samuelsson	4
• Standardisera mera! av Erik Björnwall	5
• Vårtävlingen 98 av Löfroth	6-10
• "Hotta" upp din Fox 35 av Löfroth	11
• Byggtips: Impact no 2 av Ingemar Karlsson	12-13
• Stunt turist i L.A. av Kauko Kainulainen	14-15
• Resultat: Limfjord 98	17
• Byggtips: The Doctor översättning av Roos	18-19
• Resultat: NM/Oxelöpokalen 98	21
• Byggtips: '97 Chevelle av Löfroth	22-23
• Västkusträffen 98 av Stefan Lagerquist	24
• Kullagrat roderok av Valdemar Falk	25
• Att provflyga ett nytt flygplan av Erik Björnwall	26-27
• Bilder från förr	28

OMSLAGSBILD: Bland F2B flygarna i landet var Ingemar Karlsson först ut i år med ny kärra. Han följer upp fjolårsmodellen med ytterligare en Impact. Ingemar flyger båda sina Impactar med ST 60. Ännu så länge är det endast tre i Sverige som flyger med motor/pipa konceptet, Staffan Ekström, Kauko Kainulainen och Johan Isacson. I Finland är förhållandet det omvända, där "alla" verkar flyga med pipade motorer!

SLIS hemsida utökad med "Köp- och Sälj"



Björn Blom har nu kompletterat SLIS hemsida med en Köp- och Säljsida på Internet. Sidan är i första hand är avsedd för SLIS medlemmar och givetvis huvudsakligen för linflygprylar, men vi har ännu inte infört några särskilda restriktioner, vilket innebär att vem som helst för närvarande kan sätta in och ta bort annonser -dock endast sina egna!

Innan Du sätter in en annons vill vi varna för att det användarnamn och lösenord som måste anges inte bör vara samma som Du använder på jobbet, eftersom vi som administrerar hemsidan och troligtvis även eventuella "hackers" kan se vilka användarnamn och lösenord som använts.

I övrigt vill vi varmt rekommendera alla till att använda SLIS nya Köp- och Säljsida. Det är mycket enkelt, även för den som inte

är särskilt datakunnig. Om Du själv inte har tillgång till Internet kan Du säkeret få hjälp av någon vän att lägga upp Dina annonser.

Fördelen med att annonsera på Internet jämfört med att t.ex. annonsera i LINA är att annonserna finns kvar även efter det att nästa nummer av LINA kommit. -Tills vidare är insättningstiden "oändlig", men efter år 2000 kommer antagligen 1 års tidsbegränsning att införas.

Om Du glömt adressen till SLIS hemsida så tar vi den igen: <http://www.canit.se/~blom/SLIS/> Varmt välkommen att sätta in Dina annonser!

hälsningar Willy Blom



Super Tigre

G 51 RING CL W/SM
inklusive dämpare 995:-

HAB Electronics AB

Blåbärsstigen 54, 541 33 SKÖVDE
Tel: 0500-417028, Fax: 0500-480288
e-mail: arne@hab.se

SM I LINFLYG 1998

MFK GALAX 30-ÅRS JUBILEUM

Modellflygklubben Galax inbjuder till 1998 års Svenska Mästerskap i Linflyg. Denna Sveriges största linflygtävling sammanfaller i år med firandet av 30-årsjubileet för Modellflygklubben Galax.

Svenska Mästerskapen genomförs på Stockholms Linflygcentrum i Tullinge (f d F 18) 15-16 augusti. Tävlingsstart kl 10.00.

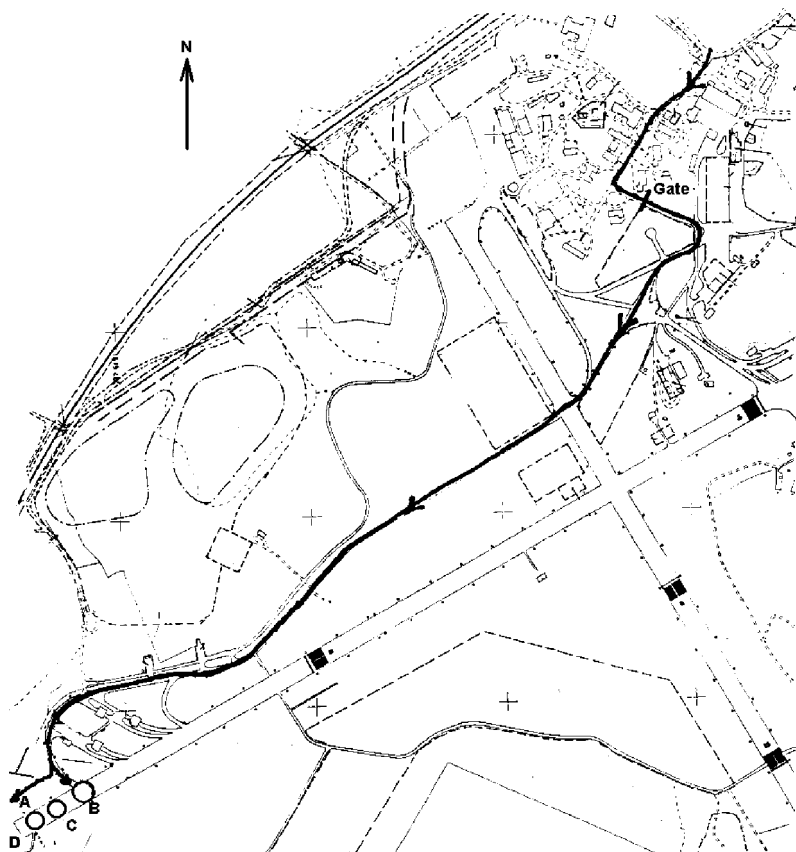
Tävlingsklasser i SM: F2A, F2B, F2C och F2D
Tävlingsklasser i RM: Semistunt och GoodYear



Startavgift: Seniorer 125:- per tävlande och klass
Juniorer 100:- per tävlande och klass

Vi erbjuder övernattnin mellan lördag och söndag i gymnastiksalen för 50:- per person. Medtag sovutrustning och handdukar. För firande av MFKGalax 30-årsjubileum och för gemensam samvaro har vi en bankett lördag kväll till priset av 130:- per person. Vi kan erbjuda lunch lördag och söndag samt frukost på söndag. Pris för frukost 45:- respektive lunch 40:-.

Anmälan om deltagande i SM samt beställning av övernattnin, bankett och övriga måltider görs **senast 7 augusti** till Kjell Axtilius, Huldrestigen 9, 141 73 Huddinge, tfn 08-774 4915. Inbetalning av startavgifter och kostnader för måltider och övernattnin görs samtidigt på MFK Galax postgirokonto 22 94 49-4.



STOCKHOLMS LINFLYGCENTRUM

Modellflygklubben Galax och Stockholms Läns Modellflygförbund har skapat Stockholms Linflygcentrum på Tullinge flygplats (f d F 18). Det består av två asfalterade cirklar och en gräscirkel.

Stockholms Linflygcentrum är tillgängligt för linflyg på följande tider:

- torsdagkvällar 18.00-21.00
- lördagar 08.00-21.00
- söndagar 08.00-21.00

Tyvärr kan vi inte använda linflygcentrat nedanstående dagar då området är uthyrt för street race med bilar:

- lördagen 1/8
- lördagen 8/8
- söndagen 9/8
- lördagen 5/9
- lördagen 12/9

Vägbeskrivning

Från norr: Kör mot Stockholm. Från Norrtull, där E20 och E4 går samman, kör E4/E20 7,3 km söderut, sedan ta väg 73 mot Nynäshamn. Ta efter 2,5 km höger, väg 226 mot Huddinge. Efter 13,4 km, ta av till vänster mot Tungelsta vid bro över järnvägen. Efter 2,3 km gör vägen en skarp högersväng. Ta rakt fram i den korsning som följer. Efter c:a 0,8 km är flygplatsens grind till vänster.

Från söder: Kör E4/E20 mot Stockholm. C:a 20 km efter Södertälje, ta väg 258 mot Tumba. Ta sedan väg 226 till vänster mot Huddinge. Efter c:a 4 km, ta väg till höger mot F18 och Brantbrinks IP under järnvägen. Följ vägen 2,3 km till flygplatsens infart till höger.

På fältet: Det finns en bom längs vägen till banorna som måste hållas stängd. Denna kommer att vara bemannad under tävlingarna.

Kontaktmän

Kjell Axtilius, tfn 08-774 49 15
Bengt-Olof Samuelsson, 08-756 22 74.
VÄLKOMNA

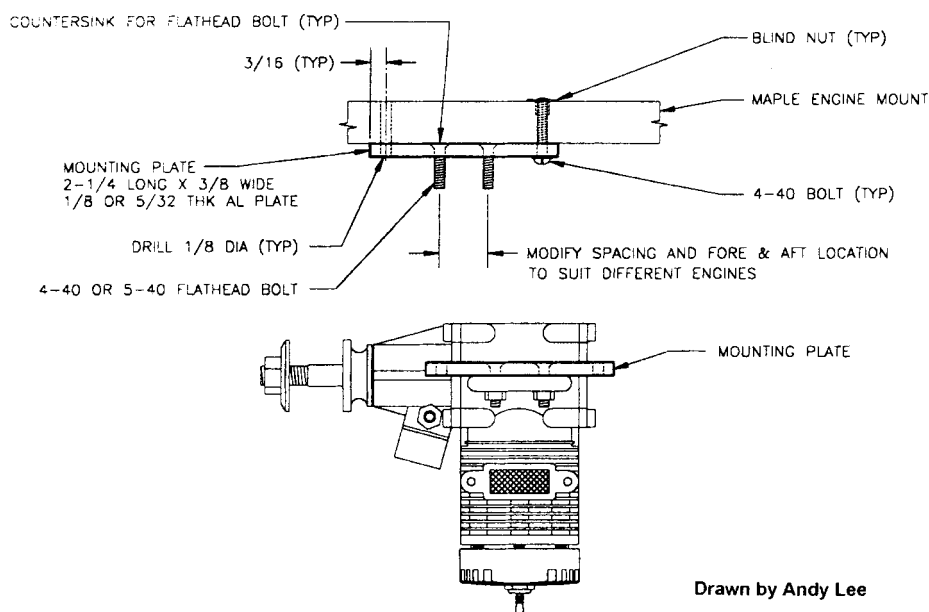
Standardisera mera!

Standardisering kan vara ett bra sätt att göra tillvaron som stuntflygare enklare, billigare, säkrare och effektivare. Med universalfästen till motorerna kan Du enkelt byta motor i modellen för att testa vilken som fungerar bäst. Skulle Du spräcka eller knäcka något i Din KB 40 behöver inte modellen bli stående på backen i två veckor i väntan på reservdelar, Du lånar bara OS:en från andramodellen och är i luften inom en halvtimme. Har Du löstagbara landställ är det bra att ha identiska fästen så Du lätt kan flytta ställen från en modell till nästa. Bra att ha när Du upptäcker att ett hjul har lossnat fem minuter före tävlingsstart!

Standardisera byggandet. Hatta inte hit och dit, utvecklandet av Stuntmodellen med stort "S", som Du vill ha den, kommer sällan som en revolution. Här är det evolution som gäller, det stegvisa förfinandet av detalj efter detalj. När Du hittat en bra metod att fästa motorkåpan, att bygga vingspetsar, att montera roderoket, håll Dig till den metoden och försök att för varje modell förbättra utförandet så att resultatet blir starkare, lättare och snyggare. ■

Erik Björnwall

Universalfästen till din motor!



ADAPTABLE ENGINE MOUNTING PLATES (Figure 1)

NOTES: 1. A NEW SET OF PLATES ARE REQUIRED FOR EACH DIFFERENT ENGINE.

