

# akg STABBEN

1  
1965  
arg 8

ett förtvivlat försök till en enklare blaska för AKG:s modellflygare

Värderade göteborgske modellflygister !

Ären I fortfarande medlemmar uti den celebra samling fånar, vilka kalla sig AKG ? Om inte, hasta i ilmarscher till närmaste postkontor med tiorna fladdrande uti näven. De nya medlemsavgifterna fastställdes förvisso på allmänt möte, där alla hade möjlighet göra sin stämma hörd, men kanske finnes ändå någon, som tycker att vi är för dyra. Till denne vill vi då säga: "Var lugn, se med tillförsikt framåt. I morgon är åter en dag. Titta själv i almanackan!" D.v.s. vi är med vår klubb just nu i en något besvärlig situation. Vi får sätta till alla krafter för att iordningställa vår nya lokal. Verksamheten har tyvärr hunnit falana (falna) en hel del under den tid vi ingen lokal haft. Vi befinner oss i en generationsväxling: de äldre medlemmar, vilka vid det här laget deltagit i klubbarbetet under tiotalet år och mer, har nu i många fall nått den ålder och visdom (?) där de får allt svårare att avsätta tid och krafter för klubbarbetet. Egentligen skulle de inte alls behöva syssla med detta, utan vi skulle endast bemöda oss om att få behålla dem som aktiva modellflygare, en vara som är minst lika viktig för klubben. Som det nu är, befinner sig flera av våra arbetshästar i den situationen, att all den tid de kan spendera på sin hobby, åtgår till styrelsearbete, medan ingen tid blir över till att bygga modellplan. Och det är ju just detta sista vi skall göra i AKG ! Vad vi skulle behöva vore nytt blod, unga medlemmar att bygga på. Jag tycker att ni som är i 16-18 års-åldern skall ta och komma till något av våra styrelsesammanträden och bekanta er med arbetet. När den nya lokalen har öppnat kommer vi att på anslagstavlan meddela när vi har sammanträde. Ni kommer att bli varmt omhändertagna, försäkrar jag !

Detta nummer av blaskan, är som vanligt minst 1 månad försenat. Vad vi skall skylla på denna gång? Ja, kanske är red. deppad. Här har inströmmat 3 (tre) nummer av LEN:s klubbtidning "Escadrillen" hittills i år. Bl.a. För varje nummer som kommit har insikten om min egen ofullkomlighet vuxit sig allt högre, till dess den vuxit så högt, att det av mig blott återstått en c:a 3 mm hög figur, som ej nått upp till övre tangentraden på skrivmaskinen. Då den står på golvet. När man sedan därtill läst igenom nämnda nummer, med deras innehåll av höga målsättningar, har man ena börjat tvivla på mänskligheten. Åtminstone i västra Sverige. Men det kanske ordnar sig. I morgon är det vår. I söndags hördes lärkan och viporna på Säve. I sanning en ljuvlig tillvaro. Cheerio.

plask

plask

plask



en liten fortsättning från sid 1.

\*\*\*\*\*

Någonstans mitt på sidan började jag en utläggning om den höga medlemasavgiften, men sedan svävade jag visst iväg. Nåväl: Klubbens affärer har ej gått ihop hittills under några år. Och i år måste vi inreda en ny lokal bl.a. Alltså gör vi som Sträng, höjer skatten.

Nu hoppas vi dock att lyckan och energin skall stå oss bi i år, så kanske vi med hjälp av diverse jippon kan förbättra ekonomin. Om vi får polis-kammarens tillstånd, skall vi anordna ett kaffelotteri under augusti -65. Men om det skall fungera fordras givetvis en hel del frivillig arbetskraft, vi kan (och får) tyvärr ej leja bort försäljningsarbetet. Kan vi få hjälp av klubbens hemmafruar t.ex.?

Vi skall ånyo försöka komma igång med kurser, för vilka vi kan få statsunderstöd.

Kanske finnes ytterligare förtjänstmöjligheter? Tips från någon?

Om vi sålunda lyckas förbättra finanserna, kan ju medlemsavgifterna måhända tagas under omprövad.

Och så är ju avgiften nu skenbart 5:- högre än den är, Modellflygnytt ingår ju i priset numera !

\*\*\*\*\*

#### ANNONS

Till salu ! 1."Ares" med Johnson Stunt Supreme, säljes för 150:-

2.Mc Coy "35" modifierad plus "Super Swoop" 35:-

säljes av Jan Sundberg, S:t Pauligatan 25 B, tel. 195205 eft.16.00

Mc Coy "19" ej inkörd, säljes för 15:- av Per Sundberg, samma adress.

\*\*\*\*\*

BETRÄFFANDE KORSORDET i föregående nummer har vi tyvärr ej fått in några lösningar ännu. Vid en kontroll visade det sig dock att ett tryckfel insmugit sig: ord nr 19 skall vara "Er fru snålar", alltså ej som det nu stod "Er frus nålar".

Vi såg även att adressen blivit otydlig. Den skall vara:  
AKG c/o Nilsson, Önskevädersgatan 23 (3 tr.) Göteborg H.

Vi har beslutat förlänga tävlingstiden fram till 1/4 1965.

\*\*\*\*\*

ETT VIKTIGT MEDDELANDE till våra friflygare: nytt datum har fastställts för 1965 års VT (vintertävling):

VT

VT går i Borlänge den 4 april 1965. Grenchefen kommer att sända ut ut meddelande till de vanlige. Övriga intresserade ombedes kontakta honom. Så gäller bara att hoppas på den mikroskopiska chansen att tävlingen skall kunna genomföras !

