

# NMK NYTT

Nyköpings Modellklubb



DEC 1994  
NR 2, ÅRGÅNG 22

Medelåldern är den tid man är tillräckligt gammal för att veta vad man inte bör göra men tillräckligt ung för att göra det ändå.

(Okänd)

## STORA JULNUMRET!



Lennart Isacsson otroligt fina SE 5A i kvartsskala, Laser V-Twin fyrtaktare i nosen. Detta var en av många modeller som kunde beskådas på Modellens Dag. STORT reportage i detta nummer plus mycket mer: Cupfinal, Motor-KM, Vetenskaps- spalten, Flyg i natten, Inbjudan till Årsfesten, Join the Navy.



7 311540 003905

# NYÅRS-KÖR

Modellflygare är ett tåligt släkte sägs det. Och nog har bevis härför lagts i dagen ett par tre år tillbaka. Och då runt nyår. Traditioner förpliktar!

**Därför: samling den 1. januari -95 på Radiolanda, alt Brandholmen kl. 1200.**

Ta med lämplig modell, varm dryck samt varma kläder och vi kör igång. Vi kör fri flygning med kanske något spex-inslag. Huvudsaken att DU är där! Det är för all del "dan efter", men det får vi ta. Just därför kan vi kanske se fram mot spektakulära flygningar

/ Ingvar

PS Huve ska' va' me'!  
DS

## Nyköpings Modellklubb (NMK)

Ordförande:

Ingvar Claesson tel. 218595

Vice ordförand:

Roland Nygren tel. 283989

Sekreterare:

Gunnar Wolving tel. 281792

Kassör:

Niclas Holmgren  
Furirgatan 2, 3tr  
583 47 Linköping  
Tel. 013/274536

Redaktör NMK-nytt:

Christer Landberg  
Granvägen 85  
611 56 Nyköping  
Tel. 267217

Medlemsavgifter 1995:

Junior (-20år) : 100:-

Senior : 200:-

Familj : 300:-

Postgirokonto:

36 99 39 - 4

## FIKA-KVÄLL!

Sen några veckor tillbaka träffas vi i klubblokalen i hamnen varje torsdag. Vi fikar, kollar de senaste tidningarna, fikar, löser problem någon har, fikar, äter bullar mm mm.

VÄLKOMMEN ÄVEN DU !!

PS. Ta gärna med en bullpåse ur frysen när du kommer ! DS.

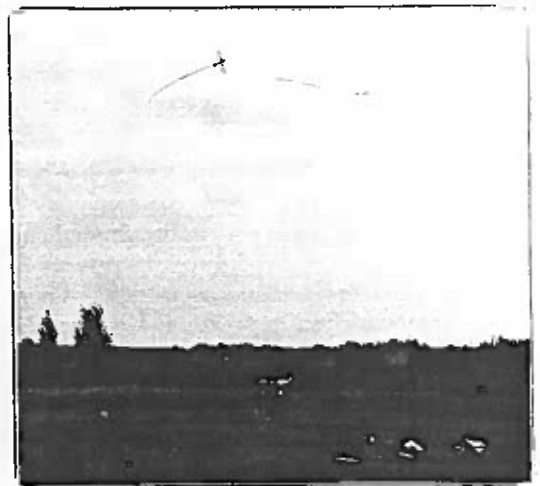
# MODELLENS DAG!



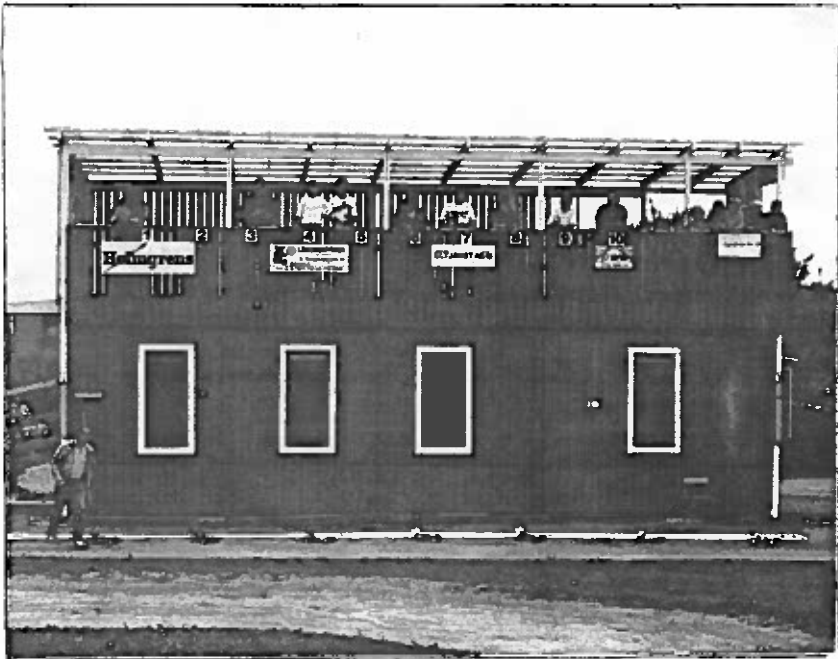
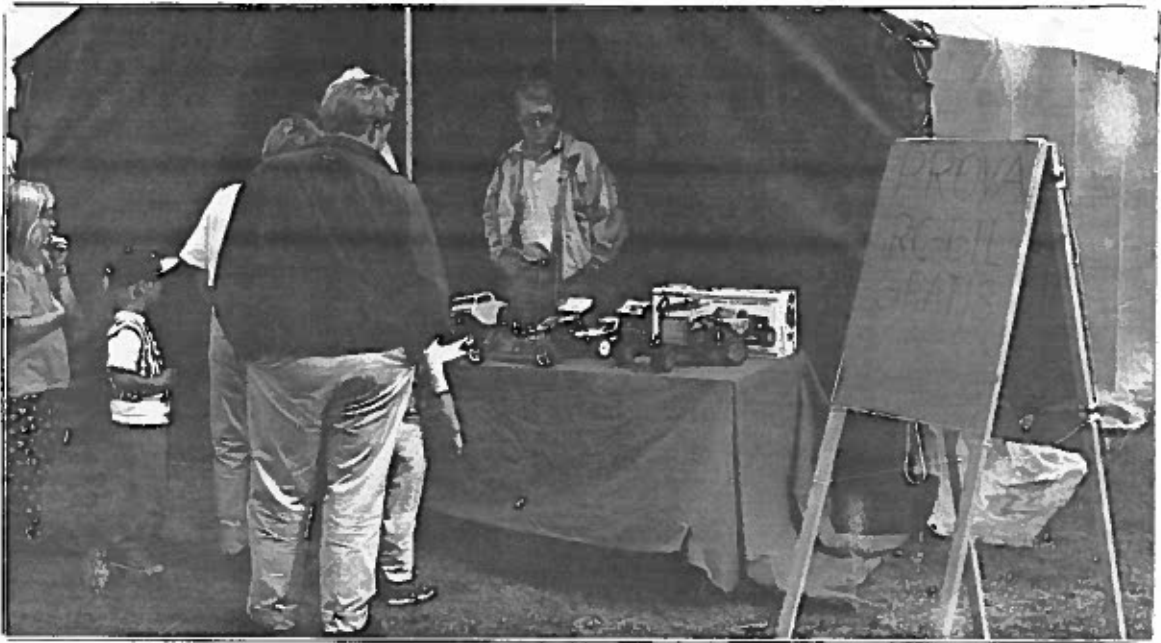
Otroligt bra, suverän, fantastisk speaker Tomas Leijon satt väl placerad uppe på bilförarnas plats.

