

NMKNYTT

Nyköping's Modellklubb



Redaktör:
Gösta Leijon

JANUARI 1982

Nr 1, årgång 9

Här kommer det helt nya utlovade
dötrista VINTERNUMRET!

Massor av långrandiga artiklar
och sedvanliga musgrå bilder!

PREMIÄR: Detta nummer är helt fritt
från annonser!

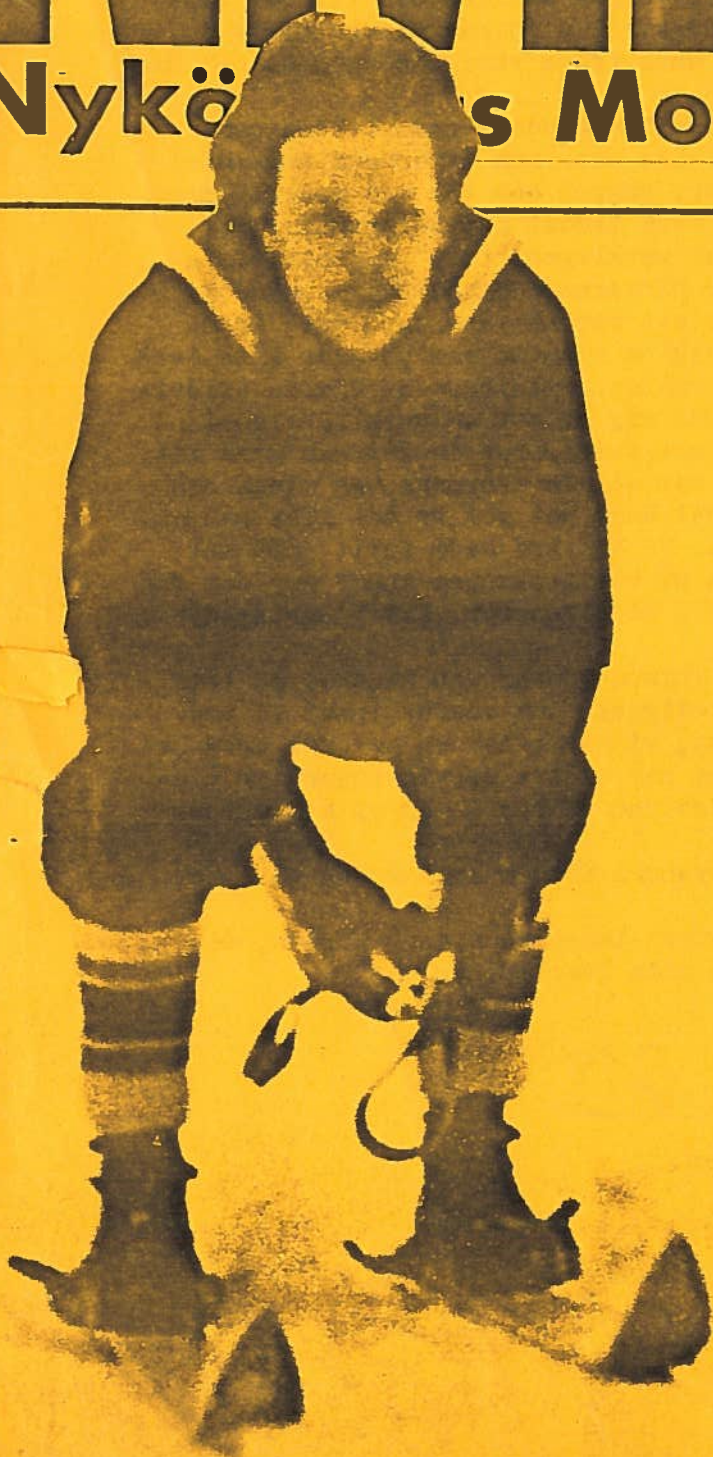
Kom ihåg ÅRSMÖTET, lördagen den
30 januari kl 15 i klubblokalen!
De sedvanliga darriga filmerna
kommer att visas! Smörgåsar att
ätas! Förhandlingar att förhandlas!
Bordläggningar att bordläggas (av
båtsektionen...)!

KOM...

KOM...

KOM...

TILL SMÖRGÅSBORDET!



