

Nº

4

Årgång 10

1967

# STABBEN

Aeroklubben i Göteborg, Modellflygsektionen, c/o Falk,  
Olof Skötkonungsg. 53, Göteborg S.

"VA DÅ" MIUKA PAKET



GOD JUL



N<sup>o</sup>

4

År Ång 10

1967

# STABBEN

Aeroklubben i Göteborg, Modellflygsektionen, c/o Falk,  
Olof Skötkonungsg. 53, Göteborg S.



"VA DÅ" MIJKA PAKET



## GOD JUL



äntligen...

ett

klubb-  
märke



*nein*

Efter över tjugo års diskuterande fram och tillbaka är vi framme vid målet - ett klubbmärke. Tyvärr kan ovanstående svartvita tryck inte göra rättvisa åt märket, vilket du snart kommer att upptäcka när du köper de dekalerna och rockslagsmärken vi beställt. Blått och vitt med svart text är de rätta färgerna. Vi i styrelsen tycker själva att märket är lyckat; en enkel symbol som associerar till vår verksamhet.

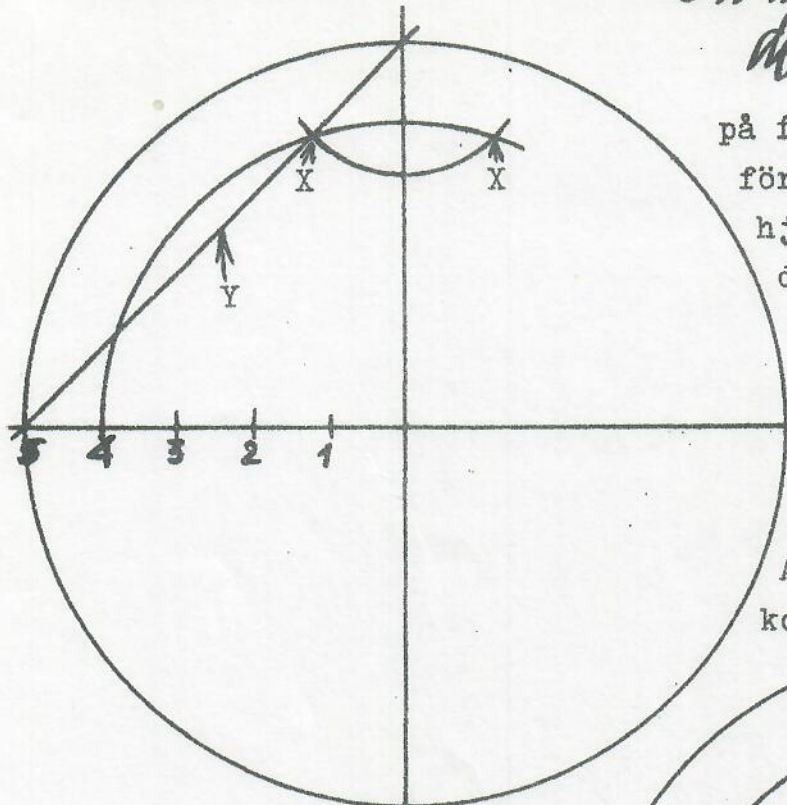
För att det skall bli ordning och reda vid användningen av märket har vi ansett det nödvändigt att "spika" en del regler, vilka lyder sålunda:

1. Märket i sin helhet får endast användas i originalutförande (enligt dekal) betr. färg och form.
2. Dock får medlem i AKG:s modellflygsektion använda själva symbolen (den s.k. duvan) fristående och då i en valfri färg. Märkets inbördes proportioner får aldrig ändras, dock däremot storleken.
3. Styrelsen äger rätt att anmoda medlem som ej använder märket enligt ovan att avlägsna eller ändra detta.

Som nämndes ovan har vi beställt både dekalerna och rockslagsmärken, vilket innebär en relativt stor påfrestning på klubbkassan. Hjälps oss (och dig själv) genom att köpa märken i massor! Var stolt över att visa att du är medlem i AKG!

