

NR 1-1972 ÅRG. 15

# STABBEN

Sveriges äldsta modellflygtidning.

Som alla vet, har vi friflygare inte kunnat utnyttja Säve till klubb-tävlingar under 1971. Och detta har, som jag ser det, medfört att vi lyckats sämre på tävlingar 1971 jämfört med 1970. För inte har vi blivit sämre inte. De missar som gjorts får helt skyllas på brist på rutin och för lite flygning med kärrorna på lång tid. Man hinner ju inte se så mycket, när man fusar ner kärrorna efter 30 sek.

För att göra något åt det, så skall vi flyga de 3 första klubb-tävlingarna på "Genevads Modellflygmosse". Detta är en mosse som fryser till på vintern och blir en jättefin flygplats för friflygare. Hur ni kommer dit finns det ett blad på inne i tidningen. Vi får hjälpas åt så att de juniorer, eller de som ingen bil har, kan komma dit. Första tävlingen blir nu på söndag den 16/1-72.

Vi får också se oss om efter andra flygfält runt Göteborg. Vi är enormt bortskämda med att ha ett flygfält alldeles på stan. Och ingen vet hur länge vi kan vara på Säve. Sedan skall vi försöka aktivera klubbarna runt om i Västra Sverige, så att vi kan köra lite tävlingar av typ klubbmöte. Du bygger väl för fullt nu. Om inte är det på tiden att du startar. Säsongen börjar snart. Det finns ritningar i STABBEN och Modellflygnytt att hämta inspiration ifrån. För nästa år skall vi vara Sveriges bästa klubb på tävlingarna.

OBS OBS OBS OBS OBS OBS OBS OBS OBS  
Årets inomhustävling kommer att gå på natten mellan den 25 och 26 Mars. Vi startar kl. 2100 och håller på till 0700. Följande klasser skall flygas: Handluns, Peanut-skala, 25-öres, 35 cm och FAI. Lägg datum på minnet och sätt igång och bygg.

Ett par andra datum att komma ihåg.

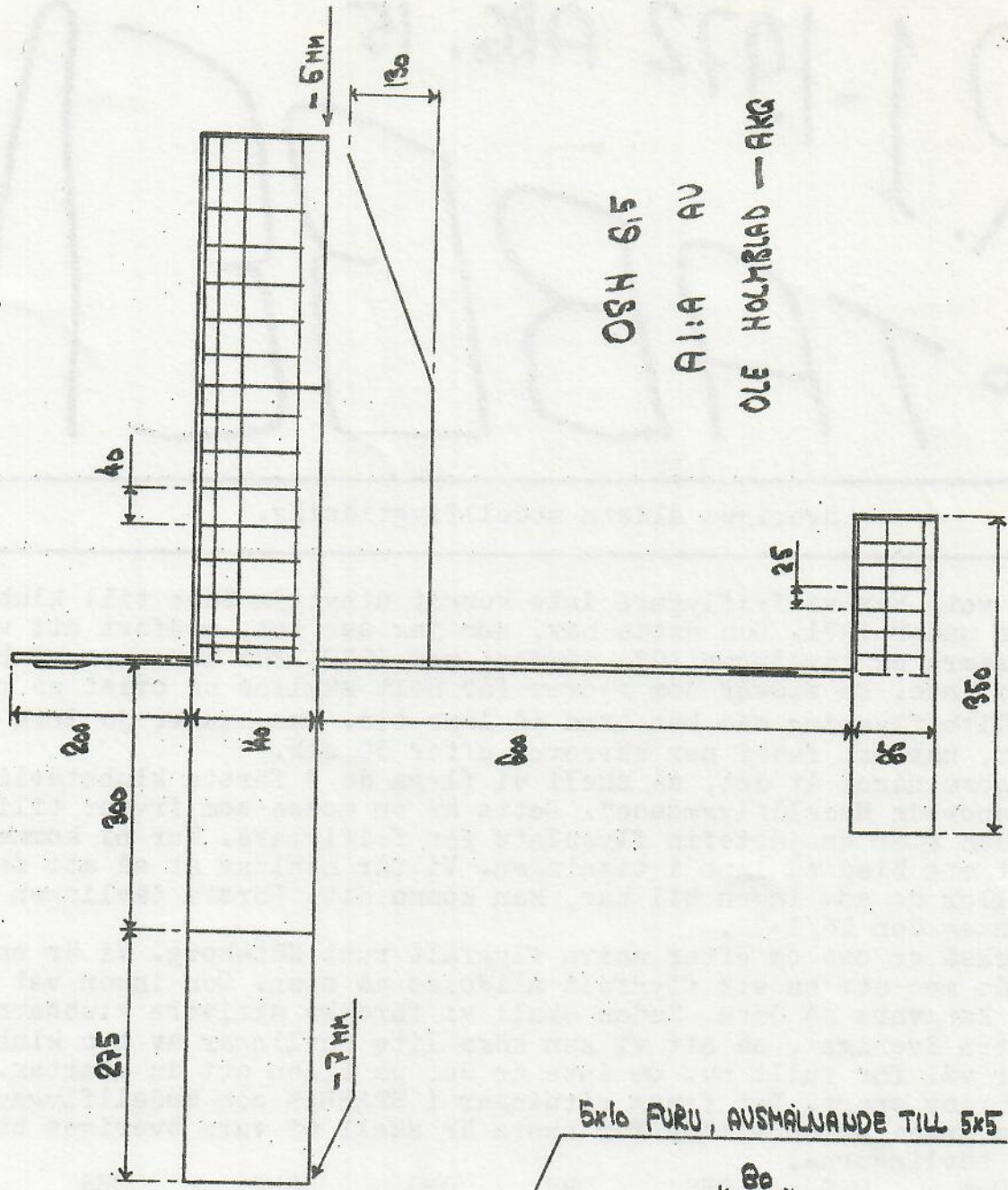
Den 20/1 startar Linstyrningskursen på Gånglåten 67.

Och den 16/4 arrangerar AKG en nationell linkontrolltävling i Göteborg.

