

NR  
3  
1972

---

Årgång 15 av Sveriges äldsta modellflygtidning.

---

VAD ÄR DET MED OSS?

Vi friflygare alltså.

Förr om åren har vi alltid haft någon man i toppen av prislistorna på tävlingar. Nu ligger vi och knör i mitten. Med några få undantag.

Vad beror nu denna genomklapning på då?

Ja, kärrorna är ju i stort sett samma nu som för 2-3 år sedan, så där är alltså inte felet.

Då återstår bara mannen som flyger. Och honom är det fel på. Inte personligen, men på det sätt han flyger arkarna på, risigt.

Vad beror nu detta på då?

Först och främst brist på rutin.

Och rutin får man av mycket flygande och tävlande.

Även klubb tävlingar.

Och även metodisk trimning, träning och flygning, där man kan flyga på liknande sätt som man gör på tävlingar. Trimma kärrorna på full tid, öva termikletning och träna på piggybacking m.m.

Men vi friflygare inom AKMG kan inte flyga så. Undantag finns här med. Olle, Lasse och Nisse kan flyga hemomkring, men vart skall vi Göteborgare ta vägen?

Säve säger någon.

Men där går inte att flyga så som menar.

Och där är knuten.

Sedan vi friflygare blev undanknuffade till en ur vår synpunkt idiotisk del av fältet har resultaten blivit sämre och sämre. Intresset för att flyga på Säve har minskat. För vem katten vill vara på Östra sidan av fältet när det till 90% blåser från väst? Detta gör att när man är ute och trimmar, får man fusa ner modellen långt innan man hunnit se om trimmet är det rätta. I wake direkt efter det att propellern fällt. **DETTA ÄR FÖRKLARINGEN TILL ATT VI ÄR SÅ RISIGA JUST NU.**

Vad är att göra åt detta nu då?

Jo, få tillstånd att utnyttja västra delen av fältet. Därifrån är det svårast att flyga och eftersom det blåser mest från det hållet är det bäst på alla sätt.

Och inte katten är vi mer ivägen för övrig verksamhet där inte. Motorflyget har över en kilometer att öva start och landning på i Södra delen av fältet. Den kilometern utnyttjar dom aldrig. Och hopparna brukar hålla sig till sitt hörn eller norr ut.

Alltså.

Se till att vi kan utnyttja fältet bättre, INNAN friflyget dör inom klubben. Och därmed början till slutet för hela klubbens verksamhet.

Lars-G.Olofsson

Man kunde förmoda att denna tävling inte skulle bli särskilt välbesökt beroende på att den ligger inklämd mellan tre mycket viktiga evenemang. UT-1, "Västkusträffen" och UT-2.

Flertalet A-2-flygare sitter förmodligen fortfarande hemma och lappar ihop sig och sina modeller efter kalabaliken i Uppsala.

AK(M)G representerades av två man. Förvånansvärt fattigt.

Efter en mycket regnig färd möttes vi i grinden av Bo Jansson som hälsade välkommen och överlämnade en lista med namn på de tävlande och utrymme för deras resp. resultat. Kommentarer från Nisse: Oj då, har Ni redan tryckt prislistan. (Nisses namn stod överst på listan.)

När tävlingen startade hade regnet upphört och temperaturen hade stigit någon grad. Vindstyrkan höll sig runt 5m/sek. och luften var mycket turbulent.

En av dem första att göra bort sig var en AKGM-are. 54 sek. För att bevisa att samme man kunde bättre så gjordes ett nytt försök och lyckades slå sig själv med 4 sek.

Under tiden hade ett flertal medtävlare genom ojusta metoder såsom bra modeller, skicklighet och termik skaffat sig otillbörliga fördelar i striden om tätplaceringarna genom att flyga fullt. Vi skall här inte namnge mer än två av dem värsta, Nils Wallertin och Åhlström.

Wallertins första-modell råkade ut för den turbulenta luften bakom en kulle och tryckte i marken varvid vingörat knäcktes. Dock inträffade detta på "övertid" varför gode Nils tog skadan med jämmod.

Efter det att samtliga gjort två starter fanns det bara två man som lyckats flyga fullt. Wallertin och Åhlström, den senare med lite tur.

Vi vet sedan tidigare tävlingar att den 3:e starten brukar vara Nils ödesstart. Missar han så är det vanligen i detta skede. Dock icke nu. Nils fann en blåsa som var nog kraftig att lyfta modellen över det område där så många modeller fallit igenom och där Åhlströms modell så när fallit igenom i föregående start.

Nu var Nisse ensam med tre maxar men ännu hade inte Åhlström flugit sin 3:e start.

Kl. 11.15 kantrade vinden och blåste nu längs startbanan. Detta skulle visa sig vara olyckligt för Åhlström. Efter en mycket lång promenad bort över startbanan och just innan han försvann i diset fann han tydligen något som skulle föreställa termik. 100 sek. senare brakade modellen in i skogen tvärs mot den tidigare vindriktningen. Så slutade den spännande tätstriden.

Nu ledde Wallertin före Willy Andersson, Åkermark, Åhlström, Olsson och Broberg. Det var väl dessa herrar som bäst behärskade vädret.

Efter det timslånga lunchuppehållet fortsatte tävlingen i något varmare väder. Vindriktningen hade stabiliserat sig och låg idealiskt i banans längdriktning.

Vännen Nils hade för var start tvingats till allt längre löpningar i sitt letande efter termik och förhållandet blev detsamma i 4:e starten. När nu "Golden leaf" kom kanande ner mot startområdet fann fem andra tävlande för gott att försöka hänga med i samma blåsa. Med detta lyckades bara Henry. Rune Olsson misslyckades helt med kopplingen men med mycken tur lyckades modellen jaga upp termik som räckte till max.

Den sista starten blev helt odramatisk. Nils fick helt i sin ordning göra sin för dagen längsta löpning. Tempot var högt och stilen fördömlig och plötsligt satt den där. Modellen skar ur åt fel håll och Nils kopplade. I dessa lägen kommer "Golden Leaf" helt till sin rätt. Få modeller är så snabba över i rätt kurv som denna modell. Redan på toppen av kopplingsstallen vrider den sig kring sin egen axel för att sedan gå in i normalt högerkurv. Segern var nu Nisses och frågan var bara om Willy

skulle kunna behålla sin 2:a placering. Willy fann en kalasblåsa och var alltså klar. Henry tog det säkra för det osäkra och sprang upp sin modell i samma blåsa.

Resultaten härnedan ger en föreställning om hur ojämn standarden var för de inblandade.

1. Nils Wallertin	AKG	180	180	180	180	180	900
2. Willy Andersson	Västerås	149	180	158	180	180	847
3. Henry Åkermark	Kättilstorp	127	136	180	180	180	803
4. Rune Olsson	Gamen	180	149	147	180	71	727
5. Hans Åhlström	Borlänge	180	180	100	131	134	725
6. Bo Jansson	LEN	139	180	76	90	180	665
7. Håkan Broberg	Borlänge	110	180	124	180	64	658
8. Lennart Widh	AKG	54	58	180	149	146	587
9. Hans Andersson	Gamen	125	-	95	96	180	496
10. Karl-G. Modin	Östersund	67	102	99	92	131	491
11. Erik Sund	Waxholm	81	128	75	108	99	491
12. Gösta Rask	"	37	61	109	67	180	454
13. Bengt Johansson	Kättilstorp	81	56	48	180	84	449
14. Mats Westin	<del>XXX</del> Waxholm	114	87	60	93	64	418
15. Nils-E. Hägglund	Östersund	109	35	26	50	157	379
16. Rogert Hägg	Waxholm	15	52	60	75	163	365
17. Tommy Eriksson	Härnösand	180	35	43	-	-	258
18. Peter Wanngård	Nimbus	102	59	29	-	-	190

Till slut vill vi tacka Hans Lindholm och hela LEN-gänget för en mycket gemytlig och rolig tävling. Arrangemangen var helt perfekta med god blick över vad som hände under tävlingens gång och vi tror att alla kunde flyga när dom hade lust. Ex. kan nämnas att AKMG:arna hade en alldeles egen tidtagargrupp. Vi lovar att komma igen om Ni ger oss möjlighet därtill. Tack skall Ni ha!

Lennart Widh

Lite RC-resultat.

Lidköping 21-22/5

F3A

1. Bengt Lundström	8135
2. Kenneth Holm	7480
3. Jack Strömqvist	6865
4. Esbjörn Strömqvist	6495
5. Rune Svenningsson	6200
6. Bengt Jonsson	5730
7. K-A. Elofsson	5180
8. Kurt Kaspersson	4640

RC1 Populär

1. B. Kjellgren	4330
2. T. Ahlberg	4080
3. T. Kjellgren	3900
4. U. Hamle	2875
5. U. Jarmo	2760
6. L.B. Bengtsson	2495
7. P.E. Eriksson	975

Lera Ac-resultat.

