

FLUGMÓÐELFÉLAGIÐ

Janúar 1988

ÞYTUR

Fréttabréf



EFNI BLAÐSINS

Í þessu blaði er meðal annars eftirfarandi efni:

*Nokkur orð frá formanni
Skýrsla stjórnar 1986-1987*

Fréttir

Hæðarmælir

Hitt og þetta

Dieselhausar

Robbe Charter

Spennumælir

Sitthvað um flugmódelstarf

Öryggi frátt fyrir bílun

Símaskrá

Nýi flugvöllurinn

Balsaryk og brellur

Stjórn Þyts okt.'87 - okt.'88:

Frímenn Frímennsson, formaður,
sími 7 62 07

Hannes Kristinsson, gjaldkeri,
sími 66 65 56

Pétur Hjálmarsson, ritari,
sími 4 56 80

Axel Sölvason, blaðafulltrúi,
sími 67 18 60

Ágúst H. Bjarnason, ritstjóri,
sími 44 7 22

Flugbrautaneínd:

Ólafur Sverrisson

Ásgeir Long

Björgúlfur Þorsteinsson

Ingvar Þórðarson

Skjöldur Sigurðsson

Mótaneínd:

Axel Sölvason

Ásgeir Long

Birgir Sigurðsson

Myndbandaleiga Þyts.

**Við minnum félagsmenn á,
að í myndbandaleigu þyts er**

nú að finna m.a. frábært

myndband frá

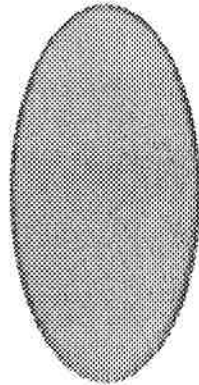
R.C. VIDEO MAGAZINE

FLUGMÓDELFÉLAGIÐ

Janúar 1988

ÞYTUR

Fréttabréf



EFNI BLAÐSINS

*Í þessu blaði er meðal annars
eftirfarandi efni:*

*Nokkur orð frá formanni
Skýrsla stjórnar 1986-1987*

Fréttir

Hæðarmælir

Illitt og fetta

Dieselhausar

Robbe Charter

Spennumælir

Sittfræð um flugmódelstarf

Öryggi frátt fyrir bilun

Símaskrá

Nýi flugvöllurinn

Balsaryk og brellur

Stjórn Þyts okt.'87 - okt.'88:

Frímenn Frímennsson, formaður,
sími 7 62 07

Hannes Kristinnsson, gjaldkeri,
sími 66 65 56

Pétur Hjálmarsson, ritari,
sími 4 56 80

Axel Sölvason, blaðafulltrúi,
sími 67 18 60

Ágúst H. Bjarnason, ritstjóri,
sími 44 7 22

Flugbrautaneínd:

Ólafur Sverriíson
Áígeir Long
Björgúlfur Þorsteinnsson
Ingvar Þórðarson
Skjöldur Sigurðsson

Mótaneínd:

Axel Sölvason
Áígeir Long
Birgir Sigurðsson

**Myndbandaleiga Þyts.
Við minnum félagsmenn á,
að í myndbandaleigu þyts er
nú að finna m.a. frábært
myndband frá
R.C. VIDEO MAGAZINE**



Nokkur orð frá formanni

Í upphafi langar mig til að þakka fyrrverandi formanni Ágústi H. Bjarnasyni fyrir ánægjulegt og mjög gott samstarf á síðasta starfsári, svo og öðrum stjórnarmönnum. Veit ég að erfitt mun verða að feta í fótspor Ágústar, en ég mun reyna mitt besta, og með góðri samvinnu annarra stjórnarmanna og félaga vona ég að svo megi takast.

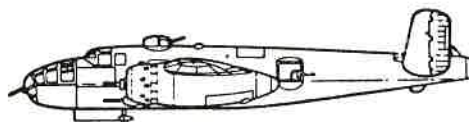
Vetrarstarfið verður trúlega með svipuðu sniði og undanfarin ár. Það er, að auk venjulegra fundarstarfa verða vídeó sýningar og ýmiss önnur fræðsla á boðstólnum.

Það sem trúlega mun bera hvað hæst á næsta starfsári eru flugvallarmál, og framkvæmd nýs flugsvæðis félagsins. Eins og fram hefur komið, hefur klúbburinn fengið úthlutað svæði skammt frá Hvaleyjarvatni sunnan við Hafnarfjörð. Jafnframt verður svæði félagsins á Geirsnefi slegið reglulega næsta sumar, og þar væntanlega sett upp tíðnitafla og startsvæði afgirt.

Flugmót félagsins verða samkvæmt venju Kríumót í maí, Íslandsmót í listflugi í júní, og loks Íslandsmót í hástarti í Júlí. Að auki verður haldið Tómskundahúss-mót og Kvartskalamót á Sandskeiði í Ágúst.

Að lokum vil ég eindregið hvetja félagsmenn til virkrar þátttöku í vetrarstarfinu, svo og mótum félagsins á komandi sumri, en síðastliðið sumar varð að aflýsa nokkrum mótum vegna ónógrar þátttöku keppenda.

Frímann Frímansson



Flugmóðelfélagið ÞYTUR

Starfsárið okt. '87 - okt. '88

Skýrsla stjórnar.

Á aðalfundi félagsins í október 1986 voru eftirfarandi menn kosnir í stjórn:

Formaður
Gjaldkeri
Ritari
Meðstjórnandi
Blaðafulltrúi

Ágúst H. Bjarnason
Frímann Frímannson
Pétur Hjálmarsson
Jón Pétursson
Axel Sölvason

Endurskoðendur voru kosnir Hannes S. Kristinsson og Ásgeir Long.

Stjórnarfundir voru haldnir um það bil annan hvern mánuð.

Félagsfundir voru í hverjum mánuði yfir vetrarmánuðina, og voru flestir vel sóttir. Á fundum voru sýndar kvikmyndir, menn mættu með módel í smíðum, kynntar voru háspennukveikjur, diesel hausar fyrir glóðarhausmótora, ljósabúnaður, hleðslutæki, ofl., tímarit skoðuð, rætt um flugbrautarmál o.fl.

Félagatala hækkaði allmikið á árinu og eru skráðir félagar nú um 120. Skömmu fyrir aðalfund höfðu 73 greitt félagsgjöld ársins 1987.

Mót voru haldin samkvæmt mótaskrá þegar veður og þáttaka leyfðu. Alls voru á skrá 10 flugkomur og keppnir, en þrátt fyrir að sumarið væri einstaklega hagstætt tókst hvorki að ljúka Kríumótinu, Íslandsmótinu í módelistflugi, né Opna módelistflugmótinu. Var ýmist um að kenna dræmri þáttöku eða óhagstæðu veðri. Auk flugkoma á Geirsnefi og í Keflavík voru þessar keppnir haldnar: Tómsundahúsmótið í módelistflugi 13. júní á Geirsnefi, Íslandsmótið í módelsvifflugi (hástart) 4.-5. júlí Völlum við Hvolsvöll og Íslandsmótið í módelistflugi (hang) 19. júlí á Hvolfsfjalli.

Ekki er stjórn Þyts fyllilega ljóst hvað hefur valdið dræmri þáttöku í mótunum, en leitt hefur verið getum að því, að um megi kenna fleiru en einu: 1) Mót haldin á sumarleyfistímanum júlí/ágúst. 2) Flugkomur/keppnir of margar. 3) Keppnir höfðu ekki til þeirra sem tiltölulega nýbyrjaðir eru í sportinu. 4) Margir gamalreyndir módelflugmenn hafa varla sést í sumar við flugæfingar.

Til þess meðal annars að reyna að efla keppnisþátt félagsmanna gerir stjórnin það að tillögu sinni, að kosin verði þriggja manna nefnd sem hefur það *eitt* að markmiði að sjá um mót félagsins.

MY R/C CLUB



"... Jon is the name, helicopter parts is the game..."

Til sölu

ZLIN 50, vænghaf 2 metrar

Kristinn Gunnarsson

Sími 12094

Mótaskrá 1988 hefur verið ákveðin sem hér segir:

Heiti flugkomu/keppni	Staður	Dagsetning
Kríumótið (módelsvifflug)	Kaplakrikar við Hafnarfjörð	21. maí '88
Íslandsmót í módelлистflugi	Geirsnef	11. júní '88
Íslandsmót í módelsvifflugi	Hvolsvöllur	2.-3. júlí '88
Kvartskalamót	Sandskeið	13. ágúst '88
Tómstundahúsmótið í módelлистflugi	Geirsnef	20. ágúst '88

Eins og fram kemur verður lítið um keppnir um hásumarið, og önnur mót svo sem flugkomur verða auglýstar sérstaklega þegar tilefni gefst til.

Flugbrautarmál hafa verið ofarlega á baugi í félaginu.

Geirsnef:

Eftir bréfaskriftir og viðræður við stjórnendur Reykjavíkurborgar barst félaginu bréf frá Borgarskipulagi dagsett 13. maí 1987. Þar kemur fram að „... Skipulagsnefnd mælir með við borgarráð að Flugmódelfélaginu verði veitt afnot af svæði til bráðabirgða á Elliðaártanga skv. tillögu Borgarskipulags. Erindið samþykkt á fundi borgarráðs 12. maí. ...“

Þar sem fram kom í sumar, að á næstunni muni velflestar bílasölur bæjarans, auk eins innflytjanda á nýjum bifreiðum, raða sér upp á rúmlega 20.000 fermetra svæði meðfram flugbrautinni (handan árinna), hefur stjórnin haldið að sér höndum varðandi framkvæmdir á svæðinu. Brautir hafa verið slegnar nokkrum sinnum og girðingu komið upp tvisvar, en þrisvar hefur hún verið fjarlægð af náttþrófum. Það lítur því ekki vel út með Geirsnefið sem framtíðarlausn.

Nýr völlum:

Öskuhaugum Hafnarfjarðar var lokað 1. júlí sl. Stjórn Þyts sendi bæjarráði Hafnarfjarðar bréf sl. sumar með ósk um úthlutun á svæði fyrir módelflug við gömlu öskuhaugana. Umsókn okkar fékk góðar viðtökur á fundi bæjaráðs 27. ágúst og í framhaldi af því heimsótti nefnd módelmanna skipulagsstjóra bæjarins og fór með honum að svæðinu. Nú hefur okkur borist bréf dagsett 15. okt. 1987, en í því segir m.a.: „...Á fundi bæjarráðs Hafnarfjarðar þann 1. okt. s.l. var lögð fram og samþykkt fundargerð skipulagsnefndar frá 28. f.m.....Lagt fram erindi Flugmódelfélagsins Þyts dags. 9.8.'87 um staðsetningu flugmódelvallar, ásamt tillögu að staðsetningu. Skipulagsnefnd mælir með að flugmódelfélagið fái úthlutað svæði fyrir módelflugvöll tímabundið í 5-10 ár í senn....“

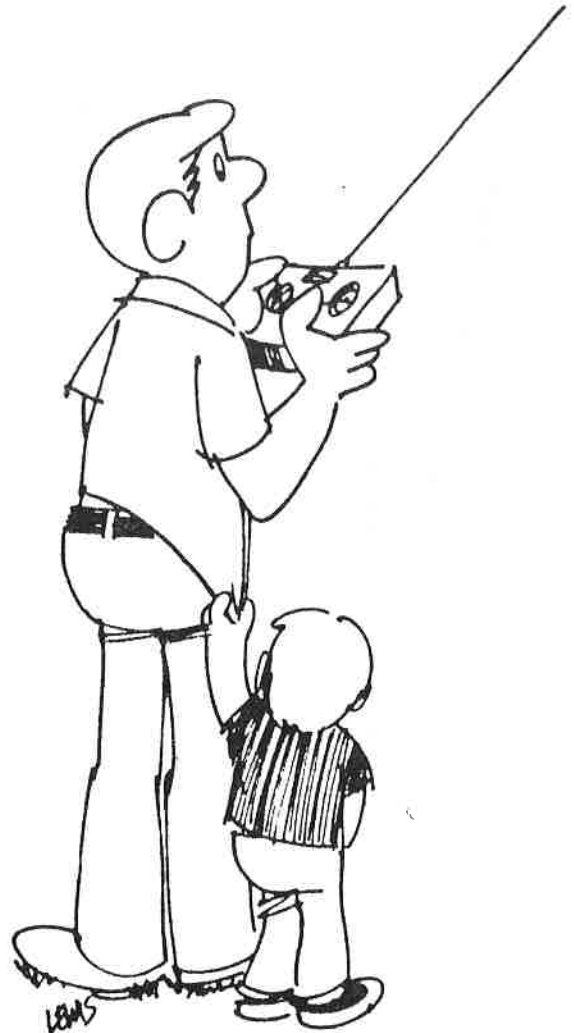
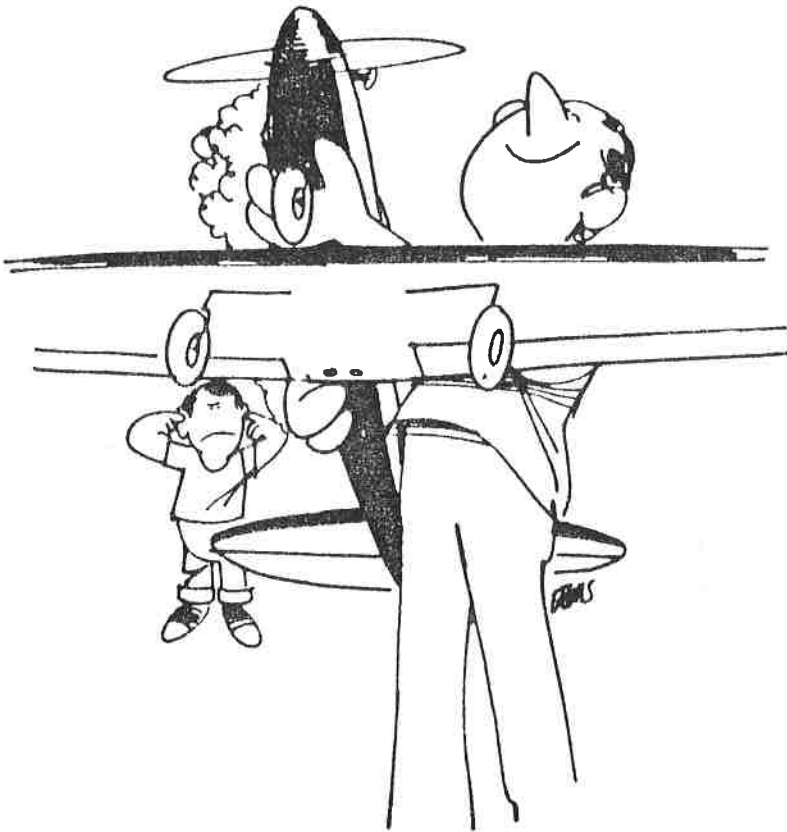
Á sléttunni fyrir framan gömlu öskuhaugana er tiltölulega auðvelt að gera tvær 10x100 m brautir; svæðið er tiltölulega slétt og vaxið lyngi. Einn aðalkosturinn við svæðið er, að það er fjarri bygg og umferð, en þó er ekki of langt þangað fyrir flesta félagsmennn. (Ekið er um 2km. eftir malbikuðum Krísuvíkurvegi frá Keflavíkurvegi, beygt til vinstri og síðan ekinn 1km. eftir góðum malarvegi). Þeir sem séð hafa svæðið telja aðstöðuna geta orðið mjög góða fyrir módelflug.

