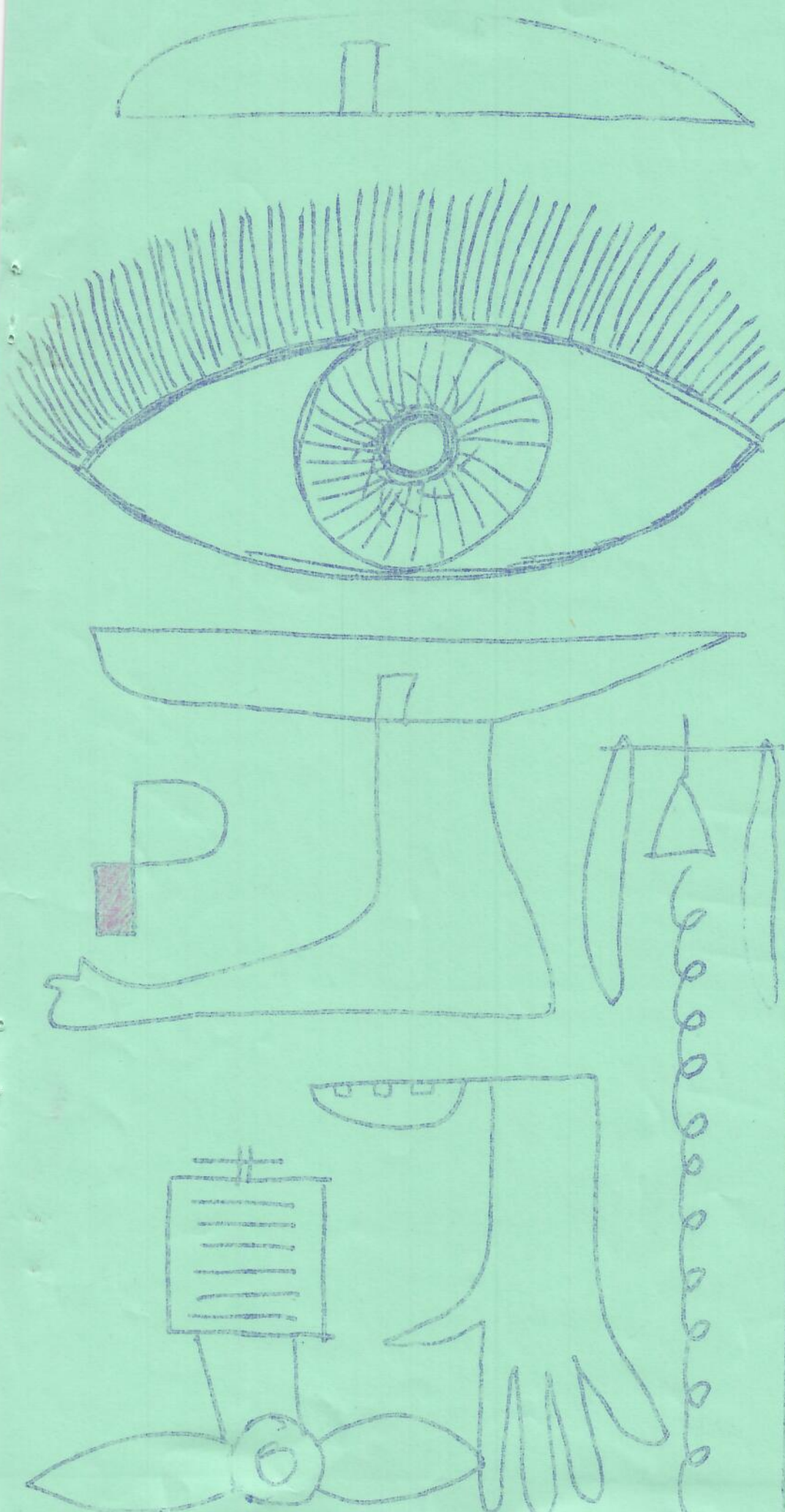




AEROKLUBBEN



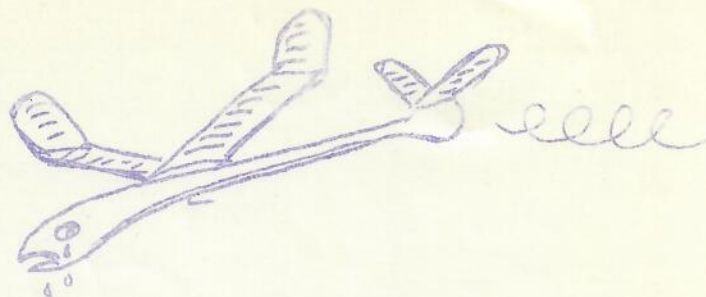
TORBJÖRNSL.3

1966

4

6.5.18

4 oktober 1966.



Ärade modellflygare !

Egentligen är det onödigt att jag skriver något denna gång, ty den friflygfilosofiskundersamma kvoten för detta nummer är redan fylld. Vi har nämligen det synnerligen stora nöjet att välkomna en ny medarbetare. Det är f.d. skvadern Lennart "Floda" Flodström från Sundsvall (lär ligga någonstans längre upp i landet....). Förutom att han är mycket duktig Wakefield-flygare, är han vår kvickaste modellflygskribent liksom en av våra bästa stilister. Genomläs hans opus och begrunda!

Och annars? J, jag menar hur har ni det med byggnade och flygning? Sett ur en friflygares synvinkel har detta år varit synnerligen tyst. Jag tror ej det varit en enda nationell tävlingen från maj till slutet av september. Och när det väl är dags, kommer alla tävlingar på en gång! Jag syftar på Ängelholmstävlingen 25/9, UHU-staevnet 2/10 och SM 9/10. En annan som måste försöka fördela sitt modellflygande med hänsyn till familjeangelägenheter etc. kan ju omöjligen delta i mer än en av dessa tävlingar.

