

Medlemstidning för föreningen Sveriges Linflygares Intressefrämjande av Stunt

LINA

nr 3-07



SPEED STUNT TEAM RACING COMBAT



I detta nummer: EM • SM • Lidingöklippet • Arctic Circler • Världscuptävlingarna i Belgrad och Dronten • Stunt i Kungsbacka, Vårgårda, Vänersborg och Vihtijärvi • Norgemästerskap i Stunt • Finlandsmästerskap i Stunt • Semestertips (!) •

Vihtijärvi Classic Stunt



Gruppfoto på deltagarna. Stående från vänster ser vi Harri Raulio, Mikko Husso, Elias Mayer och Matti Husso. Knästående från vänster Jukka Juslin, Erkki Ylämäki, Juhani Karhunen och Alf Lindholm.



Till vänster domaren Harri Raulio, en stuntlegend som blev finsk mästare i slutet av 1950-talet med ÄSSÄ. Till höger Elias Mayer med sin Nakke bestyckad med en Veco 35. Modellen byggdes till VM 1968 i Helsingfors och flög förra gången 1974.

Resultat Classic

Namn	1	2	3	2 bästa	Modell	Motor
Mikko Husso	138	140	150	290	Nakke	OS 40 LA
Elias Mayer	93	132	142	274	Nakke	Veco 35
Alf Lindholm	133	130	139	272	Nakke	OS 40 FP
Juhani Karhunen	123	135	136	271	ARF Nobler	Brodak 40
Jukka Juslin	87	129	132	261	Trumf Special	ST46
Matti Husso	116	124	127	251	Ässä	OS 40 FP

Sista lördagen i juni arrangerade VLK en stunttävling på Hiiskula modellflygfält i Vihtijärvi 40 kilometer norr om Helsingfors.

Vädret var strålande, sol och svag vind som dock ändrade riktning emellanåt. Tävligen började klockan 12 och då fanns det 6 flygare i Classic och 1 st i X-klassen.

X-klassen vanns av Erkki Ylämäki som flög en ARF Nobler.

Som domare fungerade Harri Raulio. Poängberäkningen var förenklad då ingen koefficient användes utan endast 1-10 poäng. De plan som deltagaren själv hade byggt erhölet 10 extra poäng. Motorer före 1970 får användas utan ljuddämpare.

/Alf Lindholm



Jukka Juslins Trumf Special med ST46.



Depån uppvisade många gamla konstruktioner även om Nakke var populärast och belade de tre första platserna.



Matti Husso med sin Ässä.

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 Ingemar Larsson och Niklas Löfroth. Bidrag till LINA mottages tacksamt av redaktionen! Ingen censur eller förkortning av bidrag utan bidragsgivarens tillstånd. 1 års medlemskap inom Sverige kostar 100:- medan det för Norden/Europa är 130:- och för övriga världen 140:-. Avgiften sätts in på Plusgiro 96 34 51-0.



SLIS Websida:

<http://w1.877.telia.com/~u87719545/SLIS/>

Ordförande:

Staffan Ekström
Klockarevägen 10H
247 34 Södra Sandby
046-514 75
staffan.ekstrom@
telia.com

Redaktör:

Ingemar Larsson
Forbondegatan 14
462 41 Vänersborg
0521-672 12
ingemar.larsson.
vis@swipnet.se

Kassör:

Ove Andersson
Åsgatan 2C
724 63 Västerås
021-13 17 42
ovegeorg@spray.se

Redaktör, tryck och distribution:

Niklas Löfroth
Hantverkaregatan 19
654 60 Karlstad
054-18 95 15
niklas.lofroth@
bredband.net

Sekreterare:

Niklas Löfroth
Hantverkaregatan 19
654 60 Karlstad
054-18 95 15
niklas.lofroth@
bredband.net

Ordföranden har ordet...

Hej,

När ni läser detta ska det inte vara länge sedan ni fick förra numret. Ingemar jobbar hårt och nummer fyra är planerat att komma ut innan jul!

Det var en trevlig överraskning när senaste numret av Modellflygnytt dök upp i brevlådan. Det var längesen det var linflyg i Mfn. Dessutom på omslaget! Det vore trevligt om det fanns något i varje nummer. Man hoppas på att det lockar någon eller några att prova på linflyg. Det har ju hänt förr.

Är man intresserad av k-faktorerna i F2B-poängberäkningen kan man surfa in på <http://www.rcmodely.sk/Controlline/index.php>. Förslaget är att man på prov ska sätta k-faktorerna till 1. Man kan här rösta om hur man ställer sig till detta.

Trevlig läsning!

Staffan Ekström



Att Göran Olsson bidragit med tekniska innovationer inom tidtagning i Speed är välkänt men att det vid Kalemegdan i Belgrad finns en hyllning till honom var för oss okänt. Eller kan det vara någon annan man vill hylla?

INNEHÅLL I DETTA NUMMER:

• Finskt skvaller av Alf Lindholm	2
• Europamästerskapen av Ingemar Larsson	4-6
• World Cup i Serbien av Ingemar Larsson	7
• Vintage: Arctic Circler av Göran Alseby	8-11
• Svenska Mästerskapen av Ingemar Larsson	12-14
• World Cup i Holland av Lennart Nord	15
• Combat på Lidingö av Lennart Nord	16-17
• Västkustträffen av Ingvar L Nilsson	18-19
• Modellmotorbränsle av Luis Petersen	20-21
• Semestertips av Ingemar Larsson	22-23
• Norgemästerskapen i Stunt av Clamer Meltzer	24
• Diverse resultat	25
• Vänersborgspokalen Stunt av Ingemar Larsson	26
• Semistunt i Vårgårda av Ingemar Larsson	27
• Mera Belgrad och Serbien av Ingemar Larsson	28

• **Omslagsbild:** Årets svenske linflygare är utan tvekan Per Stjärnesund från Västerås;

• Två vinster i världscupen, vinst vid SM, nytt svenskt rekord samt tvåa i totala världscupen.

• Allt i F2A speed. LINA gratulerar!

• Förutom artikelförfattarna har även Willy Blom, Anders Kudsk, Pavol Barbaric och Bengt-Olof Samuelsson medverkat med foton i detta nummer. Tack till Er alla!

EM 2007 - Belgrad, Serbien



Det svenska (!) laget vid EM. Bakre raden från vänster: Igor Pareevski (F2A-pilot för Ryssland....), Valery Komin (F2D-mek) och Kjell Axtelius (F2C-mek). Främre raden från vänster: Lyba Sykova (supporter), Misha Smelkov (F2D-mek), Håkan Östman (F2D-pilot) samt B-O Samuelsson (F2C-pilot).



Jari Valo från Finland skötte sig utmärkt och med 296,3 km/h blev det en hedrande tredjeplats i speed.



Att vara domare i Team Racing är rena sötebrödsdagarna jämfört med övriga klasser. Sitta i sköna stolar i ett torn oåtkomlig för de tävlande samt ha ett tak som skyddar mot solen.....



Runt combatcirkeln hade nät placerats ut så att tidtagare, lagledare och domare kunde få skydd. Och det hjälpte! Dessa två tidtagare hade fått en modell på sig om inte nätet stoppat den. Trots att nätet är av metall blev det en rejäl "buckla" i det.



Invägningen skedde smidigt i en närliggande hangar.



Kjell ser ut att tänka: "Varför får inte jag vara med pojkarna på andra sidan nätet och leka?". LINA vet inte heller varför men ibland är livet och modellflygandet lite oräddvilt!

EM 2007 - Belgrad, Serbien



Under en av dagarna regnade det och då blev underlaget så halt att piloterna åkte kana i mittcirkeln. Bernie L från England (i blått) hade antagligen slitna skor för han kanade mest. Naturligtvis fick man avbryta tävlandet tills det blev torrt...



Här är Bengt-Olof startklar i ett heat mot ungrarna Ferenc Orvos och Attila "King of Hungarians" Kasoly (i blått) samt Zhuravlyov/Sosnovskiy (i vitt) från Ukraina. Asfaltcirkeln för F2A-B-C låg på fältets ena startbana.



Finalen i Combat mellan Igor Dementiev från Moldavien och Dmitry Vedernikov från Ryssland var underhållande och inte alls den antiklimax som finaler brukar vara.



Ungerns framgångsrika speedflygare tog lag-silver. Från vänster Ferenc Orvos (286,2 km/h), Sandor Kalmar (296,1 km/h), junioren Balazs Szasz (259,5 km/h) samt Imre Elekes (294,3 km/h). Längst till höger står FAI-juryens Andras Ree.



Heatet är igång och alla har kommit upp i luften! Som Ni ser i bakgrunden har piloterna nära till hjälp ifall en nödsituation skulle uppstå. Bra planering av de serbiska arrangörerna.



Se vilken graciös stil Kjell har när han fångar en landande T/R-modell. Men eftersom man inte delar ut stilpoäng är det viktigare att tanka om och starta motorn fort och snabbt!

F2A Speed (42 deltagare)

Placering, Namn	Land	1	2	3
1 Luis Parramon	ESP	264,9	298,7	0,0
2 Peter Halman	GBR	293,2	298,4	0,0
3 Jari Valo	FIN	292,0	296,3	296,0

F2A Speed Juniorer

Placering, Namn	Land	1	2	3
1 Max Marksteiner	AUT	257,3	252,8	285,1
2 Leonid Tyurin	RUS	275,4	270,4	250,0
3 Marcel Birnstein	GER	258,9	265,7	0
4 Balasz Szasz	HUN	259,5	0	0
5 Aurelie Aube	FRA	0	226,1	229,5
6 Romeo Donchev	BUL	0	0	0
7 Dmitry Sadamov	UKR	0	0	0

Resultat EM 2007

F2B Stunt (44 deltagare)

Placering, Namn	Land	A-1	A-2	B-1	B-2	Final 1	Final 2	Final 3	Totalt
1 Jiri Vejmola	CZE	1051,961	1052,30	1062,40	1020,70	1057,06	1074,06	1069,90	1071,98
2 Richard Kornmeier	GER	1049,73	1041,90	1043,20	980,53	1044,76	1067,06	1060,18	1063,62
3 Andriy Yatsenko	UKR	1035,76	1032,36	1000,10	987,80	1027,41	1054,30	1065,15	1059,72
21 Lauri Malila	FIN	982,70	998,26	958,76	955,80				1957,02

F2B Stunt Juniorer

Placering, Namn	Land	A-1	A-2	B-1	B-2	Final 1	Final 2	Final 3	Totalt
1 Maurizio Milani	ITA	1012,50	962,90	998,83	973,53	1005,90	1013,18	1006,33	1009,75
2 Zbynek Kravcik	CZE	980,63	983,36	888,70	901,13	980,61	965,58	938,18	973,09
3 Maxim Kopsov	RUS	955,40	948,50	192,66	978,60	926,71	949,08	963,21	956,14
4 Alexandre Gauthier	FRA	905,96	954,76	858,30	871,83				1826,59
5 Javier Aguiar	ESP	911,03	929,10	894,53	885,10				1823,63
6 Artur Shabaturo	UKR	930,66	904,23	892,40	881,76				1823,06
7 Gabor Csaki	HUN	936,63	875,23	837,23	759,86				1773,86
8 Norbert Fedosiejew	POL	847,06	827,80	845,10	846,20				1693,26

