

FUNDERINGAR KRING ETT ÅRSMÖTE.

AKG är en gammal klubb och nästan lika gammal håller dess styrelse på att bli, vilket inte är styrelsens fel, utan alla ni andras. Styrelsen har länge och nästan uteslutande bestått av klubbens mest aktiva flygare ur tävlings-synpunkt sett. I vilken annan förening med tävlingsinslag förekommer det att de mest aktiva också skall bära administrationens tunga börda, medan de mindre aktiva sällan eller aldrig gör nånting? Det är verkligen på tiden att en ändring kommer till stånd och det snart.

Hur skall vi då kunna ändra på den nuvarande situationen? Ja den frågan ställer man sig verkligen efter några år som aktiv modellflygare i AKG. Jag har varit med i klubben i ungefär 6 år, vilket inte är länge jämfört med många andra. Under dessa 6 år har jag lärt känna ett 20-tal medlemmar ganska väl. Kring detta tjug skall allting kretsa. Här utses styrelsen från år till år, här finns de bästa och mesta modellflygarna och här finns grabbarna som alltid får dra det tunna lasset. Vad i herrans namn gör då alla ni andra? Ja fråga inte mig, jag känner inte så många.

Nu tycker jag, som sagt, det är på tiden att en ändring kommer till stånd. Det blir inte i år men varför inte till nästa? Om alla ni, som till dags dato inte gjort nånting, är så modellflygintresserade som vi i styrelsen hoppas ni är, så är det just ni som klubben behöver. Ni måste alla förstå att vi som också flyger och representerar klubben på olika platser här i Sverige och utomlands inte KAN hålla på som tidigare. Skall vi kunna fortsätta flyga, måste ni andra överta lite av jobbet som skall göras. Ja, kanske ni då säger, men det klarar ju inte jag. Dumheter, det gör ni visst om ni bara vill, och det är nog där skon klämmer.

Nu har jag varit lite stygg och några av er kanske till och med tycker jag har varit en smula otrevlig, men i så fall hoppas jag ni har överseende. Problemet kvarstår i alla fall hur vi än ser på saken. Klubben växer och lasset blir bara större och större. Vi måste få hjälp, annars kanske skutan går under och det vill ni väl inte. Till nästa år hoppas jag nya friska krafter träder till och suger i, så att de gamla tröttkörda gubbarna i styrelsen kan få ägna sig mer åt modellflyg och mindre åt att veva den tröga byråkratikvarnen.

Detta var några små välmenade elakheter nedtecknade av

Anders Leimalm

STASSEN

NR
2
1972

Söndagen den 16/1.

Började ÅKG:s friflygare årets tävlingsäsong. Med en klubbavflygning som skulle gått på Genevads mossen, men som gick på Trollhättans flygplats följande. Mossen bar inte.

Vädret var hyfsat, vind omkring 4 m/sek och kallt.

5 ÅKG:are ställde upp i Å2 + Henry Åkermark från Kattilstorp och Sture Eriksson från Trollhättan. 3 man ställde upp i handluns och 2 i wake.

Dessutom var Åke och Ulf där och trimmade Å2. Och så hade vi några juniorer med oss också. Av dessa flög Ulf Lindgren Å2, Ole Holmblad och Per Karlsson handluns och Rune Hermansson var där med en Å1:a. Lars-Gunnar Segerlind skulle flugit Å2 också, men hans startkrok påfådde under trimningen. Den provisoriska krok han ordnat vred sig i starten och karran gick lite för fort i moder jord. Vilket resulterade i en knäckt framkant.

I Å2 uppenbarade sig Lasse Larsson med en ny Å2:a. Karran har en spännvidd på omkring 2250mm. Och 140 mm. korda. Och vad den flög sen. Läkert. Det var en hel del karrans förtjänst att Lasse flög 5 max. Henry var inte långt efter, 19 sek bara. Hans "Drew" modell får vara på varje litet uppat som finns. Nisse W. var näste man. Hela 180 sek efter Lasse. Han hade 4 bra starter och ett stabilt sjunk på 68 sek. Widhen hade en max, resten omkring 2 min. Undertecknad hade trycktestensner och hade gjort 5 starter innan det försvann. DM segraren Sture Eriksson hade ti-merproblem på sin bästa karr och använde reserven. Med blandat resultat. Ulf Lindgren gjorde sin första tävling. Med en del typiska orutinmissar. Annars flög han bra med en avslutande start på 171 sek. Han är en av de få som visar upp lite jäklar anammat. Floda kom sist med bara 3 starter. Men så flög han wake också. Och det gjorde han bra. 766 sek. fick han ihop. Undertecknad flög också wake. Med en timer som gick som den ville. När jag just bort en säker max i 4:e start lade jag av. I handluns blev det bra resultat. Bäst var Widhen med 196 sek. 3 sek. efter var Ole. Per flög emornt bra på trimningen, men på tävlingen gick det sämre.

Efter tävlingen åkte dom flesta hem till Sture och fikade. Om ni visste hur gott varmt kaffe smakar efter 6 timmar i -7 och blåst. Lasse Erikssonare.

Lars-G.

Å2

Lasse Larsson		180		180		180		180		180	
1.	Henry Åkermark	177	180	180	180	180	180	180	180	882	900
2.	Nils Wallertin	142	180	180	180	68	180	180	720	720	720
3.	Lennart Widh	137	180	119	109	145	180	180	690	690	690
4.	Lars-G. Olofsson	109	87	167	133	122	122	618	618	618	618
5.	Sture Eriksson	87	112	150	118	110	110	577	577	577	577
6.	Ulf Lindgren	110	32	50	84	171	171	447	447	447	447
7.	Lennart Flodström	79	129	54	-	-	-	262	262	262	262
B2											
1.	Lennart Flodström	125	180	150	131	130	130	766	766	766	766
2.	Lars-G. Olofsson	118	180	128	90	-	-	516	516	516	516
Handluns											
1.	Lennart Widh	37	48	37	50	24	24	196	196	196	196
2.	Ole Holmblad	51	33	18	46	45	45	193	193	193	193
3.	Per Karlsson	27	28	38	24	18	18	125	125	125	125

--- Dö.
 --- Ha.
 --- När ska vi flyga Å2?
 --- Efter luns.

Invigde 12 personer Genevadmossen som tävlingsplats. Med toppenväder. 1-2m/sek., halvklart och omkring 0°C. Tävlingsplatsen var också toppen. Men betydligt arbetssammare att flyga på än vanliga fält. Tuvigt och 1dm snö denna dag. 11 man startade i A2 och 3 i Handluns. Termikaktiviteten var dålig och det var lång tid mellan de ordentliga blåsorna. I dom första starterna var det nästan hopplöst att finna något uppåt. 2 man lyckades dock i första start. Lasse Larsson och Kättilstorparn Bror Gärtner. I andra start var det också 2 maxar. Samme Larsson och Olle Broman. I 3:e starten hade termikaktiviteten ökat och 5 man maxade. Han Larsson knatade iväg en bra bit bortåt och hittade en blåsa. Undertecknad och näste Kättilstorpere Henry Åkermark hakade på. Underligt nog var vi 3 ensamma om den. Trots att det var många som stog i tur att starta. Widhen drog upp sin under Olle, som letat upp termiken. I 4:e start maxade 7 man. Lasse drog upp igen, Tony Ribbås, Widhen, Bror Gärtner och undertecknad hakade på. Nils Wallertin hittade en som Bengt Sjöberg drog på. I sista start skulle Widhen och undertecknad visa att andra än Lasse kunde hitta termik. Vi gjorde så och Tony drog på Widhen. Vi var dom enda som maxade. Lasse missade grovt efter 4 raka. Vad mera? Jo, 2 av våra lovande juniorer flög också. Ulf Lindgren och Lars-Gunnar Segerlind. Och det gjorde dom bra. Så marigt som det var att springa och leta, samt hitta termik, blev det mest att dra upp och koppla. Men dom försökte i alla fall. Lars-Gunnars Åssbånn visade sig bra mycket bättre i dag än i Eskilstuna en vecka tidigare.

Ole Holmblad flög A1 på ett imponerande sätt. Sätt igång och bygg färdig A2:an Ole. Widhen och tony hale med sig nya kärror ut. Oj vad mycket bättre det går för Tony när han slutat flyga med Stratosen. Den nya kärran går läckert. Olle flög en ny häck också. Wichita MK 12 ving och stabbprofil. Toppenbra. Lasses nya är toppen för sådant här väder. Han har flugit 2 klubb-tävlingar och VT med den i år. 13 max har det blivit. Båda missarna på 75 sek. Nisse flög det vanlig och trimmade dessutom en ny "Dragmaster". En mycket bra A2:a från USA. Bengt Sjöberg flög en Skymaster, allt enligt byggsatsen. Även han kommer vad det lider med en Dragmaster. Undertecknad flög 2 kärror under tävlingen. Dels en gammal, Bonnie B och en ny Lucille. Den senare med Wichita MK 12 vingprofil och Kiwi 2 stabbprofil. Såg lovande ut.

I handluns vann Widhen på risiga resultat. Undertecknad och Gunnar Wivardsson flög dock ännu risigare.

Vidare gjorde Lasse en start med en radiostyrd segelmodell. Och så flög Tonys och Lasses medhavda kvinntimmer A2. Och så fanns det något så ovanligt som åskådare. Och ännu ovanligare, en gubbe från pressen var där (Trollhättans dagliga blaska) och plåtade.

Till sist. Vi kommer gärna dit igen.

Lars-G.Olofsson

A2

1. Lasse Larsson	180	180	180	180	75	795
2. Lennart Widh	113	141	180	180	180	794
3. Tony Ribbås	125	154	126	180	180	765
4. Lars-G.Olofsson	98	118	180	180	180	756
5. Henry Åkermark	146	135	180	154	137	752
6. Olle Broman	124	180	180	128	121	733
7. Bror Gärtner	180	96	101	180	169	726
8. Nils Wallertin	124	132	97	180	118	651
9. Bengt Sjöberg	67	140	69	180	113	569
10. Ulf Lindgren	120	95	125	82	95	517
11. Lars-Gunnar Segerlind	128	108	72	104	98	510

Handluns

1. Lennart Widh	29	30	37	36	34	166
2. Lars-G.Olofsson	20	26	5	19	21	91
3. Gunnar Wivardsson	18	18	17	11	14	78

Ässå va de klubbävling igen. Den 20/3.

Den 3:e för året. Även denna gång på Genevadsmossen. Med många deltagare fördelade på 4 klasser. Det verkar som om det kommer folk även om det är lång väg att åka. 2 man från Trollhättan mötte upp denna gång. Björn Arvidsson i A1 och Sture Eriksson i A2.

