



FLYGBLADET

ÖNSKAR

REDAKTION

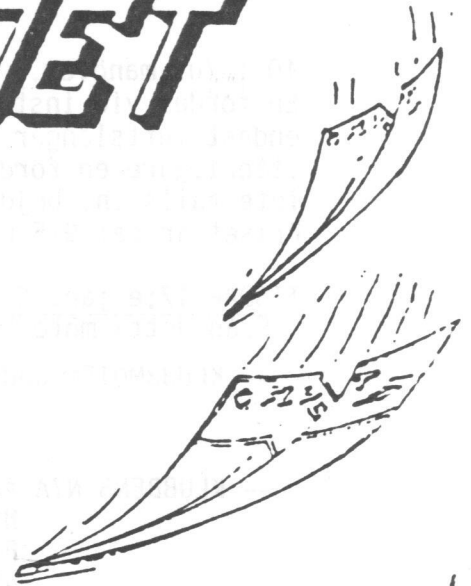
BENGT HOLMSTRAND
60922

LEIF ELFSTRÖM
199637

LEIF ERIKSSON
105022

GOTT NYTT

MODELLFLYGÅR



JANUARI 1989

VAD SOM HÄNT SEDAN FÖRRA BLADET:

Tisdag 13:e Dec. Klubbmöte.

Dagordningen upptog 7 punkter. kaffe och fria aktiviteter. Protokoll finns hos sekreteraren, följande punkter är av större intresse:

Pkt 3. Frågan om en bil/båt-sektion bordlades till nästa möte.

Pkt 5. Planerade aktiviteter under -89.

- Marsmeeting preliminärt 18-19 mars.
(eventuellt 11-12 mars)

- Klubbmästerskap

- Helikoptertävling

- F3A - SMTävling

- Herrebrofältet 5 år den 27:e maj. Bör firas med MODELLFLYGETS DAG i likhet med invigningsdagen för 5 år sedan.

Detta är en preliminär listning av nu kända aktiviteter, styrelsen vill att ni som har önskemål om aktiviteter/tävlingar under -89 anmäler detta omgående eller framför önskemålen på mötet den 14:e feb.

Pkt 7. Övriga frågor.

- Sjöfartsverket skänker elkabel mella transformator och stuga Bengt H och Ragnar & utreder kostnaderna för att ha stöm i stugan.

Den som har kontakter med elbehörig person kontakta Bengt.

Fria aktiviteter.

- Kristof Jaksch visade sin stjärnmotor, se separat artikel i detta nummer.

- Hans Andersson förevisade ett nytt tryckluftsdrevet landningsställ av fabrikat ROMAIR.

Stället arbetar med ett tryck av ca:4kg och klarar då

HUR FUNGERAR PIPAN ?

För att klargöra vissa konstifika upfattningar om det så kallade AVSTÄMNINGSRÖRET eller PIPAN lämnas här lite information.

Pipan har två funktioner, LJUDOÄMPANDE och EFFEKTHÖJANDE. Det sistnämnda kanske är det viktigaste, populärt sett kan man säga att pipan fungerar som en kompressor som först suger in färsk gasblandning och därefter pressar in denna i cylindern med högt tryck. Viktigt i sammanhanget är att överströmningskanalerna är stängda. Annars strömmar gasen ned i vevhuset och inget övertryck erhålles i cylindern.

PIPANS ARBETSSÄTT.

Motorn tändes. Gasen i motorn expanderar och rusar ut i pipan.

Där sker en tryckminskning av gasen, eftersom genomströmningsarean succesivt ökar, varvid gashastigheten ytterligare ökar tills gasen når rörets max-area.

Under denna process uppstår ett vacuum i rörets främre del. Samtidigt som detta vacuum bildas pågår en fyllning av cylindern med färsk gasblandning.

Denna färska gasblandning fyller dels cylindern och dels en viss volym av röret p.g.a att vacumet i röret suger till sig en viss volym färsk gas.

Den tidigare nämnda, i röret expanderande, gasen har nu nått sin maximala gashastighet.

