

LINA

2016-2



*God Jul
och
Gott Nytt
År!*

SPEED STUNT TEAM RACING COMBAT



I detta nummer: VM i Australien • En dansk Viking • RM-combat i Vbg • Världscuper runtom i världen • Junior- och Seniorcuperna • Nostalghörnan • F2B i Serbien och Frankrike • World Cup 2016 • Boktips • Igor Burger om Stunt • Father-Child • och mycket mer ...

† Harri Raulio 1937-2016



En modellflyg-legend har gjort sin sista start. Harri började med modellflyg i början av 1950 talet. Han är troligen en av de första som flög stunt i Finland och han byggde och flög många olika plan.

1959 blev han finsk mästare med sin egen konstruktion Åssä "Esset" utrustad med en Enya 29/35. Vid flera VM representerade han Finland: Stunt, Friflygande motormodeller och Mikrofilmmodeller. Harri tilldelades också många förtjänsttecken inom sin hobby.

I unga år insjuknade han i en svår sjukdom som orsakade nästan total dövhet. Han var gift och fick 3 döttrar. Sin livsgärning gjorde han inom lastbilstillverkaren Sisu som ritare och modellbyggare.

Han var trogen Vallgårds Mfk i Helsingfors hela livet.

Harri var en fin och hjälpsam person som är saknad av många.

/Alf Lindholm

† Stefan Sjöholm 1970-2016



Den 23 december nåddes vi av det oväntade beskedet att Stefan avlidit efter bara en veckas sjukdom. Det är svårt att ta in och man hoppas bara att vakna upp för att finna att man drömt. Tyvärr är det inte så och då får man istället se tillbaka på de glädjestunder man haft tillsammans.

Stefan började tävla i F2D i början på 90-talet och detta kröntes med ett SM-silver 1993. Mot slutet av 90-talet tog F2C överhanden och vi började tävla tillsammans, både här hemma och på tävlingar ute i Europa.

Bästa året kom 2008 då det blev vinst vid både SM och NM samt svenskt och nordiskt rekord för finaltid i F2C. Dessa framgångar bidrog till att Stefan också blev Stor Grabb i modellflyg 2008. Även 2012 blev det vinst i F2C-SM. I tillägg till detta blev det flera silver- och brons-medaljer vid SM och NM samt vinster vid nationella tävlingar.

Vi kommer att sakna Dig Stefan!

RIP

/Ingemar Larsson

LINA

• SPEED • STUNT •
• TEAM RACING • COMBAT •

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 minst 2 nr per år. Ansvar för att sätta samman tidningen delas av Ingemar Larsson och Niklas Löfroth. Bidrag till LINA mottages tacksamt av redaktionen!



SLIS Websida:

www.slis.org

Ordförande: Staffan Ekström Klockarevägen 10H 247 34 Södra Sandby 046-514 75 staffan.ekstrom@ telia.com	Redaktör: Ingemar Larsson Forbondegatan 14 462 41 Väners- borg 0521-672 12 ingemar.larsson. vis@telia.com
--	--

Kassör: Ove Andersson Åsgatan 2C 724 63 Västerås 021-13 17 42 ovef2b@comhem.se	Redaktör, tryck och distribution: Niklas Löfroth Skolbacken 12 C 656 71 Skattkärr 070-209 69 65 niklas.lofroth@ telia.com
---	--

Sekreterare:
Niklas Löfroth
Skolbacken 12 C
656 71 Skattkärr
070-209 69 65
niklas.lofroth@
telia.com

Förutom artikelförfattarna har Claudia Kehnen, Bill Hughes, Norvald Olsvold, Henning Forbech, Charlie Johnson, Alberto Parra, Tommy Malmström, Dan Hune och Bjarne Schou bidragit med foton. Vi tackar!

Fullspäckat nummer!!!

Aldrig tidigare tror jag att LINA haft ett nummer med 60 sidor och jag hoppas detta nummer ska ge Er många sköna stunder i bästa läsfåtöljen! /Ingemar

INNEHÅLL I DETTA NUMMER:

In memoriam	2
VM i Australien av Niels/Clamer/Bengt-Olof/Ingemar	4-9
A Danish Viking av Adrian Duncan/Luis Petersen	10-11
World Cup i Australien av Ingemar Larsson	12
Julkort av Alf Lindholm/Lauri Malilla	13
Limfjordstävlingen av Johan Larsson	14-15
Western Australia State Champs av Ingemar Larsson	16-17
Igor Burger and F2B av Ingemar Larsson/Igor Burger	18-21
Norska Mästerskapen i F2B av Per Vassbotn	22
Julkort av Lennart Nord/Niels Lyhne-Hansen	23
Nordiska Mästerskapen 2016 av Ingemar Larsson	24-25
Norge om Danmark av Per Vassbotn	26
Fox och Lennart/Karlskoga-resultat av Lennart Nord	27
Linflygets Dag & Galax Open av Kjell Axtelius	28
Finska Mästerskapen i F2B av Alf Lindholm	29
Just like the father av Ingemar Larsson	30-32
Julkort av Frederic Monnier	33
RM/Vbg-pokalen i Combat av Ingemar Larsson	34-35
Junior- och Seniorcuper 2016 av Ingemar Larsson	36
Italienska glödstift av AA Models	37
Eurocombat på Gran Canaria av Erik Huss	38
F2B Models for sale/Tävlingskalender 2017	39
Världscupen 2016 av Ingemar Larsson	40
Julkort av Harry Kolberg/Clamer Meltzer	41
Världscuper i Landres av B-O Samuelsson/Ingemar Larsson	42-45
Boktips av Ingemar Larsson	46
Amusements av Ingemar Larsson	47
Nordiska Mästerskapen 1979 av Ingemar Larsson	48
Boktips av Ingemar Larsson	49
West Australian Museums av Ingemar Larsson	50-51
Building activity in Serbia av Ljubomir Radosavljevic	52-55
Results from Australia/Nostalgi: Jerker	56-57
Nostalgi: Solstadspokalen av Ingemar Larsson	58
Oldtimerträff i Kungsbacka av Ingemar Larsson	59
F2D at the North Pole av Igor Trifonov	60

On the cover: Will this be the future of F2C Team Racing? Read what Derek Heaton says (on page 35) and draw your own conclusions! It might be that this sculpture isn't that far away from the truth. Where you find it? In Trelleborg in the south of Sweden, just 500 metres away from the Swedish F2B Ace Lars Roos home and Work Shop.

VM 2016 - Perth Australien

F2A speed ved VM i Australien set med danske øjne

På mange måder var VM i Australien noget helt nyt for mig:

- VM foregik i april-maj uden for ferisesæsonen med begrænsede muligheder for trimning umiddelbart inden.
- Mine velkvalificerede konkurrenter fra Sverige og Tyskland deltog ikke.
- Jeg skulle for første gang pakke sammen alt til flytransport.

Oven i de tre problemstillinger kom så nogle overvejelser om rimeligheden i at rejse 13.900 km med fly, med det formål at flyve et modelfly så kort godkendt tid som muligt, hvilket for mit vedkommende helst skulle være 4 x 12,4 sekunder eller kortere. I mørke stunder kunne tanker om ligefrem ikke at komme på resultatavlen være angstfremkaldende, den lange tur taget i betragtning.

Heldigvis havde Maj-Britt og jeg besluttet os for at tage af sted i så god tid, at besværlighederne ikke rigtigt trængte sig på, før billetten var betalt. Faktisk besluttede vi os på vejen hjem efter en World Cup konkurrence i Frankrig i 2014, hvor to australier, Trevor Letchford og David Gannon deltog med det formål at promovere VM'et. Det gjorde de så godt, at vi blev aldeles overbeviste om, at lige netop det VM måtte vi ikke gå glip af. Jeg var dog "nødt" til at acceptere, at turen også indeholdt tre ugers ferietur, hvilket ikke faldt mig svært at sige ja til.



Speed-domare Göran Olsson i full färd med att besiktiga någon stackars deltagares modeller. Använder man Transi-trace för tidtagningen är Göran den person man ska bjuda in som domare!



Niels med två av sina älsklingar (den tredje tog kortet!). Fast det är inte den nya lådan modellerna vilar på utan något annat. Som Ni ser i bakgrunden var det rena djungelmiljön där man bara väntade på att en giftorm skulle ringla fram och väsa.

VM uden for ferisesæsonen

Det har altid været sådan, at ferie var noget man holdt i børnenes skoleferie. Basta. Så hvordan forlade fædrelandet en hel måned i april-maj? Et næsten uoverstigeligt problem men ikke .. Simpelthen at gå på pension - dog uden at føle sig som pensionist. Det var nemmere end først antaget, og med speed som hobby heller ikke noget man bliver arbejdsløs af.

Hjælpere

Når vi flyver World Cup konkurrencer kan man hjælpe hinanden på kryds og tværs af nationalitet. Ved VM/EM er reglerne, at hjælperne skal findes inden for holdet. Dog kan piloter fra ikke komplette teams hjælpe én og kun én fra et andet land.

Flytransport

Transport-tankerne gav klart de største panderynker. Hvordan sikre sig, at modellerne nåede uskadte frem? Jeg var blevet fortalt om sniffere i bagaget, der kunne finde frem til at effektivdæmpere og motorer var rene brændstofbomber. Den del regnede jeg dog med kunne klares med en grundig gang acetonevask.

Jeg forhørte mig først om at få modeller og motorer med som håndbagage. Det gik ikke. En 2,5 ccm motor er et potentielt farligt håndvåben! Jeg måtte skaffe mig en solid kasse. Valget faldt på en geværkuffert, som dog vejer en del, men som lufthavnspersonalet kender og som flere andre også anvender. Jeg valgte at dekorere den, så man ikke kunne være i tvivl om indholdet. Det viste sig at være en rigtig god ide.

Når man er vant til at have alt muligt tænkeligt udstyr med, går der en del tid med at vælge ud, hvad der er absolut nødvendigt og finde ud af, hvor det kan placeres rundt omkring i kufferterne. Vi havnede på 58 kg til sammen, så der var god margen til de 60 kg vi måtte have med.

Håndteringen i lufthavnene viste sig som en rigtig god oplevelse. Kun lige ankommet i Billund Lufthavn var der straks én som skulle høre om der var våben i kassen, hvorefter vi blev vist frem til tjek in, hvor der blev ringet over til indleveringen og fortalt, at der kom en kasse de skulle passe ekstra på. Der blev sagt mange rosende ord og sat ekstra mange "Fragile" mærkater på, og jeg blev i den grad ønsket held og lykke ved konkurrencen. I lufthavnen i Perth var situationen den samme. Medens vi stod i en endeløs kø for at komme ind i landet kom en kontrollant og spurgte til kassen. Jeg fortalte om VM i Perth, han så lidt på kassen og bad os så om at følge med. Først blev vi lige lidt betænkelige, men det viste sig at han fulgte os uden om køen og kontrollen og direkte ud i ankomsthallen. Så føler man sig aldeles betydningsfuld!

Forberedelse

De fleste forberedelser af fly og motorer var foretaget året før. Marts -april er ikke de bedste måneder at teste i. Jeg var dog nødt til at teste om jeg på sikker vis kunne samle modellen med rigtig indfaldsvinkel, idet geværkassen var for lille til at modellerne kunne medbringes i samlet stand, sådan som jeg plejer. Visuelt er det ikke muligt, men jeg fremstillede

VM 2016 - Perth Australien



Sverige-bekante Bill Hughes, USA, gör skäl för åsikten att alla (tja, nästan i alla fall) speedflygare tillbringar mycket tid med att försöka tolka sina egna flyganteckningar. För Bills del slutade det med 296 km/h och plats 8 samt lag-brons för USA.

afstandsstykker i 0,15 - 0,2 - 0,3 - 0,4 og 0,5 mm tykkelse, som anvendt i forreste skruehul til vingen gav korrekt samling hver gang. Bliver indfaldsvinklen blot lidt for høj, er der stor risiko for høj flyvning og disk., og bliver den for lav, er det aldeles ubehageligt og modellen kan ikke cuttes.

Perth

Vel ankommet til Perth tog vi straks på ferie! Det er en udfordring at holde ferie før en konkurrence men det blev en rigtig god tur sydpå med træklatrung til 63 meters højde, dybe drypstenshuler, vingårde med mere.

Tilbage i Perth indlogerede vi os sammen med Dan og Ulla i en stor hytte på en campingplads. Det blev rigtig hyggeligt, men hvis man har haft med race-klasser at gøre ved man også, at aftenene går med forberedelser til flyvningerne, så særlig selskabelig var jeg vist ikke. Det er faktisk helt utroligt så langt små stykker af et ødelagt gløderør kan finde på at gemme sig ind mellem kuglerne i et kugleleje, og at det kan blive langt over midnat, før det sidste stykke værktøj lægges på plads, og næste dags taktik er valgt.

Så er vi i gang

Åbningen af konkurrencen var helt speciel. Korte taler- (tak) , Officiel tilladelse fra den lokale aboriginal leder til at være gæster på deres jord, samt imponerende aboriginal teaterdansen og spil på didgeridoo, som også de lokale var imponeret af. Lad det være sagt med det samme: Australierne havde bare styr på arrangemen-

tet på en afslappet, men konsekvent facon. Der var bygget meget fine baner, og i følge Dan også de flotteste træningsbaner til stunt man kunne forestille sig. Vi var ret glade for hegnet, der var sat op omkring hele anlægget, når vi om morgenen ankom og så kænguruer hoppe rundt. Vi kunne nu forstå, at hegnet mere var til for at holde kænguruerne fra at spise græsset på banerne. Stor kredit til Trevor Lechford, der med overskud og meget lidt søvn havde øje på alt.

Førstedagen byder på modelkontrol og officiel træning. Jeg nåede at teste to propeller og indstillinger med hastigheder på 285 og 286 km/t og vingen var som den skulle være, så jeg var ganske godt tilfreds. Ved ankomsten var jeg blevet mødt af den enlige østrigske deltager, Ivo Popov, som i klare vendinger fortalte mig, at han skulle være min hjælper, og at jeg skulle hjælpe ham og ikke mindst, at han havde brug for min startbox. Samtidig havde Paul Gibeault fra Canada bedt mig om at hjælpe. For første gang nogensinde oplevede jeg så Jo Halman gå blot den mindste smule uden om Sporting Code, ved at give lov til, at jeg kunne hjælpe to deltagere.

Konkurrencen

Man ser det ikke sådan lige, men der foregår rigtig mange ting både på banen og ved bordene omkring banen. Typisk er det at se deltagerne studere deres logbog for data, der kan ligge til grund for valg af propeller og opsætning. Betragtet bliver også konkurrenternes måde at

håndtere modellerne i luften for at få effektpotten til at fungere optimalt, om der skrues op eller ned i mellem-landinger for at få gløderøret til at holde og meget andet. Selvfølgelig følges der også med i modellernes fart, som omgang for omgang kan ses på lystavlen.

Når top piloternes fart ligger så tæt, som de gør, er det helt afgørende, at Göran Olssons Transitrace måler og beregner en nøjagtig gennemsnitsfart. I mange konkurrencegrene afgøres det endelige resultatet efter en dommer vurdering. I speed er det en nøjagtig sensor og et datalogningsprogram, der er grundlaget for resultatet. Det giver god atmosfære ved banen. Mest bemærkelsesværdigt var det i år, at VM vinderen fra 2014, Carl Dodge, deltog med en model, han første gang fløj ved VM i 1972. Det er godt gået, som senest champion at takke ja til at deltage selv om bentøjet måske ikke længere er til + 300 km/t. Søg på på YouTube "Carl Dodge F2A CL Speed model".

For mit eget vedkommende var det nok OK med en placering som nr. 17 og 288,8 km/t. Ikke så langt fra målet på 290. Det kommer næste gang ...

Efter VM ventede der 2 uger med nye oplevelser i camper nordpå til naturparker, fantastiske stenformationer, snorkling over koralrev og meget mere. Western Australia kan anbefales - både mennesker og natur.

/Niels Lyhne-Hansen



Niels og Ivo Popov förbereder en start. För Niels slutade det med plats 17 och 288 km/h medan Ivo kom på plats 18 med 287 km/h.

VM 2016 - Perth Australien

Opplevelser fra VM

Årets VM ble avholdt i Whiteman Park et par mil utenfor Perth. På grunn av mangel på trening deltok jeg ikke, men meldte meg frivillig til å hjelpe arrangørene.

Dette var et stort og flott omeråde både for C/L og R/C midt et stort park-område. Det var ingen gjerder rundt flyfeltet noe som resulterte i mye kengurubæs på området. Det var totalt 4 asfaltsirkler. 2 for F2B (Stunt) en for F2A (Speed) og en for F2C Team Race). I tillegg var det et større grøntområde for F2D (Combat), gode parkeringsmuligheter, mat og drikke og bra toalett forhold.

Været under VM var stort sett perfekt. Kjølig temperatur tidlig på dagen, som etter hvert steg til 20 pluss i løpet av dagen, med lett og svak vind. Antall deltagere var litt færre enn i forrige VM. Lang reise har kanskje noe med det å gjøre. Fra Trondheim til Perth tok det ca 25 timer.



RC-fältet var helt utan inhägnad medan linflygcirkelarna hade ett staket runt hela området. Skyltar uppmanade alla att hålla grinden stängd. För att hålla obehöriga utanför.....

Mange av deltagerne hadde problemer med tilatelse til å ta med Lipo-batterier ombord i flyet. En italiensk F2B flyger fortalte at Kapteinen på flyet fra Roma hadde nektet å ta Lipo batterier ombord i flyet. Flere av F2B flygerne hadde bestilt batterieie i den lokale hobbybutikken for å unngå maset med Lipo i bagasjen.

I F2A var det 28 deltagere. Denne klassen har i de siste årene blitt dominert av Ungarn og Storbritania. Denne gangen var det ingen deltagere fra Ungarn. De engelske flygerne tok første og andre plass. Paul



Team Norway (Clamer med hustru) hade åkt hela vägen från Trondheim och deltog som frivilliga funktionärer. En uppgift var att stötta VM-affischen under veckan.

Eisner vant med 304,3 km/h. Ikke dårlig for en 2,5 ccm motor på unitrert fuel (80/20). Peter Halman like bak med 303 km/h. Italieneren Grossi tok tredje-plassen med 302,8, km/h. Med andre ord svært jevnt i toppen. Den eneste nordiske deltager dansken Niels Lynne-Hansen endte på en respektabel 17-plass med 288 km/h.

I F2B var det totalt 51 som fløy. Elektro har nå blitt den mest brukte fremdrifts måten. Av de 15 som fløy finalen var det totalt 7 med elektro. Chinas 2 representanter fløy som vanlig med 4 takter. To deltagere brukte totakt med tuned pipe, og 2 med totakt og vanlig demper. Konklusjonen må bli at det er flere veier

som fører til Rom, men at elektro er den mest vanlige fremdrifts kilden for toppflygerne. Vinneren i år ble amerikaneren Orestes Hernandez som vant med knepne 2 poeng foran regjerende verdensmester Igor Burger fra Slovakia. Orestes har deltatt i flere VM og endelig var det hans tur. En svært populær seier! Tyskeren Richard Kornmeier kom på 3 plass. Vår danske venn, Dan Hune, havnet på 45 plass av i alt 51.

I F2C var det 32 påmeldte lag. Denne grenen har i de senere år blitt dominert av 4 nasjoner. Australia, Russland, Frankrike og Ukraina. Kvalifiseringen foregår over 100 runder, som med en linelengde på 15,92 meter gir en



Invigningen bjöd bland annat på uppvisning (läs sång, musik och dans) av tvättäkta aboriginer. Dessutom lottade tävlingsledningen ut tre priser (å 1000 AUD) i varje klass. Två av de lyckliga var Niels Lyhne-Hansen i F2A och Igor Trifonov i F2D.

VM 2016 - Perth Australien



När man tittar på Danmarks entré vid invigningen syns det klart att F2A är snabbare än F2B. Dan verkar ha svårt att hålla samma takt som Niels! Till skillnad från Sverige ställde här de danska supportrarna upp mangrant (kvinnogart?).

fløyet distanse på 10 km. Med en max tillatt fueltank på 7 ccm har det blitt en stor utfordring for at modellen skal greie 50 runder før tanken er tom. Greier man det holder det med bare en mellomlanding for å fly 100 runder. De beste lagene greier dette og slipper med bare en mellomlanding for tanking. I en finale som går over 200 runder (20) km kan man da spare 2 mellomlandinger for å tanke.

Noe av spenningen med F2C er jo mellomlanding med tanking. Fra og med neste år er det nye regler som sier at man må ha minst 2 tankinger for 100 runder og 5 for 200 runder. Best i kvalifiseringen var det australske laget, Fitzgerald og Ellins, med tiden 3,04,5. Dette var bare 1,5 sekunder over gjeldende verdensrekord. I finalen var det 2 australske lag og

et fransk lag. Det ble en spennende og jevn finale. Fitzgerald-laget vant til slutt med knapt 2 sekunder foran sine lagkamerater med det franske laget 5 sekunder bak. Alle finalelagene greide seg med 4 tankinger. Det svenske laget var uheldig og nådde ikke opp i den harde konkurransen.

