

STABBEN

Wm

Nº

5-6

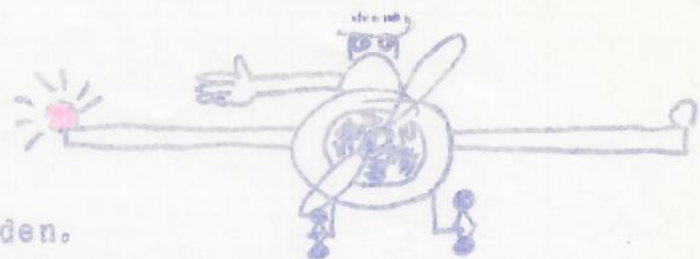
1966

ÅRGÅNG 9



Aeroklubben i Göteborg, Modellflygsektionen, Torbjörnsliden 3, Gbg H.

80% av min nya A-2:a (byggd 1959) är 20% för tungt - - -



80-20-regeln

visa utläggningar av ordföranden.

80% av jordens befolkning bor på 20% av jordens yta. 80% av alla bilar kommer från 20% av bilfabrikerna. 20% av tidningarna har 80% av annonserna. (jobbet som annonschef i STABBEN är till ansökan ledigt). 80% av pengarna tjänas av 20% av människorna (där skulle man vara med!). 80% av skatterna betalas till 20% av mig (jag fick just restskatten...). En bra regel, den stämmer hittills. Men ingen regel utan undantag. Här är några stycken:

80% av karrorna byggs av 20% av AKG:s medlemmar. Vi är 125 st aktiva (och 50 passiva) i klubben. 20% av 125 är 25. Kan det finnas så många som 25 stycken i landets största modellflygklubb, vilka bygger flygplan?

20% av karrorna står för 80% av flygandet. Kanske är det sant, vem vet?

Det är väl ingen som gråter nu, hoppas jag. Ni förstår, det är vår sadistiske STABBEN-redakteur, som avkrävt mig en årskrönika. Och det tycker jag var snabbt avklarat. Allt annat som hänt, har ju redan stått i den ständigt lika aktuella STABBEN.

Alltså, vi skall inte blicka bakåt, utan framåt. Nästa år..... Året då 80% av oss sitter på klubbolokalen och bygger under 20% av vår tid, och övriga 20% av oss bygger där under 80% av sin tid. Utom Bengt L. för han vill sitta där och se på TV. Men han får bara se sportprogrammen, för dom blir enligt vad jag förstått helt fyllda av modellflyg, åtminstone nu då vi blivit riksidsrottsförbundare. Och så kommer vi in i Idrottsbladet !

Du har väl tänkt på konditionen? Jag läste i en mindre känd kollega till STABBEN (GF heter den visst...) att det är under vintern, som en idrottsman bygger upp styrka och kondition. Måste jag sluta röka nu?

Inte nog med detta. Riksidsrottsförbundet får visst 1/4 - 1/3 miljard kronor per år. Vi har väl julfest på Hawaii nästa år? Allt gratis förstås.

om vi får 80% av dom 20.....

~~~~~

Ulf Carlsson, vår pladuskist par préférence, har byggt en ny modell av Thulin-jagaren, för att hänga i taket i klubblokalen. Det var väl stilit? Det tycker i alla fall vi.

