

LINVA

nr 3-01



Motorrecension:
Stalker 46 SE

Ritning:
Valkyrie



Lars Roos:
Patternmaster 2000

Valdemar Falk:
Brodak's Profile Cardinal





Norskt på Västkusträffen!



Clamer Meltzer flög sin något modifierade Cardinal till en fjärdeplats på Västkusträffen. Stalker i nosen, mycket välbyggd och lätt.



Harry Kolberg hade om jag minns rätt en ST46 i sin klassiska kärra - öppen cockpit och upprätt monterad motor.



Ingolf Steffensen hade en mycket snygg byggsatsbyggd SV11 som stuntvapen.

FOTO: Ingemar Larsson.

LINA

COMBAT • GOOD-YEAR • SPEED
STUNT • TEAM RACE

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

Lina utkommer med 4 nummer per år. Ansvaret att sätta samman tidningen delas av Lars Roos och Niklas Löfroth. Bidrag till innehållet emottages tacksamt av redaktionen! Ingen censur eller förkortning av inkomna bidrag utan bidragsgivarens tillstånd. 1 års medlemskap inom Sverige kostar 100,-, övriga Norden och Europa 130,- samt Övriga världen 140,-. Pengarna sätts in på Pg 96 34 51-0.



SLIS Websida OBS! ny länk:

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

Ordförande/redaktör, tryck och distribution:

Niklas Löfroth
Fogdegatan 13 B, 654 62 Karlstad
054-18 95 15
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!

Hur har ni det ute i landet? Byggs det något inför nästa säsong? Har du inte kommit igång med något nytt projekt kanske den här tidningen kan tjäna som inspirationskälla! Skribenter i detta nummer som förtjänar att omnämnas lite extra är Valdemar Falk, Ingemar Larsson, Alf Lindholm, Ingolf Steffensen och Lars Roos. Tack för all hjälp! Det är svårt att få ihop tillräckligt med material till ens 3 nummer per år. Kom ihåg att det som läses i Lina kommer från er medlemmar. En liten uppmaning alltså att sända in mer material till redaktionen...

Kommande säsong har vi ett VM i Sebnitz i Tyskland den 14-19 juli att se fram emot. Sveriges landslag i F2B består av Ove Andersson, Staffan Ekström och Erik Björnwall. Som vanligt



Ingemar Larsson var vänlig nog att låna ut en av hans välanvända stuntkärror, då min Cardinal tappade yttervingen i buntarna på Västkustträffen i höstas.

är man ju sugen på att åka med som supporter. Får se hur det blir med det.

Västkustträffen i höstas var extra rolig då ett helt gäng norska stuntgutter dök upp. Clamer Melzer, Harry Kolberg och Ingolf Steffensen hade alla snygga och välflygande modeller med sig. Jag hoppas verkligen att vi snart får se dem på en svensk tävling igen.

God Jul & Gott Nytt År!

Niklas Löfroth, Karlskoga MFK

INNEHÅLL I DETTA NUMMER:

- **Gjuta motorkåpor i glasfiber** av Valdemar Falk 4-5
- **Diverse tävlingsresultat** 6-7
- **Brodaks profile Cardinal** av Valdemar Falk 8-9
- **Motorrecension: Stalker 46SE** av Valdemar Falk 10-11
- **Semistuntcupen 2001** av Ingemar Larsson 12
- **Köp SLIS Discovery Retro** av Willy Blom 13
- **Västkustträffen 2001** av Ingemar Larsson 14-15
- **Ritning: Valkyrie** från Stunt News 16-17
- **Patternmaster 2000** av Lars Roos 18-21
- **Finska tävlingsresultat 2001** av Alf Lindholm 22
- **Byggtips** av Lars Roos och Ingolf Steffensen 23
- **Vänersborgspokalen 2001** av Ingemar Larsson 24
- **British Nats** av Ingemar Larsson 25-27
- **Bilder** av Lars Roos och Ingolf Steffensen 28

Omslagsbild: Lars Roos har byggt två Patternmaster på samma gång! På omslaget är hans egen (ST60). Tvillingen finns numera hos sin nya ägare Alf Eskilssoni Kungsbacka.



Nos med kåpa av glasfiber på min Trivial Pursuit.



Den färdiga kåpan har passats till för nosen och målats.

Gjuta motorkåpor i glasfiber

Att göra en motorkåpa i glasfiber kan vara ett bra alternativ till en kåpa i trä. I denna artikel tänkte jag berätta om hur jag gör kåpan till Trivial Pursuit.

Om man bara ska göra en modell och en kåpa är det väl en smaksak om det är värt besväret att göra en gjutform och kladda med epoxi. Men jag tycker fördelarna med en glasfiberkåpa kan försvara det extra arbetet. Vilka är då fördelarna med en kompositkåpa? De viktigaste skälen tycker jag är:

1. De drar inte åt sig en massa soppa och ruttar med tiden och är lättare att hålla ren.
2. Man får mer volym i motorrummet, då väggjockleken är mindre
3. Om man slår sönder kåpan kan man lätt göra en exakt kopia.
4. Det ser proffsigt ut? (Ett mindre sakligt skäl, jag vet)

Att gjuta en kåpa

Till detta behövs: En gjutform, Glasfiberväv 70 och 25gr, Gjutepoxy, Släppmedel + div. småprylar. Eftersom Epoxi kan vara allergiframkallande och hälsovådligt i allmänhet ska man använda gummihandskar och se till att man har god ventilation.

Först måste formen behandlas med släppmedel och poleras. Jag tycker att SibaGeigys släppmedel QZ5111 fungerar bäst. Det består av vax upplöst i lättbensin.

Sedan klipper man till lämpliga bitar av glasfiberväv. I den här kåpan använde jag 4 lager 70gr väv och ett lager 25gr väv. Det är enklast att dela upp glasfibern i bitar för sidan och en för botten. På det sättet kan man lägga i bit för bit. En mall för sidobitarna kan vara bra att ha. Man får prova sig fram till vilken form som passar bäst. En bra egenskap hos glasfiberväv är att den går att töja lite i diagonalriktningen så man kan justera bitens form lite för att få bättre passform. Biten i mitten är bara en remsa c:a 55mm bred så till den behövs ingen mall.

Gjutepoxit blandas så noga som möjligt. Ett bra sätt är att använda en våg. Ställ på burken du vill blanda i, tarera, håll i bas, läs av vikten, multiplicera med blandningsförhållandet och håll i härdare tills rätt totalvikt uppnås.

Först lägger man i 25gr väven, börja med mittremsan. Epoxit läggs på med en pensel. Man får pensla försiktigt och trycka dit epoxin så man inte drar runt väven. Var noga med att inte göra några luftbubblor. I det första lagret kan man gärna ha rätt mycket epoxi, det suggs upp i nästa lager och gör



Material för att göra en glasfiberkåpa.



Våg och miniräknare, för att få perfekt blandning av epoxit.

det lättare att placera dessa. Innan lager två läggs på plats lägger jag lite glasfiberoving runt luftintaget och i fram kanten. Detta hjälper till att trycka ut väven ordentligt i de skarpa hörnen. Lägg på resterande lager av väv ett i taget. Man bör använda så lite epoxi som möjligt men det skall ändå vara så mycket att det inte blir luftbubblor.

När alla lager är ilagda, kontrollerar man att det inte blivit några onödiga luftbubblor och låter epoxit härda i 24 timmar.

Sedan är det bara att skära och slipa till kåpan så den passar på modellen. En Dremel med slipstift kan vara bra hjälp då man tar upp håll för kylluft mm. För att hålla kåpan på rätt plats kan det vara bra att göra en lite sarg av furulister på kroppen, annars kan kåpan lätt svikta in då den utsätts för tryck. Jag har fäst kåpan med ett stift i framkant och en skruv i bak ändan. Min kåpa har ett spant längst bak av kretskortspast. Det finns en fördel att göra spant och fästen av aluminium eller plast nämligen att kåpan blir helt okänslig för soppa. Man kan för övrigt diska ren den under rinnande vatten om det är mycket skitigt.

Hur gör man då en gjutform?

Först måste man tillverka en plugg med den form man vill att kåpan skall ha. Punktlimma fast ett par lämpliga klossar i nosen på den nya modellen och forma till rätt utseende. Pluggen lackas och målas sedan så den får en blank yta. För att få en kant/sarg på formen monterade jag pluggen på en träskiva som var målade på samma sätt som pluggen. Efter ytbehandlingen av pluggen skall den behandlas med släppmedel. Lägg på 4 lager och polera men en mjuk trasa mel-

lan lagren. Nu kan man lägga på glasfiberväven. Börja med ett lager 25grams innerst. I kanterna mellan pluggen och skivan lägger man glas- eller kolfiberoving för att få till ett skarpt hörn. Om man vill vara säker på att inte få några luftbubblor i formen, kan man lägga på det första lagret glasfiber och sedan låta det härda c:a 1 timme innan man lägger på de resterande lagren. Det andra lagret kan vara av tjockare väv, c:a 70gr/m². Efter detta lager kan man gärna bygga vidare med grov glasfiber väv 150-200gr/m². Jag har gjort mina formar med många lager väv godstjockleken är minst 2mm. När allt har härdats bryter man försiktigt loss formen från pluggen. Om man tycker formen blev för sladdrig lägger man bara på några extra lager senare. Det går naturligtvis också att styva upp formen med trälistor eller liknande.

Bra att tänka på

Först och främst använd skyddshandskar när du jobbar med epoxi. En bra yta på plugg och gjutform gör det lättare att lossa delarna från varandra. Släppmedlet är bra men det kan sitta rätt bra ändå. En varning för vattenbaserade släppmedel, det jag använt fungerade inte alls bra.

När man gör pluggen och formen bör man tänka på att man inte har negativa släppvinklar, så att kåpan går att dra ur formen.

Det kan behövas några gjutningar innan man blir helt nöjd, men det är ju lätt att göra flera kåpor och prova sig fram till rätt mängd material. För rätt styrka och vikt.

Lycka till med din kåpa!

Valle Falk 018-515731
vallefalk@hotmail.com



En pappersmall kan vara bra för att få rätt form på bitarna till kåpans sida.



Alla lager är ilagda, nu är det bara att vänta på att epoxit skall härda. När epoxit är härdad kan kåpan tas ur formen. Det kan behövas lite mildt våld och en del lirande. Var försiktig så du inte knäcker kåpan.



Den färdiga kåpan är uttagen ur formen och renskuren.

