

AKG

1
1969

ÅRG 12

STARBEN

MODELLFLYGATIDNING FÖR AKG:S MODELLFLYGARE

EN AV KLUBBENS MODELLFLYGARE HAR KOMMIT TILLBAKA EFTER
ETT PAR ÅRS FRÅNVARO. MALTE BLOMQUIST.



VÄLKOMMEN TILL BAKA MALTE. TYCKER

AKG:S MODELLFLYGARE

Om klubbens målsättning, arbetsglädje och en del annat

Under mina år inom klubbens styrelse är det inte utan att jag funderat en del omkring klubben, dess medlemmar och dess framtid, Kanske framförallt nu, när jag lämnar styrelsen. Trots allt går inte elva år spårlöst förbi. En tid av medgång och motgång, men kanske framförallt av arbetsglädje, stimulans och gott kamratskap. En tid jag kommer att minnas; mitt hjärta kommer att vara kvar.....

Under årens lopp har ofta klubbens målsättning varit uppe till debatt, kanske framförallt när någon tyckt att den blivit för "stor", eller då de egna intressena ej tillgodosetts i tillräcklig grad. Stadgarna är mycket klara: Vi skall verka för modellflygets spridande. Under de gångna åren har styrelsen tolkat detta så att: Vi skall samla alla modellflygintresserade oavsett inriktning till en meningsfylld och kamratlig samvaro, där modellflygintresset är vår gemenskap. Tävlingsflygare, radioflygare, tidningsflygare etc - alla är lika välkomna. Detta tror jag är vår styrka, ingen gren av vår gemensamma hobby har fått företräde framför en annan, vi har kunnat hjälpa varandra - vår styrka har ökat. Jag utgår ifrån att denna målsättning kommer att gälla även i framtiden.....

De senare årens stora medlemsantal har bekymrat en del. Ökningen är dock helt i linje med stadgarna. Otvivelaktigt har detta inneburit en stor arbetsbörda för styrelse och övriga funktionärer.

De bekymrade talar om att "det familjära, där alla känner alla" har försvunnit och att klubben borde skäras ned till kanske 10 - 20 medlemmar. De bekymrade har varit 30 kanske 40

Faktum är att vi inte har drivit någon egentlig nyrekrytering de senaste tio åren, medlemmarna har sökt oss.

Vilka skall strykas? Kanske alla på A, eller alla över 25 år, eller alla under 25, eller kanske alla på Hisningen... De 50 förutsätter naturligtvis alla att just de skall ingå i den mindre klubben

Nej, naturligtvis är detta inte någon framkomlig väg, och dessutom strider den mot våra stadgar. Den tätta vägen trädde vi in på då vi, i samband med att klubben växte, delade upp verksamheten på våra tre grenar, med grenchefer med stor självständighet i spetsen. I själva verket är det helt avhängigt den egna grenen om det utträttas något inom denna. Skulle även denna uppdelning nu eller i framtiden ge för stort medlemsantal inom "gruppen" finns möjligheten till ytterligare uppdelning. Denna organisation ger oss enbart fördelar; vi behöver vara många för att göra vår stämma hörd när det gäller F 9, våglängder i radio, lokaler, bidrag från sta'n etc. Dessutom behövs ett stort rekryteringsunderlag för att skaka fram villiga funktionärer, samtidigt som en tillfällig nedgångsperiod inom ett avsnitt ej förlamar verksamheten totalt.

Tid efter annan har, helt naturligt, kritik ~~ihitt~~ riktats mot styrelsen. Detta är i och för sig inget fel, men jag skulle vilja framföra en del synpunkter:

Kom gärna med kritik, men rikta den till den som kritiseras. Och kom ihåg att ~~att~~ kritik alltid måste följas av förslag avseende det som kritiseras, annars fyller den ingen funktion

Ingenting är enklare än felfinneri, det fordras ingen talang, ingen självförsakelse av den som vill etablera sig i kverulantbranschen

Kritik innebär ju att man anser att något utföres på fel sätt och alltså

måste kritiken preciseras: vad är fel, vilken ändring bör göras etc? Kritik som viskas i busken ger ju ej den kritiserade någon möjlighet att komma med sina synpunkter och att rätta till eventuella missgrepp, utan sprider endast missämja och olust omkring sig. Tänk på att den arbetsinsats som kan presteras helt beror på den arbetsglädje som arbetsuppgiften ger. Långvarig kritik framförd på fel sätt, bryter ner den mest optimistiske. Tänk dessutom, när Du ställer krav på någon annan, att det är fråga om ideellt arbete, som måste utföras på fritiden och som alla har glädje av, även de som inget gör.....

Därmed är jag inne på ett annat problem: Hur mycket arbete skall läggas ner på klubben och av vem?

En sak är odiskutabel: Har någon åtagit sig en funktion så måste han sköta den. Betydligt svårare är det att reda ut vad den enskilde medlemmen skall utföra i samband med tävlingar, utställningar etc. Två, visserligen motstridiga teser kan slås fast:

- 1 Styrelsen kan ej kräva att en viss medlem skall utföra arbete, men den kan kräva att någon av medlemmarna gör detta.
- 2 Ingen medlem kan kräva att "bara vara medlem", utan måste, inom gränsen för sin förmåga och möjlighet, vara beredd att hjälpa till

Tyvärr har det förekommit att medlemmar frmafört synpunkten att "plikten" gentemot klubben utförs i och med att medlemsavgiften betalts in. Detta tänkande kan ej accepteras. Medlemsskap inom en organisation innebär inte bara krav på organisationen, denna måste ställa vissa motkrav på medlemmen. Dessutom: Styrelsen och övriga funktionärer kan inte göra allt, vi måste alla hjälpas åt att föra klubben framåt.

Av ovanstående skulle någon kanske tro att jag ser pessimistiskt på klubbens framtid. Detta är ingalunda fallet. Få organisationer har under en så lång följd av år kunnat mobilisera folk, som villigt åtagit sig stora arbetsuppgifter under svåra förhållanden.

Mina reflektioner ovan är mera avsedda att ge en del synpunkter på hur vi andra kan göra det lättare för de som lägger ned stort arbete för oss alla inom AKG.

Jag önskar den kommande styrelsen : LYCKA TILL !

Olof Hultman

ÅRSMÖTE

Aeroklubben i Göteborg, modellflygsektionen avhåller årsmöte onsdagen den 2 april 1969 kl 19.30 å Stora Katrinelund.

Dagordning

- 1 Val av ordförande att leda dagens förhandlingar
- 2 Val av sekreterare att föra dagens protokoll
- 3 Val av justeringsmän till dagens protokoll (2 st)
- 4 Mötets utlysande
- 5 Godkännande av dagordningen
- 6 Styrelse ns verksamhetsberättelse för år 1968
- 7 Kassarapport för år 1968
- 8 Revisionsberättelse
- 9 Beslut om ansvarsfrihet för den avgående styrelsen
- 10 Val av styrelse för år 1969
 - Ordförande
 - Klubbledare
 - Sekreterare
 - Kassör
 - Grenchef friflyg
 - " linkontroll
 - " radioflyg
- 11 Val av suppleanter till styrelsen
 - Friflyg
 - Linkontroll
 - Radioflyg
- 12 Val av övriga befattningshavare
 - Redaktrö STABBEN
 - Bibliotikarie
 - Klubbmästare
 - Klubbfotograf
 - Materialförvaltare
 - Vikarierande materialförvaltare
 - Lokalchef
- 13 Val av representanter till AKG huvudstyrelse
 - Ordinarie på 2 år (O Haneon kv-rstår 1 år)
 - Suppleant på 1 år
- 14 Val av revisorer (2 st)
- 15 Val av valberedning för 1970 års styrelse, övr. befattningshavare, representanter till AKG huvudstyrelse och revisorer. (2 st, dessutom väljer styrelsen en ledamot inom sig)
- 16 Övriga frågor
- 17 Mötets avslutande.

