

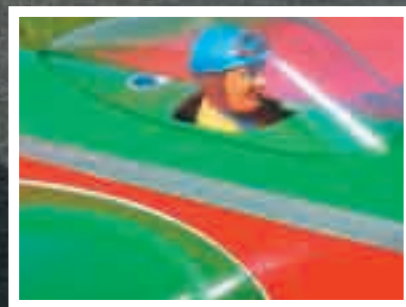
LIVA

nr 2-03



KMFK:s Vårtävling

Bilder & resultat från
Vårtävlingen



SM
2003
Västerås



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



Depån.



Team Vårgårda!



SLIS sekreterare Jan Kossmann har tränat mer än någonsin.



Niklas Löfroth 3:a, Clamer Meltzer 1:a och Lennart Nord 2:a på Vårtävlingen.



Stefan "Mr JK:s Hobby" Karlsson, arrangerar och dömer vårtävlingen.



Harry Kolberg ger klart för start!



Harry Kolbergs snygga Nakke.



Clamer Meltzers välbyggda Escapade. En design av Claus Maikis.

LINA

COMBAT • GOOD-YEAR • SPEED
STUNT • TEAM RACE

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

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



SLIS Websida OBS! ny länk:

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

Ordförande:

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

Kassör:

Ove Andersson
Åsgatan 2C
724 63 Västerås
021-13 17 42

Sekreterare:

Jan Kossmann
Alice Tegnér's väg 7
146 38 Tullinge
08-778 42 82
jan.katta@swipnet.se

Redaktör, tryck och distribution:

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

Redaktör:

Lars Roos
Klörupsvägen 35A
231 51 Trelleborg
0410-448 26
lars.roos@sydnet.net

Rapport från Staffan!

Hej!
Har flygsäsongen varit givande?
För egen del har jag gjort fler flygningar än normalt. Vädret har varit bra, hemma hela semestern och dessutom fick jag en lincirkel, intill RC-banan på Eslövs flygfält.

SM i år hölls i Västerås. Som vi har blivit vana vid skötte GALAX, med Kjell Axtelius och Bengt-Olof Samuelsson i spetsen, organisationen. Kan inte bli mycket bättre. Vi saknade dock korvvagnen vi haft på Tullinge de senaste åren. Efter flera års SM på Tullinge är platsen inte längre möjlig att använda för linflyg. Om jag förstått det hela rätt, ska det byggas bostäder i närheten. Tråkigt när vi blir av med en av de få platser där alla klasser kan flygas. Vad jag känner till är det nu bara Västerås som kan, utan speciella tillstånd, hålla en lintävling där alla är samlade ganska tätt tillsammans.

SLIS höll årsmöte i anslutning till SM. Protokoll från mötet kan eller kommer att var möjligt att ladda ner från vår hemsida.



Vi diskuterade bl.a. antal utgivna nummer per år. Förra året kom vi tre nummer. Ambitionen är att komma ut med fyra. Som sagt tidigare är redaktionen i behov av material från medlemmarna för att få ihop tidningen. Har du något att skriva om, tveka inte, skicka in det till Niklas. Naturligtvis är även linartiklar som inte handlar om stunt välkomna. Vi diskuterade även att arrangera någon form av domar/stuntkurs. Håll ögonen öppna för mer information.

Vi ses i sommar! Trevlig läsning
Staffan Ekström

INNEHÅLL I DETTA NUMMER:

• Vårtävlingen 2003 i bilder	2
• Byggrapport från Finland av Alf Eskilsson	4-5
• Ted Fanchers Handtag av Staffan Ekström	6-7
• Förslag till stuntdomarkurs av Willy Blom	8
• Rapport från Nya Zeeland av Lars Carlsson	9
• Sekreteraren fattar pennan av Jan Kossmann	12
• Resultat vårtävlingen 2003	14
• Pats Planlist av Jan Kossmann	16
• SM Linflyg 2003 av Löfroth/Willy Blom	18-28

Omslagsbild: Clamer Meltzer tog hem årets upplaga av Vårtävlingen i Karlskoga. Snugg, lätt och välbygd Escapade med Stalker .51. Clamers son håller kärran.



Mikko Hussos Bygghörna.



Tuomas Juutinen's Magnum sprygelbyggd vinge Enya 49.



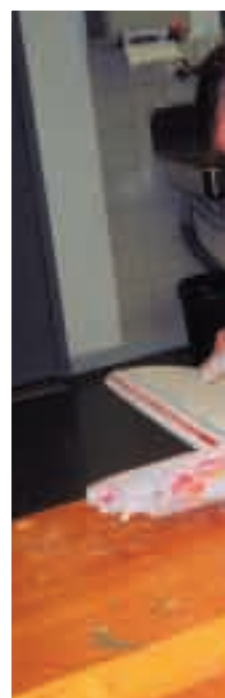
Mikko Hussos nya Europe 4 ST 60.

Bilder från byggsäsong



Hussos modellplansfabrik från insidan hur kan man bygga 3

Bilder och text
från Alf Lindholm,
Finland.



Unto Juutinen renover

den gångna gen i Finland



stunters samtidigt?



är en gammal Thunderbird.



Linstyrt Fokker Triplane med tidsenlig pilot Matti Husso.



Mattis Lassila Light Special ST 51.



Juuso Huhturi med sin Twister.



Ted Fancher's

Precision Pro Control Line Stunt Handle

Congratulations on your choice of the Precision Pro Control Line Stunt Handle. If your goal is to be a champion CLPA pilot, you've just taken a step closer to making that goal a reality. The Precision Pro is genetically derived from the legendary Hot Rock, a Hallmark of stunt's first century. Your Precision Pro takes that ideal simplicity into the 21st Century. The Precision Pro, a classic case of form embracing its function. Welcome aboard!

Why will the Precision Pro make you a better stunt pilot? Four very important reasons!

First, Hard Point Attachment! One of the least recognized but most significant impediments to precision control of a stunt ship is unintended control input from inefficient elements of the control system itself. The most common is probably stiff or springy hinges on the airplane itself, fighting the pilot for control with every input. The next most common is the large diameter cable in the, heretofore standard, bar and cable equipped adjustable stunt handle. These cables all have a degree of "spring" and or "curl" in them that is constantly trying to alter the control input

the pilot desires. Every time you change the neutral setting for a few flights a slight kink is added to the cable where it exits the bar. Each of the slight kinks adds a degree of unintended variation to every input and relaxation input to the system by the pilot. The Precision Pro eliminates that source of undesired input. First time users have compared the difference in feel to that which occurs when switching from cable control lines to solids. The beauty of using the hard point attachment handle is that you don't suffer the negative consequences of solid lines of which we all are familiar; wear and stickiness with moisture. An important added benefit is that, unlike adjustable handle cables, failures of the steel line connection brackets of the Precision Pro are unheard of.

