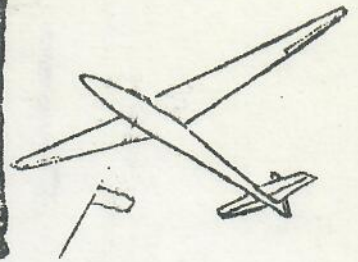


STABBEN



ÅRGÅNG 17 NR 1

AKMG

ÅRSMÖTE

ska vi ha, för det säger stadgarna. Kallelse och föredragningslista finns i detta nr av STABBEN.

Vi hade inte så många intresserade på förra årsmötet. Man frågar sig varför. Vi har en valkommitté, och den brukar ha allt klart.

Har Du lovat att vara med på någon post så har Du ju redan sålt Din själ - KOM TILL ÅRSMÖTET!

Har Du inte lovat (själen kvar, alltså), vad är Du då rädd för. KOM TILL ÅRSMÖTET!

Ett årsmöte innebär, precis som andra möten, att Du får träffa alla andra knasbollar som håller på med precis lika tokiga saker (modellflyg). Det kan vi taxera till 3 poäng.

Så får Du gratis fika. Mkt populärt, 5 poäng!

Dessutom får Du se filmer av yppersta eller sämre klass. 3 poäng.

Med mera - 2 poäng.

Det blir 13 poäng, men vi är inte skrockfulla, och 13 poäng på en kväll är alla utom basketspelare glada för. VAR GLAD alltså och KOM TILL ÅRSMÖTET!

STABBEN

ska vi ha, för det säger medlemmarna, åtminstone som vi har frågat. Nu har STABBEN ingen redaktör längre (med undantag för interimis-d:o enligt nedan). Vi har dock val av en ny redaktör på årsmötets föredragningslista. Vi kan nog räkna med att någon villig kraft har raggats upp av valberedningen.

Du måste dock vara medveten om att det inte räcker med att ha en redaktör. Han måste få hjälp. Det är varje medlems rättighet att framföra sina åsikter i STABBEN, och den rättigheten bör Du använda Dig av.

LARS-G OLOFSSON kommer alltså i fortsättningen att ägna huvuddelen av sina skrivelser åt Modellflygnytt (tidningen med 13 små bokstäver), men han är så produktiv, att han säkert hör av sig i STABBEN även i fortsättningen. Hans åsikter har ibland piggat upp magsyran på en och annan person, men vi måste erkänna, att Lars-G vågar säga och skriva sina åsikter. Det kan man tyvärr inte säga om alla - ibland inte ens om sig själv.

Oavsett detta har han lagt ned ett enormt arbete på STABBEN de senaste åren, och han har gjort sig förtjänt av ett rejält TACK.

Floda

tf red.

K A L L E L S E

=====

Härmed kallas medlemmarna i Aeroklubben Modell i Göteborg till årsmöte fredagen den 22 februari 1974 kl. 19.30 i Stora Katrinelunds Fritidsgård

XXXXXXXXXXXXXXXXXX

Efter årsmötet bjuder klubben på kaffe eller annat drickbart, och för resten av kvällen har vi klubbafton. Vi försöker få fram filmer från RC- och friflyg-VM 1973, och hoppas på ett något större intresse i år än förra året.

Göteborg 1974.02.08

Styrelsen

RADIO CONTROL NEWS

Klubbträffar i R/C återupptas den 25/2 kl. 19.00 i lokalen Bergkristallgatan 12-14, Västra Frölunda. Fortsättning följer 2:a och 4:e måndagen i varje månad.

Klubbtävling i 1/2 A den 7 april, Säve Depå. Anmälan till Christer 031/980918 eller till Allan 031/196349. Tackar!

Övriga tävlingar: Pylon FAI 18-19/5
Pylon 1/4 A, 1/2 A 4-5/8
F3A 14-15/9

FREE FLIGHT NEWS

AKMG FFT:s vartävling 5/5
sommartävling 13-14/7 alt. 20-21/7
hösttävling 6/10
klubbtävlingar 3/3 och 14/4

CONTROL LINE NEWS

AKMG CLT:s Backamoträff (Västkustträffen?) 23/5
SM 31/8-1/9 i Skara

Alla datum är preliminära (vi måste ju ha tillstånd å tidtagare å anskaffa grejer å sånt).