Vädret var toppen. Svag vind, soligt och bortåt 15 grader varmt. Termikerna var trång och det var långt mellan blåsorna. Mossen var lite bättre att springa på än förra gången, men fortfarande jobbig. Hur som helst är det trivligt med klubbävlingar som samlar mycket folk. 2 man gjorde verkligen bra prestationer. Lennart Johansson i A1 och Nils Wallertin i A2. Lennart hade med timer i kärran flugit 5 max. Han sprang så länge och letade att kärran fusade för tidigt i 4 starter. Nils började med en max. Sedan fördärvade han benet i nästa start. Trots detta haltade han ihop 736 sek. Grant.

Det flögs som sagt 4 klasser. Och här följer lite om vad som hände. Handluns. Där Widhen kom sist för en gångs skull. Det verkar som om han flyger för lite för att flyga så stora lunsar. Sven Carlander gjorde 5 jämna starter mellan 11 och 14 sek och kom 2:a. Ole Holmblad vann. 2 verkligen bra starter, därav en max, gjorde honom oslagbar denna gång. A1. Lennart J-sson är redan nämnd. Han vann. Ole kom 2:a med sin helbalsammodell enligt Jedelsky. Som flyger bra. Widhen kom 3:a med en ojämn serie. Sven Carlander började bra, men sedan gick det sämre. Björn Arvidsson flög 5 starter omkring minuten. De 2 sista har aldrig tävlat förut och kommer med lite rutin att bli bra.

B2. Undertecknad lyckades spöa Floda genom att inte flyga någon dålig start. Floda missade helt i en och det räckte. Men Floda har fått tillbaka flyglusten och kämpatakterna och det är ju bra.

A2. Vann Olle Broman. Han missade bara 9 sek. Han hade dessutom med sig en verkligen läcker ny A2:a. Som flög lika läckert. Widhen var 2:a. Han började med 3 maxar, men de 2 sista starterna blev "bara" omkring 2,5 minuten. Nils Wallertin kom 3:a och redan omnämnd. Lasse Larsson kom 4:a utan att hitta en enda blåsa. Bara det märkligt. Hans kärra verkade vara trimmad för större blåsor än de som fanns. Det var Snäll-väder Lasse. Sture Eriksson kom 5:a. Han ägnade större delen av dagen med att trimma kärran och fick till slut ordning på den. 6:a var en av våra lovande juniorer. Ulf Lindgren. Han springer länge och letar och det ger resultat. Undertecknad kom sen. Började och slutade med 2 helmisar. 8:a kom Tony Ribbås. Han började bra, men när det blåste upp lite fick han problem i starten. Efter tävlingen trimmade han om och fick ordning på den igen. Näste lovande junior kom 9:a. Lars-Gunnar Segerlind. Även han är fin på att leta upp termik, men en slarvigt byggd modell drar ner resultaten. Vi väntar på nästa modell. Välbyggd.

Undertecknad provade en ny nybörjarmodell kallad ADA. Ni kan se den på ritning i detta nummer. Kärran såg lovande ut. Lars Helmbro hade kommit från Uddevalla för att fotografera. Och även denna gång fanns det åskådare. Och så väntar vi på en ny vinter så vi kan flyga på mossen igen.

Lars-G.Olofsson

Resultat.

A2.

1. Olle Broman	180	175	180	180	174	891
2. Lennart Widh	180	180	180	146	150	836
3. Nils Wallertin	180	122	180	156	98	736
4. Lasse Larsson	170	173	100	132	145	720
5. Sture Eriksson	94	142	180	120	180	716
6. Ulf Lindgren	162	180	180	86	91	699
7. Lars-G.Olofsson	69	163	180	180	86	678
8. Tony Ribbås	123	180	180	40	63	586
9. Lars-Gunnar Segerlind	54	180	55	180	95	564

Fortsättning nänn annan stans

Fortsättning på resultaten från klubbävling den 20/3.

B2.

1. Lars-G.Olofsson	180	158	180	134	136	788
2. Lennart Flodström	180	180	147	180	64	751

A1.

1. Lennart Johansson	180	112	40	156	132	620
2. Ole Holmblad	73	180	141	92	82	569
3. Lennart Widh	105	79	54	180	100	518
4. Sven Carlander	135	48	41	70	23	317
5. Björn Arvidsson	71	78	55	50	44	298

Handluns

1. Ole Holmblad	47	22	60	26	26	181
2. Sven Carlander	11	12	13	14	11	61
3. Lennart Widh	16	6	1	-	-	23

Ställningen i klubbmästerskapet efter 3 tävlingar.

A2.

1. Lasse Larsson	20 poäng.
2. Lennart Widh	19
3. Nils Wallertin	15
4. Olle Broman	13
5. Lars-G.Olofsson	12
6. Tony Kibbås	9
7. Ulf Lindgren	8
8. Bengt Sjöberg	3
9. Lars-Gunnar Segerlind	2
10. Lennart Flodström	1

B2

1. Lennart Flodström	3
1. Lars-G.Olofsson	3

A1.

1. Lennart Johansson	4
2. Ole Holmblad	3
3. Lennart Widh	2
4. Sven Carlander	1

Handluns.

1. Lennart Widh	7
2. Ole Holmblad	5
3. Sven Carlander	2
3. Lars-G.Olofsson	2
5. Per Karlsson	1
6. Gunnar Wivardsson	1

STARBEN S
PÅSTÄFLING

Får flygas vilken dag som helst i

JUNI

Och följande klasser:

A1, B1, C1, A2, B2, C2, Coupe d Hiver
och Handluns.

5 starter enligt gällande regler.

Vid 5 max fortsätt flyga som vid
fly-off.

Och så sänder ni in resultaten till:

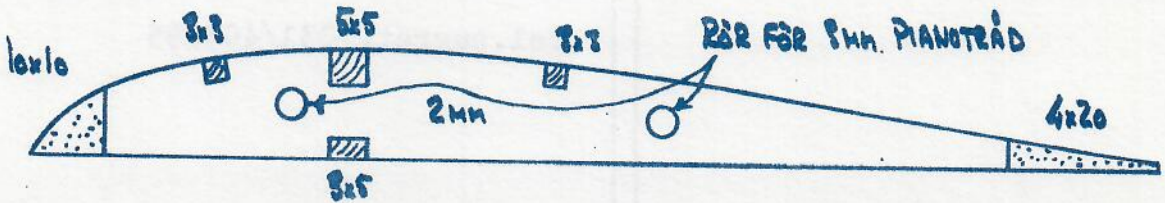
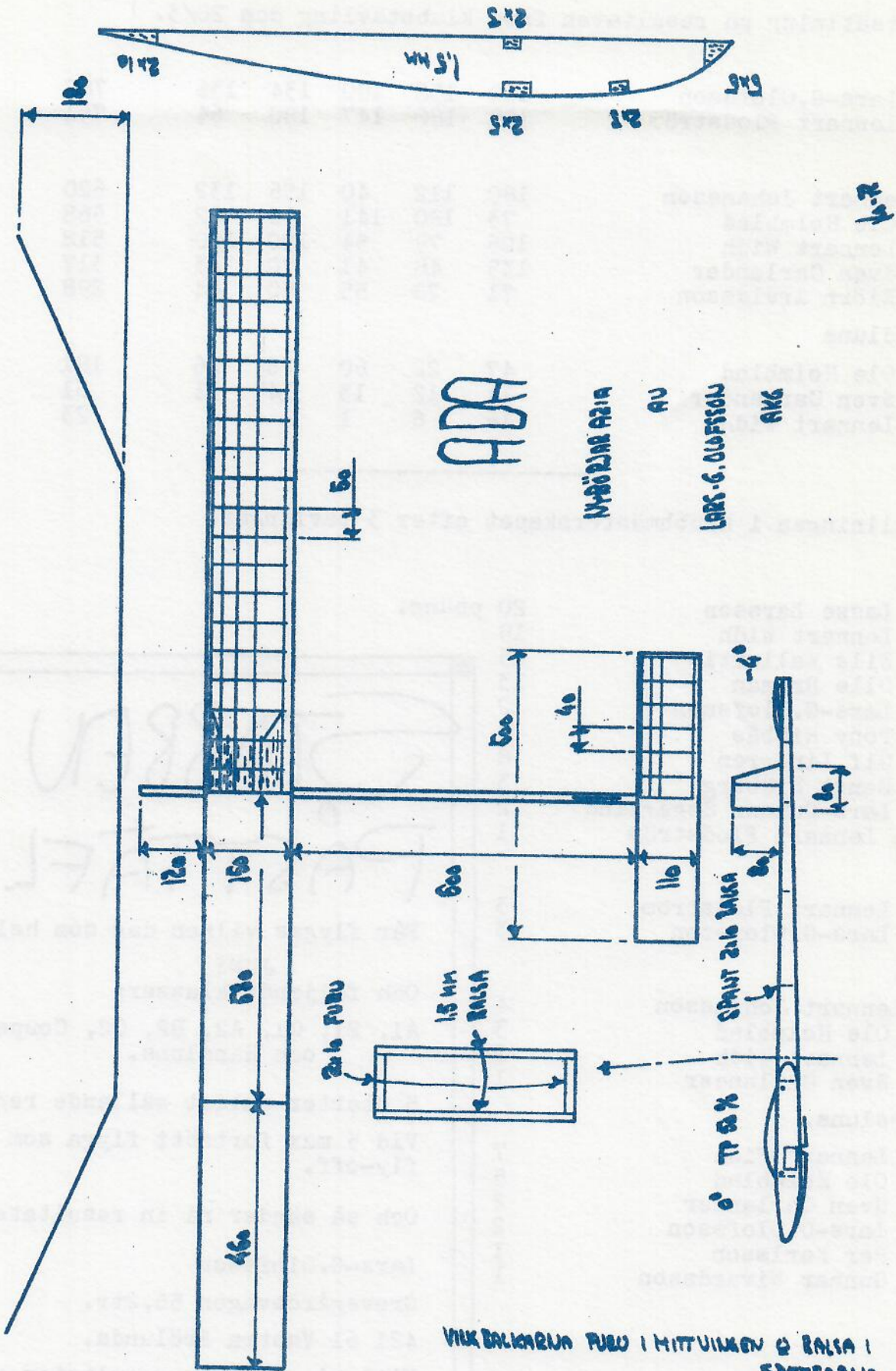
Lars-G.Olofsson