\*\*\*\*\*

TAR MAN BORT SPETSEN PÅ SMÅ KNAPPNÅLAR. Även klädnypor går bra. JOJOUTANSNÖRE.

Käre lokallängtare !

Vid det här laget har saker och ting avancerat så långt, att du kan börja se fram emot ett bestämt datum för urladdning av de oerhörda mängder verksamhetslust, som jag förstår att du alltför länge har fått försöka tygla.

Fredagen den 2:e APRIL 1965

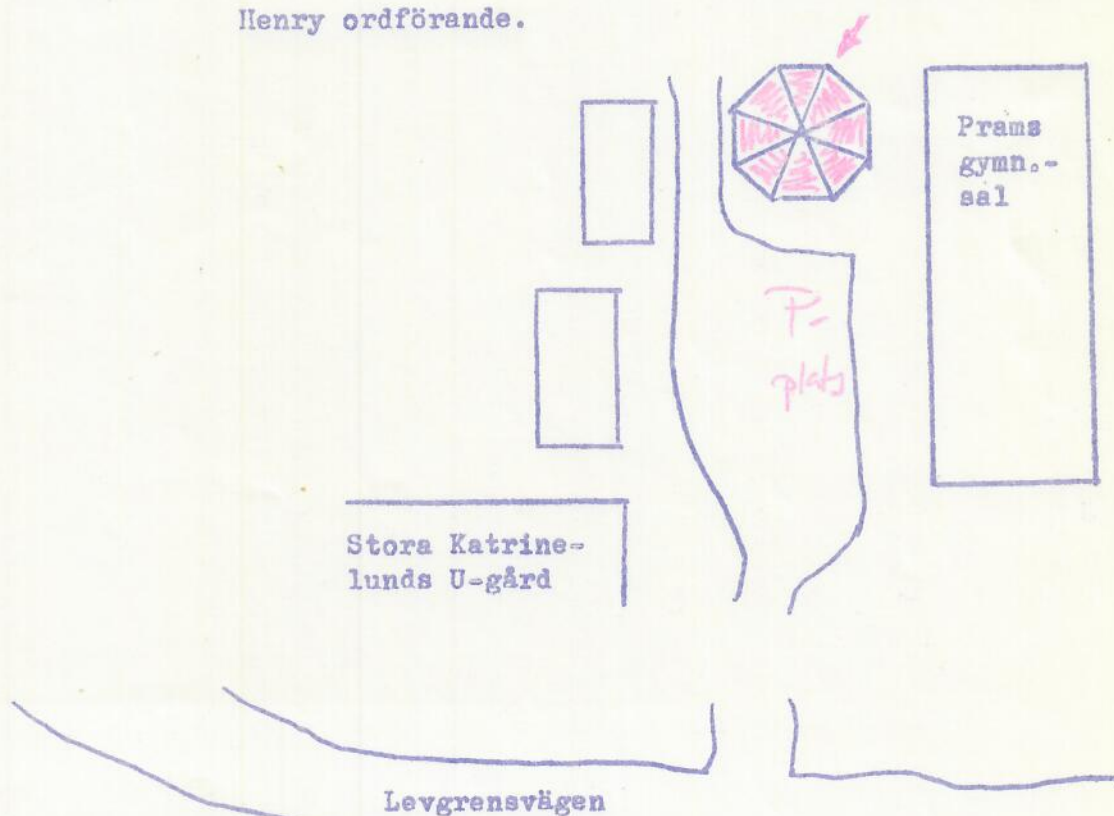
har vi tänkt öppna vår nya lokal för ditt intensiva byggande inför sommarens flygning.

Lokalen är visserligen provisoriskt inredd än så länge och kommer väl att förbli sådan minst fram till sommaren, men det skall vi väl kunna överleva ?

Välkommen !

Henry ordförande.

Där skall du bygga!



Närmaste aktuella tävlingsdata:

Friflyg

14/3 Norberg  
28/3 Norrländska VT, Järvsö  
28/3 Eslöv  
4/4 VT Borlänge  
25/4 Vingarnas Vårtävl.  
15/5 UT, Norrköping  
29/5 Sven Hjelmerus Mem.  
Pingst Jubil.kannen, Småland

Link kontroll

25  
2/5 Motala  
9/5 Kaffepetter  
22/5 Vårtävling, Sthlm  
Pingst, Jubil.kannen, Smål.  
20/6 UT  
12/9 SM

Radiokontroll

Påsk, Skåneblippen  
8/5 Vårtävling  
27/5 Domarekurs  
Pingst, Småland III  
12/6 NL  
9/8 VM Ljungbyhed



## ALROKLUBBEN I GÖTEBORG MODELLFLYGSEKTIONEN

### ÅRSBERÄTTELSE FÖR ÅR 1964

Verksamheten inom sektionen har under året karakteriserats av avsaknad av klubblokalen, vilket i synnerhet märktes på juniorsidan.

Styrelsen har stått under ordförandeskap av civilingenjör Henry Bergström, sekreterare och kassör har varit herr Olof Hanson.