~~~~~

Utui den allra tidigaste begynnelsen på året 1967 kommer Ove Pettersson att avhålla 3-4 kurskvällar med bygge av inomhusmodeller, såväl pappers- som microfilmmodeller. Fredagen den 13 januari blir första kurskväll. Kom som du är..... Det är faktiskt väldigt lätt att bygga inomhusare. Och billigt. En kärra kostar si så där en 50-öring i material. Alla är välkomna, speciellt de yngre och de äldre.

~~~~~

"Den kulan visste var den tog!" sade Revolver-Pete, köpte sig en SAAB.



Det var ett SM året nittonhundrasextioex uti den visa staden Uppsala på den leriga upplandsslätten. Man hade bett oss komma senast den 9 oktober klockan åtta på morgonen.

Från Västkusten, Sveriges framsida, deltog följande saabmobiler: nittisexan innehållande Ulf, Acke, Håkan och Morgan, saab-de-cologne innehållande Olle Broman, Lasse Larsson och Henry Åkermark, samt nittifemman innehållande undertecknad Per och Lennart Flodström (en skavader i fårakläder). Vi körde alla upp från våra respektive hemorter, Göteborg, Stora Mellby och Stenungsund. Det var tidvis rätt dimmigt på vägen, men åtminstone för vår del gick resan jättefint, och vi anlände i lagom tid till samkvämet på F-16 lördag kväll. Vid detta gemytliga samkväm undfagnades vi lekamligen med the och smörgåsar, andligen med bilder från F-4 tävlingen i somras, förevisade av meteorologo Borell, en av de gamble entusiasterna. Han innehade guldmärke nr 3, och nu är hans son Mikael vår främste A-2-junior (han flög 900 på sin första tävling i vintras!) Knut Andersson, John Pettersson m.fl. hade redan på lördagsmiddagen varit ute och "känt" på fältet, bl.a. hade de gjort flera maxar i det nästan vindstilla vädret med dimma. Den svaga vinden lovade gott för kommande dag.

Undertecknad sov gott på natten. Floda sov illa. (på tiden att du byter klubb, får jag säga...) Man vaknade pigg och alert men slogs omedelbart ned av beskedet att det ösregnade ute. Nåväl, vi lastade in oss i bilarna och begynte en rundtur kring Kungl. Upplands Flygflottilj. Alla stannade så småningom mitt på fältet, och konstaterade att det alltså regnade men vinden var helt obefintlig. Våra D-2-flygare begynte förbreda trimstart, men, tjong i medaljungen, helt plötsligt varslade vädergudarna vad som höll på att hända, och det tog i att blåsa å det gemenaste! ("You came along from out of nowhere...")

Så kände man igen Uppsala som det uppförde sig redan 1963, regn, rusk, nyplöjd leråker i "nedvindsområdet". Dock kämpades det å det gladaste, jag var fövånad över den goda stämning som likväl rådde. Det var gott om tidtagare, hämningsmanskap fanns utposterat med walki-talkies, t.o.m. flygspaning förekom, bl.a. utnyttjad av maestro Thomann, som blivit av med en kärra bland de röda höstlöven i en skogsdunge.

Klockan 14.30 när tävlingen enl. programmet skulle vara slut tittade solen fram litet.