I F2D var det påmeldt 42 deltagere. Denne grenen har i mange år blitt dominert av de østeuropeiske nasjonene. Dette er uten tvil den mest fartsfylte og friskeste formen for linestyring. To og to flyr mot hverandre. Med en hastighet på 150 km/t og superlette modeller av carbon og mylar snur de på femøren bokstavelig talt. Streameren bak modellen skal motstanderen forsøke og kutte med sin egen modell /propell. Sporten krever raske reaksjoner og gode



Från Finland kom Timo Forss, Kim Henriksson och Jussi Forss i F2D. Man kan lugnt säga att de nordiska länderna kompletterade varandra väl i vilka klasser de valde att ställa upp i. Nordens Förenade Stater (NFS) hade haft ett bra lag!

mekanikere. Det er et stort forbruk av modeller. Og de fleste har med seg det de kaller et par "six packs." Med andre ord 12 modeller. Verdensmester ble junioren Rediuk fra Ukraina. På andre plass fulgte russeren Narkevich med latviren Prokofjevs på tredje plass. Beste nordboer ble finnen Jussi Forss på en fin 6 plass.

Etter at VM var slutt ble det tid til planlagt seightseeing. Fra Perth tok vi toget Indian Pasific til Adelaide på sørkysten. Turen tok 2 døgn, og på ruten kjørte vi verdens lengste rettstrekning for tog. Det var 478 km rett frem og helt flatt ove gammel havbunn. Som guiden sa "you see a lot of nothing".

Etter noen dager i Adelaide gikk turen videre med fly til Sydney. Vi var så heldige at vi fikk bo privat til våre australske venner. Vi besøkte alle de kjente severdighetene i området med operabygningen som et høydepunkt. Nå vet jeg at taket på operaen er dekket med 20x20 cm keramiske fliser. Vi prøvde også grillet kenguru kjøtt. Mørt og godt. Fra Sydney fløy vi med en A380 til Singapore for første gang. Den var ganske støysvak, men like trang som andre fly på turistklasse. Etter nye 25 timer var vi tilbake iTrondheim.

Avslutningsvis, en lang reise, men vel verdt turen! Hyggelige mennesker og spennende og flott natur og et fantastisk VM midt i kenguru flokken!

/Clamer Meltzer

Mer bilder: www.cl-wch2016per.org



F2B-flygarna hade två cirklar och gott om utrymme på det stora RC-fältet. Här ses en combat-domare från Sverige samtala med den brittiske F2B-piloten Mervyn Jones.

VM 2016 - Perth Australien

VM genom en svensk F2C-pilots ögon

VM och Världscupen i Australien genomfördes på en för VM-tävlingar ovanligt tidig del av året. Världscuptävlingarna inleddes redan 4 maj för att därefter följas av själva VM. Det tidiga datumet innebar att vi inte hade någon svensk F2C-tävling att komma igång säsongen med.

Flygbiljetter, med Qatar Airways, bokades nästan ett år i förväg för att få ett bra pris. Väl där planerade vi att ha en dags träning på plats i Perth innan tävlingarna drog igång. Våra bränsleingredienser skickades också i förväg då vi vet att man inte får ta med modellflygbränslen på flyget. Vi märkte dock att all planering blev förgäves när vi skulle hämta ut bagaget på flygplatsen i Perth. Det fanns inget att hämta ut! Därmed försvann träningsdagen.

Tävlingsplatsen för F2C var i utmärkt skick men tyvärr var träningsplatsen inte i samma skick. Träningsmöjligheterna vid tävlingscirkeln under tävlingsdagarna blev mycket begränsade då alla omflygningar tog tid och solen gick ned snabbt och omöjliggjorde flygningar efter 17.30.

Vi bestämde oss för att tävla med 2015 års utrustning under Världscupen och med den kunde vi bara få ut 33-varvsflygningar, vilket innebar två stopp i varje omgång.

Vid VM-tävlingarna skulle vi använda vår nya Lerner-motor. Denna variant har en kortare vevstake och är något piggare än tidigare versioner. Vår förhoppning stämde och jag kunde stänga av för omtankning vid 51 varv. Tyvärr så föll jag och kvaddade modellen vid 67 varv så det blev inget resultat i den omgången. Motorn gick inte sönder men kunde inte användas i de tidigare modellerna så det blev att återgå till äldre motorer och modeller i resten av tävlingen.

Jag blev oerhört imponerad av de australiensiska lagen. Tre av dem i finalen i Världscuptävlingen och två i finalen i VM-tävlingen! Vår Sverige-bekant Rob Fitzgerald vann, tillsammans med sin mekaniker, båda finalerna.

/Bengt-Olof Samuelsson



Sveriges stora trupp till VM gjorde inte mycket väsen av sig vid invigningen eftersom supportrarna vägrade delta.....



En bister svensk F2C-pilot har här fullt upp med att övertyga funktionärerna om hur man mäter en F2C-tank korrekt!



Finalen kom att bestå av två lag från Australien och ett lag från Frankrike. En välflygen och otroligt jämn final.

VM 2016 - Perth Australien



Team Mexico, dvs pilot Leonardo Silva med Chuck Rudner/ Andy Mears som mekaniker lyckades nå en fin 10:e plats. Här övervakas de av Event Director Richard Bellis och domare Larsson. I bakgrunden syns Marta Sala, ESP, också domare.

Combat-VM med få piloter men fina heat

Är VM på andra sidan klotet får man nog räkna med färre piloter än vad ett VM i Europa skulle ha och ur den synvinkeln är 52 st (varav 9 juniorer) kanske ingen dålig siffra. Vi saknade bl a piloter från DEN, NOR, SWE, GER, NED, MDA, BUL, HUN och EST. Men de som var där bjöd på många fina heat där flera hade riktigt många klipp.

Tävlingen kördes i ett hörn av det stora RC-fältet och största hotet mot piloterna var väl om de skulle krascha mitt i en hög med känguruskit (vilket det fanns mycket av...). Skulle mekanikern med iver och frenesi rensa en i skit inbakad motor?

Alla tidräknare kom från AUS/NZL och då de flugit Combat flöt allt på bra. Tror inte det var någon pilot som var missnöjd med deras jobb (i alla fall när aktuell pilot lugnat ner sig). Den relativa närheten mellan cirklarna och matstälarna var också en stor fördel.

För första gången någonsin vann en junior båda titlarna i combat och Ilya Redjuk, UKR, kan efter en fin insats kalla sig både Världsmästare och Junior-världsmästare!

Vore det inte för 25 timmar med flyg för att komma dit skulle det nog bli fler besök. Vi domare i F2D (Vernon, Marta, Pavol och yours truly) anlände en vecka före tävlingarna och hann se på stor del av västra Australien. Det finns otroligt mycket att uppleva alltifrån vingårdar, olika museum, naturscenerier, krama-känguru-parker till mysiga Fremantle eller varför inte storstaden Perth. Utbudet och variationen av restauranger var stort och god mat fanns det gott av. Från början hade vi även tankar på att beta av östra Australien men det fick vi snart stryka när vi började räkna på hur mycket tid som skulle gå åt. Hade vi varit pensionärer (Hej Niels och Clamer) skulle det nog funnits tid för det. I alla fall var det 3 veckor som man ser tillbaka på med glädje och många goda minnen. Inte minst från de kvällar vi träffade andra modellflygare. Kängurugrillkväll med polackerna, Gazpacho-kväll med spanjorerna, middag hemma hos Richard Bellis där vi blev underhållna av hans (frus) talande papegoja. Listan kan bli lång...

/Ingemar Larsson



Kevin Su från Singapore blev en mumsbit för Jussi i omg 1. Gordon Price, GBR, fick sedan smaka på Jussis segerrecept i omg 2 liksom Michael Comiskey, AUS, i omg 3. En liten plump blev det med förlusten mot Ivan Boroda, RUS, i 4:e omgången men han bättrade sig till omg 5 där han vann över Alexandra Nadein, USA. Lottningen mot Igor Trifonov, RUS, i omg 6 blev för svår och Jussi slutade på en hedrande 6:e plats med raden W-W-W-L-W-L.



Här ses Kim i sitt förlustheat mot Mike Whillance, GBR, i omgång 2. Kim förlorade även mot James Palmer, NZL, i omgång 1. Så hans "korta" VM slutade med L-L.



Timo fick möta "grannen", Vitaly Kochunts, LAT, i omgång 1 och det slutade med vinst. Sedan ångade han på och vann i omgång 2 mot Jose Lopez, ESP, för att fortsätta segertåget mot Andrei Stebnytski, UKR, i omgång 3. Omgång 4 och 5 blev hans Waterloo där han förlorade mot Pavel Narkevich, RUS, och Yaroslav Melnikov, CAN. Men trots allt ett lyckat VM med sviten W-W-W-L-L och delad 10:e plats.

A Danish Viking



Adrian Duncan is a 69 year old modeler living in Canada. One of his main interests is Models/ Model Engines and he runs a very informative web site.

After last years articles about Pinotti and Andersen we now move to Denmark and Danish engines. As it is a long article (67 pages) we just publish chosen parts here. If you want to read the complete article visit <http://adriansmodelaeroengines.com>.

Co-author of this article is Luis Petersen, well-known to readers of LINA after a lot of articles in the past issues. And also still active in the flying circles. As you can find out at other pages Luis have this year been using a Viking in Weatherman Vintage Speed.

When the subject of commercially-produced Danish model engines comes up nowadays, most people from outside Denmark immediately think of the Viking range and stop there. However, the Viking engines were actually relative late-comers. The fact is that Denmark was as well supplied with a diverse choice of domestic model engines as any other country during the wartime and early post-war periods, long before Viking arrived on the scene. Until 1947, when control-line flying reached Denmark, most of these early engines were used in tether cars, boats and free flight model aircraft. The illustrated tether car track at Kastrup, near Copenhagen, was a popular facility which remained in use into the late 1950's. The young Luis Petersen spent a lot of time there, since it was only 1 km from his home!



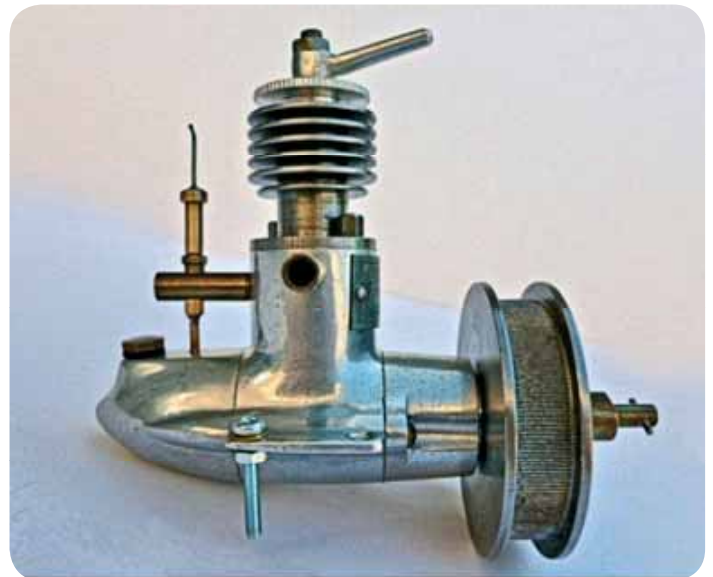
Tether car track at Kastrup, Copenhagen.

Although a few model engines may have been made in Denmark during the early to mid 1930's, the country's first documented commercial-scale model engine manufacturer appears to have been Carl Rose, who had a pre-war hobby supply business called Modelmateriale located

in Tarm on Denmark's west coast. Rose entered the model engine field prior to the outbreak of war with a series of spark ignition models which first appeared in 1938. He went on to produce a number of very well-made model engines under the CEROS brand name (an anagram for his own family name and initial). By the outbreak of war, Rose had reportedly sold some 200 CEROS model spark ignition engines having displacements ranging from 4 cc to 10 cc.

In 1946, following the conclusion of WW2, Rose established a small precision engineering business in premises located at Håbets Allé 10 in Brønshøj, a suburb of Copenhagen. The primary business of his new operation was apparently the manufacture of precision mechanical components for the radio industry. However, model engines were in Rose's blood, and a proportion of the company's equipment and human resources continued to be applied to the small-scale production of model engines on the side.

Although they were manufactured in relatively small quantities, the CEROS engines acquired a good reputation among Danish modellers - note the CEROS advertisement in the previously-reproduced photo of the Kastrup tether car track. At the present time, I am unable to state with any authority exactly when CEROS model engine production ended. A separate article covering the CEROS engines in greater detail will appear in due course on this website.

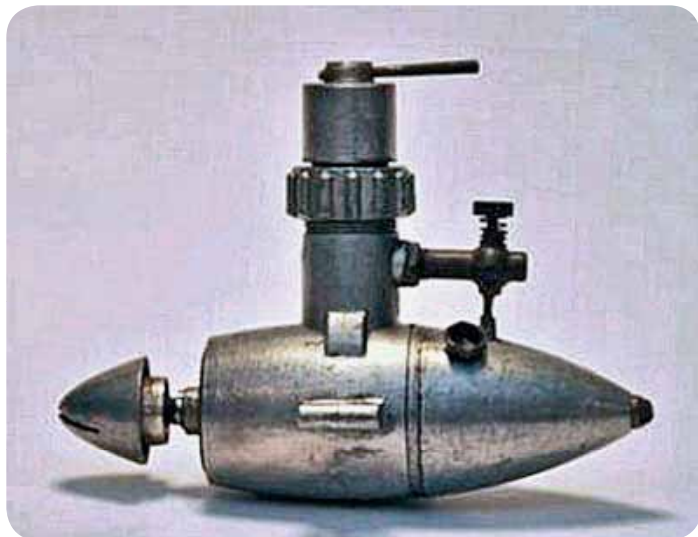


Diesella 2.4 cc diesel equipped for car/boat service.

Returning now to the wartime period, the first commercially-produced model diesel in Denmark seems to have been the Diesella 2.4 cc model. According to a Danish-language article by the then well-known Danish model flier Peter Christiansen which appeared in the January 1944 issue of the magazine "Flyv", this pioneering model diesel was the product of a collaboration between Eli Andersen and one A. Jeppesen, two mechanically-gifted individuals who had reportedly been building their own model spark ignition engines of varying displacements since 1938. In early 1943, the impossibility of obtaining miniature spark plugs under wartime conditions led the two men to commence their experiments with model compression ignition engines. By the latter part of 1943 they had a design which they felt merited series production.

A Danish Viking

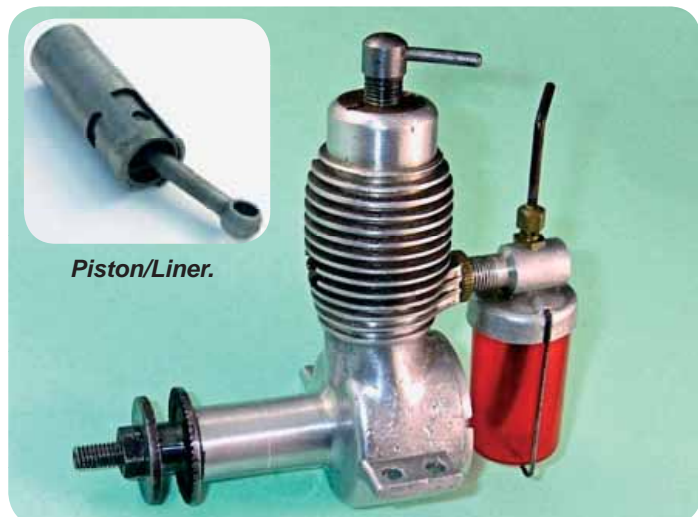
At long last this brings us up to the point at which the Viking range entered the picture, an event which took place in early 1950. By that time the Diesella, Deofok and Mikro diesels were history, but the Thorning and CEROS models as well as the Greig engine kits were still in circulation. This was the domestic competition that the Viking range had to face.



Thorning III diesel.

The first Viking engine, a 2.5 cc sideport design of which much more later, was constructed by Clausen at the beginning of 1950 following consultation with some members of the Odense Model Flying Club. It was inspired by the earlier Thorning III model and other similar designs, although it actually displayed considerable design originality. It's an indication of the way in which Clausen worked at this time that the design drawings were made with chalk on the workbench! It was only in around 1958 or 1959 that the first proper engineering drawings were produced by one of the apprentices.

The crankshafts were turned from the material of an old automotive half-shaft, then nitride-hardened in a cyanide bath. The use of old half-shafts was in fact very common at this time – a number of early British manufacturers are known to have obtained their crankshaft steel from a similar source.



Piston/Liner.

Viking 2.5 cc diesel.

The crankcases were cast after discussions with the Kramer foundry, who made the early castings. Clausen later established his own foundry to make crankcases and other cast components.

Cylinder sets were machined, honed, measured, sorted and then lapped to a final fit with Brasso. The latter step was one of the earliest apprentice duties. Clausen also ensured that all engines were test-run prior to dispatch. Every Thursday, he delivered the weekly production of an average of 25 units to the sales agency for the Viking range. This was none other than our earlier acquaintance DMI (Dansk Modelflyv Industri or Danish Modelaero Industries) of Brogade 6-8 in Odense, which by then was owned by the previously-mentioned Svend Schou. The original selling price was 27 kr., and this transaction provided Clausen with the wages for the week, which were due on the following day - Friday!



Viking "2.48 Super" diesel.

During testing of the engines, a form of vibration tachometer was used. This consisted of a rod having a number of protruding wires of various lengths fixed to it. A given length and thickness of wire has its own resonant frequency at which it vibrates. Clausen established a standard for his engines, and each engine could be checked using this device to ensure that it met the standard by causing the appropriate wire to vibrate while running.

Eventually one of the apprentices learned to pick the "good" engines. He was a model car enthusiast, and he installed a good 'un in a small shaft-drive car of a type known in Scandinavian model car racing circles as a "Toad" (a generic term used in the Scandinavian countries to denote an American-style "teardrop" tether car - in Swedish for example, "padda" - A.D.) He used this vehicle to set a course record at an Odense model car club. Unfortunately for him, when the other club members learned where he was working, his performance was nullified on the grounds that he was a "professional"!!

A total of 5 Viking models were manufactured over the 19 years during which production continued. The final total produced was reportedly some 25,000 engines of all types combined.

World Cup - Perth Australien



Otroligt imponerande lag-insats av Australien i F2C vid världscupen. De la beslag på de tre första platserna. Och ett av laget var inte ens med i landets VM-lag. Rob F med mekaniker vann både världscupen och VM. Han berättade för mig att de använde sin reserv-reserv-utrustning i världscupen då de lagt undan det bästa för VM:et. Ändå blev det 3.06 som bäst. Då finns det bra backup i byrålådan!



Livet kan vara svårt för en Circle Marshall ibland. Speciellt om man behöver kräla omkring på gräset ihop med annat. Men vad gör man inte för att de tävlande ska få det så bra som möjligt?



Bröderna Callum och Rory Dillon deltog i F2D och blev 2:a respektive 3:a i juniortävlingen. Callum var dessutom junior för AUS i VM och kom på delad 5:e juniorplats.



Benny och Erick Limanhadi från Indonesien gjorde en imponerande insats och kom på plats 7 resp 12. Erick var också med på VM där det blev en 10:e plats! Respekt!



Kjell/Bengt-Olof deltog i världscupen i F2C. Med 3.36 som bäst blev det en 20:e plats bland de 32 lagen. Här syns Kjell i en snabb omtankning där han inte gav B-O någon längre vila. Men vila kan man ju göra efter heatet och inte under det...

Alf Lindholm in Finland wishes Merry Christmas by sharing a view of his Work Shop, full of projects for 2017.

In the front we see his newest Classic Stunter; Skylark with a McCoy 35 in the nose.



LINA:s julkort



From Lauri Malila in Switzerland comes Christmas greetings to Lina with photos of his new F2B engine. Far away from ready to try but ...

Limfjordstävlingen

Årets version av Limfjordstävlingen gick som vanligt under pingsthelgen (14-15/6) i Ålborg, Danmark. Deltagarantalet detta år var något lägre än vanligt, mycket på grund av att VM i Australien också gick i början av maj så många piloter och andra intresserade var fortfarande på andra sidan jorden. Således var det bara F2D Combat som hade världscupstatus, men det flögs även MiniSpeed, Weatherman Vintage Speed, F2B samt Good Year.

Från Sverige var vi enbart tre stycken tappra piloter; Johan Larsson i F2D, Anders Hellsén i F2B samt vår multitalang Lennart Nord i både F2B och F2D. Dessutom var Patrik Gertsson med som supporter. Lennart och jag åkte med den tidiga morgonfärjan på fredag till Fredrikshamn och efter incheckning på hotellet och lite allmän bunkring var vi ute på fältet tidig eftermiddag. Lennarts stuntkärra skruvades snabbt ihop och en testflygning genomfördes. Sedan stuvades modellen in i Per Vassbotns modelltält, vilket underlättade vår packning. Vidare testade vi några av våra combatmodeller för att se att de fortfarande var raka samt att motorerna gick som planerat. Allt gick enligt plan och vi var förberedda inför lördagens tävling. Sedan blev det kväll så vi åkte tillbaka till hotellet för att gå ut och äta på en hyfsad italiensk restaurang.



