

NMK-NYTT

Nyköpings Modellklubb



APRIL 2013
ÅRGÅNG 41

Vårnummer!



1972 - 2012



Georgs senaste, klar för segelsäsongen.

Ny ordförande för NMK.

Christer Ls fantastiskt detaljerade cockpit till FW 190.

Bilsektionen utökar verksamheten - med MC!

INNEHÅLLET:

Årsmötet 2013

Brixhamträlaren
Dalwhinnie

Christer L
i västerled

FW-190 lägesrapport

Thundertiger – mc

Annandagspåsk-
flygning

Äntligen
dags för
ny säsong!



NMK-NYTT

är medlemstidning
för Nyköpings Modellklubb

Huvudstyrelse

Ordförande:

Göran Grenander
Tfn 070-237 79 93
goran.grenander@comhem.se

Vice ordförande:

Linus Åberg
Tfn 076-262 90 93
0155-2852 53
linusbra@hotmail.com

Sekreterare:

Hasse Gustafsson
Tfn 070-768 11 74
blue.audi@studioT.se

Kassör:

Pontus Svensson
073-038 39 60
Tfn 0155-26 71 64
pontus.svensson@telia.se

Sektionsstyrelse Båt:

Ordförande:

Georg Fleetwood
Tfn 0155-323 70
073-161 05 23
georg.fleetwood@gmail.com

Ledamot:

Christer Svensson
Tfn 0155-576 05
christersvensson@
glocalnet.net

Sektionsstyrelse Flyg:

Ordförande:

Mikael Eriksson
Tfn 070-601 45 77
mickemurare@yahoo.se

Ledamot:

Per Nordström
Tfn 076-196 67 17
perno@vattnet.com

Sektionsstyrelse Radiostyrd Bilsport

Sektionstfn 072-520 86 94

Ordförande:

Anders Lindberg
Tfn 070-644 15 79
0155-28 97 47
svamp@swoompie.se

Ledamot:

Hasse Ekberg
Tfn 072-231 12 34
0155-21 55 76
hasse85@yahoo.com

Redaktör NMK-nytt:

Mats Forsmark Tfn 073-641 73 24
mats.e.forsmark@gmail.com

Medlemsavgifter 2013

Junior (-20 år): 150 kr
Senior: 350 kr
Familj: 450 kr
Plusgirokonto (NMK): 36 99 39-4

NMKs hemsida: <http://www.nymk.se>



Ordis har ordet

Hej alla medlemmar!

Efter åtta år som NMKs ordförande har nu Pontus lämnat över ordförandeklubban till mig. Det känns stort att ta över ansvaret, men känns skönt att Pontus finns kvar som kassör. Jag kommer säkert att behöva konsultera honom en hel del i början.

Så har jag då blivit ordförande för vår 40-åriga klubb – NMK. En ära och en kul och spännande uppgift som jag hoppas att jag ska kunna sköta till medlemmarnas belåtenhet. Ordförandebudet innebär ju inte att det kommer att ske några större revolutioner i vår verksamhet utan bara att medlemmarna kan kontakta mig istället för Pontus i angelägenheter som rör klubben i stort. När det rör frågor inom våra tre huvudområden Bil, Flyg och Båt så sköter våra sektionsstyrelser dessa frågor.

Nu laddar vi för en ny säsong, som vi hoppas blir lyckosam på alla sätt. Dels vill vi ju synas utåt, göra reklam för vår klubb och verksamhet, vilket förhoppningsvis ska locka nya medlemmar. Dels vill vi vidareutveckla Lundafältet och underhålla och förbättra Brandholmen. Dels vill vi ha soliga dagar med lagom mycket vind (hur nu styrelsen ska kunna åstadkomma det). Men framför allt vill vi ha kul tillsammans i klubben – oavsett vilket modellintresse vi har.

Avslutningsvis citerar jag Pontus:

Flyg snyggt – Kör vackert – Segla elegant!

Med vänlig hälsning/Göran Grenander

Papperstidningen är dyr att producera och distribuera.

Läs därför NMK-nytt på nätet!

