

STABBEN

NR 3 1970

SÄVE

PARKERING : Får ske på parkeringsplatserna Pa, Pb och Pc (se skiss).

Parkeringsplats Pa bör användas av RC-flygare och linstyrare.

Parkeringsplats Pb får av friflygare användas utan att dessförinnan passera vakten. Parkeringsplats Pc användes som alternativ till de båda övriga.

BILKÖRNING PÅ FÄLTET ÄR FÖRBJUDEN.

Allmänt fotoförbud gäller. (Klubb fotograf 1970 LG Olofson)

Nedskräppning (gamla matpaket, uppbrända modeller, flaskor, trasor och annat otyg) är förbjudet.

För RC- och linflygare gäller att aktiviteten äger rum öster om bana 22 (bana 22 användes för motorflyg.- Toch and go o.dyl.) .

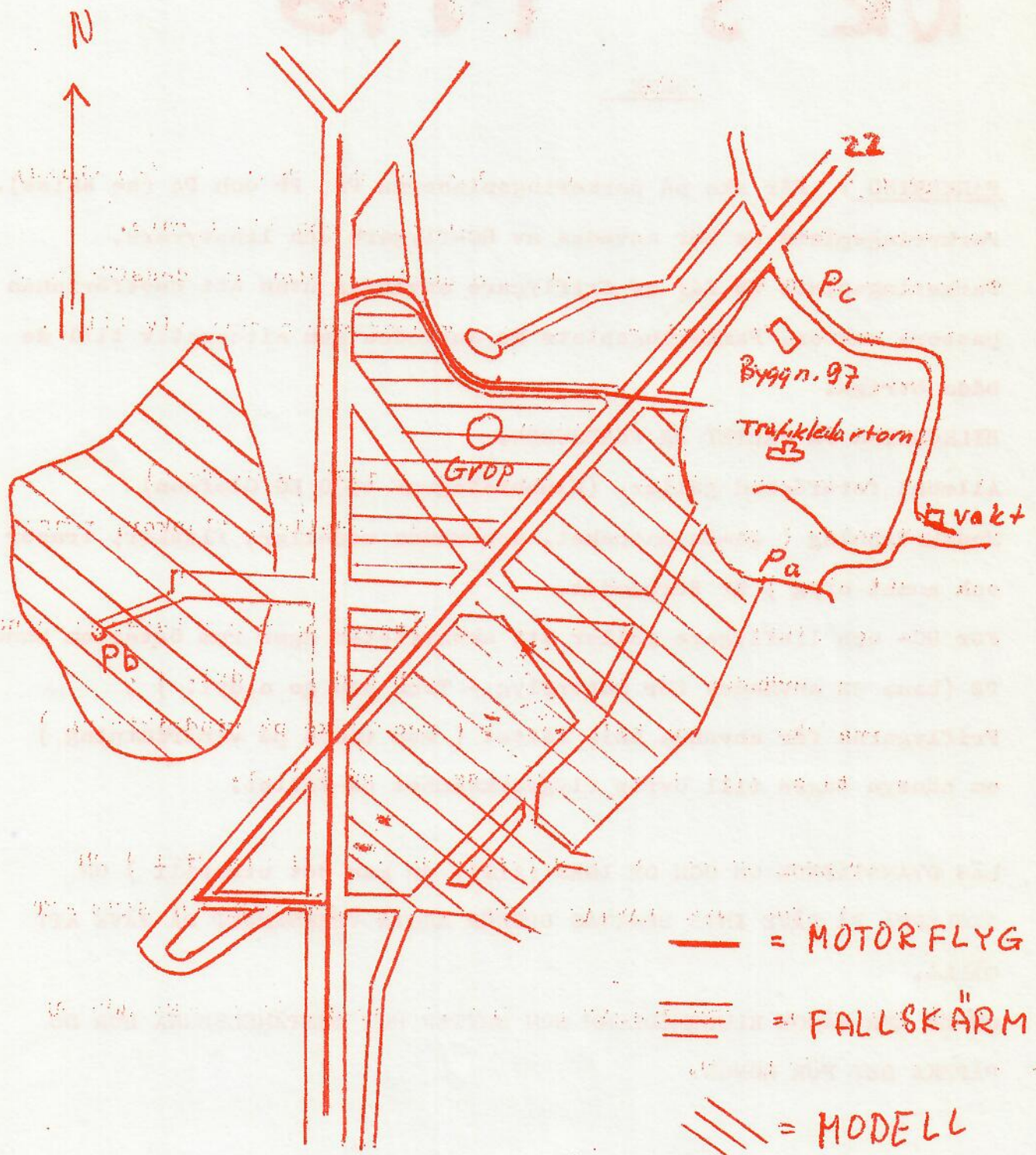
Friflygarna får använda hela fältet (med tanke på vindriktning) om hänsyn tages till övrig flygverksamhet på fältet.

LÄS OVANSTÅENDE OM OCH OM IGEN (tills du kan det utantill) OM REGLERNA PÅ SÄVE INTE BEAKTAS UPPHÖR AKG:s VERKSAMHET PÅ SÄVE ATT GÄLLA.

OM DU SER NÅGON KLUBBMEDLEMM SOM BRYTER MOT BESTÄMELSERNA BÖR DU PÅPEKA DET FÖR HONOM.

STYRELSEN

SÄVE FLYGPÄLT



OLDTIMER.

Vet ni när julafton infaller för alla diggare av gammaldags modellflyg? Jo, i år den 26/7 då Nimbus avhöll sin årligen återkommande 'Oldtimertävling'. (För kännedom meddelas att är inte så att man letar upp en gammal timer och tävlar med, utan man bygger en modell till den. Då flyger den bättre.) Redan på fredagen den 24 for Lars-Åke och undertecknad i en välpackad bil (modellflygplan, tält, smör, ost, sill, sovsäckar, ägg, modellplan, gummimadrasser, tandborstar, tvål, öl, mera modellplan o.s.v.).

Vid ankomsten till Örebro uppsökte vi Gustavsviks campingplats, det är verkligen en femstjärnig campingplats, åtminstone vad det beträffar flickan i informationen -- "Vilken Brud"! Vi sökte upp en lämplig plats för tältet med utsikt över flygfältet. Sedan vidtog tältuppsättning. Och så började det att regna. Det fattades naturligtvis en tältpinne, så det var bara att ge sig ut i skogen och tälja en lämplig pinne.