Team Sweden F2D, Johan och Lennart, med inlånade svenske dansken André Bertelsen (a.k.a. Andreas Bertilsson).

Lördagen startade i asfalcirkeln med MiniSpeed där fem danskar och en norrman gjorde upp om den åtråvärda titeln. Bäst lyckades Niels-Erik Hansen som vann med 106,8% av rekordet. Weatherman Vintage Speed såg samma startfält men i denna klass lyckades Norges stolthet Per Vassbotn slå alla danskar med 78,1% av rekordet. Motorn Per använde var en Fora 1,5. G/Y var tämligen avslaget med endast tre lag, där storfavoriterna Buth/Fanöe defilerade hem segern. Många lag kanske laddade inför NM i Herning

Lördagen startade ganska blåsigt vilket hade en del inverkan på första omgången i F2B då det snabbt visade sig vilka av de åtta piloterna som hade tränat även när det inte är vindstilla. Våra två svenskar Anders och Lennart tog snabbt ledningen efter första omgången. I andra omgången klämde Lennart sedan till med tävlingens överlägset bästa flygning på 922 poäng, vilket avgjorde saken. Han kunde sedan njuta banketten i förvisning att förstaplatsen redan var säkrad. Detta var Lennarts första seger i F2B i Limfjorden och om den positiva trenden håller i sig kan han kanske bli Sveriges nästa stuntess. I tredje omgången lyckades Kai Karma från Finland med



En trevlig sak med Limfjordstävlingen är mångfalden av klasser som körs. Här ser vi Minispeedar komma överens med Weathermannar och Goodyearar. Gräsflygarna, dvs Combat-tar och Stuntar höll sig för sig själva en bit bort till vänster.

blåvit modell passera Anders och ta andraplatsen. Anders höll dock övriga danskar på avstånd och tog tredjeplatsen. Två medaljer till Sverige alltså!

I F2D Combat bildade 15 piloter från åtta länder ett respektabelt startfält med många duktiga och rutinerade piloter. Tyvärr hade vi inga juniorer till start. Jag började tävlingen med att vinna över tysken Alexander Welter som vi inte hade sett förut och han var något av en slumpgenerator som det gällde att hålla sig borta ifrån och låta störta själv. Detta följdes sedan av ytterligare en vinst mot Morten Nielsen, Danmark. Bra start! Lennart förlorade tyvärr mot både Bjarne Schou och Ole Bjerager, båda från Danmark, och var därmed ute. Sådan är combaten ibland, marginalerna är små och det finns otroligt många sätt att förlora. Jag gjorde sedan ett mellanheat och förlorade mot André Bertelsen. Ett liv kvar!



Rudi Königshofer från Österrike och Johann Schwarz från Tyskland är trogna gäster vid Limfjordstävlingen, så även i år. Vän av ordning kan ju ställa sig frågan var man får tag på el ute i combat-skogen. Har han manne en trampgenerator?

Limfjordstävlingen

Efter tre omgångar var vi sju piloter kvar. Moldaviens två piloter, far och dotter Dementiev, såg starka ut. Tre raka segrar hade även tysken Andreas Wallner som flyger på sitt eget speciella sätt, med fokus attack samt många loopingar. Jag lyckades vinna mot denne tyske demon i fjärde omgången genom att ta två snabba klipp och sedan hålla mig undan till tio sekunder återstod. Då small det tyvärr och jag var en modell fattigare men en seger rikare. Ytterligare piloter åkte ut och jag vann i femte mot Ole Bjerager. I sjätte var det bara jag (ett liv) och Igor (ett liv) och Natalia Dementieva (två liv) kvar, vilket innebar att jag direkt lottades mot Natasha då man håller isär länder. För att vinna tävlingen hade jag behövt vinna tre raka matcher. Första heatet slutade med omflygning efter 1-1 i klipp. Omflygningen blev väldigt jämn, men tyvärr började mina avstängare helt från ingenstans att krångla vilket gjorde att jag fick en del marktid och detta räckte för att jag knappt skulle förlora heatet. Jag var alltså ute, men sämst trea. Sedan blev det ingen mer flygning då Igor lämnade W/O i resten av heaten vilket resulterade i att Natasha vann, jag kom två samt Igor trea. Pallplatsen var jag helt klart nöjd med och senaste gången jag var på en världscup-pall var i Belgrad 2009. Tack till Lennart och Andre för bra mekanikerjobb under hela tävlingen. Det är helt ovärderligt med snabba och erfarna mekaniker och dessa ska hyllas.

Sammantaget var vi ganska nöjda när vi styrde skutan från dansklandet mot Sverige efter att alla tävlande svenskar hade tagit medalj, en i varje valör dessutom. Vi kommer gärna tillbaka nästa år, då är tävlingen i Herning och den platsen är också alldeles utmärkt.
/Johan Larsson



F2B Stunt

Plac, Name	Nation	1	2	3	2 best
1. Lennart Nord	SWE	775,0	922,0	870,5	1792,5
2. Kai Karma	FIN	755,5	727,5	838,0	1593,5
3. Anders Hellsén	SWE	781,5	761,0	727,5	1542,5
4. Leif O. Mortensen	DEN	764,5	759,0	774,0	1538,5
5. Per Vassbotn	NOR	483,0	729,0	809,5	1538,5
6. Calle Fanøe	DEN	0	749,0	742,5	1491,5
7. Niels-Erik Hansen	DEN	648,5	667,0	84,0	1315,5
8. Hans Rabenhøj	DEN	611,5	619,5	462,0	1231,0

Goodyear Racing

Plac, Name	Nation	1	2	Final
1. Calle Fanøe/Jesper B. Rasmussen	DEN	4:39,77	-	09:38,8
2. Jens Geschwendtner/Luis Petersen	DEN	Dq (70)	4.59,0	Dq (35)
3. Michael Frandsen/Ole Bjerager	DEN	Dq (35)	Dq (35)	



F2D: Igor, Natasha och Johan.



F2B: Anders, Lennart och Kai.



W-speed: Jens, Per och N-E.

F2D Combat

Plac, Name	Nation	1	2	3	4	5	6	7
1. Natalia Dementieva	MDA	W	W	W	W	W	W	W
2. Johan Larsson	SWE	W	W	L	W	W	L	(W)
3. Igor Dementiev	MDA	W	W	W	L	W	L	(L)
4. Andreas Wallner	GER	W	W	W	L	L		
4. Ole Bjerager	DEN	L	W	W	W	L		
6. André Bertelsen	DEN	L	W	W	L			
6. Henning Forbech	DEN	W	W	L	L			
8. Bjarne Schou	DEN	W	L	L				
8. Morten Fries-Nielsen	DEN	W	L	L				
8. Alexander Welter	GER	W	L	L				
11. Johann Schwarz	GER	L	L					
11. Per Vassbotn	NOR	L	L					
11. Boris Jalunins	LAT	L	L					
11. Lennart Nord	SWE	L	L					
11. Rudi Königshofer	AUT	L	L					

Minispeed (km/h)

Plac, Name	Nation	1	2	3	Best	%
1. Niels-Erik Hansen	DEN	1 0	1 135,3	1 0	135,3	106,8 %
2. Jens Geschwendtner	DEN	1 124,6	3 137,4	1 111,3	137,4	98,3 %
3. Luis Petersen	DEN	1 0	1 115,7	1 0	115,7	91,3 %
4. Per Vassbotn	NOR	1 0	1 0	1 107,7	107,7	85,0 %
5. Claus Melcher	DEN	0	0	0		
5. Bjørn Hansen	DEN	0	0	0		

Weatherman Vintage Speed (km/h)

Plac, Name	Nation	Class	1	2	3	Best	%
1 Per Vassbotn	NOR	2	88,6	102,1	100,9	102,1	78,1%
2 Niels-Erik Hansen	DEN	3	126,9	0	125,4	126,9	76,0%
3 Jens Geschwendtner	DEN	3	126,9	121,5	0	126,9	76,0%
4. Jesper Buth Rasmussen	DEN	3	99,3	110,4	107,1	110,4	66,1%
5. Luis Petersen	DEN	7	0	63,2	0	63,2	52,6%
6 Claus Melcher	DEN	1	0	0	0		

Western Australia State Champs



Två glada vinnande europeer i Team SWEESP omgivna av de övriga lagen (NZL + AUS) från finalen i Classic FAI T/R.

Det var först när Världscup och VM var över som de riktiga tävlingarna startade, dvs **Western Australia State Championships**. Det skulle pågå i dagarna tre och köras i 6 olika klasser. Redan under 2015 gjorde Sion Burns (ursprungligen engelsman men boende på Menorca sedan flera år) och jag upp om att tävla tillsammans i F2F och Classic FAI. Sion hade modeller och allt som behövdes så jag behövde bara ta med mig själv. Dessutom skulle Sion köra Vintage Combat och jag skulle meka honom. Team SWEESP var fött!

Förutom piloter från AUS och NZL var vi bara tre europeer som stannat kvar för att delta. Förutom oss var det Jimmy Pinkerton från Skottland och han tävlade i F2F och Good-year ihop med Harry Bailey från Australien. Egentligen konstigt med tanke på hur avslappat och skönt det var dessa dagar efter VM. Dessutom med toppenväder.

Det började med F2F och allt fungerade bra med vår utrustning vilket ledde till att vi fick en tid som var god nog för final. Ända tills sista kvalheatet kördes då vår Event Director från VM-combaten Richard Bellis hade ofinheten/lyckan att få en tid 1/10 snabbare än vår.

Efter lunch var det dags för Vintage Combat. Sions utrustning flög bra liksom han själv, även om modellen hade en svag punkt i roderinfästningen. Men tack vare god insats



Sion hade byggt en Time Piece (om än lite modifierad) och försett den med en Parra T3 (=Oliver Tiger-kopia). Som Ni kan se av fotot är det en ren och fin installation under kåpan.



Podiet i Vintage Combat; Sion Burns ESP, Richard Bellis AUS och Kim Parks AUS. Richard fick äran av att ta hem bucklan.

gick han (vi!) till final och vem blev motståndare om inte Richard Bellis! Som dessutom vann! Event directors.....

Höjdpunkten kom på förmiddagen nästa dag då det var Classic FAI. Vi lyckades inte få ut 50-rundor men väl 40 varv per tank med en motor som lät som musik och startade i princip på första slaget hela tiden. Då kan man ta en extra omtankning i heaten. Så eftersom allt gick som tåget blev det vinst och stor lycka och medaljer!

Sista dagen var det bara speed med pulsjet-modeller. Har aldrig sett så många pulsjettar tillsammans förut. Och de fungerade! De gick in i cirkeln, startade motorn och flög.

/Ingemar Larsson



Mekanikern har gjort sitt jobb och Sion är i luften. Då tävlingen flögs på gräset på det inhägnade linflygområdet slapp både piloter, mekaniker och domare att tampas med k-skit.

Classic FAI Team Racing

Plac, Name	1	2	Final	Engine
1. Larsson/Burns	4:22.9	4:16.2	8:32.8	Parra T3
2. Wilson/Baker	4:16.0	5:59.5	9:03.2	Parra AAC
3. Bolton/Brown	4:35.5	4:40.8	9:19.1	Fora
4. Bailey/Ellins	DQ	4:38.1		Parra AAC
5. Bellis/Leknys	5:17.2	4:53.7		
6. Robinson/Robinson	4:56.4	5:11.4		
7. Nugent/Nugent	4:57.3	5:19.8		Parra AAC

Western Australia State Champs



Kvalheat i F2F med Bailey, AUS, Team SWEESP och Wallace, NZL.



Final i Goodyear. Från vänster Bailey AUS, Robinson NZL och Owen AUS.



Team SWEESP tävlade i spanska F2D-lagets färger. Det är inte bara Gunnar Carlsson och Richard Kornmeier som håller på med modellflyg klädda i vitt!!



Fånga-tankastarta-släpp. Sion har gjort allt "by the book" och nu är F2F-modellen på väg upp igen. Lätt som en plätt!

Vintage Combat

Plac, Name	Nation
1. Richard Bellis	AUS
2. Sion Burns	ESP
3. Kim Parks	AUS
4. ?	



Sista dagen fylldes speedcirkeln av Puls-jetmodeller där inte en var den andra lik. Man förundrades av alla alla olika konstruktioner. Som flög!!

F2F

Plac, Name	1	2	Final
1. Leknys/Leknys	5:05.5	3:51.4	?
2. Wallace/Robinson	4:52.6	4:15.6	?
3. Bellis/Ellins	37 laps	4:33.0	?
4. Larsson/Burns	63 laps	4:33.1	
5. Bailey/Pinkerton	71 laps	7:16.1	

Goodyear Racing

Plac, Name	Nation	Final
1. Robinson/Robinson	NZL	10:30.47
2. Owen/Owen	AUS	10:32.07
3. Bailey/Pinkerton	AUS/GBR	10:32.34
4. ?		

Aussie Stock Jet (two .021 by 60 ft lines)

Plac, Name	Best flight
1. Brendan Robinson	248.93 km/h
2. Don Robinson	247.02 km/h
3. Andrew Robinson	246.18 km/h
4. Patrick Hempel	244.11 km/h
5. Ian Thompson	237.12 km/h
6. Todd Zanetti	229.96 km/h
7. Chris Lomas	222.38 km/h

Aussie Fast Jet (one .031 by 70 ft line)

Plac, Name	Best flight
1. Andrew Robinson	306.61 km/h
2. Patrick Hempel	306.29 km/h
3. Brendan Robinson	297.18 km/h

Igor Burger and F2B

Lina managed to get an exclusive interview with the many-time World and European Champ in F2B, Igor Burger from Slovakia. Here you can study what it takes to win!

Please, start with a small introduction of yourself

Well, I'm 54 years old and I studied Computer Science at the Electro Technical Faculty of Slovak Technical University. At that time we did not separate analog/digital, software/hardware, so I am a "computer man". Later I started my own company and worked on several projects from hardware development, through graphics to databases. In fact I have done almost all computer branches.

How come you started? Was it C/L and F2B from the start or did you fly several classes?

If you ask how many years I have been doing aeromodelling, I cannot answer. Airplanes have attracted me as long as I can remember. My first attempts to build an airplane came when I was a young boy. My daddy was not involved in models at all, so he couldn't "kick me up" or help me, but still, he supported my passion. When I wanted my first airplane kit, he brought one immediately at home, as well as anything needed for building it. It was the time when Jozef Gabris several times became a F2B World Champion. In Slovakia his popularity grew a lot and that was a good reason for my dad to support me in the hobby.

Jozef Gabris lived in my hometown Bratislava. The rest came straightforward. One day I went to our airfield, saw him with few other C/L stunt flyers and that was simply enough. Yes, I also tried some R/C models, but only as a toy to relax.

When did you start to compete in F2B and how long did it take to be among the best?

I started early, probably the second year after I built my first C/L model. We had a group of kids doing C/L models with a mentor. The best practice to provoke kids to work harder was making small local contests. Serious "adult" contest was only the next step. But as everyone know, it is hard



Igor Burger with his Max Bee F2B Model. A winning concept!!

to win if you have a World Champion at the home airfield. So no, I was not the best for a long time. Later on I got a job in Germany, lost a lot of time and my responsibility usually ended up as a Team Manager on ECh and WCh competitions.

Despite of that, unfortunately some of our fliers decided to do something else. That was my turn and I started more seriously. My first success came at the WCh in Sebnitz 2002 when finished 10th.

How many EC and WC podium places have you reached so far?

This is a hard question! What I know for sure is that I have become World Champion twice and three times European Champion and three times winner of the total World Cup.

How do you choose what to be the next model? What criteria? Do you build your own models?

World Champion usually cannot copy



Another view of the Max Bee F2B Model.

Igor Burger and F2B

an existing stuff. It is hard to become the best without the best equipment, at least not without twice or more effort while practicing. Since there is no one better to copy from, the only safe way without enormous effort is development. Only the rest of the "queue" can copy from the best one. I invested time to make computerized tools for design and analyze of aerodynamic properties of models and during the last 20 years I developed an airplane, which in its latest version is called Max Bee. It has several clones used by several top fliers (Max, Max II, Max 60 etc). Hopefully I am on a good way.

If I'm not wrong you are use electric engines today. How come you switched to electric? What advantages do you consider an electric engine to have?

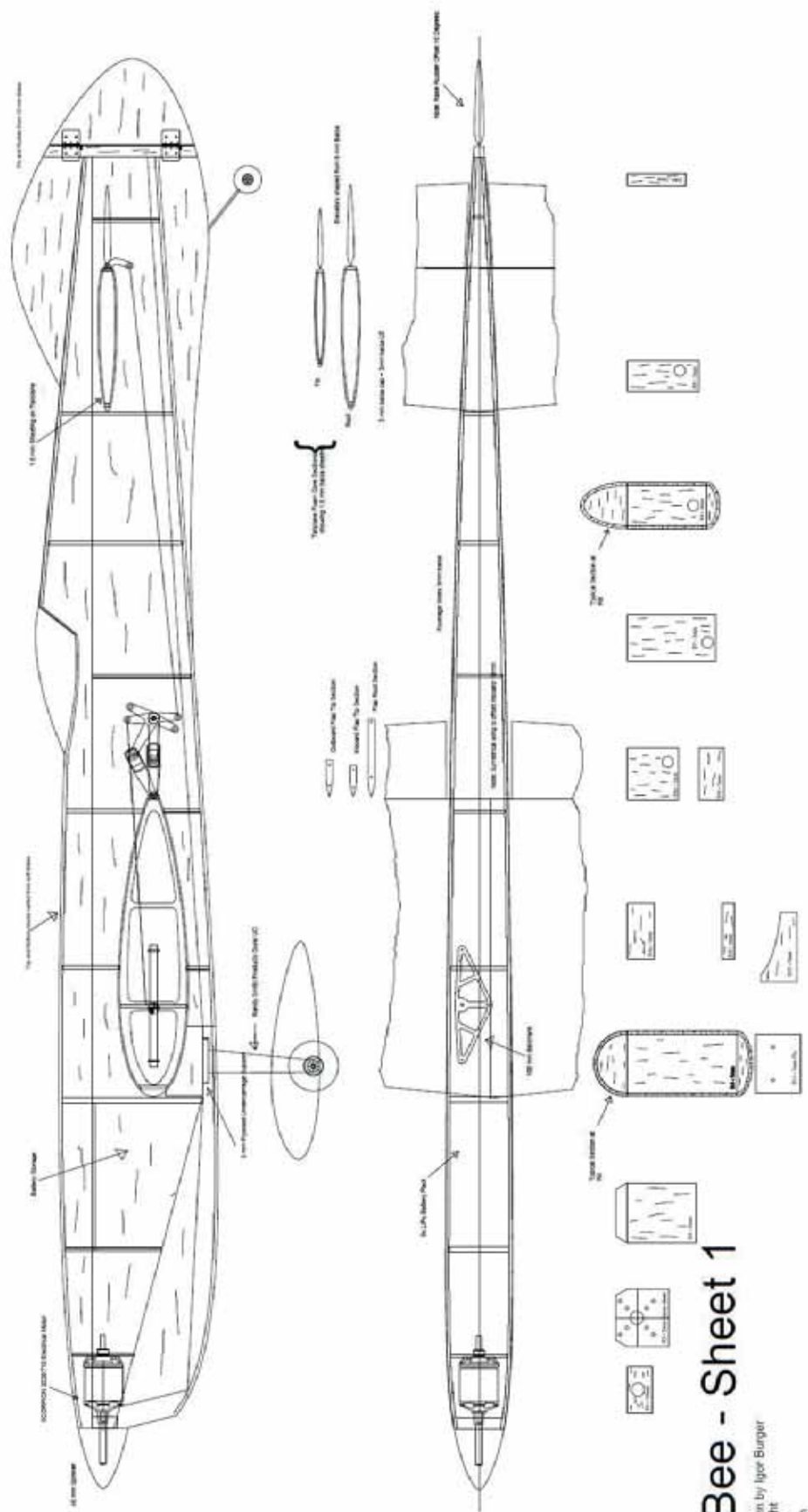
Exactly! A big problem of IC engines is the noise. Especially during the last couple of years. It is only a question of time before we need to switch to electric. During the last 10 years we pushed development forward and I feel that electric already gives an advantage, but there is still a power difference - IC is definitely stronger. However, since I am close to computer hardware and also programming, I developed a special controller which is able to accelerate when model flies uphill. That covers a power difference with IC's by better regulation of electric.

IC engines use that trick also as a lean engine accelerates with nose up, but it is hard to control or adjust well. Electric motors with computerized regulation can do it better. And what is far more important, computerized control can always do it the same way. Practicing with such models is very predictable and pilot can use 90% of the flights or more for real training, not for fiddling with engine set up, as could be usual with IC engines.

How long does it take to trim a model to the stage where you consider it ready for contests?

