

LINA

nr 3-00



Landres 2000



- *Kossmanns Nakke*
- *SM i Oxelösund*
- *Motorkoncept*
- *Tävlingsresultat*
- *Byggen i Uppsala*

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



Bill Werwage P-47 Thunderbolt i närbild. Supersnygg kärra med detaljer och finish som höjde sig över resten.



Junioren Dondi Garrison med SV-11 tankar upp inför start.



Här är en av mina favoriter – Yokoyamas Pioneer. I år hade han en PA .61 som kraftkälla. Han nådde tyvärr aldrig finalen.



David Fitzgerald flög med samma Star Gazer (TP) som han använde på VM i Norrköping '96.



Världsmästaren Han Xingping, Kina i en stilstudie! Hur många VM guld har han vunnit nu?



Finske Mayer flög sin Lassila/ST .51 till en 38:e plats.



Claus Maikis hade en snygg semiskala modell med ST .60.

LINA

COMBAT • GOOD-YEAR • SPEED
STUNT • TEAM RACE

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

LINA utkommer med 4 nummer per år. Ansvaret att sätta samman tidningen delas av LARS ROOS och NIKLAS LÖFROTH.

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



SLIS Websida:

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

Ordförande/redaktör, tryck och distribution:

Niklas Löfroth
Fogdegatan 13 B, 654 62 Karlstad
054-15 11 54
E-post: niklas.lofroth@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 stuntplygar'n i Karlstad!

Hej igen!

Det här numret är verkligen späckat med reportage och bilder från VM i Landres. Hela 12 sidor om VM inklusive omslaget. Jag reste ner till Landres som supporter för att njuta av skönt väder och snygga modeller. Vädret blev kanske i kallaste laget men modellerna var det inga fel på. Mittuppslaget visar vad jag menar!

De flesta tävlingarna har avverkats vid det här laget. SM i Oxelösund var ett bra arrangemang med hyfsat väder. Jag minns framförallt Jan Kossmanns "crashrepair" på lördagskvällen. Tom Windy hade blivit imponerad!

Staffan tog hand om SM-guldet för första gången vilket var mycket välförtjänt.



Cardinal II i depån under Vårtävlingen i Karlskoga. Bästa vädret hittills. Varmt, lagom vind och hyggligt med deltagare.

Staffan som också lyckades imponerande bra på VM med en fin 27:e plats.

På SM deltog hela tio F2B-flygare vilket nog är det högsta deltagarantalet på många år. Tyvärr var det sämre än vanligt i Semistunten där endast fem deltog. SLIS årsmöte hölls i samband med SM och om det går att läsa i detta nummer.

Trevlig läsning!

Niklas Löfroth, Karlskoga MFK

INNEHÅLL I DETTA NUMMER:

• VM-bilder av Niklas Löfroth	2
• Fungerar ditt motorkoncept av Niklas Löfroth	4-5
• Ännu en Nakke av Jan Kossmann	6-7
• Landres 2000 av Niklas Löfroth med bilder från Kerkko Kehrävuo	8-15
• Regn och Blåst... av Erik Björnwall	16-17
• SIG's Super Chipmunk av Andreas Johansson	18
• ST .51 recension av Andreas Johansson	19
• SLIS årsmöte av Willy Blom	20
• Resultat Limfjord	21
• Resultat SM 2000, Oxelösund	22
• Resultat: Vårtävlingen & Oxelöpokalen	23
• Vårtävlingen av Niklas Löfroth	24-25
• Windmill Cup 2000 av Lars Roos	26
• Pure Fire av John Strandgård	27
• Trivial Pursuit av Valdemar Falk	28

Omslagsbild: Paul Walker med sin fantastiska B17 Flying Fortress! Det var ett obeskrivligt häftigt ljud när han drog igång motorerna. Massor av bilder på sidan 13.



Fungerar ditt motorkoncept?

Det här ämnet kom jag på vid ett samtal med Rudolf Ross för ett tag sedan. Rudolf hade provflygt sin Cardinal med en Super Tigre .46 och han hade problem att få motorn att gå som önskat. Det är i synnerhet så med stuntmotorer att många faktorer påverkar hur motorn uppför sig i luften. Några exempel är:

- Bränsle
- Nålinställning
- Venturins insugsdiameter
- Nålrörets placering
- Tank
- Tankens placering
- Glödstift
- Kylning
- Propeller
- kompression
- Flygplanets vikt
- Linlängd

Om linflygandet ska bli riktigt roligt och problemfritt behöver man en fungerande motorgång. Det är oerhört avgörande att man kan lita på motorn och att den inte helt plötsligt lägger av när man minst anar det. Vad ska man då göra om motorn inte fungerar som tänkt - fyrtaktar i planflykten och med 2 taktinbrytningar vid lämpliga tillfällen i programmet?

Lösningen är ganska enkel! Sno ett fungerande motorkoncept! Om du t ex vet någon som har en likadan motor som du, fråga hur han får sin motor att gå så bra – och kopiera hans motorkoncept. Känner du ingen med lika motor, kolla i gamla tid-

ningar eller ring, maila, skriv till någon mer erfaren så får du garanterat hjälp att få ordning på din motor.

OK du har nu kopierat någons motorkoncept och det fungerar ganska hyfsat men ändå finns problem med motorgången som du vill komma tillrätta med - hur kan det komma sig???

Det beror naturligtvis på att:

1. Din kompis har inte varit 100 % uppriktig om hans förträffliga motorkoncept...
2. Du har inte lyckats att kopiera alla faktorer som påverkar motorns egenskaper.

Några grundläggande tips som du kan kolla innan du går vidare kommer här:

Bränsle

Jag vet att en hel del som flyger stunt idag flyger på vanligt 80/20 bränsle och nöjer sig med det. Jag tror dock att om man vill få ut max av sin motor eller har problem med motorgången, så gäller andra bränsle-recept. Om du har en ny eller nästan ny motor kan du börja med en blandning av 23 % olja (där minst hälften är ricin men gärna resten syntetolja) och 5 % nitro. Resultatet är som regel en mer lättstartad motor. Det blir också lättare att hitta rätt inställning på nålen. De flesta motorer är dessutom gjorda med tanke på en viss inblandning av nitro i bränslet. Den extra oljemängden kyler motorn bättre och minskar risken att den stannar kvar i 2-taktsläget efter en manöver.

En motor som gått länge med enbart ricin-

olja som smörjmedel har vanligen fått en tjock svartbrun beläggning på kolven.

Vid byte till syntet/ricin-blandning kan beläggningen lösas upp och risken finns att både kompression och gångegenskaper försvinner. Undvik därför att byta till blandolja om din motor är gammal.

Blandolja bör också undvikas om du har en Fox 35 som enligt samstämmiga uppgifter mår bäst med 29 % ren ricinolja och så lite ljuddämpning som möjligt!

Venturi, nål och rör

Det är svårt att rekommendera något speciellt eftersom det är beroende av ditt motorval. I första hand bör man följa motortillverkarens råd. När det gäller olika fabrikat så vet jag att O.S. gör bra nålar och rör. I min Fox 35 t ex har jag bytt ut originalrör och nål mot O.S. dito.

Tank

Det viktigaste är att tanken är tät och att den sitter på rätt höjd. Om tanken är av plåt – skölj den varje säsongstart och kolla så den inte har rosttat invändigt. Jag kraschade min kärra förra våren p g a rostflagor som täppte till bränslefiltret. Fyll tanken med T-röd, skaka om en stund och titta efter rostflagor i den ursköljda T-spriten. Kolla att tanken är tät genom att hålla den under vatten samtidigt som du pressar den full med luft.

När tanken är placerad på rätt höjd så går motorn lika snabbt i normal planflykt som i inverterad planflykt. Kolla genom att ta varvtiden. Erik Björnwall har ett annat knep – stå och dra igenom några lazy eights, så symmetriska som möjligt, man

kan då lyssna och notera var breaket kommer i resp. halva av manövern.

Om motorn visar sig gå snabbare vid inverterad flygning så ska du sänka tanken.

Glödstift

Det finns mängder av glödstift på marknaden. Vad som generellt kan sägas fungera är varma stift (hot) med lång jänga och bygel (idle bar). Varma stift ger dessutom anmärkningsvärt högre effekt. Själva har jag provat och kan rekommendera:

- Fox R/C Long
- Glow Devil R/C 300
- Thunderbolt R/C Long hot
- Enya 3 och 4

Men jag vet att SIG gör stift som kan fungera och det finns säkert fler som stämmer in på beskrivningen ovan.

Ett sätt att kolla om stiftet är tillräckligt varmt är följande. Starta motorn som vanligt och låt glödströmmen sitta några sekunder så motorn får upp värmen. Lyssna sedan om motorvarvet sjunker när glödströmmen stängs av. Om ingen förändring av motorvarvet hörs så är du på rätt väg. Sjunker varvtalet så har du valt fel glödstift. Ofta kan man få tillbaka varvet genom att skruva in nålen men varvtal betyder inte alltid effekt. Om man sedan kan rika och snåla motorn utan problem har du med all sannolikhet ett fungerande stift för stuntflygning!

Kylning

Får motorn rätt kylning? I Lina nr 2 -98 hittar du en artikel av Windy Urtnowski som behandlar alla problem som överhettning kan ställa till med. Flera faktorer påverkar motorns temperatur:

- Propellerstorleken
- Oljemängden i bränslet
- Kompressionen
- Nitrohalten i bränslet
- Ljuddämparen
- Glödstiftet
- Kylluften

En annan bra artikel som behandlar de faktorer som påverkar stungången hittar du i Lina nr 1-97.

Om du har en kärra med uppbyggd kropp där motorn täcks av en kåpa är det viktigt att du har ordentliga luftutsläpp bakom motorn. Windy säger så här:

"Luftintaget behöver vara tillräckligt stort och utsläppet 2 till 4 gånger större för

ordentlig kylning. Sidblåsmotorer är mindre känsliga då ljuddämparen fungerar som kylare som drar ut värmen ur motorn..."

Propellerval

Erik Björnwall har skrivit en mycket bra artikel i ämnet (Lina nr 2-98) som starkt rekommenderas. Börja med motortillverkarens rekommendationer t ex 10 x 6 till en Fox 35.

Allmänt bra egenskaper hos en propeller är att den har styva blad, att den är lätt samt att den är balanserad. Att propellern är ny är inte liktydigt med balanserad.

Linlängd

Du bör också kolla vilken linlängd som är lämplig till ditt motorkoncept. Att din kompis identiska motorkoncept ger betydligt bättre linsträckning kan bero på något så simpelt som att dina linor är för långa.

Justering av linlängd bör dock ske efter att man hittat rätt stift, bränsle och propeller. Vanligast är att eftersträva en varvtid någonstans mellan 5 och 6 sekunder. Tre decimeters linlängd motsvarar ungefär 0,1 s/varv. Det betyder att om du vill minska varvtiden (=öka linspänningen) från t ex 5,2 s till 5,0 s så minskar du linlängden med sex decimeter.

Flygplanets vikt

Jag har två Cardinalmodeller. Vad som skiljer dem åt är framförallt att den senare är 300 g lättare än den första. När jag i min första (tyngre) Cardinal satte på en 13 x 6 träpropeller märkte jag att motorn lät ansträngd och att den inte orkade varva ordentligt.

Men Samma motor och propeller i min lättare kärra fungerar märkbart bättre.

Alltså – bara för att din kompis med ultralätt kärra får sin motor att sjunga arior av perfekt 4-2 stuntgång så är det inte säkert att ditt kopierade "identiska motorkoncept" fungerar om din kärra skiljer sig märkbart i vikt.

Slutligen kan också sägas att flera av dessa faktorer påverkar varandra i stor utsträckning. T ex så gör mer nitro i bränslet att motorn går varmare och att du kanske behöver ett annat stift o s v. Ändra därför en faktor i taget och observera resultatet.

■
Niklas Löfroth

Staffan Ekströms motorkoncept:

Flygplan: Millennium (Mod. Impact), 1830 g

Motor: PA51 med Brian Eather pipa #6 17 " från stift till 1:a baffeln (inkl. header. Jag räknar piplängd inklusive den extra längd som "head ern" ger pga den inte är rak.)

Stift: Thunderbolt RC Long

Tank: Kavan 150 cc plasttank m klunk o uniflow, förbrukning; 145 cc.

Prop: Brian Eather SUC (semi undercambred) 12x3*

Bränsle: 8 % nitro, 11 % ricinolja, 11 % EDL
Linor: 20 meter (exkl. vinge)

11000 varv på backen; ger en varvtid på 5,3-5,4 s i början av flygningen. Varvtiden minskar mot slutet av flygningen. Kan bero på dålig kylning. Jag har ökat utsläppet för att se om detta hjälper.

Erik Björnwalls motorkoncept:

Flygplan: Grälle (Mod. Kestrel), 1795 g

Motor: Jett GMA 60 med GMA-pipa, 465 mm från stift till 1:a baffeln

Stift: Thunderbolt RC Long

Tank: Radar 200 cc plasttank m klunk o uniflow (ja, nästan så mycket drar den!)