Örebro 'by night' var ju inte något att rekommendera, men vi kanske inte hittade de rätta ställena. Till slut hamnade vi på "Källeruds" minigolfbana, där jag vann över Lars-Åke med flera poäng(nybörjartur). Tumba var inte där. Vi avslutade kvällen med en supé på timmermanskory och öl. Sedan somnade vi som små lyckliga modellflygare och när vi vaknade på morgonen så regnade det. En lätt frukost avåts, och vi tog en sväng med bilen upp till Kopparberg, där det enligt ett ryckte fanns en sportaffär, som hade gamla byggsatser. Till min stora glädje fanns det några ALGA byggsatser, som jag köpte. Vädret förbättrades, och när vi kom tillbaka till

fältet för att trimma och vem får vi se där om inte Lars-Göran med fru, som trimmade handluns (handluns flygs också enligt tradition på Nimbus Oldtimertävling). Efter en stund anlände Sven- Olof Lindén med fru och barn. Eftermiddagen förflöt under handlunstrimming lagom varvat med snack om modellflyg och diverse medicinska råd till Lars-Göran, som kastat sönder sin arm. Enligt vad han sa gjorde det ont ända ned i hålfötterna. Efter flygningen for Rosmari och Lars-Göran till Jackson -- förlåt Laxå. Lars-Åke och jag for hem till Sven-Olof för att se på smalfilm från föregående Oldtimertävlingar, titta i gamla modellflygtidningar, dricka kaffe och ha det mysigt. Klockan 1950 konsulterade vi Sveriges Radio TV beträffande morgondagens väder. Bengt Torslund sa att utsikterna var mindre goda, sydvästlig vind 8 - 10 m/s och regn. Vi tröstade oss med att Bengt har haft fel förr och for för att titta på Sven-Olofs privata bygglokal. Framkomma dit visade han oss en modell, som han byggt i början på 50-talet, en Rudderbug, om man nu kan prata om modell i det här sammanhanget, vingen var som ett normalt långbord. Kvällen avslutades på Örebro Flygklubbs minifolfbana, där Lars-Åke slog mig med mera poäng. Vid återkomsten till campingplatsen såg vi en skum figur, som sprang omkring och lyste med en ficklampa på bilarnas nummerplåtar under ett högljutt mumlande. Det visade sig vara Stockholmsfödde skåningen Filosofie Modellflygstuderanden Ulf Marksten från Lund, som letade efter vår tältplats. Det var tredje varvet han gjorde, därav den upprymda stämningen. När han hämtat sin bil (norra Europas bästa Fiat 500) avåt han tillsammans med oss en sen supé korv och öl. Efter ett anförande av Ulf om modellflygets filosofi somnade vi alla av utmattning. På morgonen vaknade vi av regnets muntra trummande på tältduken. Men efter morgontoaletten och frukost verkade det som vädret skulle bättra sig. Skulle Bengt Torslunds prognos komma på skam? Det visade sig senare att så var fallet. Det blev uppehållsväder under hela tävlingen. När vi kom till fältet

var de flesta redan samlade och tävlingen började med att samtliga, även tidtagare, tävlade med en liten monteringsfärdig stavmodell (Sleek-Streak), som kunde köpas på platsen. Denna tävling vanns av Olle Blomberg med gamle välkände Wakefield flygaren Jan Hafström på andra plats. Hoppas att detta inspirerar honom till att bygga en Wakefield till nästa tävling. Efter vederbörlig fotografering av alla modeller startade tävlingen.

Beträffande klassindelningen se särskild tabell.

Klass A2 vanns av Olle Blomberg med en FIDI, som flög verkligen fint.

Tvåa blev Ulf Marksten med en Junior Cabin, trea Sven-Olof med Trumf. Undertecknads Trumf ville inte alls flyga. Det var mest rakt upp och bums i backen. Jag hade däremot nöjet att vinna

klass B2 med Palmgrens gamla fina modell.

Klass C2 vann P.O. Larson med en Gladan. Han hade också en mycket fin Wakefield "Flying Minutes". Den var mycket lik Coplands modeller med oval kropp och trapetsformad vinge. Denna modell finns att köpa i byggsats från England, adressen är: Ron Dixon, ~~XXXXXXXXXXXX~~ 39 Grangefields Road, Jacobs Well, Guildford, Surrey, England.

Priset är 60/-d, omkring 35:- till 40:- kronor. Materialet är

utvalt med stor omsorg. Äkta förkrigs Japanpapper.

Klass D vanns för övrigt av Olle Hillerström med en mycket välflygande modell, som jag i skrivande stund inte minns namnet på. Min gamla

Korda spökade lite i första starten men bättrade sig, och jag lyckades belägga 2:a platsen. Lars-Åke flög med "Brants" gamla

"Merlu", som han reparerat, men tyvärr var inte modellen trimmad före tävlingen, men han belade 5:e platsen.

Så återstod handlunsen. Den vanns av mig i hård konkurrens med

Lars-Åke, som på senare tid börjat flyga handluns riktigt bra.

Sven-Olof Linder tog tredje platsen. Tyvärr var ju Lars-Göran

skadad i sin arm, men Rosmari ryckte in och försvarade familjeäran

ende kvinnliga deltagare.

Så måste jag tala om att undertecknad hade med sig tävlingens enda "bensinmodell". Tyvärr var jag lite sent ute med byggandet så kärran var helt otrimmad. Och så had jag lite trubbel med flygbatterierna. Men motorn provkördes till allas förtjusning och av det intresse som visades finns det nog möjligheter att det blir tävling i bensinmotorklassen nästa år. Pelle Lidén håller för övrigt på att bygga en "Kordas Powerhouse". Jag skulle också gärna se att någon, helst några byggde lite segelmodeller. Det var det som saknades på tävlingen, och det är ju en gammal svensk paradgren. Jag hoppas för övrigt att någon skall bli inspirerad att bygga någon gammal modell och följa med nästa år. Eller varför inte ordna en tävling här i Göteborg.

Vill du ha råd och tips om ritningar så kontakta bara mig, så skall vi se vad vi kan göra.

Ove.

TÄVLINGSKLASSER:

Gummimotor

A1 - Stavmodeller	max 50 cm spännvidd
A2 - Kroppsmodeller	max 50 cm spännvidd
B2 - Kroppsmodeller	50-75 cm spännvidd
C2 - Kroppsmodeller	75-100cm spännvidd
D - Wakefieldmodeller	

Segelmodeller

S1-	max 100cm spännvidd
S2 -	100-250 cm spännvidd

Dessutom tävlar vi med Handlunglidare och Coupe d'Hiver.

Säkerhet vid RC flygning -- en tankeställare.

Inom RC flygning finns otvetydigt ett flertal riskmoment. Även en rutinerad förare av ett RC modellflygplan kan råka ut för

- 1) radiofel
- 2) radiostörning
- 3) motorbortfall
- 4) vindstötter
- 5) vibrations- (utmattnings-) skador
- 6) propellerbrott (nylonpropellrar speciellt farliga)

-- för att nämna några företeelser.

Nyborjare (med i regel nya och tidigare oflugna plan), som är för stolta(?) eller för blyga för att be om experthjälp, kan dessutom utlösa oönskat hård markkänning p.g.a.

- 7) felaktig tyngdpunktsplacering
- 8) felkopplade roder
- 9) övriga installationsfel (motor, radio, servon, antenn, manöverstänger eller -kablar, gångjärn, markstyrningsarrangemang etc.)
- 10) inbyggd skevhet i vingar och/eller roder
- 11) dålig hållfasthet i ett eller annat sammanhang

Listan kan göras längre, men den är lång nog som den är för att illustrera vikten av säkerhetssträvanden!

Man måste räkna med utrustningsfel och pilotfel. Ju fler som flyger och ju oftare var och en flyger, desto större blir risken att någonting kan hända. Antag att endast en man flyger sitt plan, och att han är ensam på fältet, Troligt är att det värsta, som kan hända är att han flyger på sig själv. Men så får han en åskådare. Nu dubblas risken genom att han kan träffa endera av två personer. Om istället för en åskådare, "vår man på fältet" får sällskap av en annan RC flygare, som börjar flyga sitt plan, ökar riskmomenten. Nu kan endera av de två planen träffa endera av de två piloterna. Man kan tänka sig 10 plan och 20 personer.....!