Unfortunately this job is never finished. Trimming also depends on conditions. After traveling to contest fields, First few flights, after travelling to a contest, are usually trimming flights,

However, a well-built new model can be used for contests maybe after 10

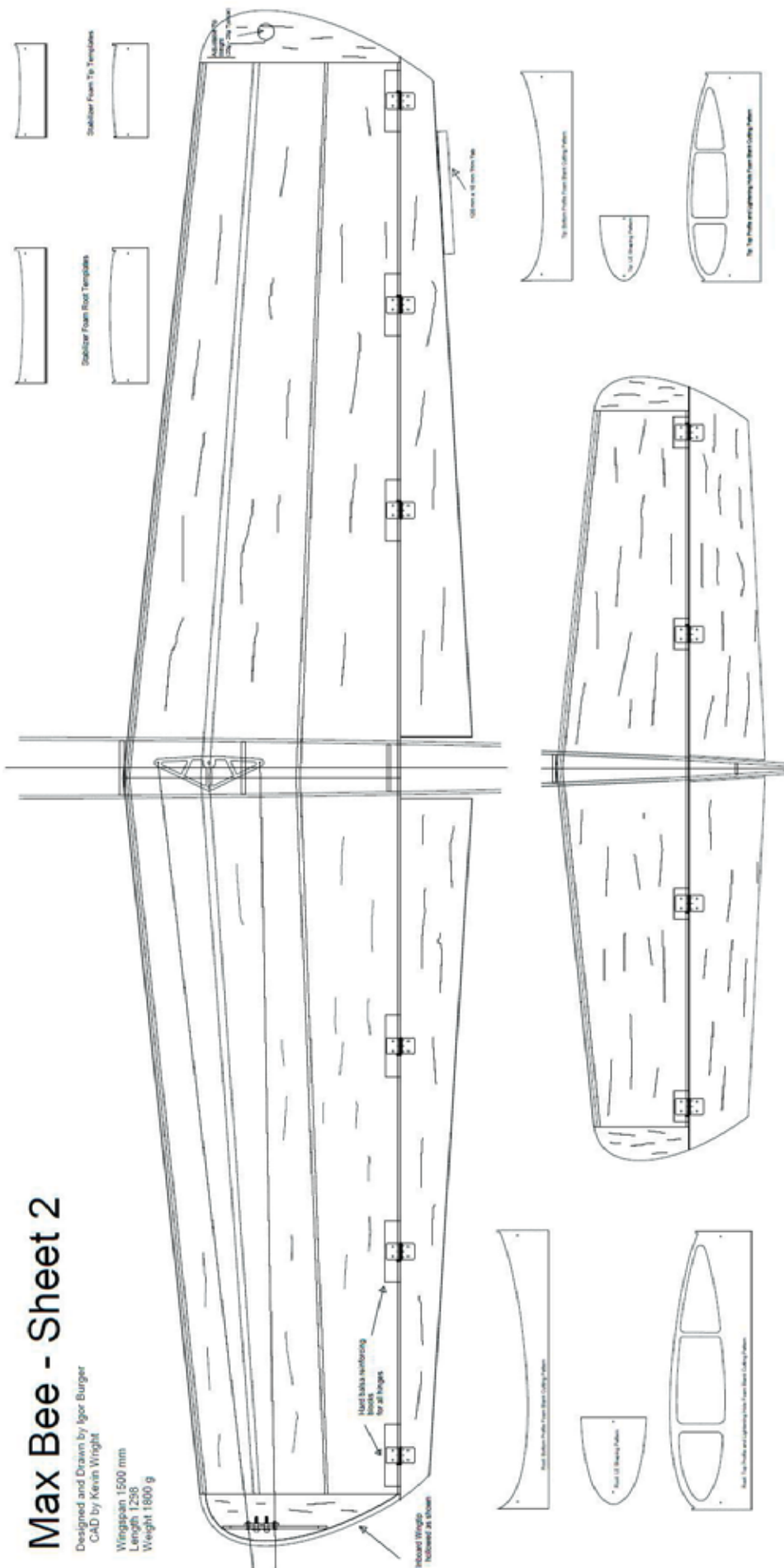


Max Bee - Sheet 1

Designed and Drawn by Igor Burger
CAD by Kevin Wright

Wingspan 1500 mm
Length 1298 mm
Weight 1600 g

Igor Burger and F2B



Max Bee - Sheet 2

Designed and Drawn by Igor Burger
CAD by Kevin Wright

Wingspan 1500 mm
Length 1256
Weight 1800 g

flights if I do not count my own learning. Every model flies different, so it needs re-learning. Usually I feel comfortable with minimally a one year old model. Well, except in some cases like my last model which I built for Australia in 2016. It was flown and trimmed only two weeks before the contest. For sure I spend much more time at the training place compared to others.

How many training flights do you do in one year? Is it more in the summer half of the year?

It depends. Sometimes I do more and sometimes less. This year was shorter and I did not fly that much, as we had World Championship early in the spring. I would say that usually I make between 400 and 600 flights per year. Mainly during the summer and especially before a contest.

It is not possible to fly outside here during the winter, therefore I developed a small foam electric driven airplane - indoor Gee Bee model. These models are meant to fly with 5 meter long lines in a gym or hall, existing in most schools. Such model weighs approximately 200 grams, 800 mm span and you are able to fly the whole F2B program at the same lap time like outdoor F2B models.

It has become very popular around here. For a couple of years we have organized an Indoor Gee Bee contest, to attract kids and beginners. Commonly they are a bit scared of large F2B models, but these small foamies give them a comfort and secure feeling during flight and they are easy to build. An advantage is also the fact that they are easy to repair after an accident.



Lina's editor and Igor Burger met at the Baggage Claim at Perth Airport as their flights arrived almost at the same time. Only one had to wait for a model box!!

Igor Burger and F2B



Igor Burger at the top of the F2B podium at the 2015 Euro Champs in Bulgaria.

Are you several that train together and give each other critics and also talking of things to improve?

Yes, definitely. A single pilot does not have too much chance, because it's very hard to see your own mistakes. Coaching is necessary.

Do you have specific training methods by only train a certain manoeuvre at certain flights or do you always fly the F2B program?

I always fly the whole program, maybe sometimes I repeat figures which I did not do so well, but F2B C/L flying is all about a "muscle memory" plus orientation, so transitions from figure to figure are also part of the game.

Can we have some data of your latest contest model? Weight, line length, engine, etc.

My Max Bee weights 1800 g, flying on 19,5 m lines at 5,2 sec lap time. Power train consists of motor AXI2826/F2B, ESC Jeti Spin, timer with accelerometer and auto throttle, battery 6 cell 2650 mAh and a 3 blade carbon prop, 11" or 12" diameter, 5" pitch.



Flying F2B indoors at winter time have become very popular.



The Gee Bee indoor F2B model.



Norska Mästerskapen i F2B



Harry släpper iväg Clamer på en riktig gulflygning!



Alla deltagarna samlade; Norvald, Roy, Per, Ingolf, Clamer och Harry.

Årets Norgesmesterskap ble avholdt på Hvam videregående skole 20. august. Hele 6 deltakere stilte til start! Været var bortimot perfekt, litt vind og bra forhold for alle deltakerne. Vi fløy 4 omganger og resultatet ble som vanlig gull til Clamer, sølv til Harry og delt(!!!) 3 plass til Norvald og Per. Ingolf og Roy havnet utenfor pallplassen denne gangen, men kommer helt sikkert sterkt tilbake neste år!

/Per Vassbotn

F2B Stunt

Plac, Namn	Klubb	1	2	3	4	2 bästa
1. Clamer Meltzer	Stjørdal MFK	2182,5	2163,5	2214,5	2226,0	4440,5
2. Harry Kolberg	Skedsmo MFK	1865,5	1981,0	2022,0	2000,0	4022,0
3. Norvald Olsvold	Skedsmo MFK	1916,0	1833,5	1907,5	1889,0	3823,5
3. Per Vassbotn	Agder MFK	1783,5	1863,0	1930,5	1893,0	3823,5
5. Ingolf Steffensen	Baerum MFK	1693,5	1439,0	1497,5	1615,5	3309,0
6. Roy Heitmann	Fredrikstad MFK	748,0	771,0	941,5	1102,5	2044,0



Prispallen: Harry, Clamer och Norvald.



Ingolf skötte sekreteriatet.



Marthe och Björn var domare.



Swede Lennart Nord use his F2B model to send Christmas Greetings as coded Smoke signals.....

LINA:s julkort



Niels Lyhne-Hansen of Denmark is keen to show LINA that he can build other things than F2A models. For next season he will have both a new F2F model and a Weatherman Vintage Speed.



Nordiska Mästerskapen

Måste börja med att säga att jag var lyckligare än Micke Palm. I förra numret av Lina beskriver han sin färd till Herning med förväntan om hårdrock och sällskap av sonen. Istället blev det tydligen P1 och Pedagogiska Magasinet. Då jag åkte till Herning ihop med Johan och Lennart kunde vi roa oss med att diskutera den europeiska jordbrukspolitikens utformning. Fascinerande!

Det var med lite spänd förväntan vi närmade oss Herning eftersom de nyligen renoverat/byggt ut asfalterade cirkeln jämfört med NM 2008 (vårt senaste besök). Och det visade sig att de gjort ett gott jobb och nu är det en utmärkt linflygplats med en asfalterad cirkel och två gräscirklar. Plus klubbhus och toaletter, plats för bilar och tält och husvagnar plus ett för NM uppsatt stort tält. Då det till och från regnade under helgen var detta tält till stor nytta. Hit vill vi komma tillbaks fler gånger!!

Officiellt NM skulle det bara bli i A-B-D eftersom det är för få som flyger C i Norden. Inofficiellt flögs det även Minispeed, Weatherman och Goodyear. Att F2B hade lockat flest deltagare var kanske ingen större nyhet men att "nya" Weatherman-klassen skulle locka näst flest deltagare var mycket trevligt. Eftersom det också var Danska Mästerskapen fick bäste dansk i varje klass också guld.

F2A Speed såg innan första start ut att kunna bli en riktigt spännande tävling då vi hade deltagare från tre länder. Men efter 2 omgångar hade Per gjort slut på spänningen genom att prestera två flygningar över 290. Den enda övriga godkända tiden kom från vår tyske vän Norbert som klämt i med blygsamma 266. I slutändan räckte det bara till plats 4 eftersom både Niels och Guffy fick tider i sista omgången. Per gjorde "naturligtvis" en 290-flygning till. Så man måste säga att guldet gick till rätt person.

Minispeed är en klass med många danska piloter och där försökte både Per och Ingemar utmana de snabba danskarna. För Pers del gick det sisådär då han kom sist av de fem som fick en godkänd tid. Ingemar drog till med 134,2 km/h i första omgången, detta ett nytt svenskt tävlingsrekord. Det räckte till ledning efter omgång 1 men efter omgång 2 hade Jens visat, med en bra inställning på sin Cox, att han ville vinna. Ingemar flyger med en MP Jet diesel och den har potential men det är fortfarande en bit upp till Jörn Olsens danska tävlingsrekord i den motor-klassen. Ett mål för 2017 kan ju vara att nå dit....

Så över till Weatherman Vintage Speed. Även här var det tävlande från 3 länder (och det sägs att Finland kommer till 2017). Här ändrade sig ställningen efter varje omgång. Starkast inledde Jesper följt av två svenskar. Men i omgång 2 visade Niels-Erik att han ville vara med och leka med sin Super Tigre 2,5 glöd. Det blev ett nytt tävlingsrekord med 101,4%. Trots sämre resultat för Jesper och ökning för Hr Larsson var det bara en svensk tredjeplats nu. Goda råd började bli dyra. Dessutom kändes flåset från jagande Jens och Per. Vad att göra för att förbättra tiden? Problemet var ju också att söndagens tidsschema var så tight att det inte fanns tid att provflyga (vilket man i och för sig ska göra hemmavid i en sådan här klass). Något måste i alla fall göras så det blev att sätta i en för-gasartratt med 1 mm större diameter samt ställa in nålen på känn. När Palmen hjälpte till inför sista starten fick han veta att det antingen kommer att gå åt pipsvängen eller bli ett nytt rekord. Och K&B-motorn svek inte utan pep



När en stackars flitig W-flygare torkar regnvattnet av linorna står turisterna bara med händerna i fickorna och önskar att de tagit med sig fodrade handskar till Danmark. Eller berättar de kanske osannolika skrönor om tidigare segrar för varandra?



Tänk så ensam en röd-gul W-modell kan känna sig på ett öde danskt gräsfält. "Var är alla mina W-kompisar?" kan man tro han tänker. Och man kan ju fråga sig var alla andra är



Per Vassbotn från Norge fick det svårt mot André Bertilsen, Danmark (aka Andreas Bertilsson, Sverige). När Per sedan också förlorade mot Henning Forbech var D-dagen förstörd.

Nordiska Mästerskapen



Med hjälp av Per Vassbotn's W-modell visar Lennart Nord här var man bäst placerar motorn. I bakgrunden syns Per Vassbotn, Henrik Nielsen och Luis Petersen. Luis var en av få som gick omkring i kortbyxor i det blöta danska septembervädret.



I Goodyear-finalen blev det 2 x Larsson genom Junior och Senior. Nu vann Junior i par med Lennart Nord. Men eftersom Senior flög ihop med danske Jens Geschwendtner och de blev bästa danska lag vann också Senior en guldmedalj.



Det mest exotiska inslaget på NM var att Norbert Schmitz kom upp från Köln för att flyga Speed. Ni som varit och kollat på Dreiländer-tävlingarna i Karlskoga och Aalborg har ju sett honom vid flertalet tillfällen. Här i Herning kom han inte alls upp i samma hastigheter som tidigare under året och därför blev det också den trevliga fjärdeplatsen för honom.

på med något som liknade ljuvaste musik. Nog blev det rekord alltid; 118,6%. Helt idiotiskt att slå ett rekord med så mycket men vad gör man inte för att försöka vinna och inte har tid att testa ut rätt procentsats att slå....

I stunden var det också mycket jämnt och spännande ända fram tills sista flygningen var avklarad. Alla fyra nordiska länderna hade starka kandidater på plats. Skulle nyblivne svenske mästaren Ove ta hem det? Skulle NM-vinnaren från 2008, dvs finske Kai, spöa motståndarna? Eller skulle Dan sticka upp och peta ner de andra från tronen? Hade Staffan hämtat sig från SM-silvret och fått nya krafter? Skulle Lennart bli en bubblare? Frågorna hopades.....

Lennart blev av med ljuddämparen och var tvungen att åka till Netto och köpa hårgel för att få en burk att bygga om till ljuddämpare. För att slippa tömma burken i skogen erbjöd han gratis hår-inpackning till hugad spekulant. In-tresset var dåligt utom från Palmen men han backade ur när han fick höra att Lennart skulle utföra det (inför publik). Så det blev att tömma burken i en sopsäck.

Staffan verkade fortfarande lida av sin SM-fyrkant-skräck så det slutade med den retliga fjärdeplatsen. Dan fick nöja sig med bronset men hade under 100 poäng upp till Kai på andraplatsen. Som i sin tur hade dryga 100 poäng upp till årets nordiske stuntsuverän Ove Andersson. Så tigt i toppen att varje attans manöver har inverkan på resultatet och minsta miss gör att man åker hiss i listan.

Att se 7 lag i Goodyear är inte något man gör varje dag och det är trevligt med mångfald. Resultat- och flygmäs-sigt blev det väl lite si och så och finalen (finalerna) var väl inget man vill komma ihåg då inget lag fick en tid. En observation är att de tre bästa lagen alla körde med F2F-utrustning. Nu hade det nog inte krävts mycket av Goodyearlagen för att de skulle kunnat ta upp kampen med F2F men ändå...

Combaten hade ovanligt få piloter för att vara ett NM. Från början var det NOR/SWE mot 5 danskar men redan efter två omgångar fick Johan kämpa ensam mot Holger Danske. Det höll i två omgångar där han puttade ut både André och Henning men sedan blev Ole och Bjarne för svåra. Bjarne, som vann NM här i Herning 2008, visade att detta är en plats han trivs på genom att återigen bli mästare här. Ole blev tvåa och Johan trea.

/Ingemar Larsson

F2A Speed (km/h)

Plac, Namn	Nation	1	2	3
1. Per Stjärnesund	SWE	290,3	292,6	290,3
2. Niels Lyhne-Hansen	DEN	0	0	282,7
3. Jan Gustafsson	SWE	0	0	268,6
4. Norbert Schmitz	GER	0	266,4	0
5. Jens Geschwendtner	DEN	0	0	0

F2D Combat

Plac, Namn	Nation	1	2	3	4	5	6	7
1. Bjarne Schou	DEN	W3	W7	W9	W12	L14	W15	
2. Ole Bjerager	DEN	W4	W6	L9	W11	W13	W14	L15
3. Johan Larsson	SWE	W2	W8	W10	L12	L13		
4. Andre Berthelsen	DEN	W1	L8	L11				
4. Henning Forbech	DEN	L3	W5	L10				
6. Morten Nielsen	DEN	L2	L6					
6. Lennart Nord	SWE	L4	L7					
6. Per Vassbotn	NOR	L1	L5					

Norge om Danmark!

Limfjordstevnet 2016

Jeg pakket bil og campingvogn og dro som vanlig til Aalborg og Limfjordstevnet da pinsa kom. Treningsgrunnlaget var særdeles dårlig, var rett og slett rusten i håndleddet noe også resultatene bar preg av.

Men bortsett fra det var alt som normalt, jeg løp fra den ene ringen til den andre og deltok i flest mulig klasser stunt, combat, Weatherman-racing og mini-speed. Når skal jeg innse at det kanskje burde holde med deltakelse i færre klasser? Jeg tror ikke den dagen kommer, når jeg først reiser for å konkurrere er det gøy å delta i mest mulig. Alt er spennende, jeg drar ikke til Hesteskoen for å sitte på en stol, jeg skal fly og det skal være action.

Det andre viktige elementet ved å delta er det å treffe de andre deltakerne, CL-familien. Vi er stort sett den samme gjengen som treffes år etter år, vi gjør de samme tingene og koser oss med det. Konkurransesementet er til stede hos de fleste av oss. I ringen er det kamp, men utover det hjelper alle hverandre, vi er da gentlemen! I år som alle andre år hadde vi en hyggelig bankett lørdag kveld med god mat og drikke. De fleste store problemer innen sporten ble løst i løpet av kvelden.....

Nordisk Mesterskap i Herning

Campingvogna var solgt, jeg var tilbake til livet som campingturist m/telt. Da er det jo slik at man ber til de høye makter om pent, varmt vær og IKKE regn! Jeg ble ikke hørt.....

Så til konkurransene. Stunt rotet jeg bort ved å bytte modell like før første omgang. Da er det slik at jeg bruket et par runder på å «fly meg inn» med den «nye» modellen, uansett, det gikk ikke bra. Norvald fløy sin New Classic modell stødig gjennom varierende vindforhold og ble best av oss to. Combat for det norske teamet er et kapittel for seg! «Når skal gubben gi seg?» er det kanskje noen som spør seg.... Gamle REDKO-motorer, ingen treningsmuligheter hjemme osv. Men det er spennende å delta, forsøke å gjøre det litt bedre for hver gang, oppleve spenningen når dommeren teller ned før heatet settes i gang! Hvorfor skal man da slutte? Dere får nok leve med meg noen år til, jeg har fått ei ny forsyning med F2D-modeller fra Kostya i Ukraina! Neste år blir jeg farlig!!!!

Weatherman-speed, mange hadde raske modeller. Jeg ble hengende etter. Her må jeg komme med et eller annet «hemmelig våpen» til neste år. Målet er jo å vinne...da gjenstår det bare å finne det «hemmelige våpenet» En hel gris på grillen gjorde lørdagens bankett til en god opplevelse! Takk til arrangørene for et godt gjennomført arrangement.

NM, Weatherman Vintage Speed (km/h)

Plac, Namn	Nation #	1	2	3	Best	%
1. Ingemar Larsson	SWE 9	129,0	132,5	159,7	159,7	118,6
2. Niels-Erik Hansen	DEN 6	0	138,8	0	138,8	101,4
3. Jesper B. Rasmussen	DEN 7	109,4	105,8	108,7	109,4	99,1
4. Jens Geschwendtner	DEN 6	0	126,5	132,8	132,8	97,0
5. Per Vassbotn	NOR 5	98,1	102,2	101,2	102,2	93,1
6. Michael Palm	SWE 9	122,8	97,9	112,2	122,8	91,2
7. Claus Melcher	DEN 2	0	78,9	0	78,9	67,1
8. Tom Pedersen	DEN 7	0	0	87,7	87,7	79,5
9. Luis Petersen	DEN 8	0	0	0	0	0

Limfjordstevnet RIP?

Vi skriver 5. januar og jeg har nettopp blitt gjort oppmerksom på at fjorårets Limfjordstevne sannsynligvis ble det siste Aviator arrangerte i Hesteskoen! Hva har skjedd er det første tanken som slår meg! Noen har visstnok bestemt at gjerdet rundt racing-sirkelen skal rives! Eller kanskje det allerede er gjort RC-folket har tydeligvis tatt over styringen av Aviator-klubben.....mange års tradisjon er på et øyeblikk borte. Kjenner at jeg blir både trist, oppgitt og forbanna! De siste 14- årene har jeg hver pinse reist til Aalborg og Hesteskoen. Jeg har opplevd utrolig mange spennende konkurranser, linestyrings-gjengen i Aviato har lagt alt til rette for at vi skal få et hyggelig opphold, jeg har møtt og fått mange nye venner, det har blitt en tradisjon å delta på Limfjordstevnet. Nå ser det ut til at den tradisjonen er over og at turen går til Herning kommende pinse.

