

NMK-NYTT

Nyköpings Modellklubb



MAJ 2022
ÅRGÅNG 50

Vårnummer!



Christer Svenssons modell av Messerschmitt Me 163 Komet.



Pjerre Gustafssons FWD-bil som han framgångsrikt kört med under vinterhalvåret.

INNEHÅLL:

Inte så Top secret längre!

Från Stearman till Superstearman

Ett verktygstips

Min sambo har satt svenskt rekord i modellflyg!!!

Min vinter med FWD-klassen

”Det flygande ögat”

NMK står för en deltävling i RcBash

Nu börjar säsongen!



NMK-NYTT

är medlemstidning
för Nyköpings Modellklubb

Huvudstyrelse

Ordförande:

Pjerre Gustavsson
Tfn 073-642 23 29
pjerre.gustavsson@gmail.com

Vice ordförande:

Fredrik Kleringer
Tfn 070-314 33 23
fkleringer@hotmail.com

Sekreterare:

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

Kassör:

Pontus Svensson
Tfn 073-035 36 35
pontus.svensson@telia.com

Sektionsstyrelse Båt:

Ordförande:

Per Gradin
Tfn 073-771 13 61
rep.nidarg@gmail.com

Webmaster:

Christer Landberg
Tfn 070-582 10 28
christerlandberg66@gmail.com

Sektionsstyrelse Flyg:

Ordförande:

Patrik Andersson
Tfn 070-424 87 17
putte3d@hotmail.com

Sektionsstyrelse Radiostyrd Bilspport

Ordförande:

Anders Andersson
Tfn 073-383 21 21
rex.anders@live.se

Redaktör NMK-nytt:

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

Medlemsavgifter 2022

Junior (-20 år): 275 kr
Senior: 500 kr
Familj: 650 kr
Plusgirokonto (NMK): 36 99 39-4

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



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

Ordis har ordet



DÅ HAR VINTERN börjat släppa sitt grepp och våren är på ingång. Äntligen kan minnen av alla sammankomster ute på anläggningen eller tävlingar och träffar kunna slå in igen. Jag hoppas på mycket aktivitet på våra anläggningar och att alla har hälsan i behåll efter vintern.

Med vänliga hälsningar
Pjerre Gustavsson
Ordförande

Redaktören tar till orda:

Årgång 50!

Om ni tittar på förstasidan ser ni att NMK-nytt är inne på sin femtionde årgång! Ganska imponerande. Jag vet inte om det finns så många andra modellklubbar som har en så långlivad tidning, så vi kan sträcka på oss och vara stolta.

Själv har jag varit med i 13 år och gjort 40 nummer av tidningen! Oftast ett sant nöje!

Mats F
Redaktören

Smart sätt att stötta NMK!

Gräsroten i Svenska Spel, där de som spelar med spelkort/kundnr kan välja sina favoritföreningar (3st), som då får vara med och dela på en pott som Svenska Spel har för föreningslivet, när medlemmar (eller andra) spelar via Svenska Spel. NMK fick förra året 1190 kr via detta stöd! Nyköpings MK, Nyköpings MK-Flygsport och Nyköpings MK-Bilspport finns att välja. Lämpligt nog 3st! Så det är bara att aktivt välja dessa tre, så trillar det in pengar till NMK!

Våra vänner

Truck & Maskin Service i Nyköping AB

Andor Automation

Resecity i Nyköping

Autoexperten i Nyköping

SörVent i Sörmland AB

EBK ELflyg

Sweeper's Hobby Center

Autoexperten



SörVent i
Sörmland AB

SPECIALTANKAR



AND/OR
Automation AB

RESECITY



Inte så Top secret längre!

NU NÄR JAG gått tillbaka och läser min historia från förra NMK-nytt, om den så kllade Stridsbåt 90 special, så inser jag att det hela är ett stort missförstånd från min sida.

Jag har nu fått se hela ritningen och upptäckt att jag har haft den upp och ned (informatören skrattar). Det är vare sig en u-båt, fartyg eller stridsvagn S utan en första prototyp till Messerschmitt Me 163 Komet, ni vet det tyska raketplanet från slutet av andra världskriget. För säkerhets skull byggdes en förlaga till raketplanet utrustat med en vanlig kolvmotor med en skjutande propeller, då det visade sig att raketmotorn kunde explodera.

Till slut fick de tyska ingenjörerna det hela att någorlunda fungera med blandat resultat. Resten är som ni vet historia.

Modellen

Det här modellplanet ni ser på bilderna är konstruerat av den kände engelske skalabyggaren Dennis Bryant.