Eftersom vintern har varit ovanligt lång (bensinkris och sånt) så har väl alla en hel massa nytt att lufta framöver. Försök att hinna trimma till dess tävlingarna kommer. Än så länge ligger Säve där och då är det ju bara att köra.

Aeroklubben Modell i Göteborg

Arsmöte den 22.2.1974

Föredragningslista

1. Val av ordförande för mötet
2. Val av sekreterare
3. Val av två justeringsmän
4. Godkännande av föredragningslista
5. Fråga om mötets behöriga utlysande
6. Styrelsens och sektionernas verksamhetsberättelser
7. Revisorernas berättelse
8. Fråga om ansvarsfrihet för styrelsen
9. Fastställande av årsavgifter
10. Fastställande av inkomst- och utgiftsstat
11. Val av ordförande för det nya verksamhetsåret
12. Val av ordinarie styrelseledamöter
 - a) sekreterare
 - b) kassör
 - c) klubbledare
 - d) grenchef R/C
 - e) " friflyg
 - f) " linstyrning
13. Val av styrelsesuppleanter
 - a) vice grenchef R/C
 - b) "- friflyg
 - c) "- linstyrning
14. Val av övriga befattningshavare
 - a) klubbfotograf
 - b) bibliotekarie
 - c) lokalchef
 - d) redaktör för STABBEN
 - e) klubbmästare
15. Val av två revisorer
16. Val av två personer till valkommittén
17. Från styrelsen och medlemmar inkomna förslag
18. Övriga frågor
19. Mötets avslutande

XXXXXXXXXXXXXXXXXXXXXXXXXXXX

Under 1973 har följande personer haft uppdrag inom klubben:

Ordförande	Olof Hanson		
Sekreterare	Lennart Flodström		
Kassör	Acke Sjöström		
Grenchef R/C	Allan hägg	vice grenchef	Christer Lundgren
" Friflyg	Ole Holmblad	" "	Sven Calander
" Lin	Anders Leimalm	" "	Alf Eskilsson
Klubbfotograf	Ole Holmblad		
Bibliotekarie	Kenneth Gustafsson		
Lokalchefer	Lars-Åke Andersson och Gunnar Grahn		
Redaktör STABBEN	Lars-Göran Olofsson		
Klubbmästare	Ulf Carlsson		
Revisorer	Per Nilsson och Bertil Attervik		
Valkommitté	Christer Söderhäll och Lars-Olof Danielsson (+ Christer Lundgren från Styrelsen)		

Så nu kan Du fundera över om någon bör få kicken.

Om vindens hastighet och modellens hållfasthet

Att det är svårt att flyga wake i "storm" kan jag förstå, men varför är det rena slakten på segelmodellerna när det blåser 8-10 m/s? Skummast är att de flesta modellerna knäcks i starten. Fyra anledningar tycks vara ganska vanliga:

1. Modellen är för klen. Detta är ovanligt men även en stark modell kan bli mycket starkare (eller en tung kan bli lätt) genom att man tänker på att belastningen i starten är enormt mycket större i vingroten än längre ut (omvänt proportionell mot avståndet från mitten i kvadrat, minst) därför skall man ha extra förstärkningar i mitten, som t ex en extra furulist. En styggelse man ser ofta är en plankning som slutar tvärt, den gör vingen 2-3 gånger lättare att dra av. En webb (liv) hindrar den övre listen av två som ligger över varandra att böja ut. Denna böjning sker annars oftast innan materialet egentligen överansträngs. Visst väger det här en del men det kan du kompensera genom att göra resten av vingen lite lättare.

En modell som ligger upp och ned efter landningen utsätts för stora påkänningar i knäckarna, så gör dom ordentligt.

En annan vingknäckare är pianotrådar genom kroppen, de gör att modellen måste ta upp hela kraften av en hård landning för att inte tala om trädlandningar.