Linköping 27-28/5

F3A

1. Göran Ridderström	15825
2. Christer Gillgren	15820
3. Bengt Lundström	15020
4. Kenneth Holm	14765
6. Jack Strömquist	13260
7. Esbjörn Strömquist	11675
7. Benny Kjellgren	11365
8. Yngve Lindholm	11255
9. Lennart Olsson	9260
10. Kjell Åke Elofsson	8235
11. Tommy Kjellgren	7505

Leksand 3-4/6

F3A

1. Göran Ridderström	11810
2. Kenneth Holm	11570
3. Bengt Lundström	11560
4. Christer Gillgren	11165
5. Jack Strömquist	10515
6. Esbjörn Strömquist	10035
7. Yngve Lindholm	9160
8. Bengt Jonsson	7990
9. E. Svensson	7470
10. S. Föien	7245
11. A. Fällidin	6330
12. Finn Drape	4830
13. J-O. Johansson	4215
14. U.Svennson	3445

RCl Populär

1. Ulf Johansson	6290
2. A. Pinnström	5575
3. I. Sundell	4865
4. R. Baltzar	4310
5. Ove Lyrzell	4245
6. A. Holmbom	4005
7. B.Lindberg	3580

Pileträffen i Sövdeborg 17-18/6

F3A

1. Kenneth Holm	9875
2. Bengt Lundström	9610
3. Jack Strömquist	8290
4. Esbjörn Strömquist	8180
5. Lennart Olsson	7765
6. Benny Kjellgren	7735
7. Lars Svensson	7285
8. Johan Morsing	5755
9. Tommy Kjellgren	4620
10. Kurt Kaspersson	2730

Klippans tävling i F3A den 26-27/8 flyttas troligen 1-2 veckor tidigare.

VM-Ut efter 6 tävl. i F3A.

1. G.Ridderström	114
2. B.Lundström	105
3. K.Holm	102
4. Ch.Gillgren	99
5. J.Strömquist	84
6. E.Strömquist	75

Som synes är det mycket hårt vilka 3 av de 4 första som kommer med till Italien. Nu återstår 3 tävlingar:

1. Klippan omkring 20/8. Detta är årets sista "mindre" tävl.
  2. SM 1-3/9 3 dagar.
  3. Hösttävlingen i Varberg.
- Av dessa är SM och hösttävl. obligatoriska. Detta gör att antalet deltagare saknar betydelse och endast res. avgör.

Tävl. i Klippan är däremot valfri. Går det bra får man räkna den och desto fler delt. desto värdefullare blir tävlingen. Nu har både Kenneth Holm och framförallt jag själv mycket att vinna på att tävl. i Klippan får många deltagare. Är minst 10 man anmälda tvingas nämligen Stockholmarna med flera att starta. DÄRFÖR. Möt upp i massor i Klippan i Augusti och tävla i F3A.

Sedan är jag intresserad av att köpa 1 styck motor. Det skall vara en HP 61 F (frontinsug) Har ni någon att avvara så kontakta mig. Jag träffas på

Telefon Nr 24 34 84  
Bengt Lundström

RCl populär

1. Johan Morsing
2. Ulf Hamle
3. Stig Olsson
4. Olle Elliot
5. Ulf Jarmo
6. Hans Åke Engdahl
7. Bo Bengtsson
8. Lars Johansson
9. Nils Lundqvist
10. Rune Johansson



Resultat från Västkusträffen den 4/6-72.

Al-sen.

1. Tomas Lilja	LEN	102	55	62	-	-	219
2. Mats Westin	Waxholm	180	-	-	-	-	180
3. Lennart Widh	AKMG	140	24	-	-	-	164
4. Björn Arvidsson	Trollhättan	-	123	-	-	-	123
5. Bo Jansson	LEN	29	13	-	-	-	42

Al-jun.

1. Dennis Qvick	LEN	180	35	35	26	135	414
2. Örjan Kvist	"	83	180	42	61	43	409
3. Conny Friberg	Trelleborg	47	35	24	2	27	135
4. Ole Holmblad	AKMG	45	48	-	-	-	93
5. Tomas Karlsson	LEN	4	-	-	-	-	4

A2-sen.

1. Olle Broman	AKMG	95	180	76	180	85	616
2. Nils Wallertin	"	180	180	99	110	33	602
3. Lasse Larsson	"	172	90	63	92	125	552
4. Lennart Flodström	"	97	90	173	180	-	540
5. Gösta Rask	Waxholm	32	180	-	180	54	446
6. Erik Sund	"	61	135	67	180	-	443
7. Karl-Gunnar Modin	Östersund	117	67	150	53	-	387
8. Mats Westin	Waxholm	85	50	21	90	-	246
9. Lennart Widh	AKMG	88	22	56	-	-	176
10. Arne Friberg	Trelleborg	42	95	-	-	-	137
11. Sture Eriksson	Trollhättan	27	90	-	-	-	117
12. Bo Jansson	LEN	80	27	-	-	-	107
13. Wanja Sund	Waxholm	88	11	-	-	-	99
14. Ingvar Lif	Lindome	60	38	-	-	-	98.

A2-jun.

1. Owe Engström	Eskilstuna	180	35	24	55	137	431
2. KÅGE Karlsson	"	98	76	66	144	-	384
3. Anders Sund	Waxholm	55	58	34	49	85	271
4. Ulf Lindgren	AKMG	67	180	-	-	-	247
5. Peter Urby	Eskilstuna	55	45	24	88	18	230
6. Kjell Svensson	"	74	36	29	13	-	152
7. L-G. Segerlind	AKMG	46	39	15	-	-	100
8. Tomas Ekendahl	Eskilstuna	-	2	-	-	-	2

Handluns.

1. Ove Pettersson	AKMG	51	10	60	11	-	132
2. Ole Holmblad	"	21	21	15	25	18	100
3. Sven Carlander	"	10	23	10	14	16	73
4. Lars-O. Danielsson	"	-	-	13	15	14	42
5. Lennart Widh	"	20	-	-	-	-	20

B2

1. Anders Remar	LEN	180	114	115	48	51	508
2. Sten Färnlöv	"	104	117	103	42	112	478
3. Lennart Backman	Eskilstuna	139	110	165	8	-	422
4. Anders Hagsson	"	40	82	27	46	52	247
5. Lennart Flodström	AKMG	44	-	-	-	-	44

C1.

1. Hans Lindholm	LEN	143	82	26	53	52	356
2. Rune Hermansson	AKMG	-	-	-	46	9	55
3. L. Österberg	Eskilstuna	4	-	-	-	-	4

C2.

1. Hans Lindholm	LEN	150	115	102	115	±	482
------------------	-----	-----	-----	-----	-----	---	-----

# Uppsalas Majtävling 1972.

Blev en risig tillställning för oss AKG:are.

Vädret var soligt, men vinden var omkring 7 m/sek. Och efter vad som hände sista klubbtävlingen, så var ju dom risiga resultaten väntade. Bäst av AKG:arna lyckades våra Al-juniorer Ole Holmblad och Lennart Johansson. Av 52 startande kom dom in som nr. 5 och 11.

I A2 lyckades Olle bäst, 8:a. Widhen blev 12:a, Nisse 15:e, Lasse 17:e och undertecknad 32:a. Nisse gjorde 2 grodor i 3:e starten, då han lät modellen hänga för lågt med slack lina. Båda grodorna resulterade i nerdragningar i marken och en nolla i protokollet. Efter 2 starter hade undertecknad inga fler modeller att flyga med och lade av.

I wake började undertecknad bra och ledde tävlingen efter 2 starter. Men sedan gick vingen av i utkastet till 3:e start. Och slutfluge.

Floda flyger mycket upp och ner. Och ibland mycket risigt. Floda slutade på 10:e plats och undertecknad 11:a.

Ulf flög bedrövligt i C:2. Långt under normal standard för 9:e plats. Och i Handluns kom Ole 12:a, långt efter toppen.

I övrigt se resultatlistorna.

OCH SÅ SE FÖR KATTEN TILL ATT FÅ NÖGOT SOM FLYGER NÄR DET BLÅSER.

Lars-G.

