Medlemstidning för föreningen Sveriges Linflygares Intressefrämjande av Stunt

LINA

slis
FÖRENINGEN FÖR STUNTFLYGARE

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

PÅ DAGSBESØK TIL WINDY URTNOWSKI

Alle som flyr Stunt, eller F2-B som det nå heter, har hørt eller sett navnet Windy. Han har fløyet linestyring så lenge jeg kan huske. Det betyr faktisk at jeg er like gammel eller ung som Windy! Han er spesielt kjent for sine egne konstruksjoner, og da med virkelige fly som forbilde. Spitfire serien og Miss Ashley II burde være vel kjent. På vårparten i år fikk jeg et tilbud av Ingolf Steffensen om å bli med til New York på dagstur, med innlagt besøk hos Windy. Ingolf, som er kaptein i SAS, er også en ivrig frifluktflyger og stuntpilot og har besøkt Windy tidligere.

Dagen etter at vi var ankommet New York gikk turen til Windy. Windy bor et lite stykke utenfor NY i en forstad om heter Rutherford. Turen dit gikk først med undergrunn, deretter med buss. Reisen fra Manhatten og ut til Windy tok en liten time. Det kan jo være andre som har tenkt seg på besøk.

Windy var fullt opptatt med å montere enda en ny motor (SAITO) i sin Red Baron. Flyet er brukt som prøveklut for mange forskjellige motorinstallasjoner. Alle som leser SN vet at det for tiden er stor interesse for 4 taktere i Windys arsenal av stuntmaskiner! Flyet var også utstyrt med trottel kontroll via et infrarødt styrt system. Dette er et system som Windy har uteksperimentert og veier bare noen få gram. Eksempelvis kan batteriet til systemet brukes som vekt i yttervingen. Etter en kopp amerikansk kaffe var det tid for turens høydepunkt! Framvisning og fotoseanse av den nye Hawker Typhoon for første gang! Ingolf er den første som har tatt bilder av det nye vidunderet til Windy etter at den var ferdig. Det er vanskelig å beskrive modellen med ord, men den ser griselekker ut på alle måter!!! Motoren er en SAITO .91 som burde være tilstrekkelig da modellen bare veier rundt 1750 gram. Modellen kan taes helt fra hverandre inkludert avtakbar flaps. Kroppen er støpt og veier nesten ingen ting!

Etter fotoseansen måtte vi en tur i Spitfire soverommet. Taket er dekorert med 3 stk Spit i forskjellige varianter. På den ene veggen henger det synlige beviset på at han har vunnet prisen for vakreste modell på det amerikanske mesterskapet 7 ganger! Det var ikke uten stolthet han kunne fortelle at nestemann på lista bare hadde vunnet 2 ganger. For å komme i den riktige Spitfire stemningen kunne vi i bakgrunnen lytte til BBC radio som drillet i bruk av gassmaske! Skal det være så skal det være.

Besøket ble avsluttet med litt handling av smådeler og ting som er kjekt å ha. Som en avrunding på besøket viste han oss hvorledes han støper et understell i karbon. Windy var en trivelig fyr som vi sier der hvor jeg kommer fra! Veldig hyggelig og hjelpsom på alle måter. Det blir nok flere besøk, da også med flygning forhåpentligvis. Takk til Ingolf som ville ha meg med på denne turen.

■

Clamer Meltzer

Kolla in Windys hemsida för mer detaljer: www.windyurtnowski.com

Designed with Windy and Inspired by the original full size 60 size Cardinal, this version utilizes Reduced Pattern Master Aerodynamics packed in 54" wingspan, to suit powerful .40's or ideal for the venerable Supertigre .46, would also suit any of the light 4 stroke engines now available.

Target weights have varied between 42 and 58oz. All have flown well with suitable power. Shown is one of the 3 prototypes soon to be featured in a magazine article (this one is a feather weight at 38oz) . Each plan is numbered and signed. All ribs are detailed and there are many cutaways and isometric views to help assembly.

For a short time it is possible for you to obtain these superbly detailed plans at the unrepeatable low price of $11.95 plus $4.50 shipping. Or multiple sets with only one shipping charge.

Plans are available direct from the Joint designer, just fill out the form below and select your choice of payment. Accepted payments are

PayPal to cardinal@whatton.com (second name Scott)

LINA

COMBAT • GOOD-YEAR • SPEED
STUNT • TEAM RACE

LINA – Nyhetsbladet för medlemmar i Sveriges Linflygares Intresseframjande av Stunt. Bladet behandlar dock alla former av linflyg. Syftet med Slis och Lina är att bidraga 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://w1.877.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 stuntflygar'n i Karlstad!

Hej igen!
Det känns som om jag fått ihop ett ovanligt varierat och bra nummer denna gång! Läs och bedöm själv! Nyligen hemkommen från SM är man extra laddad och inspirerad inför de sista tävlingarna i år! Vi var på nytt hyggligt många som ställde upp i F2B – 9 stycken! Vädret var otroligt bra med sol och jämn vind på lördagen men lite sämre dagen efter med lite regn och besvärligare blåst.
Under SM hade jag förmånen att provflyga Johnny Strandgårds profil Cardinal (med Stalker 40, vikt 1 300 g). Mest välflygande profilmodell som jag hittills provat! Rekommenderas starkt!
SLIS årsmöte hölls också under SM på lördagskvällen efter banketten. Det som diskuterades finns att läsa om i detta nummer.

Under punkten "Övriga frågor" antogs bl a Staffan Ekströms förslag att vi gemensamt ska beställa dope lack och färg från Brodak för att komma ner i rimligt pris. SLIS kommer att fungera som delfinansiär och Staffan blir den som håller i projektet.

Trevlig läsning!
Niklas Löfroth, Karlskoga MFK

LÖRDAG 7 JULI 2001

Modellflygare från Karlskoga i SM-tävlingar

KARLSKOGA

■ Karlskoga Modellflygklubb (MFK) har deltagit i SM/RM för lindstyrda modellflygplan på Tullinge flygplats i Stockholm. I SM-tävlingarna tog Niklas Karlsson i klassen F"D Combat bästa placering, där han gick till final, men han lyckades där inte besegra Mattias Blückert från Oxelösund.

SM-resultat F2B Stunt: 1. Ove Andersson, Västerås MFK 2. Staffan Ekström, Eslövs FK 3. Erik Björnvall, Ronneby MFK 5. Niklas Löfroth, Karlskoga MFK.
SM-resultat F2D Combat: 1. Mattias Blückert, Oxelösund MSK 2. Niklas Karlsson, Karlskoga MFK 3. Håkan Östman, Väsby MF 7. Karlskoga MFK.
I riksmästerskapen (RM) tog Rudolf Ross Karlskoga MFK:s enda guldmedalj i en poängmässigt hård semistunt-tävling.
RM-resultat semistunt: 1. Rudolf Ross, Karlskoga FMK 2. Martin Lidén, Vänersborgs MK 3.- Valdemar Falk, Uppsala FK 10. Daniel Sejberg, Karlskoga MFK.
RM-resultat semistunt junior: 1. Mikael Sjölund, MFK Red Baron (Stockholm) 2. Johan Larsson, Vänersborgs MK 3. Andreas Göransson, Vårgårda MFK 4. Daniel Sejbjerg, Karlskoga MFK.
Karlskoga MFK kom på fjärdeplats i lag efter en väl genomförd SM-helg.

Syns vi inte så... Rudolf Ross är skicklig i att få in material om Karlskoga MFK:s verksamhet i de lokala tidningarna i Karlskoga.

INNEHÅLL I DETTA NUMMER:

- **På besök hos Windy Urtnowski** av Clamer Melzer 2
- **Finska stuntaktiviteter** av Alf Lindholm 4-5
- **Studiebesök på Foxfabriken** av Staffan Ahlström 6-9
- **Teknik för alla** Godbitar från förr! 10-11
- **Ritning: Geo-XL** Översättning av Lars Roos 12-15
- **SM 2001 resultat** 16
- **Windmill Cup 2001** av Lars Roos 17
- **Resultat: Vårtävlingen & Vårklippet i Karlskoga** 18
- **Resultat: SLM linstunt Cup** 19
- **Resultat: Vårgårda & Linflygets Dag** 20
- **Limfjorden** av Erik Björnwall 21
- **George Aldrich** avLars Roos 22
- **SLIS årsmöte** av Willy Blom 24-25
- **Cardinalbygge II** av Ingemar karlsson 27-28

Omslagsbild: Jan Kossman flyger sin Nakke under Vårtävlingen i Karlskoga 2000.

Brodak lack

För den som funderar på att beställa Brodaklack och färg finns en möjlighet att sambeställa med andra Slismedlemmar med Staffan Ekström som ny samordnare. Ring Staffan för mer information på tel. 046-514 75.

Handle Kit

$4.95+ Shipping

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

Buy four and get one free!

Five for $19.95! + Shipping

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

Shipping (USA)
One $1.75
Five Pack $3.50

"Nät-Lina"

På SLIS hemsida, http://www.canit.se/~blom/SLIS/ finns tidningen Lina i Adobes pdf-format. Med gratisprogrammet Acrobat Reader går det att öppna filen. Skulle du råka tappa bort ett nummer så kan du skriva ut ett nytt! Det som gör nedladdningen värt besväret är att i stort sett alla bilder ligger i färg. ■

Löfroth

Ännu en Nakke. Mikko Hussos byggd vintern 2000. Framdrivs av en HP 40. Flyger fint.

Ludvig Lindholm 9 år, flyger linstyrt första gången allena. Cirka tio varv i Aalborg, Limfjord 11 juni 2000.

Några fjolårs-bilder från Finland

Juhani Karhunen med sitt nyaste plan Arkusha A-47 från Stalker Modusa. Han flyger med en Saito .56 fyrtakt.

Ludvig Lindholm släpper pappas plan under Limfjords tävlingen 2000.

Många byggprojekt på gång i FINLAND

Här kommer lite material till Lina. Listan är på inga vis komplett, om det dyker upp några nya objekt skickar jag data om dessa senare.
Kerkko Kehrävuo har byggt en ny Angulex Impact till säsongen 2001. Samma färgschema som förut och samma färgfabrikat Spies Hecker. PA 61 och Malila Pipa. Lauri Malila har också gjort stötstång och horn. Kroppens moment är ändrade liksom styrmomenten. Bolly landställ, Bolly prop. Vikten okänd antagligen cirka 1 600 g.

Kai Karma har påbörjat bygget av en ny Puzzle som antaglingen inte flyger säsongen 2001. Motor OS46 VF som Kai har gjort en egen aluminiumpipa till, om jag inte minns fel använder också Kauko en alupipa? Enligt Kai fungerar pipan fint i bänk och är tyst cirka 83-84 db. Vad som händer i luften vet ingen ännu, det får vi se.

Hannu Hiltunen har färdigställt en Magnum som är modifierad efter Tom Dixons och Randy Smiths ritningar. Bygget påbörjades 27.12.1998 och färdigställdes i februari 2001. Vingen är byggd på tradionellt vis med en D-balk. Sprygeln är samma som SV11. Klädd med monocoat. Flaps, fena och stabilisator är ribbyggda. Kroppen är klädd med Oracover. Kroppsmonterat landningsställ. Vikt ca. 1 550 g. Motor ST51 CL.

Lauri Malila har också byggt nytt efter kraschen vid FM 3 på Malm. Planet är en blandning mellan Blue Max och Impact. Motorn är en Irvine 46 RLS som Lauri har lättat cirka 50 g med hjälp av alla möjliga och omöjliga material. Pipan är av egen tillverkning, prop.Bolly 11,5x4 3b. Vingen har en så kallad Wrap-around framkant och allt är av 1/20 balsa. Flapsen är av 3/8 flak. Stabilisator och roder är byggda av balsa i hans valiga siksak metod, kolfiber i fram och bakkant. Planet är klätt med siden. Vad annars! Landningsställ kolfiber och färg Spies Hecker. vikt 1 500 g. Otroligt lätt kärra, Lauri ha nytta av sin finmeknik och urmakeriutbildning.

Tuomas Juutinen är en ung och duktig kille från Hussos Stunt Team i Kuopio, dom flyger och tränar även om vintern. Hårda pojkar.
Han flög ifjol med en Låda finsk design. Bygger på en Nakke till sommaren. Sidenkläd, gulröd, OS40FP, 10x6 träpropeller, vikt cirka 1 350 g. Han har också rustat upp en av Pentti Pätiäläs gamla Magnumar. Gul och blågrått färgshema, styroxvinge balsaklädd. Motor Stalker 55, propeller 12x6 Zinger trä, vikt 1 750 g. Tuomas tävlingsplan i F2B.

Mikko Husso har byggt en stuntmaskin som är döpt till Europe, det är en konstruktion av Lasse Aaltio och bygget är också påbörjat av honom. Styroxvinge balsaklädd, resten är byggt på tradionellt vis av balsa. Motor ST 60, propeller 13x6 2b kolfiber, vikt 1 800 g. Planet är målat med rött och vitt. Planet blev färdigt i december 2001.

Jussi Husso är den yngre brodern har byggt en Tempest från en Aeroproducts byggsats var också färdigt december 2001. Planet är rödsvart, klätt med siden, motor Merco 61, propeller 12x6 3b nylon, vikt 1700 g. Planet är delbart.

