

AKG

5

1968

STABBEN

EN MODELLFLYGTIDNING FÖR AEROKLUBBENS MODELLFLYGARE

MODELLFLYG SOM STATUSPRYL?

JA, DET VERKAR INTE BÄTTRE.

Dessa så kallade modellflygare, som investerar flera tusen kronor på det senaste som kommer ut på radiofronten.

Dom som syns på F9 ett fåtal gånger på året, och som inte kan ha något annat intresse än att imponera på grannar, arbetskamrater, närmaste vänkretsen o.dyl. De köper sina modeller i byggsatser, där modellen är nästan färdigbyggd. De flyger sällan och tävlar aldrig.

För nog är det något fel, när radio-SM inte drar mer än 20-talet deltagare, när det finns c:a tusentalet "radioflygare".

Det skulle aldrig falla dom in att komma till klubblokalen och lära känna andra modellflygare.

Dom accepterar inte lin- och friflygare.

Dom kan inte ens heja på en icke likasinnad på F9.

Det skulle inte falla dom in att bygga något som inte finns i byggsats, eller något annat slag av modellflygplan, som inte går att skryta med.

En del syns inte ens på klubbafstnar.

Att hjälpa till med klubbarbetet skulle inte falla dom in.

Det verkar som dom löser medlemskort bara för att få 10 % rabatt i hobbyaffärena, och det blir en bra förtjänst om man handlar för några tusen.

Jag tycker inte dom är mer modellflygare ändom som bygger plastmodeller.

Dom klarar helt enkelt inte av att bygga en modell som inte finns i byggsats. SÅ DET SÅ.

Efter allt negativt om radio får jag väl skriva något positivt också.

T.ex. Bengt Lundström.

Alltså polarn som gick å vann pileträffen. Han gick sen å kom femma på SM å han har varit den absolut flitigaste modellflygaren på F9 alla kategorier. Dessutom flyger han inte Taurus, Kvik Fly eller någon annan status modell utan en flygande hyvelbänk av egen konstruktion.

Och så är han friflygare också.

De om de.

Lars-G.Olofsson

Erbjudande till AKG:s modellflygare.

AKG kan köpa modellmotorer från HOBBY IMPORTEN
Motorerna kan beställas hos materialförvaltarna Ove Pettersson och
Lars-Åke Andersson.

Prislista.

Motors	Pris inkl. oms.:
Fox 35 Stunt	66:-
Fox 36x (combat special)	61:-
Fox 29x	61:-
Fox 36x BB	99:-
Fox 59 Stunt	128:-
Fox 15x	49:-
Fox 29 BB	128:-
Fox 049 FAI	33:-
Fox 60 R/C	322:-
Fox 59 R/C	211:-
MVVS 2,5 RL	155:-
MVVS 2,5 RL modified/racing	211:-
MVVS 2,5 TR Super	155:-
MVVS 2,5 TR modified/racing	211:-
MVVS 10 R/C	322:-
Glödstift:	
Fox R/C	5:40
Fox heavy duty	3:80
Fox standard	2:75

Materialförvaltarna träffas på klubblokalen Tisdagar och Torsdagar.

Efterlysning

Du grabben.

Som började bygga Wakefield på klubben.

Vill du vara vänlig komma ner till klubblokalen någon Tisdag eller
Torsdag.

Lars-Åke Andersson

VM i linstyrning.

Årets linflyg-VM arrangerades av SIL-FFF, Finlands flygförbund (jag tror att det heter så).Helsinki var platsen som vi skulle tampas på. Som framgår av UT-referatet så var AKG representerat av Alf Eskilsson i Stunt. Combat är ju ingen VM-gren, i så fall kanske vi hade haft med någon man där också. Nåja emellertid och emedan, kom vi svenskar och svenskor, vi hade sådana med också, fram till slagfältet. Och framme vid hotell Otaniemi vad skådar då mitt norra blågula öga? Vem står där rakt upp och ner? Jo en AKG:are, hitrest över blöjan den blå med en kompis ochen oljeeldad jungeltrumma (flåt SAAB). VEM var det då? Jo Leif Ryden och Håkan Larsson, numera förpassad till AKS:s livliga skara. Dessa två hade, utan att vi andre svenskar visste om det, åkt över enkomst för att kolla detta arrangemang. Det vittnar om intresse va? För första gången (vad jag vet) flögs tävlingarna mitt i hjärtat av en stad. Mycket folk kom därför till platsen för att se vad det var för perkellä oväsen vi höll på med. Det negativa med stället var att det fanns byggnader och träd runt om. Vi stuntmen hade en del trubbel med Winden you see.

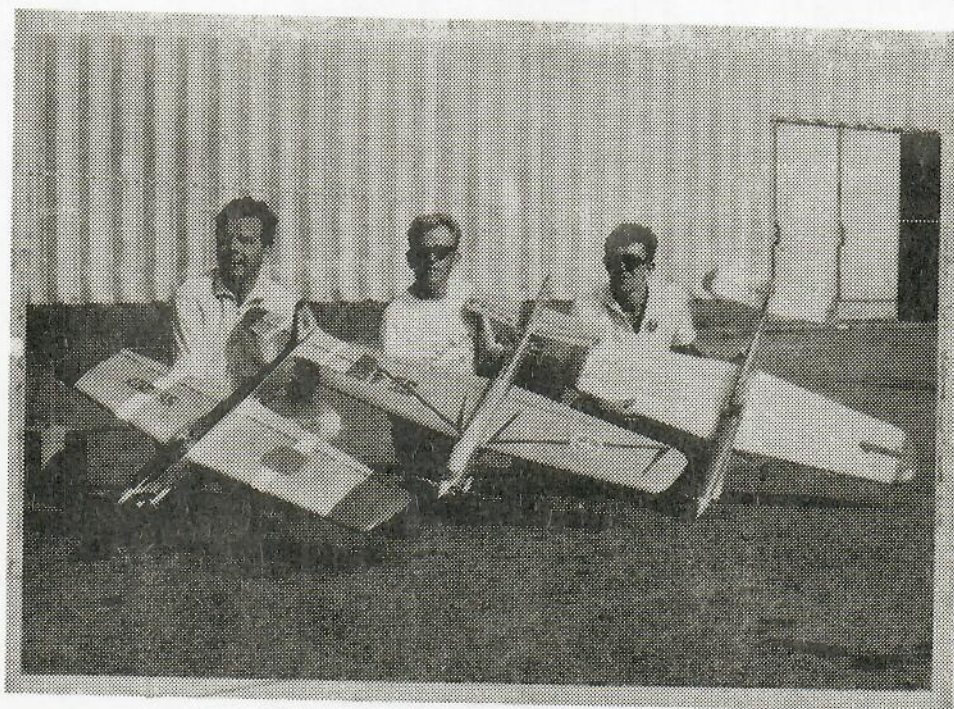
Forts.nästa sida

VM i linstyrning forts.

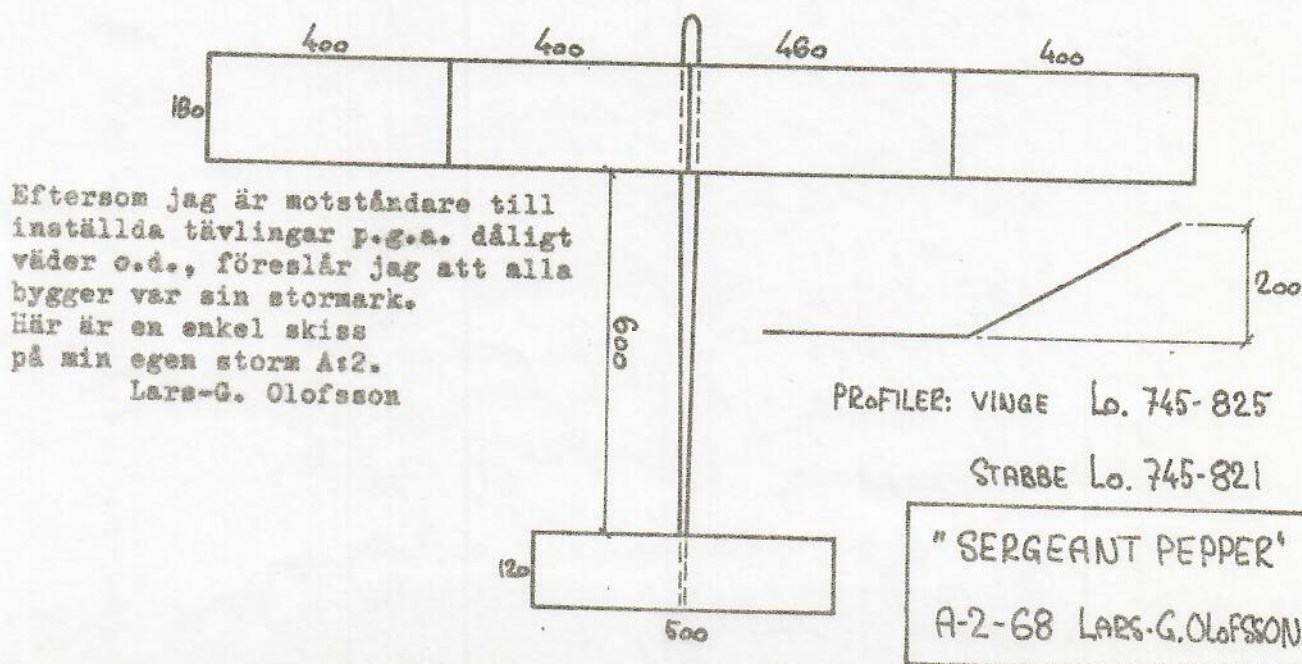
Vi är mycket stolta över Ove Anderssons fina insats, han belade ju andra plats. Låt skumpat flöda Hurra, Hurra, Hurra. Erik Björnvall kom inte riktigt lika högt, 17:e plats. Jag själv klättrade upp till 21:a steget, sen var det stopp. Men vi var nöjda ändå. Tillsammans kom vi på 4:e plats i lagtävlingen. Holland knep bronset med 14166 poäng mot våra 14045. 44 man från 18 nationer deltog. Att det var hårt mellan platserna märks, hela 19 man var inom 4000 poäng. Man har ju läst en del och sett på många bilder av amerikans karror, och det må jag säga, något så elegant har jag aldrig skådat. I synnerhet Jim Silhavys Nobler.

Under hela tiden vi var i Finland, gynnades vi av solsken och värme. Tävlingen blev på så sätt ett soligt minne, även i ordets bemärkelse. Den här artikeln är hoptotad av STABBEN:s utsände medarbetare:

Alf Eskilsson



Svenska stuntmen vid VM i linstyrning.



Lin- UT i Västerås.

Nu var det dax igen för landslagsuttagningar. I stunt hade Alf och Clas-Olof en chans att få medverka. I combat var endast Anders Leimalm klar för uttagning. När vädret var jättehysat så kunde vi verkligen göra vårt bästa, och det gjorde vi. Jag själv triumferade, efter att jag jagat Erik Björnvalls skalp i 4 år runt i Sverige och utrikes, så fick han se sig slagen denna gång. I en omgång var även Clas bättre än Erik. Combattävlingen var även denna gång ett sorgebarn, det verkade som ingen höll i den. Hur det gick vet jag inte riktigt. Men våran Anders fick i alla fall en plats i NM-laget. Clas-Olof kom även han med till NM i Danmark. Själv kom jag med till VM i Helsingfors och även till NM.

Alf E.

Resultat.

- | | |
|-------------------|-----|
| 1. Ove Andersson | VFK |
| 2. Alf Eskilsson | AKG |
| 3. Erik Björnvall | LEN |
| 4. Clas-Olof Kall | AKG |

KONSTEN ATT LYCKAS I MODELLFLYG UTAN ATT ANSTÄNGA SIG.

Är det möjligen någon, som har tänkt på vilka möjligheter till genvägar det egentligen finns i den underliga sport de initierade kallar modellflyg. Ta t.ex. det här med flower-power. oanade perspektiv breder ut sig framför(ovanför) oss. Vi kan ju alltid börja med litet av Beatles transcendentalmystik. Då skall man som bekant tänka på ett ord och sedan associera det med ett annat osv. till en lång kedja. receptet blir alltså: Lär motståndaren detta och låt honom börja med ordet modellflygplan, slutet blir givetvis krasch och efter den övningen vågar han inte släppa iväg kärnan, utan drabbas av stora skälvan och kommer att tacka oss AKG-are för att vi sparade hans kärnor.

Det predikas ju att man skall ge sina fiender en blomma istället för att slåss. Skänk alltså motståndaren en blomma i tankshålet på det sättet blir verkligen hans kärnor flower-powered (obs.dju

p vits). Han kommer villigt att lägga ner stidsverksamheten, när motorn ber om mer tulpaner. I combat kan vi ju lämpligen vara pacifister och flyga utan serp. Som sista utväg rekommenderas att tolka reglerna efter Maos lilla röda.

"båtblöt"

ps.

om du mot förmodan skulle ställas öga mot öga med en jänkare någon gång, är det bara att ta med litet gamla ägg.

ds.

De e så att de e några polare som har gått & funderat på vissa prylar, & så ritade dom, polarna alltså, ner en sån där insändare ni vet. Den här insändaren handlar inte om hur dåliga spårvägen e osv, de får ni läsa i dom stora blaskona som gp,gt,osv. Den här handlar om ett av AKG:s problems you know. Här e den. LO.

FUNDERINGAR

Ett apropå till att vi är landets, ja kanske även hela Europas största modellflygklubb. Vi är omkring 150 medlemmar, men tyvärr, alltför mycket tyvärr märks aldrig det. Ta t.ex. våra klubbaftnar, våra årsmöten och ute på F9, och sist men inte minst på TÄVLINGARNA. Med så många "flygare" i klubben så borde vi synas mer i resultatlistorna. Men, säger du då, jag vill inte tävla. Okey då. Då kan du väl åtminstone vara lite aktiv på F9 i alla fall. Jag har en stark känsla av att är man medlem i en klubb, skall man banne mig vara aktiv inom klubbverksamheten på något sätt. Det är väl ändå inte meningen att en 10-15 man skall dra hela lasset. så är det nu, och så har det varit de sista åren.