Resultat från Vänersborgspokalen 1 sep 2001.**Arrangör: P-36 Vänersborgs Modellklubb****Semistunt:**

1. Ingemar Larsson	Vänersborgs MK	825	898	937	1835
2. Rudolf Ross	Karlskoga MFK	860	901	915	1816
3. Martin Lidén	Vänersborgs MK	523	884	919	1803
4. John Strandgård	Uppsala FK	785	863	917	1780
5. Valdemar Falk	Uppsala FK	749	812	878	1690
6. Ingemar Karlsson	Vänersborgs MK	551	799	840	1639
7. Johan Larsson	Vänersborgs MK	773	798	811	1609 J
8. Flemming Göransson	Vårgårda RFK	652	741	830	1571
9. Gunnar Göransson	Vårgårda RFK	552	475	560	1112
10. Andreas Göransson	Vårgårda RFK	403	462	621	1083 J
11. Jimmy Dahlgren	Vänersborgs MK	340	247	475	815 J
12. Jesper Petersson	Vänersborgs MK	307	99	362	669 J
13. David Norberg	Vänersborgs MK	303	305	304	609 J

Semistunt junior:

1. Johan Larsson	Vänersborgs MK	1609
2. Andreas Göransson	Vårgårda RFK	1083
3. Jimmy Dahlgren	Vänersborgs MK	815
4. Jesper Petersson	Vänersborgs MK	669
5. David Norberg	Vänersborgs MK	609

Resultat från Vänersborgspokalen 13 okt 2001.

F2D Combat:	1	2	3	4	5
1. Martin Lidén	V	V	V	V	V
Vänersborgs MK	1 (240)	1 (240)	1 (540)	1 (380)	1* (180)
2. Johan Larsson	F	V	V	F	V
Vänersborgs MK	2 (-156)	2 (152)	2 (540)	1 (206)	f-o (wo)
3. Ingemar Larsson	V	V	F	F	F
Vänersborgs MK	3 (286)	3 (352)	2 (250)	2* (60)	f-o (-)
4. Andreas Göransson	V	F	F		
Vårgårda RFK	(-148)	3 (136)	1 (186)		
5. Flemming Göransson	F	F			
Vårgårda RFK	1 (-48)	2 (0)			
5. Gunnar Göransson	F	F			
Vårgårda RFK	3 (-38)	1 (-148)			

RM Slow Combat:	1	2	3	4	5
1. Ingemar Larsson	V	V	V	V	V
Vänersborgs MK	1 (432)	1 (160)	2 (202)	1 (340)	1* (340)
2. Johan Larsson	V	F	V	F	V
Vänersborgs MK	2 (240)	2 (286)	1 (240)	1 (226)	f-o (340)
3. Martin Lidén	V	V	F	F	F
Vänersborgs MK	3 (240)	3 (292)	1 (160)2*	(284)	f-o (144)
4. Andreas Göransson	F	V	F		
Vårgårda RFK	3 (8)	2 (340)	2 (-104)		
5. Flemming Göransson	F	F			
Vårgårda RFK	1 (-82)	3 (210)			
5. Gunnar Göransson	F	F			
Vårgårda RFK	2 (-116)	1 (-174)			

Resultat Västkusträffen 2001-09-22**F2B Stunt:**

Namn	Klubb	1	2	3	2 bästa
Ove Andersson	Västerås MFS	2006	2085	2134	4219 p
Erik Björnwall	Trelleborgs MFK	1920	1990	2126	4116 p
Staffan Ekström	Eslövs FK	1866	1956	2017	3973 p
Clamer Meltzer	Norge	1699	1780	1891	3671 p
Harry Kolberg	Norge	1516	1628	1676	3304 p
Niklas Löfroth	Karlskoga MFK	0	1390	1656	3046 p
Ingemar Karlsson	Vänersborgs MK	1271	1493	1532	3025 p
Ingolf Steffensen	Norge	1305	1416	169	2721 p

Semistunt:

Namn	Klubb	1	2	3	2 bästa
Martin Lidén	Vänersborgs MK	930	900	938	1868 p
Rudolf Ross	Karlskoga MFK	903	888	893	1796 p
Ingemar Larsson	Vänersborgs MK	856	843	847	1703 p
Johan Larsson	Vänersborgs MK	746	774	829	1603 p
Flemming Göransson	Vårgårda RFK	697	591	793	1490 p
Gunnar Göransson	Vårgårda RFK	363	588	686	1274 p
Jimmy Dahlgren	Vänersborgs MK	449	501	486	987 p
Andreas Göransson	Vårgårda RFK	322	166	568	890 p
Jesper Peterson	Vänersborgs MK	171	295	455	750 p
Daniel Sejbjerg	Karlskoga MFK	285	364	372	736 p
Björn Carlsson	Tidaholms MFK	104	480	126	606 p

Semistunt junior:

Namn	Klubb	Poäng
Johan Larsson	Vänersborgs MK	1603 p
Jimmy Dahlgren	Vänersborgs MK	987 p
Andreas Göransson	Vårgårda RFK	890 p
Jesper Peterson	Vänersborgs MK	750 p
Daniel Sejbjerg	Karlskoga MFK	736 p
Björn Carlsson	Tidaholms MFK	606 p

Resultat Oxelöpokalen 18 sep 2001**F2D Combat**

Pl. Deltagare	Klubb	1	2	3	4	5	6	Poäng
1. Håkan Östman	U-Väsby	F	V	V	V	V		35p
2. Johan Andrsson	KMFK	V	V	V	V	F	F	30p
3. Niklas Karlsson	KMFK	V	F	V	F			16p
4. Mattias Blückert	OMSK	F	V	V	F			13p
5. B-Å Fällgren	OMSK	F	V	F				7p
5. Lennart Nord	Red Baron	V	F	F				7p
5. Mats Bejhem	Galax	V	F	F				7p
8. Mikael Sjölund	Red Baron	F	F					0p

F2A Speed

Pl. Deltagare	Klubb	1	2	3	Bästa
1. Ove Kjellberg	Solna	0	0	0	0
2. Göran Fällgren	OMSK	0	0	0	0

F2A ingen vann, båda fick modell haveri.

Good-Year och F2C inställt p g a för få anmälningar.

Resultat Galax Open 9 september 2001

Gäller som DM 2001 för SLM i F2B och F2D

Tävlingsplats: SLM:s Linflygfält, Tullinge. Arrangör: MFK Galax

Resultat Speed F2A

Pl. Deltagare	Klubb	Omgång 1	Omgång 2	Omgång 3
1. Per Stjärnesund	Västerås MFK	273.97	272.93	---
2. Göran Fällgren	Oxelösunds MFK	---	192.72	---

Resultat Stunt F2B

Pl. Deltagare	Klubb	Omg 1	Omg 2	Omg 3	Summa
1. Lennart Nord	MFK Red Baron	1813	1416	---	3229
2. Tobias Lindström	MFK Red Baron	518	1018	---	1536
3. Jan Kossman	Gladiatorerna	---	1293	---	1293

Resultat Semi Stunt

Pl. Deltagare	Klubb	Omg 1	Omg 2	Omg 3	Summa
1. Johan Strandgård	Uppsala MFK	653	726	643	1379
2. Arne Frinndal	Lidingö	601	469	679	1280
3. Valdemar Falk	Uppsala MFK	647	525	500	1172
4. Johan Larsson	Vänersborgs MK	---	388	371	759
5. Gustaf Odh	MFK Red Baron	160	215	179	394

Resultat Semi Stunt Jr.

Pl. Deltagare	Klubb	Summa
1. Johan Larsson	Vänersborgs MK	759
2. Gustaf Odh	MFK Red Baron	394

Team Racing F2C

Gemensamt beslut att ställa in F2C i årets Galax Open p g a hård blåst.

Resultat Good-Year

Pl. Deltagare	Klubb	Heat 1	Heat 2	Final
1. Lennart Nord	MFK Red Baron	4.19.6	---	9.01.7
Gösta Bengtsar	MFK Red Baron			
2. Ingemar Larsson	Vänersborg MFK	5.22.6	---	11.19.0
Jan Gustavsson	Solna MSK			
3. Ronny Karlsson	Solna MSK	50	6.24.0	7.17.7
Jan Kossman	Gladiatorerna			66 v.
4. Göran Olsson	Solna MSK	5.55.3	41 v.	
Mats Bejhem	MFK Galax			

Resultat Combat F2D

Pl. Deltagare	Klubb	1	2	3	4	5
1. Mikael Sjölund	MFK Red Baron	V3	F4	V9	V10	V11
2. Lennart Nord	MFK Red Baron	V2	V6	V8	F10	F11
3. Niklas Karlsson	Karlskoga MFK	F2	V4	V7	F9	
4. B-Å Fällgren	Oxelösunds MFK	F3	V5	F8		
4. Mats Bejhem	MFK Galax	V1	F6	F7		
6. Håkan Östman	Upplands Väsby	F1	F5			

Distriktsmästare SLM F2B: Lennart Nord, MFK Red Baron

F2D: Mikael Sjölund, MFK Red Baron

Resultat F2C British Nats 2001

Plac	Namn	Heat 1	Heat 2	Semi 1	Semi 2	Final
1	Larsson/Gustafsson	3.38.2	92 v	52 v	3.21.5	7.19
2	Fitzgerald/Thomason	3.39.3	3.44.0	3.24.7	3.32.2	7.45
3	Ross/Turner	3.15.4	34 v	3.22.5	3.17.9	DQ
4	Langworth/Campbell	30 v	3.38.4	DQ	3.26.8	
5	Heaton/Broadhead	3.48.9	3.18.2	3.36.6	3.28.7	
6	Fry/Whorton	63 v	3.28.5	4.14.4	3.38.0	
7	Miles/Yeldham	44 v	3.38.3	3.38.5	5.30.7	
8	Tribe/Bollen	3.49.9	4.20.4	3.45.5	3.41.8	
9	Barker/Tompkins	4.04.1	3.51.6	3.45.4	3.52.5	
10	Smith/Brown	3.21.1	3.25.6	63 v	87 v	
11	Walker/Pear	65 v	4.03.8		1 v	
12	Hill/Metcalf	96 v	3.53.5			
13	Jones/Jones	4.14.4	77 v			
14	Sharp/North	4.41.4	4.23.8			
15	Holmes/Robson	78 v	54 v			
16	McPeake/Hall	DQ	1 v			

F2D COMBAT "KGA-MÄSTAREN" 15 september 2001

NAMN	KLUBB	1:a	2:a	3:e	4:e	5:e	6:e	Poäng
B.Å. Fällgren	OMSK	(2) F	(2) V	(1) V	(1) V 1	(1) V 2	(1) V 3	40
Niklas Karlsson	KMFK	(1) V	(3) V	(1) F	(1) F 2	()		20
Johan Andersson	KMFK	(2) V	(1) V	(1) F 1	(1) F 3	()		16
Lennart Nord	Red Baron	F (1)	(3) F					3
Mikael Sjölund	J Red Baron	(1) F	(2) F					3

AEROPRODUCTS

"WORLD CLASS STUNT PRODUCTS"

Randy Smith

1880 Scenic Hwy
 Snellville, GA 30278
 Precision Stunt Engines (Stock & Reworked)
 Stuntcraft Foam Wings, Stabs & Other Components (770) 979-2035 Voice
 Bolly Props & Pipes, Complete Line (770) 985-5085 Fax &
 Custom Kits, Old Time, Nostalgia & Modern Order Line
 Plans, Mufflers, Aluminum Gear, Hardware, etc.