Antalet medlemmar var den 31/12 1964:

|          |     |
|----------|-----|
| Seniorer | 73  |
| Juniorer | 52  |
| Passiva  | 33  |
| Summa    | 158 |

### Klubblokalen

Endast en kort tid efter det slutliga förordningstillandet och invigningen av den bästa lokal klubben haft, totalförstördes den av en pyromanbrand. Styrelsens arbete har därför under året till stor del bestått i att söka lösa lokalfrågan. Detta har lyckats. Av Stora Katrinelunds ungdomsgård har vi fått tillgång till ett äldre hus på deras område, som nu är under arbete och beräknas vara klar att tagas i bruk någon av de första månaderna 1965.

### Byggverksamheten

Denna har helt fått bedrivas i hemmen, vilket varit olyckligt för juniorernas del, som behöver de äldre medlemmarnas råd och ledning.

### Flygverksamheten

En livlig aktivitet har kunnat noteras inom stunt- och radioflyggrenarna, medan antalet utövare av friflyg varit litet.

En stor succé var den gemytliga träff, som den 18.5 ordnats på Backamo flygfält med bästa tänkbara väder och väldig anslutning av stunt- och radioflygare. Även medlemmar från klubbar i Kungälv, Uddevalla och Vänersborg hade mött upp. I övrigt har klubbträffar hållits på Säve flygfält under året.

### Tävlingsverksamheten

#### Friflyg

För våra friflygare har året som gått inte givit några särskilt goda resultat. De aktivas lilla skara, som mangrant reser på tävlingar år efter år, har inte kunnat utökas med några nya förmågor, som så väl behövs, framförallt i C:2 och även i A:2. AKG intar en särställning bland Sveriges modellflygklubbar, då det gäller aktiva tävlingflygare av totala antalet medlemmar. Av cirka 160 medlemmar är sju stycken aktiva friflygare, av dessa sju flyger endast en i klass C:2 och två i A:2. Under sådana förhållanden blir förutsättningarna för jämna och därmed höga resultat små. En och annan topplacering har vi i alla fall glädjen att notera. Under vintermästerskapen kom Morgan Zetterdahl på första plats i D:2 jun. Morgan vann också UHU-stevnet i Danmark före Ulf Carlsson och Mikkan Sjöström. På Svenska mästerskapen kom i A:2 Per Nilsson på en fjortonde plats av 52 startande, i C:2 kom Ove Pettersson på fjortonde och i D:2 Ulf Carlsson på fjärde. Morgan på sjunde och Acke Sjöström på en trettionde



plats. Två stycken tävlingar blev under året tyvärr inställda, nämligen Solstatträffen i Karlstad och Oktoberkannan i Hagshult.

### Stunt

Året 1964 var beräknat som premiärår för stuntflygarnas deltagande i nationella tävlingar och detta skulle ske på den årliga tävlingen i Hagshult. Denna var avsedd att hållas den 1.11 men måste tyvärr inställas på grund av svårigheter med funktionärsfrågan. Andra tänkbara tävlingar fanns ej att välja på så sent på året, varför det goda lag, som vi nu har, måste vänta till 1965 med deltagande i större samband.

Det nordiska mästerskapet i Köpenhamn besöktes i studiesyfte av fyra medlemmar, varvid kontakt knöts med deltagare från de nordiska länderna.

Klubbtevälingen om Adams pokal hölls på Sive i hård vind den 25.5. Vinnare blev Alf Eskilsson. Hans Granhed visade sig som en blivande storförmåga.

### Radioflyg

Praktiskt taget alla radioflygare i klubben har ännu lånat kvar till nationell toppklass, varför några topplaceringar ännu inte kan påräknas.

Bertil Attervik och Leif Thelin besökte en tävling i Skåne, Skåneblippen, med en 7:e placering för Bertil Attervik som resultat.

Den 19.4 hölls på försök en klubbteväling på Sive i strålende väder. Deltagarantalet var 10.

### SMFF:s riksstämman 1964

Vid Sveriges Modellflygförbunds riksstämman, som hölls i Norrköping den 14 - 15.11, representerades vi av Olof Hanson och Per Nilsson.

Ett flertal motioner hade inlämnats av ABG.

### Klubbtidningen Stabben

5 nummer har utgivits under året. Redaktör har varit Per Nilsson.

### Klubbafstnar

Tre stycken har arrangerats under året av klubbmästaren Evert Heide, varvid föredrag hållits och filmer och modeller förevisats.

### Dahländerska Fonden

Till stipendiater har utsetts herr Håkan Skogh och Sören Smith.

Göteborg den 3 mars 1965

Henry Bergström  
Ordf.

Olof Hanson

Ulf Carlsson

Sven Samuelsson

Bertil Attervik

Evert Heide

AEROKLUBBEN I GÖTEBORG  
MODELLFLYGSEKTIONEN

VINST- OCH FÖRLUSTRÄKNING FÖR ÅR 1964

Intäkter

|                            |              |              |          |
|----------------------------|--------------|--------------|----------|
| Medlemsavgifter            |              | 1.266:-      |          |
| Resebidrag DF              | 250:-        |              |          |
| avgår överf.t.-65          | <u>124:-</u> | 126:-        |          |
| Lokalbidrag                |              | 400:-        |          |
| Ersättning för brandskador |              | 1.616:65     |          |
| Annonser i STABEN          |              | 75:-         |          |
| Sålda SMF-märken           |              | 13:50        |          |
| Ränta Gbg Sparbank         |              | <u>26:91</u> | 3.524:06 |

