



Årgång 5
Nr 5
1982-11-17

1942 JUBILEUMSÅRET 1982
GAMBLADET

INFORMATIONSBLAD FÖR FLYGKLUBBEN GAMENS MEDLEMMAR
REDAKTÖR: JOHAN BAGGE, TEL. 133647

ALLA MEDLEMMAR I FK GAMEN KALLAS TILL ÅRSMÖTE TORSDAGEN DEN 2/12 kl 19.00
Klubben bjuder på kaffe, saft och tilltugg. Platsen är Wadströmsgatan 9.
På dagordningen står bl a frågan om medlemsavgifter och ev arbetsplikt.

VÄLKOMMEN!

Slutet för "Steimans Cheva". Mer om detta i del 5 av "Gamminen"



Verksamhetsåret är slut

Gamens verksamhetsår slutar den 30/9. Verksamhetsberättelsen får du som vanligt vid årsmötet, men här kommer en kort sammanfattning.

Att klubben 1982 fyller 40 år hoppas vi inte undgått någon medlem. Jubileet har satt sin prägel på flera arrangemang, med höjdpunkten i festen på Strömsholmen. Nämnas bör även att Norrköpings Idrottsförbund uppmärksammat Gamen genom att tilldela Gunnar Kalén årets ledarutmärkelse.

Sm vanligt har klubblokalen varit centrum under vinterhalvåret, och flygfältet under den ljusare delen av året. Maskinerna har fungerat bra, så gräset har kunnat hållas kort.

Klubben har arrangerat en inomhustävling i samband med sportlovet, den årliga RC-segeltävlingen Löfstadträffen förvandlades i år till SM, friflygtävlingen för sex-mannalag hölls på Glan och sist men inte minst friflyg-SM hölls på F13 som årets största nationella modellflyarrangemang. Resultatmässigt kom Lars "Kola" Karlsson med vinst i SM i C1-klassen bäst under året.

På det mer "lokala" planet har klubben ordnat två DM. Det ena, RC-segel, vanns f ö av Reine Johnsson. Samme Reine blev även klubbmästare i klassen.

En viktig bit i klubbens verksamhet har även i år varit att försöka trygga återväxten inom modellflyget, d v s ungdomsverksamhet, och åtskilliga är de timmar som grabbar snickrat på mer eller mindre avancerade plan i klubblokalen. Ett nytt inslag har varit en hårt styrd och planlagd kurs efter sportlovsuppvisningen med 9-12 åringar. Gruppen har fortsatt även under hösten, och vi hoppas kunna starta en ny grupp efter lovet 1983.

Tävlingar 1983

Tävlingskalender kommer till alla i SMFF genom modellflygnytt numera. Notera då speciellt de datum Gamen arrangerar tävling. De nationella tävlingarna blir liksom 1982 fyra:

- Inomhustävling söndagen efter sportlovet, trol Sporthallen
- Löfstadträffen på vårt fält i maj
- Gamens lagtävling på Glan i mars
- Gamens hösttävling på F13 i oktober.

Förutom dessa kommer vi troligen att ordna något DM i RC och något i friflyg. KM blir det också, liksom kanske någon nybörjartävling.

Kom ihåg att alla anmälningar till nationella tävlingar skall gå genom klubben, och att startavgiften måste vara betald senast tävlingsdatum.

Nyckel till klubbhuset

Som tidigare kan den medlem som önskar få nyckel till stugan mot 100 kr i deposition. Det kan ju vara skönt att kunna gå in där med matsäcken när fingrarna blir stela. Kom bara ihåg att modellerna inte får tas med. Dom får husera i verkstadvagnen.

Frekvenser

Det tycks fortfarande råda lite osäkerhet om de nya frekvensbestämmelserna som gäller från årsskiftet. Här kommer därför en sammanfattning.

- Man får sända på tre band 27 Mhz (liksom tidigare), 35 Mhz (nytt band, endast för flygplan, endast typgodkända anläggningar) och 40 Mhz (nytt band, endast typgodkända anläggningar)
- Varje band är indelat i ett antal kanaler som åtskiljs genom ett kanalnummer, beroende på frekvensen inom bandet. OBS att kanalen med frekvens 26,825 (svart/vit) har kanalnummer 87, ej 86 som stått i Modellflygnytt och månadsmeddelande.
- Sändare på frekvenser i 27-bandet skall ha brun flagga, i 35-bandet skall ha orange och i 40-bandet skall ha grön flagga. Flaggan skall vara minst 60 x 80 mm, och på den skall kanalnumret stå.

