

STABBEN

NR 1
1971

ÅRG. 14

Nu skall jag tycka på 1:a sidan i STABBEN. Det är rätt länge sedan nu. Närmare bestämt nr 5-68. Då handlade det om radioflygare. Nu om Sveriges Modellflygförbund. I dagligt tal SMFF.

Vad har dom nu gjort för ont då? Fråga istället vad dom inte gjort. Jag börjar med TÄVLINGSRESULTATPROTOKOLL.

Är inte detta officiella papper? Skall man inte kunna få reda på resultat ur protokollet 3 veckor efter en tävling? Skall inte kompletta protokoll sändas in till SMFF? Enligt vad som står på tävlingsprotokollen skall 3 kopior göras, 1 st. skall sändas in till förbundet, 1 st. till grenchefen och 1 st. får man behålla själv.. Var har Solna MSK gjort av kopiorna från deras hösttävling, tillika UT-3. Hasse Friis har ingen kopia, ställföreträdaren Arne Berglin har ingen, SMFF har ingen och Solna har tydligen slängt sin, för dom svarar varken på brev eller telefon om resultaten. Eller har någon gjort en blunder som man inte vill skall komma fram. Allt vi i AKG vill ha tag i är periodresultaten på Michael Borell. Skall detta vara så svårt?

MODELLFLYGNytt. Vad är det? Jo en tidning för modellflygare anslutna till SMFF. Vad mera? SMFF:s språkrör gentemot medlemmarna. Och en hope papper som många inte tycker om. AV flera anledningar. Den kommer aldrig när den skall. För lite artiklar för nybörjare och för lite eller för sen information från förbundet. (Alla får inte månadsmeddelanden). Det är bara att höra sig för så får ni reda på vad som fattas. Det är ett par saker som retar mig. BL.a när man läser uppgifter från Sverige i Aeromodeler innan samma uppgifter kommer i Modellflygnytt. Och varför tar inte grenredaktörerna sig i kragen och skriver eller ringer runt till modellflygare, både inom och utom landet, och ber om material. Så får jag göra för att få ihop till STABBEN. Att be folk att skriva frivilligt är meningslöst. Dom som gör det i det här landet kan räknas i promille. Eller varför inte skaffa hem små utländska tidningar, typ klubbblad, där man kan låna både ritningar och artiklar. Här är några exempel på sådana blaskor, NFES-Free Flight, Free Flight News, South Island News, Internationalist m.fl. Dessa täcker i stort sett bara friflyg, men jag har läst i dom större blaskorna att även radio och linklubbar har liknande. Alltså en bättring, tack.

DET MYGLAS VÄL INTE INOM SMFF?

Lars-Ge.Olofsson

Ni vet väl att VM i modellflyg (friflyg) skall gå av stapeln i sommar på Säve. Mycket har det klagats på fältets storlek, omgivningar m.m., och jag själv har väl inte varit alltför entusiastisk över att köra VM här. Men nu när det bestämts att vi ingen annan plats får att köra VM på, är det väl bättre att ha Säve än inget. Tänk vilken enorm PR för modellflyget det blir om det sköts rätt. Så jag hoppas ingen går och gräver ner sig för att VM går på Säve, utan gör det bästa av det hela och hjälper till så gott det går att ro det hela i land. Om ni inte har gjort det förut så skynda på att posta en anmälningsslapp som funktionär till SMFF. Dom finns i Modellflygnytt.

Lars-Ge.

AEROKLUBBEN I GÖTEBORG - MODELFLYGSEKTIONEN

VERKSAMHETSBERÄTTELSE FÖR ÅR 1970.

STYRELSEN Styrelsen har under året bestått av:

Ordförande	Östen Wingård
Klubbledare	Lars-Ge. Olofsson
Sekreterare	Pelle Liden
Kassör	Åke Sjöström
Grenchef, friflyg	Lennart Widh
" , linkontroll	Mats Andersson
" , radiokontroll	Ulf Jörnheim
Suppleant, friflyg	Anders Wingård
" , linkontroll	Leif Ryden
" , radiokontroll	Herbert Jörnheim

MEDLEMMAR En viss minskning av det passiva medlemsantalet har noterats under året.

Antalet medlemmar var den 31/12 - 1970:
130 st., varav 44 st. under 25 år.

KLUBBLOKAL Som tidigare har vi haft klubblokalen vid Stora Katrinelund. Som vi kunnat konstatera är den ganska olämplig och klubbledningen arbetar hårt på att få fram en ny lokal.

KURSVERKSAMHET Under året har 4 byggkurser för nybörjare hållits i Dalaskolan, med c:a 60 deltagare i åldern 8 - 12 år, i Göteborgs fritidsstyrelses regi och där AKG bidrog med kursledare. I slutet på året planerades 6 kurser under vårterminen 1971 i Föreningen Hem och Skolas och Göteborgs fritidsstyrelses regi. Även här håller AKG med kursledare. Några kurser i egen regi kan ej hållas på grund av dåliga lokalutrymmen. Tävlingsverksamheten har varit bättre än föregående år vad gäller friflyg, linstyrningen samma och radio sämre.

**FLYG OCH
TÄVLINGS-
VERKSAMHET**

FRIFLYG Friflygverksamheten ökar och klubben har nu den kärntrupp på 10-talet man, som behövs för att utvecklingen skall kunna fortsätta åt rätt håll. Detta har också slagit igenom i resultatlistorna, där klubben nu på allvar tagit upp kampen med AKM, Gamen och Solna. AKG torde i och med 1970 års utgång ha fått fram Sveriges bästa A2-gäng. I A2 har Lasse Larsson haft en fin säsong med idel topplaceringar, vilka kulminerade med seger i sista UT-tävlingen, vilket gav en plats i VM-laget. Olle Broman vann Västkusträffen och Lennart Flodström Skvaderns natttävling. Lars-Ge. Olofsson lyckades bättre i A1 med Solnas tävlingar som speciella lyckotillfällen med en första och en andraplacering. I övrigt har det varit ömsom vin, ömsom vatten för A-flygarna. Det kan nämnas att 8 st. klubbmedlemmar deltagit i större A2-tävlingar under 1970. I B2 har Floda varit nästan ensam. Han lyckades utmärkt under första halvåret, med 3 första och 1 andraplacering i Svenska tävlingar samt andra plats i Nordiska landskampen. Dock missade han VM i sista minuten. Fyra andra medlemmar har gjort sporadiska tävlingsframträdanden i klassen. I C2 gäller för Ulf Carlsson samma som för Floda ovan, dock utan dom verkliga topplaceringarna. Han har också varit med i Europacupen, med en 5:e plats som resultat. Annars tunn-sätt i klassen.

Handluns har varit den verkliga hålligångsklassen. Lars-Ge. Olofsson och Ove Pettersson dominerade i stort sett klassen fram till SM, varefter Olle Broman kom fram som den verkliga experten. Klassen är utmärkt för att hålla igång med under dödperioder.

Klubben har också gjort de första försöken att få igång inomhusflygning i Sverige. Ove Pettersson hade en fin uppvisning i X-huset under december. En tävling skall hållas under våren 1971.

LIN- STYRNING

Det gångna året har inneburit det definitiva genombrottet för team- och standardracing bland linstyrarna. SM blev debut tävling för Andersson/Kall och Huss/Leimalm. Rutinen saknas dock ännu men den kommer förmodligen under 1971. Toppgrenen under en lång tid av år, stuntsen, har dock fått nådestöten (tillfälligt får vi väl hoppas). Klas-Olof Kall avslutade dock sitt stuntflygande på ett fint sätt genom att kvalificera sig för VM.

Som vanligt arrangerade vi en stunt- och combattävling under våren. Den 26 april var det. Vi hade ovanligt många deltagare glädjande nog. 13 i combat, 4 i stunt och 6 i semistunt. Både HT och GP gjorde reportage från tävlingsplatsen, som för övrigt var Marconivallen. Platsen valdes för att ge folk en möjlighet att se modellflyg någon gång. Tidvis var åskådareantalet icke föraktligt och somliga gick i linorna. För övrigt kan väl konstateras att den rena nöjesflygningen tyvärr har fått stå tillbaka för tävlandet. Den som har flugit mest även för nöjes skull är i alla fall Erik Huss.

RADIO

Aktiviteterna under året var ej att jämföra med 1969. Ett så kallat mellanår. Inte ens tröst för ett tigerhjärta. Anledningar? Många. Ingen av dem särskilt giltig. För entusiasten.

Att det förekommit individuella aktiviteter är positivt. Men syftet med klubben är dock GEMENSAMMA aktiviteter. På BRED front.

Undertecknade försökte att också under 1970, ett flertal gånger, sammankalla (genom telefonsamtal) RC klubbmedlemmar till samma typer av opretantiösa jippon på Säve, som möttes med intresse under 1969. Vi misslyckades. Vår förhoppning är, att RC grenchefen och suppleanten för 1971 skall åstadkomma en svängning till betydligt större RC aktiviteter i form av möten, men framför allt i form av gemensam AKTIV FLYGNING på bred och gemytlig front. Det verkar vara bäddat för en sådan omsvängning, mycket tack vare en intensiv konstruktions- och byggverksamhet under det gångna året av Pylon Racers. Ett program för Pylon aktiviteter kommer att framtidsdiskuteras under januari 1971.