Jeg vil benytte anledningen til å takke linestyringsgruppa i Aviator og alle andre som har stått for Limfjordstevnet de siste årene. Det har for meg vært en konkurranse jeg hvert år har gledet meg til å delta på. Hvis dette ble slutten på Limfjordstevnet får vi sammen skape nye tradisjoner i Herning! Vi sees til pinse i Herning!

/Per Vassbotn

NM, Minispeed (km/h)

Plac, Namn	Nation	1	2	Bästa	%
1. Jens Geschwendtner	DEN	2 117,0	2 139,5	139,5	97,9
2. Ingemar Larsson	SWE	3 134,2	3 130,2	134,2	95,5
3. Niels-Erik Hansen	DEN	2 125,8	2 0	125,8	88,2
4. Claus Melcher	DEN	1 0	1 104,7	104,7	77,4
5. Per Vassbotn	NOR	2 108,6	2 106,2	108,6	76,1
6. Bjørn Hansen	DEN				0
7. Luis Petersen	DEN				0

NM, F2B Stunt

Plac, Namn	Nation	1	2	3	2 bästa
1. Ove Andersson	SWE	2908,0	3248,5	3312,5	6561,0
2. Kaj Karma	FIN	3082,0	3257,5	3171,5	6429,0
3. Dan Hune	DEN	2906,5	3161,0	3203,0	6364,0
4. Staffan Ekström	SWE	2940,0	3170,0	3129,5	6299,5
5. Lennart Nord	SWE	2960,0	3059,0	3011,0	6070,0
6. Norvald Olsvold	NOR	2637,0	2646,0	2560,0	5283,0
7. Per Vassbotn	NOR	2291,5	2547,5	2698,0	5245,5
8. Thomas Johnsson	SWE	2510,0	2505,0	2714,0	5224,0
9. Alf Lindholm	FIN	1968,5	2387,5	2689,5	5077,0
10. Calle Fanøe	DEN	1884,5	2307,5	2319,0	4626,5
11. Michael Palm	SWE	2058,5	2479,5	2177,5	4657,0
12. Niels-Erik Hansen	DEN	1858,5	2223,0	0	4081,5
13. Jerker Vinnå	SWE	1532,5	0	0	1532,5
14. Ingolf Johnsson	SWE	921,5	0	0	921,5

NM, Goodyear Racing

Plac, Namn	Nation	1	2	3	Final
1 Johan Larsson/ Lennart Nord	SWE SWE	6:16,65	5:20,22	5:31,00	36 v
2 Ingemar Larsson/ Jens Geschwendtner	SWE DEN	4:54,30	4:47,85	4:47,85	Dq
3 Calle Fanøe/ Jesper B. Rasmussen	DEN DEN	4:42,10	7:08,00	57 v	Dns
4 Per Stjärnesund/ Jan Gustafsson	SWE SWE	5:36,60	0	6:40,91	
5 Niels Lyhne-Hansen/ Henrik Nielsen	SWE DEN	5:55,20	5:44,80	6:09,00	
6 Michael Frandsen/ Ole Bjerager	DEN DEN	92 v	0	53 v	
7 Jesper Pedersen/ Tom Pedersen	DEN DEN	Dq	0	43 v	

Fox 35 + Lelle = Sant!



Här är bilder på tre FOX 35 där jag låtit kroma cylindrar, vevaxlar, kolvbultar och medbringare. Kolvbultarna glappade alla ungefär 0,05 mm, vilket är rätt mycket. Ett stort glapp kanske är noga utprovat av Mr Fox och att ta bort det kan vara dumt, men med krom får jag bort glapet. Går alltid att öka igen. I övrigt har jag tillverkat nya och lätta baklock, vilka fyller vevhuset bättre samt balanserat vevaxlarna något och justerat vevaxlarnas glapp i längsled. En av motorerna ska få en FOX original hemitopp. En annan ska få en "pirat"-hemi. Den tredje får gå med orginaltoppen.

Allt detta kan tyckas fullständigt meningslöst med tanke på den högst marginella effektvinst som kan uppnås. Det enda jag förväntar mig är lite längre livslängd och lite lägre bränsleförbrukning. Blir säkert snuvad på det med. Men det är lite kul att testa...

/Lelle Nord



DreiländerPokal

in three classes 2017: F2A - F2B - F2D.

Bitterfeld, Germany 29-30th of April
Karlskoga, Sweden 26-28th of May
Herning, Denmark 3-4th of June

Mark these dates in your calendar!

Karlskoga-resultat

Karlskoga Slow Combat 3 juli

Plac, Namn	Klubb	1	2	3	4	5	6
1 Niklas Karlsson	KMFK	2 F (152)	8 V (290)	13 V (290)	15 V (210)	16 V (254)	17 V (240)
2 Jonatan Karlsson	KMFK	1 V (207)	6 V (243)	11 V (190)	14 F (DQ)	16 F (240)	(V)
3 Björn Ohlzon	KMFK	4 V (193)	8 F (75)	12 V (190)	14 V (DQ)	17 F (67)	(F)
4 B-Å Fällgren	KMFK	5 F (163)	9 V (270)	10 V (260)	15 F (166)		
5 Erik Huss	Norberg	3 F (DQ)	5 V (240)	12 F (112)			
5 Lennart Nord	Red Baron	1 F (116)	7 V (231)	13 F (230)			
5 Marie Ohlzon	KMFK	3 V (DQ)	6 F (218)	10 F (221)			
5 Sune Karlsson	Jordfräsarna	2 V (217)	7 F (120)	11 F (71)			
9 Kent Hedberg	KMFK	4 F (182)	9 F (118)				

Karlskoga-Racet 11 juni, Goodyear Racing

Plac, Namn, Klubb	1	2	Final
1 Ola Murelius/Mart Salakov Västerås MFK	91 v	4.51,6	9.43,7
2 Niklas/Jonatan Karlsson Karlskoga MFK	5.34,5	5.32,6	12.27,8
3 B-Å Fällgren/Per Stjärnesund Karlskoga MFK/Västerås MFK	6.23,8	6.40,6	13.36,7

Karlskoga-Racet 11 juni, F2C

Plac, Namn, Klubb	1	Final
1 B-O Samuelsson/Kjell Axtelius MFK Galax	3.48,7	7.12,9
2 Niklas Karlsson/Göran Olsson Karlskoga MFK/MFK Red Baron	5.17,8	8.43,2
3 Mart Sakalov/Ola Murelius Västerås MFK	8 v	

Karlskoga-Racet 11 juni, Semispeed

Plac, Namn, Klubb	1	2	3
1 Jonatan Karlsson, Jun Karlskoga MFK	-	129,7	154,8

Karlskoga-Racet 11 juni, Speed Open

Plac, Namn	Klubb	Klass	1	2	3	%
1 Ove Kjellberg	Solna MSK	1,5	-	221,4	223,7	102,30
2 Per Stjärnesund	Västerås MFK	FAI	288,6	291,1	288,5	97,30
3 Ola Murelius	Västerås MFK	FAI	-	281,4	-	94,00
4 Mart Sakalov	Västerås MFK	FAI	-	216,4	-	72,30
5 B-Å Fällgren	Karlskoga MFK	FAI	-	-	-	-

Linflygets Dag & Galax Open

Linflygets Dag 29 maj 2016

Linflygets Dag 2016 blev bara en Speed Opentävling. 4 st FAI-flygare och så Ove Kjellberg som bryter mönstret och flyger 1,5 cc. Då vädret ganska ofta är blåsigt eller lite blött, är det Speedflygarna som bäst klarar sina flygningar även om vädret inte är på topp. Tyvärr så har idag oftast våra aktiva FAI-flygare en del andra problem. Kopplat till bl.a. ålder, fysisk situation/kondition och brist på tester/provflygningar. Årets Linflygets dag blev till viss del sig lik. Att satsa pengarna på Per Stjärnesund ger inga höga odds. Dock har Per problem att få fram en ersättningsmotor till den han haft under tidigare år.

Per flög sina 3 omgångar med i stort sett lika hastighet och kunde konstatera att han med nuvarande motormaterial kommer precis över 280 km/h. Räcker som sagt för det mesta att ta hem segern bland svenska F2A-flygare. Om det nu inte var för just Ove Kjellberg, som lyckats bra med sin egentillverkade 1,5 cc motor, som han också fått bra intrimmad i sin modell. Även om Oves fart 215,6 km/h var lägre än Pers, så vann Ove på 98,6 % av rekordet. Med 283,3 km/h så fick Per 94,6 %. Inte lätt att vinna, då han satt ett mycket bra svensk rekord på 299,3 km/h.

Tävlingen hade ytterligare 3 st deltagare i F2A och de hade olika problem att brottas med, men Ola Murelius tog i alla fall plats 3 med god marginal. B-Å Fällgren blev fyra och Mart Sakalov kom på 5:e plats och var i alla fall engagerade i sitt tävlande och gjorde allt för att få bättre tider och se till att deras själkänsla skulle få en belöning.

Speed Open

Plac, Namn, Klubb	Klass	1	2	3	%
1 Ove Kjellberg Solna MSK	1,5	204,1	215,6	-	98,62
2 Per Stjärnesund Västerås MFK	F2A	283,3	283,8	280,3	94,82
3 Ola Murelius Västerås MFK	F2A	267,4	273,1	-	91,24
4 B-Å Fällgren Karlskoga MFK	F2A	-	-	259,1	86,51
5 Mart Sakalov Västerås MFK	F2A	-	-	153,8	51,38

Svenskt tävlingsrekord i F2A är 299,3 km/h.
Svenskt tävlingsrekord i 1,5 cc är 218,6 km/h.

Galax Open 18 september 2016.

Galax Open 2016 kunde glädjande nog konstatera att tävlingen, förutom Speed Opentävling med 6 F2A-flygare också innehöll Ove Kjellberg som flög sin 1,5 cc speed samt klasserna F2C Team Race och Goodyear. Där ställde 3 st lag upp i respektive klass. Då vädret var helt OK, så vågade F2C-flygarna pröva på att avsluta 2016 med en tävling. Lagen i Goodyear vet vi brukar inte vara så väderkänsliga utan bemästrar blåst bättre genom sina tyngre modeller. Tilläggas bör att kostnad för en havererad F2C-modell räcker till ett par Goodyearmodeller, så där går det att ta lite större risker.

Ove Kjellberg satte svensk rekord igen och då ingen kunde sätta emot vann Ove med 100,9 % av tidigare rekord. Per Stjärnesund kom i denna tävling över 290 km/h, så med

96,9 % blev han en klar andraprstagare. B-O Samuelsson fick lite plåster på såren för stora problem med sin modell och kom nu med nästan 250 km/h på 3:e plats. Därefter som fyra kom Mart Sakalov och femma Ola Murelius. Jan Gustafsson och B-Å Fällgren försökte men lyckades inte.

I Goodyear tog Mart och Ola revansch genom att vinna finalen med god marginal på 9.56.5. Per/Guffy ställde upp för att testa sin modell och kom i mål som god 2:a. Far och son Karlskoga-Karlsson gjorde bra insats med 2 bra heattider (de snabbaste), men kom tyvärr inte i mål i finalen, så deras 3:e plats var ganska klar genom 103 varv.

Glädjande nog, var det nu möjligt att avsluta den svenska flygsäsongen i F2C med en tävling och 3 lag. Per/Guffy kvalade in på bästa tid till finalen med 3.24.0. Team Galax kom dit som god 2:a med 3.26.7. Karlsson/Nord gjorde en hyfsad tid med 3.58.0 och därmed stod det klart att det blev en 200 varvsfinal med 3 lag. Först att ställa till det för sig, till det sämre, var Team Galax som blev diskade och därmed var plats 3 solklar för dem. Per/Guffy hade fortsatt bra fart och tillförlitlighet, så de flög i mål på utmärkta 6.50.7 tillika nytt svensk rekord för 200 varv. Karlsson/Nord "tuffade på" med lite långsam, men säker flygning och gick i mål som god två, med tiden 8.25.4.

/Kjell Axtilius

Speed Open

Plac, Namn, Klubb	Klass	1	2	3	%
1 Ove Kjellberg Solna MSK	1,5	-	217,1	225,7	100,9
2 Per Stjärnesund Västerås MFK	F2A	-	290,1	285,2	96,9
3 B-O Samuelsson MFK Galax	F2A	243,4	249,1	249,1	83,2
4 Mart Sakalov Västerås MFK	F2A	228,6	228,2	229,1	76,5
5 Ola Murelius Västerås MFK	F2A	-	-	152,8	51,3
Jan Gustafsson Västerås MFK	F2A	-	-	-	0
B-Å Fällgren Karlskoga MFK	F2A	-	-	-	0

Svenskt tävlingsrekord i F2A är 299,3 km/h.
Svenskt tävlingsrekord i 1,5 cc är 223,7 km/h.

Goodyear Racing

Plac, Namn	Klubb	1	2	Final
1 Ola Murelius Mart Sakalov	Västerås MFK	6.39.2	34 v.	9.56.6
2 Per Stjärnesund Jan Gustafsson	Västerås MFK	6.02.0	5.43.2	11.32.0
3 Jonatan Karlsson Niklas Karlsson	Karlskoga MFK	4.48.3	5.04.2	103 v

F2C Team Racing

Plac, Namn	Klubb	1	2	Final
1 Per Stjärnesund Jan Gustafsson	Västerås MFK	3.24.0	-	6.50.7
2 Niklas Karlsson Lennart Nord	Karlskoga MFK MFK Red Baron	4.16.3	3.58.0	8.25.4
3 B-O Samuelsson Kjell Axtilius	MFK Galax	-	3.26.7	DQ

Finska Mästerskapen i F2B



FM1 i Nummela: Från vänster Pertti Heiskanen, Elias Mayer, Alf Lindholm, Mikko Suokas och Kai Karma.

FM 1, Nummela 19 juni

Plac, Namn	1	2	3	2 bästa
1 Elias Mayer	1083,75	1077,90	1057,00	2161,65
2 Kai Karma	1012,65	1044,45	1055,25	2099,70
3 Mikko Suokas	898,85	947,90	968,10	1916,00
4 Pertti Heiskanen	883,75	882,45	733,00	1766,20
5 Alf Lindholm	862,75	732,00	812,25	1675,00

Domare: Veikko Fagerström och Kari Jääskäläinen
Poängräknare: Madeleine Wickström-Karma

Tävlingen skulle egentligen flygas dagen innan men på grund av regn och hård vind flögs den på söndagen istället. Regnet hade upphört men vinden var svår. Inga kvaddar dock så alla var nöjda.

Classic och X-stunt, Kuopio 10 juli

Plac, Namn	1	2	3	2 bästa
Classic				
1 Elias Mayer	1024,50	1091,00	1080,00	2171,00 Arf Nobler (HP40)
2 Jussi Frisk	879,00	902,50	950,00	1852,50 Arf Nobler (Brodak40)
3 Pertti Heiskanen	911,00	929,50	848,50	1840,50 Arf Oriental (EL)
4 Heikki Kangasniemi	533,50	770,50	453,50	1304,00 Stiletto
X-stunt				
1 Topias Tammi	66,50	68,00	68,00	Tutor
2 Aleksis Tammi	7,50	36,50	36,50	Blue Pants
3 Riku Kangasniemi	12,00	27,00	27,00	Zoom Zoom
3 Mikko Hujanen	-	27,00	27,00	Banshee

Fint väder, varmt och skönt med svag vind. Domare: Far och son Husso.

Ruska Classic och X-stunt, Kuopio 1 oktober

Plac, Namn	1	2	3	2 bästa
Classic				
1 Tuomas Juutinen	1044,5	991,0	817,5	2035,5 Thunderbird (OS 40 LA)
2 Mikko Husso	795,5	923,0	992,5	1919,0 Nakke (OS 35 FP)
3 Jussi Frisk	780,5	810,5	913,5	1724,5 Arf Nobler (Brodak 40)
4 Alf Lindholm	790,5	771,5	835,5	1626,0 Skua (OS 40 FP)
5 Pertti Heiskanen	604,0	659,5	15,0	1263,5 Trumf Special (EL)
6 Mikko Suokas	490,5	16,0	-	506,5 Shark (Stalker)
X-stunt				
1 Raimo Sällinen	68,00	89,00	89,00	

Typiskt höstväder med hård byig vind. Inget kul flygväder men annars var allt riktigt kul. Dock inträffade en malör vid provflygningen Matti Hussos gamla trojänare bröt vingen och gick till stunthimlen. Planet var en Ässä, ritad av den nu bortgångne finske modellflyglegenden Harri Raulio.

FM, Slutställning

- 1 Elias Mayer (Lassila Light Special)
- 2 Kai Karma (Puzzle)
- 3 Mikko Suokas (Impact OS 46 VF Pipa)
- 4 Alf Lindholm (Magnum ST 60)
- 5 Pertti Heiskanen (Arf Oriental EL)
- 6 Jussi Husso (Banshee OS 40 FP)
- 7 Heikki Kangasniemi (Stiletto)

FM 2, Kuopio 9 juli

Plac, Namn	1	2	3	2 bästa
1 Elias Mayer	1086,75	1116,40	1130,75	2247,15
2 Kai Karma	1127,40	1067,00	1106,05	2233,45
3 Jussi Husso	1038,05	1015,75	1061,91	2099,95
4 Mikko Suokas	929,45	987,25	958,30	1945,55
5 Pertti Heiskanen	878,10	850,50	768,40	1728,60
6 Heikki Kangasniemi	209,50	473,30	726,40	1199,70

Domare: Jussi Frisk och Matti Husso
Poängräknare: Petri Pitkänen

Relativt fint väder med några små regnskuror och svag vind.

FM 3, Nummela 20 augusti

Plac, Namn	1	2	3	2 bästa
1 Kai Karma	1091,25	1071,00	1086,00	2177,25
2 Elias Mayer	1062,65	1081,65	1087,10	2168,75
3 Mikko Suokas	1003,15	996,75	1032,90	2036,05
4 Alf Lindholm	986,35	938,60	985,85	1972,20
5 Heikki Kangasniemi	276,15	581,80	-	857,95

Äntligen idealväder; 2-3 m/s och i rätt riktning dessutom ingen skarp sol som störde. TOPPEN!



Tuomas Juutinens Thunderbird byggd i Hangö omkring 1962, renoverad till Ruska Classic 2014.

Just like the father

Six years have gone since the first article with this theme and we have had several requests for a follow-up. And here it is. The problem is that there are so many to expose and the ones not mentioned here have to wait until next year....



Ukraines most successful F2D pilot is without doubt Stanislav Chorny. He have won both World and European Championships twice. Also several wins in the World Cup and DreiländerPokal. Since a couple of years his two sons Ivan and Dmytro also fly F2D. Despite their young age they have done several World Cups. In 2016 Dmytro came 2nd in the Dutch World Cup (with Ilya Rediuk winning and Stas on 3rd place).



Ingolf and Thomas Jonsson of Swedens Kungsbacka club both fly F2B. Ingolf was part of the Swedish F2B Team at the Euro Champs in Belgium in 1981 and then switched to bigger planes like Cessnas and Piper Cubs. When Thomas started a couple of years back Ingolf were not late to re-enter the circle



A real Spanish (Catalan?) C/L F2D family is what we can call the Mateos. Both Manuel and Raul fly F2D while wife/mother Marta is a top F2D Judge. Father and son have been flying together since 2002 with Raul taking several Junior Champ podium places. Raul where in the Spanish Team taking the F2D Team Gold in Bulgaria 2015.



Chuck Rudner of Los Angeles, USA, have been flying combat longer than most of us as he started 58 years ago at the age of 10. After he retired from his work as a Doctor he increased his competing winning the US F2D Nats in 2015 and 1/2A this year (together with being MACA high point Champion). Mark, now resident of Copenhagen Denmark, became the Junior World Champ in Shanghai in 1994 and have been a member of the US Team 5 times since then. In 2014 father and son were both members of the US F2D Team for Poland.

Just like the father



James and Doug Palmer lives in New Zealand and have been seen together in F2D in the four last World Champs. Doug says that James, at the age of 15, said "I want to fly Combat at the World Champs" and then they made it happened. James also took part in the World Air Games 2015, with Doug as mechanic.



Kungsbacka MFK (Sweden) have a Multi-class Competing family in Michael and Emil Palm. Michael flew when he was young (!!) and after a break returned to the Sport some years ago. Now he flies F2B, Weatherman and Combat 1.5. In 2014 he was a member of the Swedish F2B Team at the World Champs in Poland. Emil follow his father and fly the same classes (this year he was ahead of him twice in W-speed!).



Pavel Narkevich and his daughter Julia lives in Moscow, Russia. Pavel have been flying combat for many years and among his successes are a World Cup win in Novoskovsk and this year a 2nd place at the World Champs in Australia. Julia is a 3rd year student of the very prestigious Plekhanov Russian University of Economics. Degree in Management of Sports and Tourism industry. She is a multiple champion of the World Cup among juniors, the prize-winner of National Championship of Russia.