Dessutom bör sändare i 27-bandet ha en färgad vimpel för frekvensen, precis som tidigare.

Exempelvis skall då en sändare som sänder på frekvensen 27,045 ha dels en brun flagga med kanalnummer 09 dels en röd vimpel.

Alla anläggningar som tas i bruk första gången efter 1 juli 1983 måste vara typgodkända av televerket. Anläggningar som använts före detta datum får användas till 1 juli 1993.

Typgodkända anläggningar skall ha en etikett med typgodkännande-numret på sändare och mottagare.

Intresserad av inomhusflyg

Denna facinerande gren av modellflyg ägnar sig som bekant några Gamar åt med Bengt Blomberg och Göran Åberg i spetsen. Inte minst uppskattat är att vädret i gymnastiksalen är garanterat bra året runt. Bengt funderar på om det går att ha en stående träningstid i hågon hall. Det behöver inte bli så dyrt om vi är några stycken som delar på kostnaden. Hör av dig till honom om du vill var med.

Fotoalbum

I klubben finns ett fotoalbum som förhoppningsvis skall innehålla en bild av varje medlem. Ofta vet man namn men ej hur han ser ut och tvärt om. Det kan ju då vara bra att kolla på en bild. För övrigt kan vi ju tänka på kommande jubileér.

I styrelserummet finns förresten en hel del album och tidningurklipp, vilket kanske inte alla känner till. Några har ju varit med på GAMBLADETS framsida i år, men det finns en hel del andra tidstypiska gamla och nya bilder. Kolla nästa gång!

Kors och tvärs genom Sverige

Jag har tidigare i min återblick berört vårt sätt att ta oss till tävlingarna. Fram till slutet av 40-talet var tåg det vanligaste färdmedlet, men allteftersom antalet körkortsinnehavare ökade så blev biltransporterna vanligare. Värt att notera idag, med de stora krav som ställs för att få körkort, är hur enkelt den frågan löstes om man t ex "lumpade" på F13, som de flesta av våra medlemmar gjorde. En anmälan om intresse gjordes hos flottiljebefäl. Några timmars träningskörning, en uppkörning och det hela var överstökad. För vår del var detta en klar förbättring av våra möjligheter att delta med ett större antal tävlande. Problemet var att vi naturligtvis inte ägde några bilar utan var hänvisade att hyra eller låna. Ja det hände faktiskt att vi lyckades låna bilar av bekanta. För det mesta blev det dock att knalla iväg till Stiemans bilskola, som också hyrde ut bilar. Det hör till saken att det ju inte var tal om någon kontrollbesiktning på den tiden, och uthyrningsfirmornas bilar var ofta i mycket dåligt skick. En gång varskodde Steiman att Chevan vi hyrde hade "defekter" på vänster fotsteg och att vi ej skulle använda detta när vi klev in, för då kunde det gå av!

En bilresa till Rättvik i samband med en vintertävling kan förtjäna ett eftermäle. Vi var fem man som startade i vinterväglag på lördageftermiddagen. När vi kört några mil var det dags att späda ut bensinen med fotogen ur den medhavda jeepdunken. Chevan gick nämligen bra även på fotogen när den blivit varm. Fotogen var mycket billigt på den tiden. Det gällde dock att inte få enbart fotogen i tanken när det var dags att stanna för dagen. Då skulle den inte gå igång. Resan gick sedan utan problem tills vi passerat Kopparberg. Då blev det plötsligt tvärstopp. Bensinmätaren visade på knappt halv tank, och vi litade på den. Det var inget annat att göra än att skjuta bilen tillbaka till Kopparberg, ca 6 km. Vi lyckades i en mack få tag på en bilmek som efter en stund konstaterade att det var tomt i tanken. Mätaren stannade alltid på halv tank, men det hade Steiman inte upplyst oss om!

Fortsättningen gick bra och vi hade en trevlig kväll i Rättvik med bland annat ett slädparti med facklor där alla tävlande och funktionärer deltog.