Här är modellen fotograferad snett bakifrån där man ser den skjutande motorn, en Enya45 RC.

Jag köpte planet färdigbyggt för länge sedan av Christer Landberg. Det var i mycket fint skick, men jag har ändrat några saker från grundkonstruktionen, bland annat infästningen av vingen till kroppen (ja, du vet Christer) och en lucka till batteriet, som annars var svår att nå. En del målning och några siffror och märkningar, hämtade från några bilder av planet jag hade i gömmorna, fick bli en bild av hur det kunde ha sett ut.

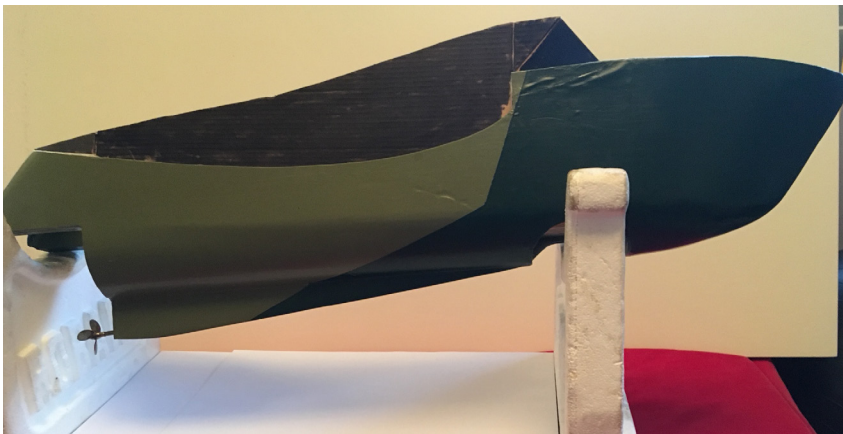
Modellen är försedd med en Enya 45 RC med skjutande propeller och spakas med en Spektrumradio. Planet



har skevroder och höjdroder kopplade i samma funktion och försett med ett styrbart noshjul.

Hälsningar från
Neraga B
= Bagaren
= Christer Svensson

PS Texten kan innehålla ett mått av fria fantasier DS



Så här visades modellen i NMK-nytt nr 3/21, vilket gav många av våra läsare svårartad huvudbry. Vår skrivande spion hävdade att det kunde vara en jättehelig ny stridsbåt 90 special. Men nu kan NMK-nytt avslöja vad det är! Läs och häpna!

Från Stearman till Superstearman

JAG SKREV NÅGRA rader om min gamla Stearman PT17 i aprilnumret -21 och hintade om att jag byggt om övervingen så nu får jag stå till svars för det. Anledningen till att jag byggde om den till en superstearman var att jag bytte ut min Seidel 7-70 som skulle visa sig alldeles för svag för de 13 kg som modellen vägde, samt att jag slog sönder vingpetsarna vid en ordentlig markkänning mellan två björkar när ett par av cylindrarna slocknade vid en start, så därför fick det bli ett motorbyte. Inhandlade en passande Moki 150 och fick dubbelt så mycket kraft och bensindrift. Innan det skedde så lagade jag vingpetsarna och flög ytterligare någon säsong innan lädret sa att nu är det dags att handla.

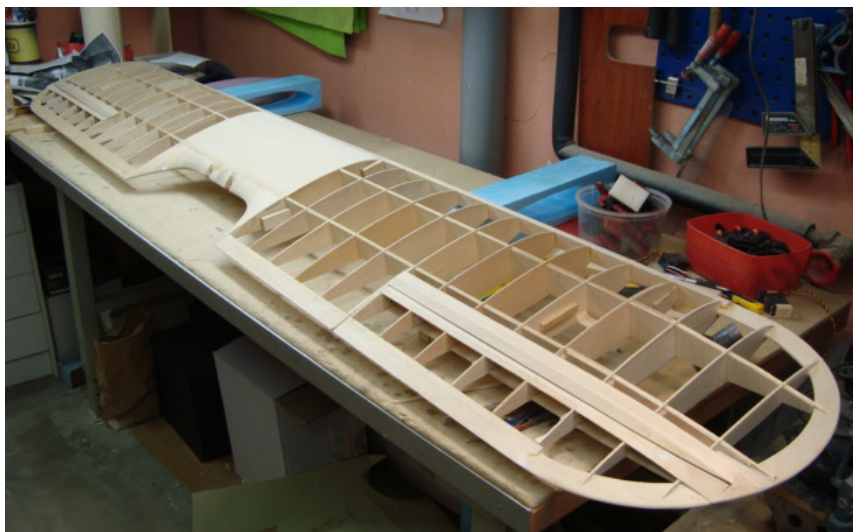
Började med att ta fram sågen och såga itu övervingen vid mittsektionen. Jag har aldrig varit rädd för att sätta



PT17 Stearman som den såg ut innan motorbyte och ombyggnad



Här är mittsektionen avsågad och plankningen bortrensad.