Far i huset Matti Husso är också en flitig byggare och antagligen en bra sponsor.Har byggt färdig sin Blue Max från en byggsats. Målat i gult och svart, sidenklädd vinge, delbar. Motor OS 46 VF med kolfiberpipa,12x4 2b kolfiber, vikt cirka 1 800 g.
Matti har också målat och gjort vissa arbeten på ett stuntplan som är döpt till Listopad. Panet köptes till Finland av Lasse Aaltio under VM i Sverige 1996. Efter det har Juhani Karhunen i Vihtijärvi (ort norr om Helsingfors) flygit det. Målat i vitt och rött, delbart ryms nästan i en attachéväska. Super Tigre 51,12x6 Zinger träpropeller, vikt 1 750 g.
Stuntteamets Big Boss har rustat upp en kraschad Ares från klubben i Vihtijärvi, planet var i mycket dåligt skick. Vingen av och kroppen måste byggas på nytt, det är meningen att han skall flyga i classic tävlingarna i sommar med det. Målat i huvudsak i gult (lackat gult siden). Planet framdrivs av en Merco 35, prop.10x6, vikt ca. 1 250 g.

I min bygglokal händer det just ingenting, allt samlar damm, alltså Affe Lindholm Ekenäs. Det som jag har gjort är ett motorbyte i min gamla Hawukka som jag nu har använt i 3 säsonger. Irvine 40 RLS med pipa har fått ge vika för en PA 51 med traditionell ljuddämpare.
Min Nakke är ännu oprovad fast delvis ommålad, hänt ett litet missöde, hade läckt ut bränsle och lacken höll inte. SKIT!

Vad jag har hört bygger Reijo Vainio i Helsingfors två Impactar. En är antagligen färdig. Mikko Suokas Nobler är ännu i byggskedet. Han är med och bygger ett stort plan som skall användas att bogsera upp segelplan med.

Det mesta av materialet till artikelns modeller är köpt hos HOBBYKLUBI oy LASSE AALTIO.

■

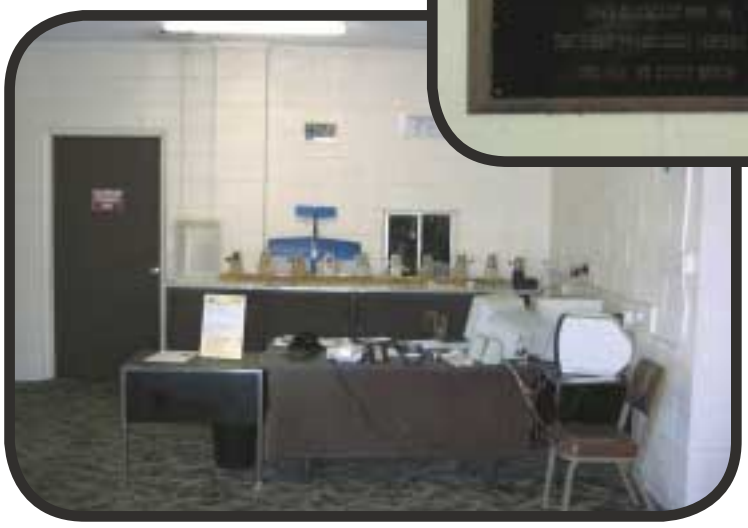
Allt för denna gång hälsningar AFFE

Alla bilder tagna av Staffan Ahlström den 10 maj 2000.

Studiebesök på THE FOX FACTORY

Jubileumsversion av FOX 35 :Numrerad, svart, guldeloxering.

På den svarta skylten står det:
"BETTY FOX: In appreciation for your generosity, service and support to controlline model aviation.
Presented by the members of PAMPA, 5th annual vintage stuntchampionships,April 3&4, 1993, Tucson Arizona
1949 sandcast FOX 35, the first production version of the FOX 35 Stunt motor."



Receptionen i butiken.

Reklamlåda från fordomdags. Motorpriser på $5.95..

Observera den proffsiga förankringen i staketet ! Här finns det dragkraft.

Provkörning av bensinmotor.

Grönt och fint i försommarsolen.Skaplig metanoltank.

Alla motorer provkörs före leverans. En av två provkörningsgarderober.

Damen sätter samman glödstift.

Tillverkning av bränslenålar.

Vi kikar in i butiken. Nya stora bensinmotorer på bordet.

Shipping. Dom skickar runt världen utan knot.

Assembly line: En kille sätter samman motorer.
Behövs det , kommer några till.
De flesta kan det mesta,sades det.

Motorhus som skall borras och fräsas osv..

Nygjutet motorhus.

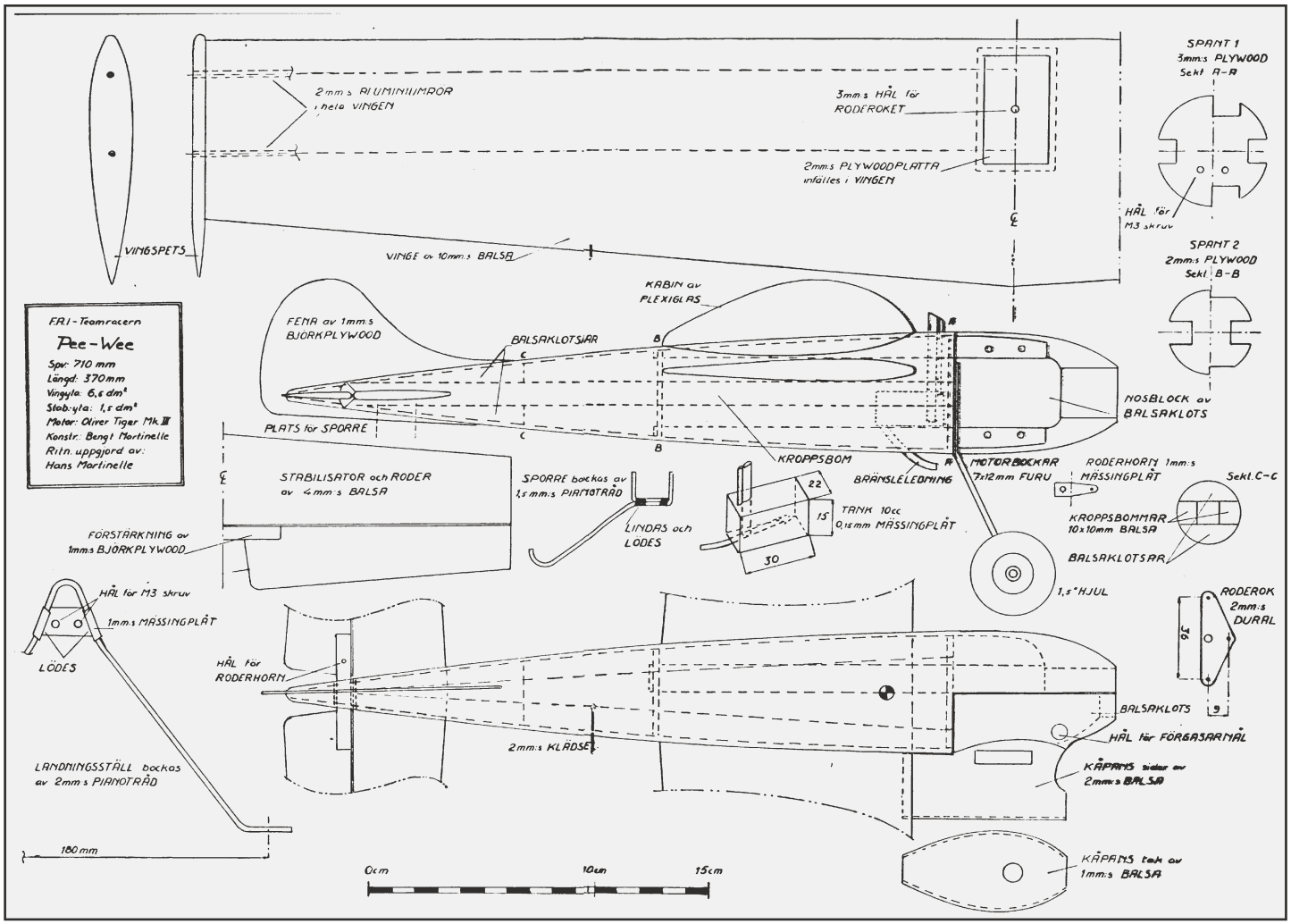
Tillverkning av fallskärmsringar. Råämne i stavform i rören.

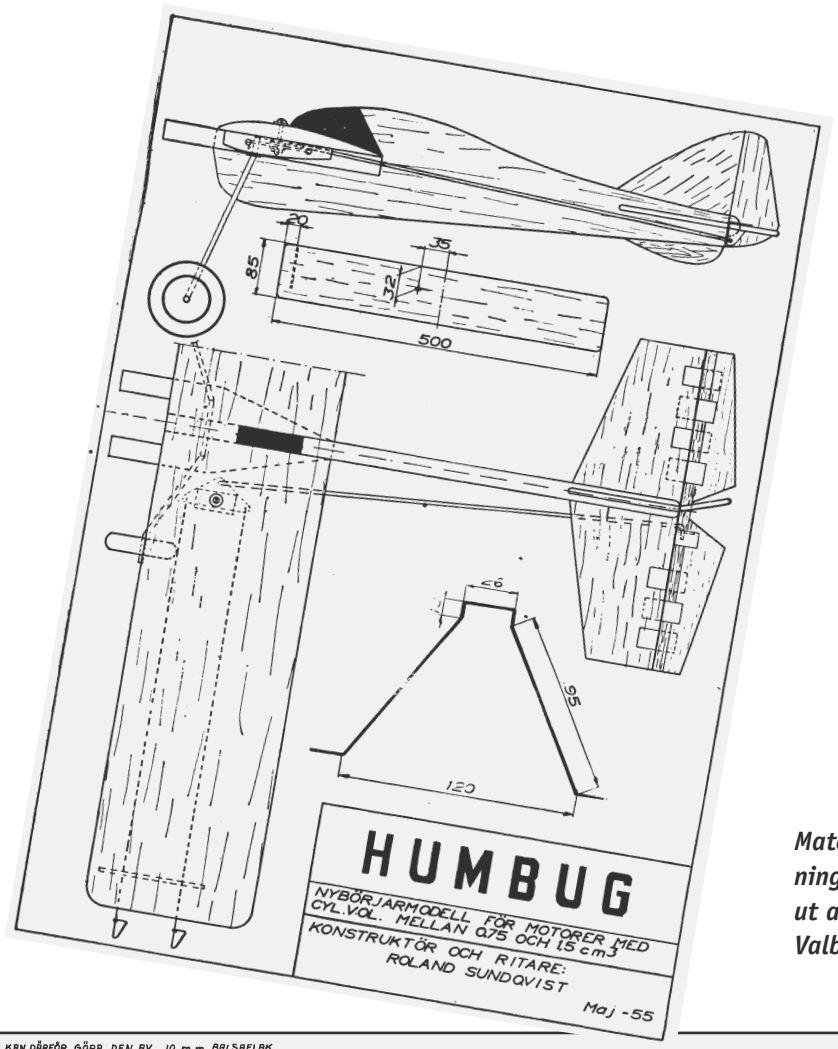
Motortillverkning. (Fråga L.Roos vad maskinen gör..)

Några godbitar från 50-talets motsvarighet till Allt om Hobby –

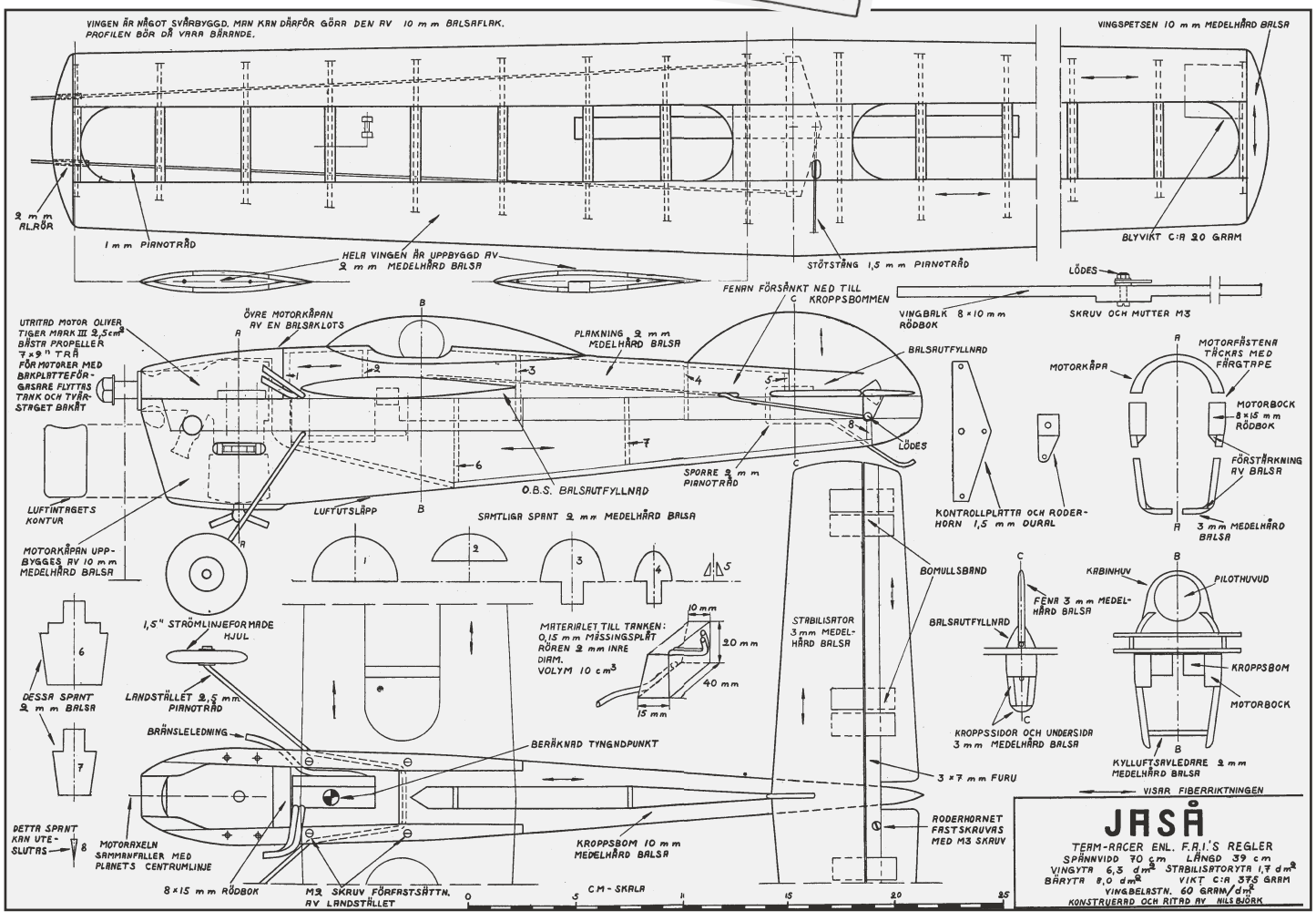
Teknik För Alla

Pee-Wee – SM-segrare 1955





Materialet kommer från tidningar som vänligt har lånats ut av SLIS-medlem Jan Wärn, Valbo.