SMFF: S RIES- STÄMMA

Vid SMFF:s riksstämma i Borlänge representerades AKG av Mats Andersson och Klas-Olof Kall.

STABEEN

Har under året utkommit med 5 nr.

AKG:s modellflygsektion har under året deltagit i utställning på Liseberg. Propagandabygge och flygning utfördes av klubbmedlemmar.

Viss byggverksamhet har förekommit i klubblokalen även i år.

Göteborg i februari 1971.

Styrelsen

ÅRSMÖTE med klubbafton

torsdagen den 25 febr. 1971.

Lokal: St. Katrinelunds Fritidsgård (Övre festsalen).

Tidpunkt: Kl. 19.30 (Obs! inga akademiska halvtimmar)

Dagordning: Enl. stadgar (vid ev. röstning har medlem som ej betalt avgift för 1971 inte någon rösträtt)

Styrelsen hoppas att medlemmarna ställer upp så man- och även kvinngrant som möjligt. En del klubbmedlemmar tänker kanske så här: Om jag går dit så riskerar jag kanske att " åka på " något uppdrag inom styrelsen (och det vill jag ju inte, så det är bäst att stanna hemma) !!! Till dessa medlemmar kan den avgående styrelsen utfärda följande försäkran: Du kommer inte att råka ut för dessa obehagligheter'.

Valberedningen har gjort ett fint jobb och kan inför åramötet framlägga ett väl genomarbetat förslag till styrelse och övriga befattningshavare för 1971. Det återstår således endast för åramötet att besluta.

Alltså !! Infinn Dig på St. Katrinelund torsdagen den 25 febr. kl. 19.30.

Efter alla klubbslagen dricker vi kaffe och sedan kommer medlemmarna att bjudas på diverse underhållningar bl.a.

Film

Bingo (medtag penna och några st. enkronor)

Utdelning av förtjänstmärken

Dragning av "överaskningen" på inb. medl.avg.

M.M. M.K.

VI HOPPAS PÅ EN TREVLIG KVÄLL

 **OBS** 
 **SE ÄVEN SIDAN 22** 

vid Aeroklubben i Göteborg, Modellflygsektionens årsmöte torsdagen den 25/2 1971.

- § 1. Val av ordförande vid mötet.
- § 2. Val av sekreterare vid mötet.
- § 3. Val av två justeringsmän.
- § 4. Mötets utlysande i rätt tid (10 dagar före)
- § 5. Godkännande av dagordningen.
- § 6. Verksamhetsberättelse för 1970.
- § 7. Kassarapport för 1970.
- § 8. Revisionsberättelse för 1970.
- § 9. Fråga om ansvarsfrihet för avgående styrelsen.
- § 10. Val av styrelse för 1971:

Ordförande
Sekreterare
Kassör
Klubbledare
Grenchef: friflyg
" linkontroll
" radio
Suppleant: friflyg
" linkontroll
" radio

- § 11. Val av övriga funktionärer för 1971:

Redaktör STABBEN
Bibliotekarie
Klubb fotograf
Lokalchef och mat.förv.

- § 12. Val av representanter till Huvudstyrelsen
ordinarie repr. på 2 år (O. Hansson kvarstår 1 år)
suppleant på 1 år
- § 13. Val av två representanter i Flygsportförbundet
- § 14. Val av valberedning för 1972 års styrelse 3 st.
- § 15. Val av två revisorer för 1971.
- § 16 Fastställande av årsavgifter för 1972.
- § 17 Övriga frågor.
- § 18 Mötet avslutas.

↑ OBS ↑↑↑

Ärter med varm punsch

Det är synd om människorna, om man får tro Strindberg. Vi, som var med på Anders Håkanssons arbetspartaj lördagen den 23 januari, vi tror honom. D.v.s. synden drabbar i detta fall dem, som inte kunde närvara.

Anders som med sina fina meriter från tidigare VM inte kunde svälja sin dåliga insats 1969, har gett sig själva den på, att Wakefield-bucklan skall hamna i Sverige, eller åtminstone i Norden, 1971. Därför bjöd han in alla framstående gummivridare i Sverige och Danmark (Finland är så lånt, lånt porta, och Norge, Norge, det är ett har dom lagt av?), några prominenta modellflygare i övrigt samt några skåningar (exempelvis Julle och Claes Mårtensson), nämnda lördag. Tyvärr saknades Termik-Johan, Ragnar Åhman och några till, men vi klarade oss ändå. Vi var ett tjugotal gubbar som började vid 12-tiden på lördagen. Danskarna (Køster, Schwarzbach, Nienstaedt, Jacobsen och Kongsberg) hade massor med virke i bagaget, ett minne från Truedssons, och vi började alltså med ärter och varm punsch, med fri påfyllningsrätt för båda sorterna.

Ove P skulle ha varit med, men tyvärr insjuknade Gerd på fredagen och fick åka in på lasarettet, så Ove kom ej ifrån. Vi hoppas att det ordnar sig för Gerd.

Efter några pannkakor började vi med dagens arbete. Anders visade ett par kärror från den tid, då man fick ösa in kilovis med tamp, och undertecknad visade upp en senare version av Wakefieldmodellen, det senaste från Stenungsund för övrigt (den orange-blåa), varefter vi satte igång på allvar.

Med bläddertavla, tuschpennor och Christian Schwarzbach till hjälp gick vi igenom Wakefieldmodellens teori från spinner till stabbe. Christian, som är en av de få lärde (dvs teoretiker), som lyckats omsätta sina teorier i användbar praktik, var synnerligen nyttig i sammanhanget.

Nåja, Christian vet allt om vanliga propellrar, men eftersom han inte var överens med undertecknad om hur en propeller med variabel stigning skall se ut, så vet han följaktligen ingenting om sådana (lugn bara, jag bara skojar. Dessutom får han läsa det här, hoppas jag). Alltnog, vi var inte överens, och då vi, såvitt jag förstår, inte kunde vederlägga varandras argument, men slutledningarna ändå gick åt diametralt motsatt håll, beslöt vi att lösa problemet med praktisk tillämpning och slåss om 'at på tävling.

Så, någonstans mellan 20.30 och 21.30 konstruerade vi 70-talets Wakefield. Super Duper och allt det där. På grund av propellerdispyten beslöt vi att utrusta den med "bonnpropeller", design Lennart Hansson, men det står envar fritt att använda Floda's smurra (succé) eller Schwarzbach's (fiasko), eller om det nu blir tvärtom.

Varje mått och vinkel bestämdes. Olof Nerud fick i uppdrag att rita upp kärnan i c:a 1:5-skala eller så, och alla närvarande Wakeflygare skall ha ett exemplar klart i maj (jomen, så sa vi!). Andra givetvis också välkomna. Vi bestämde t.o.m. färgen. Första förslaget (svenskt) var blå/gul med smala röd/vita ränder, vilket föll på vilda danska protester. Alltså blev det det gamla vanliga: Röd/gul. Även namnet bestämdes, nämligen samma som detta styckes rubrik, som en hyllning till värden och värdinnan och till minne av världens första(?) kollektiva internationella konstruktionsträff.

Om vi skall vara ärliga - det är vi ibland - så blev kärran "schweizisk", och inga egentliga nyheter kom med. Men det där lilla extra ordnar vi med snurren, eller hur, Christian? Ja, Lennart H kan kanske också få vara med.

Omkring kl. 21.30 började så Anders visa filmer. Först från ett modellflygläger på Torslanda 1938! Åh, vilka kärror. Ögat tårades och näsan rann. Sedan från en massa VM och SM och andra M, allt fint kommenterat av Anders (ni skulle bara höra honom berätta om USA-resan 1954, med skumma argentinare och diverse språkövningar. Anders kunde inte ett ord engelska och reste ensam).

Den granna whiskyflaskan (4 liter) var framme, så ock gin, rom, virke m.m. till gästernas förplägnad, och det whiskyglas, som tömdes i början på varje film, det var fullt igen, då lyset tändes för filmbyte. Nåja, alla kunde gå för egen maskin kl. 01.30, då filmerna tog slut, och då hade vi en arbetsdag på mer än 13 timmar bakom oss.

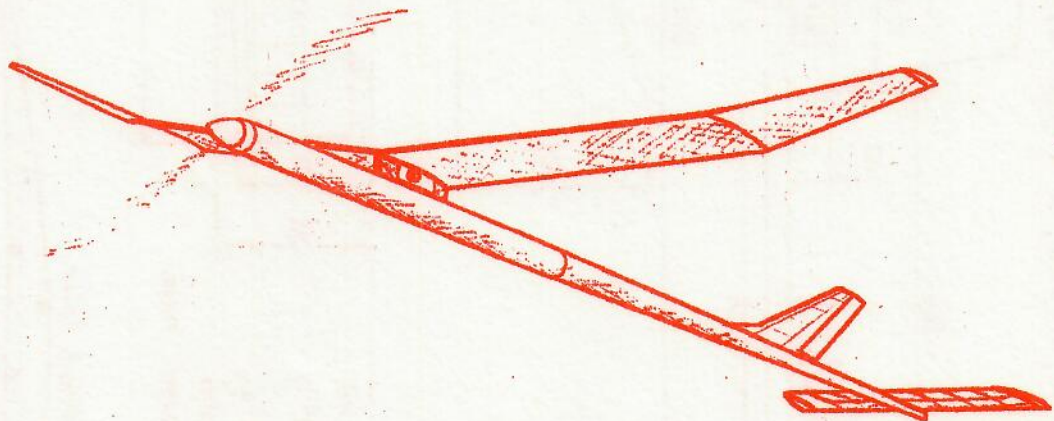
S.O.Lindén, Janne Zetterdahl, Uno Exelsson och undertecknad övernatade på ett Essomotell, där S.O. (häng med på den vitsen) inte fick utnyttja sitt kreditkort!

