

STABBEN

NR. 5-1971 ÅRG. 14.

Sveriges äldsta modellflygtidning

STABBEN gratulerar.

1. Iennart Widh för Nordiska mästerskapet i A2.
2. Anders Leimalm för SM vinsten i combat.

Å SÅ VA DE KLUBBPARTY
PÅ STORA KATRINE LUNDS
UNGDOMSGÅRD. TORSDAGEN
DEN 21/10 KL. 19³⁰ OBS
TIDEN. VAD HÄNDER? Jo!

1. FILM.
2. BINGO JUNIORER 3:-, SENIORER 5:-
3. FIKA — " — GRATIS.
4. ANDERS LEIMALM TALAR O VISAR LINSTYRNING.

M.H.

Så har det då varit SM i linstyrning än en gång. Eller rättare sagt något som skulle föreställa SM i denna modellflygets tråдавdelning. Tävlingen som hölls i Handen söder om rikets huvudstad, som lär heja Stockholm, trodde vi vildavästern krigare först var DM för Södertörns pensionärsförening, ty sådan verkade standarden vara, men det visade sig senare att vi trots allt kommit rätt. Även vädret var på sitt sämsta humör och detta gjorde väl sitt till för att om möjligt försämra helhetsintrycket ytterligare.

Och så lite om flygningarna som vi lyckades prestera mellan regnskurarna, kaffet och de varma korvarna.

Stunten vanns som vanligt av en viss herr Andersson från Västerrås (hur orkar han hålla på?), med Lasse Helmbro på andra plats. Resterande 7 i stunttävlingen var bara utfyllnad för att resultatlistan skulle se lite snyggare ut. Ryck upp er stuntflygare.

Teamracingen i Sverige är på väg utför. Det är bara att konstatera. Nu vanns finalen av Larsson-Eriksson från Solna före klubbkamraterna Gustavsson-Rylin. Var finns alla andra team flygare? Vi väntar ännu på stordåd av teamet Andersson-Kall från AKG.

Standard-racing kördes utanför SM men är kul i alla fall. Här kom Huss-Helmbro från Uddevalla på andra plats. Bravo. AKG:S hyperfarliga debuterande duo Leimalm-Kall gjorde sorti på ett tidigt stadium beroende på slarv, vilket resulterade i halvkvaddad kärra, men vi kommer tillbaka, vänta bara.

I speed ställde herrarna Ryden och Larsson från vår berömda klubb upp, dock utan att infria våra högt ställda förhoppningar om stordåd. Nu vann Engqvist med 214 km/tim före alla de andra stora speedkillarna. Ryden och Larsson delade sista platsen med Rolf Hagel, Vilken är en prestation så god som någon med tanke på att Hagel vann VM i C2.

Så några ord om det verkliga trasslet. Och då förstår ju alla att jag menar combaten. Här hade arrangörerna lyckats få ihop en startordning som var helt unik. Vem som helst tycktes flyga, eller inte flyga, mot vem som helst eller ingen alls hur som helst var som helst och när som helst. Det sades finnas något system i det hela, men varken undertecknad eller någon annan kom på hur det fungerade. Vare sig man flög eller inte kunde man gå vidare och helt plötsligt var det bara för mig att hoppa in i semifinalen. Somliga fick flyga 3 gånger för att komma till semifinal, medan jag kom dit utan att några motståndare visade sig. En del gillade inte domsluten och åkte hem, en del gav upp och en som startade 2 dagar före tävlingen från Linköping hittade aldrig fram, kanske han letar ännu? Hur gick det då? Jo, jag lyckades ta AKG:s första SM i combat (så vitt jag vet) före Uddevallakämparna Helmbro och Huss. På 4:e plats kom en Solnakille vid namn Eriksson och 5:a kom vår forne stuntmaster, numera soldaten och combatflygaren Claes-Olof Kall. Det ser imponerande ut, men betänk att många av essen saknades eller åkte hem och att fru Fortuna verkligen varit på min sida både före och under tävlingen. Till sist hoppas jag att vi till nästa år får ett riktigt SM, där alla topparna är med och där organisationen fungerar som i Nybro förra året. För det var andra grejor det.

Tyckte Anders Leimalm.

Vid vår kommande klubbafton tänker jag kolla upp hur många som eventuellt är intresserade av linstyrning i allmänhet och combat i synnerhet. Det är verkligen på tiden att vi i AKG får bredd på linstyrningen. Därför hoppas jag att såväl nybörjare som andra kommer till Stora Katrine-lund på klubbaftonen, så skall vi diskutera mina ambitioner.

SLUT UPP.

ANDERS LEIMALM

Friflygarnas Nordiska Mästerskap.

Plats: Trolleminde Hilleröd DANMARK.

Överskriften är en sanning med modifikation såtillvida att någon norrman eller -kvinna såg vi icke till. Männe gick torsken till?

Vi färdades till (och även ifrån) Hilleröd inklända i en Taunus -64. F.d. vit numera med ålderns rätt lätt röd. Till Hälsingborg gick färden utan problem och omedelbart bortom den plats färjan träffade Danmark fanns en skylt som pekade ut den ungefärliga riktning man lämpligen borde ta för att hamna vid målet, Hilleröd. Sträckan däremellan skall förmodligen följa mig i drömmen för länge.

Vem kunde väl tänka sig att det där skulle pågå ett "allemanstrallye" till knallerts och i bil. Den enda typ av vägskyltar vi kunde upptäcka var den där det står att 90 km./timme är den absolut lägsta tillåtna.

En eon senare kom vi fram till en mycket lång gata i vars ena ände det stod Hilleröd och i den andra Lyngby Landbrugsskole.

Lyckligt och väl framme vid förläggningen välkomnades vi av Fam. Köster som meddelade att man i Danmark tillät makar att dela rum 22. Förresten så hade man i foajen hängt upp en karta över Danmark. Den föreföll att vara i skala 1-1.

Efter rumsinspektionen av rummet beslöt vi oss för att riskera liv-hanken i trafiken hellre än att svälta till döds. Vi rekommenderades Slots-herrens Kro. Tyvärr så ägde värden ingen matsedel varför vi fick fråga hov-mästaren vilken rätt man borde äta. Mannen sade något som vi tolkade som rostbeef med pommes frites. Mange takk sade vi och fick så småningom in rödspätta.

