



FLYGBLADET

SPONSRAS AV

REDAKTION

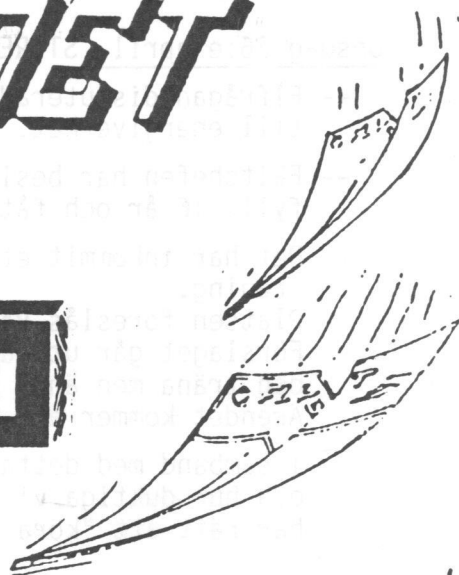
BENGT HOLMSTRAND
60922

LEIF ELFSTRÖM
199637

LEIF ERIKSSON
105022

ÅBY SNICKERI

011-64370



APRIL 1989

4

VAD SOM HÄNT SEDAN FÖRRA BLADET

Tisdag 11 april. KLUBBMÖTE

Ännu ett välbesökt klubbmöte och följande finns att rapportera:

-- Containern är köpt
-- Ordförande för dagen, vår sekreterare, efterlyste bättre mötesdisciplin, vi som var närvarande höll med om detta.
Men när resonemanget blev intressant visade det sig att vi lovat mer än vi kunde hålla.

-- Det beslutades att fältjubileet (den 27:e maj) skulle flyttas till efter semestern. Styrelsen återkommer med nytt datum.
Det blir istället en klubbtävling den 27:e maj med reservdag den 28:e.
Tävlingsformen blir typ "skojtävling" som alla kan vara med i.

-- Kassören fick i uppdrag att ta reda på hur vår försäkring gäller när vi har klubbkärra med radio i containern.

-- Bättre telefonkedjedicplin efterlystes.
Den kanske blir bättre automatiskt när den nya listan kommer.

-- Skolning av nybörjare kommer att ske på TORSDAGAR med start den 20:e april.

-- Det beslutades att skolningen skall leda till RC-certifikat.

Torsdag 13 april. FÄLTARBETEN

-- Stugan höjdes med hjälp av traktor och flinka händer.
-- Containern ställdes på plats med samma hjälp.

Lördag 15 april. FÄLTARBETEN

-- Depåområdet krattades och rensades från sten samt jämnades till så att det är klart för grässådd.

Torsdag 20 april. FÖRSTA SKOLKVÄLLEN

Det var glädjande många som tog chansen till träning och vi hoppas det fottsätter.

Söndag 23:e april. FÄLTARBETEN

Depåområdet sått och vältat.

Onsdag 26:e april. STYRELSEMÖTE

- Elfrågan diskuterades och ordförande meddelade att en intresseanmälan sänts till energiverket. Mer om detta på majmötet.
- Fältchefen har beslutat att gräsklipparna får endast användas av den som fyllt 16 år och fått utbildning på hur dom fungerar.
- Det har inkommit ett förslag på att anordna en hovringsplats för helikopterträning.
Platsen föreslås vara på området mellan containern och landningsbanan. Förslaget går ut på att nybörjare ska slippa stå på någon landningsbana och träna men ändå använda samma depå och frekvenstavla som övriga. Ärendet kommer att diskuteras på majmötet.
- I samband med detta vill styrelsen påpeka att alla oavsett vad vi flyger och hur duktiga vi är så är vi likvärdiga medlemmar i klubben och ingen har rätt att "köra bort" eller hindra någon annan från att flyga.

Vårens sista klubbmöte på Ektorp äger rum tisdagen den 9:e maj och då ska vi bl.a. prata om följande:

- 1 El till stugan, ska vi ha det?
- 2 Fortsatta arbeten på fältet.
- 3 Hovringsplats för hkp.nybörjare.
- 4 Gräsklippning i sommar.
- 5 Sommarens aktiviteter.

S T Y R E L S E N T A C K A R

JAN CARLSSON för ett utomordentligt och frikostigt stöd med schaktmassor, maskiner och tid.