SEND \$3.00 FOR CATALOG & PRICE LIST

Landslagsligan F2C 2001

Lag	Linflygets Dag	Solnas Pokal	Sebnitz, Tyskland	Aalborg, Danmark	SM	Landres, Frankrike	Västerås Tävligen	British Nats England	Medeltid i heat	Placering / poäng
Samuelsson/ Axtilius	9 p	6 p	6 p	4 p	12 p	-	9 p	-	3.30	1. 36 poäng
<i>Klubb: Galax</i>										
Gustafsson/ Stjärnesund	6 p	9 p	-	3 p	8 p	-	6 p	-	3.36	2. 29 poäng
<i>Klubb: Solna/ Västerås</i>										
Sjöholm/ Larsson	4 p	4 p	-	6 p	5 p	-	4 p	-	3.38	3. 19 poäng
<i>Klubb: Solna/ Vänersborg</i>										
Larsson/ Gustafsson	-	-	2 p	-	-	0 p	-	9 p	3.28	4. 11 poäng
<i>Klubb: Vänersborg/ Solna</i>										
Olsson/ Bejhem	-	-	-	-	3 p	-	-	-	3.46	5. 3 poäng
<i>Klubb: Solna/ Galax</i>										
Fällgren/ Fällgren	-	-	-	-	2 p	-	-	-	4.14	6. 2 poäng
<i>Oxelösund</i>										
Poängberäkning:	9 - 6 - 4 - 3 - 2 - 1		12 - 8 - 5 - 3 - 2 - 1		4 bästa					resultat räkn.
			(vid SM)							



Design test: Brodak's PROFILE CARDINAL

Så dök den upp äntligen! En profilvariant av Cardinal som byggsats från Brodak's i USA. Jag hade väntat på att få se en ritning ända sedan Windys prototyp var med på bild i Stunt News. Ringde en kväll till USA, jodå det skulle gå bra att bara köpa en ritning. Det är en bra sak med Brodak att dom gärna säljer lösa ritningar och inte bara vill kränga så många byggsatser som möjligt.

Under sensommaren gick jag och funderade och planerade vinterns bygge. Jag ville bygga en modell i första hand tänkt för tävling. Inga kompromisser, men ändå inte göra allt för avancerat. Det visade sig också att det inte bara var jag som gillade tanken på en Cardinal som modell till den kommande säsongen. Johny och Mats var också intresserade. Så en dag efter jobbet for vi upp och köpte virke till fem modeller hos PeAs Rotorblad.

Motorval

En detalj saknades för mig då jag inte ägde någon lämplig motor i 40 storlek. Valet föll ganska lätt på Stalker 46SE. 46:an bygger på 40:ans hus, så det kändes bra att ta den

lite större effekten för säkerhets skull. Jag slängde ut en fråga om motorvalet på RCO:s linsida. Fick både positiva och negativa svar. Intressant att det finns så många olika åsikter om hur man "ska" flyga stunt. Jag fick bl. a. veta att motorn kräver mycket inkörning, vilket också bevisades senare.

Bygge

Under hösten byggdes det intensivt i UFK:s bygglokal. Min modell blev klar lagom till jul. Johny som byggde två parallellt blev klar med sin första ett par veckor senare. Konstruktionen är vad jag skulle vilja kalla standard rakt igenom hela modellen. Torsionsnäsa i 1,5 mm balsa men ingen webb, vilket inte verkar behövas på en så tjock vinge. Jag var lite skeptisk till om det skulle bli tillräckligt styvt, men efter att klädseln kom på så är det stadigt. Kroppen består av ett 12 mm flak med plywood på bägge sidor i nosen. Oket är 4" med kullager, tillverkat i 3 mm dural. I original är bakre stötstängens av pianotråd, men ersattes av kolfiberrör istället. Kolfiberröret är mycket styvare och dessutom lättare än pianotråden så det var inget att fundera över.

Trots att jag tänkt ändra så lite som möjligt, blev det en del ändringar för att göra modellen mer fältmässig och lätt-trimmad. Sporen gjordes löstagbar på ryskt vis, (har funnits beskrivet i LINA) och kroppen kapades efter stabben och fick bli till ett helt sidroder som kan justeras. Tippviktbox och justerbara leadouter fanns redan enligt ritningen. Ytter och innervingen är ritad lika lång på ritningen. Detta ändrades så att innervingen blev 2 cm längre utan att totala spännvidden ändrades. Detta borde leda till att det krävs mindre tippvikt än i original. I övrigt byggdes modellerna enligt ritning.

Tanken löddes av 0,2 mm mässingsplåt med en volym av 127 cc. Ett par vinklar med spår för skruvarna av tjockare mässingsplåt gör att det är lätt att justera tankhöjden.

Landningsstället är tänkt att vara av 3mm pianotråd. Vi köpte dural-ställ från Stuka Stunt Works istället. Det är kanske lite dyrt att ta dessa från USA men det är ibland svårt att få tag i bra material att göra ställen av själv. Originalen har fina kåpor till hjulen men den idén sågade vi för att spara vikt och vinna fältmässighet. Hjulen är av hård skumplast, sådan som nuförtiden följer med



färdigbyggda RC-modeller. Dom går ofta att köpa som "reservdel" och är mycket lätta. Kroppen lackades och kläddes med ett lager japanpapper för att öka styrkan. Vinge, stabbe och sidroder kläddes med Oracover. Kroppen målades sedan med Pactras Formula-U färg.

Eftersom modellen har en enkel uppbyggnad blev vikten låg. Min modell hamnade på en totalvikt av 1320 gr, vilket inkluderar 45 gr bly i bak för att få rätt tyngdpunkt.

Flygning/Trimning

Väder och annat gjorde att provflygningarna fick vänta ett par månader, men i april blev det i dags. Det visade sig vara ganska lätt att trimma in modellerna. Först och främst gällde det att få till varviderna rättvånt och inverterat, det var relativt lätt att hitta en grundinställning med den justerbara tanken. Min vinge visade sig blivit något skev, så det blev att vrida lite på klaffarna innan den låg fint i luften.

Modellerna gjorde tävlingspremiär på Galax tävling den 1:a Maj. Det visade sig då att vi hade vi lite för stora roderutslag. Åter på bygglokalen efter tävlingen ändrade jag

utslagen och jämförde med ritningen. Utslagen hade blivit för stora när vi kombinerat ihop olika ok och horn, men efter justering blev det exakt samma utslag som originalet. Nästa flygning blev verkligen en Aha-upplevelse! Med dom nya utslagen upplevde jag för första gången hur en riktig stunt-kärva ska bete sig. På samma kväll gjorde jag mina första kantiga manövrar, Triangel, Fyrkant och Timglas. Riktigt skapliga om jag får säga det själv.

Några dagar senare testade Johnny nya utslagen på sin modell och upplevde samma eufori.

Slutsatser och funderingar

Jag vill verkligen rekommendera LINAs läsare att bygga profil Cardinalen. Det är en mycket välflygande konstruktion som kan byggas utan alltför stor arbetsinsats. Man får en modell som är mycket lättflugan och verkligen hjälper piloten att flyga bättre. Varför inte prova att bygga den från byggsats, vore intressant att höra hur kvalitén är på byggsatserna.

Under sommaren har vi flugit ganska mycket med modellerna, jag har i skrivande stund

gjort 70 starter med min. Några större ändringar har inte behövts, dock har både jag och Johnny flyttat fram leadouterna stegvis och på så sätt fått bättre drag i manövrerna. Jag tycker modellen är mycket potent och tror mig inte behöva något värre på länge. Nu är det bara flyga som gäller! Har börjat bygga en till utifall att....

Vi ses på tävlingsfältet! ■

Valle
vallefalk@hotmail.com





Motorrecension: Stalker 46SE

Som motor i min Profil Cardinal valde jag Stalker 46SE som motor. Stalker-motorena byggs någonstans i forna sovjet och säljs av Modusa i Storbritannien. Att valet föll på St46:an berodde på att jag ville ha en motor som var avsedd för stunt och inte krävde en massa ombyggnad och fixande för att fungera. Motorn kom i ett vadderat kuvert inlindad i bubbelplast med rekommenderat brev.

Att motorn är special för stunt märker man på vikten och på de minimerade gjutdetaljerna, ingen extra vikt här inte. Man verkar använda en höghållfast legering av aluminium för att minska på husets dimensioner. Topplocket och insuget är guleloxerade. Detta och att alla skruvar är av svart insex ger ett professionellt intryck vid första anblicken. Efter en närmare titt så ser man dock att det är en massfabricerad "ryssmotor". En del detaljer kunde det vara lite bättre finish på.

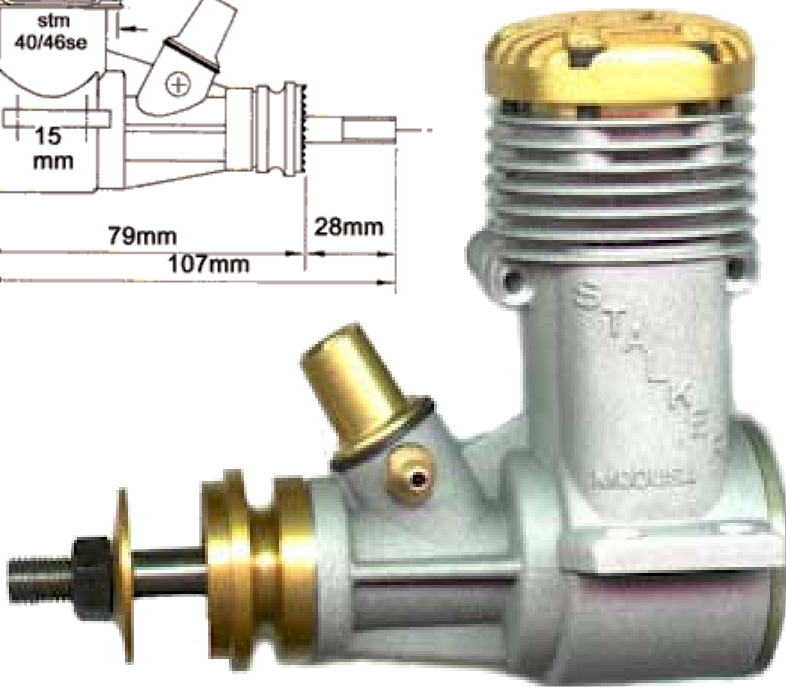
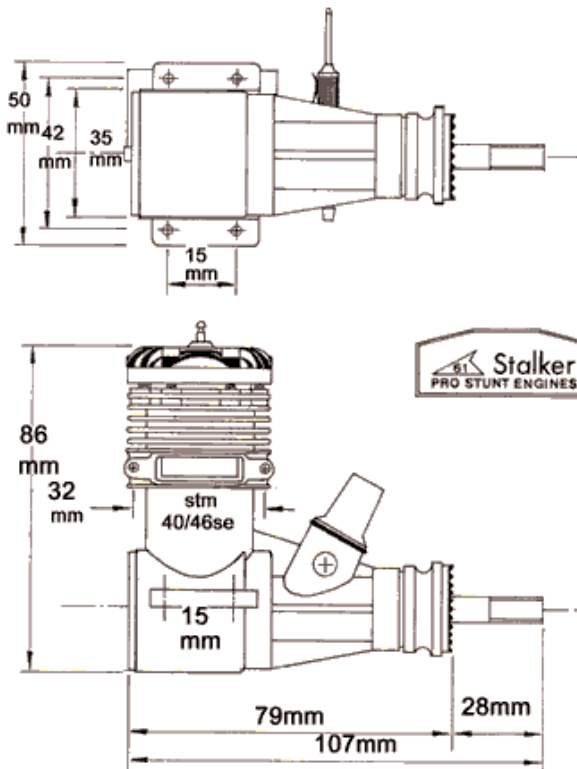
Det saknas faser på ingångar till gängor, någon grad på fästörönen, osv. En sak som verkligen var kass är muttern till vevaxeln, denna verkar var "hemmagjord" och repar omedelbart sönder aluminium brickan om den används. Det är i och för sig lätt att byta den mot en bättre. Små saker som är lätt att fixa till, men det är lite irriterande att man skall behöva bygga klart motorn själv.