Var får man tag på SIG dope och lätt balsa?

Niklas,

Great newspaper Lina. You might include some basics in each issue.

Need help: the name and address of a good hobby shop in Sweden that sells paint and balsa.

William White

wiwh@swipnet.se

Mr William!

Thanks for your kind words! I have heard a little about you from Lars Roos. You live in Sweden but you are from USA, right? Have you learned the Swedish language yet? I write in English just in case you have not!

I think it is very important to support every one in our hobby and especially the beginners! I always try to include material so that every member can find interesting stuff to read about in Lina, BUT we all has to write articles. Just let me know what You would like to read in Lina and I will do my best to fix it!

About balsa - I usually order my balsa from "PA:s Rotorblad", you can find his address and phone number in his adds in "Modellflygnytt".

If you have problems finding it let me know and I will look it up for you. From him it is possible to buy super light balsa but he usually charges 25% extra for it.

I have used SIG dope on my latest ship. I only know one person selling the SIG dope in Sweden and his name is Erling Linné and he is a member of SLIS. He's kind and serious. Hardly any Hobby Shop in Sweden deals with CL but thera are a few i know of; 3F in oxelösund, JK:s Hobby in Karlskoga and Modellprodukter in Härnösand.

Let me know if you need any help!

Good Luck

Niklas

"Team Tidaholm", far och son Carlsson förbereder inför start.



Rapport från Karlskoga MFK:s – Vårtävlingen '98

Vädret

Vis av fjolårets obeskrivligt urusla väder var vi väl rustade för att lindra eventuella vint-riga attacker. Kanalplan var nu utrustat med "Partytält" och en grill att värma sig vid. Dessutom såldes korv med bröd, läsk och kaffe till humana priser.

Även om vi förberedde oss för det värsta så var vi helt inställda på att vädret bara kunde bli bättre i år. Tävlingen arrangerades två veckor senare vilket i sig borde innebära varmare väder.

Nåväl, på tävlingsmorgonen visade termometern 8°C och himlen var skapligt fri från moln. Under tävlingens gång började molnen torna upp sig och under några minuter föll faktiskt lite hagel(!) En tidvis ganska stark nordanvind var annars det som de flesta (inklusive mig själv) hade mest problem att hantera.

Sammanfattningsvis var vädret i alla fall betydligt angenämare än sist med en del sol som då och då tittade fram mellan molnen och höll oss varma.

Semistunt

Hela tio tävlande hade slutit upp vilket är mycket bra med tanke på att Magnus

Pettersson och Mikael Sjölund från Red Baron och fjolårets segrare, Johan Andersson valt att stanna hemma.

Här kommer en sammanfattning nerifrån och upp:

10:e plats: Johan Larsson

Johan började tävla ifjol och deltar med ett reducerat program vilket är smart! Varför vänta med att tävla bara för att man ännu ej behärskar alla manövrer? Johan får rutin på att tävla, han har kul, och med mer övning samt bättre modell kommer han att med automatik kliva uppåt på stuntstegen!

För närvarande flyger Johan med en Flite Streak med en PAW 2,5 i nosen.

9:e plats: Stefan Sjöberg

Stefan gjorde som Johan och flög ett reducerat program. Skillnaden var att Stefan startade och landade från marken (ej kaststart alltså) med sin Röde Rudolf vilket naturligtvis gav honom extra poäng.

Stefan är annars ett bra exempel på att nästan bara genom att han är duktig på att starta sin motor och få upp modellen inom en minut, har gjort att han hittills inte placerat sig längst ner i någon resultatlista!

8:e plats: Lars-Åke Nordberg

Lars-Åke flög med en Shoestring bestyckad med en K&B 3,5 och en TopFlite 9x5 trä. Modellen är ursprungligen byggd av Raymond Lake och hade då en OS35 i nosen (=Spjutet). Efter en markkänning har Lars-Åke nu fixat iordning modellen och den flyger enligt uppgift helt underbart trots den kanske inte helt perfekta stuntmotorn.

Fina manövrer i alla tre omgångarna. Blåsten gjorde dock att Lars-Åke valde att inte flyga den överliggande åttan vilket naturligtvis fick till följd att han den här gången inte lyckades nå den övre halvan av resultatlistan.

7:e plats: Björn Carlsson

Björn hade två modeller med sig till tävlingen. Dels fjolårets Röde Rudolf/Fox 35 och dels en nybyggd PeaceMaker (från Conny Åqvists ritning i modellflygnytt). I första omgången valde Björn PeaceMakern men på grund av problem med linsträckningen så flög Björn de två återstående omgångarna med den gamla modellen. Björn har skaffat den omtalade "stuffer backplate" satsen som går att köpa till Foxen och det har förbättrat motorgången mycket. Björn blir duktigare för varje gång jag ser honom. Hoppas att hans intresse håller i sig.

6:e plats: Niklas Karlsson

Den före detta landslagsmannen i Combat har så smått börjat flyga stunt! Under vintern har Niklas byggt en Nobler och efter lite pysslande med motor och bränsle så flög den mycket bra. Första omgången lyckades han inte få upp modellen i luften då den hela tiden ville tippa över på nosen. Efter frambockning av stället gick det bättre och sista omgången imponerade Niklas i alla fall på mig med flera mycket snygga manövrer.

5:e plats: Martin Lidén

Martin flyger med en HR46 Krabat (byggsats från Leif O Mortensen) med en PAW 2.5 som drivkraft. Det är också en modell som flyger bra. Runda och fina loopingar m m kunde vi se som var där!

Martin drömmer om att bli combatflygare och det har han säkerligen inga problem att bli då han flyger stunt med en imponerande säkerhet. När hans Nobler blir klar kommer han att bli farlig det är jag övertygad om.

4:e plats: Ingemar Larsson

Ingemar flyger med Ove Anderssons konstruktion Silverbird Jr med en OS 2.5 som kraft. Med en så liten modell så är det tufft att flyga i det väder som rådde under tävlingen. Med tanke på resultatet så är jag säker på att med bättre modell och motor så skulle han placera sig skapligt även i F2B sammanhang! Även Ingemar har nya och bättre grejer under bygge men det har ännu ej blivit tid till att göra färdigt.

3:e plats: Rudolf Ross

Rudolf fick den föga avundsvärda uppgiften att ta första start. I den tuffa vinden fick han linslak i överliggande åttan och hans Röde Rudolf gick i marken. Kroppen gick av på så många ställen att det ganska omgående konstaterades att den inte skulle gå att limma. Det som på nytt överraskade mig är hur stark vingen är då det inte var minsta synbar spricka i den!

Naturligtvis hängde inte Rudolf läpp för detta utan åkte snabbt hem efter reservmodellen. Han monterade för säkerhets skull över motor och tank för att garanterat få strulfri motorgång.

I omgång två och tre kom Rudolf igen och lyckades trots kraschen knipa en medalj! När ska vi få se hans Cardinal i luften?

2:a plats: Mikael Lindström

Mikael flyger också med en Röde Rudolf/OS 35. Jämna och fina manövrer. Sista omgången gjorde han bl a två mycket fina överliggande åttor. Jag lade märke till att något



Stefan Sjöberg, flög med fjolårets Röde Rudolf/ryssmotor.



Johan Larsson känner på de grovkalibriga vandringspriserna (vad annars när vi tävlar i karlskoga).



Segraren i Semistunt – Kent Hedberg blir bara bättre och bättre.



Stefan Karlsson och Niklas Löfroth dömde i semistunttävlingen. Ingemar Larsson tjänstgjorde som domare i stället för Niklas i F2B.

(förmodligen tanken) gör att Mikael's modell/motor efter liggande åttan börjar gå betydligt snålare, vilket gör fyrkantåttan (valfria manövern) onödigt svår att utföra.

Tävlingen var mycket jämn i toppen och det var in i det siste osäkert vem som skulle ta hem det hela. Den här gången visade det sig att Mikael dragit det kortaste strået då han fick se sig slagen med knappa 44 poäng. Mikael har ny kärra under bygge och den är kanske redan i luften då du läser detta.

1:a plats: Kent "Snyggve" Hedberg

Vad ska man säga om Kent!?

Här kommer en kille som är allt annat än en traditionell stuntflygare och flyger med sin modell som om han aldrig gjort annat! På förra årets SM fick Kent se sig slagen av Mikael och nu blev resultatet alltså det omvända.

Den här gången flög Kent med en Röde Rudolf då han fått problem med motorn på hans Nobler. Kent är tillsammans med Ingemar Larsson den semistuntare som också behärskar F2B programmet (mer om det senare).

Sammanfattning

Många tävlande och det verkade som alla hade kul och trivdes trots den tidvis tuffa blåsten. Inga större missöden och förhoppningsvis en rättvis resultatlista. För andra gången i mitt liv agerade jag domare vilket var nyttigt och roligt. Tack alla som ställde upp för att göra Vårtävlingen till en trevlig och gemytlig tillställning. Vi återkommer naturligtvis nästa år och välkomnar alla att delta redan nu!

■
Löfroth, KMFK



Största profilen i Karlskoga MFK – Rudolf Ross. Upphovsmannen till "Röde Rudolf" blev en modell fattigare under tävlingen.



Ingemar Karlsson flög F2B bättre än någonsin. Med lätt modell med ST 60 flög han problemfritt i vinden.



Martin Lidén belade 5:e platsen. Han flyger med en HR46 Krabat (byggsats från Leif O Mortensen) med en PAW 2.5 som drivkraft.

Handle Kit

\$4.95+ Shipping

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

Buy four and get one free!

Five for \$19.95! + Shipping

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

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



Karlskoga klubbens mest framgångsrika Combatflygare, Niklas Karlsson har i vinter byggt en Nobler som han flög mycket stabilt i vinden.



Jonas Karlsson räknade protokoll.



Johan Larsson drömmer om Combat.

Svårt att locka deltagare till F2B

F2b flygare växer inte precis på träd och att locka deltagare till en ganska ny tävling som dessutom är förlagd på våren med relativt osäkert väder är inte precis någon drömmuppgift. Skam den som ger upp så lätt! Jag satte mig därför ned med SLIS medlemslista och prickade för några tänkbara kandidater som inte hade allt för många mil till Karlskoga och började ringa runt!

Kauko K, Alf E, Conny Å, Erik H m fl ringdes upp med som det skulle visa sig o%ig utdelning. Lennart Nord hoppade också av i sista stund efter att ha studerat SMHI:s väderprognos.

Så på tävlingsdagen hade förutom jag själv endast Ingemar Karlsson infunnit sig. Vad göra? Frågan ställdes om någon av

semistuntflygarna var intressad av att dubblera och ställa upp i F2B. Kent Hedberg och Mikael Lindström tackade ja till erbjudandet och tack vare dom kunde också F2B tävlingen genomföras.

4:e plats: Mikael Lindström

Mikael har inte övat in programmet och det visade sig i första omgången då kärran kom för nära marken i stående åttan vilket åter betydde en tvådelad kropp men en vinge utan en skråma! För Mikael del innebar detta att han avstod fortsatt deltagande i F2B. Modellen limmades snabbt ihop med Super Epoxy och enligt Mikael flög den efter lagningen bättre än någonsin.

3:e plats: Kent Hedberg

Kent klarar alla manövrerna men har inte övat på programmet i sin helhet vilket för Kents del innebar att han inte visste i vilken ordning eller hur många av respektive manöver som skulle utföras. Det hela ordnade sig på så sätt att undertecknad i omgång ett befann sig liggande inne i cirkeln och "coachade". Bra fluget rakt igenom. Kent kan när som helst gå upp i F2B-klassen.

2:a plats: Ingemar Karlsson

Här är också en man som tagit ett stort steg framåt både då det gäller flygkunskande och modeller. Manövrerna ligger i år på bättre höjd och han flyger mjukt och fint.