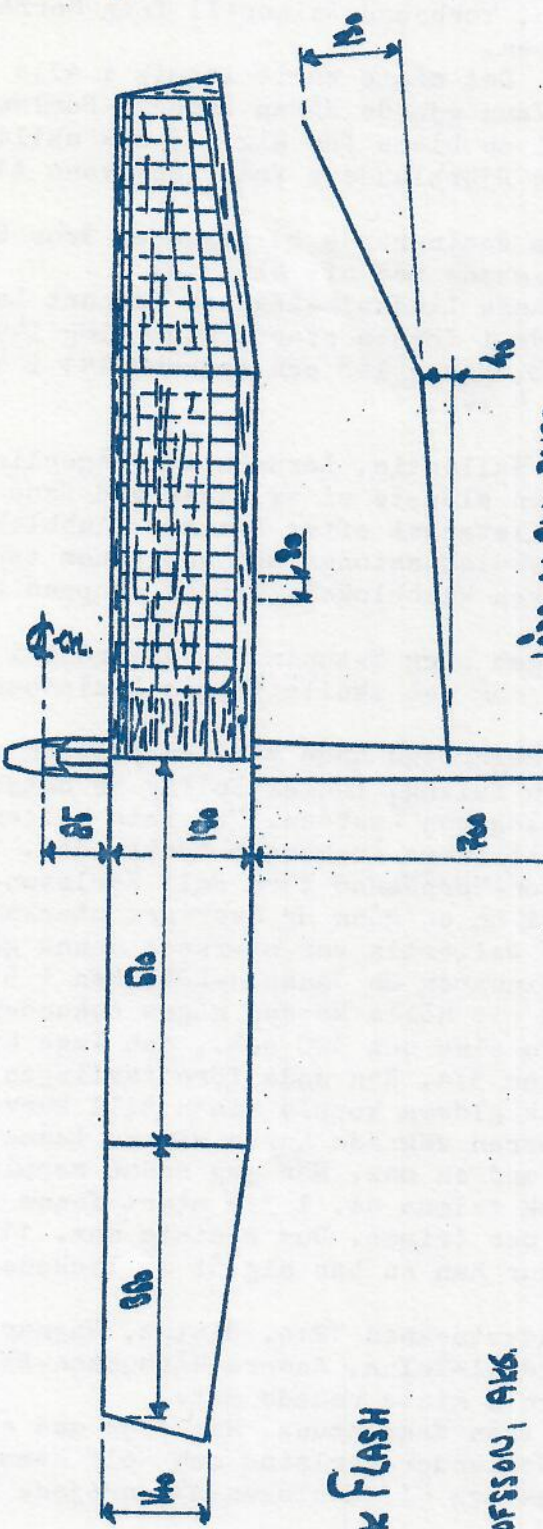
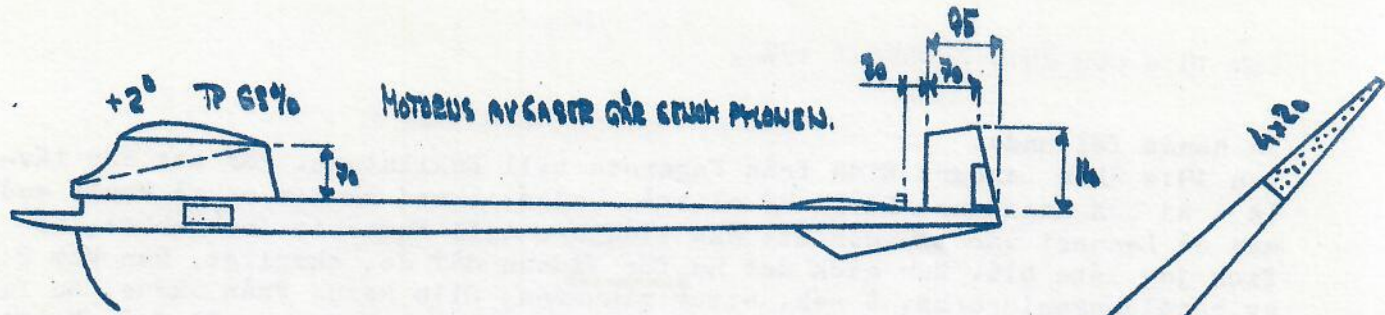
Grevegårdsvägen 56, 2tr.

421 61 Västra Frölunda.

Vill ni ringa in resultaten så är

tel.numret. 031/493055





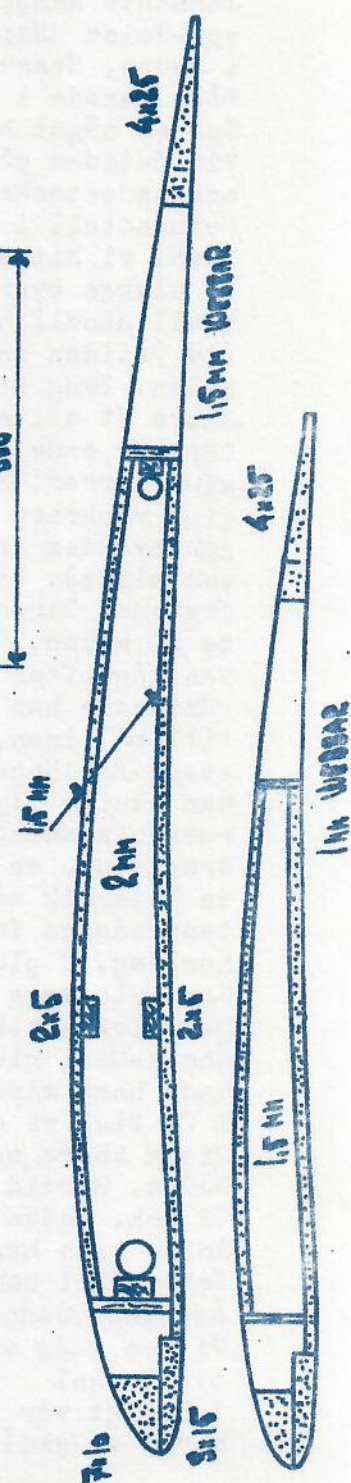
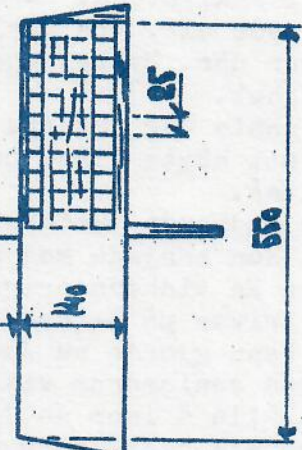
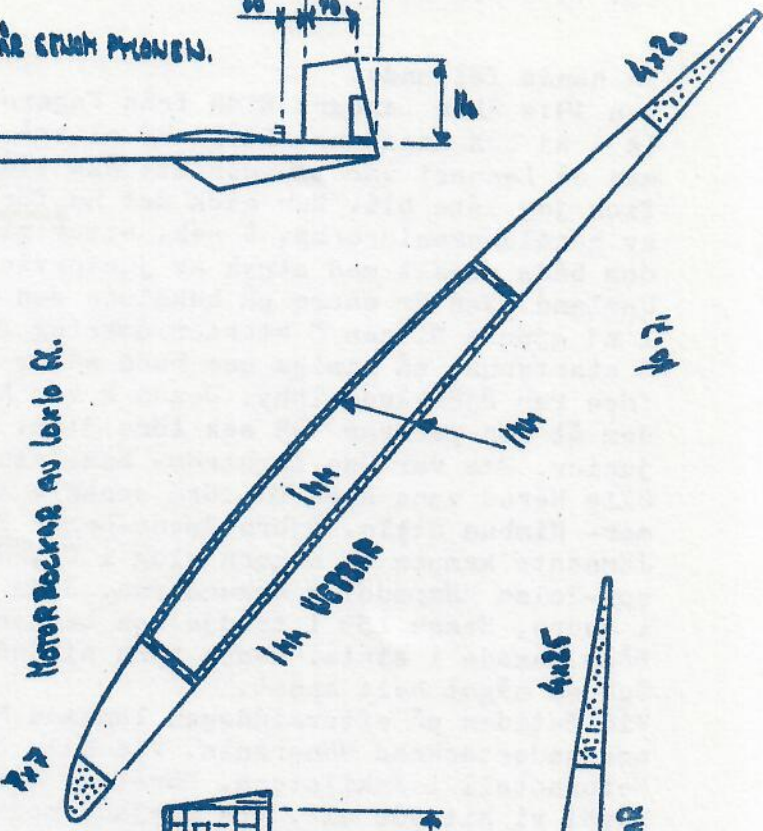
JUMPIN JACK FLASH FIC

AV LARS-G. OLOFSSON, ÅKS.

MIN FÖRSTA CZIA SEDAN 1860. JAG HAR NICHT LITIT MED
RESELEN OCH LUDDÄMPARE. MAN BYGGER PLANEN OCH
UTRÅDET PÅ MOTORN. PÅ SÅ SÄTT HÅLLS AVGÅS-
ERNA FRÅN THERU OCH FRÄMRE DELEN AV
KROPPEN. PLANEN ÄR INVÄNDIGT UTFORMAD SOM
EN FRÄNKANTIG TRATT.

MOTORBOKAR AV LORIS R.

LÅDA AV 3MM RAISA



DEN 19:e OCH 20:e FEBRUARI 1972.

Då hände följande.

Den 19:e åkte Lennart Widh från Fagersta till Eskilstuna. För att där tävla i A1 och Handluns. Lilla VT alltså. Undertecknad skulle också varit med, men då Lennart var tvungen att åka tidigare till Fagersta för jobbet, så fick jag låta bli. Hur gick det nu för Widhen då? Jo, skapligt. Han kom 2:a av handlunsseniorerna, 4 sek. efter vinnaren, Olle Nerud från Skåne. Nu fick dom båda rejält med stryk av juniorvinnaren, Torbjörn Weinestål från Norra Uppland. Han är enorm på handluns den grabben.

I a1 gjorde Widhen 5 starter omkring 2 min. Det måste varit termik i alla 5 starterna, så risiga som hans a1:or är. Vann gjorde Håkan Broberg-Borlänge före Per Björklund-Täby. Dessa 2 var helt i en klass för sig. 15 sek skilde dem åt men per var 149 sek före 3:an. Näste Björklundare från täby vann A1-junior. 2:a var Owe Engström- Eskilstuna.

Olle Nerud vann även B1 före senaste tidens dominerande B1 flygare, Bror Eimar-Nimbus Sthlm. Björn Spens-Gamen överraskade med att bli 3:a.

Jämnaste kampen om segern stog i C1, där Hasse Lindholm-LEN och Lennart Larsson-Solna kämpade om sekunderna. Båda maxade i första start. Båda flög 149 i andra, Hasse 155 i tredje och Lennart 158, Hasse 148 och Lennart 141 i 4:e. Båda maxade i sista. Hasse vann alltså med 4 sek.

Och så något helt annat.