Geo-XL

GEO-XL av Bill Werwage.

Artikeln är hämtad från Model Aviation April 2001.

Översättning av Lars Roos.

Geo-XL data:

Spännvidd: 62 tum/1 575 mm
Motor: PA .51 – .61 m. pipa
Vikt: 53 ounces/1 590 g
Konstruktion: Uppbygd balsa
Finish: Silkspan och dope

År 1961 inträffade den första allvarligare förändringen i stuntklassen sedan tillkomsten av det ”moderna” flygprogrammet 1958. Fram till 1961 var de flesta framgångsrika moderna flappade stuntplanen framdrivna av ”35” motorer och hade en vingyta av 525-575 kvadrattum.
Lew McFarland gjorde då det oväntade genom att vinna 2 Nationals i rad med sin stora (åtminstone med den tidens mått) Shark 45.

Lew´s prestationer i Willow Grove ’61 och Glenwiew ’62 fick stuntvärlden att inse att här fanns åtminstone ytterligare en formel som kunde fungera och vinna i stunt.
Lew’s stora Shark hade en KB 45 i nosen och åstadkom en ordentlig balsaskugga med sina 680 kvadrattums vinge.

Själv flög jag i senioravdelningen med min original Ares design i båda dessa Nats. Ares hade varit snäll mot mig med tre senior-Nats vinster (’59, ’61 och ’62) samt en Walker-fly-off vinst (’59). Ares var och är fortfarande en välflygande ”35”-stunter.

Men, något jag gillade var intrycket av de stora modellerna, speciellt på de stora öppna ytorna som Nats hölls på. De ”normala” planen verkade små i jämförelse med Lew’s Shark, på marken och än viktigare i luften. Sharken utförde manövrerna med en ”smutthet” som verkade förtrolla domarna. I en tävlingsklass där intrycket är en viktig beståndsdel, var detta en signal till oss alla att detta inte var den sista stora stuntkärran vi skulle få se.

Nya motoralternativ dök upp, och därmed kunde jag föreställa mig själv flyga en större modell tävlingsmässigt. Den hedervärda FOX-35:an var huvudorsaken till att de mindre planen var så populära, den hade den perfekta mängden och typen av effekt för stunt.
Detta var nu på väg att förändras.

Mitt första meningsfulla experiment med större modeller började med vad som verkade vara en förstorad Ares, men det var i själva verket en helt annorlunda konstruktion men med det ”vanliga” utseendet. ”Super Ares var alltså ett helt nytt flygplan.
Modellen hade långa nos och stjärtmoment och ganska högt sidoförhållande, framåtsvept bakkant och I-balksvinge. Vingtjockleken var vid högsta punkten 60 mm, inte

tjock efter nutida standard, men på den tiden ganska maffig.

Jag tog Super Ares till Nats i Kalifornien 1963 med så gott som noll träning och trimning men lyckades trots det placera mig på en andra plats i min första open-final efter Bob Gialdini som flög sin fräna ”Sting Ray”.

1964 kunde jag inte deltaga. Där tog Jim Silhavy hand om förstaplatsen med en traditionell Nobler/Fox 35 kombination. I hälarna på honom var Mario Rondinelli med sin ganska stora ”Venus”, också med Fox 35. Efter honom Larry Scarinzi med sin original jetlika ”Blue Angel” med Fox 59 i nosen.
Blue Angel var konstruerad, byggd och ytbehandlad på knappa två månader före Nats. Den hade en vingyta på 610 kvadrattum och var mycket imponerande. Det skulle varit intressant att se vad Larry åstadkommit om han haft lite mera tid på sig.

Bob Gialdini tog sin gigantiska ”Eclipse” (760 kvadrattums vingyta) till Nats 1965 och lade beslag på förstaplatsen. Bobs flygning var excellent som vanligt, men intrycket av den stora modellen hjälpte också. Själv slutade jag 4:a eller 5:a det året.(Det börjar bli svårare och svårare att minnas sådana här detaljer!)

Stora modeller började alltså hävda sig på allvar! 35:orna var inte utdöda men de var på väg att förlora striden.

Mindre modeller vann resten av 60:talets Nationals, men fler och fler större kärror dök upp och placerade sig pålitligt i topp på större tävlingar.

Omkring 1967 började jag dock inse att även om de större planen var imponerande, flög de inte avsevärt mycket bättre än de små planen. De stora var bättre under idealiska förhållanden men led av dålig motorkraft i blåsväder. Antingen måste vi då göra planen mindre igen eller hitta på ett sätt att få dem att flyga bra med de tillgängliga motorerna.

Jag var inte beredd att ge upp de stora modellerna, så jag försökte hitta en lösning på problemet. Mitt resonemang var att en tunnare vinge skulle vara lättare att ”dra” genom manövrerna utan att belasta motorn så hårt. Effekt/luftmotståndsförhållandet skulle bli mycket bättre. Jag var ute efter jämnhet i flygningen (smoothness, red anm.) och bestämde mig för en ganska bred vinge med rätt lågt sidoförhållande. Extremt skarpa hörn var inte huvudmålet på den tiden. Detta skulle dock förändras längre fram i tiden.

Eftersom jag inte ville att vingen skulle se ut som en ladugårdsdörr, svepte jag tipparna framåt från bakkanten i en graciös kurva. Detta gav vingen ett distinkt utseende. Konstruktionen var av beprövad I-balkskonstruktion som fungera så bra på både Ares och Super Ares.
Den här kärran blev stor, spännvidd 62” och bäryta på 760 kvadrattum!
Profiltjockleken var 1 7/8 ” i roten och hade lite mera framåtsvep än vanligt vilket gav effekten av längre nos.
Istället för KB 45 försökte jag med Super Tigre 40. Den motorn hade mycket jämn gång och massor med kraft som lätt kunde justeras till rätt stuntgång. Den var också mycket lätt, c:a 230 gram. Med en-tums förlängare hamnade tyngdpunkten precis rätt. Resultatet blev också en mycket strömlinjeformad jetliknande nos.

Denna original USA-1 var den första kärran med denna nya typ av vinge och motor.
Dock lyckades jag inte så bra vid dess första Nats-framträdande 1969, ”bara” femteplats! Motorn hade dock tillräckligt med kraft och hanterade turbulensen väl.

Denna konstruktion fungerade bra för mig mellan 1970 till 1984 med två VM-guld (70 och 72) två Nats-vinster (71 och 81) samt ett flertal lagplatser (69, 71, 73, 75, 81.)

Under dessa år konstruerade jag ett flertal olika modeller, inklusive en av mina absoluta favoriter- Juno. Jag byggde också en USA-1 med tjockare vinge och större sidoförhållande.
Den flög bra men aldrig så bra som originalet. Med detta plan lyckades jag placera mig på både VM och Nats 1980.
Bob Hunt lånade modellen för att träna domarna vid 1981 års laguttagning, och han påstod att det var den bästa kärra han flugit! Han skulle verkligen gillat originalet!

Dessa mellanmodeller var var rätt framgångsrika men det ”tunnvingade” originalet vann vanligen vid val av tävlingsmodell. Den vingen är mycket speciell och dess historia slutar inte med USA-1.

I ett svagt ögonblick 1986 försökte jag mig på en modell med den då väldigt populära ST 60 motorn. Den motorn var jag dock inte särskilt förtjust i .
I den kärran fick USA-1 vingkonstruktionen åter göra tjänst. Den enda ändringen på konstruktionen var att D-rör användes istället för den traditionella I-balken.
Denna detalj gjorde naturligtvis ingen skillnad för flygegenskaperna.

Kärran modifierades ett år senare och försågs med OPS- 40 och kolfiberpipa, syste-

Bill Werwage inför förbereder starten vid VM-96 i Norrköping. Paul Walker assisterar.

met som Dean Pappas och Rich Tower av en slump upptäckte och utvecklade vid denna tid. Planet vaknade till liv med detta drivsystem ock blev ett mycket konkurrenskraftigt paket.
Den fick benämningen USA-1-P.(P för pipa)

Kombinationen av OPS- 40/pipa/USA-1 vinge var så överväldigande att jag konstruerade en ny, mera klassiskt stylad modell för 1989 års säsong. Denna var den första i Junar-serien. Det fanns fyra, varav en hade något mindre vinge.

Original-Junar fick tävla mycket och samlade på sig över 2000 flygningar.

1991 byggde jag en intressant variant av USA –1 vingen i en modell kallad Geo-Max.
”Geo för vingens geodetiskt placerade spryglar och ”Max” för motorn, OS Max 46 VF.
Vid denna tidpunkt hade jag övertagit pipproduktionen från Bob Hunt, och denna modell blev en bra testbänk för piputvecklingen.
Kärran hade I-balksvinge och tvillingfenor. Jag prövade också ett s.k. softmount för att reducera ljudnivån. Konceptet fungerade men spruckna headers var priset jag fick betala ett flertal gånger. Planet hjälpte mig dock till en lagplats inför 1992 års VM.
Junar fick tjänstgöra vid 92 års VM och tillsammans med det årets världsmästare Paul Walker samt Bob Hunt, erövrade USA laggguldet för första gången på 10 år.
Detta var det första FAI-laget där alla modellerna framdrevs med pipade motorer.
Detta VM avhölls i Tjeckoslovakien på ett extremt turbulent ställe, men USA-1 vingen i Junar visade sig vara en mycket stabil och pålitlig plattform. Den pipade OPS-40:ans extra hästkrafter skadade ju heller inte.

Vintern 92 åkte finish och tvillingfenor av Geo-Max . Ny finish och singelfena samt nytt namn- Geo-XL.
I detta skick flög den extremt bra och hade nu ett mera klassiskt utseende som jag trodde domarna skulle gilla. Det gjorde de visst, och jag lyckades bli tvåa vid 1993 års Nats.
Jag själv gillade modellens utseende och glada tillrop från andra flygare och även domare fick mig att bygga ännu en fast nu med ett mera praktiskt motormonteringssystem. Denna andra version fick geodetisk sprygelplacering och den första verkliga förändringen sedan 1968-originalet- vingframkanten fick en något större radie.

Geo-XL vid VM i Norrköping. Som vanligt med super finish och otroligt lätt.

Denna Geo-XL var fantastisk från början. Den flög elegant genom vinden som alla andra USA-1 varianter, fast ännu ”smuttare”. Den största skillnaden nosradiejusteringen gjorde låg i hörntagningsförmågan. Den enda svaga punkten hos vingen med lågt sidoföhållande var nu borta.

Den ständigt ökande tillgången på motoreffekt genom åren hade också bidragit till de fina egenskaperna hos vingen, och jag kände på mig att designen nu nått sin höjdpunkt.
Detta var nu ett fullgånget stuntvapen som jag kände mig stolt över.

GEO-XL som presenteras här är en släkting i direkt nedstigande led från original-USA-1 med samma spännvidd (62”) och vingyta (760 kvadrattum) och form. Den enda förändringen som är avsevärd och tog upp modellen till modern hörntagningsförmåga, är den ökade framkantsradien.
Motorvalet föll på den fantastiskt starka och pålitliga Precision Aero 51, med kolfiberpipa som Randy Smith och jag själv konstruerat. Slutvikten på Geo-XL blev c:a 1 590 gram vilket är en av anledningarna till att den flyger så bra. Detta plan måste byggas åt det ”lätta” hållet för att du ska kunna åtnjuta dess fördelar!