Det var verkligen tråkigt att det tycks ha tjuvat till sig för SMFF med Årets SM. Vi hade ju blivit förespeglade ett sommar-SM i början av augusti, men det gick som vanligt: Det blir ett höst-SM i oktober-väder. Må det bara ej bli samma regn-lera-blåst-SM som senast i Uppsala!

Ulf Carlsson har räknat fram det sjunkande deltagareantalet vid de senaste årens SM: 1962-169, 1963-153, 1964-116, 1965-99. Föga upplysande läsning må man säga! Tror ni att friflygandet är i utdöende? Har sporten blivit för svår, för konditionskrävande? Jag tror att det tas alldeles för allvarligt och vetenskapligt på vår hobby. Enstaka perfektionister har alltid funnits, men som det nu är, tycks de helt dominera vårt friflygande. Visst kan det vara bra att tur-momentet elimineras, men samtidigt går det för mycket allvar i leken. Förr kunde även de som ej var i stånd att satsa allt på hobbyn, hoppas på utdelning tack vare litet tur, och detta gjorde att många goda, glada optimerer för till tävlingarna. Deras kärror var kanske ej av toppklass, men de tyckte det var kul att hänga med. Faktum är, att har man, som jag, till stor del lagt av hobbyn, känner man sig nästan dummm när man kommer till en stortävling. Man har ej byggt nytt på länge, man har ej hängt med vad som skrivits i fackpressen etc.etc. Man får en känsla av att det undras "vad gör han egentligen här?"

På tal om friflyget framtida vara eller icke vara, vill jag citera vad John O'Donnell skrev i sitt referat från Engelska Nationals 1966:

-Trots de synnerligen utförliga upplysningar vi fått angående tävlingsplatsen Hullavington, hade ej ett ord nämnts om dess lämplighet för friflygning. Den var helt enkelt olämplig för sådant, och i all synnerhet då för en tävling av detta format ("SM"). Man får alltså intrycket av att friflygningen är den "fattige släktingen" i arrangörssammanhang. En SMAB-funktionär, som tillfrågades ang. fältets storlek, lär ha sagt: "Nåja, det är ju ändå bara RC och linstyrning som spelar någon roll....". Jag antar att friflygningen ej är tillräckligt publikdragande, liksom att den är föga lönsam för hobbyhandlarna."

Vad säger ni? Det ligger allt något i JOD's uttalande. Vem löser friflygets kris? Den som tror sig veta medicinen ombedes skriva en rad till mig!

B.



KUNGÖRELSE:



STOR GALA-KLUBBAFTON

å Stora Katrinelunds
Ungdomsgård (Övre fest-
våningen) fred. 21/10 kl. 19.30.

Regissör, arrangör och producent: Evert Lejde.

Vi hoppas att medlemmarna helhjärtat sluter upp kring detta evenemang och begagnar tillfället att träffas och prata om sommarens flygningar, höra vad som rör sig i största allmänhet i klubben samt beskåda följande förnämliga

P R O G R A M

1. Klubbaftonen börjar.
2. Inledningsanförande av klubbmästaren.
3. Något roligt.
4. Allehanda film och bilder, exponerande framstående medlemmar av klubben (de som flyger, nämligen); framförallt från flygdagarna på Säve.
5. Kaffe (vattnen för den som så önskar) med dopp.
6. Diverse muntrationer.
7. Klubbaftonen slutar långsamt.

LINSTYRARTRÄFFEN PÅ SÄVE DEN 18 SEPTEMBER.

Sönd. 18/9 avhölls "igångsparkningsceremoni" av höstsäsongen för linstyrarnas del i form av en informell träff på Säve. På lördag eftermiddag och kväll såg vädret efter en förbått blåsig vecka lovande ut. Och haver man sett på ---- ! Det höll i sig till söndag, eller rättare sagt t.o.m. söndag: solsken och så pass lite blåst, som man rimligen kan begära på Säve. Vi hade alltså en enastående tur med vädret, med vilket ju alla modellflygevenemang står och faller.

I det meddelande, som vi hade sänt ut om träffen, poängterades speciellt, att vi ville se även en del nya stuntflygaransikten, tillhörande yngre förmågor. Detta hade inte hörsammats i någon större utsträckning, utan det var bara ett litet fåtal som hade pinglat och förhört sig om platser i bilar. Nu vet vi ju för all del inte, hur många yngre som flyger linkontroll, men nog är det väl flera? Det hoppas vi i alla fall. Undantag var förstas Claes-Olof Kall, Per-Åke Andvik och Ulf Hedquist, men man kan väl knappast säga, att någon av dem tillhör den kategori som åsyftas ovan, så flitigt som de har varit igång ett bra tag nu! - Av dem som emellertid kom ut, vill vi gärna nämna Kjell-Åke Jonsson, som tycktes komma mycket bra överens med sin Nobler junior. Vi hoppas, att det snart kommer en Nobler senior från det hållet! Men inte heller de övriga, som tycktes ha hjärtans roligt med sina Fantom m.m., skall glömmas bort. Det var roligt, att ni kom ut! Välkomna fler gånger, t.ex. till Adams Pakal!

Av de "etablerade" flygarna syntes de flesta till, såsom Alf, Evert, Claes-Olof och allas vår tecknare "Bin", alias Roland Östlund. Detta var naturligtvis inte mindre glädjande (än att en del nya kom ut, alltså). Alf och Claes-Olof gjorde ett par vackra uppvisningar i sin vanliga stil: lugnt, säkert och till synes lekande lätt. Något som i hög grad bidrar till detta intryck är att båda använder ljuddämpare, vilket förutom minskad ljudvolym, naturligtvis, får den effekten, att det låter som om en turbinmotor satt i kärran. Mycket behagligt för örat, det måste sägas! Dock tycks det, som om Claes-Olof fortfarande har en del problem med fyrklövern då och då, i det han får den nedre vänstra buntan för stor och kommer upp i bortre delen av den föregående loopingen. Men detta kanske bara gällde den gång jag såg manövern ifråga.