Prop: GMA 3B UC, kapad till 11 3/4" och nedpitchad till 3,75"

Bränsle: 10 % nitro, 11 % ricinolja, 11 % EDL (syntetolja från Modeltechnics)

Linor: C:a 20,75 m från CL handtag till CL flygplan

Med denna kombination ger 9.800 varv på backen c:a 5,35 s/v i nästan konstant tvåtakt med bra drag. Jag skall nu se om jag kan rika nålen lite för att få mer 4-2-4-break, ev. måste jag i så fall öka stigningen något på propellern för att hålla farten. Mycket mekande blir det med nya grejor!

Niklas Löfroths motorkoncept:

Flygplan: Cardinal '92, 1920 g

Motor: Stalker Pro 61 RE med ljuddämpare 2 shimspackningar under toppen

Stift: Thunderbolt R/C hot Long

Tank: 160 cc plåttank (drar ca 130 cc)

Prop: Stalker kolfiber 12 x 6 treblad

Bränsle: 7 % nitro och 23 % olja (50/50 ricin & Aerosynth 2)

Linor: 20, 9 m från CL handtag till CL flygplan

Ger en varvtid på 5,3 sekunder med bra 4-2 stuntgång.

Jasså, en till Nakke!



Nakke, 1300 gram, rispapper på siden bland blommor och blader före fläcktyfusedemin.

Jaha, det var ju typiskt. Framsidan av förra numret av Lina var täckt med en Nakke. Därmed blir jag bara den andra personen, som visar upp en Nakke i år. Hur många till kommer det att bli?

Jag beställde min ritningen till Nakke från Tom Dixon. Han säljer kopor av den Finska originalritningen. Eftersom min Finska inte är vad den skulle kunnat vara (om jag varit född i Finland) så konsulterade jag vår assistent på jobbet, Ulla Karlsson, för att få hjälp med vissa på ritningen förekommande ord. Viktiga ord för den som bygger från Finska ritningar visade sig vara: Vahvike – förstärkning, kiinnityslevyt – fästskivor, sailio – tank och moottoripukki – motorbock.

När det väl gick att förstå vad som stod på ritningen kunde bygget av Nakke påbörjas i april förra året. För att kunna ta med mig planet och familjen samtidigt i vår bil bestämde jag mig redan från början för att göra vingen löstagbar enligt Henk de Jongs metod, beskriven i Stunt News (se bilderna). Även främre och bakre landningsstället är demonterbara för att ytterligare underlätta transport. Eftersom kärran från början är konstruerad omkring Veco 35:an och jag avsåg att använda min tyngre Stalker 40 så kortades nosen med 1 cm och bakkroppen förlängdes med 4 cm. Detta visade sig vara precis lagom för att få tyngdpunkten i ett bra utgångsläge. Ytterligare en modifikation jag gjort är att förse

nosen med en s.k. V-deflektor för att få ett styvt nosparti.

Moottoripukki i Nakke förtjänar ett särskilt omnämnande. Vid Vintertävlingen (friflyg) i Matfors 1998 övernattade vi i en ombyggd gammal skola. Kakelugnarna med tillhörande vedlårar fanns kvar. Nyfiken som man är började jag rota i vedlårarna och hittade tidningar från 1962 och björkved. Som räknekunnig ingenjör drar man då vissa slutsatser: Björkveden kan vara mer än 30 år gammal! Så var det, björkveden var torr, lätt och stenhård! Några av vedklubbarna fick följa med hem till Tullinge för att sågas upp till 12x12 moottoripukki-virke. Jag har nu ett förråd med moottoripukki-virke, som räcker i minst 10 år.

Vingen kläddes med siden, vilket visade sig vara ett dåligt val. För att spara vikt och arbetsinsatts valde jag att dekorera modellen med färgat rispapper och endast lacka med klarlack, vilket också visade sig vara ett dåligt val. Vingen, sprygelbyggd, vägde 255g redo för siden. Efter att vingen klätts med siden och rispapper samt lackats vägde den 450g, huh! Näja, om kärran överlever den här säsongen kommer jag att klä om vingen med polyesterpapper i vinter och räknar därmed att spara åtminstone 100g. Vad rispappret anbelangar visade det sig att färgen inte är vattenfast. Vid andra flygtillfället regnade det ymnigt men eftersom man är flygkåt när man har en ny kärra så flög jag ändå och då började min nya fina Nakke få fläcktyfus. Vid siden-

gångjärnen, klädselskarvar och porer i lacken trängde regnvattnet in och löste upp rispapprets färg, m.a.o. kärran är inte längre lika fin som på bilderna.

När jag ändå är inne på misslyckanden kan rapporteras att även jag nu har råkat ut för problem med SIG-lack. SIG nitrate är inte kompatibel med de övriga SIG lackerna. Detta problem visar sig genom att lacken bubblar sig. Detta har skett på nosen av Nakke, vilken jag har lackat med svart SIG-lack över SIG nitrate. När mina Sig-lacker är förbrukade och det är dags att gå över till Brodak-lack borde detta problem vara avhjälpt. Slutligen, i slutet av varje flygning går motorn snålt i minst 5-6 varv. Detta avhjälpes nog med en ny sailio.

Trots ovan nämnda motgångar är jag mycket nöjd med Nakke, som gjorde sin jungfruffykt den 17:e juni i år i Grusan hos Red Baron i Älta. Den flyger stabilt och spårar bra. Jag kommer nog att höja mina flygpoäng bara genom att flyga med Nakke istället för med min gamla kärra. Möjligen är Stalker 40:an lite i klenaste laget för de 1300 g som min Nakke väger. Till alternativ drivkälla har jag en ännu icke inkörd Tajka 7 ccm.

Nu har jag hela sommaren på mig att trimma och träna fram till SM och sedan är det bäst att Ni ser upp, Stefan, Ove, Björn och Staffan!

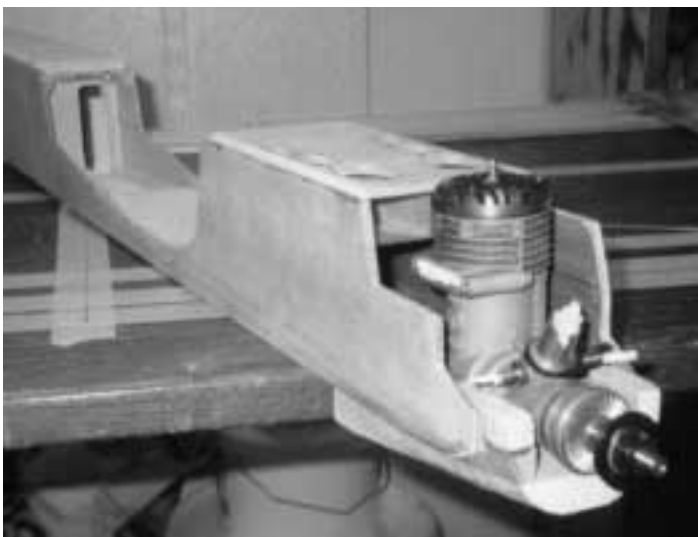
Jan Kossmann



Motorkåpan har ännu inte blivit tillverkad och frågan är om den någonsin kommer att tillverkas.



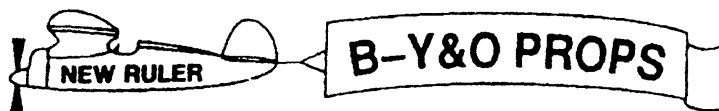
Vingens mittparti med en främre 3mm plywoodtunga försedd med två hål, genom vilka vingen fästs i det främre fästet i kroppen.



Bakom motorn skymtar V-deflektorn. Under det bakre vingfästet av 3mm plywood med M3 blindmuttrar syns spalten, genom vilken stötstången går. Stötsången är i flap-änden försedd med en L-bock, som passar i en bussning i roderhornet. Spaltens bredd hindrar stötstången från att hoppa ur roderhornet. För att underlätta montering och demontering av vingen är stötstången flyttbar i höjdlid i spalten.



Här syns tydligt det kombinerade främre fästet för vinge och landningsställ av 12x12 "antik" björk med 2 st M3 blindmuttrar. Bredvid kroppen ligger ett verktyg för inslipning av nosens längd före montering av nosringen.



"The Line Tightening Prop"

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

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

PeAs Rotorblad

Kolla in oss på nätet!

www.PA-RCMODELS.com

Modeller, modellträ och tillbehör.
Prislistor med mera.

Källarvägen 13, 813 40 Torsåker,
Sweden
tel 0290-851 37 • fax 0290-407 32
Öppet vardagar 8-18

VM i linflyg, Landres, Frankrike, 12-19 juli, 2000



Paul Walker förbereder sin fantastiska och fyrmotoriga B17 Flying Fortress 909.

RAPPORT FRÅN ÅSKÅDARPLATS:

Landres-2000

237 tävlande från världens alla hörn som gjorde upp om världsmästerskapen i linflyg i ett lerigt, blött och kallt Landres. Ett bra arrangemang på en trevlig plats med hög kvalitet på cirklarna.

Tävlingens Höjdpunkt var Paul Walkers fyrmotoriga B17 Flying Fortres.

Det svenska landslagets insats blev hyfsad, dock inga medaljer.

Millenniets första VM hade förlagts till Landres i nordöstra Frankrike nära gränsen till Belgien och Luxemburg. Tävlingsplatsen var oerhört vackert iordningställd med fem fina och välgjorda cirklar, planterade blommor, stenlagda gångar och välklippta gräsmattor.

Detta är förmodligen den enda permanenta linflyganläggningen i västvärlden. Platsen var tidigare ett dagbrott som återställdes med hjälp av statliga medel och en linflygande borgmästare i Landres...

Vädret

I min resväska låg högvis med T-shirts, kortbyxor, sandaler och solglasögon. Härliga minnen från VM i Norrköping '96 med konstant varmt och soligt väder gjorde att jag såg mig själv vandra mellan varma flygcirklar och svalkande öltält! Tyvärr så ville vädergudarna något helt

annat. Vädret växlade hela dagarna snabbt mellan uppehåll och spöregn med en temperatur kring 12°C. Den som varit förutseende att ta med sig vinterkläder fick användning för dem. Vi andra fick ta på oss så mycket vi hade. Efter ett par dagars regnande hade dom fina gräsmattorna förvandlats till lervälling. De två sista tävlingsdagarna bjöd dock på en hel del sol och svagare vind.

F2A

Det var endast en deltagare från Sverige i speedgrenen. Göran Fällgren som har gjort bra resultat de senaste åren. Han noterade fina 284,13 km/h på EM för några år sedan. De flesta speedflygarna har likvärdiga motorer och modeller nu förtiden tack vare möjligheten att köpa färdiga grejer i världsklass. Det som faller avgörande är hur duktig man är att ställa in nål och kompression. Flera unga lovande juniorer deltog men tyvärr ingen från Sverige.

Göran Fällgren hade problem med motorgången inledningsvis men i tredje försöket tog han andra modellen och noterade säkra 275 km/h vilket gav Göran 31:a platsen. Som kuriosita kan nämnas att på VM i Oxelösund 1982 (Görans hemstad) hade det resultatet räckt till guldmedalj.

I år var det Luis Parramon från Spanien som tog hand om guldmedaljen genom att i sitt andra försök notera 297,5 km/h.

F2B

Övriga linflygare får förlåta men mitt intresse är i första hand stunt vilket innebär att mest tid lades till att följa vad som händer i stuntsirkeln. Därför följer här en lite fylligare rapport om stunthändelserna.

93 deltagare inklusive 14 juniorer skulle göra upp om vem som är bäst i världen på att flyga de 16 manövrerna.

Tävlingen inleds med två kvalificeringsomgångar där det bästa resultatet räknas. Turbulensen och den mycket varierande vinden i kombination med regn gjorde att kvalet blev chansartat och några som normalt brukar gå till final föll tyvärr bort.

Kinas F2B-lag

Den regerande världsmästaren heter Han Xing Ping och är 36 år gammal. Han flyger en egen design med Super Tigre .60 i nosen. Hela härligheten väger endast 1 700 g och flyger otroligt jämnt och mjukt.

Jag pratade en stund med den kinesiske lagledaren som berättade att det finns ca 40 st stuntflygare i Kina men att de var utspridda över hela landet. När kinesiska mästerskapen arrangeras får några av stuntflygarna åka hela 400 mil...

Jag frågade om det gick att köpa en ritning på Världsmästarmodellen – men så det gick inte...

Diskussionen fortsatte med motorer som ämne. Han Xing Ping föredrar ju ST.60 och eftersom den motorn inte har tillverkats på minst ett decennium, så bad jag honom att avslöja var Hans motorer kom ifrån. Tyvärr rörde det sig inte om någon nytillverkning utan motorerna är inhandlade då de ännu tillverkades.

