

FLYGBLADET



Febr 83

Tf redaktör Kalle Svensson 121843

Månadsmöte 1

Onsdagen (Obs!) den 9 februari kl 1900 på Ektorps fritidsgård.
Sven-Arno Torstensson, Söderköping, kommer att visa en film
om ett repmöte vid en artilleriflygpluton. Man kan förvänta sig
lågtflygande Bulldogs.

Bengt Erik Söderström kommer att tala om radioutrustning. Bengt
Erik är tacksam om ni laddar upp med frågor.

Månadsmöte 2

Tisdagen den 8 mars kl 1900 på Ektorps fritidsgård.
Tema: Beklädnadsmaterial och teknik vid beklädnad.

Månadsmötena 3 och 4 är inbokade tisd 12/4 resp tisd 10/5.

Teman meddelas i ett senare nr av FB.

M E E T I N G

I år blir det rekordtidigt vårmeeting, nämligen 5 mars (reservdag 6)
på F 13. Vi måste alltså redan på februarimötet ordna det praktiska
och välja meetingkommitté.

Vår ordförande har bytt adress
Lars Davenius
Hagagatan 26 b
Tel 169018

Du som får ett inbetalnings-
kort bifogat, kan anse detta
nr av FB som ditt sista, så-
vida du inte snarast betalar
årsavgiften.

GOTT NYTT ÅR.

Vi får hoppas att 1983 blir ett bra år med nytt fält och allting. Det sista månadsmötet 1982 var tisdagen den 7 dec på Ek-torps fritidsgård. Det var mycket folk. Det är skoj.

Det var inga direkta punkter på dagordningen, utan den stora begivenheten var en videofilm från skalatävlingarna på Barkarby 1982. En bra film, ca en timme lång. Både Janne Sterns Super Cub och Hasse Anderssons Bellanca syntes bland mängder av maskiner. På en eventuell film från Barkarby 1983, hoppas vi fler klubbmedlemmar medverkar.

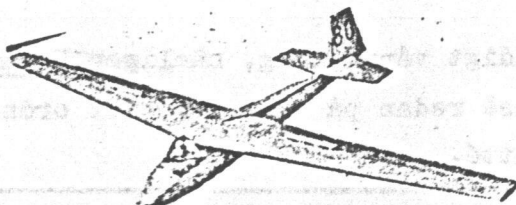
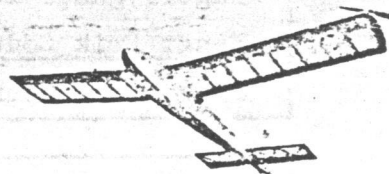
En nyhet för 1983 är att SRI:s verksamhet har upphört. På årsmötet i Stockholm 27/11 bestämdes att så skulle ska. Syftet med SRI:s verksamhet anses ha uppnåtts. Det är nog riktigt, att relationerna Sveriges radioflygare kontr SMFF har förbättrats och normaliserats. Vi får hoppas, det håller i sig.

Pelle Kempe

N A M N T Ä V L I N G

För att vårt nya fält inte för alltid ska få heta Tippen, har styrelsen beslutat utlysa en tävling om bästa namnförslag. Förslag lämnas i slutet kuvert märkt "Namnförslag" till någon person i styrelsen eller fältkommittén senast 830501. Mindre pris utlovas. Jury = fältkommittén.

KS



Vädjan!

Om du får för dig att pröva nya fältet i vinter eller i vår så GLÖM DET. Även om det ligger snö på marken, så blir vårt fina gräs förstört. Gräsmattan är just nu mycket känslig. Tag istället fram en kärra som du kan handstarta och sedan landa i snön utanför fältet. Det finns gott om plats på kullen t.ex.

LK

ÖM:s årsmöte 19/1 1983.

Östergötlands Modellflygförbund / Länsavdelning till SMFF/ hade årsmöte i Valdemarsvik 19/1. Hit hade representanter från de flesta klubbarna i Östergötland kommit. NRFK är f.ö. den tredje största klubben i länet. Gamen och LEN/MFK Linköpingseskadern/ ligger på första resp andra plats.