## Resultat.

### Al sen.

1. H Åhlström	Borlänge	180	180	180	180	93	813
2. N Hallerström	Solna	83	180	180	180	180	803
3. P Wanngård	Nimbus-St.	95	180	180	134	180	769
4. H. Broberg	Borlänge	131	95	180	122	180	708
+ 11 till							

### Al jun. 52 startande.

1. R Karlsten	Sigtuna	110	180	156	68	180	694
2. K-Å jonsson	Östersund	84	65	180	132	180	641
3. U brandt	Täby	59	49	88	180	180	556
4. L Andersson	Härnösand	175	180	40	46	81	522
5. O. HOLMBLAD	AKG	137	70	126	36	126	495
11. L JOHANSSON	"	68	44	180	46	40	378

### A2 sen. 47 startande.

1. B Eimar	Nimbus-ST.	180	180	180	125	180	845
2. C Mårtensson	AKM	117	142	180	180	180	799
3. H Broberg	Borlänge	164	180	89	180	180	793
4. R Olsson	Gamen	121	180	105	180	180	766
5. O Sandahl	Mysing	180	171	180	180	52	763
8. O Broman	AKG	76	180	137	110	180	683
12. L WIDH	"	105	135	180	41	180	641
15. N WALLERTIN	"	180	180	-	180	91	631
17. L LARSSON	"	89	123	103	114	180	609
32. L-G OLOFSSON	"	180	71	-	-	-	251

### A2 jun. 28 startande.

1. P Meurling	Gladiator.	180	180	180	115	180	835
2. O Engström	E-tuna	180	180	165	109	180	814
3. M Mieltinen	Gladiator.	79	180	180	180	180	799
4. A Sund	Waxholm	89	180	180	180	47	676

### B1. 6 startande.

1. P Wanngård	Nimbus-st.	167	180	66	134	180	727
2. B Eimar	"	180	164	180	-	150	674
3. R. Johansson	Gamen	180	180	149	113	-	622

Resultat från Uppsala forts.

Coupe D'Hiver. 3 startande.

1. A KARLSTEN	Sigtuna	30	34	69	2	-	135
2. P Pettersson	Härnösand	-	-	26	15	-	41
3. B Eimar	Nimbus-St.	24	-	-	-	-	24

B2. 17 startande.

1. A Håkansson	AKM	180	118	180	180	180	838
2. R Johansson	Gamen	165	110	170	180	180	805
3. J Zetterdahl	Solna	100	180	180	147	141	748
4. B Spens	Gamen	143	55	141	180	180	699
10. L FLODSTRÖM	AKG	104	53	180	133	82	552
11. L-G OLOFSSON	"	180	172	-	-	-	352

C2. 16 startande.

1. G BOMAN	Solna	180	180	161	180	180	881
2. J-O Åkesson	AKM	180	122	180	140	180	802
3. N-E Hollander	Karlstad	180	115	170	156	180	801
4. E Astfeldt	E-tuna	156	180	180	83	180	779
9. U KARLSSON	AKG	55	171	180	78	180	664

Handluns.. 22 startande.

1. J Andersson	Norra Uppl.	50	60	60	35	60	265
2. T Weinestål	" "	44	40	60	28	58	230
3. B Jansson	" "	60	43	23	45	43	214
4. M Jansson	" "	56	37	18	18	60	189
12. O HOLMBLAD	AKG	42	21	16	-	30	109

LAD 2-klasser.

1. AKM	Mårtensson, Håkansson, Åkesson	2439
2. Solna 1	Hallerström, Liwenborg, Nygren	1793
3. Solna 2	Larsson, Zetterdahl, Boman	1776
4. Gamen 1	Olsson, Spens, Friis	1620
5. Eskilstuna	Engström, Backman, Lindblad	1219

Än en gång. SE TILL ATT KÄRRORNA FLYGER I LITE KÄMPIGT VÄDER.

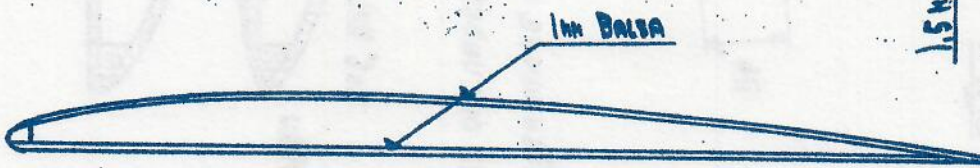
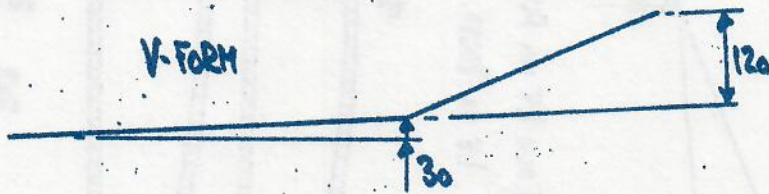
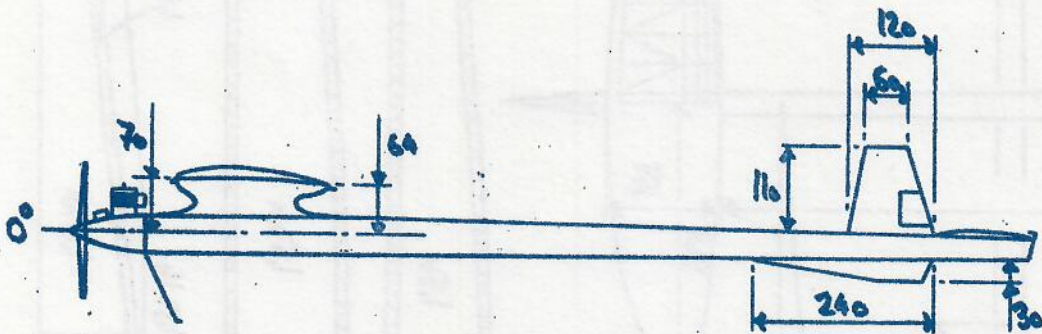
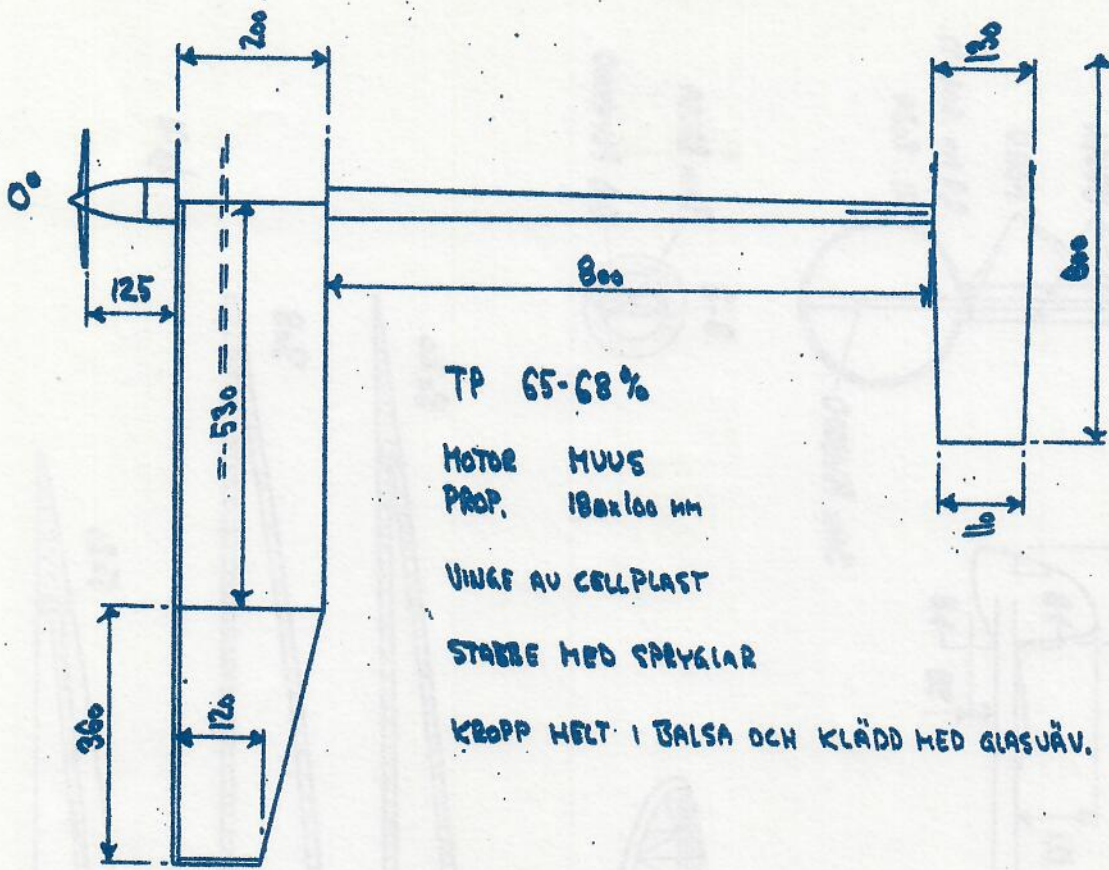
EN GLAD NYHET

VA DÅ? JO TESTORS

NYA 0,8 KUBIKARE

Kanske det kan sätta fart på den inslumrade C1-klassen. Motorn är enligt rapporter från staterna ungefär lika vass som en Tee-Dee, men priset är överkomligt. omkring 50 spänn. Se till att köp en eller flera och bygg. Lars, G.