Kineserna flög med ganska likartade modeller med överlag kortare linor än genomsnittet. Att hela det kinesiska stuntlaget inklusive junioren tog sig till final måste betecknas som en otrolig bedrift. Den kinesiska flygstilen går utan tvekan hem hos domarna. Första-, tredje-, fjärde- och femtondeplats talar sitt tydliga språk.

Det svenska stuntlaget

Erik Björnwall, Staffan Ekström och junioren Tobias Lindström representerade Sverige i F2B i detta VM. Stefan Lagerqvist var i ett tidigt skede också aktuell för stuntlaget men tvingades tyvärr avstå sin plats på grund av arbete.

Erik Björnwall hade valt att använda sin fina "Absolut Stunt" som förstamodell men hade med sig "Grälle" som reservkärna. Båda är modifierade varianter av Steve Buso's Kestrel. I Eriks "Absolut Stunt" sitter en Jett/GMA 60S-motor försedd med kolfiberpipa som verkar gå mycket bra tillsammans med den lätta modellen. Motorn som är amerikansk är framtagen av motorgurun Dubb Jett och Stuntgiganten George M. Aldrich.

Så vitt jag kan bedömma fick Erik förhållandevis bra väder att flyga i dock med en del turbulens. I andra kvalomgången förbättrade Erik nästan hundra poäng och fick totalt 2.631 poäng och erövrade med det en 53:e-plats.

Staffan Ekström hade också förberett sig väl inför VM-tävlingen. Under vintern hade han byggt om och preparerat sin fina "Millennium" och fram till tävlingen gjort närmare 120 träningspass. Det skulle visa sig ge ganska hygglig utdelning...



Staffan Ekström får ljudnivån på sin Millennium kontrollerad. Igor Burger (uppe till vänster i bild) tittar på.

Staffans första flygning gick bra men han fick ljudnivån kontrollerad på sin motor och klarade sig nätt och jämnt från en diskvalificering. För att inte riskera något bytte Staffan till en trebladig propeller och kunde därmed sänka varvtalet en aning.

Staffans andra kvalflygning var satt till 17:45 på söndagen men på några regnabrott blev hans start framflyttad ett par timmar. Det var en smula tursamt för Staffan för vinden var helt plötsligt svagare och något så när jämn. Molntäcket hade t o m börjat spricka upp!

Staffan flög helt befriad från nerver och gjorde en otroligt jämn flygning med få misstag. Staffans poäng blev fina 2840 vilket gav honom en välförtjänt 27:e plats. Staffan Ekström blev därmed bäste nordbo!

Både Staffan och Erik ligger långt framme vad gäller modeller och motorer. Båda har anammade amerikanarnas teknik och flyger med kolfiberpipor och motorer i .50 och .60 storlek. Dom två flyger otroligt välbyggda och erkänt välflygande stuntmodeller så det är bara en tidsfråga innan vi har svenskar med i finalomgångarna igen!

Det är så otroligt små marginaler på ett VM – ett litet misstag i fyrkanttåtan kan utan vidare förpassa den tävlande tio placeringar ned i resultatlistan.

Den svenske junioren Tobias Lindström hade bekymmer med sin motor. Det var mycket sökande efter tänkbara felkällor. Tyvärr fick Tobias aldrig ordning på motorgången och kunde därmed inte få till en komplett flygomgång. Jättetråkigt för Tobias men jag hoppas han kommer igen och att motorkrånget löser sig.

Japaner Japaner!

I Japan är stunt den överlägset populäraste linflyggrenen. Av japans ca 300 linflygare är det bara ett tiotal som ägnar sig åt någon av de andra linflyggrenarna. Kaz Minato är den mest kända av stuntflygarna men också de övriga i stuntlaget börjar att skapa sig ett namn. Kaz överraskade många ifjol då han visade upp sin nya BlueMax modell med vingar gjutna i kolfiber! Kaz Minato nådde en 10:e plats och blev därmed den näst bäste japanen.

Shoichiro Nogome var en ny stjärna som tändes på den internationella stunthimlen. Han hade en mycket snygg och lätt (1 640 g!) modell vid namn Iria World. Nogome använde den allt populärare motorn Discovery Retro 60. Efter två finalomgångar låg Nogome på en stark fjärdeplats men halkade slutligen ned till sjundeplatsen. En oerhört bra insats med tanke på att detta var hans första VM.

Tredje lagmedlemmen var Mitsuru Yokoyama som flög sin Impact influerade Pioneer

med en PA.61 i nosen. I mitt tycke mycket snygg modell med urstark motor försedd med kolfiberpipa. Yokoyama var tyvärr en av många duktiga deltagare som blåste bort i turbulensen och missade därmed finalen. Yokoyama hade året innan placerat sig på fjärde plats i amerikanska öppna mästerskapen så detta måste ha varit en stor besvikelse för honom.

USA-laget

Det var samma kända gubbar som på VM i Norrköping 4 år tidigare. Bill Werwage, Paul Walker och David Fitzgerald. Juniorerna - Dondi Garrison representerade USA för andra gången då han var med redan vid Kiev-VM för två år sedan. I USA dominerar motorer försedda med kolfiberpipa vilket också satt på detta lags kärror förutom Paul Walkers som jag strax återkommer till. Som vanligt var det finish utöver det vanliga på deras modeller.

Bill Werwage hade enligt min mening tävlingens snyggaste modell – P47 Thunderbolt. Bill blev den bäst placerade amerikanen med en 6:e plats.

Tävlingens absoluta skräll var nog att David Fitzgerald – 2:a vid senare VM:et i Kiev – inte lyckades ta sig till final. Han hade tyvärr otur att få odrägliga flygförhållanden vid båda sina kvalflygningar.

Att det amerikanska laget fick åka hem utan en enda medalj i stunden hade nog ingen räknat med – allra minst amerikanerna själva...

Publikmagnet modell större!

Amerikanen Paul Walker hade lagt sin Impactkärria åt sidan för att istället tävla med en helt otrolig semiskalamodell av B7 Flying Fortress 9 o 9. Det var en publikmagnet av sällan skådat slag. Varje gång Paul kom till tävlingsplatsen med modellen bildades en folksamling och man förundrades över den fina modellen.

Aldrig någonsin har jag sett så många titta på när någon flyger stunt! När kärria var i luften stod det tjockt med folk runt hela cirkeln för att få uppleva detta fullständigt unika linflygplan!

Det ställer ofattbart stora krav på hela konceptet att flyga linstunt med en fyrmotorig kärria. Bara det att han hinner starta alla fyra motorerna, springa ut till handtaget och lätta inom en minut visar nivån på svårighetsgraden.

Det häftigaste var ändå ljudet, att höra symfonin från fyra samtidigt gående O.S. .15-motorer var grymt. För att få motorerna

att stänga av samtidigt användes en enda trycktank som satt instoppad i ett 30 mm kolfiberrör mitt i kroppen.

Att Paul Walker kunde nå en 9:e plats med en fyrmotorig stuntmodell visar på vilken otroligt duktig flygare han är. Dels med tanke på att flyghastigheten var snabbare än hos de flesta andra (vilket kräver snabba reflexer) och dels att modellen vägde ett drygt kg mer än konkurrenternas kärrior. Han måste ha blivit ordentligt trött i armen mot slutet av flygprogrammet men flög ändå med en otrolig precision.

Familjen Beringer

Gilbert och sonen Rémi Beringer flög vackra semiskalamodeller av bl a Sukoï med Saito .56 fyrtaktare i nosen. Trevligt ljud och välflygande plan! Fru Beringer agerade medhjälpare. Varför är bara vissa begåvade med fruar "sända från himlen"? Man kan inte vara annat än avundsjuk på Gilbert Beringer som delar stuntflygintresset med hela familjen. Deras flygskicklighet imponerade stort på domarna och poängen räckte till en andraplats för pappa Gilbert och en delad fjärdeplats för Rémi som dessutom tog hem juniorguldet.

Clamer Meltzer

När jag strosade runt bland publiken stötte jag på den norske stuntmästaren Clamer Meltzer. Han var på semester med familjen och hade sett till att resan mot Paris gick via Landres! Kul kille som dessutom är Volvo Amazonfantast! Han berättade att det står tre(!) stycken parkerade hemma i garaget i Trondheim. Clamer berättade att det är ganska få som flyger stunt i Norge men att det byggs och flygs desto mer bland dem som är aktiva. Det kommer inte dröja förrän också Norge är representerat på VM – kanske redan vid VM 2002 i Sebnitz?!

Italienarna

Precis som fransmännen flyger den italienska stunteliten med fyrtaktare. Italien har alltid haft en duktig stuntflygare i Luciano Compostella som under många år nått långt framskjutna placeringar. Nu verkar dock ett generationsskifte ha skett då bäst placerade italienare blev Alberto Maggi som tog sig till final och där lade beslag på 13:e platsen. Compostella fick nöja sig med en 25:e plats.

Motorer & trender

I de övriga linflyggrenarna eftersträvas så hög fart som möjligt vilket begränsar urva-

let av konkurrenskraftiga motorer. Modellerna har successivt anpassats till att bli snabbare vilket utseendemässigt skapat en likriktning.

Stuntflygare är istället i behov av motorer med speciella gångegenskaper och ett lagom varvtal med hög effekt. Det får helt enkelt inte gå för fort för då blir manövrarna fula och stuntprogrammet börjar likna ett combatheat. Det har skapat en stor mångfald både vad gäller motorval och modeller. Det är svårt att se någon trend i mångfalden av motorer som användes på VM men det verkar som flera använder sig av fyrtaktare. Finalisterna använde motorer som: ST .51 och .60, Saito .50, .56 fyrtakt, O.S. .70 fyrtakt, PA .61 med Pipa, Retro Discovery .60, m m. Det verkar som om man kan få det mesta att fungera!

F2C

Såg Bengt-Olov Samuelsson och Kjell Axtelius träna inför sin första omgång. Dom såg säkra och förtroendeingivande ut. Teamet hade nyligen investerat i ny modellen/motorn. Förberedelse tiden inför VM-et var dock lite för knapp vilket medförde att placeringen – en 34:e plats – inte blev lika bra som killarna är vana att nå.

Sveriges andra Team Racing-lag bestod av Jan "Guffy" Gustafsson och Stefan Sjöholm båda från Solna MFK. Med tiden 3:29.3 tog dom hand om 24:e platsen. Vann gjorde Maret/Perret Frankrike, med 3:12,2 i kvalet och 6:28,9 i finalen.

F2D

Sverige hade fullt lag i Combatgrenen. Mats Bejhem, Niklas Nilsson och Niklas Karlsson samt Martin Lidén combatjunior. Förutom junioren så var vårt lag erfaret med deltagande i flera VM och EM. Efter två omgångar såg det riktigt lovande ut. Bejhem och Karlsson hade vunnit sina två heat och Nilsson och Lidén hade vunnit ett var. Men det som började så bra tog abrupt slut då alla var utslagna två omgångar senare.

Det har varit en del synpunter från svensk sida om sättet att lotta heaten. Ett nytt system testades därför på VM påhittat av Bejhem och det verkade ge bättre slumpmässighet.

Resultatlista

Om du vill kolla in resultatlistan finns den tillgänglig på följande web-adress: <http://www.plasma.kth.se/~olsson/cl.html>