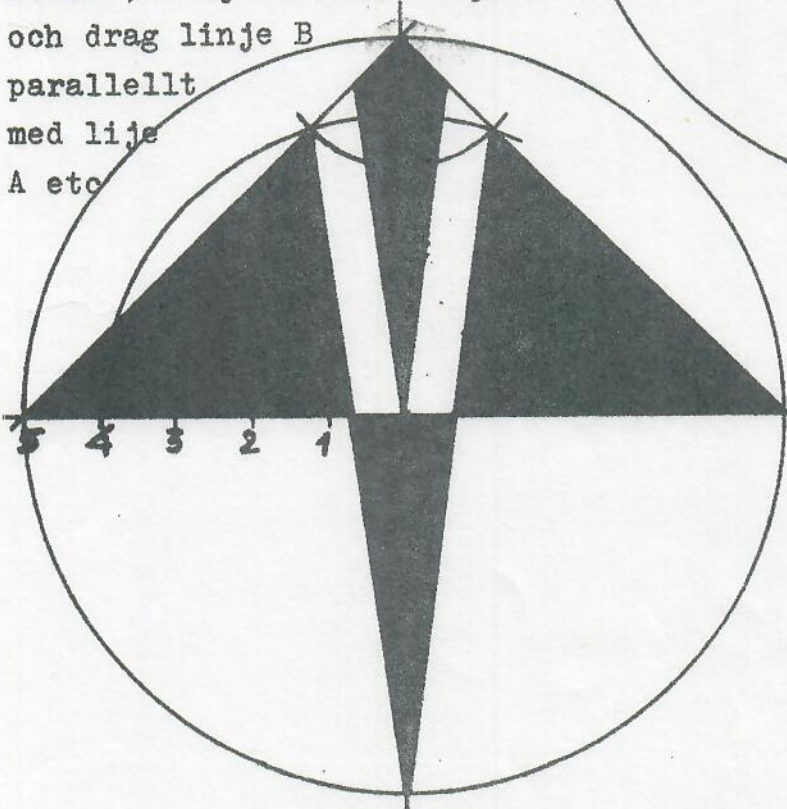
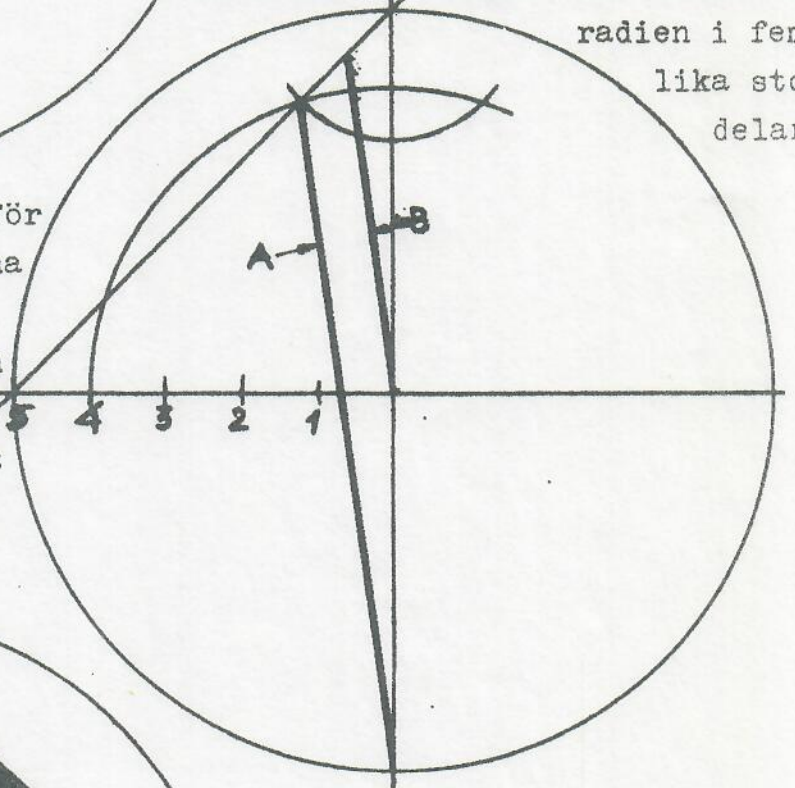


# Så här får du fram de rätta proportionerna



på figuren i märket om du i stället för decal vill överföra märket med hjälp av schabloner eller klistra dit det i money-cote eller papper. Färgen på kråkan i detta utförande hade vi tänkt att var och en skulle få snitsa till som han själv tycker matchar bäst till kärran. Alltså.... Allra först plitar du till ett kors och en cirkel. Sen delar du radien i fem lika stora delar

Slå därefter en innercirkel för att få fram skärningspunkterna X med hjälp av kordan Y--- korda ja---korda??? Var fasen har jag hört de förut? Och Y? Nja--- Som du ser var det det hela ! När du sen ritar upp märket, börja då med linje A och drag linje B parallellt med linje A etc



Enklarest är väl förstas att direkt sticka av märket i skärningspunkterna med en nål på en bunt färgat papper och skära ut ~~det~~ en så stor upp-laga man önskar på en och samma gång.

Hälsningar Leif





# MEDLEMSAVGIFTER

## FÖR ÅRET 1968 ÖNSKAS!

Så var det alltså dax igen att plocka fram de pengar, som till äventyrs finns kvar så här i jultider, för att betala medlemsavgiften för nästa år. På grund av någon arbetsomläggning hos SMFF skall reg.-papper + avgifter insändas dit senast den 15 januari, varför medlemsavgiften ovillkorligen måste vara oss tillhanda detta datum.

Vi beklagar, om detta kommer lite brådstörtat, men pappiren kom från SMFF ganska nyligen. Vi hoppas att alla medlemmar gör sitt bästa för att betala i tid; en massa eftersläntrare kommer att medföra ytterligare arbete och kanske onödiga förseningar både inom AKG och SMFF; kan man klara av allt på en gång är det mycket tacknämligt, då medlemsregistreringen inte är något särskilt roligt arbete och inte heller går på en kväll. Alltså: vi i styrelsen skulle bli så glada, så det kan ni aldrig tro, om vi den 15 januari kom till det resultatet att samtliga medlemmar betalt någon (ev. några) av följande avgifter:

Seniorer (födda före 1/1 -50):	20 kr, intr. 5 kr.
Juniorer	10 " , " 3 "
Passiva	2 "
Tävlingslicens	10 " per gren.

Ange på talongen avsändarens namn och adress samt vad beloppet avser, och om flera medl. avg. betalas, vilka medl. det gäller. Postgiroinbetalningskort bifogas; skulle det ha ramlat bort på posten eller du slarva bort det, är postgironumret 52 63 66, adr. Aeroklubben i Göteborg, Modellflygsektionen, Göteborg Ö.

