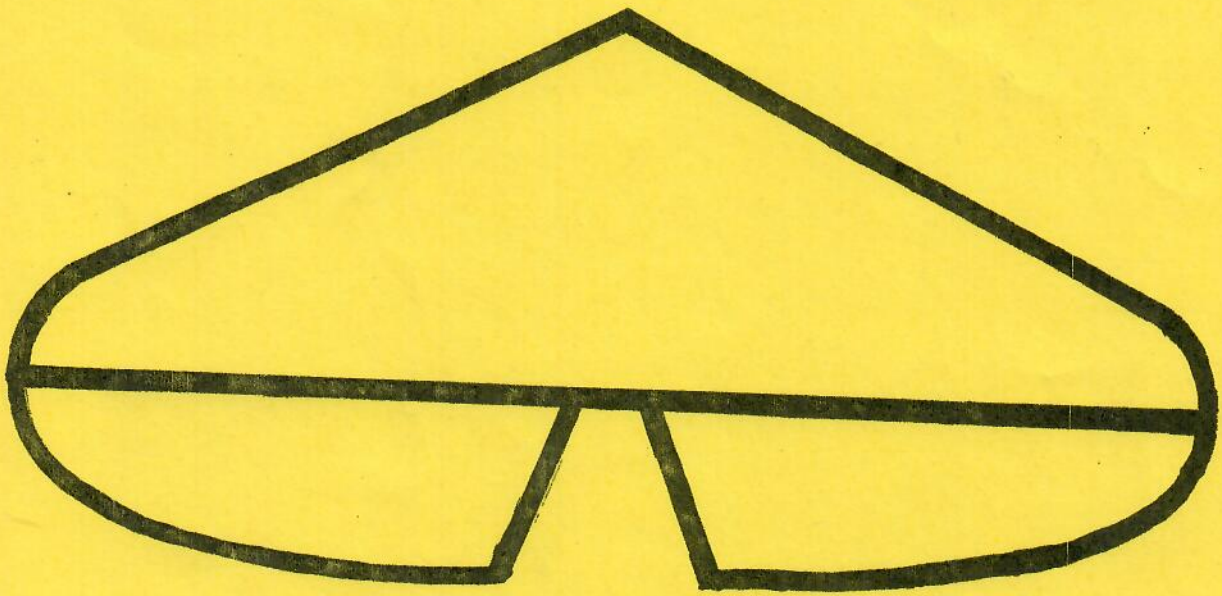


STABBEN



NR 2 1974

Om STABBEN

Stabben ska bli roligare. Det har styrelsen bestämt. Hur det ska gå till ? Jo genom att du skickar in dina egna bidrag. Dessa behöver inte vara renskrivna, litterära mästerverk, handla om modellflyg, vara sakkunniga, knappt ens roliga. Med andra ord så är redaktören glad om ni skickar in så mycket som ett stycke begagnat skrivpapper. Och så kan ni väl ha överseende med en skräckinjagande behandling av svenskan och skrivmaskinstangenterna.

Styrelsegubbarna

Ordförande: tfn 223026	Olof Hanson Torbjörnsliden 3 417 29 Göteborg	Friflygare (fd)
Kassör: tfn 547728	Acke Sjöström Väderilsgatan 8 417 37 Göteborg	Friflygare (fd)
Sekreterare: tfn 0303/80377	Lennart Flodström Uppegårdsvägen 72 444 00	Wakefield
Klubbledare: tfn 493055	Lars - G. Olofsson Grevegårdsvägen 56 421 6 V Frölunda	Friflygare
Genchef radio: tfn 196349	Allan Hägg Karlsgatan 35 416 61 Göteborg	Radioflygare
Hans suppleant: tfn 980918	Christer Lundgren Solrosvägen 5 440 44 Surte	Radioflygare
Genchef friflyg: tfn 458765	Lars-Olof Danielsson Armlängdsgatan 1 421 36 V Frölunda	Friflygare
Hans suppleant: tfn 407940	Sven Calander Drakenbergsgatan 41 412 69 Göteborg	Friflygare
Genchef lina: tfn 0300/11766	Alf Eskilsson Ringgatan 17 434 00 Kungsbacka	Stuntflygare
Hans suppleant: tfn 551943	Lars Karlsson Svårdslundsvägen 170 417 46 Göteborg	Linstyrare