Detta lilla kringsnack om SM-66 gör inga anspråk på att vara ett ordentligt referat, utan vill ni veta mer om hur det gick hänvisar jag till det utomordentligt ljuvliga referatet i Modell-Nytt. (oh, fattiga namn....) Kombinationen av superlativer ovan är undertecknad efter ett uttalande av Lennart Hansson (vilket dock ej gällde detta sammanhang...) Den skall uttalas med diftonger och massor av "r".

En av saabmobilerna fick i alla fall med sig en svensk mästare hem. Nittifemmans Floda gick stig och vann SM i C-2 med den äran. Även fräaren av nittifemman fick till sin stora förvåning ett pris med hem.

På hemvägen observerade Floda ett stjärnfall, en komet, vilken numera benämnes "Alfa Flodaris". Vill ni se den, så finns den i Upphärad, på höger sida av vägen om man åker hemåt. På natten.

På annat ställe i denna utomordentligt underbara (LH) blaska finnes skiss på SM-segrande A-2:a av Bo Sandström från Kumla. Han har gjort en del filosofiska kommentarer kring denna modell och annat, men därtill skall jag återkomma en annan gång. Dixit Per.

Per Nilsson om ett SM 1966 UPPSALA

# HALLÅ, ALLA SÄLLSKAPSSJUKA AKG:are!

## KLUBBAFTON

måndagen den 19 december å Stora Katrinelunds Ungdomsgård kl. 19.30.

Diverse filmer kommer att visas:

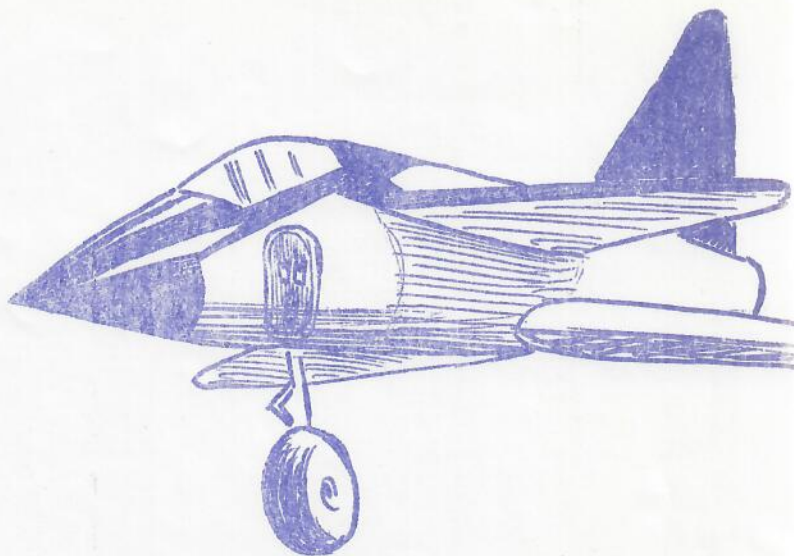
Från flygdagarna på Sjöve  
Leif Thelins "Spiggen"

m.m. (hoppas vi).

Fika kommer i vanlig ordning att serveras genom alla vår klubbmästare  
Evert Hejdes försorg.

TA VARA PÅ DETTA TILFÄLLE ATT FÅ TRÄFFA DINA  
KLUBBKAMRATER OCH VÄNTILSÅ AKTUELLA MODELL-  
FLYGERIPROBLEM OCH -GLADJAMMEN INOM JULENS  
OCH MELLANDAGARNAS STILTJE SÄTTER IN!

# LEIF THELIN<sup>s</sup> SPIGGEN



Jag är glad över att ha fått chanser att lämna ett bidrag, som jag hoppas skall roa några. Den är kanske främst lämpad för dem som vill ha något nytt att leka med mellan tävlingskärorna. Ja, man måste kanske inte vara expert för att kunna sköta den. Men någon erfarenhet kräver den. Inte att flyga kanske, men snart nog skall man landa och då bör man vara på det klara med åtgärderna. Man måste åtminstone veta hur roderytorna fungerar, alltså när ett roder går ner, går den panelen upp och tvärtom, utom för höjdrodret förstås. När det går ner (det har vi ju erfärut lite till mans) då går det NER. Annars är den i stort sett snällare och stabilare än en ordinär multi. Farten är dock en aning högre. Men med frontklaffen helt nere och med kompenserande dykroder kan man även flyga den extremt långsamt. Synd bara att ni inte får uppleva den enorma spänningen jag kände när den lyfte första gången. Frågan var ju om den överhuvudtaget kunde flyga. Jag kanske också hade blivit lite uppskrämd redan från början, vid proven med modeller i mindre skala. Jag visste just då alltför väl hur det kunde konstas om någonting var felaktigt dimensionerat. Men jag är ledsen gubbar, det spänningsmomentet är helt borta. Med halvt ner på frontklaffen, fullgas och naturligtvis med tyngdpunkten på det rätta stället, lyfter den först noshjulet efter c:a 30m, går så på huvudstället ett ögonblick och lämnar banan med en grane som ej kan skildras. Den måste