Ev. läsare skall besparas övriga små förvecklingar ^{som (hände)} innan vi internt beslöt att "bisittarna" skulle klara det språkliga.

Nu över till allvaret:

Period 1:

Regnet som innan strilat ner hela förmiddagen upphörde helt plötsligt vilket medförde att en och annan plockade fram flygetygen i akt och mening att prova hur besvärligt fältet egentligen var. Framför startplatsen fanns en brant sluttning ner mot en lägre ås och bortom detta ett svagt motlut fram till skogen 300 m. längre bort. Bakom oss fanns en mycket långsträckt sluttning vilken övergick i plan mark ca. 300 m. längre ner. Ytterligare 200-250 m. bort låg den stora samling av hus som skulle föreställa Herrgård. Till höger om startområdet låg en nyharvad åker och till höger fanns betydande rester av den betesvall som till viss del nyttjades som startområde. Därbortom fanns ytterligare stora mängder av den danska, nyharvade. lättmyllan.

Olle rev lite förstrött i sin Göttinger, Michael stog och valde färg, rött eller grisskärt? Övriga A2-flygare hade plockat fram fram Fulingen och Gö. 417 (kallad Fy sjutton). Vinden var på intet sätt besvärande varför Fulingen fick prova den blöta danska luften. Allt OK och så återstod bara att försöka få lite känsla i fingret ~~och försöka~~ innan första start.

Hollander och som det stod i protokollet, Rune Johansson samt Olle skulle begynna. Nisses modell steg riktigt snyggt och då finns det ingen anledning att inte skriva in max. i marginalen. TermikJ. laddade och fyrade av för 125 sek. Turbulensen bakom vår lilla kulle visade sig vara tämligen så besvärlig. Olle beslöt att försöka komma ut till höger ner på plan mark för att därigenom få jämnare väder. Men nej o nej. Över skevhet och turbulens råder man icke.

Vi var milt sagt konfunderade. Inför start och i sitt försök. Här måste tillgripas radikala metoder. Fulingen krokades upp och med siktet inställt på skogen förut bar det iväg. Ett flyt omedelbart nedanför hanget fick kärran att självkoppla. Häcken flöt ut fint men väl på baksidan av hanget fanns inget som kunde hjälpa upp eländet. Efter 107 sek. försvann modellen bakom en hö- och en gödselstack.

Danskarna hade nu börjat röra på sig och dom gick samma väg som Olle fast längre upp. ~~En~~ maxar och en nästan är bra att ha. Michael valde att försöka sig på pigg i baken-flygning och när Grunnert visat vägen till lyft så hängde Michael på. Dock missade han G.s blåsa men vad betyder det när kärran självkopplar i rätt väder. Hade inte timern varit med så hade det blivit max.

L.C2 hade det vid denna tiden flugits fem maxar. Tre svenska och två danska. Köster hade tvingats ut i leråkern för att gräva upp VM-kärran och därefter antecknat sig för 4 sek. ?? i sitt andra startförsök så för honom var dagen förstörd.

Period 2.

Nisse öppnade återigen cirkusen med att flyga hem en max. Snyggt stig och bra urtagning. Rolf missade något i stiget p.g. av vingfladder men någon fara för ~~maxxfu~~ miss förelåg inte. Glidet är helt läckert.

TermikJ. Nådde fin höjd med sin modell och därmed var också tiden garanterad. Så var det dags för Fulingen igen. Med god fart begav vi oss ut till höger, ner mot det område som givit material till de danska maxarna i föregående period. Letade och fann men efter kopplingen så skar eländet in i kurvet och gick i backen med god fart. Snabbt återtag för justering av regnvädersskevheten och en trimstart för koll. ~~A~~

Olle ~~hoppade~~ stack emellan med sin andra start. Också den förlades i det område till vilken det nu fanns en liten stig. Tyvärr räckte inte flytet till för max. ~~Å~~ Anders stack emellan med en max innan det åter var tid att dra Fulingen. Ett svagt lyft följt av ett stort flytområde gav anledning till skiljda vägar för oss t. l. 189 sek. senare landade F.

Michaels tur. Efter den obligatoriska loppsträckan utför stigen fann han BLÅSAN. 320 sek. senare fusade modellen. Någon för tidig fusning skulle det inte bli i fortsättningen lovade han. (och höll).

Grunnert missade grovt efter att ha sprungit halvvägs till kusten. Detsamma gjorde Kongstad. Det var nu Bjarres tur att notera max.

Men finnarna då? Jodå. Katajamäki och Sillgren stod och tittade på varandra till kl. 16.00 varpå båda gallopperade upp sina modeller över hanget och kopplade. Katajamäkis modell kom något längre ut över hanget vilket visade sig vara olyckligt. Modellen trycktes ner några meter av den kraftiga turbulensen vilket betydde att den inte orkade över gödselhögen.

Period 3.

Lite missförstånd gjorde att vi inte kom igång omedelbart i denna period men Nisse var som vanligt först iväg av svenskarna. Mycket vackert stig och en snygg urtagning = Max. Anders modell: skaplig höjd och lite hjälp är också värt max. Så var det Rolfs tur. Efter den något osäkra motorflykten i föregående period beslöt han sig för att kasta kärran något högre upp i vinden vilket visade sig vara något bättre. Efter halva motortiden kom dock detta vingfladder som fick modellen att kurva över till vänster under ett par sek. De sista 2-3 sek. av motortiden steg så kärran i medvind varefter den gjorde en snygg Wing-over upp mot vinden och planade ut. Säker max.

Så var det Michals tur igen. Även denna gång följde han "stigen" ut till höger. Farten var god och måste så vara enär vinden mojnät avsevärt. I främre kanten på vårt fält fanns två små "motbackar" men även dessa forcerades med gott och väl styrfart innan Michael fann något flygbart väder för modellen. Ett mycket svagt lyf hjälpte den mycket säkra kärran ett stycke bort över fältet innan ett lika svagt sjunk

drog ner modellen till marken. Tid: 147.

Så var det TermikJohans tur. Vi har sett B:2.or som nått högre höjd och inte blev det bättre av att det ena bladet lade sig ovanpå vingen och menligt inverkade på flyktmönstret.