Vi vill och ska, trots riskerna, flyga. Men låt oss göra allt vi kan för att hålla nere antalet olyckstillfällen samt deras skadeverkningar. I detta sammanhang är även materiella skador "olyckor".

Vad kan göras? Mycket! Genom att veta vad som kan hända kan man oftast förhindra att det händer. Kontrollera före varje flygning att allt fungerar perfekt. Om inte radion fungera perfekt -- flyg inte. Om inte motorn fungera perfekt i alla använda varvtal och planlägen (så långt detta kan provas på marken) -- flyg inte. Är propellern ur balans -- flyg inte. Har skada uppstått, som minskar planets hållfasthet eller manövrerbarhet -- flyg inte.

TAG ALDRIG RISKEN ATT FLYGA OM INTE ALLT ÄR OCH FUNGERAR PERFEKT!

Nyborjare av olika grader -- "besvåra" erfarna kamrater för att därigenom öka Din modells samt andra modellers och personers livslängd!

Alla flygare -- flyg med omdöme! Aldrig lågflygning eller svårare

manövrer över eller i närheten av uppställningsplats och/eller åskådare. Kontrollera, dubbelkontrollera, innan Du slår på Din sändare att Din frekvens inte är upptagen!

Säkerhetssträvanden förta'r ej nöjet av vår sport. I de fall vi medvetet ta'r materiella risker, som är större än normalt, **MÅSTE** detta ske under förhållanden, som ej medför ökad risk för personskador! (Mera riskfyllda aktiviteter är exempelvis pylontävling, limboflygning, jakt etc.)

Mycket mer kan skrivas om flygsäkerhet, följdverkningar av oförsiktighet och oförstånd, men detta får räcka som en **TÄNKESTÄLLARE**.

Herbert Jörnheim

Inbjudan till alla radioflygare att delta i

HÖSTTRÄFFEN R.C. 1

Datum: 26-27 september 1970.

Plats: "Starlända" MFK Starflyers gräsfält i närheten av Lövsta sopstation, Stockholm.
Närmare vägbeskrivning lämnas efter anmälan.

Startavgift: Kr 30:-/deltagare, insättes på postgiro 51 40 28.

Anmälan: Skriftlig anmälan senast den 20/9. OBS! Anmälan är giltig först när startavgiften är betald.

Efteranmälan: I mån av deltagarantalet, till dubbel avgift.

Mat o logi: Ordnas av deltagarna själva.

Uppgiv frekvens vid anmälan, då vi kommer att "styra" lottningen så att olika frekvenser avbyter varandra i startordningen. Vår ambition är: att när ett plan landar "lyfter" omedelbart nästa. Alla bör få minst 6 starter.

TIDSPROGRAM

	<u>Lördag</u>	<u>Söndag</u>
Förarsammanträde	09.00	Första start 09.00
Första start	09.15	Sista start 17.00
Sista start	18.00	

Hjärtligt välkomna!

MFK Starflyers, c/o J Levenstam, Movägen 26, VÄLLINGE

VÄSTKUSTTRÄFFEN 1970, tillika UT-2 för friflygarna.

Tävlingen gick på Säve den 13 och 14 juni. Vädret var toppen på lördagsmorgonen, men när tävlingen skulle köras igång kantrade vinden och en kraftig sjöbris satte in. Undertecknad startade precis på signalen, hittade en blåsa och max. Kärran drev långt utanför fältet och tävlingsledningen beslöt att skuta på perioderna och invänta bättre väder. Vid 16-tiden drog vi igång igen. Vinden hade minskat och efter någon timme kantrade den och mojnade ännu mer. Den sista perioden på lördagen var det nästan vindstilla. På söndagen började vi med lungt väder och avslutade med nästan lika hård vind som på lördagen. Tävlingen skulle ursprungligen ha gått i 10 perioder, men skutna perioder, depåflyttningar och hård vind gjorde att det bara blev 8.

I A2 lyckades en del av dom som misslyckades i Uppsala hämta in en hel del sek. Bl.a. Olle Broman som vann och Lennart Widh som kom 2:a. Lasse Larsson hamnade på 5:e plats (har du prenumererat på den platsen) och undertecknad 8:a. Per Nilsson gjorde ~~en~~ come back och kom 12:a. Han låg fint till efter 5:e per., men trubbel med kärran gjorde att han ramlade ner åtskilliga placeringar. Erik Huss var också med. Han hade mycket problem med kärran och kom sist. Undertecknad lyckades kvadda både sig själv, (vrickade foten + skadade ledbanden efter 1:a starten) Niki Hoeky, (satte mig på kärran vid samma tillfälle) och Molnets Broder (drog den i marken då jag inte kunde ~~koppla~~ koppla ur i blåsa. Det är svårt att hoppa högt med ett ben.). Sammanlagt efter 2 uttagnings tävlingar ligger 6 man jämnt inför sista tävlingen. Claes Mårtensson, Knut andersson, Olle Broman, Lasse Larsson, Lennart Widh och Michael Borell. Undertecknad c:a 150 sek efter.

I B2 vann Lennart Flodström före anders Håkansson. Bengt Lundström och Malte Blomqvist gjorde come back. Båda flög bra med tanke på att båda använde kärror avsedda för 80 gram tamp. Krokavstånd oförändrade. De hamnade på 7:e resp. 8:e plats. I ställningen totalt ligger Floda och Anders H. i toppen en hel del sek. före Rune Johansson.

I C2 var Urban Nygren helt suverän. 7 max av 8 möjliga. Rolf Hagel över 100 sek. efter. Hasse Friis 6 sek. efter Rolf. Göran Larsson Fortsätter att flyga bra med 1,5 kubikare. Dessa fyra ligger bäst till även sammanlagt. Ulf Carlsson hade ingen hyfs på sina modeller och hamnade sist.

Lars-G.Olofsson.

Resultat.

A2		B2	
1. Olle Broman	1316 sek.	1. Lennart Flodström	1329 sek.
2. Lennart Widh	1289	2. Anders Håkansson	1279
3. Jan-Olle Åkesson	1262	3. Olof Nerud	1211
4. Knut Andersson	1239	4. Rune Johansson	1120
5. Lasse Larsson	1205	7. Bengt Lundström	1015
6. Ingemar Nabbing	1199	8. Malte Blomqvist	996
7. Claes Mårtensson	1196	C2	
8. Lars-G.Olofsson	1141	1. Urban Nygren	1384
12. Per Nilsson	1033	2. Rolf Hagel	1279
22. Erik Huss	422	3. Hans Friis	1279
		4. Göran Larsson	1165
		8. Ulf Carlsson	583

Medlemmar i BORTFLUGNA HANDLUNSARS KLUBB (BHK).

Rose-Marie Olofsson

Ove Pettersson

Acke Sjöström

Lars-G.Olofsson

Lennart Widh

Olle Broman

Ni som vill vara medlemmar behöver bara flyga bort en handluns.

A2-FLYGARE. Mf1

Ni som är intresserade av glasfiberrör till A2 kroppar kan höra av sig till undertecknad. Pris c:a 15 Kr/st

Lars G. Olofsson
Tel. 031/493055

Tack ska ni ha, AKG.

Sekreteraren (Pelle Liden) med nybliven hustru (Estrid Danielsson) ber på detta enkla sätt att få tacka för ett telegram undertecknat AKG.