De övriga befattningshavarna

Lokalchefer:	Gunnar Grahn	Linflygare bl
tfn 256314	Ättehögsgatan 2A	
	416 74 Göteborg	
tfn 262537	Lars-Åke Andersson	FlC (Power)
	Hembyggarevägen 9	
	416 76 Göteborg	
Klubbmästare	Ulf Carlsson	Friflyg (med propp)
tfn 195114	Hogenskildsgatan 17	
	416 57 Göteborg	
Stabbens redaktör:	Ole Holmblad	Slö (friflyg)
tfn 292919	Fullriggaregatan 9	
	421 74 V Frölunda	
Bibliotekarie:	Kenneth Gustafsson	Radioflygare
tfn 272527	Tvillinggatan 3C	
	431 43 Mölndal	
Klubbfotograf:	Göran Lindhe	Radioflygare
tfn 478348	Dragspelsgatan 12	
	421 43 V Frölunda	

Kort förklaring

Ovanstående är de personer som frivilligt åtagit sig att se till att klubben fungerar det här året. Detta betyder inte att det är de som skall göra allt jobb i klubben. Deras uppgift är att se till att du gör arbetet men det kan inte hjälpas att det ändå blir vissa som får en massa jobb. Hjälp. Dem som arbetar för dig. Städa efter er i lokalerna. Betala avgifter i tid. Hjälp till på tävlingarna. Låna inte utan lov från bibliotekarien. Skicka in material till Stabben.

NU HAR NAGON GJORT BORT SIG (OSS) IGEN

Söndagen den 10.3.1974 flög någon (namnet är oss bekant) med sin R/C-modell över helikopterplattan och kommandokullen på Säve.

Får vi tro personens egen utsägo så kände han inte till reglerna. Det är definitivt inte bra, speciellt som det lär ha funnits andra R/C-killar närvarande, vilka kunde ha tagit honom i kragen och stoppat hans framfart.

Jag fick en påringning av TL Ahlberg på Säve dagen efter, och han brukar inte gnälla i onödan. Han påminde om, att samma sak hände förra året, och vi skrev då i STABBEN, vi skällde på möten, vi hade R/C-grenchefen i gång för att informera. Det hjälpte alltså inte.

Nu går tydligen uppfattningen om vad som egentligen hände den 10.3 i sär, en del av våra medlemmar tycks anse, att flygningen inte skedde över plattan och kullen. Det spelar ingen roll. Det som har betydelse för våra möjligheter att få vara kvar och flyga på Säve är det som vakten ser och rapporterar, och därför måste vi se till att vi alltid har marginaler när vi flyger.

Om ni har problem med utrymmet, försök då att tvinga era trötta ben att förflytta er ytterligare några tiotal meter söderut, där det finns en till asfaltbana, innan ni börjar flyga. Det skall i och för sig inte behövas, men vi vill inte ha fler klagomål. Ahlberg uttryckte för sin del, att han inte vill ha fler anledningar att klaga, och det måste vi ta som en allvarlig varning.

Lennart Flodström

VT i friflyg, Norrköping 3 mars 1974

Modellflygare från Solna i norr och Norrköping i söder, från Örebro i väster till Vaxholm i öster deltog i årets VT. Inga skåningar, västgötar, värmlänningar, dalmasar eller norrlänningar. Det låter uselt, och det var det verkligen. Dock förgylldes tillställningen av två AKMG:are, herrskapet Flodström.

Vi höll till på sjön Glan, och fick springa som tosingar på blankisen. Naturligtvis hade vi glömt grillorna hemma, och då kärrorna blåste iväg som isjakter efter landningen blev det många mödosamma halkiga steg under dagens lopp.