ses. Det är bara att stå och titta på. På lagom höjd - banka den svagt farten ökar och den går in i en svag sväng med hjälp av trimmet på frontvingen, räta upp och ta långsamt in klaffen, stötta med höjdrodret, farten ökar till marchfart. Nu kan du börja leka. Spara dock buntan till lite senare (förresten ser det inte klokt ut att bunta med en jetliknande modell). För att kunna göra den behöver frontklaffen tas upp ytterligare en  $\frac{1}{2}$ " men jag vill råda dig till att inte ens låta frontklaffen gå negativt de första 20 starterna. Skulle man råka ta fel på låg köjd måste effekten bli förödande. Den är som jag sade ganska enkel att flyga, men landingen kan vara lite marig i början. När man sen emellertid har kommit underfund med den är den en källa till just de scener som brukar etsa sig fast på näthinnan. Därför några tips: Ta ner klaffen till hälften. Kör med  $\frac{1}{4}$  gas och ta ut svängen ordentligt och flyg flakt. Håll nosen nere med dykroder och på c:a 1m ~~man~~ ta upp nosen sakta, den sätter sig på huvudstället och går så tills dess du trottlar ner helt. Den är underbar att se i detta läge. Om du skulle råka ut för motorstopp på med dykroder snabbt och halv klaff och håll farten uppe. Den viker sig inte, men glidglyter som en sten vid låga farter och hög nos. Hjulen gör dessutom så stora hål i vingen vid nedslaget (fråga mig, jag vet). Annars är det väl just den här typen av flygplan som kanske har de största fördelarna vid låga farter med sin adderade lyftkraft. Frontvingen är naturligtvis intressant och klaffen rolig att använda. Den är faktiskt så flitigt i bruk att jag har valt att sköta den med gasreglagets spak på sändaren som också har visat sig ge känsligare lägeskontroll. Frontvingen är ett kraftigt verkande trimplan och på så sätt en känslig fartregulator.

Men kan t. ex. inte göra en looping enbart med frontklaffen utan kärran lägger sig då endast i en stigvinkel som motsvarar utslaget och ingångsfarten. Frontklaffen är naturligtvis även mycket verksam i kombination med höjdrodret. I roll planet är modellen med fullt skevutslag mycket snabb men mjuk och behärskad vid normal gång. Sidrodret har mycket liten effekt vid högsta fart men det är känsligt vid lägre hastigheter och framför allt när klaffen är helt nere. Höjdrodverkan är högst ordinär. När du sen är mätt på alla aaaa ochoooo bakom din rygg kan du pilla in raketer och ösa iväg. Det är mycket effektivt. Kanske jag också i detta sammanhang skall skjuta in en anledning till att inte sänka farten för mycket på för låga höjder. Man är från tidigare kärror van vid propellerströmmen över roderytorna men här avtar roderverkan med låga farter. Men i gengäld har du en ren ochfräsch kärra att visa upp när du landat. Det var förresten så det hela började. Alltsedan den första rariokärran har jag gått och lurat på om man inte skulle ~~just~~ kunna göra sig en grej någon gång med motorn bak just bara för att slippa allt bränsle- och oljesprut över