EFTER ÅRSMÖTET
STOR KLUBBAFTON

Er DU interesseret i et dansk modelflyveblad ?

Hermed forærer vi dig første nummer af det nye, danske modelflyveblad, "Modelflyvenyt".

Bladet er blevet til, fordi man længe har savnet et selvstændigt modelflyvetidsskrift, der kun behøvede at tage hensyn til modelflyvernes egne interesser. "Modelflyvenyt" er et privat foretagende - det er helt uafhængigt af Kongelig Dansk Aeroklub og modelflyverådet, selvom det fortrinsvis henvender sig til modelflyvere, der er tilsluttet KDA.

Det første nummer er sendt gratis ud til samtlige organiserede modelflyvere i Danmark. Vi har valgt denne måde at præsentere bladet på, idet det vil være urimeligt at forlange, at nogen skal købe et blad, som de ikke kender noget til.

For at bladet skal kunne køre rundt uden underskud, er det nødvendigt at så godt som alle aktive modelflyvere i landet abonnerer på det. Et årsabonnement koster kr. 15,- og pengene skal indbetales pr. postgiro eller check til:

Modelflyveklubben "Hurricane".
v. Michael Væth,
Hegnsvej 60,
2830 Nørum.

POSTGIRO nr. 98 6 49.

Husk at anføre din adresse tydeligt på girokortet. Enkeltnumre kan bestilles på tilsvarende måde for kr. 3,- pr. stk.

En absolut betingelse for, at vi fortsat kan udgive "Modelflyvenyt", er, at vi får mange abonnenter.

Hvis du synes om ideen med et modelflyveblad, så tegn et abonnement så hurtigt som muligt!

TILLÆGGES KAN, ATT DET ÄR EN FÖRTRÄFFLIG TIDNING SOM KOSTAR

STÖT BLADET VED AT TEGNE ABONNEMENT **nu!**

ER GÅR I OKER 40 DAGE BERØGENDE PÅ DAGS KUESSEN. 6

Modellflygare-finns dom i Sverige?

En artikel av Öve "Pettersson" Pettersson.

Ja, denna fråga ställer man sig verkligen när man studerat det svenska modellflyget de senaste 10 åren. Undertecknad har i klubben och på resor ute i landet försökt att uppväcka dessa förstöckade "klassflygare" som tycks finnas överallt. Den vet i regel en hel del av just den klass som dom flyger (som givetvis är den enda som har berättigande), men för övrigt är dom i regel alldeles rudis. Det kan till och med gå så långt att när en kille har några bra kärror som han kan tävla med, så drar han sig tillbaka från F9, för han behöver inte trimma, och då flyger man givetvis bara på tävlingar. Det verkar som att detta enklassflygandet blir ett självändamål för att få sitt ~~namn~~ i rampluset. Jag tycker att är man så bra (som ju en del är) så kan man ju bygga en skalamodell, inomhusare, handlunsare, anka, flygande vinge, helikopter, ornitopter, autogiro, oldtimer, eller vad tusan som helst. Vitsen är alltså att relaxa lite, eller som jänkarna säger FLY FOR FUN. Fritt översatt, FLYG FÖR FAN och skaffa dig lite insikt om vad modellflyg verkligen kan vara om det görs på rätt sätt.

Du kan inte stoppa utvecklingen, säger man. Låt så vara, men ni andra modellflygare, ni som har en dragning åt fly for fun, för det måste väl finnas en grupp sådana i Sverige också.

Titta i modellflygtidningar från USA, Frankrike och fram för allt England, Aeromodeller t.ex., dess innehåll består till 50 % av modellflyg för flygandet egen skull.

Vet ni att det finns en ritningskatalog som heter Aeromodeller Plans Handbook? Den senaste utgåvan kom ut i December-68, och den innehåller en samling på 1000 ritningar från 1940 - 1968 på alla slags modellflygplan till ett pris av 3-7 kr/st. i Svenska pengar. Denna katalog kostar endast 2/6 (omkring 1,80 kr) och kan rekvideras från Aeromodeller Plans Service.

Om ni skall skicka efter en katalog så kasta en blick i några Aeromodeller, så kanske du hittar några ritningar som du vill ha. Då kan du ta dem samtidigt, alla order över 10s. sänds nämligen portofritt. Deras skalamodellritningar kan verkligen rekommenderas. Sopwith Pub t.ex. i skala 1/12, spännvidd 65cm. kostar endast 6/6 (omkring 4 kr.). Skriv bara det Code Nr. som står ovanför ritningen och kärrans namn. T.ex. FSp/750 Sopwith Pub 6/6. Texta sedan namn ~~xxx~~ och adress längst ned. OBS. De använder denna som adresslapp, så det beror på dig själv om ritningarna kommer fram till dig. Gå sedan in i en bank och lös en check på beloppet som är utställt på Model Aeronautical Press Ltd.

13/35 Bridge Street
Hemel Hempstead
Herts
England

Vad jag vill, är att det intresse för sportflyg som fanns på 50-talet, i klubben och i övriga landet skall komma tillbaka. Det är inte att vrida tiden tillbaka, utan att uppväcka något som är saligen avsomnat.

Här skulle det vara på sin plats att ge STABBEN, Modellflygnytt och andra Svenska modellflygtidningar en avhyvling. De är ju till 90% organ för tävlingsflyg. Men nu är det ju så, att dessa tidningar bygger på frivilligt arbete, så att det är bara för de som är intresserade att mobilisera lite energi och se till att en ändring kommer till stånd. Undertecknad som är kass på att rita och skriva skall försöka att gå före med gott exempel.

Sedan är det kapitlet nybörjare. De har det verkligen inte lätt i dagens läge. Det finns nästan inte något i dagens hobbyaffärer som är lämpligt för nybörjarverksamhet. Man minns med saknad förr, när varje modellflygfirma med självaktning hade en 15-20 S-ettor (A:1), nästan lika många S-tvåor (A:2) på programmet. Dessutom en hel del gummimotorkärror av varierande storlekar. Men det går ju inte för sig i dagens läge, det är ingen affär. Affär är det när en grabb rycker sin får på några hundra spänn och skenar in i hobbyaffären och köper något som han saknar alla förutsättningar att klara av. Så är det ajöss med den modellflygaren. Jag tror det är dålig affär på lång sikt.

Här har svenska modellflygtidningar en uppgift att fylla. Det som publiceras i dagens läge är ju det senaste på modellflygfronten och är i regel för avancerat för nybörjaren. Han får endast veta hur bra toppen är, men inte veta hur han skall komma dit. Eller är det det som är meningen?

Som läget är nu, blir det i regel teorismack på högre nivå både i klubblokalen och i fackpress, och därför tror nybörjaren, att han antingen måste bygga en avancerad tävlingsmodell eller en multikärra. Vet ni att första frågan 90 % av grabbar ~~måttmått~~ mellan 13 - 15 år ställer är. Vad kostar en radioutrustning, var kan jag köpa den och hur mycket rabatt får jag genom klubben? Uppbyggande för en som läst Sigurd Isacssons Modellplanskonstruktion fram och baklänges.

Sedan är det inte bara yngre som skulle behöva lära sig krypa innan dom lär sig gå.