F2C Team Racing (30 lag)

Placering, Namn	Land	1	2	3	Semi 1	Semi 2	Final
1 P Surugue/G Surugue	FRA	3.08,4	3.21,7	3.13,6	3.09,3	3.05,8	6.21,4
2 Dozhiadev/Dukov	RUS	3.06,4	3.17,2	71 v	3.08,3	-	6.31,0
3 Bondarenko/Lerner	UKR	3.13,0	95 v	3.05,0	3.09,1	3.08,1	6.43,7
22 Samuelsson/Axtilius	SWE	3.34,5	3.29,2	Disk			

F2C Team Racing Juniorer

Placering, Namn	Land	1	2	3	Final
1 Zhulyaev/Egorov	RUS	3.25,5	3.27,1	3.18,2	6.51,7
2 Savchenko/Turchenko	UKR	3.56,2	3.32,7	Disk	165 v
3 Bindel/Perret	FRA	3.39,8	3.29,1	3.25,3	Disk
4 Flender/Szasz	HUN	34 v	3.43,9	65 v	

F2D Combat (50 deltagare)

Placering, Namn	Land	
1 Igor Dementiev	MDA	W W W W W L W W
2 Dmitry Vedernikov	RUS	W L W W W W W L
3 Mike Whillance	EC	W W W W L W W L
6 Jussi Forss, J	FIN	W W L W W L
6 Kimmo/Valkonen	FIN	W W W L W L
13 Håkan Östman	SWE	W L W W L
19 Laura Leino	FIN	L W W L
36 Timo Forss	FIN	L L

F2D Combat juniorer

Placering, Namn	Land	
1 Aleksandr Pokorsky	UKR	W W W L W W L
2 Jussi Forss	FIN	W W L W W L
3 Natalia Dementieva	MDA	L W W L
4 Pavlo Sadomov	EC	W L L
5 Romeo Donchev	BUL	L L
5 Raul Mateo	ESP	L L
5 Alessandro Molteni	ITA	L L
5 Simona Smejkalova	CZE	L L
5 Alesya Stepovaya	RUS	L L



Juniorpallen i Combat.



Lyckosamma Team Moldavien: Stanislav Culachin, Sergei, Natalia (junior-trea) och Igor (Europamästare) Dementiev samt deras mekaniker.

World Cup i Belgrad



Sveriges tält var varken välbesökt eller välmöblerat. Men Kjell gjorde sitt bästa för att få det hemtrevligt. Och det lockade i alla fall dit en domare.



En av dagarna blåste det näst intill storm och det drabbade alla tälten. Men med lite insats från både funktionärer och tävlande var de snart resta igen. Tävlingsområdet bjöd på stora ytor som räckte till för alla.

Resultat, World Cup Belgrad, 4-5/7 2007

F2A Speed

Placering, Namn	Land	1	2
1 Peter Halman	GBR	287.8	286.0
2 Tomaz Rachwal	POL	0	253.6
3 Oleg Popov	UKR	0	0
3 Dragan Lakic	SRB	0	0
3 Igor Pareevski	RUS	0	0

F2C Team Racing

Placering, Namn	Land	1	2
1 Ougen/Surugue R	FRA	3.08,6	-
2 Surugue P/Perret C	FRA	3.14,6	3.14,5
3 Borer/Studer	SUI	3.17,4	-
4 Prokofiev/Prokofiev	LTU	35 v	3.22,0
5 Zhuraliev/Sosnovski	UKR	3.24,7	3.24,0
6 Samuelsson/Axtilius	SWE	3.36,4	3.30,4
7 Pazin/Pazin	SRB	3.37,4	3.49,4

F2D Combat

Placering, Namn	Land	
1 Peteris Brokans	LAT	L W W W W W
2 Martin Coe	GBR	W L W W L (W)
3 Natalia Dementjeva, J	MDA	W W L W L (L)
4 Håkan Östman	SWE	L W W L L
5 Antonello Cantatore	ITA	W L W L
5 Srgiu Dementjev	MDA	W W L L
7 Igor Dementjev	MDA	L W L
7 Graham Ives	GBR	W L L
7 Gordon Price	GBR	W L L
10 Misha Smelkov	RUS	L L
10 Mike Whillance	GBR	L L

F2B Stunt

Placering, Namn	Land	1	2	3	2 bästa
1 Richard Kornmeier	GER	3167,5	3211,1	3157,6	6378,6
2 Alexander Schrek	SVK	3109,4	3103,9	3031,5	6213,3
3 Yuriy Yatsenko	UKR	3047,0	3127,5	0	6174,5
4 Sergey Belko	UKR	3006,0	3109,5	0	6115,5
5 Andrej Yatsenko	UKR	3004,1	3076,8	0	6080,9
6 Philippe Gauthier	FRA	0	3037,7	2919,5	5957,2
7 Lauri Malila	FIN	2915,7	2959,3	0	5875,0
8 Sergey Solomyanikov	UKR	2891,4	2973,1	2832,4	5864,5
9 Artur Shabatura, J	UKR	2719,7	2719,8	0	5439,5
10 Oleksandr Osetrov	UKR	2505,8	2765,5	0	5271,3
11 Pavlo Gerasshchenko	UKR	2457,6	2655,2	2567,8	5223,0
12 Alexandre Gauthier, J	FRA	2509,7	2615,9	0	5125,6
13 Ljubomir Radosavljevic	SRB	0	2561,2	0	2561,2
14 Henk de Jong	NED	0	0	0	0



Världscuptävlingen avslutades med mat, musik och prisutdelning på en av Skadarlijas gamla restauranger. En skådespelerska klädd i tidstypisk dress från förra sekelskiftet sjöng och berättade om Skadarlija för oss. Dessutom bjöd hon upp en ur publiken till att dansa vals. Och vem valde hon i den över 100 personer starka publiken om inte vår egen Bengt-Olof..... ???? Och han dansade bra!!



Alexander är bara 12 år men ändå en hejare på att flyga combat. Dessutom har han ständigt ett leende på läpparna.

LINA:s vintagehorn

Göran Alseby och



Göran Alseby med Arctic Circler.

LINA publicerar här en artikel från tidningen HOBBY nr 2/1965 där Göran Alseby berättar om sina vedermödor med att ta fram en ideal modellen för Team Racing. Artikeln innehåller även en ritning på Arctic Circler 5.

Dick Edmund's Drag Master, EM-vinnare 1957, gav inspiration vid mina första konstruktionsutkast. Rapid Yard kallade jag den första modellen men den fullföljdes inte. Istället arbetade jag med Rapidal, byggen i aluminium. Den första blev för tung och den andra modellen fullföljdes inte. Trä blev åter aktuellt och Rapidante kallades projektutkast. Spännvidden lämnade snart yardmåtten och modellserien fick istället namnet Arctic Circler.

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

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

Arctic Circler 1 (Rapidante)

AC 1 byggdes 1960. Någon direkt förebild fanns inte men Dick Edmund's segermodell från 1957 inspirerade åtskilligt. I och med denna modell lanserades i Sverige byggmetoden enligt ovan. Sedermera har de flesta övergått till detta utförande. Sprygelving-

arnas tid var förbi. Ett fel på AC 1 var att kabinen var limmats och skruvats direkt på pannan. Mekanikern kunde lätt slå lös den.

Vid SM 1960, som var modellens premiärtävling, klev en åskådare in i cirkeln under pågående heat och träffades i ryggen av AC 1's vinge under glidvarvet före landning. (Var det någon som sa att vi har dålig säkerhet nuförtiden? Red:s anmärkning). Heatet fullföljdes efter snabbjustering av skadorna. Tid 5.50, plats 4. Under hösten reparerades och modifierades modellen och i första testflygningen därefter, som gjordes över isbana, inträffade linbrott, varför modellens egenskaper inte kunnat studeras tillräckligt för att medge ett omdöme.

Arctic Circler 2 (Long John)

AC 2 fick ökat sidoförhållande, vilket visade sig direkt misslyckat. På prov förlängdes för-gasaren på Oliver till 50 mm för att erhålla en lägre multipel av våglängden vid beräknade motorvarvet i luften, 15.000 rpm. Första försöket till avstämt insug! Något klart bevis på resonans i luftinsuget erhöles icke, mest beroende på att modellen var dålig och därför ersattes med en ny.

Arctic Circler 3 (Blixtapelsinen)

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

Modellen innebar ETA-premiär i Sverige. Den stora vikten gjorde att tyngdpunkten kom längre bak än beräknat. Den ville därför komma in i starterna och var svår att flyga plant. Bly i nosen hjälpte men av det blev totalvikten inte mindre. Anmärkningsvärt är också att stabben på AC 3 var uppbyggd på samma sätt som vingen. Vidare kan nämnas att detta blev sista modellen med pianotråd-ställ (hela serien har haft monowheel). Jag flög bakifrån på en grön modell, som inte kunde ses mot skogsbakgrunden i Barkarby (UT 1962). Landstället gick av och provisoriska reparationer fick därefter ständigt göras ända tills nytt ställ monterades in – prov med duralstall.

AC Trainer tillkom för att ge klubbkamrater en lämplig konstruktion att börja med. ETA eller Oliver som motor. Till måtten står den AC 5 närmast.

Arctic Circler 4 (Heureka)

AC 4 innebar åtskilligt av anpassning till praktiska hanteringssynpunkter. Mindre

spännvidd, kraftigare konstruktion. Trots detta inträffade vingbrott i premiären. NL i Helsingfors 1962. 40 gram bly i vingspetsen i kombination med vikning från flera meters håll var orsaken. Fjädrande stålställ enligt Rosenlund visade sig också ha sin begränsning. Det är numera utbytt mot stumt duralstall. Vikt 10 gram istället för 40! AC 4 har så kallad butterfly-stjört och belackare hävdade att haveriet i Helsingfors berodde på att modeller med sådant höjdstyrverk var svårflugna i blåst. Självaktningen fick sig en knäck så -----.

Arctic Circler 5 (Santa Claus)

AC 5 byggdes med konventionellt stjärtparti men var i övrigt identisk med AC 4. Följaktligen är det nu dags att byta ut landstället även på denna – för att göra prov med den amerikanska landningstekniken: Hjul strax framför tp och landa i hög fart med ytterspetsen och noskåpan mot marken. Fjärde och femte upplagan av AC hade lång panna för att rymma avstämning på insuget. Proven lyckades dock ej. Båda har spinner, vilket icke medfört några komplikationer. Tanken, trerörstyp, är smal och rektangulär. Fästena är av trä för att eliminera vibrationer, tanken klädd och målad för temperaturisolering. AC 4 användes också till prov med Edmunds Reguflovtank, vilka utföll till full belåtenhet.