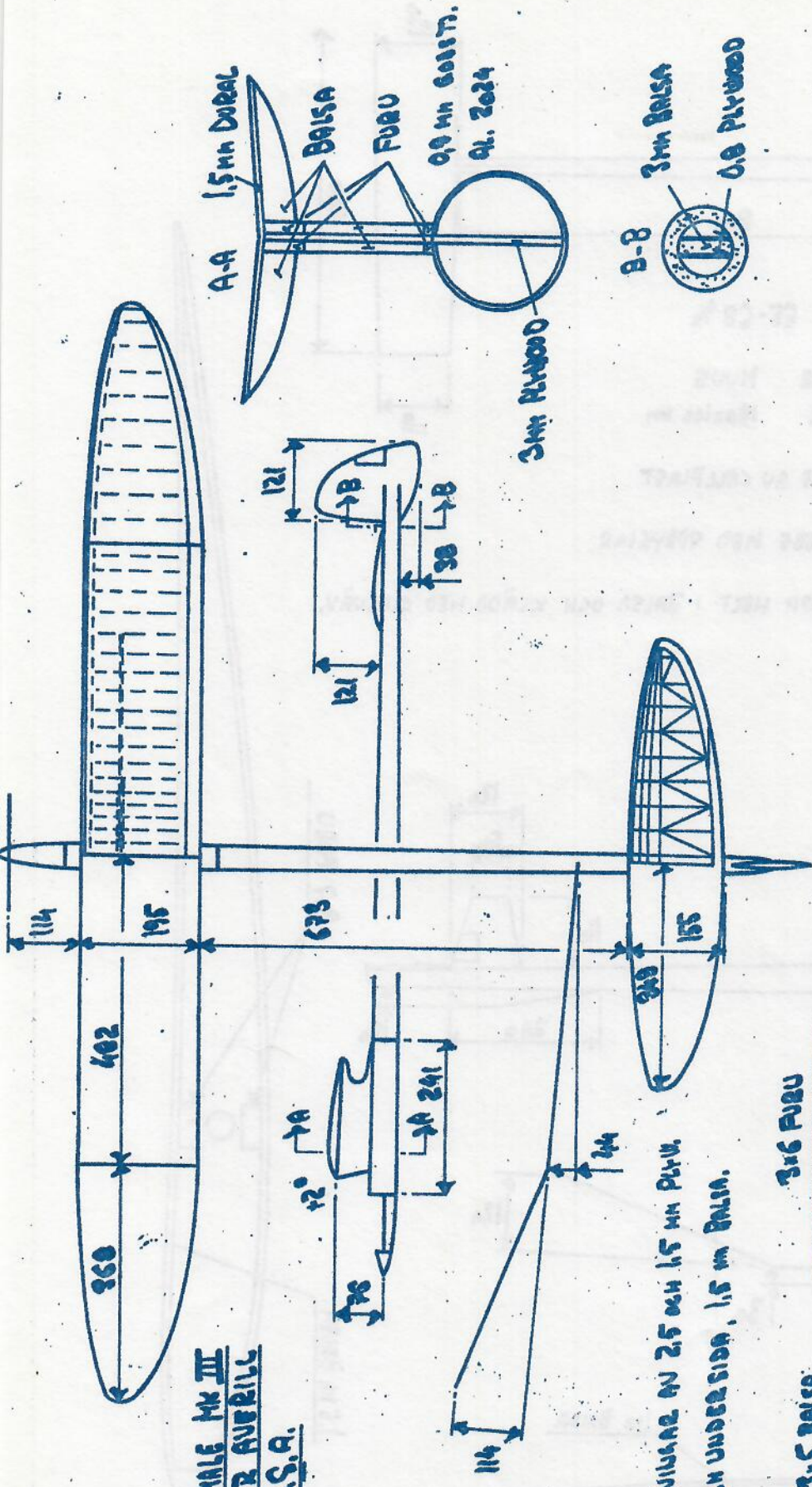




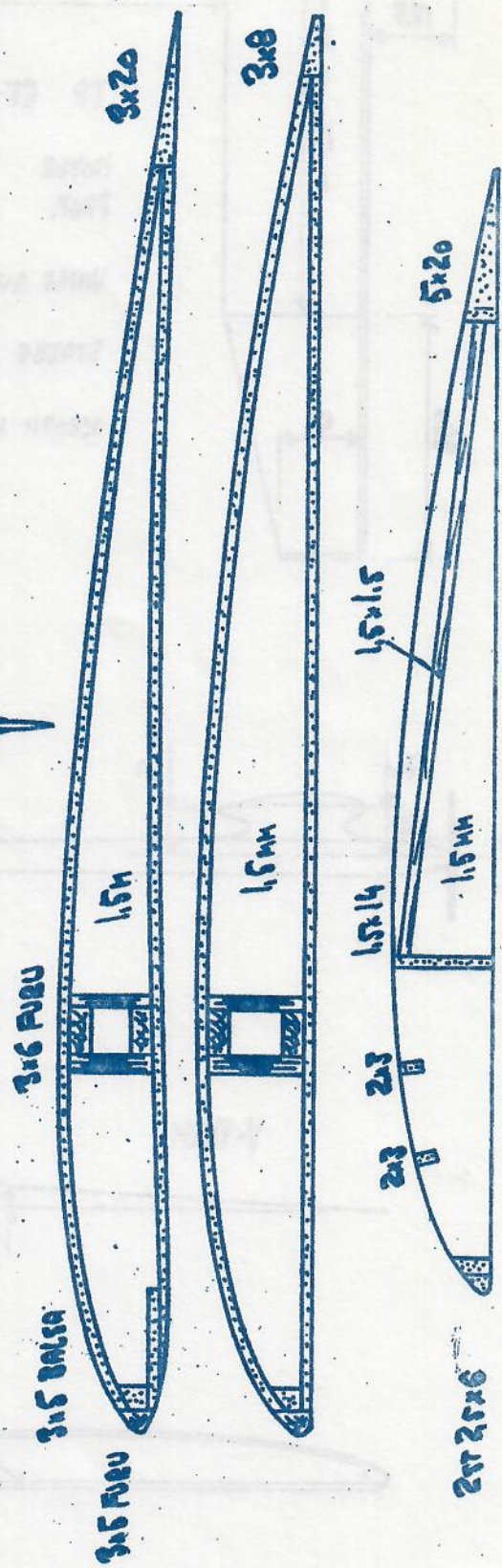
G2-A AV ULFCARLSSON - AKG

6-72

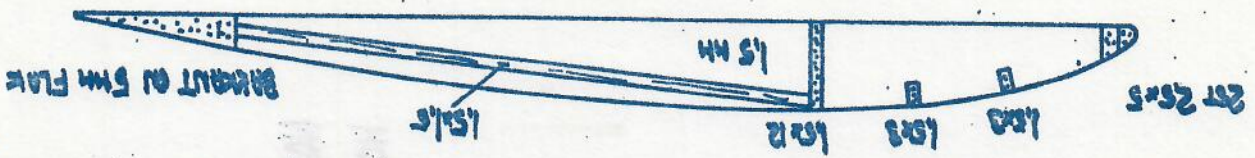
HOT TAKALE MK III  
 AV BUZZ AVERILL  
 U.S.A.



KÄRRE FÖRSTÄNKNINGAR AV 2.5 OCH 1.5 MM PLYV.  
 VIKENS ÖVER OCH UNDERSIDA, 1.5 MM Balsa.