■

Bill Werwage

Full-Size Plans

908 GEO-XL: $11.25
CL Stunt model with successful lineage by Werwage spans 62 inches

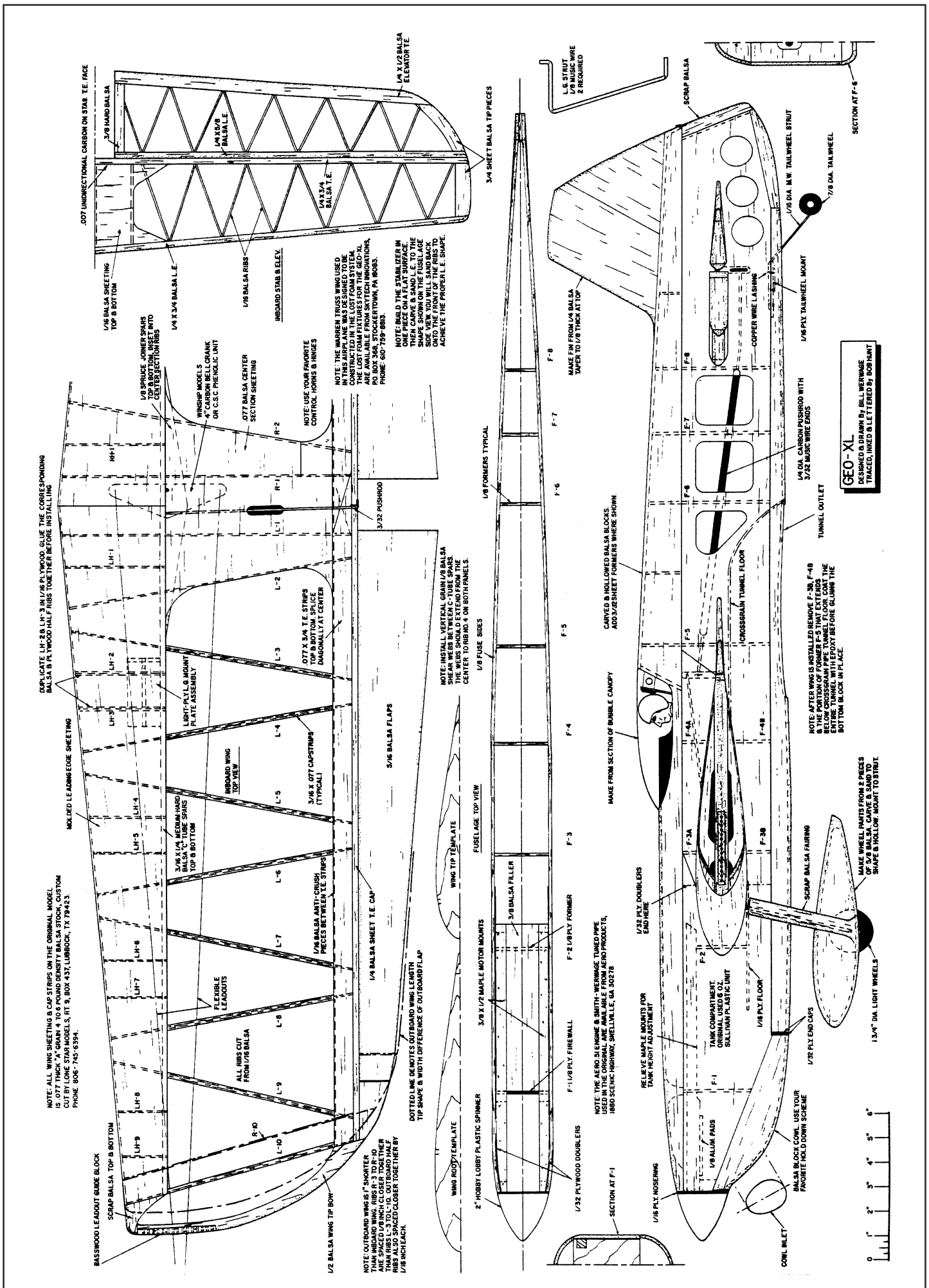
Fill in the blanks below with the number(s) of the plan(s) you wish to order.
Please do not include requests or payment for some other service with your plans order.
To order by phone, call (765) 287-1256, ext. #505 (use ext. #212 for questions about a particular plan). To order by fax, complete this form and send to (765) 289-4248.

Domestic customers please include $3.95 shipping and handling. Add $3.00 to have your plans mailed in a tube. Please no COD orders
Make check or money order (payable in US funds drawn on a US bank) to AMA, 5161 East Memorial Dr., Muncie IN 47302. Please allow three weeks for delivery.

Price Key	Plan# _____	Plan(s) cost	$ _____
A = $ 3.75	Plan# _____	US S/H	$ _____
B = $ 7.50	Plan# _____	Outside US S/H	$ _____
C = $11.25	Plan# _____	Tube	$ _____
D = $15.00	Plan# _____	**Total Order**	**$ _____**
E = $22.50			

❑ Check ❑ Money Order ❑ MasterCard/Visa AMA #: _____

CARD NO. _____ EXP. DATE _____
NAME _____ PH# _____
STREET _____
CITY _____ STATE ____ ZIP _____
(Customers outside the continental US call for shipping costs.)


GEO-XL
DESIGNED & DRAWN By: BILL WERWAGE
TRACED, INKED & LETTERED By: BOB HUNT
NOTE: ALL WING SHEETING & CAP STRIPS ON THE ORIGINAL MODEL IS .077 THICK "A" GRAIN 4 TO 6 POUND DENSITY BALSA STOCK, CUSTOM CUT BY LONE STAR MODELS, RT 9, BOX 437, LUBBOCK, TX 79423. PHONE 806-745-6394.
DUPLICATE LH-2 & LH-3 IN 1/16 PLYWOOD. GLUE THE CORRESPONDING BALSA & PLYWOOD HALF RIBS TOGETHER BEFORE INSTALLING
MOLDED LE ADING EDGE SHEETING
BASSWOOD LEADOUT GUIDE BLOCK
SCRAP BALSA TOP & BOTTOM
1/2 BALSA WING TIP BOW
FLEXIBLE LEADOUTS
ALL RIBS CUT FROM 1/16 BALSA
1/4 BALSA SHEET T.E. CAP
1/8 BALSA ANTI-CRUSH PIECES BETWEEN T.E. STRIPS
3/16 X 1/4 MEDIUM HARD BALSA "C" TUBE SPARS TOP & BOTTOM
LIGHT-PLY L.G. MOUNT PLATE ASSEMBLY
INBOARD WING TOP VIEW
3/16 X .077 CAP-STRIPS (TYPICAL)
.077 X 3/4 T.E. STRIPS TOP & BOTTOM SPLICE DIAGONALLY AT CENTER
5/16 BALSA FLAPS
DOTTED LINE DENOTES OUTBOARD WING LENGTH TIP SHAPE & WIDTH DIFFERENCE OF OUTBOARD FLAP
NOTE: OUTBOARD WING IS 1" SHORTER THAN INBOARD WING. RIBS R-3 TO R-10 ARE SPACED 1/8 INCH CLOSER TOGETHER THAN RIBS L-3 TO L-10. OUTBOARD HALF RIBS ALSO SPACED CLOSER TOGETHER BY 1/8 INCH EACH.
1/16 BALSA SHEETING TOP & BOTTOM
1/8 SPRUCE JOINER SPARS TOP & BOTTOM, INSET INTO CENTER SECTION RIBS
WINSHIP MODEL S 4" CARBON BELL CRANK OR C.S.C. PHENOLIC UNIT
.077 BALSA CENTER SECTION SHEETING
1/4 X 3/4 BALSA L.E.
1/16 BALSA RIBS
INBOARD STAB & ELEV.
NOTE: USE YOUR FAVORITE CONTROL HORNS & HINGES
3/32 PUSHROD
NOTE: THE WARREN TRUSS WING USED IN THIS AIRPLANE WAS DESIGNED TO BE CONSTRUCTED IN THE LOST FOAM SYSTEM. THE MOLDED FOAM CORES FOR THIS WING ARE AVAILABLE FROM SKYTECH INNOVATIONS, P.O. BOX 368, STOCKERTOWN, PA 18083. PHONE: 610-759-8813.
NOTE: BUILD THE STABILIZER IN ONE PIECE ON A FLAT SURFACE. THEN CARVE & SAND THE TAPERED SHAPE SHOWN ON THE FUSELAGE SIDE VIEW. YOU WILL SAND BACK ONTO THE FRONT OF THE RIBS TO ACHIEVE THE PROPER L.E. SHAPE.
.007 UNIDIRECTIONAL CARBON ON STAB. T.E. FACE
3/8 HARD BALSA
1/4 X 5/8 BALSA L.E.
1/4 X 3/4 BALSA T.E.
1/4 X 1/2 BALSA ELEVATOR T.E.
NOTE: INSTALL VERTICAL GRAIN 1/8 BALSA SHEAR WEBS BETWEEN C-TUBE SPARS. THE WEBS SHOULD BE LOCATED AT THE CENTER TO RIB NO. 4 ON BOTH PANELS.
1/8 FUSE SIDES
1/8 FORMERS TYPICAL
3/4 SHEET BALSA TIP PIECES
L.G. STRUT 1/8 MUSIC WIRE 2 REQUIRED
MAKE FIN FROM 1/4 BALSA TAPER TO 1/8 THICK AT TOP
SCRAP BALSA
1/16 DIA. M.W. TAILWHEEL STRUT
7/8 DIA. TAILWHEEL
SECTION AT F-6
1/16 PLY TAILWHEEL MOUNT
COPPER WIRE LASHING
1/4 DIA. CARBON PUSHROD WITH 3/32 MUSIC WIRE ENDS
TUNNEL OUTLET
CROSSGRAIN TUNNEL FLOOR
CARVED & HOLLOWED BALSA BLOCKS. ADD 3/32 SHEET FORMERS WHERE SHOWN
MAKE FROM SECTION OF BUBBLE CANOPY
NOTE: AFTER WING IS INSTALLED REMOVE F-3B, F-4B & THE PORTION OF F-4A INSIDE THE FUSELAGE. CUT A HOLE IN THE TUNNEL FLOOR. COAT THE ENTIRE TUNNEL WITH EPOXY BEFORE GLUING THE BOTTOM BLOCK IN PLACE.
FUSELAGE TOP VIEW
WING TIP TEMPLATE
WING ROOT TEMPLATE
2" HOBBY LOBBY PLASTIC SPINNER
3/8 X 1/2 MAPLE MOTOR MOUNTS
3/8 BALSA FILLER
F-1 1/8 PLY FIREWALL
F-2 1/8 PLY FORMER
1/32 PLYWOOD DOUBLERS
SECTION AT F-1
1/16 PLY NOSERING
NOTE: THE AERO 51 ENGINE & SMITH-WERWAGE TUNED PIPE USED IN THE ORIGINAL ARE AVAILABLE FROM AERO PRODUCTS, 1880 SCENIC HIGHWAY, SNELLVILLE, GA 30278
RELIEVE MAPLE MOUNTS FOR TANK HEIGHT ADJUSTMENT
1/32 PLY DOUBLERS END HERE
TANK COMPARTMENT. ORIGINAL USED 12 OZ. SULLIVAN PL-437C UNIT
1/8 PLY FLOOR
1/8 BALSA PADS
1/32 PLY END CAPS
SCRAP BALSA FAIRING
MAKE WHEEL PANTS FROM 2 PIECES OF 3/8 BALSA. CARVE & SAND TO SHAPE & HOLLOW. MOUNT TO STRUT.
3 1/4" DIA. LIGHT WHEELS
BALSA BLOCK COWL. USE YOUR FAVORITE HOLD DOWN SCHEME
COWL INLET
0 1" 2" 3" 4" 5" 6"

RESULTAT SM och RM i Linflyg Tullinge 30 juni – 1 juli 2001. Arrangör: MFK Galax

F2A Speed SM 01

P	Deltagare	Klubb	Omg. 1	Omg. 2	Omg. 3	Bästa tid
1	Per Stjärnesund	Västerås MFS	-	279,0	-	279,0
2	Göran Fällgren	OMSK	267,2	235,0	260,8	267,2
3	Ove Kjellberg	Solna MSK	247,0	-	-	247,0

F2B Stunt SM 01

P	Deltagare	Klubb	Omg. 1	Omg. 2	Omg. 3	Tot.
1	Ove Andersson	Västerås MFS	3170	3112	3112	6282
2	Staffan Ekström	Eslövs FK	3130	3093	3125	6255
3	Erik Björnwall	TrelleborgsMFK	3083	3050	3103	6186
4	Stefan Lagerqvist	MFK Galax	2891	-	3074	5965
5	Niklas Löfroth	Karlskoga MFK	2890	2793	2968	5858
6	Kauko Kainulainen	AKMG	2873	2768	2910	5783
7	Tobias Lindström	Red Baron	2884	2789	2734	5673
8	Lennart Nord	Red Baron	2363	2796	2771	5567
9	Jan Kossman	Gladiatorerna	2691	2502	2460	5193

Semistunt Senior/Total RM 01

P	Deltagare	Klubb	Omg. 1	Omg. 2	Omg. 3	Tot.
1	Rudolf Ross	Karlskoga MFK	1164	1127	1210	2374
2	Martin Lidén	Vänersborg MK	1222	1077	1120	2342
3	Valdemar Falk	Uppsala FK	1145	1094	1082	2239
4	Arne Frinndal	Lidingö MK	1088	1027	1041	2129
5	Jonny Strandgård	Uppsala FK	1062	1021	1010	2083
6	Mikael Sjölund	Red Baron	960	1010	1059	2069
7	Flemming Göransson	Vårgåda RFK	933	992	1061	2053
8	Johan Larsson	Vänersborg MK	1035	1001	855	2036
9	Andreas Göransson	Vårgåda RFK	613	498	246	1111
10	Daniel Sejbjerg	Karlskoga MFK	291	422	349	771
11	Gunnar Göransson	Vårgåda RFK	51	210	217	427

Semistunt Junior RM 01

P	Deltagare	Klubb	Tot.
1	Mikael Sjölund	Red Baron	2069
2	Johan Larsson	Vänersborg MK	2036
3	Andreas Göransson	Vårgåda RFK	1111
4	Daniel Sejbjerg	Karlskoga MFK	771