NMK anordnade Modellens Dag den 27 augusti på Brandholmen. Det blev inte den publikanstormning som varit tidigare år men ändå rätt hyfsat. Många bil- och flygintresserade kunde antecknas!

Med ett tidsschema framtaget av Ingvar Claesson blev det full aktivitet hela dagen, inte en lugn stund. Så ska de va!



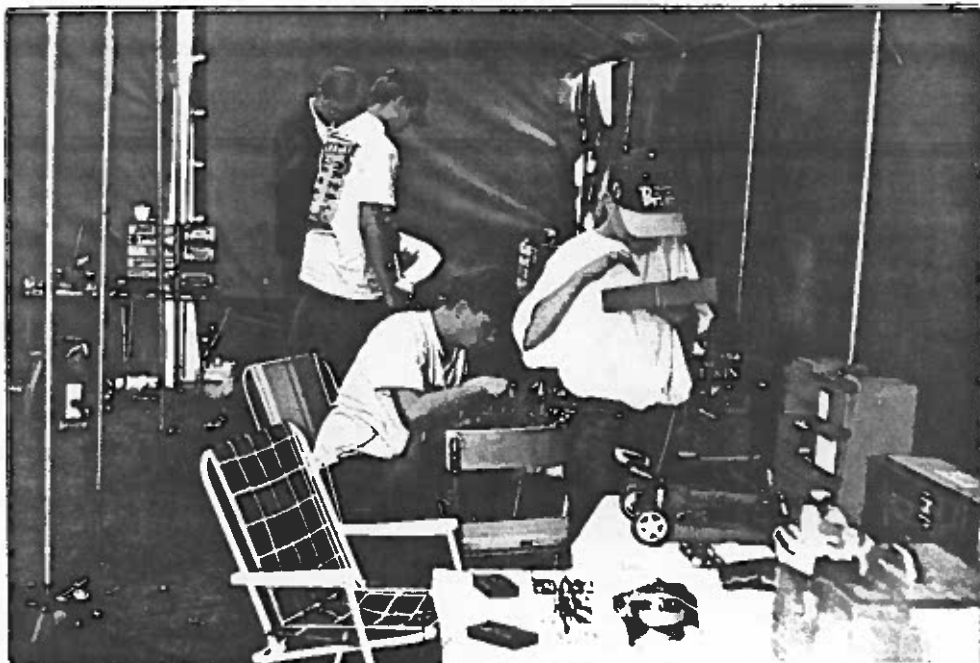
Några inbjudna oxelösundare bjöd på linflyg-combat. Publiken häpnade.



Bilsektionen bjöd intresserade på en provtur med klubbilen, många var det som nappade.

Under dagen kördes fyra heat så man fick se hur det går till på tävlingar.

Hade publiken några frågor eller allmänt nyfikna var de välkomna in i mektältet för prat med klubbens egna välmeriterade tävlingsförare.





Flygsektionen var i luften nästan hela dagen. Många klasser inom modellflyg visades upp: Elflyg, segelflyg, oldtimer, friflyg, konstflyg, helikopter, skala och dogfight. Men mest av det vi är bäst på: Busflyg och "söndagsflygning" !!

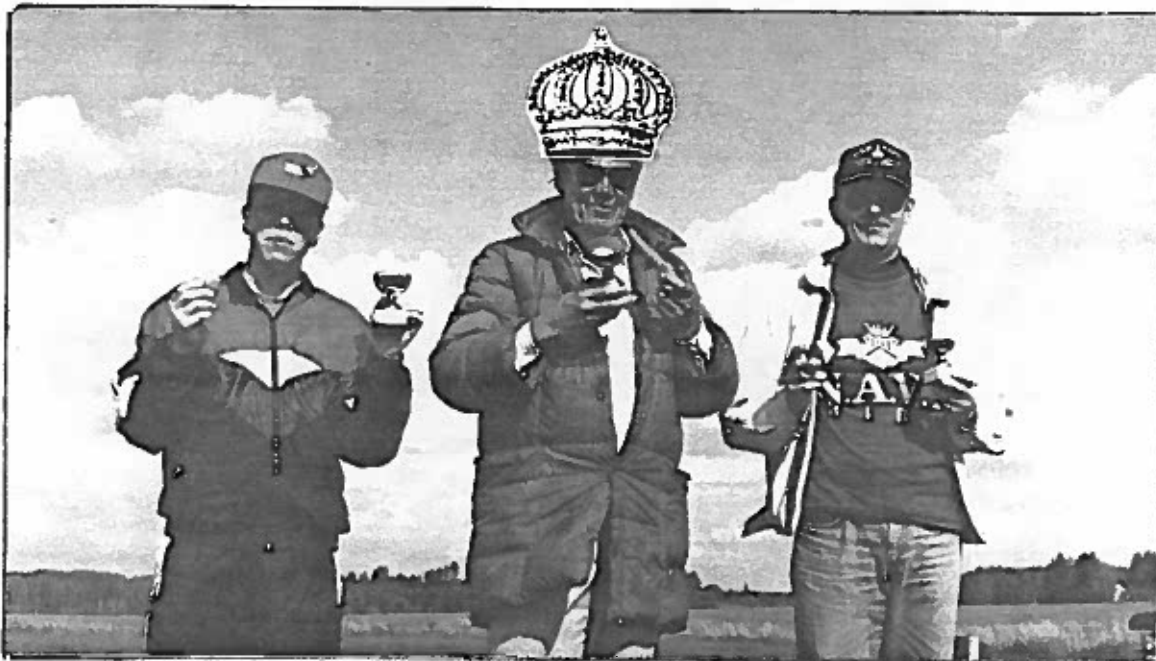
Den som blev sugen på att prova modellflyg kunde ta ett pass på klubbkärren Stig med dubbelkommando.

Den som blev sugen på någonting annat kunde köpa kaffe, bulle, korb och läsk i kafeterian !

Vi tackar alla som ställde upp denna dag och gjorde den så lyckad, TACK ALLA !!!!



# KUNG BENGT PÅ TRONEN !!



1994 års Klubbmästerskap i motorflyg avgjordes den 10 september å Radiolanda.

Tävlingsledaren Christer Landberg hade under året sett hur alla haft svårt med landningarna. Han hade därför satt ihop ett elakt program.

Moment 1 bestod av start, förbiflygning, liggande åtta och avslutades med precisionslandning. I landningen fick alla poäng UTOM fjolårets KM etta och tvåa (Ingvar och Christer L), skäms på er !

Moment 2 var ett nästan rent landningsmoment. Start, precisionslandning, återstart med påföljande bedömningslandning.



Roine sniffar lågt över landningsmärket.



Joakim Dahkvist med assisterande domare Christer Svensson.



Då de flesta nu var genomsvettiga nervvrak fick de tävlande några minuters vila då de också passade på att fylla kroppen med nyttig energi (chips, kanelbullar (Allt bröd innehåller fibrer), folköl, chokladkakor, wienerbröd mm mm).

Moment 3 som varit hemligt ända fram tills nu avslöjades. Ett konstflygningsprogram bestående av fem manövrar som skulle flygas i en sekvens ! Gissa om de tävlande bleknade ! På gräset utspelades nu ovanstående trandans då kombatanterna började torrflyga manövrarna som var looping, wing over, roll, halv kubansk åtta och topproll. Har ni sett åtta kassaskåp dansa balett någon gång, fy en sån syn !