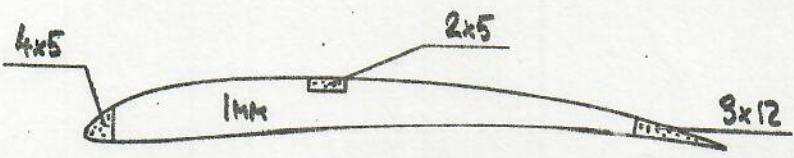
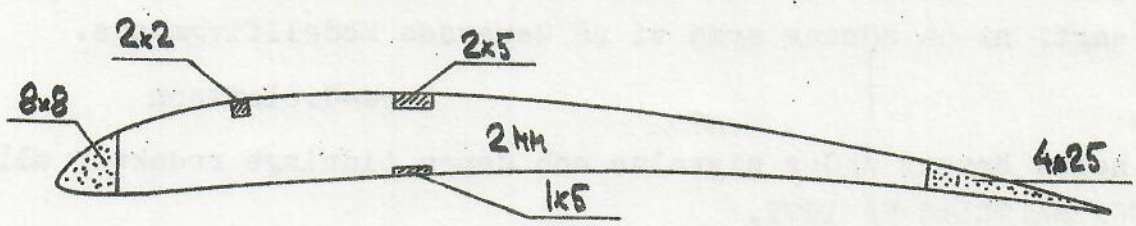
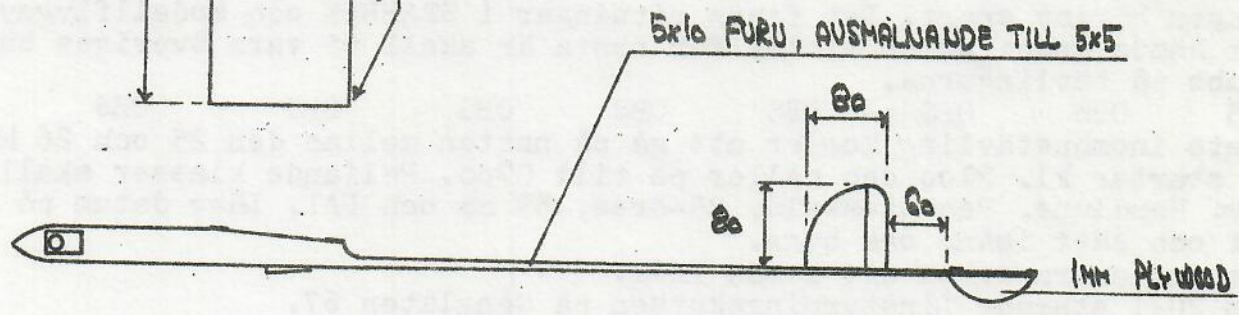
Och som sagt, nu på söndag syns vi på Genevads Modellflygmosse.

Lars-G.Olofsson

Hur som helst önskar AKG:s styrelse och denna tidnings redaktör alla en GOD FORTSÄTTNING PÅ 1972.



17



## KM i friflyg 1971.

Årets DM var också den sista tävlingen i årets klubbmästerskap. Årets tävlingar har inte varit många p.g.a. fältproblem. Det måste vara i det närmaste vindstilla, för att kunna flyga tävlingar på den plats vi är tilldelade på Säve.

4 klasser har i alla fall kunnat flygas, då även resultaten från nationella tävlingar i Göteborg räknas. I år UT-2 och SM.

2 man blev klubbmästare i 2 klasser var.

Lars-G.Olofsson i A2 och B2, samt Lennart Widh i A1 och Handluns.

Och så här ser poängtabellen ut.

### A2.

1. Lars-G.Olofsson	28p.
2. Lasse Larsson	25
3. Nils Wallertin	24
4. Olle Broman	21
5. Lennart Widh	17
5. Lennart Flodström	17
7. Anders Wingård	13
8. Östen Wingård	10
9. Tony Ribbås	6
10. Ove Pettersson	3
11. Per Nilsson	1

### B2.

1. Lars-G.Olofsson	5p.
2. Lennart Flodström	4
2. Bengt Lundström	4
2. Ove Pettersson	4
5. Malte Blomqvist	3
6. Pelle Johnsson	1

### A1.

1. Lennart Widh	15p.
2. Lars-G.Olofsson	9
3. Ole Holmblad	7
4. Olle Broman	4
4. Pelle Johnsson	4
6. Lars-Gunnar Segerlind	3
7. Per Karlsson	1
8. Lennart Johansson	1
9. Sven Carlander	1

### Handluns

1. Lennart Widh	18p.
2. Lars-G.Olofsson	13
2. Ole Holmblad	13
4. Ove Pettersson	10
5. Lars-Åke Andersson	7
6. Mats Andersson	3
7. Per Karlsson	2
8. Ulf Lindgren	1
8. Lennart Flodström	1.

# DU!

GÅCK OCH STÄLL DIG FRAM-  
FÖR EN SPEGEL. SE DIG  
DJUPT IN I ÖGONEN. FRÅ-  
GA DIG SEDAN.

HAR JAG BETALAT MED -  
LEMSAVGIFTEN FÖR 1972?

OM SVARET ÄR NEJ, ÄR POST-  
GIRO NUMRET.

# 526366-0

I ÖVRIGT SE FÖRRA  
NUMRET AV DENNA TIDNING.

KASSÖREN TACKAR.

DETA VAR EN BLÄNKARE.

DM i friflyg för Västra Distriktet av årgång 1971.

Hölls den 5/12 på Säve. Med som vanligt fint väder. Detta trots att TV talat om för oss att vi kunde vänta pytonväder med regn och kuling. Nu höll sig vindstyrkan omkring 3 m/sek. hela dagen och t.o.m. solen tittade fram då och då. Termikaktiviteten var dålig och luften var turbulent till 1000. Båda sakerna är typiska vid västlig vind. Inbjudan hade gått ut till samtliga klubbar inom N,O,P och R-län. 3 icke AKG:are hade infunnit sig. Och allihopa flög bra. Henry Åkermark/Kättilstorp kom på en delad 2:a plats i A2, Sture Eriksson/Halle-Hunnebergs Fk vann samma klass och Invar Lif/Lindome kom 2:a i A1. I A2 lyckades undertecknad med att fusa bort hela 76 sek på en säker max i tävlingens första start. Och det berodde på att timern började gå ovanligt fort. Men även resten missade. Tony missade helt då han inte kunde få loss kärran i termiken och kastade winshen. Han gjorde om samma sak i 2:a start. Gå över till stummare lina, Tony. Enda maxen i 2:a start svarade Sture för. Nisse missade 4 sek, undertecknad 37 och Henry 48 sek. Resten missade över 80sek. Henry och Lasse svarade för maxarna i 3:e start. Sture helmisade och fick 40 sek. Henry ledde nu stort och ingen trodde det var möjligt att spöa honom. Men i 4:e start började det hända saker. Sture flög 173 sek. Widhen som började knackigt, maxade och Lasse fick ihop 154 sek. Henry halvmissade, 112 sek. Nisse, Olle och undertecknad helmisade. 5:e start blev resultatmässigt den bästa. Sture, Tony och Widhen maxade. Flåt. Olle maxade inte Widhen. Men 172 sek hade han. Undertecknad fusade bort ännu en max. Denna gång 20 sek. Nisse fick 150 sek. Vinnaren, Sture Eriksson, flög sin andra tävling. Han använde en nykonstruerad kärra i början, men kvaddade vingörat och avslutade med en Stratos. Wakefield hade bara 2 deltagare. Floda och Pelle Johnsson. Pelle gjorde några fina trimstarter, men bara en tävlingsstart, 100 sek. Floda överraskade med att flyga en av de bästa serierna han gjort i år, 714 sek. I handluns flögs det dåligt överlag. Dock lyckades Ole Holmblad göra en max i 4:e start. I A1 lyckades Widhen få en max i 2:a start. Annars hade det blivit jämnt mellan de 3 första. En ny förmåga syntes också. Sven Carlander heter han och flög bra gjorde han. I övrigt se resultaten.