F2A - SPEED Individual general results

Place	NAME Surname	Nation	Flight 1 (km/h)	Flight 2 (km/h)	Flight 3 (km/h)	Result (km/h)
1	PARRAMON Luis	ESP	294,5	297,5	288,9	297,5
2	MORRISSEY Ken	GBR	291,2	297,0	286,6	297,0
3	KALININE Andrei	RUS	294,8	278,2	292,2	294,8
4	HALMAN Pete	GBR	293,3	294,5	293,3	294,5
5	ISLES Gordon	GBR	288,0	0,0	293,6	293,6
6	KOSTIN Serguei	RUS	267,4	0,0	292,2	292,2
7	TOMELLERI Sergio	ITA	281,9	273,7	290,0	290,0
8	AUBE Jean-Marc	FRA	280,8	289,1	285,9	289,1
9	GIBEAULT Paul	CAN	282,3	286,8	286,1	286,8
10	NAEMURA William	USA	255,3	278,6	286,8	286,8
11	MAGNE Jean	FRA	286,6	281,9	285,9	286,6
12	BROWN Thomas	USA	276,9	284,8	266,4	284,8
13	ELEKES Imre	HUN	250,6	274,1	284,3	284,3
14	HUGHES Bill	USA	282,7	271,9	280,5	282,7
15	SACKETT Chris	CAN	281,4	0,0	282,5	282,5
16	BILLON Eddy	FRA	276,2	282,3	278,2	282,3
17	HODEK Jan	GER	266,4	281,4	0,0	281,4
18	OSOYVK Oleksandr	UKR	0,0	0,0	281,4	281,4
19	MARKSTEINER Franz	AUT	0,0	271,0	281,0	281,0
20	KIREEV Vladimir	RUS	248,7	264,7	281,0	281,0
21	RACHWAL Andrzej	POL	264,1	279,9	280,5	280,5
22	JORGENSEN Carsten	DEN	279,0	0,0	280,5	280,5
23	HOWSER Brian	NZL	268,8	280,1	252,9	280,1
24	BELL Bill	NZL	270,6	278,6	279,2	279,2
25	OLIVE Carlos	ESP	279,0	275,2	275,2	279,0
26	RACHWAL Tomasz	POL	238,2	0,0	278,8	278,8
27	POPOV Ivo	AUT	275,4	251,7	278,6	278,6
28	METKEMEIJER Rob	NED	275,8	0,0	276,7	276,7
29	PIRAZZOLI Ivo	ITA	0,0	0,0	276,0	276,0
30	SCHMITZ Norbert	GER	275,6	272,3	0,0	275,6
31	FÄLLGREN Goran	SWE	0,0	0,0	275,0	275,0
32	ORDON Michal, jun	POL	0,0	0,0	274,5	274,5
33	GROSSI Luca, jun	ITA	262,0	265,6	271,9	271,9
34	LYHNE-HANSEN Niels	DEN	257,5	0,0	271,4	271,4
35	PRAUS Pawel	POL	242,9	271,2	266,4	271,2
36	PELLICONI Tommaso	ITA	0,0	269,4	271,0	271,0
37	PETERS Ron	CAN	0,0	254,5	268,2	268,2
38	WALKER John	AUS	0,0	0,0	265,0	265,0
39	KOFLER Helmut	AUT	0,0	0,0	263,3	263,3
40	NAKAYAMA Akira	JAP	0,0	0,0	261,4	261,4
41	KING Krystal, jun	USA	259,7	256,0	0,0	259,7
42	SUTHERLAND Frank	AUS	255,1	0,0	209,5	255,1
43	BERINGER Rémi, jun	FRA	249,1	0,0	251,5	251,5
44	PUJOLTE Antonio	ESP	0,0	0,0	248,1	248,1
45	BIRNSTEIN René, jun	GER	236,6	0,0	0,0	236,6
27	EKSTRÖM Staffan	SWE	2664.5	2843.0	2843.0	
28	SALENEK Victor	RUS	2555.5	2838.5	2838.5	
29	BAJER Zdenek	SLO	2690.0	2836.5	2836.5	
30	STANO Jan	SLO	2726.0	2832.5	2832.5	
31	KAPUSCINSKI Peter	CZE	2700.0	2831.0	2831.0	
32	KERAVUHO Kerkko	FIN	2710.0	2829.5	2829.5	
33	DESSAUCY Luc	BEL	2818.0	2823.5	2823.5	
34	BARILE Salvatore	BEL	2580.0	2823.0	2823.0	
35	SALENEK Valentin	RUS	2793.0	2819.5	2819.5	
36	SCHREK Alexander	SLO	2475.0	2818.0	2818.0	
37	GARRISON Dondi, Jun	USA	2565.5	2817.5	2817.5	
38	MAYER Elias	FIN	2672.5	2810.5	2810.5	
39	MOROTZ Attila	HUN	2637.0	2809.0	2809.0	
40	VEJMOLA Jiri	CZE	2606.0	2804.5	2804.5	
41	DRAPER Bill	GBR	2704.0	2798.0	2798.0	
42	CHERRY Roy	GBR	2646.0	2792.5	2792.5	
43	ROBINSON Barry	GBR	2596.5	2778.5	2778.5	
44	PROKHORCHUK Yuriy	UKR	2692.5	2769.0	2769.0	
45	DZIUBA Pawel	POL	2768.0	2763.5	2768.0	
46	BALLESIO Francesco	ITA	2721.5	2766.0	2766.0	
47	ROGERS Owen	NZL	341.0	2762.0	2762.0	
48	TOWELL Reginald	AUS	2555.0	2755.0	2755.0	
49	LIBER David	BEL	2431.5	2691.5	2691.5	
50	ZEIRA Glad	ISR	2467.0	2685.5	2685.5	
51	WEINSEISEN Walter	AUT	2438.0	2656.0	2656.0	
52	HANNA Dallas	AUS	2548.0	2635.5	2635.5	
53	BJORNWALL Erik	SWE	2548.5	2631.0	2631.0	
54	WENCZEL Franz	AUT	2579.5	2626.0	2626.0	
55	MAS Carlos	ESP	2496.0	2620.0	2620.0	
56	VAN HOEK Bruno	NED	2610.0	2618.5	2618.5	
57	WECLAWIAK Janus	POL	2576.5	2615.5	2615.5	
58	KARMA Kai	FIN	2611.5	2566.5	2611.5	
59	GARFUTAINOV A., Jun	RUS	2425.0	2606.5	2606.5	
60	BERMEJO Juan	ESP	2523.0	2606.0	2606.0	
61	COX Chris	CAN	2562.5	2602.5	2602.5	
62	MAIKIS Claus	GER	2565.5	2600.0	2600.0	
63	ROZENBERG Eliezer	ISR	2589.5	2542.0	2589.5	
64	VAN DE MORTEL Peter	NED	2583.5	2570.0	2583.5	
65	BATTAM Frank	AUS	2485.5	2578.5	2578.5	
66	WEINMANN Ehrard	AUT	2577.0	2492.5	2577.0	
67	KUCHARSKI Rafal	POL	2571.0	2531.0	2571.0	
68	WRIGHT David	NZL	2561.0	2530.5	2561.0	
69	BORER Hugo	SUI	2423.0	2559.0	2559.0	
70	VENTURA Francisco, Jun	BRA	2326.0	2558.0	2558.0	
71	RENECLE Keith	RSA	2557.0	2537.5	2557.0	
72	WIBERG Aage	DEN	2547.5	2547.5	2547.5	
73	KUCHARSKI A., Jun	POL	2212.0	2530.0	2530.0	
74	MEYER Andre	SUI	2519.5	2521.0	2521.0	
75	SWALLOW Graham	RSA	2520.5	2374.5	2520.5	
76	HUNE Dan	DEN	2356.0	2508.0	2508.0	
77	ALMEIDA Jose	POR	1853.5	2496.0	2496.0	
78	CHARRON Yohann, Jun	FRA	2335.5	2466.0	2466.0	
79	ZALEWSKI D., Jun	CAN	2225.0	2457.5	2457.5	
80	PETOVSKY Marek	CZE	2301.5	2453.5	2453.5	
81	LUDWIGSEN Henrik	DEN	2413.5	2425.5	2425.5	
82	TRAVNIK Istvan	HUN	2094.5	2420.0	2420.0	
83	RODRIGUEZ Roberto	ARG	2399.5	2270.5	2399.5	
84	SALEM Moti, Jun	ISR	2395.0	2305.0	2395.0	
85	PORAT Artur, Jun	GER	2037.0	2380.0	2380.0	
86	EIZENBERG Ronan	ISR	2376.0	2298.5	2376.0	
87	NELL Loren	RSA	2309.5	2119.0	2309.5	
88	ROWLAND Jade, Jun	RSA	2095.0	2309.0	2309.0	
89	MORALES Alfredo	ESP	1871.5	2259.5	2259.5	
90	KUBES Jan, Jun	CZE	2184.0	1482.5	2184.0	
91	GERALDES Hugo	POR	2141.5	2024.5	2141.5	
92	MARZAL Miguel, Jun	ESP	1515.0	1929.0	1929.0	
93	LINDSTRÖM T., Jun	SWE	1020.0	131.0	1020.0	

F2A Junior results

Place	NAME Surname	Nation	Flight 1 (km/h)	Flight 2 (km/h)	Flight 3 (km/h)	Result (km/h)
1	ORDON Michal	POL	0,0	0,0	274,5	274,5
2	GROSSI Luca	ITA	262,0	265,6	271,9	271,9
3	KING Krystal	USA	259,7	256,0	0,0	259,7
4	BERINGER Rémi	FRA	249,1	0,0	251,5	251,5
5	BIRNSTEIN René	GER	236,6	0,0	0,0	236,6

F2B - AEROBATICS Individual general results

PL.	NAME Surname	Nation	FL. 1	FL. 2	F.O. 1	F.O. 2	F.O. 3	Result
1	HAN Xiping, W/Ch	CHN	2961.5	2998.5	3056.0	2966.0	2921.0	6022.0
2	BERINGER Gilbert	FRA	2918.0	3052.0	3037.5	2917.0	2975.5	6013.0
3	NU Anlin	CHN	2921.0	2961.0	3040.5	2879.5	2832.5	5920.0
4	BERINGER Rémi, Jun/W-Ch, FRA	FRA	2918.5	2962.0	2955.5	2919.5	2880.5	5875.0
4	ZHANG Wei	CHN	2946.0	2990.0	2945.0	2930.0	2922.5	5875.0
6	WERWAGE Bill	USA	2922.0	3018.0	2957.5	2904.0	2902.5	5861.5
7	NOGOME Syoichiro	JAP	2777.5	2900.0	2978.5	2875.5	2850.5	5854.0
8	YATSENKO Yuriy	UKR	2841.5	3007.5	2944.0	2889.0	2848.0	5833.0
9	WALKER Paul	USA	2916.5	2887.5	2920.0	2823.0	2819.5	5743.0
10	MINATO Kaz	JAP	2906.0	2895.5	2928.0	2813.0	2803.5	5741.0
11	HOLTERMANN Christoph	GER	2863.5	2918.0	2924.5	2814.0	2774.0	5738.5
12	DE JONG Henk	NED	2804.5	2989.5	2899.5	2821.0	2826.5	5726.0
13	MAGGI Alberto	ITA	2831.5	2929.0	2902.5	2810.5	2818.0	5720.5
14	BAJAIKIN Konstantin	CAN	2699.0	2902.5	2875.0	2812.0	2781.0	5687.0
15	LI Wen, Jun	CHN	2584.0	2954.5	2669.0	2768.5	2773.5	5542.0

Best res.

16	DELABARDE Serge	FRA	2891.0	2898.5	2898.5			
17	BELKO Sergiy	UKR	2496.5	2895.5	2895.5			
18	YOKOYAMA Mitsuru	JAP	2669.5	2894.5	2894.5			
19	DEGNER Uwe	GER	2813.5	2879.0	2879.0			
20	GAUTHIER Philippe	FRA	2638.0	2877.5	2877.5			
21	JUHASZ Andras	HUN	2687.5	2873.0	2873.0			
22	FITZGERALD Dave	USA	2634.0	2867.5	2867.5			
23	JAKOVLEV Evgeni	RUS	2862.5	2849.5	2862.5			
24	RODRIGUES Benedito	BRA	2770.0	2851.5	2851.5			
25	COMPOSTELLA Luciano	ITA	2712.0	2847.5	2847.5			
26	GERMANN Peter	SUI	2733.5	2845.0	2845.0			

F2B Junior results

PL.	NAME Surname	Nation	FL. 1	FL. 2	F.O. 1	F.O. 2	F.O. 3	Result
1	BERINGER Rémi	FRA	2918.5	2962.0	2955.5	2919.5	2880.5	5875.0
2	LI Wen	CHN	2584.0	2954.5	2669.0	2768.5	2773.5	5542.0
3	GARRISON Dondi	USA	2565.5	2817.5	2647.0	2589.5	2441.5	5236.5
4	GARFUTAINOV Albert	RUS	2425.0	2606.5	2606.5			
5	VENTURA Francisco	BRA	2326.0	2558.0	2558.0			
6	KUCHARSKI Andrzej	POL	2212.0	2530.0	2530.0			
7	CHARRON Yohann	FRA	2335.5	2466.0	2466.0			
8	ZALEWSKI Domenik	CAN	2225.0	2457.5	2457.5			
9	SALEM Moti	ISR	2395.0	2305.0	2395.0			
10	PORAT Artur	GER	2037.0	2380.0	2380.0			
11	ROWLAND Jade	RSA	2095.0	2309.0	2309.0			
12	KUBES Jan	CZE	2184.0	1482.5	2184.0			
13	MARZAL Miguel	ESP	1515.0	1929.0	1929.0			
14	LINDSTRÖM Tobias	SWE	1020.0	131.0	1020.0			