Säg upp din papperstidning genom ett mail till:

mats.e.forsmark@gmail.com

Våra vänner

Truck & Maskin Service i Nyköping AB

Andor Automation

Princess Konditori

Resecity i Nyköping

Autoexperten i Nyköping

Sörmlandskustens Sotning & Ventilation

EBK ELflyg

Sweeper's Hobby Center



Årsmötet 2013



Det var många som hade hittat till Brunngatan och NMKs årsmöte i början på februari. Mötet började med mingel för att småningom övergå i de formella årsmötesförhandlingarna. Och slutligen fikade man och avnjöt de läckra – och sevärda – bakverken från Princess.

DEN STÖRSTA SENSATIONEN på årsmötet var kanske att Pontus, efter många år av ordförandeskap, nu lämnar över ansvaret till Göran och i stället tar över uppdraget som kassör.



Efter många års framgångsrikt ordförandeskap lämnar Pontus över klubban till Göran som nu får förtroendet att basa för NMKs verksamhet.



Princess Konditori hade som vanligt ställt upp med läckra bakverk – denna gång utsmyckade med NMK-loggan med anledning av 40-årsjubileet.

Pontus har ju redan en god inblick i klubbens ekonomi så hans uppdrag kanske inte känns så främmande. Och Göran som tidigare ingått i styrelsen är ju heller ingen nybörjare inom styrelsearbetet. Och att han är en hängiven och aktiv modellbyggare finns det väl ingen som betvivlar.

Hasse Gustavsson tar över posten som sekreterare efter Göran. Per Nordström blir ledamot i flygsektionen.

Styrelsen finns listad i sin helhet på föregående sida.

Hela protokollet från årsmötet finns tillgängligt i lokalen på Brandholmen för den som vill gå igenom alla punkterna mera detaljerat.



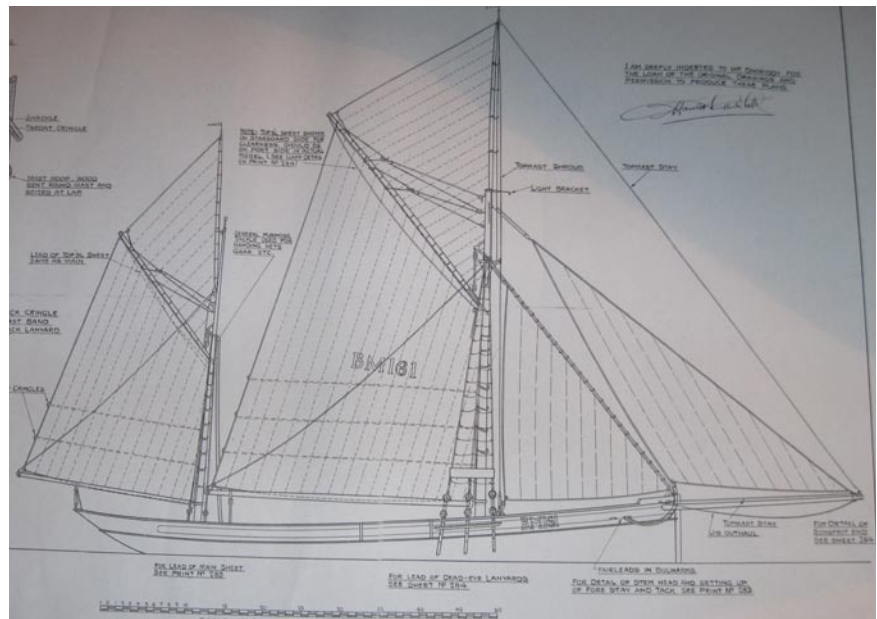
1972 – 2012

Brixhamtrålararen Dalwhinnie

Georg har nu fått sin trålar klar för sjösättning lagom till den nya säsongen. Här berättar han om bygget.

EFTER CA 1,5 AR och knappt 400 timmars effektiv byggtid är nu skutan klar för provsegling!