Inte oväntat fick F3A-fantomen Roine Åhrberg högsta poäng.

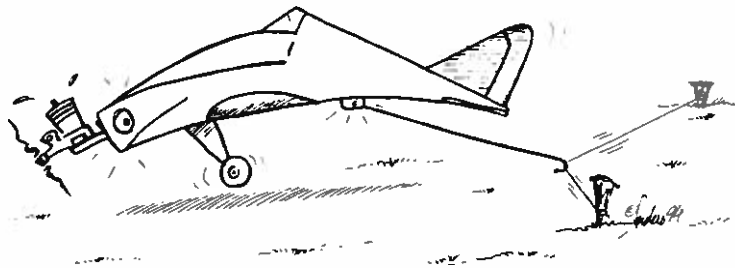
Då var det hele färdigt för i år och efter sammanräkning av poängen kunde så 1994 års klubbmästare i motorflyg koras, ingen mindre än.....BENGT HÖGLUND !!! GRATTIS !

Sällan har vi sett en sån populär vinnare, motståndarna gav Kung Bengt stående ovationer när han gick sin Eriksgata från prisbordet till bilen för hemfärd. Får man gissa att segerfesten pågick framåt småtimmarna ?

Med ensamrätt i hela världen presenterar här NMK-nytt alla siffror från motor-KM 1994:

Pajlåt	Mom. 1	Mom.2	Mom.3	Tot.
1. Bengt Höglund, Sverige	190	270	80	540p
2. Henrik Edefuhr, Sverige	90	260	140	490p
3. Christer Svensson, Sverige	210	200	70	480p
4. Gunnar Wolving, Sverige	170	170	100	440p
5. Christer Landberg, Sverige	90	170	160	420p
6. Roine Åhrberg, Sverige	160	60	170	390p
7. Ingvar Claesson, Sverige	80	70	90	240p
8. Joakim Dahlkvist, Sverige	150	40	--	190p
9. Anders Jonsson, Sverige	110	20	20	150p

Kung Bengt meddelar i en kommuniké att vi undersåtar EJ behöver niga eller buga för Ers Majestät. EJ heller stå i enskild ställning när vi tilltalar Ers Majestät.



# GÅ TILL SJÖSS! JOIN THE NAVY!

Nja, kanske inte riktigt men nästan i alla fall. Varför inte montera en krok på din modell och träna "hangarfartygslandningar" ? Om allt går enligt planerna hade undertecknade tänkt att till nästa år bygga ett enkelt "hangarfartygsdäck" ute på Radiolanda !!

Nedan finns skisser på tre varianter, vi har byggt efter alt. 1. Kroken löder du ihop av 2 mm pianotråd. "Saddles" är landställs-klammer i lämplig storlek. Bra är om du kan limma i korta rörstumpar med 2,1 mm inre diameter för lagring av kroken i klammern.

För att göra det hela justerbart och servicevänligt har vi monterat hela krokmekanismen på en plywoodplatta som är en del av botten på kroppen. I nederdelen av kroppen går två hårdträlistor med inslagsmutterar, plattan skruvas fast med nylonskruv max M3.

Vill du kunna höja/sänka kroken med ett extra servo är en smal 2mm stötstång i plast perfekt, lagra stången med ett 3 cm kort ytterrör i ett spant. Har du kroken i nedfällt läge och trycker upp den mot kroppen böjer sig nu stången och räddar servot, du kan t.o.m starta med nedfälld krok !

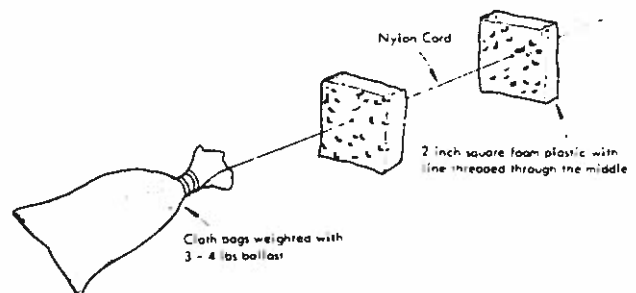
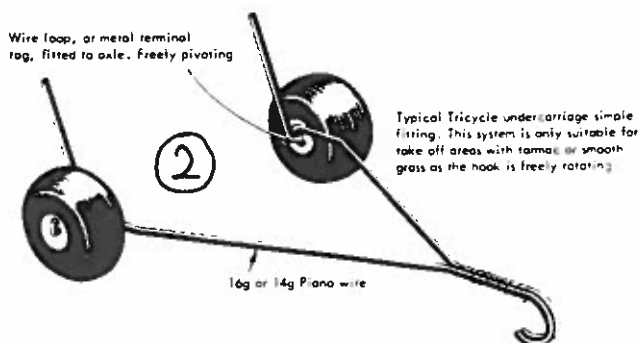
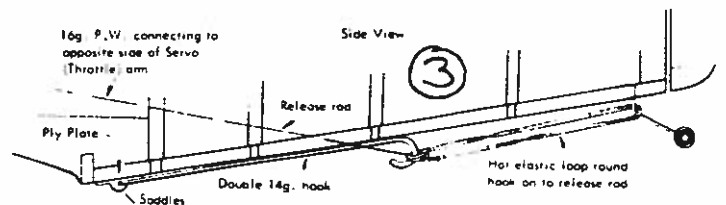
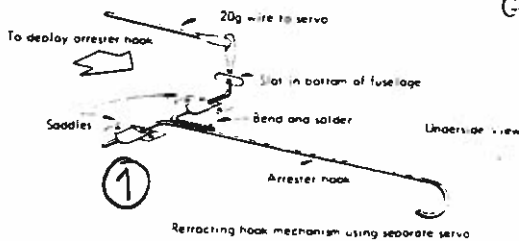
Prova varianterna 2 eller 3 om de passar din modell bättre, eller bygg en krok efter egna idéer.

Vajrarna på däck som du ska försöka haka i vid landning kan enklast göras med ett snöre och en spik i varje ände. Eller med tyngder och frigolitbitar som håller upp linan.

Se bara till att det inte blir för stumt. Har du sett den gamla filmen där en fullskala Hellcat får bakkroppen avsliten vid en hård landning...?

Good luck and see you on deck !

Christer Landberg RAF HMS Ark Royal  
Christer Svensson US NAVY USS Intrepid





# CUPFINAL!

Så var det dags för avslutning på NMK-cupen 1994 dvs Cupfinal. Och vad är nu detta undrar någon? Jo, med början i maj kan du få 300 poäng om du är ute och flyger på Radiolanda en helg (lördag el. söndag). Vill du roa dig med att bara titta på när klubbkompisarna kvaddar har du fått 100p. Under tre lördagar (Cuptoppar) samlas vi och kan införtjäna lite mer poäng. Alla poäng sammanräknas och en slutlig Cupmästare utses. Det fina med allt är att du inte behöver vara ett proffs på att flyga, det räcker att vara aktiv!