Alf Eskilsson.

ETT NÅGOT FÖRSENAT REFERAT FRÅN VÅRENS LINSTYRNINGSTÄVLINGAR.

Motalapokalen någon Söndag i Maj.

Denna strålande majdag hade 5 brävjva linstyrare från Swedens biggaste modellflygklubb (AKG) rest till Vätterns pärla, Motala alltså. Där skulle det tävlas sades det. De 5 tappra voro Klasse Kall, Lasse H, Alf E, samt Mats A som ställde upp i stunt. Ensam stridsflygare var Anders Leimalm (som vanligt). (stidsflygare = combat) Stunten bjöd på en rad fina flygningar och som AKG-are kunde man glädja sig åt att vår Uddevallaavdelning gjort framsteg. Resultatmässigt gick det trots allt som vanligt. Ove Andersson vann andra året i rad. Erik Björnvall blev 2:a. Gissa vem som blev 3:a? Alf förstås, följd av Klasse, Lasse och Mats.

Combat- int hade samlat 16 deltagare. Efter två heatsegrar hade Anders tagit sig till semifinal. Men ack. I denna omgång åkte han ut mot Staffan Larsson. (Efter omflygning och tusen och en protester, typiskt combat). I flygningen om 3:e pris lyckades han slå Roger Holmberg, och då var dagen räddad så att säga. Fram på kvällskvisten reste vi hem i samlad trupp, åt korv och glass i Laxå, och var ganska nöjda med tillvaron.

Anders och Alf.

Resultat.

stunt.

1. Ove Andersson	Västerås FK
2. Erik Björnvall	LEN
3. Alf Eskilsson	AKG
4. Clas- Olof Kall	"
5. Lars Helmbro	"
6. Mats Andersson	"
7. Boris Dahl	Motala

combat- int.

1. Staffan Larsson	LEN
2. Bernt Gustavsson	"
3. Anders Leimalm	AKG
4. Roger Gustavsson	LEN
m. fl. m. fl.	

Vårtävlingen i linstyrning.

Till vårtävlingen den 8/6, som denna gång arrangerades av Gamen i Norrköping, reste något brådstörtat 2 AKG:are, Alf och undertecknad. Tävlingen skulle gå på Söndagen, men den blev flyttad till Lördagen, vilket vi inte fick reda på förrän på Fredag kväll. Välbehållna men något slaka kom vi i alla fall till F 13. En fiende hade redan anlänt, blåsten, ock en var på väg, regnet. I stunt- int, som vi tävlar i gick det som det brukar gå, (ack ja, ack ja). Ove Andersson vann igen, Erik Brörnvall 2:a, men det var på håret att han besegrats av Alf, endast 15 poäng skilde dom åt. Dock hade vi alla, i den kraftiga vinden, väldigt svårt med " over head manouvers ". Stunt open flögs för första gången på denna tävling. Endast två man flög.

Clas- Olof Kall.

Resultat.

1. Ove andersson VFK
2. Erik Björnvall LEN
3. Alf Eskilsson AKG
4. Clas- Olof Kall AKG

NATIONELLA TÄVLINGAR I FRIFLYG 1969

19 januari	AKM:s vintertävling
26 januari	Fagerstas "Ett-tävling"
9 februari	Runntävlingen
16 februari	Norrlands VT (Östersund)
23 februari	Brahettävlingen (Sale)
9 mars	Järvsöbocken
5-6 april	VT (Östersund)
27 april	Solnas vartävling
11 maj	Uppsalas Majtävling
15 maj	DM
25 maj	Hjelmérustävlingen
31 maj - 1 juni	Elittävlingen (Skåne)
8 juni	Oldtimer-tävlingen (Örebro)
14-15 juni	Västkustträffen (Göteborg)
29 juni	Skvaderns Nattävling (Sundsvall)
2-3 augusti	Svenska Mästerskapen (Göteborg)
14 september	AKM:s hösttävling
28 september	Solnas hösttävling
19 oktober	Snapphanarnas hösttävling
9 november	Gemens 6-mannalag-tävling

Till detta vill jag bara tillägga några klubb tävlingsdatum.

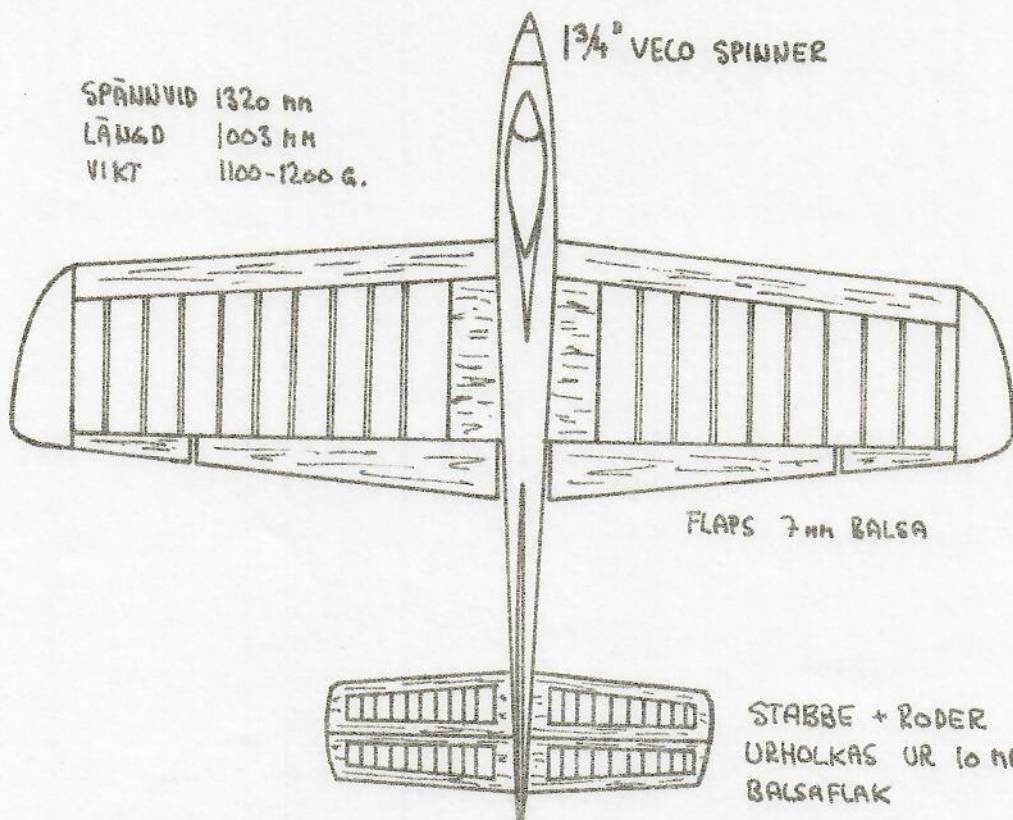
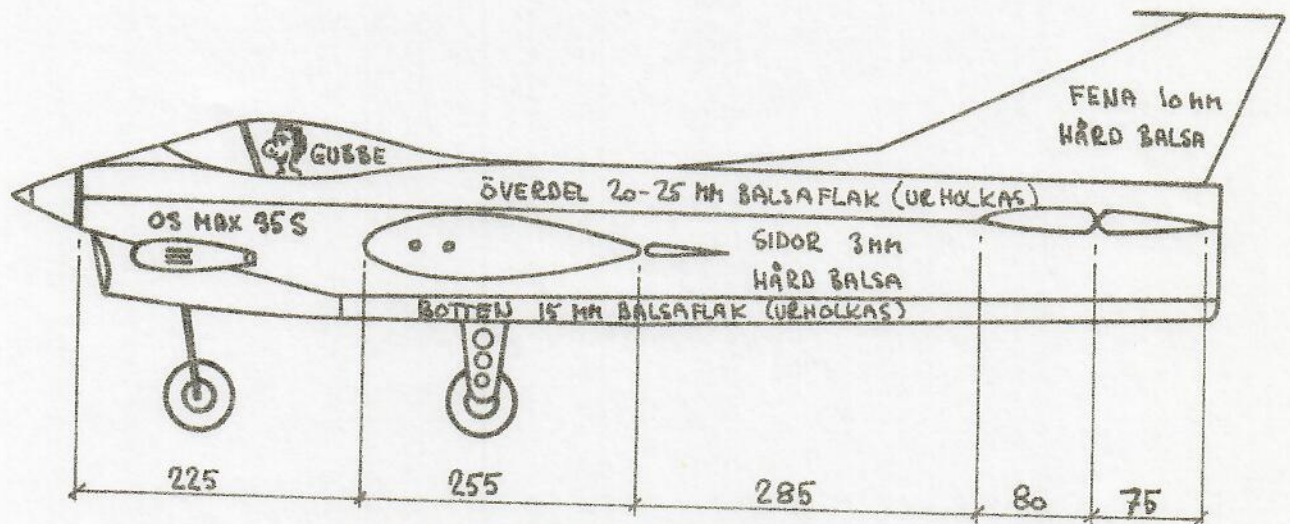
26/1, 16/2, 9/3, 20/4, 4/5 tillika DM, 14-15/6 Västkustträffen.
Som ni ser kör vi DM den 4/5 istället för 15/5.

Lars-G.Olofsson

NOBLESS II

Detta är den andra stuntkärran i serien Nobless. Urfader är som kanske är bekant Nobler. 1965 byggde jag den första i serien. Eftersom kärran verkade bra, gjorde jag en till 1968 (den håller än), som synes starkt modifierad. Men märk väl, alla grundmått är detsamma. Eftersom modet skiftar, blev det realook. Noshjul istället för vanligt tvåbent alltså. Huvudställen är av dural och placerade i kroppen, fastskruvade i en aralditlimmad plywoodplatta. Om någon till äventyrs skulle bli inspirerad att bygga en sådan här flygapparat, kan du även köpa en byggsats Nobler och modifiera denna. Idenna kan du använda de flesta delarna utom kroppen. Om du funderar över något angående kärran så kontakta gärna byggherren. Nobless I presenterades i STABBEN nr. 5-6 1966.

Alf Eskilsson



NL i linstyrning

För andra gången på 4 år arrangerade Danmark NL. 1964 var tävlingen förlagd till Kastrup, och var då ett exempel på hur man skall arrangera en tävling av detta format. Tyvärr kan man inte påstå detta om årets tävling. Man hade i allra sista stund flyttat tävlingen från Fredriria till en plats c:a 8 mil inåt landet. Vi bodde på ett bättre vandrarhem i Fredriria. Vi var alltså tvungna att åka fram och tillbaka flera gånger, vilket blev ganska tröttsamt.

Efter att ha irrat omkring i ett par timmar fann vi tävlingsplatsen. Stunten och combaten flögs på en gräsplätt, som kan definieras som mycket ojämn betesmark för kreatur. Teamen och speeden gick på en trång, ojämn och bubblig parkeringsplats.

I stunt vann danskarna före svenskarna, vilket delvis berodde på mycket partiska domare. De kunde endast vara i 14 - 16 års åldern, att alla var danskar gjorde inte saken bättre. FAI:s nuvarande regler tycks heller inte ha slätt igenom ännu. Man använde sig av en dansk översättning, av årgång 65, trots att bestämmelserna säger att, FAI:s Sporting Code skall tillämpas. Ove Andersson, VM 2:a några veckor tidigare och titelförsvare, flög betydligt bättre än danskarnas bästa Leif Eskildsen. Eskildsen vann nu helt oförtjänt.

Speedtävlingen dominerades helt av svenskarna. Leif Cernold vann på 225 km/h före Rolf Hagel med samma resultat. Synd var det om "roffe" som i sin andra flygning fick bra fart på sin Super Tigre (över 230). Pylonen lossade och "roffe" kvaddade, men det var inte bara pylonen som var felaktig. De danska klockorna hade en underlig benägenhet, att gå sakta när danskarna flög. Jag m. fl. klockade en dansk speedmodell. När de tio(10) varven var flugna så hade de officiella tidtagarna c:a 7(seju) sek. bättre tid än vi. Vid 200 km/h gör en sekund c:a 12 km/h. En anledning till tidskillnaden var kanske att man inte lärt sig räkna till tio.

Teamracingen vanns av bröderna Hasling, Danmark. Larsson/Johansson, Sverige, gjorde en bra första flygning på 5,04, men det räckte ej till final. En fjärde plats blev det i alla fall. Den ojämnna banan gjorde att modellerna helt plötsligt studsade upp efter att ha landat.

Combaten gick som vanligt i omflygningens och regeltolkningens tecken. Roger Holmberg och Bernt Gustavsson blev utslagna i de första heaten. Någon tredje man fanns inte, Anders Leimalm (AKG) hade varit tvungen att lämna återbud och någon ersättare fanns inte att få tag i. Följaktligen blev det bara en 3:je plats i lag. Finland deltog ej i combat. En lustig detalj inträffade när man skulle räkna ihop nationstävlingen. Combat skulle ej ingå, så bestämdes före tävlingen. Vid sammanräkningen togs ändå combaten med, så Danmark vann, eftersom de kom tvåa och trea i combat, annars hade Danmark och Sverige stått på samma poäng. (Hur kunde du tycka det var lustigt Clas- Olof. Red. anm.)

Banketten blev en ovanligt tråkig och brådstörtad tillställning. När middagen var över avvek alla hastigt, förmodligen glada över att komma ifrån denna på ett så miserabelt sätt arrangerade tävling.