Arctic Circler.

1962 vann AC 5 SM men våren därpå råkade den illa ut. "Linklädd" på Skarpnäck kvällen före en tävling gjorde att den måste snabbrepareras och därmed ändra utseende. Motor-kåpan gjordes då av plåt, vilket ledde till att motorn blev omöjlig att ställa in. Överhettning regelbundet i slutet av varje tank. AC 4 har smalare luftintag och trång tråkåpa men där orsakas ingen överhettning! Samma gällde AC 5 före "smällen".

Arctic Circler 6 (Orrefors)

AC 6 byggdes färdig på ett turisthotell i Jugoslavien sommaren 1964. Tron på egna åsikter har återvänt och därmed också V-stjärten. Vingytan har minskats i spetsarna för mindre kyttkänslighet. I övrigt består ändringarna i materialval. Modellen är klädd helt i glasfiber. Väven är av fabrikat Mölnlycke, tjocklek 0,10 mm, hartsen Seriebåts U-plast. Efter grundlig filning och slipning är hela modellen målad med Interlux 708, erforderlig klarlackning Interlux 707. Ytan är lagom hård, blank och synnerligen stark.

historien om Arctic Circler

Pannan har ersatts med en duralram, 6 mm tjock. Tank Regulo Flow. Avstämning med elst plastslang på förgasaren. Webra förgasarrör. Ny topp med femfaldigad kylvta har eliminerat problemen med överhettning. Vid för hög "komp" går motorn enbart sakta men i kallt väder är rätt kompressionsinställning svår att göra.

Toppen är ett snyggt arbete av herrar Falk och Hagberg. Måns Hagberg har för övrigt också tillverkat det gasolldrivna motoruppvärmningsaggregatet, som vi lanserat i sommar. Kallstarter blir inte så besvärliga längre. Dock är sannolikt luftintaget för stort (10 mm brett, full höjd), liksom utsläppet. Avgasportarna skall läggas igen snarast. Tornado Plasticote 7x8 (resterande lager försvunnet!) har ersatts med MVVS 175x180 mm (ger för få varv) och bränslet har nu 30 % olja.

På malmöflygarnas rekommendationer har hjulet, som tidigare skurits ur en smörask, sågats ur en nylonkiva. Efter modellens "frygning" vid VM 1964 har landstället visat tendenser att vilja spricka loss. Kanske amerikanskt ställ därför provas på AC 6 istället.

Vad kommer då härnäst? Modellens mått



Göran Alseby (1938-1979).

kommer att ändras endast obetydligt men bygget anpassas säkert för att mera effektivt hindra fladder. Glasfiberyta möjliggör lättare balsa och mindre hårdträ. Men U-plasten tycks vara för hård så den ersätts nog med Araldite. In fällbart ställ har jag skissat på sedan 1962. dags att föra in, kanske. De

flesta utstickande smådetaljer försvinner som stjärtsporre, vingsporre och tankrör, men kanske inte de reglage som "meken" ska sköta.

Förgasare och nålventil värmeisolerar från motorn. Tanken läggs runt förgasaren för kylning. Utbytbara munstycken. Trycktank eller tvårörs ventiltank är frågan.

På lång sikt kan modelltypen komma att ändras. Flygande vinge ger mindre luftmotstånd och ankan ger möjlighet till skjutande propeller. Om möjligt bör propellern inkapslas. Men nya typer ger också många nya svårigheter. För motorns del är glödstift ett alternativ om man vill flyga fort. Tändstift ger större driftsäkerhet. Schnürleportning bör ge draglig bränsleekonomi. Avstämd utblåsning.

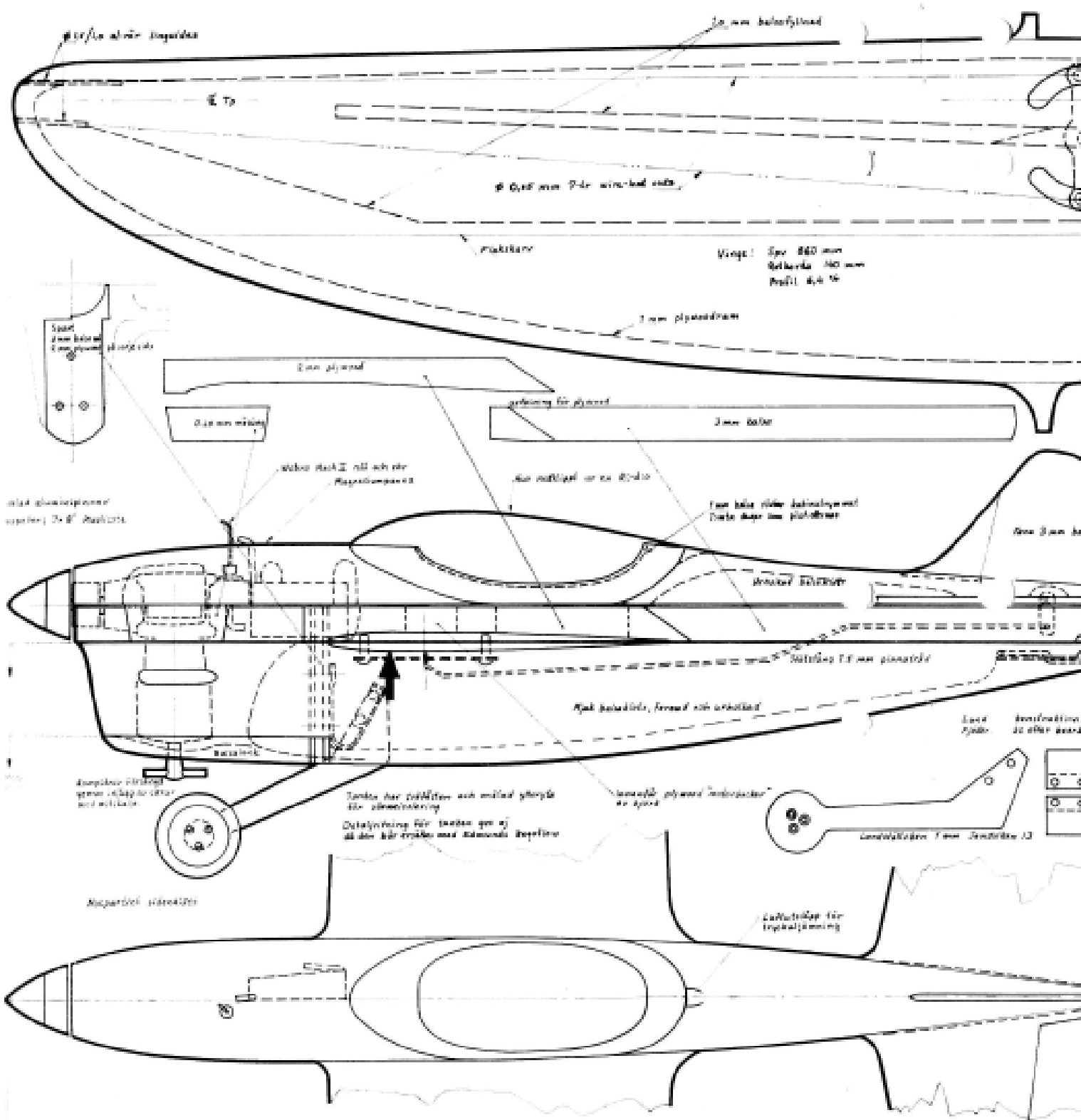
Att lägga ihop linorna, som Olle Eriksson, minskar luftmotståndet men orsakar kanske tillbud i händelse av regn. Extra anordningar för stabilisering av modellens flykt kanske visar sig för komplicerat. Progressiva roderutslag vore dock en förbättring om systemet kan konstrueras mekaniskt oantastligt.

Göran Alseby

Sammanställning av mått för Arctic Circler

AC	1	2	Trainer	3	4	5	6
VINGE							
Spännvidd, mm	1015	1120	900	1050	860	860	860
Spännvidd, innervinge, mm	515	575	450	540	440	440	440
Rotkorda, mm	125	125	135	130	140	140	140
Spetskorda, mm	75	50	ellips	45	Bakre	halvan	ellips
Pilform, mm	15	15	ellips	10	10	10	10
Vingyta, dm ²	9,50	9,50	9,51	9,45	9,51	9,51	9,42
Profiltjocklek, mm	10	10	11	11	9	9	11
%	8,0	8,0	8,2	8,5	6,4	6,4	7,8
Blyvikt, gram	25	25	30	30	40	40	35
Tyngdpunktsläge, mm	27,5	22,5	25	25	25	25	27,5
STABILISATOR							
Spännvidd, projicerad, mm	360	400	375	420	330	330	340
V-form, grader	0	0	0	0	7,5	0	7,5
Spännvidd, vänster roder, mm	140	180	140	185	100	160	150
Spännvidd, höger roder, mm	140	180	140	185	100	160	150
Rotkorda, mm	90	95	90	100	100	100	100
Rotkorda, roder, mm	35	35	35	35	30	35	40
Spetskorda, stabilisator, mm	12	ellips	10	45	25	35	
Spetskorda, roder, mm		10	ellips	10	17	37	25
Stabilisatoryta, dm ²	2,50	2,50	2,59	2,82	2,52	2,52	2,70
Profiltjocklek, mm	3	3	3	5	3	3	5
Roderhorn, mm	9	9	11	11	11	11	11
KROPP							
Noslängd, mm	90	100	105	105	105	100	100
Stjärtlängd, mm	110	100	100	97	100	100	75
Överhäng, mm	10	10	15	23	15	15	10
Läge för största höjd, mm	90	125	150	170	150	150	135
Totalvikt, gram	525	600	550	675	590	540	560
Motor	Oliver	Tiger	Mk III	ETA	Mk I	och	Mk II

Arctic Circler



Svenska Mästerskapen 2007



Svenske mästaren Staffan Ekström får hjälp av SM-tvåan Ove Andersson i en av sina starter. Trots att han bor i Skåne är Staffan en av få som tar en taxi till stunttävlingarna.



Familjecirkeln är sluten. 27 år efter att pappa Ingemar finalslagit Håkan Östman i en SM-final gjorde nu sonen Johan det samma. Fast det krävs ju att göra om samma sak nästa år igen då Ingemar vann över Håkan både 1979 och 1980! Har Håkan mardrömmar om finalflygningar mot familjen Larsson?



Raimo Barck flyger med en ARF-Strega importerad från USA.



Lennart önskar nog att han lydigt hade ätit upp sin fiskleverolja och havregrynsgröt som barn. Lite högre höjd över havet och det hade varit en dans att ligga bakom Jonas.