Läs i detta nummer om hans senaste byggprojekt. Motorn som gäller för Ingemar är ST 60. Även denna gång fick han fin gång på motorn och verkade inte besväras allt för mycket av vinden.

1:a plats: Niklas Löfroth

Dagen innan hade jag gjort fem starter i Karlstad då jag bl a provat ut min nya trebladiga kolfiberpropeller. Jag var oerhört nöjd med resultatet: 5,3 sek/varv och perfekt stungång på motorn. Jag kände mig därför väl förberedd då jag tankade upp inför första start. Det var därför mycket förbryllande att motorn utan att jag rört nålen helt plötsligt gick mycket snällt genom programmet och varvtiden var något helt annat än under gårdagen. Programmet utfördes så gott det gick men flygtiden blev naturligtvis för lång.

Det hela fick sin förklaring då jag landat - I stressen hade jag missat att sätta på tätningen till skvallerröret vilket naturligtvis gav motorn betydligt mindre med soppa...

I omgång två, nu med bra motorgång, lyckades jag genomföra hela programmet men på grund av vinden råkade jag ut för en ganska olustig linslak i fyrklövern.

Sista omgången gick mycket bra så när som på landningen. Sekunden innan hjulen skulle ta mark fick vinden tag i den och helt plötsligt "hovrade" Cardinalen upp en meter över marken och vek sig. Inga större skador men tyvärr stukades ena propellerbladet (20 pund åt skogen) och motorkåpan får åter pusslas ihop.

Avslutningsvis kan sägas att tävlingen ändå var kul och det ända trista är väl att inte fler vågar sig hit. Kanske kan det bli ändring på det till nästa år!

Till sist, tack Ingemar och Stefan som gjorde ett bra jobb som domare.



Lars-Åke flög med en Shoestring bestyckad med en K&B 3,5 och en TopFlite 9x5 trä.



Resultat Vårtävlingen 1998

F2B STUNT INT.

1. Niklas Löfroth, Karlskoga MFK	3088 p
2. Ingemar Karlsson, Vänersborgs MK	2458 p
3. Kent Hedberg, Karlskoga MFK	2338 p
4. Mikael Lindström, Karlskoga MFK	795 p

SEMISTUNT

1. Kent Hedberg, Karlskoga MFK	1567 p
2. Mikael Lindström, Karlskoga MFK	1523 p
3. Rudolf Ross, Karlskoga MFK	1390 p
4. Ingemar Larsson, Vänersborgs MK	1209 p
5. Niklas Karlsson, Karlskoga MFK	1205 p
6. Martin Lidén, Vänersborgs MK	1202 p
7. Björn Carlsson, Tidaholms MFK	1158 p
8. Lars-Åke Nordberg, Vänersborgs MK	629 p
9. Stefan Sjöberg, Karlskoga MFK	474 p
10. Johan Larsson, Vänersborgs MK	358 p

SEMISTUNT JUNIOR

1. Mikael Lindström, Karlskoga MFK	1523 p
2. Martin Lidén, Vänersborgs MK	1202 p
3. Björn Carlsson, Tidaholms MFK	1158 p
4. Lars-Åke Nordberg, Vänersborgs MK	629 p
5. Johan Larsson, Vänersborgs MK	358 p

SEMISTUNTPOKALEN (JUNIOR)

1. Mikael Lindström, Karlskoga MFK	20 p
2. Martin Lidén, Vänersborgs MK	15 p
3. Björn Carlsson, Tidaholms MFK	12 p
4. Lars-Åke Nordberg, Vänersborgs MK	10 p
5. Johan Larsson, Vänersborgs MK	9 p

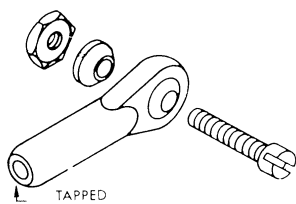
F2D COMBAT

1. Niklas Karlsson, Karlskoga MFK	40 p
2. Kent Hedberg, Karlskoga MFK	25 p
3. Mikael Sjölund, MFK Red Baron	21 p
4. Jonas Karlsson, Karlskoga MFK	13 p
4. Lennart Nord, MFK Red Baron	13 p
6. Mikael Norin, Karlskoga MFK	6 p
6. Stefan Sjöholm, Solna MSK	6 p
8. Magnus Pettersson, MFK Red Baron	0 p
8. Niklas Nilsson, MFK Red Baron	0 p



Ingemar Larsson tankar upp för att ge Rudolf en match.

Mikael Lindström putsar av kärran efter väl utförd tävling.



ROCKET CITY
SPECIALTIES

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

Patternmaster ritningar

\$20 inkl. frakt

"Big" Jim Greenaway
109-03 214th St
Queens Village
NY 11429-1914
Tel. (718) 740-5175

Tävlingsinbjudningar, referat, bilder och resultat

skickas till Niklas Löfroth, Fogdegatan 13 B, 654 62 Karlstad. Sänd gärna text digitalt på diskett eller med e-post. Spara helst texten i formatet rtf (=Rich text format). Självklart får du dina bilder i retur. Du som scannar bilderna själv bör tänka på att bildupplösningen bör vara minst 150 dpi (skala 1:1)

Niklas Löfroth

Nästa nummer:

Vi tittar på utbudet av ritningar och tipsar om bra modeller att bygga från lösvirke inför hösten!

Tipsrutan

OM FÄRGKODADE LINOR

Få kvaddar känns så onödiga som de som beror på felvända handtag och felaktigt påhakade linor! Ett enkelt sätt att minimera riskerna för detta är en konsekvent färgmärkning. Själv använder jag röd färg för "upp" och målar leadoutlindningen, lindningarna i båda ändarna av höjdlinan, änden på handtagskabeln och själva handtagets uppända med denna färg. Sedan är det bara att koppla rött mot rött hela vägen. Dessutom använder jag handtag som jag filat till för att passa min hand. Tar jag upp handtaget "upp och ned" känns det ögonblickligen att något är mycket fel!

Erik Björnwall

Stuntsemester i Sverige!

Finns det någon mer än jag som skulle uppskatta att under semestern kunna åka till en trevlig plats (även för övriga familjemedlemmar) i Sverige där man också kan flyga med stuntkärran?

Jag ser framför mig ett "stuntmeeting" med träningsmöjligheter där vi under avslappnade former trimmar modellerna till stordåd inför SM!

Intresseanmälan och förslag på lämplig plats skickas till redaktionen!

Niklas Löfroth

"Hotta" upp din Fox 35:a



JW's RC Import säljer den ganska omtalade trimsatsen till Fox 35:an som består av Hemihead topp (hemisfäriskt förbränningsrum) med shims och en "Stuffer backplate" som ska fylla vevhuset bättre. Inga konstigheter, man skruvar helt enkelt bort den gamla toppen och baklocket och sedan på med de nya delarna.

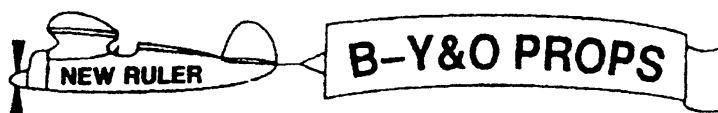
Det är några år sedan jag först läste om den men det är först nu vad jag vet som någon i Sverige har provat den.

Björn Carlsson, Tidaholm och Alf Eskilsson, Kungsbacka har båda skaffat den till sina motorer. Efter byte av topp och baklock har båda märkt:

- 1) Inga rika hostningar i urtagningarna.
- 2) Jämnare fyrtakt.
- 3) Motorn verkade starkare och
- 4) växlar ännu bättre mellan två- och fyrtakt.

Alf tycker att Foxen går renare på fyr-takten med trimsatsen. Den påminner om hur Veco .35 lät. Både Björn och Alf rekommenderar trimsatsen och tycker att det är väl investerade pengar (ca 240:-).

JW's RC Import, telefon 0485-129 51.



"The Line Tightening Prop"

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

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



Bygge:

Ingemars andra IMPACT

Ingemar Karlsson ger oss här en kort presentation av hans senaste byggprojekt. Detta är den andra Impacten som Ingemar har byggt och det ska bli kul att få se den i luften och höra hans omdöme om dess egenskaper.

I Skåne är Staffan Ekström snart färdig med sin tredje Impact och kanske får vi också läsa om den i Lina längre fram.

Jag har modifierat modellen lite och gjort nosen kortare ca 1/2 tum för att inte få modellen nostung. Impacten blev fortfarande lite nostung efter noskortningen. Balansen hamnade 3/8 del tum framför tyngdpunkten men med en blyvikt på ca 15 g längst bak på kroppen hamnade tyngdpunkten rätt. Jag har ändrat fenans profil den har en lite rundare bakkant ungefär som Staffan Ekströms Lightwave XL.

På ving- och stabbtipparna har jag gjort en större radie i framkant. Den nya Impacten har styvare flaps som Lars Roos har tillverkat. Jag har gjort en glasfibervävsförstärkning på skarven mellan insidan av kroppen och vingen och på de två främsta spanten. Epoxolite utfyllnaden mellan kropp och vinge på utsidan.

Modellen vägde träfärdig ca 980 g. Nu kommer den svåra ytbehandlingen, 5 lager med Zaponlack på den träfärdiga modellen och sedan klä den hela modellen med japanpapper och ytterligare Zaponlackning

med pensel och lätt slipning mellan varje gång tills ytan blir blank ca 10 gånger.

Jag har sprutmålat modellen med sprejburkar som heter orapaint acryl lack i blå, gul och vit 3 gånger för varje kulör.

Det var första gången jag har målat med så många färger på en modell. Det var ganska jobbigt att maskera mellan varje kulör med färg. Kabinhuven är penselmålad med svart Humbrol Enamel 2 gånger. Två röda 3 mm stripe längs med kroppens centrumlinje. Nationalitetsbeteckningarna är påklitrade vita dekaler. Till sist har jag sprutlackerat modellen med sprejburkar som heter Hagmans billack acryl klarlack 3 gånger. I det här stadiet vägde modellen 1.120 g.

Jag är inte riktigt nöjd med finishen. Det var svårt att få ytan blank och jämn. Det kräver ett sprejagregat för att få ytbehandlingen bra och finishen fin. Impacten är nu flygfärdig och vågen visar att vikten är 1.785 g vingtippsvikt på 50 g inräknat.

Ingemar Karlsson

MODELLENS VIKTDATA:

Träferdig modell	980 g
Vingtipsvikt	50 g
Ytbehandling	140 g
Skrudar och muttrar	5 g
Motor ST60 med tungdämpare	375 g
Tank	55 g
Landställ med hjul	83 g
Sporrställ med hjul och startögla	10 g
Spinner 2 tum och propeller 13x6	48 g
Totalt	1 785 g



I nosen sitter som vanligt ST60 med superlätt ljuddämpare (under 30 g) från Tom Lay.

Tävlingsinbjudningar, referat, bilder och resultat

skickas till Niklas Löfroth, Fogdegatan 13 B, 654 62 Karlstad. Sänd gärna text digitalt på diskett eller med e-post. Spara helst texten i formatet rtf (=Rich text format). Självklart får du dina bilder i retur. Du som scannar bilderna själv bör tänka på att bildupplösningen bör vara minst 150 dpi (skala 1:1) ■

Niklas Löfroth



Med erfarenheter från den första Impacten har Ingemar modifierat den nya på flera punkter. Bl a glasfiberförstärkt vingens infästning i kroppen och styvare flaps gjorda av helplankad cellplast.



Impacten klassas som en modern stuntkonstruktion av världsklass och är lämplig för pipad .40-.60 eller dämpad .51-.60 motor.