Folk hade sagt att Stalkern krävde mycket inkörning, vilket visade sig stämna. De första tankarna drog den otroligt mycket soppa 120cc på mindre än 4min. Jag var rätt skeptisk ett tag, dock verkade soppaförbrukningen minska allteftersom.

Min motor levererades med ett 7,6mm insug. Johnny beställde en motor lite senare och den kom med ett 7,4 mm venturi. Den motorn drog mindre soppa redan från början. Efter att ha skickat efter ett mindre venturi blev soppaförbrukningen vettig även på

min motor. Då motorn gått nästan två timmar i bänk började den få konstant bränsleförbrukning. 120cc räcker nu till drygt 7 min. Att köra motor i bänk är ju ingen rolig sysselsättning, särskilt inte mitt i vintern vid -10°C. Dock med en termos kaffe, varmt på fötterna samt rejäla hörselkåpor (dom värmer bra om öronen) så är det rätt trivsamt. Är man tokig eller?

Motorn monterades i modellen och fungerade vettigt redan från början, det kan dock vara lite lurigt att höra om den går på rätt varvtal, varvräknare är till stor hjälp. Jag kör motorn på 11x6 Zinger träpropp. Det ger bra drag och lämplig varvtid. Om motorn varvar runt 8100 på marken så är det rätt inställt. Den varvar snällt upp då man höjer nosen och bromsar i fyrtakt på vägen ner. Dock kanske det skulle gå att få bättre brytning mellan 2- och 4-takt om man minskade mängden nitro eller la i en extra topp-



lockspackning. Hoppas kunna testa det vid tillfälle. Ett problem visade sig snart, nämligen att motorn läckte mycket genom frontlagret. Modellen blev otroligt smetig. Som om inte det var nog, så var nog Johnys modell med identisk motor nästan helt ren. Aargh.... Vad var skillnaden??

Efter att desperat ha dissekerat båda motorerna visade det sig att i Johnys fanns ett spår i vevhuset mellan frontlagret och insugget. Efter att ha letat efter en LINA-artikel om Stalker som Erik Björnvall skrivit så förstod jag att det kunde vara lösningen. Här vill jag även rikta ett tack till Lars Roos som per telefon övertygade mig om att det bara var att fila ett spår med en nålfil.

Efter denna ombyggnad läcker motorn mindre soppa men är långtifrån torr. Det får duga. Tydligt är det så att detta spår hjälper till att suga tillbaka soppan från frontlagret.

Om det läcker eller inte verkar hänga ihop med vilken tolerans som råder mellan axeln och vevhuset. I min motor ser man att det klibbat lite då dom borrat hålet, kanske är det som gör att det läcker extra mycket. Det verkar som tillverkaren har uppmärksammat detta problem och infört ett spår på senare motorer.

Slutsats

Trots en del kvalitetsbrister vill jag rekommendera Stalkern till alla som vill ha en riktig stuntmotor till ett vettigt pris. Mycket beroende på den fina gången och att den är lättstartad. Jag köpte min för £78 och nu kostar den £90 ett år senare. Fråga är om man samtidigt höjt kvalitén? Modusas motorer mm kan ses på: www.modusa.com ■

Valle
vallefalk@hotmail.com

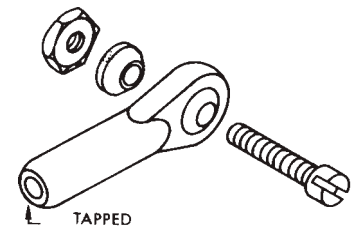
TIRED OF PAYING \$1.29 FOR 6 SCREWS?

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>



ROCKET CITY 
SPECIALTIES

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



Aeropoxy Light

The amazingly light strong Aeropoxy Light is now available in a pack size ideal for a complete ship, plus we've also got the video to cover how to mix and use it to perfection.

\$15.95 plus shipping.

Pro Stunt Products
93 Elliot Place Rutherford
New Jersey NJ 07070
Phone/Fax (201) 896 8 40
e-mail: windyu@aol.com
www.windyrturnowski.com

Semistuntcupen 2001

Det går åt rätt håll! Allt har blivit bättre sedan förra året. Fler tävlingar, fler tävlande och fler starter. Det är "go" i semistunten just nu. Särskilt på västkustens tävlingar där antalet startande varit högt överlag.

Johan har dominerat säsongen och vann klart före utmanarna Andreas och Jimmy och försvarade därmed titeln. Med tanke på att de bakom Johan fortfarande har mycket att förbättra kan vi se fram emot en spännande säsong nästa år. Förutom att lära sig hela programmet betyder ju också modellen mycket. Jimmy och Jesper bygger för fullt på sina Rudolf-modeller medan Gustav och Daniel vann sådana byggsatser i år och kanske hinner klart dem till säsongstarten. Som vanligt (!) hade SMFF:s lingren och SLIS bekostat det fina prisbordet.

Ingemar Larsson



Resultat Juniorcupen i Semistunt 2001

Vårtävlingen, Karlskoga, 010525:

1. Johan Larsson 20p
2. Jimmy Dahlgren 15p
3. Andreas Göransson 12p

SM 2001, Tullinge, 010630-0701:

1. Mikael Sjölund 20p
2. Johan Larsson 15p
3. Andreas Göransson 12p
4. Daniel Sejbjerg 10p

Vårgårdatävlingen 010512:

1. Björn Carlsson 20p
2. Johan Larsson 15p
3. Andreas Göransson 12p
4. Jimmy Dahlgren 10p
5. Jesper Petersson 9p
6. Henrik Svensson 8p
7. Daniel Sejbjerg 7p

Västkustträffen, Kungsbacka. 010922

1. Johan Larsson 20p
2. Jimmy Dahlgren 15p
3. Andreas Göransson 12p
4. Jesper Petersson 10p
5. Daniel Sejbjerg 9p
6. Björn Carlsson 8p

Linflygets dag Tullinge, 010501:

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

Vänersborgspokalen, 010901:

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

Galax Open, Tullinge, 010909

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

Slutställning:

- 1. Johan Larsson, Vänersborgs MK**
(20+20+15+20+15+20+20) 130p (Slipmaskin)
- 2. Andreas Göransson, Vårgårda RFK**
(12+12+12+15+12) 63p (Minidrill + slipstift)
- 3. Jimmy Dahlgren, Vänersborgs MK**
(10+15+12+15) 52p (Elskruvmejsel+Varmluftpistol)
- 4. Gustav Odh, MFK Red Baron**
(15+15) 30p (Byggsats, Röde Rudolf)
- 5. Jesper Petersson, Vänersborgs MK**
(9+10+10) 29p (Minidrill + slipstift)
- 6. Björn Carlsson, Tidaholms MFK**
(20+8) 28p (Tidtagarur)
- 7. Daniel Sejbjerg, Karlskoga MFK**
(7+10+9) 26p (Byggsats, Röde Rudolf)
- 8. Mikael Sjölund, MFK Red Baron**
(20) 20p (Tidtagarur)
- 9. David Norberg, Vänersborgs MK**
(9) 9p (Elskruvmejsel)
- 10. Henrik Svensson, Vänersborgs MK**
(8) 8p (Elskruvmejsel)



Discovery Retro 4 Sale

För att stimulera stuntverksamheten och för att tillgodose behovet av tävlingsmotorer för stunt har SLIS köpt hem fyra Discovery Retro LS 60 New version stuntmotorer för försäljning till medlemmarna. Motorerna levereras med ljuddämpare, spinner, tank, samt två propellrar. Priset för en motor enligt ovan är SEK 2.350. Observera att emballage och frakt från Stockholm tillkommer om det inte kan bli tal om direktleverans. Förutom inköpskostnaden för motorerna ingår endast fraktkostnaden ifrån Ukraina samt bankavgifter. Det är därför nu ett unikt tillfälle att införskaffa en riktig stuntmotor som varit framgångsrik på VM de senaste åren. Priset är så nära självkostnadspriset som det går att komma. Motorn är frontmatad, mycket långslagig med ABC-foder, bakutblås och med en cylindervolym om 10 cc. Den väger utan ljuddämpare 330 g. Som jämförelse kan nämnas att motsvarande vikt för ST 60 är 380 g. Vevhusbredden är 38 mm och förefaller i likhet med monteringshålens placering överensstämma med ST 60. En närmare specifikation av tekniska data på motorn med måttangivelser har begärts från Yuri Yatsenko, men har ännu inte dykt upp när detta skrivs.

Ljuddämparen är genom sin konstruktion något vridbar. Längd 112 mm, diameter 31 mm och vikt 43 g. (Originaldämparen till ST 60 väger 96 g.)

.Spinnern är av aluminium och utrustad med egen medbringare, kona och propellermutter. Således tas den ordinarie medbringaren på motorn bort vid användning av spinnern.. Diameter 62,5 eller 55 mm. Vikten för den större diametern är 41 g.

Tanken är av stål med 3 kopparrör genom främre gaveln. Volymen uppgår till ca 115 cc. Längden utan rör är 115 mm, bredden 53 mm och höjden 22 mm. Vikt ca 40 g.

Propellrarna är handgjorda i trä och har dimensionerna 13,4 x 5,9. De är mycket lätta och vackert vitlackerade.

SLIS kan av naturliga skäl inte lämna någon som helst garanti för motorn eller tillbehören utan har endast finansierat anskaffningen för att stuntintresserade i Sverige lätt ska kunna få tag i en erkänt bra motor med kompletta, bra tillbehör.