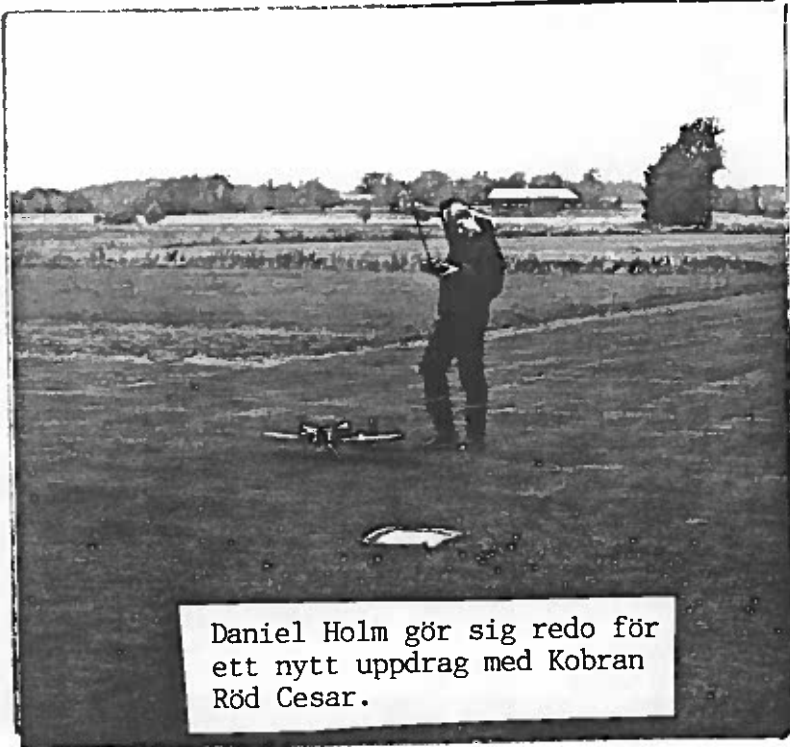
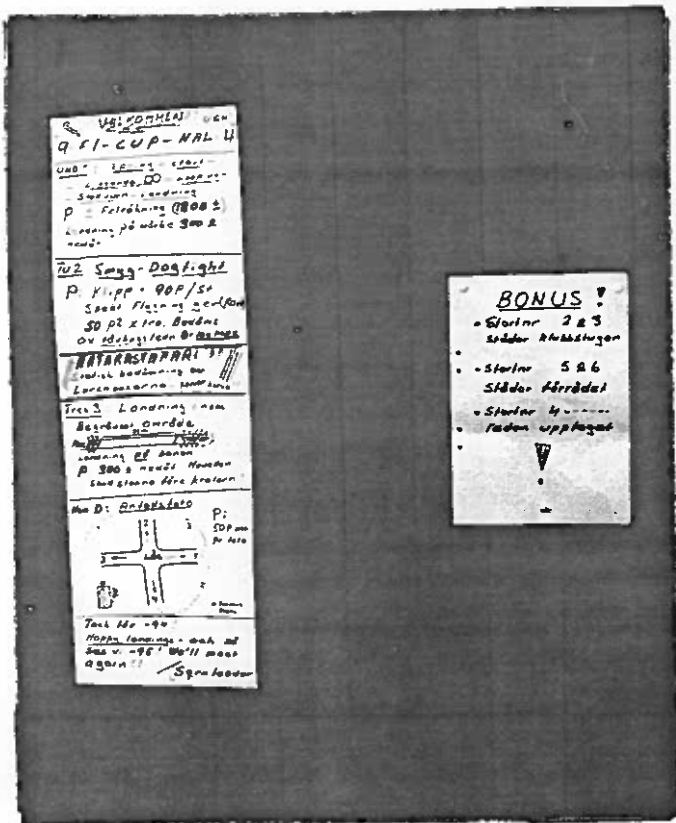
Lite hajlajts från Cupfinalen:

- Kanonväder, som alltid på Ingvar Claessons tävlingar.
- I första momentet landade Roland Eriksson på sekunden rätt, efter att ha utfört löpning, tejk åff, liggande åtta, looping, stall turn och sen landning. Tiden skulle vara 180 sekunder och räknades i huvudet!

- De flesta lyckades mycket bra i landningsmomentet, f-n trot!

- I moment 2 var det Smvg-dogfight mot klubbkärran Stig, hela fyra klipp noterades!

- Roine Åhrberg och Rickard Eriksson fick bonuspoäng för sin spektakulära flygning, båda mycket nära att ramma Stig.



Daniel Holm gör sig redo för ett nytt uppdrag med Kobran Röd Cesar.

Sjuttssingen, det var nära att man fick ner den där Landberg !

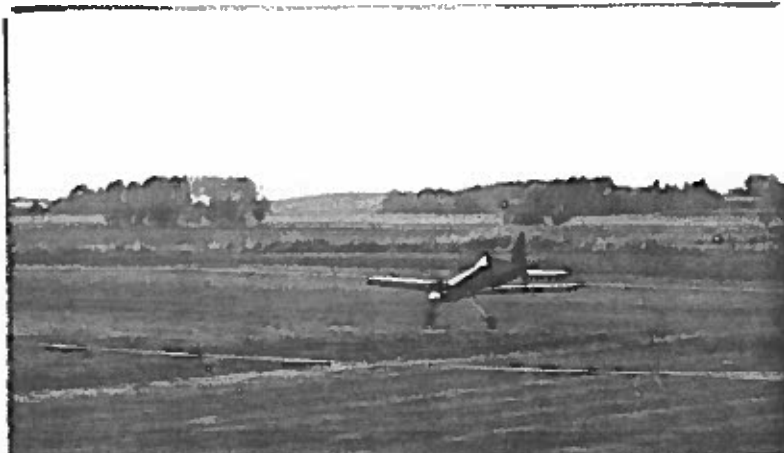


- När Ingvar Claesson gjorde sitt klipp fastnade de två modellerna för några sekunder i varandra. Till sist slets streamern av när de två kom i dykning. Vådligaste dogfight-klippet i NMKs historia !

- I landning över hinder gjorde Henrik Edefur en perfekt landning, dom som inte gjorde det rullade ut i åkern !

- Nytt moment: Attackfoto ! Flyg lågt längs banan, kraftig upptagning vid ban slut, klick, sväng höger 90 grader, in på nästa bana osv tills de fyra banändarna var plåtade.

- Möjlighet till bonus: Startnummer 2 och 3 fick städa klubbstugan. Startnummer 5 och 6 fick städa förrådet. Startnummer 4.. var redan upptaget...(Gissa av vem, kunde det vara tävlingsledaren själv mån tro ?)

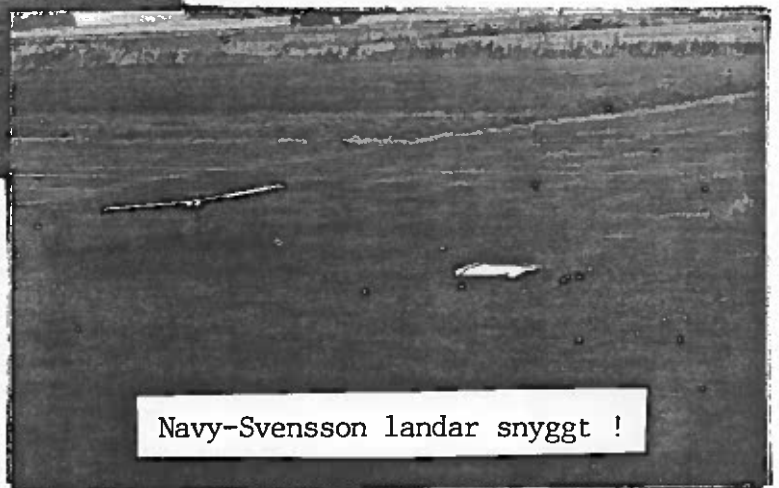


Se sån stil han har. Henrik landar tajt över snöret (=hindret).

- Tävlingen avslutades under pompa, ståt, bananer och pokaler !

Nu ser vi fram mot 1995 när Cupen börjar igen.