Bob Whitely tankar sin Shark 46. Bränslet såldes i dessa "saftdunkar". Lilla bilden: Bill Byles assisterar.

Som Stunt turist i L.A.

Resan till USA kom som en femtio årspresent från min fru, Eila. Tanken att flyga där föll ögonblickligen in - jag har ju en delbar modell, Blue Max med Stalker .61 i nosen. Trunken för överflygningen gjordes i god tid före resan: föregående natt. Aluminiumlådan blev det utanpå och 10 mm distans-PVC och ett lager glasfiber på insidan för att ta smällarna. Flygbolagens regler varierar, men golfflugan har gjort större bagage tillåtna av konkurrensskäl. British Airways-lådan får mäta t ex 42x21x155 cm. Summan av siffrorna är bestämd, maxlängden likaså. Det visade sig vara genomtänka krav ändå för alla svängarna i rullbanorna. Lådan kan slinka igenom kurvorna bara under dessa mått i gynnsamaste läge. Alla ni som någon gång vill ha

modellen på ett flygplan, får syssla mycket med sådana frågor...

Med hjälp av vänligt sinnade BA-värdinnor så var jag i Los Angeles-terminalen med bucklig trunk i handen och blev trodd, när tullen var intresserad av innehållet. Dom såg alla skruvarna som måste lossas för att öppna lådan.

Vädret är nästan alltid perfekt med mina mått mätt i Kalifornien - ändå ursäktade sig alla infödingar över el Nino. Vintern var den värsta i mannaminne. Det betydde 16 °C på morgonen med lite dis, 20 °C mitt på dagen och lite vind. Regn verkade förekomma varannan vecka.

Jag hade tagit kontakt med en lokal Pampa-flygare från Stunt News medlemsmatrikel. Kontaktmannen heter Bill Byles, Han skickade mig ett par foton av sig med en röd Impact och uppmanade mig att ringa så fort jag befann mig i Kalifornien. Han berättade vid vår första telefonkontakt att flygfältet Miles Square Park ligger alldeles nära där vi bodde hos släktingarna i Mission Vieho. Det betydde 50 minuters bilfärd... Självt bor han i i Upland, dubbelt så långt borta. De långa arbetsdagarna och tidiga solnedgångar gör det svårt att flyga under veckan, då fick jag träna ensam.

På lördagen var det full fart på den gamla flygplasten. Linflygarna har tre asfaltscirklar och från tidiga morgonen är det rullande kö

till cirkeln. De tre cirklarna delas mellan flygare i respektive nivåer av sitt utövande. Kön i expertavdelningen bestod bl a av Bill Byles himself, Bob Whitely med Classic-Sharken, Jim Armour med en Nobler, Rick Loomis med Magnum, Lucky Pyatt med profilmodell och Keith Throstle. I det sällskapet vill man inte precis göra bort sig...

När flygningarna började, hade jag två tekniska problem det var svårt att köpa bränsle med nitro under 15% så motorn ville bli hetare under flygningens gång och sedan att propellern inte var bra med låga 4 tum stigning som min tunga modell behöver. Men Stalkern gjorde ändå väl ifrån sig. Bill har en PA 40 med pipa i sin modell, dom gamla storheterna kopplade av med klassiskt och var nöjda med sina ST 46:or.

Jag har aldrig sett en Nobler svänga så elegant som i händerna på Jim Armour. När jag lyfte modellen som assistans, vägde den knappast mer än 900 g. Hela eliten flög med drömvikter på alla sina modeller. Bill har tyngdpunkten på ganska stabil position och kunde ändå kanta hörnen hur skarpt som helst. Men han som alla andra där fann inget roligt med ett sådant sätt att flyga. Manövrerna hade alltid runda men rena hörn, man kunde använda passare för att beskriva dem. Så var storleken också strikt 45 grader i programmen. Det såg trångt ut i mina ögon....

Bill skulle vara en faktor att räkna med på våra tävlingar. Det kan vara så att den finputsade renligheten och regelmässiga manöverstorleken väger mer i USA än här.

Omvänt kan man säga, att vi skulle ha problem i amerikanska tävlingar att placera oss. Men det måste ändå vara en krävande situation att ha två ex VM-flygare bara i distriktstävlingarna, som Bill Byles. I nationals placerar han sig någonstans kring 20:e plats, som alla andra med bara 10 flygningar i veckan året runt. Det finns ingen risk att fylla trofé-hyllan för fort där.

Den här PAMPA-turismen tänker jag fortsätta med, åtminstone så länge flygbolagen kämpar om marknadsandelarna. Om resurserna räcker deltar jag i DM för distrikt 10 i Tuscon, Arizona nästa år i mitten av mars. Men först måste flygningarna städas ordentligt.

■
Kauko Kainulainen



Mellansnacket fr v Bill Byles, Bob Whitely, Lucky Pyatt och Keith Thoostle.



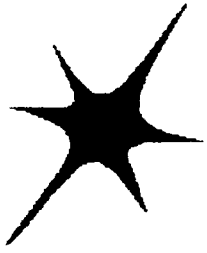
Bill Byles modell i förgrunden, en före detta Phantompilot förbereder start med Bill.



Rick Loomis modell i förgrunden, andra tillhör "mellanstadiet" (=Intermediat).



Startfältet en lördagmorgon!



Stellar Specialties

"HAVE I GOT A LINE FOR YOU!"

Control line sets featuring "Sevenstrand CoreCable". The same bronze cable that was so popular back in the 50's and 60's.

A great wet weather line!

New for 1998 - Introducing .012 and .008 Cables

Line Sets:

**Ready-To-Fly - Our "Specialty" - lines cut to length requested. All ends hand wrapped. .008 = \$11.00, .012 = \$12.00, .015 = \$12.50, .018 = \$12.75
*If shipped on the blue Brodak reel: add \$5.75 to above cost.***

U-Finish-M - One end hand wrapped, eyelets and copper wire provided for you to finish. (.018 and .015 cable marked at 68', .012's marked at 60', .008's marked at 40') .008 = \$9.00, .012 = \$9.25, .015 = \$9.50, .018 = \$9.75

U-Wrap-M - Cable, eyelets and copper wire provided for you to do the complete job. (.018 and .015 cable marked at 68', .012's marked at 60', .008's marked at 40') .008 = \$6.00, .012 = \$6.25, .015 = \$6.50, .018 = \$6.75

All line sets shipped on a Red 4" plastic reel, unless otherwise specified.

Add \$1.00 per set for shipping on red reel. \$1.50 per set on Brodak Reel.

(Outside U.S. add \$2.50 per set)

Ohio Residents add 5.75% Sales Tax

**✈ We also have: Safety Thongs, Lead Out Wire, Handle Wire, Eyelets, Line Clips, The George Ehnot Control Handle, Tech Specialties Engine Mounting Pads and Profile Tank Mounts, Brodak Line Reels, and Line Wrapping Kits.
*See our full page ad in the Jan.-Feb. issue of Stunt News for more details or send for our free catalog.***

Please Note: WE HAVE MOVED! See our new address and phone number below:



**Stellar Specialties 3101 Sweitzer St. NW Uniontown, OH 44685
Phone: 330-699-9295 Toll free: 800-995-0182 Email: stells@aol.com BOB PITKIN**

Limfjordstävlingen 1998

F2A Speed

Placering		Flygomg. 1		Flygomg. 2		Flygomg. 3		Bästa
		sek	km/t	sek	km/t	sek	km/t	km/t
1.	Norbert Schmitz Tyskland	12,72	283,02	12,77	281,91	12,92	278,64	283,02
2.	Per Stjernesund Sverige	13,84	260,12	13,20	272,73	13,30	270,68	272,73
3.	Göran Fällgren Sverige	13,40	268,66			13,35	269,66	269,66
4.	Niels Lyhne-Hansen Trekanten	14,56	247,25	14,64	245,90	14,56	247,25	247,25
5.	Carsten Jørgensen Aviator							0
6.	Jens Geschwendtner Comet							0

Begynder-stunt

Placering		Omg. 1	Omg. 2	Omg. 3	Summa
1.	Niklas Nilsson Sverige	857	884	843	1741
2.	Magnus Pettersson Sverige	694	725	760	1485
3.	Ingemar Larsson Sverige	146	726	552	1278
4.	Ruben Sonne Herning	78	377	619	996
5.	Jesper Rasmussen Aviator	409	325	0	734

F2B-stunt

Placering		Omg. 1	Omg. 2	Omg. 3	Summa
1.	Kerkko Kehravuo Finland	3009	3010	2997	6019
2.	Ove Andersson Sverige	2640	2919	2914	5833
3.	Aage Wiberg Herning	2584	2821	2876	5697
4.	Lauri Malila Finland	2623	2623	2547	5246
5.	Leif O. Mortensen Aviator	2606	2568	2436	5174
6.	Henrik Ludwigen Kjoen	2531	2517	2517	5048
7.	Uffe Olesen Herning	2570	2315	2313	4885
8.	Calle Fanøe Aviator	2303	2330	2363	4693
9.	Alf Lindholm Finland	2349	2315	1941	4664
10.	Dan Hune Kjoen	1234	2093	2369	4462

Good-Year

Placering		Kval. 1	Kval. 2	1:a semi	2: semi	Final
1.	Calle Fanøe/Jesper Rasmussen Aviator	4.39,60	4.52,00	4.52,00	4.17,60	8.54,80
2.	Ole Bisgaard/Leif O. Mortensen Aviator	4.54,80	4.39,30	4.47,50	6.28,00	9.24,00
3.	Jørgen Olsen/Luis Peteren Comet	4.33,12	5.13,00	4.39,60	46 varv	92 varv
4.	Stefan Sjöholm/Ingemar Larsson Sverige	4.58,00	5.02,70	5.08,00	4.54,70	
5.	Allan Korup/Carsten Jørgensen Aviator	4.58,00	5.24,50	5.07,70	5.43,80	
6.	Sergej Kven/Grigorijus Orlovos Litauen	6.09,00	4.58,70	5.00,90	4.46,00	
7.	Magnus Pettersson/Lennart Nord Sverige	5.23,20	udg.			
8.	J. Geschwendtner/F. Schleimann Comet	disk.	6.14,50			
9.	Ruben Sonne/Steen Lysgaard Herning	udg.	udg.			
10.	Göran Olsson/Mats Bejhem Sverige	udg.	37 varv			
11.	Dan Hune/Aage Wiberg Herning/ALK	disk.	disk.			

F2C Teamrace

Placering		Kval. 1	Kval. 2	Kval. 3	Final
1.	Jan Gustafsson/Jesper Rasmussen Sverige/Aviator	4.04,00	3.41,90	96 varv	7.23,50
2.	Jan Van de Weerd/Loet Wakkerman Holland	3.59,20	3.42,20	96 varv	7.36,90
3.	Luis Petersen/Jens Geschwendtner Comet	3.47,40	66 varv	3.52,20	7.59,40
4.	Bengt Olof Samuelsson/Kjell Axtilius Sverige	3.49,30	66 varv	32 varv	
5.	Niels Lyhne-Hansen/Per Sauerberg Trekanten	3.50,70	disk.	3.54,80	
6.	Ingemar Larsson/Stefan Sjöholm Sverige	5.21,10	3.54,90	3.51,45	

F2D Combat

Placering		R1	R2	R3	R4	R5	R6	R7	POÄNG
1.	Loet Wakkermann Holland	W	W	W	W	W	W	W	7
2.	Niklas Nilsson Sverige	W	W	W	L	W	W	L	3
3.	Rudolf Königshofer Östrig	L	W	W	W	W	L	(W)	2
4.	Christian Pedersen Pingvinen	W	W	W	L	W	L	(L)	2
5.	Gintaras Sablinskas Litauen	W	L	W	W	L			1
	Ole Bjerager Kjoen	W	W	L	W	L			1
	Lennart Nord Sverige	W	W	W	L	L			1
	Henning Forbech Alk	L	W	W	W	L			1
9.	Linas Peckys Litauen	W	W	L	L				0
	Jari Valo Finland	L	W	W	L				0
	Anders Kudsk Pingvinen	W	L	W	L				0
12.	Vincent Bernecker Tyskland	W	L	L					-1
	Stefan Sjöholm Sverige	W	L	L					-1
	Mikael Sjölund Sverige	L	W	L					-1
	Mats Bejhem Sverige	L	W	L					-1
	Magnus Pettersson Sverige	L	W	L					-1
	Leo Voss Holland	W	L	L					-1
	Rimsa Vytautas Litauen	L	L						-2
	Peteris Brokans Lettland	L	L						-2
	Laura Leino Finland	L	L						-2
	Günther Staffel Östrig	L	L						-2
	Andreas Hoffmann Tyskland	L	L						-2
	Allan Korup Aviator	L	L						-2



MOKI .51

Moki .51:an (art. nr 10.51) är kanske den bästa stuntmotorn i sin storleksklass. En bra finess hos motorn är möjligheten att vända på vevhuset och därmed få utbläset på andra sidan!