Morgonen därpå drog Anders med oss till Truedssons, där Persson - tror jag han heter - höll söndagsöppet speciellt för oss (tackar). Mer prylar än i en järnhandel, och givetvis vårt ett besök. Naturligtvis försåg vi oss. Tyvärr var lagret av timers slut, och två stora tunnor med Pirelli visade sig innehålla enbart snor-dito. Det var bara den lilla pricken som fattades på ett i övrigt superb Malmö-besök.

Jag hoppas, att idén med arbetspartaj sprider sig även till de andra klasserna (även R/C och lingontroll), och att årets VM visar, att satsningen var riktig ur modellflygsynpunkt.

Att den var riktig ur samvarosynpunkt, det tror jag inte att någon vettig människa, och allraminst någon av de närvarande, tvivlar på.

Floda



Lite om NFPS handlunsposttävling.

Resultaten ramlade in för en tid sedan. Tävlingen flygs efter 2 olika regler. Det blir alltså 2 tävlingar. Dels flyger man enligt de tyska reglerna - 10 startförsök, de 6 bästa resultaten räknas och 60 sek max. Dels dom amerikanska - 6 startförsök, de 3 bästa räknas och 120 sek max. 79 startande enligt de tyska och 63 enligt de amerikanska reglerna. En hel mängd gubar flög dubbelt. Så gjorde samtliga deltagande svenskar. Som var tre till antalet och alla västkustbor. Lennart Widh, Olle Bro-man och Lars-Ge.Olofsson. Resultatsmässigt hängde vi med ganska bra. Enligt de tyska reglerna kom Lars-Ge på 8:e plats med serien- 60, 57, 60, 58, 46, 46 = 327 sek. Olle kom in på 21:a plats med 48, 48, 47, 48, 46, 46, = 283 ". Widhen hade följande nöffror för nr 33. 39, 32, 43, 45, 40, 40 = 239 ". Vann gjorde en pajsare vid namn Tom Hutchinsonsson från Pasadena, Californien, med 6 max + 75 + 54 sek. 2:a var en Nya Zeeländare vid namn Sutherland. Han hade 6 max + 52 sek i flyoff tid. Nämnas kan att Bob Hatshek kom in som 15:e man och Bill Dunwoody 17:e.

Enligt dom amerikanska reglerna är vi sämre. Kanske är det vädret eller att vi inte har lärt oss att plocka termik lika bra som gör skillnaden. Bill Dunwoody vann här med 120, 72, 120 = 312 sek. Lars-Ge. var här 12:a med 61, 78, 58 = 197 sek. Olle kom 20:e med 3x48 = 144 sek. Och Widhen 29:e med 43, 45, 40 = 128 sek.

Som ni ser går det tydligen att hänga med dom stora pojkarna ganska bra om man håller sig till 60 sek. max. Och du. Varför inte köra med det på tävlingarna i Sverige. Vi kan ju prova det på klubb tävlingarna under 1971.

Under alla förhållanden KEEP LUNSG.

Lars-Ge.

ETT MEDDELANDE.

DU LARS-OLOF. VILL DU RINGA OLE HOLMBLAD. TEL. 292919. (LÖVSÅG)

Preliminära tävlingsdatum i friflyg.

- 4/4 Gamens lagtävling.
- 25/4 Solnas Vårtävling.
- 9/5 Uppsalas Majtävling. Reservdag 15-16/5.
- 20/5 DM
- 23/5 Hjelmeruspokalen.
- 30/5 AKG:s Pingsttävling.
- 19-20/6 Skvaderns Nattävling
- 25/7 Oldtimertävling
- 28-29/8 SM i Göteborg
- 5/9 Wenzelpokalen
- 26/9 Solnas Hösttävling
- 31/10 AKM:s Hösttävling

SMFF. Får vi från AKG komma med ett förslag? Varför inte ta Uppsalas Majt. till UT-1, AKG:s pingsttävl. till UT-2 och en speciell UT-3 den 15 eller 22/8. DÅ ÄR I XXX ALLA FALL DE FLESTA SEMESTRARNA SLUT. Det finns alltid folk som har skumma semestertider. Det går inte att ta hänsyn till alla. I så fall skulle inga UT-tävlingar få gå under tiden April - Oktober då Göteborgs Brandförsvar har sin semester fördelad.

GISSA VAD SOM SKALL STÅ ÖVERST PÅ SID 5. RÄTTSVAR SID 22

När jag nu sänder in detta första bidrag, det skall bli mer senare, till vår utmärkte redaktör för stabben vill jag både se tillbaka och framåt. Det har gått över 20 år sedan mina 10 tidigare år i modellflyget slutade 1950 med V.T. på Siljans is där en nykonstruerad Wakefield med delad vinge tryckte och inte ville upp. Förresten kan Ni tänka Er detta var i februari och svin-kallt och man kom fram till Rättvik med tåget på kvällen och blev anvisad logi i hemvärmets baracker där arrangörerna inte eldat. Jag minns att jag fick tända i kaminen och att jag var förbannad. Hoppas att det är bättre nu. Jag var med på ett par V.T. och S.M. men genom att jag bodde på landsbygden och att aktiviteten alltid varit dålig i Vbg och Thn:s området fick jag mest odla mitt stora intresse i ensamhet.

När jag i somras kom i kontakt med Raimond Lake (RC) i den nystartade Vänersborgsklubben lånade han mej de 5 senaste årgångarna av Modellflygnytt och senare spädde på med 5 årgångar av M.A.N. och Flying Models. Efter att ha läst allt detta gick det inte att stå emot längre. Där fick jag också reda på vad som hänt under senare år och var modellflyget står i dag. Tack Raimond ! Du har hjälpt mej tillbaka.

Nu är jag tillbaka igen där jag slutade i den bästa sport som finns och i släptåg har jag en 10 årig son som har byggt 2 st A-1:or och som fick sin första timer i julklapp, samt en intresserad fru eller skall vi hellre säga förstående. Det gör ju inget att jag är 46 man blir aldrig för gammal att modellflyga.

Jag får börja på nytt och jag har mycket att lära, men jag har fördelen att ha perspektiv på min tidigare verksamhet och ser nu felen jag gjorde då. Det var naturligtvis splittrande och inte bra för resultaten att flyga gummimotor och segelmodeller samtidigt. I dagens hårda konkurrens måste man koncentrera sig till A-2 där mitt största intresse finns. Känslan för Wakefield försvann i och med kroppsregeln och markstarterna.