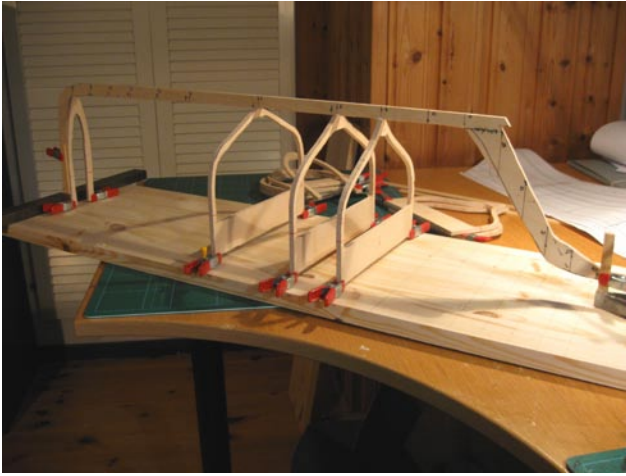
Jag har inte följt ritningarna helt, det är alltså inte ett "riktigt" skalabygge. Dels måste man förenkla riggen en del för att det ska fungera med radiostyrning. Däckslayouten måste också ändras något, luckornas placering och storlek, för att komma åt under däck. Men skrovet, undervattenskroppen, rodret och riggens form



Ritningen till trålararen.



Brixhamtrålararen Dalwhinnie är klar för sjösättning! Modellens totala längd 117 cm. Vikt ca 5.6 kg. Skala 1:28.



Här är de första spanten resta på byggplattan.



Spanten är bordlagda och spackling/slipning kan börja.



Skrovet slipat och klart för målning.



Elektroniken installerad. Servona har fått förlängda armar för att kunna dra in och släppa ut skoten tillräckligt.

och proportioner har jag försökt göra så lika originalet som jag kan åstadkomma. Ritningarna jag byggt efter beskriver Brixhamträlaren "Valerian". Eftersom jag frångått originalets utseende på många ställen, har jag också ändrat namnet till "Dalwhinnie".

Historia och historier

En del av dessa trälare byggdes som rena kappseglare, många av dem användes säkert även för andra verksamheter. Nu kommer vi in på avdelningen skepparhistorier...

"Dalwhinnie" byggdes 1921 i Brixham som trälare. Efter några års fiske på Nordsjön blev hon liggande ytterligare några år i hamn pga att fisket slog fel. I början av 30-talet såldes hon till ett gäng ungdomar med tvivelaktig bakgrund. En mindre ombyggnad gjordes, en större lastlucka och en del mindre utrymmen under däck ändrades om. Sedan började en spännande tid – smugglarnas tid! Hon smugglade whiskey från England till kontinenten, choklad och sidenspetsar tillbaka.

Hon gjorde många resor utan problem, men engelska tullverket hade börjat intressera sig för "Dalwhinnies"



Smuggelgoods?



Här läggs däckets ljusa lister och svart nåt mellan listerna.



En besättningsman sliter vid den stora rorkulten.

verksamhet. Man var angelägen om att preja henne med illegal last ombord.

Dramatik

Tidig höstmorgon i engelska kanalen, i en kuling från sydväst, kom "Dalwhinnie" slörande med ett rev i mesan, ett rev i storen, stortoppen beslagen. Hon hade 220 lådor whiskey ombord och var på väg mot Anwerpen. Strax efter 3 glas på förmiddagsvakten syntes rök vid horisonten på babords låring. Lite senare kunde man se skrovet, det var en engelsk tullkryssare, maskindriven och med en liten kanon på fördäck. Hon gick med full fart, ca 10 knop, i den grova sjögången, på en skärande kurs.

Nu blev det fart ombord på "Dalwhinnie"! Kursen ändrades till sydostlig, halv vind var skutans snabbaste bog. Reven slogs ut och toppseglet sattes, det var på gränsen vad skutan tålde, men undan gick det. Tullkryssaren hade svårt att hänga med, men när stagfocken på "Dalwhinnie" slets i trasor, började tullkryssaren knappa in på avståndet. Slutligen kom hon inom skotthåll för att kunna skjuta ett prejningsskott. Samma dag i gryningen hade tullarna bordat en annan smuggelskuta med whiskey ombord. För att vara säkra på att det verkligen var sprit i flaskorna hade tullarna provsmakat...kanonskytten ombord på tullkryssaren var speciellt plikttrogen och hade smakat flera gånger. Det var sprit, men nu gällde det att skjuta ett skott framför stäven på "Dalwhinnie" för att få henne att dreja bi! Den plikttrogne kanonskytten drog av skottet, men av någon outgrundlig anledning träffade han akterskeppet på smuggelskutan istället. Det upphetsade tillstånd han befann sig i gjorde att han dessutom blev överraskad av rekylen och drumlade överbord.