Dags för Fulingen. Kort galopp utför stigen och ut på planen. Trodde möjligen att turen skulle hänga med en stund till. Ett litet "göteborgsflyt" skulle ha passat förträffligt men tji flyt. Två mot-backar senare stöppades vidare letande av ett dike, en väg och en hög slänt. En kille med kondition hade klarat dessa hinder.

Olle gick nästan vinkelrätt mot den svaga vinden och fann ett litet flytområde där han lade modellen. Men återigen spelade skevheterna in och modellen vek ur området och landade två minuter senare.

Grunnert och Munnukka valde att rycka upp sina "häckar" direkt över hanget och tiderna tyder ju på att idån inte var dum. Munnukka fick sinji denna tävling, bästa tid: 170 sek. Alla de övriga följde ~~efter~~ ~~ef-~~ Munnukkas ex. vilket gav god utdelning.

Mat och därefter samkväm. Av vad består nu samkväm? Jo. Våldigt mycket prat med trevliga människor avbrutet av att Lennart och Lennart spelade bordtennis. Lennart vann till slut på tre mycket fula servar. Därefter gjorde man klart för "filmafton". När så ljuspunkten behagade lämna in så åkte man helt sonika ut på byen och väckte en fotohandlare som glatt räddade kvällen åt oss. SERVICE.

Efter att ha sett alla dessa filmer och hört Anders prata till så kan man bara beklaga att utvecklingen inom modellflyget har fort-skridit. Fram för Old-timers. Stöd Kumla-tävlingen.

Åter till tävlingen. Nu Söndag.

Period 4.

Nils Erik startade som vanligt bland svenskarna. Ett snyggt stig och bra höjd borde varit värt mer än 168 sek. Därpå följde Rolf med en perfekt start där allt stämde utom motortiden. Inget fladder och givet-vis snygg urtagning. Urban stack emellan med visa hur det skall se ut innan Rolfs kärra fladdrade upp igen. Tidtagarna ~~kann~~ noterade giltig motortid men många kunde ta gift på att tystnaden inte utbredde sig över nejden förrän tiondelarna senare.

Samtliga B2-flygare utom Schwartzbach missade i denna period. Anders kärra gick ett grymt ~~mått~~ öde till mötes då den ~~oftan~~ fin höjd stallade ner i ett taggtrådsstängsel. Det enda som föreföll att vara helt efter smällen var siffran 7 på vänster vinge.

Det svenska A2-gänget var överens om att man nog borde stanna på krönet eller ännu hellre försöka komma bakåt för att undvika nersvepet efter hanget. Men, det är mycket man vill, litet man kan. Fulingens skapare hade så nätt lyckats i sitt uppsåt när ett kraftigt sjunk skräme densamme ner i sluttningen. Men vad spelar det för roll. Dumaste bönder-na o.s.v. Max med god marginal.

Michael råkade i besvärigheter och tvingades gå framåt men valde att försöka hitta något lyft till vänster om startområdet. Tyvärr halkade kärran igenom blåsan innan koppling och då blir tiderna därefter.

Sillgren hade nöjet att få ~~flygg~~ dra på en vråk. Både vråk och modellgjorde max. Även Kongstad lax.

Period 5.

Började med att nedtecknaren av dessa rader drog några starter med fy sjutton för att kolla vädret och därvid tappade kontrollen över vad som skedde på startområdet.

Dock kunde vi åse ytterligare en vacker Nisse-start.

Alltnog. Michael beslöt att dra först och föt att slippa springa i onödan beslöt vi oss för att använda Anders:s svartkonst. Tre man höll ögonen på mätaren och när visaren pekade på "max" så sprang Michael. Efter visst besvär lyckades Michael bli av med eländet i andra änden på linan. Snygg blåsa och d.o. max. Olle använde samma metod men blåsan var

förmodligen för svag och trång. Grov miss.

Fulingen kollades upp och efter lång väntan pekade Anders mätare på töväder samtidigt som Munnukka skred förbi och kärren sin rakt ovanför. Den Rödhåriga släppte fulingen och undert. kunde springa bakåt de metrar som gav möjlighet till övervakning av Munnukas modell. Även Bjarre hade sin modell i luften och hade så haft den senaste kvarten. I samma ögonblick som Fulingen antydde TERMIK kopplade Munnukka och Bjarre. Snabbt drag och Fulingen vek ut till höger som överenskommet var och kärren steg mycket snabbt. Munnukas kärren hamnade i sjunket medan Bjarres halkade fram till max i flytet sida med blåsan.

Katajamäki sprang ut på hanget och kopplade så hårt i medvinden att kärren stallade stenhårt och nästan vek sig innåt innan den rätade upp sig på 30 m. höjd. 168 sek. är bra betalt från den höjden.

Kongstad väntade länge innan chansen kom och den försatte inte den mycket sympatiska gossen.

I B2 lyckades bara två man flyga fullt varav två var från Sverige Anders hade fått igen sin, i Göteborg, bortflugna "blåsvädershäck" och den går inte illa alls. Floda lyckades också vilket stärkte självförtroendet en del inför nästa period.

Som hette 6.

N.E. som vanligt. Modellen tog sig före att trycka ganska hårt i med- och sidvinden innan den på nytt vände upp mot vinden och steg. Motorn "fimpade" tyvärr ~~in~~ innan kärren hunnit över till höger om vinden vilket fick till följd att modellen stannade innan den via ett djupt stall började glida. Nisse hade dock redan haft otur en gång och med hjälp av en blåsa nådde han rätt höjd ~~innan~~.

När det så blev Rolfs tur så stod samtliga och väntade på att få se vilken vinge som skulle börja fladdra och mycket riktigt så var det vänster vinge som kom igång först och ~~kurk~~ ögonblicket därefter stämde höger d.o. in i en varm applåd. Fladdret fick modellen att gå över i väster~~väst~~-stig de sista sek. av motortiden innan motorn lade av ~~maxmodellen~~ ~~maxmodellen~~. Modellen steg ytterligare ett stycke innan den stannade i medvinden och omedelbart därefter vek sig innåt i ett fruktansvärt stall. Vi var förmodligen flera som trodde att Rolf ~~inte~~ skulle ~~missa~~ Fly-offen på den starten men ack nej. Det är bättre glid än så i den häcken.