DET ÄR INGEN SKAM ATT BYGGA EN LITEN GUMMIKÄRRA ELLER SEGELMODELL, DET KOSTAR INTE SÅ MYCKET I PENGAR, OCH I ALLMÄNHETENS ÖGON ÄR MODELLFLYGPLAN LEKSAKER ÄNDÅ. DOM STÅR BAKOM GARDINERNA OCH GARVAR ANTINGEN NI BÄR EN STOR ELLER LITEN KÄRRA TILL BILEN.

Nu måste jag vara lite stygg. Jag drar mig till minnes från min barndom. När man ~~käx~~ köpte modellflygplan efter största spännvidd, till lägsta pris. Det var den tidens statussymbol.

Som avslutning på det här lite veliga snacket skulle jag vilja ställa en fråga, Skall vi ha ett inomhus - SM 1969? Satt och tittade i en hobbybok från 50-talets början. Då kunde man läsa denna fråga. Inomhus - SM 1951? Det är på tiden, nu 19 år efteråt att försöka realisera saken. Svarar ni att ni inte kan, så under-skattar ni er grundligt. Jag och Per hade inte sett microfilm på vykort när vi började bygga dylika aerodyner. Det var liksom stapplande i början, men efter en del misslyckanden gick det rätt skapligt. En del av dessa misstag behöver ni inte göra, Fråga bara.

För utomstående som läser detta. Skriv och fråga. Sänd med ett frankerat kuvert med er adress på, så skall jag besvara edra frågor efter bästa förmåga. Adress:

Ove pettersson

Gånglåten 53

421 14 Västra Frölunda

Det är inte heller nödvändigt att bygga en microfilmkärra för tävling. I Model Aeroplan News, Flying Models och Aeronodeller finns ritningar till små gummi-kärror för inomhusflygning. De ritningar av Walter E? Mooney som varit införda i M.A.N. under senare år är superba. En del av dem har du, De har varit kopierade i STABBEN.

Ja, det var några synpunkter om modellflyg som jag har. Har du en annan, skriv då gärna om det i STABBEN under "Ordet är fritt", Vi är tacksamma för alla nya medarbetare som vi kan få.

Ove.

Modellflyg och storpolitik. Iden lånad från Hurricane Times.

Vi kan inte flyga mot Öststaterna, efter allt dom har gjort i Tjeckoslovakien.

" " " " " USA " " " " " Vietnam.

" " " " " Finland, eftersom dom spöade vårt ishockeylandslag.

" " " " " andra svenska klubbar efter allt spö vi fått på modell-flygtävlingar runt om i landet

O.S.V.

Tillslut flyger du alldeles för dig själv.

Vi sätter väckarklockan på 5 om mornarna numera. Äktenskapet blir lyckligare då. Hur så?

Då får vi en timme till 6.

Är de här äpplena svenska eller utländska?

Det vet jag faktiskt inte, Har ni tänkt prata med dom?

Skåningen, sergeant M., hade på egen begäran förflyttats från A3 till Stockholm. Det var i vinteridrottens barndom, och en vinter hade regementet anordnat en tolkningstävling för officerare och underofficerare, mellan karern och Järfälla. Sergeant M. hade hjälpligt klarat sig ut genom stadens gator, men kommen ett stycke utanför Haga har han fått nog. Han slår sig ner på en snövall, Plockar fram "smörmad och lommaflaskan" och låter sig väl smaka. Efter en stund kommer regementschefen tolkande och ropar till M.

Hur går det sergeant?

De gåur brau överste, Men nået pris kan de ju änte bli tal om.

Söndag den 19/1-1969.

Det var den dag då man skulle flyga modellflygtävling i Eslöv. (Ligger i Skåne)
SYDSVENSKA VINTERMÄSTERSKAPEN 1969.

- Kl. 04 30. Telefonen ringer hos undertecknad. Jag studsar ut i hallen och svarar. Det är Ulf. Han meddelar att "Floda" inte tänker åka med. Sedan undrade han om inte Ove och jag också tänkte stanna hemma. Jag skall fråga Ove, sade jag. Ringer dig sedan.
- Kl. 04 45. Kommer Ove. Vi diskuterar vädret, och tycker att vi skall chansa och åka ner.
- Kl. 05 00. Jag ringer till Ulf och säger att han skall komma på stubben. Han blev lite lessen. Hade väl hoppats slippa åka, men tji fick han.
- Kl. 05 30. Kommer Ulf. Vi packar in kaffe, mat, kläder m.m.
- Kl. 05 35. Vi startar resan söderut.
- Kl. 08 20. Vi var framme. Resan hade gått fortare än beräknat. Dom enda som anlänt var Knut A. och John P. Vädret hade blivit bättre ju längre söderut vi kom. Eslöv hade c:a 6m/sek. hela dagen.
- Kl. 09 30. Första perioden börjar. Lasse Larsson Och Olle Broman saknas. Jag börjar flyga. Starten gick hyfsat men kärran stallade. Tid 105 sek. Ove sedan. Fin start, Men se, ett hus stog i vägen. Propellern intryckt, pylonen lossnade, och "The Pettsson Wake" flög inte mer den dan. Tid 133 sek. Ulf sedan. Otroligt nervös. Det var ju hans första tävlingsstart i B:2. Men se. Det gick fint. Tid 127 sek.
- Kl. 10 45. Andra perioden. Lasse och Olle fortfarande försvunna. Ove startade först. Nu med en otrimmad "Mamba". Halvbra. Tid 119 sek. Ulf sedan. Vet ni att Ulf är vänsterhänt. Jo då. Han slänger med vänster hand åt höger. Det är svårt det. Allra hellst när det blåser. Den här starten gick det fel. Modellen landade c:a 15 m. bort och alldeles för hårt. Vingen gick av. Fram med reserven. Hade glömt propellern till reserven hemma. SLARV. Nåväl. Han plockade av vingen på reserven och satte på 1:a kärran. Sedan Startade han. Nu släppte han med höger hand och det såg bättre ut. Tid 108 sek. Nu var det min tur. Jag hade minskat kurvradien. Nu stallade den inte. Tid 118 sek. Men en annan grej hände. Har ni sett kärran med den vippande stabben. Inte. Så synd då. Då har ni missat en helfestlig grej. Det är slut nu. Det tog slut efter 2:a start. Fenan gick av. En ny bakkropp utan vippande stabbe skall fixas. Ulf hade gjort sönder sitt modellflygaeroplan. Det hade landat för hårt. Finito.
- Kl. 12 00. Tredje perioden. Ove fortsatte trimma "Mamba". Men i den här starten misslyckades han. Tid 80 sek. Jag hade tagit fram min gamla och helknackiga "Ruter 4". Nu började jag trimma. Först skar den åt höger i starten. Fick upp den på anständig höjd och kopplade. Men se. Nu kurvade den inte. Helypyton. Tid 87 sek.
- Kl. 13 00. Fjärde perioden. Hade upptäckt ett fel. Kroppen under stabben hade gett sig på en sida. Varvid stabben satt tiltad för högerkurv. "Ruter 4" kurvar åt vänster. Lätt fixat med lim och balsa. Ove startade först. Hade trimmat färdigt och flög en jättefin start. Borde blivit max, men blev bara 149 sek. Kärran satte sig i ett träd c:a 10 m. över marken. Nu var det min tur. Kärran skar ut åt höger fortfarande. Under försök att fiska upp den lite, kopplade den ur själv. Den gled i alldeles för stora cirklar. Tid 98 sek. Jag gick och hämtade min kärra. Då kom Ove kutande och meddelade att hans "Mamba" inte ville lämna trädet. Han försökte klättra, men hans högerarm är inte vad den borde varit. Så det gick inte. Annars är det fint när det går. Nåväl. Vi stuvade in oss i Ulfs bil, och åkte att plocka ner den. Lätt match för en van träd-klättrare som undertecknad. Man har väl plockat ner Oves kärror ur träd förr.
- Kl. 14 00. Femte perioden. Jag startar först. Har ändrat om lite här och var. Kärran skär åt vänster som omväxling. Kopplar ur alldeles av sig själv. Clidet bättre än förut. Tid 63 sek. Ännu mera pyton. Ove gör ännu en kanonstart. Men se. Det är dimma nu, och kärran syns inte mer än 98 sek. Sorry.
- Kl. 15 00. Prisutdelning. Som vi inte var med på. Vi letade efter Oves "Mamba". Vi hittade den till slut.
- Kl. 16 05. Vi började Återfärden mot Göteborg.
- Kl. 20 20. Var vi hemma vid Frölunda torg.