En tryckökning börjar nu succesivt inträda därför att rörets genomströmningsarea minskar.

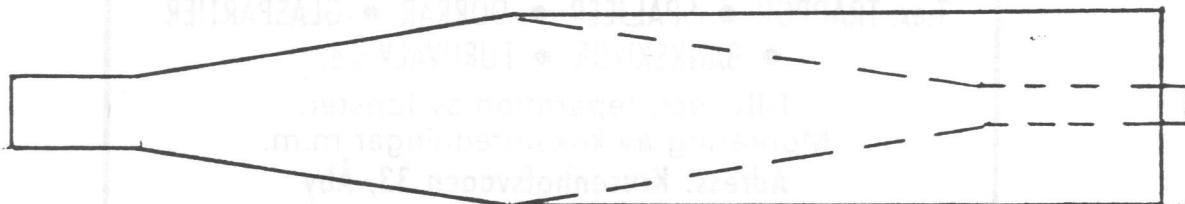
En tryckökning innebär sänkt gashastighet, gasen med hög hastighet kolliderar nu med gas som har låg hastighet varvid en reflektion uppstår. Denna reflektion eller rekyl åstadkommer en tryckökning i rörets främre del.

Tidigare hade en viss volym färsk gasblandning rusat in i pipan. Denna färska gasblandning pressas nu tillbaka in i cylindern vilken redan är fylld med färsk gasblandning. Cylindern blir nu överfylld och motorns kolv kan drivas ned av en större gasmängd än vad som skulle ha skett utan pipans hjälp.

För att det här skall kunna fungera måste pipans svängningsfrekvens överensstämma med motorns svängningsfrekvens eller varvtal. Pipans längd måste därför ändras om man byter till en annan propeller som ger motorn ett annat varvtal.

Följande gäller: LÄGRE VARV = LÄNGRE PIPA
HÖGRE VARV = KORTARE PIPA

HASSE A.



FRIFLYG F1C

Under -88 har två av våra nyare medlemmar tävlat i F1C.
Slutställningen är baserad på dom tre bästa flygningarna.

1	Gunnar Ågren	Uppsala FK	2700
2	Hans Lindholm	Västerås FK	1848
3	Eddy Astfeldt	Eskilstuna FKmfs	1116
4	Alve Hansson	Limhamns MFK	1080
5	Ulf Carlsson	AKMG	954
6	LARS KARLSSON	Norrköpings RFK	951
7	Lars-G Olofsson	AKMG	631
8	LARS ÅHMAN	Norrköpings RFK	464
9	Åke Andersson	FK Gamem	154

& & & & & & & & & & & & & & & & &

TÄVLINGSKALENDERN FÖR RADIOFLYG 1989 HAR KOMMIT

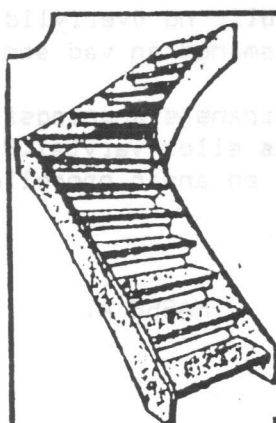
Den finns hos sekreteraren och den kommer i nästa MODELLFLYGNYTT.

§ § § § § § § § § § § § § § § § § §

I N F O R M A T I O N S B L A D

Det finns nu ett informationsblad om klubben som kommer att sändas till alla nya medlemmar.

§ § § § § § § § § § § § § § § § § §



ÅBY SNICKERI

011-64370

Vi utför de flesta i branschen
förekommande arbeten.

Fackmässigt och till humana priser

T.ex. TRAPPOR • SPALJÉER • DÖRRAR • GLASPARTIER
• BÄNKSKIVOR • FURUVALV o.d.

Tillv. och reparation av fönster.
Montering av köksinredningar m.m.

Adress: Krusenhofsvägen 33, Åby

Är flygfotografering någonting för dig?