Lars-G.

A2.

1. Sture Eriksson	Halle-Hunneb.	81	180	40	173	180	654
2. Nils Wallertin	AKG	90	176	156	37	150	609
2. Henry Åkermark	Kättilstorp	134	132	180	112	51	609
4. Lennart Widh	AKG	57	42	142	180	172	593
5. Lars-G.Olofsson	"	104	143	123	51	160	581
6. Lasse Larsson	"	82	67	180	154	91	574
7. Olle Broman	"	110	100	110	51	180	551
8. Lennart Flodström	"	100	64	82	114	57	417
9. Tony Ribbås	"	-	-	74	84	180	338

B2.

1. Lennart Flodström	AKG	129	115	180	180	111	714
2. Pelle Johnsson	"	100	-	-	-	-	100

Handluns.

1. Lennart Widh	AKG	29	26	24	39	31	149
2. Ole Holmblad	"	14	25	18	60	22	139
3. Lars-G.Olofsson	"	22	20	11	36	37	126
4. Ulf Lindgren	"	14	19	11	22	15	81

Forts.

DM resultat forts.

A1.

1. Lennart Widh	AKG	124	180	103	74	60	561
2. Ingvar Lif	Lindome	116	100	48	122	38	424
3. Ole Holmblad	AKG	119	51	87	94	59	410
4. Sven Carlander	"	45	72	65	30	73	285

AKM:s Hösttävling 1971.

Med en del AKG:are på plats. Ole Holmblad flög A1 och Handluns. Lars-G. Olofsson A2,B2 och Handluns, Lennart Flodström A2 och B2, Lennart Widh A2 Och Handluns, Nils Wallertin A2, Ulf Carlsson C2, Acke Sjöström C2 och Rose-Marie Olofsson Handluns. Dessutom fanns 3 juniorer på plats för att se hur det är att tävla. Dessa 3 var Lars-Gunnar Segerlind, Ulf Lindgren och Rune Hermansson. Rune skulle flugit C1, men hade en del problem och nöjde sig med ett par trimstarter. Lars-Gunnar lånade min Åssbånn och visade att han har feeling för det här med A2.

I A1 gjorde Ole en bra insats, där han kom 2:a endast slagen av Claes Mårtensson. Handluns blev i stort sett en klubbmatch mellan AKG och AKM där AKG belade placeringarna 1,3,5 och 7 och AKM 2,4,6 och 8. Ordningföljden för de våra blev: Lars-G., Widhen, Ole och Rose-Marie. I A2 kom Lars-G. 3:a efter Snapphanarna John Pettersson och Knut Andersson. Widhen kom 7:a, Floda 20:e och Nisse 23:e. Wakefield blev dålig ~~xx~~ sett från AKG:s synvinkel. Jag fusade bort 1 min i första start och försökte använda waken som handluns i andra. Och det stöttade inte vingen för. I 3:e blev det dock max. Floda flyger risigt för närvarande. Varken kärrorna eller han stämmer. I C2 missade Ulf 3 sek i första starten. Och det räckte för att missa fly-offen. Till fly-off gick Rolf Hammar-Solna och Yngvar Wallengren-Fladdermusen. I Fly-offen om 4 sek motortid, blev lite knas. Rolf fick 43 sek. efter det att kärran stannat rakt upp och Yngvar 30 sek. efter motothaveri. Acke hade problem med kärran. Han hade fått ordning på stiget, men fått ett praktigt stall i gliet. I övrigt kan sägas att vädet var disigt, dimmigt och med svag vind. Dimman gjorde att kärrorna försvann i slutet och man kunde bara köra 3 perioder.

Lars-G.Olofsson

Fredagen den 10/12-71.

Samlades vi, d.v.s. 5 av AKG:s A2-flygare + 2 av våra juniorer + årets distriktsmästare i A2, Sture Eriksson-Trollhättan, hos Nisse Wallertin i Vänersnäs. Vi skulle diskutera hur en bra A2-a för turbulent väder skall se ut. Vidare skulle vi diskutera nästa års Klubbävlingar. Allt till underbart goda smörgåsar, öl och kaffe.

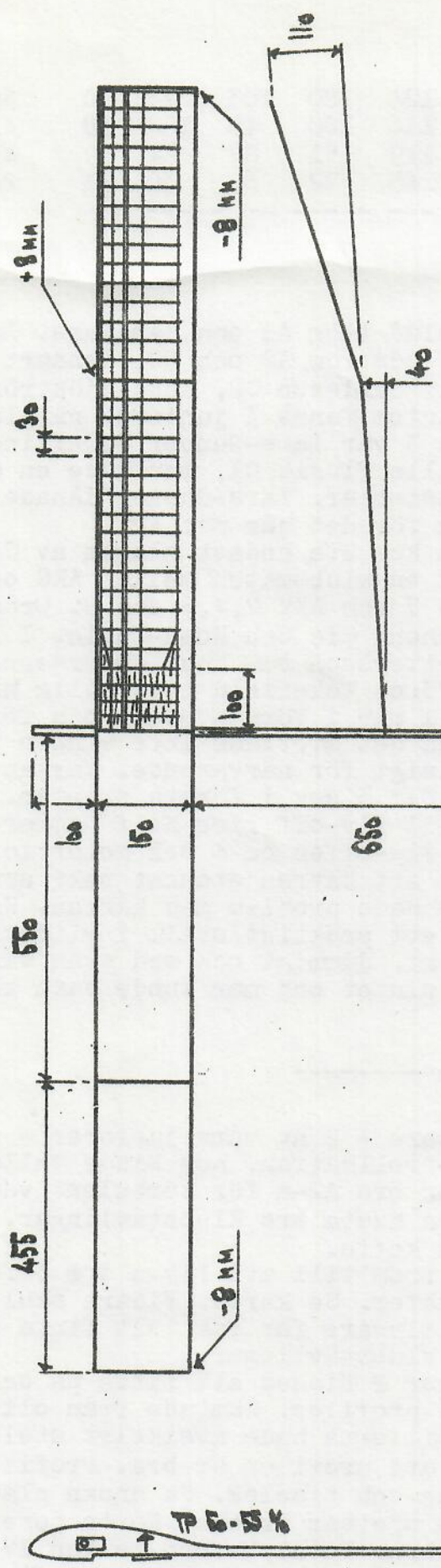
Vad klubbävlingarna beträffar kom vi fram till att flyga dom 3 första uppe i Gendalen. Lasse Larssons hemtrakter. Se karta. Vidare skall Kättilstorp Arrangera DM nästa år. Vi friflygare får faktiskt finna oss i att åka några mil för att kunna flyga klubbävlingar.