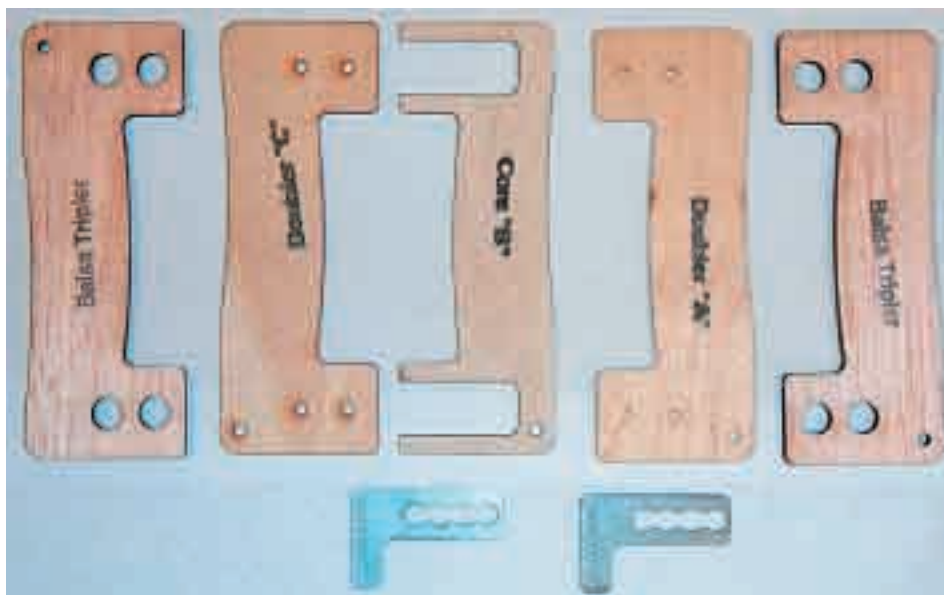
Second, Symmetrical Shape! You go to great lengths to make your on-board control system exactly symmetrical to insure uniform response to your commands. Every bit as important to that uniformity is that your interface to that system be symmetrical as well. Don't be fooled by those who would have you distort the pilot's end of the control system to adapt to some preconceived but

unessential notion of "natural hand position". The right hand position for Championship flying is a vertical grip of a symmetrical handle at neutral. The Precision Pro provides that symmetry by design!

Third, Complete Adjustability! At the heart of the Championship level man/machine stunt package is the means to adapt and trim the feel and response of our stunt ships to suit our personal characteristics and desires. Trimming the aircraft to maximum performance is the first and most important half of the trim process. Matching that performance to the taste of the pilot is the job of the modern stunt handle. Available in two grip sizes, regular and expanded, the Precision Pro provides precise and secure adjustability of: Line Spacing, to fine tune the response rate; Neutral, to refine response balance, and to "groove" our horizontal and vertical flight paths; Overhang, the distance from the grip to the line attachment plane which allows us to refine the load the pilot "feels" when giving control inputs; Bias, if desired (but not recommended). The sliding arms can be used to allow a modest amount of "natural" relaxed hand position in neutral.

Fourth, Security! Fly with peace of mind! The Precision Pro's unique sliding line connection brackets are carefully designed for security and fail safe operation. Bracket security is insured by even the slightest compression of the hard ply core doublers into the specially designed "caterpillar" shaped cutouts through which the dual, hardened steel 4-40 tensioning bolts pass. Only modest tension from the bolts is required to "lock" the bar in place. The bolts themselves act as failsafe devices in the event the user forgets to properly secure the tensioning bolts prior to flight. Unlike cable failures which have and will result in lost stunt ships, any slippage of the brackets on the Precision Pro will almost certainly be stopped prior to a disaster. Nonetheless, you are urged to pre-flight the tension on the screws before every flying session.

Good Luck and Good Flying with your Precision Pro!



Så här ser delarna till Ted Fanchers linhandtag ut. Staffan Ekström har skaffat ett för att utvärdera och jämföra med hans övriga arsenal av handtag. Kanske kommer en rapport i ett kommande nummer av Lina.

SÄLJES.



Irvine 40RLS. Gjord speciellt för stunt med pipa. Motorn är aldrig körd.

Pris inklusive header och pipa: 1200:-

Kontakta Staffan Ekström, 046-51475 el. staffan.ekstrom@telia.com



Top-Flit's Nobler ARF och Flite Streak ARF i Sverige!

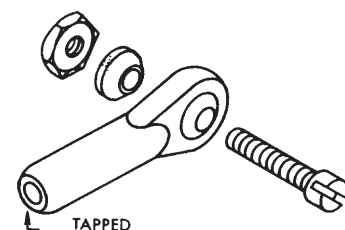


Minicars är grossist och återförsäljare av Top-Flite i Sverige. Rekommenderade ca priser är:

Flite Streak ARF linkontr. .. 1242:-

Nobler ARF Linkont 2173:-

Mer info på www.minicars.se



**ROCKET
CITY
SPECIALTIES**



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

TIRED OF PAYING \$1.29 FOR 6 SCREWS?

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



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

Micro Fasteners 800-892-6917
110 Hillcrest Road 908-806-4050
Flemington, NJ 08822 fax 908-788-2607
e-mail microf@blast.net Internet <http://microfasteners.com>

Handle Kit

\$4.95+ Shipping

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

Buy four and get one free!

Five for \$19.95! + Shipping

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

Shipping (USA)
One \$1.75
Five Pack \$3.50

Vill du se DIN modell i Lina?

Skicka en eller flera bilder tillsammans med lite beskrivande text till niklas.lofroth@justnu.se.



Förslag till stuntdomarkurs

Vid SLIS årsmöte föreslogs att en stuntdomarkurs hålls nästa år, gärna i Karlskoga och gärna i samband med tävling. – Vi får hoppas Karlskoga nappar på idén, och i så fall skulle jag vilja föreslå följande kursupplägg. Förslagsvis bör både tävlande (de som vill), tävlingsdomare och övriga kursdeltagare ingå i kursen, samt givetvis en kursledare.

Regelgenomgång

Kursen föreslås att inledas med en noggrann genomgång av reglerna, inte bara de svenska utan även FAI's engelska regler. Dessutom bör även valda delar av Judges Guide gås igenom, samt även nya regelförslag, som förslagsvis bör följas redan nu på de punkter där gällande regler är oklara. Till sin hjälp bör kursledaren ha en liten modell med "linor" av en kraftig pianotråd, för att praktiskt kunna visa manövrerna.

Tävlande och tävlingsdomare

De tävlande flyger som vanligt, och tävlingsdomarna dömer som vanligt, men dessa deltar även i kursen enligt nedan.

Träningsbedömning

Kursledaren och de flesta av kursdeltagarna står några meter bakom tävlingsdomarna och letar efter fel i manövrerna. Felen noteras på papper där manövrerna ritats in. Några kan också pröva på att sätta poäng, men för att kunna göra det, är det bättre att först tillsammans leta fel.

Vinkel- och höjddkontrollanter

Bland det viktigaste på kursen är antagligen att kontrollera 45ffl-vinklarna, eftersom inte ens etablerade stuntdomare med säkerhet vet hur högt 45ffl-nivån ligger. Förslagsvis får två kursdeltagare omväxlande med hjälp av vattenpass och gradskiva kontrollera och notera 45ffl-nivån för samtliga manövrer. Även 90ffl-nivån och höjden över marken kontrolleras. Vinkelkontrollanterna måste givetvis sitta så att man ser alla manövrer från sidan.

Genomgång efter flygning

Omedelbart efter varje flygning går man igenom samtliga utförda manövrer. Vid genomgången skall såväl tävlande, tävlingsdomare, vinkelkontrollanter som övriga kursdeltagare

vara närvarande. Kursledaren leder diskussionen, manöver för manöver, och tanken är att alla som har något att tillföra diskussionen skall berätta vilka fel man sett på respektive manöver – det är ett bra sätt att själv bli medveten om vilka fel som man har missat. Särskilt viktigt är det att tävlingsdomarna får information om hur väl 45ffl-nivån uppfyllts, med tanke på att 60ffl-manövrar ofta upplevs som vackrare och dessutom är betydligt lättare att göra.