Vädret var dock relativt bra. Visst blåste det, men inte för mycket, och det fanns faktiskt lite termik, om man bara kunde hitta'n.

I FIA skrällde fru Flodström och spöade hela byket, inklusive 1973 års landslag. 794 sek räckte till seger. Till råga på allt blev Vanja Sund trea, så den malliga manliga delen fick dra lakanet över huvudet. Gösta Rask lyckades dock rädda lite manlig fåfänga genom att bli tvåa.

I FIB vann Solnas Kjell Liwenborg (den har blivit bra den) före Janne Zetterdahl och Lennart Backman. Segerresultat 854 sek. Pappa Flodström höll också stilen - blev åttonde av tio startande.

FIC slutligen blev en tävling mellan de fyra man, som vågade riskera sina kärror. Hans Lindholm med 857 sek vann före Gerald Bohman.

Laget till Solna på dåliga 2235 sek.

Vad övrigt var, var natta direkt. Totalt 37 startande på ett VT. USCH!

Floda

FFT NYTT

Förra årets klubbmästare (resultatet av klubb tävlingarna)

FlA L-G Olofsson
N Wallertin
L Larsson / L-O Danielsson

FlB L Flodström
L-G Olofsson
U Carlsson

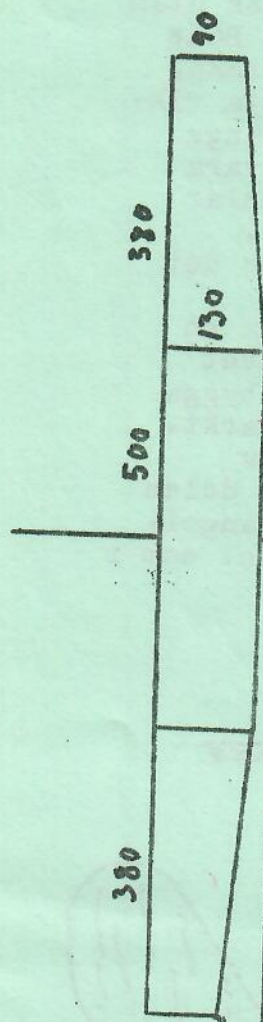
FlC L-G Olofsson
L-Å Andersson
U Carlsson

A1 O Holmblad
L-O Danielsson
L Larsson

Luns O Holmblad
S Calander
O Pettersson

AKMG ARRANGERAR UT I FRIFLYG 25 och 26 MAJ OCH
VI BEHÖVER FUNKTIONÄRER TILL SÄVE KLOCKAN 7.45

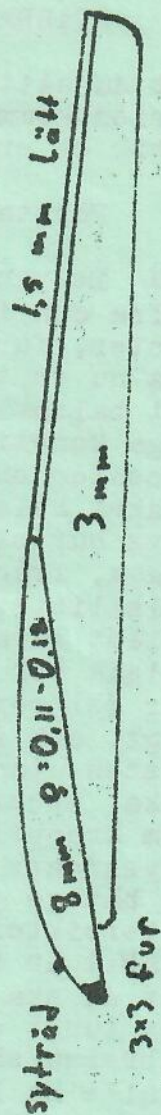
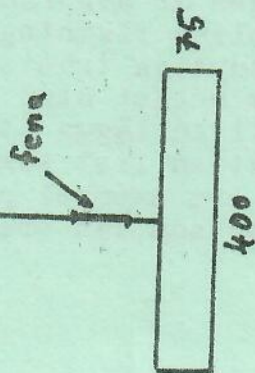
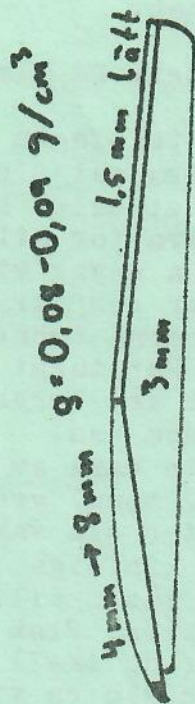
Vårtävlingen i friflyg inträffar 21 april och även
då behöver vi FUNKTIONÄRER. Säve 8.30.
Om du skall tävla på denna tävling bör du anmäla
ditt intresse för någon i grenledningen, detta spar
en massa arbete för tävlingsledaren.