F2C Team-Racing SM 01

P	Deltagare	Klubb	Heat 1	Heat 2	Heat 3	Heat 4	Final
1	Kjell Axtilius	MFK Galax	3.25.3	3.21.0	3.34.6	-	6.51.6
	B-O Samuelsson	MFK Galax					
2	Jan Gustavsson	Solna MSK	Disk.	3.35.8	3.34.5	-	7.08.9
	Per Stjärnesund	Västerås					
3	Ingemar Larsson	Vänersborg	3.43.5	3.25.4	Refl.	-	8.03.9
	Stefan Sjöholm	Solna MSK					
4	Göran Olsson	Solna MSK	-	3.46.4	Refl.	-	(3.46.4)
	Mats Bejhem	MFK Galax					
5	Göran Fällgren	OMSK	4.29.1	Disk.	4.14.2	-	(4.14.2)
	B-Å Fällgren	OMSK					

Good Year RM 01

P	Deltagare	Klubb	Heat 1	Heat 2	Final
1	Leif Karlsson	MFK Galax	4.21.2	WO	9.03.3
	Mats Bejhem	MFK Galax			
2	Lennart Nord	Red Baron	4.39.7	4.22.8	9.21.3
	Gösta Bengtsar	Red Baron			
3	Ingemar Larsson	Vänersborg	5.07.2	4.43.0	9.35.5
	Jan Gustavsson	Solna MSK			
4	Jan Kossman	Gladiatorerna	5.30.1	68 v.	(5.30.1)
	Ronny Karlsson	Red Baron			
5	Niklas Karlsson	Karlskoga	19 v.	41 v.	(41 v.)
	Stefan Lagerquist	MFK Galax			

F2D Combat SM 01

P	Deltagare	Klubb	1	2	3	4	5	6
1	Mattias Blückert	OMSK	V2	F8	V12	V15	V20	
2	Niklas Karlsson	KMFK	V3	V8	F10	V14	V16	F20
3	Håkan Östman	Väsby MFK	F1	V9	V10	F15	V18	V19
4	Mats Bejhem	MFK Galax	V1	V6	F11	F13	V17	F19
4	B-Å Fällgren	OMSK	F3	V7	V13	F16	F17	
4	Mikael Sjölund	Red Baron	V4	F7	V11	F14	F18	
7	Johan Andersson	Karlskoga	V5	F9	F12			
8	Lennart Nord	Red Baron	F2	F6				
8	Johan Larsson	Vänersborg	F4	F5				

Lag Totalt SM 01

P	Klubb	F2A	F2B	F2C	F2D	Totalt
1	Oxelösunds MSK	8	0	5	9+6	28
2	MFK Galax	0	6	9	6	21
3	Västerås MFS	9	9	0	0	18
4	Karlskoga MFK	0	5	0	8+3	16
5	MFK Red Baron	0	2+3	0	6+2	13
6	Eslövs FK	0	8	0	5	8
7	Solna MSK	7	0	0	0	7
7	Väsby MF	0	0	0	7	7
7	Trelleborg MFK	0	7	0	0	7
10	AKMG	0	4	0	0	4
11	Vänersborgs MK	0	0	0	2	2
12	Gladiatorerna	0	1	0	0	1

Cirkelchef och Domare:

F2A: Bengt-Olof Samuelsson (C)

F2B: Håkan Friberg (C)
Thorbjörn Odsjö (D)
Lennart Helje (D)
Lars Åke Andersson (D)

F2C: Per Ehnwall (C)

F2D: Johan Andersson (C)
Bengt-Olof Samuelsson (D)

Nu kommer Saito med ytterligare en ny motor. FA 72 och FA 72GK. Om du önskade att du hade lite mer kraft i dina ARF eller byysatsmodeller i 40-storlek så är lösningen FA 72. Samma inbyggnadsmått som FA 56 och bara 470 g vikt.

FA-72 **FA-72GK**

Motor	ccm	Bore	Strok	Varvtal	Vikt	Propeller -båda motorerna	Pris
FA-72	11,8	27.0	20.6	2.300-12.000	ca 470g	APC 11x9-10.800-11.000 rpm	2895:-
FA-72GK	11,8	27,8	20.6	2.300-12.000	ca 470g	APC 12x8-9.800-10.000 rpm	3125:-

Liten jämförelse: YS FZ62 drar en APC 12x8 9.700-9.800 rpm

Söders RC/HOBBY

Åsögatan 174, 116 32 Stockholm "På Söder"
Måndag-Fredag 10-18, Lördag 10-14
Tel 08-643 67 87 • Fax 08-702 15 90
Hemsida: www.sodersrchobby.se

WINDMILL 2001 Trelleborgs MFK

Lördagen den 16:e juni var det åter dags för den trditionella kampen om ”möllan”! En stor del av den svenska eliten i F2B hade mött upp denna regniga morgon. Tyvärr såg väderutsikterna dystra ut men efter att vi suttit och myst med kaffe och bullar i klubbstugan i en och en halv timme, upphörde regnet och vi hade perfekt flygväder resten av dagen!
Mulet (ingen sol i ögonen!) svag vind och lagom varmt.
Kampen denna gång skulle stå mellan Ove och Staffan. Jag själv lyckades med uppbådande av stor kraft dra av en lina vid provdrag i Erlings dragmaskin. Sen blev det till att flyga med dåligt justerade linor under tävlingen. (Som om det skulle göra någon skillnad?!)
Erik hann bara med en start, sedan upptäcktes sprickor i bakkroppen (på modellen) och så var det slutfluget för hans del.
Nästa gång måste vi bjuda Ove lite hårdare motstånd eller hur?

Ove vann med tre ”smutta” flygningar, en del tydliga missar men färre än oss andra. Ove har fin stuntgång i ST 46:an. Propellern är förresten en 12/6 Rev Up kapad till 11,5.

Staffan flög sin ”Millennium” Impact med PA 51:an. Han hade haft lite problem med motorgången tidigare men nu verkade allt fungera perfekt. Ny Impact är på gång med bl.a. ”bulletproof” noskonstruktion.

Undertecknad flög gamla Patternmaster igen! Jag lyckades med att koppla linorna fel på träning två dagar innan tävlingen och tyckte det var konstigt att kärran aldrig lätttade! Till slut for både prop och landställ all världens väg. Min enda Rev Up 13/6 åt skogen!
Landstället satt fästat med nylonskruv och de fungerade som de skulle, dvs de gick mitt av utan skador på fästet. Med Stalker CF-prop, ny soppa med riktig racingmetanol i gick det som det gick – övertid i alla flygningarna. Sånt duger inte.

Erik flög senaste Kestrel:en (Absolut Stunt) Den flög fint som vanligt med Jett 61 och ganska tyst trots pipsystemet. Erik flyger med lite lägre varvtal, något under 10000 vilket tar ner ljudet en del. Något mindre diameter på propen än vanligt minskar propellerljudet.
Hoppas reparationen gick bra, Erik!

Funktionärerna skötte sig med den äran! Två domare hade vi minsann, Pelle Pettersson och Erling Linné, veteraner vid det här laget. Dessutom hade vi sekretariat med poängräknare, tack Håkan Trulsson! Skönt att någon tog på sig den uppgiften!

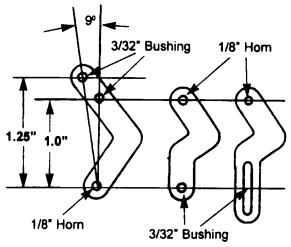
Sammanfattningsvis hade vi en trevlig dag, vi slapp att bli solbrända, fast några fler deltagare vore kul!
Välkomna tillbaks, till WMC 2002! ■

För TMFK, Lars Roos

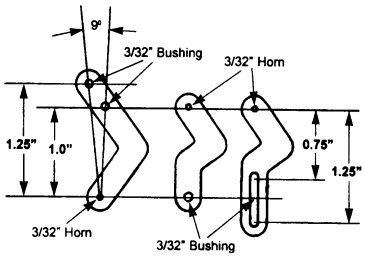
Control Horns

⇨ Laser Cut True 90 Horns
⇨ Trailing Edge Savers Exits 35°
⇨ 2000° Bronze Brazed Rock Solid
⇨ Horn Wire Retempered Tweakable
⇨ 9° Spread on Flap Horn Bushings

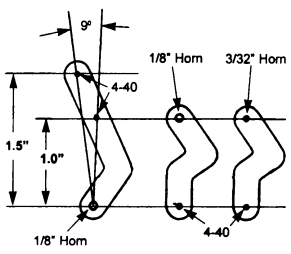
1/8” Bushed Horn Sets
(3/32” ID Brass Bushings))



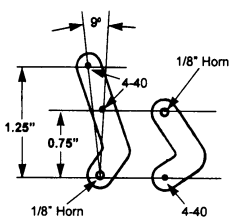
3/32” Bushed Horn Sets
(3/32” ID Brass Bushings)



1/8” & 3/32” Ball Link Horn Sets
(1.0” X 1.5” 4-40 Threaded)



1/8” Ball Link Horn Set
For Tighter Spaces 1.25” X 3/4”



Flap and Non-Adjustable Elevator Horns $5.95
Adjustable Elevator Horns $6.95
Custom Bending Add $1.00
Normal Flap Horn Wire 7”, Elevator 6”
Custom Wire Lengths Add $1.00
Add $4.00 for Shipping & Handling

Tom’s Building Service
327 Pueblo Pass
Anniston, AL 36206
Voice (256) 820-6970
Fax (256) 820-6977
Check, Money Order,
Master Card or Visa

Ready-To-Fly Control Lines

New smoother and more flexible 19 strand, stress relieved, stainless steel.
So smooth it performs almost like solids.
Beautifully hand wrapped per AMA Rule Book.

.015 and .018 Stranded Wrapped $13.95 per set
(Unwrapped bulk 5 cents per foot)

.012 and .014 Solids Wrapped $11.95 per set
(Unwrapped bulk 3 cents per foot)

Add $1.00 for Standard 4” Reel, $4.00 for Large 5”

The Sevenstrand CoreCable Wire sold by Bob Pitkin is available in .008, .011, .012, .015, and .018, and .027 leadout wire, and 49 strand by .036 leadout, and .045 and .053 Handle wire. Also available is a very smooth .036 by 19 stand leadout wire at 12 cents per foot in bulk.

US Shipping: Up to $40 add $5.00
$41 to $100 add $8.00
Over $101 add $10.00

Tom’s Building Service

Send for: Catalog #1

$1.00 US $2.00 Overseas

327 Pueblo Pass
Anniston, AL 36206
Voice: (256) 820-1983
Fax: (256) 820-6977
E-Mail: tom_morris@prodigy.net

MasterCard & Visa Accepted

F2D COMBAT "VÅRKLIPPET" DATUM 5/26/01

P	NAMN	KLUBB	SWE	1:a	2:a	3:e	4:e	5:e	Poäng
1	B.Å. Fällgren	OMSK	5015	(3) V	(1) V	(2) V	(1) F	(1) V	35
2	Niklas Karlsson	Karlskoga MFK	21342	(2) V	(1) F	(1) V	(2) V	(1) F	25
3	Anders Norin	Karlskoga MFK	34733	(1) V	(3) F	V (1)	(2) F		16
4	Johan Andersson	Karlskoga MFK	44559	(3) F	(2) V	(1) F			8
4	Lennart Nord	MFK Red Baron	56192	(2) F	(3) V	(2) F			8
6	Mattias Blückert	OMSK	28108	(1) F	(2) F				1

F2B "VÅRTÄVLINGEN" DATUM 5/25/01

P	Namn	KLUBB	SWE	1:a start	2:a start	3:e start	Totalt
1	Ingemar Karlsson	Vänersborgs MK	50990	1417	1337	~~1323~~	2754
2	Niklas Karlsson	Karlskoga MFK	21342	995	1145	~~0~~	2140
3	Rudolf Ross	Karlskoga MFK	5289	883	966	~~817~~	1849

SEMISTUNT " VÅRTÄVLINGEN " DATUM 5/25/01

P	Namn	SWE	1:a start	2:a start	3:e start	Totalt	
1	Niklas Karlsson	Karlskoga MFK	21342	~~823~~	863	948	1811
2	Rudolf Ross	Karlskoga MFK	5289	892	~~856~~	~~790~~	1748
3	Valdemar Falk	Uppsala FK	30718	786	~~154~~	775	1561
4	Ingemar Larsson	Vänersborgs MK	4352	666	~~409~~	745	1411
5	Johan Larsson (J)	Vänersborgs MK	45029	~~658~~	720	689	1409
6	Flemming Göransson	Vårgårda MFK	6077	~~634~~	659	710	1369
7	Gunnar Göransson	Vårgårda MFK	60028	438	~~150~~	410	848
8	Jimmy Dahlgren (J)	Vänersborgs MK	60285	~~280~~	322	359	681
9	Andreas Göransson (J)	Vårgårda MFK	58895	~~299~~	315	311	626

JUNIOR SEMISTUNT DATUM 5/25/01 VÅRTÄVLINGEN

P	Namn	KLUBB	SWE	1:a	2:a	3:e	Totalt	Poäng
1	Johan Larsson (J)	Vänersborgs MK	45029	~~658~~	720	689	1409	20
2	Jimmy Dahlgren (J)	Vänersborgs MK	60285	~~280~~	322	359	681	15
3	Andreas Göransson (J)	Vårgårda MFK	58895	~~299~~	315	311	626	12

Linor och linlängd

(vanliga förekommande) OBS! Provdra alltid!