Det kan vara krångligt att få kontakt med Yuri Yatsenko och att överföra pengar till Ukraina. Lennart Nilsson, medlem i Red Baron har hjälpt SLIS att ta hem motorn denna gång. För så vitt ytterligare behov av utrustning föreligger har Lennart sagt sig villig att hjälpa till med detta. Hemtagning kan ske i samband med internationella tävlingar, som Lennart och sonen Niklas ofta besöker och deltar i.

Telefon till Lennart är 08-7451203 eller 070-5884534 eller 08-55650470 samt e-mail lennart.h.nilsson@telia.se.

SLIS kontaktperson

För beställning av motor enligt ovan från SLIS, kontakta Willy Blom, tel 08-773 32 72 samt e-mail blom@canit.se. Som vanligt gäller "Först till kvarn...". Blir efterfrågan för stor kommer dock landslagsuttaga och övriga tävlande att prioriteras.

SLIS har för närvarande, utöver ovanstående, några bränslerör, spinnere, propellrar och tankar i lager. ■

Willy Blom

3.F:s

Hobby Service

Linflygprylar

– Har eller kan ordna fram det mesta!

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

Propellerstigningsmätare: 10" 14" av egen tillverkning.

Övrigt: Propellrar, bränsleslangar av silikon, neopren och latex. Tankar, handtag, linrullar, linhakar, linor: wire och piano-tråd, balsa, modellmotorer: importör av Moki och Taipanpropellrar.



Banshee

Vi har ett tillfälligt parti om tre stycken stuntbyggsatser Banshee. Lämplig för 5 - 6,5 cc motor.

pris:

endast 650:-/st

Postens avgifter tillkommer.

3F:s Hobbyservice,

Oxelösundsgatan 20 A

613 33 OXELÖSUND

Tel/fax 0155-328 47,

Tel. 0155-365 65

Tel. 0155-21 56 86

Mobil 073-94 37 670



Västkustträffen 2001

Här har vi juniorerna på årets Västkustträff.

Årets sista stunttävling blev också den största med totalt 19 startande. När hade vi så många startande på en svensk tävling senast? Glädjande var också att 3 norrmän letat sig ner till Kungsbacka. Dagen började tyvärr med de tre b-ena, dvs blött, blåsigt och bauta-kallt men blev bättre ju längre dagen led.

Mest otur hade Niklas vars Cardinal antog formen av en demonterbar modell. Lyckligtvis verkade det lagningsbart. Nu fick han fullfölja tävlingen med en mindre modell vilket han gjorde med bravur. Ove visade fin flygkänsla i blåsten och höll undan för Staffan och Erik.

I Semi hade Martin fullt upp med alla som flåsade honom i nacken men klarade pressen från främst Rudolf och Ingemar. Björn hade otur med en trilskandes motor (eller var det brist på träning?) och fick en placering långt sämre än hans normala flygnivå skulle gett.

De två domarna Lars-Åke och Raymond måste ha en eloge för att stå ut med att döma från tidig förmiddag till sen eftermiddag. Alf och Jan-Åke i Kungsbackaklubben hade ordnat ett fint prisbord där alla tävlande fick något med sig hem. Som gräddes på moset var det också prisutdelning i semistuntcupen.

Ingemar Larsson



Andreas Göransson flög en snygg Röde Rudolf modell med OS-motor i nosen.



Björn Carlsson hade snygg kärra med motorkrångel.



Martin Lidén knep segern i semistunt.



Fleming Göransson flög Röde Rudolf.



Gunnar Göransson, Vårgårda.



Daniel Sejbjerg, flög SIG Akromaster.



Ingemar Larsson som kan flyga allt! Här flög han dock semistunt till en 3:e plats.



Johan Larsson har utvecklats mycket de senaste åren. Röde Rudolf har säkert hjälpt till en hel del.



Ingemar Karlsson flög sin vita Impact.



Ove Andersson med sin senaste modell som börjat att bli till åren - dags för en ny inför VM?



Jesper Peterson flög till sig 9:e platsen.



Karlskoga modellflygklubbs juniorverksamhet personifierad - Rudolf Ross flög en Röde Rudolf med uppbyggd kropp (Stillettoinspirerad!).



Erik Björnwall med sin fina Kestrel.



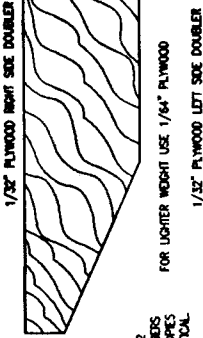
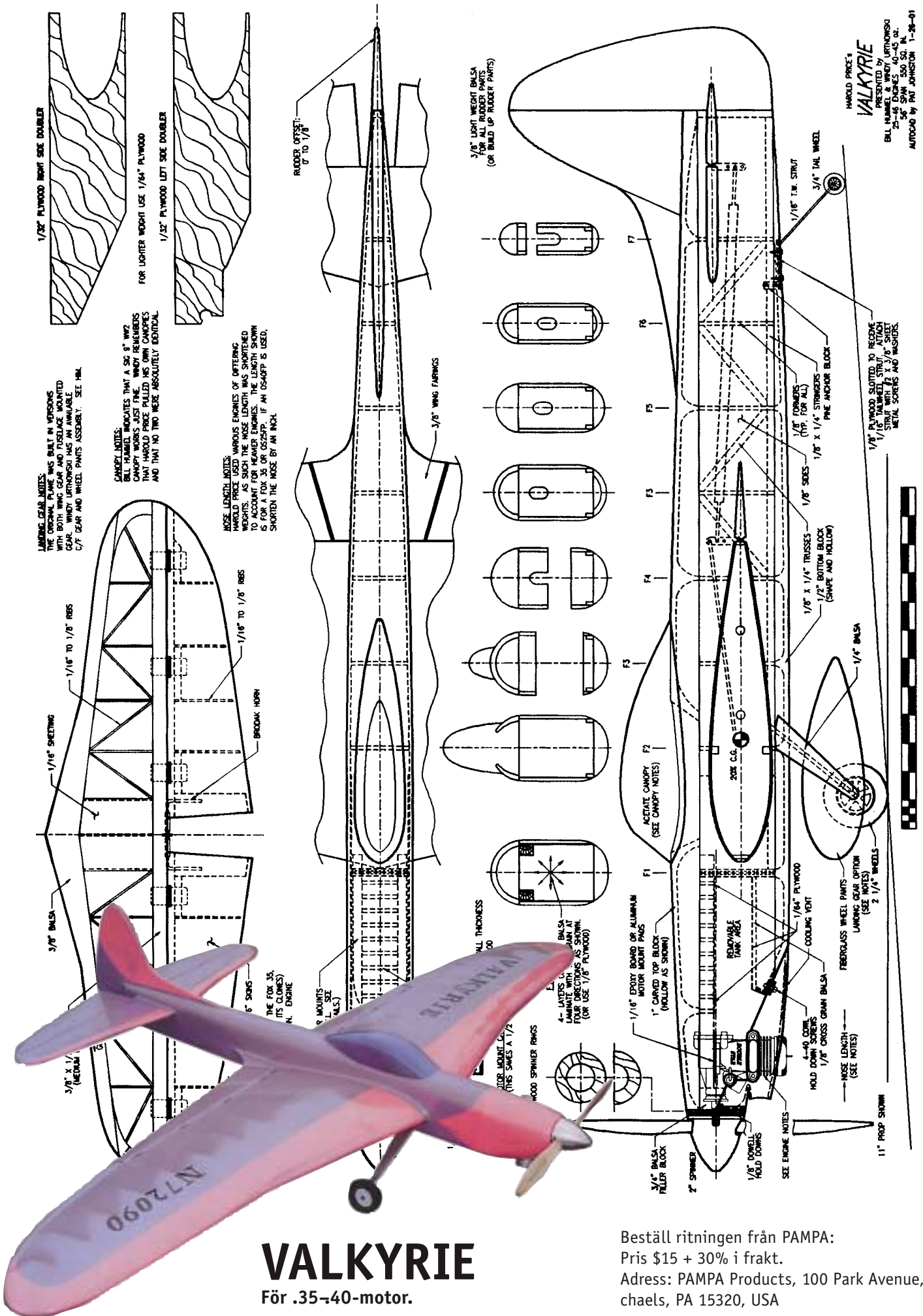
Jimmy Dahlgren från VMK blev 7:a.



Markservice: Lars-Åke och Raymond dömde från tidig förmiddag till sen eftermiddag. Alf och Jan-Åke i Kungsbackaklubben arrangerade och mannen längst till höger (som jag tyvärr glömt namnet på) skötte poängräknandet.



Staffan Ekström har nyligen investerat i PA61-motorn.



LANDING GEAR NOTES:
THE ORIGINAL PLANE WAS BUILT IN VERSIONS WITH BOTH WING GEAR AND FUSIDAGE MOUNTED GEAR. WHY? UNFORGIVEN HAS AN AVAILABLE 1/2" GEAR AND WHEEL PARTS ASSEMBLY. SEE: HNL.

CANOPY NOTES:
BILL HAMMILL INDICATES THAT A SIG 9" W/2 CANOPY WORKS JUST FINE. WHY? UNFORGIVEN THAT HAROLD PRICE PULLED HIS OWN CANOPIES AND THAT NO TWO WERE ABSOLUTELY IDENTICAL.

NOSE LENSLET NOTES:
HAROLD PRICE USED VARIOUS ENGINES OF DIFFERING WEIGHTS. AS SUCH, HE LEFT THE LENGTH OF THE NOSE LENSLET. FOR HAMMILL ENGINE, THE LENGTH SHOWN IS FOR A FOX 35. OR OS245P. IF AN OS40EP IS USED, SKURTEN THE NOSE BY AN INCH.