När det gäller A2, så fanns det 4 kärror & Nisses att titta på och diskutera. Undertecknad hade ritat upp 26 profiler, hämtade från olika kärror och profilböcker. Namnen på profilerna hade avsiktligt utelämnats då ett etablerat namn inte garanterar att profilen är bra. Profilerna diskuterades helt med tanke på välvning och tjoclek. Se annan plats.

Vi kom i alla fall fram till att långa spetsar är bra. Korta momentar-mar och stabbar mellan 4,5 - 5 dm<sup>2</sup> är bra. Total V-form mellan 175-190 mm. Floda propagerade för tvära spetsar. Ingen trapets eller eDips. Han snackade sig också varm för stabbprofilen B 6 45 5 b. Och den valde vi. Sture Eriksson skissade upp kärran som ses här intill. Han har också ritning i full skala. Han bor på Torparegatan 46, 461 00 Trollhättan.

Lars-G.

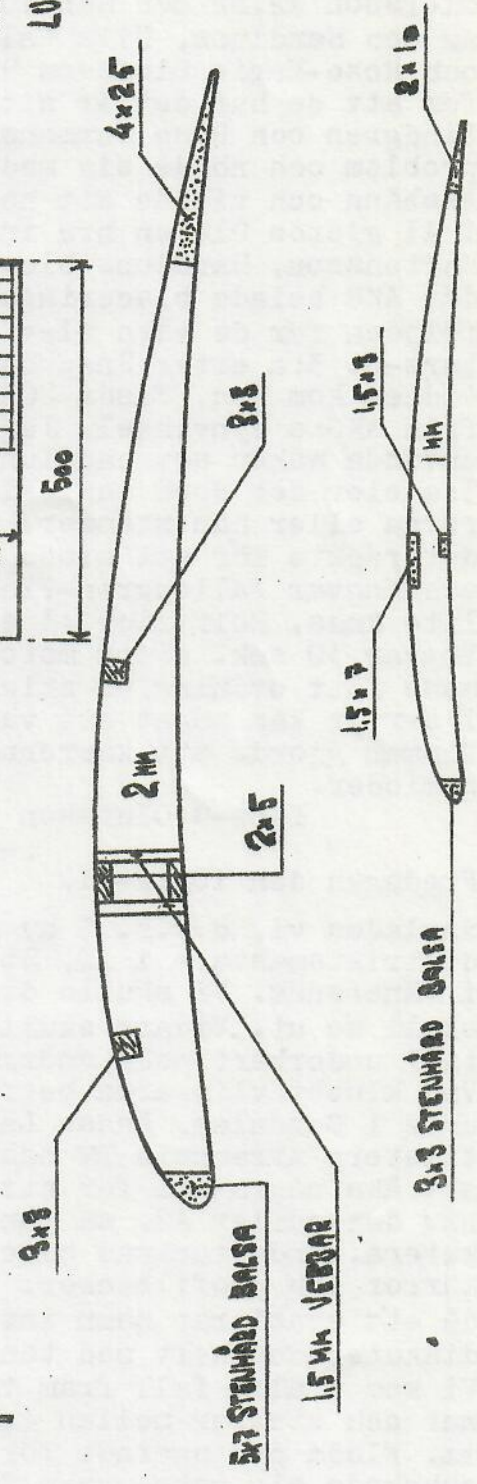
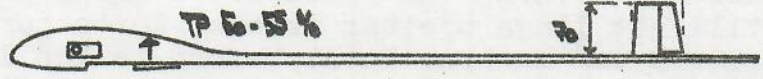
TALK SKALL NI HA, WALLERTINACE



HÄR ÄR DEN, AZIAN SOM  
 AKG:S AZ-FLYGARE GEMENSAMT  
 KONSTRUERAT FÖR TURBULENT  
 LUFT OCH TEKNIK. GÅ NU TILL  
 BYGGBRÄDDAN OCH BYGG EN.

LARS-G.