Raimo och Dala-Claes är piloter både i det civila och i stuntcirkeln. Var de trivs bäst råder nog ingen tvekan om men var de är bäst piloter är svårt att säga utan djupare undersökning.



Bara 4 deltagare i F2B vid årets SM. Var är alla F2B-are?

Svenska Mästerskapen 2007



F2A: Per Stjärnesund

F2A: Jan Gustafsson

F2A: Göran Fällgren



F2C: Under första tanken var alla tre lagen ännu med i racet..... Mats ser ut som om han försöker gömma sig bakom Per men det hjälper inte. Domaren ser honom i alla fall.

Fortfarande är det tidigt i finalen och alla ser fräscha ut. Vårre blir det kring 150 varv..... om det fortfarande är ett tremansheat då. Skillnaden mellan att flyga två eller tre är stor!

Här har Mats tagit sin Mats ur skolan och låter de andra två lagen göra upp om SM-titeln i F2C. Per är tillfälligt nere för omtankning medan Bengt-Olof är på väg upp från sin omtankning.



Good Year: I ett av kvalheaten tappade Niklas modellen vid en av omtankningarna. Eller var det Jonas som landade dåligt?

Tur i oturen var att modellen låg så pass nära yttercirkeln att det bara var att hämta den, tanka, starta motorn och släppa upp den.

Här är modellen på väg upp igen och Niklas kan koppla av i 35 varv framöver. Även utan incidenten hade tiden tyvärr inte räckt till final.



F2D, semifinal 1: Johan och Niklas.

F2D, semifinal 2: Bengt-Åke och Håkan.

F2D, final: Johan och Håkan.

Resultat - SM/RM 2007

F2A Speed

Placering, Namn	Klubb	1	2	3
1 Per Stjärnesund	Västerås MFK	288,4	-	-
2 Jan Gustavsson	Solna MSK	-	280,6	-
3 Göran Fällgren	MFK Galax	-	-	-

F2B Stunt

Placering, Namn	Klubb	1	2	3	2 bästa
1 Staffan Ekström	Eslövs MFK	1997,5	1988,5	2097,5	4095,0
2 Ove Andersson	Västerås MFK	1846,0	1941,5	1919,5	3861,0
3 Niklas Löfroth	Karlskoga MFK	1748,5	1649,0	1058,5	3397,5
4 Raimo Barck	Uppsala MK	1092,0	1185,5	1236,5	2422,0

Semistunt (RM)

Placering, Namn	Klubb	1	2	3	2 bästa
1 Rudolf Ross	Karlskoga MFK	660,5	711,0	722,5	1433,5
2 Flemming Göransson	Vårgårda RK	661,5	629,0	658,0	1319,5
3 Ingemar Larsson	Vänersborgs MK	596,0	695,0	602,5	1297,5
4 Andres Göransson, J	Vårgårda RK	632,5	482,5	0	1115,0
5 Björn Ohlzon	Karlskoga MFK	92,5	353,5	639,5	993,0
6 Tobias Gustavsson, J	Vänersborgs MK	20,0	413,0	384,5	797,5
7 Marie Ohlzon, J	Karlskoga MFK	272,0	252,5	232,0	524,5
8 Claes Samuelsson	S. Dalarnas MFK	477	0	0	477,0
9 Jonas Nygren	Karlskoga MFK	20	87	153,5	240,5

Semistunt junior (RM)

Placering, Namn	Klubb	2 bästa
1 Andres Göransson	Vårgårda RK	1115,0
2 Tobias Gustavsson	Vänersborgs MK	797,5
3 Marie Ohlzon	Karlskoga MFK	524,5

F2C Team Racing

Placering, Namn	Klubb	1	2	3	4	Final
1 Kjell Axtelius	MFK Galax	3.20,4	3.49,5	3.48,5	3.24,4	6.48,1
B-O Samuelsson	MFK Galax	-	3.32,0	4.17,2	3.43,6	7.04,0
2 Jan Gustavsson	Solna MSK	-	3.32,0	4.17,2	3.43,6	7.04,0
Per Stjärnesund	Västerås MFK	-	3.32,0	4.17,2	3.43,6	7.04,0
3 Göran Olsson	Solna MSK	45 v	3.58,7	0 v	3.43,3	33 v
Mats Bejhem	MFK Galax	45 v	3.58,7	0 v	3.43,3	33 v
4 Niklas Karlsson	Karlskoga MFK	35 v	3.49,7	4.05,2	3.55,0	
Jonas Karlsson	Karlskoga MFK	35 v	3.49,7	4.05,2	3.55,0	
5 B-Å Fällgren	Karlskoga MFK	27 v	4.52,8	5.08,1	4.37,5	
Göran Fällgren	MFK Galax	27 v	4.52,8	5.08,1	4.37,5	

Good Year (RM)

Placering, Namn	Klubb	1	2	Final
1 B-Å Fällgren	Karlskoga MFK	4.46,9	4.46,2	9.38,4
Lennart Nord	MFK Red Baron	4.46,9	4.46,2	9.38,4
2 Göran Olsson	Solna MSK	4.36,4	4.49,0	130 v
Mats Bejhem	MFK Galax	4.36,4	4.49,0	130 v
3 Jan Gustafsson	Solna MSK	5.50,7	4.40,3	Disk
Ingemar Larsson	Vänersborgs MK	5.50,7	4.40,3	Disk
4 Niklas Karlsson	Karlskoga MFK	35 v	6.14,0	
Jonas Karlsson	Karlskoga MFK	35 v	6.14,0	

F2D Combat

Placering, Namn	Klubb	1	2	3	4	5	6
1 Johan Larsson	Vänersborgs MK	4V	10V	11F	17V	19V	
2 Håkan Östman	Väsby MF	2V	6V	11V	15F	18V	19F
3 B-Å Fällgren	Karlskoga MFK	3V	10F	14V	16V	18F	(V)
4 Niklas Karlsson	Karlskoga MFK	1V	9F	13V	15V	17F	(F)
5 Gustav Odh, J	MFK Red Baron	1F	8V	12V	16F		
6 Björn Ohlzon	Karlskoga MFK	5V	6F	12F			
6 Casper Törneman, J	Lidingö MK	5F	9V	14F			
6 Lennart Nord	MFK Red Baron	3F	7V	13F			
9 Marie Ohlzon, J	Karlskoga MFK	2F	8F				
9 Mats Bejhem	MFK Galax	4F	7F				



Lag-SM

Placering, Klubb	Poäng
1 Karlskoga MFK	32
2 Västerås MFK	21
3 MFK Galax	15,5
3 Solna MSK	15,5
5 Eslövs MFK	9
5 Vänersborgs MK	9
7 MFK Red Baron	8
7 Väsby MF	8
9 Uppsala MK	6
10 Lidingö MFK	3

F2D World Cup Dronten Holland

Hollands världscuptävling i Combat, Dutch Combat International, arrangeras av "gamle" combatflygaren Jacco de Ridder och i år hade han lyckats hitta en gräsyta i Dronten.

Stockholm-Dronten, 20 timmars bilkörning nonstop. Bläh! Men Mats Bejhem och jag hade bestämt oss för att åka ner och sopa rent och då fick det kosta på lite.

Väl framme, klockan 06.00 på fredag, slog vi upp våra tält för en god förmiddagssömn innan provflygningarna påbörjades. Fin anläggning, bra gräsytor och nära till villabyggelse. Det senare garanterar att tävlingen går nån annanstans nästa år. Om ens alls.

Mats såg fram emot att få möta duktiga ryssar å sånt. Med 37 piloter borde chansen vara minimal att bli lottad mot de sedvanliga danskarna och då särskilt Henning "Rammen" Forbech. Mats första match i tävlingen, mot Henning givetvis, slutade med förlust av såväl heat som modeller. Vissa kvarnar började få ordentligt med vatten....

Själv fick jag öppna mot Günther Staffel. En trevlig prick, dock ovan vid sina alldeles

för känsliga modeller. Höll mig därför lite på avstånd och flög försiktigt. Lyckades inte så bra för hela serpen rök stup i ett. Vi flög nämligen om 3 gånger. Fjärde matchen vinner den jefveln på ren och skär tur.

I omgång 2 blev Mats lottad mot Ben Johnson, en britt i 20-årsåldern som överraskade. En ren och bra match som Ben dessvärre vann med 2-1. Ben slutade sedermera på fjärde plats efter att ha smiskat storheter som Loet Wakkerman och Igor Trifonov. Och Mats.

Helgen rundades av med förlust för mig mot en spansk fransman, Xavier Riera. Bingo! Svenskarna ute. Bläh igen!

Resten av tävlingen åsåg vi sittande, studerande olika flygstilar. Chorny flög bl a så bra i vissa matcher att till och med Mats blev lite imponerad. Vi stannade inte till finalen utan lastade bilen och för hemåt vid 17-tiden.

Om tävlingen, mot förmodan, går nästa år igen tänker jag åka dit. För å vinne, he, he. Mer än så får ni inte veta.

Lelle Nord



Henning släpper iväg Steen Lysgaards modell. Tyvärr gick det lika illa för Steen som för svenskarna, dvs två förluster.

Videobevis på YouTube:

Lelles matcher:

www.youtube.com/watch?v=b6XGGMpAWxc

www.youtube.com/watch?v=AhOxQshBZcI

Mattes matcher:

www.youtube.com/watch?v=Wly90jT_ATY

www.youtube.com/watch?v=1aU7uLhSkWs

Resultat Dronten 11-12/8

1	Audrius Rastenis	LIT	W W W W L W W W W
2	Stanislav Chorny	UKR	W W W W W W L W W L
3	Evgeny Fadeev	RUS	W W W W W W W L L
4	Ben Johnson	GBR	W W W W W L W L
5	Mervyn Jones	GBR	W W W W W L L
6	Bjarne Bertelsen	DEN	W W W L W L
	Bjarne Schou	DEN	W W W L W L
8	Lothar Hentschel	GER	L W W W L
	Dimitri Janssens	BEL	W W L W L
	Ben Jordaan	NED	W W L W L
	Günter Staffel	AUT	W W W L L
12	Ettore Mancini	ITA	L W W L
	Christian Pedersen	DEN	L W W L
	Xavier Riera	FRA	W W L L
	Johann Schwarz	GER	W W L L
	Igor Trifonov	RUS	W W L L
	Loet Wakkerman	NED	W L W L
18	Henning Forbech	DEN	W L L
	Niels Hostrup	DEN	L W L
	André Horst	GER	W L L
	Rudi Königshofer	AUT	W L L
	Anders Kudsk	DEN	W L L
	Dave Riley	GBR	L W L
	Thomas Thier	GER	W L L
25	Mats Bejhem	SWE	L L
	André Bertelsen	DEN	L L
	Ole Bjerager	DEN	L L
	Georgiy Grigoryev	UZB	L L
	Jean C Janssens	BEL	L L
	Martin Johnson	GBR	L L
	Steen Lysgaard	DEN	L L
	Andrius Mazeikis	LIT	L L
	Fred Meijer	NED	L L
	Lennart Nord	SWE	L L
	Sven de Ridder	NED	L L
	Karlo van der Vlist	NED	L L
	Leo Voss	NED	L L



Mats i förlorartagen mot favoritmotståndaren Henning Forbech....