Som avslutning. En gemyttlig tävling. Som alltid när halvdanskarna är arrangörer. Tack skall ni ha. Lasse Larsson och Olle Broman hittade inte till Eslöv. För ni åkte väl hemifrån, grabbar. Detta är en Lars-G.Olofsson artikel.

INSTRUKTION FÖR ANVÄNDANDE AV KIKARE VID FRIFLYGTÄVLINGAR.

1. Kikaren bör ha mellan fyra och åtta gångers förstoring.
2. Tidtagaren ska i god tid före tidtagning ställa in kikaren så att den passar honom. Därvid inställs skärpan dels med centrumskraven och dels med den finjustering som finns på högra okularen. Även bredden mellan okularerna ska inställas så att man får en cirkelrund bild genom kikaren. När inställningarna gjorts avläses de värden som finns på skalorna. Detta underlättar inställning på nytt om kikaren blivit rubbad eller om någon annan har använt kikaren.
3. Under tidtagning ska kikaren ej bytas mellan tidtagarna. Den som börjat observationen ska följa hela flygningen tills tidtagningen är avslutad.
4. Tidtagaren ska ej använda kikaren i själva startmomentet, utan bör observationen i stället påbörjas efter ca en minuts flygning. Undantag är om en startande i någon av A-klasserna springer så långt bort att det kan vara svårt att se när modellen kopplar loss från linan.
5. Observationen får givetvis ej heller påbörjas så sent, att det kan uppstå svårigheter att få in modellen i synfältet. En modell kan exempelvis driva mot ett skogsparti, där bakgrunden gör att modellen är svår att upptäcka.

INSTRUKTION FÖR TIDTAGARE VID FRIFLYGTÄVLINGAR

Allmänt

TILLÄGNAS MATS ANDERSSON

1. Friflygtävling

En friflygtävling går ut på att mäta den tid, under vilken de tävlandes modeller befinner sig i luften. Vid en nationell tävling är det den sammanlagda tiden av fem flygningar, som utgör slutresultatet (vid internationella tävlingar sju flygningar).

2. Klassindelning

Friflygande tävlingsmodeller indelas i tre huvudklasser, nämligen:

<u>Klass</u>	<u>Klassbeteckning</u>
Segelmodeller	A
Gummimotormodeller	B
Förbränningsmotormodeller	C

I fackspråket använder man oftast klassbeteckningarna A, B och C för respektive klasser.

Varje klass indelas dessutom i en "stor" och en "liten" klass. De "stora" klasserna benämnes A2, B2 och C2 och de "små" A1, B1 och C1.

Tidtagargrupp

Flygtiden tas av en tidtagargrupp. Gruppen ska under tidtagningen stanna inom en cirkel med ca 10 meters radie.

Vid tidtagning i klasserna A och B består gruppen av två personer som båda tar hela flygtiden.

Vid tidtagning i klass C består gruppen av tre personer. En av dessa ska endast ta motortiden, medan de två övriga tar hela flygtiden.

Vid nationella tävlingar ska varje tidtagargrupp vara utrustad med minst en kikare. För hantering av kikaren finns en särskild instruktion, som noggrant ska studeras före tävlingen.

Antal startförsök

Den tävlande har rätt till ett andra startförsök om det första misslyckas. Den tävlande har rätt till nytt startförsök om modellen eller linan kolliderar med annan modell eller startlina eller med en person vid starten. Skulle modellen dock fortsätta normal flygning kan den tävlande så sent som efter en sådan flygnings slut begära att flygningen godkännes.

Tidtagning

1. Påbörjad flygning

Tidtagningen på en segelmodell börjar när modellen kopplar loss från linan.

På en gummi- eller förbränningsmotormodell börjar tidtagningen när modellen lämnar handen.

2. Avslutad flygning

Flygningen är avslutad när

- modellen når marken eller vattnet.
- modellen stoppas av ett hinder (byggnad, stolpe, träd el. dyl.) som definitivt avslutar flygningen.
- modellen definitivt försvinner ur tidtagarnas åsyn.

Anm. En modell kan vid försvinnandet befinna sig på sådan höjd över marken att det kan antas att flygningen kommer att fortsätta under en viss tid. Som exempel kan nämnas när modellen passerar bakom ett hus, en mindre skogsdunge eller går igenom ett moln. I sådana fall ska en av tidtagarna knäppa av medan den andra fortsätter tidtagningen. Kommer modellen fram igen fortsätter tidtagningen tills att den landat. Om modellen inte kommer fram gäller den förstnämnda tidtagarens notering.

3. Notering av flygtid.

Flygtiden är maximerad till tre minuter eller 180 sekunder. När en tävlande uppnått maxtiden avbryts tidtagningen och tiden 180 sekunder noteras på startkortet.

Om flygtiden är mindre än 180 sekunder gäller medelvärdet av de två tider, som tidtagarnas stoppur anger, reducerad till närmast lägre helt sekundtal.

När tidtagningen avslutats ska tiden noteras på startkortet såväl i minuter och sekunder som i enbart sekunder.

Tryck aldrig tillbaka klockorna i nolläge förrän båda tidtagarna noggrant avläst desamma och är överens om hur lång flygtiden varit.

Klass A segelmodeller

1. Startmetod

Uppdragning med lina.

2. Särskild regel vid start.

Den tävlande får ej kasta startanordningen (vinsch el. liknande) under pågående uppdragning av modellen. Om så sker blir flygningen diskvalificerad och den tävlande är ej berättigad till nytt startförsök i pågående period.

3. Startförsök

Det är startförsök när

- a. modellen flyger mindre än 20 sekunder efter losskoppling av linan.
- b. modellen tar mark utan losskoppling.
- c. den tävlande springer så långt från tidtagarna att dessa ej kan fastställa kopplingsögonblicket.
- d. någon del av modellen lossnar under start eller flygning.
- e. modellen ej befinner sig i luften inom den tid, som tävlingsledningen på förhand bestämt ska gälla för startförebereelserna.

4. Godkänd flygning

Det är godkänd flygning när

- a. det första startförsöket blir 20 sekunder eller däröver.
- b. det andra startförsöket är gjort vad än tiden blivit.

Klass B gummitormmodell

1. Startmetod

Utkast från handen

2. Särskild regel vid start

Den tävlande ska själv dra upp gummitorn.

3. Startförsök

Det är startförsök när

- a. modellen flyger mindre än 20 sekunder.
- b. någon del av modellen lossnar under flygning.
- c. modellen ej befinner sig i luften inom den tid, som tävlingsledningen på förhand bestämt ska gälla för startförberedelserna.