Kostnader

|                |  |             |          |
|----------------|--|-------------|----------|
| Resebidrag     |  | 126:-       |          |
| Lokalkostnader |  | 871:89      |          |
| STABEN         |  | 368:29      |          |
| Bibliotek      |  | 56:70       |          |
| Priser         |  | 7:-         |          |
| Diverse        |  | 381:42      |          |
| Porto          |  | 400:-       |          |
| Klubbaftnar    |  | 50:-        |          |
| Avgifter SMF   |  | <u>50:-</u> | 2.311:30 |

Årets vinst 1.212:76

BALANSRÄKNING PER 31 DECEMBER 1964

Tillgångar

|                    |  |             |          |
|--------------------|--|-------------|----------|
| Bank               |  | 1.630:45    |          |
| Postgiro           |  | 368:-       |          |
| SMF-märken         |  | 45:50       |          |
| Diverse fordringar |  | <u>60:-</u> | 2.103:95 |

Skulder

|                      |                 |                 |                 |
|----------------------|-----------------|-----------------|-----------------|
| Medlemsavgifter 1965 |                 | 161:-           |                 |
| Resebidrag           |                 | 124:-           |                 |
| Diverse skulder      |                 | 131:-           |                 |
| Överskott:           |                 |                 |                 |
| bal.överskott        | 475:19          |                 |                 |
| Årets vinst          | <u>1.212:76</u> | <u>1.687:95</u> | <u>2.103:95</u> |

Göteborg den 1 mars 1965

H. Bergström  
Ordf.

O. Hanson



## REVISIONSBERÄTTELSE

Undertecknado, av Aeroklubben i Göteborg Modellflygsektionen, utsedda att granska sektionens räkenskaper för år 1964, få efter verkställt uppdrag avgiva följande berättelse:

Sektionens räkenskaper äro rätt förda, samt äro inkomster och utgifter i vederbörlig ordning verifierade. Räkenskaperna äro präglade av synnerligen god ordning.

De rörande inkomster och utgifter hänvisa vi till särskild kassaredegörelse, där även tillgångar och skulder upptagits.

Enär sålunda vid revisionen intet framkommit, som föranleder anmärkning, föreslå vi att den avgående styrelsen tacksamt måtte beviljas ansvarsfrihet för den tid revisionen omfattar.

Göteborg den 1 mars 1965

Per Nilsson

Börje Börjesson

\*\*\*\*\*

# NYTT FRÅN SEKR

## MEDLEMSKORTEN

De flesta har kanske undrat varför medlemskortet för 1965 ej har sänts ut. Eftersom SMFF ämnar utfärda egna medlemskort för alla och våra egna är på upphållningen var det meningen att vi skulle använda oss av dessa. Tyvärr har emellertid färdigställandet av dessa dragit ut på tiden, och i skrivande stund är det ännu oklart när dessa kan bli klara. För att klara av situationen kommer vi snarast att utfärda våra "egna" kort, och detta räknar beräknas kunna ske redan nästa vecka.

## TÄVLINGSLICENSER

De som ännu ej betalt licensavgiften för 1965 ombedes göra detta omgående.

## TIDNINGSPRENUMERATIONER HOS "ADAMS"

På förekommen anledning meddelas att de som beställt tidningar hos "Adams" givevis måste lösa in desamma !

Modellflygsektionens styrelse för år 1965 har följande sammansättning

|                             |                                                 |                  |                   |
|-----------------------------|-------------------------------------------------|------------------|-------------------|
| Ordförande och klubbledare: | Henry Bergström<br>Nymånegatan 9                | Gbg N            | tel.:<br>48 16 87 |
| Sekreterare:                | Olof Hanson<br>Torbjörnsleden 3                 | Gbg H            | 22 30 26          |
| Kassör:                     | Björn Falk<br>Olof Skötkonungs-<br>gatan 53     | Gbg Ö            | 40 43 77          |
| Grenchef, friflyg           | Ulf Carlsson<br>Hogenskildsg. 17                | Gbg Ö            | 19 51 14          |
| " linkontroll               | Alf Eskilsson<br>Gårdskullavägen 3 E Kungsbacka |                  |                   |
| " radio                     | Bertil Attervik<br>Kapplandsg. 50               | Gbg V            | 41 28 36          |
| Klubbmästare:               | Evert Hejde<br>Adventsv. 16                     | Gbg N            | 46 24 24          |
| Suppleant, friflyg          | Ove Pettersson<br>Gånglåten 53                  | V. Frö-<br>lunda | 45 96 72          |
| " linkontroll               | Evert Hejde<br>Adventsv. 16                     | Gbg N            | 46 24 24          |
| " radio                     | Rune Johansson<br>Fiolgatan 8                   | V. Frö-<br>lunda | 45 91 54          |

Representanter till huvudstyrelsen:

|                  |                  |                 |        |           |
|------------------|------------------|-----------------|--------|-----------|
| Henry Bergström, | Nymånegatan 9    | Gbg N           | ord    | 1964/1965 |
| Olof Hanson      | Torbjörnsleden 3 | Gbg H           | "      | 1965/1966 |
| Eilert Forssell  | Munspelsgatan 14 | Västra Frölunda | suppl. | 1965      |