Övervingen klar och nu utan någon v-form.

såg eller Dremel i en modell om jag tycker att jag vill göra om. Sen blev det ett ganska digert jobb att sprätta bort all plankning på mittsektionen, så att det gick att komma åt att ta bort den gamla mittförstärkningen utan att bryta sönder alltför mycket. Det gick faktiskt lättare än vad jag trodde, även om jag så småningom fick byta ut/ förstärka spryglar som inte gick att ta bort. Dremel är en fantastisk maskin!

Nya skevroder

När detta var gjort så var det bara att börja med att såga ut för de nya skevroder. Eftersom jag ville efterlikna en Superstearman så mycket som möjligt fick jag såklart bygga in skevroder i övervingen. Valde att göra det innan båda vinghalvorna limmades samman på nytt igen. Mycket nytt material fick limmas in för att gångjärnen skulle få något att fästa emot. Viktigt var att behålla så mycket som möjligt av vingpetsarna där skevroderen skulle ta plats. Sågade försiktigt bort vingpetsarna så att vingen kunde behålla sin tidigare form. Efter en hel del limmande/hyvlande och sandpapprande så blev skevroderen färdiga och funktionen riktigt bra. Därefter limmades nya balkar för mittsektionen in och vingen blev åter i ett stycke, med det undantaget att nu

var v-formen nu ändrad till att vara 0°. För att inte bygga in någon skevhet i vingen så byggde jag en jigg och spände fast båda vinghalvorna innan jag slutligen limmade med 24 timmars epoxy.. Kan lova att det var mycket slipande och inpassande inn-

an jag var nöjd och kunde limma ihop vingen igen.

Nya servobrunnar

Det sista var att tillverka nya servobrunnar för de nya skevservona. Det var ett ganska enkelt jobb att



Skevrodret förberett för sågning.



Skevrodret sågat. Blypåsen håller vingen pressad mot jiggen för att undvika skevheter.

göra. Först hade jag tänkt att endast använda de servon som satt i undervingen med stag emellan de nedre skevrodren som sedan kopplades till skevrodren i övervingen, men funktionen blev så dålig och ostabil så jag räknade snabbt ut att det skulle bli rejält roderfladder med troligen lossade skevroder som följd. Vid något meeting brukar jag sätta på skevroderstagen för att det ska se riktigt ut, även om det är en "stand off skala". Så det fick bli två extra servon i övervingen. Det sista som fick göras om var vingstagen som av naturliga skäl fick andra mått.

Så var det bara på med ny klädsel och måla på namn och insignia. Kan slutligen tillägga att det var ganska länge sedan ombyggnaden gjordes.

Förr i tiden ...

Numera är det mest ARF som gäller. Inte så många som bygger från ritning längre. Klubbarna har inga bygglokaler som SMFK hade på 90-talet, där jag sedermera var en entusiastisk byggladare under många år med 6-7 ungar en gång i veckan, och flyglärare då flygsäsongen började. Då fick de lära sig att bygga enkla modeller som t.ex Stig-Bert som Styrbjörn Everhäll i klubben konstruerat. Riktigt lättbyggd och lättflugan.

Fortsättning följer

Nästa jobb var att ändra brandväggen för att ge plats åt den nya motorn och gjuta en ny motorkåpa. Det kommer i nästa nr.

/Lelle

Ett verktygstips

Jag har slipat balsa under vintern och funnit ett suveränt slipverktyg som verkligen underlättar jobbet: det är en slipkloss med Tungsten carbide som lär hålla i många år.

Den slipar trä, glasfiber, plast och aluminium.

Slipklossen går att finna hos vissa svenska butiker.

185 x 52x 41 mm.

Påra



Rapport från den Leijonska rekordverkstaden: Min sambo har satt svenskt rekord i modellflyg!!!

ANNA GRÖNVALL SOM NI brukar träffa tillsammans med mig på Lunda är min sambo, sparringpartner, caller på speedtävlingarna och rekordförsöken i Tyskland. Hon har just satt ett nytt svenskt FAI-rekord i distansflygning i slutna bana för radiostyrda luftskepp! Klassen heter F7b Open och det finns tre olika rekordklasser för inomhusflygande luftskepp, speed i rakbana, speed i slutna bana samt distans i slutna bana. Det finns även ett antal kategorier för utomhusskepp.