TACK INGVAR ! för alla roliga tävlingar hälsar alla som deltagit !



Navy-Svensson landar snyggt !



Å dagens resultat blev som följer:

- |    |                   |            |
|----|-------------------|------------|
| 1. | Henrik Edefur     | 1005 poäng |
| 2. | Christer Landberg | 986        |
| 3. | Christer Svensson | 885        |
| 4. | Roine Åhrberg     | 756        |
| 5. | Roland Eriksson   | 755        |
| 6. | Ingvar Claesson   | 703        |
| 7. | Rickard Eriksson  | 600        |
| 8. | Daniel Holm       | 213        |
| 9. | Patrik Andersson  | 0          |



Toppen i NMK-cup 1994:

Fr v: Roine Åhrberg, Henrik Edefur  
och Anders Jonsson.

Anders kunde inte närvara på Cup-  
finalen (föredrog en week-end i  
Nice istället, en del är underliga).  
NMK-nytt's grafiska avdelning har  
därför tagit modern datateknik till  
hjälp och lagt in Anders på bilden.  
Ruskigt vad bra det blev.

**RESULTATLISTAN →**

## SLUTRESULTAT NMK-CUP 1994

1. HENRIK EDEFUR	8645 p	19. Pontus Svensson	1361
2. Roine Åhrberg	7276	20. Gunnar Wolving	1301
3. Anders Jonsson	6895	21. Tomas Leijon	1200
4. Christer Landberg	6587	Arne Andersson	1200
5. Roland Eriksson	6193	Karl-Olof Carlsson	1200
6. Rickard Eriksson	5890	24. Joakim Dahlkvist	1100
7. Christer Svensson	5251	25. Tomas Johansson	1000
8. Ingvar Claesson	4196	26. Björn Enell	600
9. Per Nordström	3900	27. Erik Engman	400
10. Bengt Höglund	2657	Hans Gustafsson	400
11. Gösta Leijon	2600	Mats Ceder	400
12. Daniel Holm	2498	30. Lennart Isacsson	300
13. Mikael Landin	1926	Arne Fridén	300
14. Bill Gill	1833	Nils Börjesson	300
15. Thomas Cedergren	1800	Staffan Leijon	300
16. Patrik Andersson	1600	Mattias Bergström	300
17. Jan Petterson	1500	Gunnar Ulvfot	300
18. Niclas Holmgren	1400		

OBS ! Kontroll uppgift på  
samtliga poäng har lämnats  
till skattemyndigheten.



Ovan Mikael Landins, alias  
X et, hemmabygge efter en  
av de bättre landningarna  
han lyckades med i år !

KOM IHÅG drick aldrig  
metanol, klassas som GIFT.  
(Det är vatten i dunken  
på bilden till höger.)



# V A É METANOL ?

Till högf flåt högvärdige redaktören på NMKnytt. Dvs han med x antal kills på sitt samvete. Det är bra att någon tar ansvar för balsakrängarna.

Så är det. Men det var inte då jag ville diskutera. Jag har tänkt (jo det har jag) att NMKnytt saknar något som de flesta respektabla och allmänbildande tidskrifter har, nämligen en vetenskapsspalt. I denna spalt kan man dela sin kunskap med övriga på markenspakande. T.ex. hur man undviker svärmor vilket är en svår konst. Nåväl ämnet denna gång är metanol, bränslet vi använder till våra motorer.

Metanol eller träsprit som det också kallas pga att man för utvann metanol genom torrdestillation av trä. I våra dagar framställs metanol på så vis att man låter kolmonoxid reagera med ett väte under speciella betingelser.

Vad sker med metanolet i motorn ?

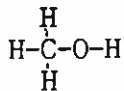
Metanol + syre  $\rightarrow$  Koldioxid + vatten + energi.

$\text{CH}_3\text{-OH} + \text{O}_2 \rightarrow \text{CO}_2 + \text{H}_2\text{O} + \text{POWER.}$

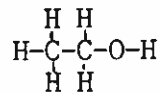
Som ni ser bildas två nya ämnen vid förbränningen.

Metanol liksom etanol (vanligt sprit) hör till gruppen alkoholer och de är ganska lika, se nedan.

Metanol MOLEKYL



Etanol MOLEKYL



C=kolatomb

H=väteatom

O=syreatom

Trots likheten så är det mycket farligare att konsumera metanol. I människokroppen, närmare bestämt i levern, finns ett enzym-system som bryter ned alkohol och det är då de giftiga ämnena bildas. Dessa ämnen är formaldehyd (formalin) och metansyra (myrsyra).

Tydligt så är cellerna i ögats näthinna extra känsliga då de drabbas först och det kan leda till blindhet. Men de ytterst små mängder vi kanske får i oss på fältet är inget att oroa sig för. Skulle olyckan vara framme så är botemedlet etanol (ja vanlig sprit). Det är nämligen så att etanol bromsar förbränningen av metanol. Av någon anledning så tar enzymerna hand om etanolen först och det gör att metanolen oförbränd försvinner ut via urinen och utandningsluften.

Givetvis så kan man utnyttja den här kunskapen till att motivera lördagsviskyn när man kommer hem till tanten efter en dags flygning. MEN glöm inte: metanol klassas som ett GIFT och får aldrig drickas avsiktligt.

Hälsningar X et.

  
**BILDER!**

# DOGFIGHT!



Den 15 oktober flögs årets tredje och sista Dogfight tävling på Radiolanda. Ett riktigt busväder med kraftig blåst gjorde att endast tre man deltog.

De tre kämpade tappert, men inget klipp för än i tredje heatet då Christer Landberg körde in i Christer Svenssons modell som gick i spinn. Christer L kunde anteckna sin sjätte seger !

Ska man försöka sammanfatta NMK:s första Dogfight år så har alla piloter tyckt att det varit fruktansvärt spännande och roligt, ev publik har tyckt det varit ännu roligare ! För i varje tävling har det klippts streamer eller har en kollision inträffat. Något som är mycket viktigt är att man flyger med en modell som man inte är det minsta rädd om och att man har ytterliggare modeller hemma. Så man inte blir "grounded" för att man går i backen.

Regler för nästa år lär bli de samma enligt "man-tager-vad-man-haver-med-max-6,5ccm-i-nosen"-koncept. Alla som vill ska kunna vara med !

Check your six !  
Sqdr leader Landberg

---

# H O J !

ARSMÖTE år 1995

En påminnelse bara. Arsmötet avhålls som vanligt sista lördag i januari. **Plats: SE-bankens lokal. Ingång från gården.**  
**Tid kl 1500. Datum: den 28 januari 1995.**  
Sedvanliga årsmötesförhandlingar. Ta gärna med en kul videorulle!

/ CLA

# ÅRSFEST !!

Vi gör det i år igen ! På begäran av många blir det ÅRSFEST på kvällen efter Årsmötet. Väl mött, förra året var en dunder-succé !!!

TID: Kl 19.30 28 januari 1995

PLATS: St. Anne hus

MEDTAG: Knytis !! Ta med önskad dryck, mat, resten av familjen, instrument och sist men inte minst ett glatt humör !

FÖRANMÄLAN: Anmäl dig till klubbmästaren Gun-Britt Enell senast 20 januari (tel. 283511), så vi vet hur många det ska dukas för.

VI SES DÄR !!



Vi har det.

## AVGIFTS-DAX!

Så var det åter dax för den årliga promenaden till Posten för att betala sin medlemsavgift till Nyköping Modellklubb.