P-O Gunnarson för ett lika utomordentligt genomfört uppdrag som arbetsledare och pådrivare.

ALLA NI ANDRA som deltagit i markplaneringen så här långt.

K L U B B K A L E N D E R -- 89

9 maj Klubbmöte Ektorp
18 maj F3B CUP (termik) F13
27 maj Klubbävling på skoj Herrebro
13 juni F3B CUP (termik) Gamens fält
19-20 aug SM F3A Herrebro
16-17 sep Hkp-ävling Herrebro
23 sep DM F3A Herrebro

Red. vill även puffa för några trevliga utflyktsmål i juni.

10 - 11 juni Helikopterträff utanför Gävle. LEMSTANÄS

10 - 11 juni Skaladagar på BARKARBY

17 - 18 juni Dala Acro, F3A, sport och populär HEDEMORA

Passar inte något av dessa arrangemang så finns det mer att välja på i MODELLFLYGNYTT och ALLT OM HOBBY.

HA EN AKTIV OCH KUL MODELLFLYGSSOMMAR

Här följer artikel nr 2 av Leif Kärrman om motorer, glödstift och propellrar.

Den första artikeln var införd i FLYGBLADETS februarinummer och båda artiklarna är hämtade ur AKMG:s klubbtidning STABBEN.

MODELLMOTÖRER

AAC- OCH ABC-motorer

1967-68 hade alla motorer under 5 cc foder av stål, och kolv utav gjutjärn och detta fungerade alldeles utmärkt ända fram till det tillfälle när man körde motorerna för magert, antingen skar motorn eller också fann man att man inte hade någon kolv kvar och då fick man gå och köpa nytt kolv och foder för att få liv i sin motor igen.

I Italien hos Super Tigre, fanns det en man som hette (finns fortfarande) Garofali som kom på en genial ide, man gör ett foder av mässing, sedan kromar man fodret och så begagnar man en aluminiumkolv i fodret. Med denna konstruktion var de tidigare problemen borta. Mässing har en mycket bättre värmeavledningsförmåga än vad stål har, värmen i fodret försvann helt enkelt ut genom väggarna i motorn och man slapp problemen med snabbt utslitna kolvar och liknande, sedan gick det väl 10 år och då kom någon på att man kunde använda aluminiumfoder, det har ju ändå bättre värmeavledningsförmåga. Det finns ju motortillverkare, Enya som fortfarande använder sig av denna teknik, och till speed-racer motorer har det expreminterats väldigt mycket med dessa aluminiumfoder. Motorer med mässingsfoder förkortas ABC och med aluminiumfoder AAC. Man kan inte säga att det finns någon större skillnad mellan ABC och AAC motorer. Om man tittar på de mest extrema racermotorerna de som används till speedmodeller i linflyg, leder idag de motorer som har ABC teknik aningen framför AAC, men man kan inte säga specifikt varför.

En av fördelarna med ABC är att mässingsfodret har en annan utvidningskoefficient än kolven och att fodret därmed expanderar ifrån kolven när det blir varmt och det kan därmed aldrig skära. I stället är det andra saker som kan hända. Storändan på vevstaken, den svagaste punkten på moderna motorer, får numera första smällen när det blir för varmt av för lite olja. Det kan t.o.m. vara våldsamerheter av det slaget att om det skär mellan vevtapp och vevstake kan vevstaken gå av. När man hittar glapp i storändan beror det nästan uteslutande på att man kör med för stor propeller, eller för mager bränsleblandning. Nästa utvecklingssteg på modellmotorerna kommer förmodligen att bli nållagrade vevstakar. Detta finns redan idag på de större motorerna. Att det inte finns på mindre motorer beror helt enkelt på att det inte existerar färdiga lager i så små dimensioner.

En av de påtaliga skillnaderna mellan ABC motorer och ringade motorer är att renoveringskostnaderna för ringade motorer är mycket låga. Det är nästan alltid nog med att byta ringen på kolven, kolven behöver praktiskt taget aldrig bytas, till skillnad från ABC motorerna där ett samtidigt byte av kolv och foder är ett måste.