4. Godkänd flygning

Det är godkänd flygning när

- a. det första startförsöket blir 20 sekunder eller däröver.
- b. det andra startförsöket är gjort vad än tiden blivit.

Klass C förbränningsmotormodeller

1. Startmetod

Utkast från handen.

2. Särskild regel vid start

Den tävlande ska själv starta och ställa in motorn.

3. Startförsök

Det är startförsök när

- a. modellen flyger mindre än 20 sekunder.
- b. motortiden överstiger 10,0 sekunder.
- c. någon del av modellen lossnar under flygning.
- d. modellen ej befinner sig i luften inom den tid, som tävlingsledningen på förhand bestämt ska gälla för startförberedelserna.

4. Godkänd flygning

Det är godkänd flygning när

- a. det första startförsöket blir 20 sekunder eller däröver och motortiden ej överstigit 10,0 sekunder.
- b. det andra startförsöket är gjort vad än tiden blivit och motortiden ej överstigit 10,0 sekunder.

För grenstyrelsen i friflyg

Hans Friis

EFTERLYSNING

Staffan Svensson, såg ut som på bilden nedan när han var som mest aktiv. Har varit försvunnen sedan 1965. Vi tycker du skall ta och sätta igång igen, eller va?

AKG:s friflygare



28/12- 1968 års sista söndag.

Väder: -4°C, 0-1 m/sek, mulet.

Personer: Ove Pettersson, Ulf Carlsson och Lars-G.Olofsson.

När 68-års sista "STABBE" distribuerades bestämde Lasse Mattsson, "pettsson" och jag att vi skulle ut och trimma. Vi hade ryktesvägen hört att Ulf skulle trimma 2 nya C:2-or. "pettsson" hade också byggt nytt, jag hade kvaddat kroppen på "Lady Madonna" och Lasse hade också en C:2-a som inte var färdigtrimmad. Med andra ord var alla i behov av lite trim.

När söndagen kom kunde jag inte följa med (var barnvakt) utan "pettsson" åkte ut själv. Dit hade ulf också hittat. (varför gjorde du inte det i somras) När klockan var närmare 1 lyckades jag övertala min sväger att köra mig ut. Det första jag såg var en B:2-a som gled underbart bra. Det var en av Ulf's nya. "pettsson" hade sprängt en tamp i "the pettsson wake". Han hade en ny version av kärran med Schvartzbachvisp. Den verkade ha problem med kurvet. Han "pettsson" gjorde också några starter med sin gamla "Mamba", den flög som alltid, halvbä. Jag själv gjorde en trimstart som fusades ner på 15 sek. Det såg så lovande ut så jag gjorde 3 starter till. Tid 142-143-145. Jämt va. Kärran såg inte ut att ha ändrat trim trots kroppsbröttet. Efter det åkte 3 nöjda modellflygare hem med modeller som lovar bra inför 1969.

Var Mattsson var?

Inte vet jag, på F9 var han inte.

Lars-G.Olofsson

Han hade fått förhinder som han bedömde vara viktigare än att modellflyga. Tänka sig va!

Mattson

Akgs serietävling- ett lyckat försök att sätta fart på klubbens insomnade tävlingsverksamhet.

I korthet fungerar det så här: 1 tävling varje månad och vid slutet av året räknas de 6 bästa resultaten. Den som har dreglat ihop mest sekunder blir alltså klubbmästare.
Följande blev det 1968

A:1 - Lars-G.Olofsson	1525 sek.
A:2 - Olle Broman	4510
B:1 - blev ingen	
B:2 - Ove Pettersson	3867
C:1 - blev ingen	
C:2 - Ace Sjöström	903

I Coupe d' Hiver bidde det ingen heller.

Som ni ser har aktiviteten varit störst i A:2 och B:2.

Är i A:1 har ingen klubbmästare korats sedan 1960, om man får tro vandringspriset. Eller är det tidigare srenchefer och tävlingsledare som varit slöa och inte lämnat ökruset till graving. 3 man har i alla fall startat i klassen, bara det en upprykning. Lars-G.O:s 3 tävlingar var. 894-397-234 sek, totalt 1525 sek.

A:2 har varit den mesta klassen med hela 7 deltagare. 3 man har mer än 6 tävlingar: Olle B., Lasse L. och Lars-G.O. En stilla undran? varför flögs inga klubb tävlingar i A:2 1967, (om det flögs, var finne tävlingsresultaten) alla gubbarna är ju kändisar inom klubben.

Olles segerrad. 660+748+810+780+703+809= 4510 sek.

I B:2 har "pettersson" ensam flugit 6 tävl., Matteson 5 och "floda" 2 st. En upprykning "floda", att flyga på bara sanktionerade tävlingar tycker jag är lite slött.

Oves res. 622+616+581+570+652+826= 3867 sek.

C:2 har varit en trött klass 1968.

5 man har visserligen gjort resultat, men fy sickna ens resultat. Ace Sjöström vann på 2 tävl. 409+494= 903 sek.

Markant bättring 1969.

I B:1, C:1 och Coupe d' Hiver blev ingen tävling då det bara fanns 1 deltagare per klass. Slött.

DÅ BRA TÄVLINGSRESULTAT ÄR KLUBBENS BÄSTA PR HOPPAS JAG PÅ ETT ÄNNU BÄTTRE 1969. Detta gäller även linetyrare och radioflygare.

Lars-G.Olofsson

NÄSTA ÅR. Flåt. I ÅR flyger vi även Coupe d' Hiver på DM då den blivit en internationell klass.

I ÅR flyger vi med två (2) linor i speed igen, efter beslut av FAI.

EN PÅMINNELSE till alla friflygare. STABBEN nr. 5 1968 gäller som tävlingsinbjudan till samtliga tävlingar som finns med på sid. 6.
Spar den sidan och anmäl dig i tid.

Lars-G.Olofsson

Internationell Posttävling i klass F1A (A2).

Arrangör och initiativtagare: Spaniens Flygförbund, Madrid.

Tävlingsklass

F1A (A2) enligt FAI:s regler. Tävlingen gäller juniorer och seniorer, där indelning har gjorts enligt följande;

- a. juniorer är de som fyllt högst 20 år
- b. seniorer är de som fyllt 21 år eller mera.

Rätt att delta

Samtliga modellflygare som är medlemmar i SMFF. Tävlingslicens erfordras ej!

Tävlingsdatum

Söndagen den 20 april 1969.

Arrangemang och anmälan

Tävlingen omfattar fem starter som ska utföras på en och samma dag, nämligen söndagen den 20 april 1969. Varje klubb med medlemmar som önskar delta svarar för det lokala arrangemanget efter eget gottfinnande. Någon anmälan behöver inte göras i förväg. Resultaten ska vara grenchefen i friflyg tillhanda senast den 1 maj 1969.

Övrigt

Det är viktigt att Ni vid översändande av resultaten skiljer på seniorer och juniorer efter de speciella regler som gäller för tävlingen.

De tre bästa junior- och seniorresultaten kommer att sändas till Madrid. En sammanställning av resultaten för Sveriges del kommer också att göras.

Resultaten från den internationella tävlingen får vi omkring den 1 juni 1969 och kommer att offentliggöras i MFN.

Till slut önskar vi A2-flygarna lycka till och hoppas att de verkligen visar att Sverige är en av världens bästa nationer i segelmodellklassen. Vet Ni förresten att reglerna i denna klass är resultatet av ett nordiskt samarbete och att klassen i internationella sammanhang även kallas "A2 Nordic"?

Norrköping i mars 1969.

Hans Friis

Ett medelande till er som tävlingäflyger.

Som ni vet betalar klubben startavgifterna.