Leirdalur

Því miður var flugbrautin í Leirdal lítið notuð, og var svæðið slegið einu sinni síðla sumars. Síðastliðinn september kom í ljós að brautirnar höfðu verið stórskemmdar með akstri fjórhjóla, eða annarra farartækja.

Fréttabréfið kom út þrisvar á starfsári stjórnarinnar, þar af komu út tvö vönduð blöð. Stefnt er að því að gefa út tvö vönduð blöð næsta vetur. Einnig hefur komið fram hugmynd um *Handbók Dyts* með lögum félagsins, mótsglum, leiðbeiningum um mótora og þess háttar. *Félagar eru eindregið hvattir til að senda inn efni í blaðið. Munið að margt smátt gerir eitt stórt!*

Flugmálafélagið. Í gamla flugturninum er verið að innrétta herbergi, sem við getum fengið aðgang að fyrir smærri fundi, tímarit ofl.



Þetta pláss var ætlað
auglýsingu frá þér, en það er
ókeypis fyrir félagsmenn
að auglýsa í fréttabréfinu, ef
þeir eru að kaupa eða selja
flugmódelefni!

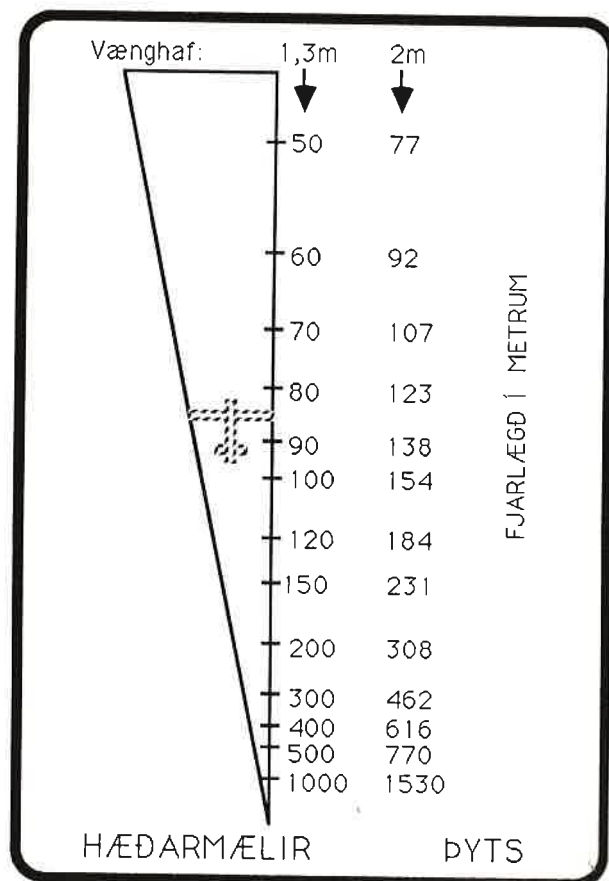
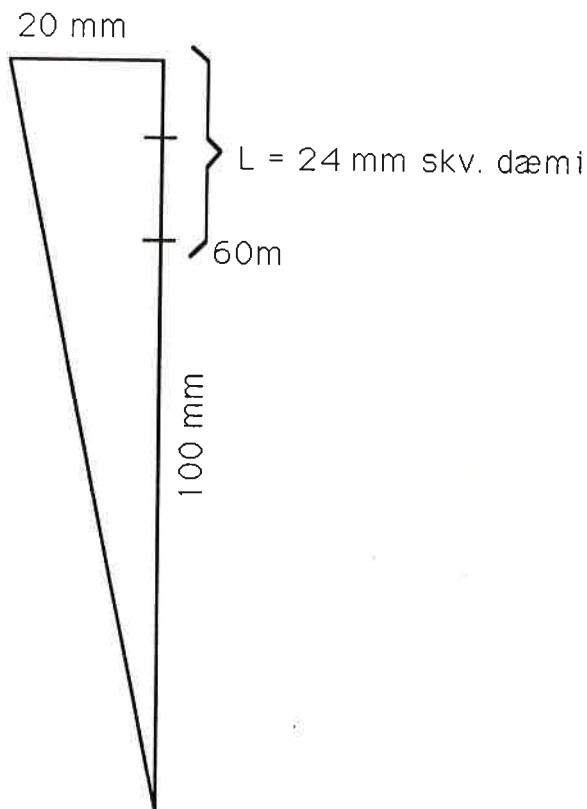


Hve hátt flýgur módelið? Einfaldur hæðarmælir.

Erfitt getur verið fyrir óæfðan mann að áætla af öryggi hæð eða fjarlægð til flugmóðels. Til að auðvelda fjarlægðarmatið er hægt að nota einfalt áhald sem auðvelt er að búa til.

Áhaldið er búið til með því að teikna þríhyrning og kvarða á gegnsæja 2mm plastplötu eins og sýnt er á næstu mynd. Eins og síðar kemur fram þarf að reikna út kvarðann miðað við stærð móðels og armlengd notanda.

Við notkun er áhaldinu haldið með útréttri hendi þannig að módelið beri í kvarðann. Ef vænghaf móðelsins virðist ná nákvæmlega milli skálínanna á ákveðnum stað, og ef það er í stefnu til eða frá athuganda (vængur hornréttur á sjónlínu), má lesa af fjarlægðina. Á myndinni er fjarlægðin u.þ.b. 85m.



Best er að teikna á plastið með grennstu gerð af tússpenna með vatnsheldu bleki. Pennar sem ætlaðir eru til að teikna glærur fyrir myndvörpur eru heppilegir ef þeir eru af vatnsheldu gerðinni (permanent).

Aðferð við að teikna kvarða:

- 1) Mæla vænghaf módelsins sem mest er notað. (T.d. 1,3m).
- 2) Mæla fjarlægð frá auga að plastplötu, þegar henni er haldið með útréttri hendi. (T.d. 0,7m).
- 3) Teikna rétthyrndan þríhyrning á plastplötu, nákvæmlega 20 x 100 mm.
- 4) Mæla í millimetrum frá 90° horninu lengdir sem fást úr eftirfarandi formúlu:

$$L = 100 - \frac{5000 \times \text{lengd handleggs} \times \text{vænghaf}}{\text{fjarlægð að módeli}}$$

Dæmi:

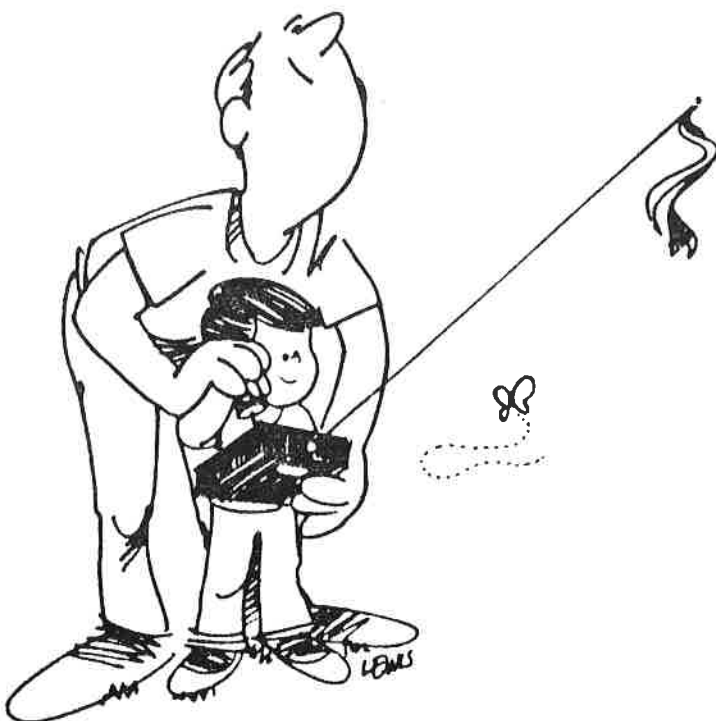
$$L = 100 - \frac{5000 \times 0,7\text{m} \times 1,3\text{m}}{60\text{m}} = 24\text{mm}$$

L er reiknað út fyrir "fjarlægð að módeli" = 50, 60, 70,....500m, og er þá hægt að teikna skalann til hliðar við lengri skammhliðina á þríhyrningnum.

(Ath. Ef vænghaf er stórt, eða "fjarlægð að módeli" lítil, getur L orðið negatíf tala. Þá þarf að prófa stærra gildi á fjarlægð. Formúlan hér að ofan gildir fyrir rétthyrndan þríhyrning með skammhliðunum 20mm og 100mm.)

5) Ef óskað er eftir að kvarða áhaldið fyrir fleiri en eina vængstærð, má auðvitað hafa annan skala til hliðar. Hann er einfaldlega fundinn með því að margfalda stærðir í fyrri skalanum með hlutfalli vænghafanna. Á myndinni er annar skalinn fyrir 1,3m vænghaf, en hinn fyrir 2m vænghaf, og seinni skalinn því fundinn með því að margfalda hinn fyrri með $2 / 1,3 = 1,54$.

ÁHB



ÁHB:

HITT OG ÞETTA

Til fyrirmyndar.

Vissuð þið að hámarksbætur manna vegna flugslyss eru kr. 830.000 á farþega og kr. 955.000 vegna slyss á jörðu niðri. Hér er átt við flugvélar af fullri stærð. Reyndar hafa Flugleiðir nýlega hækkað þessa tölu í 5.000.000.

Vátryggingarfjárhæð ábyrgðartryggingar félagsmanna ÞYTS, sem staðið hafa í skilum með árgjöld sín, er tæplega kr. 20.000.000! Það getur því borgað sig að hafa borgað.....

Ísflug

Hvernig væri að nota vetrarmánuðina til að prófa að fljúga af ísi lögðu vatni. Það er feykilega skemmtilegt, auk þess að vera góð æfing fyrir flug af malbiki. Nóg er af vötnum í nágrennu; Rauðavatn, Hafravatn, Vífilsstaðavatn, Urriðavatn, Hvaleyrvatn...

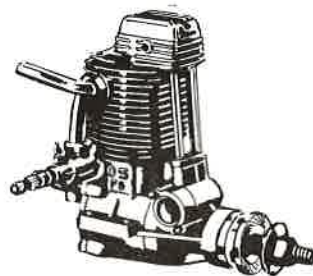
Gætið ykkar á því að ísinn sé traustur, vakir geta leynst á ólíklegustu stöðum. Klæðið ykkur vel (föðurlandið, fingravettlingar, húfa...). Stillið mótör o.s.frv. áður en lagt er af stað svo þið þurfið ekki að bjástra í kuldanum. Munið eftir kaffibrúsanum!

Þar sem vélin hefur tilhneigingu til að skoppa í landingu þarf að vanda hana vel, æfið því að ofreisa vélin á örliði rétt áður en hún snertir brautina, svo hún hætti að fljúga um leið og hún snertir og hendist ekki aftur upp. Módelinu verður að lenda eins og alvöru flugvél!

Ef vélin er með nefhjól, getur verið gott að stilla hjólastellin þannig að áfallshorn vængsins sé núll, eða örliði negatíft, þegar hún situr á brautinni (nefhjólið lægra). Vélin "límist" þá við brautina og kemst ekki aftur upp ef öll hjólin hafa náð að snerta brautina, þó svo að hún sé yfir flugtaksbraða. Vængurinn sér um að pressa hana niður.