STABBENS PÅSTÄFLING

Går vilken dag som helst i SEPTEMBER.
Klasser: A1, A2, B2, C2 och handluns.
7 starter +fly off tider om alla flyger max.
Handluns 2 min max och 10 sek omstart.
3 åldersklasser: Under 14 år
14 - 21 år
Över 21 år.

Medela resultaten till: Lars G. Olofsson
Grevegårdvägen 56, 2tr
42161 Västra Frölunda
Tel. 031/ 493055

Då vi flyger DM i friflyg söndagen den 20 september och alla vet att det är valdag, tycker vi att ni som skall gå till val skall gå och göra det tidigt, eller gå till posten i förväg och poströsta.

Grenstyrelsen.

Skvaderns nattävling hölls den 27-28/6 på midlanda flygplats några mil från Sundsvall. (ligger i Norrland) AKG hade 2 man representerade. Floda i A2 och Erik Huss i A1 och A2. Enl. Floda hade dom fint väder. Kärrorna drev c:a 200 meter vid Max. Erik kom 11:a i A1 sen. och 13:e i A2 sen. Floda som vänstrar med A2 då och då gick och vann. Grattis Floda.

Resultat.

A1 jun.		
1. Leif Ericsson	Skvadern	561 sek.
2. Anders Pettersson	Härnösand	535
3. Stig Jakobsson	Östersund	526
4. Kjell Ericsson	Härnösand	505
5. Lars Andersson	Härnösand	498

+10 till

Resultat forts.

A1 sen.

1. Tommy Ericsson	Härnösand	655 sek.
2. Michael Borell	Östersund	642
3. Leif Starrin	Härnösand	625
4. Hans Borell	Östersund	565
5. Rolf Sundin	Skvadern	495
11. Erik Huss	AKG	364

A2 sen. och jun.

1. Lennart Flodström	AKG	869
2. Janne Fröjd	Östersund	845
3. Michael Borell	"	844
4. Hans Eklund	Skvadern	837
5. Ragnar Francen	Guldfåglarna	829
6. Arne Berglin	Östersund	795
13. Erik Huss	AKG	726

B2

1. Hans Eklund	Skvadern Härnösand	883
2. Rolf Sundin	Skvadern	797

C2

1. Hans Lindholm	LEN	732
2. Sven-Erik Pira	Östersund	583

Klass Open

1. Johan Axelsson	Guldfåglarna	242
2. Bertil Viman	Skvadern	183

KLUBBAFTON

Klubbafton kommer att äga rum i mitten på november. Om någon önskar medverka kontakta Acke Sjöström.

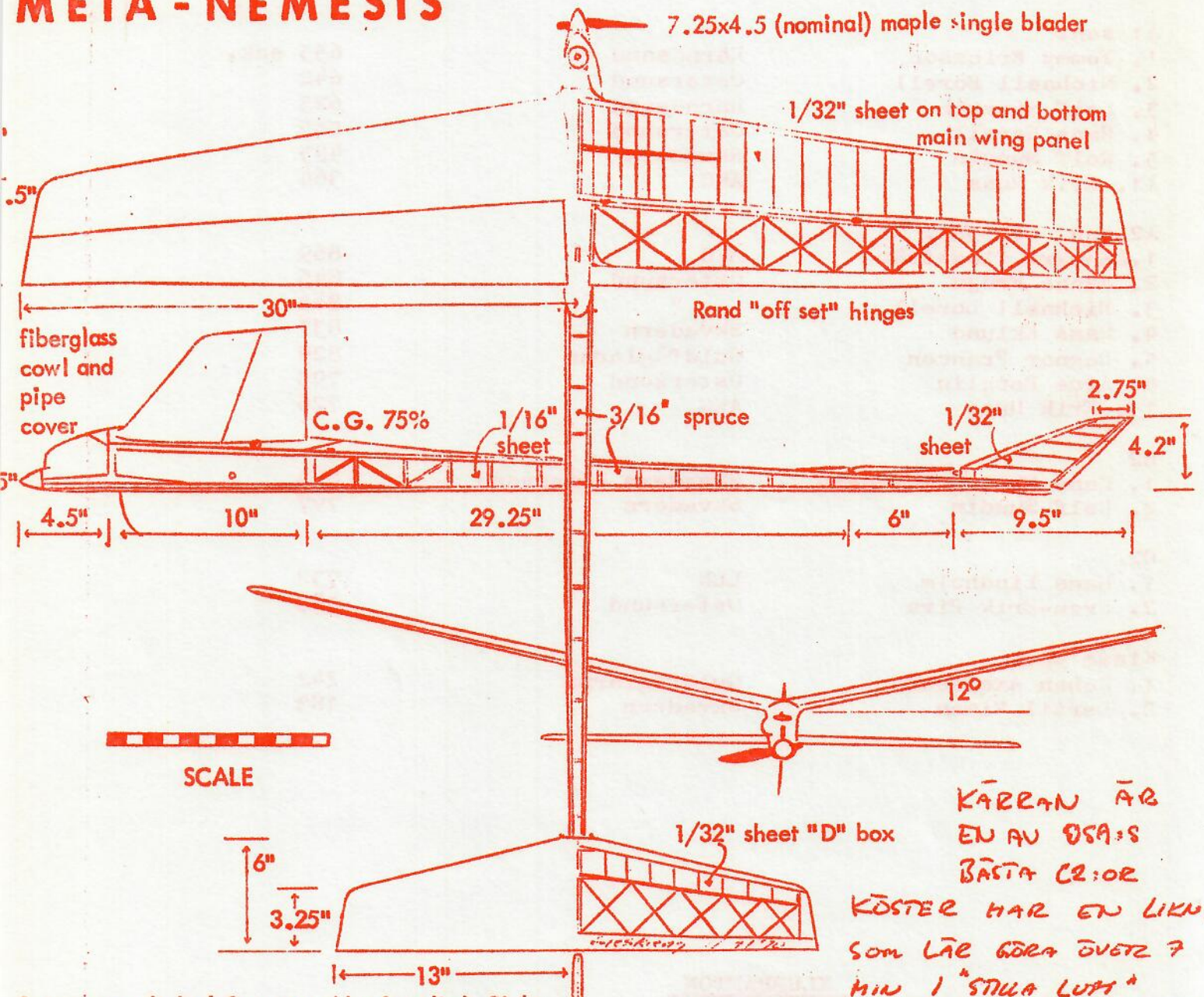
Härmed meddelas att Acke har flygit bort en handluns.

Vi Vill gratulera Bengt Lundström till hans 4:e plats på SM i radioflyg. GRATTIS.