På annat ställe i detta nummer kan ni läsa om det nya snygga klubbmärke, som Leif Thelin har förfärdigat åt oss. Det kommer att försäljas till medlemmarna dels i form av en nål att sätta på kavaj- eller rockslaget, dels i form av dekaler (att sätta på modellerna). För att tillverkning av rockslagsmärket skall komma till stånd och för att det skall kunna säljas till rimligt pris, fordras att vi är säkra på att ett visst minimiantal medlemmar köper det. Lystring nu! När du betalar medl. avg., måste vi be dig att även ange hur många rockslagsmärken du önskar. -Ja, men jag skall inget ha, hör vi någon protestera. Jojomänsen, säger vi. Tänk vilken PR för klubben! Och så kommer märket att bli verkligt snyggt, kan vi försäkra. Priset? Ca 5 kr. Det var väl inte dyrt? Och försäljningen kommer förstås att ske genom materialförrådet, skulle vi väl upplysa om också.

Alltså, ange på postgirotalongen: 5 st. rockslagsmärken önskas! För givetvis förser du halva bekantskapskretsen med märket, som sedan både sprider och sprider glans över namnet AKG. - OBSERVERA att anmälan är bindande!!

Vill du, kan du samtidigt med medl. avg. betala det antal märken du önskar (5 kr/st), men då priset inte är riktigt klart än, kan du få betala ~~XXXX~~ några pengar till, när du kommer till förrådet för att hämta märket. Troligen kommer dock 5 kr att räcka till.

När de olika slagen av märken är klara, kommer det att meddelas i STABBEN eller på annat sätt. Eller varför inte rentav ta en tur ner till klubben en fredagkväll?!

Du!

Ta och läs igenom det här ordentligt, va!

En del viktigt

kanste står här.



TILL DIG SOM ÄR GRÖN OCH NYFIKEN PÅ SNÖRFlyGNING (kallas även lin-  
styrning ibland) eller NYGIKEN - GRÖN.

Snart är det jul igen. Tävlingsverksamheten inom linflygningen är slut för i år, och det flygs ganska lite. Eftersom det inte finns några tävlingar eller några andra tillställningar att skriva om, skall jag försöka ge er yngre linflygare några råd.

När man som du just har börjat med linflyg brukar det vara svårt att få pengarna att räcka till. Motorerna brukar vara dyrast. Du bör tänka på att du köper en motor med lämplig storlek som är lättskött och alltså inte dyr. En motor som fyller alla dessa krav är Webra Record, en diesel på 1,5 cc. Den är utmärkt när du skall lära dig flyga. När du har lärt dig flyga planflykt med en nybörjarmodell, sätter du motorn i en stunt- eller combatmodell. Det finns åtskilliga modeller som är speciellt gjorda för motorer på denna storlek (XXX 1,5 cc). När du har lärt dig olika manövrer, t.ex. looping, bunt, ryggflygning, liggande och stående åtta är det dags att lägga enochenhalvan på hyllan och köpa en riktig stuntmotor på 5-6 cc; om du nu skall flyga stunt, alltså. (Till combat-A med max. motorstorlek 1,5 cc är Webran utmärkt.)

Som du ser så kan man komma långt med en enda motor. Du behärskar flygningen ganska bra, och du har kommit billigt undan. Detta resonemang förutsätter naturligtvis att du sköter din motor omsorgsfullt.

Att välja en lämplig modell skan vara svårt. Som nybörjare måste du räkna med några märkkänningar innan du behärskar flygningen helt. Du bör alltså välja en stark och lättbyggd modell, och så skall den förstas vara anpassad efter motorn du har. - Så kommer vi till bygget av modellen, och det är här du inte får slarva. Jag skulle tro att hälften av alla kvaddar beror på direkt slarv. Följ ritningen noga så att du får alla mått och vinklar riktiga. Motorn måste sitta fast ordentligt med fyra skruvar och muttrar (inga träskruvar!!); "måla" gärna motorbockarna med Araldit eller UHU-Plus, vilket ger en mycket hård och tålig yta. Styrmekanismen skall gå lätt och var noga med lödningarna; du kan ju själv tänka dig vad som händer om t.ex. stötstängens lossnar. - Lacka modellen väl med zaponlack och skyddslack, så att inte oljan tränger in och löser upp en massa limningar.

Försök att bygga så noggrant som möjligt, så kommer du ifrån onödiga kvaddar och penningutlägg. En ~~xxx~~ sak till var det, som är ofantligt viktig, nämligen linorna. Är de avtorkade, utredda och kinkfria?? Modellens liv hänger på två mycket tunna trådar!

God Jul och Gott Nytt (Flyg)År!

Claes-Olof Kall

Räst ur ledet eller Flyg i luften.

Varför tävlar inte flera i AKG? Vi är dock Sveriges största modellflygklubb, om man får tro medlemsförteckningen. Men om man läser om deltagandet på tävlingarna, så får man sig onekligen en tankeställare. Jag vet att endast ett 20-tal sammanlagt i alla grenar är aktiva tävlingsflygare, och det är banne mig ett alldeles för litet antal. Nu kan man ju fråga sig om man skall tävla eller inte, när man är medlem i en modellflygklubb. Men varje år anordnas flera tävlingar av modellflygklubbar. Är det då inte meningen att vi skall delta i dessa tävlingar? - Om nu inte tävlingslusten vill infinna sig så kan ju medlemmarna medverka aktivt på annat sätt. Tack för ordet.



VAD LEK MED LITET MODELPLAN  
KAN LEDA TILL.