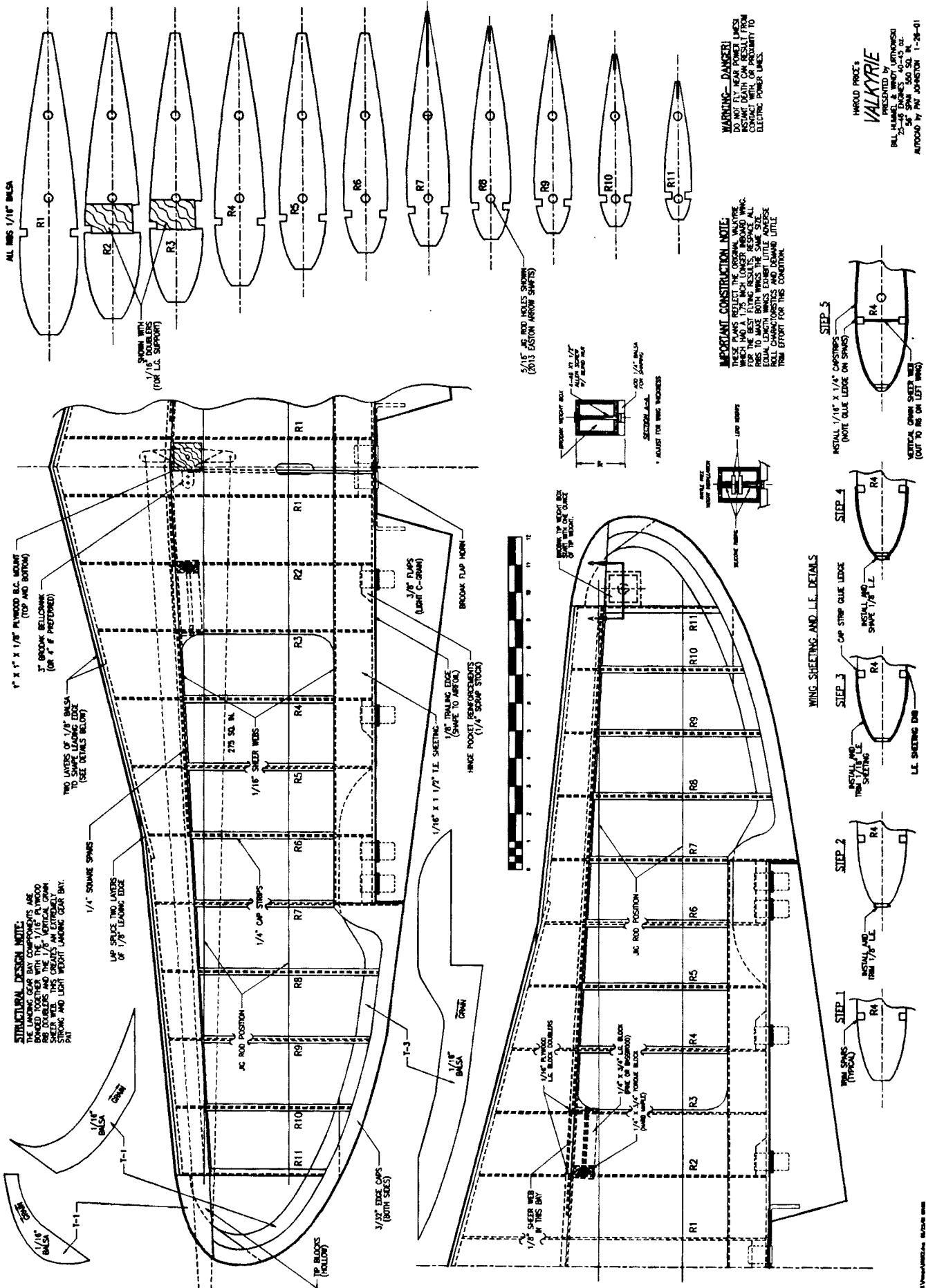
3/4" LIGHT WEIGHT Balsa FOR ALL WOODEN PARTS (OR BUILD UP WOODER PARTS)

HAROLD PRICE'S
VALKYRIE
PRESENTED BY UNFORGIVEN
BILL HAMMILL ENGINES 41-43 CR.
25-26 SWAN 350 SO. IN.
AUTOBIO BY PAT JOHNSTON 1-26-91

VALKYRIE

För .35-40-motor.

Beställ ritningen från PAMPA:
Pris \$15 + 30% i frakt.
Adress: PAMPA Products, 100 Park Avenue, Carmichaels, PA 15320, USA



ALL RIBS - 1/16\" Balsa

SPRUE WITH 1/16\" DOUBLES (FOR L.E. SUPPORT)

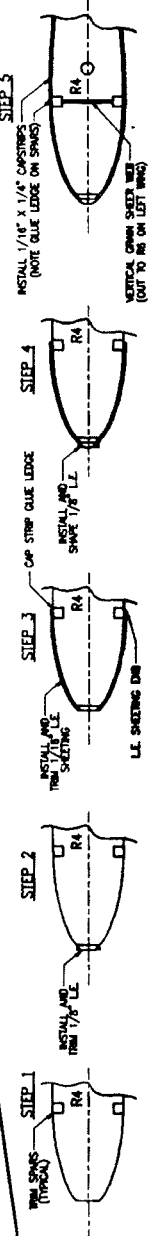
3/16\" J.C. ROD HOLES SHOWING (2013 EASTON ARROW SHAPES)

IMPORTANT CONSTRUCTION NOTE:
 THE WING MUST BE ASSEMBLED IN THE ORDER SHOWN FOR THE BEST FITTING RESULTS. RESERVE ALL RIBS TO LAST BECAUSE OF THEIR SIZE AND WEIGHT. BE SURE TO USE FULL CHAMFERED BUSHES AND DEMAND LITTLE TRIM EFFORT FOR THIS CONDITION.

WARNING - DANGER!
 DO NOT PLUG IN OR TEST YOUR MODEL FROM CONTACT WITH OR PROXIMITY TO ELECTRIC POWER LINES.

MAKID PRICE'S
VALKYRIE
 PRESENTED BY
 BILL HAMMILL & WENDY WATKINS
 2520 CHERRY LAKE BLVD.
 SUITE 404
 AUTOBODY BY RV JOHANSON 1-28-01

WING SHEETING AND L.E. DETAILS



STRUCTURAL DESIGN NOTE:
 THE LANDING GEAR BAY COMPONENTS ARE BONDED TOGETHER WITH THE 1/16\" Balsa DOUBLES AND THE 1/16\" VERTICAL CHAMFERED BUSHES TO PROVIDE A STRONG AND LIGHT WEIGHT LANDING GEAR BAY.

LARS ROOS: Pattermaster projekt 2000



Pattermaster 2000

Hallå SLIS-folket! Här ser ni mina senaste ansträngningar! Äntligen färdiga, kan vara på tiden, de har ju varit följetong i LINA länge nu.

PM 2000 betyder Pattermaster 2000 naturligtvis. Kärrorna har standard PM vingar och stabbar. Stabbarna är dock flata i motsats till originalets "profilerade". Kropparna är en aning modifierad variant av Windy Urtnowskis Seafire. Eller förenklad om man vill. Kabin av balsaklots, inget "bellycoop", ingen landningskrok osv. För övrigt följer de Windys ritning med våtformade flak och allt. Skönt att slippa karva så mycket!

Den med ST 60:an i är min, den andra byggs parallellt åt allas vår stuntkompis Alf Eskilsson. och den har en Stalker 61 RE 4-2-4 i nosen. Snyggt när bara nålen sticker ut!

Vikt och motorer

Kärrorna väger precis under 2000 g. Du kanske tycker att det verkar vara i mesta laget, men om det är en PM – inga problem. Förresten säger Big Jim att en 2200 grams PM är en mellanviktskärra! Det är åtminstone inga problem för min ST 60 ABC, jag har en ringad ST 60 också och den är det heller inga problem för. Vad jag vet har Alf ännu inte flugit sin modell så där finns ett frågetecken att rätta ut. Antar att det inte heller där blir några problem.

Kropp- och vingställ

Planen har mina hemmagjorda cellplastdelar, Windy ok, standard PM kontrollsystem, utväxlingen alltså. Höjdroderstången är justerbar via en lucka under stabben.

Planen har förresten fästen för både kropp och vingställ. Fast personligen tycker jag att de ser lite tontiga ut med duralstället i kroppen. Men när man nu ändå håller på att bygga så...

Finishen börjar med japanpapper, följt av SIG och Randolph dope. Jag blandade SIG Lemon Yellow med lite Cub Yellow och fick fram en ganska juste färgton tycker jag. Först silverbas naturligtvis, men jag upptäckte snabbt att jag måste spraya vitt på silverfärgen först för att få det gula att täcka någorlunda. Den detaljen löser sig väl om man får råd att använda Brodak-dope nån gång!

Inga dekaler på dessa plan! Alla märkningar är gjorda med hjälp av masker av självhäftande hyllpapper. Fungerar utmärkt och är billigt dessutom. Därefter 5 lager SIG Lite-Coat som fick torka "några" veckor, därefter rubbing och vax.

Efter lite "skrivbordstrim" var det dags att dra ut på fältet, nyklippt dagen till ära. (Fältet alltså)

Första flygningen- lite spännande var det ju, ny kärra är ju alltid ny kärra, men, inga över-

raskningar. (Inte för att jag hade väntat mig några!) PM 2000 lyfte "smoothly" och lade sig i "spåret" direkt. Några försiktiga manövrer, kändes riktigt bra. Denna kärra är ca 200 g lättare än förra PM, det märks verkligen! Andra flygningen, hela programmet, lite "slappt" kanske, men ändå. Jag hade såklart installerat det redan väl fungerande drivpaketet från gamla kärran, det hjälper att inte behöva oroa sig för den detaljen när man provar nytt plan. I skrivande stund har jag faktiskt bara dessa två flygningar med planet, så lite trim och justering blir det väl efterhand som man lär känna kärran. Men det verkar lovande!

Tja, om du inte vet vad nästa stuntbygge ska bli, bygg en Pattermaster, det är vad jag rekommenderar. Totalt pålitlig och användarvänlig! Stäng TV:n och fram med balsakniven!

Inspirationen till utseendet på dessa modeller kommer från Joe Adamusko's gula "Super Marine", kunde ses här i LINA för ett tag sedan. Våra kärror hade såklart varit fränare med ellipsvingen! Kanske nästa gång! Flyg stunt!

■
Lars Roos

(Gissa en gång vad jag har för motiv som skrivbordsunderlägg på datorn!)

Lars Roos: Patternmaster 2000





Maskering. Det värsta jobbet av alla! Denna gången var det extra krångligt, först vitt som underlag, Sedan maskera och måla dekoren. Därefter maskera dekoren och måla grundkulören.



Först ska silverlagret vara så "perfekt" som möjligt!



Första lagret gult på plats!





*Alf på väg tillbaka till Kungsbacka.
Vilken tur att Volvon svalde kärnan!!*



Nu har Alf Eskilsson det han länge saknat – en tävlingsduglig kärra!



Tillverkningsnummer på fenorna betyder att detta är plan nr 13 och 14 som jag byggt och som är av storlek 35 och större. Stuntkärror alltså.

FAKTA:

- Motor:** ST 60/ Stalker 61 RE
- Tank:** Egen tillverkad av gammal bränsledunk.
Uniflow med dämpartryck.
- Prop:** Stalker CF 2blad 13/6
- Plugg:** Thunderbolt RC, Glow Devil RC 300
- Soppa:** 5% Aerosynth, 17% ricin, 5% nitro.
- Linor:** 21 m handtag till vevaxel, 0.38 wire
(Bob Pitkin)
- Vikt:** 1995 gram
- Övrigt:** Väldigt cool både på marken och i luften!



Här är Alfs kärra från en snygg vinkel. Alf har satsat på en Stalker 61RE med trebladig 12 x 6 (Modusa) som drivkälla.

FINSKA TÄVLINGSRESULTAT SÄSONG 2001

Finska Mästerskapen deltävling I

Tävlingen flögs i ett vackert sommarväder. Sol och relativt lugnt. Ingen större dramatik. Affe Lindholm och Tuomas Juutinen hade vissa problem med motorerna så även Jussi Husso. Kerkko flög som vanligt lugnt och säkert med sin senaste Impact.