Bjarne Schou och Lothar Hentschel stretchar ut i mittcirkeln!

Combat på Lidingö



Alla deltagarna i lördagens Combat 1.5-tävling. Bakre raden från vänster: Arne Frinndal, Gustav Odh, Mats Bejhem, Leif Sundvall och Claes Törneman. Sittande från vänster: Lennart Nord, Casper Törneman och Hannes Brattgård.

Lidingöklippet 1-2 september 2007.

Lidingö Modellklubb stod för första gången i världshistorien som värd för en ny combat-tävling i Stockholmsområdet, Lidingöklippet, vid vilken det kördes både den nyinstittade klassen Combat 1.5 samt den mer etablerade 2.5 cm3-klassen Slow Combat.

Tävlingen kördes på Lidingö MK:s eget fält (ligger på väg ut mot Elfvik) vilket har plats för två cirklar, om man så skulle vilja.

Tävlingarna inleddes med Combat 1.5 på lördagen. Tre av Lidingö MKs trotjänare, tillika styrelseveteraner, ordföranden Hans Gornitzka samt Leif Sundvall och Arne Frinndal tog arrangörsuppgiften på största allvar och hade därför stigit upp i ottan för att kunna ha allt klart inför första start klockan 10.00 pip.

Fördj/gäves.....

Endast Hannes Brattgård var på plats i tid medan övriga combatdrumlar (mig själv

inräknad) masade sig dit strax efter klockan 10. Artikeln kunde ha slutat här men de tålmodiga och snälla veteranerna stannade kvar och såg till att det blev tävling till slut.

Å uj huj paj tjosan och tusan vad vi flög!

Arne och Stellan gjorde combatdebut och, hoppas jag, hade kul. Hannes gjorde också debut och fick därmed smaka på det hårda serpentinkaparlivet i skarpt läge. Tillsammans med Claes gjorde dessa herrar sorti efter två raka förluster.

Men det är bara att bita ihop och komma igen vid nästa tillfälle. Och kanske träna lite mer innan. Vi har ju alla den vägen vandrat och ibland undrar man varför man inte slutade medan tid var.... Men kanske är man gjord av rejält virke och envis som synden?!

Casper hade en sämre dag och klarade bara fjärdeplatsen. Gustav och Mats gjorde upp om förstaplatsen i en grann och utmärkt combatfinal där Gustav snuvade Mats på segern. Matchen om tredjepris slutade som syns på bilden. Gustav är oskyldig och bäst.

Till söndagens Slow Combat fick vi fint besök av Niklas och Jonas Karlsson samt Torbjörn Östin från Karlskoga MFK. Om jag inte minner mig (gubben börjar bli gammal och minnet svagt och jag hade lämnat min diktafon hemma!) var det betydligt blåsigare så det var tur vi körde de tyngre 2,5-orna denna dag. Tråkigt nog för Jonas och Torbjörn, som rest så långt, blev man redan utslagna efter



Pappa Mats i mekartagen. Är det inte egen flygning är han ständigt utnyttjad som mekaniker. Alltid med kepsen käckt på svaj och ett förmaningsord på läpparna.

Combat på Lidingö



Gustav måste vara en farlig finalmotsåndare i combat 1.5! När Lennart och Mats möttes i flygningen om de övriga pallplatserna var de tydligen så knäckta att de inte hade koll på någonting. Titta bara på bilderna och ställ Er frågan : Hur kan man lyckas ha sönder modeller för Combat 1.5 på detta sätt? Det skall ju knappt gå ens om man anstränger sig. Mental kollaps????!!

Resultat Lidingöklippet 1-2/9 2007

Combat 1.5

Placering, Namn	Klubb	1	2	3	4	5	6
1 Gustav Odh	MFK Red Baron	V4	V5	V10	V12	V13	V14
2 Mats Bejhem	MFK Galax	V2	V6	F10	V11	F14	V15
3 Lennart Nord	MFK Red Baron	V1	V8	V9	F11	F13	F15
4 Casper Törneman	Lidingö MK	V3	V7	F9	F12		
5 Hannes Brattgård	Lidingö MK	F1	F5				
5 Arne Frinndal	Lidingö MK	F4	F7				
5 Leif Sundvall	Lidingö MK	F3	F6				
5 Claes Törneman	Lidingö MK	F2	F8				

Slow Combat

Placering, Namn	Klubb	1	2	3	4	5	6
1 Niklas Karlsson	Karlskoga MFK	V2	V6	V9	V11	V13	V15
2 Casper Törneman	Lidingö MK	F4	V7	V10	V12	F15	
3 Gustav Odh	MFK Red Baron	V4	V5	F11	F13	V14	
4 Mats Bejhem	MFK Galax	V3	V8	F9	F12	F14	
5 Lennart Nord	MFK Red Baron	V1	F6	F10			
6 Jonas Karlsson	Karlskoga MFK	F1	F7				
6 Claes Törneman	Lidingö MK	F2	F8				
6 Torbjörn Östin	Karlskoga MFK	F3	F5				

två heat. Även stackars Claes fick bita i gräset tidigt. Men eftersom han bor på Lidingö kan ju smaken inte varit helt obekant.

Nord smiskades ut av Casper och Niklas och samma öde mötte Mats. Gustav blev dubbelförnedrad av Niklas men vann sedan matchen om tredjepris mot Mats.

Finalen stod mellan Niklas och Casper. Grandios combat där Casper kunde ha vunnit om inte marktid funnits med som något negativt i kalkylen. Men att möte den näst intill oövervinnerlige Niklas är inte lätt.

Bägge dagarna bjöds på hemgjord lunchsalad med tilltugg samt läsk och kaffe. Ordförande Hans såg till att fixa detta och han skall ha stort tack! Stort tack också Arne och Leif som härdade ut bägge dagarna som tidtagare och klippräkare.

Lelle Nord



Västkusträffen 2007

Den första Västkusträffen hölls 1966 och det var då "aeroklubben" - AKMG - som startade denna återkommande tävling. Det var drygt 40 år sedan, men vår egen mästare Alf Eskilsson menar att det har varit några tillfällen då träffen ställts in, därför var det inget äkta 40-års-jubileum i år heller. Träffen har sedan många år arrangeras av Kungsbacka MFK.

Lördagen den 1 september bjöd på ett strålende väder och stabil vind, men dagen innan var det rena duschen... Det regnade hela fredagen fram till eftermiddagen, och ingen trodde det skulle bli så fint väder nästa dag.

Men ungefär samtidigt som regnet drog bort så flockades de långväga stuntflygarna från orter som Västerås, Trondheim, Kongsvinger, Karlskoga osv. för att värma upp inför lördagens stora tävling. En mycket vackert genomförd flygning av Clamer Meltzer med en underskön "Peacemaker MK-2", som alltså var tvåmotorig med 1,5 cc PAW dieslar, gjorde så stort intryck att det pratades mycket om detta även på lördagen.

Under natten så torkade fälten upp förvånansvärt bra, och arrangörstrion Alf Eskilsson, Sven-Erik Martinsson och Jan-Åke Hogström gladdes åt att man skulle slippa genomföra Västkusträffen i full regnmundering och vadarstövlar...

Vi hade semistunt-cirkeln närmast klubbstugan och storstuntcirkeln på RC-fältet. Vinden ökade efterhand, men var stabilt sydlig vilket är gynnsamt med tanke på den turbulens vi har vid vindriktningar mellan nord och sydost.

Vid tävlingen skötte undertecknad sekretariatet för storstunt. Tävlingen inleddes med ett "domarheat" och därefter tog tävlandet vid i det nu strålände solskenet. Vinden friskade i efter hand, men var jämn och stabil, och efter två heat och lunchpaus, så hade vinden ökat ytterligare och här förtjänar Clamer Meltzer ett omnämnande – Clamer gjorde en markant bättre flygning i hårdare vind!



Resultaträkningen skötte av Kalle "Farmarn" Börjesson. För Er som tittar på ölfliksan: Den placerades där på ren illvilja precis innan kortet togs!



Även om medelåldern på de deltagande piloterna i F2B var hög uppvisade modellerna en fräschör. Kauko var inte sen att fotografera alla deltagande modeller.

Det var väldigt jämnt i resultaten, med regerande svenska mästaren i F2B Staffan Ekström med 3921 p i topp tätt följd av förre flerfaldige mästaren Ove Andersson med 3878 p, och väldigt välförtjänt genom en lysande upphämtning till tredje plats av Clamer Meltzer med 3740 p.

I semistunt med de 9 startande varav majoriteten juniorer, var det inte lika jämt. Detta kan förklaras av att flera tävlande inte hade tränat att flyga i blåst. Totalt segrade här Rudolf Ross med 2172 p med ett skapligt gap till tvåan Ingemar Larsson 1881 p och trean Flemming Göransson 1873 p.

I juniorklassen var det som sig bör – stor variation i såväl resultat som erfarenhet. Marie Olzon vann (inte helt oväntat) med 1541 p följd av Andreas Göransson 1413 p och Tobias Gustavsson 1363 p. Man kunde med något undantag se att den ökande vindstyrkan efter lunch ställde till det litet, med sämre poäng som följd.

Vi hade även en hel del åskådare och besökare som lockats av att arrangemanget var tämligen väl annonserat. Även besök från Kungsbackaposten, den lokala tidningen kunde noteras, vilket ledde till ett fint reportage.



F2B-domarna Alf Eskilsson och Kauko Kainulainen hade blicken riktad uppåt mest hela dagen. Antagligen var de både solbrända och nackstela när kvällen kom.

Västkusträffen 2007

En personlig slutkläm: som nybörjare inom linflyg, inser jag nu att min mentor Alf gör helt rätt i att köra ut mig att flyga även om det blåser kraftigt och även om det regnar samtidigt (javisst! – man flyger lina i alla väder utom i svår dimma eller snöstorm).

Enda tillfället då jag "slipper" flyga är när det är åskmoln över fältet. Linorna är ju av stålwire och fungerar utmärkt väl som åskledare!

Och till dig som inte provat på linflyg: här har du chansen att känna vilka krafter som verkar på rodren vid olika manövrer, men även kunna se på konstant avstånd hur modellen ligger i luften beroende på turbulens, vindstyrka, motorns gång etc.

De flesta linflygare brukar ha någon "snäll" modell som du kan få känna på genom att flyga "ryggsäck".