Vid 3-tiden på eftermiddagen lämnade Nisse Wallertin, Lars-Gunnar Segerlind och undertecknad Wänersnäs. Vid halv 8-tiden släppte vi av Nisse vid Esso Motorhotell i Eskilstuna. Därefter började letandet efter E-tunas klubblokal. Nåväl vi hittade dit. Och började modellflygdiskussionen med andra som tänkte slagga över där. Mycket mysigt. Och vilken klubblokal. Toppen, toppen o.s.v. i all oändlighet.

Vid 7-tiden nästa dag vaknade vi av att någon pigg E-tuning jagade runt i lokalen. Iväg att hämta Nisse och ut på isen där det skulle flygas 2-klasser. Stora Vt alltså.

Där vår ende medhavda junior, Lars-Gunnar Segerlind hade väldiga problem med sina kärror. Han började med att kvadda sin Fuling. Lasses Fuling är betydligt vackrare än Widhens original. Sedan flög han Åssbånn. Men inte heller den tycktes trivas på E-tuna isen. Trots att flera Åssbönnar tyckte det. Trivas alltså. Vann gjorde nu Anders Pettersson-Härnösand före Rolf Karlsten-Sigtuna. Bland seniorerna visade AKG att vi än en gång är Sveriges starkaste å2 klubb. Alla 4 inom de 13 bästa. Nils Wallertin var starkast denna gång. Han låg efter 4:e start bara 4 sek efter vinnaren Bo Jansson-LEN. Men i 5:e förivrade han sig lite. Det hade räckt med att hålla kärran några sekunder till på linan, så hade maxen suttit där. Nu blev det 120 sek., och Inge Sundstedt-Borlänge smet förbi. Lasse Larsson kom 5:a. Han sade före tävlingen att han skulle flyga 5 max. Men då får man inte glömma koppla linan till kurv-roderutlösningen. Det resulterade i att kärran vägrade kurva när nu Lasse dragit upp en blåsa. Undertecknad började med en max. När jag sedan kopplade i termik så tryckte kärran, och jag fick trimma om. I 3:e start fanns tryck-tendenserna fortfarande kvar och det blev mer trimma. Dom 2 sista max. 11:a kom jag. 2 placeringar efter kom Widhen. Hur han nu bar sig åt så lyckades han inte maxa en enda gång.

Det gick knäckigt i Wake. Floda 9:a och undertecknad 12:a. Risigt. Ragnar Åhman-Gam, gick och vann före Janne Zetterdahl-Solna. Anders Håkansson-AKM, hade bara missat 1 sek efter 4 starter, men i sista rasade det.

I C2 fick vi en ny vinnare. Tore Hedqvist från Eskilstuna. Han flög med en Rieke kärra och vann flyoffen före Nisse Hollander-Karlstad och Rolf Hammar-Solna. Gerald Boman-Solna fusade bort 10 sek och Ulf Carlsson-AKG grejade bort 12 sek. Sedan följde 99sek till näste man.

Solna vann bägge lagtävlingarna. I 1-klasserna genom Britt Larsson, Janne Zetterdahl och Lennart Larsson. 2-klasserna genom Lennart Larsson (han flög Åssbånn), Janne Zetterdahl och Gerald Boman. 9 sek efter var vi d.v.s. AKG. Vi som flög var undertecknad, Floda och Ulf. Varför kunde du inte komma i tid Lasse?

I övrigt var vädret bra, flygplatsen bra, tidtagarna bra (? för Flodas sista start i Wake) och arrangemangen mycket bra. Vacket E-tuna.

Lars-G.Olofsson

Resultat VT-72

Handluns-jun.

1. Torbjörn Weinstål	Norra Upplands mfk.	15	46	54	37	60	212
2. Börje Eriksson	"	35	33	28	34	50	180

Handluns-sen.

1. Olof Nerud	AKM	34	48	45	30	56	193
2. LENNART WIDH	AKG	48	14	25	60	42	189
3. Jan Zetterdahl	Solna	39	43	31	44	25	182

A1-jun

1. Lorentz Björklund	Täby	141	72	180	74	159	626
2. Owe Engström	Eskilstuna	131	139	91	70	180	611
3. Janne Fröjd	Östersund	142	110	75	80	180	587
4. Nils af Uhr	Sigtuna	161	79	115	96	121	572

A1-sen.

1. Håkan Broberg	Borlänge	180	162	180	180	145	847
2. Per Björklund	Täby	180	180	180	180	112	832
3. Arne Berglin	Östersund	142	110	169	109	153	683
4. Hans Åhlström	Borlänge	136	180	100	128	135	679
5. LENNART WIDH	AKG	128	135	132	147	127	669

B1

1. Olof Nerud	AKM	175	180	180	180	134	849
2. Bror Eimar	Nimbus-Sthlm	180	180	180	180	109	829
3. Björn Spens	Gamen	166	152	100	180	145	743

C1

1. Hans Lindholm	LEN	180	149	155	148	180	812
2. Lennart Larsson	Solna	180	149	158	141	180	808

A2-jun.

1. Anders Pettersson	Härnösand	173	180	180	77	180	790
2. Rolf Karlsten	Sigtuna	166	133	168	180	129	776
3. Peter Meurling	Gladiatorerna	167	131	139	149	180	766
4. Owe Engström	Eskilstuna?	179	180	167	83	145	754
22. LARS+GUNNAR SEGERLIND	AKG	31	96	34	24	23	208

A2-sen.

1. Bo Jansson	LEN	175	180	173	180	180	888
2. Inge Sundstedt	Borlänge	180	180	129	180	180	849
3. NILS WALLERTIN	AKG	163	180	180	174	120	817
4. Karl+Erik Pelve	Waxholm	180	180	165	124	158	808
5. LASSE LARSSON	AKG	180	180	75	180	180	795
6. Mats Westin	Waxholm	111	180	179	170	154	794
7. Claes Mårtensson	AKM	143	180	140	127	180	770
8. Arne Karlsten	Sigtuna	106	160	180	180	137	764
9. Michael Borell	Östersund	149	180	180	167	87	761
10. Hans Åhlström	Borlänge	77	155	180	170	180	760
11. LARS-G.OLOFSSON	AKG	180	84	132	180	180	756
12. Vanja Sund	Waxholm	180	117	126	136	180	739
13. LENNART WIDH	AKG	179	133	81	176	169	738

B2

1. Ragnar Åhman	Gamen?	165	156	180	148	180	829
2. Jan Zetterdahl	Solna	176	106	180	180	175	817
3. Anders Håkansson	AKM	180	180	180	179	97	816
4. Lennart Hansson	AKM	180	180	140	180	109	789
9. LENNART FLODSTRÖM	AKG	94	158	180	152	165	749
12. LARS-G.OLOFSSON	AKG	107	148	137	154	162	708

Fortsättning på annan plats.

Hur var föregående år om man ser det med en linflygares ögon? Bra eller dåligt? Det började i alla fall bra, för på nyårsdagen flög författaren, som väl alla vid det här laget vet, på kajen i San Francisco. Vad hände sen? Så vitt jag vet inte speciellt mycket. Våren gick utan att jag var hemma och således vet jag inte mycket om eventuella aktiviteter, men det tycks inte ha rört på sig särskilt mycket. Vi AKG:are orkade i alla fall med hela 0 st. tävlingar under våren, vilket jag tycker är en smula i underkant. Någon gång i maj var det enligt tillförlitliga källor något slag av jippo på Säve, någon flygshow, med pompa och ståt och där visade sig också enligt vanligtvis välunderrättade källor, ett par linstyrare, men vad de exakt hade för sig vet jag inte.

Så kom då årets stora modellflygbegivenhet. VM i friflyg på Säve. Till denna mönstring av alla världens modellflygare hade även undertecknad inställt sig och se, minsann hade AKG inte en man med när det flögs combatuppvisning. Vill ni veta hur det gick på VM. Läs då vår förträffliga redaktörs spaltkilometrar i ett tidigare nummer av denna utomordentliga publikation.

Sommaren infann sig och likadant gjorde flyglusten. Själv flög jag en hel del olika trådstyrda skapelser av varierande storlek, utseende och flygförmåga, men några fler linstyrare med AKG på ryggen syntes aldrig till. BÄTTRING.

Västsäsongen började med en liten uppmjukningstävling i Linköping. Det var den sista söndagen i augusti undertecknad hade letat sig till Malm-slätt tillsammans med några fanatiska Uddevallabor. Tävlingen, om det skall kallas så, var det blåsiggaste jag varit med om. Resultaten? Jo, i combat-int gick det helt åt skogen. Det gick nästan inte att flyga, så jag lade beslag på en "hedrande" plats i resultatlistans nedre del. Efter C-int kördes C-35, som jag vann på bättre hets mot kollegorna från Uddevalla.

Sista helgen i september kördes SM i Handen utanför rikets huvudstad. Hur det gick där vet ni redan. Undertecknad vann och Klas-Olof Kall blev 5:e man i C-int. I speed stälde herrarna Ryden och Larsson upp dock utan större framgång.

Summerar man förra årets tävlingsaktivitet på linsidan, finner vi att vi bara var på 2 tävlingar och att bara 4 man tävlade över huvud taget. Det är en av Sveriges största modellflygklubbar som visar upp detta be-
drövliga resultat. Jag hoppas verkligen att det blir bättre i år. Vi börjar den 16/4 på hemmaplan. Och då hoppas vi på bättre takter från AKG:s mannar.

Anders Leimalm.

Fortsättning på resultaten från VT.

C2

1. Tore Hedqvist	Eskilstuna	180	180	180	180	180	900+172
2. Nils-Erik Hollander	Karlstad	180	180	180	180	180	900+152
3. Rolf Hammar	Solna	180	180	180	180	180	900+144
4. Gerald Boman	"	180	180	180	170	180	890
5. ULF CARLSSON	AKG	180	180	180	168	180	888

Lag 1-klasser.

1. Solna	1915
2. LEN	1893

2-klasser

1. Solna	2402
2. AKG	2393
3. AKM	2348
4. E-tuna 3	2334
5. Solna 2	2272
6. E-tuna 2	2015 osv.

Å så va de inomhus.

Den 25 och 26 mars (natten) samlades "sveriges" inomhusflygare i Val halla sporthall för att tävla. Mycket folk var där. Både sådana som flög och åsådare. 9 man flög handluns, 9 man 25-öres, 2 man 35 cm och 3 man FAI-klassen. I FAI-klassen hade vi räknat med bra resultat av Ove. Han ville ju göra en bra tid för att visa SMFF att han bör åka till VM. Nu blev det inte så. En kropp hade lossnat i trunken och fördärvat alla 4 kärrorna. Han gjorde ett försök med en blandning av modellerna men resultatet var dåligt. Stagningen till kroppen var paj. Han flög dock tävlingen med sin 25-öring, men det räckte liksom inte. Floda hade också 2 fina FAI-modeller. Den ena flög verkligt läckert. Men han fick aldrig göra några tävlingsstarter med den. Någon dum (MYCKET DUMT.O.M.) person flög handluns samtidigt som Floda bytte tamp. Och resterna av kärran var inte mycket att ha. Nu tog han fram reserven och fick så mycket trim på den att han vann. Peter Pörhö är en trogen gäst när det är inomhus-tävlingar. Han hade en del problem i början, men spurtade bra.