planet. Och att inte tala om allt torkande. Jag har gjort ett otal varianter under årens lopp med små plan i balsa eller papp, och var väl ganska klar på hur min nya skapelse skulle vara beskaffad när jag fick se en bild av hur vår nya jet-kärra SAAB-37 VIGGEN skulle se ut. Då var saken klar. Den jag dittills hade åstadkommit var mer lik XB-70 (fast mindre). Det var bara att flytta bak frontvingen och låta den få deltaform. Knäcka framkanten på huvudvingen och trixa till kroppen så att den gav en illusion av att vara lik VIGGEN. Och börja om från början med modellproven i mindre skala igen. Det var förra vintern vid den här tiden. Det var mer snö då än vanligt och tack vare den fick jag göra många fler prov per testkärra än väntat. De var så gott som oförstörbara med det mjuka underlaget. Men kors vilket plumsande det var och vilket letande efter den lilla strimman som skvallrade om nedslaget. Men kanske var det den minsta av modellerna som verkligen övertyga mig om att det skulle gå. Den var endast 2" lång och helt i massivt trä och gjord så exakt jag kunde i skala. Den flög som en dröm. De andra var i skala 2½ och hade en Pee-Wee där bak. I slutet av april stod i alla fall kärran färdig. Men sen kom i motsats till vintern en av de varmaste sommrarna vi kan minnas och produktiviteten sjönk till noll. Årligt talat var jag väl också lite skrajsen inför blotta ~~XXXXXXXXXXXXXXXXXXXXXXXXXXXXXXXXXXXX~~ utseendet till att börja med och en stark misstro hade börjat gro, skulle den kunna flyga? Hur som helst när sista tävlingen för året var över, åkte grejorna över från den gamla och till slut var den dagen framme då det ej finns en ursäkt eller ett uns kvar att prova. Den måste upp. Det är just känslorna inför detta som ni aldrig får uppleva (inte med denna kärran i alla fall) den flyger.....

Leif Thelin

P.S.

Film om Spiggen kommer att visas på klubbaftonen.

### Litet smått och gott från VÄSTKUSTTRÄFFEN den 16 oktober.

Då ett synnerligen utförligt referat (?.....) från denna tävling står att läsa i årets sista nummer av Modell-Nytt (i alla fall hette den så sist jag såg den), skall vi bara försöka ge några allmänna glimtar från evenemanget ifråga.

Till att börja med måste det tyvärr konstateras att tävlingen nästan artade sig till ett rent göteborgskt klubbmästerskap, då anslutninge- utifrån var mycket dålig. - Vi hade dock fler deltagare än SM. - Motala och Linköping, t.ex., saknades helt, vilket emellertid lär ha berott på transportproblem. Vi emotser i stället ett desto större deltagande nästa år, då vi hoppas kunna ha tävlingen lite tidigare på året. Nåväl, nog om detta. Vi hade i alla fall den stora glädjen att kunna välkomna årets VM-9:a i stunt, västeråsaren Ove Andersson, samt hans klubbkamrat Willy Andersson. Även Lars Tehler från Orion, var anmäld, såväl i stunt som ~~med~~ combat-35, men av div. orsaker utgick han ur stunt efter första heatet; han både totalkvaddade och fick en protest på halsen. Vidare hade vi ~~gär~~ nöjet att se två av våra Uddevalla-medlemmar, Lars Helmbro och Mats Andersson. - En parentes: vad som skrivs här, avser endast stunt, om combatavdelningen har jag en mycket dålig uppfattning, då jag ~~XXXXXX~~ fick sitta kvar som stuntdomare tävlingen ut. I alla fall deltog Per Gelang och ~~så~~ Gunnar Kling från Vänersborg i C-int, vet jag, tror jag. Jo, en sak har jag en mycket bestämd uppfattning om: man uppför sig inte som herrarna Edlund och avsäger sig sina arrangörssysslor i sista stund.

Well, åter till stunt: Det hela förlöpte på alla sätt fint, tycker nog vi, som för första gången höll i trådarna vid en tävling. (Klagan över detta må vid äventyr av talans förlust ha inkommit med posten i betalt brev inom två veckor.) Mycket bidrog till detta: samarbetsvilliga tävlande, samarbetsvilliga motorer osv. Sedan var ju majoriteten av flygarna AKG:are; fattas bara att de egna medlemmarna skulle sticka upp.....

Som div. funktionärer tjänstgjorde följande: Sven Samuelsson domare, tävlingsledare och pris"tiggare" - det var inte litet Du hade åstadkommit, Sven, ett Stort Tack å samtliga närvarandes vägnar! - Leif Kärman samt undertecknad domare, Gunnar Grahn, Per-Ake Andvik och Håkan Sjöström/Morgan Zetterdahl medhjälpare åt domarna. Vidare ett uppbåd radioflygare med Sören Schmidt i spetsen, vilka härmed skall ha, inte ett, utan en massa tack för sin insats! Samt sist men inte minst alla Ni yngre som så villigt sprang fram och tillbaka med alla domarprotokollen mellan tävlingsplatsen och sekretariatet!

Nu kan jag p.g.a. driftstopp (tillfälligt) i hjärnkontoret inte hitta på mer att skriva om (och förresten har jag till allmän förvåning snart lyckats fylla sidan), varför vi övergår till

#### Resultatlistan.

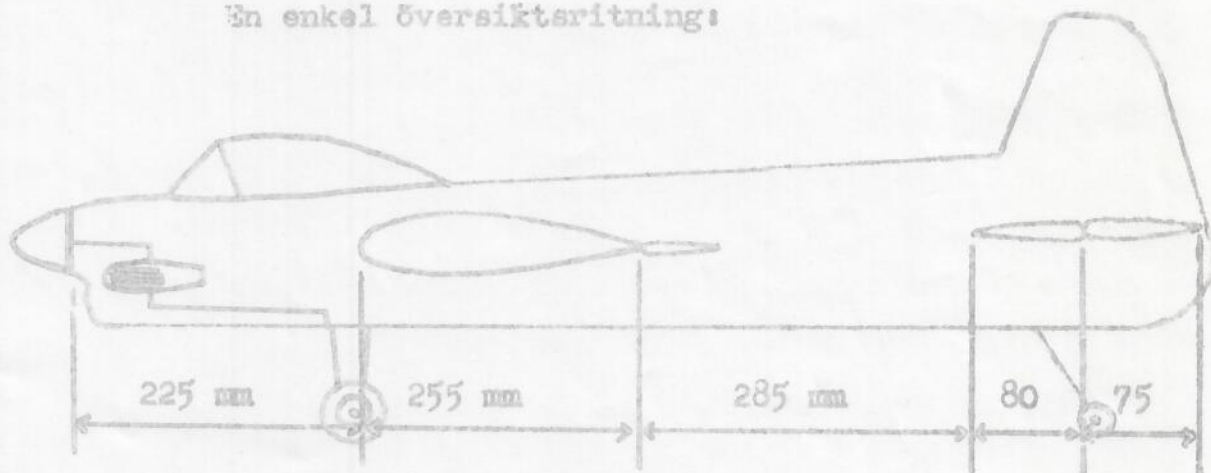
- |                               |                        |
|-------------------------------|------------------------|
| 1. Ove Andersson, Västerås.   | 5. Hans Granhed, AKG.  |
| 2. Alf Eskilsson, AKG.        | 6. Mats Andersson, " . |
| 3. Willy Andersson, Västerås. | 7. Lars Helmbro, " .   |
| 4. Claes-Olof Kall, AKG.      |                        |

Åt mycket skinka!

Stjern Falk.

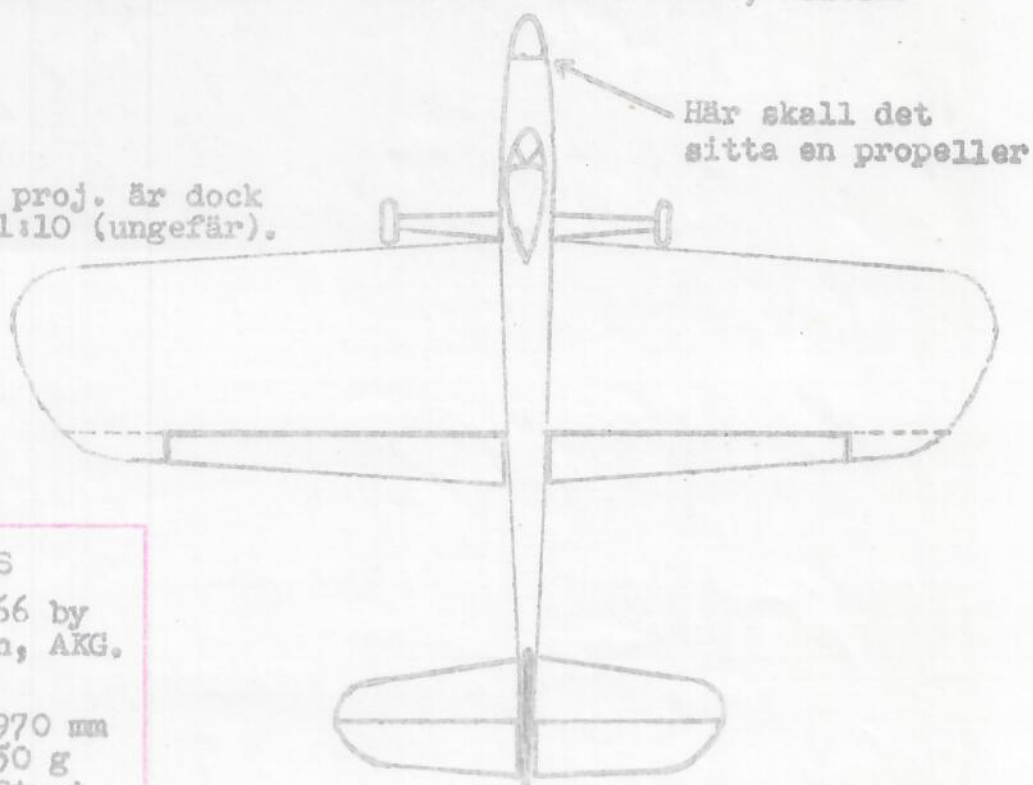
Ässå skall vi be att få presentera en av årets framgångsrikaste modeller inom klubben, Alf Eskilssons "NOBLESS". Vi lämnar ordet till byggherren för en kort kommentar: -Som namnet anger är denna modell en modifiering av Nobler. Inga väsentliga mått är ändrade, men kroppen är helt och hållet annorlunda; detta är ju mycket vanligt bland Nobler-flygare. Vidare är den (kroppen) bredare för att passa Veco och OS 35, som bekant är ju Nobler ursprungligen gjord för Fox 35, som är smalare över vevhuset. Dessutom har jag "skalat av" den rundade undersidan; den är alltså platt. Landstället av dural och sporren är avtagbara. Tanken är flyttbar upp eller ner ~~25~~ (förstås), för att få motorn att gå lika i alla lägen. Flapsen är kapade ung. 1 1/2 cm ute vid vingpetsarna på grund av att jag vill ha ytterbitarna att trimma bort ev. skevhet med. Modellens vikt är ung. 1150 gram. Slutligen skall det väl påpekas, att detta är en byggsatsmodell, dvs. jag köpte en byggsats men gjorde alltså om ~~NOBLER~~ kroppen helt. Av detta följer även att vinge och stabbe och - som nämnts - alla mått ~~är~~ inte skiljer sig från original-Nobler's.