Gætið þess að hægt sé að stöðva mótör með fjarstýringunni, því annars er hætt við að vélin haldi áfram þvert yfir vatnið eftir landingu, núningismótstaðan er svo lítil.

Góða skemmtun !



Ég efast um að svifflugan sé enn þarna uppi....

Tékklisti

Hversu oft hafa menn tekið á loft og uppgötvað síðan að ekki var allt með felldu. *Leiða má iök að því, að unnt sé að komast hjá stórum hluta óhappa í móðelflugi með dálítilli forsjálni.* Það er þó svo, að í hita leiksins gleymist oft að gæta að einföldustu atriðum.

Hvernig væri að útbúa sér lítinn tossalista sem hengja má á ólina á sendinum og glugga í hann fyrir hvert flugtak. Það gæti forðað fjöregginu frá glötun.

Jafnvel mætti hafa tvo lista; einn til að líta í þegar módel er sett saman í byrjun flugdags, og annan fyrir hvert flug.

Tjaldbúðalíf

Á hverju sumri halda móðelflugmenn austur fyrir fjall með sviffflugur sínar og tjöld. Eftir góðan dag í túninu hjá Jóni Benediktssyni að Völlum við Hvolsvöll, er efnt til grillveislu og ýmislegs annars sem tilheyrir góðu tjaldbúðalífi. Af einhverjum undarlegum orsökum láta margir þessa flughátíð fram hjá sér fara, sem er miður, því þetta er tvímælalaust eitt skemmtilegasta mótið okkar.

Vel á minnst. Flugkeppnir eru ekki bara fyrir þá bestu. Gústi tók t.d. þátt í Íslandsdsmótinu í hástarti með Corona sviffflugum, sem aldrei fyrr hafði flogið og án þess að hafa áður prófað hástart með spili. Árangurinn var að vísu eftir því, en aðalatriðið er að taka þátt!

Mörðr hét maður er kallaðr var Gígja. Hann var sonr Sighvats hins rauða. Hann bjó á Velli á Rangárvöllum. Hann var ríkr höfðingi og málafylgjumadr mikill og svo mikill lögmadr að engir þóttu löglegir dómar dæmdir nema hann væri við.

Spurning: Hvar eru hástartmót Þyts venjulega haldin?

R.C. VIDEO MAGAZINE

Loksins....Loksins höfum við séð fyrsta eintakið af þessu frábæra tímariti sem gefið er út á myndbandi. Jóhann Örn bjargaði málu og hefur látið okkur í té eina spólu. Hluti úr henni var nýlega sýndur á fundi í ÞYT og þótti hún vægast sagt alveg frábær! Hún er komin í myndbandaleigu ÞYTS!

Vel á minnst, hefur einhver í fórum sínum spólu sem hann hefur gleymt að skila? Munum að margir hafa gaman af að glápa. *Skilum alltaf spólunum daginn eftir!*



Tékklisti

- 1) Tíðni laus?
- 2) Langdrægni OK?
- 3) Spenna á batteríum OK?
- 4) Balans OK?
- 5) Tenglar vel tengdir?
- 6) Mótor gangviss? Nef upp.
- 7) Servo reverse rétt?
- 8) Stýrifletir liðugir?
- 9) Trim rétt?
- 10) Dual rate rétt?
- 11) Hægagangur réttur?
- 12) Eftir krass --- flughæf?

Módelmenn ársins?

Síðastliðið sumar hafa tveir menn skorið sig úr hvað áhuga á sportinu varðar. Skjöldur hefur dvalist á Geirsnefi næstum dag og nótt og hefur náð undraverðum árangri í listflugi. Ingvar hefur, auk þess að hafa sýnt frábæra hugkvæmni í módelsmíði, verið feykilega duglegur við framkvæmdir á nýja svæðinu í Hafnarfirði. Ýmsir aðrir hafa verið mjög áberandi, en þessir tveir hafa skarað framúr að mati ritstjórans. Að öðrum ólöstuðum má heldur ekki gleyma Ólafi Sverrissyni, án hans væri nýi völlumurinn tæplega orðinn að veruleika....eða næstum.

Hjálp !!!

Einu sinni enn viljum við minna félagsmenn á að senda inn efni í blaðið svo ritstjórageyri þurfi ekki að leggja nótt við dag til að fylla síðurnar með blaðri. Takið ykkur Einar Pál og Sólva til fyrirmyndar. Þeir sendu báðir óbeðnir efni í blaðið.

Nafn á nýja flugvöllinn?

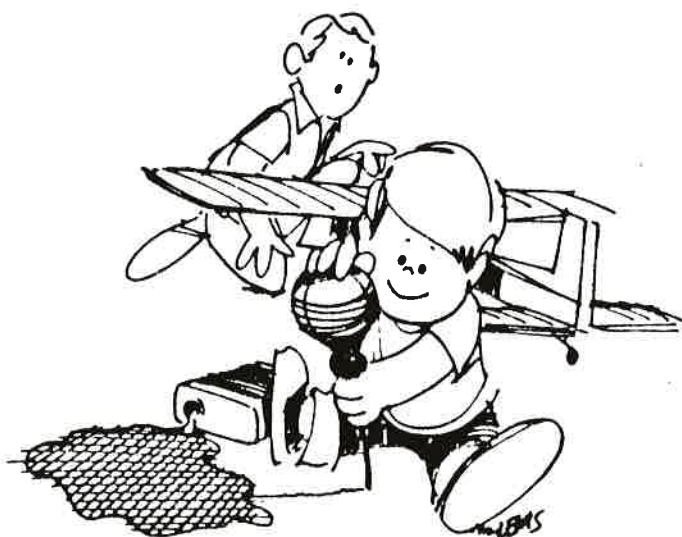
Nú þegar framkvæmdir eru hafnar við flugbrautirnar fyrir framan gömlu öskuhaugana í landi Hafnarfjarðar er ekki seinna vænna að finna gott nafn á flugvöllinn. Öskuvöllur er varla nægilega virðulegt nafn. Hvernig væri að leita fanga í goðafræðinni og nefna hann **I ð a v ö l l**? Nafnið Iðavöllur kemur fyrir í hinni frægu Völuspá, en hún er varðveitt í Konungsbók eddukvæða sem rituð er um 1270. Í Völuspá segir völvan fyrst frá tóminu mikla í Ginnungagapi, sköpun jarðar og skipulagi á gangi himintungla. Í heimi goðanna ríkir sæla allnægtanna, þeir una sér hið besta á Iðavelli, smíða tól og tangir, en þeir eru mannlegir og brátt veldur ágirndin mikilli spillingu, og þar kemur að heimurinn ferst í ragnarökum. Í lok kvæðisins rís upp nýr og betri heimur útvalinna og æsir una sér öðru sinni við leik og störf á **Iðavelli**. (Iðavöllur þýðir iðjagrænn völlum).

Við erum jú að breyta eldbrunnu landi í unaðsreit, væri ekki nafnið **I ð a v ö l l u r** við hæfi? Komið með fleiri tillögur!

Færvollið.

Festið mótormántið vel við færvollið áður en kóvlingin er skrúfuð föst, svo víbrasjónir valdi ekki krassi.. Ha? hvað meinar maðurinn eiginlega? Svona bull heyrir maður nánast daglega hjá þeim sem koma nálægt flugi, og eru módelflugmenn ekki undanskildir. Hvernig væri að taka höndum saman og hætta svona barnalegu bulli. Í öðrum tæknigreinum, svo sem tölvutækninni (sem reyndar er miklu yngri en flugtæknin), kappkosta menn að tala og skrifa gott mál. Þar þykir málfarið vera mælikvarði á kunnáttu manna á viðkomandi sviði.

Axel hefur riðið á vaðið með orðalista annars staðar í blaðinu, ekki væri úr vegi að lengja hann smám saman og hafa sem fastan kafla í blaðinu. Það gæti hjálpað okkur á tvennan hátt; að skilja útlenskuna og tala íslensku!



Eldsneyti

Tókuð þið eftir því í grein Hanno Prettners um þolflugsmetið í páskablaðinu að hann notaði 5% súperbensín út í eldsneytið? Hvers vegna kom ekki fram.

Í nýlegri grein í RCM&E eftir Ástralíumann um flotholt kom fram að viðkomandi notaði einnig 5% bensín út í eldsneytið. Hann gaf þá skýringu, að mun minni hætta væri á að vélin dræpi á sér á flugi, sem væri mjög mikilvægt þar sem hann flygi yfir sjó.

Látið okkur vita ef þið hafið prófað eitthvað svipað og finnið afgerandi mun.

Meira um eldsneyti

Í leiðbeiningum sem fylgja SuperTigre mótorum er mælt með að bætt sé um 1% ether eða acetón í eldsneytið. Það á að vinna sem hvati (catalyst). Þetta er til viðbótar við 5% nitrometan.

Slitnir þjöppulausir mótorar sem nýir

Í nýlegri grein í RCM&E er fjallað um nýtt töfraefni á módelmótora. Um er að ræða teflon í upplausn sem húðar alla slitfleti með 2 míkrometra teflonlagi. Þetta minnkar bæði núningsmótstöðu og eykur þjöppun. Greinarhöfundur RCM&E prófaði efnið og í ljós kom að það hafði veruleg áhrif! Hann varar þó við því að efnið sé notað á nýja óslitna ABC mótora, því þeir munu verða allt of þéttir og standa fastir! Efnið, sem kostar um 200 kr. skammturinn, er sett með dropateljara í loftinntak mótorsins meðan hann er í hröðum lausgangi og með glóðina tengda. Síðan er mótörinn látinn ganga í um 15 mínútur og meðhöndlun er þar með lokið. Meðferðin á að endast í hundruð tíma.

Fyrir um tveim árum var fjallað um sama efni af mótorsérfræðingi í bandarísku módelblaði, og ef ritstjóri fréttabréfsins man rétt þá jók efnið hámarksnúningshraðan um 2-300 RPM þegar það var prófað á *nýlegum* mótör.

Etv. er þetta sama eða svipað efni og Slick-50 sem fæst á smurstöðvum Shell og er ætlað til íblöndar í bílvélar. Það teflonhúðar einmitt slitfleti vélarinnar. Efnið kostar um 2000 kr. lítrinn.

Hver veit nema efnið muni verða fánlegt í Tómó innan skamms.



ÁHB:

Glóðarhausmótor breytt í dieselmótor

Þið hafið etv. tekið eftir auglýsingum í Model Aircraft News frá Davis Diesel Development Inc., þar sem boðið er upp á nýja diesel hausa fyrir flestar gerðir af glóðarhausmótorum. Fullyrt er að afl mótorsins aukist verulega, og má sem dæmi nefna að sé breytingin gerð á 50 mótor jafngildi hann í afli 65-75 tvígangsmótor eða 90 fjórgangsmótor. Þetta er það mikill munur, að sjálfsagt er að kanna málið nánar.

Ég pantaði einn haus fyrir tveim árum og prófaði hann á OS MAX 25FP og komst að raun um ýmislegt, bæði af eigin reynslu og úr greinum í erlendum blöðum. Í stutt máli sagt jókst togkrafturinn, mældur með gormvog, um tæp 30%. Ég ætla hér á eftir að greina frá því sem ég komst að og komst ekki að!

Hvað kostar breytingin?

Í verðlistanum eru hausar fyrir tæplega 50 gerðir af mótorum, allt frá Cox 0.049 að Super Tigre 3000. Tökum nokkur dæmi af handahófi: OS MAX 25 FSR kostar \$35.96, OS MAX 60/61 FSR eða ABC kostar \$49.95, Super Tigre 3000 kostar \$65.95.

Hvaða eldsneyti er notað?

49%	Steinolía eða lampalía. Lampalía sótar minna.
32%	Ether.
15%	Laxerolía
1,5%	Cetane booster. 8oz brúsi kostar 8\$ hjá Davis. Virkar sem hvati.

Gæta verður þess að nota ekki silikon slöngur. Þær þola ekki þetta eldsneyti. Ekki gleyma slöngunni inni í tanknum. Nota má gúmmíslöngur.

Hvernig lítur hausinn út?

Utan frá séð lítur hann eins út og efsti hlutinn af venjulegum glóðarhausmótor, nema í stað kertis er komin stilliskrúfa fyrir sexkant lykil. Að innanverðu er stimpill (contra piston), sem hægt er að hreyfa með stilliskrúfunni og breyta þannig þjöppuninni.

Hvernig breytast eiginleikar mótorsins?

Mótorinn fær svipaða eiginleika og fjórgangsmótor eða "long stroke" tvígangsmótor hvað loftskrúfur varðar. Sem dæmi má nefna 25 mótor sem gengur vel með t.d. 10,5 x 6 spaða eftir breytingu, og 60 mótor með 11 x 11 spaða.

Til að finna heppilegan spaða má nota eftirfarandi töflu. Álagstalan fyrir spaðann er fundin sem $D \times D \times D \times S$, ($D^3 \times S$) þar sem D er þvermál í tommum, og S er skurður í tommum:

Mótor	Heppileg álagstala	Dæmi um spaða og álagstölu
25	4300-8700	$10 \times 7 = 7000$
29	5800-11000	$11 \times 6 = 7986$
35	8000-14000	$12 \times 6 = 10368$
40	9000-16500	$12 \times 8 = 13824$
60	12000-25000	$12 \times 10 = 17280$
90	22000-48000	$15 \times 10 = 33750$
150	40000-83000	$20 \times 8 = 64000$

Eins og sjá má hér á undan er notaður *verulega stærri spaði* eftir breytinguna.