Fåtöljen kändes skön. Huvudet vilade tungt mot nackstödet. Ett svagt singande ljud höll elektrolysen i de grå med nöd i normala proportioner. Medvetandet ville inte släppa taget. En rad upplysta trekantiga gluggar gled fridfullt högt över Europa söderut. Den plötsliga sysslolösheten irriterade dock själen och det för de två sista månaderna normala adrenalinbehovet flödade och blandade sig med de övriga magsafterna till en kännbar härbrygd. En splitter ny tävlingekärra, byggd, putsad, lackad 3 ggr, klädd, lackad 4 ggr, målad, checkad, kollad, provflugen, klar med tillhörande sinnrika plywoodlåda (med plats för två) hade accelererat upp ett programmerat hållbart arbetschema till ett inferno av sysslor på övertid till både 2 och 3 varje natt och gick ihop med endast 30 minuters försening till inbokeningen ute på Torslanda. Tack Bertil!

Ett meddelande att vi just hade passerat alperna och "fasten your seatbelts" trängde genom dånst från lilla hjärnan. Hypofysen glödde tydligen fortfarande svagt men blixtrade sekunden efter till av <sup>ett</sup> ras från några tusen meter mellan enorma stackarna ner till cirka 7-800 meter med ett enormt dån, tjut från stallvarnare, brak från flaps, klaffar, dykbrossar. Allt åkte ut på en gång. Tumsl i planet. Endast två per synberligen lugna flygveteranögonmöttes över ett stillsamt leende som dölde allt. Jeppe (Jepper von Segsbaden) hade nämligen tillstött i Köpenhamn med sin fru och läning på låda. Ingen skall inbilla sig att dessa i och för sig geniala lådor (Jeppe och min låda alltså) skulle ha fått rum i en förut walloraafyllt Caravelle om inte SAS-personalen hade varit tillsötesgäende och haft en enorm vilja (visserligen med hjälp av Jeppe matematiska och finslipade känsla för toleranser) att lösa problemet på stubben. Hur som helst hade vi trillat ner i en klar, stilla medelhavsnatt med rivierabukternas pärlhalsband, bestående av miljoner ljuspunkter, radade under oss och med Monaco-, Nizza-, och Cannesbukterna snett framför oss. Nosen svängde långsamt in mot glittret i mitten. Inte långdärefter kunde vi fylla våra lungor med vad tryckkabinens insugsventiler hade gett oss en svag föraning om. Tulikillarna försökte grumla till intrycken en aning förstäss.



ifrån helgonfilmerna i TV. Jeppe och jag kan iallafall intyga att detta är blodigt allvar. Emellertid efter några timmars bortkastad nattlig diskussion, raskt till hotell Beaurivage, i taxi utefter halsbandet och i säng. Mitt i natten. Kappråk i sängen. Kristallklar--- Den ena flygkroppen är inte fastgjord inne i lådan??? Är detta möjligt?? Kan jag ha glömt det i den hektiska brådskan i slutminuterna, med stojande ungar, avskedstagande, generade förklaringar till nyfikna grannar, försök att lista ut hur åbäket säkert skulle hänga med till Torelanda? Möjligheten fanns. För trött för att förstå vidden sov jag minuten efter igen. En snabb titt i lådan ute vid flygplatsen på morronen bekräftade denna plötsliga klaervojans. Skadorna var emellertid obetydliga med tanke på hur vant dessa människor behandlade våra ömtåliga kollin.

Fyra fullödiga dagars värme, strövtåg, bad och dåsande på hotellets plage, krönte av läckra måltider med härliga viner, luekrade upp stressen snabbt. Och den var väl i det närmaste obefintlig då det var dags för samtliga deltagare att samlas. 17 nationer från världens mest kända hörn packades in i, förmodligen ett Napoleonrum, cirka hundrafemtio personer, varav 45 skulle göra upp om vem som flög snyggast i världen. Organisationsvirret kunde väl anses redan nu vid detta stadium, men ingen hade sin uppmärksamhet riktad åt det hållet, med ett glas champis i handen. Information på franska. Alltså mot Korsika. Det visate alla förut. Inga missförstånd denna gång.

På Cote d'Azur, senare, Nizzas flygplats, blev skaran genast lite färggladare, Kavajerna hade åkt av, men mest berodde brokigheten på att de som kommit hit via Tyskland, hade fått lämna kvar sina boxar där och fortsätta med sina kärror så att säga i handen. Bosse kom förståss ända från Stockholm på detta sätt. Ilastning alltså. Boxarna (am. utr. f. låda) och de som inte kunde skiljas från sina dyrgripar förpassades in i en enorm fraktkärra, övriga i en Caravelle. Onekligen satt man och funderade över varför de just hade valt denna Gudsförgätna ö av alla platser när detta taggiga monster tonade fram under oss. Och snö på topparna. Otroligt. Men orsaken till detaskulle snart visa sig. 4 m. stadig havsbris på dagen och 4m. stadig landbris på natten, vareviga dag. Vad sägs om det? Detta är antagligen också anledningen till att man över huvud taget kan ta sig hit över huvud taget. Med flyg således. Huvudbanan var nämligen av utrymmesskäl riktad rakt ut åt havet och kärrorna gled formligen på magen i en 180°-sväng utefter slutningarna för att ta sig ner Detta var