Nära ögat

Tullkryssarens skeppare ansågs sig tvungen att först bärga sin besättningsman innan jakten på smugglarna kunde fort-



Förskeppet med ankarspel.

sätta. Bärningen tog sin tid och under tiden försvann "Dalwhinnie" i en regnby. Skadorna på akterskeppet var i höjd med däck och utgjorde ingen direkt fara för skutan.

Hon låg efteråt någon vecka i en fransk hamn och reparerade.

Även om hon knappast smugglar nu för tiden, hoppas jag att "Dalwhinnie" lyckligt seglar vidare på de sju haven!

Men om du ser en gammal Brixhamtrålar med lite slarvigt lagade skador i aktern i någon hamn, så vet du vad det handlar om!

Sanningen

Eftersom modellen ramlade ned på ett betonggolvet under byggnadstiden och slog sönder akterskeppet, kan ovanstående historia vara en annan förklaring...

Skepparhistorier är nu just, skepparhistorier!



Christer drömmer sig bort i en CF-100 Canuck.

Christer far i västerled En kurs med flyginslag ...



Här går reskassan åt på Performance Hobbies.

NÄR XEROX HAR SKICKAT mig till Frankrike på kurs tidigare har jag haft tur två gånger och prickat flyguppvisningen på Le Bourget. Nu var det sex år sen sist det var kurs utomlands och nu skulle det bli 2 veckor i Webster, New York, USA. Inga flyguppvisningar den här gången, men nåt kul måste man ju göra på kvällarna och den lediga helgen!

Ni kanske kommer ihåg .25-Tempesten och V1an jag byggde för drygt 10 år sen? Båda var byggsatser gjorda av Ron Daniels i Kitchener, Kanada. Webster ligger inte långt från kanadensiska gränsen (knappt 2 timmar), Niagarafallen och Kitchener. Så jag skickade ett mail till Ron och frågade om det fanns några sevärdheter i närheten. Med flyginriktning så klart! Det blev några mail fram och tillbaka över Atlanten, planer smiddes.

Googlade även på "Webster hobby store", och minsann, låg det inte en hobbyaffär bara 3 minuters bilresa från hotellet. (För man går ju inte gärna i USA...) Så en önskelista skickades till Tom på Performance Hobbies!

9 mars var det avfärd och efter en 9 timmar lång flygning landade vi (jag och min kollega Roger) på Chicago O'Hare för byte av flyg till Rochester. Fyra timmars väntan på inrikesflyget gjorde att vi utforskade terminalen och resans första höjdpunkt hittades i ett hörn: En Grumman F4F-



Canadian Warplane Heritage Museum med mängder av intressanta flygplan.



PBY Catalina, alltid lika imponerande!



F4F-3 Wildcat.

3 Wildcat! Flygplatsen är nämligen döpt efter Lieutenant Commander Edward Henry "Butch" O'Hare, US Navys första "äss" under andra världskriget.

Det kursades mellan 08:00 am och 05:00 pm varje dag. På kvällarna provades diverse amerikanska maträtter, gott och mycket! Torsdagskvällen var vikt för ett besök på Performance Hobbies. Allt jag ville ha hade inte Tom hemma



Fr.v. Angelica, Ron, Joey, Roger, Thomas och Christer.



Niagarafallen i vinterskrud - imponerande syn!



Lancaster:

från början, men fanns nu väntandes på mig i butiken. Otroligt trevlig kille med många Xeroxkunder world wide, jag var inte den första som mailat en önskelista. Jag blev nu med bl.a. sex servon till min Fw190D-9, halva priset mot hemma. Efter avslutat shoppande korsade vi W Main Street för ett besök på puben Barry's old school Irish. Äntligen lite riktigt öl!

Lördag morgon kl 7.30 satte vi oss i Dodge Avengers och rullade mot kanadensiska gränsen och vårt möte med familjen Daniels! Ron och hans fru Angelica hade fixat hotellrum på Sheraton on the Falls på kanadensiska sidan och ishockeybiljetter. Vi möttes i hotellobbyn kl.10, helt otroligt att mötas så här på riktigt, vi som "känt varandra" via

mail i 12 år! Förutom Ron och Angelica var sonen Joey och hans kompis Thomas med. (Joey är för övrigt en jäkel på ishockey och Combat Flight Simulator 3. Joey, Ron och jag har mötts i hårda strider on-line. Många gånger blev jag nerskjuten...)