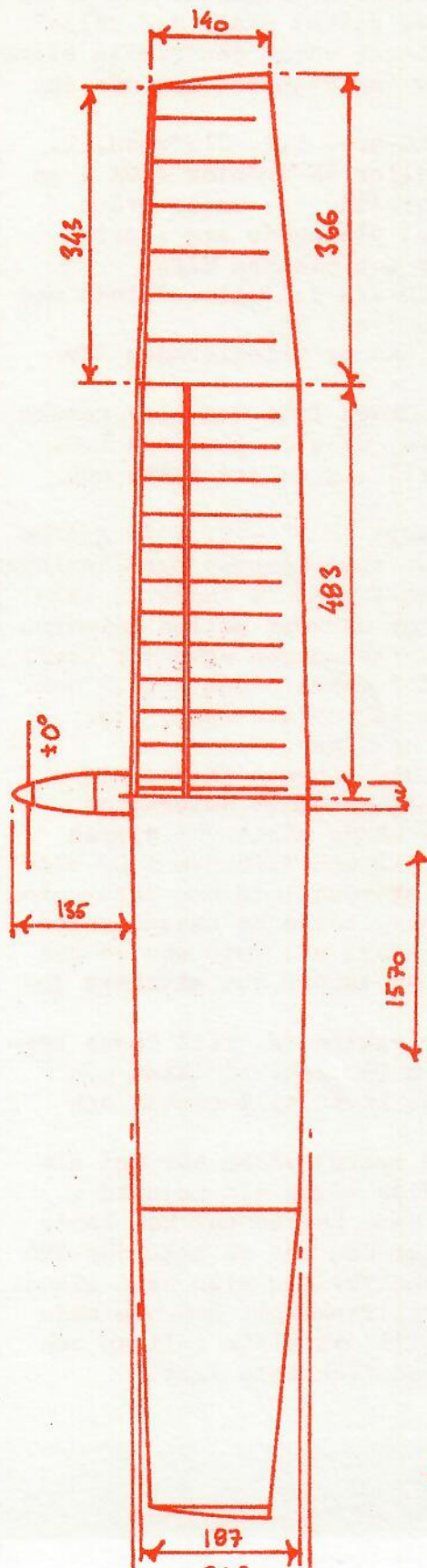
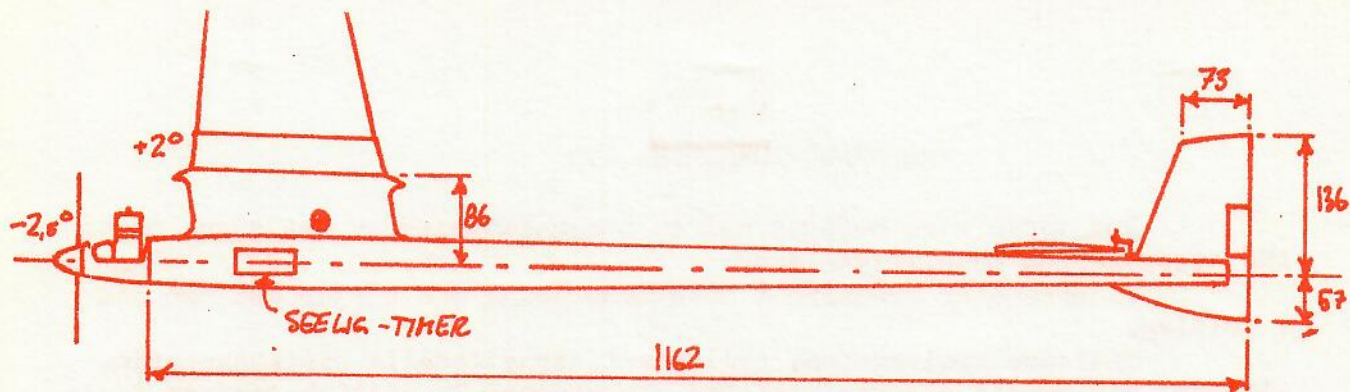
A-2, A-2 och åter A-2 och inga handlunsar eller A-1:or här inte och inte heller någon Oldtimertävling med min gamla Korda eller Ikarus tysk segelmodell byggd i början av kriget och med vilken jag deltog i Strömstävlingen (varuhuset) på Torslanda 1944. Detta verkar hårt och hänsynslöst men man måste i dagens läge vara rationell med vad man gör för att hoppas på framgång.

Jag tycker att A-2 eller "Nordic" som amerikanarna lite mer statusladdat säger är den finaste klassen. Jag har byggt 3 st sedan i somras, därav en bortflugen på Säve i höstas. Mitt nybyggnadsprogram för 71 är minst 4.

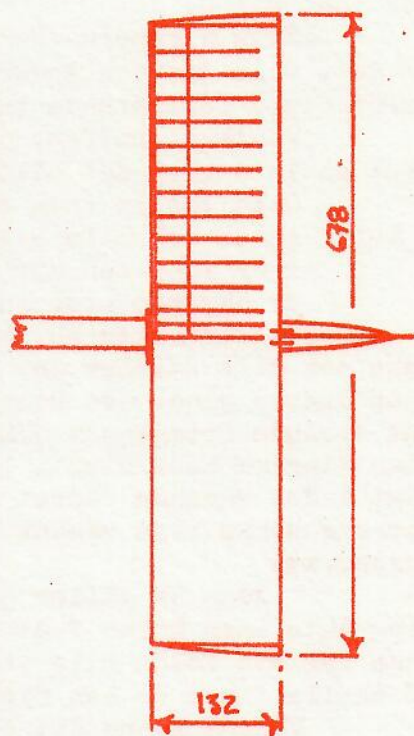
I min första kontakt med modellflyget igen var det 2 saker jag hade svårt att förstå. Det ena var att vara tvungen att springa omkring och leta teknik och det andra var att bygga kroppar av fiskspön. Det första förstår jag nu är nödvändigt men det senare det skall allt dröja det.

Det skall verkligen bli trevligt att få vara med i AKG den strongaste A-2 klubben i Sverige med 4 bland de 7 främsta på "the ranking list". Vill till sist tacka Lars-Göran för hans omhändertagande av mej. Vi ses på Säve.

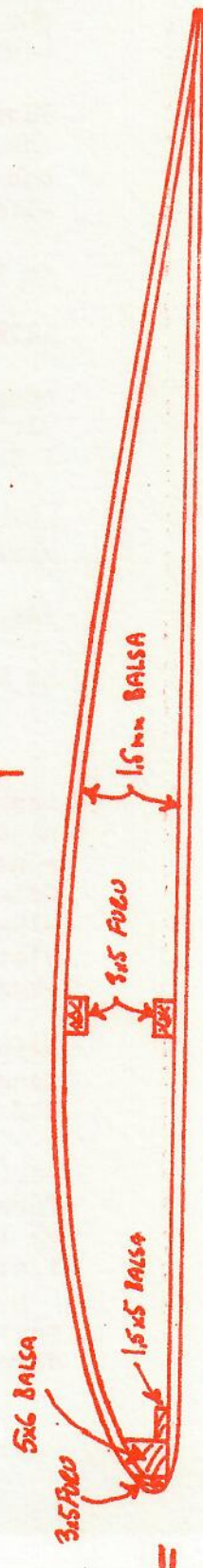
Nils Wallertin



FLORIAN FAVORIT
INOM C-2
KONSTRUKTOR
AN
ROGER SIMPSON, USA



VINK YTH
STABLYTH
28.9 d²
8.7



Det torde vara befogat med en sammanfattning av det gånna årets AKG -insatser på modellflygsidan.

Vi behandlar grenarna i bokstavsordning och börjar med "F" som i friflyg.

Tidigare kval.system, gällande Internationella mästerskapstävlingar, har gynnat dem som haft tid och ekonomiska möjligheter att tävla ofta. Det nuvarande systemet kräver maximal tur. Vilket skall man välja? Varför inte ta det bästa ur båda. Fyra deltävlingar varav den sämsta stryks gör att den tävlande FÅR ha otur eller en dålig dag utan att han för den skull skall vara helt borta ur landslaget.

Till -70 års Elittävlingar åkte tre AKG-are. L.G. Olofsson, L. Flodstöm och Ulf Carlsson. Lars Görans ev. EM eller NM-drömmar slöt i en Ask, som av historien att döma torde ha varit sisådär tre meter tvärs och något hundratal meter längs. "Floda" däremot placerade sig i prislistan och därtill först i sinklass. I C2 blev 4-e platsen Ulfs.

I Internationella tävlingar har två AKG-are deltagit. "Floda" med en 2-a plats i NM och Ulf 5-a i Europacupen och 8-a i NM.

Därmed är vi klara att ta itu med de icke privilegierades tävlingar.

Majtävlingen i Uppsala Var UT-I och skörden från den blev ganska snygg. Lasse L. 5:a, junioren Anders Wingård 7:a, Olle B. 15:e och L.G. Olofsson 19:e mannar i A2. I B2 flög "Floda" till sig en 3:e plats och i C2 vann Ulf C.

Sven Hjelmérus Memorial borde Lasse tagit "hem" -69. 1970 gjorde han det. Olle 3:a och Anders 7:a. Tyvärr uteblev skåningar och norrlänningar varför dessa fortfarande inte vet var skåpet skall stå. Vi andra 23 vet.

Västkustträffen, UT-2. Var det smått om utrymme mellan gubbarna förut så inte blev det bättre efter dom åtta starterna den saken är klar.

Olle tog in inte mindre än 120 sek. på ledande Claes och 77 sek. på Knut. Lasse och Olle bytte plats i ligan och låg nu 4:a resp. 3:a.

I B2 Vann Lennart Flodström och ledde nu ligan.

C2 däremot blev en sorglig historia?! Ulf "först" på 8:e plats.

Till SM åkte en, om än något rumphuggen, manstark delegation.

Lasse och Olle uteblev och inte heller i övrigt hände något som gjorde någon ledsen glad. Ove Petterssons 2:a plats i Hkg och Ulfs 5:e i C2 blev rent lysande framgångar jämfört med den övriga skörden. Inte ens debutanten Osten Wingård hade minsta lilla tur. Hans flygetyg borde ha passat ypperligt i det rådande vädret men med ett kurv så stort att inte ens de nya storkommunerna hade ~~riktigt~~ räckt till ett varv så tappar man ~~så många~~ se-kunder. ~~att~~

Nåja SM gäller ju bara SM. UT-3 var viktigare. Till denna tävling åkte Lars Göran fast besluten att hämta in 150 sek. på täten och Lasse för att följa Olle till VM. "Floda" skulle knyta till säcken och Ulf skulle flyga om han fick lust.

Vädret fanns det inget att säga om. Så mycket väder har det aldrig varit förut. Detta medförde att Olle ej fick någon tid noterad i första perioden. Två gånger startförsök kallas det. Därmed var han borta ur toppstriden men si, i AKG är det så att faller den ena så står där två i stället. Lasse utklassningsvann inte bara denna tävling utan hela ligan.