Men inte avgifter för mat, logi, m.m.

Nu är det så att man på anmälningsblanketten måste ange om man önskar mat o logi
Och därför är det naturligtvis enklast om klubben skickar ett belopp på alltihop
till arrangörerna.

Därför föreslår jag, att ni, när ni anmäler er, tar reda på hur mycket mat och
logi kostar. Er grenchef vet det.

Därefter sätterni in det på AKG:s postgirokonto, istället för att skicka det
till arrangörsklubben. Dom har tillräckligt att göra ändå.

Här är AKG:s konotonr:

526366

Aeroklubben i Göteborg

Modellflygsektionen

Ättehögsgatan 2a, c/o Grahn

Göteborg Ö

Obs. Adressen gäller nuvarande kassör. Kanske blir det en ny efter årsmötet

Lars-G.Olofsson

Maximal tur

Hade undertecknad den 4/2.

Ove och jag skulle ut och trimma.

Vi skulle samtidigt titta på lämpliga platser att flyga på kring Västra Frölunda
Efter en del körande kom vi till Sisjön.

Vi började plocka ihop kärrorna.

Jag saknade min A:2 stabbe.

Trodde jag glömt den.

Nåväl, vi gick ut och trimmade "Pettsson Wakes".

På hemvägen kom jag ihåg att jag lagt den på biltaket, medan jag packade in
vingen och kroppen.

När vi kom hem, började vi leta, och se, stabben låg där, mitt på parkerings-
platsen vid Frölunda Torg,

Oskadad.

Den hade legat där i över 2 timmar.

Tala om tur.

Lars-G.Olofsson

Som ni kanske märkt finns det ~~en~~ ritningar på en del utländska modeller.

Några har varit publicerade i den Danska modellflygtidningen Modellflyvnyt.Nr1&2.

Detta är början på ett vadvi hoppas bra samarbete mellan STABBEN och svenska
och utländska modellflygare. Det blir mera av den varan.Red.

Ni som tycker.

Ni får tycka vad som helst.

Ni får gärna tycka det i STABBEN.

Tyck det i Ordet Fritt.I STABBEN.

Tyck på bara.

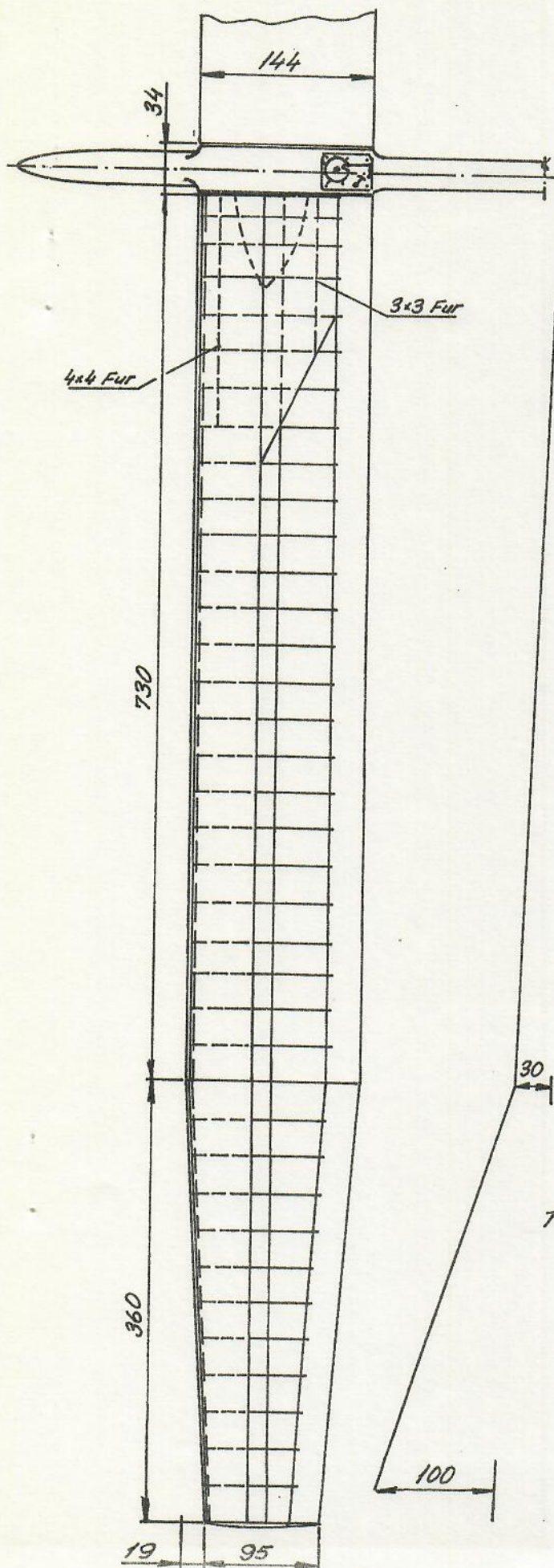
• TYCKARE.

• Skicka tyckandet till:

• Lars-G.Olofsson

• Marconig. 21, 421 44 V. Frölunda

SOM FÖRSTA MODELL FLYGTIDNING I VÄRLDEN
PRESENTERAR VI RITNING PÅ KNUT ANDERSSONS
NYA A:2a "TINA"

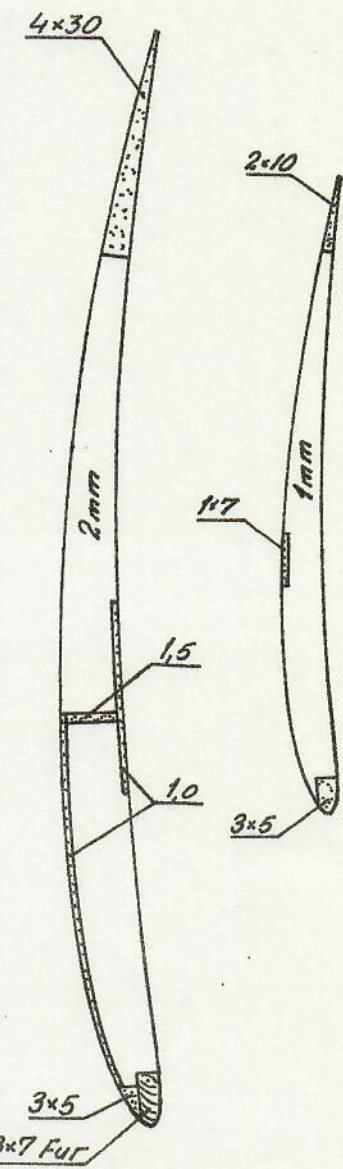
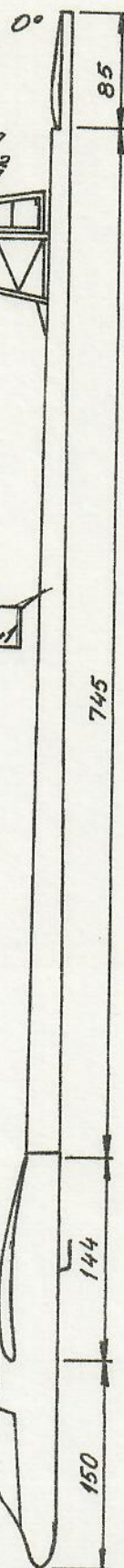


Fenylta
0,58 dm²

Dubbla
rör 15x1

TP 55%

+2,7°



"Tina"

Hopknäpad av Kaut Andersson

Skala 1:5 Skiss Jan Andersson

Återstående nationella tävlingar i friflyg 1969

5-6 april	VT (Östersund
27 april	Solnas vartävling
3-4 maj	Elit-tävlingen
11 maj	Uppsalas Majtävling
15 maj	DM
25 maj	Hjelmérustävlingen
31 maj - 1 juni	Västkustträffen
8 juni	Oldtimer-tävlingen (Örebro)
29 juni	Skvaderns Nattävling (Sundsvall)
5-6 juli	Barkåkras "Semestertävling"
2-3 augusti	Svenska Mästerskapen (Göteborg)
14 september	AKM:s hösttävling
28 september	Solnas hösttävling
19 oktober	Snapphanarnas hösttävling
9 november	Gamens 6-mannalag-tävling

LITE EXTRA.