6-22



4x6 FURU

8x5 BALSAN

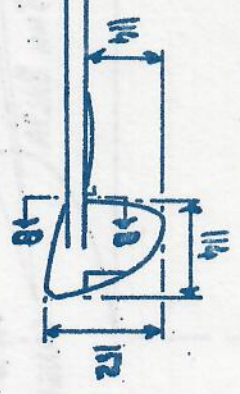
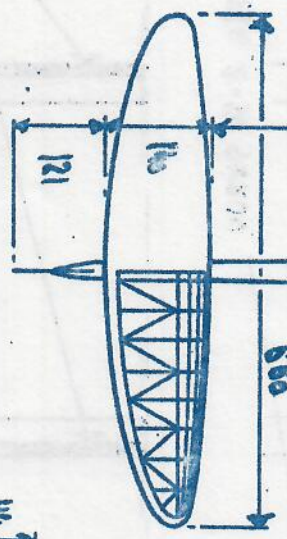
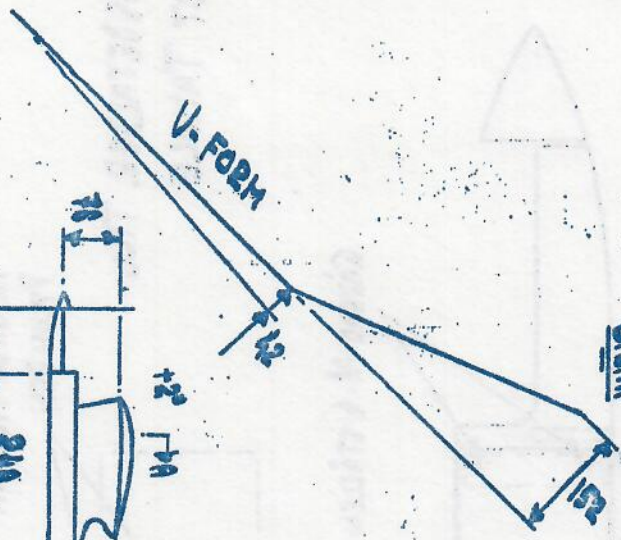
3x6 FURU  
24, och 1.5 mm Plywood  
KÄCK FÖRST.

1.5 mm BALSAN ÖVER OCH UNDER

4x25

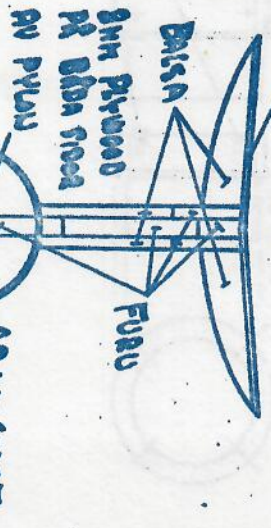
4x72

HOT TÄMLIC N.R. 15  
AN BOSTA ANFALL  
USA.

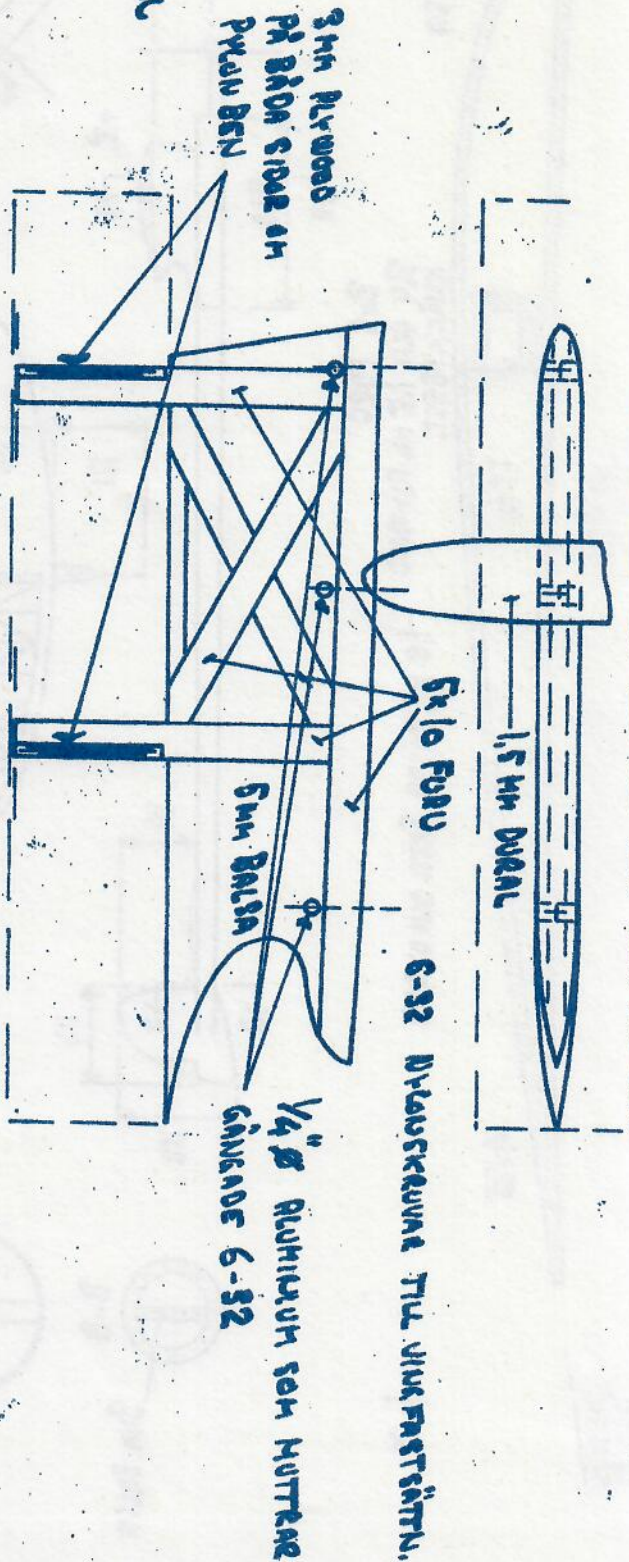


19 mm SPÄCKELAVT DEPLASTA 114 mm. STENAU ÖVARS DE 1.5 mm TILL KÄCK.  
98 mm - " - 1 SPÄCKELAVT

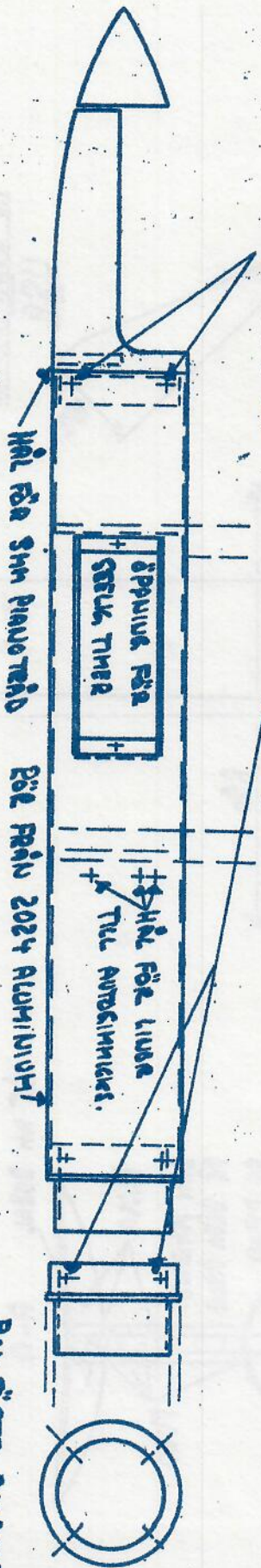
1.5 mm DOBAL



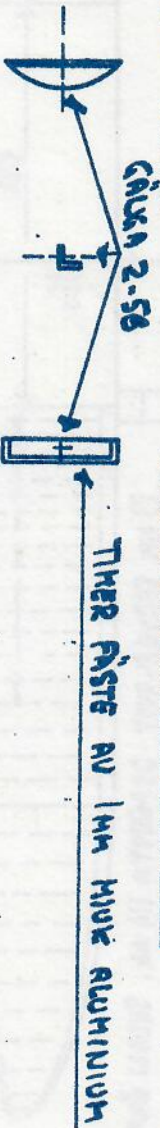
NOS DETALJER TILL  
HOT TANKALE



GÅNGAR PÅ 4 STÄLLER FÖR 2-52 SKRUV



BOM FÄSTEN SVARVAR  
PÅN STÄLLER.



Trimning av RC-flygplan av typ E III A ( F III A ska de va ).

Av Bengt Lundström.