L.G. plöckade in några sek. men långt ifrån tillräckligt. Den som hade mest otur var dock "Floda". Han föll från 1:a till 4:e plats i ligan och därmed från VM-start på hemmaplan. Ulf då? Ja han fick inte lust!

Flygsamheten, när var den.

Förra året började lika dåligt som detta. Det var ingen som ville flyga på nyårsdagen av någon skumpig anledning. På byggfronten hände väl inte så mycket bland linstyrarna. Leif Ryden lyckades faktiskt vid sidan om teorierna få klar en speedkärra med grön färg på, som vid ett tillfälle lyckades komma upp i den fantastiska hastigheten av 130 km (per timme tror jag det var). Den andra halvan av Landala Speed Team dvs Håkan Larsson påbörjade sitt andra år av slipning på sin gula speedkärra. Han har just påbörjat det tredje. Han har nu slipat så mycket så materialet börjar ta slut under, så han måste lägga på nytt, för att kunna slipa mer antar jag.

En känd redaktör för denna tidning, friflygare dessutom har i år setts röra sig runt runt med en liten flygmaskin i två sk snören.

Kall lär ha besökt ett diskotek i Västerås men blev trots det uttagen till VM-laget å stunt. Han har lovat att inte flyga mer stunt. Är det för att helt kunna ägna sig åt diskotek? Ja, men han skall hinna flyga team-racing dessemellan. Jodå vi tränade en hel halvtimme före SM, för där skulle vi vara med hade vi bestämt. ~~MMXX~~

Det är inte alla som har sån energi som Erik Huss. Denne fantastiske combat-A2-team-standard-semistunt-flygare som tar alla chanser och helst några till för att få lufta flygetygen. Byggglusten är lika enorm. Bästa exemplet är väl den standardkärra som var med i förra Stabben. Den byggde han på lördag fm och em och provflög lördag kväll. Allt detta för att han inte fick permis för att åka och flyga combat!

Leimalm var ju hemma och satte lite extra fart på combatcirkelarna i somras. Han lyckades tom med konststycket att få en representant för det enligt somliga svagare könet att flyga combat. Bravo!

Vi hade ju en ovanligt välbesökt tävling i våras som tydligen var spännande. Åskådarna körde ju tom på polisbilen. Det var den dagen då Ove Pettersson blev combatfrälst. Vi väntar ivrigt på din debut med förmodligen Sveriges snyggaste kärra i den klassen.

Förresten har ni hört den där om han som ..

Året som eventuellt kommer hoppas jag vi får se mer av dom yngre linstyrarna, som jag vet finns men som sällan visar sig, kanske pga svårigheter att ta sig till Säve? Det får i alla fall inte vara för att du inte vet hur du skall lösa det ena eller andra problemet med bygge eller flygning. Har du problem skall du höra av dig till någon av oss äldre så hjälper vi dig.



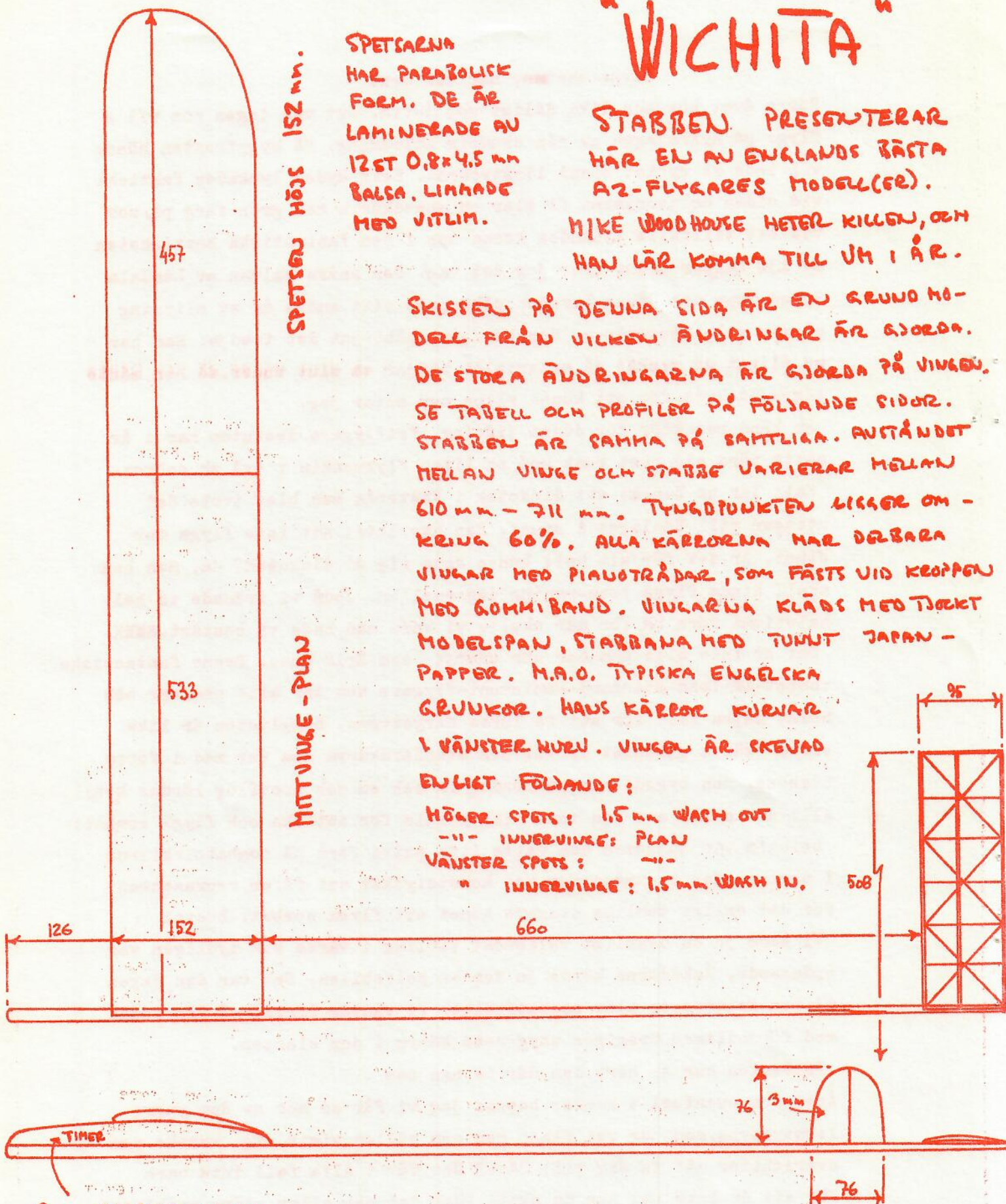
"WICHITA"

STÄBBEN PRESENTERAR
HÄR EN AV ENGLANDS BÄSTA
A2-FLYGARES MODELL(ER).

MIKE WOODHOUSE HETER KILLEN, OCH
HAN LÄR KOMMA TILL VM I ÅR.

SKISSEN PÅ DENNA SIDA ÄR EN GRUND MO-
DELL FRÅN VILKEN ÄNDRINGAR ÄR GJORDA.
DE STORA ÄNDRINGARNA ÄR GJORDA PÅ VINGEN.
SE TABELL OCH PROFILER PÅ FÖLJANDE SIDOR.
STÄBBEN ÄR SAMMA PÅ SAMTLIGA. AVSTÅNDET
MELLAN VINGE OCH STÄBBE VARIERAR MELLAN
610 mm - 711 mm. TYNGDPUNKTEN LIGGER OM -
KRING 60%. ALLA KÄRORNA HAR DELBARA
VIKOR MED PIAUTRÅDAR, SOM FÄSTS VID KROPPEN
MED GUMMIBAND. VIKORNA KLÄDS MED TJOCKT
MODELSPAN, STÄBBANA MED TUNNT JAPAN -
PAPPER. M.A.O. TYPISKA ENGELSKA
GRUNKOR. HANS KÄROR KURVAR
I VÄNSTER NUV. VINGEN ÄR SKEVAD
ENLIGT FÖLJANDE:

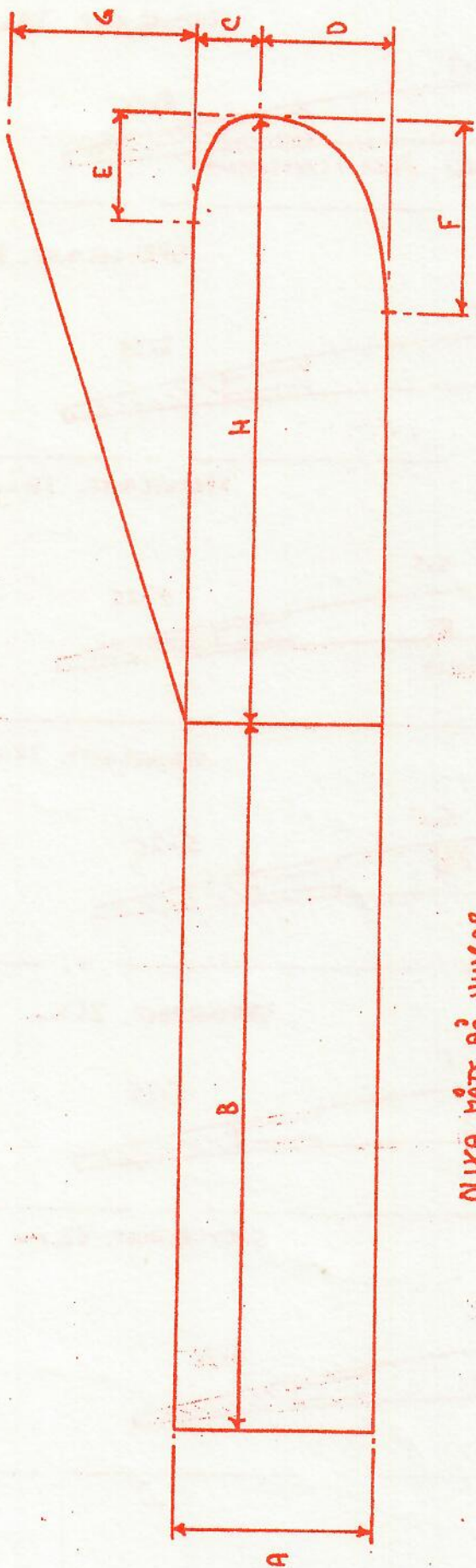
HÖGER SPETS: 1,5 mm WASH OUT
"- INNERVINGE: PLAN
VÄNSTER SPETS: "-
" INNERVINGE: 1,5 mm WASH IN.