skulle göra upp på. Det var bara att packa upp, för att som tidigare hoppa över våra ideliga wellenhavande med tullen. En ny stor hänger hade färdigtällda för ändamålet. Varje nation hade fått var sin ruta att hyra sina grejer i. Provflygningar imorrn. Nu skulle det bli spännande att se Marine Viva, bungalowbyn där vi skulle förläggas, 4 km från fältet, som det, man kunde se byn från fältet förresten. Men för att ta sig dit, fick man åka ca 8 km in bland bergen på sluttningarna utefter en väg, till en skrämlig bro och över den, sen tillbaka igen till kusen på Koreikavägar i en proppfull Koreikabuss med hjulaxlarna festsveitsade i chassiet. Byn bestod i flera radbungalows indelade cementspiltor med två sängar och ett tvättställ i varje. Taket bestod av raka lagom glest sorterad för att man skulle kunna se de vackra stjärnorna om natten. Här regnar det tydligen aldrig. Dessutom medförde det mycket behaglig luftväxling vid den råda 22-gradiga nattetemperaturen. Det enda som störde nattsömnerna var nattens djungelläten och ibland var det Bosse som stötte till sängen och anmärkte på snarkningarna. Och så fick man ligga där och höra på hans istället.

Väckning klockan 06<sup>00</sup>. En kopp the och en bulle och så iväg till fältet. Det gällde alla. Även dem som skulle flyga på eftermiddagen. Det gick inga fler bussar förrän tillbaka igen kl. 20<sup>00</sup>. Men vi vandrade oss ganska snart vid att vistas på fältet hela dagarna. Solen var ju varm och skön. 35<sup>00</sup> i skuggan, mitt på den förstås. Är det någon som försökt svalka sig i skuggan av en lyktstolpe med solen i senit någon gång. En enorm tillgång var således havet, med en 7 km lång REN folktom sandstrand. Den låg endast 300 m. från tävlingsplatsen med otroligt klart, grönblikt, 25-gradigt vatten utan en enda manet. Vad gör man?

Varje kille flög ungefär en kvart om dagen med invägning, uppmätning och avfotografering första dan. Bertil och hans fru, Pelle Källner och Ulla med Knoll och Tott, hade stött till redan första dagen och inte långt efter dem stod Sören där med sin brud och bejade ungefär som vi hade setts ute på Säve. Visst kändes det lite kufiskt även med kända ansikten omkring sig att starta upp i denna miljö. Men kärran märkte ingenting. Den bar sig åt som vanligt, till och med utan ändring av nålinställningen! Jag hade senast kört hemma för 14 dar sedan i rätt, iskallt, stormigt väder, men OK. Märkte den ingenting - så sa ju inte jag någonting. Bosse pep mig på några hundra poäng första dan men det kvitterade jag den därpå. Jesper var inte influen på sin nya knarr och flög medelmåttigt. Vårre var att han sista dagen fick



motorvagn i ett ganska tätt skede och gick afstet om ca 3000  
På morgonen och vi föll ner från en säker femteplats i lag till nion-  
de.

Lunch serverades varje dag på flygplatsens flotta restaurang  
och middag ute i Marina Vivas gemensamma matsal där också den så  
kallade banketten hölls. Sista dagen var vikt för sightseeing  
med cocktail hos borgmästaren i Ajaccio. Naturligtvis i ett Nappe-  
rum. Därefter lunch och bad vid en mycket trevlig kustrestaurang  
där vi åt i skuggan av fikonsträdens lövverk. Detta höll förstås  
vi - (som hade flygplan med oss) att missa på grund av fruktlösa  
försök att förklara för tullen att vi inte hade för avsikt att  
exportera några grejer till Sverige, utan att vi helt enkelt hade  
hoppats på att få återbörda dem till hemlandet igen. Med borg-  
mästarens hjälp gav de så småningom med sig.

Efter halvannan timmes dåsning föroreskad av en lunch vi sent  
kommer att glömma, det var alla överens om, väckte oss busstutan  
och kallade på återfärd till Marina Viva. Ulf Tønnessen (Norge)  
tränade ivrigt franska med busschauffören, 65, i väntan på de  
andra. Vi skandinaver var tydligen inte tillräckligt aklimat-  
iserade ännu, Ulf fick träna länge. Snacket rörde sig om organ-  
isation förstod man och att även chaffisen hade en bestämd upp-  
fattning om hur dagen skulle ha lagts upp. Samtalet måste ha varit  
intressant, de märkte inte ens att ett gäng telegrafers drog fram  
telefontrådar utefter väggkanten rakt över bussen och använde taket  
till arbetsplattform. På återresan förtydligade den gamle vad han  
hade menat. Vi åkte kors och tvärs i stan med uppehåll för in-  
köp av vykort och stopp vid lämpliga postlådor för avsändande av  
dessa. Ulf hade också bett honom köra via fältet för att vi skulle  
få hoppa av i fem minuter och hämta några kvarglömda grejer. Vi  
återkom till bussen med andan i halsen. Den var tom! Några hade  
passat på att avtacka föraren i klubbhusets bar. Bussen skulle  
strax avgå. Efter två timmar med den gamle hela tiden hängande i  
baren, anträdde den mest riskfyllda vägsträcken på hela resan.