Resultat:

Speed

1. Leif Cernold Sv.

2. Rolf Hagel Sv.

9. KE Engqvist Sv.

Team-Racing

1. Br. Hasling Da.

4. Larsson/Johansson Sv.

6. Eklund/Svedling Sv.

10. Kjellberg/Sannes Sv.

Stunt

1. L. Eskildsen Da.

2. O. Andersson Sv.

4. V. Andersson Sv.

6. C-O Kall Sv.

Combat

1. A. Yteröy No.

5. B. Gustavsson Sv.

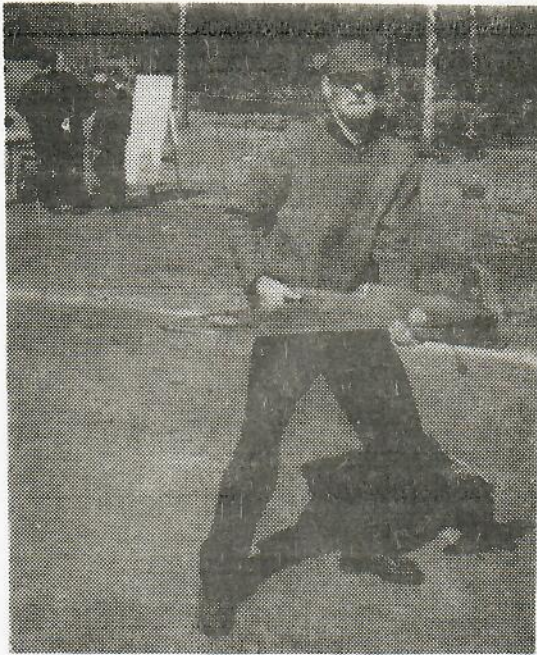
8. R. Holmberg Sv.

Clas-Olof

Daglöjtnanten går rondan på morgonen och kommer till andra logementet.
- Det var en förbannad odör ni har här.

Korpralen:- En, sa löjtnanten. Här är åtminstone femton olika fast 371 är jävligast.

DIV. STUNTBILDER



Evert Heide provdrar i Motala-65.

Hasse Granhed och Alf E.
i Motala - 65.



Alfs ARES också i Motala - 65

Alf E. och Clas- Olof K. i
Hilleröd - 66.



NÅGOT OM OCH KRING SM I F3A(RC-1)-68.

Av Bengt Lundström.

I utlandet, där klimatet är gott och flygbart året runt lägger man av ytterst märkliga och outgrundliga skäl sina mästerskap i Juni- Augusti.

I detta land, där allt är mycket klarsynt och riktigt på alla sätt, lägger man mycket vist alltid mästerskapen vid en tidpunkt när vädret är garanterat stabilt. Således när höstens busväder sätter in. Under Juni- Augusti skall alla i demokratisk anda helhjärtat ägna sig åt semester på långt bort belägna öar. (Detta förhållande gäller inte enbart i radio. RED.ANM.)

Därför avhölls SM- 68 i RC-1 i Linköping 28- 29 September. Vädret var fullständigt rättvist och typiskt för en Svensk modellflygtävling.

1. Vädret.

Lördag omgång 1: Full storm på morgonen.

" " 2: Lite lugnare.

Söndag " 1: Så där men blött.

" " 2: Ösregn för första halvan av de flygande.

2. Kärrorna.

Var de vanliga, fastän Lars Olsson Köping, hade en BAR FLI med infällbart tvåbent ställ.

3. Utrustningen.

Var de vanliga.

4. Flygningarna.

Var de vanliga med de vanliga resultaten.

För att säkerställa det senare hade hemligheten med hur figurerna skulle utföras och placeras noggrant undanhållits av de Svenska representanterna vid sommarens internationella domarmöte i Tyskland. Således flög herr svensk medelflygare likadant som alltid, eftersom han inte var med i innekretsarna.

Den sämsta flygningen av de 4 räknades bortoch resultatet var helt rättvist.

RESULTAT:

1. Jesper von Segebaden	Starflyers	11218	poäng.
2. Bo Bergstedt	Siljansbygdens RSK	11168	"
3. Bert- Erik Stövling	"	9577	"
4. Bengt Lundström	AKG	9379	"
5. Risto Balzar	Siljansbygdens RSK	9111	"
6. Lennart Olsson	Ystad	8875	"
7. Göran Ridderström	Starfighters	8564	"
+ 10 till.			
Mer va de inte.			

NI VET HAN TRYCKFELS NISSE.

Jo han har smugit sej in igen.

Var då?

På sid. 1 6:e raden nerifrån, 13:e ordet från vänster.

Det skall vara fyra och inte femma. Nu vet ni de.

Flåt en yngling, Bengt.

DEN FLYGANDE HYVELBÄNKEN 7 by Bengt Lundström.

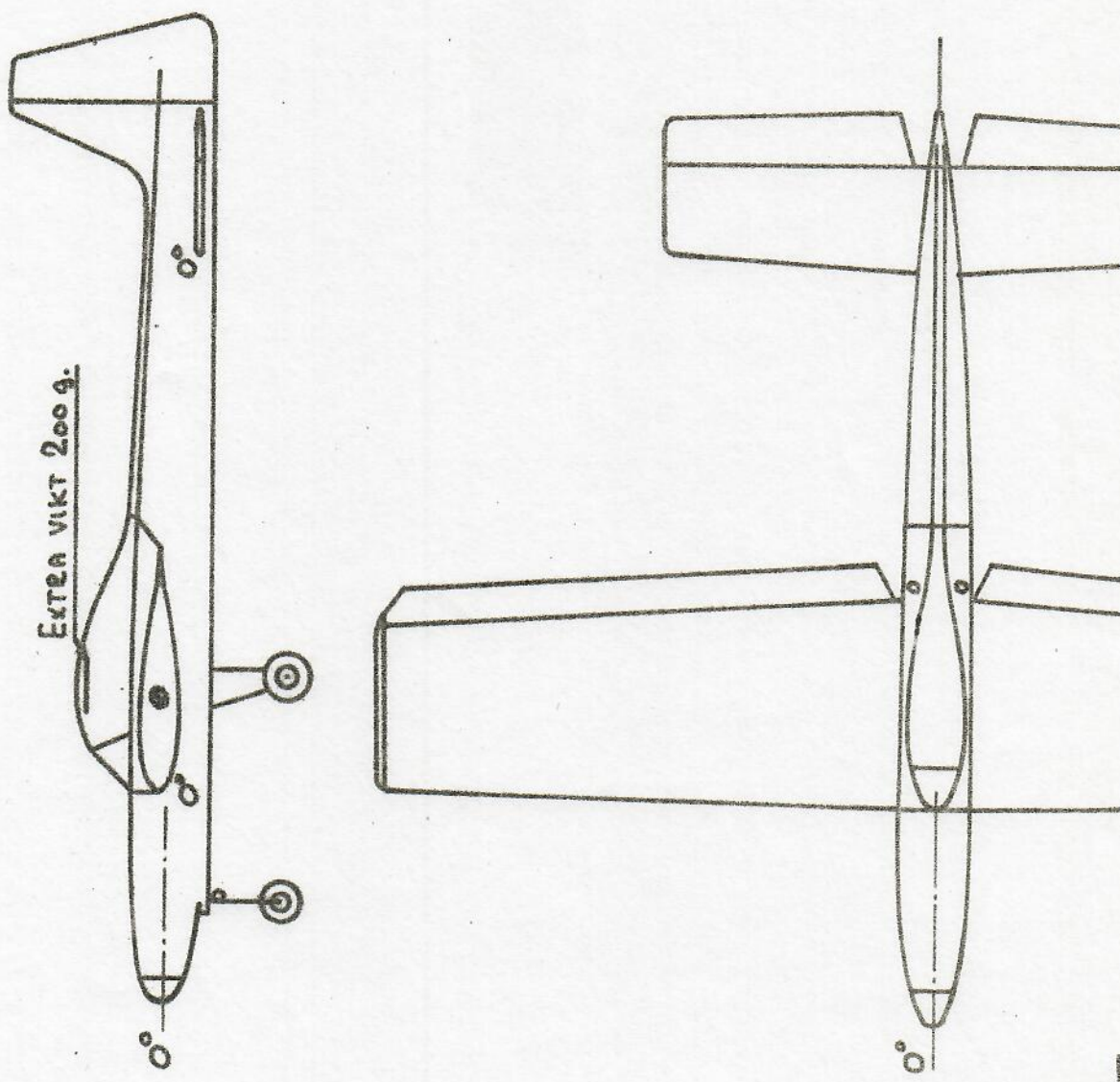
Motor: Super Tigre G60FI prop. 11x8

Radio: Orbit 7-14D, REMA.

Vikt: 3800 gram

Ingen V-form på vingen

Äcke 1250 mm placerad i kabinen. (ej Sjöström)



-
- Så vackra blå ögon du har Kalle lilla. Har du fått dom efter mamma?
 - Nej, dom är efter farbror Nisse.
-

- Du, var kan jag handla hobbyartiklar?
 - Lämpligen vårt materialförråd.
 - Ja, men där finns ju bara balsa.
 - Ja, men VILKEN balsa.
 - Ja, men.....
 - Lämpligen Fartygsmodeller på Olskrokstorget eller Wettergrens på Wasagatan.
-

- Alfred, när jag kommer ut från skönhetssalongen håller jag en ros i handen så att du kan känna igen mig.
-

Söndag den 24/11 1968 - en överraskningens dag.

På vad sätt då?

Jo, vi körde en sanktionerad friflygtävling på F9.

Ja, men det är väl ingen överraskning.

Nä, men vädret. Vi som tittat på "dumburken" hela veckan, hade sett hur lågtryck och regnområden lagrats utanför västkusten, och berett oss på verkligt kvalificerat busväder, kunde när vi kom ut till F9 konstatera att det blåste nära nog idealiskt, men i fel riktning, lite blött på marken men inget regn, t.o.m. solen tittade fram under ett par minuter i 5:e perioden. Vindriktningen, omkring sydväst var lite knas, kärrorna blåste ner mot, och vid max, över trähangarerna. Busvädret dagarna före tävlingen hade tydligen avskräckt en del från att komma. Dom som kom kunde glädja sig åt, ett bättre väder än väntat, en tävling som gick i stort sett friktionsfritt samt hårda strider om placeringar.

A:2 14 startande av 17 anmälda.

Det verkar som om Knut Andersson är omöjlig att komma till tals med här i Göteborg. Han vann vår vintertävling och nu tog han vår hösttävling också.

I 1:a perioden var Tony Håkansson bäst med 156 sek., följd av Lennart Friberg 150, Claes Mårtensson 147 och undertecknad 145 sek. Lars Larsson missade helt och låg sist med 36 sek. Knut A. fick 65 sek. och kvaddade dessutom modellen mot en av dessa gummipinnar som markerar banorna.

I 2:a perioden maxade Claes M., Bo Jansson och Lars L. Tony H. fick 174 sek. och behöll ledningen, med 3 sek. före Claes M. Undert. kopplade i termik och kärran hissade uppåt 20 - 30 meter, men gick ur ochsjunk lika fort ner igen, tid 110 sek.

I 3:e perioden maxade Knut A. och kunde blanda sig i toppen. Tony H. fick 97 sek. och hade 427 sek. sammanlagt, Claes M. fick 86 sek. och hade 413 sek. och Knut A. hade gått upp till 3:e plats med 407 sek., tätt följd av John Pettersson med 405 sek. Undertecknad rasade ner till 9:e plats och 312 sek., med en start på 57 sek. Sjunk. Lars L. fick 59 sek.

I 4:e perioden maxade undertecknad och gjorde en uppräckning till 5:e plats, Lars Larsson fick 162 sek. och verkade ha en typisk varannanstarts dag. John P. petade undan Tony H. med en start på 165 sek.

I 5:e maxade Knut A., Kjell Eriksson och undertecknad. Knut gick därigenom upp på första plats, undertecknad blev tvåa och Kjell E. 7:a. Claes M hade 166 sek. och det blev 3:e, John P. 98 sek. och 4:e, Tony H. 114 sek. och 5:e. Lars Larsson fick 79 sek. och 11 plats.

B:2 7 startande av 8 anmälda.

Lennart hansson öppnade hårt 180 sek.

Ove "Pettsson" " mindre hårt 168 "

Lennart "Floda" " " 165 "

Anders Håkansson " lungt 126 "

Det var mellan dessa 4 som striden om 1:a platsen skulle stå, övriga 3 var distansierade från början.

I 2:a perioden drog Lennart H. ifrån ännu mer, flög 165 sek. mot Anders H. 160 sek., "Floda" 159 sek. och "Pettsson" 140 sek.

I 3:e maxade Anders "the old fox" Håkansson och kunde gå upp i ledningen med 466 sek. före Lennart H. 459 sek., "Floda" 416 sek. och "Pettsson" 409 sek.

I 4:e knappade "Floda" in något på skåningarna men det hjälpte inte.

I 5:e perioden maxade "The old fox" och säkrade segern. Lennart H. flög bättre än både "Floda" och "Pettsson" och ordningsföljden blev att:

Anders Håkansson vann på 779 sek.

Lennart Hansson 2:a på 732 sek.

Lennart Flodström 3:a på 698 sek.

Ove Pettersson 4:a på 652 sek.

Lars Mattsson flög 5 starter mellan 68-90 sek. med sin gamla kärra. Han fick ihop 391 sek. för 7:e plats.

C:2 5 startande av 8 anmälda

Redan efter 1:a start kunde man se att resultaten skulle bli bra. Urban Nygren, Ray Pramberg, Nils- Erik Hollander och Lennarth Larsson maxade lätt. Däremot missade "Julle" Åkesson och fick endast 107 sek. Dessutom slog han sönder sin nya C2:a.