3 mm PLYWOOD I MITTEN
BALSA PÅ VAR SIDA
GLASFIBER PLAST OCH
FÄRGAD DOPE UTANPÅ.

VINGEN LIGGER PÅ 3° ANFALLSVINKEL.

STÄBBENS VINKEL JUSTERAS EFTER BEHOV.



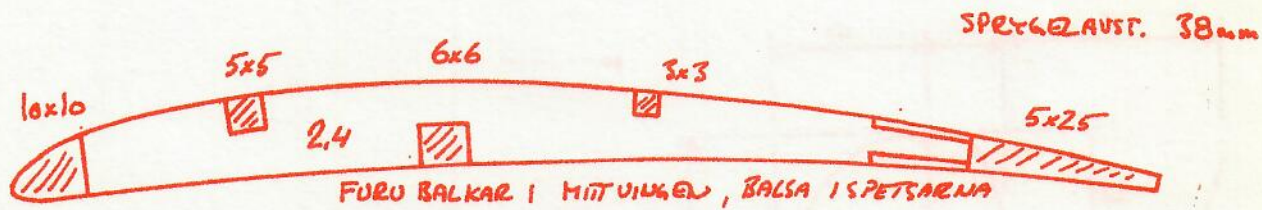
OLIKA MÅTT PÅ VINDGAR

	A	B	C	D	E	F	G	H
MK 9	139	616	51	88	76	130	152	476
MK 8	146	616	54	92	81	138	152	470
MK 16	149	559	54	95	81	136	152	457
MK 12, 14, 15	152	533	57	95	86	136	152	457

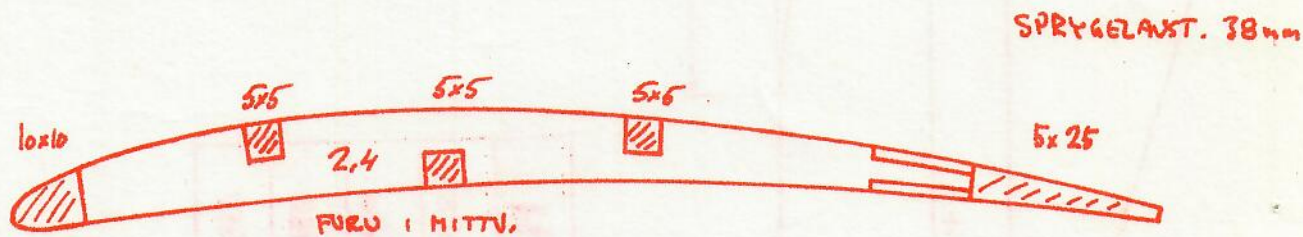


STÅLSPROFIL

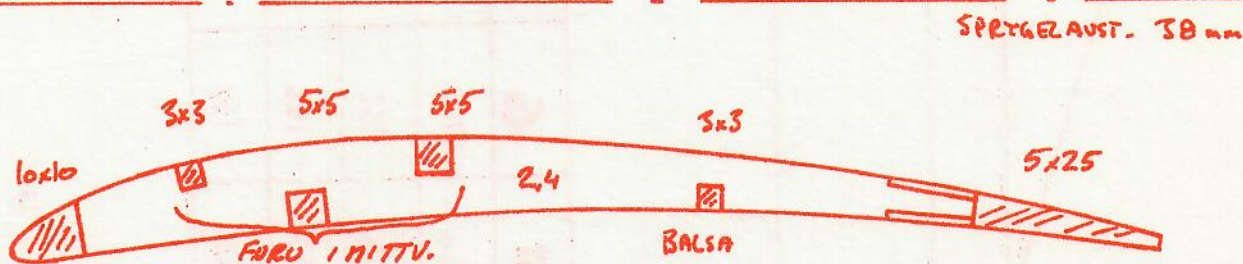
MK 12



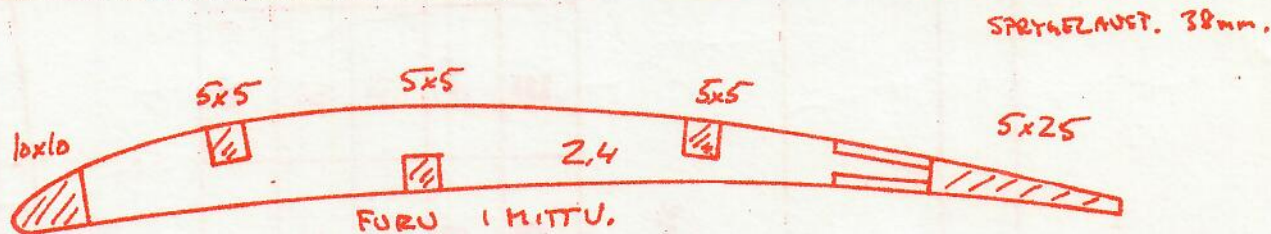
MK 14



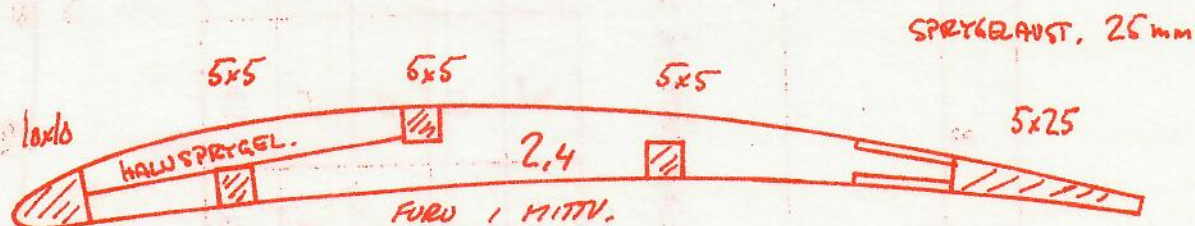
MK 15



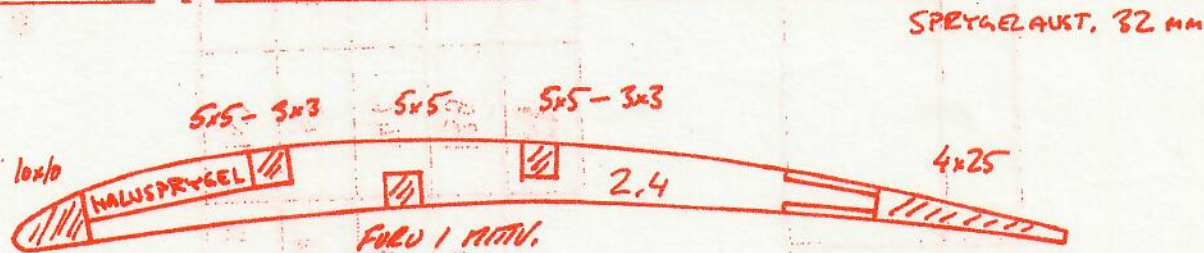
MK 8



MK 16



MK 9



Lite om Wichitorna. Enl. Mikes brev.

MK8.

Fortaste momentarmen. 610mm. Har flugit fullt med kärran i en tävling. Är inte flugen mycket p.g.a. att Mike inte "gillar" kärran. Gör c:a 2,35 i stilla kvällsluft.

MK9.

Byggdes för VM 1967. Underbart glid. Kompisen Barry Halford har också gjort en. Bådas kärros gör 2,45-2,50 i kvällsluft. Sämre när det blåser.

MK12.

Mikes favoritmodell. Användes vid första uttagnings tävlingen. Trots rätt tjock profil gör den 2,30 på kvällen. Mycket långsamt glid med gott "studs".

MK14.

Utseendemässigt samma som föregående. Trots tunnare profil är glidet sämre.

MK15.

Ser också likadan ut. Glider bättre. Ej flugen på länge sedan kärran legat ute i 3 månader.

MK16.