Klubbmästare på alla kategorier, Evert Hejde, torde vara klubbens rolighetsminister när det gäller stuntflygning. Med sin väl 3 år gamla (tror jag) men fortfarande spritt språngande Nobler gjorde han en Halsbrytande flygning med liggande tim-gåas eller vad det nu var - i alla fall två trekantsloopingar placerade intill varandra på något sätt - wingovrar tvärs för vinden, vanliga och fyrkantiga liggande åttor i varandra osv., allt med en aldrig sinande fantasi. Ingen strikt programflygning här inte! Detta anser åtminstone undertecknad vara ett mycket vällovt företag: att då och då slå sig lös från den benhårda och allvarliga tävlingsträningen och -flygningen och försöka något nytt och annorlunda. Är det inte detta, som egentligen är en hobbys - i detta fall modellflyg - yttersta syfte: att vidmakthålla leklynnat, att rekreera en från vardagens göromål, att ge sin utövare något av skapandets glädje? Utan att det hela på något sätt urartar till något att bara skratta åt, naturligtvis. Denna synpunkt har väl även denna blaskas redaktör då och då givit uttryck för, tror jag mig vet. - Som spexare torde dock Evert ännu ha en viss konkurrens av vår förre medlem "Kungen", alias Lars-Erik Cedermalm. Men deras förmåga kanske inte riktigt ligger på samma plan.....

En av "di gamble" saknades dock, nämligen Sven Samuelsson. När får vi männe se honom med ett handtag i näven härnäst? Det ser lite mörkt ut: han har sålt en hel del modeller och motorer och tänker enligt uppgift gå ner i varv betydligt. "Fan tro't, sa Relling."

Gunnar Grahn hade dagen till ära inköpt en splitter ny motor, OS-35 Stunt. Den var emellertid inte riktigt med på noterna, visade det sig efter en stunds för-

Ett mycket intressant inslag i det hela var att Håkan Sjöström och Morgan Zetterdahl uppenbarade sig med några speedmodeller, men tyvärr hade de en del problem med sina högtrimmade motorer. Vidare tycks det vara en hel vetenskap enbart att få upp dylika modeller i luften. Vi fick i alla fall se några starter efter tappert kämpande. Det vore otvivelaktigt roligt, om vi kunde få en så pass "exklusiv" gren som speed representerad i klubben. Men friflygandet sitter säkert i högsätet hos detta båda herrar, får man förmoda, vilket väl är tu# det, eljest skulle klubbens friflygarkår minskas med ca 50 %..... - På tal om friflyg, ja: Ulf och Ace var ute och gjorde (som jag såg) varsin i mitt tycke enormt snygg D:2-start. Något av den #jusigaste modellflygpropaganda jag någonsin har sett! Det måste f.ö. ha varit tacksamt att vara friflygare denna dag; det flimrade över banorna av den myckna termiken. - Ulf var ute även i sin egen-skap av klubb-fotograf; vi hoppas få se resultatet på klubbaf-tonen och då minnas en S#ve-s#ndag som i sin helhet får betecknas som lyckad!

På förekommen anledning ber förf. till ovanstående opus att i sin egenskap av kassör få påpeka, att avgifter till klubben ej skall betalas till mig personligen utan insättas på klubbens postgirokonton 52 63 66, adr. Aeroklubben i Göteborg, Modellflygsektionen, Göteborg S. Därmed basta!

[illegible]

Just det! 16 oktober arrangerar AKG och MKK (= Modellklubben i Kungälv) tillsammans sin första skålvande linkontrolltävling, närmare bestämt i klasserna stunt och combat. I skrivande stund är det inte klart, huruvida vi får använda F 9 den aktuella dagen, men vi skall väl hoppas att flygsoldater inte har några övningar, nu när det börjar bli lite kallt..... OBS. alltså att det inte rör sig om en vanlig klubbävling utan att vi kommer att skicka ut inbjudningar till klubbar runt om i landet. Vi hoppas att linstyrarna åker ut och ser och lär! Om någon har lust att fungera som funktionär (jag så inte) kan han ringa till Alf Eskilsson. Till samme person bör man nog helst skå en signal dagarna före tävlingen, om man tänker åka ut, för att höra efter så att ~~XX~~ det hela inte har flyttats till Backamo. Denna utväg får vi nämligen tillgripa, om F 9 säger nej.

AKM HOSTTÄVLING SÖNDAGEN DEN 25 SEPTEMBER FIO ÄNGELHOLM

VI (HÅKAN, ULF, ACKE OCH MORGAN) ANLÄNDE TILL SKALDER-
VIKEN DÄR FÖRLÄGGNINGEN VAR FÖRLÄGGD BAR IN VÅRA GREJOR
IETT KALLT RUM DÄR VI SKULLE SOVA BLAND JUMMISNODDS-
VRIDARE OCH (MONOLINEFLYGARE) A2 KNUTTAR SOM INTE DIS-
KUTERADE TEORIER HELA NATTEN VILKET VAR TRÅKIGT SÅ UNDER-
TECKNAD OCH MORGAN FÖLJDE MED GAMLINGARNA PÅ VÅR MEDHAVDA
MOPPE IN TILL SYDVÄSTMETROPOLEN ÄNGELHOLM FÖR ATT GÖRA STAN
NÅVAL NÄR VI ÄTIT VÅR KORV, GRANSKAT TORGET, SETT TILL ATT
ALLA FIK, BIOGRAFER OCH OBEFINTLIGA PARKERINGSAUTOMATER VAR
ORDENTLIGT STÄNGDA TRÄFFADE VI (MORGAN OCH HÅKAN) NÅGRA
GAMMAR SOM TYCKTES HA LIKA ROLIGT SOM VI SÅ VI SLOG OSS
SALMAN MED DOM OCH SNACKADE TEORI HALVA NATTEN