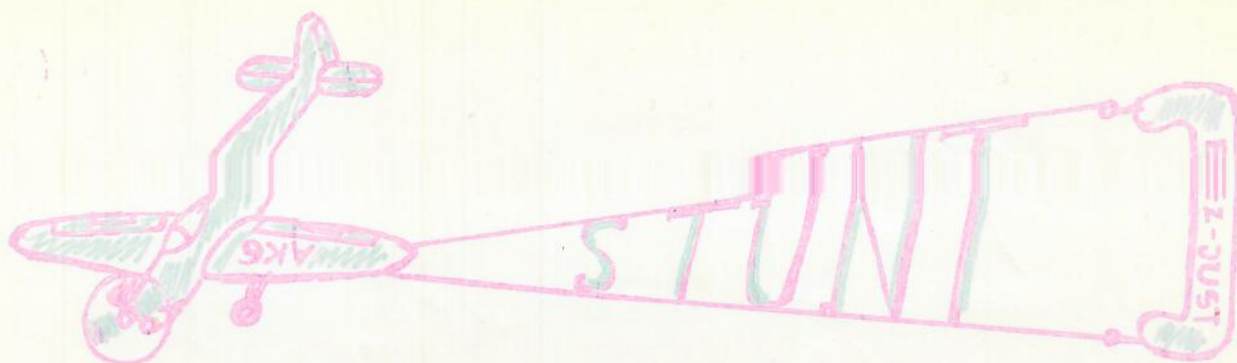
Revisorer:

|                                    |        |          |
|------------------------------------|--------|----------|
| Börje Börjesson<br>Övre Husarg. 37 | Gbg SV | 11 06 69 |
| Per Nilsson<br>Önskvädersg. 23     | Gbg H  | 53 35 53 |

Övriga befattningar under 1965:

|                      |                                    |        |          |
|----------------------|------------------------------------|--------|----------|
| Bibliotekarie:       | Börje Börjesson<br>Övre Husarg. 37 | Gbg SV | 11 06 69 |
| Materialförvaltare:  | Ulf Carlsson<br>Hogenskildsg. 17   | Gbg Ö  | 19 51 14 |
| Redaktör för STABEN: | Per Nilsson<br>Önskvädersg. 23     | Gbg H  | 53 35 53 |





Nu är snart tiden inne för att provflyga era nya linkärror. För ni har väl sådana ? Några av oss har redan varit ute på Säve och känt på vårsolen och kärrorna (förstås) och det gick bra. Faktum är att vi måste träna mycket, mycket mer, om vi skall lära oss stunta riktigt bra.

Och nu när ni snart går ut, så tänk på att kolla linorna ! Det är viktigt att det inte är några kinkar på dem. Skulle det finnas dylikt jox på linorna, måste de ovillkorligen kasserads.

En annan sak som många syndar med, är att starta modellen i fel vindriktning. Starta alltid så att modellen får medvind, då sträcker den linorna bättre, med åtföljande mindre risk för att den skall "komma in". Och en annan sak: gör alltid rörelserna så att du har vinden i nacken, då känner du att planet håller ut riktigt.

Och nu något nytt: Från och med 1 juli 1965, träder en bestämmelse i kraft, en bestämmelse som säger att vi skall ljuddämpa. Från 2,5 cc och uppåt. De som flyger i störande närhet av bebyggelse eller liknande, skall flyga med ljuddämpare. Men på Säve behöver vi det inte.

"Ljuddämpa?" säger ni, "det tar väl bort en massa effekt?"  
Ja, det gör det, jag har själv provat. Jag satte på en Sny 35-45 dämpare på min Merco 35 och skillnaden var stor. Motorn fick gå mycket snabbare och likväl sträckte den inte bra. Men tyst gick det ! Det lät som en 1,5:a. Men med tiden lär det väl komma bättre dämpare, som ej stjäl effekt på samma sätt.

Jag har talat för denna gång, Ugh !

*Handwritten signature*

P.S.

Vi har stuntträff i den nya klubblokalen, nej den är ju inte klar, men för tillfället är det enklare än tidigare.

varning-varning-varning-V A R N I N G-varning-varning-varning.....

RC

Det några år sedan kunde man skaffa sig en gammal förbändare och en mottagare för en hundrolapp. Dessa fungerade rätt bra och var ganska störningss fria. Vi disponerade hela 27-Mc-bandet enastående (enstaka) och kunde använda oss av super-regenerativa mottagare. Men 1961 släppte Telestyrelsen 27-Mc bandet för den s.k. privatradion. Detta innebar att företagen kunde skaffa sig en radioanläggning för samtal med sina bilor. Byggnadsfirmorna styr sina kranar, varven användes radio för kommunikation i båtarna, radio används på idrottstävlingar för överföring av resultat o.s.v.

På 5 år har vi fått ca 5.000 privatradioanläggningar i Sverige. Till detta får läggas Radiostyrarna själva, samt en del teknisk och medicinsk apparatur, som begagnar detta band. 1978 beräknas det finnas 15.000 - 20.000 radioanläggningar i Sverige.