Först blev det fika på Tim Hortons (Kanadas största fast food kedja) och en kall och blöt rundvandring vid Niagarafallen. Sen in i bilen (med högsta värme), tillbaka till USA och First Niagara Center för matchen Ottawa Senators vs Buffalo Sabres. Drygt 19000 på läktaren, stämning! Assist av Daniel Alfredsson vid avgörande målet på övertid, 4-3 till Senators. Kvällen avslutades med buffé på hotellet, flygsnack och mycket trevligt umgänge!



Starfighter i häftig stigning utanför museet.



Fairey Firefly Mk5



Bristol Bolingbroke

Söndag förmiddag satte vi oss alla i bilarna, nu var det dags för Canadian Warplane Heritage Museum! Men först frukost på Tim Hortons. Lite drygt en timme senare var vi framme vid museet som ligger vid Hamilton International Airport. Ett väldigt trevligt museum, naturligtvis med flygplan och historia med kanadensisk anknytning. Mycket fina lokaler och en skön blandning av rena utställningsplan, flygande plan på vinterservice och renoveringsprojekt. Personliga favoriter var nog Avro Lancastern (den ena av två flygande i världen), Fairey Firefly Mk. 5 och Grumman TBM-3E Avenger. Vår rundvandring avslutades i giftshopen; proppfull med modeller i taket och massa kul till salu.

Ron och Angelica undrade nu om vi ville se Toronto (minst en timme bort), men eftersom vi hade tre timmar ”hem till Webster” tackade vi för oss och den otroligt trevliga helgen. Vem vet, kanske får vi chansen att besöka våra vänner igen? Eller någon gång visa upp våra svenska flygmuseer för dem?

Nu återstod en veckas kurs innan det var dags för en lång flygning hem. Borta bra, men hemma bäst! Men jag tycker vi fyllde vår fritid väl!

Christer Landberg



Dessa modeller, Hawker Tempest och V1 är konstruerade av Ron, byggda av mig.

Lägesrapport från Christer L: FW-190 växer fram



Den superdetaljerade förarplatsen.



Nyklätt sidoroder. Höjdrodret inväntar sin tur.



Vänster vinge under uppbyggnad.

Anders förnyar Bilsektionen:

Thundertiger SB5 PRO

Bara för man är en självplågande fakir wannabe beslutades att i sommar skall vi ta och prova nåt nytt.



KANSKE SKULLE FÖRKLARA lite hur det funkar med ett radio-styrt tvåhjuligt fordon utan stödhjul.

Hojen är balanserad så att när hjulen snurrar skapas en ”gyro”effekt som gör att motorcykeln under rörelse strävar efter att vara upprätt, stannar man så tippas den.

Svänger gör man genom att styra framhjulet åt ”fel” håll och hojen lutar sig åt det hållet man önskar svänga.

Sen kommer det knepiga, önskad lutning bibehålls med att gasa lagom mycket. För mycket och den reser sig och slutar svänga, för lite och den trillar omkull.

När kurvan är slut centrerar man styrningen och ger mer gas och hojen rätar upp sig.