TÄVLINGEN BÖRJADE KL9:30 PÅ SÖNDAGS SÖNDAGSMORNINGEN DAGEN
EFTER ATT VI ANLÄNDE TILL ÄNGELHOLM VINDEN VAR TILL ATT
BÖRJA MED MYCKET SVAG MEN ÖKADE UNDER DAGENS LOPP MEN BLEV
ALDRIG RIKTIGT BESVARANDE. SOM DEN INTELLIGENTE LÄSAREN
HAR MÄRKT BÖRJADE TÄVLINGEN KL9:30 MED FÖRSTA START SOM BLEV
FÖGA LYCKAD UR VÅR SYNVINKEL UTOM FÖR ACKE SOM MAXADE, ULF
GJORDE EN PERFEKT ENPUNKTSLANDNING I ASFALTEN SOM BLEV SLUTET
FÖR BÅDE MOTOR OCH KÄRRA EFTERSOM ULF ENDAST HADE EN KÄRRA
VAR HAN UR LEKEN REDAN EFTER FÖRSTA START. ACKE MAXADE,
MORGAN MAXADE INTE. JAG MALDE MIN FÖRSTAKÄRRA I FÖRSTA START.
MEN SOM FÖRUTSEENDE MODELLFLYGARE HADE JAG NATURLIGTVIS EN
RESERV SOM JAG FLOG MED. ANDRA START ULF SITTANDE PÅ RYGG-
SLUTET 500METER FRÅN STARTPLATSEN MED EN STYCK EJ SUBVENTIONERAD
WALKIE-TALKIE I HANDEN, ACKE FLOG MAX, HÅKAN FLOG MAX, MORGAN
FLOG EJ MAX. TREDJE START ULF FORTFARAND: SITTANDE PÅ ÄNDALYCKTEN
MED SAMMA WALKIE-TALKIE I HANDEN (HAN HADE BYTT HAND HAN)
ACKE MAXADE OCH FLOG BORT VI HAR INTE HITTAT HONOM ÄN.
UNDERTECKNAD HADE BRUTIT EN FENA PÅ MODELLEN SOM NU BLEV LAGAD
DET BLEV INTE MAX; VET EJ VAD MORGAN GJORDE. 4de START ACKES
FORTFARANDE BORTFLUGEN, HÅKAN MAX OCH FLOG INTE BORT (MEN -
MODELLEN FLOG BORT DEN). MORGAN EJ ALLTFÖR BRA OCH UTAN NÅGON
RISK FÖR BORT-FLYGNING. 5e START MORGAN MAX ULF OCH HÅKAN UTE
OCH LETADE EFTER SISTMÄNNANS MODELL UTAN RESULTAT ACKES KÄRRA
FORTFARANDE BORTA. SÅ VAR TÄVLINGEN SLUT OCH I D2 VANN R. HAGEL
OCH UNDERTECKNAD KOM 6a ACKE KOM 7a MORGAN SLUTLIGEN KOM 9a
VEL. SOM VANN A2 OCH C2 KAN JAG EJ MED BESTÄMDHET UTTALA MIG OM

EN SOM ALDRIG SKRIVIT FÖR.

UHU-STAEVNET SÖNDAGEN DEN 2 OKTOBER.

EFTER DIVERSE MELLANLANDNINGAR I TOSTARP OCH SPANNARP,
DÄR VI (HÅKAN, ACKE MED FRU OCH BARN) AVHÄMTADE DIVERSE
F.S.D. BORTFLUGNA D2 MODELLER. VI FORTSATTE SEDAN MOT ESLÖV
DÄR VI AVLÄMNADE NÅGON, FORTSATTE TILL MALMÖ OCH AVLÄMNADE
RESTEN. VI, FORTFARANDE HÅKAN OCH ACKE, DAMMADE VIDARE TILL
HÄLSINGBORG, DÄR VI TOG FÄRJAN TILL HÄLSINGÖR. EFTER ETT MINDRE
MELLANHAVANDE MED DEN DANSKA TULLEN FOR VI TILL HILLERÖD.
VI LETADE EFTER ETT HOTELL, VI HITTADE ETT HOTELLVILKET VI
TOG IN PÅ. NAMNET VAR "LEIDERSDORFF" VILKET VAR BRA.
EFTER EN TELEFONVÄCKNING KLOCKAN 7 SOM I PRAKTIKEN BLEV HALV
8, GICK VI NER I MATSALEN OCH AVÅT EN GOD FRUKOST.
TÄVLINGEN BÖRJADE KL. 9.30 MED FÖRSTA START, DÄR INGEN AV OSS
GJORDE MAX, DET VAR ENDAST 7 DELTAGARE I D2. ANDRA START FLÖG
UNDERTECKNAD MED OKONTROLLERAD MODELL, ACKE BÖRJADE FÅ IORDNING
PÅ SIN KÄRRA. CHRISTENSEN, DANMARK, FLÖG MED EN JAI-FAI OCH
EN GANSKA BRA MOTOR. TREDJE PERIODEN MAXADE ACKE MED EN BRA FLYGNING
JAG FICK TANKFEL OCH CA. 3 SEKUNDERS MOTORTID OCH BRÖT DÄREfter
TÄVLINGEN. I DET ÅTERSTÅENDE STARTERNA FLÖG ACKE MYCKET SÄKERT OCH
JÄMNT TILL EN HEDRANDE ANDRAPLATS I D2. CHRISTENSEN VANN FÖRE ACKE.
I C2 PLACERADE SIG OLOF NERUD SOM TRE. KNUT ANDERSSON, ÄVEN HAN
FRÅN AKM, TTVÅA I A2 DET ÄR ALLT JAG MED BESTÄMDHET KAN SÄGA OM
PLACERINGARNA.