Motorstorlek			Linlängd		Linlängd
tum³	cm³	tum	fot	mm	m
0-.049	0 – (0,8)	.008	26	0,2	7,92
049-(.09)	0,8 – (1,5)	.008	35	0,2	10,66
049-(.09)	0,8 – (1,5)	.008	52	0,2	15,84
.09-.15	1,5 –2 ,5	.012	52	0,3	15,84
.19-(.35)	4,8-(5,7)	.012	60	0,3	18,29
.35-.40	5,7-6,6	.015	70	0,38	21,33
.60	9,8	.018	70	0,46	21,33

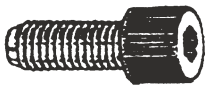
Lämplig linlängd (måste alltid utprovas mot modell)

0,8 cc	7	-	11 m	
1,5 cc	10	-	14 m	13,27 m = 12 varv = 1 km
2,5 cc	14	-	17 m	15,92 m = 10 varv = 1 km
.19-.35	16	-	21 m	17,69 m = 9 varv = 1 km
.35-.40	17	-	21,5 m	19,90 m = 8 varv = 1 km
.60	18	-	21,5 m	

1 tum³ = 16,387 cm³ 1 tum = 25,4 mm 1 fot = 0,3048 m

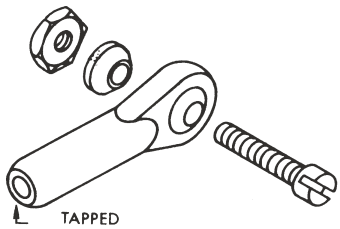
TIRED OF PAYING $1.29 FOR 6 SCREWS?

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.windyurtnowski.com

SLM Linstunt cup 2001

Årets första deltävling i SLM linstunt cup lockade några färre deltagare än vanligt, troligtvis mest p.g.a. långhelg, men den starka och byiga vinden kan även bidragit till att hålla ned deltagarantalet. Eftersom anmälan sker på platsen går det bra, att som Arne vara ensam i sin klass.

Alla hade mer eller mindre problem med vinden. Lelle Nord fick linslak i timglaset och alla väntade en totalkvadd, men på känt combat-manér lade Lelle kärran på rygg en decimeter ovanför backen, varigenom skadorna begränsade sig till en snabblagad fena och en trasig propeller. Tävlingen var mycket lyckad trots vinden som gjorde att tillställningen blev lite extra välkryddad. Tävlingsledningen vill rikta ett varmt tack till Domardebutanterna Tommy och Ismo som lyckades hålla ordning på domarprotokollen i den hårda vinden.

■

Willy Blom

Resultat från deltävling 1 i SLM Linstunt cup 2001-05-27

Ministunt

Pl.	Namn	flyg1	flyg2	flyg3	Poäng
1.	Gustav Odh, R B, jun	336	326	197	662
2.	Tommy Söderberg, RB	226	214	214	440

Semi-Stunt

Pl.	Namn	flyg1	flyg2	flyg3	Poäng
1.	Arne Frinndal, lidingö	552	590	622	1212

FAI-stunt

Pl.	Namn	flyg1	flyg2	flyg3	Poäng
1.	Lennart Nord, RB	1642	1158	1634	3276
2.	Jan Kossman, Gladiatorena	1319	695	1731	3050
3.	Willy Blom	641	1253	1402	2655

Arrangör: Modellflygklubben Red Baron

Amerikanska "ringrävar"

Bill Werwages Geo XL.

Geo XL - mycket välflygande modell!

Bob Hunt flyger sin Saturn.

Bob Gieseke lättar med sin egen konstruktion - Bear, Finns nu att köpa i byggsats!

Resultat Linflygets dag 1 maj 2001. Arrangör: MFK Galax/SLM

Semi Stunt

Pl	Deltagare	Klubb	SWEnr	Omg 1	Omg 2	Omg 3	Summa
1	Martin Lidén	Vänersborgs MFK	52715	1245	1251	1348	2599
2	Lennart Nord	MFK Red Baron	56192	1091	891	-	1982
3	Johan Larsson	Vänersborgs MFK	45029	873	906	286	1799
4	Valdemar Falk	Uppsala MFK	30718	731	867	754	1621
5	John Strandgård	Uppsala MFK	57517	690	675	914	1604
6	Gustav Odh	MFK Red Baron		647	234	269	916
7	Mats Hall	Uppsala MFK	40329	216	-	-	216

Semi Stunt jr.

Pl	Deltagare	Klubb	SWE-nr	Summa
1	Johan Larsson	Vänersborgs MFK	45029	1779
2	Gustav Odh	MFK Red Baron		916

Team Racing F2C

Pl	Deltagare	Klubb	SWE-nr	Heat 1	Heat 2	Final
1	B-O Samuelsson	MFK Galax	228	3.34.5	3.37.2	7.10.1
	Kjell Axtilius		201			
2	Jan Gustavsson	Solna MSK	2364	3.29.1	3.52.0	7.30.5
	Per Stjärnesund	Västerås MFK	8208			
3	Ingemar Larsson	Vänersborgs MFK	4352	-	3.53.0	154 v.
	Stefan Sjöholm	Solna MSK	30955			

Combat F2D

Pl	Deltagare	Klubb	SWE-nr	1	2	3	4
1	Bengt-Åke Fällgren	Oxelösunds MSK	5015	V_2(440)	V_3(440)	V_5(440)	V_6(471)
2	Niklas Karlsson	Karlskoga MFK	21342	V_1(388)	F_3(340)	F_6(306)	V_7(W0)
3	Johan Andersson	Karlskoga MFK	44559	F_2(340)	V_4(240)	F_5(340)	F_7(-)
4	Lennart Nord	MFK Red Baron	56192	F_1(136)	F_4(66)		

Resultat Vårgårdatävlingen 12 Maj 2001-05-13 Semistunt

Namn	S/J Klubb	Omg 1	Omg.2	Omg.3	Slutresultat
1. Rudolf Ross	S Karlskoga	**703**	**790**	697	**1493**
2. Ingemar Larsson	S Vänersbo	**730**	722	**743**	**1473**
3. Martin Lidén	J Vänersbo	348	**567**	**868**	**1435**
4. Björn Carlsson	J Tidaholm	**576**	**723**	259	**1299**
5. Johan Larsson	J Vänersbo	500	**628**	**582**	**1210**
6. Flemming Göransson	S Vårgårda	**622**	181	**475**	**1097**
7. Andreas Göransson	J Vårgårda	**342**	175	**232**	**574**
8. Jimmy Dahlgren	J Vänersbo	192	**206**	**231**	**437**
9. Jesper Peterson	J Vänersbo	**200**	**230**	74	**430**
10. Henrik Svensson	J Vänersbo	198	**199**	**219**	**418**
11. Daniel Sejbjerg	J Karlskoga	**92**	**95**	69	**187**

Juniorcupen

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

– En trevlig stunttävling i mycket intressant väder

LIMFJORDEN 2001

Limfjordstävlingen i Aalborg med internationellt deltagande och världscupstatus avgörs av tradition alltid under pingsthelgen. Om vi i Sverige anser att våren är en blåsig årstid måste detta gälla i ännu högre grad i Danmark. Nytt för i år var, enligt Ove Andersson som varit med så ofta att väl snart blir hedersmedlem i arrangörsklubben Aviator, att det både blåste och regnade rejält samtidigt; det brukar vanligen vara antingen eller!

Enligt startlistorna var vi totalt 13 man i F2B och 6 i "begynderstunt" som skulle göra upp om placeringarna. Lördagen som var första tävlingsdag började bra och medan vi provflög och testade på förmiddagen var det nästan ideala stuntförhållanden. Så snart det sedan var dags att börja tävla efter lunch började det emellertid blåsa och regna mer men det var hela tiden drägligt även om vi blev lite blöta.

Begynderne flög 2 omgångar första dagen och vår meste nybörjare Ingemar Larsson tog ett fast grepp om händelserna och kunde gå att spisa aftonens helstekta gris med gott hopp om att ta hem förstapriset. Det gjorde han också utan att behöva anstränga sig mer eftersom inga i klassen var intresserade av att flyga tredje omgången när de såg vad vädergudarna hade för sig på Pingstdagens morgon!

I F2B flög vi en omgång på lördagen utan större sensationer. Kerkko tog ledningen c:a 90 poäng före Ove och sedan följde vi andra i vanlig ordning. Lauri hade något problem med sin modell eller motor som gjorde att han valde att avbryta redan under ryggflygningen och sedan räckte inte inspirationen till att återkomma mer denna tävling. Men vänta bara till nästa gång...

Sedan blev det söndag. Synen som mötte när vi kom till fältet var inte alltför inspirerande: Vindstruten låg nedblåst på marken, masten hade knäckts av vinden under natten. Domarstolarna låg utströdda lite här och där och stora delar av stuntcirkeln (asfaltcirkeln också för den delen) stod under decimeterdjupt vatten. På centrumplattan i stuntcirkeln var det dock bara 5 cm djupt! Ihärdiga försök att tömma asfaltcirkeln på vatten med en dräneringspump var helt resultatlösa; påfyllningen uppifrån var hela tiden större än pumpens kapacitet! Regnet och blåsten fortsatte sedan oavbrutet ända fram tills sista man flugit, då blev det raskt lite bättre!

Det dröjde ett par timmar innan söndagens flygningar kom igång. Efter en lång konferens enades domarna om att det inte fanns något i regelboken som motiverade ett avbrytande av tävlingen och även om förhållandena var mycket dåliga var det i alla fall lika för alla. Det var upp till var och en att avgöra om han skulle flyga eller stå över.

Alla nybörjarna tyckte sig ha fått nog (de flög ju i alla fall två omgångar dagen innan) och av F2B-gänget var det fem stycken som drog sig tillbaka. Vi övriga bet ihop och traskade ut i regnet...

Jag glömde visst skriva att det inte bara regnade och båste kraftigt; det var rejält turbulent också eftersom vinden svängt till nordost och kom in över den närbelägna trädridån vid fältets östra sida. I dagens första omgång fick både Kerkko och jag avbryta våra flygningar då vinden lyfte iväg planen åt ett helt annat håll än piloterna tänkt sig. I övrigt gick dagen helt utan incidenter och alla flygplan var till allas förvåning hela efter tävlingen. Enda nollan i protokollet råkade Alf ut för då ett trasigt stift och väta i elutrustningen tvingade honom att ta ett startförsök. I andra försöket gick sedan modellen på nosen så det var bara för Alf att satsa på tredje omgången och då gick det bättre.

När allt var färdigt visade det sig att Kerkko vunnit igen men med knappast tänkbara marginal över Ove. Själv hade jag med tredjeplatsen glädjen att erövra min första Limfjordsmedalj så vänta bara till nästa år då det blir bättre väder. Sämre kan det i alla fall knappast bli!

Vad som hände i övriga tävlingsklasser vet jag tyvärr mycket lite om. Jag hoppas någon annan skriver om det.
Tack Aviator för ett mycket trevligt arrangemang!

■

Erik Björnwall

Resultat från Limfjordstävlingen 2-3 juni 2001
F2B Aerobatics

Plac	Namn	Land	Omgång 1	Omgång 2	Omgång 3	Totalpoäng
1	Kerkko Kehrävuo	Finland	3023	1499	2876	5899
2	Ove Andersson	Sverige	2932	2802	2913	5845
3	Erik Björnwall	Sverige	2802	1348	2776	5578
4	Jussi Husso	Finland	2420	2608	2778	5386
5	Mikko Husso	Finland	2467	2339	2447	4914
6	Leif O. Mortensen	Danmark	2572	2341	2264	4913
7	Alf Lindholm	Finland	2267	0	2227	4494
8	Matti Husso	Finland	1935	1807	1904	3839
9	Aage Wiberg	Danmark	2840	0	0	2840
10	Uffe Olesen	Danmark	2355	0	0	2355
11	Dan Hune	Danmark	2348	0	0	2348
12	Ruben Sonne	Danmark	1195	0	0	1195
13	Lauri Malila	Finland	429	0	0	429

F2B-B Novice

Placering		Omgång 1	Omgång 2	Omgång 3	Totalpoäng	
1	Ingemar Larsson	Sverige	782	499	0	1281
2	Helmut Leja	Tyskland	414	652	0	1066
3	Jesper Rasmussen	Danmark	529	0	0	529
4	Johan Larsson	Sverige	98	263	0	361
5	Tove Beyer	Danmark	0	0	0	0
6	Ludwig Lindholm	Finland	0	0	0	0

GEORGE M. ALDRICH 1933-2001.

En av stuntvärldens absoluta giganter har lämnat oss den 4:e juli. Vad George Aldrich betytt för stunten världen över skulle fylla en hel bok , men här kan vi ju nöja oss med att nämna att han som alla vet konstruerade the ”NOBLER” i början av femtiotalet, ”the winningest stunt plane of all times” som det stod på gröna lådan. George är också den som tog fram det moderna stuntprogrammet år 1958 vilket vi fortfarande flyger idag.

Otaliga är de som flyger en av hans custom stunt motorer- han kunde allt om dem, dessutom hade han komplett verkstad med kromningsanläggning och allt som behövs för att åstadkomma ”great stunt engines”!