En enkel översiktsritning:



OBS! Som väl synes är sidoprojektionen helt ritad för fri hand och är bara avsedd att ge en ungefärlig uppfattning om kárrens utseende. Snarast en enkel skiss, alltså.

Bredvidstående proj. är dock ritad i skala 1:10 (ungefär).



#### NOBLESS

Top stunt 1966 by  
Alf Eskilsson, AKG.

Spv 1280 mm  
Total längd 970 mm  
Vikt ung. 1150 g  
Motor OS 35 Stunt

## ELEMENTÄRT. MIN KÄRE WATSON

"Oskar", sa Per Nilsson. "Rudol", sa Ove Pettersson. Osannolikt nog nickar sedan samtliga AKG:are bifall.

När man, som undertecknad, kommer till västkusten ifrån den norrländska guldkusten och får erfara denna brist på elementära kunskaper beträffande lim och lack, ja då anar man givetvis orsaken till modellflygets tillbakagång.

Det finns ju bara ett lim och ett lack - jo! Får man presentera sina favoriter (tydligt okända i Göteborg m.o.).

BRITFIX 66 - jag upprepar - BRITFIX 66. Detta är LIMMET. Snabbtorkande, hög hållfasthet, torkar homogent utan att bilda ett skinn på ytan innan man hunnit få dit alla prytterna (se med medlidande på Cascos Hobbylim), gelear ej i tuben (Sigurd I:s bästa inkomst kom förmodligen från alla som bytte ut gelead Örn cement mot ännu icke gelead dito), rätt konsistens, rätt hårdhet, inget pys ur tuben, vattenfast samt, framför allt, den rätta utformningen av tuben så att den är lätthanterlig.

Visa mig det lim som kan matcha detta i alla punkter, och jag skall fundera på att ändra uppfattning om BRITFIX 66. Men jag tvivlar på att jag gör det.

SEMO DOPE i den "blå" förpackningen blandad med lika delar etylacetat är toppen av lack. Det skall vara etylacetat, inte aceton eller thinner. Denna blandning spänner bra, men ej hårt, och är tåligt mot vata (där gick "Oscar" bet).

5-6 strykningar på en pappersklädd vinge, 6-8 på en sidenklädd och 4 på en stabbe ger utmärkt resultat. Outspätt ger lacket en vacker yta på 4-5 strykningar (på en kropp t.ex.).

Givetvis använder även jag andra lim- och lacksorter än de ovan nämnda, men endast i undantagsfall.

CEMENTEX P är det bästa kontaklimmet enligt min mening. Det användes med fördel vid hoplimning av block eller där stora limytor annars förekommer. Limningen bör dock ske före renskärningen av detaljerna.

Beträffande övriga typer av lim och lack vill jag inte ge några rekommendationer. Jag vill dock nämna, att det bästa lack jag provat för glödstiftsmotorförsedda aerodyner är ett schweiziskt hårdlack, WIEDELIT, vilket dock, såvitt jag vet, inte finns i den allmänna handeln i Sverige. Tyvärr har också mitt förråd, ett varuprov, tagit slut.