Andrey and Alexandra Nadein lives in USA even if Andrey started his F2D career 35 years ago in the former USSR. He has become US F2D Champ twice and been a member of the US F2D Team three times. In 2015 he took his first World Cup win in Karlskoga. Alexandra competed as the US F2D junior Team Member both 2014 and 2016. This year it ended with a Bronze Medal. She also have two titles as US F2D Junior Champ.

Just like the father



Bert and Bart Gijsbertsen from Holland are not really father and son, as Bert being Barts uncle but we find it close enough to qualify here. Bart started as a Free Flighter at the age of 10 (46 years ago) and started with C/L three years later. In 1980 he was 2nd in F2D at the World Champs in Poland. Then he took a break between 1984 and 2003 when he came back competing in F2A and F2D. Bart is 16 and have been flying for 4 years (in F2D, 1/2 A Combat and Beginner Speed). This year they also started to fly MTR together.



Residents of Syracuse, Sicily, Giuseppe and Orazio Motta must be able to fly F2D all the year around. Orazio started with C/L Stunt back in 1975 but switched to F2D. After a break in 1983 he re-started in 1994. He won his first Italian Champs in 2005 and have also been a member of the Italian Team at three Champs. In 2008 he stopped flying to become mechanic for the son. Giuseppe started in 1994 (at the age of 10) and did his first Championship in Serbia 2009 where he took the Junior Silver. After that he have been a member of the Italian Team several times.



In Ukraine we find Dmytro and Ilya Rediuk. Dmytro, an Air Force Pilot, nowadays spends his time supporting Ilya. Ilya started with C/L Stunt in 2010 (age 11) but switched to F2D after one year. After two Champs without a podium place it changed in 2016 when Ilya became the first junior to win both titles at a World Championship. He also have a couple of World Cup podium places.



Mario and Ignacio (Nacho) Rioja are two Spanish F2D flyers. Both have been members of the Spanish Team, last time in Bulgaria 2015 where Nacho took the 2nd place for juniors. He also came 3rd at the World Cup in Bulgaria. Both also contributed to the Spanish success of winning F2D Team Gold in Bulgaria.

LINA:s julkort



F2B pilot and F2D Judge Frederic Monnier from France with his own CAP 232-based construction.



The engine is a Saito 56 with a specific venturi, developed with Gilbert Béringer, with an adjustment of the air flow depending on weather conditions. You can see the screw on the photos.

The wing span of the model is 1,60 m and the length is about 1,40 m. At last, the line length I use is 20 m.



The model is based on the CAP 232 of Auguste Mudry, famous French plane-maker in the 90's. It's the 3rd model of this type I made and this time I wanted to have a very light model. That's why I chose not to paint the wings; The weight is only 1,6 kg whereas (the previous 1,7 kg).

The wing profile (V16F) comes from the full size model of the CAP 232. It has also been used on C/L models of Beringer family (which are old friends of mine), like the "Sukhoi 31" of Gilbert and the "Gee Bee" of Rémi. Its relative depth is 18% on the middle and decreases to 12% at the extremities. This profile is unusual for a control line wing but very efficient. It must be combined with a very important stabilizer surface (The stability ratio of the model is 0,54, whereas usual C/L models have 0,4 to 0,45) and a balance point at no more than 15 % of the wing cord.

Some words about the stability ratio formula:

$(\text{distance between stab and wing} * \text{surface of stab}) / (\text{average wing cord} * \text{surface of wing})$

* measured at the balance point of dynamic forces on the profil. That means appr at 1/3 cord (measured from the front) or the max thickness of the profile. In the case of the V16F, the max thickness is at 20 %. It's interesting to use this ratio to compare models. With a higher ratio you will have a stable model with good ability to turn, even if the inertia increases.

The lamellar wood propeller comes also from Béringer. It is machined from a template and it is very light (13 gr). The diameter is 340 mm but could be increased to 370 for Saito 72. The characteristic of this propeller is to have a constantly decreasing pitch; 170 mm near the center and coming down to 100 mm at the extremities. It's very efficient to keep a constant speed in figures with 4 strokes engines.

/Frederic Monnier

RM i Combat i Vänersborg



Bara två juniorer till start i Combat 1.5 så det blev inget Junior-RM men vi fick ändå se de två mötas. Nu blev det vinst för Jonatan med 446 mot 374 i ett heat utan klipp. Till slut hamnade de båda på delad 4:e plats. Niklas och Lennart är mekaniker.

Äntligen utbrister många..... när det är dags att göra upp om de två (tre) Riksmästerskapstitlarna i Combat. Samma kämpar har kommit till start mer eller mindre i flera år och titlarna har vandrat mellan dem. I år uteblev förkylda Emil och enarmade Ingemar men i övrigt kom de förväntade till start.

Under lördagen kördes Combat 1.5 och där gick försvarande mästaren Johan fram som en ångvält (eller vinstmaskin om Ni föredrar det ordet) och vann igen utan att ha förlorat ett enda heat. Anmärkningsvärt är att Lennart hamnade i motsatt ända av prislistan mot vad han är van vid. I heatet mot John blev han t ex diskad för att inte fått igång motorn inom 2 minuter. Vart är världen på väg? Vår nyaste inhemska produkt, Kungsbackas stolthet Micke, vann sitt heat mot Per från Norge men sedan var det stopp. Det enda förra årets finalist Tobias kunde glädjas åt var att få dela sista-platsen med Lennart. Efter finalflygningen mellan Johan och Niklas visade det sig bli en fly-off för silvret mellan Niklas och Kent. Antagligen hade Kent inte hunnit få i sig tillräckligt med protein (läs Bullens Pilsnerkorv) ty Niklas vann komfortabelt med både mer klipp och bättre flygtid.

Söndagens Slow Combat visade sig bli en ren Karlskoga-affär. För Johans del slutade det i motsatt ände av prislistan jämfört med lördagen. Per hade heller ingen lyckad dag och fick dela Johans placering. Lennart och Tobias bättrade sig lite men bara lite och det mesta handlade alltså om Karlskoga. Inför finalflygningarna mellan Niklas och Kent hade Kent två liv mot Niklas ett. Första försöket slutade med Niklas-vinst men inför den "riktiga" och "slutgiltiga" finalen hade Kent vaknat och vann med 2-1 i klipp. I den fly-off som behövdes för att bestämma om Jonatan eller Tobias skulle bli trea fick Jonatan ihop tävlingens högsta poäng; 780. Med andra ord full tid och tre klipp.

Trots en del blåst och någon enstaka regnskur blev det åter en trevlig helg i Vänersborg. Vi som kommer varje år hoppas hela tiden på att fler ska komma hit och roa sig!



Klart för final i Slow Combat. Jonatan är mekaniker åt fader Niklas medan Lennart fått motsvarande uppgift av Kent. Allt som behövs är en startsignal från domare Larsson.



Tobias och Kent möttes i omgång 2 i Combat 1.5. Denna gång hade Kent både bättre tid samt 2-1 i klipp. Karlskogavinst!

RM i Combat i Vänersborg



Riksmästare Combat 1.5 Johan Larsson Vänersborgs MFK



Riksmästare Slow Combat Kent Hedberg Karlskoga MFK

Riksmästerskap Combat 1.5/Vbg-pokalen 15/10:

Plac, Namn, Klubb	1	2	3	4	5	6
1. Johan Larsson Vänersborgs MFK	V 2 (634)	V 8 (442)	V 11 (480)	V 13 (480)	V 15 (460)	V 16 (672)
2. Niklas Karlsson Karlskoga MFK	F 2 (548)	V 5 (480)	V 10 (576)	V 14 (438)	F 16 (434)	(V) (514)
3. Kent Hedberg Karlskoga MFK	V 4 (440)	V 6 (644)	V 12 (384)	F 14 (142)	F 15 (316)	(F) (123)
4. Jonatan Karlsson, J Karlskoga MFK	V 1 (446)	F 8 (272)	F 13 (414)			
John Malmström, J Vänersborgs MFK	F 1 (374)	V 9 (-)	F 12 (58)			
Michael Palm Kungsbacka MFK	F 4 (220)	V 7 (489)	F 11 (228)			
Per Vassbotn Agder MFK, Norge	V 3 (530)	F 7 (114)	F 10 (260)			
8. Tobias Gustafsson Vänersborgs MFK	F 3 (416)	F 6 (456)				
Lennart Nord MFK Red Baron	F 5 (272)	F 9 (Dq)				

Riksmästerskap Slow Combat/Vbg-pokalen 16/10:

Plac, Namn, Klubb	1	2	3	4	5	6
1. Kent Hedberg Karlskoga MFK	V 4 (736)	V 7 (456)	V 10 (680)	F 12 (378)	V 13 (680)	
2. Niklas Karlsson Karlskoga MFK	V 1 (434)	V 5 (580)	F 9 (384)	V 11 (580)	V 12 (580)	F 13 (580)
3. Jonatan Karlsson, J Karlskoga MFK	F 3 (184)	V 6 (580)	V 8 (680)	F 11 (534)	(V) (780)	
4. Tobias Gustafsson Vänersborgs MFK	V 3 (580)	F 4 (536)	V 9 (418)	F 10 (580)	(F) (520)	
5. Lennart Nord MFK Red Baron	V 2 (306)	F 5 (524)	F 8 (518)			
6. Johan Larsson Vänersborgs MFK	F 1 (244)	F 6 (500)				
Per Vassbotn Agder MFK, Norge	F 2 (248)	F 7 (317)				

Latest News! New T/R rules in 2018!

From **Derek Heaton**, World famous T/R Pilot and Judge we are reached by the latest proposals for new T/R rules to be effective from 1st of January 2018. During the last couple of years Derek have been involved in the changes we have seen. This time most of the changes are connected with the climate changes we (and especially the British Flyers) experience. "Something drastic needs to be done to avoid the instant death of T/R" Derek says. "Now when the new venturi and pit stop rules are in use giving lower speed we can go on and consider how to cope with rain" he continues. The speed will allow more teams in each heat. This will make the contest run faster. To protect the pilots from the rain umbrellas will be allowed. And most important for the pilots; High Heeled shoes will be allowed to keep the feet dry.

Derek have already started tests using these shoes and found that there are some important things to consider. Derek continues: "It must be a high quality shoe with non-slippery soles and a solid ankle strap. Plus an open toe front for water to easy get out." To the right you can see the photo Derek sent from his tests. "It takes some time to learn to walk and fly in these shoes but you soon notice the advantages" he says in conclusion. If you look at the Cover photo of this issue of LINA you can get a picture of how it might look in the circle 2018.



Derek posing with his favorite shoes.

Junior- och Seniorcuper 2016

Juniorcupen i Combat 1.5 2016

RM/Vbg-pokalen Vänersborg

- | | | |
|---------------------|-----------------|------|
| 1. Jonatan Karlsson | Karlskoga MFK | 20 p |
| 2. John Malmström | Vänersborgs MFK | 15 p |

Slutställning Juniorcupen Combat 1.5 2016

- | | | | |
|---------------------|-----------------|------|------|
| 1. Jonatan Karlsson | Karlskoga MFK | (20) | 20 p |
| 2. John Malmström | Vänersborgs MFK | (15) | 15 p |



Jonatan



John



Johan



Emil

Juniorcupen i Semistunt 2016

Vårtävlingen Karlskoga

- | | | |
|--------------|----------------|------|
| 1. Emil Palm | Kungsbacka MFK | 20 p |
|--------------|----------------|------|

Väst kust-träffen Kungsbacka

- | | | |
|--------------|----------------|------|
| 1. Emil Palm | Kungsbacka MFK | 20 p |
|--------------|----------------|------|

Slutställning Juniorcupen Semistunt 2016

- | | | | |
|--------------|----------------|---------|------|
| 1. Emil Palm | Kungsbacka MFK | (20+20) | 40 p |
|--------------|----------------|---------|------|

Seniorcupen i Combat 1.5 2016

RM/Vbg-pokalen Vänersborg

- | | | |
|----------------------|-----------------|-------|
| 1. Johan Larsson | Vänersborgs MFK | 20 p |
| 2. Niklas Karlsson | Karlskoga MFK | 15 p |
| 3. Kent Hedberg | Karlskoga MFK | 12 p |
| 4. Michael Palm | Kungsbacka MFK | 10 p |
| 5. Tobias Gustafsson | Vänersborgs MFK | 8,5 p |
| 5. Lennart Nord | MFK Red Baron | 8,5 p |

Slutställning Seniorcupen i Combat 1.5 2016

- | | | | |
|----------------------|-----------------|-------|-------|
| 1. Johan Larsson | Vänersborgs MFK | (20) | 20 p |
| 2. Niklas Karlsson | Karlskoga MFK | (15) | 15 p |
| 3. Kent Hedberg | Karlskoga MFK | (12) | 12 p |
| 4. Michael Palm | Kungsbacka MFK | (10) | 10 p |
| 5. Tobias Gustafsson | Vänersborgs MFK | (8,5) | 8,5 p |
| 5. Lennart Nord | MFK Red Baron | (8,5) | 8,5 p |



Niklas



Tobias



Kent



Tomas

Michael



Ingemar



Seniorcupen i Semistunt 2016

Vårtävlingen Karlskoga

- | | | |
|-----------------|---------------|------|
| 1. Kent Hedberg | Karlskoga MFK | 20 p |
| 2. Erik Huss | Norbergs FK | 15 p |

Väst kust-träffen Kungsbacka

- | | | |
|--------------------|-----------------|------|
| 1. Ingemar Larsson | Vänersborgs MFK | 20 p |
| 2. Tomas Jansson | Vänersborgs MFK | 15 p |

Slutställning Seniorcupen i Semistunt 2016

- | | | | |
|--------------------|-----------------|------|------|
| 1. Kent Hedberg | Karlskoga MFK | (20) | 20 p |
| 1. Ingemar Larsson | Vänersborgs MFK | (20) | 20 p |
| 2. Tomas Jansson | Vänersborgs MFK | (15) | 15 p |
| 2. Erik Huss | Norbergs FK | (15) | 15 p |



Erik



Lennart

The Italian F2D Combat Glow Plugs by TCA



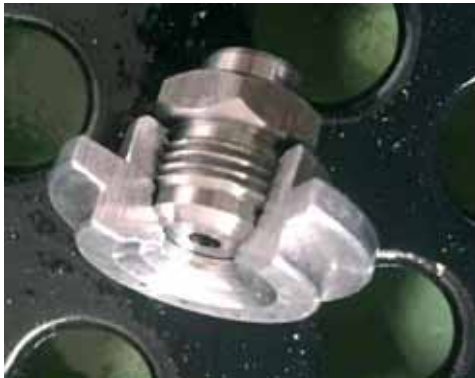
History

Since 1982 TCA is an Italian company based in Milan specialised in production of mechanical parts and in 2005 start the production of racing parts and accessories for aero models and cars models in particular glow plugs production.



The technology

It is based on long experience of the TCA's management using very specific and special machineries developed for racing glow plugs.



The quality

Thanks to the cooperation with pilots in each category, the glow plugs produced by TCA have a long lasting life, sealed with a very reliable pin system.

Plug base is conic for helping the combustion.

All these characteristics joins a high quality with a competitive cost.



The range and contacts

The Combat Glow Plugs are within "Blue Line" series and there are three different filament's diameter available: 0.19 mm as n.2, 0.21 as n.3 and 0.23 as n.4

Here the link <http://www.tca-srl.it/HOME/SITO/index.html> have a look and you will be convinced about the Italian technology.

To order the combat plugs send your request to **AA Model Engines & Equipment:**

antonio.giandrini@gmail.com

adrieanto@gmail.com

Eurocombat på Gran Canaria



De senaste åren har Club Tamaran inbjudit till Eurocombat-tävling på klubbens anläggning strax utanför Las Palmas. Reglerna är i princip samma som för svensk Slow Combat, dvs min 35 sek på 10 varv och bara en modell per heat. Man kan göra som engelsmännen och ta med all utrustning eller utnyttja att allt går att köpa eller hyra på plats. En perfekt modell kostar 400 kr och om den är hel efter tävlingen får man tillbaka pengarna. Bränsle finns att köpa för både diesel och glöd. Från Sverige var vi i år två kämpar; Sune Karlsson och undertecknad.

Torsdag: Sune och jag åkte till fältet och fick våra beställda modeller där vi, i deras välförsedda klubbverkstad, monterade våra motorer. Vi hann även med några träningstankar för att känna på den kanariska luften.

Fredag: De flesta tränade av hjärtans lust.....

Lördag-söndag: Tävlings och då även i nybörjarstunt. Här måste en väderkommentar tillfogas. Veckorna innan var det för årstiden ihållande Canaria-väder med daglig sol och 22 grader varmt samt vind på 2-3 m/sek. Men till tävlingen blev det omslag; sol, moln och regn omväxlande och framför allt vind på 8-12 m/sek med mer i byarna. De flesta behärskade vinden förvånansvärt bra och tävlingen genomfördes enligt plan. De flesta använde dieslar av Fora-typ och dessa gick hela heaten utan att hacka. Några glödflygare fanns - gick bra



Erik förbereder start i ett av heaten.



Startsignalen har gått och vi är igång!

men krävde kanske något längre tid för omstart. Tyvärr blev Sune förkyld och kunde inte vara med och tävla.

De flesta heaten förlöpte så här: 30 sek starttid-bägge modellerna i luften - Combat i 1-2 min i medvind - Krasch i luften eller mot marken - Heatet slut eller runtflygning till 4 min.

Ett heat att minnas var Vernon Hunt GBR vs Alberto Parra ESP. Först 2 min ren uppvisning med eleganta anfall och finter. Och så kollision och medan delarna singlar ner blir det helt dödstyst. Så hörs ett högt gapskratt, det är de bägge piloterna som skrattar och sedan kramar om varandra hårt och länge. Tala om Sportmanship.

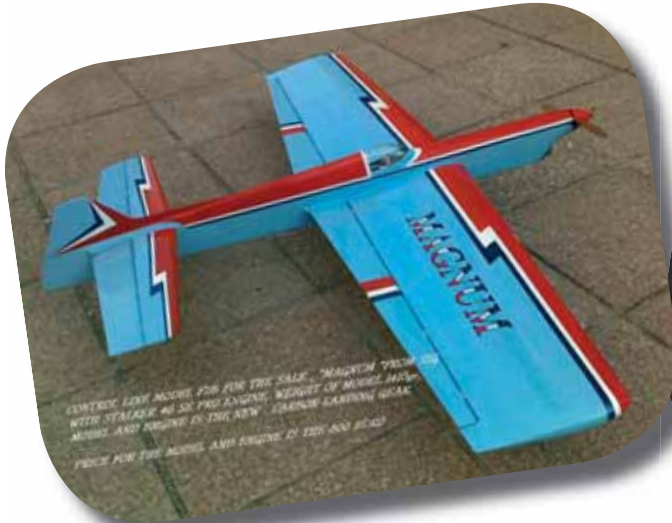
Skulle vara kul om fler svenskar kunde åka nästa år. Kostar inte så mycket före jul och kan vara skönt att komma ut i värmen.

/Erik Huss

Eurocombat, Las Palmas 17-18/12:

Plac, Namn	Nation
1. Mick Lewis	GBR
2. Francisco Mons	ESP
3. Manuel Mateo	ESP
4. Mario Rioja	ESP
5. Francisco Gamez	ESP
6. Vernon Hunt	GBR
7. Jose Lopez	ESP
8. Darryl Hinton	GBR
9. Alberto Parra	ESP
10. Erik Huss	SWE
11. Alexei Nazaraov	RUS
12. Simon Groom	GBR
13. Nick Stowe	GBR
14. John Leggot	GBR
15. Nicolas Antunez	ESP
16. Nicolas Antunez Jr	ESP
17. Beatriz Apolinario	ESP
18. Raul Godoy Jr	ESP
19. Marcos Fuentes Jr	ESP
20. Nino Usala	BEL

F2B Models for sale



Dear F2B pilots around the world

We have a surplus of F2B models for sale, please spread the message to pilots, to see if anyone is interested. Models are new and in well shape. If anyone is interested please contact me for more details.

The Magnum and Legacy models are without engines and built for a Stalker or Super Tigre .46. The Messerschmitt M35 model is equipped with a Stalker .61.