2. Modellen är inte trimmad i hårt väder. En modell kan stiga grant på trimkvällarna men när det är SM skär den, beroende på att alla roderutslag blir mer effektiva vid hög hastighet. Enda hjälpen är att trimma i (inte för) hårt väder. Börja så smått med 5 m/s och öka på så långt du vågar.
3. En annan som måste vara trimmad är flygaren själv, han skall t ex självstarta om han tvivlar det minsta på modellen. Om man släpper en modell med 30-40 m lina ute och det går snett, då är det hela över på 5-10 sekunder, om man självdtrar brukar det oftast reda upp sig. Men detta måste tränas, och det klarar man inte om det blåser mindre än 4 m/s. Börja med en gammal häck, det är som att cykla, svårt i början men arbetsbesparande i längden.
4. Sen är det ett gäng som inte vill skiljas från modellen när det blåser utan använder ett slags gummiband mellan sig och alstret (gummiband = massiv nylon). I blåsväder måste linan vara av stumt material, t ex spunnen lina. Jag använder en som heter Milward Searanger line 20 lbs men för F1A är nog en starkare variant att föredra.

Allt detta går att göra på en lugnväderskärra men det bästa är förstås att ha olika kärror för olika väder. T ex går vissa profiler (vissa flappade) mindre bra att använda i blåsväder då de lyfter modellen för mycket på linan. Nästa gång det blåser tycker jag vi säger 120 s max och sen flyger vi.