Ljuddämparen är naturligtvis delbar/vändbar också! Pris: 1 471:- utan dämpare (Lägg till 240:- så får du med den fina dämparen också.)

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

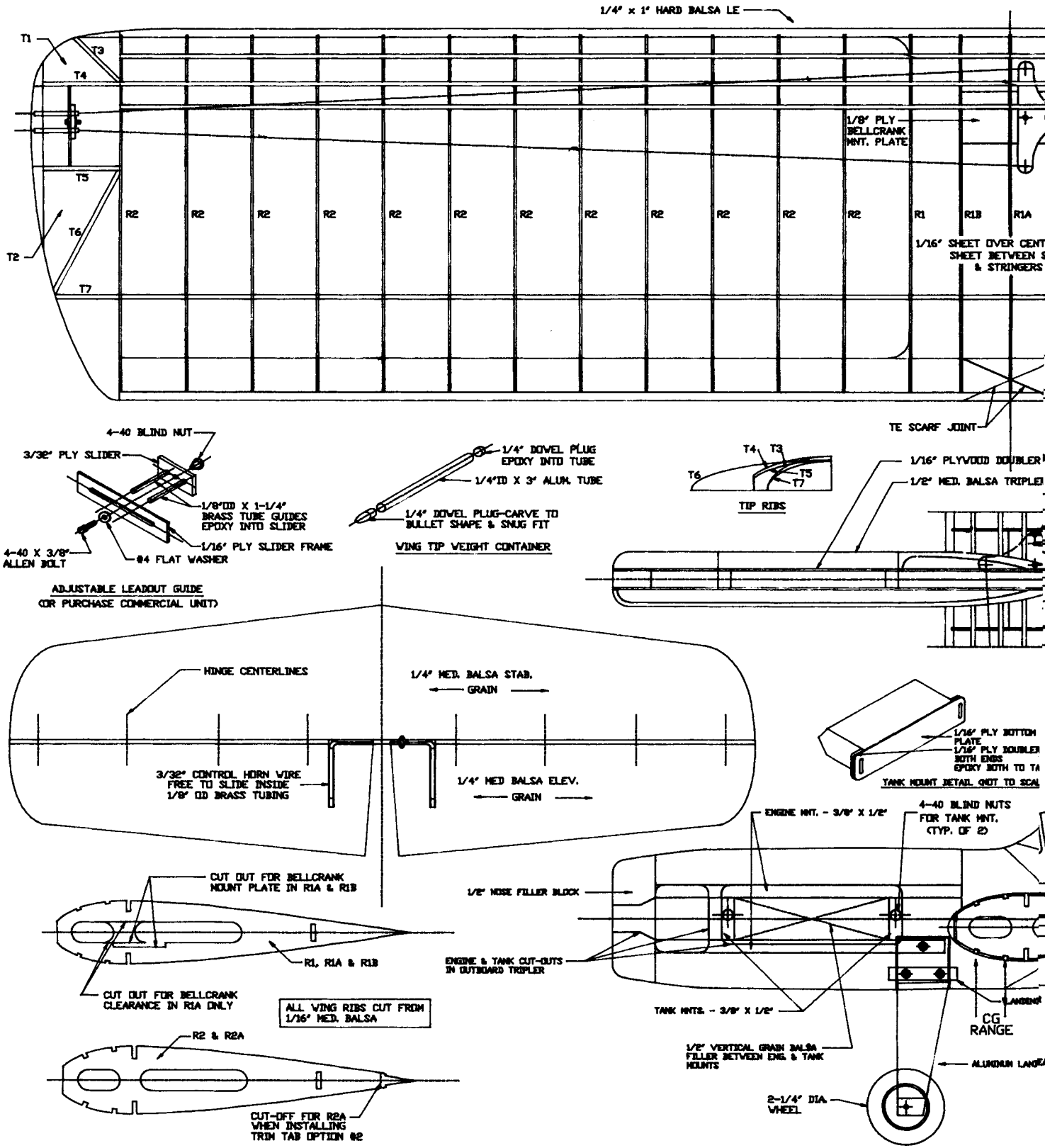
New Plan Service by Claus Maikis

Plans for C/L airplanes are available from many sources. For the first time now, folded plans and building instructions edited by a very highly qualified stunt flyer can be purchased.

Claus Maikis offers a wide range of C/L planes, from little fun machines up to full-blown F2B competition ships, at reasonable cost and with competent advice included.

To get a list of plans available, please contact Claus at phone 07345 2 22 82 in Germany. (evenings) or write to:

Claus Maikis, Nelkenweg 5,
D - 89129 Langenau /Albeck. Germany.

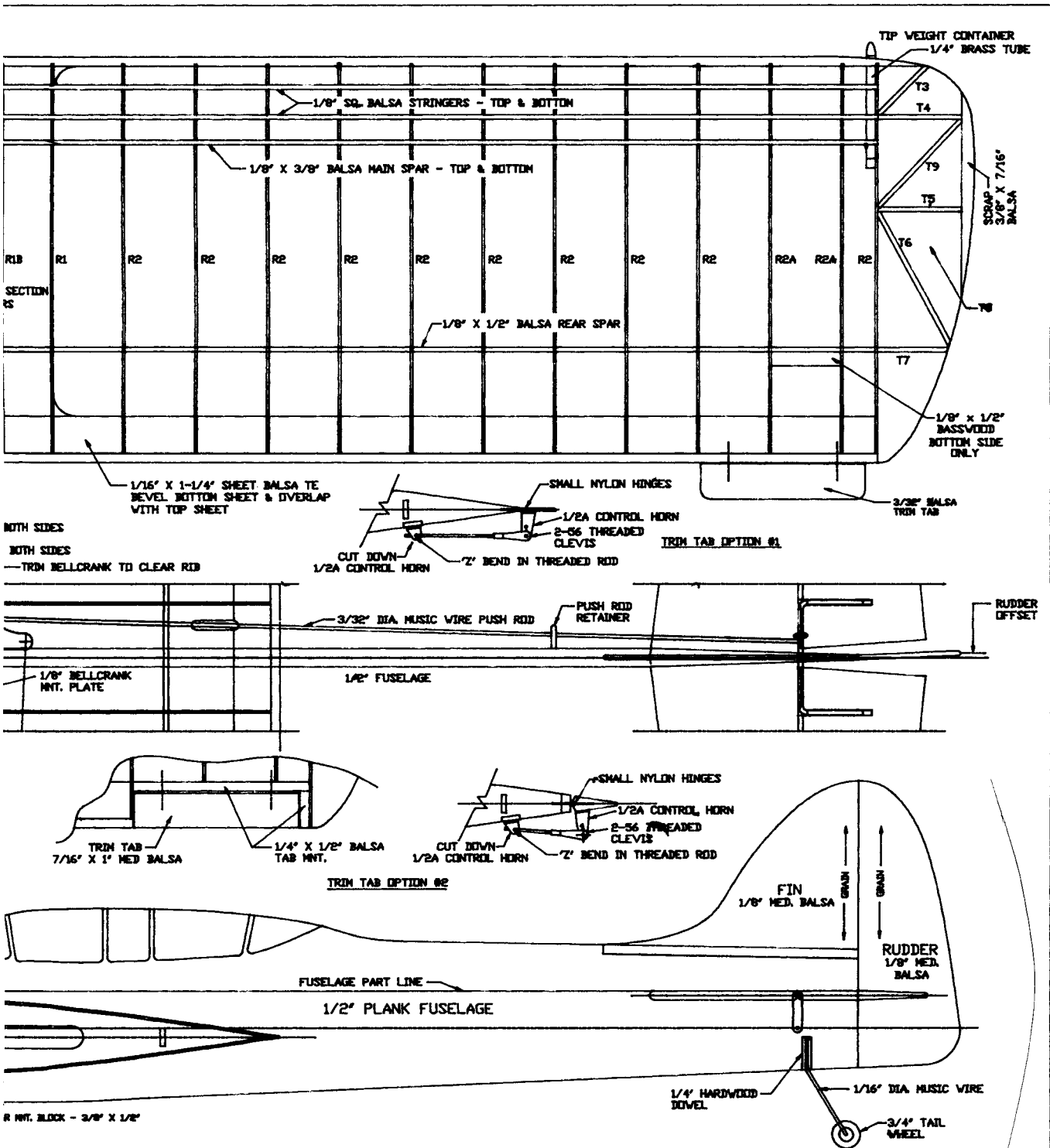


The Doctor

"The Doctor" är en tävlingsduglig precisionsstunt-konstruktion, fullt kapabel att åstadkomma "500-poängs" flygningar, men som bara kräver en bråkdel av den tid det tar att bygga och flygtrimma en konventionell "high tech" kärna som ni alla är så förälskade i.

Detta är Ted Fanchers egna ord om sin senaste konstruktion, avsedd för de som lämnat det rena nybörjarstadiet och vill börja klättra uppåt på stuntstegen. Rak vinge, inga flaps (de behövs inte och ställer ändå bara till trimproblem, säger Ted.) Denna artikel, publicerad i maj/juni 98 Stunt News, är mycket bra, mycket lång (14 sidor!) och står ännu inte på LINAS översättningslista. Vill

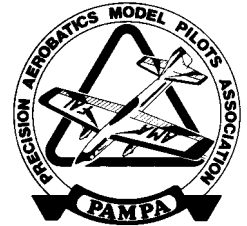
du själv traggla dig igenom den kan du få en kopia (mot portokostnad!) från red (Lars eller Niklas). Väl värd att läsas! Till "The Doctor" passar en motor i storlek .32 till .40 beroende på modellens slutvikt. Ted har också gjort en nedminskad version kallad "The Medic" där en OS20/25 FP passar fint.



DOCTOR

Designed By: TED FANCHER
Drawn By: Smith's Model Products
Drawn - March '98
Wingspan - 33-1/2" Wing Area - 596 sq." Weight - ca. 10 oz. Dip - 25-40° or equal

NOTE: THE LANDING GEAR CAN BE SWAPPED AROUND TO ALLOW FOR A FORWARD LOCATION FOR GRASS OR REARWARD LOCATION FOR ASPHALT. CUT CLEARANCE GROOVE IN Balsa TRIMMERS AND MOUNT GEAR WITH 4-40 BOLTS & LOCK NUTS.



Ritningen beställer du från Pampa Products, PO Box 2026, Loomis, CA 95650-2026, U S A och kostar \$10 plus \$4 i frakt.