OSH 8,5

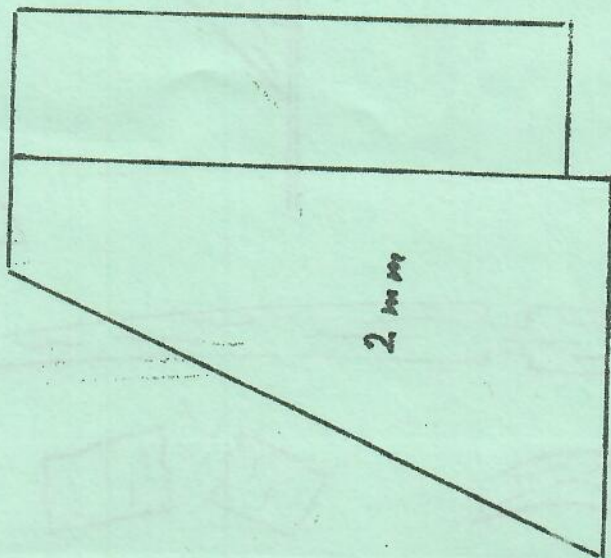
lätthind A1:a

kropp: 1000x10x5 avsmalnande
 fyll 5x5



Alla spryggar skurna efter
 samma mall

normal stubbe (lätt)



STABBENS NYBÖRJARSERIE

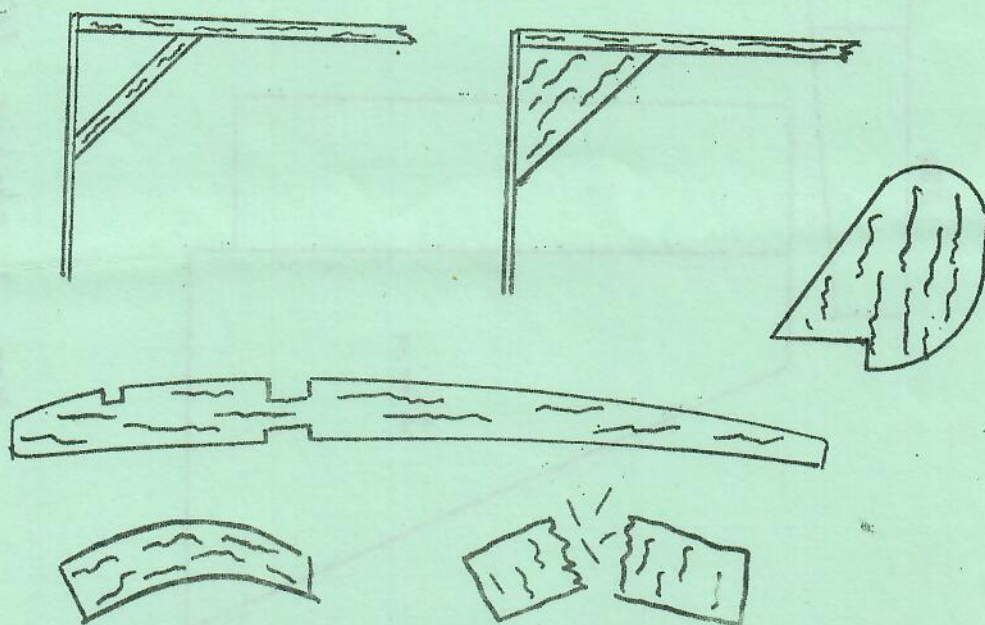
Vet du nått om modellflyg? SKRIV NER DET.
Serien kommer inte att tyngas av ambition, systematik eller saklighet.