F2C - TEAM-RACING Individual results

Pl	NAME Surname	Nat	Heat 1	Heat 2	Heat 3	Semi 1	Semi 2	Final
1	MARET J. / PERRET J.P.	FRA	69 laps	3:27,7	3:12,2	3:12,4	0:00,0	6:28,9
2	BONDARENKO Y. / LERNER S.	UKR	3:21,7	3:16,7	DISQ	3:27,7	3:13,5	6:45,6
3	CHABACHOV J. / MOSKALEEV S.	RUS	3:30,6	3:24,4	3:12,9	3:13,0	3:35,6	34 laps
4	SURUGUE P. / SURUGUE G.	FRA	3:18,4	74 laps	3:14,1	3:16,2		
5	FISCHER J. / STRANIAK H.	AUT	3:24,6	33 laps	3:17,0	3:16,6	3:14,9	
6	DELOR B. / CONSTANT P.	FRA	3:21,1	34 laps	DISQ	3:31,8	3:17,7	
7	MORTINHO A. / GOULAO J.	POR	DISQ	3:25,3	3:17,6	3:19,3	3:37,8	
8	TITOV V. / JOUGOV V.	RUS	3:27,0	3:18,0	3:54,0	3:21,3	DISQ	
9	ROSS M. / TURNER B.	GBR	3:19,7	3:20,5	3:22,0	3:22,0	3:26,0	
10	MARTINI G. / MENOZZI M.	ITA	3:21,3	3:25,9	3:20,4	3:27,6	3:22,1	
11	ASCHER A. / ASCHER L.	USA	3:31,5	3:24,7	3:29,6	3:22,5		
12	MAGLI M. / PIRAZZINI E.	ITA	4:07,1	3:27,2	3:21,1	3:30,7	4:09,2	
13	PENNISI R. / ROSSI A.	ITA	3:15,0	3:34,4	DISQ	3:46,3	35 laps	
14	ZHURAVLYOV V. / SOSNOVSKIY V.	UKR	DISQ	3:21,7	3:38,9	DISQ	4:15,3	
15	BEZMERTNY Y. / FULITKA V.	UKR	3:24,7	3:29,7	DISQ	69 laps		
16	ANDREEV S. / SOBKO S., W/CH	RUS	3:17,7	3:17,5	3:22,5	DISQ	DISQ	
17	SMITH S. / BROWN C.	GBR	3:25,9	3:31,9	3:26,5			
18	DESSAUCY L. / DESSAUCY J.	BEL	3:37,3	3:26,8	3:38,0			
19	VENDEL Micha / METKEMEIJER R.	NED	3:40,2	DISQ	3:27,3			
20	CRESPI M. / CRESPI P.	ESP	DISQ	3:27,4	DISQ			
21	BORER H. / SACCAVINO C.	SUI	DISQ	3:27,7	22 laps			
22	CAMERON P. / FITZGERALD R.	AUS	3:32,2	3:44,5	3:28,6			
23	LANGWORTH B. / CAMPBELL D.	GBR	3:28,8	DISQ	3:55,0			
24	GUSTAFSSON J. / SJÖHOLM S.	SWE	3:59,5	3:34,6	3:29,3			
25	MUELLER R. / SACCAVINO V.	SUI	3:29,7	DISQ	36 laps			
26	MOHAI I. / SZVACSEK F.	HUN	84 laps	3:38,0	3:30,0			
27	SURKOV O. / BALEZINE V.	RUS	DISQ	4:04,9	3:32,4			
28	JUSTIC R. / OWEN R.	AUS	DISQ	3:34,2	3:47,4			
29	BARRAGAN A. / BARRAGAN J.	ESP	3:36,4	4:13,8	3:55,8			
30	LOPEZ J. / DEL HOYO C.	ESP	3:51,3	3:38,4	4:17,7			
31	MARSCHALL H. / KUCKELKORN F.	GER	26 laps	3:43,2	3:47,2			
32	GIGER P. / STUDER H.	SUI	DISQ	3:45,4	3:56,8			
33	LINDEMANN R. / KIEL U.	GER	31 laps	DISQ	3:46,5			
34	SAMUELSSON B. O. / AXILIUS K.	SWE	33 laps	3:47,2	4:45,1			
35	WILSON G. / STEIN P.	AUS	3:47,9	6 laps	4:11,1			
36	NITSCH H. / NITSCH H.	AUT	66 laps	DISQ	3:53,8			
37	ORVOS F. / NAGY Z.	HUN	3:55,1	71 laps	DISQ			
38	BUCCI L. / PERRET C., Jun	FRA	19 laps	3:55,2	4:14,0			
39	FAIREY R. / FAIREY B.	CAN	67 laps	3:56,9				
40	CONTENTE A. / SECO F.	POR	3:57,2	4:09,7	3:57,3			
41	ONG R. / SU D.	SIN	36 laps	34 laps	4:05,0			
42	USTINOV D. / ORESHKINE A., Jun	RUS	DISQ	DISQ	4:08,8			
43	WILLOUGHBY S. / OGE B.	USA	4:30,4	35 laps	4:09,8			
44	JAREBEK J. / PARENT K.	CAN	4:10,3	DISQ	4:45,2			
45	SATHA S. / WEE C.	SIN	DISQ	4:15,5	DISQ			
46	LOH P. / CHING M.	SIN	77 laps	1 lap				
47	ABDHUL R. / NAJIMUDEEN H., Jun	SIN	47 laps	DISQ	76 laps			
48	ZUCHOWSKI M./DABROWSKI K., Jun	POL	DISQ	0:00,0	56 laps			
49	BALLARD J. / LAMBERT D.	USA	DISQ	0:00,0	0:00,0			

F2C - TEAM-RACING Junior results

Pl	NAME Surname	Nat	Heat 1	Heat 2	Heat 3	Best	Final
1	BUCCI L. / PERRET C.	FRA	19 laps	3:55,2	4:14,0	3:55,2	7:35,3
2	USTINOV D. / ORESHKINE A.	RUS	DISQ	DISQ	4:08,8	4:08,8	185 laps
3	ABDHUL R. N. / NAJIMUDEEN H.	SIN	47 laps	DISQ	76 laps	76 laps	26 laps
4	ZUCHOWSKI M. / DABROWSKI K.	POL	DISQ	0:00,0	56 laps	56 laps	



Svenska Team-Racinglaget B-O Samuelsson och Kjell Axtelius

F2D - COMBAT Individual general results

Pl.	NAME Surname	Nation	Result (wins)	Round									
				1	2	3	4	5	6	7	8	9	
1	CHORNY Stanislav	UKR	8	W	W	W	W	L	W	W	W	W	L
2	MILENIN Igor	UKR	7	W	W	W	L	W	W	W	W	W	L
3	ZOLNERKEVITCH Igor	BLR	6	W	L	W	W	W	W	W	W	L	
4	WAKKERMAN Loet	NED	6	W	L	W	W	W	W	W	W	L	
4	HENTSCHER Lothar	GER	6	W	W	W	W	L	W	W	L		
6	TALANTSEV Stanislav	RUS	5	W	W	W	W	W	L	L			
6	VARFOLOMEJEV Dmitri	EST	5	L	W	W	W	W	L				
6	WHILLANCE Mike	GBR	5	W	W	W	W	L	L				
6	WILLCOX Mike	USA	5	W	W	W	W	L	L				
10	DEMENTIEV Serghei	Jun MLD	4	L	W	W	W	W	L				
10	GARCIA-VAQUERO Juan Jose	ESP	4	W	W	L	W	W	L				
10	MAC KENZIE Patrick	CAN	4	L	W	W	W	W	L				
13	ARIFOV Vadim	RUS	3	W	L	W	L						
13	BROKANS Peteris	LAT	3	L	W	W	W	L					
13	FLUKER Tom	USA	3	W	L	W	L	W	L				
13	KUCERA Pawel	CZE	3	W	L	W	L						
13	LOVGREN David	CAN	3	W	W	L	W	L					
13	MAREK Vladimir	CZE	3	W	L	W	W	L					
13	MEJZLIK Tomas	CZE	3	W	W	L	L						
13	MÜHLPARZER Armin	Jun AUT	3	W	L	W	L						
13	OWEN Robert	AUS	3	W	W	L	L						
22	BEJHEM Mats	SWE	2	W	W	L	L						
22	CULACICHIN Stanislav	MLD	2	L	W	W	L						
22	FRIAS Juan Carlos	ESP	2	L	W	W	L						
22	GRANGE Peter	GBR	2	W	L	W	L						
22	JONES Mervin	GBR	2	W	L	W	L						
22	KARLSSON Niklas	SWE	2	W	W	L	L						
22	MYKHAILOV Denis	Jun UKR	2	L	W	W	L						
22	NILSSON Niklas	SWE	2	L	W	W	L						
22	PECKYS Linas	LTU	2	W	L	W	L						
22	PRIKKER Michael	GER	2	L	W	W	L						
22	TEUBEL Phillip	Jun GER	2	W	L	L							
33	CLEVELAND George	USA	1	L	W	L							
33	GINTARAS Sablinkas	LTU	1	W	L	L							
33	GUSSEV Alexandr	Jun W/Ch	1	W	L	L							
33	HARRISSON Byron	AUS	1	L	W	L							
33	KIPURS Kaspars	Jun LAT	1	W	L	L							
33	KÖNIGSHOFER Rudolf	AUT	1	L	W	L							
33	LIDEN Martin	Jun SWE	1	L	W	L							
33	LOVJAGIN Roman	Jun EST	1	W	L	L							
33	MENDOZA Martin	ESP	1	W	L	L							
33	OLIJEV Rik	NED	1	W	L	L							
33	SALMINEN Heikki	FIN	1	W	L	L							
33	SKELLEY Skyler	Jun USA	1	L	W	L							
33	SNITKO Vitali	BLR	1	L	W	L							
33	STAFFEL Günther	AUT	1	W	L	L							
33	VALKONEN Kimmo	FIN	1	W	L	L							
33	VALO Jari	FIN	1	W	L	L							
33	WAKKERMAN Monique	NED	1	L	W	L							
50	BERNARD Claude	FRA	0	L	L								
50	CHANG Tony	SIN	0	L	L								
50	CHEONG Yan-Wen	Jun SIN	0	L	L								
50	CHING Michael	SIN	0	L	L								
50	DEMENTIEV Igor	MLD	0	L	L								
50	FAIZOV Boris	RUS	0	L	L								
50	HERBERT Andreas	GER	0	L	L								
50	JANSSENS Jean-Claude	BEL	0	L	L								
50	LIBER Robert	BEL	0	L	L								
50	MAC KENZIE Ivan	CAN	0	L	L								
50	MIGNON Patrick	BEL	0	L	L								
50	PICADO Cesar	Jun ESP	0	L	L								
50	POTTER Grant	AUS	0	L	L								
50	SAVCHENKO Mykhail	UKR	0	L	L								
50	TSUKOV Sergei	EST	0	L	L								
50	TURKEVITCH Alexandr	Jun RUS	0	L	L								
50	WOON Tai-woon	SIN	0	L	L								

F2D - COMBAT Junior results

Pl.	NAME Surname	Nation	Result (wins)	Round						
				1	2	3	4	5	6	
1	DEMENTIEV Serghei	MLD	4	L	W	W	W	W	L	
2	MÜHLPARZER Armin	AUT	3	W	W	L	W	L		
3	MYKHAILOV Denis	UKR	2	L	W	W	L			
4	TEUBEL Phillip	GER	2	W	W	L	L			
5	GUSSEV Alexandr	W/Ch	1	W	L	L				
5	KIPURS Kaspars	LAT	1	W	L	L				
5	LIDEN Martin	SWE	1	L	W	L				
5	LOVJAGIN Roman	EST	1	W	L	L				
5	SKELLEY Skyler	USA	1	L	W	L				
10	CHEONG Yan-Wen	SIN	0	L	L					
10	PICADO Cesar	ESP	0	L	L					
10	TURKEVITCH Alexandr	RUS	0	L	L					

KÄLLA: Göran Olssons hemsida

Paul Walker's B17



Paul Walker erövrade en 9:e plats med sin fantastiska B17 Flying Fortress. Bill Werwage assisterar på bilden. Före varje flygning testkör och justeras motorerna. Efter handsignalen startades motorerna på första slaget och alla fyra gick inom tio sekunder. Modellen väger ca 97 oz. och är utrustad med fyra O.S. .15 FP/APC 9x5 propeller.



I den delade vingen kunde man se att Paul föredrar Windys styrok.



Paul får hjälp av David Fitzgerald att sätta fast vingen. Fullt med intresserade människor runt omkring.



Stor publik beundrar B17 i luften.



Strax före start i depån.



I kolfiberröret sitter trycktanken.



Wei Zhang (fyra) från Kina.



Henk De Jong's Thunderace med ST. 60 K.



Yuriy Yatsenko (8:a) hade tid att bygga en modell åt sig själv också.



Bill Werwage hade snyggaste modellen – P47 Thunderbolt.



Gilbert Beringer (2:a) med familj har utvecklat stunten i en ny riktning. Hans Sukhoi har en mycket smal vingprofil, små flaps och en stor skalalik kropp med en fyrtaktsmotor.



Kaz Minato (10:a) från Japan med Yatsenko Blue Max.



Christoff Holtermann's (11:a) Ultimate med ST .51.



Han Xiping's (1:a) plan flög som vanligt mjukt och fint.



Konstantin Bajaikin (14:e) från Canada med öst-kärra.



Benedito Rodrigues, Brasilien (24:e) hade den här gången stoppat sin ST .51 i nosen på en skön P51 D Mustang.



Bill Werwage tittar intresserat i senaste numren av Lina!



Rémi Beringer (4:a) från Frankrike försvarade sitt juniorguld från VM i Kiev 98. Mycket duktig. I hans modell sitter en Saito .50 FS.



Alberto Maggi (13:e) var den enda som flög med större motor än 10 cc. OS .70 FS fyrtaktare.