Efter genomgången får den tävlande behålla alla pappersnoteringar som gjorts, och skulle han dessutom få en kopia av de riktiga tävlingsprotokollen är det ännu bättre.

I övrigt kan man möjligen videofilma, för att få diskussionsunderlag när det gäller poängsättning, men då måste kameran stå på stativ och man får antagligen nöja sig med att filma manövrer under 45ffl-nivån. Möjligen skulle man dessutom försöka filma fyrklövern om det går, då nästan alla tävlande gör vissa genomgående fel på denna manöver.

av Willy Blom

TF TOP FLITE

"ARFs engineered to enhance kit quality with assembly ease"

CONTROL LINE ARF


NOBLERTM ARF

Almost Ready-to-Fly 33-46 Size Control Line Stunt Plane

GET A LINE ON A LEGENDARY STUNT PLANE!

Lead-outs and bellcrank are already installed!

The Nobler. It took your breath away with its agility. It won countless stunt titles with its performance. And now, over a half-century after its introduction, it's back to resume its reign as the pole-sitter for control line performance and to raise the bar on construction ease.

- Arrives 90% prebuilt, with lead-outs and bellcrank already in place!
- Constructed from light, interlocking balsa and ply parts for easy alignment, straight structures and stress-resistant strength.
- Features the trim scheme from the original box done in glowing Monokote film.
- Competition capable as is. Reproduces the instantaneous response and superb stunt agility of the title-taking original with the same simple elevator-flap linkage.

TOPFLITE • Wingspan: 30.5 in (1200mm)
Wing Area: 500 sq in (3240cm²) • Weight: 42.50 oz (1190-1430g)
Wing Loading: 12.14 oz/sq ft (37.4 g/cm²) • Length: 18.5 in (469mm)
Requires 2-stroke 35-40cc (1.5-1.5L) engine, line (SCLP2032 or SCLP2035), control handle (SCLP2066) and connectors (SCLP2046), prop, spacers, fuel and support equipment

For the location of the battery dealer nearest you, visit www.top-flite.com or call 1-800-682-4949 and mention code number 99022.



Recommended Engines

OSMR1440 • 46 LA-6 • Displacement: 0.796 cu in (0.013L) • Bore: 0.854 in (21.7mm) • Stroke: 0.724 in (18.4mm) • RPM Range: 1,000-16,000 • Output: 1.0hp @ 15,000 rpm • Weight w/muffler: 12.25 oz (346g) (9.47 oz (267g) w/o) • Includes: PA3 glow plug, 5-3000 muffler • Recommended prop: 11x7



OSMR1446 • 46 LA-6 • Displacement: 0.887 cu in (0.014L) • Bore: 0.906 in (23.0mm) • Stroke: 0.724 in (18.4mm) • RPM Range: 2,000-16,000 • Output: 1.2 hp @ 15,000 rpm • Weight w/muffler: 12.00 oz (340g) (9.29 oz (264g) w/o) • Includes: PA3 glow plug, 5-3000 muffler • Recommended prop: 11x7



Response is as quick and sharp as it always was - and assembly is easier than ever before. The Nobler can be ready for its first flight just 4-6 hours after it comes out of the box.



A painted fiberglass cowling not only eliminates shaping and finishing work, but enhances the Nobler's long, sleek look.

www.top-flite.com

\$2.00

THE VOICE OF CONTROL LINE
AEROMODELLERS FROM
AROUND AUSTRALIA

Number 70



Produced by the Victorian Control Line Advisory Committee

September 2003
INSIDE THIS ISSUE

Contest Calendars
Contest Results and Pictures
Engine Test O.S.LA46S
Tarmac Notes from W.A.
Our best kept secret
Around the Clubs
Wanted & For Sale

**Copy Deadline for next issue is:
Wednesday 17th September 2003
PRODUCTION SPECIFICATIONS**

Please remember when submitting copy that if you have access to a PC, or suitable typewriter you can save me retyping by giving me your items pretyped, and please use a good black ribbon for best reproduction.

Best of all is to send it on a 3.5" disk as a Windows Write, Word for Windows, or as an ASCII TEXT FILE or use Email

Contest results should be tab delimited, ie use a single tab between each column of results, if submitted by disk. This makes formatting much easier on the editor.

Email address:- acn@ozemail.com.au

Australiens motsvarighet till Lina!



Craig Hemsworth with his "Classic" model that he flew successfully at MoE.

The Combat started with some great bouts but it was not completed due to the time curfew at the flying site. The event will continue at a later date at a venue to be announced.

CLASSIC B T/R AT MOE, 7/9/03

A few early showers gave way to a fine and sunny day at the MoE Racecourse in Gippsland. The Contest Calendar, these Latrobe Valley sites have become one of the most important outside the Victorian Championships. With just a gentle breeze, it was perfect for getting the cobwebs out of a few Classic B planes. It had been at least a couple of months since racers have been fired up in anger. Too long, some say.

Lance was welcome back day to Class B racing for the golden era on the 1980's. So the experience is here. Lance chose a Charlie Taylor designed 25. Murray Wilson last flew the model but it was unsuitable for competition, as the controls instead of a competitor. He'll be right for and competitive.... guaranteed!

Heats were run. Graeme Wilson and Mark (rolling) with a stunning PB of 3.11. The first flick start and an F2C style pit stop. Reference, they declined the option of

Harry Bailey and Peter Roberts had the older and faster Backtrack on the racecourse grass. They were first to practice, they were full of expectation for a change of luck. Heaven knows they deserve it. On it's day, the Backtrack has the natural speed to pace it with the best. Again unfortunately, it was not Harry and Peter's day and a couple of slower than hoped for heat times were posted.

The Cosmic Rays were really honking with the Crescendo/LA25 Combination. Mark McDermott's Australian heat record of 3.06.94 from the last Albury Nationals was squarely in Jim and Colin's sights. And they almost made it. A smokin' 3.07.80 established a new Victorian record, really smashing the 3.10.94 they did at the Easter State Champs. The time was less than a second from Mace's mark. The Cosmics decided against another heat.

Rapport från Nya Zeeland

Hej igen Niklas,

Tackar så mycket för pdf filen med det senaste numret av LINA. Kanon! Bra blandning av nytt och gammalt. Kul att läsa Alf artikel. Jag var hemma i Sverige i April. Passade på att åka ner till Kungsbacka och hälsade på Alf. Skulle du kunna fråga honom (när du har tid!) om han fick grejerna jag skickade?

Skulle vara kul att försöka tajma ett Sverige besök med en tävling någon gång i framtiden. Det skulle vara intressant att jämföra sig med Svenska stuntflygare. Fast jag måste bygga mej en resväskemodell först!

Vad flyger du just nu? Är motor trenden i Sverige PA och RO-Jett? Blir det mest Amerikanska modeller? Flyger någon 4-taktare?