I 35-cm klassen vann Ove före Floda. Dom flesta starterna borde blivit bättre, men kärrorna behagade fastna i takbjälkarna. Undertecknad hade mycket att göra hela natten med att plocka ner kärror med en utskutstege. (Gammal tung Wibe).

I 25-öres gjorde Ove 2 läckra starter, och det räckte för att vinna. Lars-Åke trimmade hela natten och moy slutet fick han ordning på skrotet. Undertecknad flög färdigt lite väl tidigt. Efter tävlingen så trimmade jag om med mycket bättre resultat. Lars Bjerkling flög med variabel V-form. Pelle Liden hade snyggaste modellen. Ellips o de. Inga knäckar på vingen utan böjd från mitten. Närkingarna Linden, Lasse o Esso var också med och kämpade. Lasse fick efter mycket om o men ordning på flygetyget. I handluns hade 2 man bygget lätta fina lunsar. Ove och Pelle Liden. Och så kom dom 1:a och 2:a. En del juniorer var med och bäste man kom 3:a. Någon som hette Geven eller något ditåt.

Till sist. Det var som vanligt trevligt. Med ett STORT undantag. Luns-flygaren som kvaddade Flodas FAI-kärra. Hoppas vi slipper se något liknande någon mer gång.

Och så hoppas vi att Ove kan få åka till VM trots sitt dåliga resultat i FAI-klassen. Han flög nära 7 min med sin 35-cm modell. En kärra som resultatmässigt är sämre än FAI-modellerna.

Lars-G.Olofsson

Resultat.

FAI.

1. Flodström	4,14	2,03	0,22	<u>6,47</u>	0,27	<u>5,51</u>	12,38
2. Pörhö	0,36	1,22	3,30	<u>4,36</u>	2,35	<u>6,41</u>	11,17
3. Pettsson	0,40	0,21	1,08	<u>5,15</u>	<u>2,07</u>	-	7,22

35-cm

1. Pettsson	0,15	2,03	6,44	<u>6,41</u>	-	-	13,25
2. Flodström	<u>3,44</u>	0,58	<u>1,07</u>	<u>0,26</u>	<u>5,16</u>	-	9,00

25-öres

1. Pettsson	5,02	6,03	-	-	-	-	11,05
2. Lars-Åke	<u>1,46</u>	<u>3,53</u>	3,41	<u>3,54</u>	1,02	<u>4,26</u>	8,20
3. Olofsson	2,32	2,38	2,38	0,12	2,09	<u>4,04</u>	6,42
4. Bjerkling	<u>3,08</u>	2,06	<u>1,25</u>	0,54	1,56	<u>3,15</u>	6,23
5. Esso Linden	<u>2,16</u>	2,46	1,50	2,08	<u>3,04</u>	<u>3,04</u>	6,08
5. Pelle Liden	<u>3,05</u>	3,03	2,11	2,46	-	-	6,08
7. Klang	<u>3,39</u>	<u>1,25</u>	<u>1,55</u>	1,26	1,15	0,32	5,34 Jun.
8. Wivardsson	<u>0,50</u>	2,24	<u>2,41</u>	2,12	<u>2,50</u>	2,12	5,31
9. Lars Linden	<u>1,42</u>	0,12	<u>0,18</u>	<u>1,42</u>	<u>0,32</u>	1,30	3,24 Jun.

Forts. inomhusresultat.

Handluns.

1. Pettsson	20	<u>25</u>	3	6	20	<u>27</u>	52	
2. Pelle Liden	<u>24</u>	<u>26</u>	5	18	14	6	50	
3. Geven	2	6	<u>17</u>	6	<u>16</u>	7	33	Jun.
4. Bjerkling	14	<u>14</u>	<u>17</u>	3	5	3	31	
5. Lindgren	12	<u>15</u>	2	12	13	<u>15</u>	30	Jun.
5. Wivardsson	12	10	12	<u>15</u>	<u>15</u>	7	30	
7. Nordenstam	7	12	8	<u>13</u>	12	<u>16</u>	29	Jun.
8. Ezzo Linden	<u>15</u>	2	8	4	<u>11</u>	4	26	
9. Widhen	<u>5</u>	4	4	3	2	<u>9</u>	14	Blaaa.

Friflyg NM-72.

Så har det då varit Nordiskt Mästerskap igen. Flåt en yngling, svensk-finsk landskamp skall det vara. Den här gången fjärran från Vandel och Hilleröd och andra orter i modellflygets centrum.

Olyckligtvis så föll valet på Gamla Karleby i höjd med Umeå. Och pratet gick förstås modellflygare emellan om längre avstånd o.s.v., varvid flera medlemmar av laget drog sig ur. Dock inte värre än att vi Svenskar kunde ställa fullt lag på benen genom reserver. Danskarna då? Icke en dansk så långt ögat kunde nå. Det finns bara ett ord för det anser jag, SKANDAL. Norrmännen hade i alla fall bestämt sig för att åka (flyg), men fick inte starttillstånd på grund av vädret och blev kvar på Forneby.

Vår värd och tävlingsledare Björndal kom in på ämnet under supen på lördagskvällen, där han bl.a. med några kärnfriska ord sade, att det är lika långt mellan Hilleröd och Gamla Karleby vilken väg man än åker. Vad skall man nu tycka om arrangemangen och tävlingen då? Jo, att de förutnämnda var bra med mat och logi o.s.v. alla var nöjda. Jag skulle sagt likadant om tävlingen om inte "om" varit. Det här gäller väl främst oss C2-flygare. Det är lite svårt att förklara för den som inte var med. Hoppas Arne Berglin som var tävlingsledare skriver något om det i Mfn. Det blåste i alla fall alldeles förskräckligt på lördagen, när vi enligt programmet skulle göra 4 starter. Men hur mycket det blåste var vi inte överens om. Vi trodde på 10-15 m/sek, tävlingsledningen med vindmätare sade 7-10 m/sek., och eftersom det är tävlingsledningen som bestämmer så skulle det naturligtvis flygas. Dock endast 2 starter. Nu var underlaget blankis typ Bottenviken, med några fåror här och var, precis som gjort för att modellerna skulle hjula runt och slås sönder. Det hela sammantaget gjorde att ingen svensk hade för avsikt att flyga denna dag. Varför slå sönder allt material på lördagen, när utsikterna för söndagen var goda för en 7-starterstävling?

Wakeflygarna kom snabbt överens om att inte flyga. Samtidigt sa vi motorflygare till våra kollegor att vi inte hade för avsikt att hitta på några dumheter utan vänta till i morgon. A2-flygarna kom överens om att flyga.

Jag vet inte vad det beror på, om det är språksvårigheter eller nåt, men helt plötsligt så får finnarna liv i sina motorer och gör rena chansstarter på glashal is, detta trots att dom vet att vi inte tänker flyga. Varför???

NM-forts.

Bäst lyckas Meder, som naturligtvis vann. Vi kunde ju inte gärna göra mer än 900 se. på söndagen. Vilket också blev gjort av 2 man. Eddy Astfeldt och undertecknad. Lars-Gunnar Lindblad var också med. Vädret på söndagen var bra med endast några få meter i vindstyrka. Några svårigheter att maxa fanns inte, men något brukar ju alltid hända hur bra vädret än är. Lars-Gunnars timer (Seelig) behagade inte fungera, än var det 20 sek motortid än 6 sek. Detta gjorde att han missade 23 sek. För vår del var det aldrig någon tävling efter finnarnas 2 starter på lördagen. Man kan ju inte räkna med att någon hyfsad bra C2-flygare skall kunna missa så mycket i lungt väder, men finnarna kunde tydligen, så istället för att hamna på platserna 4-5-6, så kom vi 2-3-4. Bror Eimar får man beundra för säkra flygningar i alla väder. Att han vann var helt i sin ordning. Jag såg hans första start på lördagen. Perfekt trots en vind som fick korvkiosken att gunga betänkligt. Övriga i laget var Rune Olsson och Håkan Broberg. Ingen lyckades väl så där. B2-laget bestod av Janne Zetterdahl, Kjell Liwenborg och Rune Johansson. Johans snurra behagade inte fälla riktigt som den skulle i åtminstone 2 starter. Även snodden klagade han över. Alla tre förresten. Dom hade vid invägningen på lördagen smörjat in tamparna med något mjukmedel i oljan, och på söndagen var det dåligt med kräm. Vann gjorde Pentti Aalto med endast 5 missade sek och svenskarna kom 2-5-4. Med lite snö på isen och utan blåst, med danskarna närvarande, så hade även detta NM blivit en kul tillställning som tidigare år.

Ulf Carlsson.

Resultat.

A2.

1. Bror Eimar	Sverige	1150 sek.	7 starter.
2. Tähkäpää	Finland	1108 "	"
3. Kilpeläinen	"	1042 "	"
4. Håkan Broberg	Sverige	944 "	"
5. Rune Olsson	"	860 "	"
6. Hietanen	Finland	832 "	"
Lag. 1. Finland	2982 sek.	2. Sverige	2954 sek.

B2.

1. Pentti Aalto	Finland	895 sek.	5 starter.
2. Kjell Liwenborg	Sverige	849 "	"
3. Kalevi Koskinen	Finland	778 "	"
4. Jan Zetterdahl	Sverige	728 "	"
5. Rune Johansson	"	634 "	"
6. Pekka Aisala	Finland	600 "	"
Lag. 1. Finland	2273 sek.	2. Sverige	2212 sek.

C2

1. Meder	Finland	1204 sek.	7 starter.
2. Eddy Astfeldt	Sverige	900 "	5 "
2. Ulf Carlsson	"	900 "	5 "
4. Lars-Gunnar Lindblad	"	877 "	5 "
5. Käinänen	Finland	856 "	7 "
6. Sallinen	"	815 "	7 "
Lag. 1. Finland	2875 sek.	2. Sverige	2677 sek.

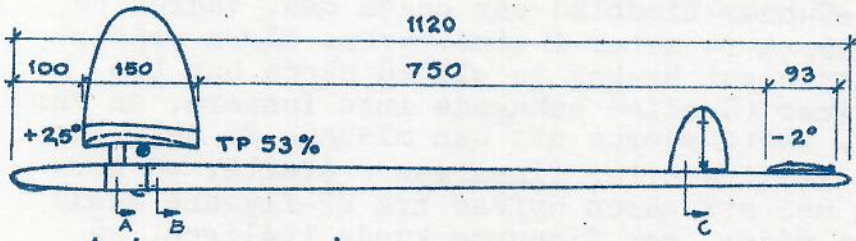
Totalt fick Finland ihop 8132 sek. och Sverige 7843 sek.