HUR MAN LYCKAS eller
HUR VI ERÖVRAD E ARNÖBITEN I NYKÖPING

En kväll i oktober blev undertecknad, medlem o tillika ansvarig (u p a) ledamot av i NMK:s styrelse, uppringd av en dam i fritidskontoret i Nyköping. Hon undrade om vi i NMK kunde vara intresserade av att delta i en informativ utställning på Arnö för dess innevånare. Meningen var, att Arnöborna skulle informeras om utbudet av fritidsverksamhet här på orten. En gentleman säger aldrig nej när en dam frågar så med-ledam. svarade naturligtvis ja, utan att tänka efter det minsta grann. Så typiskt för en NMK:are: tänk inte, han ^{da} istället. Så där satt nu denne NMK-pys fast med skägget på ett jaformulär på fritidskontoret. Eftertanken kom smygande. Pro primo: Har vi några modeller kvar att visa upp efter säsongens aktiviteter? Pro secundo: Hurudana äro Arnöborna? Tanken på de sporadiska kontakterna med en Modellbutiksinnehavande Arnöbo fick håret att resa sig i nacken på medlemmen.

Nåväl jag repade mod och ringde runt till olika NMK:are och si, det skulle nog ordna sig med modeller av allehanda slag. Bl a gjorde vi ett besök i fam Leijons hangar ute i Harhålet. "Tompas" enda fråga var: vad vill du ha? Bilen var "bysst" på återvägen.

Utställningen skulle vara på söndagen och förberedelserna på lördagen. NMK fick disponera en slöjdsal - ett hav tycktes det, men efterhand som modellerna strömmade in, fylldes såväl hyvelbänkar, väggar och tak med modellalster. Lokalen tycktes krympa ihop alltmer. Brynne hade laddat med textpennor, kartong, snören, tape, spik och hammare. Han var verkligen "busy" med att texta och knyta. Ett stort antal NMK-medlemmar var närvarande o hjälpsamma händer, hejarop och kommentarer gjorde, att vi efter ett par timmars jobb hade Arnödagens pampigaste utställning klar till söndagens visning som började lite tveksamt med någon enstaka ung man gapande i dörrhålet. Småningom strömmade (tidvis forsande) publiken till. Ung som gammal gladdes åt att se verkligheten i modellform. Man frågade, hur funkar det, är det svårt, tror du jag kan göra det, vad kostar det, varför är det si o varför är det så. Ja frågorna var många och intresset stort oberoende av ålder. Det är väl ändå det som är det fina med modellhobbyn; den skär igenom alla åldersskikt. Vi NMK:are hade fullt jobb att svara på frågor, berätta om byggteknik, visa på vår trokänare ALGOT hur det funkar och inte minst värva nya intresserade till modellhobbyn. Ett tjugotal nya adepter kunde antecknas.

Så förflöt söndagen i modellens gemyt. Ibland undrar man kanske, om inte vi själva som utställare och uppvisare har roligast. Och varför inte? Vi tycker ju om det här med modeller. Hur som helst, vi har efter en hel del arrangemang lärt oss att handskas med såväl statiska som aktiva uppvisningar typ t.ex. Modellens Dag. M a o vi är alltid redo att visa vad vi har o vad vi kan erbjuda i NMK:

Till sist föreslår jag att vi tackar varandra för en lyckad dag på Arnö.
TACK ALLA:

Nå, undrar någon, hur var det med medlemmen-ledamotens andra fråga, den där om Arnö-borna? Svar: man skall aldrig ta alla över en kam:

/ CLA



Bild från
 Arnö-dagarna. För-
 fattaren syns i bildens
 mitt. Observera fältherre-
 posen...

(Fler bilder från Arnö finns
 inklämda på annat ställe i
 detta nummer. Sök, och du
 skall finna!)

★ Navigatör Persson har flugit i en oherrans massa år för det stora flygbolaget. Och han tycker fortfarande att det värsta som finns är unga, färsk-piloter som är stöddiga. Så var det den där morgonen under resan till London.

– Ändra kursen en grad till vänster, sa Persson.

– Vad är det för larv, sa den nya stöddige. Med en sån här gammal rishög kan man inte flyga så precis.

– Ändra då kursen fyra grader åt höger, sa Persson.

– Så ska det låta, sa piloten självbelåtet.

– Fint, sa Persson... och nu kan du ändra kursen fem grader till vänster...