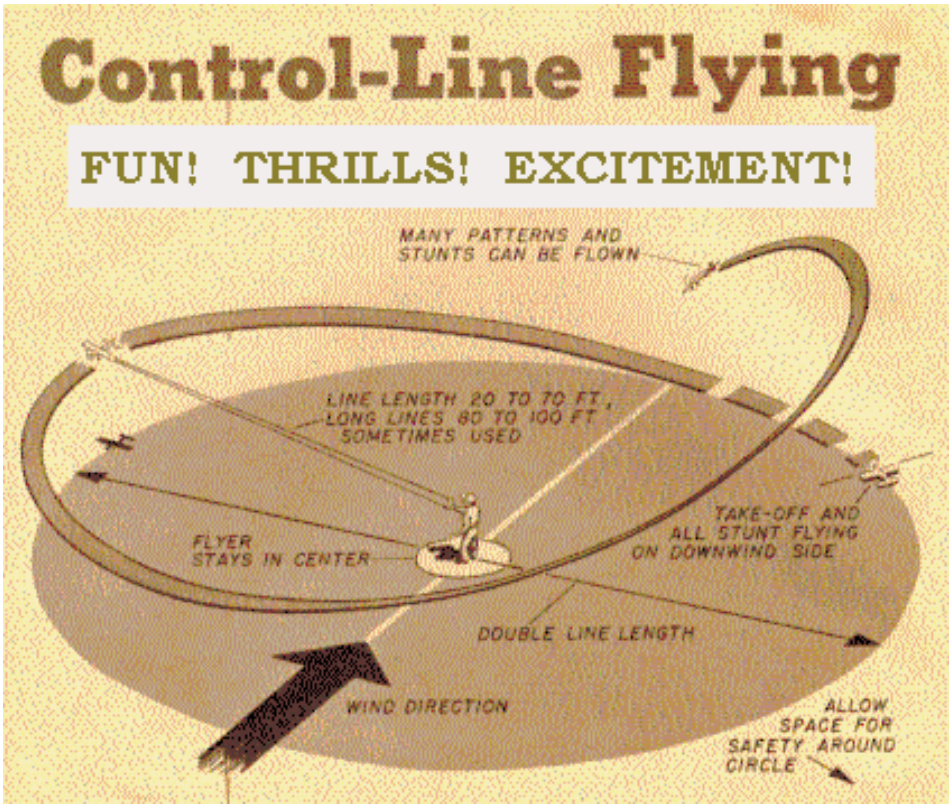
Att skriva till George betydde alltid ett snabbt brev i retur med svar på alla frågor och lite till i regel. Här fanns inga hemligheter utan George ville att alla skulle kunna njuta av en fulländad motorgång.

De senaste åren producerade han tillsammans med den kände pylonflygaren Dub Jett två fina Stuntmotorer- Jett 51 och 61.

Stuntvärlden har förlorat en av sina största entusiaster.
Vi kommer aldrig att glömma honom!

■

Lars R.



“After fly” – Samlingsbild från finalen i fjolårets SLM Linstunt cup 2000-09-02 i grusgropen, Älta.
Främre raden: Björn Blom, John Strandgård, Mats Hall, Gustav Odh. Bakre raden: Stellan Norström (domare), Jan Kossman, Valdemar Falk, Willy Blom, Philip Thulin, N-Å Axelsson, Tobias Lindström.

CENTRAL HOBBIES
PRICES SUBJECT TO CHANGE
UPS SHIPPING ADDITIONAL
FAX (406) 259-4744
ORDERS ONLY 1-800-723-5937 • (406) 259-9004 • M-F 10-8, Sat. 10-6 (MST) • Web Site: www.centralhobbies.com
Central Hobbies Pushrods ...
Carbon Fiber & Titanium!
STRONGER, STIFFER and FAR LIGHTER. Besides weighing LESS THAN HALF as much as a threaded rod, the Carbon/Titanium pushrod is FAR stiffer, meaning less chance of flutter or deflection under flight loads. The Titanium fittings have approx. 3/4" of BARBED insert for gluing into the rods, and 3/4" of threads for adjustment. Available in two diameters with matching fittings. All SETS include 4 titanium end fittings or 4 custom stainless steel fittings (also barbed*). The stainless steel fittings are a bit heavier but less expensive. Fittings and rods are also available separately in several sizes. We suggest cleaning with alcohol, then glue with JB Weld for extremely secure fittings. (Also great for heli T/R direct pushrods and misc. bracing). JB Weld $4.99

CHMPRE24S2	P/R ENDS STAINLESS STEEL 5/32" X 2-56	4.99
CHMPRE24S4	P/R ENDS STAINLESS STEEL 5/32" X 4-40	4.99
CHMPRE24T2	P/R ENDS TITANIUM 5/32" X 2-56	8.97
CHMPRE24T4	P/R ENDS TITANIUM 5/32" X 4-40	8.97
CHMPRE36T4	P/R ENDS TITANIUM 3/16" X 4-40	8.97
CHMPRE36T8	P/R ENDS TITANIUM 3/16" X 6-32	8.97
CHMPRE36T8	P/R ENDS TITANIUM 3/16" X 8-32	8.97
CHMPRS24S2	P/R SET 24" X 5/32" CARBON RODS / STAINLESS STEEL 2-56	12.95
CHMPRS24S4	P/R SET 24" X 5/32" CARBON RODS /STAINLESS STEEL 4-40	13.95
CHMPRS24T2	P/R SET 24" X 5/32" CARBON RODS /TITANIUM 2-56	15.95
CHMPRS24T4	P/R SET 24" X 5/32" CARBON RODS /TITANIUM 4-40	15.95
CHMPRS30D2	P/R SET CARB 30" 2-56 ENDS (*NON-BARBED ECONOMY VERSION)	4.35
CHMPRS36T4	P/R SET 36" X 3/16" CARBON RODS / TITANIUM 4-40	16.95
CHMPRS36T6	P/R SET 36" X 3/16" CARBON RODS / TITANIUM 6-32	16.95
CHMPRS36T8	P/R SET 36" X 3/16" CARBON RODS / TITANIUM 8-32	16.95
CHMROD24	CARBON PUSHRODS 24" X 5/32" (2)	6.95
CHMROD30	CARBON PUSHROD 30" (2)	7.93
CHMROD36	CARBON PUSHRODS 36" X 3/16" (2)	8.97

Ingemar och Guffy strax efter finalsegern.

Spree-pokalen 1999

För andra året i sträck gick Spree-pokalen i Sebnitz och för tredje gången i sträck med svenskt deltagande. Tyvärr var det bara fem deltagande lag så tävlingen var snabbt avgjord. Eftersom det också var tyska mästerskap kördes två finaler; en internationell och en tysk. Förra årets vinnare Kjell och B-O fick nu se sig besegrade av Ingemar och Guffy som med knapp marginal vann tävlingen.

Det kördes också tyska mästerskap i de andra klasserna inklusive linskala. I Stunt såg man bland annat 2 st helt underbart vackra Cardinaler (släng Er i väggen svenska Cardinalflygare!). Utmärkande för alla klasser utom linskala och T/R var mycket stort deltagande.

■

Ingemar Larsson

Spree-pokalen 1999 (+ Tyska mästerskapen) F2C Team Race

	Namn	Nation	Omg 1	Omg 2	Omg 3	Int final	Nat final
1	Larsson/Gustavsson	SWE	3.35.9	3.24.1	-	7.31.4	
2	Samuelsson/Axtilius	SWE	3.44.5	3.34.9	-	7.33.4	
3	Dohnke/Stolzenberg	GER	3.50.8	Dq	Dq	8.23.4	8.21.8
4	Fauk/Krause	GER	Dq	4.38.1	-		70 v
5	Oelsner/Göbel	GER	4.45.8	-	-		11.26.3

AEROPRODUCTS

"WORLD CLASS STUNT PRODUCTS"

Precision Stunt Engines (Stock & Reworked)
Stuntcraft Foam Wings, Stabs & Other Components
Bolly Props & Pipes, Complete Line
Custom Kits, Old Time, Nostalgia & Modern
Plans, Mufflers, Aluminum Gear, Hardware, etc.

SEND $3.00 FOR CATALOG & PRICE LIST

Randy Smith
1880 Scenic Hwy
Snellville, GA 30278
(770) 979-2035 Voice
(770) 985-5085 Fax &
Order Line

Amerikanska mästerskapen år 1955

Från Model Airplane News, som nuförtiden ratar linflyg, men som på den tiden det begav sig troligtvis var världens bästa inspirationskälla för all världens linflygare, har vi hämtat nedanstående statistik från Amerikanska mästerskapen år 1955. - Det är inte helt utan avund som man läser nedanstående:

Tävlingen hade samlat totalt 2974 deltagare, varav 67% fri- och RC-flygare (det var tydligen i stort sett samma sak på den tiden), 9% inomhusflygare och 24% linflygare fördelade på: Combat 151, Stunt 98, Speed class B (=5cc?) 73, Speed class C (=10cc?) 62, Speed class 1/2A (=0,8cc) 57, Speed class A (=2,5?) 55, Team-Racing (5 cc?) 52, Proto speed (3,2 cc med hjul tror vi) 45, US Navy Carrier (sponsrat av US Navy?) 45, Speed Jet (pulsjet är vi alldeles säkra på) 43, Skala 37.
–Ja, fler än så var det faktiskt inte!

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 silicon, neopren och latex. Tankar, handtag, linrullar, linhakar, linor: wire och pianotråd, balsa, modellmotorer: importör av Moki och Taipanpropellrar.

3F:s Hobbyservice, Oxelösundsgatan 20 A
613 33 Oxelösund, Tel./fax 0155-328 47,

Nyheter från SLIS årsmöte

Av Willy Blom

Även i år hölls SLIS årsmöte i samband med SM (2001-06-30/07-01) och hade samlat 14 deltagare. Nedan följer ett ”pratprotokoll” från mötet, då det officiella protokollet måste ut på ru ndvandring för att kunna godkännas.
Tyvärr kom inte kallelsen till mötet ut helt stadgenligt, då det var planerat att den skulle komma med nr 2 av LINA, som tyvärr inte hann ut före SM. Om vi hade bestämt oss för att vara stadgeenliga hade detta kostat SLIS brevporto och kuvert för 760 kronor och i bästa fall hade vi då fått ytterligare en eller möjligen två deltagare till på mötet. Istället gjorde Niklas ett e-postutskick med hjälp av Göran Olssons e-postlista. Dessutom står det redan nu i stadgarna att vi skall försöka hålla årsmötet i samband med SM så även om vi gjort ett formellt fel så var felet i varje fall litet och vi hoppas verkligen att ingen medlem har några invändningar då vi i så fall blir tvungna att kalla till ett nytt årsmöte.

Diskussionerna på mötet var som vanligt mycket livaktiga. När vi kom in på SLIS resebidrag till domarna började mötet hetta till, då vi även hade en av domarna på plats. (Observera att det är frågan om resebidrag och inte ARVODE, som är två helt olika saker.) SLIS har således under tidigare år betalat ett resebidrag på 10 kronor per mil eller totalt max 2000 kronor för stuntdomare till SM. -Så beslutades att vi skall göra även för år 2001, men Stefan Lagerqvist som är stuntansvarig inom lingrenen i SMFF fick i uppdrag att ta upp frågan om domarersättning via SMFF för att om möjligt skapa en formel för hur tävlingsarrangören och SMFF skall kunna klara reseersättning för domarna och helst utan att SLIS blir inblandat. Tanken är således att vid många deltagare i F2B och semi-stunt på SM (RM)-så skall inte SLIS behöva ge något bidrag alls. Vid få deltagare kan det dock kännas tryggt för arrangören att veta att SLIS är beredda att ställa upp med resebidrag.
En färgstark fråga togs upp av Staffan Ekström, som konstaterat att det är svårt att få tag i bra färg till sina modeller i Sverige. -Brodak i Amerika har tagit fram bra färger, som lovordats mycket i ”stuntbibeln” Stunt News. Staffan tyckte därför att SLIS borde köpa hem färg gemensamt för alla stuntflygare i Sverige via Brodak, i synnerhet som färg inte kan fraktas hur som helst. Mötet var i sak överens med Staffan, men tyvärr måste man i verkligheten även alltid ta hänsyn till kostnaderna.

Staffan hade gjort ett snyggt kalkylark som i princip visade att det blev billigare att köpa mer färg men tyvärr samtidigt dyrare om Ni förstår vad jag menar. Om jag inte minns fel beslutade mötet att SLIS ger 2000 kronor max för beställning av färg från Brodak. Dessutom fick Staffan i uppdrag att skriva en intresseförfrågan i LINA, där alla som är intresserade får höra av sig och även måste förbinda sig att slanta för sitt intresse. Staffan har också tagit på sig att ombesörja lagring och distribution av färgen i Sverige. –Vi får se om det blir någon färg, det beror som vanligt på intresset från SLIS medlemmar.

Beträffande priser till semi-stunt vid RM gav mötet Ove och Niklas i uppdrag att se vad som kunde vara lämpligt – grejor fanns sen tidigare.
Jan Kossman tyckte sig ha hamnat djupt i surdegskitteln när frågan om översättning av ”Judges guide” togs upp. Jan som jobbar professionellt med översättning hade tyckt sig finna dålig överensstämmelse mellan de internationella och de svenska F2B-reglerna. Jan tyckte därför att reglerna var viktigast, men p.g.a. studier hade översättningen blivit försenad. Samtidigt pågår ett arbete inom FAI att integrera delar av Judges guide i reglerna, vilket innebär att både reglerna och Judges guide kan komma att ändras inom en mycket snar framtid. Mötet gav Jan förtroende att fortsätta med arbetet även om det visat sig ta betydligt längre tid än vad man hoppats på från början.
För Dig som håller i plånboken kan vi ge det glada budskapet att det inte blir någon höjning av medlemsavgiften nästa år.
Punkt 11 i SLIS stadgar ändrades, för att göra ogiltiga kallelser till årsmötet giltiga. Den nya lydelsen blir således: ”Årsmötet hålls normalt i samband med SM i linflyg och utan att någon kallelse utskickas. Om mötet inte hålls på SM skall ordförande kalla alla medlemmar senast 14 dagar före årsmötet, som skall hållas senast 30 september.” –Inget sades om e-post, men självklart kommer kallelsen alltid att skickas på billigaste sätt. Det viktiga är att alla medlemmar får en kallelse.