Ljubomir Radosavljevic
luxair.ljuba@gmail.com

Tävlingskalender 2017

Datum	Tävling	Klasser	Plats	Arrangör	Kontaktman
Lördag 15/4	Häxvrålet i Kungsbacka	Weatherman	Inlag, Kungsbacka	Kungsbacka MFK	Michael Palm 0706-47 29 66
Söndag 14/5	Karlskoga-Racet RM G/Y	Speed Open, Semispeed, F2C, G/Y, Weatherman	Åbytorp, Karlskoga	Karlskoga MFK	Niklas Karlsson 0703-73 89 97
Fredag 26/5	Vårtävlingen	F2B, Semistunt RM Semistunt	Åbytorp, Karlskoga	Karlskoga MFK	Niklas Löfroth 0702-09 69 65
Fredag 26/5	Karlskoga Vintage	Weatherman, Semispeed, Minispeed	Åbytorp, Karlskoga	Karlskoga MFK	Ingemar Larsson 0703-40 44 05
Lör-Sön 27-28/5	World Cup	F2A, F2D	Åbytorp, Karlskoga	Karlskoga MFK	Ingemar Larsson 0703-40 44 05
Lördag 10/6	Oldtimerträff	Weatherman	Inlag, Kungsbacka	Kungsbacka MFK	Michael Palm 0706-47 29 66
Söndag 18/6	Linflygets dag	Speed Open, Semispeed, F2C, Goodyear	Johannisberg, Västerås	MFK Galax	Kjell Axtelius 0702-99 54 54
Söndag 2/7	Kga-combaten	Slow Combat Combat 1.5	Åbytorp, Karlskoga	Karlskoga MFK	Niklas Karlsson 0703-73 89 97
Lör-Sön 26-27/8	SM	F2A, F2B, F2C, F2D	Johannisberg, Västerås	Grenstyrelsen	Ingemar Larsson 0703-40 44 05
Söndag 10/9	Galax Open	Speed Open, Semispeed, F2C, Goodyear	Johannisberg, Västerås	MFK Galax	Kjell Axtelius 0702-99 54 54
Lördag 16/9	Västkusträffen	F2B, Semistunt, Weatherman	Inlag, Kungsbacka	Kungsbacka MFK	Thomas Johnsson 0735-07 40 78
Lör-Sön 30/9-1/10	Vbg-pokalen/RM	Slow Combat, Combat 1.5	Brättelund, Vänersborg	Vänersborgs MFK	Ingemar Larsson 0703-40 44 05
Lördag 4/11	Vintertävlingen	Combat 1.5	Brättelund, Vänersborg	Vänersborgs MFK	Ingemar Larsson 0703-40 44 05
28-29/4 3-4/6	Bitterfeld WC Herning	F2A, F2B, F2D F2A, F2B, F2D mm	Bitterfeld, Tyskland Herning, Danmark		
13-16/7	Landres WCx2	F2A, F2B, F2C, F2D	Landres, Frankrike		
5-12/8	EM	F2A, F2B, F2C, F2D	Bekescsaba, Ungern		

Annons i Populär Mekanik 1960.

Stora Modellkatalogen
med senaste nytt
Specialkataloger

DAVID ANDERSEN
MOTORN
2,5 cc »Drabant»
Kr 65:-

»Tellus» samma som »Drabant» men utan kullager Kr 49:50

DAVID ANDERSEN »SATELIT» 1 cc.
Ny förstklassig motor för mindre lin-kontrollmodeller, friflykt, båtar etc. Kr 42:50

Begär våra kataloger och specialprislister. Vi erbjuder Eder Skandinavien's största sortiment av modell och hobbyartiklar.

SCALEXTRIC
Läs om denna spännande hobby i vår special katalog.

SVEN E. TRUEDSSON
MODELLFLYGINDUSTRI - MALMÖ

st. Modellflyg katalog	1:50
+ porto	-25
st. Modell-flyg katalog	1:50
st. Scalextric Miniracing	-75
st. Fleischmann Tåg	1:-
st. Rivarossi Tåg	-75
st. Triang TT Tåg	-75
st. Triang Mini Ships	-60
st. Pöcher Tåg	-75
st. Aurora plastmod.	-75
st. Motoc	65:-

Världscupen 2016

Här går det att nästan rakt av kopiera texten från 2015 då 2016 års världscup inte bjöd på några större framgångar för våra nordiska flygare. Bäste skandinav i F2A blev Jari Valo FIN på plats 43. I F2B hamnade Jerker Vinnå SWE på plats 132. Vi får kanske glädjas åt Lauri Malilas fina 10:e plats istället (fastän han tävlar för Schweiz). F2C var inte lika sorglig läsning där Samuelsson/Axtilius som enda nordiska lag kom på plats 14. F2D var klassen med flest nordbor, hela 12 stycken. Andre Bertelsen och Morten Fries Nielsen, båda DEN, placerade sig bäst av dessa på en delad 23-plats. Men på det hela taget skralt. Enda glädjen är kanske att antalet piloter ökat sedan tidigare år, speciellt i F2D.

F2B Stunt

159 piloter från 27 länder, varav 13 juniorer, med 300 starter. 19 tävlingar planerade varav 17 kördes. Perth med 36 piloter var störst. Därefter kom Brie med 31 och Landres (Frankrike) med 25.

1	VALLIERA Marco ITA	84
2	BURGER Igor SVK	76
3	GAUTHIER Alexandre FRA	70
4	SCHREK Alex SVK	60
5	KRAVČÍK Zbyněk CZE	54
6	DESSAUCY Luc BEL	53
7	CHAPOULAUD Nicolas FRA	51
8	KORNMEIER Richard GER	50
9	GAUTHIER Philippe FRA	48
10	MALILA Lauri SUI	47
10	TURCHENKO Mykola UKR	47

132 Jerker Vinnå SWE 1

Lauri



Jussi



Jari



Andre



Timo



Johan



Lennart



Henning

F2A Speed

79 piloter från 19 länder, varav 12 juniorer, med 141 starter. 23 tävlingar planerade varav 17 kördes. Perth med 24 piloter var störst. Därefter kom Smolensk med 17 och Landres (Holland) med 14.

1	Paul Eisner GBR	906.6
2	Oleksandr Osovik UKR	900.0
3	Valeriy Byelykov UKR	889.4
4	Imre Elekes HUN	887.8
5	Bill Hughes USA	882.9
6	Gennady Emelyanov RUS	877.3
7	Denis Shliakhov UKR	876.9
8	Jean Marc Aube FRA	876.3
9	Han Esselar NED	875.6
10	Pawel Prauss POL	871.9

Bengt-Olof/Kjell



Morten



20	Norbert Schmitz GER	583.1
43	Jari Valo FIN	290.4
48	Niels Lyhne-Hansen DEN	287.0

Per



Niels



F2C Team Racing

111 lag, varav 4 juniorlag, med 197 starter. 19 tävlingar planerade varav 15 kördes. Perth med 30 lag var störst. Därefter kom Landres (Holland) med 19 och Landres (Frankrike) med 18.

1	BONDARENKO/LERNER UKR	72
2	MAKARENKO/FULITKA UKR	62
3	IGOSHYN/CHAYKA UKR	57
4	RODIN/OSADCHIY UKR	56
5	DOZHIDAEV/GRIGARTAS RUS/LTU	53
6	OUGEN/SURUGUE FRA	43
7	MAKARENKO/OSADCHIY UKR	41
8	MOHAI /STRANIAC HUN/AUT	39
9	ZUKAUSKAS/SABLINSKAS LTU	39
10	ORVOS /METKEMEIJER NED	35
14	SAMUELSSON/AXTILIUS SWE	30

F2D Combat

313 piloter från 30 länder, varav 41 juniorer, med 686 starter. 24 tävlingar planerade varav 21 kördes. Aleksin med 78 piloter var störst. Därefter kom Khimki med 58 och Tolyatti med 53.

1	RASTENIS Audrius LTU	77
2	UZKIH Sergei UKR	76
3	REDIUK Illia (Jnr) UKR	73
4	CHORNYI Stabislav UKR	73
5	KUDINOVA Olga UKR	72
6	BELYAEV Andrey RUS	68
7	EPISHKIN Mikhail RUS	67
8	CYZAS Vaclovas LTU	56
9	VARFOLOMEJEV Dmitri EST	54
10	MATEO Raul ESP	53

23	BERTELSEN André DEN	39
23	FRIES-NIELSEN Morten DEN	39
26	LARSSON Johan SWE	38
34	RUDNER Mark USA	34
36	FORBECH Henning DEN	32
55	SCHOU Bjarne DEN	23
64	NORD Lennart SWE	20
77	SCHWARZ Johann GER	16
97	BJERAGER Ole DEN	13
117	KÖNIGSHOFER Rudi AUT	10
189	FORSS Timo FIN	2
189	VASSBOTN Per NOR	2
208	FORSS Jussi FIN	0
208	FRANSEN Monica DEN	0
208	FRANSEN Michael DEN	0



Norwegian F2B pilot Harry Kolberg sends his Greetings with photos of his new Flamingo. Per K Engebretsen produced it as a kit back in the 50's but Harry built his from a plan. The original have a very thick ving profile and due to Harry it flew very bad and didn't turn well. After modification it flew a little better but nothing to write home about. Span 85 cm. Weight 375 gram. PAW 1,5 cc engine. 12 m long 0,25 mm lines. Harry's advise: Don't build it!!



LINA:s julkort

Clamer Meltzer of Norway are longing for the summer. Then he can continue racing with his tethered boat (He haven't told us the line length or lap time with him at the oars). He doesn't say if he spends the winter with building model aeroplanes or if he is putting new varnish (or maybe tar) on the boat...



Dubbel-världscup i Landres



**Bengt-Olof (i rött) på väg att flyga om Robert Jan van Poppe-
len NED. Anton Makarenko har ryggen mot kameran.**

I Frankrike i den förra gruvorten Landres genomförs det sedan några år två världscup-tävlingar i direkt följd efter varandra i anslutning till firandet av franska republiken 14 juli. Det gör att man får två tävlingar med mycket hög standard på en resa från Sverige.

2016 var det fyra tävlande från Sverige som passade på att samla Världscup-poäng och få nyttig tävlingserfarenhet. I F2C tävlade Bengt-Olof Samuelsson och Kjell Axtelius samt i F2D Lennart Nord och Johan Larsson. Dessutom var Ingemar Larsson domare i F2D.

Kjell och jag valde att bo hotell Aster i Briey. Hotellet serverar mycket god mat samt har långa korridorer där det går bra att lägga ut linor. Denna gång behövde vi inte utnyttja den möjligheten. Utanför hotellet finns det en stor fiskdamm som normalt är fullt med fisk. Nu hade det varit ett så kraftigt regnande några veckor innan vi kom så att dammen svämmade över och all fisk hade simmat iväg med regnvattnet. Så det blev varken lintillverkning eller fiske!



Rob Metkemeijer har gjort jobbet och modellen är på väg.....



Tror Ni piloterna upplever situationen på samma sätt som vi som tittar på ögonblicksbilden? Fitzgerald GBR, Botti ITA och Orvos NED är piloterna som har trasslat in sig..



Stanojevic SUI, Makarenko UKR och Barker GBR gör alla sitt bästa för att vara först till 100 varv.

Tävlingarna i Landres inleddes med Hollands Gran Prix där alla fyra VM-klasserna ingick i Världscupserierna. I F2C hade vi från erfarenheterna i Australien lärt oss hur vi skulle göra för att få ut dryga 50 varv från den lilla 7 cm³-tanken. Det gjorde att vi bara behövde en omtanking per 100-varvsheat. Vi använde två olika modeller där vi började med 2015 års modell och motor för att sedan i semifinalen använda vår senaste Lerner-motor. Den utmärker sig från tidigare motorer genom att ha kortare vevstake för att få högre vevhuskompression. Resultatet för vår del blev 3.23,6 och en 6:e plats. Det är också nytt svenskt och nordiskt rekord! Denna andra tävlingsdag blev därmed mycket lyckad för oss.

Dubbel-världscup i Landres

Frankrikes Gran Prix har bara tre Världscup-klasser beroende på att en arrangörsnation i linflyg bara får arrangera två världscuptävlingar per klass och år. F2A hade genomförts en månad tidigare i Queue en Brie. Det här gjorde att engelsmannen Paul Eisner valde att åka hem i stället för att delta i denna tävling. För övriga klasser var det fortfarande tävling om nya världscup-poäng. För vår del förbättrade vi vårt resultat både under lördagen och söndagen. Vi satte alltså nya rekord vid tre tillfällen. Bara det bästa per tävling räknas och med resultatet 3.19,4 och en 4:e plats var vi fullt nöjda med resan till Frankrike.

På vår hemväg till gamla Sverige njöt vi av en sista måltid (!!!! Red's fotnot) på restaurang Traveblick i Travemünde innan det var dags för nattfärjan hem till Sverige.

/Bengt-Olof Samuelsson



Inköpsvärdet för dessa stuntmodeller skulle säkert räcka till att köpa en ny Volvo. Fast om man gjorde så..... vad skulle man då flyga stunt med? För en Volvo duger ju inte!



Ni stuntflygare som tycker Ni har målat Er modell och mekbox på ett fint sätt kan slänga Er i väggen. Detta är vad man kan kalla verklig målningskonst!



Åtskilliga gånger under årens lopp har Henning Forbech DEN och Rudi Königshofer AUT mötts både i och utanför cirkeln. Vem som har plusstatistik på vem vet de säkert inte ens själva. Här vann i alla fall Rudi!



Övervakade av domare Henrik Nielsen släpper Lennart och André iväg Johans modell i heatet mot Andreas Wallner.



Andreas Wallner och Johan fick, liksom i Aalborg, mötas. Även denna gång blev det vinst för Johan.

Dubbel-världscup i Landres

Efter 8 års uppehåll var det åter dags för världscup-tävlingar i F2D i Landres. Denna gång i form av en dubbelvärldscup. Från Sverige deltog Johan Larsson och Lennart Nord medan undertecknad var inbjuden som domare ihop med Henrik Nielsen från Danmark och Vernon Hunt från England. Och från Danmark kom det 6 st piloter. Det skulle visa sig bli en arbetsam helg då många ville delta. Lite mjukstart på tors-fre för att övergå i full action på lör-sön. Här följer en "torr" redovisning över våra 8 nordiska piloters insats.

Dutch World Cup

R1. Johan förlorade mot Dave Wiseman GBR. 1-2 och 380-452. Lennart vann över Jimmy Pinkerton GBR. 1-1 och 370-264. Henning Forbech blev diskad mot Dmytro Chornyy. Hjälmfel! André Bertelsen förlorade mot Ilya Rediuk UKR. 1-1 och 192-438. Bjarne Schou vann över Harry Walker GBR. 2-1 och 500-400. Morten Fries-Nielsen vann över Xavier Riera. 2-1 och 402-228.

R2. Bjarne vann över Ivan Chornyy. Ivan blev diskad. Henning vann över Jacco de Ridder NED. 1-0 och 494-222. Lennart vann över Fred Meijer NED. 1-2 och 580-396. Morten förlorade mot Dmytro Chornyy UKR. 2-2 och 468-572. Johan vann över Andrey Umryhin UKR. 1-0 och 546-192. André vann över Harry walker GBR. 3-3 och 756-620.

R3. André förlorade mot Dave Wiseman GBR. 1-1 och 368-490. Respass för André! Lennart vann över Morten. 3-2 och 630-530. Respass för Morten! Henning förlorade mot Ilya Rediuk UKR. 1-1 och 470-526. Respass för Henning! Johan vann över Mike Whillance GBR. 2-0 och 600-322. Bjarne förlorade mot Stas Chornyy. 0-2 och 290-636.

R4. Lennart vann över Mike Whillance GBR. 1-1 och 396-350. Bjarne vann över Andrew Shields GBR. 0-2 och 446-364. Johan förlorade mot Dmytro Chornyy UKR. 1-3 och 446-588. Respass för Johan!

R5. Lennart förlorade mot Ilya Rediuk UKR. 1-2 och 420-568. Bjarne förlorade mot Dmytro Chornyy UKR. 0-2 och 192-392. Respass för Bjarne!

R6. Lennart förlorade mot Stas Chornyy UKR. 1-1 och 248-286. Respass för Lennart!

French World Cup

R1. Henning vann över Harry Walker GBR. Disk för Harry. Bjarne vann över Johann Schwarz GER. 2-1 och 608-364. Johan förlorade mot André. 1-2 och 482-532. Morten vann över Dmytro Chornyy UKR. 2-0 och 518-370. Monica Frandsen förlorade mot Mike Whillance GBR. 1-0 och 266-414. Michael Frandsen blev diskad mot Romeo Donchev BUL. Lennart vann då Andrey Umryhin UKR blev diskad.

R2. Monica förlorade mot Andrew Shields GBR. 0-1 och 144-450. Respass för Monica! Johan vann då Jean Luc Champain FRA blev diskad. Morten vann över Andrey Umryhin UKR. 1-1 och 528-344. Lennart förlorade mot Harry Walker GBR. 1-1 och 390-500. Michael lämnade wo mot Bert Gijsbertsen NED. Respass för Michael! Henning vann över Ivan Chornyy UKR. 2-1 och 608-230. Bjarne förlorade mot Ilya Rediuk UKR. 1-1 och 296-324. André vann över Natalia Dementieva MDA. 1-1 och 282-204.

R3. Henning förlorade mot Rudi Königshofer AUT. 2-2 och 490-680. Johan vann över Andreas wallner GER. 2-1 och 440-370. Morten förlorade mot Stas Chornyy. 1-1 och 238-580. Lennart förlorade mot Natalia Dementieva MDA. 2-1 och 358-428. Respass för Lennart! Bjarne förlorade mot Harry Walker GBR. 0-0 och 160-408. Respass för Bjarne! André vann över Fred Meijer NED. 1-0 och 398-96.

R4. Johan förlorade mot Harry walker GBR. 1-2 och 332-452. Respass för Johan! André vann över Rudi Königshofer AUT. 3-1 och 594-580. Morten vann över Vladimir Zilberman GER. 1-1 och 222-200. Henning förlorade mot Ilya Rediuk UKR. 0-1 och 360-530. Respass för Henning!

R5. André vann över Dave Wiseman GBR. 3-1 och 530-460. Morten vann då Ivan Chornyy UKR blev diskad.

R6. Morten förlorade mot Ilya Rediuk UKR. 0-2 och 402-584.. Respass för Morten! Andre förlorade mot Stas Chornyy UKR. 2-1 och 382-456.

R7. André förlorade mot Stas Chornyy. 1-2 och 286-476. Respass för André!

Fly-off för plats 3. André förlorade



Johan och Mike Whillance.



Morten och Andrey Umryhin.



Lennart och Natalia Dementieva.

mot Ilya Rediuk UKR. 1-2 och 186-608.

Så för nordisk del slutade dessa två tävlingar med två 4:e platser (för Lennart och André). Misstänker att det kommer att bli minst lika många deltagare 2017.

F2D Combat (Dutch World Cup)

Place	Name	Nation	Result
1	REDIUK, I Jun	UKR	WLWWWWW
2	CHORNY, D Jun	UKR	WWWWWLL
3	CHORNY, S	UKR	WWWLWL
4	NORD, L	SWE	WWWLL
4	SHIELDS, A	GBR	WWWLWL
6	SCHOU, B	DEN	WWLWL
6	WISEMAN, D	GBR	WWWLL
8	LARSSON, J	SWE	LWWL
8	WHILLANCE, M	GBR	WWLL
10	BERTELSEN, A	DEN	LWL
10	FORBECH, H	DEN	LWL
10	FRIISNIELSEN, M	DEN	WLL
10	RIERA, X	FRA	LWL
10	UMRYHIN, A	UKR	WLL
15	CHORNY, I Jun,	UKR	LL
15	DERIDDER, J	NED	LL
15	GIJSBERTSEN, B	NED	LL
15	MEIJER, F	NED	LL
15	PINKERTON, J	GBR	LL
15	WALKER, H	GBR	LL
15	VOSS, L	NED	LL

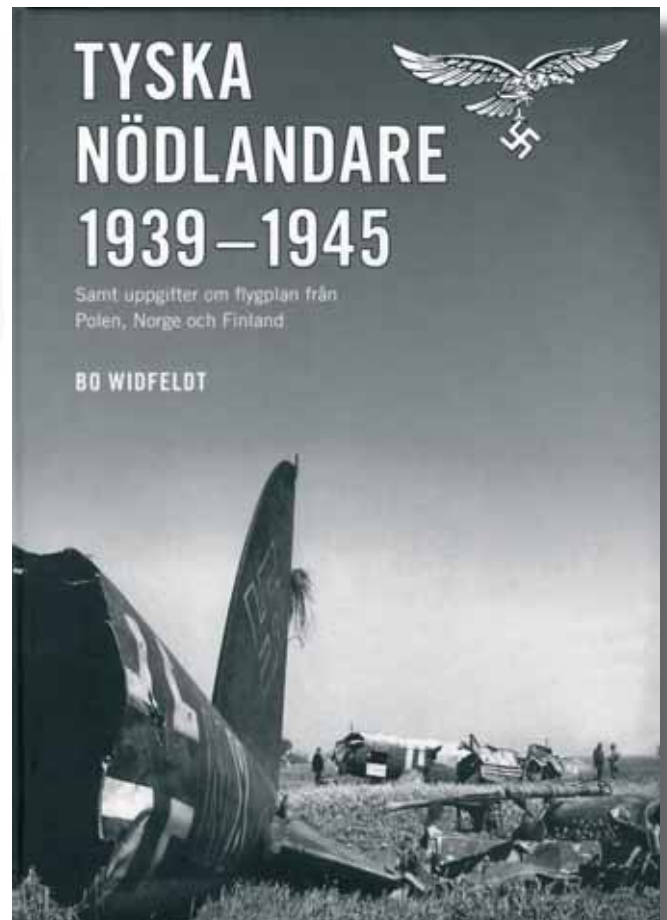
LINA tipsar om:

Böcker



I kronologisk ordning får man här veta om tyska flygplan som landade eller kraschade i Sverige under 2:a världskriget. Kanske på en plats nära Dig och utan att Du har en aning om det? Uppräkningen illustreras med ett 100-tal foton. I slutet av boken hittar man dessutom uppgifter om polska, norska och finska nödlandare. Förutom själva flygplanen redovisas också besättningarna och deras öden.