Sista kärran. M(mars-70). Har försetts med sidostartkrok för kurv i starten. Se Aeromodeler mars-70. Kärran gör 2,35 på kvällen.

MK17-18-19.....?

Ideer att prova under 1971.

1. Skall prova Stewe Bowles profil. 146 mm korda, infällda lister och sprygelavstånd 25 mm.



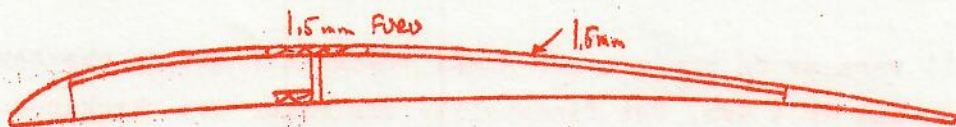
2. Svag trapets på spetsarna. Avsmalnande fram- och bakkant på nya modeller.

3. 146 mm korda på mk9:s profil och följande balkarr.



4. Att bygga vinghalvorna plana med tjock knäcksprygel. Såga av, putsa till rätt vinkel samt limma med epoxy. (Handluns. Red. anm.)

5. Kaczanowski GF-6 profil, 139 mm korda och turbulator.



6. Kanske 146 mm korda GF-6.

7. En MK12 typ med lätta spetsar och stabbe, där allt är avsmalnande.

8. Kurvad knäuk om tid och inspiration finnes. Kanske sprida knäckarna över 4-5 sprygelavstånd.

9. Helt rörlig fena.

10. Längre momentarm.

Studera och hämta inspiration.

Överst på denna sidan står det, att du skall gå på årsmöte den 25 februari, som om du inte skulle ha almannackan i huvudet är enstordag, dvs en torsdag. du måste ju se till att vi får en bra styrelse nästa år också. Om inte annat så är det ju klubbafton efteråt med än så länge hemligt (dvs inte klart) program.

STANDARD-RACING IGEN!

Om det skulle vara någon som fortfarande inte har byggt nån Standard-racerkärra, så har jag en idé. Köp helt enkelt en byggsats till en nybörjarkärra och sätt i en tvåochenhalva. Oetingen, Humlan, snurren och tom Vespus går bra. Dessa satser är ju billiga och bra, och fort går det att bli flygfärdig. Sen är det bara att ta med sig sin mekaniker ut till ett bra ställe där man kan flyga fort. Skall du flyga på asfalt skall du bara ha ett enbent landställ, som då skall sitta fast på insidan kroppen. Vid flygning på gräs är det bäst att inte ha något landställ alls.

Som bekant går det hela ut på att flyga 100 varv så fort som möjligt med minst en omtankning som sköts av meken. Detta kanske verkar tråkigt men vänta bara när det väl kommer i gång med två kärror i samma cirkel. Då gäller det att dels flyga någotsånär fort, men också att få igång motorn snabbt. Motståndaren hinner många varv om inte motorn vill starta. Spänningen är nästan olidlig när två jämna lag möts. Ena kärren kanske tar in ett varv då och ett då till en början, men så måste dom ner och tanka och dom andra går upp i ledningen direkt och sen börjar hetjakten igen. Om sen andra laget gör en perfekt omstart så kanske det blir jämnt ända in i det sista. Men A och O om man skall lyckas är att allting fungerar som det skall. Tank och motor måste sitta fast ordentligt liksom roderok. Rodermekanismen måste gå lätt och vara utan glapp. Det går trots allt ganska fort. Med en bra motor 150 km/h eller kanske mer. Dieslar är bäst lämpade då dom är enklast att starta om, men en bra glödare bör gå fortare och med ett bra batteri så går den med 7x6 eller 7x8 propeller är lämpliga.

Tanken skall vara av en typ som ger jämnt tryck till motorn oberoende av hur mycket det är i den. Det finns olika varianter men chicken-hoppertanken tycks vara den mest använda så den är antagligen bra. Jag har i alla fall funnit att den ger ett tillräckligt jämnt tryck åt min Supertigre. Även en Mariotte tank går att använda och den är lite lättare att göra. Storleken avpassas så att man är säker på ca 60 varv på en tank.

När du har åstadkommit ett flygetyg så är det bara att gå ut och träna. Säg gärna till mig sen, så ställer jag upp som sparringpartner.

Lycka till med ett i för mycket men i alla fall!

Mats Andersson

Ett s.k. Öppet brev från Knut Andersson.

Som varande en "ohängd skåning", visserligen inte omnämnd i Lars-Ges artikel, men ändå känner mig träffad, får jag väl bemöta hans horribla skrivelser. I stort sett har han endast rätt på två punkter, nämligen när han skriver att det går snabbare att bygga och därigenom kan flyga mera och att som han säger, man skall bygga vad man själv tycker är x roligast och bäst. Men Lars, var får du det ifrån att vingen blir starkare när den inte är delad? Det är just tungan eller pianotrådarna som skapar den svikt i vingen som gör att man kan dra lite extra och som man inte får på en hel vinge därför att man måste den så stark i mitten att den blir stum. Ett typiskt exempel är Bosse Modeer, han drog vid ett flertal tillfällen av vingen när det blåste lite hårt trots stark mittvinge. Därför byggde han om den sista till en kombination med mittstycke plus pianotrådar, vilket troligen är den bästa lösningen, men ack så mycket arbete. Sen bör Lars veta att man skall bygga så att det inte blir någon brottanvisning på vingen, lämpligen med olika långa trådar eller med extra lister, balsaplankning eller liknande lösningar. Sedan när man bygger en modell är väl inriktningen lite olika hos oss modellflygare. Allting flyger ju i termik heter det och när man nu vet det så behöver man inte tänka så mycket på den detaljen. Min strävan har alltid varit att bygga modeller med prestanda, som även kan flyga i blås-väder och termik. Det är svårt och man misslyckas ibland, men strävan, tycker jag, bör väl vara att få fram bättre modeller, vad hondan skall man annars bygga nytt för?

Nå du Lars, dina modeller kan jag absolut inte förlika mig med, däremot tycker jag att du bör titta på "samojedens" Flodas plattfotsvariant, den är särdeles intressant och den flyger ju även förbått bra, vilket jag själv haver sett. Om du nu inte vill dela på vingen kan du väl i alla fall kunna gå ner till 16 i korda och använda lite tunnare profiler så skall du se att prestandan stiger. Varför inte prova en Averianov eller Sokolov? Snygga profiler som flyger i alla väder. Som avslutning vill jag påpeka att jag tyvärr inte har en Göteborgares uttrycksförmåga men jag hoppas det är begripligt och att nu inte Lars-Ge blir lessen i ögat för att han har fått veta att han har fel i en del åsikter.

Knut Andersson

Naturliktyvis låter STABBEN Lars-Ge. svara på detta brev. Här är det.

Till att börja med. Tack för att du har orkat bemöta mina åsikter. Jag har försökt starta debatt om många saker men få svarar. Detta är något av svar till sista stycket. Jag blev inte lessen. För jag tycker inte du har rätt i allt.

Vi kan ju börja med vingen. Visst kan man göra olika långa pianotrådar. Visst kan man lägga in extra lister. Man kan även göra avsmalnande balkar. Och man kan lägga balsaplankningen så att man undviker brottanvisningar. Men. 90% av alla A2:or jag sett har inte löst problemet så. Dom har lika långa trådar, inga extra lister och en balsaplankning som slutar där trådarna slutar. Så gör även jag mina delbara vingar. Om man nu gör en hel vinge som man spolat plankningen i mitten på, så blir det en jämn påfrestning på vingen utan någon brottanvisning. Jag har haft en delbar vinge med samma profil och balksystem som "Åssbånn". Den lyckades jag dra sönder, men den hela har varken jag eller frugan lyckats fördärva. Och hon har ta mej katten försökt.

Sedan bygger jag modeller i första hand för termik och turbulent väder. Jag flyger ju trots allt mest i Göteborg.

Samojedens modell har jag bara sett flyga i någotsånär lungt. Men då flyger den som sagt bra. Min senaste skapelse är det hel vinge på och 155 mm korda. Men inte tycker jag att ovan nämna profiler är snygga. Jag kan också tala om att jag karvat ut spryglar till en ny kårå med 140mm korda och Cheesmanprofil

Lars-Ge.

ÖVRIGT.

Styrelsen har beslutat tilldela Ove Pettersson en guldnål för lång och trogen och trägen tjänst.

Radioflygarna håller på med upprustning av lokalen på Säve. Första måndagen och tredje onsdagen varje månad är dom där ute. Även andra än radioflygare får hjälpa till.

Vi kommer att köra klubb tävlingar i friflyg den 1:a söndagen varje månad. Om större nationella tävlingar eller hård vind (över 8 m/sek vid Vinga-ring Fröken Väder- tel 90520) skulle göra det omöjligt att flyga, så skuter vi på tävlingen till nästa lediga söndag. Mera om klubb tävlingar i nästa STABBE.

Maxtiden i handluns på klubb tävlingar sänks till 60 sek.

Ni glömmer väl inte att anmäla er som funktionär till VM i friflyg.

Klubb tävlingsresultat 1970.(Klubbmästerskapen)

A2.