Här är OS46LA väldigt populära eftersom dom är väldigt billiga och går görbra. Många flyger KA-10 inspirerade profil modeller. Dom flesta med 46LA. Jag har flugit mina med allt från OS25FP till Saito 56. En Saito 56 är min favorit just nu. Den är lätt att starta och går som en traktor. I verkstaden håller jag just på med en SIG Magnum. Har flyttat och har för första gången en riktig verkstad. Slipper att klättra upp på vinden nu och det är ju skönt! Underbart att kunna gå och pula en stund och inte behöva plocka undan efteråt. Har en ritning till en SEMO Thunderbird (den första varianten). Tänker bygga den för nostalgiskt stunt. Ville alltid ha en när jag flög i AKMG på 70-talet. Men först kommer en Top Flite junior Nobler. Jag tycker att små modeller är kul att bygga som omväxling. Hittills har jag en All American Junior och en Veron Combateer.

Vad tror du om Top Flites ARTF Nobler? Vi har beställt ett gäng från USA och hoppas att dom kommer innan sommaren. Min skall ha en Brodak 40, en annan favorit.

Om du är intresserad så kan du kolla in linstyrning i NZ.

Min klubb: <http://www.noclassmac.com/>

Bulletin board för NZ linstyrning (kolla in bilder etc.): <http://groups.yahoo.com/group/clnz/messages>

Australiensisk (?) site med pdf filer på deras news letter (LINA downunder skulle man kunna säga!): <http://www.vicstunt.com/>

Nog svammel för den här gången. Hoppas att du kan höra av dej.

Lars Carlsson, Nya Zeeland

TF TOP FLITE
CONTROL-LINE ARF

"ARFs engineered to enhance kit quality with assembly ease"

Expertly Covered with
MONOKOTE

Lead-outs and bellcrank are already installed!



FLITE STREAK ARF

Almost Ready-to-Fly .25-.40 Size Control-Line Sport Plane

GET A LINE ON A GREAT ALL-AROUND PERFORMER!

While the Nodder ARF is a stunt plane pure and simple, the Flite Streak ARF is a stunt plane, sport plane and more. With a .25, it can be a slow, steady introduction to C/L for a first-time flier or a fitting competitor for another .25-powered plane. Increase engine displacement, and the Flite Streak can become a stronger, faster competitor, a favorite sport plane or a spirited stunter - or all three combined.

- Field-ready after only 2-3 hours of easy assembly.
- Offers the traditional strength and lightness of balsa and ply parts - and the assembly simplicity of a 1-piece wing and prebuilt fuselage.
- Recreates the trim scheme on the original box with the ease and rich, glowing color of factory-applied MonoKote film.
- Complete hardware package includes everything from fixed gear, wheels and a metal fuel tank to factory-installed lead-outs and bellcrank.

Recommended Engines

OSMG142S • .25 LA-8
Displacement: 6.739 cu in (11.07 cc)
Bore: 0.709 in (18.0mm) • Stroke: 0.639 in (16.2mm) • RPM Range: 2,000-16,000 • Output: 0.6hp @ 15,000 rpm • Weight w/muffler: 7.60 oz (214g) • 36-34 and 194g w/o • Includes: #67 glow plug, M71 muffler • Recommended prop: 11x5

OSMG144 • .40 LA-8
Displacement: 11.596 cu in (19.0cc)
Bore: 0.834 in (21.2mm) • Stroke: 0.724 in (18.4mm) • RPM Range: 2,000-16,000 • Output: 1.0hp @ 15,000 rpm • Weight w/muffler: 12.28 oz (348g) • 38.63 oz (1097g) w/o • Includes: #67 glow plug, E-3010 muffler • Recommended prop: 11x5



OSMG142S



Building and covering are already done and most hardware is installed, as well. In fact, so little final assembly remains that the Flite Streak can be flown the same afternoon it's purchased!



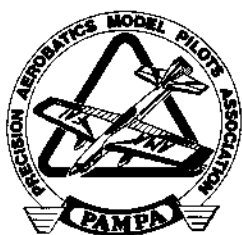
The generous hardware package includes mounting hardware for the engine - and a fuel tank that duplicates the size, shape and all-metal construction of the '60s original.



Bli medlem i Pampa och du får 6 nummer av Stunt News

Pampa - USA:s motsvarighet till SLIS har över 2000 medlemmar från 35 länder. Medlems-tidningen Stunt News kommer ut varannan månad och varje nummer innehåller kring 100 sidor fullmatade med stunt. Tidningen

innehåller bilder i både färg och sv/v (som Lina!), bra layout och reportage! Är du innehavare av ett VISA-kort eller Mastercard är det enkelt att bli medlem och framförallt relativt överkomligt då ett års medlemskap kostar från ca 30 USD



PAMPA Membership Form

Please Check One of the Following

☐ New member ☐ Renewal ☐ Family Member ☐ Address Change

☐ Other: _____

Name: _____ AMA No. _____

Mailing Address: _____ Age: _____

City: _____ State: _____ Nation: _____ Zip Code: _____

Home Phone: (____) _____ Work Phone: (____) _____

E-Mail Address: _____ Fax No: (____) _____

Events Currently Flying: _____

How did you find out about PAMPA? _____

Who got you to join? _____

Comments: _____

Annual Dues Options

Please Check One of the Following:

- ☐ U.S. Member Periodical Mail . . . \$25
- ☐ U.S. Member First Class Mail . . . \$40
- ☐ U.S. Family Member \$ 5
- ☐ Canada or Mexico Airmail \$30
- ☐ Other Nations Airmail \$55
- ☐ Other Nations Surface Mail \$30

Mail to: **PAMPA**
158 Flying Cloud Isle
Foster City, CA 94404

Dues Expire December 31st

Method of Payment

☐ Cash ☐ Money Order

☐ Check No. _____ Dated: _____
Note: Checks must be drawn on a US Bank

☐ Credit Card ☐ Master Card ☐ Visa

Account#: _____

Expiration Date: _____

Amount: _____

Signature: _____

Telephone #: _____



"Nät-Lina"

På SLIS hemsida, <http://w1.877.telia.com/~u87719545/SLIS/> finns flera nummer av Lina i Adobes pdf-format.

3.F:s

Hobby Service

Linflygprylar

– Har eller kan ordna fram det mesta!

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

Propellerstigningsmätare:

10" 14" av egen tillverkning.

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

3F:s Hobbyservice,
Oxelösundsgatan 20 A
613 33 OXELÖSUND
Tel/fax 0155-328 47.
Tel. 0155-365 65
Tel. 0155-21 56 86
Mobil 073-94 37 670

Resulat Vårtävlingen 2003 18 maj Karlskoga Modellflygfält, Åbytorp

F2B STUNT

Pl. Namn	Klubb	1:a	2:a	3:e	Totalt
1 Clamer Meltzer	Sirkelens MFK	1867	1838	1995	3862
2 Lennart Nord	MFK Red Baron	1882	1765	1850	3732
3 Niklas Löfroth	Karlskoga MFK	1759	1832	1819	3651
4 Harry Kolberg	Sirkelens MFK	1612	1440	1746	3358
5 Jan Kossman	MFK Gladiatorerna	1500	1719	1606	3325