Tävlingsledare: Lasse Aaltio. Domare: Ralf Ekholm, Jussi Frisk, Hannu Kannisto, Martti Keinänen och Pentti Pätiälä. Resultaträkning: Vesa Matilainen.

Finska Mästerskapen deltävling II

Den här tävlingen gynnades verkligen av vädergudarna. Svag vind och stekhet på linflygplattan på Malms Flygfält. Inga större omkastningar i resultatlistan. Toppen som vanligt.

Tävlingsledare: Ilkka Jarnola. Domare: Ralf Ekholm, Jussi Frisk, Olli Jovero, Martti Keinänen och Pentti Pätiälä. Resultaträkning: Ilkka Jarnola. Extra domare: Mikko Vuorela.

Finska Mästerskapen deltävling III

Nu var verkligen inte vädergudarna på vår sida. Regn, nästan hagel och blåst. Kerkko ställde inte upp då han redan var finsk mästare 2001 genom två segrar. Elias vann nu ganska övertygande och Tuomas Juutinen motorproblem fortsatte. Motorn stannade genast efter start. Hoppas problemen är över nu då han byter ut Stalkern mot en Enya. Affe flög tredje starten med sonens Tutor OS35.

Tävlingsledare: Lasse Aaltio. Domare: Keikko Fagerström, Pentti Pätiälä. Resultaträkning: Janne och Timo Louvre.

Kuopio 21 juli 2001

Årets Kalakukko Rules flögs i ett strålande sommarväder, nästan för lugnt. Ingen vind alls. Det som störde deltagarna och domarna var alla flygfän som bets. Tävlingen vanns som väntat av Kai. Det som förvånade mest var att Lauri slutade först på en femteplats. Tävlingsledare var Juho Reinikka. Domare var Lasse Aaltio, Harri Raulio. Kerkko Kehrävuo skötte resultaträkningen. ■

Alf Lindholm

Finska mästerskapen 2001 deltävling I, 27 maj

NAMN	KLUBB	1:a omg	2:a omg	3:e omg	Totalt
1. K. Kehrävuo	MLK	3255,5	3304	3404	6708
2. E. Mayer	LaLK	2801	3190,5	3325,5	6516
3. K. Karma	SIL	2938	3043	3141	6184
4. L. Malila	MLK	2942,5	176,5	3013,5	5956
5. Mikko Husso	Kihu	1140,5	2309	2570,5	4879,5
6. Matti Husso	Kihu	2190	123	2173	4363
7. A. Lindholm	EMFK	2205,5	2129,5	-	4335
8. J. Husso	Kihu	2556	1118	154	3674
9. T. Juutinen	Kihu	2671,5	615,5	150	3287

Finska mästerskapen 2001 slutresultat

NAMN	KLUBB	I	II	III
1. K. Kehrävuo	MLK	100,00	100,00	-
2. E. Mayer	LaLK	97,14	96,87	100,00
3. K. Karma	SIL	92,19	94,69	96,08
4. L. Malila	MLK	88,79	94,24	95,89
5. J. Husso	Kihu	54,77	88,44	92,74
6. Mikko Husso	Kihu	72,74	84,95	91,24
7. A. Lindholm	EMFK	64,62	81,12	80,91
8. Matti Husso	Kihu	65,04	74,23	76,89
9. T. Juutinen	Kihu	49,00	83,39	39,44

Finska mästerskapen 2001 deltävling II, 25 aug

NAMN	KLUBB	1:a omg	2:a omg	3:e omg	Totalt
1. K. Kehrävuo	MLK	3372,5	3371,5	3370,5	6744
2. E. Mayer	LaLK	3160	3215,5	3317,5	6533
3. K. Karma	SIL	3069	3146	3240	6386
4. L. Malila	MLK	2986	3129	3226,5	6355,5
5. J. Husso	Kihu	2828	2965	2999,5	5964,5
6. Mikko Husso	Kihu	2855,5	2806,5	2873,5	5729
7. T. Juutinen	Kihu	2425,5	2734	2889,5	5623,5
8. A. Lindholm	EMFK	2698,5	2563	2772,5	5471
9. Matti Husso	Kihu	1548	2569,5	2436,5	5006

F2B, Kuopio, 21 juli 2001

NAMN	KLUBB	1:a omg	2:a omg	Totalt
1. K. Karma	SIL	2213,5	2277	4490,5
2. J. Husso	Kihu	2147	2171	4318
3. T. Juutinen	Kihu	2076	2161,5	4237,5
4. Mikko Husso	Kihu	2088,5	2139,5	4228
5. L. Malila	MLK	2130,5	2081	4211,5
6. A. Lindholm	EMFK	1924	2014	3938
7. Matti Husso	Kihu	1698,5	1889	3587,5

Classic Stunt, Kuopio, 21 juli 2001

NAMN	KLUBB	1:a omg	2:a omg	Totalt
1. Matti Husso	Kihu	1912	1927	3839
2. A. Lindholm	EMFK	1847	1161,5	3008,5

X-stunt, Kuopio, 21 juli 2001

NAMN	KLUBB	1:a omg	2:a omg	Totalt
1. Tommi Vesalo	?	224,5	115,5	224,5
2. Unto Juutinen	?	178	173,5	178
3. Ludvig Lindholm	EMFK	41	14,5	41

Finska mästerskapen 2001 deltävling III, 8 sep

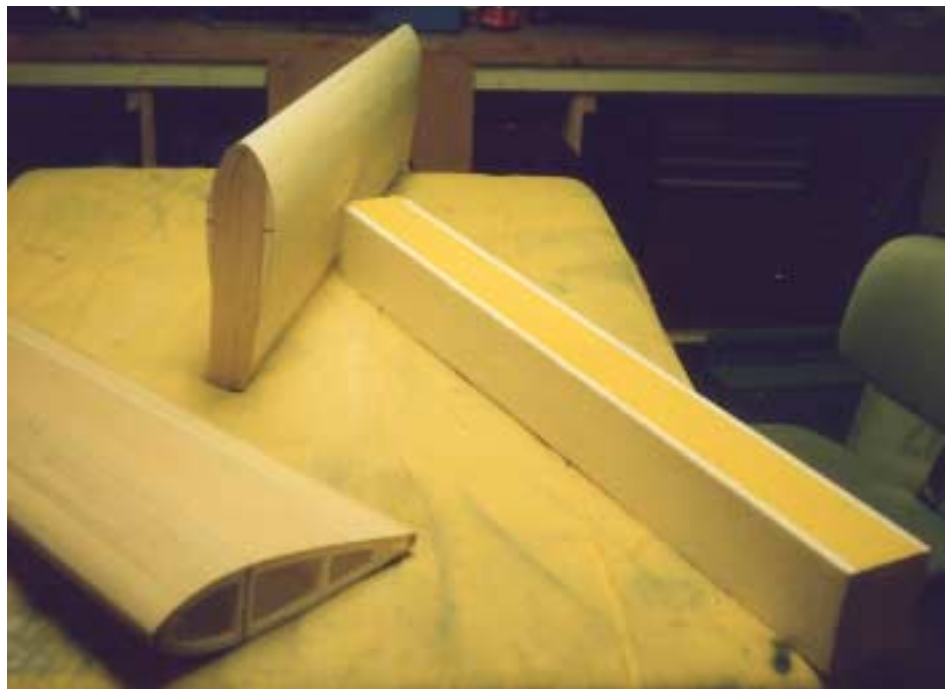
NAMN	KLUBB	1:a omg	2:a omg	3:e omg	Totalt
1. E. Mayer	LaLK	3167,5	3349	3177,5	6526,5
2. K. Karma	SIL	3082,5	3061,5	3188	6270,7
3. L. Malila	MLK	3124	3134,5	3050,5	6258,5
4. J. Husso	Kihu	2937,5	3017,5	3035,5	6053
5. Mikko Husso	Kihu	2929	3026	2752	5955
6. A. Lindholm	EMFK	2652,5	2628	1852	5280,5
7. Matti Husso	Kihu	2485,5	2532,5	2460,5	5018
8. T. Juutinen	Kihu	2544	30	30	2574



Windmill Cup 2001 – Vi var inte så många, men glada var vi!



Årets Windmill-vinnare: Ove Andersson, VFK, med årets skrotskulptur.



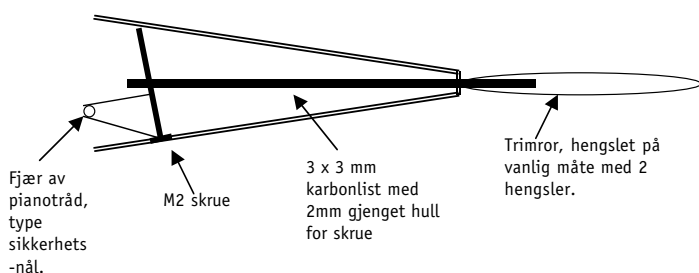
ETT LITET BYGGTIPS

Ett litet tips från Sveriges sydligaste stuntverkstad. Putsning av framkantslisten. En mall i vardera änden samt ett putsblock som är längre än en vinghalva. Chansen ökar nu betydligt för att framkanterna ska bli så lika som möjligt. Kontaktlimmat 80-100

papper på ett rakt utskuret cellplastblock fungerar bra. Glöm ej att maskeringstejpa på omkringliggande balsa annars är det lätt att gräva ner sig!

Lars Roos

PRINSIPPSKISSE FOR TRIMROR



Mera Byggtips

Her har du skisse av trimoret på flapsen på min SV-II. Jeg har angitt bruk av karbonstang, men det er bare fordi jeg selv hadde liggende noe listeavkapp fra frifluktprosjekter. Det fungerer også fint med andre ting. Iskrempinne med isatt blind-

mutter fungerer også fint. Vekten er ikke noen faktor da man jo som regel skal ha ekstra vekt i ytre vingetippen i alle fall.

Sender også med et bilde av linekoblingen jeg viste deg. En god illustrasjon på hva

som kan skje dersom låsen kommer ut av stilling uoppdaget; hvilket lett kan hende. Etter at dette hendte meg, har jeg helt og holdent gått over til å bruke øverste typen på bildet.

Hilsen Ingolf

Vänersborgspokalen 2001

Hela 13 startande i Semistunt var kul men inställt i F2B var inte lika kul. Mest långväga var John och Valdemar från Uppsala och det är trevligt att se nya ansikten i cirkeln. Det blev tätt i toppen med bara 32 poäng mellan 1:an Inge-
mar och 3:an Martin. Sedan var det bara 23 poäng ner till 4:an John så det gäller verkligen att försöka genomföra varje manöver med tungan rätt i munnen. Inga poäng är att förakta när det blir så här tätt.