Nu fanns det ingen anledning att dröja längre med A2-starten. Fulingen fick gå till väders först och det gjorde den med besked. Tio minuter senare sågs den landa någonstans inne i den danska idyll som hette Hilleröd. I ett tappert försök att följa modellen per Ford förrirrade sig den rödhåriga hämningsorg. in på en parkeringsplats. Gemensamt försökte vi så finna den lilla gräsplätt på vilken modellen ganska säkert landat. Tji modell. Åter till tävlingsplatsen för att plocka fram reserven. Där möttes vi av glada människor som kunde meddela att en åskådare anlant med modellen. Modellen hade "drösat" ner in- till ~~xt~~ två söner som försökte släpa med sig fadern ut till oss.

Michel hade maxat, Katajamäki likaså. Kongstad hade missat och därmed fallit ner i sammandraget ~~xxxx~~ från 1:a till 4:e plats. Michael låg 2 sek. efter Katajamäki. Plac., 3 resp. 2.

Period 7.

Frånsett Nisses start (ett vackert ex.) såg undert. inget av det som skedde i luften före Agners och Kösters starter. Vi hade nämligen beslutat oss för att försöka förevisa ~~xxxx~~ anleten med kamerans hjälp och nu återstod alltså dessa herrar. Vi lyckades och det gjorde dom också.

Efter ytterligare kontroll av Fulingen var det dags att streta upp den för sista gången i denna tävling. När det var som kallast drog vi igång för att vara uppe när blåsan kom. Det var bara så att det kom ingen blåsa. Vinden hade mojnät varför man tvingades att gå förut. När valet så stod mellan att gå fram över hanget eller att knata högerut

valdes det senare alternativet. Efter en kort stund kantrade vinden och det tydde på att något var på väg. Mycket riktigt, kärran dog" helt plötsligt på linan samtidigt som hastigheten ökade. Typisk Hilerödtermik. Efter kopplingen gick kärran runt som vanligt men stod därefter och bröt mot vinden länge innan den långsamt gick runt igen. Fråga inte mig vad som hände sedan, jag tordes inte titta. Enligt Floda så var maxen alltför demonstrativt nonchalant.

Vinden hade nu kantrat och förde modellerna in över ett kolonimråde varför Vi (snabbt avvek) i riktning mot den röda punkt som föreställde Uno Axelsson, för att om möjligt vara till någon nytta. Under transporten upptäckte vi Anders "Lilla Svarta" för vilken Bolos tydligen spart dagens bästa blåsa. Förmodligen kommer det att dröja innan Anders får se den kärran igen. Nu överser nog Anders med detta då det betydde seger i klassen.

Under tiden vi väntade på Olles, Flodas och Michaels kärror såg vi Bjerre förgäves leta lyft. Samma sak för Munnukka. Nu svängde vinden åter över till den "gamla" riktningen varför vi styrde kosan däråt.

Solen stod nu lågt och vi kunde därför inte se när Michaels ~~kärran~~ drog sin modell. Nu spelade detta mindre roll då han klarar denna detalj alldeles på egen hand. Dessutom utmärkt. Enligt uppgift hade Michael väntat i 25 min. ~~men när vi såg att han inte kom~~ innan temperaturen gav hopp om termik. Även Flodas modell ramlade ner ur resterna av den blåsan.

Nu återstod förutom fly offen bara två man av intresse. Dels Olle vars tid hade stor betydelse för lagtiden. Dels Katajamäki som ju fortfarande hade två sek. till godo på Michael.

Katajamäki och Sillgren hade under tidigare perioder väntat in i sista kvarten av per. innan ~~den~~ samtidigt knatat upp kärrorna och kopplat. Nu visste vi att Sillgren dragit och missat. Frågan var nu om Katajamäki skulle ändra taktik. Nej o nej det gjorde han ej. På väg mot startplatsen fick vi se modellen gå till väders och efter en hård koppling med viss höjdvinst kom eländet halkande mot oss. ~~Michael såg att han inte skulle kunna nå startplatsen och drog sin modell~~ ~~Kärran hade kraftigt förlorat fart och drog sin modell~~

Men vad betyder någon meter i höjdvinst vid kopplingen när det blåser neråt. Stort jubel över Michaels avancemang och glädjen blev inte mindre när vi fick veta att Olle jagat ihop nödvändiga antalet sek. för lagsegern.

Fly off.

Agner, Hagel och Urban gjorde klart för att börja tävlingen i denna klass.

Maxen sattes till fem min. direkt. Hämningsorganisationen svälld ut till halvdussinet människor/modell.

Ur den nya vinkeln såg vi först Urbans ~~kärran~~ raket komma upp ur jorden och göra sin lilla knorr i slutet av motortiden. En kort stund senare sågs nästa föremål, fruktansvärt snabbt, stiga mot skyn och plana ut minst 40 m. högre än den förra. (Du Rolf, det skulle vara roligt att veta om det var med eller utan vingfladder) Sist kom Agners modell upp och frågan är om inte den nådde samma höjd som Rolfs innan den vände tillbaka till Moder Jord. ~~För att inte säga att den inte nådde samma höjd som Rolfs~~ Sex sek. tog det att nå marken från den höjden och det blir sammanlagt 16 sek. Svensk dubbelseger alltså. Trodde vi. Rolf 1:a, Agner 2:a och Urban 3:a. För lång motortid och en nolla i protokollet.

Så var det hela över och vi kunde åka till förläggningen för att bada och sova en stund innan vi åkte att aväta en förträfflig middag på 'Slotsherrens Kro'.

Ser man tillbaka på det skedda så finns det två saker man skulle önskat annorlunda. Dels Kösters första start och dels att regnet stannat däruppe. Det fanns mycket trimmning som spolades bort av den vätan.

~~Ranskarna~~

Värdfolket skall ha en eloge för en bra arrangerad tävling och väl ordnad förläggning. Att dom dessutom är mycket sympatiska gör ju inte saken sämre.

Innom AKG borde vi nog överväga om vi inte borde åka västerut när vi vill tävla.

Lennart Widh.

Resultat.

A2.