Javisst. Alla som någorlunda säkert kan ta upp och dessutom landa en kärre kan med framgång lära sig fota från densamma. Tänk dock på att man måste ha tillstånd för dylik verksamhet. Detta är emellertid enkelt att få för alla som inte har något otalt med SÄPO. Enklast är att ringa till Överbefälhavaren tel 08-6670785 flygfotoavdelningen och be att de skickar ansökningsformulär och bestämmelser för flygfoto. Tillståndet är gratis.

Vilken kamera och vilket flygplan ska man ha? Man vill ju inte gärna offra sin 3000-kronors systemkamera i ett modellflygplan där olycksriskerna är ganska stora. Men hav tröst! Man klarar sig faktiskt riktigt bra med den allra enklaste 100-kronors kameran utan motorframmatning. Tänk så bra du blir på start och landning, när du måste göra dessa procedurer 24 gånger för en hel film. Självt började jag med min dotters gamla instamatickamera. Resultatet blev över förväntan. Jag fick blodad tand och skaffade mig en kamera med motorframmatning. Nu kan jag ta en hel film på en flygning. Objektivet är fast eftersom avståndet hela tiden är oändligt. Slutartiden bör vara 1/125 eller kortare. Instamaticen, som har en slutartid på 1/60, visade lite rörelseoskärpa vid hög flyghastighet och låg höjd.

Modellen bör vara tillräckligt stor för att bära kameran, som dock i mitt fall inte väger mer än 350 g inklusive pålimmat servo. Jag valde att göra en motorseglare så att jag kunde stänga av motorn och ta bilderna under glidflykt, eftersom jag befärade att motorns vibrationer skulle förorsaka oskärpa. Förhågorna visade sig emellertid obehagade då skillnaden med och utan motor var liten. Jag föredrar i alla fall att ta bilderna under glidflykt, då modellen flyger lugnt och sakta och stressen inte är så stor.

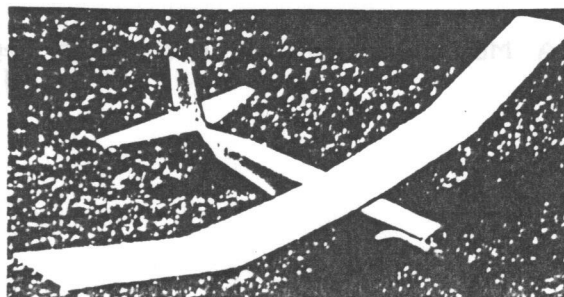
För att komma billigt undan har jag gjort en egen konstruktion i wellpapp och cellplast. Jag började med att tillverka en papplåda som kameran passade i. Sedan var det bara att se till att lådan hamnade i tyngdpunkten och att servon, mottagare och ackar fick plats. Efter de förutsättningarna var det inte så svårt att direkt på wellpappskivan rita upp kroppssidorna och skära ut dem. Kroppen blev så stadig, när över- och undersida var pålimmade, att spant från vingen och bakåt var överflödiga. Hål för kameran gjordes i vänster sida under vingen och kameran lutades neråt ungefär 15 grader. Vingen skars i tre delar med värmetråd, en mittsektion på en meter och två öron à 50 cm. En framkantlist i balsa och en 5x5 mm furulist förstärkte vingen. Den kunde sedan användas helt oklädd och obehandlad. Fena och stabbe gjordes i balsa. I nosen satte jag en gammal Thunder Tiger 25. Jag satte inte på några landningsställ, utan planet handkastats och landas i gräs. Fördelen är att man kan flyga nästan varsomhelst bara det finns tillräcklig plats attlanda.

När man fotograferar använder man vingen som riktmedel. (Man pekar med vingen mot motivet.) I planflykt på 100 meters höjd får man med horisonten och ett stort område av marken. Lutar man planet kan man ta bilder rakt uppifrån.

Det vore kul om några i klubben blev intresserade och ville börja med flygfotografering. Håller man inte på med konstflygning tröttnar man snart på att bara söndagsflyga. Då kan flygfoto ge en ny kick till modellflyghobbyn.