EN SOM FORTFARANDE ALDRIG SKRIVIT MASKIN FÖRR.

Carl Axel Thernberg lämnar här en

RAPPORT FRÅN HAGSHULT

Söndagen den 2 oktober 1966 var det premiär för den nya RC-klassen K 5. Tyvärr var vädergudarna vrånga mot pionjärerna. Det bjöds på typiskt höst rusk med blåst, duggregn och DIS, vilket stundtals var mycket besvärande. Men efter första omgången tycktes vädergudarna bli ointresserade. Skapligt väder kom på stubben. (finns många i Småland). Bäst var det när tävlingen var slut. Vädret alltså.

Programmet kan ni se i Modell-Nytt. Det är inte svårt för den som flugit litet med 6-kanals-anläggning. Tiden man hade på sig för att starta motorn var 3 min. och för flygprogrammet fick man 10 min. på sig. Alltså ingen jåkt eller stress. Underligt att inga fler AKG-are deltog ???

Prislista och kommentarer:

1. Björn Wängström, Linköpingseskadern Poäng 4.175
Flög med en välbyggd Piper Cub J3 (Berkleys). Motor OS 40 och radio utrustning Sampey 404 med originalservo.
2. Arvid Carlsson, Linköpingseskadern Poäng 2.924
Gul Piper Cub med svart dekor. Micro Avionic radioutrustning. Motor hade han oxå, OS 35.
3. Nilo Thulander, Ystad FK Poäng 2.893
Vilken kärra han flög? Vagabond, vad annars? Velflygande som bara en vagabond. Min X hade han i nävarna och i kärren satt en Enya 35.
4. K.E.Tell, Linköpingseskadern Poäng 2.535
Utan tvekan tävlingens vackraste kärra, Sterlings Mustang. De flesta vet väl hur en Mustang ser ut, och en vacker sådan kärra är Mustang. Motor Merco 61 samt Kraft Reed hjälpte honom till poäng.
5. Yngve Andrén, AKG Poäng 1.168
Han flög med sin Witch's Brew med Enya 60 i nosen. Detta var hans första tävling, men det smakar mer, speciellt när det inte är fler punkter på programmet. Relativt lätt och lagom svårt tyckte han. Flera såna här tävlingar och det lär bli fullbokat i luften hela dagen, klassen slår säkert igenom. Tänk så många som t.ex. har 6-kanaler och vill tävla. Men från 6 kanaler och upp till "fullt hus" är ett stort kliv, både ekonomiskt och flygmässigt. Yngve hade Bonner Digimite radio.
6. Stig Lilja, Jönköping Poäng 1.149
Falcon 56:a med OS 29. Hembyggd radio. Tyvärr fick han vibrationer i radion från motorns fästplatta, som var för tunn. Ingen sistaflygn.
7. K.Pettersson, Nässjö MFK Poäng 180
Robot (veron) med Controlair radio. Oturligt nog fick han kärren i backen vid första flygningen, kvaddorsaken vet jag ej.

PS Skall kanske tillägga att några från publiken, tillfrågade om just denna klass, tyckte själva flygningen med de olika manövrarna var lagom, det var alltså inte en massa bunts, 8-or, top hat och allt vad det heter att hålla reda på. Några hoppades att det kanske kunde ordnas en vår- och en hösttävling, t.ex. första söndagen i maj och i oktober.

DS



Lingenskögen 4.10.66

KEDJEBREV

Ärade medbreder !

Detta kedjebrev startades av en man liknande Er själv, i förhoppning att det skulle bringa lättnad och lycka åt trötta affärsmän och modellflygare.

I motsats till de flesta kedjebrev kostar detta inga pengar. Sänd helt enkelt en kopia av detta brev till 5 av Edra vänner, vilka äro lika trötta som Ni. Gör sedan ett paket av Er fru (ev. fästas el.dyl.) och sänd henne till den man, som står överst på listan, samt sätt Ert namn underst.

När Ert namn nått toppen på listan kommer Ni att få mottaga 16.437 kvinnor, varav en del verkliga GODINGAR.

Var hänsynsfull och bryt inte kedjan. En man som bröt kedjan fick sin gamla fru tillbaka.

Eder förbundne

Oskar Liljebjörn

Pontus Boxholm

Birger Slafsnäs

Kolbjörn Kalkbrätt

August Kronblom

PS En av mina vänner mottog häromdagen 83 kvinnor. Han begravdes i går och alla säger att hade ett leende på läpparna, för första gången på många år.

DS

HEJ, DET ÄR MATERIALFÖRVALTAREN SOM STICKER UPP.

VAR ÄR ALLA GLADA ANSIKTEN PÅ ÅBROKLUBBEN I GÖTEBORG (MODELLFLYGSEKTIONEN).
DOM FINNS INTE PÅ KLUBBLOKALEN I ALLA FALL. DET VET JAG, FÖR OFTAST FÄR
MAN SITTA DÄR I SPLENDID ISOLATION MED MASSOR AV UTMÄRKT MODELLMATERIAL
SOM BARA VÄNTAR PÅ KÖPARE OCH BYGGARE SOM (VÄL) FINNS, OCH SOM JAG HOPPAS
INTE ENDAST KOMMER PÅ FÖLJANDE KLUBBATON UTAN ÄVEN GÖR ETT BESÖK I FÖRRÅDET
ÄVEN OM DET BARA ÄR ETT STUDIEBESÖK.