SEMISTUNT

Pl. Namn	Klubb	1:a	2:a	3:e	Totalt
1 Niklas Karlsson	Karlskoga MFK	895	946	978	1924
2 Rudolf Ross	Karlskoga MFK	823	612	915	1738
3 Johan Larsson J	Vänersborgs MK	786	800	770	1586
4 Ingemar Larsson	Vänersborgs MK	746	0	805	1551
5 Flemming Göransson Vårgårda MFK		723	748	735	1483
6 Andreas Göransson J Vårgårda MFK		548	537	614	1162
7 Sebastian Johansson J Vänersborgs MK		598	502	531	1129
8 Gunnar Göransson Vårgårda MFK		489	527	479	1016
9 Jimmy Dahlgren J Vänersborgs MK		487	493	501	994
10 Jesper Peterson J Vänersborgs MK		467	463	440	930
11 Marie Ohlzon J Karlskoga MFK		120	181	142	323
12 Björn Ohlzon J Karlskoga MFK		73	84	164	248

SEMISTUNT JUNIOR

Pl. Namn	Klubb	1:a	2:a	3:e	Totalt
1 Johan Larsson	Vänersborgs MK	786	800	770	1586
2 Andreas Göransson Vårgårda MFK		548	537	614	1162
3 Sebastian Johansson Vänersborgs MK		598	502	531	1129
4 Jimmy Dahlgren Vänersborgs MK		487	493	501	994
5 Jesper Peterson Vänersborgs MK		467	463	440	930
6 Marie Ohlzon Karlskoga MFK		120	181	142	323
7 Björn Ohlzon Karlskoga MFK		73	84	164	248



Närbild av Harry Kolbers modell.



Clamer tankar upp inför sista omgången i Vårtävlingen.

RESULTAT VÅRKLIPPET 2003 17 MAJ KARLSKOGA MODELLFLYGFÄLT, ÅBYTORP

F2D COMBAT

P NAMN	KLUBB	1:a omg	2:a omg	3:e omg	4:e omg	5:e omg	6:e omg	Poäng
1 Johan Andersson	Karlskoga MFK	3 V	5 F	8 V	V 10	V 11		35
2 Niklas Karlsson	Karlskoga MFK	2 V	6 V	7 V	9 V	10 F	11 F	30
3 Niklas Nilsson	MFK Red Baron	1 V	5 V	8 F	9 F			16
4 B.Å. Fällgren	OMSK	3 F	4 V	7 F				8
5 Lennart Nord	MFK Red Baron	2 F	4 F					2
5 Johan Larsson J	Vänersborgs MK	1 F	6 F					2

RESULTAT F2D COMBAT KARLSKOGA MÄSTAREN DATUM 2/8 2003

P NAMN	KLUBB	1:a omg	2:a omg	3:e omg	4:e omg	5:e omg	6:e omg	Poäng
1 Niklas Karlsson	Karlskoga MFK	2 V	7 F	9 V	10 V	12 V	13 V	40
2 Niklas Nilsson	MFK Red Baron	4 V	7 V	8 V	11 V	12 F	13 F	30
3 Johan Andersson	Karlskoga MFK	1 V	5 V	8 F	11 F			16
4 Mikael Sjölund J	MFK Red Baron	1 F	6 V	10 F				8
4 B.Å. Fällgren	OMSK	3 V	6 F	9 F				8
6 Mats Bejhem	MFK Galax	2 F	4 F					1
6 Lennart Nord	MFK Red Baron	3 F	5 F					1



Semistuntare under Vårtävlingen.



PRIMARY FORCE

New generation stunter



Wing Span: 51 in.
Wing Area: 502 sq. in.
Length: 40"
Weight: 35 oz.
Wing Loading: 10 oz./sq.ft.
Finish: Polyspan and Sig Dope

The prop is a Bolly 9.5" x 4.5" re-pitched to 3.75"
The engine is a stock OS .25 LA, using the stock muffler that came with the engine.
The tank is a GRW 3 ounce uni-flow tank (300U) that is mounted 1/4" above the centerline of the engine.

I have tried several different line lengths, but the best length so far has been 58' from eyelet to eyelet. This setup will give you lap times of 5.1 to 5.2 seconds. This is a very comfortable lap time allowing plenty of time for each maneuver. The line tension of this puppy is steady throughout the pattern with a clean crisp corner with no sign of hopping and/or wobbling.

You can build a PRIMARY FORCE from scratch or from a kit!

PRIMARY FORCE PLANS (2 sheets) - \$20.00 including shipping.
PRIMARY FORCE LASER-CUT KIT - \$65.00 plus \$5.00 Shipping

The plans for the "Primary Force" are professionally drawn in CAD and reproduced on a copier that has less than .0625 distortion in 48". This type of copier is not cheap but it is the best. The plans consist of two separate sheets. The main plan is 36" x 48" with all the pertinent information. The second sheet has all the necessary parts printed on it to build the model. Simply cut out the parts from the printed sheet and apply a thin coat of 3M 77 spray glue to the back of the

printed part. Press the print onto a piece of balsa wood and cutout the part.

This kit is unique in that 95% of the airplane is laser cut. This will be what I call a "long kit". All parts the laser-cut parts are included, but no sheeting, stick wood, or hardware.

Here's a list of exactly what you get in the kit:

- Laser Cut: Fuselage
- Laser Cut Plywood Fuselage Doublers
- Laser Cut Wing Ribs
- Laser Cut Main Beam Spars
- Laser Cut Plywood Spar Doublers
- Laser Cut Stabilizer
- Laser Cut Elevators
- Laser Cut Fin and Rudder
- Laser Cut Tip Weight Box
- Laser Cut Adjustable Leadout Guide
- Full-Size CAD Drawn Plans (2 sheets)
- Instruction Book

Flight performance you've never experienced in a flapless design!

I stand behind the quality of each kit 100%. If you are not satisfied, return the kit, and I will refund your money.

To order the plan set or the kit, send a check or money order to:

Mike Pratt
199 Glenrose Dr.
Pueblo West, Co 81007
Ph: 719-647-0541
Email: mikeypratt@mindspring.com