Dagen därpå. Tisdag morron, återvände vi till Nizza. Efter-  
som planet hem inte skulle gå förrän på lördag morron, erbjöd  
Pelle mig att följa med honom, utefter rivierakusten till hans  
fashionabla hem med utsikt över Comosjön, 3 mil norr om Milano.  
Vi företog några räder i denna stad och gjorde värdefulla fynd  
i modellaffärerna. Man förvånas många gånger över hur vi egent-  
ligen kan hålla igång här hemmanär man ser hur en hobbyshop,  
utanför Göteborg, normalt är utrustad. På ett av dessa ställen  
råkade Pelle i slang med en figur, som inviterade oss att bese



hans "verkstad" Det är förresten rätt lustigt att iakttä Pelle växla kroppsställning mellan språken. Det går tydligen inte att lira Italienska med vårt benrangel, utan man måste dra upp sklar något och armbågarna skall vara hårt klämda intill sidorna med händerna uppåtvända med fingrarna nedåtriktade. Detta är utgångsläget, sen vet man aldrig vart de tar vägen, händerna. "Verkstan" var fylld med inköpta multikärnor av alla modeshanger, med radioapparater och till och med Bonner-servos drömande i lådor och skåp. Mycket skall man se innan Bronen trillar av. Lin- och färgburkar blandade i en salig röra med stora parti balsaflik, sandpapper, pianotråd, siden, damm, plastformar och glasväv. Väggarna var klädda med kroppar och golv och bänkar var belamrade med staplade vingar. Flera kärnor från tidigare VM kunde man trots allt identifiera. En fyrmotorig flygbåt låg och vilade sig på alltihop. 3 och 20 i spännvidd. Detta måste tyvärr ses.

Av alla intryck som trängde sig på och passerade revy på hemresan var det kanske detta som stod klarast. Men annars är det väl främst vegetationen, pinjerna, akasierna, fikon- och olivträden, för att inte nämna alla variationer av palmer och kaktusar som tillsammans med de för oss ovanliga maträtterna avviker mest. Och så klimatet förstås. --- Men kanske ändå minns jag starkast en på en stenhäll i medelhavssolen upptinad, 50 cm lång hummer inköpt tidigt en morgon i en otrolig matkällare i ett av Nizzas luftkonditionerade varuhus tillsammans med ett stycke penrish, 3 sorter ost (har ni ätit medelhavsstost?) och en flaska vin. Vin, ja. Det kan man köpa var som helst utan risk att träffa på något som smakar sämre än det som tappas hos oss. Att så på stranden uppleva något av primitivism (glöm inte solen och havet nu) vid inmundigandet av så civiliserad hummer och ändå ernå en känsla att vara nära naturen trots förnimmelser av miljonärsåkens vrål uppe på bolevarden genomträngande det kraspande ljud den eviga undervattensvandring strandens rullsten åstadkommer vid dyningens motoriska avstjälpning. Gomedda för att inte säga Gojul. Thelin.



PRESS-STOPP! Rapport från STABBENS uti världen utsände medarbetare.

M/S Paraguay 7/12 utanför Azorerna.

Att vara modellflygare på de sju världshaven.

Många äro de öden som kunna drabba en modellflygare, men något torde knappast vara värre för en modellflygare än att bli sjöman. "Om jag ändå hade varit modellbåtsbyggare", tänker man då i sin förtvivlan. Men ack, även havets ~~små~~ små vågor äro stora för stora modellbåtar (över 1 m) och som inbiten flygare kan man ju inte syssla med något så jordbundet som båtar, speciellt när man 24 timmar om dygnet är tvingad att vara på en sådan.

Men en tapper combatare ger sig inte så lätt. Han söker efter lika-sinnade ombord på båten, men resultatet blir naturligtvis negativt. Då börjar han söka efter bröder i hamnarna, men eftersom Mellanamerika ej har hunnit till det stadiet av civilisation att modellflyg införts, blir även här resultatet lika nedslående. Slutet blir att han sätter sig ned och skriver några rader till sin kära klubbtidning STABBEN. - Som ett tydligt exempel på att detta tryckerialster håller på att konkurrera ut de flesta andra tidningarna på vår jord, kan jag tala om att ett exemplar av nämnda tidning nådde mig i Balboa, staden på Stilla Havs-sidan av Panama-kanalen. Fortsätter STABBEN att expandera på detta enastående sätt, kommer snart både TIMES och LIFE att ha tjänat ut och ersatts av vår utmärkta klubbtidning. (Den fanns även att köpa i alla välsorterade kiosker.)

Att övergå till ett annat ämne så är tiden mer inne att börja förberedelserna för nästa säsong, vilken jag hoppas skall bli lika framgångsrik som den förra. I ~~XX~~ senaste numret av STABBEN skrev Ove Pettersson att om "OM" uppfylles skall vi ta nästa år. Han skrev antagligen bara för friflygarnas räkning, jag hoppas att vi linstyrare skall ta allt även om inte "OM" uppfylls. Vad vi linstyrare emellertid behöver för att ta allt även om "OM" ~~uppfylls~~ uppfylls är ett par friska unga killar med blodad för linstyrning, som kan rycka in och visa AKG:s klor även när äldre ringrävar är förhindrade att delta i munterheterna på ringarna, som nu t.ex. när jag sitter isolerad på en båt mitt ute i Atlanten. Det tråkiga är att jag kommer att ~~vara~~ vara borta ur tiden minst ett par år, men jag skall om jag är hemma vid en tävling med glatt mod och nyvassade klor kasta mig in i ringen och kämpa för vår ärorika klubb.

Sist innan jag slutar detta lilla epos över modellflyget i första allmänhet och till sjöss i synnerhet, som mest är avsett som utfyllnadsmaterial i STABBEN, vill jag passa på att önska alla modellflygare en God Jul och ett Gott Nytt Modell-År från en Sjöfarande modellflygare.

Hälsn. Anders Leimalm.