På våra modeller är ganska dyra saker, måste vi skydda oss från de störningar, som uppstår i och med denna täta trafik på bandet. Här går ? Ja, numera finns s.k. superheterodynsmottagarna. Dessa är mycket känsligare, d.v.s. de tar emot en mycket liten del av bandet och undertrycker de övriga delarna. På detta sätt har man indelat 27-Mc bandet i 22 kanaler. Dessa kanaler ligger spridda över hela bandet med 0,01 Mc mellanrum. Det finns emellertid undantag. På en ställen på bandet är mellanrummet 0,02 Mc. Dessa hål kan vi utnyttja för radiostyrning. Här sedan följer en tabell, där "hål" är understruken.

|              |               |              |               |              |               |              |               |
|--------------|---------------|--------------|---------------|--------------|---------------|--------------|---------------|
| Kanal 1.     | 26,955 Mc     | 7.           | 27,095 Mc     | 12.          | 27,105 Mc     | 18.          | 27,175 Mc     |
| 2.           | 26,975        | <u>Radio</u> | <u>27,095</u> | 13.          | 27,115        | 19.          | 27,185        |
| 3.           | 26,985        | 8.           | 27,095        | 14.          | 27,125        | <u>Radio</u> | <u>27,195</u> |
| <u>Radio</u> | <u>26,995</u> | 9.           | 27,085        | 15.          | 27,135        | 20.          | 27,205        |
| 4.           | 27,005        | 10.          | 27,075        | <u>Radio</u> | <u>27,145</u> | 21.          | 27,215        |
| 5.           | 27,015        | 11.          | 27,065        | 16.          | 27,155        | 22.          | 27,225        |
| 6.           | 27,025        | <u>Radio</u> | <u>27,055</u> | 17.          | 27,165        | <u>Radio</u> | <u>27,235</u> |

Men även här uppstår störningar. 27,245 Mc ligger alltför nära den tekniska och medicinska standardapparaturen för att kunna användas. 26,955 Mc saluföras inte i Sverige, och man kan få kristaller från USA. 27,095 Mc är från och med i senare upptagna av Telestyrelsen för användning som nödband för objekttraffiken. Här så detta.

För att det är sedan gjorde Telestyrelsen förbehåll med nödband för objekttraffiken för att minska ohälsosamhet och onödiga utryckningar av sjukdomsingen. Detta slog väl ut och man har nu upplätt två kanaler för detta band, nämligen kanal 16 och 27,095 Mc.

Kanal 16 får användas för samtal mellan båtarna (kofferekanal) sedan 27,095 Mc endast får användas i nödsituationer.

Med en enda knapptryck kan man nog utgå ifrån att även nödkanal kommer att användas som kofferekanal (vagt uttryckt). Då särskilt såna ligger nära havet, måste man räkna med störningar på denna kanal.

Som synes är det inte mycket kvar till radiostyrning. Det är därför viktigt att vi värnar om det lilla som finns. Detta kan vi endast göra om vi registrerar oss och på så sätt undertrycker vårt antal. Har du inte skickat in en anmälan till Telestyrelsen än, så gör det snart !



V-Kvint.





Följande artikel återfann red. till sin stora glädje i "Escadrillen", där den dök upp efter att ursprungligen ha publicerats i "Flygning" 1942. Den kan förvisso ge oss veklga modellaviater i nutidens bekväma modellflygsamhälle, en liten aning om hur de verkliga pionjärerna kämpade. Författare är Sigurd Isacson, en av svensk modellflyghistorias store män och bl.a. grundare av LEN.

→ -20°C

- Det närmade sig påsken 1940, då jag fick ett brev från Linköping, vari jag tillfrågades om jag ville vara med på ett modellflygläger följande lördag. Svaret kunde endast bli ja, och så var det att sätta igång förberedelserna.

Väl hemkommen träffades vi för att upplägga färdplanen. Vi var fyra: Lars-Erik Olsson, Lennart Nyström, min bror Torbjörn och jag, således största delen av eskaderledningen. Det gällde att utforska hang-sagelflygning på vintern, att undersöka hangmöjligheterna på de stora åsarna norr om sjön Roxen, samt att känna på ett vinterlägers mödor.

Starten gick 16.30. Färdledare var Torbjörn (som ledare i ungdomslandstormen väl van) och expeditionens hela utrustning inklusive tält, filter, skaffning, matkärl, byteskläder, skidor och skridskor, yoxor och - segelmodeller, medfördes på en liten släde. Mot norr gick färden över Roxens is. Här togs skidorna på, varigenom en god fart kunde hållas. Långt innan Roxens 10 km hade passerats halvvägs, föll mörkret på. Det blev enformigt men ändå intressant med denna marsch och vi höll farten uppe med sång och skoj.

Efter fyra timmars färd uppnåddes norra stranden. De sista krafterna åtgick till en mödosam klättring uppför åsen. Här kom en kraftig strålkastare väl till pass. Utan dess hjälp hade vi i beckmörkret i avsaknad av kompass svårigen kunnat finna den rätta 'landstigningsplatsen' från sjön.

Uppkomna på en platå strax nedanför högsta åsens topp, började lägerslagningen. Klockan var då 21.30 och temperaturen minus 20°C ! Vi kände oss som i en kall kolkällare vid midnatt, och var inte långt ifrån att stupa i de meterhöga snödrivorna. Endast tanken på en natt i en sådan driva med nerisade kläder och skrikande mage höll oss uppe. I ficklampsljuset restes tälten och upppackades släden, medan två av oss högg tallgrenar till elden.

Det dröjde inte länge förrän det stod klart för oss att vår 'ved' inte kunde brinna. Vi blåste tills vi var tomma, men sakta sjönk lågorna ner igen och med den vårt sista hopp. Då gick ettljus upp. Vi hade bott här med familjen några somrar, Torbjörns och jag, och hade då byggt oss en bastant liten stuga(koja) Den måste brinna! Sagt och gjort. Vi två gav oss iväg uppåt åsen, och bakom oss uppslukade mörkret "Leo" och "Nypa" med var sin stelfrusen smörgås i handen. Stugan var som sagt bastant, men Torbjörn var inte klen, vilket däremot yxan var. Det fanns blott en chans och Torbjörn grep den. Jag höll upp dörren och Torbjörn satte fart in i stugan och ramalde med ett ljudligt brak ut genom den motsatta gaveln med väggen under sig! Detta förfarande upprepades mot ena långväggen med min hjälp, men här måste vi 'baxa'. Vi gav oss inte förrän blott taket stod kvar på sina fyra hörnstolpar. Så slutade vårt egenhändigt byggda blockhus, vilket berett oss så mycket glädje som barn.