Mötet diskuterade bl.a. anordnandet av "Modellflygets dag" på Himmelstalundsområdet någon gång 1983. Alla former av modellflyg (till lands och sjöss) skall visas upp för allmänheten. Big PR-jippo alltså!

"Flugan Cup" skall genomföras i distriktet av intresserade klubbar. (Fluga = mindre gummitordrivet inomhusplan). Vidare planeras ett läger fram i sommar i trakten av samhället Horn (Kisa kommun). Där finns asfaltbana 800x10 m samt möjlighet till camping. Vi får ytterligare information om detta under vårens "loppa".

NRFK erbjöd sig stå för DM i Skala Pop samt en av deltävlingarna i Länscupen RC segel.

/Lasse K.

ACC, ACC, ACC!!!!

Har du haft problem med dina accar någon gång? Jaså, inte! Lugn, det kommer du antagligen att få förr eller senare. Med den ringa erfarenhet jag har av modellflyg (3 år), har jag faktiskt vid två tillfällen råkat ut för att en cell lagt av. Bägge gångerna har det blivit kortslutning i cellen.

Nu är det så lömskt, att man inte märker felet med en gång. Man laddar som vanligt och provar grejorna, innan man ger sig ut och flyger. Allt verkar OK. Men vad händer, när kärran kommit upp ett stycke i luften? Jo, den börjar bete sig mystiskt. Har man tur, kan man vända kärran och landa den. Om inte. Sorry!

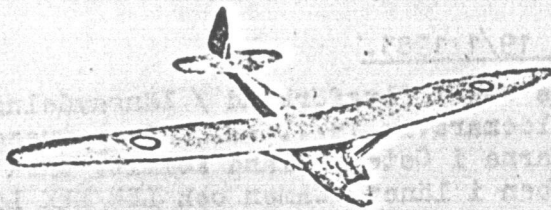
Hur hänger nu det här ihop? Jo, när det blir kortis i en cell i mottagaraccen, har du ju 3,6 V i paketet i stället för 4,8 V. Anläggningen funkar på 3,6 V, så länge kärran är nära sändaren, men när avståndet ökar, börjar servona gå sina egna vägar.

Nu kan man naturligtvis kolla sina accar genom att mäta spänningen, helst under belastning. Men hur många gör det? Ett smartare sätt är att montera en spänningsvarnare mellan strömbrytaren och mottagaren. Varnaren fungerar så, att när spänningen sjunker under 4,4 V tänds en lysdiod, som man monterar väl synlig i kärran.

Man ser inte bara, när en cell lagt av, utan också när det är dags att ladda. Första varningen får man, när dioden börjar blinka, då man kör servona. Lyser den hela tiden, ska man definitivt inte flyga. Lyser dioden då ett speciellt servo körs, tyder detta på att servot stänger, och det bör åtgärdas. Varnaren är alltså en nyttig pryl.

Vill du skaffa en varnare till överkomligt pris, kontakta Lasse Kostmann eller mig, så ska vi skräddarsy en eller flera åt dig. Ring 187670 (Lasse) eller 121843 (Kalle) eller tala med oss på månadsmötet.

Kalle Svensson



Har du konstruerat och byggt en egen kärra någon gång? Om inte så är det på tiden att du sätter igång nu, när priserna på byggsatser börjar skjuta i höjden. För att hålla kostnaderna nere, kan man som komplement till balsa och plywood använda billigt material såsom frigolit, papper och wellpapp. Man behöver inte vara någon durkdriven byggare för att lyckas med ett bygge. Till hjälp för egna konstruktioner presenteras här en samling nyttiga data (knyckta ur RCM) inom vilkas gränser man bör hålla sig.

KS

BASIC R/C MODEL DESIGN PARAMETERS

DATA BY ROMÉY BUKOLT

ENGINE	WING AREA
.049	200-250 sq. in.
.10	250-350 sq. in.
.15	300-450 sq. in.
.25	400-500 sq. in.
.40	500-700 sq. in.
.60	600-850 sq. in.