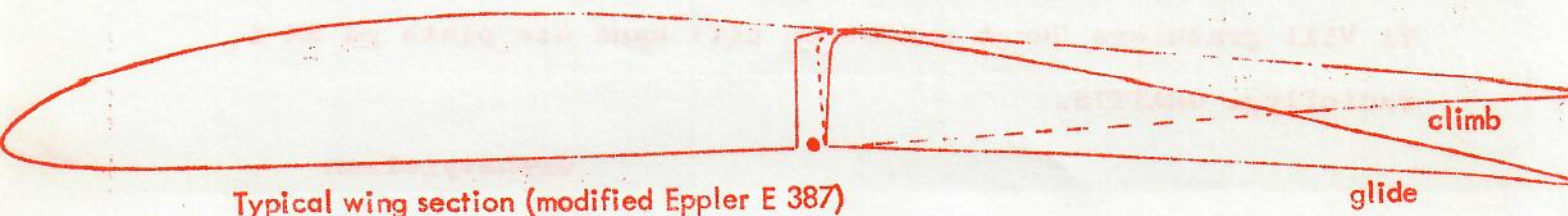
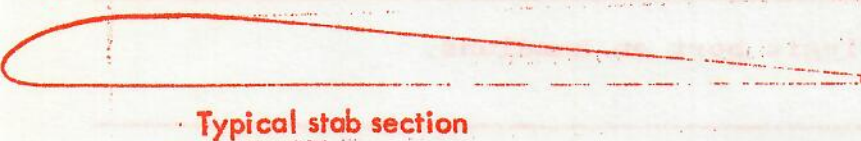
Grenstyrelsen

DETTA NUMMØR AV STABBEN FÅR NI LITE ÖNING I ATT LÄSA
ENGELSKA RITNINGAR

META - NEMESIS



Sequence: slight left auto rudder for climb. Right auto rudder just before flood-off. Flap and auto stab drop simultaneously a second or so after engine cuts. Note: auto stab works in opposite direction from conventional set-ups. (Rear of stab has to drop down to match new wing incidence caused by flap deflection.



FAI Power "Flapper" by Bill Gieskieng,
Denver, Colorado USA
Auto wing, auto stab, auto rudder.
Aldrich G.15, Miebach tri-cone pipe
Modified Seelig timer
Pen bladder tank
Red Transparent Super MonoKote covering
Wing area 460" Stab area 120" T V o 1.35
Climb pattern: 1/2 right turn in 10 seconds
Glide: right

Uppsalas Majtävling+UT 1.

Söndagen den 10:e maj samlades en massa modellflygare i Uppsala. Från AKG deltog följande: Lasse Larsson, Olle Broman, Anders Wingård, Ulf Carlsson, Lennart Flodström, Lars-G. Olofsson och Rose-Marie Olofsson. Vädret var toppen och tiderna därefter. A1-jun. vanns av Nisse Hallerström från Enebyberg och Solna msk. på utsökta 900sek. 5 fulla alltså. Han var helt överlägsen. Hela 314 sek. före 2:an Leif Eriksson från Härnösand (ligger mågonstans i Norrland enl. K.A.). Nisses kärra är den absolut säkraste A1:a undertecknad skådat. Spana in nästa nummer av STABBEN så får ni se hur den ser ut. A1-sen. vanns av Sven-Olof Linden från Örebro med 794 sek. Lennart Widh, Halvgöteborgare men tävlande för Fagersta (sista året enl. Lennart), kom 34 sek. efter. Undertecknad lade av efter 3:e perioden då tiden inte medgav att flyga 3 klasser. Handluns vanns för ovanlighets skull inte ~~xxxx~~ av någon AKG:are. Utan en skåning vid namn Olof Nerud. Han fick ihop 231 sek. Undertecknad med fru var också med och vi hamnade på 3:e resp. 5:e plats. Olof vann främst på en toppstart i 2:a perioden, då han noterade 101 sek. Så till 2-klasse. A2 var verkligen hårt. 22 man över 736 sek. 20 av dom hade 3 maxar, 10 hade 4 och 3 man hade 5. Vi AKG:are startade bra. Alla maxade i 1:a perioden. Alla maxade i 2:a. Men i 3:e missade Lasse 39 sek. och Olle 140 sek. Anders och Undertecknad maxade. I 4:e maxade alla utom Anders, som bara fick ihop 75 sek. Får vi be om lite mer "jåk! ar anammat" Anders. Man skall allt orka springa genom sjunk och andra dåliga områden. I 5:e maxade alla AKG:are utom undertecknad. Och jag missade stabilt, 30 sek. Kärran vägrade nämligen att starta. I 4 starter hade den hängt som en hund på linan, men i 5:e jazzade den fruktansvärt. Och det var ju synd. Dels missade jag chansen till flyoffen, dels rök chansen till lagsegern. Till flyoffen hade följande 3 gubbar klarat sig: Claes Mårtensson, Kaj Jensen och Michael Borell. Michael startade först. Det såg bra ut i början, men mot slutet gick det fortare neråt. 217 sek. blev det. Claes fick lättihop 240 sek. Kajs start såg dålig ut i början men hissade friskt mot slutet och även han fick 240. I nästa omgång fick Claes 300 sek., medan Kaj missade helt och fick ihop 72 sek. Jag tycker att Kaj gjorde dagens bästa prestation. Han är junior och detta var hans 3:e tävling. B2 vanns av Anders Håkansson från Skåne med 900 sek. Rune Johansson missade 17 sek. i en start, annars fullt. Floda kom 3:a. Han har en underlig förmåga att alltid notera tider som är några sek. ifrån 180. Så även denna dag. 178, 145, 175 + 2 maxar. Och så en vinnare från AKG. Ulf Carlsson heter han. I C2. Han fick visserligen dela segern med SMFF:s Grenchef i friflyg, Hans Friis, men ändå. Båda fick ihop 900 sek. Urban Nygren missade 34 sek i sista och blev 3:a. 4:an Göran Larsson från Fagersta fortsätter att flyga bra med 1,5 kubikare. De va allt. Uppsala skall ha många tack för de fina arrangemangen.

Lars-G. Olofsson

Resultat.

A1-jun.

1. Nils Hallerström	Solna	180	180	180	180	180	900	sek.
2. Leif Eriksson	Härnösand	80	178	113	73	92	586	
3. Rolf Karlsten	Sigtuna	39	180	180	23	80	502	
4. M. Söderkvist	Östersund	56	44	33	180	180	493	
5. Kjell-Å. Jonsson	Östersund	71	82	78	180	79	490	
6. Bo pettersson	Waholm	180	34	48	46	180	488	
7. Bengt Evertsson	Guldfågeln	30	170	60	32	180	472	
+ 45 till.								

1-sen.

1. Sven-Olof Linden	Nimbus K.	180	180	180	74	180	794
2. Lennart Widh	Fagersta	180	180	145	75	180	760
3. Hans Kalen	Gamen	91	120	180	180	49	620
4. Hans Borell	Östersund	180	178	78	73	89	598
5. Birger Sahlin	Skvadern	140	180	180	27	62	589
9. Lars-G.Olofsson	AKG	68	57	61	-	-	186
+ 14 till.							

Resultat forts.

Handluns.

1. Olof Nerud	AKM	27	101	33	27	43	231 sek.
2. Kjell Eriksson	Härnösand	32	45	23	27	14	141
3. Lars-G.Olofsson	AKG	37	25	17	26	22	127
4. Jan Zetterdahl	Solna	11	8	36	17	43	115
5. Rose-Marie Olofsson	AKG	19	12	16	38	20	105
+ 6 till.							

A2

1. Claes Mårtensson	AKM	180	180	180	180	180	900+240+300
2. Kaj Jensen	Trelleborg	180	180	180	180	180	900+240+72
3. Michael Borell	Östersund	180	180	180	180	180	900+217
4. Stig Kamph	Trelleborg	180	180	180	153	180	873
5. Lasse Larsson	AKG	180	180	141	180	180	861
6. Knut Andersson	Snapphanarna	135	180	180	180	180	855
#6. Bo Lindahl	Östersund	180	180	180	135	180	855
8. Rune Olsson	Gamen	128	180	180	180	180	848
9. Gunnar Kalen	"	180	99	180	180	180	819
9. Lennart Briberg	Trelleborg	180	180	180	99	180	819
11. Anders Wingård	AKG	180	180	180	75	180	795
12. Leif Persson	AKM	168	180	129	129	180	786
13. Bror Eimar	Nimbus S.	180	180	141	97	180	778
14. Seved Lövgren	Uppsala	178	180	162	180	65	765
15. Olle Broman	AKG	180	180	40	180	180	760
15. Hasse Nilsson	Karlstad	180	180	141	79	180	760
17. Henry Åkermark	Kättilstorp	39	180	180	180	180	759
18. Lennart Widh	Fagersta	180	65	180	150	180	755
19. Lars-G.Olofsson	AKG	180	180	180	180	30	750
20. Tony Håkansson	AKM	25	180	180	180	180	745
- 32 till.							