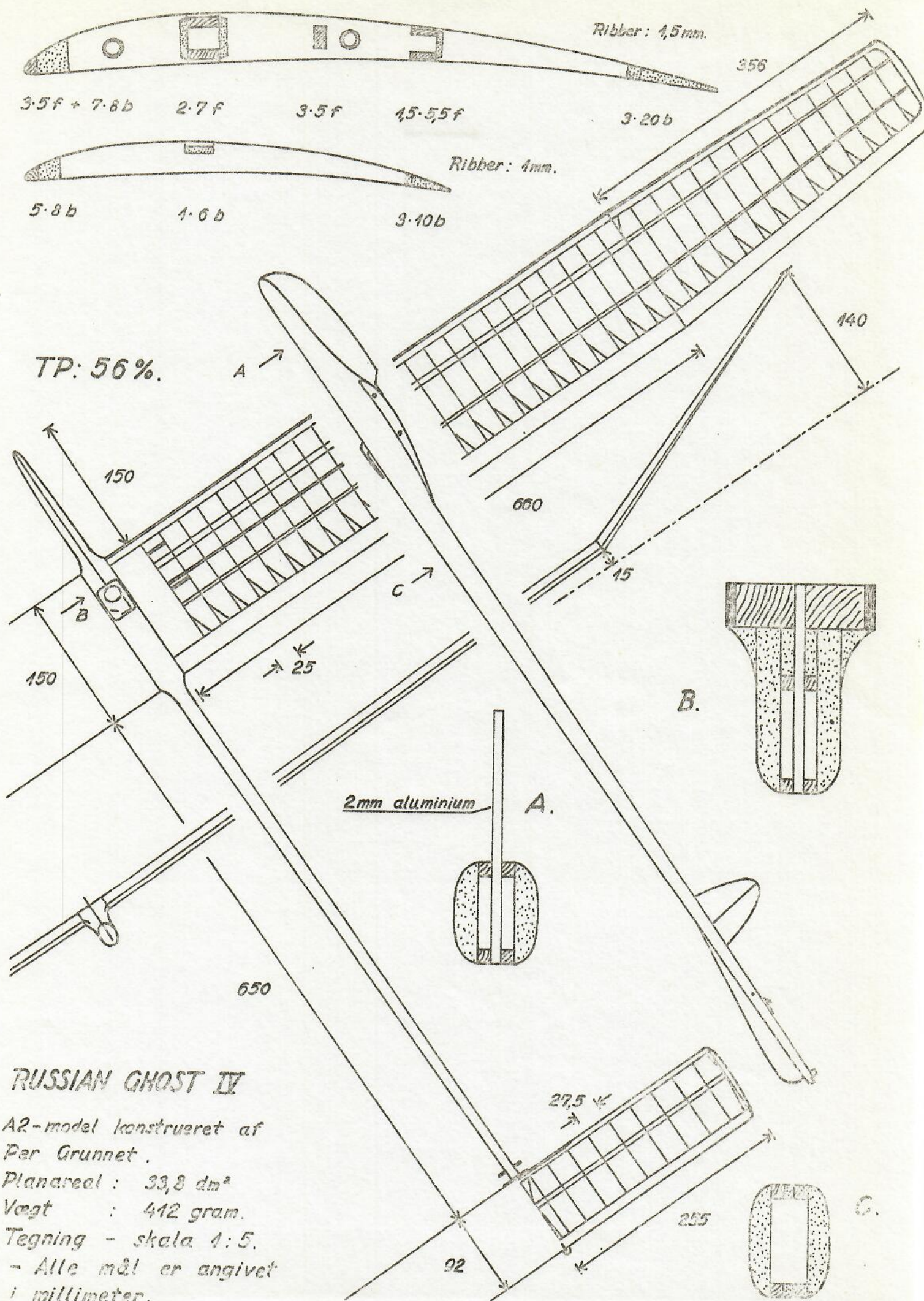
DM I GÖTEBORG KOMMER LITE ATT GÅ 15 MARS

13/4 HÄR VI KLUBBTÄVLING

20/4 " " POSTTÄVLING, SE ANNAN SIDA.

26/5 " " KLUBBTÄVLING.

L. JAC. G. OLOFSSON.



Nå som är intresserade av Team-Racing kan köpa ritning av nordiska mästarnas modell. Per och Ole Haslings Suzie-QII. Den kostar 6 danska kronor + porto och kan beställas av:

Hans Geschwendtner
Wibrandsvej 47
2300 Köpenhamn S
Danmark

Hos samme man kan man köpa en rampanna i aluminium. Den är avsedd för Team-Racing och kan användas till ovanstående modell. Clas-Olov Kall och jag har beställt några och skall skriva om dem i kommande nummer av STABBEN.
Pris: 8 d. kr.+ porto.

KC-nytt

Nordisk landskamp kommer att avhållas vart annat år, och tävlingen går det år då inget VM hålls. Nästa NL 1970 alltså.

PRIFLYG-NYTT

Kunn-tävlingen är inställd.

Men det blir i alla fall en friflygstävling i Xingelholm den 9/2.
Såg och höll på att...

RING OCH ANMÄL ER PÅ STUBBEN.

AFTERLYSNING

STABEN efterlyser medarbetare.

ALLT material mottages med tacksamhet.

Skicka det till:

Lars-G. Olofsson

Marconigatan 29

421 44 Västra Frölunda

TACK.

-----llllk kj hhhjk l,poiur876jjhgy65n jkhytr vdeid-000 654vnhde4n3b7hy

© 2005 Kluwer Academic Publishers

Osaka kōpa

OM HAN PETTSSON NI VET HAN VILL KÖPA MINDRE DIESELMOTOKER MELLAN 0,45-1,3 CC
T EN ALLBON FILLIS ED ELLER DYLIKA MASKINER NI SOM HAR SÅDANA OCH VILL BLI AV
MED DOM RING ELLER SKRIV TILL:

OVE PETTERSSON

GÅNGLÅTEN 53

421 14 VÄSTRA FRÖLUNDA

TEL. 459672

[illegible]

DETNA SIDA VAR SAMFANSATT AV LARS-G. OLOFSSON?

MODELLFLYG PÅ VINTERN?

Ja.

Ni som vill modellflyga även när termometern visar under 0° tycker jag skall göra det. Men, säger ni då. Det är så grymt kallt när man flyger radio, C:2, linstyrning mm. Motorer som djäklas och ingen rörelse så man kan hålla sig varm. Men då säger jag att det finns två alla tiders vinterklasser, utan motorer och som man måste hålla sig i rörelse för att flyga. A:1 och A:2. Så här säger reglerna.

	A:1	A:2
Bäryta	Max 18 dm^2	$32-34 \text{ dm}^2$
Vikt	-	min 410 gram
Bärytebelastning	min 12 g/dm^2	max 50 g/dm^2
Startlinelängd	max 50 met.	max 50 met.