Mótorinn verður *hljóðlátari* og nothæfur *hægagangur lægri*.

Hvernig er að gangsetja mótorinn?

Mótorinn er gangsettur á sama hátt og glóðarhausmótor, nema ekki er þörf á að tengja glóðarbatterí. Í leiðbeiningunum er sagt hvernig stilla á þjöppun, sem er einfalt mál. Þar sem ekki þarf glóðarbatterí er varasamt að fíkta í spaðanum; mótorinn getur hrokkið í gang! Samkvæmt minni reynslu var gangsetning auðveld.

Hvernig breytist eyðslan?

Eyðslan minnkar verulega! Davis gefur upp rúmlega tvöfalt lengri flugtíma á tank með diesel heldur en glóð, og virðist það koma heim og saman við umsagnir í tímaritum. Rekstrarkostnaður stærri mótor á ætti að minnka verulega.

Hvernig er með kulda?

Þetta virtist mér vera helsti veikleikinn, en líklega hef ég ekki verið nægilega þolinmóður og prófað það sem Davis mælti með. Davis minnst á það að mótorinn geti gengið vel að sumri til, en fari að ganga illa yfir vetrarmánuðina. *Lausnin sé sú að minnka kælinguna á hausnum*. Sé mótorinn notaður í þyrlu er gott að fjarlægja hluta af blöðum kæliviftunnar.

Hjá mér gekk mótorinn vel á jörðu niðri, en þegar ég fór að fljúga og kælingin jókst, fór mótorinn að hiksta, án þess þó að drepa á sér. Ég kom því ekki í verk að fara að ráðum sérfræðingsins, heldur flaug alltaf án vélarhlífar, sem eykur að sjálfsögðu kælinguna! Hér á landi er líka álíka svalt og er yfir vetrarmánuðina sumsstaðar í USA!

Annað, sem ég áttaði mig ekki á fyrr en síðar, var að ether er mjög rokgjarnt efni, og gæti hafa gúfað upp milli þess sem ég var að prófa mótorinn! Eftir á að hyggja held ég að það hafi átt sinn þátt í gangtrufluninum, enda virtust þær aukast með tímanum. Ef ég man rétt, þá gekk fyrsta flugið mjög vel og án þessara truflana.

Við hverju má búast í afli?

Davis gefur upp nokkur dæmi, sem þó virðast etv. sum vera ótrúlega góð:

OS 45 FSR	12/6 snýst 1100 RPM, 14/6 snýst 8000 RPM Hægagangur: 1600 RPM Eyðsla: 20 mínútur á 240ml tank.
OS 61 FSR:	12/9 snýst 9500 RPM, 16/6 snýst 7500 RPM Hægagangur: 1500 RPM Eyðsla: 20 mínútur á 300ml tank.
OS 90 FSR:	16/8 snýst 9000 RPM, 18/6 snýst 7500 RPM Hægagangur: 1200 RPM Eyðsla: 20 mínútur á 360ml tank.
S.T. 2500:	20/6 snýst 7500 RPM, 18/12 snýst 5500 RPM Hægagangur: 800 RPM Eyðsla: 20 mín á 420ml tank.



Önnur dæmi:

OS 25 FP

Minn mótör snérist 9000 RPM með 10,5/6

S.T. 35

13/6 snýst 10000 RPM (Grein í Model Aviation).

Enya 60

16/6 snýst 7500 RPM, "ótrúlegur kraftur miðað við glóð",
"Eyðsla helmingi minni". (Model Builder 6/'82)



Er hægt að mæla með breytingunni?

Þessari spurningu get ég ekki svarað. Miðað við bandarískar tímaritsgreinar, þar á meðal eftir Peter Chinn, sem fjallar oft um mótora í Model Aircraft News, er þetta oft mjög fýsilegur kostur, sérstaklega þegar um stórar vélar er að ræða. Mín eigin reynsla er ekki nógu einhlít til þess að ég geti gefið afgerandi svar með góðri samvisku. Fróðlegt væri að gera tilraun á stærri mótör en ég notaði, t.d. 60 mótör. Hafi einhver áhuga á að gera frekari tilraunir, þá á ég til sitthvað af gögnum sem komið gætu að gagni.

ÁHB



Hefur nokkur til sölu þípu
fyrir OS-25 mótör?

Ágúst, sími 44722

Breytingar á Charter frá Robbe

Hér á eftir ætla ég að gera grein fyrir þeim breytingum sem ég hef gert á kennsluflugvélinni Charter frá Robbe, en hún er mjög gott byrjendamódel.

Vængur.

Vænginn má endurbæta á eftirfarandi hátt:

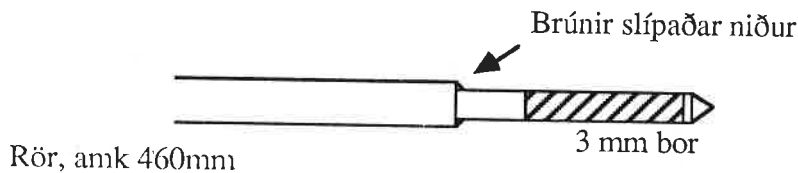
- 1) Setja hallastýri á hann.
- 2) Styrkja afturbrún.
- 3) Nota aðalburðarbita úr furu.
- 4) Breikka glerfíbermottu.

Breyting nr. 1) gerir það mikið fyrir módelið, að ég mæli eindregið með henni.

Breytingar á byggingu vængs.

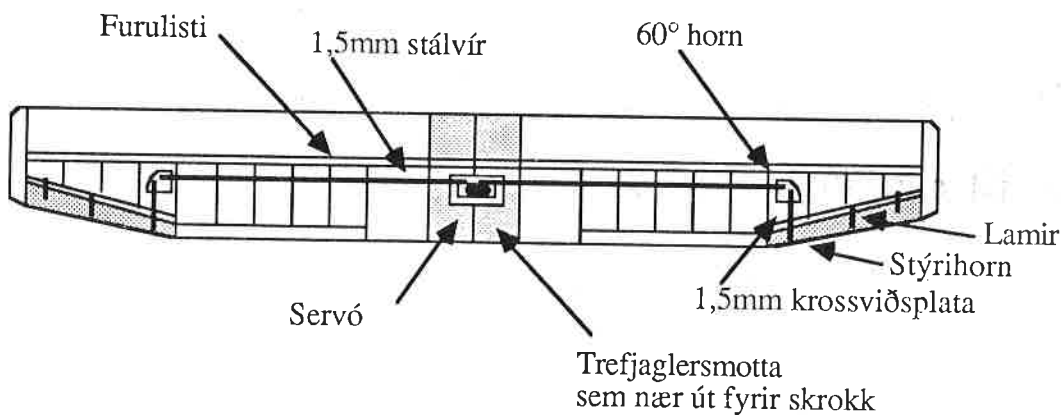
Í Tómsundahúsinu er hægt að fá auka rifjasett og byggja með því annan væng, en þeir sem ekki hafa efni á því eða eru latir (eins og ég), geta gert nokkuð sniðugt þegar hallastýrin eru sett á.

Byrjað er á því að saga vænginn í sundur í miðju með járnsgög. Síðan er tekið rör (stál væri best) sem 3mm bor kemst inn. Borinn er límdur, lóðaður eða soðinn við annan enda rörsins og brúnirnar við samskeytin slípaðar niður.



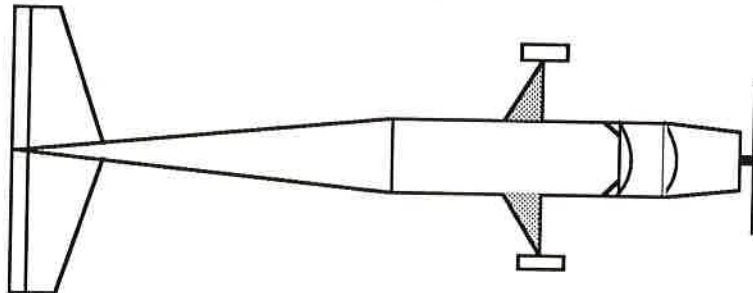
Nú er bara borað niður í gegn um vænginn u.þ.b. 15-20mm frá aðalbita.

Þegar þessu er lokið er afturbrúnin milli rifja nr. 8 og 12 söguð eða skorin burt. Þá er nýrri afturbrún bætt við. Hún má vera u.þ.b. 30mm á breidd og 275mm á lengd. (eða að rífi 8). Ef ekki finnst passlegt efni í afturbrúnina má bara slípa það til úr stærri spýtu. Tekið er nægilega mikið úr rifjum 9-12 svo pláss sé fyrir hallastýrið og 10 x 20mm lista fyrir lamir. Nota skal 3 lamir á hvert hallastýri. Allir vírar eru nú settir á sinn stað eins og sýnt er á næstu mynd.



Bætt útlit.

Eins og allir vita er Charterinn ekki sú fallegasta vél sem sést hefur! Úr þessu má þó bæta að nokkru leyti með því að gera "húddið" og framrúðuna kúpt, og setja fyllingu í hjólastellið eins og fram kemur á næstu mynd. Einnig má setja þríhyrninga inn í hornið ofan við framgluggan svo vængurinn renni fram úr vængsætinu við harkalegar landingar, sem á fagmáli kallast víst krass. (Þetta orð hefur einnig verið notað sem viðurnefni á ákveðnar flugvélar svo sem Kalla Krass, og jafnvel á suma byrjendur, sbr. Sölvi Kr... - eða þannig).



Mótor.

Hæfileg mótorstærð eftir þessar breytingar er líklega "25"; "19" er of lítil og "35" allt of stór. Ef módelið hefur tilhneigingu til að klifra hressilega þegar gefið er inn, þarf líklega að gera eftirfarandi: 1) Steypa mótör aðeins fram með því að setja 3-4 skinnur undir mótörinn að aftan. 2) Setja kubba undir vænginn að aftan. Nauðsynlegt er að prófa sig áfram til að finna réttan fjölda á skífum og hæfilega þykkt á listum. Með þessu móti er hægt að finna gott jafnvægi milli lyftikrafts vængs og togs mótörs niður á við. Módelið verður ekki eins næmt fyrir hraðabreytingum og áður, því mótörinn togar nefið á því jafn mikið niður og vængurinn lyftir því upp.

Tankur.

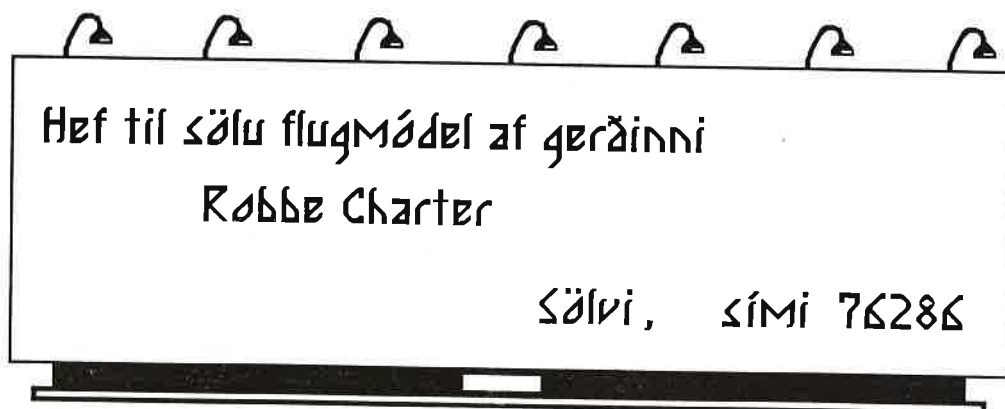
Bensíntankurinn ætti ekki að vera stærri en 200ml, því annars er hætt á því að maður gæti óvart slegið Hanno út í þolflugi! Ég er reyndar með um 350ml tank, þannig að í kulda fylli ég einfaldlega á tankinn heima í bílskúr og fer síðan niður á nef og flýg þar nægju mína án þess að tanka. Þegar heim er komið er oft nóg í 2-3 flug í viðbót! Einu sinni reyndi ég að fljúga út af tankinum, en þá fékk ég svo rosalegt tilfelli af kuldakasti, að ég varð að lenda í snarhasti, aðframkominn af naglakuli. Þegar heim var komið var ég kominn með rosalegt kvef. Síðan hef ég klætt mig vel og haft með kakó á hitabrusa.

Hjól.

Það mætti kannski geta þess, að betra er að nota aðeins stærri hjól en fylgja módelinu, það kemur sér vel bæði í flugtaki og landingu.

Ef einhverjar fyrirspurnir koma upp í hugann, þá er velkomið að hringja í mig.

Sölvi



Við seljum eingöngu
heimsins besta efni til
módelsmíða

FUTABA
OS
SuperTigre
Robbe
Graupner
Solarfilm
Flair
Pilot-ez

og margt margt fleira

Tómstundahúsið

Ari Már Pálsson:

Spennumælir fyrir flugmódel

Ágætu félagar.

Hér kemur hugmynd að spennumæli til að fylgjast með ástandi rafhlaðanna um borð í flugvélinni. Honum er hvort sem er hægt að koma fyrir í litlu plastboxi og bregða honum á að loknu flugi af og til, eða koma honum fyrir föstum svo ljósdíóðurnar rétt sjáist, t.d. inni í "cock-pitnum".