pr



3x3 STEINHÅRD BALSÅ

5x7 STEINHÅRD BALSÅ

15 MM VEGBÅR

15x7

8x8

8x8

2x5

2x5

2x5

2x5

2x5

2x5

2x5

2x5

2x5

2x5

2x5

2x5

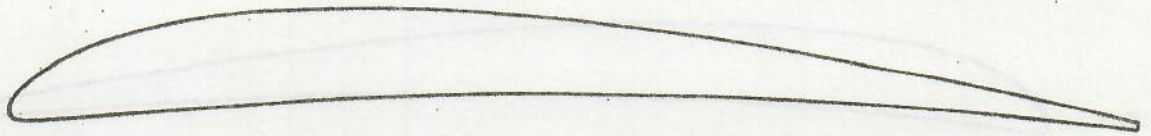
2x5

2x5

1



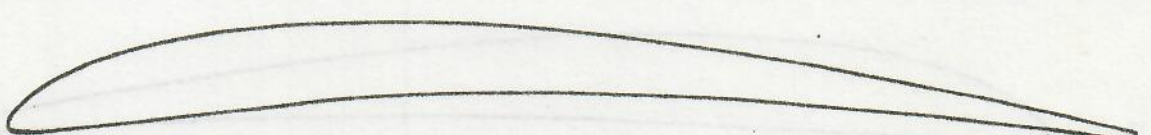
2



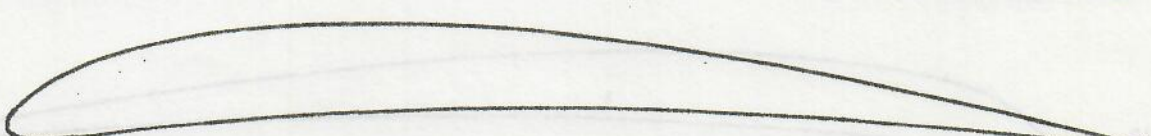
3



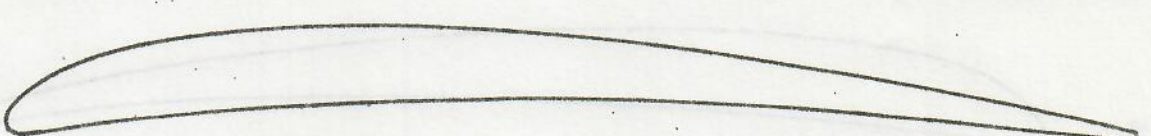
4



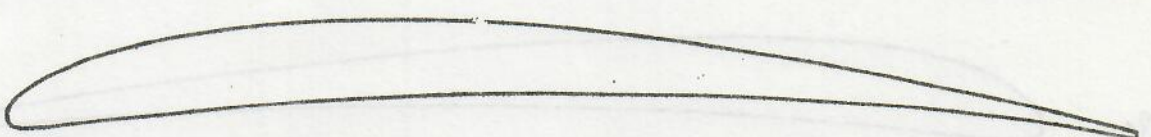
5



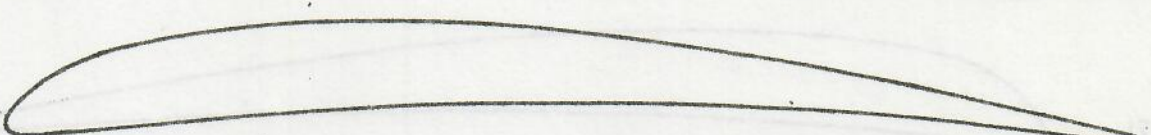
6



7



8



9



10



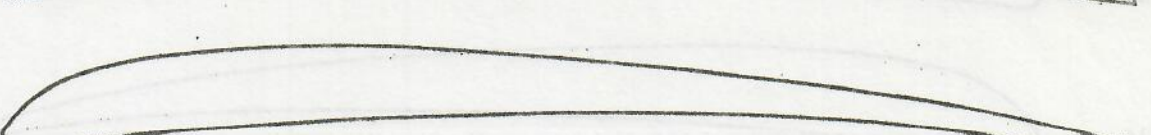
11




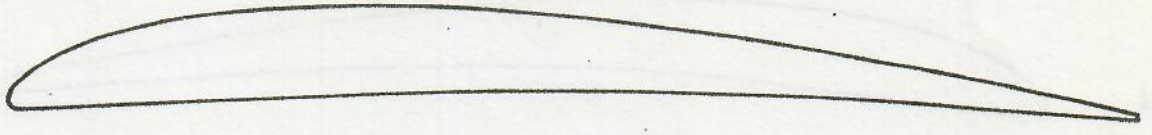

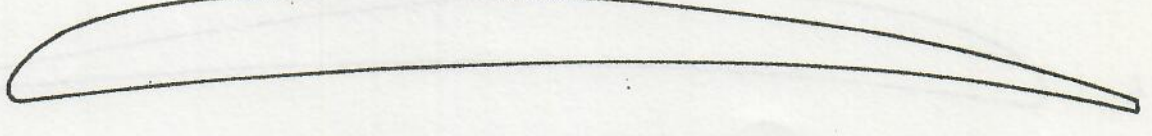



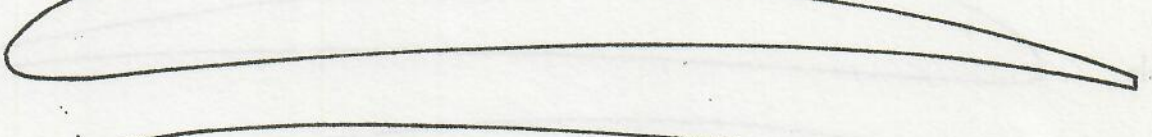





12

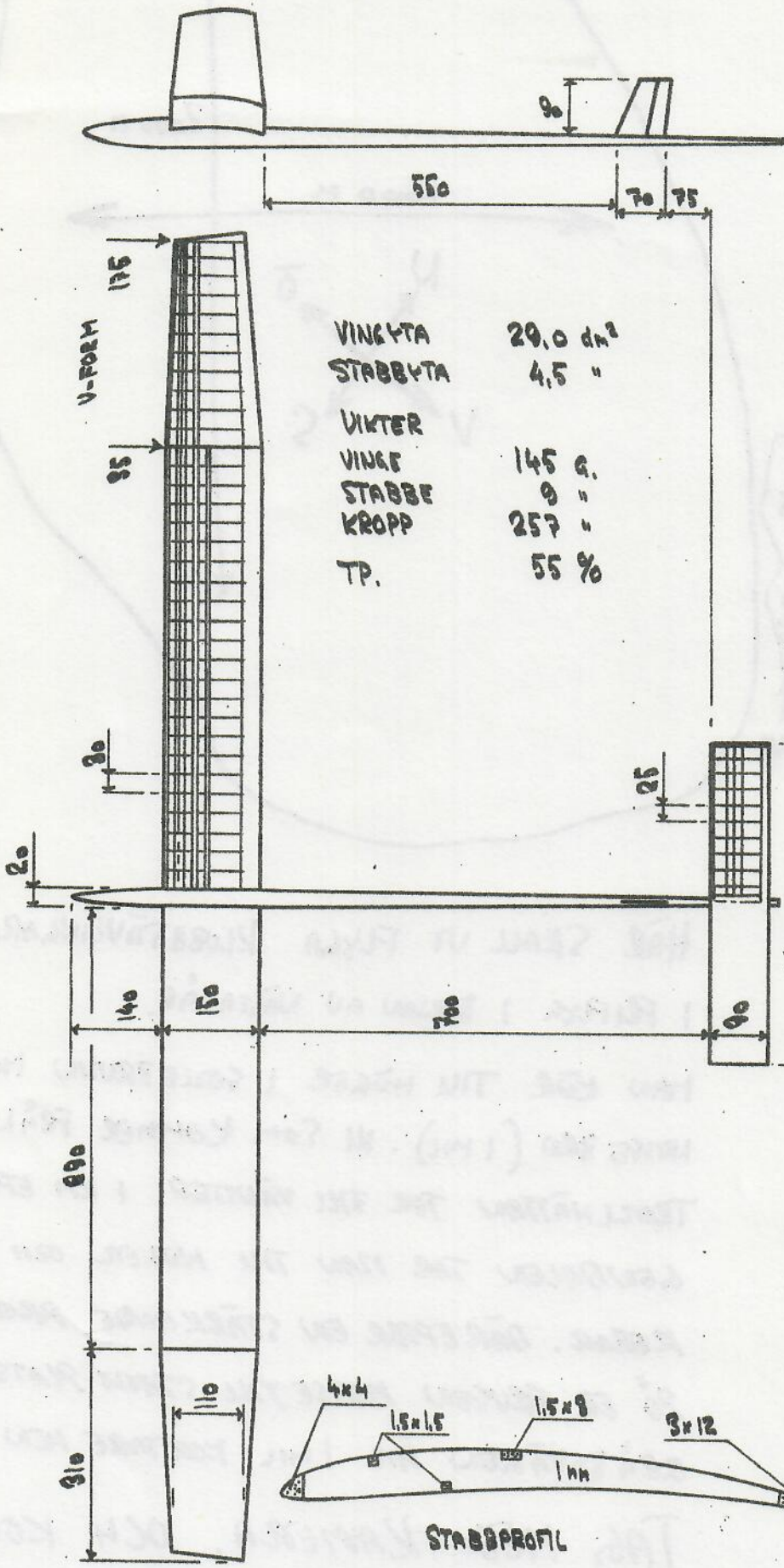


13



- 14 