1. Lennart Widh	S	107	180	124	180	180	180	180	1131
2. Michael Borell	S	175	180	147	69	180	180	180	1111
3. Per Grunnet	D	180	112	129	90	180	180	180	1051
Karsten Kongstad	D	162	131	149	180	180	110	117	1029
5. Raimo Katajamäki	F	180	129	148	128	168	180	65	998
6. Jukka Sillgren	F	73	145	152	180	150	180	65	945
7. Finn Bjerre	D	70	180	151	86	180	77	88	832
8. Olle Broman	S	89	140	120	58	85	129	73	694
9. Niilo Munnukka	F	50	131	170	97	62	61	67	638

Lag: 1. Sverige 2936. 2. Danmark 2912. 3. Finland 2581.

B2

1. Anders Håkansson	S	131	174	180	138	180	180	180	1163
2. Chr Schwartzbach	D	180	180	180	180	150	107	180	1157
3. Erik Nienstedt	D	163	180	180	144	166	180	83	1096
4. Rune Johansson	S	125	180	158	164	111	176	180	1094
5. Erik Jakobsen	D	180	170	167	129	14	151	130	1041
6. Lennart Flodström	S	134	113	159	135	180	83	180	984
7. Teppo Sarpila	F	120	153	158	101	96	135	180	943
8. Pentti Pasanen	F	70	92	135	85	104	180	153	818
9. Pentti Aaljo	F	88	104	142	115	55	180	115	799

Lag: 1. Danmark 3294. 2. Sverige 3241. 3. Finland 3560.

C2.

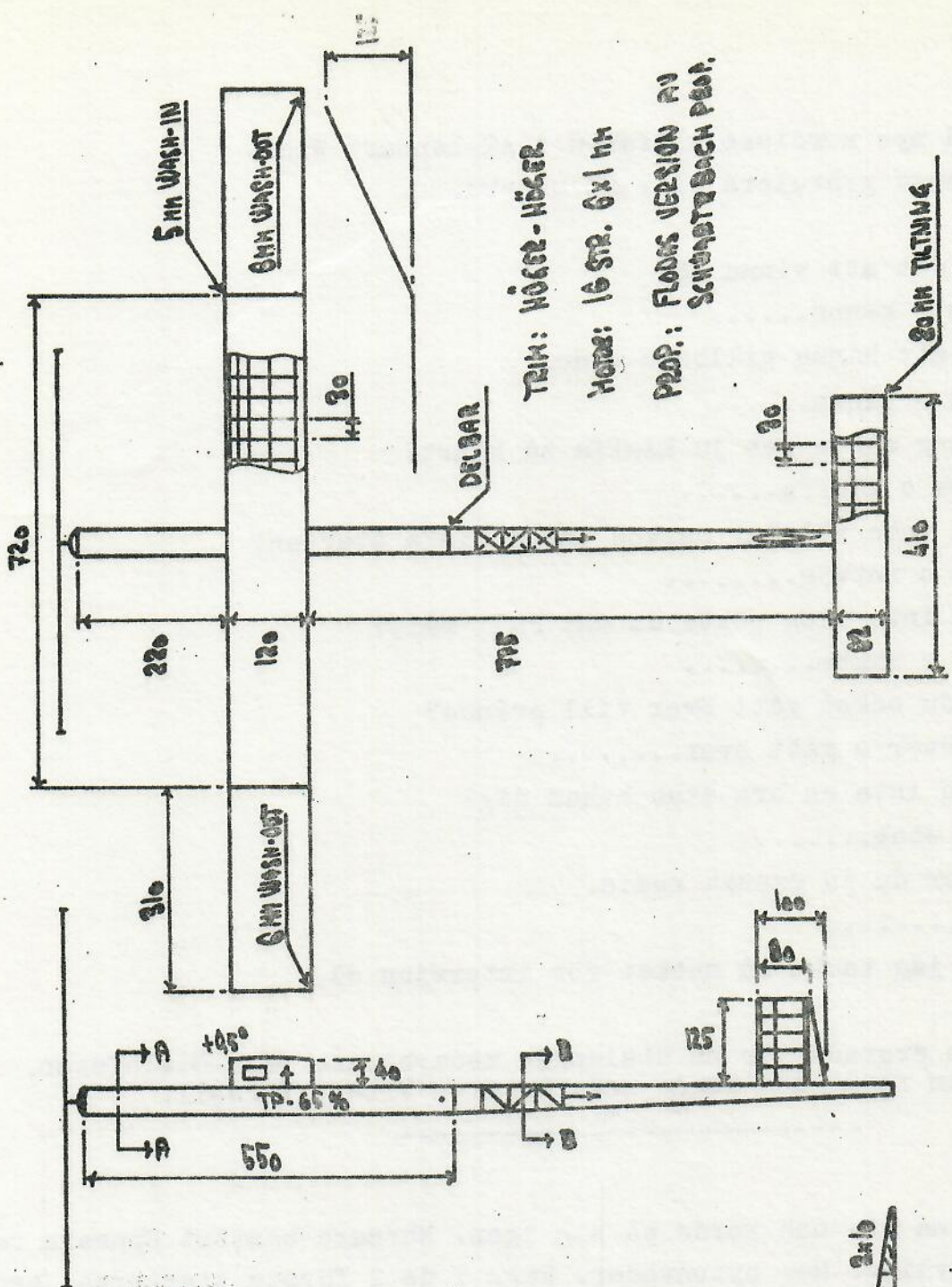
1. Rolf Hagel	S	180	180	180	180	180	180	180	1260+300
2. Steen Agner	D	180	180	180	180	180	180	180	1260+ 16
3. Urban Nygren	S	180	180	180	180	180	180	180	1260+ 0
4. N.Hollander	S	180	180	180	168	180	180	180	1248
5. S.Haapalainen	F	147	180	180	180	165	180	146	1178
6. P.Jörgensen	D	180	180	180	180	180	132	114	1146
7. Matti Pyykkö	F	152	180	180	177	121	180	101	1091
8. Thomas Köster	D	4.	180	180	180	180	180	180	1084
9. Y. Waltonen	F	160	160	146	171	105	180	142	1064

Lag: 1. Sverige 3768. 2. Danmark 3490. 3. Finland 3333.

Lag totalt.