RÁSIN

Mælirinn er byggður á samrásinni LM-3914 sem fá má í flestum íhlutaverslunum. Ljósdíóðurnar D1 - D10 eru annað hvort 3mm eða "miniature", og viðnám eru valin 1% til að tryggja sem besta nákvæmni. Díóðunni D11 má sleppa og setja vír í staðinn, en hún gegnir því hlutverki að vernda rásina fyrir umpólun. Pinni 9 er "mode" pinni, en ef hann er tengdur til 0 V lýsir mælirinn eins og súla, en sé hann látinn ótengdur lýsir aðeins ein og ein ljósdíóða í einu, sem er hagstæðara, því þá dregur mælirinn aðeins u.þ.b. 10-12mA.

STILLING

Tengið 5,41V inn á + og - og stillið stilliviðnámið P1 svo D9 og D10 lýsi (hér er gert ráð fyrir að mode pinni sé tengdur við 0 V). Tengid nú 4,61V á + og -, og snúið stilliviðnáminu P2 svo D1 og D2 lýsi. Endurtakið báðar stillingar. Nú ætti mælirinn að vera tilbúinn til notkunar, og meðan grænu díóðurnar (D4 - D10) lýsa ættu batteríin að vera nógu vel hlaðin til að fljúga einn hring enn. Athugið að raunhæfast er að stinga mælinum í samband við lausa rás í viðtækinu og kveikja svo á, þá fæst best mæling.

Ég hef nú í sumar notað svona mæli með góðum árangri, og þetta er ódýr og tiltölulega einföld lausn til að vernda módelin frá óblíðum lendingum vegna rafmagnsleysis. Samanlagður efniskostnaður ætti ekki að fara yfir 1000 - 1200 krónur.

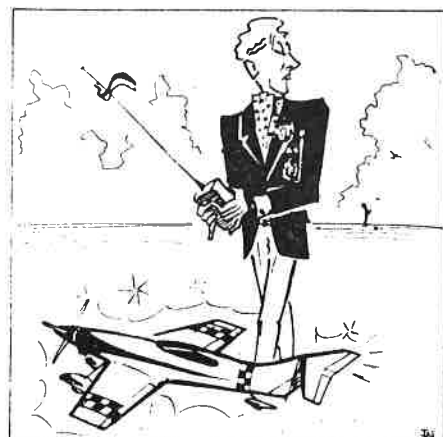
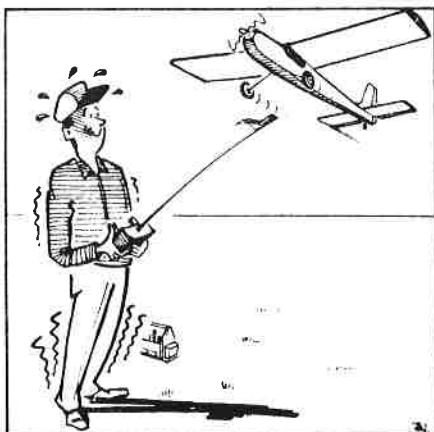
Með kveðju,

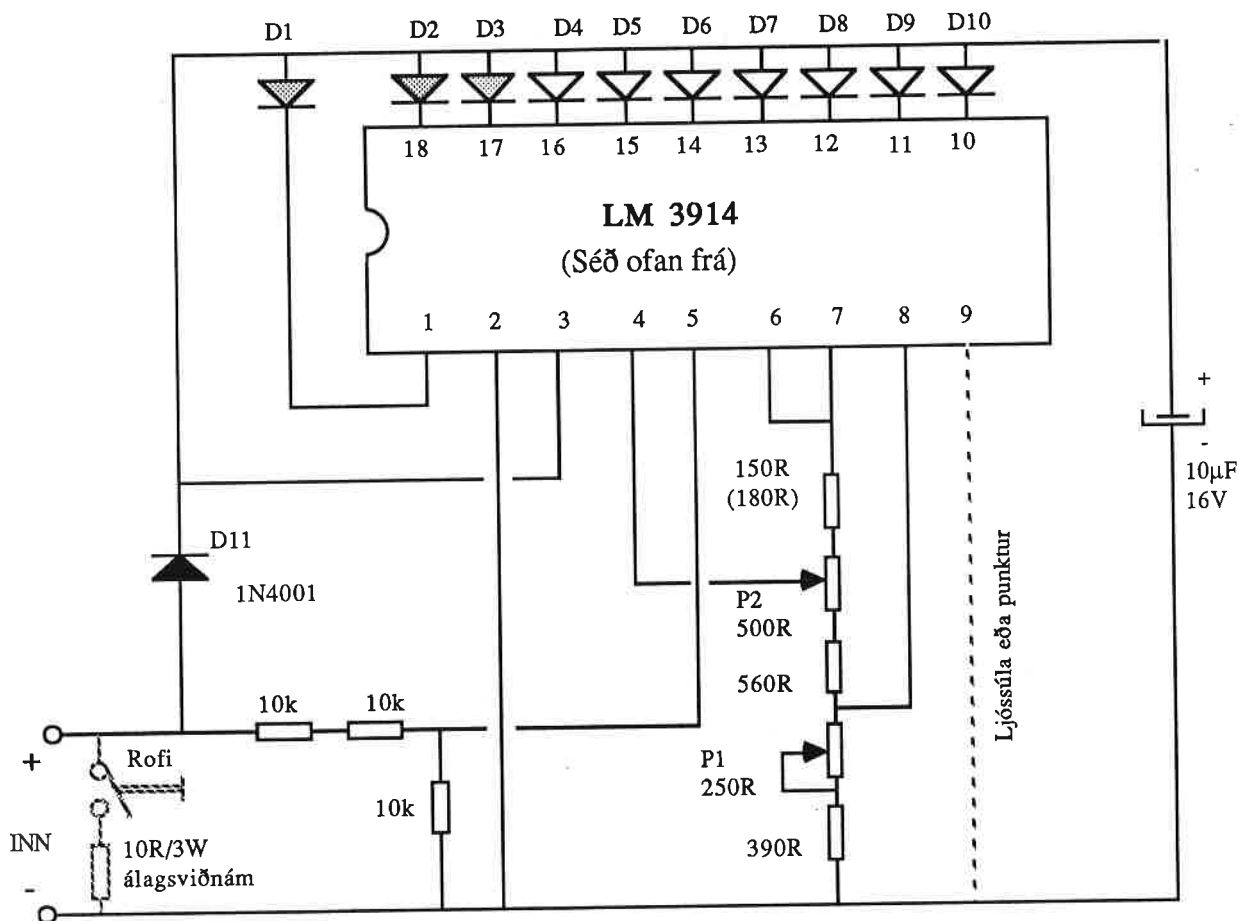
Ari Már Pálsson, Egilsstöðum.

(Ritstjóri hefur tekið sér bessaleyfi og bætt inn 10 ohm/3 watt viðnámi, sem tengt er um rofa þvert yfir +/- innganginn. Sé mælinum komið fyrir í plastboxi er gott að geta sett álag á rafhlöðuna með viðnáminu, því þannig gefur aflestur betri hugmynd um hleðslu sem eftir er.

Sjá "balsaryk" í páskablaðinu '87: Álagið er um 500mA, og má gjarna prófa að afhlaða rafhlöðurnar með viðnáminu í um klukkutíma og bera aflestur saman við neðstu kúrfuna. Þannig fæst betri tilfinning fyrir því hvað vísunin gefur til kynna.

Benda má þeim módelmönnum, sem ekki eru vanir að fást við smíði á rafeindatekjum, að í Tómsundahúsinu fást svipaðir mælur tilbúnir og kosta rúmar 1800 krónur.)





Viðnám eru helst með 1% nákvæmni. " R " fyrir aftan viðnám stendur fyrir "ohm".

SKALI

4,51 - 4,60V	D1	Rauð
4,61 - 4,70V	D2	-"
4,71 - 4,80V	D3	Gul
4,81 - 4,90V	D4	Græn
4,91 - 5,00V	D5	-"
5,01 - 5,10V	D6	-"
5,11 - 5,20V	D7	-"
5,21 - 5,30V	D8	-"
5,31 - 5,40V	D9	-"
5,41 - 5,51V	D10	-"

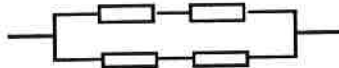
STILLINGAR

INN sett á 5,41V og P1 stillt svo D9 og D10 lýsi.

INN sett á 4,61V og P2 stillt svo D1 og D2 lýsi.

Endurtekið

ÁLAGSVIÐNÁM



Tengja má 4 stk. viðnám 10ohm/1watt á þennan hátt til að búa til viðnám sem er 10ohm/4watt, ef ekki fæst annað.

Síðustu fréttir !!!

Við tollabreytingarnar nú um áramótin hefur verið á fjarstýringum lækkað verulega!

Síðustu fréttir !!!

Framkvæmdir við nýja flugvöllinn eru hafnar. Fyrir jóla voru brautir ruddar með ýtu, en vegna kuldakastsins urðu tafir á frekari framkvæmdum. Strax og veðrið batnar verður haldið áfram.

Axel Sölvason :



Sitthvað um flugmódelstarf

Einmitt núna í svartasta skammdeginu, en það er einmitt um vetrarsólstöður sem voru þann 22. desember, en úr því fer dag að lengja og segir í gömlum sögum að hann lengist um eitt hænufer á dag úr því - ekki galin mælieining það. Og þá verða aðeins 9 dagar eftir af þessu annars ágæta ári, en það vill oft vera með ár eins og menn, að þau eru ef til vill best þegar að þau eru liðin, en af því að svona stendur nú á þá er allt í lagi að líta um öxl, og athuga hvað gerðist.

Það verður þó aðeins drepíð á það sem ég man eftir, og að sjálfsgöðu þá er ekki þar með sagt, að ekki vanti margt af því markverðasta, því að það er nú einu sinni svo að það sem var markvert þegar það gerðist er ekki endilega markvert í lok árs. Hugsu sér til dæmis að heimsmetið sem Hanno Prettner setti með svo skemtilegum hætti, skildi ekki hafa vera viðurkennt af FAI, af því að félagið sem Hanno er í, eða hann sjálfur, tilkynnti ekki afrekið innan tiltekins tíma samkvæmt lögum FAI. En þar mun standa skýrum stöfum að tilkynna þarf met innan 5 virkra daga til FAI, annars eru þau ekki tekin til greina. Þannig fór um sjóferð þá.

Það var mikið flogið á nefinu okkar sem kennt er við Geir fyrrverandi Borgarstjóra, þó að ekki hafi í ár verið flogið jafn athyglisvert flug og þegar flogið var með póstin forðum, sællar minningar.

Þá urðu margar skemtilegar flug-uppákomur á Geirsnefi í sumar sem leið. Það kom oft fyrir að á góðum dögum að mátti sjá tugi manna með flugmódel eða bara til að horfa á. En það hafa miklu fleiri áhuga fyrir flugmódelum en þeir sem eru að bröla við að fljúga, vera kann að hræðsla við þessi tæki og tól sem og kostnaður valdi þar nokkru. En með aukinni fræðslu af hálfu okkar módelmanna og sýningum af okkar hálfu er ekki úr vegi að ætla að stórauka mætti þáttöku í módelflugi. Hugsu ykkur allar þær greinar sem við eigum eftir að taka fyrir hér á landi, samanber innanhúsmódelin og strengjamódelin. Þotur hafa lítið eitt verið reyndar hér og dettur mér þá fyrst í hug Stefán Sæmundsson sem hefur flogið þotu bæði í módeli og í raunveruleikanum, geri aðrir betur.

Síðan kemur að okkur hinum sem förum með módelið okkar út á Geirsnef og fljúgum þar og krössum þar, því það verður engin óbarinn biskup í módelflugi, samanber skyldi ekki hafa orðið skarð fyrir Skildi þegar Skjöldur kom að módelinu sínu eftir að hafa misst það í jörðina. Svona mætti reyndar segja um okkur alla, og það er víst hægt að fullyrða að enginn hefur komist í gegn um svona flugævintýri öðruvísi en að brjóta eina eða tvær vélar, misjafnlega gríðarlega, það fer eftir atvikum hvort módelið er stórt eða lítið, hraðfleygt eða hægfleygt, kraftmikið eða kraftlítið, en breiddin á þessum sviðum er alveg gríðarleg.

Væri ekki ómaksins vert að koma á fót svona flugslysanevnd sem hefði það verkefni með höndum að skrá öll óhöpp á módelum sem fréttist af, flokka þau niður eftir atvikum, skrifa niður allt sem hugsanlega gat hafa valdið óhappinu, mætti þá líka skrá gerð flugmódel, stærð bæði módel og mótors og yfirleitt allt það sem máli skipti, ekki væri þó endilega ástæða til að geta flugmanna, því að það er ekki aðalatriðið í svona sögu heldur hitt, hvað var það sem fór úrskeiðis.

Það læðist að mér sá grunur að í sumum tilvikum sé orsök flugóhappa í módelflugi, að menn fara að fljúga listflug allskonar óðara og þeir hafa náð módelinu í loftið, og þá oft löngu áður en þeir gátu lent með góðu móti. Ég hef séð menn fá aðstoð við að koma módelinu í loftið, síðan tóku þeir við, flugu allskonar listflug og kúnstir þar til eldsneytið þraut, þá heyrðist sagt: "Skyldi vélin ná inn, hvar lendir hún?" Svo var hlaupið og komið með módelið í báðum höndum og sagt: "Þetta er ekki neitt ég geri við þetta í kvöld á tíu mínútum". Daginn eftir kom hann aftur með módelið: "Þetta var ekkert mál ég var enga stund að gera við hana". Ef til vill fóru þó 4 tímar í að koma módelinu í flughæft stand.