- 15 
- 16 
- 17 
- 18 
- 19 
- 20 
- 21 
- 22 
- 23 
- 24 
- 25 
- 26 





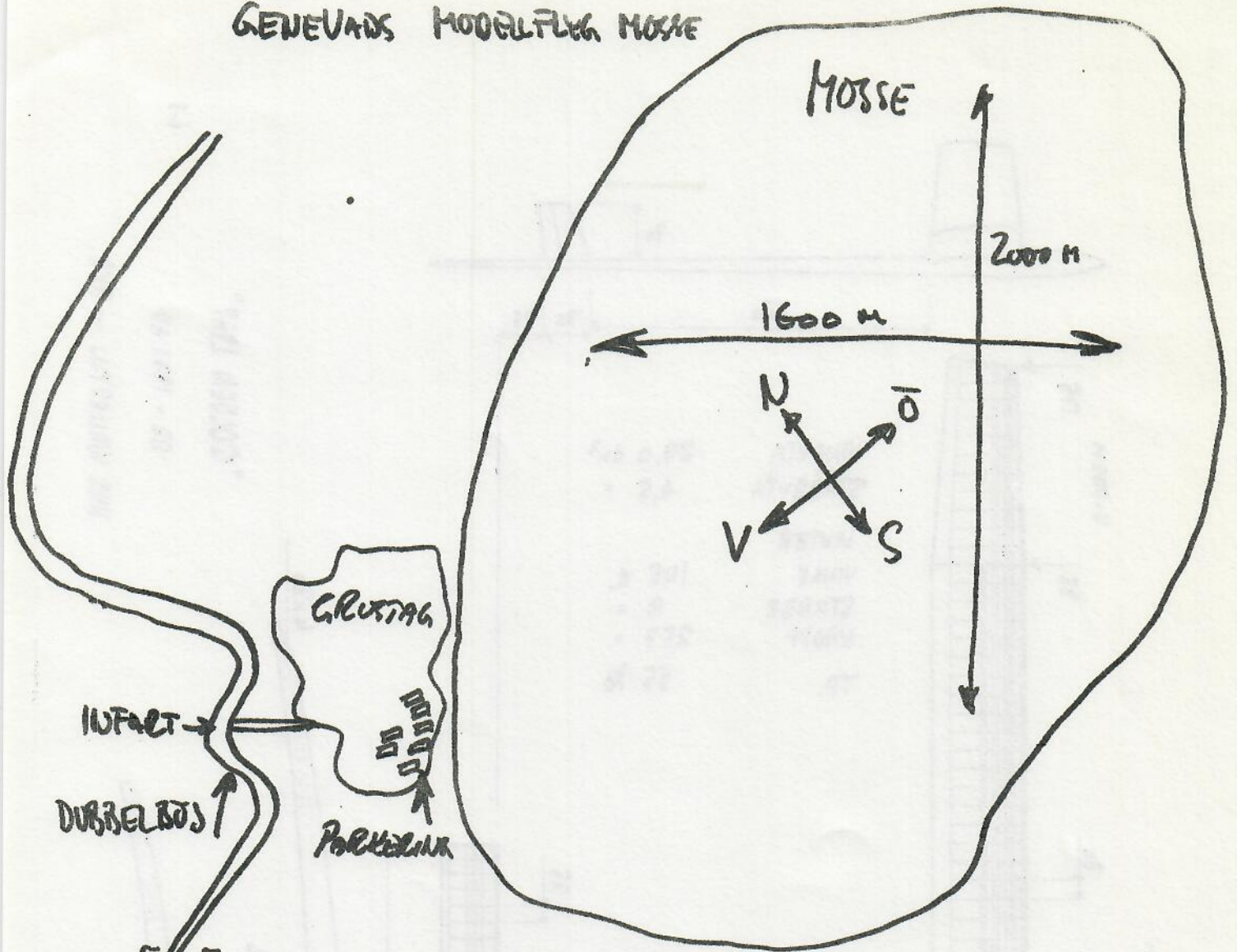
VINGHTA	29,0 dm <sup>2</sup>
STABBHTA	4,5 "
VIKTER	
VINGE	145 g.
STABBE	9 "
KROPP	257 "
TP.	55 %

"GOLDEN LEAF"

AP - 1971 AU

NILS VALBERTIN - AKG.

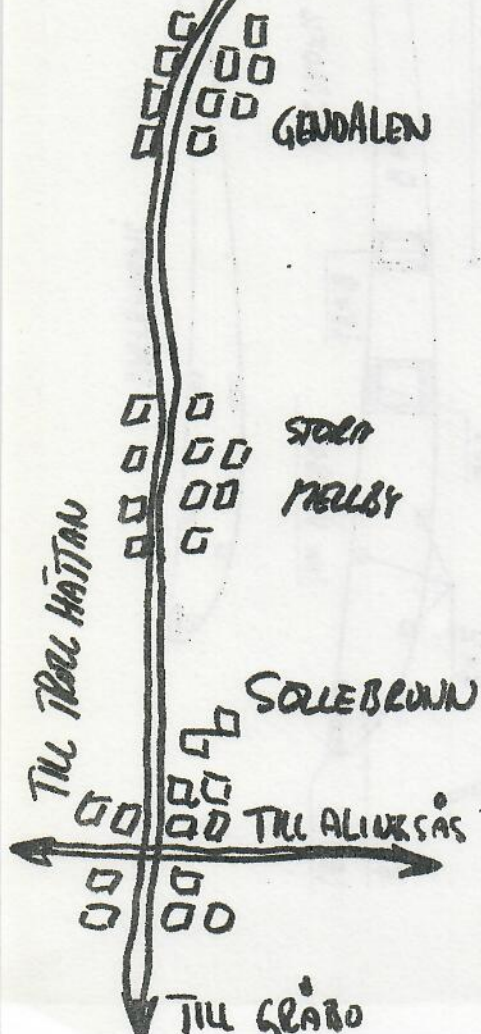
# GENEVADS MODELLFLYK MOSSE



HÄR SKALL VI FLYGA KLUBBTÄVLINGAR  
I FLYK I BÖRJAN AV NÄSTA ÅR.

MAN KÖR TILL HÖGER I SOLLEBRUNN MOT  
NORRBRÖ (1 MIL). NI SOM KOMMER FRÅN  
TROLLHÄTTAN TOR TILL VÄNSTER. 1 KM EFTER  
GENDALEN TOR MAN TILL HÖGER OCH PAR-  
KERAR. DÄREFTER EN STÄRKANDE PROMENAD  
PÅ EN FLYKEN MOSSE TILL STADT PLATSEN  
GRÅBOVÄGEN ÄR 1 MIL KORTARE MEN SÄMRE.