Avgifter för 1995:

Junior (-20 år): 100 :- OBS ÅLDERSGRÄNSEN !!  
Senior : 200:-  
Familj : 300:- (Hur många som helst, samma adress)  
SMFF-avgift : 165:- (Frivilligt, ingår för juniorer)  
NMK:s postgiro: 36 99 39 - 4

## OBS! LOTTER!!

Den som betalar sin medlemsavgift före 1 januari 1995 deltar i ett lotteri på Årsmötet med ett fint första pris, nämligen gratis medlemskap i NMK för 1996 !!!

## En svart och samtidigt ljus företeelse är nu född inom modellflyget.

Tänk att flyga era modellplan utan att störas av besvärliga kast vindar som ständigt sätter din flygskicklighet på prov, välj i stället att förlägga flygningen till dygnets mest vindstilla timmar.

Da gäller det alltså att bege sig till flygfältet mitt i natten för att utöva sin favorit sysselsättning "MEN DE GÅR JU INTE" då syns ju inte planet många sekunder innan mörkret slukar den samme och håller den gömd tills solen går upp nästa dag.

Det är ju en riktig iakttagelse men mannen Lucas som uppfann mörkret har också med viss framgång lyckats få glödlampor att lysa om en bara med ett svagt sken och det är detta svaga sken som gör det möjligt att modellflyga mitt i natten med ett lysande resultat.

Jag har under det senaste året sett de mest fantastiska nattflygningar både i Sverige och utomlands med en blandning av flygplan och helikoptrar utrustade med glödlampor, lysdioder, kemiskaljus och fyrverkeripjäser

För att prova denna teknik modifierades en liten och enkel helikopter med lysdioder som monterades i rotorbladen och dessa svaga ljuspunkter träder fram och bildar rött lysande ringar när rotorn snurrar.

Det visade sig efter diverse nattliga övningar att svårigheterna med en helikopter i mörker som enbart framträder som röda ringar mot natthimlen var att veta vilken ände som var fram eller bak på detta UFO.

Maskinen förseddes med självlysande kemiska ljus vilket gjorde den nattliga helikopter flygningen mycket enklare.

Att preparera en vanlig fixed-wing maskin kan göras på flera olika sätt och det enklaste består bara av 3st lampor en monterad i fenan och dom andra två monteras i varsin vingpets ett mer påkostad variant består av att hela översidan bestyckas med lampor som kommer att se ut som ett flygande kors se bild nedan.



Bilden är tagen under en nattflygning .

PS.

Medan ni letar efter lampor ,sladdar och övriga prylar vill jag varna för att det finns vissa svårigheter förenat med nattflygning och det är att upprätthålla flygsäkerheten för att undvika alla tillfällen till olyckor, tänk på svårigheten med att starta en motor i mörker och att hitta till landningsbanan utan att pricka andra ljusskygga personer.

Pära.



# SÄKRUTAN

När vi äldre var betydligt yngre, fanns det en tidning som hette en rolig ½-timme. Så vitt jag vet finns den inte idag. Det är dock en överkomlig brist. Vi i NMK håller oss naturligtvis med motsvarande organ. Det är sanning! Ak ut till Radiolanda och titta i den pärm som vår vän Henrik Edefur iordningställt! En roligare ½-timme är svår att finna. Jag tänker då förstås på innehåll. Många dråpligheter finner man där.

Och de orsakar kanske att smilbanden intar förhöjd anfallsvinkel. Och det är ju kul. Men i texterna kan man finna inbakat en hel del stoff som är väl värt att ta till sig! Tyvärr eller dessbättre (stryk det som ej önskas!), kan man lära sig mycket av våra kollegers haverier. Detta i synnerhet om vederbörande skrivit ner en förklaring till fadäsen ifråga. Det kan t ex vara löst skevroder, motorn satt lös, snålt ställd motor, dåligt batteri, pilotfel, dålig kontakt till servo osv osv. Visst är det bra att bli påmind om att en checkout av materielen kan behövas då och då?

Så - jag rekommenderar, ta en titt i den Edefurska pärmen! I den kan du säkert finna både nöje och lite underlag för din fortsatta säkra flygning.

/ Ingvar

## B L Å H A L L E N

Snart är det dax igen för inomhusflyg i Blå Hallen. Det är en mycket gemytlig tillställning. Vi som varit där kan intyga. Arrangemanget brukar inträffa första helgen efter nyår dvs när småarrangemang som Nobelfest o dyl är över!

Du som har eller har för avsikt att bygga en inomhusare - kom med. Vi är säkert några trogna som tar sig upp till Hallen. Hör av dig till Arne eller Ingvar för närmare upplysning, samäkning mm.

/Ingvar

## GOD JUL o GOTT NYTT ÅR!

Tillönskas alla läsare av säkrutan, deltagare i NMK-CUP alla de kämpar vi finner på Brandholmens Motorstadium, gräsets bekämpare på R-landa mm mm, kort sagt alla NMK-are!

/ Ingvar

## Polen arrangerade EM i helikopter .

Som arrangör för årets F3C EM stod nationen Polen som för första gången skulle arrangera en stor helikopter tävling på en plats som av många anses som segelflygets Mekka med gamla traditioner inom tävling och konstruktion av moderna segelplan, platsen Leszno ligger i sydvästra Polen.

Att just Polen skulle arrangera denna tävling gav genast många deltagare misstankar om problem av alla de slag allt från stöld av modeller till oätlig mat.

Efter en veckas utmärkt tävlings arrangemang och total avsaknad av angrepp från tjuvar blev denna vistelse ett trevligt minne med många festliga tillställningar visserligen är maten och hotellen enklare än vad vi är vana med men det är också billigare än här hemma.

Sverige hade ett fullt landslag som brukligt är, Thomas hade inte möjlighet att delta vilket gav en reserv pilot från Skåne en gratis plats. Laget leddes av Kaj alis "Radio docktorn" Johansson på ett elegant sett så att tävlingsinsatser från hela laget gav oss en hedrande 7:e plats av 14 nationer.

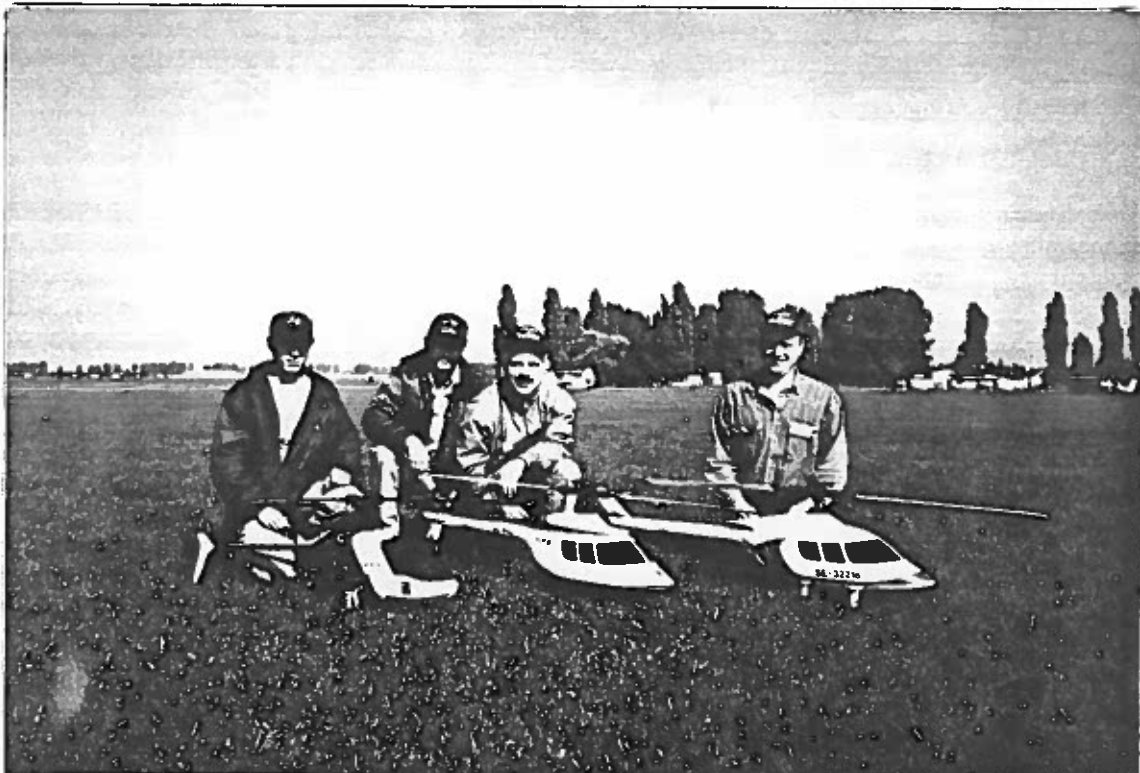
Jag gjorde själv min bästa stortävling hittills om en med några mindre missar från att komma med till finalplats bland dom 10 främsta.