Eg held að eftir því sem við reynum að haga okkar módelflugi sem mest eftir alvöru flugi, fækkaði óhöppum verulega. Þá á ég við til dæmis flugi eins og gerist á Reykjavíkflugvelli, þar sjáum við kennsluvélar fljúga hring eftir hring til að æfa landingar, þar dytti engum manni í hug að æfa listflug áður en hann væri fær um að lenda sinni flugvél.

Þess vegna held ég að það yrði gagnlegt fyrir módelmenn að efna til kappleiks í sumar þar sem færi fram landingarkeppni. Hún mætti fara þannig fram að flugvöllurinn yrði strikaður á svipaðan máta og fótboltavellir eru strikaðir, með striki eftir miðri braut endilangri og eitt þverstrik þar sem flugtak ætti að hefjast. Módelmaður stillti síðan módelinu upp á þverstrikið, og þegar að dómara gæfu merki mætti hann hefja flug. Og þá kemur að refsistigum; hann fengi að sjálfsgöðu refsistig ef módelið sveigði mikið af miðju brautarinnar, sömuleiðis ef módelið snerti völinn aftur í flugtakinu eftir að það var komið á loft, síðan yrði módelið að klifra á brautarstefnu þar til öruggri hæð væri náð, en þá yrði beygt í 90 gráður og haldið áfram klifri uns komið yrði í þá flughæð sem halda skal þá flogið er undan vindi. Á móts við flugtaksstað ætti að draga úr afli hreyfils og þá yrði það mat flugmanns hvað langt hann flygi uns hann beygði á þverlegg en þverleggur verður að vera 90 gráður miðað við lokastefnu, síðan verður flugmaður að reyna að lenda sem næst þverstrikinu á flugbrautinni og er æskilegt að módelið sleppi ekki brautinni eftir að það hefur snert í fyrsta sinn, öll frávik frá flugtaki, stefnum og landingu kæmu til refsistiga. Í svona keppni má nota hvaða fljúgandi furðuhluti sem er, þarna er ekkert skilyrði að módelið sé með listflugseiginleika og geta því öll módel tekið þátt í svona keppni.

En hafið þið heyrt um finnska hermanninn sem kom heim úr stríðinu? Daginn eftir hitti fréttamaður hann að máli og spurði: "Hvað gerðir þú nú fyrst þegar þú komst heim?" (I make love to my wife). "Og hvð gerðir þú svo?" (I make love to my wife). "Já og hvað gerðir þú svo?" (I make love to my wife again). "Jæja og hvað gerðir þú svo", spurði fréttamaðurinn. "Þá tók ég af mér skíðin", sagði hermaðurinn.

Ef farið er úr einu í annað, þá er ekki úr vegi að koma hér með lista yfir orð sem oft koma oft fyrir á teikningum af flugmódelum frá hinum ýmsu löndum:

Íslenska	Danska	Þýska	Enska
Krossviður	Krydsfiner	Sperrholz	Plywood (Ply)
Greni tré	Fyr	Kiefer	Spruce
Burðarbiti	Hovedbjelke	Tragerliste	Main spar
Langband	Kropliste	Rumpfgurt	Longeron-stringer
Viðarklæðning	Beplankning	Bespannung	Sheet-covering
Þykkt	Tykkelse	Dick	Thickness
Lengd	Længde	Lange	Length
hallastýri	Krængeror	Querrudder	Ailerons
Hjólástall	Understel	Fahrwerk	Undercarriage
Styrking	Forstærkning	Verstärkung	Gusset
Mótor festing	Motorfundament	Motortrager	Engine-Mount

En þetta er nú bara smá útúrdúr.

Þegar flugvöllurinn okkar sem verður gerður í landi Hafnarfjarðar verður fullbúinn, en eftir þeim byrjunarframkvæmdum að dæma sem þegar eru komnar í góðan gang, komum við til með að vera með einhverja bestu aðstöðu til módelflugs sem finnast mun norðan, ja hvað eigum við að segja, Alþafjalla. En þar koma til með að verða tvær flugbrautir sem ekki verða undir 8 x 70 metrar og jafnvel aðeins betur og báðar malbikaðar. Það hefur heyrst að erfitt sé að lenda á malbikuðum brautum vegna þess að þær séu svo harðar, það er ekki að öllu leyti rétt, því að fyrir tveimur, þremur árum fékk ég að fljúga flugmódeli á Reykjavíkflugvelli, að sjálfsgöðu með leyfi flugumferðastjóra í flugturninum. Þá hafði ég móttakara með mér þannig að ég gat hlustað á útsendingar flugumferðastjóranna. Það var alveg séstaklega gaman að lenda á flugbrautunum og fann ég aldrei fyrir því að malbikið væri verra en grasið, síður en svo, það var stórgaman finna hvað módelið hagaði sér skemmtilega á svona harðri og slétri braut.

Það sem næst þarf að gera er að efna til hugmyndasamkeppni um nafn á þennan verðandi flugvöll. Hann gæti heitið Agústarvöllur, Ólafsvöllur, Ingvarsvöllur, og svona gætum við haldið áfram með nöfn allra félagsmanna sem eru reiðubúnir að taka þátt í að völlumurinn verði að veruleika, -eða hvernig er orðið flugvöllur á japönsku? Öll nöfn sem þarna á milli gætu fundist kæmu til greina, aðeins Öskuvöllur finnst mér slæmt nafn, þó svo að það yrði ofaná um síðir.

En hvernig sem það nú fer þá legg ég til að þegar flugvöllurinn er langt kominn, eða jafnvel fullgerður, þá reisum við þar bautastein einn góðan, og gröfum á hann nafn vallarinnns ásamt nöfnum allra þeirra manna sem lagt hafa fé að mörkum innan þess tíma sem stjórn flugvallarnefndar setur sem lokadag fyrir greiðslur til þessarar framkvæmdar.

Góðir félagar þetta er orðið allt of langt mál, en að lokum langar mig til að segja, að ég hlakka altaf jafn mikið til að sjá ykkur.

Axel Sölvason

LEIÐRÉTTING
Blikkljós á flugmódel.

(Vegna meinlegrar viltu, sem skrifast verður á mig, birtist aftur teikningin úr síðasta blaði. Villan lá í tengingu við ljósdíóðurnar. Ari Már benti mér á skekkjuna. Gósti.)

Hér kemur einföld hugmynd um hvernig þú sjálfur getur búið til blikkara fyrir 2 ljósdíóður sem blikka til skiptis:

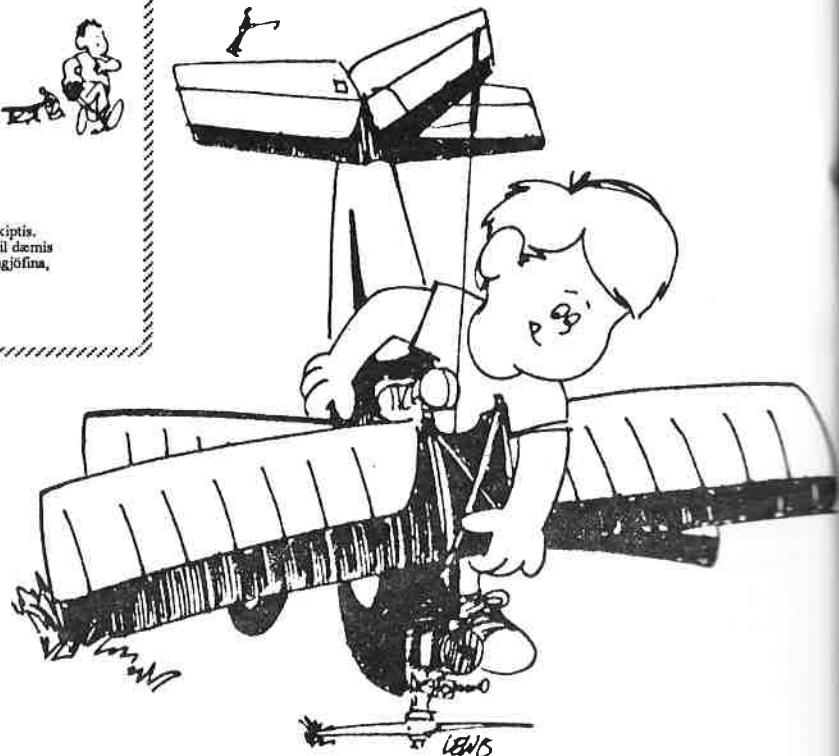
Efni:

A. 1 stk. 10 μ F þéttir	B. 1 stk. 82 kohm móstaða
C. 1 stk. 1,5 kohm móstaða	D. 1 stk. 0,01 μ F þéttir
E. 1 stk. samrás NE-555	F, G. 2 stk. ljósdíóður (rauð og græn)
II. 2 stk. viðnám 100 ohm	
1 stk. prentiplata, ca 3 x 5 cm, eða „verobretti“	
1 stk. sökkull 8-pinna fyrir samrásina.	

Ljós í 1,5 sek. og slökkt í 1,5 sek. á hvora ljósdíóðuna, en þær sýna ljós til skiptis. Tengist inn á 4,8V rafhlöðu. Ef hún er 500mAh, endist hún í a.m.k. 10 klst. Til dæmis má tengja rásina við rafhlöðuna um rofa við uppdraganleg hjól, eða við bensingjöfina, þannig að ljósin kvikni í aðflugi.

Efniskostnaður er 6-700 kr.

Pétur



Öryggi þrátt fyrir bilun. (Fail-Safe).

Síðastliðið sumar varð ég fyrir þeirri óskemmtilegu reynslu, að hleðslurafhlaðan í nýsmíðuðu flugmódeli (Hooker með 60 mótör) gaf sig á flugi, svo úr varð eitt heljar krass. Tengingin milli sellana, sem er punktsoðin málmþynna, hafði losnað frá og sambandið þar með orðið svikult. Í tveim fyrri flugum hafði módelið látið illa á flugi, en þar sem rafhlaðan er þakin plasti kom ég ekki auga á þessa bilun fyrr en of seint. Ástæðan fyrir þessari bilun er að öllum líkindum sú, að ég hef trassað að vefja rafhlöðuna með svampi, til að hlífa henni við tiring frá mótör.

Til þess að þetta óhapp geti orðið öðrum víti til varnaðar, og til þess að benda mönnum á hvað hægt er að gera til að gera módelflug öruggara, eru þessar línur settar á blað.

Eins og sést á næstu mynd getur ýmislegt bilað í rafkerfinu:

- 1) Tenging inni í rafhlöðu getur gefið sig.
- 2) Ein sellan getur skammhleypst, og spennan þannig fallið.
- 3) Rofinn getur bilað.
- 4) Tengill við móttakara getur losnað.
- 5) Tengill í snúru getur losnað.
- 6) Rafhlaðan getur tæmst!

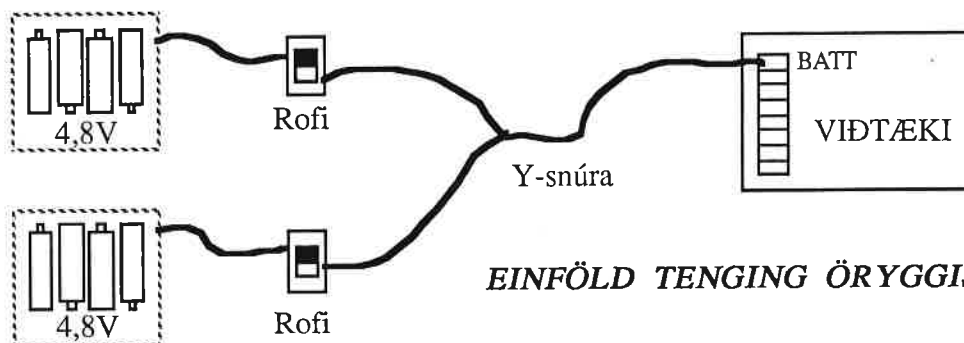


VENJULEG TENGING

Séu notaðar tvær rafhlöður og þær tengdar eins og sýnt er á næstu mynd með Y-snúru, er hægt að komast hjá bilunum númer 1), 3) og 5).

Ef aftur á móti ein sellan skammhleypst í annari rafhlöðunni, lækkar spennan í henni niður í 3,6V og hún gleypir strauminn frá hinni! Svipað gerist ef önnur tæmist, þó það sé ekki eins alvarlegt.

Tengingin við móttakarann er að sjálfsögðu jafn (ó)örugg og áður.