1. Lars-Ge.Olofsson
2. Anders Wingård
3. Olle Broman
4. Lars Larsson
5. Osten Wingård
6. Lennart Flodström
7. Ove Pettersson
8. Åke Sjöström
9. Erik Huss
10. Per Nilsson

Handluns.

1. Ove Pettersson
2. Lars-Ge.Olofsson
3. Olle Broman
4. Lennart Flodström
5. Mats Andersson
6. Ole Holmblad
7. Rose-Marie Olofsson
8. Per Karlsson
9. Lars-Åke Andersson

B2.

1. Ove Pettersson
2. Pelle Johnsson
3. Lennart Flodström

A1.

1. Lars-Ge.Olofsson
2. Ole Holmblad
3. Erik Huss
4. Mats Andersson

Dessutom deltog Lennart Widh utom tävlan. Och det gjorde Widhen bra. Han hade kommit 2:a i A2, 1:a i A1 och 2:a i handluns.

SÖNDAGEN DEN 7/2.

Hade vi årets första klubb tävling. 2 klasser flögs. A1 och A2. Det var lite dimmigt i början av tävlingen, men vindstilla så det gick bra att flyga. Mot slutet klarnade det upp med toppenväder, klart och 1 till 2 m/sek vind. Nils Wallertin uppenbarade sig med en ny läcker A2:a, sonen Lars och fru. Lars hade med sig en Pilot som han flög med. Olle Broman hade byggt en variant på Lassies SNALL. Widhen kom ut med diverse skumma modeller, Pelle Johnsson hade en ny A1:a med helbalsavinge och d:o stabbe å la Jedelsky. Undertecknad hade 4 A2:or och en A1:a som metervaror och NIKI HOKEY. Hur det flögs kan ni se på resultaten nedan.

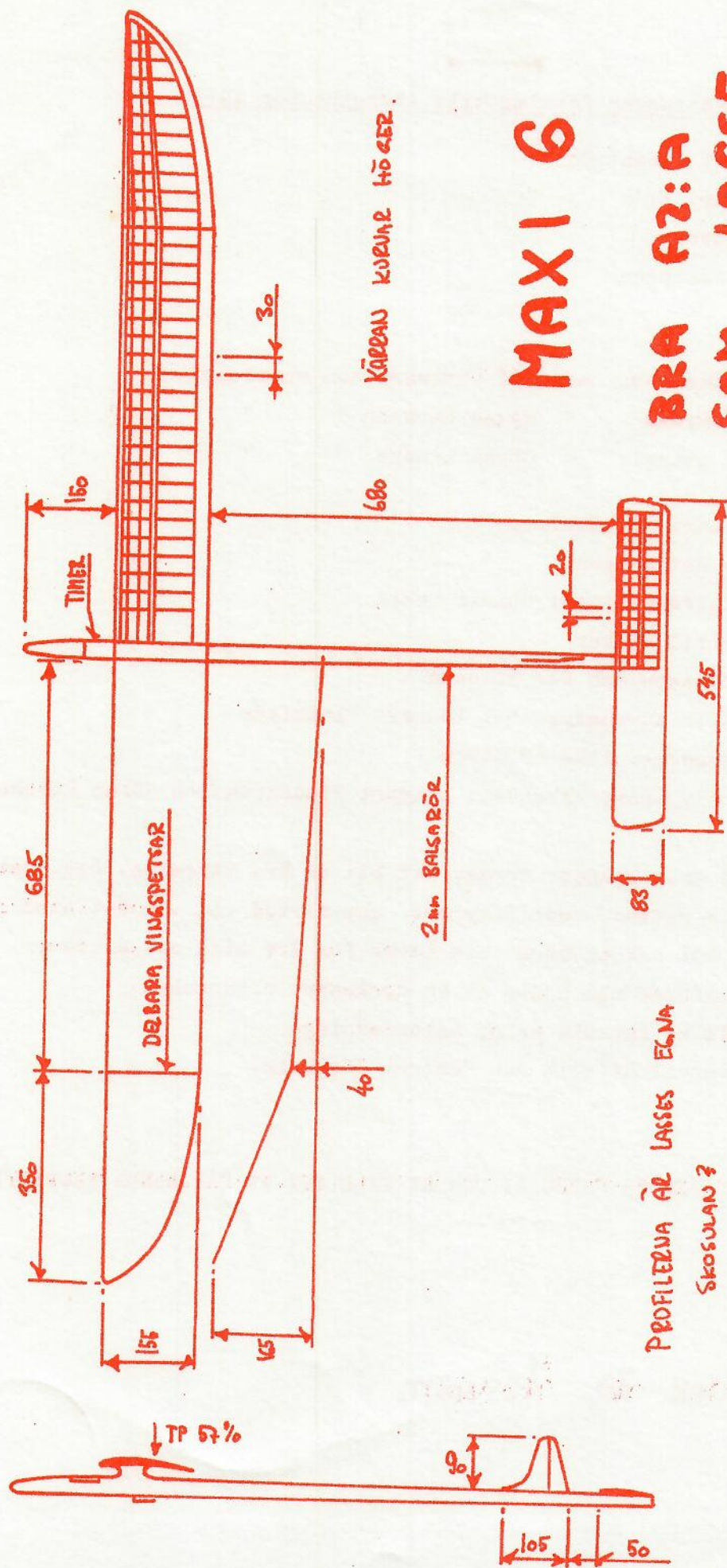
Lars-Ge.

A2.

1. Lars-Ge.Olofsson	180	159	180	168	125	812 sek.
2. Olle Broman	130	130	156	180	114	710
3. Nils Wallertin	169	101	118	93	131	612
4. Lennart Widh	110	89	112	-	-	311

A1

1. Olle Broman	117	-	96	118	180	511
2. Lennart Widh	180	-	120	102	86	488
3. Pelle Johnsson	109	51	61	63	59	343
4. Lars-Ge.Olofsson	61	40	57	55	40	253



MAXI 6

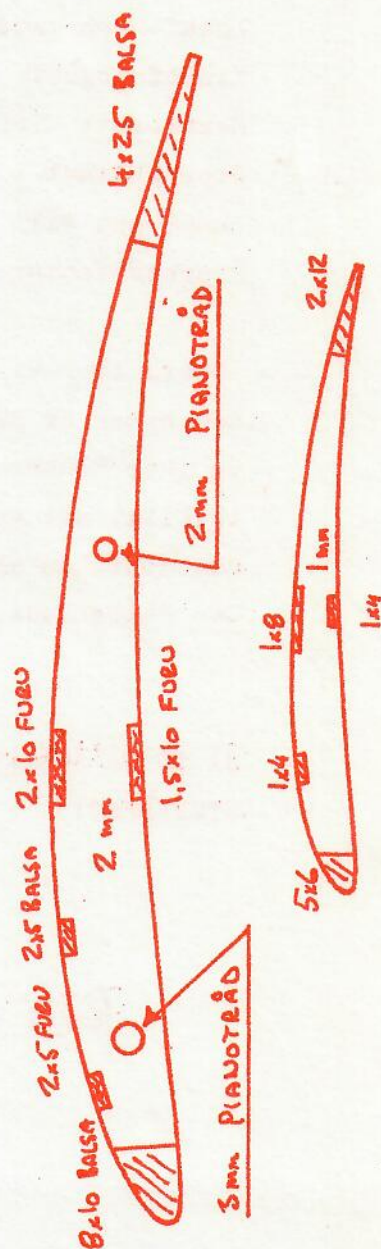
BRA A2:A
SOM LASSE
LARSSON

AK4
HAR

KONSTRUERAT

PROFILERNA ÄR LASSER EGNA

SKOSULAN 3



Valberedningens förslag till styrelse för 1971.

Ordförande: Lennart Flodström

Sekreterare: Lennart Widh

Kassör: Acke Sjöström

Klubbledare: Ulf Carlsson

Grenchefer

Friflyg: Lars.G. Olofsson med Ulf Carlsson som suppleant

Linstyrning: Leif Rydén " Håkan Larsson " "

Radioflyg: Bertil Attevik " Göran Lindhe " "

Stabbenredaktör: Lars. G. Olofsson

Biblotekarie: Ove Pettersson

Lokal- och materialförvaltare: Gunnar Grahn

Klubb fotograf: Bertil Warvne

Revisorer: Olof Hansson och Per Nilsson

Representant i AKG:s huvudstyrelse: Lennart Flodström

Suppleant till densamme: Acke Sjöström

Representanter i Flygsportförbundet: Lennart Flodström och Göran Lindhe

Detta tror vi på goda grunder kommer att bli en bra styrelse. Den består som synes av gamla garvade modellflygare, som alltså vet vad det handlar om inom klubben. Det saknas dock inte ideer för det utan dessa kommer istället att genomföras med hjälp av en myckenhet erfarenhet.

Som slutkläm skall vi föreslå en ny valberedning:

Ove Pettersson, Bertil Attevik och Herbert Jörnheim.

GÅ NU PÅ ÅRSMÖTET DEN 25 FEBRUARI OCH SE TILL ATT VI FÅR DENNA FANTASTISKA STYRELSE?!

RÄTT SVAR ÄR ÅRSMÖTE