I 2:a perioden var det Lennarth Larssons tur att missa, tid 104 sek., "Julle" fick 103 med reserven. Resten maxade.

I 3:e maxade alla utom "Julle" som fick 139 sek.

I 4:e maxade Urban N. och Nils- Erik H. lätt, Ray P.s modell stallade men klarade max ändå. Lennarth L., 177 sek. och "Julle" 159 sek.

Man trodde allmänt på en 3 man fly-off, men därav blev intet. Ray Prambergs ånga från lördagsnatten- söndagsmorgon började ta slut och han fick endast 137 sek. Urban N., Nils- Erik H. och "Julle" maxade, Lennarth L. hade 164.

I fly-offen gjorde både Urban N. och Nils- Erik H. bra starter men Urban Nygren drog längsra strået och vann med 214 sek. mot Nils- Erik Hollanders 189 sek.

Resultat

A:2

1. Knut Andersson	Snapphanarna	717	sek.
2. Lars- G. Olofsson	AKG	672	"
3. Claes Mårtensson	AKM	671	"
4. John Pettersson	Snapphanarna	668	"
5. Tony Håkansson	AKM	664	"
6. S. Kilsmark	Karlstad	571	"
7. Kjell Eriksson	LEN	562	"
8. Lennart Friberg	Trelleborg	536	"
9. Arne Friberg	"	528	"
10. Bo Jansson	LEN	527	"
11. Henry Åkermark	Kättilstorp	522	"
12. Lars Larsson	AKG	516	"
13. Hans Nilsson	Karlstad	494	"
14. Lennart Widh	Fagersta	189	"

B:2

1. Anders Håkansson	AKM	779	sek.
2. Lennart Hansson	"	732	"
3. Lennart Flodström	AKG	698	"
4. Ove Pettersson	"	652	"
5. Thomas Johansson	Snapphanarna	527	"
6. Bertil Olden	Karlstad	452	"
7. Lars Mattsson	AKG	391	"

C:2

1. Urban Nygren	Solna	900+214	sek.
2. Nils- Erik Hollander	Karlstad	900+189	"
3. Ray Pramberg	Gamen	857	"
4. Lennarth Larsson	Solna	805	"
5. Jan- Olle Åkesson	AKM	688	"

För arrangementet svarade undertecknad före tävlingen. Under tävlingen skötte det av Lars- Åke Andersson, och det gjorde han bra. Dom som var ute på F9 kunde konstatera att smeknamnet "Loudspeaker" är rätt så träffande. Han hade raggat upp en samling ovanligt bra tidtagare från lin- och fri-flygsektionerna. Men var fanns radioflygarna? Sören hade ringt runt, men intresset tycks vara alldeles under isen när det gäller att hjälpa icke radioknuttar. Undertecknad hade fått tag på 3 kvinns som skötte sekretariatet, och det skötte dom alldeles förbaskat bra. De tre var: Rose-Marie Olofsson, Gunilla Andersson och Ann-Britt Pettersson. Tack skall ni ha, ni får gärna göra om det en annan gång. Tack också till tidtagare och övrig personal som hade med arrangementet att göra. Och så måste vi tacka för de priser som skänkts av Fartygsmodeller och Wettergrens.

Lars-G. Olofsson

C:2 5 startande av 8 anmälda
 Redan efter 1:a start kunde man se att resultaten skulle bli bra.
 Urban Nygren, Ray Pramberg, Nils- Erik Hollander och Lennarth Larsson
 maxade lätt. Däremot missade "Julle" Åkesson och fick endast 107 sek.
 Dessutom slog han sönder sin nya C2:a.
 I 2:a perioden var det Lennarth Larssons tur att missa, tid 104 sek.,
 "Julle" fick 103 med reserven. Resten maxade.
 I 3:e maxade alla utom "Julle" som fick 139 sek.
 I 4:e maxade Urban N. och Nils- Erik H. lätt, Ray P.s modell stallade men
 klarade max ändå. Lennarth L., 177 sek. och "Julle" 159 sek.
 Man trodde allmänt på en 3 man fly-off, men därav blev intet. Ray Prambergs
 ånga från lördagsnatten- söndagsmorgon började ta slut och han fick endast
 137 sek. Urban N., Nils- Erik H. och "Julle" maxade, Lennarth L. hade 164.
 I fly-offen gjorde både Urban N. och Nils- Erik H. bra starter men Urban
 Nygren drog längsra strået och vann med 214 sek. mot Nils- Erik Hollanders
 189 sek.

Resultat

A:2

1. Knut Andersson	Snapphanarna	717	sek.
2. Lars- G. Olofsson	AKG	672	"
3. Claes Mårtensson	AKM	671	"
4. John Pettersson	Snapphanarna	668	"
5. Tony Håkansson	AKM	664	"
6. S. Kilsmark	Karlstad	571	"
7. Kjell Eriksson	LEN	562	"
8. Lennart Friberg	Trelleborg	536	"
9. Arne Friberg	"	528	"
10. Bo Jansson	LEN	527	"
11. Henry Åkermark	Kättilstorp	522	"
12. Lars Larsson	AKG	516	"
13. Hans Nilsson	Karlstad	494	"
14. Lennart Widh	Fagersta	189	"

B:2

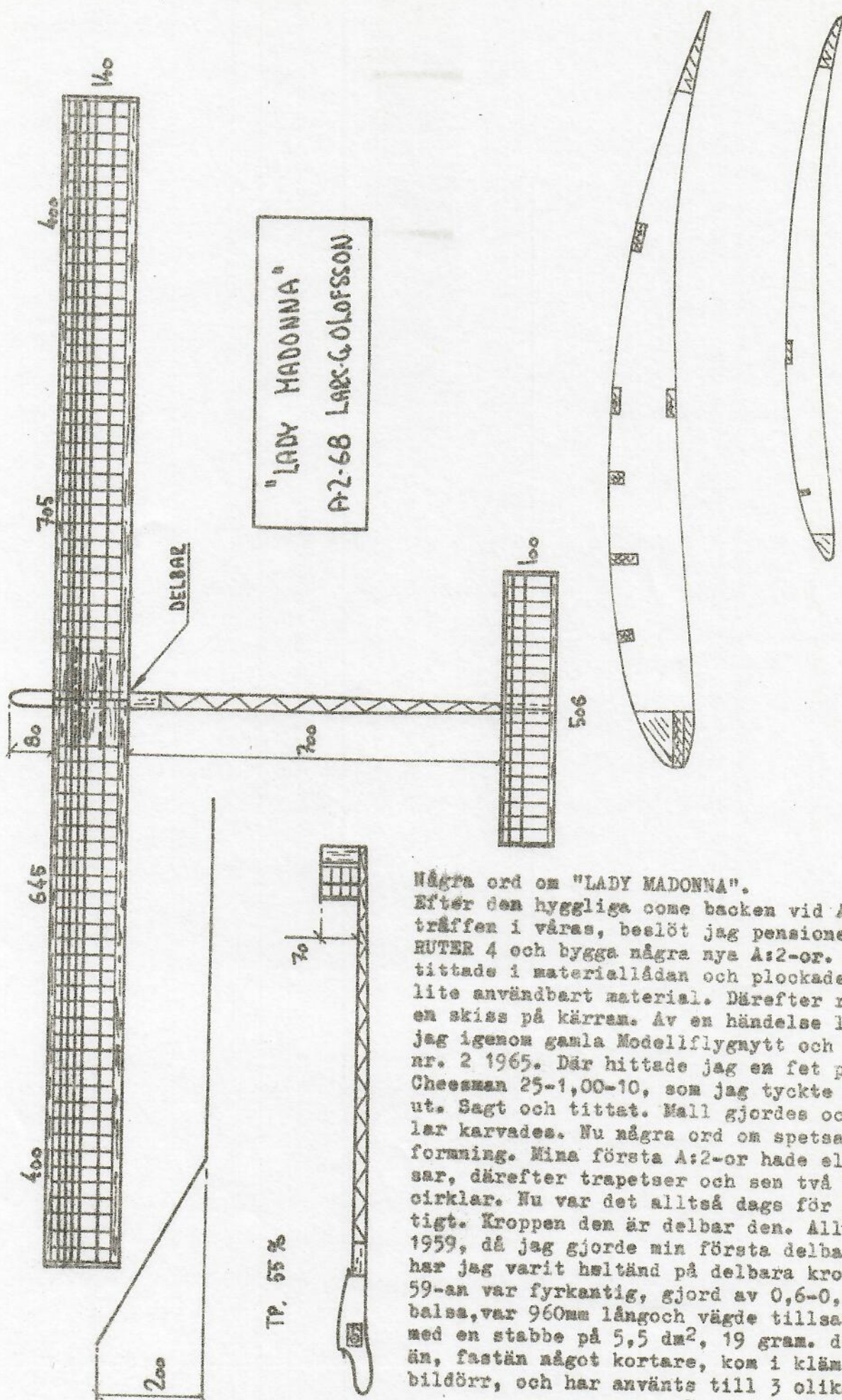
1. Anders Håkansson	AKM	779	sek.
2. Lennart Hansson	"	732	"
3. Lennart Flodström	AKG	698	"
4. Ove Pettersson	"	652	"
5. Thomas Johansson	Snapphanarna	527	"
6. Bertil Olden	Karlstad	452	"
7. Lars Mattsson	AKG	391	"

C:2

1. Urban Nygren	Solna	900+214	sek.
2. Nils- Erik Hollander	Karlstad	900+189	"
3. Ray Pramberg	Gamen	857	"
4. Lennarth Larsson	Solna	805	"
5. Jan- Olle Åkesson	AKM	688	"

För arrangementet svarade undertecknad före tävlingen. Under tävlingen
 sköttes det av Lars- Åke Andersson, och det gjorde han bra. Dom som var ute
 på F9 kunde konstatera att smeknamnet "Loudspeaker" är rätt så träffande.
 Han hade raggat upp en samling ovanligt bra tidtagare från lin- och fri-
 flygsektionerna. Men var fanns radioflygarna? Sören hade ringt runt, men
 intresset tycks vara alldeles under isen när det gäller att hjälpa icke
 radioknuttar. Undertecknad hade fått tag på 3 kvinns som skötte sekretar-
 iatet, och det skötte dom alldeles förbaskat bra. De tre var: Rose-Marie
 Olofsson, Gunilla Andersson och Ann-Britt Pettersson. Tack skall ni ha, ni
 får gärna göra om det en annan gång. Tack också till tidtagare och övrig
 personal som hade med arrangementet att göra. Och så måste vi tacka för
 de priser som skänkts av Fartygsmodeller och Wettergrens.

Lars-G. Olofsson



Några ord om "LADY MADONNA".

Efter den hyggliga come backen vid AKG-träffen i våras, beslöt jag pensionera RUTER 4 och bygga några nya A:2-or. Jag tittade i materiallådan och plockade ut lite användbart material. Därefter ritades en skiss på kärren. Av en händelse läste jag igenom gamla Modellflygnytt och just då nr. 2 1965. Där hittade jag en fet profil, Cheesman 25-1,00-10, som jag tyckte såg kul ut. Sagt och tittat. Mall gjordes och spryglar karvades. Nu några ord om spetsarnas utformning. Mina första A:2-or hade ellipsspetsar, därefter trapetsar och sen två kvarts-cirklar. Nu var det alltså dags för fyrkantigt. Kroppen den är delbar den. Alltsedan 1959, då jag gjorde min första delbara kropp har jag varit heltänd på delbara kroppar. 59-an var fyrkantig, gjord av 0,6-0,8 lätt balsa, var 960mm lång och vägde tillsammans med en stabbe på 5,5 dm², 19 gram. den håller än, fastän något kortare, kom i kläm i en bildörr, och har använts till 3 olika A:2-or.

Forts. nästa sida.

"LADY MADONNA" forts.

Kroppen till "Lady Madonna" är trekantig och uppbyggd a'la kriss-kross. Stabben sitter ovanpå fenan, varför vet jag inte, det bara blev så. Sommaren -68 trimmades kärran och uppvisade mycket fina egenskaper. Startar bra, glider stabilt och håller termiken fint. Missar den blåsan beror det på han som flyger.

TILL SLUT. DET FINNS INGEN BÄTTRE MODELLFLYGKLASS ÄN A:2.

Vill ni veta mer om denna underbara klass, ta och kontakta mig.

Lars-G.Olofsson

DM I MODELLFLYG 1968.

Den 8/12 gick den sista serietävlingen, tillika DM, i nästan samma väder som den första d.v.s. dimma, 0-2 m/sek. samt växlande vind. Det där med växlande vindar, fråga Olle Broman. Han startade i motvind, sprang och letade termik, trodde han sprang i jättesjunk, men se, det var vinden som vänt och han kutade i medvind. Trots vädret med därtill hörande siktbesvär vid termik, var det en trevlig tävling, med många deltagare. Från AKG 9stycken som flög 7 klasser. Pelle Johnsson var ensam i Coupe d' Hiver. Från Mölndal hade en samling "hängglidare" infunnit sig. Dom flög A:1 och C:1.

I 1:a perioden var det absolut vindstilla och ingen räknade väl med max. Men se, lite termik hade tydligen hittat fram. Ove Pettersson maxade i B:2. Acke Sjöström gjorde detsamma i C:2, och ändå drog inte "pettsson" fullt och Acke hade inte full motortid, takhöjden var endast 50-60m. I A:2 ändrade undert. kurvet på "Lady Madonna", kurvdiаметern var c:a 200m, och kärran flöt sakta neråt, klar max. Lasse Larsson hade lite lyft också, tid 174 sek., medan Olle Broman hade hamnat i 0-luft, tid 149 sek. I C:2 gjorde Ackes konkurrenter bara var sin start. Ulfes kärra vägrade gå uppåt, tid 10 sek. Morgans pladuska började stiga bra, men så helt plötsligt bröts vingen på mitten, och sen gick de neråt, tid 12 sek. I 1-klasserna gjorde Morgan 93 sek. och "hängglidaren" Sven Faijersson 80 sek. i C:1. Det var de enda starter som noterades i klassen. Vår sekreterare Pelle Johnsson hade gjort om sin Coupe d' Hiver till B:1 och flög bra. I A:1 startade undert. med ny kärra och gjorde 5 trimstarter mellan 40-58 sek. 40 i första. Olle hade en fin A:1-a, men fick inte upp den på topphöjd i första, tid 80 sek.