TAG MED KAMERA. OCH KOM  
O PROVA ETT NYTT STÄLLE ATT  
FLYGA PÅ. LÖES.C.



NÅGRA SMÅ RÅD TILL MEDTÄVLARE FRÅN AKG I F3A, om jag hade haft några.

Av Bengt Lundström.

Domare är tappra och nästan omutliga män som man skall vara snäll mot. Det är alltid bra att kunna göra alla figurerna i programmet hemmavid. Efter första tävlingen kommer man underfund med att detta långt ifrån räcker.

På en tävling gäller:

1. Figurerna MÅSTE utropas minst 25 - 30 m före ingången. Under dessa 25 - 30 m måste modellen ligga absolut plant och i rätt höjd och riktning. Man kan inte ångra sig. Man MÅSTE ropa "slut" på figuren efter en likadan utflygning.
  2. Alla figurerna måste ha samma placering, höjd, storlek och riktning. Detta måste man avgöra INNAN tävlingsstarten. Tag ett lämpligt riktmärke mitt för dig, där figurernas centrum skall ligga och sedan ett i vändpunkten i var ände av flygbanan.
  3. Flyg hela tiden på samma linje fram och tillbaks. Flyg ALDRIG runt dig. Det är t.o.m. oftast förbjudet att flyga över depå och efterföljande figur ger 0 poäng.
  4. Det är högst var tredje tävlingstart där man har turen att kunna lägga figurena på det "lätta" sättet, där vinden blåser på vänster axel och solen är i ryggen. Blåser gör det alltid. Därför träna minst var tredje start med vinden blåsande på höger axel, vilket de flesta har svårt för. Därtill brukar man få göra en till två starter i 20-30 graders sidvind på en tävling, eftersom antingen solen eller en förbjuden zon är i vägen.
  5. Figurerna måste i stort sett rymmas inuti en kon med domarna som centrum och mantelytan 45 grader uppåt och 45 grader åt vänster och höger. Stora figurer måste läggas en bit längre bort än små. Centrum på figuren måste ligga mitt för domarna. TRÄNA MYCKET I HÅRD VIND.
  6. Flyg programmet när du tränar och "lek" inte. På en tävling är tiden snålt tilltagen och man måste efter en figur GENAST av hjälparen få reda på nästa och sedan gå rakt på inflygningen för denna. Man hinner inte tveka eller ångra sig. Du måste INNAN starten avgöra hur du skall lägga alla figurerna, under flygningen hinner du inte tänka. Du måste helt automatiskt kunna flyga programmet både med vinden på vänster axel och på höger.
  7. Varje sekund extra du behöver för att starta motorn dras av från tillåten flygtid. Träna in startrutinen. Tänk på att man ofta får stå 15-30 min. med fylld tank och vänta på start och motorn kan surna till. Kontrollera alltid glödstiftet innan du går ut till start. Tiden tas när motorn börjar startas, så pröva radion innan dess (genast när du fått sändaren).
  8. Ha alltid en sil i tankflaskans slang, men aldrig i kärran. Silar sätter långsamt igen sig och försämrar sugförmågan.
  9. Ställ motorn rikt och tillåt en lätt fyrtaktning den första minuten. Mitt bränsle är:

	Tävling	Träning
	20% Castrol M	20% Castrol M
	65% Metanol	75% Metanol
	15% Nitrometan	5% Nitrometan
- Provstarta motorn på morgonen eftersom det är förbjudet sedan under tävling.
10. Välj en propeller som ger lätt övervarvning på planflykt, men ~~maxx~~ ~~tagaxt~~ får lagom varv när det går tungt, t.ex. i en inverterad looping
  11. Trimma kärran med så små roderutslag som möjligt.

GENOMGÅNG AV FIGURERNA. I detalj finns detta i FAI Judge Code. Här allmänna kommentarer.

1. START. Kärran skall stå stilla mot vinden. Dra på mjukt för att hindra kast och stig måttligt och sväng sedan. Du får säga slut före sväng-  
en (och urflygning behövs ej).
2. BOKSTAVEN M. Görs oftast mot vinden men ibland i medvind om den ej är för stark. Tänk på att kärran driver långt i hård vind när du viker den och kompenserar för detta bl.a. i ingången och botten så att centrum alltid är mitt för domarna.
3. DUBBEL IMMELMAN. Oftast mot vinden. De vågräta benen skall vara lika långa som du säger "pilsnerdricka". Ha låg fart i sista halvan (dykning-  
en). Sista halvrollen vill gärna bli för sen och lång.
4. TRE BUNT. Alltid i medvind. Problemet är att kärran vill falla med nosen när den närmar sig toppen och detta syns mindre i medvind. Figu-  
ren är svår att korrigera och många trimmar kärran rakt för bunt och ac-  
cepterar ev. trimfel i looping och planflykt.
5. KUBANSK ÅTTA. Med eller mot vinden. Kärran skall dyka i 45 grader i halvrollen. Svårigheten är att hålla kärran i kurs när den ligger på rygg mot vinden. En finess är att kunna korrigera åt rätt håll med sido-  
rodret.
6. LÅNGSAM ROLL. Blir bäst i medvind och med så hög fart som möjligt. Rollen skall ta ca 5 sek. Tänk på att den skall rymmas i 45 graders konen och ropa ut den tidigt. Sidoroderkorrigering är nödvändig.
7. TRE LOOPING. Läggs mot vinden.
8. MOMENTROLL. Som långsam roll.
9. INVERTERAD RAKFLYGNING. Som långsam roll, men sidoroderkorrigering är inte nödvändig i in och utgång. Urtången blir ibland snyggare i långsam fart. För att spara tid görs den ofta i motvind då figurerna före och efter görs i medvind.
10. TRE ROLLAR. Som långsam roll, men sidoroderkorrigering hinner man inte med. Trimma roderutslaget så att du rollar med fullt utslag och gör tre rollar på 5 sek.
11. HORIZONTELL ÅTTA. Oftast med vinden. Kärran skall ligga vertikalt i mitten och man bör dra av motorn kraftigt i nedförsbacken. Ryggflyg-  
ning mot vinden är svårt.
12. TOP HAF. Med eller mot vinden. Svårigheten är att ha rätt kurs när man går in på rygg och det är bra men svårt att kunna sidoroderkorrigera. Dra av helt i nedförsbacken om du vill ha kvar vingen i ett stycke. De flesta vill gå ur högre än de går in vilket ger avdrag.
13. SPIN. Mot vinden. Kärrorna reagerar mycket olika. Med de rekomen-  
derade små roderutslagen är de flesta lätta kärror svåra att spinna. Det-  
ta kan avhjälpas med:
  - a. Större sidoroderutslag, vilket är en mindre nackdel än den effektiva-  
re metoden större höjdroderutslag.
  - b. Hjälp till med skevroder åt samma håll som sidorodret. Sidorodret bör ges någon sekund före övriga roder.
  - c. Flytta tillbaka tyngdpunkten om det är möjligt.
  - d. Tyng kärran.
  - e. Sänk tomgången mera. Fäll ut det nerfällbara stället om du har något.
  - f. Den enklaste och ofta bästa metoden är att flyga på fullt dyktrim och sedan trimma fullt upp före spin (går ej på Bonnerspakar). Kan användas på sidorodret också (görs på de flesta hyvelbänkar i Göteborg). Motorn MÅSTE vara igång i spin.
14. REKTANGULÄR LANDNINGSPFLYGNING. Det låter enkelt men är ganska svårt. Början skall SKE RAKT ÖVER LANDNINGSCIRKELN. ~~En~~ Mot vinden. De flesta ställer sig vid cirkeln med domarna på andra sidan och tror sedan att de kommer in över cirkeln när dom ser kärran från sidan. Då kommer man all-  
in över eller bakom domarna, vilket ger kraftigt poängavdrag. Därför flyg alltid rakt över dig själv eller ev. på andra sidan cirkeln än domarna, vilket dom inte upptäcker.