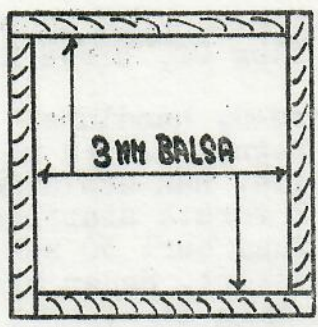
1. Sverige 9948
2. Danmark 9696
3. Finland 8474

OBS. KLUBBAFTON



TRIM: HÖGER-HÖGER
 MOTOR: 16 STR. 6x1MM
 PROP.: FLORES VERSION AV
 SCHWABERBACH PROP.

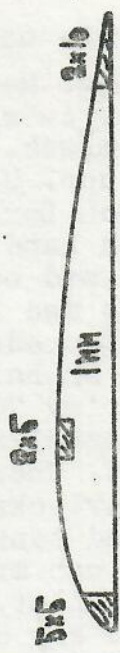
SEKT. A-A



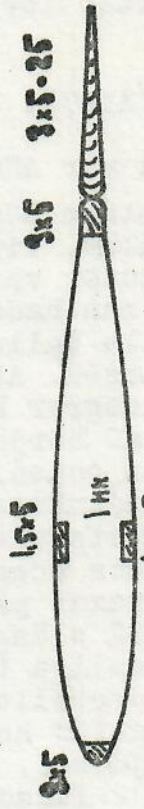
SEKT. B-B



"LOBO" WAKEFIELD FRÅN AKK
 OCH LARS-G. OLOFSSON



STÄBBPROFIL



FÖRPROFIL



Intervju med nye nordiske mästaren i A2-Lennart Widh.

- Får jag först gratulera till NM segern.
- Jaa.....
- Hur känns det att vinna NM?
- Jaa, Känns o känns.....
- Jag menar att hinna tillbaks o de.
- Jaa, hinna o hinna.....
- Men nån gång måste det ju klaffa så klart.
- Jaa, klaffa o klaffa.....
- Men var du inte väldigt nervös inför sista starten?
- Jaa, nervös o nervös.....
- Men när du inte flög rökte du väl Pall Mall?
- Jaa, rökte o rökte.....
- Eller har du också gått över till prince?
- Jaa, gått över o gått över.....
- Men hade du inte en bra stab bakom dig?
- Jaa, stab o stab.....
- För själv är du ju ganska rudis.
- Va, nä nu.....
- Ja, då får jag tacka så mycket för intervjun då.
- Vassego.

För intervjun svarade vår nu utslängde medarbetare Lars-G.Olofsson, efter ide från förut utslängde medarbetaren Eilert Forsell.

3/11-71.

Då var AKG:arna ute och rörde på sig igen. Närmare bestämt Uppsala och Solnas Hösttävling. Med pytonväder. Regn i de 2 första starterna, sedan mulet. Vinden var 4-5m/sek. i början, sedan mojnade det av för att i slutet vara 1-3 m/sek.

5 man hade rest upp. Ulf Carlsson, Lars-Åke Andersson, Acke Sjöström, Nils Wallertin och Lars-G.Olofsson. De 3 första flög C2, Nisse A2 och Lars-G. A2,B2 och handluns.

2 segrar hade vi med oss hem. Ulf vann C2 och Lars-G. handluns.

I A2 började nils med 2 maxar och ledde stort i regnet. I 3:e maxade han också, men "Tappade" wünschen och fick en nolla. Han avslutade med 1 sjunkstart och en halvbra. Lars-G. missade de 2 första startena. Båda starterna omkring 70 sek. I 3:e lyckades jag fusa bort 30 sek., trots noggrann inställning av Seelig timern före start. Sedan blev det 2 maxar på slutet. Undertecknad slutade 10:a och Nils 14:e.

I B2 slängde undertecknad fel i de 2 första starterna. Det blev dock skapliga tider med tanke på utgångshöjden. Sedan hade träet svällt i propellernavet och montrealstoppet fungerade inte. Propellern fällde ungefär hur som hellst. Men att få 3 starter omkring 150 sek är jag nöjd med. Slutade som 8:a.

I C2 fusade Acke sönder kärran i en trimstart. Han tyckte det var meningslöst att reparera i vätan och lade av. Lars-Åke stog för dagens överraskning. Hans 10 år gamla Near Miss hade fått en MVVS i nosen och flög verkligen bra. 5:a slutade han. Ulf flög bra och vann.

forts.

Solnas Höstt. forts.

Att vinna handlus på 123 sek är bedrövligt. Är seniorerna så dåliga? Janne Zetterdahl var 2:a på 117 sek. Men vi fick stryk av 4-5 juniorer. Där Torbjörn Weinestål var bäst med 211 sek. Juniorerna kastar inte så hårt som seniorerna, men de kastar tekniskt perfekt. Varje start ser likadan ut.

I B2 vann Rolf Sundin med 1 sek. före Anders Håkansson. Rolfs kärra flög verkligen läckert. Skicka mig ritning på den Rolf.

Nästan lika hårt var det i A2 där Arne Berglin slog Hans Åhlström med 4 sek.

Bror Eimar är verkligen säker i B1. Undrar om någon har så säkra kärror som han. Han vann ju även SM.

Sveriges bästa A1:a "Number Nine" tog dubbelsegern i A1-jun. Ta och kolla in STABBEN nr4-1970. Där finns den på ritning. Eller beställ fullskalaritning av den senaste versionen av Mats Westin

Rindö Västra 6

185 00 Waxholm Pris 3,50.

Segraren i A1-sen., Tommy Eriksson flög en "Cikada". Se modellflygnytt. I övrigt se resultaten.

Lars-G.Olofsson

Handluns-jun. 19 startande.

1. Torbjörn Weinestål	Norra Uppsands mfk.	211 sek.
2. Lars Flodin	Mfk Gladiatorerna	196
3. Bengt Jansson	Norra Upplands mfk	169
4. Mats Jansson	" " "	142
5. Rolf Karlsten	Sigtuna	119

Handluns-sen. 5 startande.

1. LARS-G.OLOFSSON	AKG	123
2. Janne Zetterdahl	Solna	117
3. Tommy Eriksson	Härnösand	106

A1-jun. 30 startande.

1. Rolf Karlsten	Sigtuna	609
2. Per Scherding	S "	607
3. Ulrik Brandt	Täby	479
4. Mats Jansson	Norra Upplands mfk	473
5. Peter Meurling	Mfk Gladiatorerna	463

A1-sen. 14 startande.