PAT'S PLANS LIST

1. Bearcat- 700 inch, 60 engine. Larger version, similar to Al Rabe's 46 sized stunter. Published in MA, March, 2000 by Pat Johnston, with latest updates and better wing.
2. Epiphany- 707 inch, 60 engine. Beautiful, classic look with an elliptical wing.
3. Impact- 688 inch, tuned pipe setup by Paul Walker. ACAD version with a built up wing shown.
4. Flite Streek- 400 inch, 35 engine. George Aldrich design on ACAD.
5. Hellcat- 700 inch, 60 engine. Similar to Bearcat above, by PSJ
6. ME109- 560 inch, 40 engine. Actually Bf-109f-4b. Evolved from P40K kit by RSM.
7. P40K- 560 inch, 40 engine. Super flier. Kitted by RSM. PSJ design.
8. Sentimental Journey- 680 inch, 60 engine, by PSJ. The look of the Gee Bee 30's air racers.
9. Sentimental Journey 500- 500 inch, 25-35 engine by PSJ. Profile. Perfect with an OS25FP.
10. Shark 402- 402 inches, 35 engine by PSJ. Profile killer flier. Perfect with OS25FP.
11. The Chief- 595 inch, 35 engine. Bob Palmer's old timer.
12. Cobra- 605 inch, 35 engine. Steve Wooley's classic I-Beamer.
13. Nakke- 598 inch 35 engine. Removable wing details shown, Juhani Kari's classic.
14. Clown- 200 inch, 15 engine. Copy of the PDQ kit. North West Circuit racing event.
15. Shark 45- 690 inch, 45-60 engine. Lew McFarland's classic.
16. Gee Bee R-2- 580 inch by PSJ, 45-51 engines, profile stunter. Published in MA, May 1996
17. P40K- 700 inch, 51-60 engine by PSJ. Pro stunt super competition, published in MA, Sept, 1999.
18. QED- 500 inch, 35-40 engine by PSJ, Profile Scale stunter. Great 30's look from the Gee Bee era.
19. Quickie 500 race plane for RC by PSJ. Great design developed over 15 years. Northwest winner.
20. Avanti 60- 665 inch, By Bob Barron, and presented by Tom Dixon. Bob's last iteration.
21. Nobler parts sheet. The ones not shown on the plans. Ribs, and formers.
22. Stiletto XL- 660 inch, 45-60 engines. Les McDonald design.
23. Spitfire- 740 inch, 60 engine by Windy Urtnowski. Published in MA.
24. Seafire- 740 inch, 60 engine, by Windy Urtnowski.
25. Strega- 740 inch, 60 engine by Windy Urtnowski.
26. Tsunami- 740 inch, 60 engine by Windy Urtnowski.
27. Cardinal 40- 582 inch 40-45 engine, profile by Windy Urtnowski. Kitted by Brodak.
28. Zero- 713 inch 60 engine Semi scale. Good looking stunter by Pat Johnston.
29. Nobler- 540 inch '57 green box version by George Aldrich
30. 1/2A combat- Hot 1/2A engines, 175 squares by Pat Johnston.
31. Chizler- 540 inch stunter based on the Nobler wing by Dick Mathis
32. Thunderbird- 560 inch stunter by Bob Palmer- early and '59 version
33. Smoothie- 540 inch stunter by Bob Palmer- Old Time legal
34. Ringmaster Imperial- 600 inch classic kitted by Sterling
35. P40B profile- 560 inch by Pat Johnston
36. Olympic VI- 560 inch by Bob Gialdini (Classic)
37. Charisma III- 620 incher, by PSJ, improved version of Tom Dixon's Charisma II
38. Jamison Special- 507 inch Old Timer by Bud Jamison
39. Valkyrie- 550 inch by Harold Price (Classic) Uses Crusader wing and tail.
40. Skylark- From Sterling kit by Ed Southwick. 35 or 46 sized versions, Classic.
41. P40K Mk II- 700 inch for Saito 4 stroke by Pat Johnston: more scale like than previous P40K
42. Bygone Times- 700 inch 30's looking stunter, radial engine, for Roy Trantham
43. Wildcat- 700 inch WWII fighter. For Bill Hummel, great looking plane.
44. Ringmaster- For 25/35. Original "S1" version from Sterling, Shows all ribs.
45. Challenger HLG- By Roy Higgs of Canada, with notes from PSJ
46. Ruffy- 540 inch classic by Lew McFarland, updated construction.
47. Dragon- 460 inch old timer by J.C. Yates
48. Avanti 53- 610 inch version for 45-53's based on the Bob Baron Avanti. Designed by PSJ
49. Oriental- 537 inch by Dee Rice with Dee's input and notes with modern trim accessories.
50. Magician- 480 inch by Jim Silhavy as kitted by Midwest with updates by PSJ
51. Magician -407 inch original by Jim Silhavy (1950's) before the kit Magician.
52. Cosmic Wind- from Goldberg. All new ACAD plans.

All these plans are drawn on ACAD. Many have the full set of ribs drawn out so the builder can individually cut the ribs accurately. Most plans are \$8 each or \$10 for double sheets. Pat Johnston, 3417 W. Elk Bugle Ln., Meridian, ID 83642

Pat Johnstons ritningar snart tillgängliga i Sverige!

Hej!

Kolla korr nedan och resultatet i de två närmsta mailen nedan!

Dear Pat,

On behalf of the Swedish stunt community, I can say nothing but thank you very much for this generous offer! Since I only have a modem connection to my computer at home, it would be very difficult (time consuming) to mail the drawings to my home computer. Thus, I think that I will store the drawings on my computer

here at work and distribute the files for print out from here. I think we have an upper limit as to how big attachments can be made to an e-mail. Therefore, I would ask you to go through the trouble of sending me the files in several e-mails. I believe to remember having received e-mails with attachments of about 3-4 Mb. Again, Thank you very much

Jan

Jan, I would be happy to send you what I have through the digital E-mail if this works out for you. As far as payment is concerned, lets consider it a contribution to SLIS. They may as well be the recipient of any profits. That way we all benefit. Feel free to request whatever plans I have and I'll send them to you and you can get them to your printer. I'll attach my latest plans list. Thanks for letting me in on this project.

Pat Johnston

*.61 RE Bar Stock Case*

RO-Jett Precision Aerobatic Engines

Jett BSE Signature Series Engines are the highest quality, most precise, and most powerful production sport engines available today. BSE engines are our masterpieces. Each bar stock crankcase is precision machined to demanding tolerances to achieve perfect alignment and fit of all components. Once assembled and tested to Jett's demanding performance criteria, every engine is hand signed and individually numbered by Dub Jett himself. These are true works of art, and are a must for anyone insisting upon the finest engine available to power your treasured aircraft. Collectors should not miss out on these either!

ROJett Precision Aerobatic Engines

.61 RE/SE Bar Stock Case	\$350.00
.61 RE/SE Cast Case	\$300.00
.51 RE/SE Bar Stock Case	\$330.00
.51 RE/SE Cast Case	\$280.00
.40 RE/SE Bar Stock Case	\$275.00
RO-Jett .65 Coming soon!	

All parts are available. We have headers, shims, needle valv assy., venturi's. We will rebuild Your old GMA-Jett and or update it to the new Standards. Fast turnaround.

Order today:

Richard Oliver, 12530 Millscott RD., Houston, TX 77070

Phone: 281-8909127, E-mail: richard@us-aero.com Website: www.us-aero.com

*.61 RE Cast Case**.51 RE Bar Stock Case**.51 RE Cast Case**.40 RE Bar Stock Case*



SM I STUNT 2003

SM fick i år flyttas till Johannisbergs modellflygfält i Västerås då det tyvärr inte längre är tillåtet att flyga på det planerade Tullinge. Ove Anderssons hemmafält har Sveriges enda asfalterade linflygcirkel och fungerade nog så bra som Tullinge. Linflygandet i Stockholm är dock en hård nöt att knäcka, finns det andra alternativ på gång?

Senast SM arrangerades i Västerås var 1997. Det året avgick Stefan Lagerqvist som segrare med Erik Björnwall hack i häl. I år stod mer än medaljer på spel. Pallplatserna skulle samtidigt ge en plats i det svenska landslaget som får åka till USA nästa sommar.

Omgång 1

Först ut var Erik Björnwall som tagit med sin gamla Grälle/Dubjett .51 då förra årets förstahandsval fortfarande är på omlackering. Erik gjorde som vanligt en stabil flygning som gav 2675p. Näst ut var undertecknad med Cardinal/Stalker .61. Kärran har sett sina bästa dar men det fungerar bra. För lite träning i år med poäng därefter – 2590 p.