Syoichiro Nogome (7:a) från Japan flög också han med Retro Discovery som kraftkälla.



Kinas junior, Wen Li (15:e) tog hand om silvret i JVM.



Anlin Nu från Kina blev trea.



Några minnesintryck från världsmästerskapen i gyttjebrottning

Regn och blåst, kyla och lera!

Allmänt:

Rubriken kan möjligen antyda att vi hade det miserabelt i Landres. Det är i så fall fel på rubriken! Vädret kan ingen göra något åt, det tokiga skulle i så fall vara att man valt att lägga årets VM på vad som måste vara Frankrikes blåsigaste, regnigaste, kallaste och lerigaste plats. Jag känner en svensk tävlande som hade långkalsonger på sig nästan hela tävlingen.

Ni skulle sett campingplatsen! Ni skall vara glada att Ni inte såg toaletterna! Men mot alla odds lyckades arrangörerna i alla fall få till en bra tävling där man trots flera avbrott för slagregn och åska ändå höll det redan från början komprimerade tidsschemat. Och kul hade vi!

Av de ursprungligen 97 anmälda stuntflygarna kom 93 till start. Det innebar 93

officiella träningsflygningar och 234 tävlingsflygningar under 6 dagar. Stackars domare! Ett bra betyg är världens stuntpiloter värda, inte en enda totalkvadd och bara en 3-4 flygningar som slutade i förtid trots stundtals besvärliga väderförhållanden.

I en tävling som sprids ut över flera dagar med mycket varierande väder blir rättvisa och resultat ganska relativa begrepp. Många fick göra åtminstone en flygning under goda förhållanden medan andra som amerikanske medaljaspiranten Dave Fitzgerald fick se båda sina flygningar blåsa sönder. Man kan alltid ha synpunkter på resultaten men i stort sett anser jag nog att det var rätt flygare som gick till final; möjligen tycker jag att kinesernas dominans i prislstan inte riktigt speglar deras flygning, här undrar jag om inte gamla meri-

ter gjorde domarna välvilligt inställda. Ett par som enligt min mening mycket välförtjänt hamnade högt i toppen var far och son Beringer från Frankrike. Mycket exakt flygning med skarpa hörn gav god utdelning från domarna.

Människorna:

Det kanske roligaste med en sådan här tävling är att möta alla andra människor som är galna nog att tycka att det är underbart att stå där i regnet dag efter dag, att möta dem som tycker det är vettigt att resa runt halva jorden för att styra ett litet flygplan i sammanlagt ungefär 13 minuter under en vecka! Vi är allt bra konstiga.

Jag minns Roberto Rodriguez som med bristfällig engelska tagit sig hela vägen dit som ende representant från Argentina; arbetskompisarna hade skramlat ihop till

hans resa och det enda han hade i plånbooken när han skulle äta lunch första dagen var Belgiska francs, inte mycket värda i Frankrike. Jag har sällan träffat någon som verkat så glad, nöjd och positiv trots en blygsam placering.

Jag minns Bob och Peggy Parker, amerikanska supportere från Seattle. Bob ställde verkligen upp och hjälpte oss med goda råd när vi kämpade för att få Tobias motor att uppföra sig som den borde. Att det aldrig lyckades var inte Bobs fel. Förresten minns jag Tobias och Torbjörn också. Minns hur de skruvade, testade och provflög i träningscirklarna, timme efter timme i ösregnet. Var det några svenskar som verkligen gjorde en insats var det dom. Tråkigt bara att det inte syntes i resultaten. Med fungerande utrustning kan Tobias gå mycket långt!

Jag minns Uwe Kehnen från Tyskland som aldrig hade långt till ett practical joke trots att han hade en decimeter vatten i förtältet.

Jag minns Clamer Meltzer som kom som turist från Norge och tittade på en dag innan han åkte vidare till Paris. När han väl sett Eiffeltornet kom han tillbaka nästa dag för att se mer!

Jag minns också med stor glädje Staffans nöjda leende (det satt i i flera dagar) över de 2841 poäng som innebar Sveriges bästa stuntplacering på många år och som också innebar att han blev bäste nordbo i denna tävling. Grattis!

Flygplanen:

Först naturligtvis Paul Walker's B-17! Vilken prestation! Pauls flygningar var kanske inte de allra bästa vi bjöds på under detta VM; de vertikala manövrerna var lite stora och hörnen i fyrkanterna var inte lika snäva som t.ex. herrarna Beringers, men vilken upplevelse. Bara att se starten, i sista flygningen fyra slag för att få igång fyra motorer, och att höra det fantastiska sjungande ljudet av fyra synkroniserade motorer var värt en Frankrike-resa. Hur karl'n orkade flyga apparaten förstår jag bara inte; ett plan på 2,9 kg som gör varvet på 4,7 sekunder drar mycket hårt i linorna! Dessutom flög han bra, nionde plats i finalen. Fantastiskt är rätta ordet.

Sedan naturligtvis Bill Werwage's nya P-47. Jag har aldrig sett ett så perfekt bygge!



Bill Werwage's P-47 Thunderbolt var tävlingens kanske snyggaste modell. Detaljrikedom i en klass för sig. I nosen sitter en Pa 61 och hans egen kolfiberpipa.



Erik och amerikanen Bob Parker försöker komma underfund med vad som är fel på Tobias Lindströms Double Star 60.

Fantastisk finish och detaljrikedom, inte en skråma någonstans. Att han bara vågar flyga den. Hoppas bara att Niklas har några bra bilder så att alla får njuta av VM:ets vackraste modell!

Och naturligtvis Gilbert och Remy Beringers modeller med Saito 4-taktare, stora runda motorkåpor, små flaps och långa flygkroppar. De ser inte ut som några andra stuntmodeller men flyger mycket bättre än de flesta. Någon ur det far & sonlaget kommer att vara världsmästare inom några år, sanna mina ord!

Slutligen naturligtvis alla andra: Nya och gamla modeller, blanka välpolerade och slitna nötta plan från världens alla hörn med motorer av alla de slag. Inte särskilt många pipmotorer, inte särskilt många fyrtaktare, mest verkade man lita på ST 60 eller "ryssmotorer" i blåsten. Själv tillhör jag dem som tycker annorlunda men det ska vi inte diskutera här.

Det var en rolig tävling!

■
Erik Björnwall



Bilder på Chipmunken ur olika vinklar.

SIG's Super Chipmunk



Egentillverkat flaphorn med Du-Bro kul-linkar till min Time Machine.



Egentillverkat höjdroderhorn med Du-Bro gaffellink till min Time Machine.



Egentillverkat kullagrat kontrollök i 3 mm duraluminium. Utledarwire fästa enligt Rudolfmetoden. Även öket är till min Time Machine.



Detta måste vara en ovanlig motor, Picco 40 stunt, går så in i h-e bra.



Den stora OS original ljuddämparen är numera utbytt mot en liten och lätt tungljuddämpare av fabrikat Erling Linné.



Mitt styrhandtag, inte snyggt men väl fungerande.

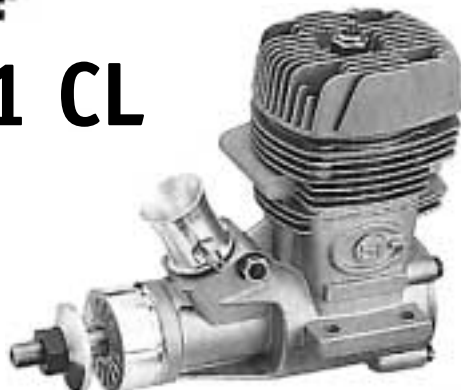
Brev

Detta är min Super Chipmunk köpt i byggsats från Modellprodukter i Härnösand. Modellen är utrustad med en OS35 FP-S. Modellen byggdes helt enligt ritning, förutom hjulkåporna vilka jag skippade. Vingarna är klädda med Solartex, en vävbaserad plastklädsel, kroppen och stabben är klätt med Sig papper. Hela modellen är penselmålad med Graupners Alkyfix färger. Klar vägde modellen 1250 gram inklusive tippvikt och 20 gram bly i stjärten.

Andreas Johansson



ST G51 CL



En stuntmotor för linkontroll. Vikt 313 g, 0,95HK/12000 varv G 51 RING CL, W/SM. Inklusive dämpare. Pris: 995:-

Motorn kommer nerpackad i en väl skyddande låda, lådan innehåller förutom motorn en ljuddämpare, bruksanvisning, sprängskiss med reservdelsnummer, några dekalersamt en svensk översättning av bruksanvisningen. Priset på motorn är 995kr ink. Moms.

Motorn

ST51 är en ringad motor på ungefär 8.1ccm. Den är givetvis dubbelt kullagrad och är portad för stuntflygning, den är m.a.o inte en RC motor som man bara satt ett venturi på. Gjutgodset verkar vara av god kvalitet även om min motor hade en liten spricka i gjutningen vid avgasutblåset, dock så läcker det inte ut några avgaser där. Venturin är vackert svarvad i aluminium och den är trattformad även på utsidan. Nålen är steglöst justerbar, alltså inte som en O.S. nål som har "hack" som nålen låser i, ST51ans nål låses med hjälp av en mutter som spänner runt röret som nålen är skruvad i. Nålen är dock för kort för en modell med uppbyggd kropp, så jag fick förlänga min nål med ungefär 20mm. Ett 1.2volts glöd-stift medföljer motorn.

Ljuddämparen

Den medföljande ljuddämparen är både stor och tung, alltså inte användbar för stuntflygning. Jag köpte istället en så kallad "tungljuddämpare" från Erling Linné i Skåne. Den ljuddämparen är mycket liten och väger runt 11 gram. Jag har pratat med Arne Nohlberg på Hab i Skövde om ljuddämparen, och han är medveten om problemet. Orsaken till den stora ljuddämparen är enligt honom kraven på lågt ljud i USA.

Dokumentationen

Den medföljande dokumentationen är kort sagt bra, den tar upp allt som kan tänkas behövas. Ett plus är den Svenska översättningen som importören HAB i Skövde har gjort.

Provkörning

Super Tigre rekommenderar en inkörning på åtminstone 30 minuter innan man börjar belasta motorn. Jag monterade motorn i bänk och skruvade på den för inkörningen rekommenderade propellern (10x7). Jag fyllde upp tanken med vanligt 80/20 bränsle (ricinolja). Jag chockade motorn och flippade till på propellern, motorn tänkte på första slaget och startade på andra. Under inkörningen använde jag den medföljande stora ljuddämparen och motorn går verkligen tyst och fint. Med tungljuddämparen ökade givetvis ljudet, men de fina gångegenskaperna är kvar även med den dämparen.

Omdöme

Jag tycker att ST51 CL är en mycket bra motor, dock så borde Super Tigre, som är en av de äldsta motortillverkarna veta att man inte kan använda den medföljande enormt stora ljuddämparen för stuntflygning. De borde i alla fall ha en lättare dämpare som extra tillbehör.

- + En fin motor av god kvalitet
- + Steglöst justerbar nål
- + Bra reservdelsförsörjning
- + Svensk bruksanvisning
- + Billig

- Tung ljuddämpare

Begagnade och nya tillbehör.

En man vid namn Per Gräsling kraschade sin Mustang för några år sedan på ett gräsfält och har nu lagt av med modellflyg. Han hade lite stuntflygtillbehör som jag fick ta över och sälja åt honom.

1 st ny Diesel MVVS 2.5 cc med förgasare och baklås, bakflås, förlåt bakblås och med eller utan träprop.

1 st begagnad ST .20 med bra komp, lite oljig. Behöver kanske rengöras.

2 st F2B tankar till .35 motorer. Några begagnade och nya propellrar,

i olika storlekar. Från 7- 14 tum.

3 par 2" hjul av äldre och nyare typ.

4 enkla linkontrollhandtag av plast av märket Keil Kraft. Förgasare med nål av samma märke. OS förpackningssett för .35 motorer. 2 st begagnade delvis målade piloter. 1 st 3" SIG ok. 2 st beg. Snapstankflaskor märke Titan.

1 st canopie. Jag har även några handgjorda tungmufflers för ST .35-.60

Även andra tillbehör för linkontroll kan tillverkas mot beställning, om ritning eller detalj bifogas beställningen, som förgasarventuri, förgasare, spinners, tankar, landningsställ, ok, horn mm. Bara du har lite fantasi som jag.

Till 1/5 del av nypriset som verkständer tar för prototyper. Only for you.

ErLINE Mek first uQ



Från SLIS årsmöte

Några av deltagarna på årsmötet. Nedifrån från vänster syns Tobias Lindström, Willy Blom, Niklas Löfroth, Ove Andersson, kassören för Oxelösunds MFK, Erik Björnwall, Göran Olsson, Jan Kossmann och sist men inte minst årets svenske mästare Staffan Ekström.

I år hölls SLIS årsmöte i samband med SM (2000-08-05/06) och blev precis så lyckat som vi hoppats på. Mötet kom igång vid niotiden på kvällen i samband med banketten. Tyvärr innebar det att vi var lite oartiga mot Oxelösunds Modellflygklubb, som ordnat en mycket fin bankett med både förrätt, varmrätt och levande musik.