Nästa problem är att när kärran är över dig skall den flyga horisontellt, vilket du inte kan se om du inte lägger den i planflykt långt tidigare. Kärran får inte stiga någon gång, men gärna sjunka svagt och stadigt och från mitten av medvindsbenet skall den sjunka gradvis tills du sätter den på märket. Motorn får stanna.

Kärran skall göra fullt tydliga 90 graders svängar i hörnen. Många har svårt att få alla svängarna i 90 grader och kommer då in för sättningen i annan riktning än i första benet.

Det bör vara ungefär lika långt från cirkeln till sväng nr. 1 som från den sista svängen (nr4) till cirkeln.

Landningsinflygningen bör inte vara alltför stor men slicka inte marken. Grovt uppskattat bör benen vara:

- Nr.1 50-75 m motvind
- Nr.2 50-75 "
- Nr.3 100-150 m medvind
- Nr.4 50-75 m
- Nr.5 50-75 m Motvind

Har du svårt att undvika gallopering, så prova med tyngdpunkten längre fram.

Du måste kunna landa både åt höger och vänster, MAN FÅR INTE VÄLJA SJÄLV.

Bedömningen slutar strax före sättningen.

15. LANDNING. Detta innebär att man skall göra en allmänt prydlig landning på märket och rulla ut spikrakt och STANNA. Först då får och måste man säga slut.

Dels bedöms hur snygg landningen är, men sedan får man mer poäng om man prickar cirkeln bra.



Tänk på att domarna sätter poäng i protokollet på landningsinflygningen FÖRST SEDAN LANDNINGEN ÄR KLAR. Han påverkas alltså omedvetet i bedömningen av inflygningen om sättningen är bra eller dålig.

De flesta tänker inte på att landningsproceduren är den mest poänggivande av alla manövrar, eftersom det är två manövrar. Man kan få högst koefficient  $10+15=25$  för "hela" landningen mot max 15 för andra manövrar. SÅ TRÄNA LANDNINGEN.

ALLMÄNT så gillar vissa domare långsamma manövrar och andra lite större figurer med full gas på motorn. I Sverige ligger man åt det långsamma hållet, medan USA gillar stora "snabba" figurer. Tyskarna flyger snabbt medan Giezendammer är lite grann långsam.

Hur du än väljer att flyga, så brukar det löna sig att gå ur manövrarna sakta.

I början nämnde jag att man måste ha minst två sätt att flyga programmet intränade, beroende på vindriktningen och solens läge. Så här ser mina två flygschema ut:

Figur	Lätta fallet		Bakvända fallet	
		Vind ↓		Vind ↑
Start		Fiuren inleds ↑		Figuren inleds ↓
Bokstaven M		↑	XX	↑
Dubbel Immelman		↑		↓
Tre Bunt		↓		↑
Kubansk Åtta		↑		↓
Långsam Roll		↓		↑
Tre LOoning		↑		↓
Momentroll		↓		↑
Inv. rakflygning		X ↓		X ↑
Tre Roll		↓		↑
Horisontell Åtta		↓		X ↑

Top Hat		↑	↑
Spin		↑	↓
Rekt. Landningsinfl.		↑	↓
Landning		↑	↓

X Flygs åt andra hållet om tiden är knapp.

XX Flygs åt andra hållet om vinden är hård.

-----  
En högst preliminär tävlingskalender i RC.

22-23/4	Pylon Stockholm
6-7/5	F3A Stockholm VÄRTÄVLING
20-22/5	F3A EM? Maubenge-Frankrike
20-22/5	RC-möte, Jämi-Finland
3-4/6	Dalahästen F3A+Populär Leksand
10-11/6	Pylon FAI Göteborg
17-18/6	Skala Stockholm
1/7	Segel NM? Norge
19-20/8	Fly-in skala Stockholm
25/8	Pylon FAI Cranfield, England
9-10/9	Pylon Stockholm
Sept.	F3A Varberg

Därtill:

Pylon i Säter

Pylon i Leksand

Nm i F3A i Sverige någonstans.

SM " " " " "

Sedan brukar Klippan och Sövde ha var sin F3A tävling.

-----  
HITTILSVARANDE UTTAGNINGSSYSTEM TILL VM I F3A.

Varje utlyst tävling tas hänsyn till enligt följande formel.

$STP = 5 SMP + 3 VTP + 2 BÖTA + 0,1 SP$

STP = summa total poäng

SMP = SM poäng

VTP = Vårtävling poäng

BÖTA = Bästa övriga tävling poäng

SP = Summa poäng  $5SMP + 3VTP + 2BÖTA$

Poängen i respektive tävling är antalet deltagare minus 1.

KOMMENTAR. SM ger i särklass mest poäng och även vårtävlingen är viktig.

Sedan gäller att man får räkna in sin bästa övriga tävling dubbelt. För att gynna ett idogt tävlande i övrigt får man lägga till 10% för varje annan fullföljd tävling, oberoende av hur det går.

Därför: Ut och tävla så mycket ni hinner och var inte rädd för att tävla i F3A i stället för Populär. Tag ut tävlingslicensen NU. Det är ett helvete en vecka före tävlingen.

Enligt ovanstående formel gav tävlandet 1971 följande enl. osäker beräkn.

	5SMP	3VTP	2BÖTA	STP	Plac.
Göran Ridderström	90	36	20	146	2
Christer Gillgren	85	42	16	143	4
Bert-Erik Stövling	80	6	8?	86?	7
Bengt Lundström	75	39	18	158,4	1
Kenneth Holm	65	33	14	145,6	3
Jesper v Segebadeh	70	-	-	70	8
Jack Strömquist	60	24	10	127,4	5
Esbjörn "	55	15	10	104	6

Samme Bengt.