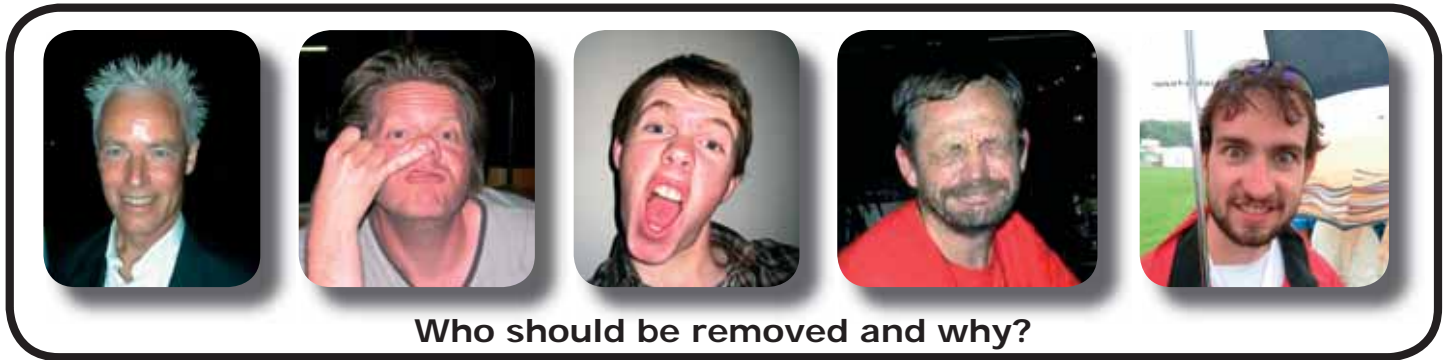
Tyska Nödlandare 1939-1945
av Bo Widfeldt
2007 Air Historic Research AB
ISBN 91-975467-4-7



Denna bok har samma tema som Tyska Nödlandare fast med skillnaden att den behandlar Brittiska Nödlandare. Med skillnaden att det inte förekom några landningar innan 1940 och Tysklands ockupation av Danmark och Norge. Man får veta platser och tidpunkter för olika händelser liksom vad hände med besättningarna. Texten illustreras av ett 50-tal foton.

Brittiska Nödlandare 1940-1945
av Rolf Wegmann
2008 Air Historic Research AB
ISBN 91-975467-5-5

Amusements to do in the C/L Couch!



Nordiska Mästerskapen 1979

1979 hölls NM fortfarande varje år och var enbart öppet för landslag. Både F2B och F2D hade deltagare från DEN, SWE och FIN vilket gjorde tävlingarna mer intressanta. Än roligare var det ju med svensk vinst i båda klasserna.

Tittar man i resultaten så hittar man namn i klasser där man kanske inte väntade sig att finna dem. T ex ser vi att både Dan Hune och Kerkko Kehravuo flög F2D. En god övning för att förbereda sig för Stunt? Kai Karma tog ju samma väg genom att på tidigare NM flyga F2D för att nu flyga F2B. För Timo Forss del måste detta varit en av hans första tävlingar utanför Finland. Tydligen var det uppmantrande eftersom han fortfarande håller på med F2D.

Som Ni kan se av bilderna var det ett underbart väder i Ålborg denna augustihelg. Ur ett gammalt referat kan jag utläsa att den svenska 10-mannatruppen bodde på Park Hotell och att Raymond Lake från Vänersborg var med som stuntdomare. Dessutom hela 10 supporters.



Så nära svensk stuntelit man kan komma! Alf Eskilsson och Åke Nyström sitter antagligen och lägger upp taktik för att försöka komma på pallen. Men det sket sig...



Leif Eskildsen och Hans Rabenhøj. Medalj för båda i F2B!



Kai Karma övergav F2D och flög bara F2B = retlig 4:e plats.



Här släpper Ove upp någon av lag-kollegorna. Självt lyckades Ove knipa guldets före svåraste rivalen, danske Leif E.

F2A Speed:

- | | |
|--------------------------|----------|
| 1. Ole Poulsen DEN | 244 km/h |
| 2. Leif Eskildsen DEN | 243 km/h |
| 3. N-E Hansen DEN | 243 km/h |
| 4. Jari Valo FIN | 241 km/h |
| 5. Veikko Fagerström FIN | 234 km/h |
| 6. Kari Jäskiläinen FIN | 234 km/h |

F2C Team Racing:

- | |
|----------------------------|
| 1. Gesch-tner/Petersen DEN |
| 2. Poulsen/Rasmussen DEN |
| 3. Jensen/Frimand DEN |
| 4. Appring/Rylin SWE |
| 5. Gustavsson/Härne SWE |

F2B Stunt:

- | | |
|-----------------------|--------|
| 1. Ove Andersson SWE | 5654 p |
| 2. Leif Eskildsen DEN | 5481 p |
| 3. Hans Rabenhøj DEN | 5046 p |
| 4. Kai Karma FIN | 4997 p |
| 5. Stig Henriksen DEN | 4994 p |
| 6. Alf Eskilsson SWE | 4812 p |
| 7. Åke Nyström SWE | 4680 p |
| 8. Kari Järvinen FIN | 4017 p |

F2D Combat:

- | |
|------------------------|
| 1. Ingemar Larsson SWE |
| 2. Erik Huss SWE |
| 3. Kerkko Kehravuo FIN |
| 4. Uffe Edslev DEN |
| 5. Dan Hune DEN |
| 6. Mikael Olsson SWE |
| 7. Olav Hune DEN |
| 8. Timo Forss FIN |



Sverige tog lag-guldet i F2D främst tack vare att Ingemar och Erik båda gick till final. Här ses Erik, Mikael och Ingemar.

LINA tipsar om:

Böcker



Boken är inte fullt så nördig som man kan tro av titeln. Den handlar om Svensk Flygtjänst AB, ett bolag som startade 1935 med passagerarflygningar och flygutbildningar. I samband med krigsutbrottet 1939 ville försvaret använda alla sina tillgängliga flygplan i ordinarie verksamhet och då fick bolaget uppdraget att bedriva målflyg i försvarets tjänst. En verksamhet som höll på fram till 1986. Boken berättar om många händelser i bolagets historia och är illustrerat med 100-talet bilder.

Målflyg

av Åke Hall

Nr 8 i serien Svenska Vingar
2004 Air Historic Research AB
ISBN 91-973892-8-5



Att ge ut vykort med flygplansmotiv har varit populärt ända sedan flygets barndom även om man kanske får erkänna att vykortsskickandet säkert har minskat i takt med Internet och Smartphones. I den här boken har man samlat över 200 flygplansvykort men inte nog med det. Man berättar också om de olika förlagen som gav ut korten samt historier om korten i sig. Kan tyckas vara en udda läsning men den är ingen dålig läsning.

Flyg på vykort

av Vidar Blom och Börje Räftegård
Nr 9 i serien Svenska Vingar
2006 Air Historic Research AB
ISBN 91-975467-3-9



LINA tipsar om: West Australian Museums



Supermarine Spitfire. Denna Mark 22 togs i bruk 1945 och flög i aktiv tjänst tom 1953.



Santos-Dumont Demoiselle (1907) var en replika men det förtog inte sevärdheten. Piloten satt under vingen mellan landställen.



Nosen på den renoverade Lancaster-bombaren där man kunde få en guidad rundtur i kabinen. \$125 för 1,5 timme. Max 2 pers åt gången!



Åtskilliga plastmodeller ingick också i samlingarna.

Aviation Heritage Museum ligger i Bull Creek ungefär mitt emellan Perth och Fremantle. Man har ett drygt 20-tal originalplan samt ett 10-tal replikas. Plus en herrans massa andra flygrelaterade prylar. Räkna med att det tar ett par timmar att plöja igenom samlingarna. Det finns också vissa permanenta specialutställningar som tex "Womens Auxiliary Australian Air Force" och "Western Australia's Aviation History". (<http://www.raafawa.org.au/museum/>)



Som varje flygmuseum med självvaktning hade man naturligtvis en modellmotorsamling.



Bede BD-5, här propellerdrivet men fanns också att få med jetmotor. Bara något hundratal färdigställdes innan företaget kursade.

LINA tipsar om:

West Australian Museums



Motor Museum of WA ligger i Whiteman Park intill Traktormuseet och hyfsat nära tävlingsplatsen. Ett hus fullt med bilar från alla tidsåldrar. Vissa riktiga pärlor! (<http://www.motormuseumofwa.asn.au/>)



Maritime Museum ligger också i Fremantle. Förutom en stor inomhushall med många båtar och annan nautica kunde man utomhus gå på tur i ubåten HMAS Ovens, vilket var en intressant upplevelse. Otroligt att någon pallar för att vistas i en ubåt. (<http://museum.wa.gov.au/museums/wa-maritime-museum>)



Traktormuseet låg i Whiteman Park strax intill tävlingsplatsen. Är man traktornörd får man sitt lystmäte men för oss övriga går det att använda tiden bättre... (<https://www.whitemanpark.com.au/attraction/transport-heritage/tractor-museum-of-wa/>)



Shipwrecks Museum i Fremantle var nog ett av de mest intressanta ställena att besöka. Här berättades det åtskilliga historier om förlista skepp och mycket av vad man plockat upp från havets botten visades. Mest intressant var nog att ta del av berättelsen om det holländska skeppet Batavia som förläste utanför Australiens kust på sin jungfrufärd 1629. (<http://museum.wa.gov.au/museums/wa-shipwrecks-museum>)



Building activity in Serbia

Ljubomir Radosavljevic in Belgrade, Serbia, must be known to Lina's readers after the display of his F2B Model in Lina 3-2011. Here he is back presenting his latest project, a ZERO profile Stunter built for one of his friends in Singapore. The design is Ljubomir's own. Lean back and enjoy the photos!



First we start with the fuselage. It has a rib construction to make it light. Also notice the lightening holes in the engine mounts.



The stabilizer is made from solid balsa sheet.



Then the sides are covered with balsa sheets and plywood reinforcements around the wing attachment. Note that there will be a removable fin.

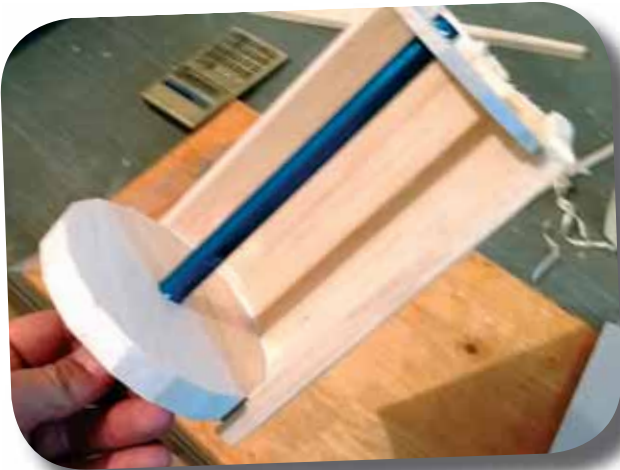


Plastic inserts together with epoxy is used to get a good fit between the stabilizer and fuselage.



Fuselage ready for covering.

Profile Fuselage ZERO for F2B



Easiest way to make a round motor cowl is to use a pin in the center. As a last step the inner parts are cut away.



Wooden parts for the motor cowl finished. Here is also a glimpse of the Stalker engine that will be used to power the package.



The motor cowl need extra strength so it is covered with fibre glass and epoxy.



Use a pin to hold the cowl while the epoxy is drying.



Ljubomir

Motor cowl fitted onto the fuselage and cut-outs made for engine, muffler and tank.

Profile Fuselage ZERO for F2B



The wing have a traditional construction with moldings and balsa ribs.



Hardwood reinforcements are made for the landing gear and supported by the wing construction. As a last step most of the wing is covered with thin balsa sheets.



All woodwork finished. This is what the model looks disassembled. The wing is made in one piece and cannot be taken apart.



First inspection by one of the black and red Serbian Test Pilots.

Profile Fuselage ZERO for F2B



Model covered with Silkspan and ready for painting. First with Acrylic Base and then with 2 component Acrylic Varnish.

Wing span is 1470 mm with an area of 682 square inch. Fuselage overall length is 1180 mm.



On the left you can see the interaction between the tank, engine and motor cowling. The engine is a Stalker 46SE (7,5 cc) with an Enya No 3 Glow Plug. Propeller can be a two blade 12x5.5 or a three blade 11x5.8. Line length is 19.3 metres and flying weight 1410 grams. Fuel mix is 10% Motul, 10% Castor, 5% Nitro and 75% Methanol.



The finished model almost ready for a test flight.

LINA:s Nostalgihorn



I premiären 1979 vann Björn Regnström F2D. Här flankeras han av Ingemar Larsson och Erik Huss. Ingen stunt kördes detta år.



Mats Franzén och Jörgen Finn i en, som det ser ut, något tilltrasslad situation.

Resultat Solstadspokalen 1981

F2D Combat:

- | | |
|----------------------|------------|
| 1. Ingemar Larsson | Vänernborg |
| 2. Erik Huss | Skara |
| 3. Håkan Östman | Väsby |
| 4. Mikael Olsson | Skara |
| 5. Per Stjärnesund | Västerås |
| 6. Dan Johnsson | Vänernborg |
| 7. Björn Regnström | Vänernborg |
| 8. Pavel Fröberg | Väsby |
| 9. Anders Pettersson | Karlstad |
| 10. Leif Göransson | Väsby |
| 11. Mats Franke | Karlstad |
| 12. B-Å Fällgren | Oxelösund |
| 13. Stefan Olsson | Uddevalla |
| 14. Göran Fällgren | Oxelösund |
| 15. Roland Thörngren | Uddevalla |

F2B Stunt:

- | | |
|--------------------|------------|
| 1. Ove Andersson | Västerås |
| 2. Erik Huss | Skara |
| 2. Åke Nyström | Vallentuna |
| 3. Jan Bjernby | Kungsbacka |
| 5. Johan Rasmussen | Vallentuna |
| 6. Mikael Olsson | Skara |

Resultat Solstadspokalen 1979

F2D Combat:

- | | |
|-----------------------|------------|
| 1. Björn Regnström | Vänernborg |
| 2. Erik Huss | Skara |
| 3. Ingemar Larsson | Vänernborg |
| 4. Håkan Östman | Väsby |
| 5. Johan Sandström | Västerås |
| 6. Jörgen Finn | Jakobsberg |
| 7. Mats Franke | Karlstad |
| 8. Per Stjärnesund | Västerås |
| 9. Göran Fällgren | Oxelösund |
| 10. Mikael Olsson | Skara |
| 11. Anders Pettersson | Karlstad |
| 12. B-Å Fällgren | Oxelösund |
| 13. Pavel Fröberg | Väsby |
| 14. Torbjörn Pantzar | Vänernborg |
| 15. Mats Franzén | Karlstad |
| 16. Mikael Brosson | Väsby |
| 17. Gert Gullbrandt | Vänernborg |

Resultat Solstadspokalen 1980

F2D Combat:

- | | |
|-----------------------|------------|
| 1. Håkan Östman | Väsby |
| 2. Jörgen Finn | Jakobsberg |
| 3. Per Stjärnesund | Västerås |
| 4. Ingemar Larsson | Vänernborg |
| 5. Erik Huss | Skara |
| 6. Dan Johnsson | Vänernborg |
| 7. Björn Regnström | Vänernborg |
| 8. Leif Göransson | Väsby |
| 9. B-Å Fällgren | Oxelösund |
| 10. Mikael Olsson | Skara |
| 11. Pavel Fröberg | Väsby |
| 12. Mats Göransson | Väsby |
| 13. Mikael Brosson | Väsby |
| 14. L-E Johansson | Väsby |
| 15. Anders Pettersson | Karlstad |
| 16. Mats Franzén | Karlstad |

F2B Stunt:

- | | |
|--------------------|------------|
| 1. Ove Andersson | Västerås |
| 2. Åke Nyström | Vallentuna |
| 3. Jan Bjernby | Kungsbacka |
| 4. Ingolf Jonsson | Kungsbacka |
| 5. Johan Rasmussen | Vallentuna |
| 6. Mats Franzén | Karlstad |

Solstadspokalen

Visste Ni att Karlstad var en linflygmetropol redan innan Niklas Löfroth flyttade dit? I slutet på 70-talet var det ett stort gäng som kom igång med stunt och combat. Helt följdriktigt blev det under några år återkommande tävlingar i Karlstad. Om jag inte minns fel var det i närheten av Löfgrens kafferosteri. Som Ni kan se av resultaten var tävlingarna välbesökta och bjöd på olika vinnare i combat varje år även om namnen i toppen var samma. I Stunt låg Ove Andersson och Åke "Val-lentuno" Nyström i en klass för sig.

För klubbens medlemmar kom största framgången vid EM 1985 då Mats Franke och Tomas Rasmusson kom på delad 5:e plats i F2D. Tillsammans med Håkan Östmans 11:e plats tog Sverige lagsilver i Combat (efter överlägsna Sovjetunionen). Nikolai Neuchukin vann över Igor Trifonov i finalen (5-3 i klipp). Slava Belyaev kom trea! En annan svensk framgång på detta EM var Ove Anderssons silver i F2B. Han hade endast italienske Compostella framför sig.



Mats Franke, Hans Lundin och Mats Franzén var alla aktiva i Karlstad. Björn Lundin, Hans bror, blev sedermera grenchef i linflyg i början på 80-talet.

Nederst till vänster: Per Stjärnesund agerar mekaniker.

Nederst till höger: Leif "Luffen" Göransson och Ingemar Larsson i full fight.

Till höger: Så här såg Per Stjärnesund ut innan han behövde skaffa en rakapparat.



Oldtimerträff i Kungsbacka

En återkommande och trevlig tradition är Oldtimerträffen i Kungsbacka. I år gick den av stapeln 4 juni och vad är väl mer passande på en sådan träff än att köra en tävling i Weatherman? Harry hade fått klart sin modell och sopade banan med de andra. Hans replika av Mills fungerade klockrent och avståndet till tvåan var över 20%. Vad månne bliva med mer intrimning? Sten hade en Mills original i sin W-modell men han fick den inte att gå då det läckte någonstans. Och då får man inga tider.

I övrigt såg man både nya gamla modeller och gamla gamla modeller. Plus en massa annat godis som fick de närvarande gubbarna (Ja, det var nästan bara gubbar där!) att dregla!



Harrys välbyggda W-modell med en Mills-replika som drivkraft.



Här poserar Patrik och Johan med Everts bauta-combatvinge. Johan fick äran att flyga "schabraket" som kanske inte riktigt betedde sig som en F2D-modell.

Weatherman Vintage Speed:

Plac, Namn	Klubb	1	2	3
1. Harry Kolberg	Skedsmo MFK	I / 18,05 s 80,2 / 95,8 %	I / 17,5 s 82,7 / 98,8 %	I / 18,05 s 80,2 / 95,8 %
2. Ingemar Larsson	Vänersborgs MFK	IV-G / 22,2 s 130,4 / 75,0 %	IV-G / 21,5 s 134,7 / 77,5 %	IV-G / 21,7 s 133,4 / 76,8 %
3. Emil Palm	Kungsbacka MFK	III-G / 28,75 s 100,7 / 60,7 %	III-G / 27,4 s 105,7 / 63,8 %	III-G / 27,3 s 106,1 / 64,0 %
4. Ingvar Nilsson	Kungsbacka MFK	II-D / 37,75 s 76,7 / 58,8 %	II-D / 36,8 s 78,7 / 60,4 %	II-D / 34,8 s 83,2 / 63,8 %
5. Tomas Jansson	Vänersborgs MFK	II-D / - - / -	II-D / 36,3 s 79,8 / 61,2 %	II-G / 39,3 s 73,7 / 56,5 %
6. Michael Palm	Kungsbacka MFK	IV-G / 28,55 s 101,4 / 58,3 %	IV-G / 27,7 s 104,5 / 60,1 %	IV-G / - - / -
7. Sten Persson	Halmstad	I / - - / -	I / - - / -	I / - - / -



Combat at the North Pole!

What to do if you are about to celebrate your 50th Birthday and want to do something odd? One idea could be to fly a Combat model at the North Pole! That is exactly what Igor Trifonov of Russia did. You start by getting an invitation from the vice President of the Russian Geographical Society, Alexander Orlov. Then you persuade your mechanic (should take about 5 seconds....), in this case Yury Moissev, to come with you. And of course pack your stuff!



At the Barneo Base even the real Airplanes need to be dressed for the winter.

First you transport yourself to the Norwegian Svalbard Archipelago and Longyearbyen. From there you fly an AN-74 to the Arctic Base "Barneo". To make the last 50 km to the Geographical North Pole you use a MI-8 helicopter.



Preparing for flying. Although it is -28 degrees it does not feel cold as the humidity is below 30%.



At last, flying at the North Pole!



Happy mechanic and pilot after the flight!



Of course you get a diploma afterwards.