Samtidigt märktes det tydligt att det fanns mycket viktigt att prata om. Erik Björnwall pratade sig varm för att SM bör gälla som uttagningstävling och styrelsen fick i uppdrag att skriva till SMFF om detta.

En annan mycket viktig fråga, där delar av styrelsen felbedömt läget, var resebidrag till SM- för stuntdomarna. -Ove Andersson berättade att SLIS började med att betala resebidrag på "den gamla goda tiden" då SLIS kassan var full. Idag har kostnaden med att ta fram LINA ökat väsentligt jämfört med tidigare, men alla var överens om att nuvarande kvalitet med färgbilder i båda ändrar på tidningen bör bibehållas.

SLIS har också köpt motorer för ca 10 000: - och i daxläget endast fått sålt en av fyra, vilket också bidragit till sämre ekonomi. Förslag framfördes att höja medlemsavgiften från 100:- till ca 120:- för att därigenom få råd med att även i fortsättningen "sponsra" domarna. Diskussionen ledde så

småningom fram till en kompromiss, där vi beslutade att bibehålla både medlemsavgift och "sponsring" för år 2001, sen överlåter vi till framtida möten att fatta nya beslut om fortsatt "sponsring". I detta sammanhang är det viktigt att framhålla att SLIS inte kan jämföras med vilken annan sponsor som helst. - Om arrangörsklubben för SM kan erhålla sponsring på annat sätt är detta givetvis att föredra!

En annan viktig fråga var den nya "FAI Sporting Code" för F2B, som skiljer sig ganska drastiskt från den gamla genom att manövrerna bedöms sedda från piloten istället som tidigare från domarna. Detta innebär att fyrkantlooping och fyrkantbunt inte längre skall se kvadratiska ut, sett från domarna utan tillåtas luta något så att den övre horisontella delen är något kortare än den nedre. Det man kom fram till på mötet var att "någon" (som visade sig vara Jan Kossmann) borde översätta den nya "Sporting Code" till svenska; ett hästarbete som vi ser fram emot att ta del av.

Som vanligt kom den eviga frågan om hur vi skall popularisera linflyget upp. Alla var rörande överens om att VI MÅSTE SYNAS. -Syns vi inte, så finns vi inte, svårare än så är det faktiskt inte. Samtidigt är det praktiskt svårt att synas så mycket

som vi skulle vilja. Ett bra förslag som kom upp är att linflygarna bör få tillgång till en sida i varje nummer av Modellflygnytt. Ambitionen för den sidan skall inte vara att åstadkomma någon lång, fin tidsödande följetong med vackra bilder såsom kravet tidigare varit för att få vara med i Modellflygnytt. Istället skall man berätta om aktuella händelser, nyheter, etc. på ett enkelt, inte alltför tidsödande men ändå engagerande sätt. Niklas Löfroth pratade med Göran Olsson om detta och man kom fram till att det kunde vara lämpligt att ta upp frågan med Modellflygnytt's redaktionsråd som ett önskemål från linflyget.

-Sen sades det förmodligen en hel del mer saker, men klockan blev mycket och Campingplatsen hotade stänga, så sekreteraren för SLIS var tvungen att lämna sällskapet. -Beslutsprotokoll från årsmötet finns på annan plats.

Det enda som bör nämnas innan vi slutar är att SLIS motorer, ritningar och dekaler visades för samtliga närvarande på SM-banketten. Köplusten resulterade i en såld stuntmotor och ett antal SLIS-dekaler, men ovanligt litet var intresset för de vid det här laget mycket billiga, av SLIS från Flying Models, inköpta ritningarna för försäljning till medlemmarna.

Av Willy Blom



Gamla styrelsen trodde vi! – Nya, tyckte medlemmarna. Fr. v.: Willy, Niklas och Ove.

Verksamhetsberättelse för

SLIS

verksamhetsåret 2000

§1 Styrelsen har under året bestått av:

Ordföranden: Niklas Löfroth

Sekreterare: Willy Blom

Kassör: Ove Andersson

Revisorer har varit Conny Sahlin och Per Stjärnesund.

§2 3 nummer av föreningens medlemsblad LINA har utkommit. Vi tackar Niklas Löfroth som stått för en mycket fin layout och ansvarat för distribution, Lars Roos som varit medansvarig redaktör, samt Ove Andersson som klistrat kuvert.

§3 SLIS har köpt 4 st Discovery Retro till försälning till medlemmarna. Priset är 2.350:-/st inklusive, ljuddämpare, spinner, tank och 2 propellrar.

§4 Vid SM och RM i Semistunt 1999 skänkte SLIS priser för 1.700 kr, samt bidrog med resebidrag till stuntdomare med 2.000 kr.

§5 Antalet SLIS-medlemmar var vid årets slut 124, varav ca 10 från övriga länder (föregående år 118, varav ca 10 från övriga länder)

§6 SLIS behållning vid årets slut var 10.360:- att jämföra med 22.201:- år 1999.

§7 SLIS stadgar har ändrats så att årsmötet alltid hålls i samband med SM i linflyg.

Willy Blom - sekreterare

Limfjords Competition 2000 Aalborg, Denmark June 10-11

Results F2A Speed

Place	Name	Nation	1. flight		2. flight		3. flight		Best
			sec	km/h	sec	km/h	sec	km/h	
1	Carsten S. Jørgensen	DEN	15,59	230,92	12,68	283,91	14,64	245,90	283,91
2	Norbert Schmitz	GER	13,52	266,27	13,85	259,93	12,75	282,35	282,35
3	Niels Lyhne-Hansen	DEN	17,63	204,20	16,45	218,84	0,0	0,0	218,84

F2B Aerobatics

Place	name	nation	1.flight	2. flight	3. flight	Result
1	Kerkko Kehrävuo	FIN	2966	3019	2936	5985
2	Ove Andersson	SWE	2913	2862	2823	5775
3	Steffan Ekström	SWE	2778	2674	2810	5588
4	Lauri Malila	FIN	2728	2588	2808	5536
5	Kai Karma	FIN	2726	2766	2697	5492
6	Erik Björnwall	SWE	2763	2723	2635	5486
7	Aage Wiberg	DEN	2750	2732	2711	5482
8	Leif O. Mortensen	DEN	2646	2596	2586	5242
9	Uffe Olesen	DEN	2556	2658	2518	5214
10	Dan Hune	DEN	2379	2557	2523	5080
11	Henrik Ludwigsen	DEN	2397	2478	2540	5018
12	Alf Lindholm	FIN	2420	2295	2422	4842
13	Calle Fanøe	DEN	2455	2339	2324	4794
14	Tobias Lindström	SWE	1959	2236	1652	4195
15	Ruben Sonne	DEN	1721	1744	0	3465

F2B-B (Novice)

Place	name	nation	1.flight	2. flight	3. flight	Result
1	Ingemar Larsson	SWE	662	739	140	1401
2	H. Leja	GER	503	717	659	1376
3	Johan Larsson	SWE	413	318	462	875
4	Jesper B. Rasmussen	DEN	209	403	0	612
5	Tove Beyer	DEN	28	0	30	58

Good-Year

Pl. name	nation	1. qual	2. qual	1. semi	2. semi	Final
1 Calle Fanøe/ Jesper Rasmussen	DEN	disq	4:23,00	4:32,20	4:26,10	9:04,00
2 Ole Bisgaard/ Leif O. Mortensen	DEN	6:23,30	4:43,80	5:32,90	4:33,30	9:25,30
3 Jørgen Olsen/ Luis Petersen	DEN	4:45,90	44 laps	53 laps	4:40,10	182 laps
4 Allan Korup/ Carsten S. Jørgensen	DEN	5:29,00	4:57,10	4:40,70	dns	
5 Stefan Sjöholm/ Ingemar Larsson	SWE	5:30,70	5:00,00	4:49,70	4:47,70	
6 Sergey Kren/ Grigorijus Orlovas	LTU	5:33,80	5:09,50	disq	5:36,10	
7 Bjørn Hansen/ Jens Geschwendtner	DEN	5:45,30	5:22,20			
8 Ruben Sonne/ Tom Pedersen	DEN	6:53,40	15 laps			
9 Göran Olsson/ Bengt-Olof Samuelsson	SWE	7:12,90	disq			
10 Niels Lyhne-Hansen/ Per Sauerberg	DEN	81 laps	dns			
11 Gintaras Sablinkas/ Nerijus Zukauskas	LTU	36 laps	56 laps			

F2C Teamrace

Pl. name	nation	1. qual	2. qual	3. qual	Final
1 Niels Lyhne-Hansen/ Per Sauerberg	DEN	37 laps	3:44,00	3:31,30	7:04,60
2 Jesper Buth Rasmussen/ Jan Gustafsson	DEN/SWE	4:15,00	4:02,60	3:31,10	7:24,80
3 Kjell Axtilius/ Bengt-Olof Samuelsson	SWE	3:35,50	0 laps	75 laps	0 laps
4 Stefan Sjöholm/ Ingemar Larsson	SWE	3:36,00	3:43,00	3:52,10	
5 Udo Kiel/ Reinhard Lindemann	GER	4:15,75	98 laps	65 laps	
6 Jens Geschwendtner/ Luis Petersen	DEN	5:40,60	5:06,60	disq	
7 Sergey Kren/ Grigorijus Orlovas	LTU	7:36,80	dns	dns	

F2D Combat

Place	Name	Nation	1.r	2.r	3.r	4.r	5.r	6.r	7.r	Wins
1	Igor Tukubayev	UKR	W	W	W	W	W	L	W	6
2	Monique Wakkerman	NED	L	W	W	W	W	W	L	5
3	Vincent Vernecker	GER	W	L	W	W	L			3
4	Jacco de Ridder	NED	W	W	L	L				2
	Igor Milenin	UKR	W	L	W	L				2
	Henning Forbech	DEN	L	W	W	L				2
	Stanislav Chorny	UKR	W	L	W	L				2
8	Loet Wakkerman	NED	L	W	L					1
	Rik Oljive	NED	L	W	L					1
	Gintaras Sablinkas	LTU	W	L	L					1
	Niklas Nilsson	SWE	L	W	L					1
	Ole Bjerager	DEN	W	L	L					1
13	Christian Pedersen	DEN	L	L						0
	Andreas Hoffmann	GER	L	L						0



TÄVLINGSRESULTAT, SM Oxelösund 2000 08 05/06

F2A - SPEED

Plac.	Namn	Klubb	F.O. 1 (km/h)	F.O. 2 (km/h)	F.O. 3 (km/h)	Bästa (km/h)
1	Per Stjärnesund	VMFK	282,6	0	0	282,6
2	Göran Fällgren	OMSK	262,6	261,3	263,6	263,6
3	Ove Kjellberg	Solna	220	0	236,5	236,5

F2B - STUNT

Plac.	Namn	Klubb	F.O. 1	F.O. 2	F.O. 3	Bästa
1	Staffan Ekström	Eslöv	2952	3104	3039	6143
2	Ove Andersson	VMFK	2993	2972	3010	6003
3	Erik Björnwall	RMFK	2885	2989	2992	5981
4	Stefan Lagerqvist	Galax	2650	3091	2851	5942
5	Björn Blom	Red Baron	2805	169	2737	5542
6	Tobias Lindström	Red Baron	2707	2693	2531	5400
7	Lennart Nord	Red Baron	2080	2628	2673	5301
8	Niklas Löfroth	KMFK	2464	2768	2402	5232
9	Jan Kossmann	TMFK	2617	450	2577	5194
10	Willy Blom	Red Baron	2222	2326	2240	4566

SEMISTUNT

Plac.	Namn	Klubb	F.O. 1	F.O. 2	F.O. 3	Bästa
1	Magnus Helje	Galax	1052	1145	1070	2215
2	Rudolf Ross	KMFK	1128	1113	1048	2161
3	Arne Frindal	Lidingö	991	1004	1033	2037
4	Johan Larsson, Jr	VFK	765	799	776	1575
5	Valdemar Falk	UFK	491	447	824	1315

F2C - TEAM-RACING

Plac.	Namn	Klubb	Heat 1	Heat 2	Heat 3	Heat 4	Final
1	B-O Samuelsson Kjell Axtelius	Galax Galax	3.21.6	5.04.0	35 v	3.24.3	6.55.3
2	Ingemar Larsson Stefan Sjöholm	VFK Solna	3.55.7	3.36.2	3.33.	3.29.0	8.13.3
3	Jan Gustavsson Per Stjärnesund	Solna VMFK	3.40.4	3.32.4	Disk	3.23.2	161 v
4	Göran Olsson Mats Bejhem	Solna Galax	4.08.2	84 v	3.33.2	4.02.8	

GOOD YEAR

Plac.	Namn	Klubb	Heat 1	Heat 2	Heat 3	Heat 4	Final
1	Ingemar Larsson Jan Gustavsson	VFK Solna	4.59.2	5.13.0	5.13.6	5.25.0	10.10.1
2	Lennart Nord Stefan Lagerqvist	Red Baron Galax	5.03	4.39	5.36	5.19	10.14.1
3	Göran Olsson Mats Bejhem	Solna Galax	6.12.9	4.39.5	4.32.2	W0	Disk
4	Niklas Karlsson Göran Fällgren	KMFK OMSK	7.34.1	6.36.4	5.30.2	6.51.5	

F2D - COMBAT

Plac.	Namn	Klubb	1	2	3	4	5	Poäng
1	Mats Bejhem	Galax	V	F	V	V	V	35
2	B-Å Fällgren	OMSK	V	V	F	V	F	25
3	Martin Lidén	VFK	F	V	V	F	(V)	16
4	Lennart Nord	Red Baron	V	F	V	F	(F)	13
5	Mattias Blücket	OMSK	V	F	F			7
5	Johan Andersson	KMFK	F	V	F			7
7	Nicklas Karlsson	KMFK	F	F				1



Jan Kossmann bröt Nakken på SM...