Firecracker Stunt Products

Address: Brian Eather 9 Medley Avenue
 Liverpool NSW 2170, AUSTRALIA

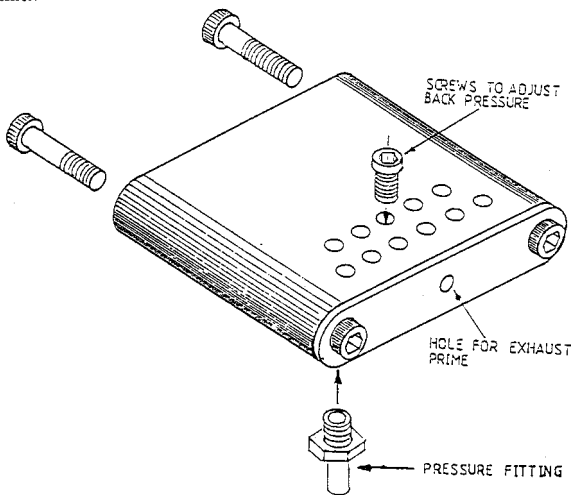
Place your order directly with me and I will fill it A.S.A.P.

- 1. Glass Fibre Wheel Pants \$25 pair
- 2. Tongue Muffler \$20 each
- 3. Venturi \$10 each
- 4. Fuel Tank \$20 each
- 5. Bellcrank, flap Horn, Elevator Horn \$10 each
- 6. Adjustable Leadout Guide \$10 each
- 7. Control Handle \$40 each
- 8. Carbon Fibre Propellers

This muffler is light weight, compact and effective on slow running stunt engines. It is made to fit ST46, ST51, ST60 engines. I may be able to build a muffler to fit other engines on request.

This muffler is made with a pressure fitting and has the added benefit of adjustable back pressure via removable screws.

On request, I will supply an information sheet on installing and adjusting your tongue muffler.



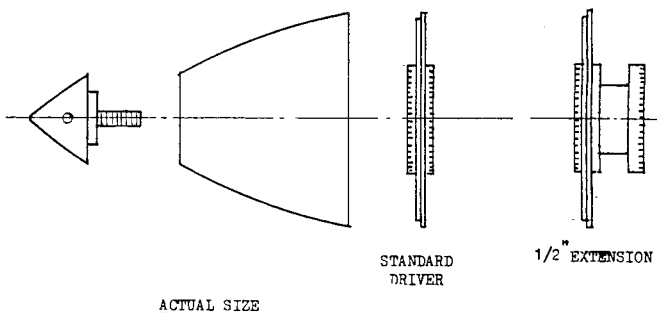
This 2" spinner is a quality product machined from aluminium bar to fine tolerances on a computer-controlled lathe. The spinner is highly polished and will greatly enhance the appearance of your stunt ship.

- The spinner is available in two forms:
 - with an extension integral with the spinner driver.
 - without the extension.

The extension enables the fuselage and engine cowling to be easily shaped to form a more pleasing nose profile.

I supply the spinner with cutouts for 2,3, or 4 bladed propellers. Also supplied is a specially machined nut to lock the propeller and spinner to the engine crankshaft.

When ordering please state :- With OR without extension, extension length required and the number of blade cutouts required.



- 4-blade \$45 each
- 3-blade \$39 each
- 2-blade \$28 each
- 9. Carbon Fibre Tuned Pipe \$95 each
- 10. Spinner \$40 each

To order any of these products, please forward your CASH, Postal Note, Money Order, or Cheque (payable to Val Eather) to the address above. Please add postage: 10% outside Australia.

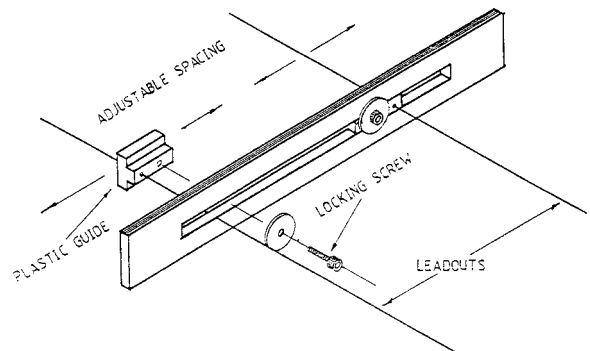
The adjustable leadout guide is a must for all stunt ships. You can obtain great tuning advantages with this light weight unit.

Airspeed, line tension, stability and turning ability are all adjusted through the leadout guide. Many poor flying models have been turned into contest winners through the addition of an adjustable leadout guide.

The guideplate is made from lightweight 3mm plywood, while the adjustable guide blocks are machined from low friction, long wearing plastic.

A small allen key (wrench) is used to adjust the guides allowing the use of a narrow slot in the wing tip.

On request I will provide an information sheet on installing and adjusting your lead out guide.



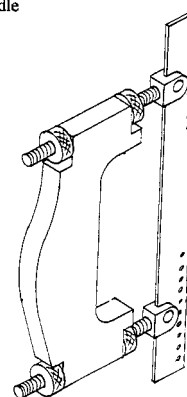
The control handle, like the control system in your stunt ship, should be capable of a wide range of adjustment. This handle features adjustable line spacing and neutral settings; you can even adjust the neutral in flight.

Many of us are not aware of the improvements we can make to a stunt ship's flying characteristics with an adjustable handle shaped to fit the hand like a glove. You may have a little shaping to do with a file and abrasive paper to custom-fit the handle to the shape of your hand. You will also need to apply a protective coating.

This is a quality product which, like your stunt ship, is tailored to your individual requirements and, with care, will give many years of quality flying.

When ordering, please indicate left or right hand.

On request I will supply an information sheet explaining the method of setting up and tuning your model to your handle



NM/Oxelöpokalen 1998

SLM:s Linflygfält, Tullinge, 27 - 28 juni 1998

Arrangörer: Oxelösunds MFK Och MFK Galax

F2A Speed NM 98

Plac.	Deltagare	Klubb	SWE-nr	Omg. 1	Omg. 2	Omg. 3	Bästa tid
1	Niels Lyhne-Hansen	Trekanten	DEN	279.0	-	282.3	282.3
2	Per Stjärnesund	VMFK	8208	252.0	266.2	280.8	280.8
3	Göran Fällgren	OMFK	998	275.5	-	277.3	277.3
4	Carsten Jörgensen	Aviator	DEN	-	267.4	-	267.4

F2B Stunt NM 98

Plac.	Deltagare	Klubb	SWE-nr	Omg. 1	Omg. 2	Omg. 3	Tot.
1	Kerkko Kehrävu	FIN	1799	2930	3081	3166	6247
2	Stefan Lagerquist	Kungsbacka	32389	2946	3055	3101	6156
3	Ove Andersson	Västerås MFK	387	3039	2955	3093	6132
4	Kai Karma	FIN	465	2892	2726	2916	5808
5	Kauko Kainulainen	AKMG	41831	2735	2938	2868	5806
6	Lauri Malila	FIN	3499	2727	2695	2838	5565
7	Alf Lindholm	FIN	303	2444	2608	2632	5240

Semistunt Senior/Total Oxelösundspokalen 98

Plac.	Deltagare	Klubb	SWE-nr	Omg. 1	Omg. 2	Omg. 3	Tot.
1	Niklas Nilsson	Red Baron	38895	1179	1200	-	2379
2	Magnus Pettersson	Red Baron	48297	1082	1137	574	2219
3	Tobias Lindström	Red Baron	47891	1063	1150	338	2213
4	Lennart Nord	Red Baron	56192	1007	1142	1032	2174
5	Martin Lidén	Vänersborg	52715	1123	942	909	2065
6	Lars-Åke Nordberg	Vänersborg	51408	883	893	981	1874
7	Magnus Helje	Malungs		886	919	932	1851
8	Jesper B. Rasmussen	Aviator	DEN	728	896	350	1624
9	Ingemar Larsson	Vänersborg	4352	855	753	-	1608
10	Johan Larsson	Vänersborg	45029	396	476	327	87

Semistunt Junior Oxelösundspokalen 98

Plac.	Deltagare	Klubb	Tot.
1	Magnus Pettersson	Red Baron	2219
2	Tobias Lindström	Red Baron	2213
3	Martin Lidén	Vänersborg	2065
4	Lars-Åke Nordberg	Vänersborg	1874
5	Johan Larsson	Vänersborg	872

F2C Team-Racing NM 98

Plac.	Deltagare	Klubb	SWE-nr	Heat 1	Heat 2	Heat 3	Final
1	Göran Olsson	Solna MSK	1362	W.O.	3.27.7	3.45.5	7.10.3
	Mats Bejhem	MFK Galax	13089				
2	Kjell Axtilius	MFK Galax	201	W.O.	3.22.8	3.37.2	7.45.2
	B-O Samuelsson	MFK Galax	228				
3	Jan Gustavsson	Solna MSK	2364	3.44.5	-	3.32.6	7.46.2
	Gunnar Härne	Solna MSK	1363				
4	Niels Lyhne-Hansen	Trekanten	DEN	3.33.1	4.05.7	4.03.0	
	Per Sauerberg	Trekanten	DEN				
5	Ingemar Larsson	Vänersborg	4352	44 v	4.03.6	3.46.0	
	Stefan Sjöholm	Solna MSK	30955				
6	Göran Fällgren	OMFK	998	D.Q.	4.03.4	4.38.7	
	B-Å Fällgren	OMFK	5015				

Good Year Oxelösundspokalen 98

Plac.	Deltagare	Klubb	SWE-nr	Heat 1	Heat 2	Final
1	Per Ehnwall	MFK Galax	243	4.29.2	4.35.0	9.52
	Leif Karlsson	MFK Galax	2377			
2	Stefan Lagerquist	Kungsbacka	32389	4.47.0	4.41.1	110 v.
	Ingemar Larsson	Vänersborg	4352			
3	Lennart Nord	Red Baron	48297	4.41.9	4.58.5	D.Q.
	Magnus Pettersson	Red Baron	56192			
4	Carsten Jörgensen	Aviator	DEN	32 v.	5.21.6	
	Jesper B. Rasmussen	Aviator	DEN			
5	Per Stjärnesund	Västerås MFK	6208	6.36.9	5.44.6	
	B-Å Fällgren	OMFK	5051			

F2D Combat NM 98

Plac.	Deltagare	Klubb	SWE-nr	1	2	3	4	5	6
1	Henning Forbech	ALK	DEN	V	F	V	F	V	V
2	Christian Pedersen	Pingvinen	DEN	V	V	F	V	V	F
3	Niklas Nilsson	Red Baron	38895	F	V	V	V	F	
4	Lennart Nord	Red Baron	56192	V	F	V	F		
4	Magnus Pettersson	Red Baron	48297	F	V	V	F		
6	Mattias Blücker	OMFK	28106	F	V	F			
6	Stefan Sjöholm	Solna MSK	30955	V	F	F			
6	Mats Bejhem	MFK Galax	13089	F	V	F			
6	Mats Bejhem	MFK Galax	13089	V	F	F			
9	B-Å Fällgren	OMFK	5015	F	F				
9	Mikael Sjöholm	Red Baron	55747	F	F				

JUST ENGINES

Control Line Corner

Here's a selection from a growing range (please let me know if you think it would be worthwhile stocking other items)

Champ kit (easy build & rugged 20" trainer for up to 1cc) £17.75

**coming soon - Brodak kits and accessories (keep in touch)

C/L adjustable handle (with wrist strap connection point) £3.95

Control Line (7 strand, complete with quality reel, connectors & crimps)
52 ft., 0.012 £6.35
52 ft., 0.015 £6.50
60 ft., 0.018 £7.75

C/L reel £1.45

Connectors £0.75/pr

Brass tube for crimps £0.65/ft

Uniflow tanks, 30 cc £4.65

Uniflow tanks, 60 cc £4.65

Bellcranks (glass/nylon) small £0.45

Bellcranks (glass/nylon) large £0.45

Tornado props:
7x4/6 £1.45
8x6 £1.55
9x6 £1.80 (2 for £3.50)

Engines (all included J'EN Pack)

Super Tigre G51 stunt inc. silencer £65

Moki 51 stunt inc. st. silencer £115

JUST ENGINES "J'EN Pack engine offer":

All 2 stroke glow engines come complete with: J'EN plug, Sport plug and one bag of goodies free of charge (this lot is worth over £6 at R.R.P.!))