1. Tommy Eriksson	Härnösand	713
2. Nils-Erik Hägglund	Östersund	702
3. Arne Berglin	"	598
4. Hans Åhlström	Borlänge	506
5. Rogert Hägg	Waxholm	599

B1-jun 2 startande.

1. Kjell Svensson	Eskilstuna	511
2. Leif Eriksson	Härnösand	296

B1-sen. 4 startande

1. Bror Eimar	Nimbus-Sthlm.	784
2. Rune Johansson	Gamen	646

A2-jun. 16 startande.

1. Torbjörn Weinestål	Norra Upplands mfk.	746
2. Anders Sund	Waxholm	645
3. Göran Westerfors	Härnösand	590
4. Ove Engström	Eskilstuna	540
5. Anders Pettersson	Härnösand	519

Du GLÖMME UÅL INTE DETTA
DATUM 21/10 K. 1930

A2-sen. 30 startande.

1. Arne Berglin	Östersund	762
2. Hans Åhlström	Borlänge	758
3. Henry Åkermark	Kättilstorp	747
4. Håkan Broberg	Borlänge	728
5. Leif Persson	AKM	721
10. LARS-G.OLOFSSON	AKG	667
14. NILS WALLERTIN	"	587

B2 12 startande

1. Rolf Sundin	Skvadern	843
2. Anders Håkansson	AKM	842
3. Lennart Backman	Eskilstuna	728
4. Jan Zetterdahl	Solna	716
5. Kjell Liwenborg	"	711
8. LARS-G.OLOFSSON	AKG	636

C2 11 startande

1. ULF CARLSSON	AKG	880
2. Nils-Erik Hollander	Karlstad	865
3. Gerald Boman	Solna	855
4. Lars-Gunnar Lindblad	Eskilstuna	851
5. LARS-ÅKE ANDERSSON	AKG	759

C2 lag: 1. Solna 2320, 2. Eskilstuna 2225, 3. AKG 1639.

Lag-1 klasser: 1. Härnösand 1506, 2. Täby 1131, 3. Eskilstuna 865.

Lag-2 klasser: 1. Solna 2320, 2. Eskilstuna 1 2225, 3. AKG 2203.

Både Solna och Eskilstuna ställde upp med rena C2 lag. AKG hade ett normalt lag bestående av Nils Wallertin, Lars-G.Olofsson och Ulf Carlsson. Det måste vara fel att man får komponera ett lag hur som helst. En C2:a har ju större chans till en bra tid än de andra klasserna p.g.a. dess bättre prestanda.

Lars-G.

KOM , KOM , KOM O.S.V.

TILL KATRINE LUND DEN 21/10

KL. 19 30 INGA AKAD. KVARTAR.

KLUBB AFTON, PARTAY, FIKA,
FILM OCH ANDERS.

Ett litet diskret meddelande från
klubbens ekonomiske handhavare.

Snart har ännu ett modellflygår gått till ända och jag hoppas Du har fått ut mycket positivt av vår gemensamma hobby.

Till Din kännedom kan jag meddela att Du är medlem i Sveriges största modellflygklubb och det är min förhoppning att Du även i fortsättningen kommer att tillhöra vår skara.

Enligt beslut på årsmötet i början av året är medlemsavgifterna för 1972 enligt följande:

Seniorer födda 1946 eller tidigare	Kr. 45.-
"- " 1947 - 1953	" 30.-
Juniorer " 1954 eller senare	" 15.-
Passiva medlemmar	" 5.-

Licenser: Seniorer	Kr. 10.-
"- Juniorer	" 5.-

Inträdesavgifter för nya medlemmar:

Seniorer	Kr. 10.-
Juniorer	" 5.-

Jag vill understryka att passivt medlemsskap i stort sett endast innebär tillträde till Säve Depå. Passiva medlemmar får således inte utöva någon flygverksamhet därstädes, ej heller får han klubbtidningen eller klubb-rabatt hos Wettergrens. Denna form av anslutning är således mycket lämplig för övriga familjemedlemmar, så att hela familjen skall kunna följas åt ut på Säve och se vad som händer där. Genom att lösa passivt medlemsskap stödjer Du klubben ekonomiskt och bidrager kanske även till ökad kontakt och gemenskap inom klubben och bland dess medlemmar.

Modellflygare uti övriga Sverige!!!

Liksom i år kan Du genom att bli passiv medlem i AKG erhålla Sveriges nästan bästa modellflygtidning under 1972. Kostnaden härför Kr. 5.- sättes lämpligen in på vårt postgirokonto nr 526366-0. Glöm ej att sätta ut fullständig adress och även läslig för Göteborgare.

Med hälsningar till alla modellflygare

Acke Sjöström

Kompletterande bestämmelser för Modellflygsektionens
medlemmar vid vistelse på Säve Depå.

1. Absolut tystnadsplikt råder. Det är således förbjudet att för någon utomstående (kamrat, släkt etc.) nämna eller beskriva vad som kan iakttagas inom området, såsom hangarer, radaranläggningar, flygplan eller likn.
2. Fältet (område enl. kartsnitt) upplåtes för modellflygverksamhet normalt:
 måndag - fredag 16.30 - mörkrets inbrott
 lördag, söndag och helgdag 08.00 - mörkrets inbrott
3. Vistelsetillståndet gäller endast vår del av fältet samt Flygsportförbundets lokaler, således ej hangarer, bebyggda områden etc.
4. Det är förbjudet att, utom vid passage till och från parkeringsplatsen, färdas med något som helst fordon på banorna. Förflyttning på gräset får aldrig ske på annat sätt än till fots.
5. Depåvakten godtar endast gällande års medlemskort.
6. Var och en är skyldig att rätta sig efter de militära föreskrifterna, extra utfärdade förhållningsorder eller muntliga tillsägelser från Vaktbolagets ordningsvakter. Diskutera ej gällande bestämmelser med någon på Säve Depå, utan rapportera till styrelsen som kan vidtaga ev. åtgärder.
7. Var och en är skyldig att vara uppmärksam på ev. flygplan i luften eller fordon på marken och snabbt komma ur vägen för dem.
8. Följande saker är absolut förbjudna:
 - a. Att medtaga flaskor av glas.
 - b. Nedskräpning av fältet. I särskilt hög grad gäller, att wirestumpar, plåtbitar och andra hårda föremål ej får kvarlämnas någonstans på fältet.
 - c. Att parkera fordon någon annanstans än oss tilldelad parkeringsplats.
 - d. Att på något sätt utsätta gräsfälten och banorna för ovarsam behandling.
 - e. Att fotografera inom området. (Undantag klubbfoto grafen).
9. Fältet skall under alla omständigheter lämnas i samma skick som vid ankomsten. Den siste som lämnar fältet är alltså medansvarig för ev. överträdelser av punkt 8 b om han ej rättar till dessa.
10. Klubben lämnar varje år till Säve Depå en förteckning över de medlemmar, som äger tillträde till fältet. Utländsk medborgare får ej tillträde.
11. In- och utpassering skall alltid ske via vaken för kontroll.
12. Brott mot gällande bestämmelser medför omedelbar avstängning från fältet.