#### A. Skrivbordstrim.

##### Kontrollera

1. TP-läge. Det får aldrig ligga bakom det på ritningen angivna, med en någon centimeter framför brukar gå bra om du vill ha kärnan hel mer än en start.
2. Vingens anfallsvinkel i förhållande till stabben. Normalt från 0-2 grader uppåt.
3. Motorns vinklar i sid och höjdled. Låt aldrig motorn vara riktad uppåt, normalt från 2 grader nedåt till i linje med stabben-0. Midvingade kärror (Eye-Ball, Bumling, Hyvelbänk) brukar ha motorn rakt medan lågvingade och högvingade behöver 2-3 grader åt höger.
4. Att alla roder är neutrala och exakt lika på höger och vänster sida när sändartrimspakarna står i mitten. Höjd och skevroderutslag bör vara relativt små, medan sidodret kan få ha större utslag utan fara. Tag bort eventuell spalt mellan roder och t.ex. vinge.
5. Kontrollera att höger och vänster vinge är lika långa (+ 2mm) och att de väger lika mycket om man balanserar kärnan på någonting. En kärna med motorn lagd på sidan behöver oftast 10-20 gram i motsatt vingspets. Missar du avvägningen med mer än + 5 gram i vingspetsen blir kärnan klart sned i flygningen. Se till att stabben är parallell med vingen.
6. Kontrollera att alla roderstänger och servo löper som dom skall utan att kunna haka fast någonstans ens om t.ex. något skulle trycka på dom. Inga roderstänger får vara så veka att dom kan krökas.
7. Se till att antennen går direkt ut från mottagaren och aldrig är närmare någon annan kabel än 20-30 mm., helst mer. Vid antennfästet får du inte vika tillbaka antennen mer än 20 mm. om den skulle vara för lång, låt den hellre hänga lös bakåt eller vik den i 90 graders vinkel ut till stabben.
8. Skölj ren tank och förgasare.
9. Se till att inget servo får stänga mot ett ändläge, vilket hörs som ett surrande. Detta händer lätt på trottelm. Står den och surrar på full trottelt.ex. så laddar batteriet ut mycket snabbare än normalt förutom att servon kan skadas.
10. Ladda alltid före flygning. Ackarna tål överladdning.

#### B. Marktrim på fältet.

1. Gör räckviddsprov enligt anvisningarna i utrustningen. Vissa sändare tål inte att köras utan antenn. Gör det också med motorn igång och på fullt varv. Minskas räckvidden med mer än 20-30% har du för mycket "electrical noise". Tag bort det före flygning.
2. Kontrollera att du kan få ner motorn på låg tomgång. Går inte det så låt den hellre få dö på tomgång än att ha för hög tomgång i första starten.
3. Kontrollera att alla roder fungerar när motorn går på olika varvtal utan t.ex. slammer från roderstänger.
4. Stå aldrig så att propellern träffar dig när den går av, för det gör den då och då.
5. Är du ovan vid typen av kärna, hugg någon förståsigpåare som testflygare första gången.

#### C. Flygtrim.

1. Gå upp på säker höjd.
2. Känn efter om roderutslagen verkar rimliga och trimområdet räcker till utan att göra någon manöver. Gå ner direkt om det inte stämmer.
3. Trimma roderutslagen. Höjdroderutslagen skall vara så små som möjligt och ge lika stor loop

och inverterad loop. Ibland kan man tvingas till olåka stora utslag nedåt och uppåt för att få samma radie.

Skevroderutslagen skall vara så små som möjligt och ge max 3 rollar på 5-7 sek. under fullt utslag.

Sidoroderutslagen kan få vara ganska stora. Kontrollera att dom räcker till åt båda hållen för att ge acceptabel "knife-edge" flygning på fullt utslag. Ibland kan kärror som har svårt att spinna behöva ännu mer utslag.

Tyngdpunkten bör ligga så långt bakåt som möjligt för att ge bl.a. snygga långsamma rollar och ryggflygning MEN INTE LÄNGRE BAK ÄN ATT LANDNINGEN ÄR LÄTT ATT UTFÖRA. Kärran spinner lättare med tyngdpunkten långt bakåt. En stor stabbe kan ha tyngdpunkten längre bak.

Motorriktningen i höjddled skall vara sådan att modellens flygbana och läge inte påverkas i planflykt om motorn slås av på tomgång och tvärtom. Samma skall gälla i ryggflygning, men är inte alltid möjligt. Stiger modellen när motorn dras på skall motorn riktas uppåt och tvärt om. Tyngdpunktsläget inverkar också i detta fall. Flytta fram.

Motorriktningen i sidled provas först i sidled som ovan. Drar kärran åt höger på tomgång så rikta motorn åt höger. Förflyttar sig kärran i sidled vid looping utan att vrida sig i rollplanet skall motorn riktas åt motsatt håll och tillfälligt kan sidorodret riktas åt motsatt håll. Det är mycket svårt att entydigt ange hur alla olika fall skall lösas eftersom v-formen inverkar och kan ge utslag åt ena eller andra hållet i rollplanet vilket i sin tur får tas bort på annat sätt. Se nedan. Midvingade kärror utan v-form är enklare att trimma i detta fall.

V-formen påverkar beteendet i långsamma rollrörelser på så sätt att rollhastigheten blir olika beroende på vilken sida som är neråt i "knife-edge" läget och åt vilket håll man rollar. Om kärran är trög i första halvan av en långsam roll och snabb i andra halvan, så sänk v-formen (det är så lätt så), även om det skulle betyda ingen eller även negativ v-form på en högvingad kärra.

TP-läget i höjddled samverkar med v-formen och andra lateralytor i en långsam rolls beteende. Är kärran trög i första halvan av rollen så försök att höja tyngdpunkten, genom att t.ex. flytta upp acken eller byt till lättare hjul.

Tappar kärran nosen i "knife-edge", kan TP ligga för långt fram, sidoroderutslaget för litet eller lateralytan för liten framtill. Tag inte till för stora x sidoroderutslag eftersom kroppen till slut står 30 grader uppåt när kärran rör sig horisontellt och får knyckiga övergångar.

Har modellen lagom roderkänslighet i hög fart men för dålig i låg fart kan det vara för stor spalt mellan roder och t.ex. vinge. Tag bort ev. spalt helt. Även för små roderytor kan ha denna effekt.

Svarar kärran dåligt i början av ett roderutslag för att sedan öka kraftigt i verkan så öka roderytan. En del kärror har avsiktligt denna egenskap för att ge bättre "dosering" runt neutralläget. Jag gillar det inte eftersom det också påverkar roderverkan i låg fart till det sämre.

Får man tunnelroll och har differentiering på skevroderen så tag bort differentieringen. Tappar kärran farten kraftigt i snabba rollar så sänk rollhastigheten och i värsta fall sluta med strip-skevor och inför vanliga sådana.

Spinns kärran dåligt så har bl.a. följande faktorer inverkan.

Höjdroderutslaget för litet. Undvik helst att öka det, flygningen blir ryckig.

Tomgången är för hög.

Tyngdpunkten för långt fram.

Sidorodrets utslag för litet. Kroppen kan skugga fenan i överstegrat läge och sidorodret "tar" först vid mycket stort utslag.

Hjälp till med skevan åt samma håll som sidorodret.

Tyng kärran.

Vill man inte ändra roderutslagen så kan följande hjälpa (används på alla Hyvelbänkar):

Flyg normalt på fullt dyktrim, spin utföres sedan med fullt höjdtrim + fullt höjdroder. Man kan också t.ex. flyga normalt på fullt vänstertrim på sidoroder och ge fullt trim åt höger vid spin. Vrider sig kärran i rollplanet när man t.ex. gör inverterad looping så trimma skevan åt höger om kärran rollar mer och mer åt höger i det övre läget. Vrider den sig åt höger i looping i nedre läget så ge vänster skevtrim. Detta påverkar givetvis trimningen för övriga flyglägen och grundfelet kan vara att den ena vingen är för tung. Många anser att inverterad looping är svår att korrigera under flygning och därför trimmas denna exakt rak medan man ibland accepterar feltrim i övriga lägen. Detta bör man inte nöja sig med utan leta upp grundfelet. Rollar kärran åt höger i planflykt i rättvänt läge och lika mycket åt vänster i inverterat läge, så är troligtvis vänster vinge för lätt. Prova med 3-5 gram å spetsen. Lägg märke till att att detta kan betyda att avvägningen på skrivbordet inte stämmer vilket kan bero på att ena vingen är några promille större än den andra. Rollar kärran åt höger, lika mycket i både rättväng och inverterad planflykt, så är skevan trimmad för mycket höger medan vingarnas avvägning kan vara riktig. orsaken till skevrodertrimningen åt höger kan t.ex. vara den att den inverterade loopen lagts rak på detta sätt. Propellern bör x för en tävlingskärra väljas så att man övervarvar lätt om man ger fullt i dykning och planflykt och att inte motorn tappar varvet när det går tungt i toppen av en inverterad looping. Således en 11 x 7 eller ev. 11 x 8 på en HP 61 eller Webra Blackhead. Bränslet är för mig 20% Castrol M

5 - 15% Nitrometan  
65 - 75% Metanol

Nitrometanet ger en viss effektökning men framförallt blir motorn allmänt snällare och går t.ex. renare i det lägre pådragsområdet utan att spotta och fräsa.

Castrol M ger mycket sot i ljuddämparen men går annars bra. Den har ganska lika viskositet vid låg som hög temperatur vilket gör att man inte behöver röra bränslenålem. Ricinolja blir mycket tjock i kyla. Castrol MssR är en ny olja som ev. kan bli överlägsen. Kör alltid motorn på gränsen till fyrtakt.