Vi som denna gång sitter i redaktionen tackar och bugar för hans epos och känner djupt med honom i hans dilemma. Är inte däckat tillräckligt stort, så att du kan ta dig en svängom? Det är verkligen synd och skam, att modellflygare med ~~XXXX~~ ett så enastående gott flyghumör som Anders har demonstrerat här ovan och annars skall ha blivit berövad sina vingar på detta snöpliga sätt. Men det märks att du kommer tillbaka. Hej och tack och Gott Nytt Flyg-År, som sagt!



Attention, everybody....

(Hallå, hör upp, varenda en....)

# CLUB EVENING

(KLUBBAFTON)

(nu tryter utrikiskan...)

den 19 januari 1968

på Stora Katrinelund.

PROGRAM:

kanske...

Medtag pratlust och gott humör!





# FÖR FRIFLYGARE

"ÖCH ANDRA"

Hitills har vi kunnat flyga med omärkta modeller på alla eller nästan alla tävlingar inom och utomlands. Undantagen har endast varit mästerskap som VM EM och NM där någon indentitet på modellerna varit nödvändig. När vi nu med snabba steg närmar oss nytt år och en för oss ny registreringsbestämmelse från den I/I som omfattar alla tävlingsklasser, så skadar det väl inte att i god tid påminna om vad förbundet ålägger oss inför säsongen-68

Sälunda skall alla tävlingsmodeller ha minst ett registreringsnummer, föregånget av bokstäverna SE- påsatta till tävlingar i framtiden.

För ändamålet har förbundet låtit tillverka siffror och nummersdakals i olika storlekar som kommer att försäljas till klubbarna åren kort. Vi kommer då undan med några sådana dekalblad för lång tid framåt och får en standardisering på modellernas registreringsnummer.

Vidare kan jag meddela några datum för tävlingar som snart blir aktuella:

SSVM (sydsvenska vintermästerskapen) i Eslöv kommer som första tävling för året Söndagen den 28 Januari och arrangör är som tidigare Malmö.

VT (Svenska vintermästerskapen) har också "spikats" tävlingsplats kommer att bli Västerås Söndagen den 25 Februari

Också kommer jag då till vår egen tävling:::

I vintras var det meningen att AKG skulle arrangera en friflygtävling på F:9 i stil med malmöss SVM, dvs. enklast tänkbara arrangemang utan mat och logi. Den gången var vi försent ute enligt sexveckorsregeln, men något nytt försök med ett senare datum gjordes aldrig, vi lovade istället att komma igen nästa vinter. Sagt och lovat!!!

Gunnar Kalén har nu givit oss en tid till denna sanktionerade friflygtävling på F:9 som kommer mellan SSVM och VT alltså den II Februari, om nu allt klaffar vilket vi verkligen får hoppas.

Ulf

PS. Vi har glädjen att hälsa välkommen vår gamle A:2 flygare MM. "spillas" alias Lars Göran Olofsson tillbaka efter en längre tids bortvaro från klubben. Lars Göran kommer under 1968 antagligen (säkert) att överta grenchefens lilla arbetsbörda. (skäl) Han har goda ideer för friflygverksamheten på F:9 skriver om det i detta nr.

Önskar  
1968

EN  
G  
O  
D  
J  
U  
L  
O  
C  
H  
E  
T  
T  
G  
O  
T  
T  
N  
Y  
T  
T  
Å  
R



# MODELLFLYGARE

För att försöka få liv i AKG:s friflyktssektion skall klubben införa ett nytt klubb tävlingssystem 1968.

Hur då då ?

Jo. KM hålles som serietävling om 12 tävlingar där de 6 bästa räknas d.v.s. den som har bäst tid när 6 tävlingar räknats, är klubbmästare i resp. klass.

Bestämmelser för tävlingens genomförande:

1. En tävling varje månad
2. Inga bestämmelser för tävlingens inställande (i tveksamma fall ringer man tävlingaledaren innan kl 09.00 tävlingsdagen för besked. Tel. 493055 Lars-G. Olofsson.)
3. Tävlingen genomföres mellan tiden 10.00 - 15.30 i entimmes perioder, med 1/2 timmes lunch mellan kl 12.00 - 12.30. (OBS! Tävlingar typ "Jag skall bort kl 12, jag gör mina starter tills dess" kan inte accepteras).
4. En av tävlingarna gäller DM
5. Om större nationell tävling hålles i Göteborg räknas resultatet in i KM

Jag hoppas medlemmarna dansar av gamla eller bygger nya modeller, så ses vi på F9. Även andra medlemmar än Frifl. är välkomna.