ASPECT RATIO

$$A/R = \frac{\text{SPAN}}{\text{CHORD}}$$

WING A/R = 5:1-6:1
(GLIDERS) - 10:1-16:1

WING INCIDENCE

0-1 MULTI
3-5 RUD. ONLY

ENGINE THRUST

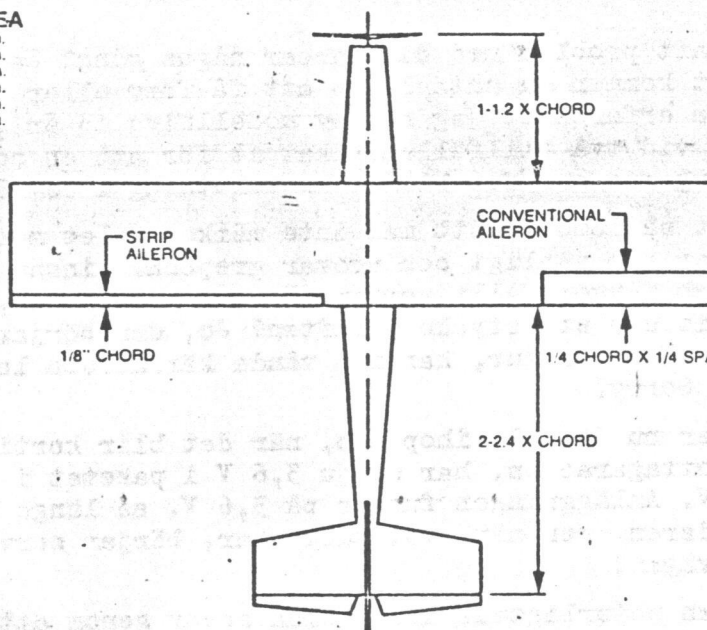
0-3 DOWN
0-3 RIGHT
3-5 RUDDER ONLY

STAB INCIDENCE

0 TO 1° RUD. ONLY
0° MULTI

LANDING GEAR

TRIKE GEAR MAINS 1 1/2" BACK OF C.G.
TAIL DRAGGER MAINS AT LEAD. EDGE
SPREAD 1 1/4 WING SPAN



DIHEDRAL

W/AIL. 0-3°/PANEL (EA. TIP)
W/O AIL. 3-5°/PANEL
R/O 4-6°/PANEL
LO WING 2 X HI WING DIHEDRAL

AILERON

AREA = 12% (1/8) WING AREA

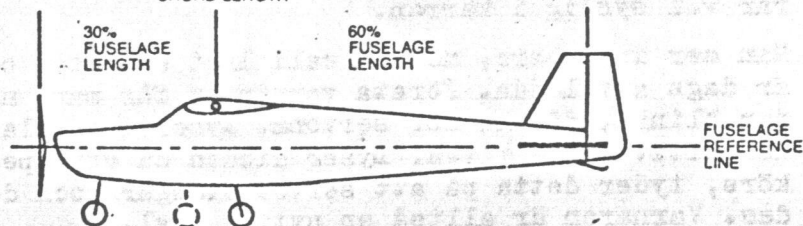
STABILIZER

AREA = 20-22% WING AREA
ELEV. AREA = 20% STAB AREA
STAB A/R = 3:1

VERTICAL FIN

AREA = 1/3 STAB AREA
RUDDER AREA =
1/3-1/2 TOTAL FIN AREA

C.G. = 25-35%
CHORD LENGTH



AIRFOIL SELECTION

FLAT BOTTOM — TRAINER, SLOW, DOCILE, POOR INVERTED FLIGHT
SEMI-SYMMETRICAL — GOOD LIFT, PENETRATION, AEROBATIC, INVERTED FLIGHT
SYMMETRICAL — PATTERN AERBATICS

MAX THICKNESS = 15-18%, @ 30-40% BACK FROM LEADING EDGE
BLUNT LEADING EDGE = GOOD STALL CHARACTERISTICS
SHARP LEADING EDGE = HI SPEED PENETRATION