Rekordförsök

Rekordförsöket inleddes efter att Borlängeklubben hade genomfört sitt inomhusmeeting i den stora BSM-hallen i Borlänge i februari. Jag hyrde då själv arenan i några timmar. Banan skall mäta 25 meter mellan de två pylonerna (rundningsmärkena) och mättes ut med en mätlaser. Vikter placerades vid de två rundningsmärkena och barriärresor hissades upp som pyloner med hjälp av mylarballonger. För att eliminera alla risker för att pylonerna skulle röra sig stängdes all ventilation i arenan av. Markeringarna hängde sedan helt vertikalt under hela rekordförsöket. Resterande mätpunkter mättes på samma sätt och bänkar placerades på de uppmätta platserna

där flaggmännen skulle sitta under hela flygningen. Även start/mållinjen mättes och markerades. En briefing genomfördes sedan med samtliga funktionärer och kontrollanter.

Svårstyrt

Av många olika anledningar blev Piruetta Mk 1 klar kl 23,45 kvällen innan rekordförsöket. En mycket kort testflygning (i köket hemma!) gjordes innan den packades uppblåst in i min stora skåpbil för avfärd mot Dalarna. Under provet i köket svängde det fint åt vänster. Vid första provet i arenan visade det sig även svänga fint åt vänster, vad man än gjorde! Fenorna flyttades, fenor förlängdes, rodret förlängdes! Efter lite improvisation var det möjligt att ta sig runt banan. Det beslutades att göra ett kort försök att få en officiell flygning innan ytterligare testning ägde rum. Ett par varv runt banan flögs och dokumenterades. Ytterligare tester för att få styrningen att fungera gjordes. Rodret förstörades med allt tillgängligt material och tejp.

Till slut var det möjligt att hjälpligt kontrollera luftskeppet. Ett nytt försök gjordes sedan runt banan och med stor möda för Anna kunde 10 varv flygas och dokumenteras i enlighet med alla FAI:s regelkrav.

Vid vissa tillfällen ville luftskeppet inte alls vända i den avsedda riktningen, varvid en ny taktik utvecklades, i stället för 90 grader åt höger fick det bli 270 grader åt vänster (därav namnet: Piruetta!) Banan kunde flygas på detta sätt utan kontakt med banans markeringar eller väggar. Flygtiden var dock ansevärd och det var extremt påfrestande för piloten som visade tydliga tecken på stress! Efter 10 varv bestämde sig Anna för att landa för att återvända senare i år med en ny rekordkampanj. Modifieringsarbetet för att förbättra manövrerbarheten har redan påbörjats utifrån den kunskap som detta rekordförsök gav. Luftskeppets prestanda är i storleksordningen tio gånger flygsträckan.

Världsrekord på gång?

Efter teknisk granskning av SMFF har nu rekordet godkänts som officiellt svenskt rekord av Svenska Flygsportförbundet. De har även skickat dossiern till FAI i Lausanne för att försöka få det godkänt även som världsrekord! Om detta går igenom är detta det första världsrekordet som har satts av en svensk kvinna inom flygsport! Tummarna hålls!

Piruetta will be back!

Tomas Leijon



Anna Grönvall (till höger) med Piruetta och crew.



Från vänster: Valdemar Vikström, Fredrik Loiske, Andreas Gillblad, Fredrik Jarl, Pjerre Gustavsson

Min vinter med FWD-klassen

MÅLET MED DENNA vinter var att köra mellansvenska elbilscupen i klassen FWD. Alltså framhjulsdrivna bilar i skala 1:10 där man har begränsat på däck och elektronik och till viss del karossen. Tyvärr missade jag deltävling 1 men körde resterande som gick i Eskilstuna, Stockholm, Lidköping och finalen i Karlskoga. Imponerande klass att köra. Enhetsdäck och elektronik håller både budget och farten på en lagom nivå.

Första försöket

Till Eskilstuna kom jag med en helt oprövad bil. Ställde ut den på banan och kände mig som Bambi och for runt på mattan. Men framåt dagen började greppet komma i dom nya däcken och varven började kännas bättre och bättre. Hade i slutet av dagen en väldigt jämn kamp lite längre ner i startfältet. Fick självklart blodad tand över hur

jämnt det var så till Stockholm gav jag mig själv några träningar. Väl på tävlingsdagen så rullade det på. Bilen levererade det den skulle i det höga greppet. Och ännu en gång så var det roliga och jämna race där jag till slut fightades högt upp i B-finalen.