I 2:a perioden maxade Lasse, Olle råkade ut för förut nämnda medvind, tid 120 sek. Undertecknad lyckades prickade ett sjunk, tid 98sek. Ove fortsatte att ta det lungt, Mattsson hade vajsing på sin propeller och "floda" var inte här, så "pettsson" höll B:2-an inom synhåll, tid 143 sek. Acke gjorde ännu en fin start i C:2, tid 152 sek. Pelle fick 67 i B:1 och Olle började öka i A:1, tid 103 sek.

I 3:e per. slog det dubbelt för Olle. max i A:1 och A:2. Jättefin A:1-start. Lasse lyckades inte riktigt, tid 165 sek. Undert. misslyckades, kärran stallade ner på 75 sek. Ove och Acke gjorde var sin fin start, 172 sek. resp. 162 sek. Pelle fick 53 sek.

I 4:e per. slog det för "pettsson" i A:2. Hans nya kärra ville inte vara med riktigt, varför han tog fram en av dom gamla antika prylarna, den maxade och försvann uppåt i dimman. Timervajsing? Lasse maxade, Olle maxade och undert. 150 sek. Olle flög ännu en fin A:1 start, 175 sek. Ove fick 152 sek. i B:2. I C:2 hade Acke hittills gjort fina starter och den 4:e började bra, men se, motorn ville inte stanna, efter att ha gått uppåt i c:a 30 sek. gick det neråt, varvid hans C:2-a "gick sönder". En skruv vid timern hade lossat. Så var den dan förstörd. En tröst Acke. Tiden 494 sek. räckte till vinst i serietävlingen.

I 5:e per. maxade Olle och fick sammanlagt 809 sek. Lasse fick 162 sek. och sam. 861 sek. Undert. 130 och 653. Ove missade maxen med 1 sek, alltså 179 s. Det blev fina 826 sek. sam. I A:1 fick Olle sjunk, tid 107 sek. Hans sammanlagda tid 646sek är bra.

Pelle gjorde 2 coupe d' hiver starter, 53 och 50 sek. Undert. gjorde 7 starter efter tävlingen, alla max. Typiskt. Som avslutning vill jag tacka dom som kom ut. Trots att många saknades var det den enda tävlingen i år där 7 klasser representerades. Jag hoppas att nästa års DM drar ännu mer folk med ännu mer flygande maskiner.

Lars-G.Olofsson

Resultat vid DM i modellflyg.

A:1

1. Olle Broman	AKG	646 sek.
2. Arne Barkholt	Hängglidarna	315
3. Lars-G.Olofsson	AKG	234
4. Erik Hultkrans	Hängglidarna	164

B:1

1. Per-Erik Johnsson	AKG	379
2. Ove Pettersson	"	33

C:1

1. Morgan Zetterdahl	AKG	93
2. Sven Faijersson	Hängglidarna	80

A:2

1. Lars Larsson	AKG	861
2. Olle Broman	"	809
3. Lars-G.Olofsson	"	653
4. Ove Pettersson	"	346

B:2

1. Ove Pettersson	AKG	826
2. Lars Mattsson	"	450

C:2

1. Acke Sjöström	AKG	494
2. Morgan Zetterdahl	"	12
3. Ulf Carlsson	"	10

EFTERLYSNING

Per Fredrik Nilsson, modellflygare med helskägg, han flög A:2 och var förut vanlig gäst på klubb tävlingar och större nationella tävlingar, har varit försvunnen sedan klubb tävlingen 21/1 1968 (han kanske letar efter bortflugna modeller). Det skulle vara roligt att ses 1969 igen PER.

Lars-G.Olofsson m.fl.

EFTERLYSNING

Grencheferna behöver licensnumren, då SMFF fordrar sådana på tävlingsanmälan. Så ta och ring din resp. grenchef och berätta vilket licensnummer du har, första tävlingen går den 19/1.

Lars-G.Olofsson

EFTERLYSNING

Undertecknad behöver vandringspriserna i friflykt. Det skulle vara roligt om ni ville överlämna dem snarast då dom nya klubbmästarnas namn skall graveras. Följande saknas: B:1, B:2, C:1 och A:2.

Lars- G. Olofsson

LITE OM

Och kring arrangemangen vid NM i linkontroll. Som alla vet, om ni läst C-O Kalls artikel, var arrangemangen dåliga. Här har ni på ett ungefär varför. Jag har läst om tävlingen i den nya utmärkta modellflygtidningen "Modellflyvenyt". Visserligen är mina kunskaper i danska små, men ungefär så här var det. Tävlingen skulle ursprungligen gått i Fredericia på Shells raffinaderi där. Det hela verkade gå i lås tills ett par dagar före tävlingen, då Shell vägrade släppa mark till förfogande

Forts. på sida 25

TEAM RACING

Varför flygs det bara stunt och combat inom linstyrningssektionen? För att nu försöka ändrapå detta, har Alf och jag börjat så smått med team racing. Vi skulle tycka det vore roligt om vi kunde få ihop några teamlag till våren.

Jag skall försöka i all korthet ge några synpunkter angående TR, som bygger på en del litteratur jag läst samt också de få erfarenheter jag hitills skaffat mig.

Team racing är en lagtävling. Varje lag består av en pilot och en mekaniker. Tre lag tävlar i samma heat. Det gäller att flyga 100 varv på kortast möjliga tid. Tankvolymen är begränsad till 7cm³ inklusive tilläggningar. Därför måste omtankningar göras. De tre lag, som har bäst tid, går vidare till final. I finalen flyger man 200 varv.

Endast ett fåtal teambyggsatser finns att köpa i handeln. Följaktligen blir det aktuellt att försöka skaffa ritningar på lämpliga modeller. I Modell- Hobby nr 2/62 medföljer en ritning på Kjell Rosenlunds Miss FAI, i en något förenklad version (junior). Ritning på Göran Alsebys Arctic Circler 5 finns i nr 2/65. Bea Olssons modell Beater V är avbildad i MFN nr 2/68. När man är nybörjare bör man välja en beprövad modell.

Jag valde att bygga en Miss FAI, som första modell. Den gjordes betydligt kraftigare än originalet, för att tåla hårda landningar och de påfrestningar som uppstår när en ovan fångar modellen. Trots alla förstärkningar, finns det i alla fall en mycket öm punkt, nämligen landstället. Av någon anledning tog jag 2,5 mm pianotråd istället för 3 mm, vilket resulterade i, att vid en häftig landning böjdes stället bakot. Fjädringen var mycket god.

På motor marknaden är det, för tillfället, ganska kient beställt. Av de kända teammotorerna finns det endast Eta 15 och Oliver Tiger, som går att få tag i. Dessa båda motorer kan skickas efter från Engl. Leveranstiden är ca 8 veckor. Tillverkningen av Super Tigre RV 15 D är tills vidare nedlagd, detsamma gäller för HP 15. Det ryktas om, att tillverkningen av HP skall komma igång under nästa år. Jag har hunnit pröva Eta MK II, Oliver Tiger och Taifun Orkan. Etan köpte jag begagnad. Den hade då gått ganska mycket. Genom att strypa den något, använde OS 35 förgasare, värmeisolera förgasaren samt öka kylvatten, lyckades jag få den att gå i drygt 3 minuter med 7 cm³ tank. Efter ca 2 timmar körning, under flitigt laborerande med olika förgasare m.m. rasade motorn. Det var glapp överallt. Kompressionen var dålig, och nästan obefintlig när motorn var varm, vilket gjorde att det var nästan hopplöst att starta den varm. Tyvärr har jag aldrig prova motorn i modell. Oliver Tiger verkar vara den motor som är lättast att hantera, för nybörjare. Det är ju en av världens mest framgångsrika motorer. Taifun Orkan är inte tillräckligt bränslesnål och det riktiga pipet saknas. Den är inte lämplig till TR. Jag har fått tag i en Eta Elite MK II, som jag ställer vissa förhoppningar till.

Motorerna i en teammodell, sitter fastskruvad i en panna eller duralplatta, som skruvas fast i modellen. Panna eller duralram? En Miss FAI panna väger ca 85 gram, medan vikten för en 10 mm duralram är omkring 35 gram. Till motorer som överhettar lätt är panna att föredra, eftersom pannan har bättre värme avledningsförmåga.

De som är intresserade av TR, rekommenderas att läsa Kjell Rosenlunds och Göran Alsebys artiklar i MFN, Modell- Hobby och Hobbyboken.

Om det finns något intresse, så återkommer jag kanske med ytterligare några synpunkter på TR.

Detta är en Clas- Olof Kall artikel.

COMBAT

Combat är en ganska ny gren inom svenskt modellflyg. Den har snabbt blivit mycket populär beroende till största delen på att det är en spännande gren. Utrustningen som behövs är också enkel, vilket väl bidrager till att speciellt yngre modellflygare börjar tävla i combatklassen.

Eftersom combatflygarna i AKG är lätt räknade tycker jag att det är på sin plats med en presentation av klassen i hopp om att det skall bli fler så småningom.

I combat tävlar två flygare mot varandra. Vinnaren går vidare och får möta vinnaren från ett annat heat osv... Två flygare står alldeles intill varandra och flyger i samma cirkel med lika långa linor till sina plan. I stjärten på flygplanen hänger en serpentin i ett snöre. Det gäller att med propellerna på sitt eget plan klippa av en bit av motståndarens serpentin. Ett sådant klipp belönas med 100 poäng. Dessutom räknas 1 poäng för varje sekund modellen befinner sig i luften under heatet. Om en modell kvaddas får man sätta in en reservmodell under heatets gång. Heatet varar 5 minuter och dessa minuter brukar gå otroligt snabbt. Mera exakta regler kan fås genom SMFF (eller genom mig). Antalet tävlingar brukar vara 6 - 8 per år.

Kan du flyga planflykt utan större besvär och kanske till och med göra wingover eller looping? Då kan du börja lära dig flyga combat. Du behöver ingen speciell combatmodell. Flyg med en vanlig nybörjarmodell. Skaffa dig en kompis att flyga med och någon som släpper modellerna, sedan är det bara att sätta igång - Försiktigt!! Försök inte att klippa dom första gångerna, det är svårt nog ändå att flyga två i samma cirkel! Lintrassel i luften är mycket vanligt, men kan ofta ordna upp sig om man handlar lugnt.

När ni sedan börjar flyga med serpentin, så gör några klipp på varandra utan undanmanövrar för att känna hur det känns. Naturligtvis måste ni ha lika långa linor. Så småningom kan ni ju börja tävla mot varandra om ni har gott om balsa och lim.

Många modeller senare, när du vill flyga mer avancerat, är det dags att bygga en riktig combat-modell. Den skall vara stark och lättbyggd. En lämplig modell är den nedan beskrivna. Den är avsedd för en 2,5-3,5 cc motor. Om du har en mindre motor är antagligen "Fantom" en lämplig byggsats. Det viktiga är inte vilken modell du bygger, utan HUR du bygger den (Se byggbeskrivningen nedan)!

Med den nya modellen kan du nu börja träna (Ensam i cirkeln) på de svårare manövrarna. Börja till exempel med att flyga högt - Det är inte så lätt som det låter.

Jag har försökt rita några typiska situationer i ett combatheat, och vilken taktik du kan använda. "Fienden" är ritad med dubbelpil.

Vanligt klipp:



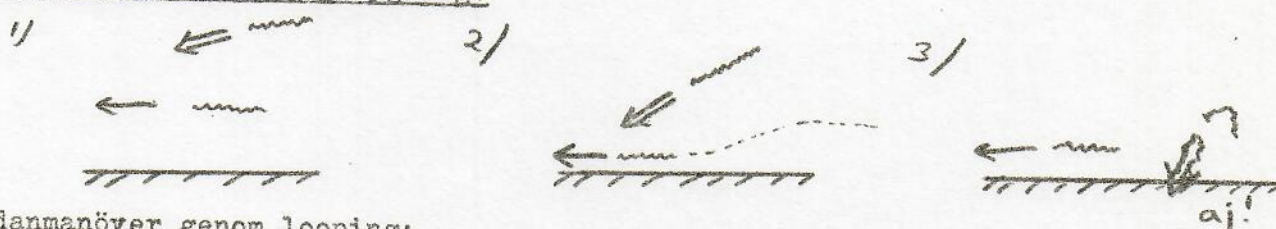
Fienden flyger lågt. Ditt plan är snabbast:



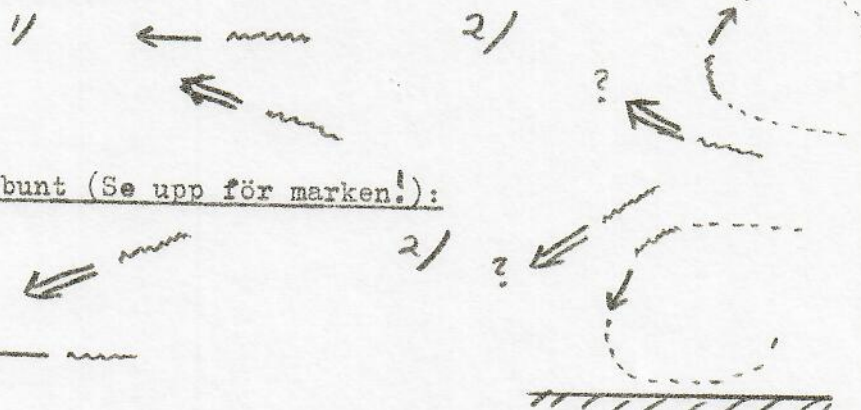
Klipp i ryggläge (svårt):



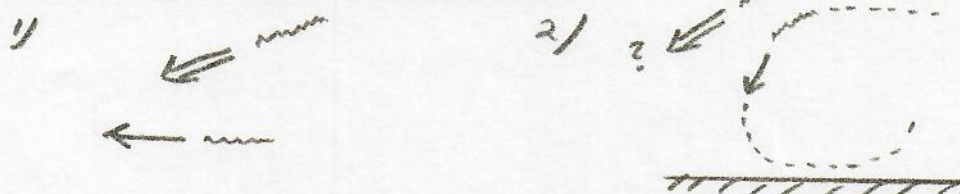
Undanmanöver genom lågflygning:



Undanmanöver genom looping:



Undanmanöver genom bunt (Se upp för marken!):



Behärskar du allt detta och kan starta din motor, så blir du Svensk Mästare nästa år. Lycka till!!