Vid midnatt nådde vi lägret med vår jättelast, vilken vi dragit som en släde på drivorna. Det blev en eld utan like, bröd och smör kom fram och kaffehurran sattes på. Vad kan inte en flammande brasa göra i smällkall vinternatt !

Första eldvakten blev min. En oförglömmelig natt. Rådjur nosade innanför eldskenet, nattfåglar skrek då och då och brasan sprätte och knastrade. Genom tältöppningen hördes jämna andhämtningar - de dödetröttas djupa sömn.

forts.



forts. (Sigurd Isacson)



Morgonen kom med strålände sol. Klockan 5 var vi på benen och satte igång med frukostlagningen. Vi hade inte frusit, och ändå bara haft en eller två filter på oss, sömnen hade varit som en dvala. Korbbitarna måste ätas direkt ur pannan, annars frös de. Den törstige läskade sig med 'vichy-is'.

Efter en härlig frukost med rykande kaffe åkte vi med kälke och slalom i de fjällliknande, branta backarna och hade den roligaste morgon vi upplevt. Frammot 8-haket började modellflygningen, först på isen med högststart, sedan de första hangförsöken. Vid isflygningarna 'bläste' "Alexander" och "Hast" iväg kilometervis och förorsakade ägarna veritabla Vasalopp. Vinden blåste naturligtvis från hanget och gjorde luftrummet nedanför på isen synnerligen oroligt.

Trots detta utförde vi de första hangproven, men på ett mindre hang på Åsens topp. Höjddifferensen var c:a 20 meter, och efter någon minuts flygtid landade planet i en nära nog ogenomskådlig småtall-djungel. Nerifrån marken kunde inget ses, men en effektiv 'pejlingsmetod' uppfanns strax: Den sökande nedanför hanget visade sin position med att skaka en liten tall. Kursen korrigerades med ledning härav från Åsens topp, där platsen för nedslaget observerats. På detta sätt dirigerades slutligen den sökande till rätt träd med ropen uppifrån. Det hela var mycket spännande, liksom klättringen uppför den isiga "jättekast"-beströdda ravinen med segelmodellen i handen.

Platsen vi valt för lägret var utsökt vacker. Jättshöga furor omväxlande med tät, låg skog, bildade fronten mot Roxens stora isvidder, och ovanpå dessa branta sluttningar ligger på en höjd av c:a 100 m över sjön (vilket således utgör hanghöjden) stora glesbevuxna högplatåer. En omkring 100 m bred slänt är uthuggen på hanget, som sträcker sig flera kilometer med samma lutning åt öster och med avtagande höjd mot östgötaslätten väster om Roxen gott och väl en mil.

Så gick den första dagen, och andra natten tog vid med gnistrande stjärnhimmel och bitande köld. Nu kändes kylan och sömnen blev orolig. "Leo" vandrade mitt i natten ut ur tältet, lade sig intill elden och mådde bättre - en stund. Han drömde om helvetets kval och vaknade när elden begärligt åt håll på hans fina sovsäck !

Den dagen var det hangvind, men svag sådan. Efter att antal lyckade flygningar hade följande erfarenheter vunnits:

- 1) En hangmodell skall ha låg v-form och i övrigt en liten sidoprojektion, för att ej driva in mot hanget vid ej. längsflygning.
- 2) Stor riktnings- och sidstabilitet erfordras för att modellen skall kunna hålla avsedd kurs.
- 3) Stora, kala furor i den tänkta flygriktningen bör undvikas !
- 4) Åk ej slalom i branta backar med en skidstav i ena handen och en tvåmeters segelmodell i den andra !

Den tredje erfarenheten gjorde "Leo" då hans "Alex" satte sig i en hög tall vid hangåsen. Där satt den tills den inte orkade hålla sig kvar längre, vilket inträffade först en vecka senare. Det fjärde rådet motiveras därav att Torbjörn i vildaste fart på skidor nedför hanget råkade sticka in Hast-vingen i en trädklyka.....

Sigurd Isacson

\*\*\*\*\*  
anm. Vill någon bygga en hangkärra, så gå inte direkt på ovanstående rekommendationer, diskutera saken först med t.ex. Ove P. eller Per N. En hel del nya rön har gjorts sedan 1940.



SÅ SKALL VI ÄGNA OSS ÅT NÅGOT I DESSA SPALTER SÅ OVANLIGT SOM LYRIK:

Det är Dick Wiklund från LEN, som i höstas visade mig en liten dikt av den amerikanske modellflygprofeten Frank Zaic. Då varken Dick eller jag är experter på att översätta engelsk dikt, ber vi om överseende med ev. brister. Dick svarar för de första versarna, jag för den sista.

"Be it so long ago, none of us can forget the wonder  
of our first Free Flight.  
Be it only a minute ago, all of us look forward  
to the next flight.