Combaten kördes först i oktober och då med sex piloter i startfältet. Både Vänersborg och Vårgårda hade lyckats mönstra var sin trenighet med Fadern, Sonen och den helige Anden. Med den skillnaden från den bibliska historien att de två Andarna här var ytterst närvarande och synliga! Eftersom det var Team Vårgårdas första tävling gentemot det rutinerade Vänersborgsgänget blev det lite ojämt i heaten. Dock stack Andreas upp och spöade Johan båda gångerna de möttes (Ett svårt slag för den senare...).

Då vi flög två tävlingar med lite justeringar/mekande emellan tog det hela dagen och vi var inte klara förrän mörkret föll. Men tiden går fort när man har trevligt. Lite statistik: Martin flög med samma modell i båda tävlingarna medan Johan använde 2 st och Ingemar 3 st. Vårgårda behövde ta till 1 st extra modell (eller var det 2 st?). Alla modellerna var av samma typ som används i F2D fast något mindre i storlek samt med PAW som drivkraft. Slutet blev att Martin tog sin andra inteckning i Vänersborgspokalen medan Ingemar blev Riksmästare i Slow Combat.

Under senare år har ju vår tävling varit den enda som körts i Slow Combat och vi hoppas verkligen att det kommer fler tävlande nästa år. Med den starka och tåliga modelltyp vi nu använder med en PAW i nosen är det otroligt kul att flyga. Genom att farten är avsevärt lägre än i F2D får flygningen en annan dimension (vilket är bra för de som fyllt 30).

Ingemar Larsson



Andreas Göransson, Johan Larsson och Jimmy Dahlgren på Vänersborgspokalen.



Fleming Göransson, Vårgårda, kallar sin Röde Rudolf modifiering för Orbit Dancer.



John Strandgård flyger mycket bra med sin profil Cardinal.



Team Vårgårda!



Team Vänersborg!



Alla deltagarna samlade till den nästan obligatoriska gruppbilden!



British Nats 2001

Vilken fantastisk känsla – Guffy och Ingemar knep segern i F2C på british Nats!!!

Peppade av förra årets resa till Nats blev på ett tidigt stadium bestämt att färden skulle gå dit även i år. Fördehlen med att komma tillbaka till en tävling/plats är att man lärt känna omgivningarna, tävlingsplatsen och allt möjligt annat vilket gör att man kan inrikta sig mer på tävlingen i sig.

Nytt för i år var också att vi förutom T/R också skulle flyga Phantom Racing, en klass som enbart tillåter en av Keil Krafts gamla byggsatser (=Phantom Racer). Det finns vissa enkla regler för vad man får ändra jämfört med originalet och alla tolkningar avgörs av domaren på platsen, Ted Horne. Motorn måste vara en glidlagrad 1,5 cm³ vilket gör att alla använder en PAW och en 6" propeller. Snabbtank förbjuden. Vissa regler uppfattar man som lite lustiga medan andra inte efterlevs då många verkar försöka bryta mot så mycket som möjligt för att skaffa sig en fördel.

Phantom körs med 10,6 m lina och 80 varv i heat (minst 1 omtankning) samt 160 varv

i finalen. Med andra ord går det hyfsat fort och det gör att man bara flyger 2 st i varje kvalheat. Då vi inte riktigt hunnit testa ut allt (Det kan vara svårt när man bor 45 mil isär.....) hade vi problem med att få motorn att starta. När vi tränade höll vi (läs mekanikern) på att försöka starta motorhe-et under 2 timmar utan att lyckas. Till slut ökade vi oljeinnehållet till någonstans mellan 20 och 25% och då gick det bättre. I de två heat vi flög fick vi 3.22 resp 3.25 vilket gav oss en 5:e plats bland de 6 deltagande lagen. Bästa tid var 3.12 och det hade vi gott och väl matchat om motorn startat bättre. Vissa av deltagarna whippade konstant i 80 varv utan att domaren brydde sig och det var lite tråkigt. Men det var ändå kul att testa en så udda klass!

Över till allvaret, F2C. Förra året hamnade vi ju precis utan semifinalen (men fick ändå köra som utfyllnad) mycket tack vare vår egen dumhet. I år skulle det inte upprepas utan siktet var rakt inställt på att få en tid som räckte till semi. Genom att prestera 3,38

i första omgången var semiplatsen definitivt säkrad. I omgång 2 avbröt vi vid 92 varv då en av de andra piloterna i heatet kraschade sin modell och blev förbannad på den andre piloten. Då vi visste att vår tid från första omgången skulle räcka fullföljde vi inte utan valde att inte riskera vår modell.

Efter kvalomgångarna visade det sig att vi var på 5:e plats och den tid som krävdes för semi var 3.50. I vårt första semiheat gick motorn varm efter 20-talet varv och fortsatte krångla så vid 52 varv avbröt vi. I andra heatet kom vi väg på rycket och motorn gick mycket bra. Motorn startade även på rycket i första omtankningen och allt kändes ok. Vid andra omtankningen var Smith/Brown in för landning när vi startade (på rycket!) och trots att vi var iväg med god marginal innan de närmade sig vår startplats blev vi diskade av domaren. Lite berodde nog diskningen på att Steve misslyckades med sin landning och att det utifrån kunde se ut som om vi var orsaken. Ärlig svensk landar naturligtvis när domaren ber om det och det visade sig vara på 95 varv. Hade vi fullföljt hade tiden blivit under 3.20. Under tiden som Steve och undertecknad väntade på att lag 3 skulle komma till 100 varv kryper Steve över till mig och säger att han inte alls var hindrad av oss och att diskningen enligt hans mening var fel. Efter heatet pratade han med domaren och påpekade detta varvid vår diskning upphävdes. Vår tid skulle räknas men eftersom vi landat innan vi kommit i mål fick vi omflygning. Två andra lag kallades in som utfyllnad eftersom det inte var några fler lag som fått omflygning. Vid starten körde ett av lagen in direkt i starten så det blev ett tvåmansheat. Vår motor behöll sin fina inställning och vi fick tiden 3.21 vilket visade sig vara näst bästa tiden i semi och därmed räcka till final. Hugaligen! Finalmotståndare var Ross/Turner samt Fitzgerald/Thomason.

Även här kom vi väg på rycket i starten och första omtankningen gick lika lysande. Då alla tre lagen hade ungefär samma flygfart blev det inga omflygningar och de flesta trodde nog att omtankningarna skulle bli avgörande. Vid andra omtankningen krånglade Ross avstängare och motorn stängde inte trots flera försök. Under försöken att stänga av motorn slängde han upp sin vänsterhand i luften och fångade våra linor vilken gjorde att modellen totalkvaddade (gråt!). Domaren reagerade inte trots undertecknads

försök att göra honom uppmärksam på vad som hänt. Först när hans medhjälpare påtalat situationen uppmanade han de övriga två att avbryta flygningen och landa. Utan reaktion. Efter 5:e uppmaningen att landa flög de på som om inget hade hänt. När man sitter inne i mitten hör man ju vad de som flyger säger och det är inte smickrande för de två när man hör att den ene säger "Dave säger att vi skall landa. Ska vi det?" Och den andre svarar "Nej, vi fortsätter flyga". Nåväl, mekanikerna hade bättre vett och släppte inte upp modellerna vid nästa omtankning. Följden blev att Ross/Turner diskades och omflygning gavs till de de andra två lagen.

Vi fick en tank på oss för att testa reservmodellen innan den nya finalen och det räckte. Återigen gick det bra i starten och då de andras motor krånglade från början tog vi

ledningen efter några varv. En ledning som utökades för varje varv och som gjorde att vi började flyga lite mer på säkerhet bara för att komma till 200 varv utan incidenter. Guffy kostade t o m på sig en kompökning. Redan vid 50 varv konstaterade piloten Fitzgerald att "Det är kört för oss. Ni vinner detta lätt" men i ett heat kan ju allt hända. Motorn kan gå sönder, linor kan gå av, mekanikern kan missa modellen etc så inget är ju klart innan man nått 200 varv.

VILKET VI GJORDE. OCH FÖRST DESS-UTOM! YIIIPPEEEEE!

En underbar känsla.

Vi har redan bestämt oss för att åka tillbaka nästa år. Någon som vill följa med?

Ingemar Larsson
(se resultatlista på sidan 7)



Av de tre pristagarna i Combat var bara en från England. Vann gjorde moldaviern Dementiev före Beljaev (son till Slava) med Dave Riley som 3:a.



Båda åren har vi bott på ett litet udda hotell i Sleaford. Korridoren utanför rummen är smal och lutar så man slår alltid i väggen när man går där. Dörren till vårt rum är bara 1.70 hög vilket gör att man måste gå dubbelvikt för att komma in. Förra året besökte Guffy dörrkarmen två gånger medan jag klarade mig.

I år sprang jag rakt in i den och stöpte i golvet med modelllådor och allt. Inte kul! Nästa år skall det bli ett hotell byggt för folk av normallängd. Nyligen såg jag på klassikernas klassiker i filmväg, nämligen Robin Hood från 1938 med Errol Flynn i huvudrollen. Döm om min förvåning när en av skurkarna i filmen kallas Will av Sleaford. han hade antagligen gått helskinnad genom dörren till rummet då det antagligen byggdes på den tiden då Will levde och dörrarna inte behövde vara så höga.



T/R följdes av en intresserad publik. Alla finaler går på måndag eftermiddag och i tät följd vilket är mycket publikvänligt. Här syns från vänster Dave (tillverkar egna fina pilothuvuden. Kommer att sitta i våra kommande modeller), Charlie (Charles Taylor, pappan till Taylor-stiften) och Ken (som flyger Vintage B-T/R med Charlie). Stående är Gordon Yeldham som flyger bl a T/R. I år tog han en 3:e plats i B-T/R vilket gav honom stor glädje då det var ca 50 år sedan han var på medaljplats i någon klass på Nats trots flitigt deltagande genom åren.



Hela T/R-cirkeln omges av nät för att fånga upp diverse flygande föremål. Innanför nätet ses domare Dave Rudd som gärna klär sig i grälla färger och djärva kombinationer. Fördelen att det är lätt att se honom när man flyger...



Så här ser en Phantom Racer ut utan motorkåpa.



Den här bilden måste ju ses i färg också...



Swap-meetingen höll till i en stor hangar som inte räckte till utan resten fick hålla till utanför.



Finallagen i T/R.



På bytesmarknaden finns allt att köpa. En bråkdel av de motorer som bjöds ut ses här. Det bästa var att de flesta började pruta på priset genom att man bara frågade vad saken kostade...



Windys Typhoon är unik på många sätt: Finish på allra högsta nivå, Saito .91, kolfibervinge, infraröd sändare till motorn m m. Windys kommande projekt är visst en tvåmotorig kärra...

Några fler bilder från Clamer Meltzer och Ingolf Steffensens besök hos Windy. Vi som deltog på Västkusträffen tidigare i höst hade förmånen att få flyga med dessa trevliga gutter!



Arthur Rose:s Gee Bee "Z" med OS 15 FP. Ett välbygge! Bilden tagen hemma hos Lars Roos. (Lars hjälpe till med att göra en kabinhu).