Ingvar L Nilsson



Clamer hade med sig en Peacemaker Special med 2 st PAW 1.5 cc dieselmotorer. Som vanligt med Clamers modeller var det ett utsökt bygge.



Den sköna septembersolen inbjöd till att pausa och äta lunch på klubbens altan.

Resultat Västkusträffen 2007-09-01.

F2B Stunt:

Placering, Namn	Klubb	1	2	3	2 bästa
1. Staffan Ekström	Eslövs FK	1875	1947	1974	3921 p
2. Ove Andersson	Västerås MFK	1935	1936	1942	3878 p
3. Clamer Meltzer	Trondheim MFK	1830	1788	1916	3746 p
4. Harry Kolberg	Skedsmo MFK	1660	1711	1786	3497 p
5. Niklas Löfroth	Karlskoga MFK	1740	1743	1704	3483 p

Semistunt:

Placering, Namn	Klubb	1	2	3	2 bästa
1. Rudolf Ross	Karlskoga MFK	1105	1067	797	2172 p
2. Ingemar Larsson	Vänersborgs MK	919	962	551	1881 p
3. Flemming Göransson	Vårgårda RFK	824	951	922	1873 p
4. Marie Ohlzon, J	Karlskoga MFK	644	783	758	1541 p
5. Andreas Göransson, J	Vårgårda RFK	620	793	526	1413 p
6. Tobias Gustavsson, J	Vänersborgs MK	721	642	237	1363 p
7. Jonatan Petersson, J	Vänersborgs MK	381	121	180	561 p
8. Oskar Björkholtz, J	Vänersborgs MK	275	141	-	416 p
9. Björn Ohlzon	Karlskoga MFK	278	126	-	404 p

Semistunt junior:

1. Marie Ohlzon	Karlskoga MFK	1541 p
2. Andreas Göransson	Vårgårda RFK	1413 p
3. Tobias Gustavsson	Vänersborgs MK	1363 p
4. Jonatan Petersson	Vänersborgs MK	561 p
5. Oskar Björkholtz	Vänersborgs MK	416 p



Juniorpristagarna i Semistunt.



Glada seniorpristagare i Semistunt.



Glada seniorpristagare i F2B Stunt.

Modellmotorbränsle -

Modellmotorbränsle består principiellt av olja till smörjning och drivmedel till förbränning. I denna artikel kommer Luis att berätta om smörjmedlet=oljan i bränslet. Artikeln vänder sig till alla modellflygare som vill veta något om sin modellmotor och dess funktion.

Utvecklingen och användningen av oljor har följt utvecklingen av modellmotorn. De första små tändstiftsmotorerna använde bensen som drivmedel och för smörjningen blandade man i mineralolja, som ju under alla förhållanden blandar sig med bensen. Detsamma gäller dieselbränsle där eter, fotogen och mineralolja kan användas tillsammans.

När glödstiftsmotorn kom var man tvungen att hitta en olja som kunde användas ihop med metanol. I många hade man använt vegetabilisk olja till särskilt krävande motorer och som exempel kan nämnas att man under första världskriget använde ricinolja (amerikansk olja) till den roterande flygmotorn Gnome

Efterhand började man blanda i olika effekt-höjande komponenter i bränslet, företrädesvis nitrometan. När halten översteg 40-50% blev blandningen ostabil och det blev nödvändigt att tillsätta andra medel för stabilisering.

Omkring tiden för andra världskriget började syntetiska oljor utvecklas för turbiner och kompressorer mm. Dessa ester-och polyglykoloroljor kom senare även till användning som smörjmedel i modellmotorer. I början med vissa problem men efter vidareutveckling är de flesta problem idag lösta och vi kan nu välja oljetyp efter behov och uppgift.

Smörjning

Smörjförhållandena i en modellmotor är varierande och det mest kritiska är i cylindern där det inte kan upprätthållas en konstant oljefilm på grund av den höga temperaturen och kolvens låga hastighet vid övre dödläget.

För att man bättre skall förstå varför vi använder olja är det nödvändigt att vi först pratar lite om friktion. Friktion kan delas in i tre grupper där varje grupp har olika egenskaper.

1. Torr friktion uppstår när man inte använder någon form av smörjmedel och medför alltid slitage oavsett ytbeskaffenhet. Med bättre ytor minskas friktionen och slitaget. Friktionskoefficienten ligger mellan 0,1 och 0,7.

2. Vätskesmörjning. Här är ytorna helt åtskilda av en smörjfilm och friktionen följer de hydrodynamiska lagar som gäller för vätskor. Friktionskoefficienten, som är avhängig smörjmedlets viskositet (förklaras senare) och hastigheten mellan ytorna, ligger mellan



Här visar Luis med hjälp av några andra modellflygare hur torr friktion (förflyttning av bil med åtdragen handbroms) ger extra stort (sko-)slitage.

0,0001 och 0,005. Det förekommer inget slitage mellan ämnena med mindre än att smörjmedlet innehåller någon form av slipande partiklar.

3. Gränssmörjning (kritisk smörjning), halvtorr friktion. Ytorna berör punktvis varandra (genom smörjfilmen) och för detta gäller inga fasta lagar. Om friktionen följer lagarna för torr friktion eller vätskefriktion bestäms av ytornas beskaffenhet, smörjfilmens tjocklek och smörjmedlets egenskaper. Friktionskoefficienten ligger mellan 0,1 och 0,005.

Det enda ställe i en modellmotor man kan hitta ren vätskesmörjning är vid insuget, där smörjningen är riklig med tanke på bränsleförekomsten. På alla andra ställen måste man räkna med varierande grad av gränssmörjning.

Kriterier vid val av oljetyp

Urvalet av vegetabiliska och syntetiska oljor är förhållandevis stort även om tex Castrol M och Castrol MSSR är de vanligast förekommande.

Önskar man speciella egenskaper för sin olja skall man titta på följande saker:

Viskositet

Detta värde anges oftast i centiStoke (cst) och är ett uttryck för hur "tjock" oljan är.

Viskositetsindex

Detta värde anger hur mycket viskositeten ändras sig med temperaturen för en viss olja.

SAE

Är en förkortning för en sammanslutning som har utvecklat normer för bland annat oljor.

Kokpunkt

Detta värde är avgörande för ifall oljan kan

smörja vid den drifttemperatur man har. Samtidigt säger det något om ifall oljan kan delta i förbränningen.

Filmtjocklek

Ger ett värde för hur god en olja är att förhindra gränssmörjning.

EP-egenskaper

EP betyder Extreme Pressure och nämns ofta ihop med tilläggsprodukter (additives) som vid gränssmörjning tillsammans med metallen i ämnena bildar en slags självsmörjande film så att oönskat slitage undviks.

Blandbarhet

Vissa oljetyper kan inte blandas med andra oljor eller med vissa bränsletyper.

Sot

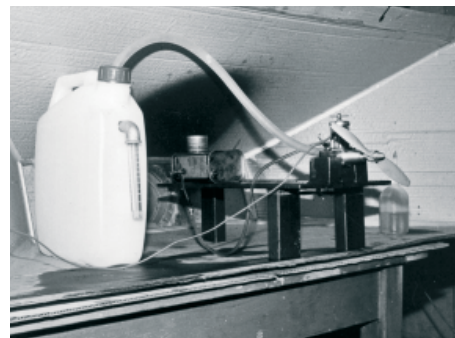
Särskilt vegetabiliska oljor har lätt att oxidera och skapa ett sotlager i motorn medan de syntetiska oljorna kan ha en rensande effekt. Det senare kan orsaka att en motor som hittills har förefallit tät i passningarna plötsligt blir otät då man byter från vegetabilisk till syntetisk olja.

Mineralolja

Mineralolja används nästan inte till modellmotorer nu för tiden. Om man ändå skulle göra det använder man en SAE 50-olja till dieselmotorer. Till en tändstiftsmotor använder man SAE 70 i blandningsförhållandet 1:3 med bensen.

Vegetabilisk olja

I denna kategori finns det en mängd användbara oljor. Oliv-, raps-, kokos-, soja och ricinolja är några. Ricinolja är den mest använda i modellmotorsammanhang och kan köpas både som smörjmedel och i medicinsk kvalitet. Den som är avsedd för medicinskt bruk ska man inte använda som smörjmedel! Av de varumärken som finns på marknaden kan nämnas Castrol M, Duckhams, Prats, Bakers AA, Klotz och R40 där den sistnämnda passar att blandas med bensen.



Oljetesten utfördes i laboratoriet vid Köpenhamns Teknikum. En BG Bugl 15 var den motor som användes och bilden visar testuppställningen.

vad har vi i tanken - avsnitt olja

Alla dessa fabrikat har oftast tillsatser (additives) som medför mindre sot och längre hållbarhet. Vegetabilisk olja har annars en tendens att härskna när den lagras för länge. Lagra därför alltid oljan svalt eller kallt.

Ett kännetecken för ricinolja, och som är svårt för syntetiska oljor att efterlikna, är dess höga halt av fria syror, vilka fungerar utmärkt som gränssmörjemedel.

En annan egenskap, som ger extra säkerhet vid överhettning, är oljans egenskap att inte vilja flyta ut på en het yta. När oljan dessutom ger en skyddande hinna på metallytorna har man faktiskt ett idealt smörjemedel. Med skyddande hinna menas det sotlager oljan bygger upp och som verkar skyddande vid gränssmörjning.

Syntetisk olja

Här finns det bland annat varumärken som Castrol MSSR, Ucon, Klotz, Dow, ML-70, Power Lube, K&B, G-Max osv. Normalt kallar man dessa syntetiska ester-, polyglykol- eller polyalkylen-oljor.

Kännetecknet för dem är deras goda blandbarhet med nästan alla typer av bränslen och de finns att få med olika viskositet. Syntetoljor har dessutom den fördelen att de kan förångas och delta i förbränningen. Temperaturen i cylindern är således högre när man använder syntetisk olja jämfört med vegetabilisk olja.

Motorn är också renare efter att man kört den då det inte bildas lika mycket sot men i gengäld förlorar man den säkerhet sotlagret ger vid överhettning. Man kan därför säga, att om man av och till kör sin motor hårt, skall man inte använda syntetolja om man inte är beredd på att ta det ökade slitaget man får jämfört med om man skulle använda ricinolja.

Antikorrosionsmedel är inte tillsatt i alla syntetoljor och eftersom det vid förbränningen kan bildas ester-syror bör man i sitt eget intresse ge motorn lite konserveringsolja efter att man använt den. Helst medan den fortfarande är varm och oljan lättare kan tränga in överallt.

Vid användning av syntetoljor skall man vara medveten om att dessa kan ge allergiska reaktioner eller irritationer. Avgaserna kan t ex irritera luftvägarnas slemhinnor eller ögonen.