Till nya medlemmar (skadar dock ej även gamla medlemmar att läsa igenom). Vi hoppas att Du på grund av ovanstående inte skall anse oss som en samling verklighetsfrämmande paragrafryttare. Emellertid torde bestämmelserna kunna iakttagas av vem som helst. Om Du tänker efter, inser Du nog också att det faktum att vi överhuvudtaget äger tillträde till Säve Depå är något som vi måste vara tacksamma för. Ta alltså inte detta som något självklart!!!

Eftersom tillgången till Säve Depå är att betrakta som ett livsvillkor för vår verksamhet, hoppas vi på alla medlemmars solidariska medverkan till att upprätthålla de hittills goda relationerna med de olika instanserna ute på Säve Depå. Läs alltså igenom ovanstående bestämmelser ytterligt noggrant. Vi vill särskilt påpeka att alla kontakter som gäller vår verksamhet på Säve skall skötas genom klubbstyrelsens försorg. Egna initiativ från enskilda medlemmars sida angående vår vistelse på Säve Depå tolereras absolut icke!! Kontakta någon inom klubbstyrelsen!!!

ORDNINGSFÖRESKRIFTER FÖR KLUBBLOKALEN

1. Bygglokalen är ingen förvaringsplats. Endast modeller under byggnad eller reparation får förvaras i lokalen. Färdiga modeller förvaras hemma.
2. Inget löst byggmaterial får ligga framme i lokalen. Materialet måste antingen förvaras på anvisad plats eller tagas hem efter kvällens bygge.
3. Golven tål ej vad som helst. Tappa ej tunga föremål i golvet. Tillblandning av bränsle till motorer, liksom all användning av olja, får ej ske i lokalen. Akta golvet för lacker o.d. Använd askkopparna och fimpa ej på golvet.
4. Verktygen är till för alla. De skall efter användandet genast återställas på sina platser. Ett förstört verktyg (t.ex. borr) skall omedelbart ersättas av den skyldige med ett nytt. Inga verktyg eller övriga inventarier får användas utom lokalen.
5. All skadegörelse å lokalen, brott mot ordningsreglerna eller annat olämpligt uppträdande kommer att bestraffas med avstängning från klubben under viss tid samt i förekommande fall, ersättning för skadegörelsen.
6. Var och en är skyldig att städa och ställa tillrätta efter sig. Nedskräpning får ej förekomma.
7. Böcker och tidningar i bibliotekshyllorna skall efter användandet återställas på sin plats. Tidningar och böcker får inte lånas hem utan medgivande av bibliotekarien.
8. Förstör ej för andra. Det är absolut förbjudet att nedtaga eller att överhuvud taget "titt på" andras modeller eller delar därav utan ägarens tillstånd.
9. Nyckelinnehav förpliktar. Varje nyckelinnehavare är lokalchef under sin vistelse i lokalen och har ansvaret för densamma. Han tillser att ordningen upprätthålles och hans order skall åttlydas av övriga medlemmar. Ingen har tillåtelse att vistas i lokalen utan att nyckelinnehavare är närvarande.
10. God ordning utanför klubblokalen skall iakttagas. All parkering av motorfordon skall ske på anvisad plats (ej vid eller på vägen till klubbhuset). Beträffande lokalen vid Katrinelunds Ungdomsgård sker parkering lämpligast på motorgårdens parkeringsplats.

Göteborg i Juli 1971

Styrelsen

R/C - hörnan.

Hej på er alla R/C-flygare!

Äntligen ett organiserat livstecken från oss.

Vid flygväder på lördagar och söndagar hösten framöver träffas vi på Säve vid 10-tiden. OBS! Fröken Väder får säga "Vinga hade kl.7 max 6m/sek."

Vi skall försöka arrangera små tävlingar t.ex. pricklandning, bombfällning, limbo etc.

Kom gärna med egna förslag. Hör av dig nu.

Varbergs R/C-flygare inbjuder oss att delta i en något annorlunda flygträff, där de som så önskar kan delta i följande tävlingsmoment: max antal av följande manövrar på bestämd tid. Loop, spinn, roll. Dessutom bombfällning (utrustning tillhandahålls på platsen) samt pricklandning.

När? Söndagen den 24/10. Klockan 1000.

Var? 10 km norr om Falkenberg vid E6:an. Titta efter en skylt där det står "Sune C Bilbärning" Omedelbart öster E6 ligger ett privat flygfält. Där är det*!

Pris. 5 kronor per flygare. Inbetalas på platsen.

OBS! De som av någon anledning ej önskar tävla. Kom och flyg eller titta på.

Medtag. Glat humör och fika.

Varbergarna önskar besked snarast. Så snabba dig med anmälan. Ring Göran 470058 (dagtid).

Med flygarhälsningar

Bertil o Göran.

Hett tips denna vecka.

Castrol tillverkar en olja speciellt för modellflygändamål.

Den säljs inte så mycket och man behöver inte använda så mycket olja.

Den heter Castrol MSSR.

Fråga efter den.

A2 flygare.

Glöm inte ringa undertecknad och anmäl er till Hjelmeruspokalen.

Det är en A2 tävling ni inte bör missa.

Friflygare.

Se till och kom ut och trimma på Säve när vädret tillåter.

O SÅ VA DE KLUBBAFTON