Tälingen gick på Siljans is, och vid utfarten till tävlingsplatsen fastnade bilen och blev hängande på durken. Vi hoppade snabbt ur och lyckades med hjälp av några andra lyfta upp kärran medan Kalle gasade på så att bilen kom upp på fast is igen. Det var dubbelisen som inte höll för den fullastade Chevan. Hemfärden blev jobbig och slutade i snöyra från Örebro och hem. Nästan hemma var vi orsak till att en mötande bilsit åkte i diket. Han kunde nämligen inte se någon förare i vår bil, och i förskräckelsen höll han för mycket åt sidan. Förklaringen var att Hans Svensson körde vid det tillfället. Han var så liten till växten att han fick se mellan ekrarna på ratten när han körde de stora bilen. Inga skador uppstod emmelertid i snön, utan vi kom lyckligt hem. Detta att vi turades om att köra var alltid regel. Alla som var med fick dela på nöjet att sitta bakom ratten.

Klubbmatch mot Kumla slutade i leråker

Vid en klubbmatch mot Kumla slutade definitivt "Steimans Cheva". I en kurva brast en led i styrningen, och bilen gick av vägen. Vi rullade flera varv ut på en leråker. Det var vår och mycket blött i marken. På takracket hade vi två stora trunkar med våra kärror. När vi rullade runt såg vi för vår inre syn hur trunkarna med innehåll maldes sönder under bilen. Vi stannade på sidan, och när vi så småningom fick upp dörrarna och den värsta leran runnit ner på oss kom vi ut. Döm om vår förvåning och glädje när vi fick se att takräck och trunkar stod som vore de avlastade. De hade helt enkelt slitit sig när bilen började snurra, och hamnat på rätt köl. Det blev inget annat än att ringa hem och ta tåget tillbaka. Steiman lär ha blivit glad. För försäkringspengarna köpte han två st Standard Vanguard, s k Pelle Svanslös.

SM-resa med förhinder

Något år senare var det dessa bilars tur att ställa till trassel. SM1953 gick i Jönköping. Vi hade hyrt de två "Svanslösarna" och begav oss fullastade iväg. Söder om Mjölby började eländet. En av dem började bli överhettad. Vi hade bara att fylla på vatten gång på gång, men till slut sprutade det nästan om avgasröret trots att sista fyllningen bestod av mjölk och vatten, en blandning vi fick av en bonde på ett gårde där han stod och mjölkade korna. Vi tog oss nästan till Huskvarna i alla fall innan vi var tvungna att ställa den. Ett gäng körde sedan ner till fältet och lastade av och for sedan tillbaka och hämtade oss andra, allt i ilfart. Tävlingen blev dock lyckad, och vi vann lagtävlingen för första gången. Våra första svenska lagmästare blev Carl-Erik Aunér, Lars-Gunnar Larsson och Gunnar Kalén. Naturligtvis stor glädje i gänget.

Sedan började återtåget. Vi lyckades att få låna en bogservajer av segelflygarna och beslöt att "allt skall hem". Repris alltså på sambandstransporten, fast i omvänd ordning. En lång bogserväg följde sedan. Det gick dock ganska bra så när som på ett tillbud i Linköping. En kille körde om den bakre bilen och fick möte! Han körde då helt hurtigt in emellan våra bogserande bilar. I absolut sista sekunden upptäckte han vajern, som ju var ganska lång. Tursamt nog kom vi undan med blotta förskräckelsen.

Naturligtvis fick vi "soppatorrt" vid Löfstad i bogserbilen. Det löste vi genom att ta bensin ur pumpen på den andra. Vi stod i motlut och skulle släppa ner bogserande bilen mot den andra. Trötthet och scabbel gjorde att det blev ett "möte" mellan de båda som "gav synliga bevis". Sedan gick dock resten bra och ännu ett biläventyr var avslutat.

Det här var några av våra upplevelser under 50-talet. Inte att förglömma de otaliga reseäventyr med Calle Aunérs Graham. Det var en stor bamse som gjorde oss stora tjänster och var mycket rymlig. Det behövdes när många skulle packa in sig i få bilar och utgjorde stor kontrast mot dagens tävlingsresor i en bil- och förläggingsstandard som man då inte kunde drömma om.

Gunnar Kalén