STORA BRITTA - COMBATMODELL FÖR 2,5 - 3,5 cm³ MOTOR.

Idén till modellen är knyckt från EM - 65, där Storbrittanien kom på första och andra plats med en liknande modell. Rätt byggd skall den hålla för en krasch mot en betongbana - Jag har sett det med egna ögon! Den är alltså stark, men i gengäld ganska tung, vilket gör att den flyger något sämre. Den är okänslig för vind och inte så känslig för hur du lyckas med klädseln. Idealvikten är ca 225 gram, färdigbyggd och lackad utan motor, men du kan vara nöjd om du kommer under 300 gram. Hastighet med en bra motor: 110 - 130 km/tim.

Motorn: Bör vara en vass 2,5:a, t.ex Super Tigre (kan vara besvärlig i början), Oliver Tigre (säker men dyr), ETA och många andra. De flesta tävlar med dieselmotorer, men glödstiftsmotorer förekommer också. Försök inte trimma den - jag har inte sett någon som har lyckats! Motorn måste vara lättstartad, och du själv måste kunna starta den snabbt. Träna på mototstarter med varm och kall motor!!! Använd nitrerat bränsle (s.k. racerbränsle) eller blanda själv enligt något av dessa recept:

Olja	25 - 30 %	25 - 30 %
Eter	35 %	30 %
Fotogen	35 %	40 %
Amylnitrat	1 - 2 %	1 - 2 %
Nitrobensol		2 %
Molycte el. likn.		(2 %)
Smuts	0 %	0 %

Om du får mer än 100 % färdigt bränsle så ska du bara vara glad för det. Oljan kan vara ricinolja eller en god motorolja (SAE 50 ungefär) eller en blandning av ricinolja och motorolja (lika delar).

Bygget: Hur bra din modell ska bli avgör du helt och hållet själv genom det sätt på vilket du bygger den. Det är inte alls säkert att din modell flyger bra bara för att du har en bra ritning eller byggsats. Därför måste du bygga på rätt sätt. Här följer några dyrköpta råd för att du inte ska göra samma misstag som jag har gjort.

Lim: Härdande lim (2 - komponents), t. ex "Araldit", är enormt starkt, men ganska tungt och dyrt.

Vinyhartselim, t.ex "Cascol", är starkt och billigt, men torkar långsamt, är tungt och ej bränslesäkert.

Vanligt hobbylim (cellulloid löst i ättiketer), t.ex "Rudol, Casco hobbylim, Britfix" m.fl. är snabbtorkande, billigt, bränslesäkert, väger lite, men ger sköra limfogar.

Kontaktlim, t.ex "Casco kontaktlim, P-lim, Cementex" m.fl. är mycket lätt att limma med (Läs bruksanvisningen.) ger en seg limfog och är ej bränslesäkert.

Här är en sammanställning över var du kan använda de olika limtyperna. 1 = bäst. 2 = går att använda.

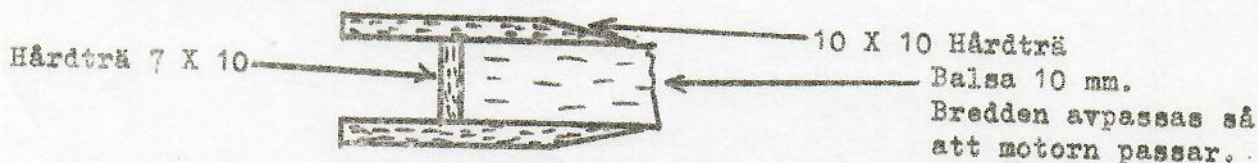
	Araldit	Cascol	Hobbylim	Kontaktlim
Motorbocker	1	2		
Roderplatta	2	1		
Mittspryglar		1		
Övriga spryglar		1	1	
Lister		1	2	
Torsionsnäsa		2	2	1
Roderbommar (metall)	1		2	
Roderbommar (trä)	1	2		
Tankfastsättning	1		1	
Rodergångjärn (tyg)			2	1
Små balsafogar (starka)	2	1		
Stora balsafogar (lätta)			1	1
Metalldelar	1		2	(2)
Klädsel			1	
Revor i klädsel, lagningar m.m.			1	

Balsa: Lätt balsa i spryglar, vingöron, förstärkningsklotsar och lister (speciellt framkanten).

Stark balsa i roder och spryglarna ytterst och vid roderplattan.

Fiberriktningen enligt ritningen.

Byggbeskrivning: Börja med mittsprygeln, fäst in roderplattan och tanken, sen är det bara att sätta ihop resten av vingen. Torsionsnäsan limmas med kontaktlim - blöt balsaflaket på utsidan, så går det att böja runt framkanten. Limma ihop motorbockarna:



Limma på balsaklotsen:

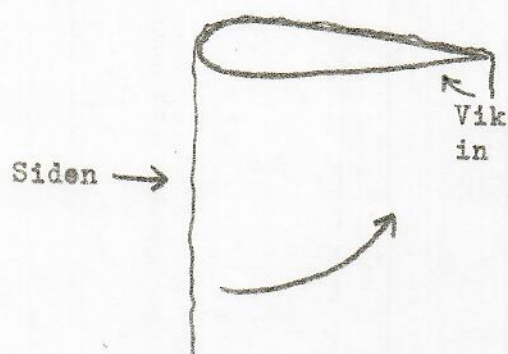


Såga och fila så att motorfästet passar på vingen. Passa in motorn och borra hålen. Limma fast motorfästet med Araldit.



Bygg nu färdigt resten enligt ritningen. Lätta förstärkningar kan du göra med tapeterarglasfiber (Lim: hobbylim).

Klädseln: Stryk ut ett tunt jämnt lager hobbylim över de ytor, som skall klädas, och låt det torka. Blöt en lagom stor bit siden (Färgat siden är starkare än ofärgat) i vatten och lägg ut den över vingen.



Börja vid framkanten och stryk över sidenet med en pensel doppad i ättiketer eller aceton. Då fastnar sidenet här. Fortsätt sedan på hela vingen, samtidigt som du slätar ut och spänner sidenet lite. Om det blir några rynkor kan du pensla igen och släta ut sidenet. Skvätt med mamas stänkflaska, om sidenet torkar medan du håller på. När du är färdig klipper du rent runt kanterna, viker över och limmar.

Lackning: Modellen måste vara torr när du lackar den. Ett förslag till ytbehandling:

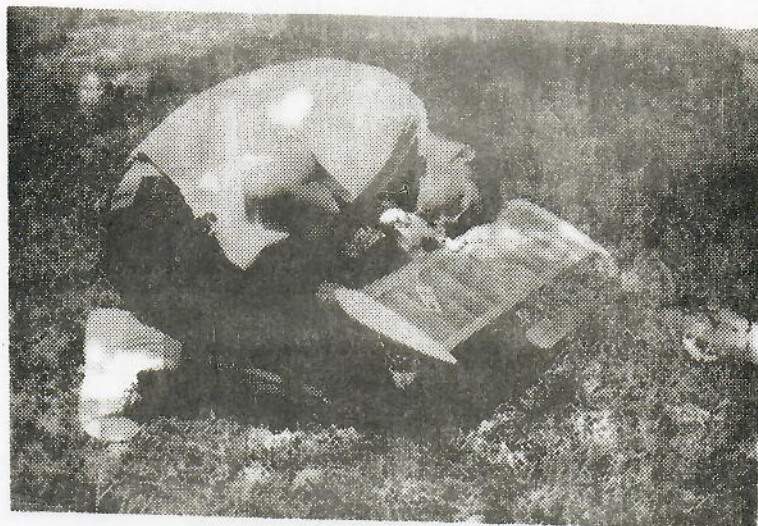
1:a lagret:	2 delar Fabi spännlack + 3 delar thinner
2:a o 3:e " :	1 del " " + 1 del "
4:e (o 5:e ?) lagret:	Interlux 707 (eller 708 som är färgad)

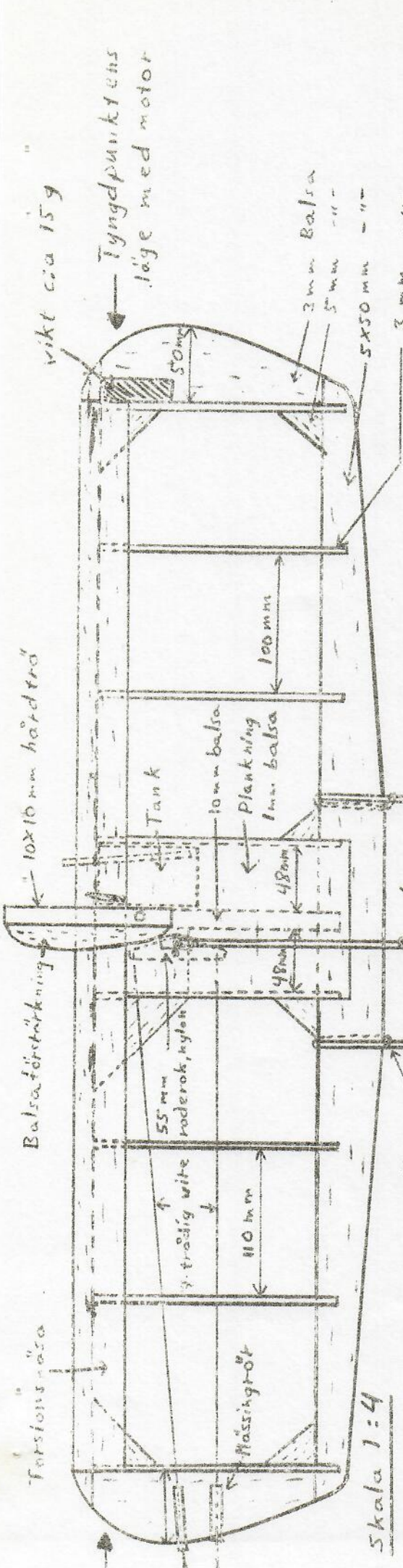
Sen är det bara att flyga. Torka av modellen efteråt.

Vanliga fel: Rodren går trögt. Roderok av aluminium håller inte. Lead-outs av lödd pianotråd är sköra (Roderwirarna skall hålla minst 15 gånger modellens vikt)! Rodergångjärn av tyg ruttnar så småningom. Tanken sitter dåligt fast, är oriktigt placerad eller är otät. Modellen är skev. Tyngdpunkten ligger fel. (Justera med vikter.)

Du som får några problem eller vill veta mer, ring gärna! Tel: 201024

Pelle Gelang





Mässingtröt (kulspringspenna)

Linnebånd

3 mm balsa

1 mm piano-träd

skruv

löd

50 mm

7 mm (för att rodet skall lossna vid en krasch!)

"Stora Britta" spr. 860 mm f-tid. Pelle Gelang - 68

20x20 mm Slikepinns-plåne balsa list

Löd fast läsmattarna!

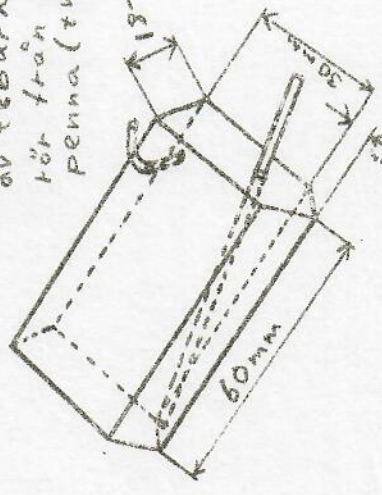
Skala 1:1

4 mm plywood limmas i en skära genom mittspröggeln

10 mm ändträd

Sätt fast roderhornet med en skruv genom en plömb på andra sidan.

Tanken (ca 40 cm³) lödes av teburks-plåt med förfrån en kulspringspenna (trötta med T-sprill)



2 mm piano-träd

1,5 mm mässing

45 mm

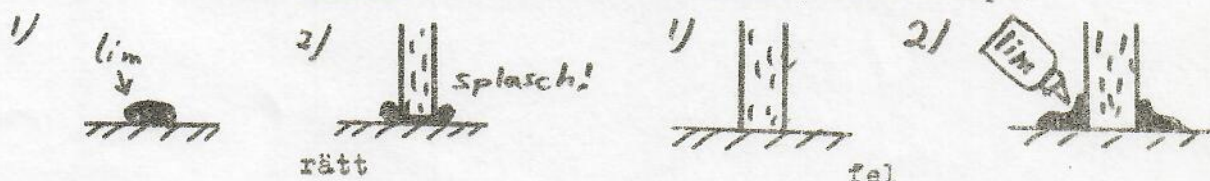
VANFÖR FLYGER INTE JULKLAPPSMODELLEN?