Har du frågor så ska jag gärna försöka besvara dem. Lycka till!

Kalle S.



9 CYLINDRIG STJÄRNMOTOR, ett avancerat modellbygge.

På klubbmötet den 13:e december visade KRISTOF JAKSCH upp sin senaste skapelse, en 9 cylindrig fyrtaktare efter Amerikansk förebild.

Det har tagit Kristof drygt 2,5 år med i snitt 2 tim/kväll att bygga motorn. Samtliga delar har han tillverkat från stångmaterial.

I slutet av november var allt klart för provkörning, på andra draget startade motorn och gick med ett skönt ljud.

Cylinderdiameter 1 tum

Slaglängd 1 1/8 tum

Cyl.volym 135 kubik.

Tändsystem Glödstift (förebilden har tändstift)

- Cylindertopparna med sina ventilhus är svarvade i ett stycke.
- Cylindrarna, som saknar foder, är tillverkade av blåanlöpst stål.
- Rekommenderad propeller är 28 tum (även den har Kristof gjort själv).

VEM ÄR DA KRISTOF?

Han arbetar på Sjöfartsverket som kartritare med datainriktning men har alltid haft ett brinnande intresse för mekaniska saker, ångmaskiner, modellflyg och motorer i första hand.

Han är modellflygare sedan barnsben och blev medlem i klubben för 5 år sedan.

Några av hans tidigare skapelser är: en ångmaskin, en 1 cyl. fyr-taktare och en 2 cyl.V-motor, fyrtakt.

HUR SER HANS VERKSTAD UT?

Den är inte så avancerad som man kanske tror när man ser hans resultat;

- En ca 10 år gammal supportsvärv (Taiwanmodell, inte marknadens bästa).
- En egenhändigt tillverkad enkel fräs.
- En pelarborrmaskin.

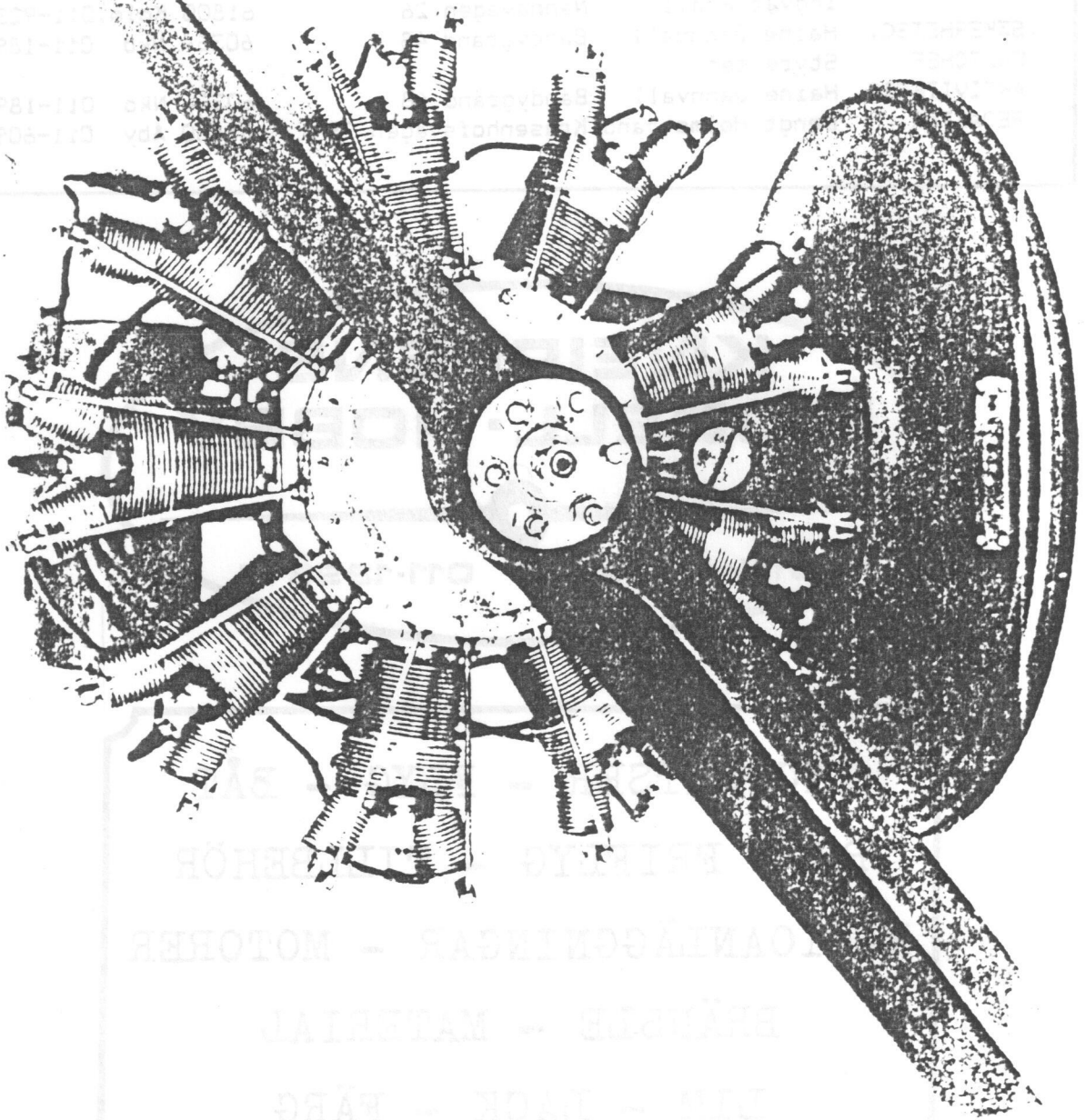
I maj eller Juni när solen skiner blir det demonstrationskörning på Herrebro så vi kan lyssna på den sköna gången.