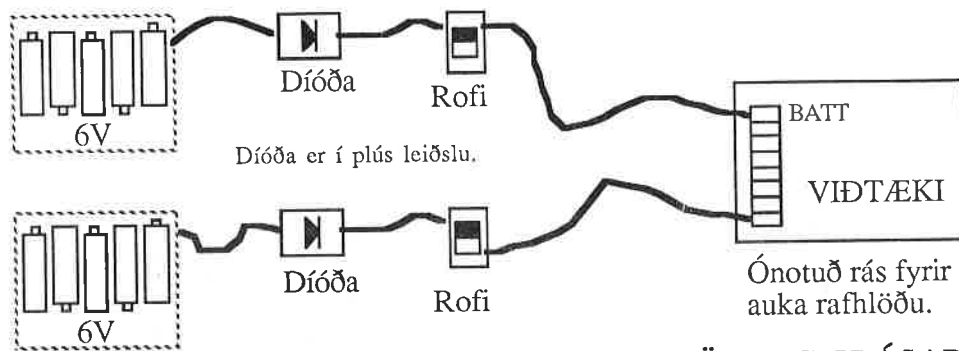
EINFÖLD TENGING ÖRYGGISRÁSAR

Hægt er að bæta öryggisrásina enn frekar með því að aðskilja rafhlöðurnar með díóðum og sleppa Y-snúrunni. Ef önnur rafhlaðan tæmist eða skammhleypist, getur straumurinn ekki streymt frá heilu rafhlöðunni til hinnar biluðu eins og í dæminu hér að ofan. Díóðurnar leiða aðeins straum í aðra áttina svipað og loftventill í reiðhjólasmáningu. Einnig er tvöfalt öryggi í tengingum alla leiðina milli rafhlöðu og móttakara.

Hvers vegna eru rafhlöðurnar 6 volt og með 5 sellum? Jú það er vegna þess að tæplega 1 volt tapast í díóðunum. Spennan til móttakara verður reyndar aðeins hærri en frá venjulegri rafhlöðu, en það kemur alls ekki að sök, bara betra ef eitthvað er.

Takið eftir að aukarafhlaðan er einfaldlega tengd inn á ónotaðan servo-tengil.

Svona búnaður fæst hjá Robbe. Tvöföld rofasamstæða með innbyggðum díóðum (held ég) og innbyggðum ljósdíóðum til að sýna ástand beggja rafhlaðnanna er nr. 8108 bls N60 í 1987 listanum. Rafhlöður þurfa að vera 6 volt, t.d. nr. 8106 (6V/1200mAh), nr. 4045 (6V/250mAh) eða nr. ???? (6V/500mAh). Í venjulegum módelum ætti að vera mægilegt að nota 2 stk. 250mAh rafhlöður; þannig verður heildarrýmdin sú sama og áður með 500 mAh rafhlöðum.



BETRI TENGING ÖRYGGISRÁSAR

Myndirnar hér að framan eru að sjálfsögðu bara "einlínemyndir" og sýna því ekki nákvæma tengingu með plús og mínus vírum.

Vonandi kemur þetta einhverjum að góðu,

bestu kveðjur,

Gústi





Frá Íslandsmóti í hástarti 1987



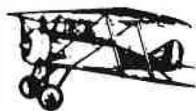
Að loknu Íslandsmóti í hástarti

Símaskrá Þyts

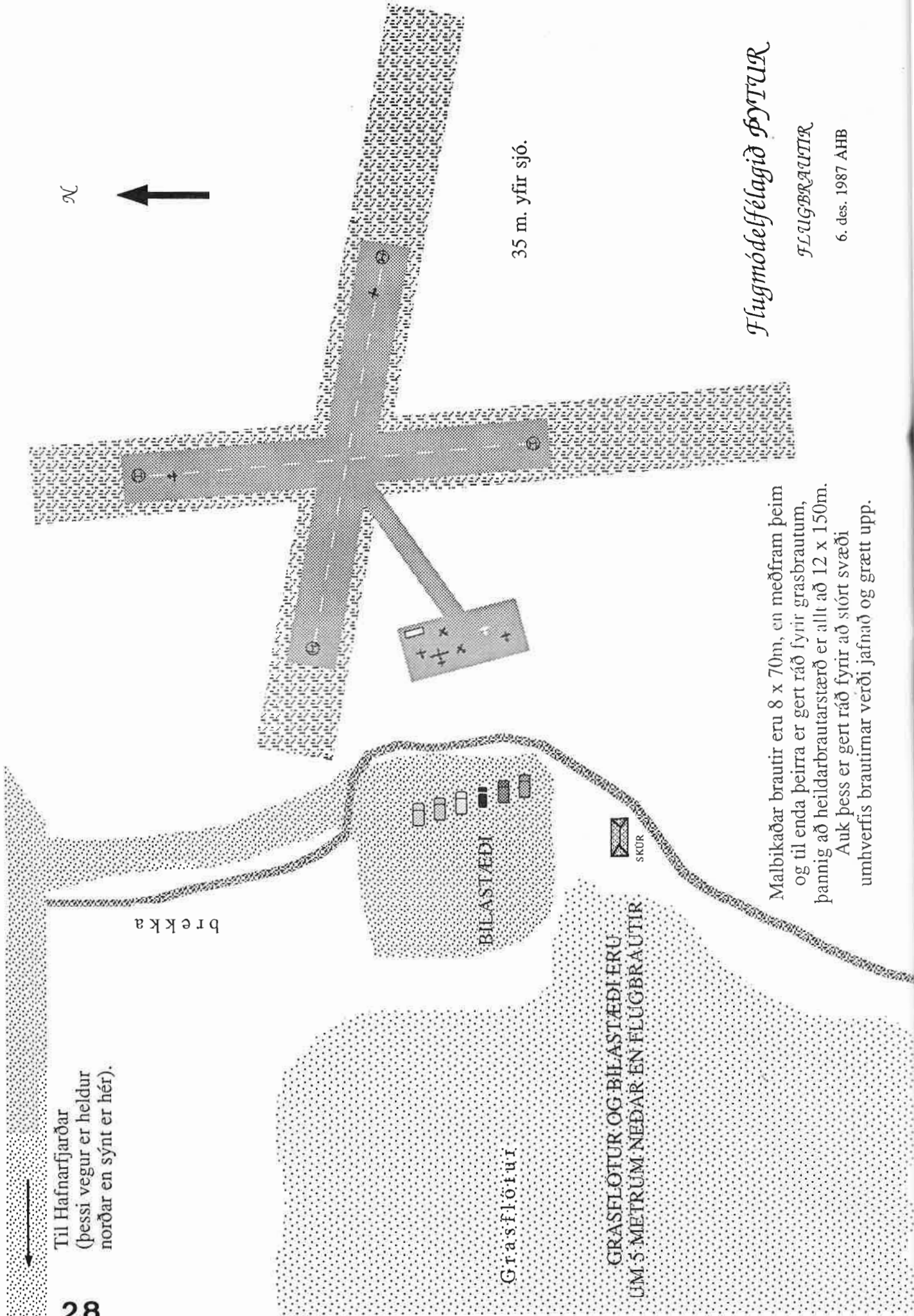
Nafn	Heima	Staður	Sími
Agúst H. Bjarnason		210 Garðabær	
Ari Már Pálsson		108 Reykjavík	
Arnar B. Vignisson		210 Garðabær	
Arnar Geirsson		105 Reykjavík	
Arni Ólafsson		750 Fáskrúðsfirði	
Asbjörn Björnsson		200 Kópavogur	
Asgeir Long		210 Garðabær	
Axel Sölvason		110 Reykjavík	
Baldur Sigurðsson		105 Reykjavík	
Birgir Sigurðsson		108 Reykjavík	
Bjarni Friðriksson		107 Reykjavík	
Bjarni Sigurðsson		105 Reykjavík	
Bjartþór Jóhannesson		750 Fáskrúðsfirði	
Björgúlfur Bachmann		107 Reykjavík	
Björgúlfur Þorsteinsson		220 Hafnarfjörður	
Björn H. Haraldsson		230 Keflavík	
Böðvar Guðmundsson		107 Reykjavík	
Brynjólfur Þór Jónsson		170 Seltjarnarnes	
Draupnir Guðmundsson		101 Reykjavík	
Eggert Þorsteinsson		109 Reyhjavík	
Einar Páll Einarsson		107 Reykjavík	
Erlingur Erlingsson		107 Reykjavík	
Eðvarð Guðbjörnsson		210 Garðabæ	
Frímann Frímannson		109 Reykjavík	
Frímann Jónason		200 Kópavogur	
Friðrik I. Friðriksson		210 Garðabær	
Garðar Skarphéðinsson		755 Stöðvarfirði	
Geir Hjartarson		109 Reykjavík	
Gísli Hauksson		230 Keflavík	
Gísli Sigurjónsson		101 Reykjavík	
Grétar Óskarsson		200 Kópavogur	
Gunnar Brynjólfsson		109 Reykjavík	
Gunnar Hjartarson		210 Garðabær	
Gunnar Jóhannesson		107 Reykjavík	
Gunnar Jónsson		107 Reykjavík	
Gunnar Skarphéðinsson		750 Fáskrúðsfjörður	
Guðjón Brewer		200 Kópavogur	
Guðjón Þ. Erlingsson		111 Reykjavík	
Guðjón Ólafsson		400 Ísafjörður	
Guðlaugur Pálsson		101 Reykjavík	
Guðmundur Jakobsson		750 Fáskrúðsfjörður	
Guðni Bridde		105 Reykjavík	
Guðni Vignir Sveinsson		230 Keflavík	
Halldór Sigvaldason		105 Reykjavík	
Hannes S. Kristinsson		270 Varmá	
Haraldur Darri Þorvaldsson		105 Reykjavík	
Haraldur Rafnar		107 Reykjavík	
Haraldur Sæmundsson		800 Selfoss	
Haraldur Þórðarson		105 Reykjavík	
Haraldur Ágústsson		105 Reykjavík	
Heiðar Hinriksson		220 Hafnarfjörður	
Hinrik Einarsson		220 Hafnarfjörður	
Hjálmar Örn Pétursson		105 Kópavogur	
Hörður Hjálmarsson		107 Reykjavík	
Ingi Guðbrandsson		109 Reykjavík	
Ingi Guðjónsson		109 Reykjavík	
Ingvar Þórðarson		101 Reykjavík	
Jóhann Ö. Héðinsson		220 Hafnarfjörður	
Jóhann Ólafsson		109 Reykjavík	
Jóhannes F. Matthíasson		210 Garðabær	

Jón Erlendsson	600 Akureyri
Jón Erlendsson	110 Reykjavík
Jón Gestur Ólafsson	105 Reykjavík
Jón Gunnar Harðarson	270 Mosfellsveit
Jón M. Einvarðsson	107 Reykjavík
Jón Sen	105 Reykjavík
Jón V. Pétursson	108 Reykjavík
Karl J. Bridde	110 Reykjavík
Kjartan Konráðsson	109 Reykjavík
Kjartan Valdemarsson	110 Reykjavík
Kristinn Gunnarsson	107 Reykjavík
Kristinn Valdemarsson	200 Kópavogur
Kristinn Valdemarsson	200 Kópavogur
Kristján Antonsson	200 Kópavogur
Lárus Jónsson	107 Reykjavík
Loftur Jónasson	200 Kópavogur
Magnús Gunnarsson	105 Reykjavík
Niels Kristjánsson	109 Reykjavík
Olafur Guðmundsson	109 Reykjavík
Olafur Sigmundsson	105 Reykjavík
Olafur Sverrisson	220 Hafnarfjörður
Örvar Birgisson	108 Reykjavík
Oðinn Bolli Björgvinsson	105 Reykjavík
Páll Hannesson	210 Garðabær
Pétur Hjálmarsson	105 Reykjavík
Pétur Kristinsson	109 Reykjavík
Rafn Thorarensen	109 Reykjavík
Ragnar Þórarinn Ágústsson	210 Garðabær
Rúnar Sigmarsson	109 Reykjavík
Rúnar Steinsen	220 Hafnarfjörður
Sigursteinn Gunnarsson	101 Reykjavík
Sigursteinn Gunnarsson	101 Reykjavík
Sigurður G. Ragnarsson	Reykjavík
Sigurður Gunnarsson	107 Reykjavík
Sigurður Hauksson	105 Reykjavík
Sigurður Kristjánsson	197 Reykjavík
Sigurður Þorvaldsson	110 Reykjavík
Sigurður Ólafsson	111 Reykjavík
Skjöldur Sigurðsson	210 Garðabæ
Skúli Matthíasson	109 Reykjavík
Skúli Skúlason	109 Reykjavík
Sölvi Oddsson	109 Reykjavík
Stefán Sæmundsson	101 Reykjavík
Sturla Snorrason	109 Reykjavík
Svavar Bjarnason	109 Reykjavík
Sveinbjörn Ólafsson	108 Reykjavík
Sverrir Dungal	108 Reykjavík
Sverrir Einarsson	103 Reykjavík
Sverrir Hauksson	105 Reykjavík
Sæmundur Stefánsson	200 Kópavogur
Sævar Jónatansson	630 Hvammstanga
Theodór Theodórsson	109 Reykjavík
Torfi Karl Antonsson	220 Hafnarfjörður
Valdimar Einarsson	107 Reykjavík
Vilhjálmur Birgisson	200 Kópavogur
Ægir Kópsson	111 Reykjavík
Þorgeir P. Svavarsson	220 Hafnarfjörður
Þorsteinn Hraundal	Reykjavík

Látið vita um villur í símaskránni!



Til Hafnarfjarðar
(Þessi vegur er heldur
norðar en sýnt er hér).