#### D. Kommentarer.

Ovanstående råd i punktform leder till, i en del fall, att man måste kompromissa och avgöra vilken av 2 motstående egenskaper man vill gynna. Man är tvungen att tänka sig in i hela problemet eftersom en lösning för ett problem kan förvärra ett annat. För att ge prov på hur man mer systematiskt löser de svåraste problemen, nämligen att få kärran rak i loop och inverterad loop samt i rättvänd och inverterad rakflygning, ger jag följande exempel som gäller en midvingad kärra utan v-form.

Ex.

- Inverterad loop läggs rak med skevrodertrimmet och kärran sidoförflyttar sig ej.
- Loopingen rollar svagt åt vänster utan nämnvärd sidoförflyttning. Motoraxeln bör vara ganska rätt riktad i sidled.
- Skevar åt vänster i rättvänd planflykt.
- Skevar svagt åt vänster i inverterad planflykt.

Åtgärd:

Tynger höger vingspets 4-5 gram. Då blir resultatet.

- För att få rak inverterad looping nu måste man ge höger skevtrim.
- Kärran vandrar och rollar svagt åt höger i looping.
- Planflykten blir rak. Vikten i höger spets och höger skevtrim rättar upp den.
- Inverterad planflykt vill gå mer åt vänster på grund av vikten i

höger spets men detta motverkas av höger skevtrim. Nästan rakt. Detta trim var acceptabelt eftersom olägenheterna endast märktes i helt lungt väder. Ev. kunde man prova med svag vänsterriktning på motorn. Observera att åtgärden i viss mån är motsatt den man skulle använda om man bara ville räta upp den inverterade planflykten, men att det mottrimmet som används i inverterad loop ändå ger en förbättring som slutresultat.

E. Åsikterna hur man skall trimma en F3A-modell varierar åtskilligt och ovanstående är mitt förslag. Att andra har andra åsikter framgår bl.a. av RC Modeler mars 69.

Radio Models & El.	juli 68.
" " "	sep. 68
" " "	mars 69
" " "	feb. 70
" " "	feb. 72
Flug	maj 70

Resultat av RC-tävling i Klippan den 15 och 16 april-72.

F3A.		RC1P.	
1. Christer Gillgren	10865	1. Johan morsing	5025
2. Bengt Lundström	10840	2. Nils Lundqvist	4830
3. Göran Ridderström	10060	3. Michael Aineskog	4610
4. Kenneth Holm	10055	4. Christer Lundgren	3970
5. Jack Strömquist	9550	5. Ulf Jarmo	3685
6. Esbjörn Strömquist	8605	6. Lars-Erik Höglund	3080
7. Bengt Jonsson	7955	7. Peter Steneborg	2970
8. Lars Svensson	7830	8. Lars-Erik Bengtsson	1600
9. Lennart Olsson	6550		
10. Finn Drape	4210		

Lag. RC1P x 1,48 + F3A.

1. Nils Lundqvist + Jack Strömquist	16981
2. Johan Morsing + Esbjörn Strömquist	16042
3. Peter Steneborg + Bengt Lundström	15235
4. Lars-Erik Höglund + Bengt Jonsson	12573

Resultat från Vårtävlingen i klass F3A. Plats Lövsta 6-7 maj.  
3 starter av 5 räknas.

1. BENGT LUNDSTRÖM	4445	4860	5465	4935	5190	16590
2. Göran Ridderström	4360	4565	5090	4845	5205	15140
3. Christer Gillgren	4560	4760	5115	4325	4880	14755
4. Kenneth Holm						14070
5. Jack Strömquist						13425
6. Esbjörn Strömquist						11715
7. Jesper von Segebaden						11340
8. Jan Lewenstam						11295
9. Bengt Johansson						10730
+ 7 till.						

Nytt Uttagningsystem till VM, NM etc. för radioklasserna.  
3 man tas ut till VM och 6 man till NM. I korthet ser poängsyst. ut så här.  $STP = \frac{1}{2} \times SMP + 3 \times VTP + 3 \times HTP + 3 \times BÖT 1 + 3 \times BÖT 2$ .

STP = inte någon oljetillsats utan ~~XXXXXXXXXX~~ summa poäng.  
SMP = SM poäng  
VTP = Vårtävlingspoäng      BÖT 1 = Bästa övriga tävling 1.  
HTP = Hösttävlingspoäng      BÖT 2 = " " " 2.  
Poäng i resp tävling = Antalet startande minus placeringen.

Eftersom många startande ger mer poäng så blir de största tävlingarna viktigast för BÖT 1 och BÖT 2. Därför blir troligtvis för de flesta.



BÖT 1. Poäng i Linköping 27 /5 - 28/5.

BÖT2 . " - Dalarna 3/6 -4/6.

Övriga tävlingar som kommer.

SM den 1-3 september och Hösttävlingen den 23-24 september.  
Nordiska mästerskapen går 1972 i Sverige och 1973 i Finland.  
VM går 1973 i Trieste i Italien.

Och så lite Friflyg.

Och den 23/4.

Då hade friflygarna en blåsig och turbulent tillställning på Säve. Klubb tävling alltså.

Den visade bland annat hur risigt vi flyger när det är lite hårt. 2 man hade dock inga problem. Lasse Larsson och Nils Wallertin. Båda A2-flygare. Av wake flygarna flög Floda och Pettsson lite. Oves kärror behärskade vädret betydligt bättre.

Det är nog så att vi måste ut och trimma när det är lite kämpigt. Tänk om det blåser i Uppsala. Då finns det nog inte mycket att hämta. A1-orna har ju inga större problem med vinden. Här vann Ole knappt före Widhen.

Matchen i A2 stog mellan Lasse och Nisse. Lasse vann. Widhen 3:a över 300 sek efter. o så resten. HELRISIGT.

Handluns vann widhen före Lars-Åke och Ole.  
i Övrigt se resultaten.

Lars-G.

A1.

1. Ole Holmblad	121	180	180	83	96	680
2. Lennart Widh	168	165	57	91	180	661

A2.

1. Lasse Larsson	163	180	116	180	180	819
2. Nils Wallertin	180	148	167	115	180	790
3. Lennart Widh	95	180	160	83	51	568
4. Tony Ribbås	104	62	45	180	150	541
5. Lars-G.Olofsson	75	24	109	112	11	331
6. Olle Broman	180	-	-	-	-	180

Handluns.

1. Lennart Widh	21	37	33	54	28	173
2. Lars-Åke A-sson	23	11	12	33	29	106
3. Ole Holmblad	20	13	25	22	23	102

POSTTÄVLINGPOSTTÄVLINGPOSTTÄVLINGPOSTTÄVLINGPOSTTÄVLINPOSTTÄVLINGPOSTT

I klasserna A2,B2,C2 och Handluns.

Vilken dag som helst i Augusti.

A2,B2 och C2 flygs enligt internationella regler med 7 starter och vid 7 max fortsatt fly-off.

Handluns flygs enligt de amerikanska reglerna. 6 startförsök, de 3 bästa starterna räknas och 2 min max.

Skicka resultaten till Lars-G.Olafsson  
Grevegårdsvägen 56,2tr.  
421 61 Västra Frölunda  
tel. 031/493055.

FLYGFLYGFLYGFLYGFLYGFLYGFLYGFLYGFLYGFLYGFLYGFLYGFLYGFLYGF

17-18/6.

Skvadern med Bertil Nilsson och Lasse Candell i spetsen arrangerade den natten en trevlig tävling på Midlanda. (Ligger c:a 2 mil norr om Sundsvall). Det var samtidigt uttagningstävling i de internationella klasserna. Som sådan var den totalt värdelös. För inte flygs VM under sådana förhållanden. AKMG hade en hel del gubbar där. Lennart Flodström som flög A2 och B2, Ove Pettersson B2, Lasse Larsson A2, Olle Broman A2, Nisse Wallertin A2, Ulf Carlsson C2 och Lars-G. Olofsson A2 och B2. Och inte lyckades vi något vidare inte. Bäst var Olle Broman med en 7:e plats i A2.

Vädret var toppen. Varmt och soligt på kvällen tills solen gick ner, och det var sent det. Vid 23-tiden gjorde tävlingen ett uppehåll, då sikten försämrades av dis och dagg. Vid 2-tiden nästa dag drog tävlingen igång igen och när solen kom fram över bergen, så kom värmen igen. Vinden var i det närmaste noll, svaga flyt fanns, men de som kunde utnyttja dom var antingen norrlänningar eller andra som varit här förut. Vi andra fick nöja oss med den prestanda som kärrorna hade. Omkring 2 och en  $\frac{1}{2}$  minut. Och placeringarna därefter. 11:a, 12:a och 13:e i wake. Lars-G. bäst före Ove och Floda. I A2 kom Olle 7:a, Lasse 10:e, Lars-G. 14:e, Nisse 19:e och Floda 26:e. I stort sett gjorde A2-flygarna en miss var. Lars-G. försökte palla, med stall som resultat.