Var i dessa trakter finns då SEMO DOPE och BRITFIX 66 att köpa? Min klagan i förra numret gav tydligen resultat. Wettergren & Kerber har, enligt Ove P:s dagsfärska rapport, införskaffat SEMO. BRITFIX 66 är dock ett sorgligare kapitel. Stadens förmodligen sista tub inköptes av Per N för min räkning för ca 1 vecka sedan.

OBS! Köp inte BRITFIX 77. Det är för plastbyggarna.

Floda

Med anledning av att pamparna i Göteborg begärt Sövefältets nedläggande har AKG:s styrelse begärt pamparnas nedläggande. Tillstånd väntas inom de närmaste dagarna från Jaktvårdsstyrelsen.

För att hjälpa STABEN's läsare att komma över den långa dystra mörka vintern, publiceras här några

### ORD PÅ VÄGEN av alf & björn

Inledningsvis en liten vers tillägnad våra combatflygande vänner - och, säger åtminstone ryktet, blivande medlemmar - fritt och fräckt översatt från American Modeler (sjunges muntert och reskt av den som kan hitta på någon melodi):

Bra looping Anders, bra dykning Per  
det var så synd att det hände, att det gick så här.  
Nu plockar ni upp era trasiga kärror - ta upp ena vingen där;  
va' nu inte lessna för detta, det är ju bara hobby, det här.

A+=/XXXCÖ?SPRKGT+++\_&='?::,

- Du!
- Jag?
- Ja, du.
- Ja-a?
- Vad är en flygande anka?
- De' e' en dynamitförsedd gås (spränd anka).

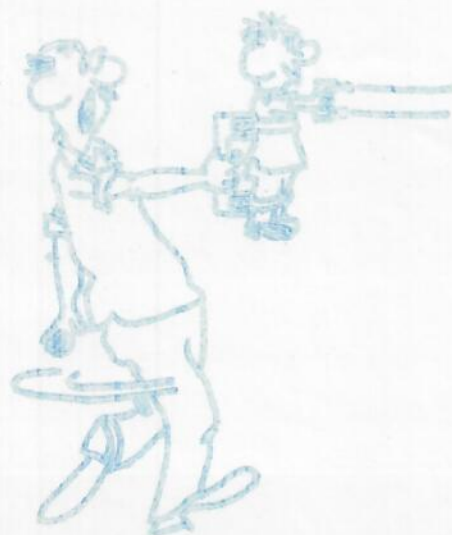
Klipp ej här!

Ibland påstås det att modellflygare bara håller sig till den egna klassen och inte bryr sig om vad andra flyger. För att bevisa motsatsen, följer här en liten ramsa - Även den f.o.f. översatt från AM - avsedd för en-av våra friflygare (melodi "Broder Jakob"):

Äggle svart, äggle svart  
upp med fart, upp med fart.  
Om du ser min 2-2  
långt upp i det blå-å:  
nån stjärna är det ej, stjärna är det ej.

Vet du ved som hände den 12/12 kl. 12?

Nääee.... jovisst, dom la la om radion på något sätt, var fel; då tryckte vi detta!



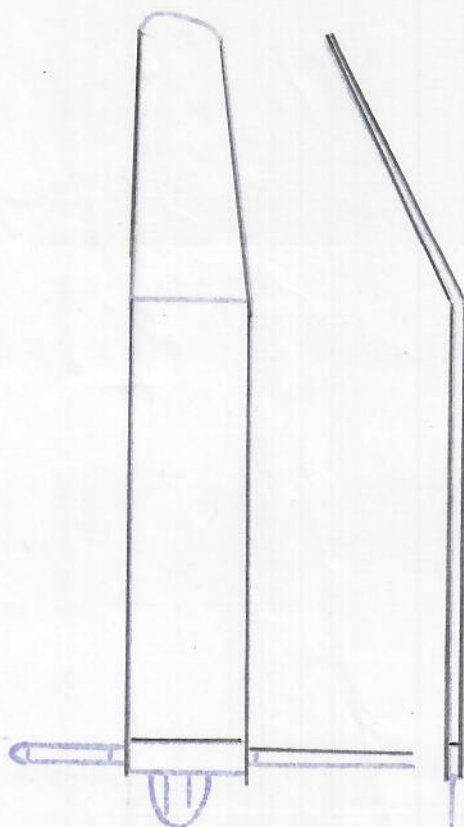
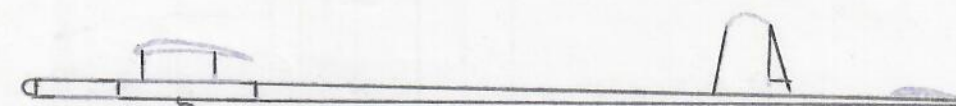
- Nå, klarar du dig själv nu?

## Nyheter

Ryttmäster Baltsar von Finkh meddelar, att ryktena om att de kvarstående medlen i ÖB:s representationsfond skall överföras till SMFF saknar all grund. Ryktet uppstod då AB Övre Bofliden (ÖB) meddelade att man skänkt 50:- till lekskolan, vilket illvilliga personer tydde på sitt eget sätt.

Från och med nyår träder en ny förordning i kraft, innebärande att förseelser i samband med modellflygtävling bestraffas med böter, att erläggas kontant till tävlingsledaren. Man må särskilt observera det tillägg till förordningen som säger, att "Dryckenskap, otrevligt uppträdande och osedligt leverne får ej förekomma i modellflyg, och kommer således ej böter att utkrävas för sådant".

Kanalomläggningen för radio från och med den 12.12 kl. 12.00 innebär att samtliga radioflygare måste byta kanal. En talesman för Telestyrelsen säger på en direkt förfrågan, att det kan ju tänkas att man byter sinsemellan till att börja med.



A 2

Bo Sandström, Kumla

SM-vinnare 1966

Skala 1:10

Vingprofil: Sokolov

Stabprofil: Egen