Tobias har inte heller flugit så mycket i år men hade inga större problem att få ihop 2716 p. Han flyger med Eriks avlagda Kestrel/St46. Förra årets SM-vinnare – Staffan Ekström har tränat en hel del men i ärlighetens namn kan jag inte säga om det har hjälpt – han flyger alltid bra! I år har Staffan valt att flyga med den gamla Impact kärran och PA .51 motorn. Få misstag gav dagens bästa poäng med 3005. Precis som 1997 var Lars Roos med för att försvara Trelleborgs färger. Hans Spitfire inspirerade kärra är hans mest välflygande hittills. Jag gillar verkligen Lars mjuka flygstil och det sköna ljudet från hans ST60. En bra placering på Väst kustträffen i fjol skvallrar om att här finns kapacitet att överraska. Med 2663 p var Lars ynka 12 poäng efter Erik. Helt ok utgångsläge inför andra omgången. En debutant i F2B fick vi också se. John Strandgård RM mästare i Semistunt i fjol, gjorde en kanoninsats med sin profil Cardinal/Stalker 46. I utvändiga manövrer bluddrade motorn lite oroväckande men utan att ställa till några problem. Kanske gillar inte

motorn att sitta sidmonterad. Jag har själv provflugit hans modell och jag säger det gärna igen: Profil Cardinalen är den bästa modell jag någonsin flugit!

Ove Andersson hade revansch att utkräva och som hemligt vapen hade han tagit fram den 20 år gamla Aros II:an! Det ser så enkelt ut när Ove flyger. Hans St .46 är så tyst och modellen förefaller flyga ganska långsamt men det är bara en illusion för med en varvtid på ca 5 sek flyger Ove snabbare än de flesta av oss. Jag fattar inte att han ändå kan flyga med sådan precision. Med 2949 p var Ove 56 poäng efter Staffan.

Sveriges meste linflygare Lennart Nord var näste man in i cirkeln. SM-vinnare i combat i fjol och dessutom en duktig stuntflygare. Med combathjälmen på huvudet går han in och flyger stuntprogrammet med avundsvärt stor talang – 2699 p.

Jan Kossmann hade också tränat mycket i år men med en annan modell. När han dessutom valde att testa ett helt nytt handtag hade han inte det allra lättaste utgångsläget. Efter en

darrig start redde det hela ut sig ganska bra och därmed var första omgången till ända.

Omgång 2

15:45 startade andra omgången. Vinden hade tilltagit något men det var i alla fall uppehåll. Startordning var som vanligt omvänd. Lennart Nord var först ut. Hans Nobler kämpade tappert i vinden och man kunde se att det skulle bli svårare att flyga nu. Flygningarna avlöpte utan så mycket som en omstart.

Årets sommar har bjudit på fantastiskt semesterväder och min förhoppning var att det skulle fortsätta så över SM-helgen men icke. Vinden låg stadigt kring 6 m/s från rätt håll (ingen turbulens) med hyfsat stabil riktning. Under dagen kom det ett par skurar men i det stora hela var vädret ganska ok för de flesta av oss. Erik Björnwall hade lite otur i sin och lördagskvällens sista flygning då det regnade och blåste ganska ordentligt. Konstigt nog verkade det inte spela någon roll för Erik gjorde sin bästa flygning med 2 889 p.

Lördagskvällen

Ett trevligt vandrарhem ett kort stycke ifrån fältet fungerade som övernattni ng för de flesta av oss och där skulle också banketten avhållas. God mat och dryck bjöds och de flesta av oss gick rejält mätta därifrån.

SLIS årsmöte hölls direkt efter kaffet där jag deltog. Övriga kunde titta på gamla linflygvideor från förr som någon tagit med för att förgylla kvällen.

Söndag och omgång 3

Perfekt väder, lagom vind inte ett moln men tyvärr stod solen rakt i vindriktningen. Aldrig får man var riktigt nöjd.

Staffan var först ut och gjorde koncentrerad flygning med få misstag. Staffan hade nu segern inom räckhåll med fina 2 940 p i tredje omgången vilket gav 5 945 p totalt. Ove Andersson flyger mycket vackert men utan de där riktigt knivskarpa hörnen som t ex Staffan får till i de kantiga manövrerna. Kanske var det den lilla skillnaden som fällde avgörandet den här gången. Ove stannade på 2 891 p och fick därmed 5 900 poäng totalt. Tobias Lindström blev bara bättre och bättre under tävlingens gång och tog välförtjänt hand om 3:e platsen med sina 5 730 poäng. Erik Björnwall kände nog lite extra revansch-lusta efter gårdagens otur i sista flygomgången. Hans tredje flygning var kanske hans bästa i mina ögon. Erik belade 4:e platsen med 5 708 poäng.

Lars Roos hade lite trubbel med motorn, tog en omstart och glömde solglasögonen i andra startförsöket. Solen i ögonen när man ska plocka upp modellen i planflykt efter wingo-

vern är inte kul. Efter triangelloopingarna började Lasse se lite uppgiven ut. En jämn insats under tävlingen gav till slut en 5:e plats och 5 537 poäng.

Lennart Nord flög även han 3 jämna flygomgångar men lyckades inte heller han att toppa poängen i tredje omgången. Lennart blev 6:a med 5 394 poäng.

Johan Strandgård flyger SÅ bra och lyckades med sina 5 307 poäng att piska både under-tecknad och Jan Kossmann i sin första F2B tävling. Grattis!

Jag själv hade misständning i motorn i tredje omgången vilket resulterade i att motorn till slut stannade mitt i programmet. En nog-grannare undersökning av stiftet visade att det fanns anledning till byte. Jag hade samma problem vid SM året innan så jag kommer att undersöka problemet närmare.

Jan Kossmann lyckades få upp poängen betydligt i andra och treje omgången men undertecknad lyckads hålla undan.

Jag vill innan jag tackar för ordet passa på och rikta ett tack till cirkelchef Håkan Friberg och domarna Willy Blom, Lennart Helje och Stellan Norström som vars arbete möjliggjorde den här trevliga tävlingen.

■
Niklas Löfroth



Lördagens bankett bjöd på god mat och trevligt sällskap.

SM resultat Johannisbergs linflygfält, Västerås, 16–17 augusti 2003

F2A - SPEED

Pl. Deltagare	Klubb	Omg. 1	Omg. 2	Omg. 3	Bästa
1 Per Stjärnesund	Västerås MFK	286,8	265,6	287,5	287,5
2 Göran Fällgren	Oxelösunds MSK	255,3	244,3	238,4	255,3
3 Jan Gustafsson	Solna MSK	-	240,1	-	240,1
4 Gustav Odh	MFK Red Baron	-	172,8	174,8	174,8

F2B - STUNT

Pl. Deltagare	Klubb	Omg. 1	Omg. 2	Omg. 3	Tot.
1 Staffan Ekström	Eslövs FK	3005	2900	2940	5945
2 Ove Andersson	Västerås MFK	2949	2951	2891	5900
3 Tobias Lindström	MFK Red Baron	2716	2937	2793	5730
4 Erik Björnwall	Trelleborgs MFK	2675	2889	2819	5708
5 Lars Roos	Trelleborgs MFK	2663	2774	2633	5437
6 Lennart Nord	MFK Red Baron	2699	2695	2656	5394
7 John Strandgård	Uppsala FK	2537	2770	2438	5307
8 Niklas Löfroth	Karlskoga MFK	2590	2532	1232	5122
9 Jan Kossman	MFK Gladiatorerna	2335	2538	2501	5039

SEMISTUNT Senior/Total (RM)