Konkurrensen hårdnar

Till Lidköping hade man ju blivit lite varm i kläderna och av någon anledning så har jag fått börja kvala med dom snabba förarna varje tävling. Men denna gång var det en uppbyggd bana så greppet var inte alls samma och bilen var väldigt hal. Gjorde justeringar av alla slag för att få till greppet men utan ett perfekt resultat. Så efter kvalen så hamnade jag bland B-heatet och det var även denna gång tuffa race mellan några av oss. Tog mig till slut in i mål på en 8:e plats. Dags för Finalen. Hade fått mycket tips på inställ-

ningar på bilen som direkt verkade ha gett resultat. Kvalade hela dagen med dom stora grabbarna men fick känna mig slagen till finalerna och hamnade i B-heatet. Är väldigt skoj att se hur topp 4 kör som på ett pärlband. Märks att de kört ett tag. Så otroligt snygg racing dom emellan och en fröjd att se och lära. Väl i finalerna så lyckades jag ta hem alla 3 av B-Finalerna och tror jag tog en 5:e plats i totalen av cupen.

Mycket kul för liten peng

Verkligen en bra nybörjarklass då kostnaden för bil inte behöver vara så hög för att ändå hänga med och att slitagedelar inte heller håller speciellt hög kostnad. Har kört samma bakdäck under hela säsongen och endast bytt en omgång fram.

Pjerre Gustavsson



Startfältet vid tävlingen i Stockholm.

”Det flygande ögat”

DET FLYGANDE ÖGAT, ja det var titeln på en liten äventyrsfilm som gick som söndagsmatiné på en av biograferna här i stan (Nyköping) på 50-talet.

Naturligtvis lockades man av den spännande titeln på filmen, eftersom man var intresserad av flygplan. Jag själv och kanske några andra 70-plus-sare, som sett filmen, kommer ihåg den som ganska spännande (med den tidens mått mätt).

Engelsk miljö

Filmen, som är från England, handlar om en typisk engelsk slottsherre med eget slott och därtill hörande egen hobbyverkstad. Knutet till sig hade han två intresserade ungdomar som fick hålla på med sina modellbyggen där. Två bovar dyker också upp där för att försöka stjäla en uppfinning som jag strax skall berätta om.

Den världskände skalabyggaren Dave Platt var teknisk konsult och byggare av alla modeller, som förekommer i filmen. Nu till filmen:

Slottsherren hade byggt en motor-driven modell av en flygande vinge, som han utrustat med en kamera undertill, som kunde ta rörliga bilder och sedan sända tillbaka till en ”typ” TV-skärm, där han kunde se allt som hände där planet flög fram. (Känns det igen? Detta är ju 50-talet.)

Bovarna jag nyss nämnde hade fått nys om slottsherrens uppfinning och försökte lägga beslag på den genom ett inbrott i hobbyverkstaden, men blev skrämde av något och flydde därifrån.

Spanings-Spitfire

Nu hör det till saken att ungdomarna hade byggt varsin ”radiostyrd” Spitfire, som de jagade bovarna med, men

de kom undan. Nu ska sägas att Spitfireplanen inte var alltför radiostyrda utan faktiskt linstyrda. Genom skickligt foto, nåja, kunde man faktiskt se linorna till planen, men med lite fantasi och de små sändarna, de hade i händerna tycktes planen flyga precis som vi är vana att se dem.

Lyckligt slut - förstås

Polisen (Gotland Yard, skämt!) som tillkallats kunde förstås inte lokalisera bovarna, men det är här som slottsherren kommer in i bilden med sin flygande vinge, som han kunde kontrollera från sin hobbyverkstad. Han hittade snart de två bovarna i en glänta i skogen och de förstod att de var upptäckta, när de såg planet cirklande över sig. Polisen kunde så gripa inbrottstjuvarna och sätta dem inom lås och bom.

Ja, det var filmen i stora drag som jag kommer ihåg den. Småttrevlig och ganska så spännande! Som sagt, detta var på 50-talet men lite långt före sin tid.

Christer Svensson

NMK står för en deltävling i RCBash

Även 2022 kommer Nyköpings modellklubb stå som värd till en deltävling i RCBash cupen. Så bara boka kalendern redan nu. Vi hoppas på ett stort startfält från NMK detta år. Inte bara i vår deltävling utan även i hela cupen.

Pjerre Gustavsson



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 dekal 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 **50**kr/st

Hör av er till någon i huvudstyrelsen för beställning!

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