Tillsatsmedel (additives)

Genom årens lopp har säkert många provat olika tillsatsmedel som Wynns, Polyl B, Redex, 3 i 1, Lubricin N-1, Molybdendisulfid etc. De flesta av dessa har tveksam effekt. Användning av t ex Molybden genom uppslamning orsaka igensatta bränslerör och ett sådant ämne

skall faktiskt påföras ytorna i torrt tillstånd och eventuellt värmebehandlas efteråt för att ha någon positiv inverkan på gränssmörjningen.

Det enda jag känner till som har någon effekt är Lubricin N-1. Det är en vanlig ester som vid inblandning i en vegetabilisk olja gör att man kan minska mängden olja från 20% till 15% och behålla smörjningen vid större effekt samt dessutom få en renare motor. Inblandningen skall max vara 2-3% i oljemängden annars riskerar man att sotlagret försvinner med ökat slitage och högre drifttemperatur som följd.

Test av oljor

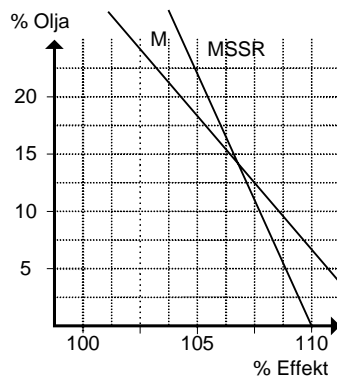
För att få mer kunskap om oljans påverkan på motorn har jag i samband med ett annat projekt provkört en dieselmotor med Castrol M och MSSR i olika blandningsförhållanden. Resultatet kan ses i diagrammen i figur 1-4.

Fördelar med Castrol M

Stor oljefilmstyrka - God gränssmörjning - Låga drifttemperaturer

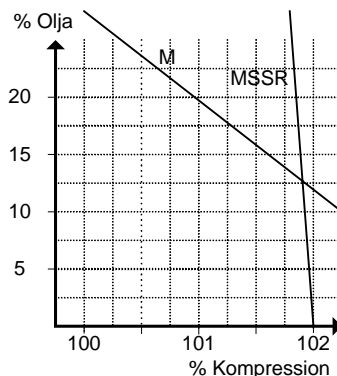
Nackdelar med Castrol M

Oxiderar, bildar sot - Kletiga avgaser - Blandas dåligt med nitrometan



Figur 1

Effektökning som funktion av oljehalt.



Figur 2

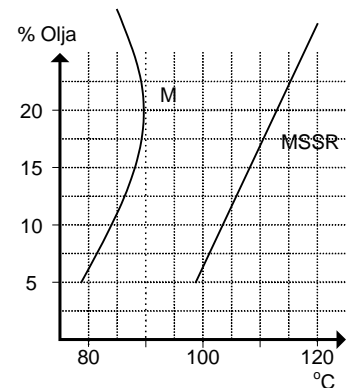
Ändringar i kompressionen som funktion av oljehalt.

Fördelar med Castrol MSSR

Blandas bra med alla bränsletyper - Ger bättre driftekonomi - Renare avgaser - Ingen sotning - Lätt att torka av

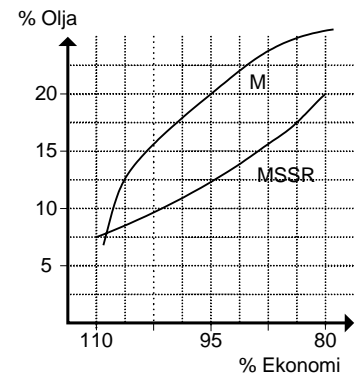
Nackdelar med Castrol MSSR

Hög drifttemperatur - Avgaserna kan irritera hud, ögon och andningsorgan - Förlorar sin smörjeffekt vid ca 260 grader



Figur 3

Temperatur hos cylindertoppen som funktion av oljehalt.



Figur 4

Bränsleförbrukning som funktion av oljehalt.

Slutsats av test med Castrol M och MSSR

Valet mellan M och MSSR är inte lätt men bör göras utifrån vad man avser att använda sin motor till; tävlingsbruk eller söndagsflygning.

Testet visar att en oljeinblandning på 20-30% för ricinolja och 15-25% för syntetolja är alldeles för högt om man önskar maximal effekt tillsammans med en god driftekonomi. Det större oljeinnehållet ger dock en ökad säkerhetsmarginal för den som bara vill utnyttja en del av sin motors uteffekt. Slutsatsen av testen är att 10% olja i bränslet i förhållandet 1:1 mellan ricinolja och syntetolja ger det bästa förhållandet mellan effekt (5% ökning), ekonomi och drifttemperatur (3% ökning). /Luis Petersen

LINA tipsar om:

Semestertips

Imperial War Museum Duxford England



Strax söder om Cambridge precis intill M11 ligger ett av Englands större flygmuseer, Duxford. Flygfältet invigdes 1935 och var aktivt i bra många år innan det övergick till museum. Som kuriosita kan nämnas att engelska drottningmodern, Ove Andersson och jag var där redan 1985 och bevistade fältets 50-årsjubileum. Plus cirka hundra tusen andra....

Nu fanns det ännu mer att titta på, bland annat hade en hall med flygplan från USA tillkommit. Förutom flygplan finns även en mängd andra militära saker, som kanoner, tanks och andra fordon, att titta på.

Det pågår ständigt renoveringar av äldre flygplan och det mesta görs av frivilliga krafter (medlemmar i olika flyghistoriska föreningar).

Mer info finns på <http://duxford.iwm.org.uk/>.



Även den som är intresserad av Good Year hittar pärlor. Här är det en snyggt målad Cosmic Wind.

LINA tipsar om:

Semestertips



Yugoslavian Aviation Museum



En originell konstruktion där piloten måste ligga och flyga. Enligt museiguiden gjorde planet ingen succe i flygvapnet!

Alldeles intill Belgrads internationella flygplats ligger ett flygmuseum väl värt att besöka. Få känner väl till att Jugoslavien har haft en egen inhemska flygplansproduktion ända sedan flygets barndom, både i form av egna konstruktioner och licensbyggen.

Efter Jugoslaviens delning är det nu Serbiens ansvar att förvalta samlingarna. Det finns många objekt från flygets alla tidsepoker och vissa är riktigt sköna, speciellt en del äldre plan.

De senaste tillskotten i samlingarna är från 1990-talet och stridigheterna med väst. En av sakerna, en kabinhuv från en nedskjutet Nato-plan, hade tagits om hand av en bonde, vilken använde den som hönsburen. Museet fick överta den först efter att man byggt en nytt hönsburen åt bonden.



Utanför museet fanns hur många plan och delar som helst. Antagligen kör man hit all utrangerad materiel....



Norgemesterskapen i Stunt 2007

Årets Norgesmesterskap ble arrangert av Askim MFK og avholdt på gressbanen til Askims idrettslag. Interessen for linestyling i Askim har tatt seg kraftig opp etter at flere av medlemmene har tatt opp sin «gamle» interesse. Det var derfor naturlig at Askim ble valgt som arena for årets Norgesmesterskap.

Arrangementet ble på alle måter flott gjennomført og jeg håper at vi kan arrangere flere linestylingkonkurranser i Askim. Været på Østlandet har ikke vært helt samarbeidsvillig i år, men lørdag 18. august var det flotte flyforhold med lett bris og sola i ryggen. Det regnet dagen før og dagen etter!

Ved stevnestart kl. 11.30 viste det seg at det var kommet seks deltagere i F-2B og seks deltagere i Semistunt. Det var svært hyggelig at så mange «gamle» nye navn stilte til start.

Ved lesning av et Fly Nytt fra 1981 som sengeléktyre fant jeg at mange av disse deltagerne også var deltagere på NM i 1981. Jeg nevner Ingolf Steffensen, Bjørn Sørrang Hansen, Jan Vold og Steinar Settem. I tillegg ble vår hoveddommer Bjørn Liberg norgesmester i 1981!

Det ble bestemt at vi skulle fly fire omganger mot normalt tre, og la de to beste være tellende. Dette formatet er nå også tatt i bruk på EM og VM. For dommerne betydde dette at



Pallen i F2B Stunt: Norvald, Clamer och Harry.



Pallen i Semistunt: Per, Alf och Øistein.



Med sammanlagt 12 deltagere blev årets Norgemesterskap en välbesökt stunttävling. Vi hoppas naturligtvis att alla också tävlar i Sverige nästa år.....

de måtte dømme 48 omganger á syv minutter, en formidabel innsats!

Stevnet forløp uten de store uhell. Steinar hadde problemer med linene, noe som gjorde at han landet to ganger på ryggen uten at modellen ble særlig skadet. Alf Olsen vant Semistunt etter en spennende kamp med Per Vassbotn. Alle deltagerne i Semistunt så ut som de hadde det hyggelig, selv om treningsgrunnlaget ikke var det beste. Jeg håper at NM gav mersmak og at alle forsetter å trene.

I F-2B var det ingen store overraskelser i teten. Det var den «harde» kjerne med undertegnede, Harry og Norvald som tok de tre første plassene.

Askim MFK skal ha all ære for gjennomføringen av dette norgesmesterskapet. Etter at stevnet var ferdig var det middag med premieutdeling. Klubbens dyktige kokk vartet opp med gryterett og drikke. Praten rundt bordet var entydig, dette hadde vært en flott dag for linestyling!

Til slutt vil jeg takke Bjørn Liberg og Robert Noddeland som hardt arbeidende dommere. Uten deres innsats hadde ikke dette NM latt seg gjennomføre. En stor takk til Ingolf Steffensen som skaffet til veie premier og diplomer. Til deg som lurte på om linestyling er noe for deg, møt opp på neste sommers treff og stevner.