Payment:

Cheques, VISA, Access, Eurocard, Postal Orders... even cash!!... (but not by post)

JUST ENGINES

Engine Shed 71, Mays Lane

Reading, RG6 1JX. United Kingdom

Tel. 01189 266215

E-mail justengines@enterprise.net



'97 Chevelle

Chevelle är konstruerad av far och son Sunderland och trots modellens vackert klassiska utseende så är den en modern stuntkärra influerad av de ledande piloternas modeller.

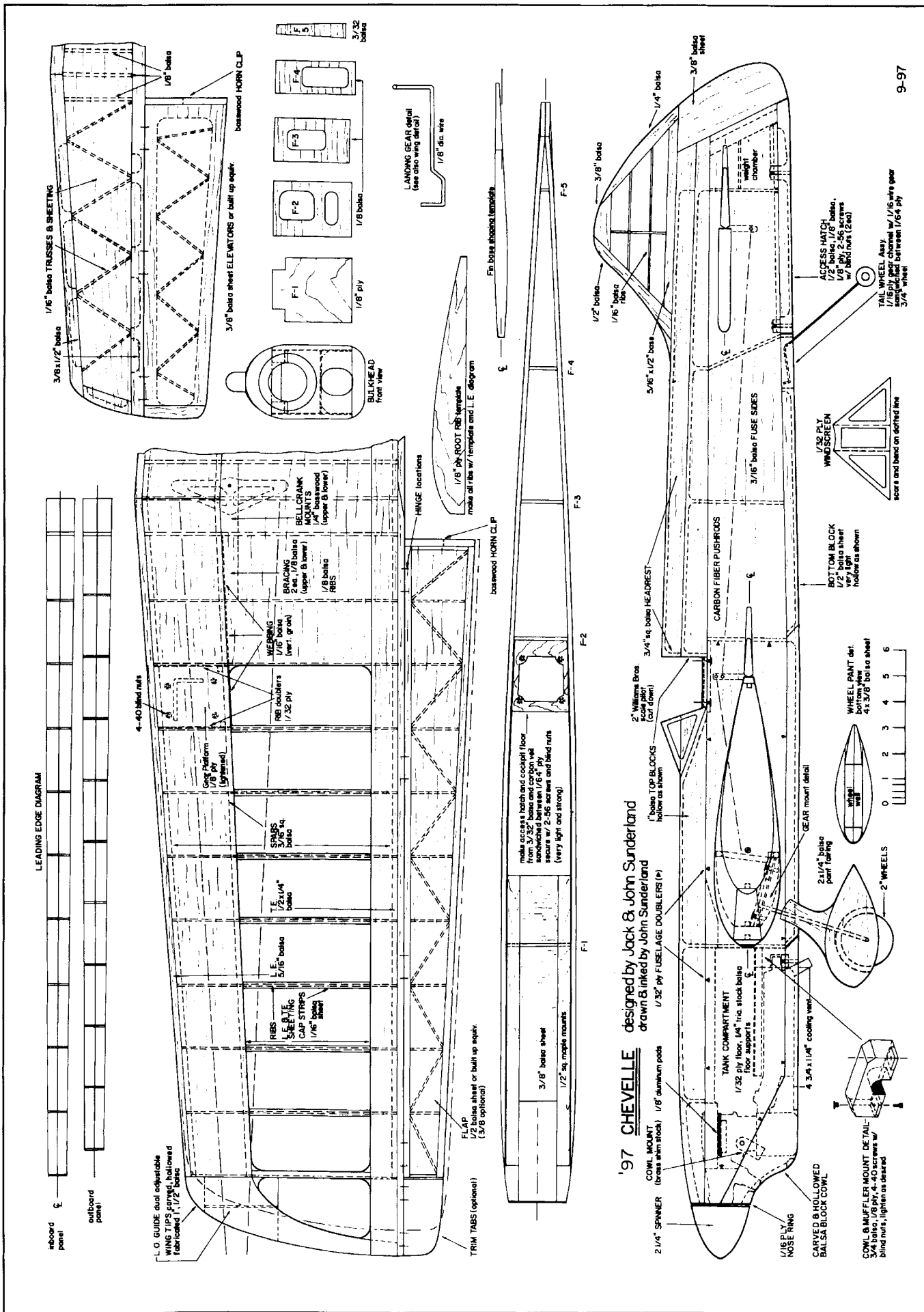
Det är första modellen som jag känner till som är uppbyggd och konstruerad kring Stalker Pro .61 RE! Beställ ritningen från: Flying Models PO Box 700, Newton, New Jersey 07860-0700 USA. Ange ritningsnummer (CD048) och bifoga \$13,50 (pris inklusive flygfrakt.)

TEKNISKA DATA:

Wing span	58 inches
Wing area including flaps	655,5 square inches
Aspect ratio	5:1
Fuselage length	44,75 inches
Stab span	26,75 inches
Stab area	155,65 square inches 23,7 % of wing area
Flying weight	63,5-65 ounces
Wing loading	14 ounces per square foot (never stalled at this loading)
Engine required61 two-stroke
Average power/weight ratio	9,5:1

TÄVLINGSKALENDERN 1998

Datum	Tävling	Klasser	Arrangör	Plats	Kontaktman
Lör-Sön 2/8	KGA-mästaren	F2D	Karlskoga MFK	Karlskoga MFK:s klubbfält, Karlskoga	Niklas Karlsson Tfn 0586/333 96
Lördag 8/8 OBS! nytt datum	Windmill Cup 98	F2B + Semistunt (sen/jun)	Trelleborgs MFK	Trelleborgs MFK:s nya klubbfält, Trelleborg	Lars Roos Tfn 0410/102 83
Söndag 9/8	Västeråstävlingen	F2A, F2C + Goodyear	Västerås FK MFS	Johannesbergs flygplats, Västerås	Per Stjärnesund Tfn 021/80 42 34
Lör-Sön 15-16/8	SM, RM	SM: F2A, F2B, F2C, F2D, RM: Goodyear, Semistunt och Semistunt jr.	MFK Galax	Tullinge F18, Stockholm	Kjell Axtilius, Mats Bejhem Tfn 08/774 49 15, 08/590 801 79
Lör-Sön 5-6/9	Vänersborgspokalen	F2B + Semistunt (sen/jun), F2D, Combat Open, RM: Slow Combat,	Vänersborgs MK	Brättelund, Vänersborg	Ingemar Larsson Tfn 0521/672 12
Lör-Sön 12-13/9	Galax Open (DM Stockholms län, DM Mälardalen)	F2A, F2B, F2C, F2D, Goodyear, Semistunt (sen/jun)	MFK Galax	Tullinge F18, Stockholm	Kjell Axtilius Tfn 08/7744915
Sön 27/9	GamRacet	F2A, F2C, Goodyear	FK Gamen	Bråvalla, Norrköping	Johan Bagge Tfn 011-13 36 47



'97 CHEVELLE designed by Jack & John Sunderland
 drawn & inked by John Sunderland

9-97

Västkosttävffen 98

Fint väder, bra flygningar och jämnt i toppen. Det är summa kardedmumma av Västkostträffen 98. Det var sju anmälda i stunt, tyvärr så tävlade bara sex efter en incident där Lars Roos modell träffade Jan-Åke Hogström i ryggen. Vi får vara glada att det inte tog en halvmeter högre upp! Puhhh!!!

Nu till tävlandet, det var bra flygväder hela dagen, tills 3:e omgången då det kom ett åskväder men det var det ända.

I stunten vann Stefan L före Erik B, och lika jämnt som alltid! En bit efter kom Staffan E, Kauko K, Janne B och Ingemar K.

Skoj att se att Kauko börjat ägna sig mer åt flygandet än att sitta och komma på komplicerade uppfinningar. Ända sättet att bli bra i stunt är att TRÄNA!

Semistunt

I Semistunten vann Mikael L (Storstuntarna får akta sig när Mikael börjar med stunt, det ryktas att han tränar på programmet), 2:a Rudolf R, 3:a Ingemar Larsson (dags för ny modell Larsson) 4:a Björn Carlsson och på 5:e plats Martin Lidén. På 6:e plats kom den längst bereste Jan Kossman från Stockholm och 7:a kom Johan Larsson som gör framsteg vid varje tävling!

Till sist vill jag tacka domarna Lars-Åke Andersson och Raymond Lake.

Vi syns 99! Då ska det satsas på träff och bedömning på lördag och tävling på söndag!

Stefan Lagerquist

Resultat Västkostträffen 1998

F2B

1. Stefan Lagerquist	4113 p
2. Erik Björnwall	4098 p
3. Staffan Ekström	3945 p
4. Kauko Kainulainen	3822 p
5. Janne Berndsson	3313 p
6. Ingemar Karlsson	3260 p

SEMISTUNT

1. Mikael Lindström	1781 p
2. Rudolf Ross	1718 p
3. Ingemar Larsson	1679 p
4. Björn Carlsson	1451 p
5. Martin Lidén	1445 p
6. Jan Kossman	1353 p
7. Johan Larsson	717 p

SEMISTUNT JUNIOR

1. Mikael Lindström	1781 p
2. Björn Carlsson	1451 p
3. Martin Lidén	1445 p
4. Johan Larsson	717 p



SLIS dekaler

Vita och svarta SLIS-dekaler i olika storlekar finns att beställa genom vår kassör Ove Andersson.

Domarkurs

För många år sedan anordnades domarkurser och personligen tycker jag att det är dags för en ny då fler utbildade domare behövs. Hör av dig till SLIS styrelse om du är intresserad. Blir vi tillräckligt många kanske vi kan arrangera en kurs längre fram i höst eller under nästa år.

För att förenkla för tävlingsarrangörer att få tag på domare borde varje klubb åtminstone ha en utbildad domare.

Det här är min personliga åsikt och jag är själv intresserad av att utbilda mig i konsten att döma i stunt då jag tror att det hjälper mig i mitt eget flygande. ■

Löfroth

Tipsrutan

VINGROTSUTFYLLNADER

Så gott som alla använder väl SIG:s Epoxolite som ving och stabrotsutfyllnader. Ett problem med detta material är en tendens till "granulatbildning" i den bruna delen, när grejorna ställs på hyllan aningen länge. När man använder det i det skicket är det som att göra utfyllnader av sand, det funkar. men kul är de inte.

Fixa problemet genom att sätta den "bruna" burken i micron under 1-1 1/2 min på full effekt. Lossa locket men låt det ligga ovanpå burken för att förhindra ev stänk inne i ugnen. Resultatet är en vattnig sörja där nu "granulatet" är helt upplöst. Rör om ordentligt. När det hela svalnat är det "som smör".

Jag blandar dock Epoxoliten när det bruna fortfarande är varmt och "löst", det är mycket lättare att blanda de två komponenterna då.

Jag förmodar att man kan använda varmluftspistol eller hett vattenbad också men micron är snabbare och enklare.

I "flytande" form är det praktiskt att använda de där små plastmuggarna för medicin att blanda i. Det är lättare att få exakt mått då. ■

Tom Dixon

Aeropoxy Light

Windy has tested this new product for making fillets that weighs 1/3 as much as Epoxylite and is easier to sand. It can be purchased from PTM & W Industries, Santa Fe, CA, Phone 1-800-421-1518 for \$13.00 which is a lifetime supply. The only known drawback so far is that the components have to be weighed before mixing.