B2

1. Anders Håkansson	AKM	180	180	180	180	180	900
2. Rune Johansson	Gamen	180	180	163	180	180	883
3. Lennart Flodström	AKG	178	145	175	180	180	858
4. Uno Axelsson	Gamen	180	180	93	180	180	813
5. Bengt Blomberg	"	180	180	160	78	180	778
6. Olof Nerud	AKM	86	174	180	121	180	741
+ 8 till.							

C2

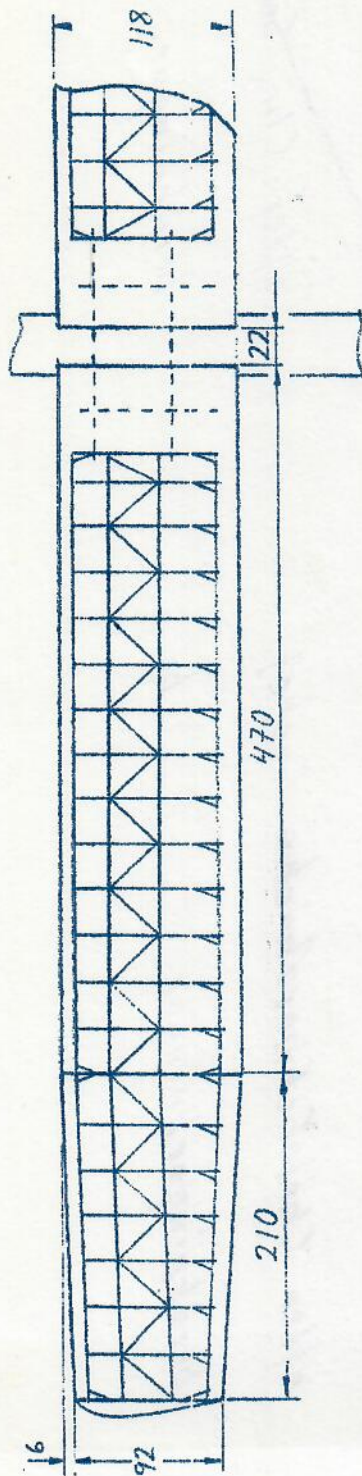
1. Ulf Carlsson	AKG	180	180	180	180	180	900
2. Hans Friis	Gamen	180	180	180	180	180	900
3. Urban Nygren	Solna	180	180	180	180	156	876
4. Göran Larsson	Fagersta	180	162	180	125	180	827
5. Rolf Hagel	AKM	125	180	180	123	180	788
6. Lars-G.Lindblad	E-tuna	137	180	180	136	146	779
+ 8 till.							

Lag

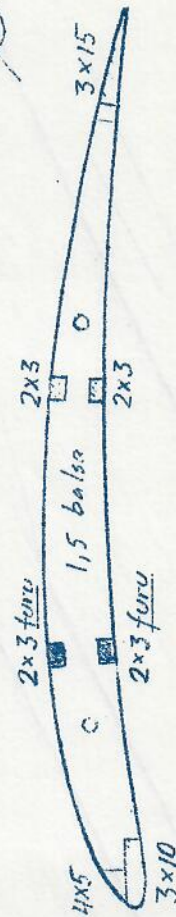
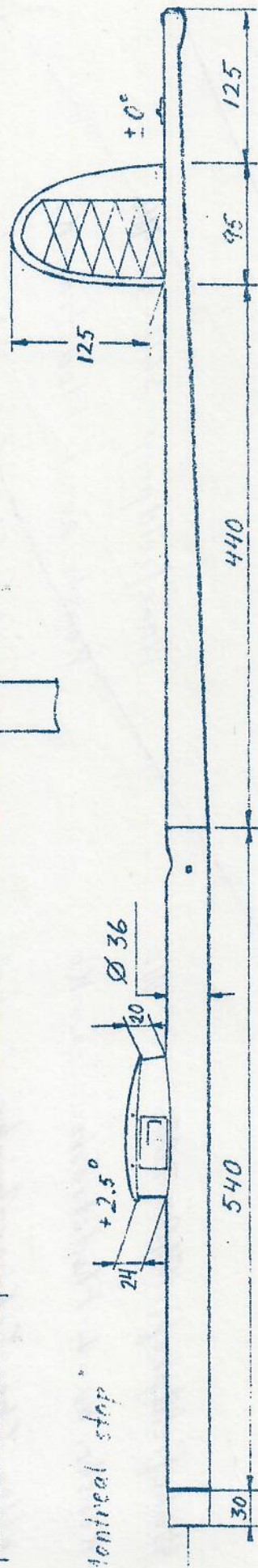
1. Gamen lag 1	2631
2. AKM	2588
3. AKG	2508
4. Solna lag 1	2051
5. Solna lag 2	1985
6. Gamen lag 2	1632
7. Gamen lag 3	1141



Inget motorer
eller motorbåde



"Montreal stop"