Clamer Meltzer
gruppeleder linekontroll

Resultat F2B Stunt

Namn	Klubb	1	2	3	4	2 bästa
Clamer Meltzer	Trondheim MFK	2194	2208,5	2241	2267,5	4508,5
Harry Kolberg	Notodden MFK	1878	1931	1903	1847	3834
Norvald Olsvold	Skedsmo MFK	1588	1437,5	1611,5	1649,5	3261
Ingolf Steffensen	Bærum MFK	1368	1476	1586	1271,5	3062
Tor Bortne	Ørnen MFK	1058	972,5	1113	1058,5	2171,5
Steinar Settem	Molde MFK	398	286,5	-	155	684,5

Resultat Semistunt

Namn	Klubb	1	2	3	4	2 bästa
Alf Olsen	Askim MFK	710,5	880	1036,5	858,5	1916,5
Per Vassbotn	Sørlandet MFK	961,5	868,5	933	913	1894,5
Øistein Nilsen	Askim MFK	167	417,5	315	733,5	1151
Jan Vold	Skedsmo MFK	207	400	216,5	-	616,5
Atle Klungerhaug	Skedsmo MFK	264,5	195,5	170	-	460
Bjørn Sørrang Hansen	Skedsmo MFK	147	125	143	153,5	300,5

Resultat Linflygets Dag 6/5 2007

Speed Open

Placering, Namn	Klubb	Klass	1	2	3
1 Per Stjärnesund	Västerås MFK	F2A	283.6	282.9	-
2 Jan Gustafsson	Solna MSK	F2A	-	-	-
2 Göran Fällgren	MFK Galax	F2A	-	-	-
2 Ove Kjellberg	Solna MSK	B	-	-	-

Semistunt

Placering, Namn	Klubb	1	2	3	2 bästa
1 Rudolf Ross	Karlskoga MFK	701	945	-	1646
2 Björn Ohlzon	Karlskoga MFK	746	699	-	1445
3 Marie Ohlzon	Karlskoga MFK	195	301	-	496

Semistunt Junior

Placering, Namn	Klubb	2 bästa
1 Marie Ohlzon	Karlskoga MFK	496

F2D Combat

Placering, Namn	Klubb	1	2	3	4
1 B-Å Fällgren	Karlskoga MFK	V1 (340)	V3 (340)	V5 (440)	V6 (-28)
2 Lennart Nord	MFK Red Baron	F1 (226)	V4 (340)	F6 (-84)	V7 (440)
3 Niklas Karlsson	Karlskoga MFK	V2 (440)	F4 (536)	F5 (340)	F7 (340)
4 Björn Ohlzon	Karlskoga MFK	F2 (126)	F3 (290)		

Resultat Solnas Pokal 4/8 2007

F2A Speed

Placering, Namn	Klubb	1	2	3
1 Per Stjärnesund	Västerås MFK	290,1	288,2	279,9
2 Jan Gustafsson	Solna MSK	260,3	-	-

F2C Team Racing

Placering, Namn	Klubb	1	2	3	Final
1 Samuelsson/Axtilius	MFK Galax	3.23,1	3.49,0	3.26,1	7.00,9
2 Bejhem/Olsson	Galax/Solna	3.30,6	3.52,1	35 v	7.22,9
3 Stjärnesund/Gustafsson	Västerås/Solna	3.41,7	3.56,9	3.40,2	7.31,2
4 Karlsson/Karlsson	Karlskoga MFK	56 v	30 v	4.25,6	

Resultat Galax Open 8/9 2007

F2A Speed

Placering, Namn	Klubb	1	2	3
1 Jan Gustafsson	Solna MSK	-	280,5	-
2 Per Stjärnesund	Västerås MFK	275,3	276,2	-
3 Göran Fällgren	MFK Galax	-	-	254,7

Semistunt

Placering, Namn	Klubb	1	2	3	2 bästa
1 Torbjörn Östin	Karlskoga MFK	516	564	575	1139
2 Björn Ohlzon	Karlskoga MFK	514	549	568	1117
3 Marie Ohlzon	Karlskoga MFK	439	465	281	904

Semistunt junior

Placering, Namn	Klubb	2 bästa
1 Marie Ohlzon	Karlskoga MFK	904

F2D Combat

Placering, Namn	Klubb	1	2	3	4	5
1 Niklas Karlsson	Karlskoga MFK	V2(440)	V5(462)	V6(340)	V8(440)	
2 Mats Bejhem	MFK Galax	V1(340)	V4(186)	F6(208)	V7(208)	F8(340)
3 Marie Ohlzon	Karlskoga MFK	V3(384)	F5(400)	F7(-80)		
4 Torbjörn Östin	Karlskoga MFK	F1(300)	F3(234)			
4 B-Å Fällgren	Karlskoga MFK	F2(404)	F4(48)			

Distriktsmästare SLM 2007:

F2A: Jan Gustafsson, Solna MSK

F2D: Mats Bejhem, MFK Galax

Byggtips! viktbox

Så gott som samtliga modeller jag någonsin byggt har alla varit nostunga. Gissa vad som kommer att finnas på min kommande källa? Här är några självinstruktiva bilder som visar två exempel på hur man kan bygga en trimbox i bakänden på kärnan. ■

Niklas Löfroth



Vänersborgspokalen Stunt 2007



Han kom, han flög och han segrade i lilla "NM"; Kai Karma från Finland



Med jämna flygningar lade Harry beslag på tredjeplatsen. Landsmannen från Norge, Norvald Olsvold, gav sig av hemåt innan fotograferingen och kom därför inte med på något kort.

Resultat Vänersborgspokalen 22/9 2007

F2B Stunt

Placering, Namn	Klubb	1	2	3	2 bästa
1. Kai Karma	SIL	1894	1797	1767	3691 p
2. Dan Hune	Kjoven	1786	1735	1850	3636 p
3. Harry Kolberg	Skedsmo MFK	1784	1804	1810	3614 p
4. Norvald Olsvold	Skedsmo MFK	1486	1469	-	2955 p
5. Raimo Barck	Uppsala MK	1396	1346	1532	2928 p
6. Ingemar Karlsson	Vänersborgs MK	1246	1318	-	2564 p

Semistunt

Placering, Namn	Klubb	1	2	3	2 bästa
1. Björn Ohlzon	Karlskoga MFK	903	1069	1061	2130 p
2. Flemming Göransson	Vårgårda RFK	746	930	880	1810 p
3. Ingemar Larsson	Vänersborgs MK	811	836	899	1735 p
4. Andreas Göransson, J	Vårgårda RFK	712	895	365	1607 p
5. Marie Ohlzon, J	Karlskoga MFK	104	383	491	874 p
6. Tobias Gustavsson, J	Vänersborgs MK	528	12	83	611 p
7. Micha Savemo, J	Vänersborgs MK	0	151	198	349 p
8. Andreas Andersson, J	Vänersborgs MK	37	121	170	291 p

Semistunt junior

Placering, Namn	Klubb	2 bästa
1. Andreas Göransson	Vårgårda RFK	1607 p
2. Marie Ohlzon	Karlskoga MFK	874 p
3. Tobias Gustavsson	Vänersborgs MK	611 p
4. Micha Savemo	Vänersborgs MK	349 p
5. Andreas Andersson	Vänersborgs MK	291 p

Distriktsmästare Västergötland

Semistunt: Flemming Göransson, Vårgårda RFK



Dan Hune med support från hustrun Ulla fick försvara de danska färgerna.



Ingemar K gjorde tävlingsdebut för året i Vänersborg.



Både Raimo och Ingemar K fick se sig omkörda av övriga nordiska deltagare.

Vårgårdatävlingen Semistunt 2007



En pallplats blev Tobias facit under helgen. Nästa år blir det farligt värre eftersom han då kommer med en riktig semistuntmodell med glödare...



Sejer i juniorklassen blev det både lördag och söndag för Andreas Göransson. Dessutom en 3:e plats i söndagens Semistunt och nära att gå om fadern.



Med sin nygamla Nobler har Flemming under hela säsongen lyckats hålla sig före sonen. Så även denna helg.



Björn har till slut fått ordning på Rudolf-modellen och det gav två segrar plus in-teckning i Vbg:s vandringspris.



Andreas begick sin tävlingsdebut under helgen och behärskar ännu inte hela programmet. Men med mera träning....



Marie flyger allt bättre och nu borde det vara dags för en riktig modell.



Också Misha tävlade för första gången och debuten gav mersmak (oaktat att han nu bygger Combat 1.5-modeller.

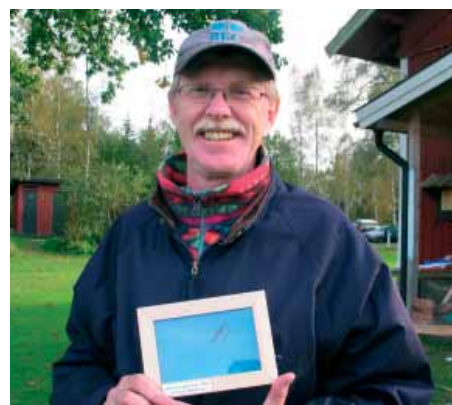
Resultat Vårgårdatävlingen 23/9 2007

Semistunt

Placering, Namn	Klubb	1	2	3	2 bästa
1. Björn Ohlzon	Karlskoga MFK	891	1050	1096	2146 p
2. Flemming Göransson	Vårgårda RFK	848	830	999	1847 p
3. Andreas Göransson, J	Vårgårda RFK	887	896	834	1783 p
4. Ingemar Larsson	Vänersborgs MK	679	589	938	1617 p
5. Anders Holmström, J	Vänersborgs MK	375	807	702	1509 p
6. Marie Ohlzon, J	Karlskoga MFK	613	570	699	1312 p
7. Tobias Gustavsson, J	Vänersborgs MK	456	358	835	1291 p
8. Micha Savemo, J	Vänersborgs MK	301	264	313	614 p
8. Andreas Andersson, J	Vänersborgs MK	287	258	122	545 p

Semistunt junior

Placering, Namn	Klubb	2 bästa
1. Andreas Göransson	Vårgårda RFK	1783 p
2. Anders Holmström	Vänersborgs MK	1509 p
3. Marie Ohlzon	Karlskoga MFK	1312 p
4. Tobias Gustavsson	Vänersborgs MK	1291 p
5. Micha Savemo	Vänersborgs MK	614 p
6. Andreas Andersson	Vänersborgs MK	545 p



Till nästa ryktas det att en ny stuntmodell kommer att flygas av denne man.

Mera från Belgrad och Serbien



I Belgrad kör alla bil som tokstollar. Vi såg olyckor varje dag, ofta för att man inte hållit avstånd till bilen framför. Kan det vara därför barnen inte går utan springer vid övergångstäl-lena? Andra hävdade att skylten betydde "Pedofilvarning!"



Vid en spårvagnshållplats i Belgrad hittade vi den idealiska mittcirkeln för combat. Med en sådan behöver man aldrig mer tveka ifall den tävlande trampat utanför med foten eller inte. Eftersom Vernon Hunt tycker mycket om mittcirklar var han tvungen att provsitta och testet utföll till belåtenhet.



Elaka tungor ville göra gällande att de båda svenska domarna vid EM var sponsrade av en känd sängtillverkare. Själva förnekade de detta och påstod att det var en ren tillfällighet att deras respektive försett dem med likadana skjortor.....



Strategiskt placerad där floderna Donau och Sava möts ligger den gamla fästningen Kalemegdan. Ett otroligt stor område med parker, statyer och museer. Plus en bedårande utsikt. Invigningen av EM hölls även här och då bjöds det på tal, ser-bisk folkdans och sång samt festliga och stora fyrverkerier.



Skadarska Ulica är huvudgatan i Skadarlija, de bohemiska kvarteren i gamla Belgrad. Under tidigt 1800-tal befolkades kvarteren av zigenare men vid sekelskiftet hade området tagits över av författare, konstnärer och andra likartade själar. Flera av de restauranger där de satt och skapade finns ännu kvar och de serverar underbart god mat, särskilt grillat kött.



Många hus utefter Skadarska Ulica har vackra målningar.