Ärter och Fläsk

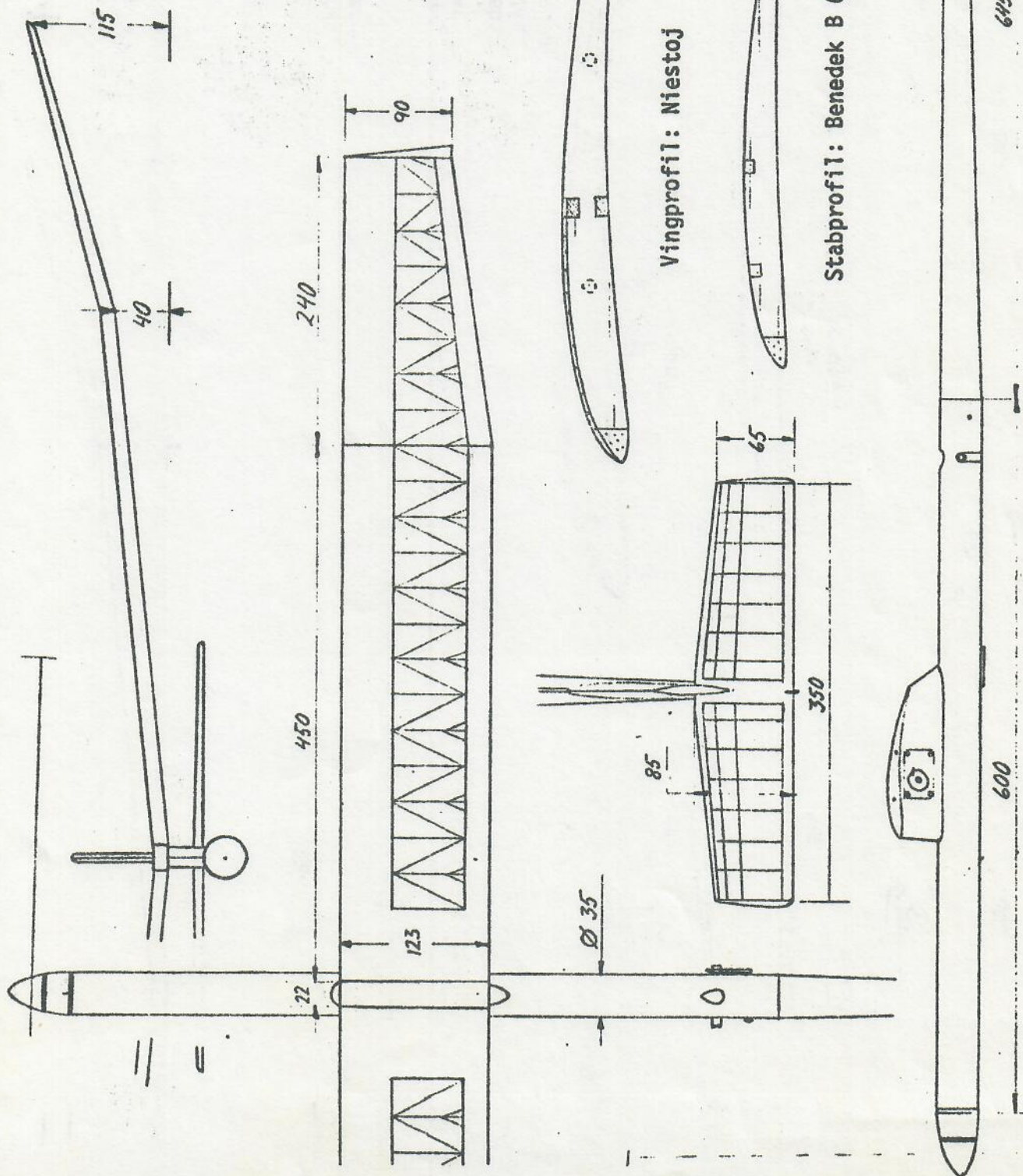
L Flodström -71

efter ideer samlade hos Anders Håkansson vid det berömda symposiet "Ärter och punsch".

Motor: 16 str. 6x1

Propeller: Original Schwartzbach

Modellen skall normalt flyga högerhöger



Mitt första tävlingsreferat.

Och då kan man ju ta och börja med en liten tävling, t.ex. klubbävlingen 6/1 på Säve-aerodromen.

Medverkade gjorde endast juniorer trots att det var sista chansen att tävla före bensinransoneringen. Men meddelandet kom väl lite sent.

Kommentarer till nedanstående siffror:

Sven-Olovs A1:a var gammal och skröplig liksom min, som dessutom hade helt omöjliga skevheter.

LOD flög och hade med sig F1A, men flög ej några tävlingsstarter då det pga bristande intresse ändå ej blev tävling.

Sven-Olovs luns byggdes enkom för denna tävling (på lördag). Calanders brukar inte flyga nåt vidare och mina var bottenskräpet i hyllan.

Calanders A1:a behöver en ny kropp.

Väder: Måttligt till friskt med diverse konstiga moln som skymde solen ibland och då blev det om möjligt ännu kallare än annars.

Maxen klarade sig innanför fältgränsen utom för en radiokärra som flög bort, fel både på motor- och termiktimer. Han hann inte tillbaka och göra nån omstart.

Flög radio gjorde även Pelle Jonsson (segelmodell).

Dagens roligaste stack fram sitt fula tryne framåt kvällen: VAGABONDEN.

Ett hundhus är vettigt i förhållande till denna aerodyn. Sen åkte vi hem och åt korv på en mack utan bensin.

A1		Luns		F1A	
O Holmblad	524	S Calander	144	S-O Johansson	539
L-O Danielsson	512	O Holmblad	130		
S Calander	356	R Hermansson	52		
S-O Johansson	3	S-O Johansson	43		

F1A: en tabbe. Jag, LOD och Calander är visst inte juniorer i år.

Ole

XXXXXXXXXXXXXXXX

Ssa alltså vår mesta nästare.

Som lite spaltfyllnad tar vi lite aerodynamik. Det finns ett sportplan som herrarna kanske hört talas om: Ercoupe. För dom som inte vet kan jag tala om, att det är ett enmotorigt, lågvingat, tvåsitsigt plan, som är stallsäkert och spinnsäkert (skevroder och sidoroder är kopplade till varandra, och det finns inga pedaler att hålla reda på).

Stallfarten ligger på ca 75 km/h (den stallar alltså inte, den bara niger lite), men om man flyger med 125 knyck och sträcker ut en arm över vingen så trillar den rätt ner!

Slutsats: Håll vingen ren. Det gäller modellflygplan och fåglar ock.

Förresten: Ercoupen är det enklaste som någonsin funnits i "riktig" flygväg. Den är i princip konstruerad som en friflygande kärra: Kraftig V-form på vingen, motorn riktad nedåt och något åt höger. Kärran flyger alltså helt stabilt utan att man behöver röra ratten (det har den). Dessutom är som sagt skev- och sidoroder kopplade till varandra (konstruktören Fred Weick ansåg, att om man inte kunde korsa rodren så kunde man inte råka i något farligt läge).

Vad säger herrar radioflygare om den lösningen på en nybörjarkärra?

Motsatsen till Ercoupen lär vara Luscombe Silvaire. "Den har hår på bröstet och är den enda sportkärra som konstruerats enbart för att kunna groundloopa".

Floda