Sedan togs den eviga frågan upp hur vi skall kunna öka intresset för linflyg i allmänhet och stunt i synnerhet. ARF-modeller (sådana som hoppar upp som gubben i lådan och sedan nästan flyger själva) efterlystes, men tyvärr finns inget Columbi ägg -Alla förslag och idéer är välkomna!
Vi får heller inte glömma bort att tidningen LINA inte utkommer av sig själv. Det behövs artiklar skrivna av Dig och artiklarna behöver inte behandla något super duper. Det räcker gott och väl att Du berättar vad Ni gjort för att öka linflygintresset i Din klubb.
Mötet avslutades efter klockan 23 och sekreteraren fick nytta av portkoden för att ta sig hem från Tullinge.

STADGAR FÖR SLIS 2001-07-05

§ 1 Sveriges Linflygares Intressefrämjande av Stunt, förkortat SLIS är en intresseförening främst för stuntintresserade modellflygare. Övriga modellflygare är även välkomna.

§ 2 Föreningen är fristående från andra föreningar och klubbar, men skall eftersträva ett gott förhållande till Sveriges Modellflygförbund, Svenska Flygsportförbundet, samt länsförbunden.

§ 3 Föreningen skall, i den utsträckning det är möjligt, bedrivas ideellt utan kommersiella hänsynstaganden eller intressen.

Målsättning

§ 4 Föreningens målsättning är att vidtaga åtgärder som:
- Ökar intresset för Stunt.
- Förbättrar kontakten mellan stuntintresserade. T.ex. genom att medlemmar arrangerar träffar.
- Håller nere kostnaderna för utövande av Stunt.
- Ökar kunskaperna om Stunt.
- Höjer stuntflygandets status.
- Möjliggör utgivning av ett medlemsblad.
- I övrigt påverkar all stuntverksamhet i en positiv riktning.

Medlemsblad

§ 5 Föreningens medlemsblad heter LINA e.dyl., och finansieras med hjälp av medlemsavgiften.

§ 6 En av styrelsen vald redaktör ansvarar för LINA. Redaktören bör helst ej ingå i styrelsen.

§ 7 Redaktören utformar LINA självständigt med hänsyn till all förekommande linflygverksamhet.

Redaktören är dock skyldig att:

- Införa medlemsförteckning med namn, adress och telefonnummer, ev. e-postadress en gång per år.
- Införa kontinuerlig information om adress och telefonnummer för nya medlemmar.
- Verka för fri debatt genom införande av ocensurerade insändare.
- Låta medlemmar införa radannonser kostnadsfritt.
- Behandla företag likartat, t.ex. beträffande eventuell annonseringsavgift .
- Eftersträva att utge minst 4 nummer av LINA varje år, om möjligt 6 nummer per år.
- Eftersträva att medlemsbladet är så aktuellt som möjligt, gärna på bekostnad av utförandet.

§ 8 I övrigt har redaktören ingen skyldighet att själv anskaffa material till medlemsbladet. Det åligger medlemmarna att hjälpa till med detta.

Organisation

§ 9 Föreningen administreras av en styrelse bestående av minst ordförande, sekreterare och kassör. Styrelsen väljs på ett år av årsmötet. Varje styrelsepost skall innehas av olika personer. Om årsmöte så beslutar kan ytterligare personer ingå i styrelsen. Utöver styrelsen väljs två personer som revisorer.

§ 10 Ordförande och kassör tecknar föreningen var och en för sig.

§ 11 Årsmötet hålls normalt i samband med SM i linflyg och utan att någon kallelse utskickas. Om mötet inte hålls på SM skall Ordföranden kalla alla medlemmar senast 14 dagar före årsmötet, som skall hållas senast 30 september.

§ 12 Årsmötet är beslutsmässigt om minst 3 medlemmar är närvarande. Om årsmötet ej är beslutsmässigt har den gamla styrelsen rätt att sitta kvar eller själva utse ersättare. Medlemmarna skall underrättas om vidtagna åtgärder i LINA. På årsmötet skall ekonomisk redovisning, godkänd av minst en revisor lämnas av kassören eller dennes ställföreträdare.

§ 13 Styrelsen är ansvarig för tiden mellan årsmötena, men som verksamhetsår räknas året före årsmötet.

§ 14 Den medlemsavgift som beslutats på årsmötet avser året efter årsmötet.

§ 15 Årsmötes- och styrelsebeslut samt frågor som rör föreningens ekonomi skall redovisas i LINA.

§ 16 Styrelsen är skyldig att göra sitt yttersta för att se till att det finns en redaktör för LINA. Styrelsen beslutar om vem som skall vara redaktör, och har rätt att när som helst utse ny redaktör. Avgående redaktör skall informeras om sådant beslut av styrelsen.

§ 17 Stadgarna kan ändras vid beslut på årsmötet. Före omfattande ändring krävs att ändringsförslaget redovisas i LINA, samt att där framgår att beslut om förslaget skall fattas på årsmötet.

§ 18 Föreningen kan upplösas om ingen styrelse kan väljas ens efter extra medlemsmöte. Före beslut skall samtliga medlemmar underrättas.

Efter upplösning tillfaller eventuella tillgångar i föreningen Sveriges Modellflygförbunds eller Svenska Flygsportförbundets verksamhet för linflyget.

Älta 2001-07-05

Verksamhetsberättelse för SLIS, verksamhetsåret 2000

§1 Styrelsen har under året bestått av:

Ordföranden:	Niklas Löfroth
Sekreterare:	Willy Blom
Kassör:	Ove Andersson

Revisorer har varit Conny Sahlin och Per Stjärnesund.

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

§3 Till Semistuntpokalen 1998-2000 skänkte SLIS priser för 2.600 kr, samt bidrog med resebidrag till stuntdomare med 2.000 kr år 2000.

§4 SLIS har sålt en motor 2.350kr, tankar och propellrar 600 kr, dekaler 266 kr, videofilm 50 kr, samt ritningar 280 kr.

§5 Antalet SLIS-medlemmar var vid årets slut ca 134, varav ca 10 från övriga länder (föregående år 120, varav ca 10 från övriga länder)

§6 SLIS behållning vid årets slut var 12.821 kr att jämföra med 10.360:- år 1999.

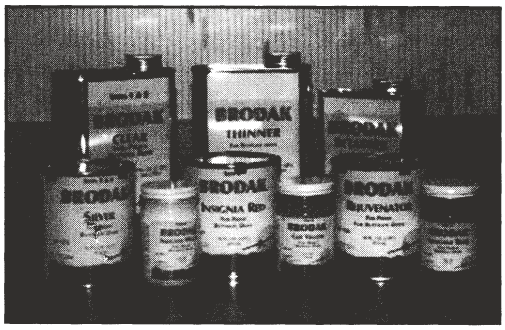
Willy Blom - sekreterare

For a finish you can be proud of, start with

BRODAK BUTYRATE DOPE PRODUCTS

The best dope products and the best selection

- ✔ Specially formulated by Randolph Products Company, a leading manufacturer. BRODAK dope products meet the highest standards for quality and performance.
- ✔ Full, excellent coverage that makes it easier to create an excellent finish with fewer coats.
- ✔ Even flow that makes your work easier in the finishing stages.
- ✔ Rich pigments that give our colors exceptional brilliance -- *and give your finish that winning look.*



★ **34 BRILLIANT COLORS -- with 16 more colors being developed! Our four newest colors are MISS ASHLEY RED, ROYAL PURPLE, AG CAT YELLOW, and GOLD**

★ **Brodak Clear★ Brodak Thinner★ Brodak Primer★ Brodak Rejuvenator**

BRODAK is your one-stop source for quality!

BRODAK AEROPOXY LITE. This is the strongest, lightest, and easiest to sand material ever!. Considered to be "aircraft grade," Brodak Aeropoxy Lite is a low-odor product and is easy to mix, using a 2-to-1 ratio by weight. Extensive tests show that this is a great product for fairings, around canopies, and for internal reinforcements!

BELLCRANKS. Our Heavy Duty Nylon C/L Bellcrank, made of Dupont Zytel nylon resin, is extemely reliable.

FUEL TANKS. We have purchased TAFF's Tanks. We are combining Doug Taffinder's 20+ years of experience with our manufacturing capability so that all sizes of Taff Tanks will now be available for fast delivery! In addition, our Brodak Metal Fuel Tanks are individually constructed using a specially developed soldering process. We also handle Sullivan tanks, NEV-R Leak Fuel Tank Systems, and a complete line of accessories for fuel systems.

HANDLES. Our full line of handles features the Brodak-J.Roberts three-line control handle, which will give you complete control of your airplane and will last for years.

KNIVES, SAWS, AND BLADES. We have a complete line of equipment, featuring Excel precision-quality knives and blades, woodcarving gouges and routers, aluminum burnishers and punch wheels, stainless steel tweezers, and more!

PROPELLERS. Brodak offers one of the largest selections of propellers and accessories. We are proud to announce that we have purchased B-Y&O Props and are now manufacturing these props, making them easier to get!

BRODAK products are available at hobby shops across the country. If your local dealer doesn't carry Brodak products, please let them know that we encourage dealer inquiries. If there's no hobby shop in your area, or if your local shop doesn't carry specific items, you can place orders directly by mail, telephone,or fax. Our latest catalog is available for $4.00, and includes our complete line of supplies and products.

BRODAK *Manufacturing & Distributing Company, Inc.*

100 Park Avenue ★ Carmichaels, PA 15320 ★ web site: www.brodak.com

(724) 966-2726 (voice) ★ (724) 966-5670 (fax) ★ e-mail:flyin@brodak.com

Ingemar Karlsson om sitt senaste byggprojekt –

Cardinal II

Nu var det så åter dags igen att skriva ner en kort beskrivning av mitt senaste modelbygge min andra Cardinal. (Den första Cardinalen byggde jag året 1999 och den går att läsa om i Lina nr 3-1999.)

Cardinal nr två byggdes på samma sätt som den första modellen, men med lite modifieringar i noskonstruktionen och i kontrollsystemet. Man kan aldrig bygga en för stark och vibrationsfri nos för en ST.60. Jag byggde nosringen starkare av 4 mm plywood och det främre nospartiet är av tre stycken 2 mm plywoodplattor som limmats ihop.

Toppblocket på 25 mm lite högre än originalets 15 mm som har limmats fast ovanpå motorbockarna. Sedan byggde jag nosen en halv tum längre för att få plats med en större tank och röranslutningar.

För att få kontrollsystemet; totalt stumt, lättrörligt och glappfritt monterade jag in Rocket Citys #87 kullinkar på Sigs kolfiberstötstänger. Cardinalfenan som är original väger 20 g träfärdig. Jag har limmat fast fenan ovanpå stabilisatorns hela bredd så som det ser ut på riktiga flygplan. På vingen och stabbtipparna har jag gjort en större radie i framkant.

Ytbehandlingen innebär för mig ett tidskrävande arbee och mycket tålamod och bra material och rätt utrustning om man ska lyckas med en snygg finish. Epoxolite utfyllningar på utsidan vid ving och stabbrot.

Cardinalen vägde träfärdig 1 070 g vilket var 50 g mer än den första modellen. Den är då klädd med japanpapper, nosen har fått två lager med epoxy, glasfiberväv samt ca tio laer med zaponlack.

På min tidigare Cardinal har jag penselmålat med Interlux båtfärg med hyfsat resultat. Den här gången har jag sprutmålat modellen med Plastic Pading alkydfärg med sprejburkar från grunden till klarlacken för att undvika problem. Först två lager med grundfärg på den Zaponlackade modellen med en lätt slipning mellan varje lager. Den gula färgen som bas på hela modellen täckte inte så bra så jag var tvungen att lacka fyra gånger innan jag var helt nöjd. När det var dags att måla dekoren hade jag lite idétorka så jag sneglade lite på Erik Björnwalls blågula Kestrel ändrade lite på färgvalet och vips fick jag fram ett trevligt resultat om jag får säga det själv!

Jag penselmålade en bred marinblå och sedan en smal silvergrå dekor på vingen och stabben. Jag fäste också en silvergrå 3 mm stripe längs med kroppens centrumlinje. Nationalitetsbeteckningarna är påklistrade dekaler i silvergrå kulör. Till sist har jag sprutlackerat modellen med alkydklarlack två gånger. I det stadiet väger modellen 1 330 g. Vill man ha en hyfsad finish på flygplanet så kostar det på mera lack och därmed också vikt.

Landningsstället är kroppsmonterat och är tillverkat av ett duralämne från Sig. Det väger färdigbockat 83 g med 2 1/4" hjul.

Cardinalen är nu flygfärdig med Stalker 55 re i nosen och vågen visar att modellens vikt är 1 980 g med vingtipsvikt på 50 g inräknat. Tyvärr blev kärran en tungviktare med ca 180 g i övervikt. Men jag tror flygplanet kommer att flyga skapligt med starkareT.60 motorn och lite kortare linor. Det följer en ny rapport om premiärflygnnen i kommande nummer av Lina.

■

Ingmar Karlsson

Ingemars Cardinal II