Som avslutning: 1:A TÄVLINGSDAGEN SÖNDAGEN 21/1 - 1968

Lars-G. Olofsson

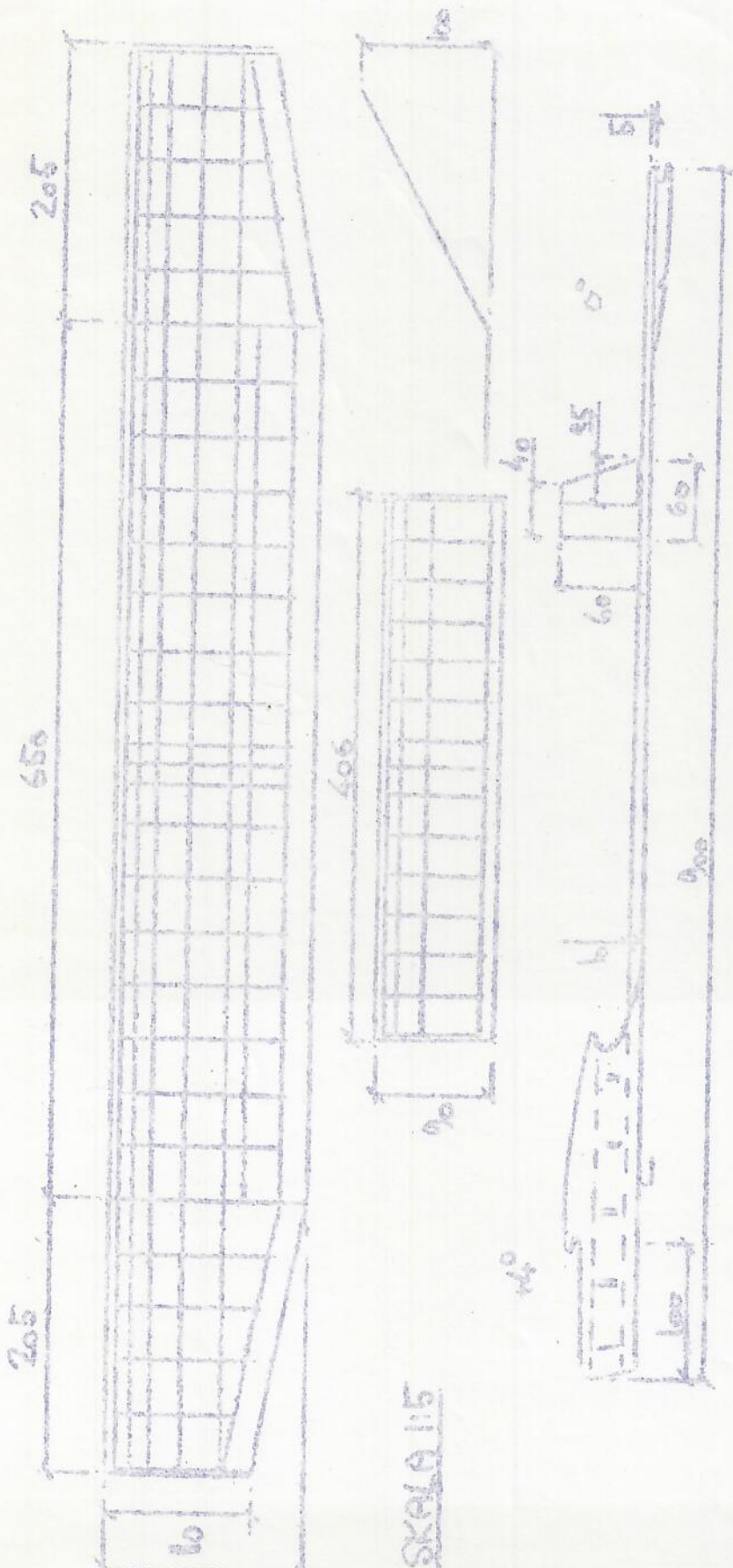
Ni som håller på med radio, linjkontroll m.m. varför inte bygga en friflygande modell som avkoppling. Till ex. en A:l-a. Ni snittsar ihop den på nolltid. Som ex. finns en skiss på en A:l-a på annan plats i stabben. Vidare uppl. kan ni få av undertecknad på klubben de flesta torsdagar.

Lars-G. Olofsson



# HÄR ÄR DEN - A:1-AN

SÄTT KÄNG Å BYGG!



SKALA 1:15



PROFIL: SI 73508

2x5 BALSÅ



15x15

PROFIL: SI 38006

ALLT NAT. BALSÅ.



## RIKSSTÄMMA I KUMLA

den 18-19 november

Till årets Riksstämma hade från AKG sänts Olof Hansson, Ulf Carlsson, Sören Schmidt och Bertil Attervik. På morgonen den 18/9 startade från Göteborg i strålande höstväder en röd SAAB V4 innehållande Ulf och Bertil. Då ungefär halva sträckan till Kumla hade körts stannade vi för att fika på ett hotell. På parkeringen stod en VW 1500 som identifierades som Sörens, och mycket riktigt inne på hotellets fik satt Sören med fru och barn. Efter avslutad fikapaus fortsatte resan till Kumla där vi utan större besvär tog oss fram till Stads-Hotellet där Riksstämman skulle vara. Där träffade vi även Olof som hade liftat med Lennart Larssons ursnabba VW 1200 från Stockholm, 80 knutar vid fullgas och iskalla fötter. ( Ni skulle ha hört Olofs jämförelser med SAAB ). Årets arrangör av Riksstämman var MFK Nimbus i Kumla, som i Stads Hotellets Konferenssal hade gjort ett mycket trevligt och lyckat arrangemang. Riksstämman öppnades av Stadsfullmäktiges Ordförande som hälsade samtliga välkomna och tackade för förtroendet att Kumla stad valts till till mötesplats. Därefter vidtog själva Riksstämman som präglades av lugna och sansade framförande, små diskussioner om värre meningsskiljaktigheter, men där vi efter lördagens och halva söndagens diskuterande om kommande års problem och styrelse-sammansättning kunde gå till val. Utförligare referat om vad som avhandlades på årets Riksstämma kommer att presenteras i förbundetidningen MODELL - FLYG NYTT.

*Bertil Attervik*

DU GLÖMMER VÄL INTE  
ATT BETALA  
MEDLEMSAVGIFTEN ?  
OCH BESTÄLLA (OCH HELST BETALA)  
AKG-KLUBBMÄRKE .....