Första avsnittet: Om lim och pinnar

Trä De vanligaste träslagen i modellflygplan är balsa och furu. Balsa säljs oftast i flak eller lister, furu som list eller kryssfänér. Men hur ska nu en träbit vara för att vara bra? Ett balsaflak ska ha snygg yta, inga kvistar, inga konstiga färger och vara snyggt slipat. Dessutom skall fibrerna (mönstringen) gå längs flaket hela tiden. Hur tungt flaket skall vara (dvs hur starkt det är) beror på vad du ska bygga, fråga nänn som kan.

Balsalister ska inte vara av för lätt balsa utan hellst vara av seg, tung, gråaktig balsa. Både balsa- och furulister ska vara hjälpligt raka, när det rör sig om kraftiga lister är detta viktigt, och fibrerna måste alltid gå rakt längs listen utan krumbukter. Flak skall också vara raka, speciellt när du skall göra stora delar som kroppsidor eller klä en vinge med flak.

Kryssfänér (X-fänér) skall se snygg ut och det är bättre ju fler skikt den består av. Fibreriktningen är avgörande för hur stark en träbit är i olika riktningar. Om du inte vet hur du ska utnyttja träets styrka kan du bygga hur tungt som hellst utan att det blir starkt. Fibrerna skall du lägga åt det håll som du skulle ha lagt en list som skulle ersätta delen i fråga. Ett bra exempel på regeln är triangelförstärkningen som kan ersättas med en list som i figuren.

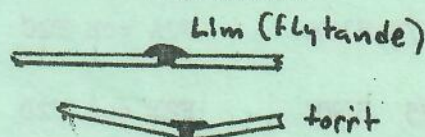


Lim I Celluloidlim (Rudol, UHU, Hobbylim, Humbrol 66, Everfast) torkar ganska fort, oftast för fort. Humbrol och Everfast går att använda direkt ur tuben för bygge, de andra endast för reparation. För bygge spär man ut dem med etylacetat som finns hos bra färghandlare (Dorcho, Hallströms), ofta ca 1 del etylacetat till 2 delar lim. Blanda i en burk, stryk på med en pensel, träbit eller fingrarna. Se upp med en grej när du limmar med sånt här lim. De drar i konstruktionen när de torkar, vilket beror på att det krymper.

När du har en skarv som du vill ha extra stark med ett sånt här lim ska du stryka på ett lager lim, låta det torka, slipa av och sen limma.

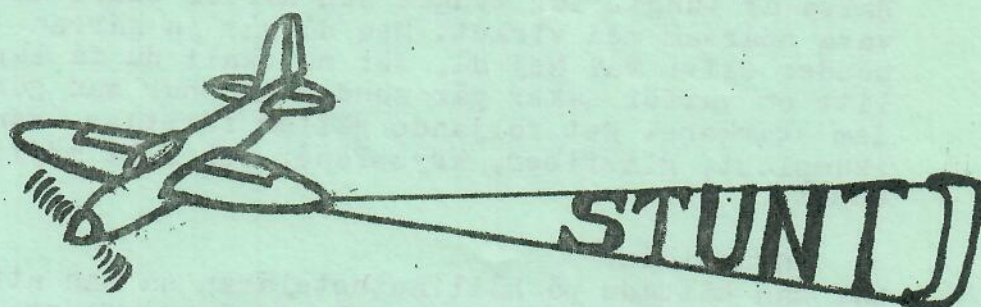
II Vitlim (vinylhartslim) används för att sätta ihop trä i allmänhet. Det ger ganska starka fogar men det tål inget bränsle, ska det användas på en motormodell så måste man lacka noga efteråt. Normalt bör man späda limmet med lite vatten eftersom det blir väl tungt annars. Vitlim säljs under namn som: Cascol, Mowic och Ages special.