Som alla ser är A:1 en liten behändig klass.

Lätt att bygga.

Lätt att transportera.

Lätt att trimma.

Jätterolig att flyga.

Jag tycker att alla ni som tycker om att flyga året runt, men drar sig för vinterflygning att prova en A:1a. Jag har skissat ner min hittills bästa A:1a. Den började byggas 1959, byggdes färdig i våras, trimmades i somras, flög 894 sek. den 14/7 och flög bort den 4/8. (har ej fått tillbaka den) Den startar bra, kan hänga på linan hur länge som helst och tar termik jättefint. Så sätt fart på aktiviteten modellflygare, en van sådan bygger den på 12-15 tim.

Ett tips vid bygget. Om ni inte gör som jag och ritar upp vingen och stabben direkt på byggbrädan, så rita dom på ett stycke papper som ni spänner upp på brädan. Min byggbräda ser ungefär ut så här.

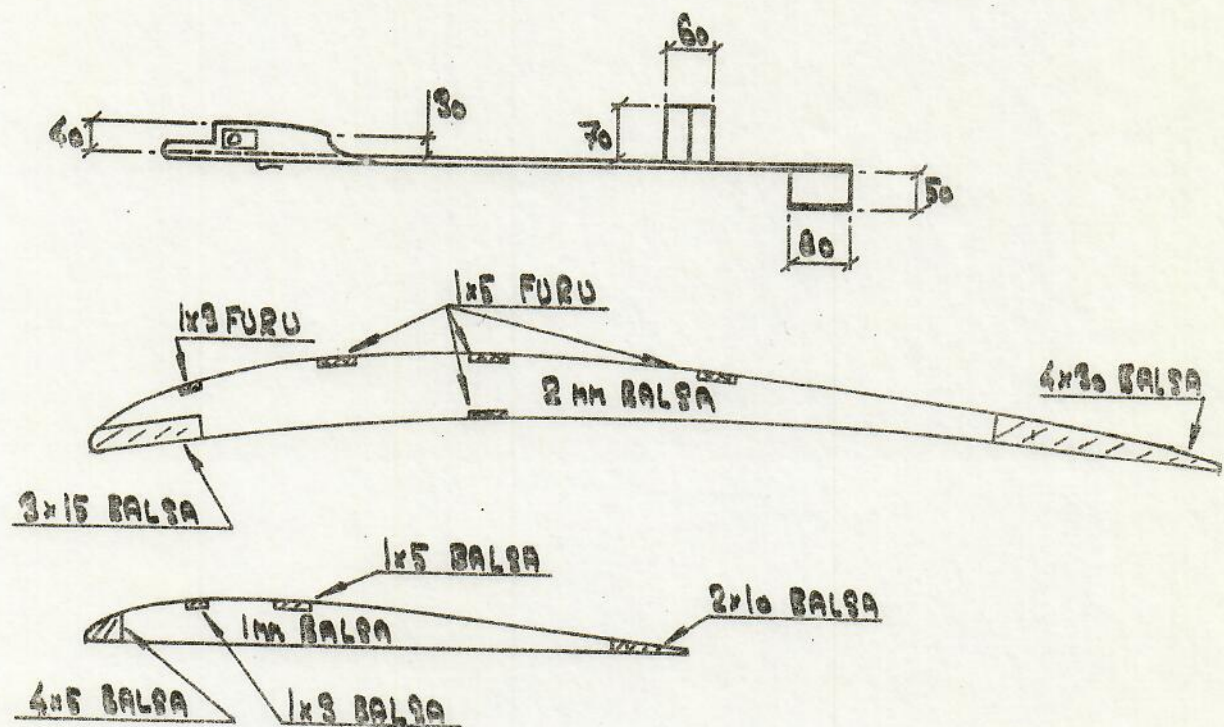
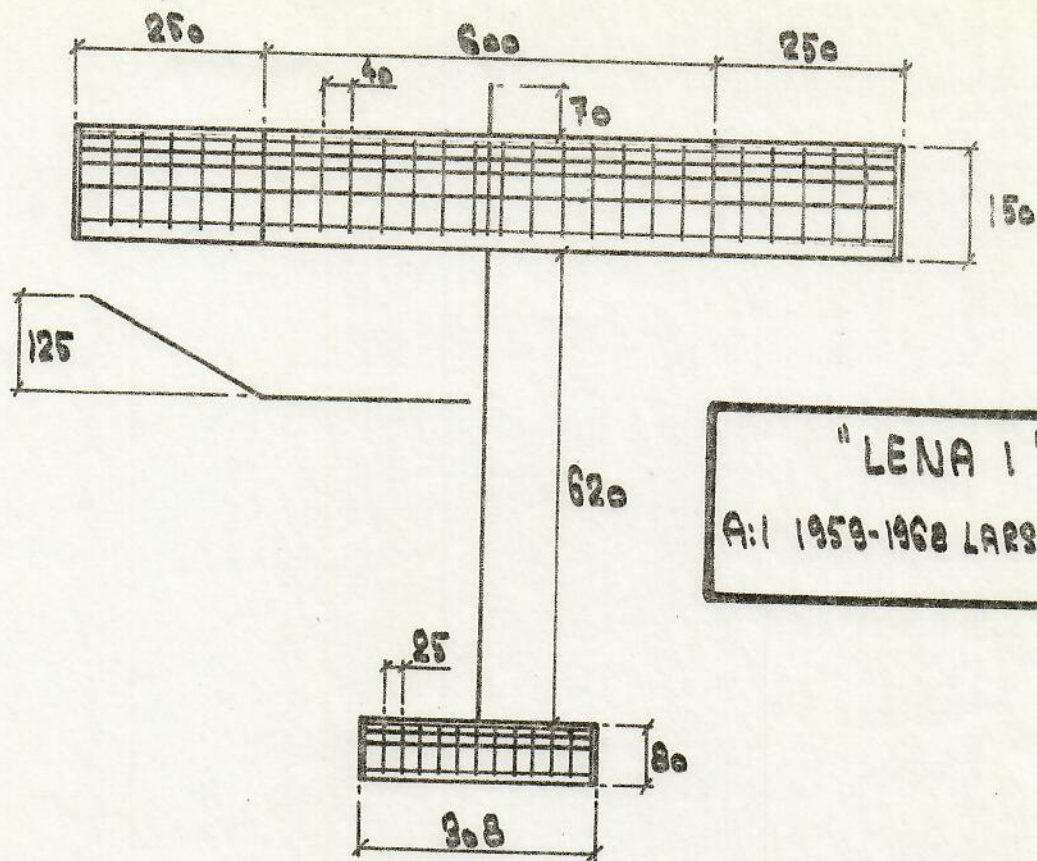
Lite om kärran.

Som ni ser sitter vingen på en pylon, som inte har någon annan funktion än att sätta timern i. Tyngdpunkten ligger på 55% av vingkordan. Vingen har 1,5 mm Wash-in vid höger vingöra. Kroppen smalnar av så att listen är $5 \times 5 \text{ mm}$ vid stabbens bakkant. Min modell flög i snäva högerkurvor, varje varv c:a 12-15 sek. Då det är svårt att skriva och beskriva hur man gör, tycker jag att ni som är intresserade av A:1 eller A:2 att kontakta

Lars-G.Olofsson

Tel. 493055

A:1-an se nästa sida.



NI VET VÄL ATT A:1 ÄR SM KLASS ? INTE. JO, SÅ GÅCK MOT
EN BYGGBRÄDA OCH BYGG EN.

LARS-G. OLOFSSON

DETALJER TILL "LENA"
SKALA 1:1