MEN DET VAR INTE BARA FÖR ATT SKÄLLA SOM JAG SKRIVER DETTA (TROR JAG)
UTAN ÄVEN FÖR ATT MEDDELA EN SAK FÖR EVENTUELLA BYGGÄRE I KLUBBEN.
JAG HAR I MITT TYCKE FÅTT ETT BRA, AV TAL TILL STÅND SÅ ATT MEDLEMMAR
I ÅKG KAN GENOM KLUBBFÖRRÅDET KÖPA NÄSTAN ALLT INOM MODELLBYGGE TILL
40% RABATT, I MOTORVÄG FINNS BL.A.:

1 WEBRA NACH II
1 ENYA 15 II
1 ENYA 29- 3B
1 FROG VIPER
1 OS MAX 19
1 OS MAX 19RC
1 ED SUPER FURY
3 HOLLAND HORNET
2 JOHNSON RC
1 JOHNSON STUNT
2 JENA MN
1 JENA MK
1 ED SEAGULL
2 ENYA 06
2 OS MAX -6
1 OSMAX 29X
3 OS MAX 19 MARINE
1 TAIFUN ORKAN
2 DA TELLUS
1 COX TEE-DEE 010
1 COX TEE-DEE 049

~~XXXX~~ 1 COX MEDALLION
1 SUPER TIGRE G32
1 TAIFUN TORNADO
3 TAIFUN CYKLON
1 TAIFUN BISON
1 K&B 45RC
1 TAIFUN HURRICANE UTAN
BAKSTYCKE.

GLÖDSTIFT, MOTORDELAR, BYGGSATSER OCH DIVERSE
ANDRA TILLBEHÖR FINNS SÅ DETTA ÄR BARA ETT MYCKE
LITET SMAKPROV PÅ VAD JAG HAR ATT ERBJUDA I
FÖRRÅDETEFTER DETTA AVTAL.

EN SOM TROLIGTVIS ALDRIG HAR SKRIVIT FÖRR.

HÅKAN SJÖSTRÖM M.F.A.K.G.

EN VETTVILLINGS MINNEN

En stilla hemmakväll. Farmor, farfar, barnen, hustrun och så givetvis husets herre, sittande framför den öppna spisen. Så kommer den hela tiden väntade sentensen från farmor: "Ack ja, jag minns hur det var förr i tiden."

Det är fler än farmor som minns - t.ex. husets herre. Hur var det det hela började egentligen?

Det måste ha varit med båtar. Av någon anledning börjar alla sin hobbyverksamhet med att bygga segelbåtar och ångbåtar och motorbåtar, farkoster som för all del är förträffliga, men i min åsikt endast i fullskalaformat. Det enda man har kvar av den hobbyverksamheten är några ärr efter kniv och stämjärn.

Så kom den där julen då en äldre broder lovade att medelst kniv och furubröder tillverka 1 st leksaksflygplan, exakt efter önskemål beträffande utseende och storlek. Givetvis blev flygplanet endast delvis färdigt, eftersom brodern fick uppsöka närmaste kuranstalt för ihoplappning av fingrarna, men efter tre biobesök och fyra hekto syrliga karameller fick han ändå syndernas förlåtelse. Så fann man på sopbacken en Wentzelkatalog, därstädes avtippad av grannens äldste son, och tog intryck. Stavmodeller fabricerades av mödosamt tilltäljda trälister och skokartonger, vilka på ett mystiskt sätt försvann ur moderns garderob, kvarlämnande högar av löst lagrade skor. Cykelekrar försvann ur hjulen på broderns cykel och återfanns väl maskerade som propelleraxlar, varvid återfinnandet snart ackompanjerades med gråt och tandagnisslan.

Dessa modeller provflögs i trädgårdslandet, en kollektiv jordplätt med av hävd uppdragna, osynliga gränser. Följaktligen hände det mer än en gång att körringen Gustafsson kom rusande och jagade bort den modellflygande, som ju inte kunde hjälpa, att han måste dra upp ett par morötter och rädisor för att kunna finna de häftstift som lossnat, då planet landat.

Tiden i läroverket var svår, ity att man där träffade likasinnade som hade bättre ekonomi och följlaktligen kunde skryta med alla nyinköpta byggsaker. I många år avstod man helt från lunchen för att kunna utnyttja de arma örens till inköp av balsalister och seglin. Så inföll tonären, och det är väl klart, att man inte kunde snacka spryglar och Dunlop (det fanns inte Pirelli då) med brudarna, för då blev man ju utfrysst och betraktad som barnslig, i bästa fall. Alltså låg modellflyget i träda till dess man upptäckte, att en snygg skalamodell möttes av andra värderingar. Sålunda har man bara att vänja bruden med 1 st Mustang och 1 st Me 109 så är det sedan fritt fram igen för tävlingskörrorna.

Så småningom upptäcker även bruden att det är lajban med denna hobby, och sedan har man all möda i världen att få åka ensam till en tävling. Har man sedan en flicka i varje hamn (hoppsan, det bara slant ur) så har man kanske bäddat lite illa för sig.

Nåja, tillbaka till vardagen. Äktenskapet har alltid en hämmande inverkan på hobbyverksamheten. Pengarna tar fortare slut, minsann, de små barnen får icke störas med aromatiska dofter eller vreda utrop i samband med modellbygge. Man har förstås möjlighet att kasta ut hustru och barn, men efter att ha byggt så där en sju, åtta modeller börja man längta efter barnen igen, och har man då inte upprätthållit goda förbindelser kan det hända att man får vara utan både dem och hustrun. I det senare fallet får man givetvis analysera situationen och fråga sig vilket som är viktigast, barnens närvaro eller hustruns frånvaro och sedan ta ställning till frågan om man trots allt skall låta anstränga sig för en återförening av familjemedlemmarna. Medan man analyserar får man givetvis passa på och bygga några lärror till.

Det där sista var en liten utvikning från ämnet, men stadiet har ju i alla fall passerats av många.