Pl. Deltagare	Klubb	Omg. 1	Omg. 2	Omg. 3	Tot.
1 Johan Larsson	Vänersborgs MK	1027	1010	1062	2089
2 Rudolf Ross	Karlskoga MFK	407	1074	942	2016
3 Gustav Odh	MFK Red Baron	794	827	856	1683
4 Björn Olsson	Karlskoga MFK	261	226	460	721

Semistunt Junior

Pl. Deltagare	Klubb	Omg. 1	Omg. 2	Omg. 3	Tot.
1 Johan Larsson	Vänersborgs MK	1027	1010	1062	2089
2 Gustav Odh	MFK Red Baron	794	827	856	1683
3 Björn Olsson	Karlskoga MFK	261	226	460	721

F2C - TEAM RACING

Pl. Deltagare	Klubb	Heat 1	Heat 2	Heat 3	Heat 4	Final
1 B-O Samuelsson	MFK Galax	3.44.8	3.34.3	3.34.9	3.25.2	6.58.5
Kjell Axtilius	MFK Galax					
2 Per Stjärnesund	Västerås MFK	5.14.3	62 v.	3.40.9	-	7.18.5
Jan Gustafsson	Solna MSK					
3 Mats Bejhem	MFK Galax	33 v.	3.33.6	Disk.	3.36.8	7.44.1
Göran Olsson	Solna MSK					
4 Ingemar Larsson	Vänersborgs MK	4.01.8	Disk.	-	-	-
Stefan Sjöholm	Solna MSK					

GOODYEAR (RM)

Pl. Deltagare	Klubb	Heat 1	Heat 2	Final
1 Ingemar Larsson	Vänersborgs MK	6.55.1	4.56.7	9.27.5
Jan Gustafsson	Solna MSK			
2 Göran Olsson	Solna MSK	5.13.1	22 v.	Disk.
Mats Bejhem	MFK Galax			
3 Lennart Nord	MFK Red Baron	7.03.0	6.58.3	Disk.
Gustav Odh	MFK Red Baron			

F2D COMBAT

Pl. Deltagare	Klubb	1	2	3	4	5	6
1 Niklas Karlsson	Karlskoga MFK	V4	V6	F10	V15	V16	V17
2 Håkan Östman	Väsby MFK	V1	V7	V11	V13	F15	F17
3 Lennart Nord	MFK Red Baron	V2	F7	V10	V14	F16	--
4 Mats Bejhem	MFK Galax	V3	F8	V12	F14	--	--
5 Mikael Sjölund	MFK Red Baron	F4	V9	F13	--	--	--
5 B-Å Fällgren	OMSK	F2	V8	F11	--	--	--
5 Johan Andersson	Karlskoga	V5	F9	F12	--	--	--
8 Niklas Nilsson	MFK Red Baron	F3	F5	--	--	--	--
8 Johan Larsson	Vänersborgs MK	F1	F6	--	--	--	--

KLUBBLAG tävling

Plats	Klubb	F2A	F2B	F2C	F2D	Totalt
1	MFK Red Baron	6	7+4	-	7+5+2	31
2	Västerås MFK	9	8	4	-	21
3	MFK Galax	-	-	9+3,5	6	18,5
4	Solna MSK	7	-	4+3,5+3	-	17,5
5	Karlskoga MFK	-	2	-	9+5	16
6	Oxelösunds MSK	8	-	-	5	13
7	Trelleborgs MFK	-	6+5	-	-	11
8	Eslövs FK	-	9	-	-	9
9	Väsby MF	-	-	-	8	8
10	Vänersborgs MK	-	-	3	2	5
11	Uppsala FK	-	3	-	-	3
12	MFK Gladiatorerna	-	1	-	-	1

Cirkelchefer och Domare

F2A: Bengt-Olof Samuelsson (C)

F2B: Håkan Friberg (C)
Lennart Helje (D)
Stellan Norström (D)
Willy Blom (D)

F2C: Kjell Axtilius (C)

F2D: Mats Bejhem (C)
Bengt-Olof Samuelsson (D)



SM 2003: F2A Speed



Göran Fällgren förbereder sin speedmodell.



Per Stjärnesund satte nytt svenskt rekord i F2A med 287,5 km/h.



Per och Guffy pratar speed.

SM 2003: Stunt



Ove Anderssons gamla trojänare Aros.



Staffan Ekström flög med sin gamla Impact. Det är inte någon större skillnad dem emellan tycker Staffan.



Eriks första Kestrell i händerna på Tobias Lindström räckte ända till en bronspeng.



Även Erik Björnwall flög med sin näst senaste skapelse.



Lars Roos flög bra som vanligt med sin Spitfire-inspirerade Patternmaster.



Lennart "Allround" Nord flög med sin välanvända Nobler på ett avundsvärt säkert sätt.

SM 2003: Stunt



Jan Kossman släpper Niklas Löfroths Cardinal i en träningsflygning före tävlingsstart.



Löfroths Cardinal/Stalker Pro .61 RE.



Johnnys välflygande profil Cardinal/Stalker .46.



Gustav Odhs modifierade Stunt King med OS.20 FP -motor.



Janne Kossmanns coola kärra med Retro Discovery 60 motor som går att köpa från SLIS.



Björn Ohlzons Akromaster med OS.15.

SM 2003: Team Race



Kjell Axtilius har vänt modellen upp och ned, för att lättare justera kompen.



Ingemar Larssons teamkärre i närbild.



Kjell signalerar.



Göran Olssons Teamracekärre.

SM 2003: Goodyear/Team Race



Hela lördagen var det gråväder med blåst, omväxlande med regn.



Göran Olsson förbereder sin goodyearmodell.



Goodyear över nejden.



Stefan Sjöholm värmer upp Ingemar Larssons teamkärra.



Gustav Odh 13 år mekar Goodyear.



Stefan Sjöholm mekar åt Ingemar Larsson.

SM 2003: Combat



Niklas Nilsson med sin pappa.



Mats Bejhem skruvar på motorn. Mats knep fjärdeplatsen i Combat.



"Father like son". Kan det bli något annat än en Combatflygare av Lucas?



Lördag morgon klockan tio var det information för alla tävlande. Som vanligt arrangerade klubben Galax SM-tävlingen.



Ove Andersson & Staffan vid tävlingsgenomgången under lördagsmorgonen.



SM vinnare i F2A Speed 2003 och ny innehavare av det svenska rekordet; 286,5 km/h



Göran Olsson F2C Team Race fantast. Görans hemsida om linflyg är en av de bästa som finns på nätet.



Ove Andersson, Willy Blom och Stellan Norström har trevligt på banketten.



Tobias duktig stuntflygare från Stockholm lördag morgon strax före tävlingen skulle börja.



Erik njuter av det fina vädret.



Staffan nöjd efter segern i F2B stunt. Erik Björnwall blev fjärdeman.



SM 2003 Västerås

Samtliga stuntflygare SM 2003 samlade på bild. Ett SM som avlöpte utan ett enda missöde!



Rudolf Ross Karlskoga flög Semi som vanligt.



Göran Fällgrens F2A speedkärre i närbild!



Stuntdomarna har ett tufft jobb. Stellan, Willy och Lennart gjorde ett strålande jobb.



Mats Bejhem skruvar på motorn. Mats knep fjärdeplatsen i Combat.



Så här ser Sveriges bästa stuntflygare ut 2003 – Staffan Ekström!