III Epoxylin. Dessa lim består av två skilda delar som skall blandas noga innan limmet stryks på. Därefter sker en kemisk reaktion som ger limmet dess styrka, härdningen. Den vanligaste varianten är "blå" Araldit eller andra epoxyliner som tar lång tid på sig att härda, ca 10 timmar. Dessa har den fördelen att man har gott om tid på sig att sätta ihop bitarna och fippla i allmänhet. "Röd" Araldit och 10 minuters epoxy härdar på ca 5 timmar (inte 10 minuter) och man har ett par minuter på sig att passa ihop delarna. För modellflygaren är den ultrasnabba Devcon 5-minute epoxy mycket användbar för reparationer. Tar 5-15 minuter för att härda och här gäller det att snabba på när limmet väl är blandat. För 5-, 10-minuters och "röd" Araldit gäller det att man måste blanda exakt efter instruktionen. Härdtiden blir mycket längre än ovanstående när temperaturen är under 20 grader, under 10 grader händer nästan ingenting. Epoxylin är tungt.



Preliminär tävlingskalender i linflyg 1974

<u>Datum</u>	<u>Klubb</u>	<u>Tävling. klasser</u>	<u>Kontaktman</u>
14/4	AKM	F2A	Rolf Hagel 040/212173 446117
28/4	Län-LEN	Filbyter, F2B, F2C och F2D	P-A Fransson 013/114625
4-5/5	SLFK	F2A och F2C	Erik Huss 0511/15475
12/5	SLFK	F2B och F2D	-"-
18-19/5	Solna MSK	Solnas Pokal, F2A och F2C	Ove Kjellberg 08/898163
23/5	AKMG	F2B och F2D	Anders Leimalm 031/247982
1-2/6	ÖSFK	Vårtävlingen, alla klasser	Lars Ohlsson 0755/61102
8-9/6	Handens MFK	UT, F2A2, F2B2, F2C2, F2D2 + ev övr klasser	Leif Lindh 08/7775951
6-7/7	OMFK	Oxelösundstävlingen, F2A och F2B	Göran Fällgren 0155/32847
1/9	OMFK	Oxelöträffen, F2B och F2D	-"-
7-8/9	SLFK	Svenska Mästerskapen, F2A2, F2B2, F2C2 och F2D2	Erik Huss 0511/15475
14-15/9	Galax	Kafsepetter, F2A och F2C	Kjell Axtilius 08/7744915
21-22/9	Wänersborgs MFK	Wänersborgspokalen, F2B och F2D	Ingemar Larsson ?