Kullagrat roderok

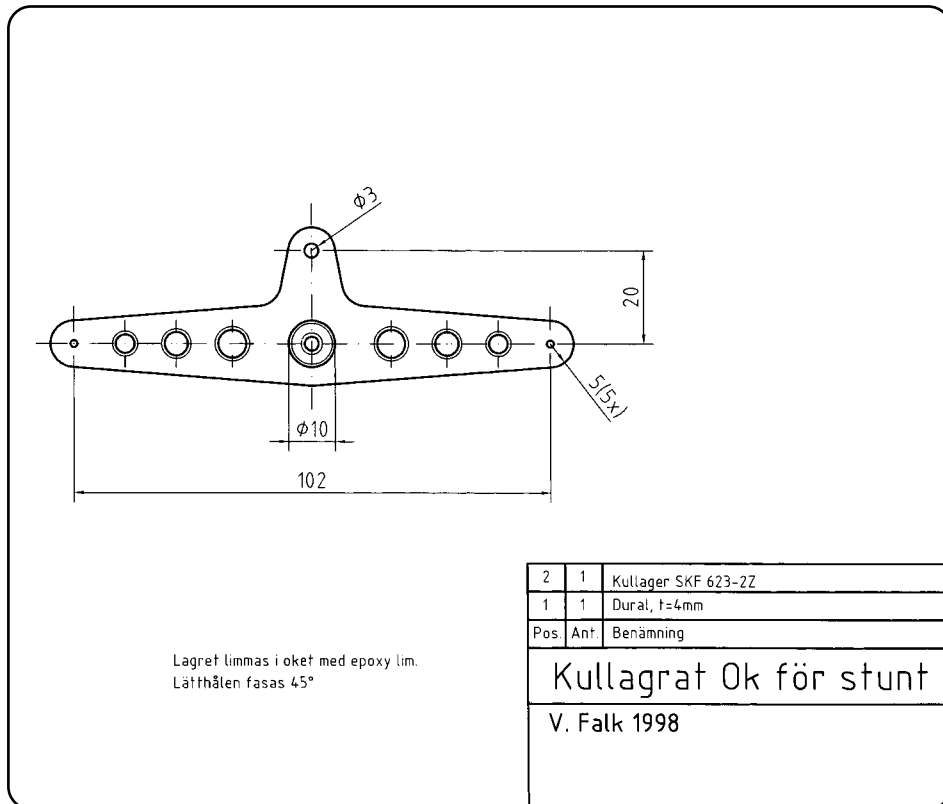
Sedan en tid har vi i Uppsala börjat använda kullagrade ok på våra modeller.

Det gör det möjligt att ordna ett stadigt och friktionsfritt länkage. En stor fördel med detta ok är att man kan skruva fast inner ringen ordentligt. Man behöver inte tjafsa med brickor och muttrar för att få till rätt spel.

Oket tillverkas av duralplåt, Tjocklek från 1,5 till 4 mm. Om oket görs i tunn plåt skippar man lätthålen. Kullagret kan vara av vilken sort som helst, Klart lämpligast är förstått ett dubbeltätat lager, så finns ingen risk att få in skräp. Vi har använt SKF 623 2Z, ett lager med två tätningar, innerdiameter 3 mm, yttrediameter 10 mm. Tyvärr är list priset för ett lager c:a 95 kr.

Hålet för lagret borras 9,5 mm och filas upp med en rundfil, för lagom passning. Lagrets yttering görs rent från olja med aceton el. liknande. Man kan även rugga upp utan lite med en fil. Lagret limmas fast med 24h epoxy. Se till att allt blir rakt. ■

Valdemar Falk, Uppsala



NEW VIDEOS

ALL-NEW VIDEOS FROM THE WORLD'S FIRST PRODUCER OF STUNT INFORMATION.

THESE TAPES WILL SAVE YOU ENOUGH MONEY TO PAY FOR THEMSELVES...AND THEY'RE SO ENTERTAINING THAT YOU'LL WATCH THEM MANY TIMES AND ADD THEM TO YOUR VIDEO LIBRARY.

- **All-New Flight Trimming.** Novice or expert, this informative tape will help you get that new ship into perfect trim. Features the actual trim and flight testing of the new Brodak Profile Cardinal.
- **All-New How To Buff.** Get your next ship into the Front Row the easy way, with proven technology on video for the first time ever.
- **All-New I-Beam Spitfire Wing.** Design and construction of the all-new elliptical, I-beam wing, featuring a molded carbon fiber spar.

YOU CAN PURCHASE INDIVIDUAL TAPES, TAPE SETS, OR SUBSCRIBE AND RECEIVE TAPES CONVENIENTLY & AUTOMATICALLY. ALWAYS 100% SATISFACTION GUARANTEED, REFUND OR EXCHANGE ANY TIME, NO QUESTIONS ASKED. DON'T FORGET TO CHECK OUT THE LATEST TEAM TRIALS, STUNT FORUM, AND WORLD CHAMPIONSHIPS TAPES BY GETTING OUR LATEST CATALOG.

Windy Urtnowski

93 ELLIOTT PLACE
RUTHERFORD, NJ 07070
(201) 896-8740 (VOICE OR FAX)
E-MAIL: WINDYU@AOL.COM

"There's room in the hobby for everyone!"

'Same day' shipping!
Free catalog
to
PAMPA members!

Att provflyga ett NYTT flygplan!



Nu är det dags! Dagarna före midssommar limmade jag fast rodren på min nya Kestrel och sedan var det dags att skruva dit alla lösa tillbehör och kolla upp att allt verkade okej, det som kallas skrivbordstrimning. Ny motor och ny tank i ett nytt flygplan är egentligen ingen idealisk kombination, det är säkrare att skruva in gamla pålitliga grejor för första flygturen. Nu hade jag i alla fall en likadan motor som i gamla kärran och en så långt möjligt likadan tank så varför inte...

Dessutom vill jag inte röra den välfungerande installationen i gul-svarta "Grälle", händer något med den nya modellen vet jag att det bara är att starta upp den gamla. Av samma skäl lägger jag "Grälles" linor och handtag åt sidan så att allt är rätt inställt den dag det behövs.

Steg I

Skrivbordstrimning innebär för mig att:

Skruva fast allt så jag tror det fungerar. I detta specifika fall, se till att tankplaceringen i förhållande till motorn blir likadan som i förra kärran.

Kolla att flaps och höjdroder är neutrala samtidigt och ger lika utslag upp och ned. Kolla att de båda flapsen, resp. båda höjdrodren är absolut parallella. Kolla (i mitt fall i alla fall) att det rörliga sidorodrets utslag verka vettiga. Kolla att rodren rör sig lätt utan hugg, låsningar eller kärvning (det gick ganska trögt på den här modellen tycker jag. Och ändå hade jag limmat gångjärnen med alifatiskt lim istället för med epoxy för att inte få lim som låste gångjärnen! Nåja, det nöter väl till sig när jag flugit lite!) Drag ordentligt i rodren för att se om de hänger kvar, det är aldrig roligt att tappa ett roder i luften! Kolla att tyngdpunkten ligger något så när vettigt. Hellre för långt fram än för långt bak vid första flygningen!

Steg II

Sedan kommer det viktigaste: Fotografera kärran före första flygning! Det är kanske vidskepelse men jag inbillar mig alltid att flygning av icke visuellt avbildade kreationer innebär en markant ökad destruktionsrisk.

Steg III

Flygdags! Först motortest på backen för att se att allt fungerar, att motorn låter bra, att den ökar i varv lagom mycket med nosen rätt upp, att den låter ungefär lika rättvänt och på rygg. Därefter en koll på att alla skruvar fortfarande är väl åtdragna, glöm inte leadoutguide och viktbox!

Provflygning! Samma propeller som med gamla modellen gav på tok för hög fart (4,8 sek/varv) första flygningen trots samma varvtal på backen. Efter lite funderande kom jag på att en fot kortare linor och 150 g lättare



Sedan artikeln skrevs har Erik tagit bort ytterligare tippvikt och gjort små justeringar av tyngdpunktläge och leadout-placering samt sänkt kompen för att få bort lite störande knackningar i motorn. Tack vare att planet är så extremt lätt i kombination med bra kraft i motorn flyger det fortare än förra kärran genom manövrerna trots att varvtiden är ett par tiondels sekunder långsammare. Naturligtvis mycket bra för planets flygegenskaper men kräver lite omställning av piloten, hälsar Erik.

modell borde ge just det resultatet. Öppna nålen till andra flygningen! Denna första högfartsrepa med några loopar, buntar, lite ryggflygning och ett par åttor över huvudet talade i alla fall om för mig att tankplaceringen verkade vara nära perfekt och att modellen låg någotsånär plant på vingarna (svårt att se när man är ensam på fältet) vilket tyder på att tippvikt och trimtab tillsvidare kan lämnas som de är. Motorgångtid var c:a 7 minuter på full tank, OK.

Däremot kände jag tydligt att modellen var rejält nostung vilket måste fixas. Under andra flygningen (5,2 sek/varv) flög jag igenom hela programmet, dock på säker höjd med tanke på det nostunga trimmet. Det gick bra även om modellen vände lite trögt och jag tyckte faktiskt att jag kände hur det rörliga sidorodret hjälpte mig med linspänning i vissa lägen. Nu ska det bli spännande att se vad som händer med lite bly i baken!

Två dagar senare... Tyngdpunktspaceringen mycket bättre, nu går det betydligt bättre att komma runt i hörnen. Hade turen att träffa på Christian Johansson (se avd. "gamla combatflygare") ute på klubb-fältet och sedan han "från utsidan" studerat kärrans uppförande under två flygningar kom vi fram till att trimtaben ändå måste vinklas lite för att kärran skall ligga rakt i luften. Dessutom hänger modellen lite med yttervingen i hörnen, minskning av spetstyngden kan vara en lösning. Å andra sidan kanske nuvarande vikt behövs när jag skall testa med längre linor (flyger nu med strax under 20 m). Med den linlängden fyraktar motorn genom hela programmet så jag kanske behöver längre linor för att kunna snåla in motorn så jag får lite tvåtaktsdrag uppe på toppen. Det får jag prova nästa gång.

Undrar just om jag har modellen färdigtrimmad till SM:et? Förmodligen inte. Någon av de amerikanska "gamla rävarna" fick en gång frågan: "när anser Du att Din kärra är färdigtrimmad?" Svaret blev: "När jag klipper av lead-outs och hänger upp modellen på väggen för gott!" Jag övertygad om att ju mer jag flyger min nya Kestrel, ju fler justeringar kommer jag att göra för att få den att flyga ännu lite bättre.

Sagan om stuntplanet som flyger perfekt från första start är just en saga!

Säg se'n inte att det är helt enkelt att trimma in en ny stuntskärra. Men roligt är det!

Erik Björnwall

Bilder från förr



Claus Maikis vid VM 84, med som vanligt originell kärra (delbar). Klädd med vitt papper och dekor av färgat papper. Så brukade jag också göra förr i tiden, på mina små modeller. Sparar vikt och pengar.



Gänget samlat efter "Västkusträffen" 1978 i KBA (gamla fältet). Första stunttävlingen där SLIS var inblandat.



Stuntdomarna vid VM 82 i Oxelösund. Från vänster: Keith Trostle USA, Lennart Helje S, Mick Harvey UK, Paul Souliac Frankrike samt Ian van Ommeren NL, gick tyvärr bort för några år sedan.

Kinesernas landslag vid VM 82, från vänster: Nui Anlin, Xang Xiandong samt okänd (för mig) medhjälpare.



Bilder och text: Lars Roos