Valdemar Falk hade också ny kärra.



Staffan Ekström – SM mästare 2000!

TAVLINGSRESULTAT VÄRKLIPPET/VÄRTÄVLINGEN 2000

F2D COMBAT "VÄRKLIPPET" 13 maj 2000

P	NAMN	KLUBB	1:a omg	2:a omg	3:e omg	4:e omg	5:e omg	Poäng
1	Mats Bejhem	MFK Galax	(2) V	(1) V	(1) V	(1) V	(1) V	40
2	B.Å. Fällgren	OMSK	(3) V	(3) V	(1) F	F (1)	(V)	20
3	Lennart Nord	MFK Red Baron	(1) F	(2) V	(2) V	(1) F	(F)	16
4	Mattias Blücker	OMSK	(1) V	(1) F	(2) F			8
5	Kent Hedberg	Karlskoga MFK	(2) F	(3) F				2
5	Niklas Karlsson	Karlskoga MFK	(3) F	(2) F				2

F2B "VÄRTÄVLINGEN" 14 maj 2000

P	Namn	KLUBB	1:a start	2:a start	3:e start	Totalt
1	Niklas Löfroth	Karlskoga MFK	1759	1884	1701	3643
2	Lennart Nord	MFK Red Baron	1263	1558	1652	3210
3	Jan Kossmann	MFK Gladiatorern	1418	1581	1569	3150
4	Ingemar Karlsson	Vänersborgs MK	1372	1525	1509	3034

SEMISTUNT "VÄRTÄVLINGEN" 14 maj 2000

P	Namn	KLUBB	1:a start	2:a start	3:e start	Totalt
1	Niklas Karlsson	Karlskoga MFK	814	743	864	1678
2	Rudolf Ross	Karlskoga MFK	675	833	751	1584
3	Ingemar Larsson	Vänersborgs MK	677	644	697	1374
4	Johan Larsson	J Vänersborgs MK	529	348	426	955
5	Mats Hall	Uppsala FK	383	0	411	794
6	Valdemar Falk	Uppsala FK	239	327	355	682

JUNIOR SEMISTUNT 14 maj 2000

P	Namn	KLUBB	1:a start	2:a start	3:e start	Totalt
1	Johan Larsson	J Vänersborgs MK	529	348	426	955

Poäng i Semistuntpokalen: 20 poäng

Resultat Oxelöpokalen 2000-06-03

F2D Combat

Plac.	Tävlande	Klubb	Omg 1	Omg 2	Omg 3	omg 4	omg 5	omg 6	Poäng
1.	Niklas Nilsson	Red Baron	V	v	v	v	v		35
2.	Mats Bejhem	Galax	V	V	V	V	F	F	30
3.	Bengt-Åke Fällgren	OMSK	F	V	V	F			16
4.	Niklas Karlsson	KMFK	V	F	F				8
5.	Martin Lidén	VMFK	F	F					2
5.	Lennart Nord	Red Baron	F	F					2

F2A Speed

Plac.	Tävlande	Klubb	Omg 1	Omg 2	Omg 3	Bästa
1.	Per Stjärnesund	VMFK	278.09	25.44	-----	278.09
2.	Göran Fällgren	OMSK	-----	251.57	-----	251.57

Good Year

Plac.	Tävlande	Klubb	Final
1.	Göran Olsson	Solna MSK	139 varv
	Mats Bejhem	Galax	
2.	Lennart Nord	Red Baron	111 varv
	Nicklas Nilsson	Red Baron	Disk.



Jett/GMA 60S RE

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

Jett/GMA 60S RE
Specifications and Prices:

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

For More Information Contact:

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

Material till LINA

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

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

Niklas Löfroth

Vårtävlingen

Karlskoga, söndag 14 maj

Ett otroligt fint och varmt väder med lagom vind fick Karlskoga klubben äntligen bjuda sina tävlande på. Totalt hade tio anmäلت sig – fyra till F2B och sex till Semistunt.

F2B

Ingemar Karlsson flög i år med sin andra (blå) Impact. Cardinalen var då fortfarande oflugen. Han flög jämnt och bra men kunde inte rå på Jan Kossmann. Jan hade tränat in F2B programmet och detta blev hans premiärtävling i F2B. Jan har utvecklats mycket på bara ett år och knep här tredjeplatsen med 3 150 p. Lennart Nord som flugit F2B vid flera tillfällen under de senaste åren är en allroundflygare av rang. Rutin och skicklighet gav en andraplats som resultat. Med tanke på hans, i stuntsammanhang lilla kärra, så är prestationen imponerande, 3 210 p! Med en välflygande Cardinal lyckades undertecknad att knipa segern och vandringspriset för tredje gången. Slutpoängen blev 3 643 p.

Semistunt

Den stora överraskningen var att Uppsala-gänget, Mats Hall och Valdemar Falk hade anmäلت sig till tävlingen! Niklas Karlsson, Karlskoga tog hem segern tätt följd av Rudolf Ross och Ingemar Larsson. På den nedre halvan hittar vi junioren Johan Larsson, Mats Hall och Valdemar Falk.

Niklas Löfroth

Jan Kossmann assisterar Löfroths start.



Jan kossmann i stilstudie. Jan knep tredjeplatsen i sin första F2B-tävling.



Löfroth i startögonblicket.



Löfroths Cardinal fångad i planflykten.



Rudolf Ross som nyligen fyllt 70 år (grattis!) grillade korv.



Rudolfs kärra Röde Rudolf med OS40 FP.



Niklas Startar, Lennart assisterar.



I depån förbereder Niklas och Jan.



Mats Hall från Uppsala flög Nobler.



Niklas Löfroths Cardinal i depån.



Niklas Karlssons Gieseke Nobler.



Ingemar Karlssons Impact/ST60.



Kossmanns modifierade Phantom Lord.



Stalker 40 i nosen på Jans Phantom Lord.



Kommande linflygaren Ludwig Löfroth, 6 år flög mellan tävlingsomgångarna. Modellen är en SIG Akromaster med OS 15. Vingen är klädd med Polyspan.



"WINDMILL 2000", Trelleborgs MFK.

WMC-2000 deltagarna samlade, idel kända ansikten; Erling, Kauko, Lars, Ove, Erik och Staffan.

Fem ärrade och seriösa gladiatorer (stuntpiloter...) mötte upp lördagen den 17:e juni för att göra ett allvarligt försök att få med sig den "åtråvärda" möllan hem. Platsen var TMFK:s klubb-fält som vanligt, med nyklippt gräsmatta, lagom varmt, solsken och nordvästlig vind 3-7 m/s. Med det upplägget kunde det bara bli en lyckad dag! Nja, solen låg förstås mitt i skärningspunkterna hela tiden. Men man kan ju inte få allt!

Tyvärre hade vi inte lyckats engagera mer än en domare (tack Erling!) men vad gör man när ingen kan vill eller vågar? Men eftersom alla tycktes acceptera denna situation kördes tävlingen som lite pretentiöst kunde betraktas som ett "genrep" inför VM, F2B-laget var ju på plats, liksom.

Nu ska jag inte trötta ut er värderade läsare med ett referat manöver för manöver (det skulle jag inte klara av iallafall) men lite allmänna kommentarer kan väl vara intressanta, om inte annat så för att visa att även "F2B-folket" är helt mänskliga fast lite knasigare förstås!

Stå där och snurra runt och göra samma omöjliga manövrer gång på gång... Men roligt är det! Och när det drar ihop sig till tävlingsstart känner man sig allt ganska "laddad" fortfarande efter alla dessa år som de flesta av oss har hållit på.

F2B-laget var som sagt på plats och flög bra

fast lite försiktigt tyckte jag. Men så stod jag inte heller på domarplats hela tiden. Alla råkade vi ut för små malörer (inte Ove) .(Se "mänskliga stuntflygare" i förra stycket!) Från Staffans Impact hördes vibrationer som inte skulle finnas där, orsaken var ett lossnat kåpfäste. Det blev till att flyga utan motorkåpan resten av tävlingen.

Erik råkade ut för ett par rejäla linslack men redde naturligtvis upp det hela. Fast poängsättningen blev väl lite lägre i den manövern förstås. Jag och Kauko drog till sig uppmärksamheten på annat sätt, jag lyckades med bravaden att i första flygningen gå direkt från trianglarna till stående åttorna så det blev ett rejält poängbortfall. I flygning 2 tog soppan slut mitt i fyrklövern med missade poäng som följd. Orsaken till motorstoppet kan ha varit ett par % mer olja i soppan än vanligt och då måste man ju fylla i mera i tanken. Dålig precision i blandningen kanske? (Jag blandar själv så ingen har man att skylla på.) Stackars Kauko fick inte till en enda komplett flygning, trubbel med motorinställning (OS 40 FSR) och slangbrott inuti klunktanken gjorde att det mest blev till att meka hela tiden.

En av oss hade inga problem alls och det var Ove med gamla pålitliga Super Tigre G21/46 och delbara Aros'en (Tillverkn. år 1991) "Den är lite tyngre än mina "hela modeller", sa Ove, "man får ta det lite lugnt i sista hörnet i timglasaset, annars stallar

den och sjunker en halvmeter innan den orkar masa sig vidare"!

Erik hade efter många om och men bestämt sig för att gamle "Grälle" med Jett 61 och pipa fick bli VM-vapnet. 46-kärra med 61 motor borde inte ha problem med orken. "Den här flyger bättre än min nyaste", påstod Erik.

Undertecknad flyger fortfarande gamla Patternmaster! (När ska den nya bli klar egentligen?) Tvåkiloskärra, ST 60 ABC, Rev-Up 13/6 prop och 5% nitro är ett sätt att överleva. Kanske lite "low tech" i mångas ögon, men säga vad man vill; pålitligt är det åtminstone! Pulls like a truck! Och inte drar den armen ur led heller, om nu någon skulle undra!

Tävlingen avslutades med sedvanlig avtackning och prisutdelning, varvid årets "skrot-skulptur" överräcktes till Ove Andersson, VFK, en värdig vinnare.

Trelleborgs MFK tackar för visat intresse-tävlande, domare, poängräknare Jonny G., samt publik. (Hej Henrik T. i Borås, kul att du tittade hit!)

Tja, ni som inte var här kan ångra er, men nästa år får ni chansen igen, "Windmill 2001" nån gång i juni !!
Välkomna då!

För TMFK/ Lars R.

RESULTAT WMC 2000:

1. Ove Andersson	VFK	1857p
2. Staffan Ekström	Eslövs MFK	1790p
3. Lars Roos	TMFK	1781p
4. Erik Björnwall	TMFK(just det!)	1714p
5. Kauko Kainulainen	AKMG	573p



Erik Björnwalls Grälle-Kestrel med Jett 61:an.

Brev

Pure Fire

Hej Niklas

Valle tyckte att jag skulle skicka någon rad om Pure Fire för eventuell publicering. Pure Fire är ett hoplock av diverse andra modeller. Vingprofilen kommer från TP, kroppen är en modifierad Röde Rudolf plank och staben är en UFK special. Allt-hop drivs av en GP 42:a. Vingen är av plankad foam, klädd med papper. Modellen är målad svart med flammor i plastfilm och med ett par lager klarlack över. I skrivande stund väntar den på linor och handtag. ■

John Strandgård

john.strandgard.o607@student.uu.se



I nosen sitter en GP .42.



John Strandgård flög kärnan utom tävlan under SM i Oxelösund. Motorn gick mycket tyst och fint och kärnan verkade uppföra sig väl i luften.



TIRED OF PAYING \$1.29 FOR 6 SCREWS?

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



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

Micro Fasteners

800-892-6917

110 Hillcrest Road

908-806-4050

Flemington, NJ 08822

fax 908-788-2607

e-mail microf@blast.net

Internet http://microfasteners.com



Bildkavalkad på Valdemar Falks Trivial Pursuit. Snygg och lätt kärra. Demonterbar sprygelvinge. Moki .51 i nosen. Motorkåpan har Valle gjutit själv i glasfiber.