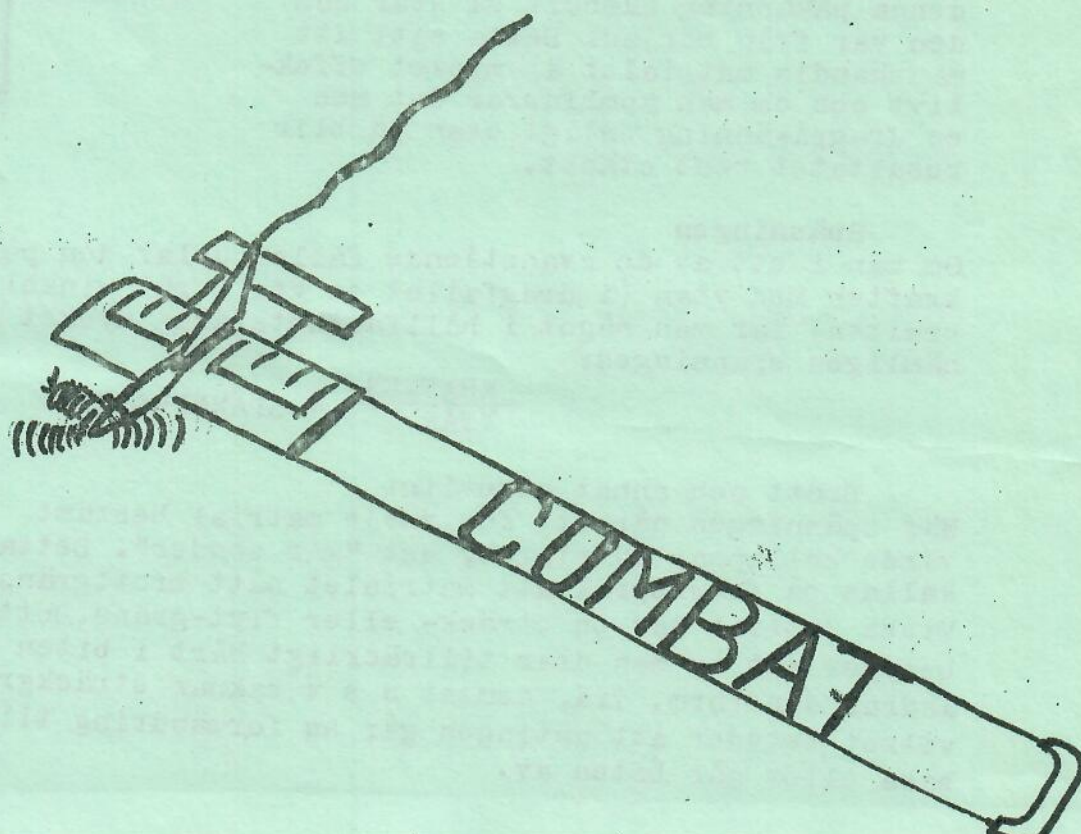


Nu är snart tiden inne för att provflyga era nya linkärror, för ni har väl såna. Några av oss har redan varit ute på Säve och känt på vårsolen och kärrorna förstås och det gick bra.

Faktum är att vi måste träna mycket, mycket mer, om vi skall lära oss flyga riktigt bra.

Och nu när ni snart går ut, så tänk på att kolla linorna, det är viktigt att det inte finns några kinkar på dem. Då bör de ovillkorligen bytas ut. En annan sak som många syndar medär, att starta modellen i fel vindriktning. Starta alltid så att planet får medvind, då håller den ut linorna bättre. Risken är då mindre att kärran "kommer in". Och en annan sak, gör alltid rörelserna så att du har vinden i nacken, då känner du att planet håller ut riktigt.

Alf



Hållf.

Balsa är tungt, fur tyngre och därför skall man vara sparsam med virket. Men då går ju kärran sönder eller va? Nej då, för nu skall du få lära lite om varför saker går sönder och hur man gör dem starkare. Det följande gäller förstås även skumplast, glasfiber, kryssfanér och allt möjligt annat.

Grundidéer

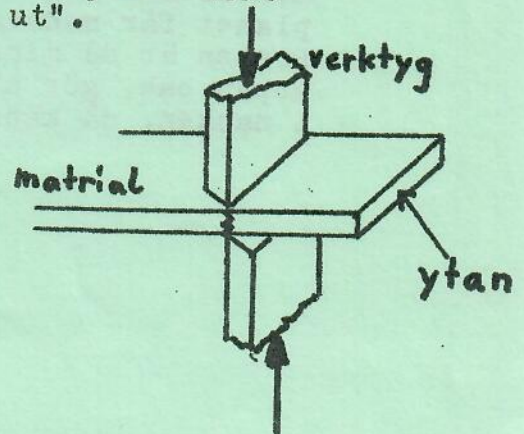
När man hittade på hållfasthetsläran så man att man hade ett homogent material. Nu är de flesta verkliga material långt ifrån så idealiska, speciellt inte trä som ju har en tydligt fiberartad struktur. Som i allt annat håller sig hållfen med ett fackspråk med särskilt lämpliga beteckningar men vi ska försöka vara begripliga.

Att dra i en pinne

Det finns egentligen bara två sorters ansträngningar som får materialet att ge sig. Den ena är det som händer när man drar i en list. Det som händer då är att den kraft man drar med fördelas över listens tvärsnitt. Materialet blir dubbelt så ansträngt om vi gör listen hälften så grov. I princip är det samma sak som händer om vi trycker på listan men då måste den antingen vara mycket kort eller styras så att den inte "knäcker ut".

Att klippa papper

Den andra möjligheten att ha sönder saker är att skjuva av dem. Då gör man som figuren visar. Om den visade ytan görs hälften så stor blir även denna påkänning dubbelt så stor som den var från början. Detta sätt att misshandla materialet är mycket effektivt och om man kombinerar det med en dragpåkänning enligt ovan så blir resultatet rent otäckt.