FENDMENAL

vid KM i motorflyg 1981



UPPSLUTNING

17 män och en kvinna fullföljde!



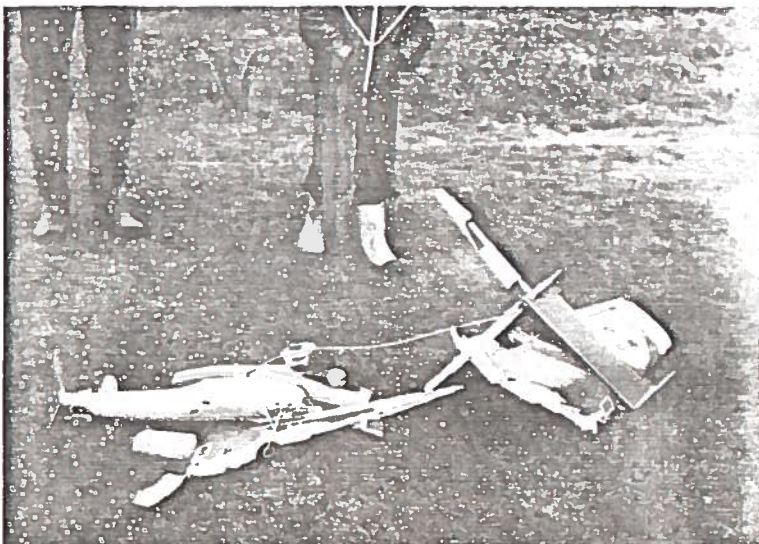
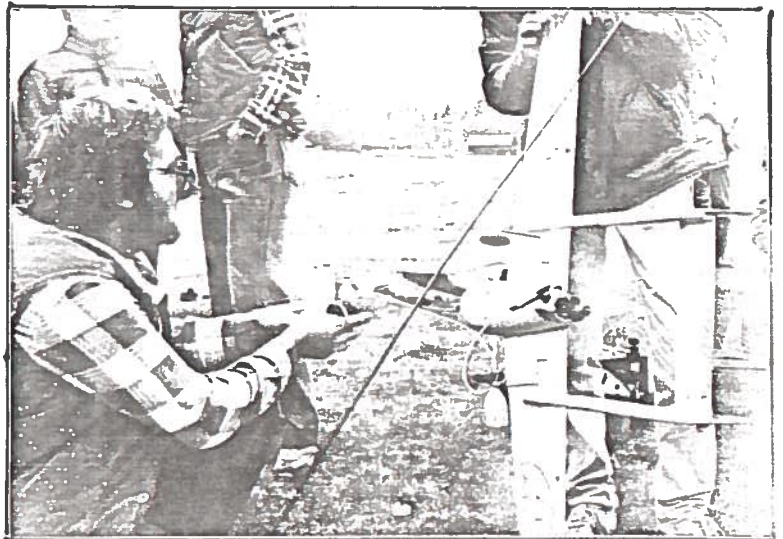


Klubbmästerskap

Lördagen den 26 september 1981 gick in med svag vind, lätt beslöjad sol - faktiskt ett idealiskt klubbmästerskapsväder. Kanske var det därför en strid ström NMK-are letade sig ut till Radiolanda på morgonen för att slåss om titeln Klubbmästare i motorflyg i NMK 1981. Kanske var det också för att en intensiv muntlig inpiskning hade gjorts i Nyköping med omnejd hela veckan före. Nerver dallrade, bullar åts, hundar skälde, smädelser flödade...

För att visa hur en slipsten skall dras dök vår ordförande Cal-inge upp med en tjugsig Vampire, som doftade färskt lim som vanligt.

Som du ser fick Calle fin snurr på motorn. Ner med den på startbanan och iväg..



02.17
Kors i all sin. Den ville inte lyfta. Jo förresten, den lyfte, men den FLÖG inte.

Nåja, vad gör det. Vad har man en klubb till om inte för att låna flygplan av snälla kamrater?