VÄND SÅ FÅ NI SE HUR BROS NR-VINNARE

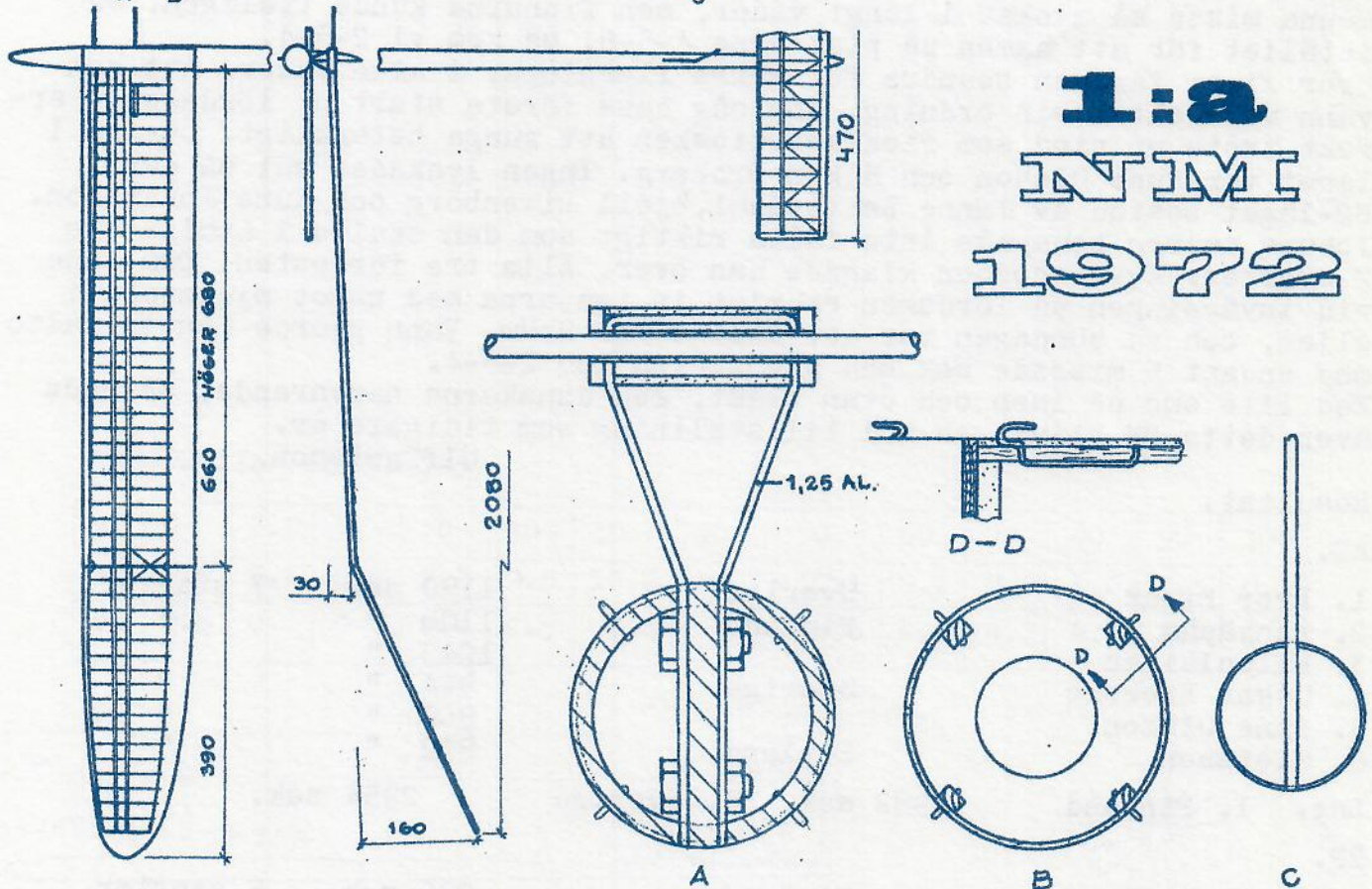
UT
SEP

VINGPROFIL NIMBUS 7457

x	0	2.5	5	10	20	30	40	50	60	70	80	90	100
yö	0.6	3.1	5.8	7.2	9.5	10.2	10.3	10.1	9.1	7.9	6.2	3.8	0.5
yu	0.6	0	0	0.4	2.5	3.6	4.5	4.8	4.8	4.7	4.1	2.7	0

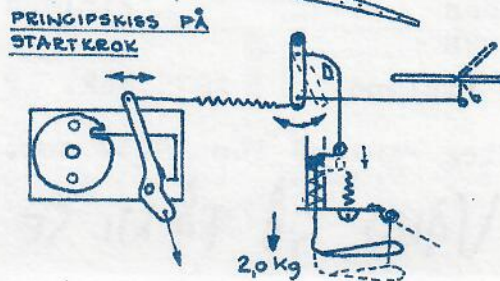
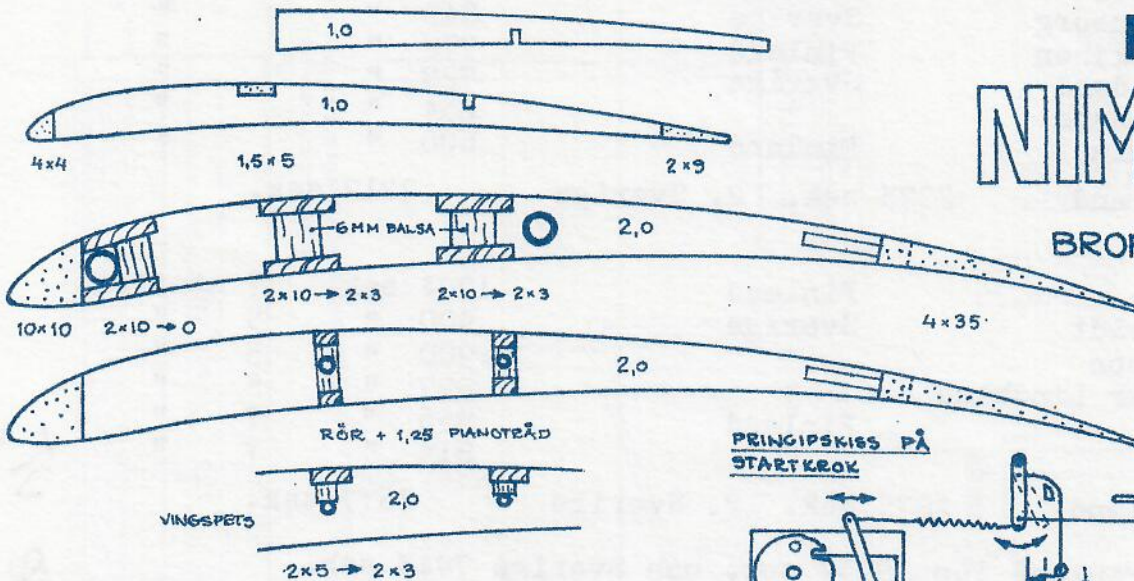


1:a
NIM
1972



FIA
NIMBUS

BROR EIMAR



Bränsletankar för RC-kärror.

Nedanstående synpunkter är hämtade ur "The R/C Engine" av Clarence Lee, en sammanställning av Lee's "Engine Clinic" i RCM. "The R/C Engine" kan rekvireras från RCM och den rekommenderas å det varmaste.

Tankstorlek.

Ett visst samband bör råda mellan motorstorlek och tankrymd. Sålunda rekommenderas

10 cc	-	350 cc
7-8 cc	-	250 cc
5-6,5 cc	-	200 cc
2,5-3,5 cc	-	125 cc

Med en för stor tank tenderar motorn att på tomgång med full tank få för fet bränsle-luftblandning (detta medför att bränsle ansamlas i vevhuset och när sedan gas ges kommer soppan i vevhuset upp i cylindern och släcker glödstiftet, 'loading up') och att vid nästan tom tank ~~xxx~~ få för mager blandning. En för stor tank lågt monterad kan ge hyfsat resultat så länge man inte stuntar kärran.

Tankplacering.

Centrumlinjen genom tanken bör aldrig ligga över förgasarmunstycket eftersom man då vid full tank får för stor tryckmatning (gravitationen) och för stor skillnad i bränsle-luftblandningen på ~~xxx~~ full och nästan tom tank. Dessutom flödar lätt bränslet över i förgasaren ~~x~~ under startförloppet ~~xxxx~~ ~~xxxx~~ vilket gör motorn svårstartad. En motor tolererar bättre en något för lågt än en något för högt placerad tank, men om tanken ligger alltför lågt orkar inte motorn suga till sig bränslet vid nästan tom tank. Vid större motorer, 8-10 cc, bör inte tankens centrumlinje ligga mer än 20 mm under förgasarmunstycket, och vid mindre motorer, 3 cc, är 12 mm max.

Man kan ha lägre tankplacering om man inte stuntar kärran men om man skall flyga inverterat kommer då tanken att ligga för högt över förgasarmunstycket och motorn börjar 4-takta. Den bästa tankpositionen har visat sig vara med centrumlinjen 6 - 10 mm under förgasarmunstycket. Detta gäller oavsett om motorn är monterad upprätt, inverterat eller åt sidan.

Bränsleledningar.

Tanken bör placeras så nära motorn som möjligt och bränsleslangen till förgasaren hållas så kort som möjligt. Slangen bör vara av kiselgummi (silicon rubber) eller av svart neopren-gummi. Använd inte den mjuka sladdriga ventiltgummislangen, den tål inte nitrometanen och den är för mjuk så att den veckar sig lätt. Klunken i tanken bör ha ett spel till botten av ca 5 mm. Kontrollera detta då och då eftersom klunkslangen kan förlänga sig under nitrometanens inverkan. En god idé är att säkra slanginfästningarna med en liten slangklämma av 0,8 mm pianotråd böjd till formen α .

Tankens montering.

För att undvika att bränslet skummar av motorvibrationerna skall tanken monteras löst inpackad i skumgummi. En tank packad hårt i ~~skumgummi~~ skumgummi kan skumma mer än om den satt fast monterad i modellen. (Motsvarande gäller naturligtvis även mot-tagarens montering!) Om bränslet skummar medför detta att motorn reagerar underligt på nälinställningen. När man från en fet 4-taktning ~~gradvis~~skruvar in nålen hoppar motorn, istället för att gå över gradvis, direkt från en fet 4-taktning till en tjutande 2-taktning.