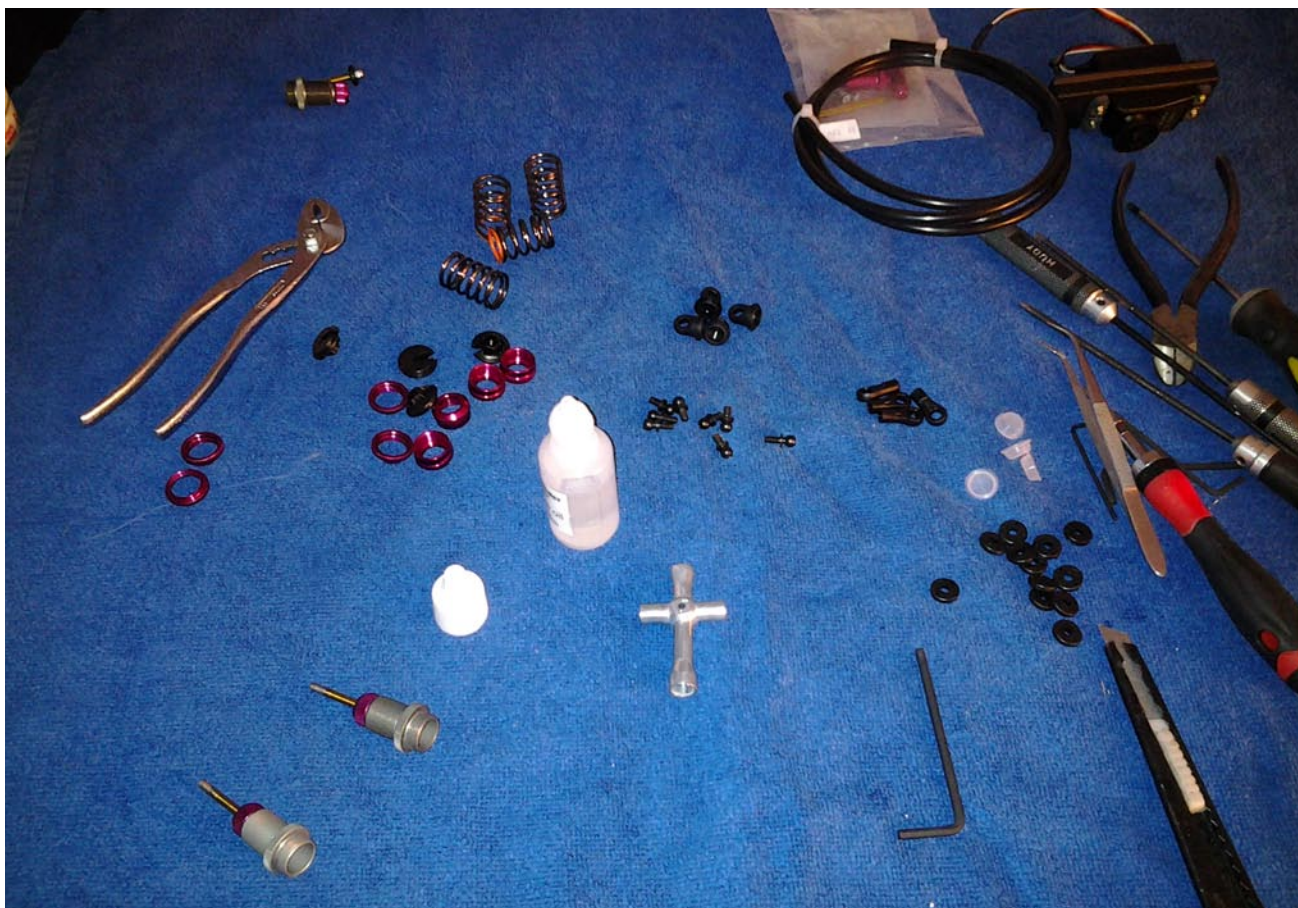
Thundertiger SB5 pro kommer i smådelar och jag började sätta ihop den helt enligt manual.

Stötdämpare och styrdämpare först.

Kan inte ärligt säga att jag är speciellt förtjust i mikroskopiska c-clips och fenomenet att det alltid skickas med exakt antal som behövs, fenomenet innebar lite tid på alla fyra under meckbordet för att hitta bortsprungna.

Ett av stötdämparhusen var också felgångat, gängen hade 2 ingångar – mycket skumt, Roger på hobbygården var dock mycket tillmötesgående och skickade ett nytt hus.

Resten av chassit gick ihop riktigt fint, men det är många delar som är monterbara på flera olika sätt, men i



Stötdämparbygge – många smådelar att plocka ihop!



verkligheten bara ska monteras på ett, vilket kan innebära en hel del ”gör-om-gör-rätt”-händelser om man inte är mycket noggrann.

Motorsystemvalet är väl som i Östersjön tämligen valfritt. Jag valde ett motorpaket från castle med en snurra på 5700 kv och sidewinder sv2 fart reglage, om det var rätt val återstår att se.

Acc lipo 7,4 v 6000 mah hardcase.

Karossen är tredelad + huvud och ryggpuckel, den lackas som brukligt på insidan och det är trångt, stort tålamod rekommenderas.