Spänningen

Om man i ett av de ovanstående fallen delar den pågda kraften med ytan (i dragfallet en yta i rät vinkel mot kraften) får man något i hållfasthetsläran mycket viktigt, nämligen spänningen:

$$\frac{\text{KRAFTEN}}{\text{YTAN}} = \text{SPÄNNINGEN}$$

Brott och annat otrevligt

När spänningen når ett för varje material bestämt värde kollapsar materialet, det "går sönder". Detta kallas på fikonspråk att materialet nått brottgränsen. Vissa material har en sträck- eller flyt-gräns. Detta betyder att om man drar tillräckligt hårt i biten så ändrar den form. Trä, cement o s v saknar sträckgräns vilket betyder att antingen går en formändring tillbaka eller går biten av.

Anvisningar

Den verkliga spänningen beror inte bara på hur stort tvärsnitt en viss grej har utan också på hur den ser ut i övrigt.

Alla skarpa övergångar och häftiga ändringar i dimension gör att den verkliga spänningen blir mycket större än den beräknade. Exempelvis blir en vinge där plankningen slutar helt tvärt mycket svag i just denna punkt. Detta kallas anvisningsverkan. Alla övergångar ska fasas, sluta aldrig mer än en list på samma ställe i vingen. Om man tar upp ett hjulhus i en helplankad vinge blir spänningen inte så mycket större som formeln för spänningen säger, nä det blir ungefär dubbelt så illa som det verkar eftersom krafter samlas till hålkanten när den ej kan gå genom hålet. På delar som rör sig i motorer och liknande är denna verkan särskilt allvarlig eftersom den kan orsaka utmattningssprickor, alltså bör man ej ta upp skarpkantade hål i vevaxlar t ex .

Vridning

Vridning är vanligare i modellflygsammanhang än man vanligen tänker på. Exempel på vridna delar är vingar, bakkroppar, motoraxlar och wakefieldframkroppar.

Grundregeln för att få en vridstyv konstruktion är att delen skall bilda ett rör. T-balkar är t ex helt förkastliga till bakkroppar av detta skäl, de håller nog för böjning men vrider sig när man blåser på fenan. Lång vingar vill gärna gå in i ett fladder som beror på att de är för vridbara. Detta avhjälpas om man bygger dem med torsionsnäsa som sluts baktill så att man får det ovan nämnda "röret". Webben som man bör kalla biten som sluter näsan bakåt har en mycket viktig del i det hela vilket inses om man vet att ett rör med en längsgående slits är 20 ggr lättare att vrida än ett "helt".

VAR ?

Ja, var ska vi flyga? Sjäve tar nog motor och segelflygare hand om förr eller senare. Radioflygarna har ju begränsade problem då de kan nöja sig med en plätt på hundra meter så där. Linflygarna behöver som bekant en rund plan på fyrtio meter så där. Men friflyget behöver 1,5 km fält oavsett vindriktning. Den som råkar hitta ett fält som täcker någon av ovanstående beskrivningar kan väl kontakta styrelsen, Göran Lindhe eller en byggnadsfirma. Alla förslag kommer att beaktas då läget snart blir desperat. För övrigt skulle det inte vara så dumt med lite fler fält runt stan redan nu. Leta !

Pelle Johnsson vill köpa servo. Futaba
Per Karlsson vill sälja Webber Rekord 251-

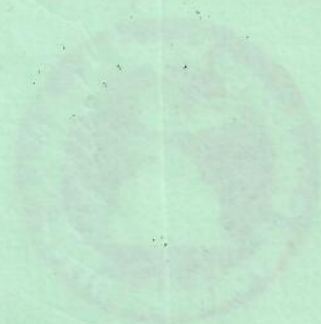
GSFK frågar:



Skulle du
våga köpa
en begag-
nad skriv-
maskin av
den här
mannen??



Öster riket



Skulle du
våga köpa
en begagnad
maskin av
den här
mannen?