Tävlingen vanns av Schweiz Daniele Graber för tredje gången och det var han allt värd.

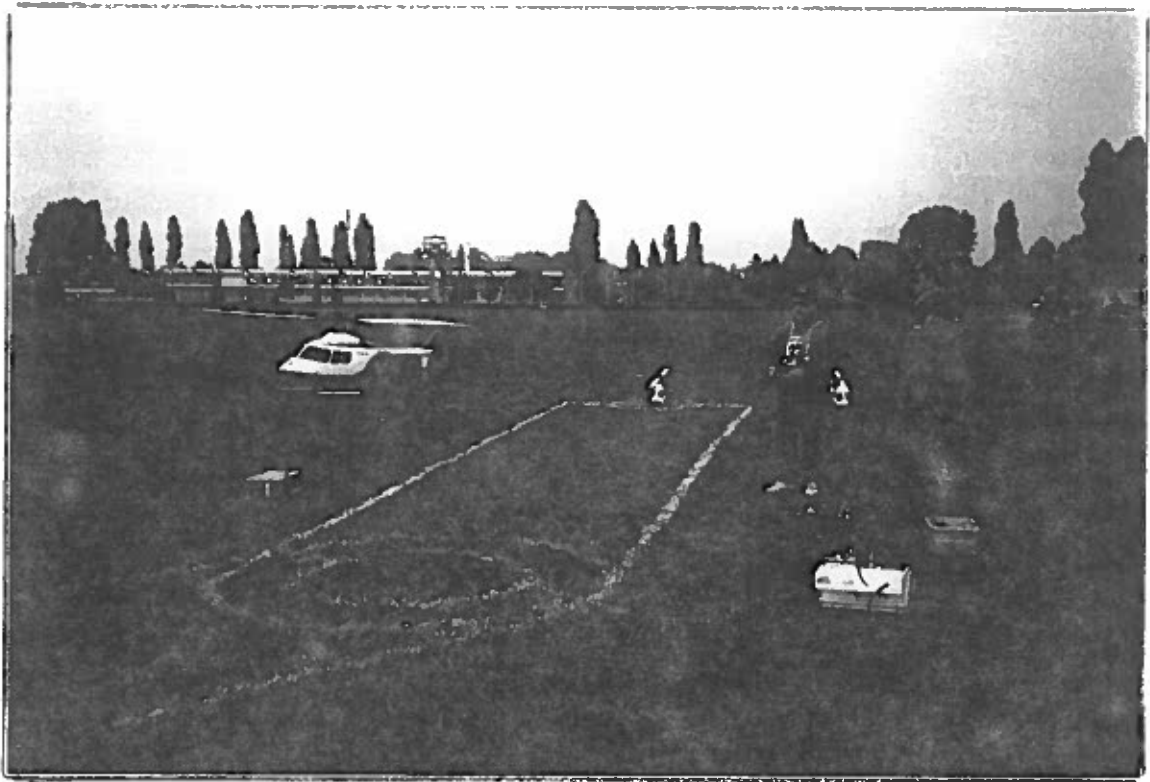
1. D Graber	Schweiz	1. Tyskland
2. H Roessner	Tyskland	2. Schweiz
3. J Brennsteiner	Österrike	3. Danmark
13. Per Nordström	Sverige	7. Sverige
21. Lars Bexander	....	14. Polen
30. Petter Starnd	....	

Nästa år kommer VM att köras i Japan och Thomas och jag finns med i laguppställningen även då men problemet kan bli ekonomi samt transporten till andra sidan klotet men Japanerna har lovat oss starkt stöd så vi får se vad det blir av det hela.

Påra



Laget från vänster Petter, Kaj, Påra och Lasse.



5 minuter kvar till start.




Sverige och England tillsammans under den berömda festen som Polen och Sverige bjöd övriga nationer på och ölen kostade oss 3000000 zloty.

## Haverirapport-rapport

I våras slogs jag av tanken med en haverirapport för modellflyg, för att göra flygandet i klubben säkrare. Efter lite diskussion med våran säkerhetsansvarige i klubben, Ingvar Claesson, och tryckeriet, lade jag så fram ett formulär som skulle användas. På formuläret fyllde man i, namnet, som var frivilligt, datum, förhållanden (väder och vind, tävling), modellen och vilken radioanläggning som användes, skador, och så det intressanta, orsaken till olyckan. Formulären fanns i en pärm på R-landa, och var bara att fylla i. Deltagandet har varit bra(?), 24 rapporter på olika händelser under sommaren. Självklart finns det ett litet mörkertal på 4-5 händelser som inte har rapporterats. Jag börjar med att skriva av några rapporter. För att hålla personerna inblandade i händelserna anonyma har jag blandat om bokstäverna i deras namn i en ringa mån,

Namn: DECER TAMS

Orsak: "Baktung. Trots noga invägning enligt denna modell:  med en tendens till framtung. Lättade efter ca: 50m. Stack vid lättning rakt upp. Fullt dyk men planet var redan överstegrat. Då höjden var för låg, var det bara att dra av gasen, stänga trotteln och hoppas.... Nedslag i vattenfyllt dike."

Kommentar: "Vid ett extremt bygge: gör första provflygningen med "dogfight"-tyngdpunkt. 1/5 eller ännu mindre 1/7 av vingkordan. Då får man i alla fall en större chans. Framtungt ger stabilare gång, med trögare höjdroderverkan." (Cosmic Wind)

Namn: LDHGÖUN GNBET

Orsak: "Tejpnigen mellan stabbhalvorna släppte, varvid ena halvan kom ur läge "

Kommentar: Ett tekniskt fel som kanske kunde ha undvikits. Man bör regelbundet kontrollera skarvar som har tejpats, och byta tejp vid behov. (Elseglare)

Namn: LJIENO SÖTGA

Orsak: "Startade förstås i motvind. Tyvärr var detta också rakt mot solen. Blandades, såg ej planet, tänkte: "Jag svänger bort från solen". Gjorde så. halvblind, stängde av motorn. Svängen blev för tvär, planet gick över på rygg och träffade sedan moder jord i 90°...."