How clean the mind, how weary the body after a day  
of thermal hunting.  
How much more exciting life can be for us  
because of Free Flight.

Some would have us believe that the price is not  
worth Free Flight.  
Could it be that it takes a special kind of a man to do  
all the things that need to be done  
before Free Flight can become a reality?

Yet, who else but those who are willing to pay the price  
will know in their hearts the glory of  
the skies, watching their own creation  
fly Free "

\*\*\*\*\*

tolkning: "Det må vara aldrig så länge sedan, ingen av oss glömmar den första flygningen med den första fritt flygande modellen.

Det måvara för bara en minut sedan, så ser vi alla fram emot nästa flygning.

Hur uttröttad, både till kropp och själ, kan man inte vara efter en dags termikjakt !

Hur mycket mera spännande är inte Livet för oss tack vare friflygningen!

En del människor vill få oss att tro att friflygningen ej är värd priset.

Kan det vara för att det fordras en särskild sorts människor för att göra allt, som behövs innan friflygning kan bli verklighet?

Likväl: Vilka andra än de, som är villiga att betala priset, kan i sina hjärtan känna den himmelska saligheten av att bevaka den egna skapelsens fria flykt ? "

\*\*\*\*\*





## tävlings-nytt

så var det några tävlingar, som ej blev av. Först var det Runn-tävlingen i Borlänge. Den påbörjades, men fick sedan avbrytas på grund av storm.

Sedan var det VT i Östersund, 21 februari 1965. Efter att i några timmar ha stått på isen på Storsjön, utan att vinden ville avtaga till flygbar styrka, lär man ha beslutat inställa tävlingen t.v. Jag skriver "lär", ty själv hann jag aldrig fram.

Från AKG hade anmälts Ulf Carlsson, Morgan Zetterdahl, Per Nilsson den olycksalige. De två förstnämnda måtte ha haft förningar, ty de for aldrig upp. Den sistnämnde, hade rest upp till Östersundstrakten redan den 14 februari, för att tillsammans med familjen ha vintersemester i byn Storhögen, 47 km norr Ö-sund. Och jösses va mycke snö där fanns, och som det kunde blåsa! Snödjupet var 100 cm. Hade man ej skidor på sig, var det nästan ogörligt att komma någon vart. Vår stuga låg 300 m från farbar väg, och den väg som var dag skottades upp, drev under natten helt igen, så att man på morgonen ej ens kunde ana var den varit!

På tävlingsmorgonen, for jag iväg kl. 8.45 för att åka till VT, 47 km på c:a 1 timme gällde det alltså. Jag kom fram till F 4 kl. 12.45.

Först så fastnade jag i vänster välgkant, och kom ej loss förrän jag skottat och lagt på snabblänkar. 500m senare fick jag tidernas vindkörare från höger i en svag nerförsbacke i 60 km fart. Bilen sladdade först svagt åt vänster med bakvagnen, sedan tvärt åt höger, där bakhjulen tog i snövallen, varpå min värderade Opel, rullade runt på höger sida, runt på taket, runt på vänster sida, och åter upp på hjulen, där den dessbättre blev stående, en bit från vägen i den djupa snön. På slutet gick dörren visst upp, för hela främre delen av bilen var snöfylld. Så var det att skotta igen. Vid en visit på vägen visade sig denna för hal för att stå på..... Så småningom blev vi tillräckligt många att lyfta upp bilen på vägen. När det var klart åkte nästa bil ner i det motsatta diket, så var det att börja skotta igen..... Så småningom fortsatte jag mot Österund, med 20-30 km fart. I varje större uppförelse fick jag lägga på snabblänkarna. Sista gången var i backen upp till F 4, där jag fastnade kl. 12.30, 10 meter från krönet. Medan jag stod där såg jag några bekantingar fräsa förbi åt motsatt håll, Skvaderns Simca, Solnas VW, Gösta Nilssons VW etc. Ja, det var en tävling,.....

En annan tävling var Norbergsträffen, där Ulf, Acke och Håkan deltog. Morgan hade drabbats av influensa. Tävlingsdatum 14/3 1965. Lika underbart väder som i GBG. Dvg svag vind, soligt, +5°. Den svaga vinden var dock tvärs Norens 500 m breda is, varför de som flög maxar fick pulsa i skogsdrivor etc. Ulf misade en motortid, Acke och Håkan kvaddade i trimstart. Och det vanliga intermezzot inträffade. En depå-startande D-2:a störtade rakt ned bland folket. ÄVEN DENNA GÅNG HADE MAN TUR, INGEN FICK SÄTTA LIVET TILL, MEN DET KAN EJ FÅ FORTSÄTTA SÅ HÄR. SKALL EJ VUXNA MÄNNISKOR KUNNA LÄRA SIG RESPEKT FÖR VARANDRAS LIV OCH EGENDOM? Till råga på allt var det en medlem av SMFF:s styrelse som utmärkte sig.

Resultat i korthet: A:2 1. Sundstedt 865, 2. H.Nilsson 859, 3.J.Åkesson 853, 4.BM C:2, 1. Rune Johansson 900, 2. J.Åkesson 896, 3. Rolf Sundin 862.

D:2 1. N.Hollander 870, 2. H.Broberg 868, 3.Ulf Carlsson 767. Lag AKM  
\*\*\*\*\*

Tack till "Adam"! Han skänkte två motorer, vilka Sven Samuelsson på Åremötet delade ut till de två grabbar som ansågs mest framåt i stunt, Granhed och Callh.