Lärdomar efter ett par provkörningar i ett skitigt lastbilsgarage.

1. Styrningen sker via stötdämpare, töm den ena dämparen på olja och se till att det inte finns något glapp i linkaget, att det går lätt och exakt är ett måste för att det skall funka över huvudtaget.
2. Lägg framaffeln ner så mycket som det går, det innebär ökad stabilitet, lite sämre svängbarhet dock.

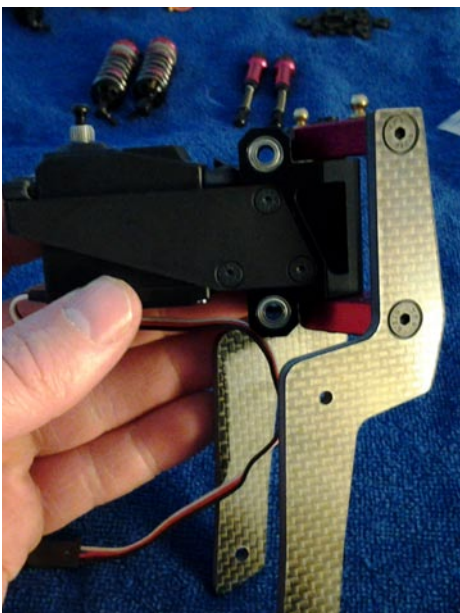
3. Kan vara en bra idé att köpa långa swingen som finns, ökar även det stabiliteten.
4. Broms kit till framhjulet är också en bra investering
5. Däcken som kommer med är puckar och kanske funkar att laja runt lite med men det är PMT 200 slick med hårda ilägg som enligt alla jag pratat med funkar bäst.

Tack vare den strålande våren är detta så långt äventyret har kommit, men det är i skrivande stund två veckor kvar till första tävlingen så jag är inte orolig ...

Anders L.



Motorpaketet.



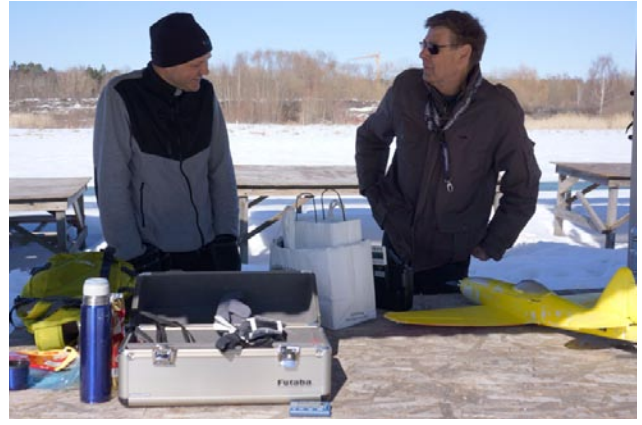
Framaffeln med servo.



Framvagn.



Stötdämparpaketet med swing.



Annandagpåskflygning

ÅRETS ANNANDAGPÅSKFLYGNING skedde i strålande sol och utan någon blåst. Snön låg visserligen kvar på banan, men det avskräckte inte ett gäng NMKare från att lufta combatplan, helikoptrar och ett skidförsett plan. Hasse hade med sig det skidförsedda planet som hade en skumpig färd över det söndertrampade snötäcket. Och landningen gick bra ända tills ett djupt fotspår ställde maskinen på näsan. Pära gjorde en lyckad premiärflygning med sin nya TREX 700E. Och grabbarna med combatkärror kvaddade planen med friska takter.

Vid lunchtid var grillen laddad med korv och alla lät sig väl smaka i vårsolens glans! En härlig början på säsongen!



Visa att du tillhör NMK!



Du har väl inte glömt att det finns NMK-prylar att köpa? Skaffa dig en ny, fräsch T-shirt och pynta modellen, verktygslådan och bilen med dekaler som visar att du hör till stans bästa modellklubb. Det finns följande produkter att investera i:

T-SHIRTS i tre st olika färger (vit/svart/grå)
med NMK-loggan Medlemspris 100kr/st

A4-DEKALARK med NMK-loggan
i tre olika storlekar Medlemspris 90kr/st

Hör av er till någon i huvudstyrelsen för beställning!

Tveka inte, se till att du syns med vårt fantastiskt vackra klubbmärke!