När det gäller glapp i storändan på vevstaken kan man lätt kontrollera detta med blotta ögat genom att öppna baklocket. Ibland kan det bli lättare att se ett litet glapp om man droppar olja ovanpå vevtappen när man vrider motorns vevaxel fram och tillbaka. Man skall inte låta glappet bli större än ca: 7/100 mm. då slagen i båda ändlägen då blir för våldsamma och lätt medför att vevstaken går av. Och går staken av för det ofta med sig att kolven rasar ner och slås sönder och för att avhjälpa det hela blir man tvungen att köpa kolv, foder och vevstake. Ibland händer det att vevhuset också skadas. På vanliga R/C motorer är det bussningen i vevstaken som slits, det händer inte mycket med vevtappen men på speedmotorer är det däremot vevtappen som får skadorna. Vevstakar utan bronsbussning fungerar bra men de med bussning är bättre.

Kolvstappen slits väldigt lite men kolvstappen sitter i en aluminiumkolv och hålen i kolven kan slitas upp väldigt mycket. När man byter kolv och foder kan man nästan alltid använda den gamla tappen.

GLÖDSTIFT.

Om glödstift kan sägas att man bör köra på ett så varmt glödstift som möjligt. Varje tillverkare har ett sortiment av glödstift graderat från varmt till kallt och man väljer alltså det stift där motorn fungerar bäst. Har man för varmt glödstift brukar detta inte hålla mer än någon eller några flygningar innan spiralen brunnit av eller antagit en konstig form. Har man däremot för kallt stift kan motorn misstända. Som en följd av misständningen vrider man in bränslenålen och får sin motor att gå varmare (för lite soppa), stiftet får rätt temperatur, motorn går rent och slits snabbare än normalt. Det finns ett annat problem i samband med pluggarna som man inte ofta talar om och det är när glödspiralen har gått av trots att glödstiftet ser helt O.K. ut. Förklaringen är att spiralen utsatts för vibrationer, nästan alltid från en obalanserad propeller, vibrationer som utmattat metallerna i spiralen. Ibland kan man se att glödpluggen, när man skruvat loss den, ser ut som en trasselsudd. Detta betyder inte alltid att glödstiftet är av för varm sort, man kan också ha en tank som sitter för hårt fast i modellen och därmed utsätts för skumbildning. Med skumbildning går motorn för magert, blir för varm och värmer sönder glödspiralen.

Ett glödstift kan också bli för gammalt. Om man i mikroskop tittar på glödspiralen från ett gammalt stift finner man att metallen mattats, att metallens förut blanka yta blivit porig. En sådan plugg fungerar som ett kallt glödstift, det bildas ett oxidskikt som fördröjer katalysprocessen och man bör då byta till ett färskare glödstift. Dålig tomgång beror ofta på att man har för kall plugg. Ett annat sätt att se om man har en för kall plugg är att när man har igång sin motor kolla om varvet sjunker när man kopplar loss glödströmmen. Sjunker varvet (man kör på fullvarv) hörbart har man en för kall plugg.

Motorerna och den medskickade glödpluggen är idag avsedda att gå på 5 % nitrerat bränsle. Utomlands kör man alltid på minst 5 % nitrerat bränsle och betraktar detta som standardbränsle. Amerikana använder oftast ytterligare nitro och 10 % inblandning är vanligast. Detta innebär att man vid val av glödstift oftast bör gå upp någon värmegrad högre, än vad det medskickade glödstiftet indikerar, när man som vi i Sverige kör utan någon nitroinblandning. Något man måste tänka på när man byter stift, tillverkare eller värmegrad, är att man måste se till att man inte lägger för mycket ström över stiftet och därmed omedelbart bränner av det. Man bör börja nerifrån och komma ihåg att ju varmare stift man har ju mindre ström behövs. Ytterligare en sak bör man tänka på och det är att glödstiften tillverkas i olika längder, kort, mellan och lång. Korta pluggar används bara till de minsta motorerna och sätter man en sådan på en motor anpassad till lång plugg, tappar man effekt. En för lång plugg på motor anpassad till kort medför att kolven slår mot pluggen och blir skadad. Gängen i motorerna är 1/4 tum med 32 gånger per tum för alla glödstift utom till motorer och stift från östblocket där man använder sig av M6 x 0,75 gänga.

PROPELLRAR OCH EN DEL ANNAT.