Svaret på frågan är troligen att det inte har varit julafton än. Men det är svårt att få modellen att flyga även efter julafton. Det kommer att kosta dig många byggsatser och många byggtimmar innan du har lärt dig att hålla ditt flygplan över marken.

Eftersom en vanlig julklapp är en liten glödstiftsmotor och en linkontrollmodell, kommer jag här att skriva om linkontroll, men i klubblokalen träffar du säkert någon, som kan hjälpa dig, om du har några andra problem.

Det är svårt att starta motorn första gången! Försök därför att få tag i någon modellflygare, som kan hjälpa dig i början. Om du inte kan få någon hjälp, tror jag att det är lättast om du gör dina startförsök någonstans där det är varmt, t.ex. i ett garage. Om du mot förmodan skulle få igång motorn, så stäng av den igen ganska snart (Innan mamma och granarna kommer rusande!). Vädra då och då. En glödstiftsmotor är svårare att starta utomhus så här års och det blir väldans kallt om fingrarna. En startbeskrivning följer nästan alltid med motorn, så det går jag inte in på här.

När du sedan bygger modellen, så gäller det att få den så stark som möjligt. Vanligaste felet är fel lim! Hobbylim är inte ens hälften så starkt som du tror! På en nybörjarmodell kan du limma alla trädelar med ett bra slöjdlim, t.ex. Cascol (Obetald reklam). Lacka väl över limfogarna! Limmet skall läggas mellan ytorna, som ska limmas, inte utanpå.



Knappnålar, klädnypor, gummiband m.m. är bra att ha.

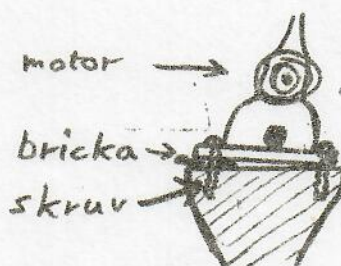
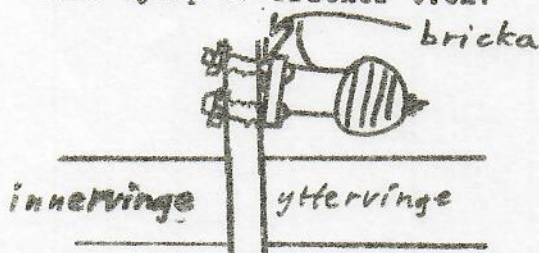
Du måste vara fullt medveten om att din första modell kommer att hamna i en brasa någonstans! Därför är det ingen ide att putsa och måla den vackert, men slabba gärna över ett lager färg som skydd mot bränslet.

Viktigt är att rodren går lätt och inte hakar upp sig hur du än vänder och vrider på modellen. Tanken måste sitta stadigt. Ett sätt att fästa den är med glasfiber och lim. Glasfiberremsa för ungefär 50 öre per meter finns hos varje tapetserare. En trekanttank skall sitta med kanten utåt mot yttervingen.

Sett framifrån:



Motorn skall naturligtvis också sitta stadigt. Rikta den gärna lite utåt med hjälp av brickor t.ex:

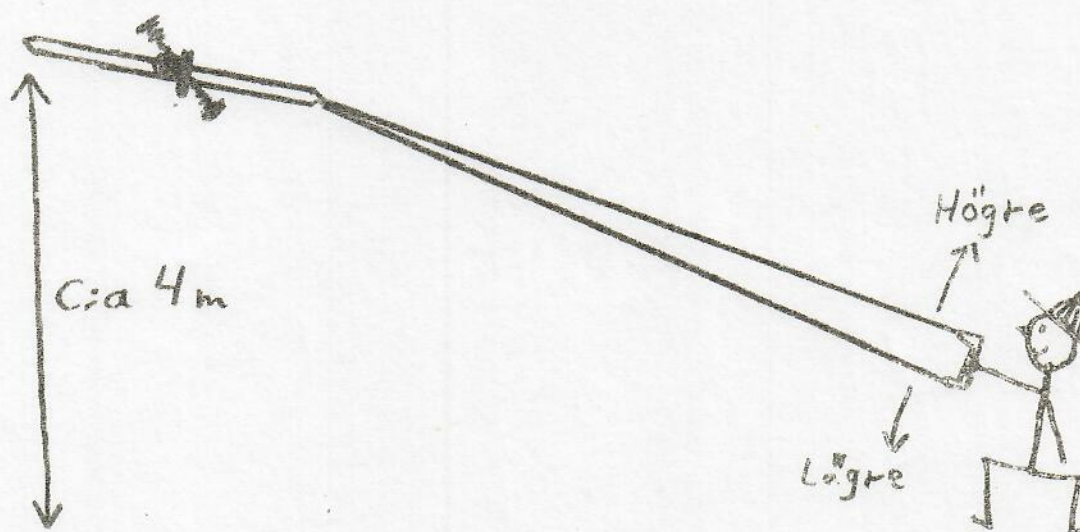


Proportionerna i figurerna är felaktiga, men principen syns väl i alla fall hoppas jag.

Du bör ha en tyngd i yttervingen (5 - 15 gram), t.ex. en stor skruv. Elektriker brukar lämna små stumpar av blykapslad kabel efter sig. Det kan vara bra att ha som tyngd.

När du nu kan starta motorn och har modellen färdig är det alltså dags för det första flyghaveriet. Välj en dag då det är vindstilla och tag helst med dig någon som kan flyga (Men kom ihåg att det är du som ska flyga och inte han). Ta tag i hanstaget med höjdroderslinan uppåt. Håll armen rak och prova hur det känns att höja och sänka armen. När du höjer armen gör rodret utslag uppåt (modellen stiger) och när du sänker armen gör rodret utslag nedåt.

När du flyger gör du likadant men du måste vara snabb. Gör små roderutslag! Planet reagerar väldigt snabbt för djuproder, så akta dig för stora armrörelser nedåt.



Försök att flyga i planflykt ungefär 4 meter över marken. Tanka inte fullt första gången, för då blir du antagligen yr i huvudet efter några varv.

Lämplig linlängd för 0,8 - 1,5 cm³ motorer är 8 - 10 meter. För 2,5 cm³ motorer kan det vara lämpligt med ungefär 12 meter.

Kom ihåg: Bli inte ledsen efter första flygningen! Det är bara att bygga ett nytt plan. Du lär dig flyga ganska fort och jag lovar att det är värt besväret i början. Har du väl lärt dig flyga så tror jag att du aldrig kommer att sluta med modellflyg! Gå till klubblokalen och fråga när du får några problem.

Lycka till!

Pelle

LITE OM forts.

eftersom KDA:s (kungliga danska aeroklubben) försäkringsbolag vägrade betala anläggningen om modellflygarna satte fyr på den (220 milj. d.kr.). Därför blev man tvungen att sätta efter en ny plats att flyga på. Men om man inte underättat deltagarna var det svagt.

Lars-G.Olofsson

En söndag i november. Reflektioner över en friflygtävling.

Söndag morgon kl. 8. Väckarklockan ringer. Varför detta oväsen så här okristligt tidigt? Visst ja, jag skulle ju ut och knäppa tider på friflygare.

I rollerna: Jag och nån annan, vem vet jag inte. Tid: Säve en kvart för sent.

NA: Du skall knäppa ABCDEFG-1234 kärror.

JAG: Jaså? (Ser ut som ett sådant också)

NA: Ja det är dom där kärrorna med gummimotor med pipe.

JAG: Jaha. (Kan man se ut som ett sådant....nej, man får ont i ryggen på magen)(Slut på dialog. Berättare in låter: som Nicke Lilltroll i Mälarökyrka.)

När dessa fantastiska män med sina fria flygande maskiner var färdiga för flygning tog dom tag i en och drog iväg ut på en liten promenad. Ibland tror de jag, att vi var på väg till Norge (vi kanske skall sluta stava med stor bokstav) för att dra nytta av uppvindarna på Glittertind. Sen fanns det en del, jag skall inte tala om vem, som sprang omkring och släpade runt knarren i ett snöre som en drake. Detta pågick somliga gånger i en kvart, men denne någon, hans indentitet är känd, men kan inte avslöjas på detta stadium av utredningen, kanske tränade han för Dragon Gold Cup.

Sen fanns det en sort som tydligen inte hade byggt riktigt färdigt eller hur det nu var, för varje gång satte dom igång och borrarade med några underliga gummiborrar. Därefter täppte dom till hälet med något som vid okulärbesiktning visade sig vara en kromosonpropeller, som genast satte igång att snurra med den minsta vinkelhastighet jag nånsin sett. Rätt som det var var det någon som sa att nu är det dags och det var det. Hör och häpna fällde propellern ihop sig alldeles av sig skälv för att enligt uppgift minska luftmotståndet. Hur skulle det vara att ta steget fullt ut och fälla ihop vingarna också? På så sätt skulle det ju gå fortare ner, för det var ju det vi alla gick och väntade på, eller hur. En del utrustades med kikare för att riktigt kunna se detta märkliga ögonblick. Om man istället fällde vingen skulle ju inte kärran ge sig iväg så långt så att vi alla kunde få uppleva lyckan att se den dansa ner. I'm gonna get high with a little help from my friends. Detta citat från en av John Lennon och Paul McCartney's låtar passar verkligen in på denna illustra tillställning: det var verkligen en skön en för alla- alla för en stämning mellan dom tävlande. Ingen hets, inget protesterande utan allt flöt i en anda av gemenskap. Sånt vill jag gärna se mer av.

Mats Andersson (linstyrare)

Du Mats, ta och kom ut på fler friflygtävlingar, klubbävlingar t.ex. Se anna plats i denna suveräna tidskrift.

Lars-G.Olofsson

Varför och hur modellflyg

Varför flyger vi med snören? Många tycker väl att det är ju ingen vits med att stå och valsa runt i en cirkel med en kärra när man kan släppa den fri och uppleva tjusningen att se om, hur länge och framförallt vart den eventuellt flyger (det kan bli långt det). Visst är det spännande att se om den där termikblåsan ligger kvar där den låg för en kvart sen. Men å andra sidan har man ju inte en sportslig att göra något åt saken om den inte gör det, d.v.s. man kan ju ställa sig och blåsa uppåt om det nu hjälper. En sak är då remot säker, man får bra kondis av att springa efter en kärra där timern ströjkar lagom till den dag då man fått tag i tidernas termikblåsa.

Salta inte på gulan för då blir den prickig. Men jag vill ha prickig gula.OK säger väl en stor del av denna illustra tidnings läsare, sätt en radio i kärran, så kan du styra bäst du vill.

Agent OO tomte, med rätt att dela ut julklappar.

Pelet med radioflygarna är väl bara att det har gått och blivit status i att

Forts. nästa sid.

Varför och hur forts.

Äga den senast utkomna modellen av den mest supersimultanoproportionerliga superheterodynt regenerativa digitala potentiometerbyggsats kallad prop. För några år sedan kunde man ju till och med flyga med en(1) kanal åt gången men nu måste man ha en anläggning med alla finesser bara för att ändå konstatera att ner kommer man ju alltid, hur är ju en annan sak.

Varför har det nu gått därhän? Varför har vi valt just denna dyra väg att uppnå bättre resultat, för det är väl denna strävan som ligger bakom? Kunde man inte istället ha gått in för att förbättra den gamla typen av anläggningar som trots allt var betydligt driftsäkrare än vad proparna är idag. Om jag inte minns fel var det en engelsman som blev trea på VM på Ljungbyhed med en reedanläggning, det kanske berodde på, att han flög istället för att leka radioreparatör.

Snoopy för president

Nej tacka vet jag den här verkliga känslan av direktkontakt som man får med en linkärre. Man vet hela tiden att det man gör kommer att påverka kärren på något sätt. Går det sedan galet har man visserligen ingen mer än sig själv att skylla på, vilket väl är den största nackdelen. En linkärre är dessutom den enklaste byggnation man kan ge sig på. Inte alltför viktökänsligt och inte så känsligt för skevhet som en friflygande. Dessutom kan man bygga bättre karrer som tål att man tittar på dem.

FLY FOR FUN, THATS IT.

Mats Andersson

Bara för de visar vi en bild på en friflygare, så det så.



ÅRSRAPPORT 1968 - FRIFLYG

Hurra, Hurra, Hurra, Hurra, va bra vi varit 1968. Om man jämför med tidigare år, och det gör man ju. När jag sitter och går igenom tävlingsresultaten efter årets sista tävling, AKG:s hösttävling, finner jag att A:2 och B:2 har gått framåt enornt vad gäller resultaten, C:2 åt rakt motsatt håll. I A:2 är det främst Lars Larsson och Olle Broman som har hållit till i toppen, men undertecknad spurtade bra och lyckades komma 2:a i förut nämnda tävling. I B:2 är det Lennart "floda" Flodström och Ove "pettsson"el."spårvägarna" Pettersson som visat sig i toppen, med bl.a. dubbelsegrar på SM och Snapphanarnas hösttävling. Lars Mattsson har visat bra resultat på ett par klubb tävlingar, och är väl en man att se upp för 1969. I C:2 började året med att Acke Sjöström, Morgan Zetterdal och Ulf Carlsson deltog i ett par tävlingar, men under och efter sommaren har det gått neråt. Ulf håller f.ö. på att bygga B:2. Aktiviteten i C:2 på klubb tävlingarna har varit nära botten, som vanligt. I B:2 och A:2 har det varit god anslutning. Det verkar som om trenden inom klubben svänger med vad "pettsson" håller på med. I A:1 har tre man ställt upp, Lasse Larsson och undertecknad, vi flög bort vad vi hade den 4/8. Vid DM kom också Olle Broman med, han vann f.ö. DM i klassen. Vid klubb tävling den 14/7 flög undertecknad 894 sekunder i A:1, vilket troligen är den bästa svenska tid som uppnåtts i klassen. Fem max missades p.g.a. för tidig fusning, SLARV. I A:2 har sju (7) man tid noterad i KM, var gånne dom sig 1967? Lasse Larsson och Olle Broman var ju ute och visade framfötterna, men resten? Nu åter till 1968 och statistiken.