Kommentar: Man bör ej starta direkt mot solen. (Mini Astro Challenger)

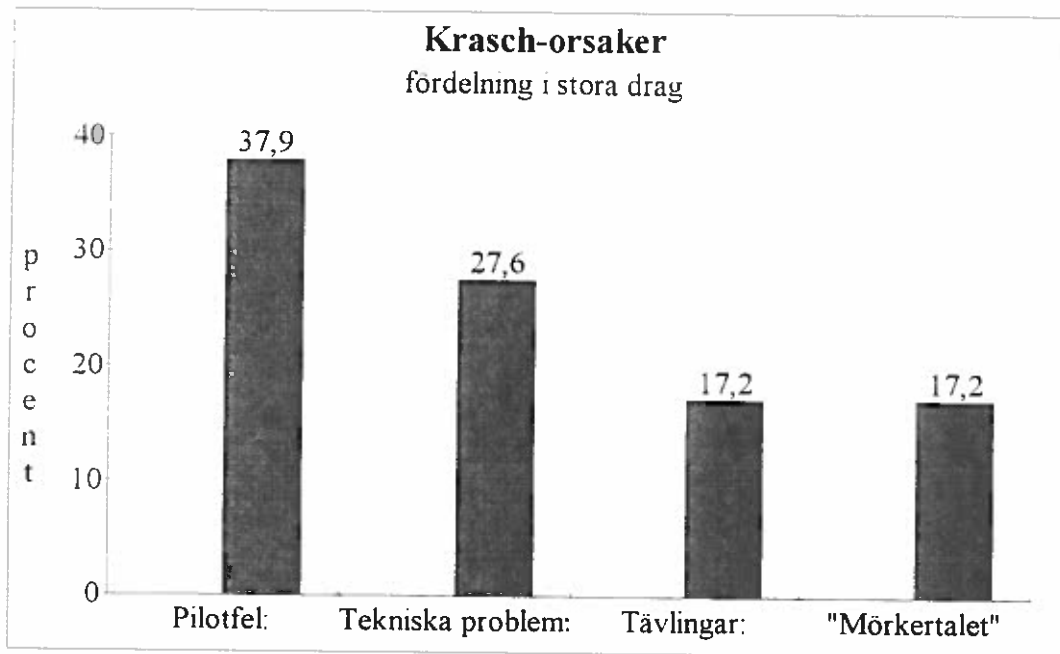
- Namn: ASESCNOL GVRINA
- Orsak: "Vid final sjönk fpl igenom från låg höjd. Piloten ansatte höjdroder men försent. Oxo motorpådrag ansattes. Fpl. tog mark alldeles i fältkanten där bevaxningen utgörs av högt gräs. Fpl. gjorde en volt varvid stjärtpartiet slog i marken."
- Kommentar: "Vid utbildning av piloter bör desamma erinras om betydelsen av rätt farthållning vid landning." (Laser 200)
- Namn: UDEERF KNIREH
- Orsak: "Aerobicträning på lågan. Efter en stigande roll och tippning över vingen, skulle planet rätas upp, men höjden var för låg...."
- Kommentar: Aerobicträning ska äga rum på en tillräckligt hög höjd för att klara en upptagning efter en manöver. (Kobra)
- Namn: BLANDGER HCTERSI
- Orsak: "Efter start, direkt en halvroll ner på rygg. Skevservot stod ej neutralt!!? Antingen servofel eller radion."
- Kommentar: "Vidare utredning fastställer ett defekt servo." Alla tekniska fel kan man inte gardera sig imot. Man kan dock observera olika störningar på servona. (Kobra)
- Namn: MGHOLONRE CSALIN
- Orsak: "DOGFIGHT, kollision i luften."
- Kommentar: Den som ger sig in i leken, får leken tåla. (Kobra)
- Namn: NNSSOOJ DNRSAE
- Orsak: "Kyttig motvind vid landning. Ca 1m över marken började flygplanet en kraftig högersväng. Försökte avbryta landningen genom motorpådrag, men p.g.a hård vind och svag motor fortsatte högersvängen i nedåtgående riktning, varvid moder jord, något hårdhänt, mottog flygplanet. Piloten kunde lämna nedslagsplatsen gående."
- Kommentar: Ett kanske vanligt fel vid hård motvind är att tro att det blåser lika hårt hela vägen ner till marken, men så är det inte. Vinden kan helt "försvinna" på låg höjd. DNRSAE gjorde rätt att försöka avbryta landningen, och gå om. Men tyvärr misslyckades det (piloten klarade sig dock som tur var).

Det här var bara ett urval av krascher, för den som är intresserad kommer alla rapporter att finnas i klubblokalen i hamnen.

Jag har även fört lite statistik över de olika händelserna:

I medeltal skedde det 1,2 krascher per helg under perioden maj - oktober.

Jag har gjort ett diagram som visar den procentuella fördelningen över olika "grund"-anledningar.



Som synes beror de flesta haverier p.g.a pilotfel. Det är den här stapeln som ska sjunka. Nu ska vi inte dra allt över en kant. Det här var det första året som vi provade på detta, nästa år, då vi har fler värden, kommer det troligen att se annorlunda ut.

Det här var allt för denna gång, Nästa år kommer det också att finnas haveriformulär ute på R-landa att fylla i. Flyg nu i vinter också, med eller utan skidor, men kom ihåg att ackarna inte håller lika länge när det är kallt som när det är varmt, och att andra tekniska problem kan uppstå p.g.a kylan (servon som rör sig trögare än vanligt).

God jul och gott nytt år !

Henrik Edefur.



EN SKÖN SOMMARBILD I VINTER-  
MÖRKRET !: Roine Åhrberg med  
Diablo (OS 120FS i nosen),  
härlig flygning och ljud !  
Håll ut, det är "bara" sex  
månader kvar till sommar'n...



# LITEN JUL

---

HALLÅ GOTT FOLK!

Det börjar uppträda tomtar, juleljus samt en och annan pepparkaka till barn som förhoppningsvis blir snälla en tid framöver. Jag tror att detta tyder på att åter en jul nalkas, då julsångerna kommer att stå som spön i backen.

Innan allt detta med sånger, tomtar, troll, granar, paket, lut-fisk, gröt(brr) mm bryter ut hämningslöst och utan kontroll---

--- skulle det inte vara trevligt med en liten julafton i all anspråkslöshet?

**Ett förslag: Vi samlas i klubbstugan vid hamnen torsdagen den 22 dec kl 1800.**

Ta med förtäring med önskad värmegrad. Kaffe finns. Fikabröd kan också tas med. Knytis!

/ Ingvar

---

**JULKLAPP!**



**God Jul och  
Gott Nytt År  
önskar**

**Christer**

# SNOBBEN



## VINTERAKTIVITETER!

Fäst denna viktiga minneslapp på platser du ofta befinner dig, i kakburken, på limflaskan eller under täcket.

- 22 december Lilla julafton i klubblokalen i hamnen, kl 18.
- 24 december Stora julafton.
- 31 december Nyårsafton, ta det lugnt, du ska flyga i morgon!
- 1 januari Nyårsköret, Radiolanda kl 12.
- 7(?) januari Inomhusflyg i Blå Hallen
- 28 januari Årsmöte, Se-banken kl 15.
- 28 januari Årsfest, St Anne-hus kl 19.30. Förarrmälan till Gun-Britt Enekl tel. 283511.
- ? mars Winternuts, tid och plats meddelas via djungeltrumorna.
- 1 maj NMK-cup 1995 startar!
- Övrigt Fika-kväll i klubblokalen varje torsdag efter kl 18.