Med erfarenheter från speedflyget kan man om propellrar säga att de fungerar bäst ju hårdare de är, kolfiberpropellrar och liknande förblir vridstyva i de höga varvtalsområden de får arbeta. När vi ökade motorvarvet genom att kapa propellrarna, kunde man observera att det genom att kapa 1 mm gick att vinna 10 km/tim, så pass effektiva var dessa propellrar. De finns att köpa till R/C men tyvärr är de väldigt dyra. Plastpropellrar, även glasfiberförstärkt nylon, är farligare i kyla än träpropellrar och man bör handskas respektfullt med dem. Alla propellrar skall balanseras (det är en god ide att ta bort prislappen innan), förutom skador på glödstift, skumbildning i bränsletanken, sänkt livslängd på motorn har man också att tänka på radioanläggningen som tycker illa om alla vibrationer. Det finns en liten anordning med två koner på en skruv med tillspetsade ändar, avsedd att hållas mellan tumme och pekfinger, på vilken man kan balansera alla storlekar av propellrar, en enkel och billig anordning som med hjälp av våra känsliga fingrar fungerar utmärkt och räcker för alla våra balanseringsbehov.

Om propellern inte är i balans slipar man på den tunga halvan tills propellern ställer sig horisontellt på balanseringsapparaten mellan fingrarna. Man slipar jämt över hela den konvexa sidan av propellerbladet (den sida där texten är placerad). Propellrar där de båda bladen inte tar samma väg (man kan se det från sidan som två olika skivor när motorn går) har sin orsak i att de båda bladen inte har samma anfallsvinkel vilket i sin tur oftast beror på att propellercentrum inte är plant, att mäta och korrigera är inte lätt och kräver speciella kunskaper, det enda rätta är att sätta fast en ny propeller och göra sig av med den som inte fungerar. Man bör dock undvika att stå och titta på propellern från sidan när motorn går. Lossnar ett propellerblad far detta just rakt ut åt sidan.

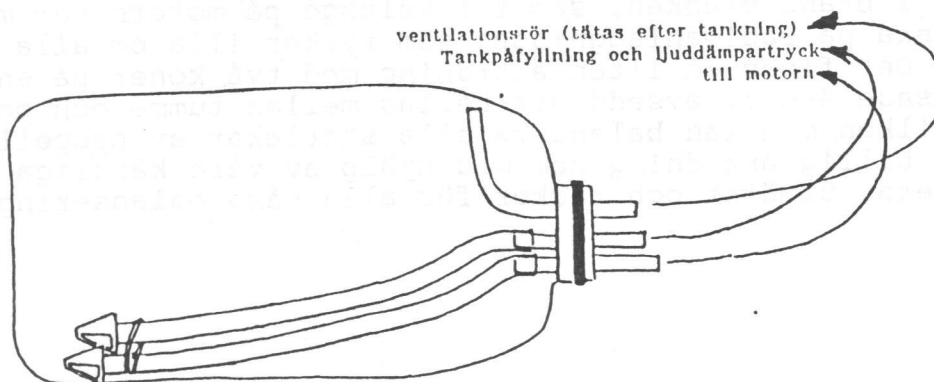
Ljuddämparna som man köper till motorerna själ alla en del effekt. När man för att avleda avgasströmmen från modellen, sätter på en lång silikonslang eller liknande har det samma effekt som om man täppte till avgashålet i ljuddämparen och man får en varmare motor som följd och därav en motor som kan gå sämre. Ju längre slang desto sämre effekt. Om man ökar dimensionen på slangen kan man kanske komma ifrån en del av de negativa effekterna.

För att minska på vibrationer har man i R/C båtar under många år hängt upp motorerna i gummilagringar (liksom man gör på nästan alla sorters olika motorer) och därmed minskat vibrationerna markant. Med dessa bussningar sänker man ljudvolymen åtskilligt och med minskade vibrationer ökar också livslängden på motor och modell. Varför man inte gör det inom modellflyget är en gåta eftersom det finns så mycket att vinna.

Uniflowtank är en tank som fungerar på så sätt att motorn får samma bränslematning oavsett om tanken är full eller nästan tom. Rimligen borde denna tankryp fungera också för R/C flyg men ännu finns det ingen som berättat om att han provat. Enda nackdelen med tanktypen är att motorn suger något sämre. Ljuddämpartryck är därför nödvändigt och eventuellt måste man öppna bränslenålen något mera.