A:2

AKG-TRÄFFEN 11/2

19 startande

Lars-G.Olofsson 6:a

Lars Larsson 9:a

Olle Broman 11:a

Lennart Flodström 12:a

Ove Pettersson 13:e

VT 25/2

37 startande

Lars Larsson 4:a

ET 11-12/5

12 startande

Lars Larsson 11:a

MAJTÄVLINGEN 12/5

35 startande

Lars Larsson 27:a

SM 21-22/9

27 startande

Lars-G.Olofsson 23:a

Kjell Lindahl 27:a

SNAPPHANARNAS HÖSTTÄVLING 29/9

25 startande

Lars Larsson 2:a och bäste svensk

Olle Broman 14:e

SVEN HJELMERUS MEMORIAL 3/11

23 startande

Lars Larsson 1:a

Olle Broman 2:a

AKG:s HÖSTTÄVLING 24/11

14 startande

Lars-G.Olofsson 2:a

Lars Larsson 12:a

C:2

VT 25/2

14 startande

Ulf Carlsson 8:a

B:2

AKG-TRÄFFEN 11/2

5 startande

Lennart Flodström 2:a

VT 25/2

11 startande

Lennart Flodström 7:a

MAJTÄVLINGEN 12/5

12 startande

Ove Pettersson 6:a

SM 21-22/9

12 startande

Lennart Flodström 1:a

Ove Pettersson 2:a

Lars Mattsson 12:a

SNAPPHANARNAS HÖSTTÄVLING 29/9

10 startande

Lennart Flodström 1:a

Ove Pettersson 2:a

AKG:s HÖSTTÄVLING 24/11

7 startande

Lennart Flodström 3:a

Ove Pettersson 4:a

Lars Mattsson 7:a

C:2

SYDSV. VINTERMÄSTERSKAPEN 26/1

3 startande

Acke Sjöström 2:a

Ulf Carlsson 3:a

AKG-TRÄFFEN 11/2

6 startande

Ulf Carlsson 2:a

Morgan Zetterdahl 3:a

Acke Sjöström 5:a

Lars-G.Olofsson 6:a

Forts. nästa sida

Årsrapport forts.

C:2

MAJTÄVLINGEN 12/5

13 startande

Ulf Carlsson

SM 21-22/9

10 startande

Ulf Carlsson

7:a

10:e

Det var allt.

Gack hem och bygg mera kärror och flyg
ännu mera 1969, även på klubb tävlingar.

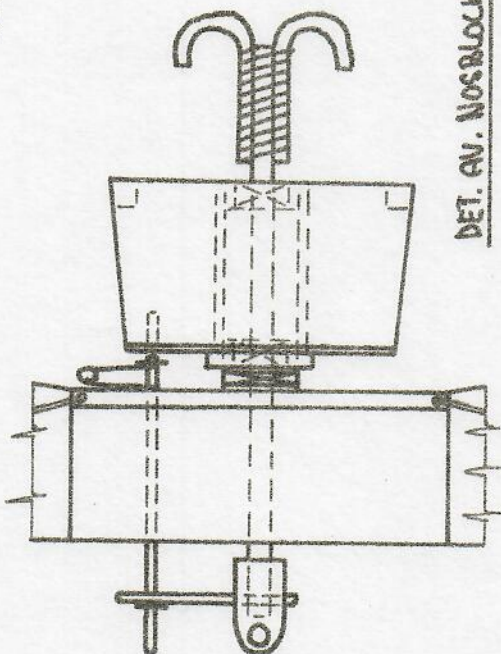
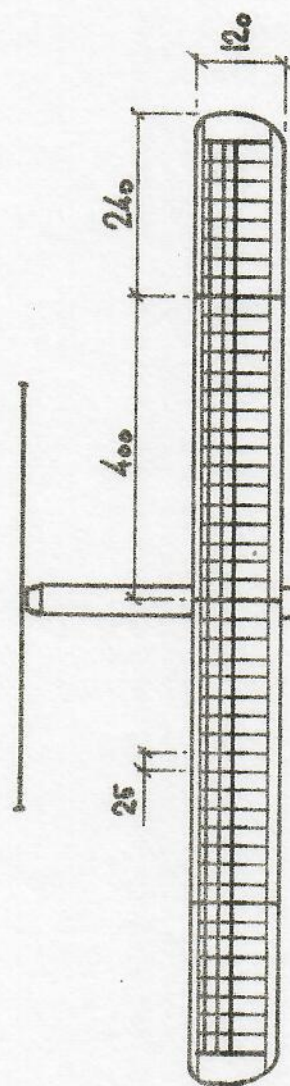
Lars-G.Olofsson

EFTERLYSNING

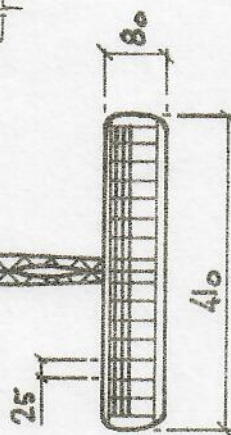
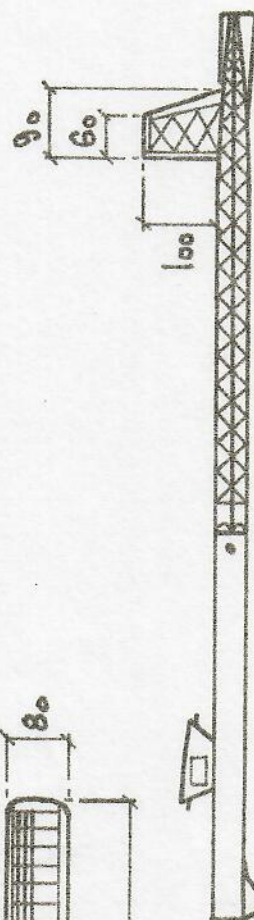
Klubb fotografen, han kanske är död.
Han hade tidernas chans att få bra friflygtbilder vid de två sanktionerade
tävlingar som AKG arrangerat, men ack någon gube med kamera sågs inte till.
Men han kanske inte läser denna toppenbra tidning, det står ju inte så mycket
radio i den. Inte ens i somras då friflygarna var sällsynt aktiva syntes han
till. En markant bättring eller byt fotograf tycker:

Lars-G.Olofsson





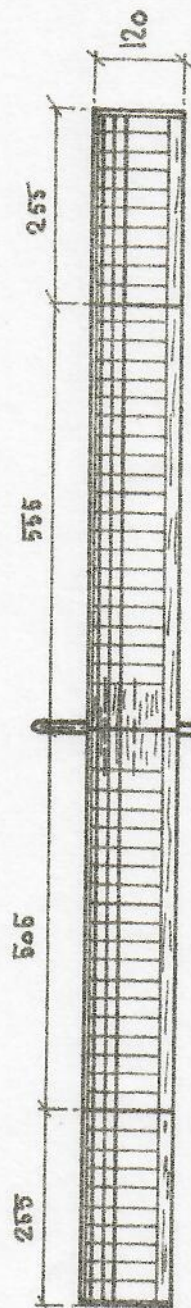
DET. AV. NOSBLOCK



THE "PETTSSON WAKE"
B2-67 ONE PETERSSON



PROP. 560 x 750
PROF. VING. EFT. NIESTOJ
STAB. 8 6455-b



"LENA 3"
A:1 - 1968 LARS G. OLOFSSON



FRIFLYGANDE SKALA - DET VAR NÅGRA ÅR SEDAN

För att gå ett par och tio år tillbaka, minns vi kanske artiklarna i Flygrevyn som handlade om skalatävlingarna på Skarpnäck, och ofta med Anders Edlén som vinnare. Bildmaterialet i tidningen visade, att det verkligen var fråga om små läckra modeller. Går man sedan fram till 1958-60 hade våra egna medlemmar här en hel del fina modeller att visa upp - och framför allt - dom flög sagolikt fint. Här ett par exempel: Rune Johanssons Stinson 105 (crème/grön), Luscombe Silvaire (silver) som för övrigt finns kvar i gott skick. Börje B:s sons Cessna Bird Dog med - tror jag - en Allbon Dart i ansiktet. Ove Pettersson flög sin S.E.5.A., och har på senare tid fått fram en Fokker D III med "terapicamouflage" och en Fairey Swordfish - verkligt fina modeller. En litet ovanligare modell som Bengt Olssons Focke-Wulf "Stosser" kommer man ju ihåg.

Avsikten med denna lilla "dagbok" är, att försöka få igång ett förnyat intresse för denna opretentiösa och trivsamma gren av skalaflygandet. Nog har väl de flesta av dessa skalaflygare mer eller mindre gått över till radio - inklusive undertecknad - men det bör väl inte vara något hinder för att taga upp denna verksamhet på nytt! Man har sagt mig att det nog blir svårt att få klubbens yngre medlemmar, som kanske inte sett så mycket av detta flyg, intresserade, men skall dock hoppas på ett positivt resultat av denna lilla "väckelse".

När man tänker på - i motsats till dom dundrande 45 & 60:orna - hur lugnt och fridfullt det verkar när man släpper iväg en 90-100 cm kärra (med en snäll Babe-Bee e. dyl. i näsan) utefter banan och ser den lätta efter några meter och i ett lätt kurv gå upp och "lägga sig" på sådär 15 meters höjd och puttra omkring i vida cirklar och efter motortiden lugnt kommer ner till Moder Jord igen. Många tycker kanske: vad är det där för ett sentimentalt bubbel. - OK låt gå för en smula sentimentalitet, det är tillåtet och faktum är - har man någon gång flugit eller tittat på flygning med dessa modeller per är det liksom litet svårt att släppa tankarna på dessa kärror trots den enorma utvecklingen och tillgången på mängder av prylar som man tidigare varit hänvisad till att göra själv.

För att gå tillbaka till ingressen - vi kanske rentav kan tänka oss om vi kan få igång ett litet intresse igen - ett litet Skarpnäck här nere som resultat och då gärna se några nya skalabyggare som kanske länge varit "latenta". Vad skall man ge sig på för apparater då. Det är bara att slå upp avdelning FSP - Flying Scale Power i Aeromodellers katalog - där finns massor av trevligheter för den som är och dom som vi hoppas skall bli intresserade av

FRIFLYGANDE SKALAMODELLER

Undertecknad är gärna behjälplig med anskaffandet av ritningar och kanske modellval i tveksamma fall - so get started!

Å Callerfelt

Den **9 JAN.** träffs vi (du, jag och alla
andra) i NYA AKG på:

STOR KLUBBAFTON

i KATERINELUNDS UNGDOMSGÅRD

Där ni kan ventilera de här i Stabben upptagna problemen över en kopp kaffe och trivas i gemenskapens tecken. (I grund och botten är vi ju alla modellflygare)
ELLER HUR.
.....

Den **9 JAN.** träffs vi (du, jag och alla andra) i NYA AKG på:

STOR KLUBBAFTON

i KATERINELUNDS UNGDOMSGÅRD

Där ni kan ventilera de här i Stabben upptagna problemen över en kopp kaffe och trivas i gemenskapens tecken. (I grund och botten är vi ju alla modellflygare)
ELLER HUR.

Den **9 JAN**. träffs vi (du, jag och alla
andra) i NYA AKG på:

STOR KLUBBAFTON

i KATERINELUNDS UNGDOMSGÅRD

Där ni kan ventilera de här i Stabben upptagna problemen över en kopp kaffe och trivas i gemenskapens tecken. (I grund och botten är vi ju alla modellflygare)

ELLER HUR.
.....

Den **9 JAN**. träffs vi (du, jag och alla
andra) i NYA AKG på:

STOR KLUBBAFTON

i KATERINELUNDS UNGDOMSGÅRD

Där ni kan ventilera de här i Stabben upptagna problemen över en kopp kaffe och trivas i gemenskapens tecken. (I grund och botten är vi ju alla modellflygare)
ELLER HUR.
.....

SMÅTTANARNAS HÖSTTÄVLING

Hölls för första gången den 29/9 på Eslövsfältet. Vädret var mulet med 2-3 m/sek.

Blåsorna lurade många denna dag. Där bland andra Knut Andersson, som inte hade turen med sig.

Många danskar besökte tävlingen med Hans Hansen i spetsen.

Segrare blev Per Grunnet på överlägsna 850 sek. 2:a Lasse Larsson 800 sek och trea Anita Dehlbaek som slog hela kopplet av elitflygare med fina 778 sek. Hon flög en Strates.

I övrigt var tävlingen en av de trevligaste som anordnats denna höst.
Lasse Larsson

SVEN HJELMERUS MEMORIAL

Den här gången bilade vi, Olle Broman, Henry Åkermark och Lasse Larsson till Linköping för Hjelmeruspokalen.

Det var en stor skara huttrande A:2 flygare som samlats. Vädret var 0-gradigt med duggregn och 5-7 m/sek..

Första perioden ledde Henry, Efter andra ledde Lasse och efter 3:e Olle. 4:e och 5:e flög Lasse fullt och vann därmed tävlingen på 835 sek. 2:a blev klubbkompisen Olle med 709 sek. Henry kom 5:a.

Efter en mycket väl genomförd tävling bilade vi glada i hågen hem till Stora Mellby.

Lasse Larsson



"pettsson" med oldtimer "Korda".

ETT RIKTIGT GOTT MODELLFLYGÅR 1969
ÖNSKAR DENNA TIDNINGS REDAKTÖR OCH
ANSVARIGE UTGIVARE.

LARS-G. OLOFSSON

15.

NU SKALL JAG VILA PEKFINGERN.
DS.

Detta är sista sidan.

FLYG RIKTIGT