Observera att skumning kan uppstå, även om tanken är rätt monterad, om motorvibrationerna är för kraftiga. Detta kan bero på en obalanserad propeller (eller spinner) eller att propellern är felaktigt monterad. En del propellrar har hål som är större än motoraxeln. Använd då alltid en lämplig bussning för anpassning!

Till sist: Se alltid till att Du fyller på rent bränsle i tanken!

Ken Gustavsson

Radioflygsektionen har sina träffar på Gånglåten 67
den första fredagen i varje månad.

Göran

Takt och Ton i kampen mot batterierna.

Av Bengt Lundström

Det mesta i en radioanläggning kan orsaka och orsakar kvaddar. Man brukar skylla smällen både på det ena och det andra. Men den vanligaste orsaken glöms lätt. Nämligen nickel-kadmiumackumulatören och inte minst dess vårdare.

Etapp 1.

Några enkla råd till dem som inte vill fördjupa sig i ämnet för mycket.

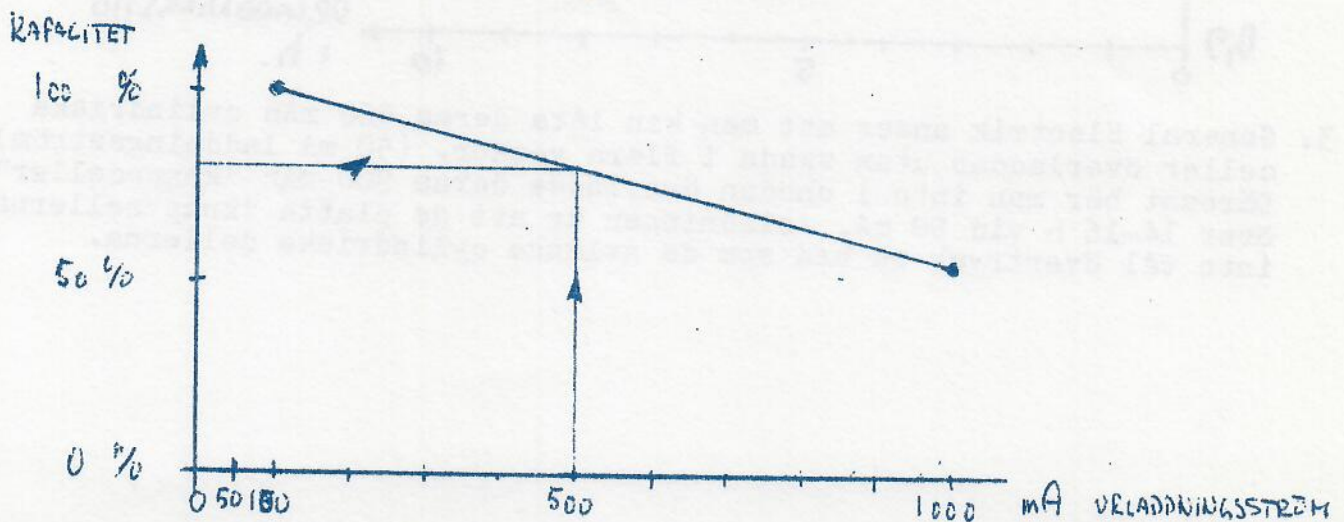
1. Ladda ALLTID natten före en flygning.
2. Risken för skada genom överladdning är obetydlig jämfört med faran av för lite energi i acken.
3. Se till att acken ALDRIG kortsluts.
4. De flesta laddaggregat behöver omkring 15 h för full laddning. Skulle det bli 5 h för mycket skadar det inte, men det gör ingen nytta.
5. Acken självurladdar sig, speciellt om den förvaras onormalt varmt. Har den legat 3-5 veckor så är den tom.
6. Om du flugit på lördag och skall flyga på söndag, så ladda minst 1,5h per flygning.
7. Om du har en normal anläggning, så gör ALDRIG mer än 6-8 starter per laddning. (500mAh)
8. Det finns inget enkelt sätt att kontrollera att acken är laddad. Det går INTE att mäta spänningen ens under belastning. Ackarna varierar mycket inbördes.
9. Märker du att roderreaktionen blir trög så landa GENAST. Du har högst 10-30 sek på dig. Gör inga plötsliga roderutslag under landningen.
10. Se till att inte motorservon i ändlägena förtvivlat strävar att flytta trotteln mer än trotteln tillåter. Du hör det genom att det surrar i servon hela tiden. Surrar det i den drar den 200-400 mA hela tiden, mot kanske 5-20 mA om den får vila. Man kan då bara göra 2-3 starter innan acken är tom.
11. Använd gärna större ackar än 500 mAh.
12. Använd endast ackar med beteckningen "High Rate" eller "sintrade". Detta betyder t.ex. att man måste ha 500DKZ och EJ 500DK, som inte tål så mycket misshandel.

Etapp 2.

För den som skrämts upp tillräckligt av ovanstående kan följande ha intresse.

Den vanligaste europeiska acken är tyska 500DKZ. Den har följande egenskaper:

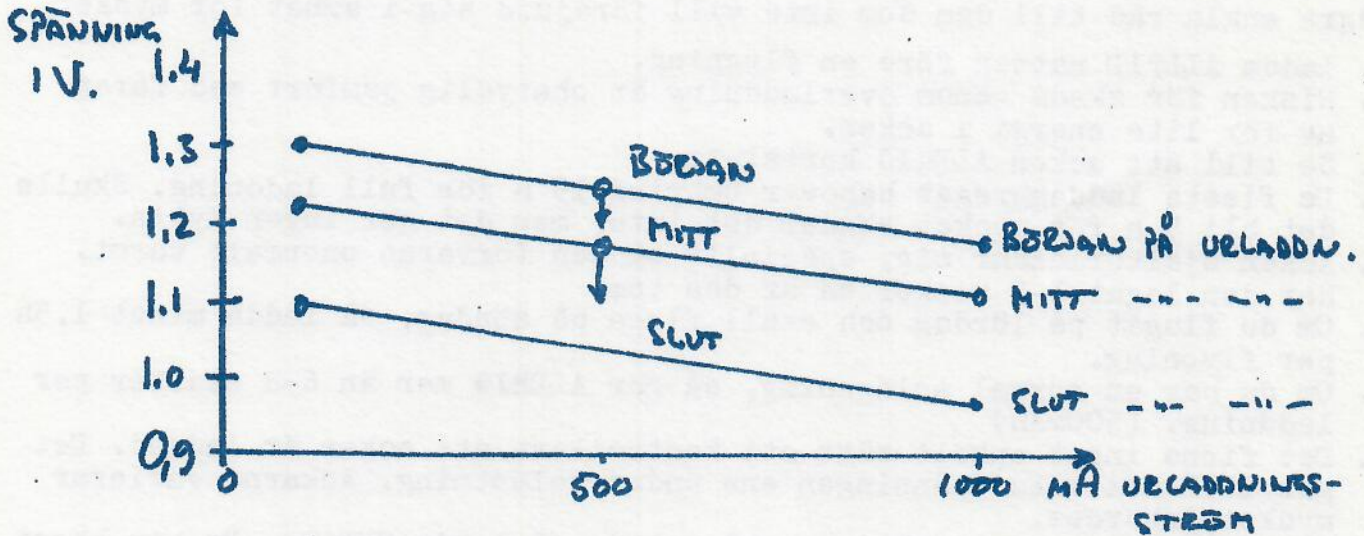
1. Man får ut 500 mAh om man urladdar med 50 mA under 10 h. Detta är definitionen på kapaciteten. Tar man ut mer än 50 mA så får man ut mindre än 500 mAh enligt följande kurva.



Exempel.

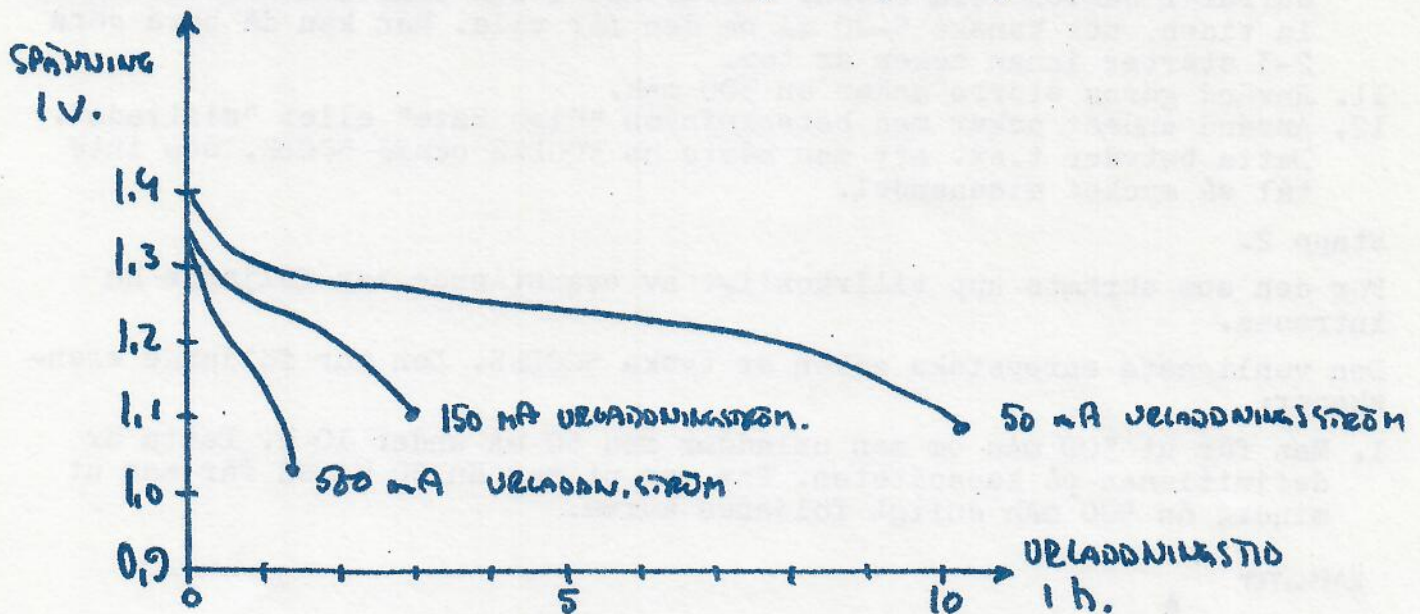
1. Urladdning med 500 mA ger 80% av kapaciteten vid 50 mA. Ur en full-laddad acke får man ut 400 mAh i stället för 500 mAh.
2. En mottagare drar 10-50 mA. Varje servo drar 20-200 mA beroende på om den vilar eller arbetar. Hela anläggningen drar då mellan 100-1000 mA.

Så här ungefär varierar ackens spänning under urladdningsförloppet.