Vi repeterar ett nyttigt tips:

När man är ute och flyger då termometern kryper under nollstrecket kan ett par procent bensin i glödstiftbränslet göra underverk (samtidigt som brandrisken ökar högst markant) och omvandla en trilskande, svårstartad motor till tidernas mest lätthanterliga.



klunkarna från Ljuddämparen och till motorn fästes i varandra så att dessa följs åt under flygningen.

KASSÖREN MEDDELAR

Nyckelförsäljningen pågår för fullt och nu måste Du ha en ny nyckel för att komma in till fältet.

Dom små klubbmärkena finns nu åter i lager, och det finns även en variant med klister på trycksidan som går att fästa på insidan av bilrutan.
Priset har tyvärr stigit till 15kr/st.

RC - CERT - EXAMINATÖRER

Redaktör'n tog sig friheten att fråga SMFF vilka medlemmar i NRFK som har rätt att examinera för RC-Cert.

Svaret jag fick var att RUNE JOHANSSON och JANNE STERN är dom enda som finns registrerade hos SMFF.

Eftersom detta måste vara fel uppmanar jag er som har gått kurser för RC-cert.ex:er av er till vår sekreterare med namn och vilket år/kurs ni deltagit i.

Felet ligger hos SMFF och dom beklagar detta.

Samma problem gäller för dom som flugit upp dom senaste åren men ännu ej fått sitt cert.

För dessa gäller att avlägga nytt prov för ny registrering.

TORS DAGAR = SKOLNINGSKVÄLLAR

Två skolningskvällar har passerat och den första var välbesökt men den andra var p.g.a. vädret dåligt besökt.

En vädjan från eleven, som vi andra måste respektera, är att dom måste få ha luft-rummet för sig själva vid känsliga skeden i utbildningen.

Hitills har Haine använt sitt eget dubbelkommandoplan men han efterlyser klubb-kärran så att skolningstakten kan höjas.

Naturligtvis ställer vi andra upp och avlastar Haine en del, eller hur?



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

FLYGBLADET TAR SEMESTER

Redaktionen behöver komma ut isolskenet och tar därför ett par månaders ledighet.

Men på sensommaren är vi igång igen och förväntar oss att postboxen då är fylld med ideer och artiklar från er som upplevt något trevligt eller otrevligt under sommaren.

Du som deltar i någon tävling eller besöker någon annan klubb under sommaren, skriv några rader om hur det gick, hur det var eller vad dom hade som vi borde ha för att öka klubbaktiviteten.

Det behöver inte vara något reportage utan bara kort information om vad Du varit med om eller att Du har film/bilder att visa på kommande möten.

TACK PÅ FÖRHAND

FLYGBLADET ÖNSKAR ER ALLA EN TREVLIG
MODELLFLYGSOMMAR



ÅBY SNICKERI
01-64370

Vi utför de flesta i branschen
förekommande arbeten.

Fackmässigt och till humana priser

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

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

Adress: Krusenhofsvägen 33, Åby

NORRKÖPINGS RADIOFLYGKLUBB
BOX 3184
60003 NORRKÖPING

POSTGIRO: 222718-9

ORDFÖRANDE	Gunnar Norlin	Emil Hedelius g.60	60378 Nkp	011-170986
SEKRETERARE	Leif Eriksson	Enebygatan 13	60218 Nkp	011-105022
KASSÖR	Leif Elfström	Helgeandsgatan 9	60223 Nkp	011-199637
SUPPLEANTER	Hans Andersson	Pryssgårdsv.52	60210 Nkp	011-111556
	Sture Karlström	Bolenvägen 30	61600 Aby	011-88216
REVISORER	Ragnar Ahman	Skärvägen 3	60365 Nkp	011-118796
	Bo Malmgren	Urbergsgatan 41	60356 Nkp	011-136426
VALBEREDN.	Bo Andersson	Anestadsgatan 24	60370 Nkp	011-145979
	Ingvar Fjäll	Nannavägen 26	61800 Kolm.	011-92382
SAKERHETSC.	Haine Dannvall	Bandygränd 48	60354 Nkp	011-189128
FALTCHEF	Styrelsen			
AKTIVITETSC	Haine Dannvall	Bandygränd 48	60354 Nkp	011-189128
REDAKTÖR	Bengt Holmstrand	Krusenhofsv.78	61600 Aby	011-60922