Så följde alltså den tid i näringslivets tjänst, vilka alla någon gång råkar i beröring med, och som fortfarande pågår. När man bostatt sig på en ort där alla känner alla, och smög sig ut genom sidogångarna när man skulle ut och flyga, dels därför att man inte ville bli betraktad som mindre tillräcklig (och det är man ju) av grannarna, dels för att om möjligt undvika alla dessa ungar, som inte syns när man stiger ut genom dörren med modellen i näven, men som ofelbart synes och höres och kännes?? tio sekunder senare.

Det är då som man misstänksamt tolkar alla leenden och huvudskakningar som ett medlidande och alla människor är ens fiender, eftersom man är ensam om sitt excentriska uppträdande.

Det är då som man en dag kallas in till chefen, denne fete välmående rike knös, en känslökall individ med isgrå ögon bakom bågögonbrillor, med, som man åminner sig, en fullkomligt tillintetgörande kristallhård röst.

Så öppnar då denna man sin smala springa till mun och väser: "Vad är det egentligen jag hör om Anderson? Håller Anderson på med modellflygplan?"

Man är chockad. Att inför sin chef - och denne chef - måsta erkänna detta grova brott mot lag och konvens!

Man befinner sig med ryggen mot väggen. Efter 25 års smygande och viskande förtroenden till sina olycksbröder beslutar man att ta sitt öde som en man, rutar på ryggen och säger: "Ja, chefen!"

Chefen tar sakta av sig ögonbrillorna och säger, efter en lång stund fylld av darrande skräck inför det oundvikliga avskedandet: "Tänk, jag var själv modellflygare när jag var i 17-årsåldern, men av någon konstig anledning lade jag av. Tror Du att man kan sätta i gång på nytt?"

Och det var väl dit jag egentligen ville komma. Varenda manlig individ är intresserad av modellflygplan, och om han inte erkänner det så beror det på att han är rädd för att själv bli betraktad som en barnunge. I själva verket betraktar han oss som hjältar (tror jag). För övrigt så är det mesta här ovan fria fantasier, men en del är faktiskt baserat på verklighetsunderlag. Gissa vilket.

För övrigt ber jag att få rekommendera mig.

Floda

PS

Jag har misslyckats med att själv eller genom ombud införskaffa balsa, lämplig för friflygande modeller, Semo dope, etylacetat (användes i stället för thinner), och "AERONODELLER", och detta från hobbyaffärer i Göteborg. Något annat har jag ej frågat efter. Finns det någonting i denna efterblivna stad? Jag ber att få rekommendera Georges Cykel och Sport i Sundsvall.

DS



RADIOFLYGARE, SE HIT!

Bengt Lundström, Bangatan 62, tel. 243404, har kontakt med en firma på andra sidan "Fölen" vid namn ACE, där han har inköpt en del radio-grunkor, som lär vara tämligen sällsynta här i landet. - Det skall alltså genast sägas ifrån, att det rör sig enbart om radioartiklar. - Han tänkte nu som så, att radioflygarna kunde slå sig ihop på försök och beställa de saker, som önskas. Firman lämnar ganska hög rabatt, men man får tänka på att tull, frakt och oms tillkommer, så den rena vinsten skulle bli obetydlig. Poängen med det hela är i stället, att radioflygarna här har chansen att komma över saker, som är svåra eller omöjliga att få tag på i Sverige; firman ~~EE~~ lär t.ex. saluföra de flesta radiotillbehör. Bland anläggningarna kan nämnas Citæzen Ship, Dee-Bee samt Kraft. Bengt kommer nu att göra så, att han inom kort lägger ner en katalog på klubblokalen med en beställningslista, där alltså var och en kan anteckna, vad han ev. önskar. Det går naturligtvis också bra att ringa honom och höra sig för närmare om det hela. Bengt ber slutligen att få säga, att företaget än så länge ligger i sin linda, tills han får se hur stort intresset är, hur firman ställer sig m.m. Men här finns som sagt en chans att komma över en del - som Bengt tror - önskvärda artiklar!

BEGREPPET "KLUBBEN".

Ibland hör man folk uti vår klubb, som säger som så: Det ordnar klubben, det betalar klubben, nu bjuder väl klubben på middag (det sista exempelvis vid tävlingar på F 9). Men låt oss titta lite närmare på denna "klubb". Vad hittar vi? Jo, ett antal enskilda personer och ingenting annat, av vilka klubben består! Eller hur?

Utan de relativt få men dock personer, som nu bygger och flyger samt ev. entusiasmerar fler medlemmar till denna ädla sysselsättning, samt de som håller i trådarna och sköter det hela (= Styrelsen + några till), skulle det nog vara lite dåligt bevänt med klubben. Den är ju ingenting, som existerar och utövar en verksamhet av egen kraft, inget levande väsen, utan den beror endast och allenast av den enskilde medlemmens insatser. - När Du ser vem som har skrivit detta, tänker Du förstås: Jaså, är det kassören som är på krigsstigen, menar han att jag skall göra en större donation till klubben? - Nej, det menar jag inte; jag yttrar mig endast i egenskap av medlem. Vad jag vill komma åt är denna tendens att skilja på sig själv och klubben, på alla områden. Därmed inte sagt att jag menar att t.ex. direkta ekonomiska utlägg inte skulle betalas av klubben, dvs. oss allihop. Det är ju fullständigt självklart och överhuvudtaget inget att diskutera; det skadar dock aldrig att helt klargöra sin inställning. - Alltså: tänk på att utan Dig, just Du som ev. läser dessa rader, + några till, vore klubben ingen klubb!

Björn Falk

Små tips(bra att kunna ibland).