Propeller: 560 x 700

Schwarzbach-typ

Motor: 16 steggar 6x1

Flyger höger, vänster

2:2 CM 1969

Pågående

Klass B2

Konstruerad - 69

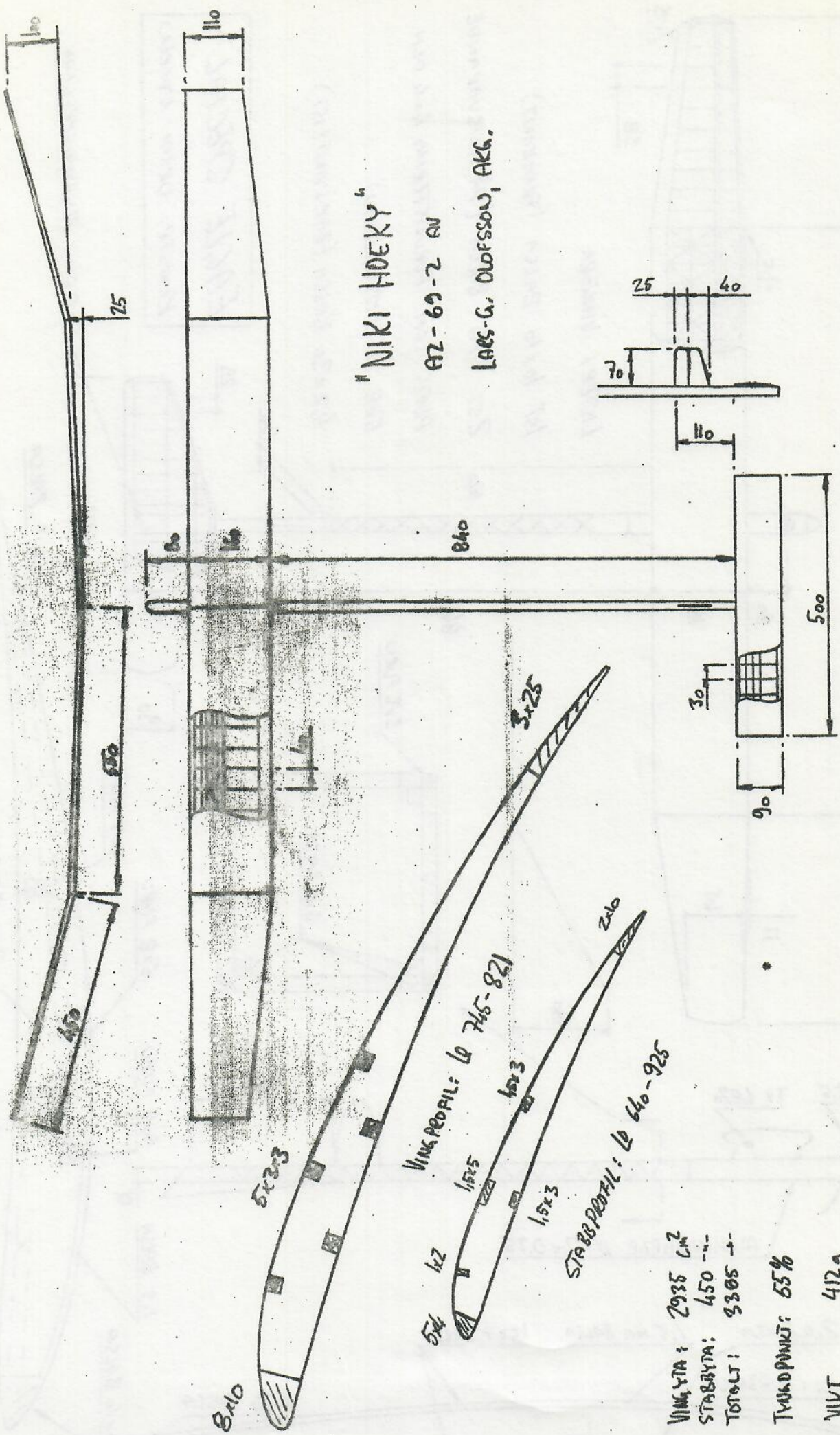
L Flodström

Bladtjocklek ca 2 mm
Välvd undersida.

Framkant

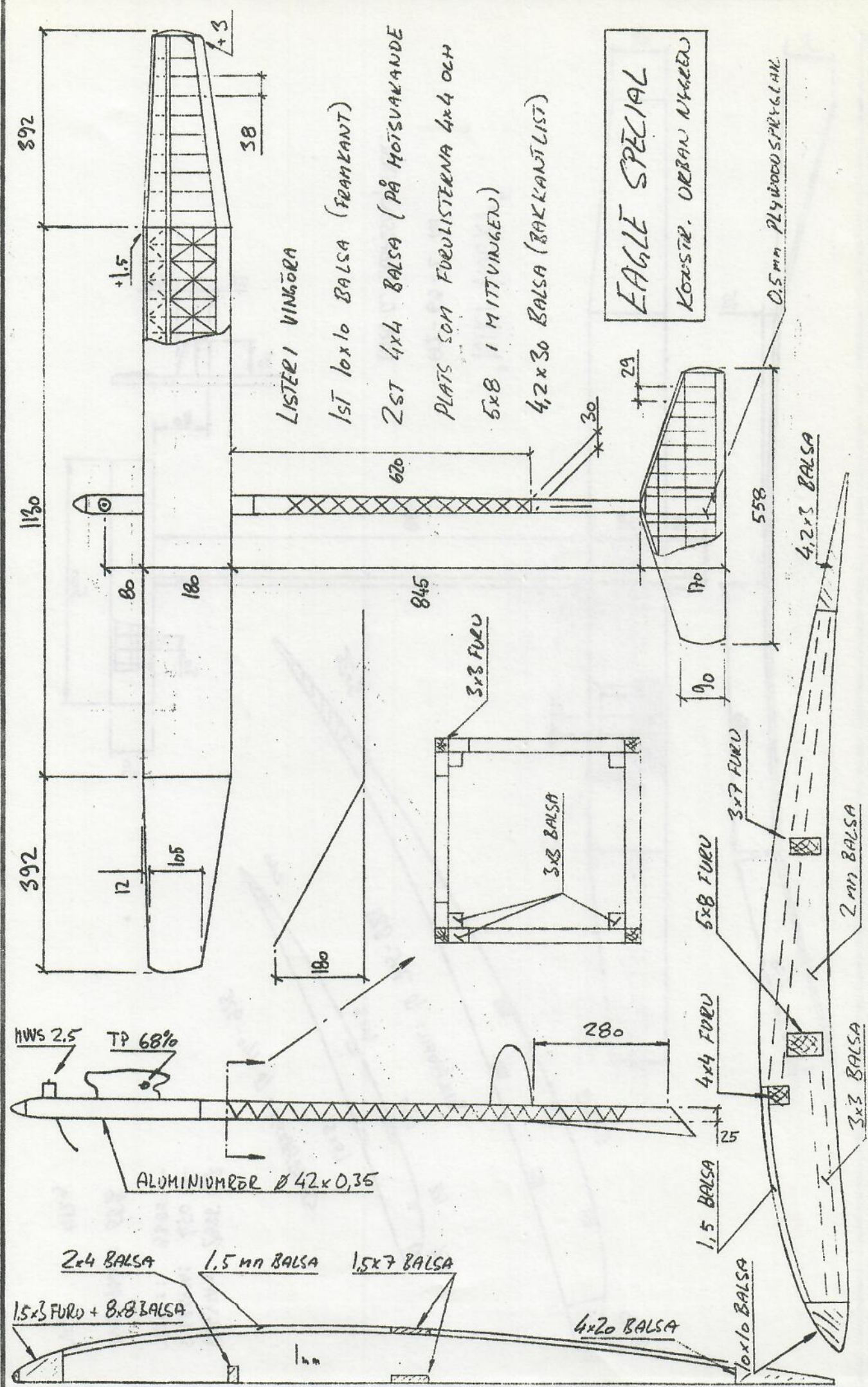
Wakefieldprop. 560x700.