Likasinnade eller Du som vill veta mer om motorn, ta kontakt med Kristof.

#

- BETALA MEDLEMSAVGIFTEN FÖRE 15:e MARS -

1/2



2 Cyl. fyrtaktsmotor tillverkad av KRISTOF JAKSCH

Öppet Vard. 15.00 - 19.00
Lörd. 9.00 - 15.00

NORRKÖPINGS RADIOFLYGKLUBB
BOX 3186
60003 NORRKÖPING

POSTGIRO: 222718-9

ORDFÖRANDE	Gunnar Norlin	Emil Hedelius gata 60	60378 Nko	011-170986
SEKRETERARE	Leif Eriksson	Enebygatan 13	60218 Nko	011-105022
KASSÖR	Leif Elfström	Helgeandsgatan 9	60223 Nko	011-199637
SUPPLEANTER	Hans Andersson	Pryssgårdsvägen 52	60210 Nko	011-111556
	Sture Kalström	Solenvägen 30	61600 Aby	011-88216
REVISORER	Ragnar Ahman	Skårvägen 3	60365 Nko	011-116796
	Bo Malmgren	Urbergsgatan 41	60356 Nko	011-136426
VALBEREDNING	Bo Andersson	Ånestadsgatan 24	60370 Nko	011-145979
	Ingvar Fjäll	Nannavägen 26	61800 Kolm.	011-92382
SÄKERHETSC.	Haine Dannvall	Bandygränd 48	60354 Nko	011-189128
FÄLTCHEF	Styrelsen			
AKTIVITETSC.	Haine Dannvall	Bandygränd 48	60354 Nko	011-189128
REDAKTÖR	Bengt Holmstrand	Krusenhöfsvägen 78	61600 Aby	011-60922

KNEIPPENS MODELL-HOBBY

Vinkelgatan 30 011-189317

BYGGSATSER - FLYG - BÅT
RC - FRIFLYG - TILLBEHÖR
RADIOANLÄGGNINGAR - MOTORER
BRÄNSLE - MATERIAL
LIM - LACK - FÄRG

Öppet Vard. 16.00 - 19.00
Lörd. 9.00 - 13.00