Olle fick inte upp kärran på höjd i en start, då ett staket var ivägen och hindrade springandet. Lasse gjorde något liknande och Nisse försökte hitta fly och sprang tills orken tog slut. Hur Floda bar sig åt för att få ihop 80 sek. vet jag inte, men en jättegroda måste det ha varit. En som dock missade tävlingen igenom var Ulf. Helrisigt.

A2 vanns av Michael Borell före Bror Eimar och Knut Andersson vilka delade på andra platsen. I wake var det fly-off mellan Anders Håkansson och Janne Zetterdahl. Båda flög 900. Anders vann och bevisade därmed att han är vår bästa wake-flygare för närvarande. Han behärskar både hårt väder och vindstilla lika suveränt. Hans Modell imponerar. Bra stig och ett mycket bra glid. Jag tror att hans flesta flygningar var närmare 4 minuter än 3. C2 vanns av Urban Nygren före klubbkamraten Gerald Boman. Urban flög fullt. Gerald missade 9 sek p.g.a. stall. Julle Åkesson 3:a. Det flögs en del småklasser också. I Coupe d'Hiver visade Bror Eimar att det går att flyga bra med 10 gram snodd. Hans modell är samma som han flyger B1 med, men med kortare krokavstånd och med en skumk plastgrunka som kroppssektion. Han var helt outstanding. En Härnösandare vid namn Per Sjösten vann debutantklassen före hemmaidolen Anders Lang. Näste Härnösandare tog hem A1-jun., Anders Pettersson. Kjell-Åke Jonsson från Östersund delade 2:a platsen med PeO Tidstrand, även han från Härnösand. Samme Anders Pettersson vann även A2-sen jun. Denna gång före Mats Jansson från Norra Uppland. Härnösand tog även hen A1-sen. Tommy Eriksson spöade farsgubben K-A. Och så flögs det med radioseglare. Slickna problem dom har med att dra upp dom med lina. Undantaget var Jan Stern från Gamen, som vann före Skvaderns Lennart Sundell. I övrigt säger resultatet det mesta.

Resultat.

Lars-G.

A2-sen. 28 startade.

1. Michael Borell	Östersund	180	151	163	180	180	854
2. Bror Eimar	Nimbus	140	180	169	180	180	849
3. Knut Andersson	Flyggänget	142	180	167	180	180	849
4. Rune Olsson	Gamen	133	180	179	176	174	839
5. Håkan Broberg	Borlänge	177	153	168	161	180	839
6. Arne Berglin	Östersund	166	135	175	171	172	819
7. OLLE BROMAN	AKMG	167	129	170	179	170	815
10. LASSE LARSSON	"	161	131	150	180	155	777
14. LARS-G. OLOFSSON	"	149	124	163	143	177	756
19. NILS WALLERTIN	"	143	168	157	149	79	696
26. LENNART FLODSTRÖM	"	152	80	145	163	180	560

Nattävlingensresultat-forts.

B2. 19 startande.

1. Anders Håkansson	AKM	180	180	180	180	180	900
2. Jan Zetterdahl	Solna	180	180	180	180	180	900
3. Olof Nerud	AKM	163	180	172	180	180	875
4. Lennart Hansson	"	144	172	180	180	180	856
5. Björn Spens	Gamen	163	155	166	175	177	836
6. Knut Andersson	Flyggänget	116	180	163	152	164	775
11. LARS-G. OLOFSSON	AKMG	158	147	131	123	135	694
12. OVE PETTERSSON	"	161	129	135	122	145	692
13. LENNART FLODSTRÖM	"	142	170	131	97	143	683

C2. 12 startande.

1. Urban Nygren	Solna	180	180	180	180	180	900
2. Gerald Boman	"	180	180	180	171	180	891
3. Jan-Olle Åkesson	AKM	164	180	172	180	180	876
4. Hans Friis	Gamen	180	180	142	180	170	852
5. Leif Zetterlund	Solna	170	113	180	65	174	702
6. ULF CARLSSON	ALMG	139	171	144	64	165	683

A2-jun. 20 startande.

1. Anders Pettersson	Härnösand	180	170	166	157	176	849
2. Mats Jansson	N;a Uppland	172	150	170	143	131	766
3. Thomas Alm	Eskilstuna	150	174	136	157	148	765
4. Bernt Jansson	N:a Uppl.	135	146	140	160	178	759
5. Thomas Ekendahl	E-tuna	169	170	131	119	157	746
6. Per Qvarnström	Fladderemus	165	149	109	132	180	735

Al-sen 11 startande

1. Tommy Eriksson	Härnösand	109	120	113	120	125	587
2. K-A Eriksson	"	80	137	120	123	112	559
3. Arne Berglin	Östersund	95	107	120	123	112	557
4. Hans Åhlström	Borlänge	136	40	131	132	116	555

Al-jun 13 startande

1. Anders Pettersson	Härnösand	110	115	97	101	101	524
2. Kjell-Åke Jonsson	Östersund	33	109	102	109	128	481
3. PeO Tidstrand	Härnösand	78	92	94	117	100	481
4. Thomas Ekendahl	E-tuna	114	91	107	58	105	475
5. A. Enström	Härnösand	115	67	90	80	118	470

Debutanter 8 startande

1. Per Sjöstrand	Härnösand	43	107	105	49	75	379
2. Anders Lang	Skvadern	68	70	86	78	47	349
3. Sven Nilsson	Östersund	64	74	43	39	48	268
4. Mats Hermansson	Skvadern	42	27	31	40	35	175
5. Torbjörn Nilsson	"	34	37	24	23	42	160

Coupe d'Hiver 4 startande

1. Bror Eimar	Nimbus	114	83	88	106	120	511
2. H. Söderström	Härnösand	60	58	32	38	16	204

Radioseglare 8 startande

1. Jan Stern	Gamen	555	522	384	1461
2. Lennart Sundell	Skvadern	593	448	382	1423
3. Arvid Holmbom	"	547	410	424	1381
4. Jan Henrik Lange	"	475	525	351	1351

De va de.

Ställningen i landslagsligan efter 2 tävlingar.

A2.

1. Bror Eimar	Nimbus	1795 poäng
2. Håkan Broberg	Borlänge	1733
3. Rune Olsson	Gamen	1712
4. Claes Mårtensson	AKM	1679
5. Ove Engström	Eskilstuna	1634
6. Michael Borell	Östersund	1616
7. Olle Bröman	AKMG	1599
8. Olle Sandahl	Mysingen	1599
9. Knut Andersson	Flyggänget	1598
10. Karl-Gunnar Modin	Östersund	1579

B2.

1. Anders Håkansson	AKMG	1801
2. Jan Zetterdahl	Solna	1710
3. Rune Johansson	Gamen	1631
4. Björn Spens	"	1597
5. Olof Nerug	AKM	1585
6. Karl-Erik Lundin	Solna	1508
7. Rolf Sundin	Skvadern	1475
8. Kjell Liwenborg	Solna	1369
9. Lennart Flodström	AKMG	1297
10. Björn Söderström	Solna	1252

C2.

1. Gerald Boman	Solna	1791
2. Jan-Olle Åkesson	AKM	1697
3. Urban Nygren	Solna	1656
4. Leif Zetterlund	"	1403
5. Ulf Carlsson	AKMG	1366
6. Göran Larsson	Fagersta	1290
7. Tore Hedqvist	Eskilstuna	1276
8. Eddy Astfeldt	"	1158

Bättring alla AKMG:are.

---

Friflygare.

Hur skulle det vara om vi träffades ute på Säve lite oftare. Även om vi har ont om plats, så gör ju lite trimning ingen skada. Vi kör ingen klubbtävling under Juli, men i Augusti drar vi igång lagom före SM.

Sedan går det alldeles utmärkt att åka ut på vardagkvällar nu på sommaren. Vinden brukar avta vid 6-tiden och tillåta flygningar på omkring minuten. Det ger tyvärr ingen träning i termikletning, men man kan få trim på kärrorna. Ett tips bara. Trimma inte för nära stallgränsen. Då fungerar det inte när det blåser lite.

På lördagar och söndagar kan man öva upp termikletandet och fusa ner efter en  $\frac{1}{2}$  minut.

Detta verkar vara det enda sättet att få lite träning och rutin, med de begränsade möjligheter till flygning som vi nu har Under alla omständigheter.

Om resultaten skall bli bättre igen, så måste vi flyga, flyga och flyga om igen.

Vi ses på Säve.

Lars-G.