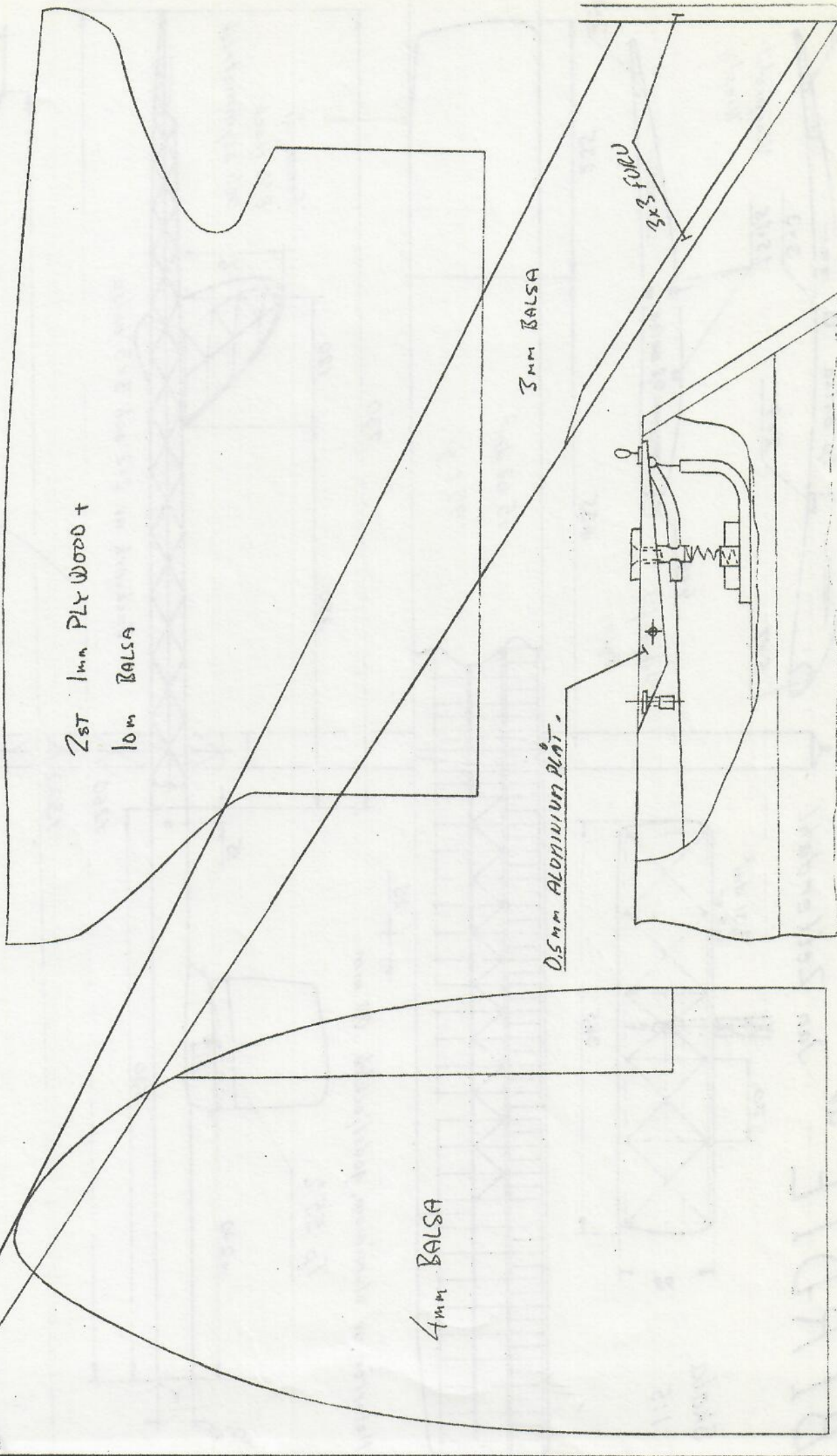
Konstr. av L Flodström
efter Chr. Schwarzbachs
beräkningar.



"NIKI HOEKY"
 A2-62-2 AN
 LAES-G. OLOFSSON, AKG.

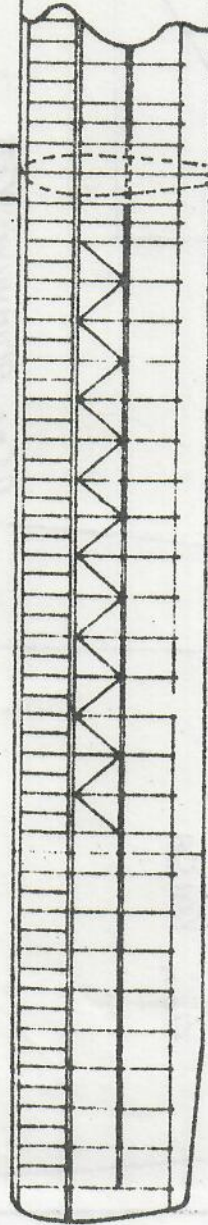
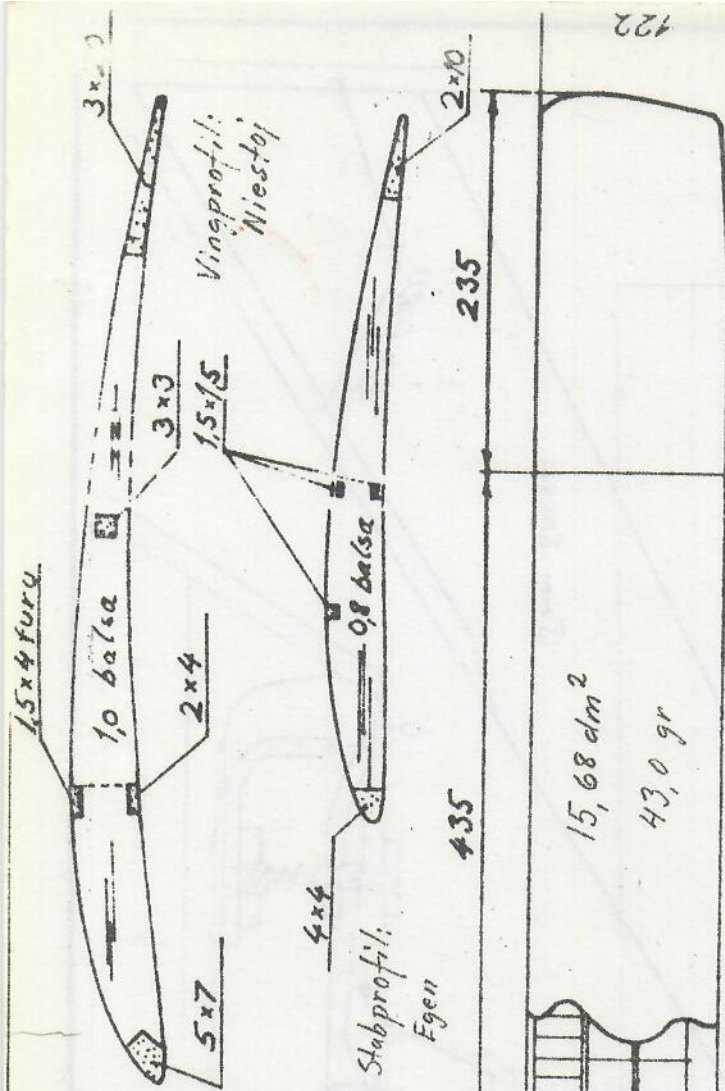
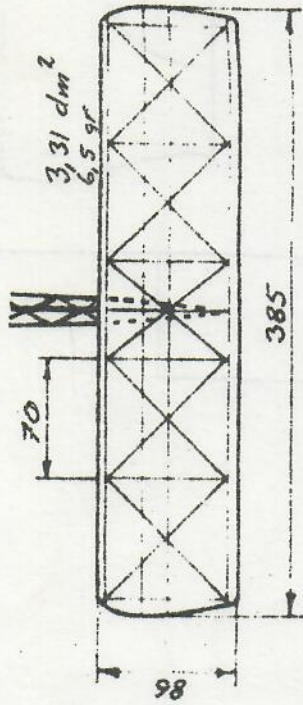
VINGSTA: 2935 CM
 STABSTA: 450 CM
 TOTALT: 3385 CM
 TRYCKPUNKT: 55%
 VIKT: 412g





BIARDIE av Jan Zetterdahl

Skala
1:5



Motorrör av aluminium, godstjocklek 0,2 mm

Tp 55%