Grasflötur

GRASFLÖTUR OG BILASTÆÐIERU
LÍM 5 METRUM NEDAR EN FLUGBRAUTIR

SKÖR

BILASTÆÐI

brekka



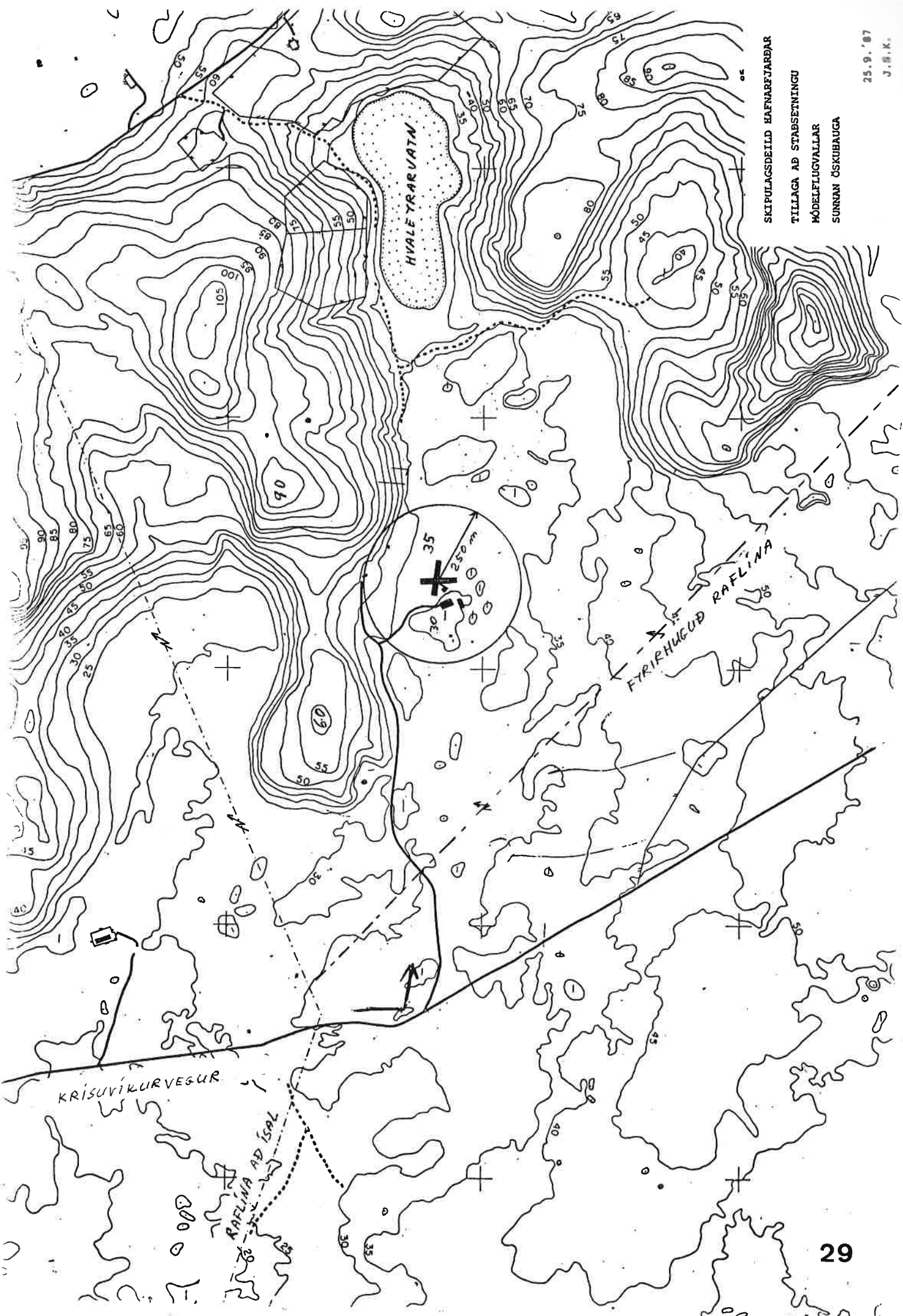
35 m. yfir sjó.

Flugmóðelfelagid ÞYTUR

FLUGBRAUTIR

6. des. 1987 AHB

Malbikaðar brautir eru 8 x 70m, en meðfram þeim og til enda þeirra er gert ráð fyrir grasbrautum, þannig að heildarbrautarstærð er allt að 12 x 150m. Auk þess er gert ráð fyrir að stórt svæði umhverfis brautimar verði jafnað og grætt upp.

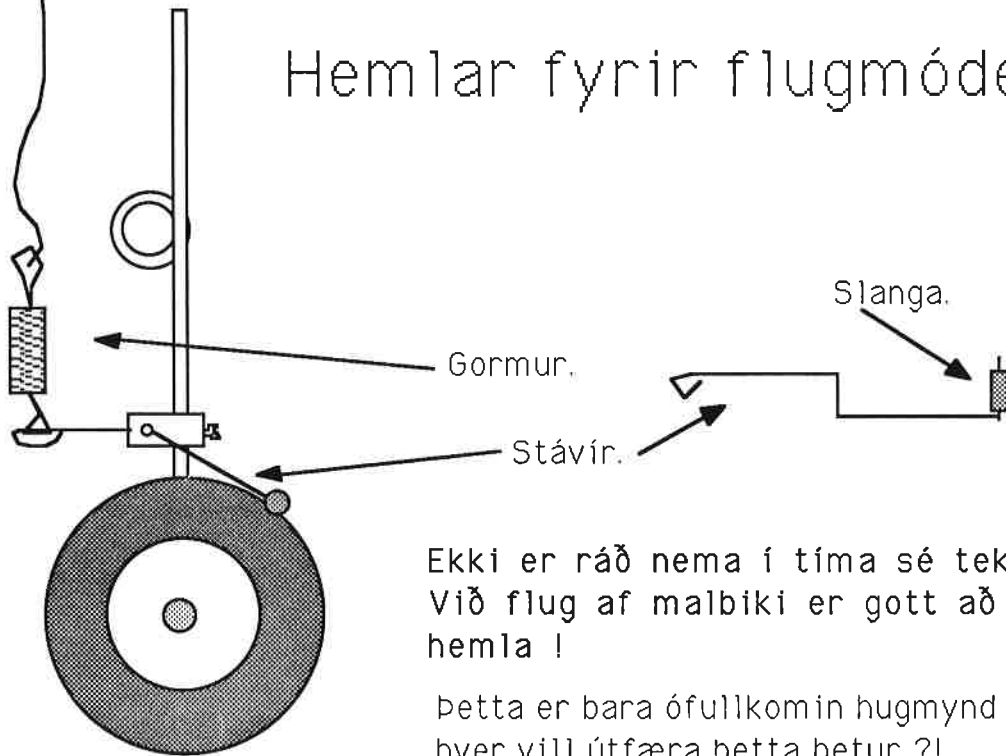


SKIPULAGSDEILD HAFNARFJARÐAR
 TILLAGA AD STABSETNINGU
 HÓDELFUGVALLAR
 SUNNAN ÓSKUHAUGA

25.9.67
 J.B.K.

Taug að eldsneytisgjöf,
dregur í hægagangi. Einnig má nota hæðarstýri.

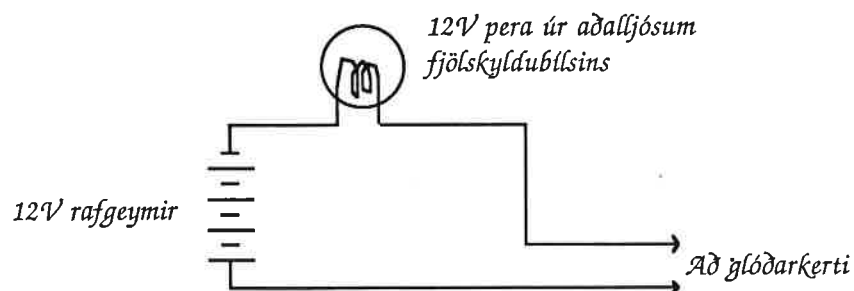
Hemlar fyrir flugmódel.



Ekki er ráð nema í tíma sé tekið.
Við flug af malbiki er gott að hafa
hemla !

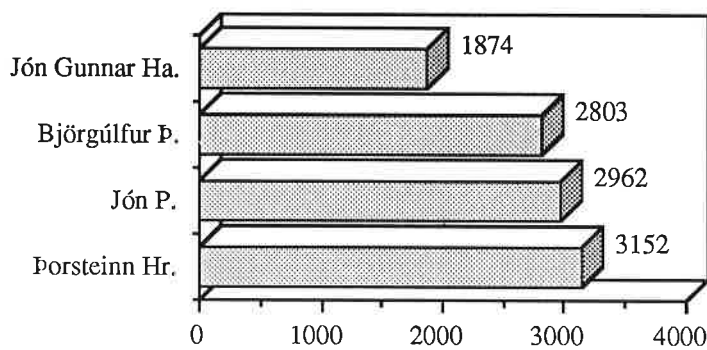
Þetta er bara ófullkomin hugmynd
hver vill útfæra þetta betur ?!

Ásbjörn hefur bent á góða aðferð til að setja Sólarfilmu klæðningu yfir Sólarfilmu án þess að loftbólur myndist, t.d. þegar flugmódel er "skreytt". Galdurinn er sá að gata efri filmuna neðan frá með góðu sniðajárni (fæst hjá Snæfelli eða jafnvel í Tórnó), og strauja hana síðan á. Loftið fer þá í gegn um götin, en þau lokast síðan vel, ef efri filman hefur verið götuð n e ð a n frá.

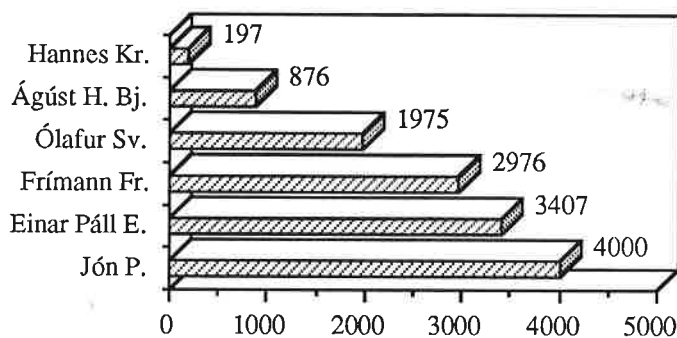


Til þess að takmarka strauminn inn á glóðarkertið þarf ekki annað en gamla 12V peru. Hæfileg stærð virðist vera úr aðalljósunum, og notar maður þá bara annan glóþráðinn, ef peran er með háum og lágum ljósum. Ef peran lýsir er kertið í lagi (eða skammhleyp!).

ÁRSLITMÓTTA SÚMMARIÐ 1987

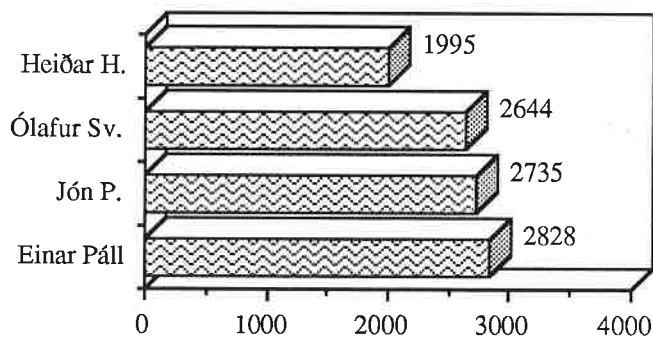


*Tómstunda-
húsmót*



Hannes og
Ágúst luku ekki
keppni

*Hástart,
íslandsmót*



*Hangflug,
íslandsmót*

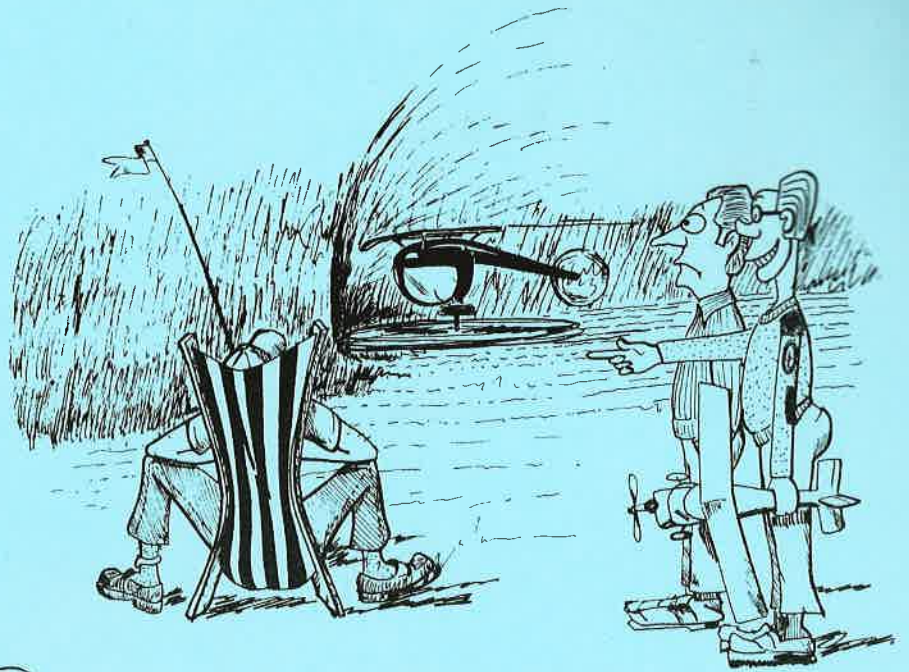
Benedikt Jónsson.
leggur í framgönguflug



Bjástroa, við
Supna Fly

Ragnar með
Pilot-EZ Saturn





GOVNI TOR DO SER
DO SLA NEFID I SUMAR



AD LUKUMI ILLUM





FLUGMÓDELFÉLAGIÐ
ÞYTUR