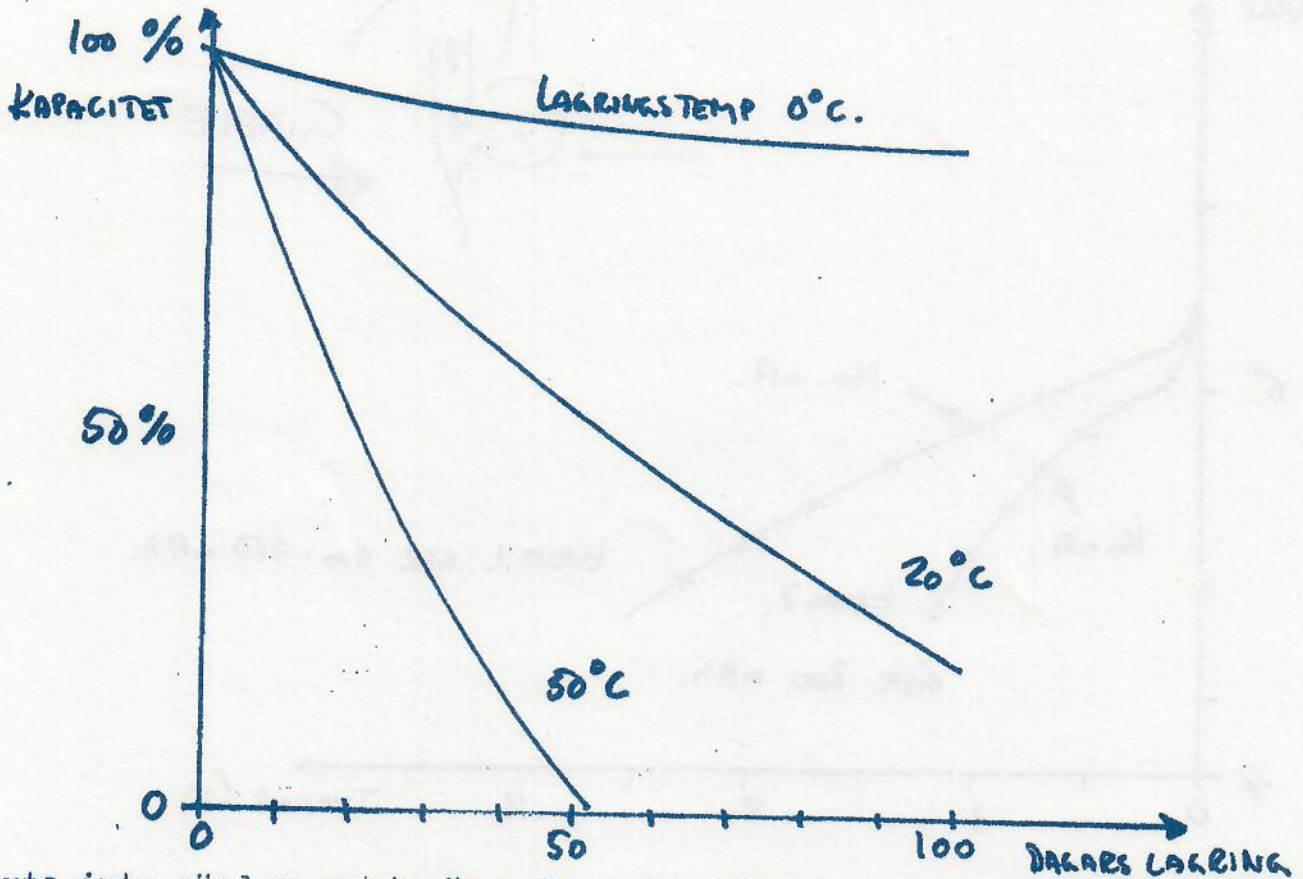
Undvik att urladda längre ner än till 1,1 v/cell som enkel regel. Kör ALDRIG ur en acke helt.

Sambandet ovan beskrivs bättre i detalj enligt följande kurva.



3. General Electric anser att man kan låta deras 500 mAh cylindriska celler överladdas utan skada i flera veckor. (50 mA laddningsström) Däremot bör man inte i onödan överladda deras 500 mAh "knappceller" över 14-16 h vid 50 mA. Anledningen är att de platta "knappcellerna" inte tål övertryck så bra som de avlånga cylindriska cellerna.

4. General Electric anger självurladdningsförloppet sålunda:



Luta inte sändaren mot värmeelementet därhemma.
En acke självurladdar snabbare om den är gammal och i dålig kondition.

Etapp 3.

Det finns inget sätt att kontrollera hur mycket ström det finns i en acke, men man kan kontrollera hur frisk den är på följande sätt. Metoden rekommenderas INTE för den som är ovan att handskas med elektricitet. Om acken inte har används under lång tid är risken mycket större att den blivit dålig än om du använder den regelbundet.

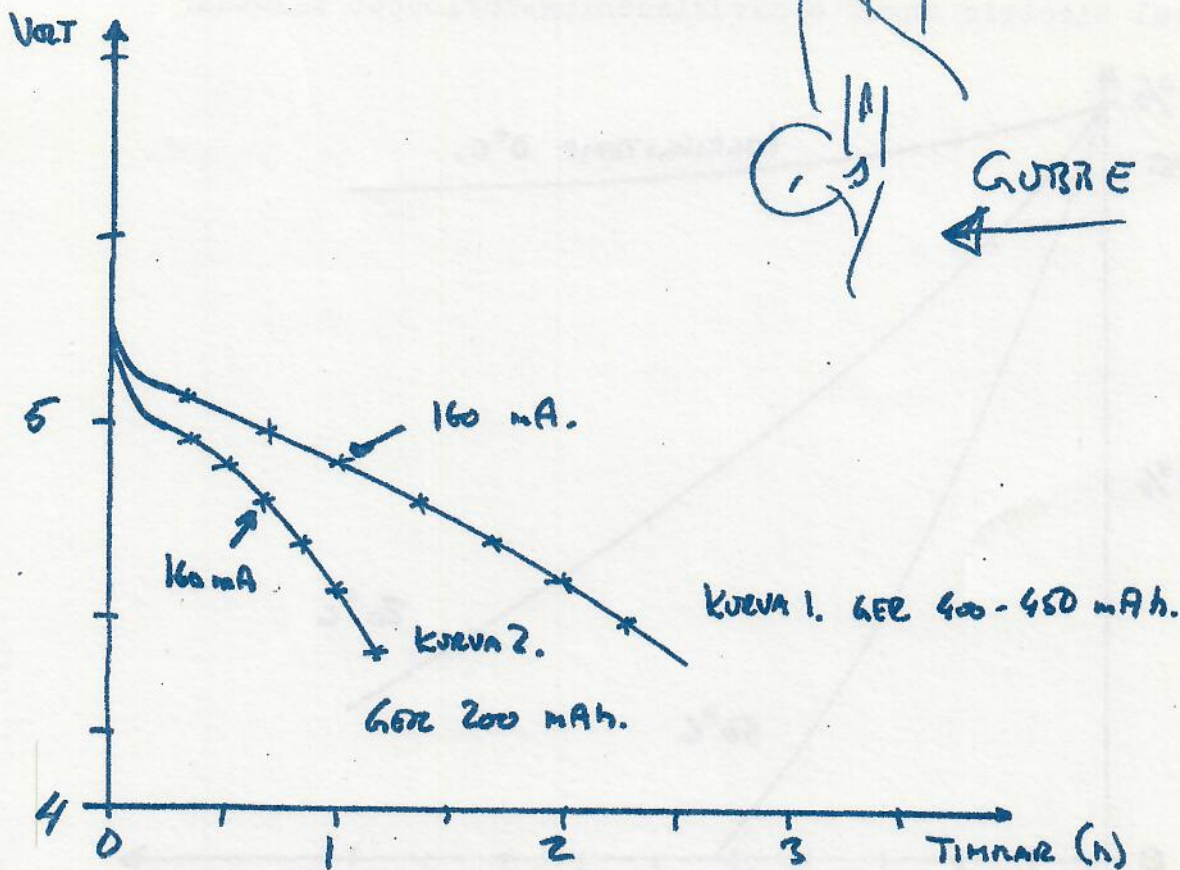
Utrustning:

1. Ett mätinstrument, som klarar 200-250 mA, 0-5 volt och 0-10 volt.
2. Ett fast motstånd på 25 Ohm och minst 1 W. Ett fast motstånd på 50 Ohm och minst 2W.
3. Lämpliga sladdar och kontaktdon.
4. Ackar av 500 mAh.

Metod:

1. Ladda acken fullt.
2. Låt den vila 24 h omkring.
3. Ladda ur acken på skrivbordet med motstånden:
50 Ohm på 9,6 v ger 150-180 mA urladdningsström.
25 " " 4,8 " " " " " "

Man får kurvor som ser ut så här ungefär. Observera att kurvan kan ligga olika högt för olika fabrikat och individer och de kan ändå vara helt friska. Man kan inte vara säker på att acken är bra om spänningen är hög.



Mät spänningen hela tiden och tag stickprov då och då på strömstyrkan. Gå aldrig under 1,1 v/cell.

Exempel:

1. En perfekt acke. Man får ut c:a 165 mA under 3 h, vilket ger ett energiinnehåll på 450-500 mAh. Enligt DKZ-kurvorna skall man få ut 450 mAh. Tyvärr ser man sällan så bra ackar.
2. En acceptabel men lite trött acke. Man får ut 165 mAh i 2h vilket ger c:a 350 mAh. Gör inte mer än 5 starter per laddning. Gör gärna en kontroll med 500mA urladdning eftersom en cell kan ge sig först då.
3. En acke där en cell rasar ihop efter en halvtimme medan de övriga kan vara ok. Acken är ej användbar.
 Är det bara en cell som ger sig kan det i luften märkas på att:
 - a. Om det i sändaren är, så minskar räckvidden och ibland flyttar sig trimläget för servona. I allmänhet klarar man sig från kvadd, men byt ut cellen eller helst hela paketet.
 - b. Om det är i mottagaren som acken pajar, så blir servona mycket trötta åt ena hållet. Ev. åt båda hållen men i mindre grad på EK Pro-Serie, Pro-Line, nya Kraft och Controlaire. Hinner du inte landa på 10-30sek. är du en kärra fattigare. Chansa ALDRIG med en dålig mottagaracke. BYT GENAST.

Etapp 4.

Hur många starter kan man göra på en laddning.

Man kan ta reda på hur många starter man klarar på en laddning så här. Ungefär.

1. Gör en urladdningskurva efter full laddning och 1 dygns vilotid.
2. Ladda fullt igen.
3. Flyg 4 starter efter samma vilotid som för 1.
4. Gör ny urladdningskurva.
5. Har du nu t.ex. kvar hälften så mycket energi som för kurva 1, så kan du flyga max 8 starter.