Många har stått undrande framför min eleganta prissamling. De har frågat hur jag kunnat få så många priser i så många grenar, A-2, D-2, C-b, Rat Race, Combat, Stunt, Team-Racing, Kille, Radio, Soldat, Dille m.m. Då jag nu tänker dra mig tillbaka för gott, tänker jag lämna ut en del små tips till eftervärlden.

Först och främst måste jag framhålla att själv har jag naturligtvis inte använt mig av dessa knep. Min egen framgång bygger på intelligens och skicklighet. Men åter till knepen.

1. Du flyger combat. Använd spikskor. Du får snabba svängar och har Du tur kan Du trampa motståndaren på tårna. Knyck hans snöre som han binder fast serpentinen med. När han letar efter det, så erbjuder Du honom Ditt eget (tror han). Detta snöre är emellertid specialpreparerat. Använd ett bomullssnöre. Lägg detta snöre i en blandning av lika delar koncentrerad salpetersyra och svavelsyra. Tag sedan upp det och låt det torka några veckor. OBS. snöret bör ej bäras i fickan utan i en plåtburk med 5 mm plåt. PS. snöret går utmärkt att använda som fuse. (Naturligtvis inte på Din egen kärra.) Det brinner med en hastighet av ungefär 600 meter/sek. Åter till combat. Hemligheten i combat består i följande: Huvudsaken är att motståndarna är långsammare än Din egen maskin. Detta fixas på följande sätt: blanda 65 delar metanol, 25 delar Sockerbolagets ~~XX~~ Ljusa Sirap och 15 delar lakrits läst i balsalim. Byt ut motståndarnas bränsle mot denna blandning i ett obevakat ögonblick. Effekten är förbluffande. - Sådana saker som raktad i vingen anser jag vara i simplaste laget.

Ett annat sätt att få Din kärra snabbare upptäckte jag av en slump när jag gjorde ren min McCoy .60. Lägg den i vatten och låt den koka över svag värme i 3 timmar. Denna motor är nämligen inte krympfri utan kan krympas ned till formatet 2,5 cc. Denna krympning sker utan större effektförlust.

Ett annat sätt att hindra motståndaren är att binda en två meter lång wire efter Din egen kärra. Bind den med tunn sytråd som går av när wiren trasslar in sig i motståndarens propeller. Wiren kan ibland vara ~~XX~~ svår att förklara och bör inte användas för flitigt.) Som Du säkert har förstått gäller det att använda huvudet när Du flyger. Men nog för den här gången. Nästa gång skall vi prata om radio. Jag kommer då att visa en lämplig ritning på en kraftig störningssändare, som kan vara bra att ha. Även en hel del annat ~~XXXX~~ smått och gott kommer att finnas med.

Viking Sejermand

P.S. Du har väl Dina grejor väl inlåsta när kompisarna kommer på besök. Om dom vill titta på Dina kärror säger Du att Du inte har några för tillfället eller att Dinn fru har gått ut och rastat dom. Man vet aldrig vad kompisarna kan hitta på.

Den första gången har AKU arrangerat en tävling i radio. Att denna skulle bli just ett SM gjorde ju inte saken bättre. Efter någon (tro: många) tatters diskussion och arbete) stod vi antligen inför SM:et, dvs. Start.

Den alltid när Göteborg arrangerar en tävling så är vädergudarna (som skulle vill säga) upptagna på annat håll. Det EM blåste 5-12 m/sek, regnade och var ganska kallt. Men 17 tappra män hade gett sig den på att ett SM skulle det bli även om man skulle taxa med modellerna på marken. - Domare var där många, nämligen 5 stycken.

Det flögs trots väder och vind. När resultatet efter första omgången var klart så var ordningen Jesper von Segebaden, Bo Oldenburg, Arne Arvidsson och Leif Thelin. Lasse Olsson från Örebro gjorde några konstiga figurer under denna omgång och gjorde en elegant landning i träden bakom hangaren. Ortschaft dök upp med sin modell efter någon timmes tävling. - Den andra omgången var den första tämligen lik.

Efter ett samkväm och en del privata förlustelser, så grydde en ny dag: söndag. Något trötta och duvna ställde dessa tappra män upp sina flygande maskiner upp och flög en tredje omgång. Vädret var likadant som föregående dag.

Standarden bland multiflygarna stiger för varje år, och modellernas kvalitet är också i stigande. Proportionalanläggningar har slagit igenom helt. Inte en enda reedanläggning vågade sig fram. Men varför är vi få klubbar representerade? Till nästa år vill vi XXXXX larna av fler tävlande och klubbar.

På grund av stor brådska i pressläggningsögonblicket är detta "referat" mycket ofullständigt, vilket vi är väl medvetna om. Vi ber dock att i nästa nummer av STABBEN få återkomma med fullständig resultatlista m.m.

XX

På tal om nåt annat ni FRIFLYGARE, hallå !!! I Aeromodeller sept.66 står ett inlägg angående den tilltagande ovnan att ha stora fly-off vid varje tävling. Tavalndet har ju faktiskt gått därhän att de fem ordinarie starterna bara utgör en slags kvalomgång till en nästan självskriven flyoff. Denna engelska artikel gör på mig ett något varrikt intryck, men kontentan är ungefär: Man flyger 3 perioder, 1:a perioden 3 min.maxtid (vid lugnt väder 4 min.), 2:a perioden 4 eller 5 min. och 3:e perioden 5 eller 6 min. Därtill skulle man för uppnådd max. erhålla 30 bonuspoäng-sek. Förslagsställaren menar att detta skulle göra att de verkligt bra modellerna skulle gynnas mer av sin goda klass, än med det nuvarande systemet. Därtill skulle troligen fly-off-momentet undvikas, så att man kan komma iväg hem i någonlunda tid från tävlingarna, och ändå veta hur tävlingen avslöpt? Vem har någon åsikt om detta system?

PER

FLY OFF ?