De allrasom apartaste figurer dök upp efterhand. Lasse Strömberg tyckte att Tomas Leijons envisa exponerande av det USAmerikanska stjärnbaneret behövde en motvikt. Lasse dök därför upp i egen partisankostym från Det Stora Fosterländska Kriget, med röd stjärna i myssan och alla aggremanger. Det rykte som säger att Lasse vid passerandet av Stig-tomta givit upphov till panik och utrop som "Ryssen är här;"

"Leve revolutionen" och "Lenin är här - jag har sett honom vid kiosken vid station." - är osant. (Så här långa meningar kan man skriva, eftersom NMK-Nytts läsare är så läsbegåvade.)



Efterhand blev det dags för briefing, ett utrikiskt ord som man skulle kunna tro betyder att något görs kort. Så icke vid NMK:s klubbmästerskap, som går enligt mottot "varför göra enkla regler, när man kan göra dom så här ljuvligt komplicerade?"

Årets regler återfinns in extenso på nästa sida.

NMK-KM Motor

1. Start *Skall utföras rektangulärt* k=10
 Tid: 5 min Låg Långsam
 P max=35 Valfri manöver k=10
 Landning (som start) k=10

2. Start enl. mom. k=10
 3 Loopings k=5
 Tid: 5 min
 P max=40
 Trottna ned el. stoppa på anmärkning
 av punktmarker och sedan utföra
 Bedömnings landning enl.
 mom. l. landning. k=25

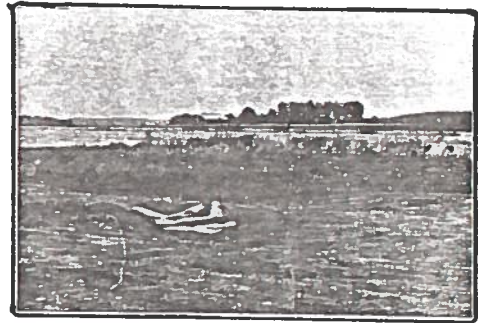
3. Start enl. mom. l k=10
 Precisionlandning

0 1 2 3 4 5 6 7 8 9 10
 3 2 1 2 3 4 5 6 7 8 9 10
 Tid: 5 min
 P max=20
 Två försök, är första
 marken taget räknas detta som
 Landning. (En omröstning tillåts)
 Motor pådrag eller drevet är
 ej tillåtet.

Här ovan ser du alla tävlingsmomenten beskrivna. Var inte ledsen om du inte begriper allting, det gjorde inte de tävlande heller.

Så brakade själva tävlandet igång. Många nöjsamma moment fanns förvisso. Carl Zettersten fällde tre fallskärmar. Håkan L. lät sitt lånade plan agera gräsklippare gång på gång. Peter Andersson klippte ned i åkern med sin Club 20.

Tomas Leijon fick en flygande start (haha) genom att som ende tävlande pricka märket i precisionlandningen och ta full pott där:



Allt eftersom tävlingen framskred började tre kandidater till klubbmästartiteln att skönjas: Johan, Tompa och Pära.

Johan skrällde i det avslutande limbomomentet, gjorde två fenomenalt låga, snabba, säkra flygningar... full pott, 1000 poäng i momentet.

Tompa räknade ut att han skulle behöva 850 limbopoäng för att slå Johan. Körde iskallt först en 1½-meters, sedan en 1-meters. Därmed var saken klar, Tompa slog Johan med 50 points. MEN: bakifrån smög Pära fram och knep andraplatsen lugnt och säkert. Därmed hade vi prislistan klar:

1. Tomas Leijon KLUBBMÄSTARE 1981	1135 p	10. Anders Andersson	385 p
2. Per Nordström	1120 p	11. Lars Strömberg	355 p
3. Johan Larsson	1085 p	12. Björn Enell	285 p
4. Holger Boman	675 p	13. Peter Nahlhom	275 p
5. Christer Svensson	630 p	14. Mikael Eriksson	165 p
6. Ronnie Johansson	515 p	15. Carl Zettersten	160 p
7. Ingvar Claesson	485 p	16. Peter Söderholm	75 p
8. Staffan Leijon	435 p	17. Cal Inge Lindberg	60 p
9. Brynolf Nordström	430 p		
		<u>Inbjudningsklass damer:</u>	
		1. Harriet Tiderman	865 p



Johans fina låga limbo....

Tilläggas skall att flinka, fagra flygarfruar serverade grillad korv, kaffe och hembakta bakverk.

Solen sken.

Barnen lekte.

Hundar skällde.

Med andra ord: En vanlig, typisk, rolig NMK-tävling!





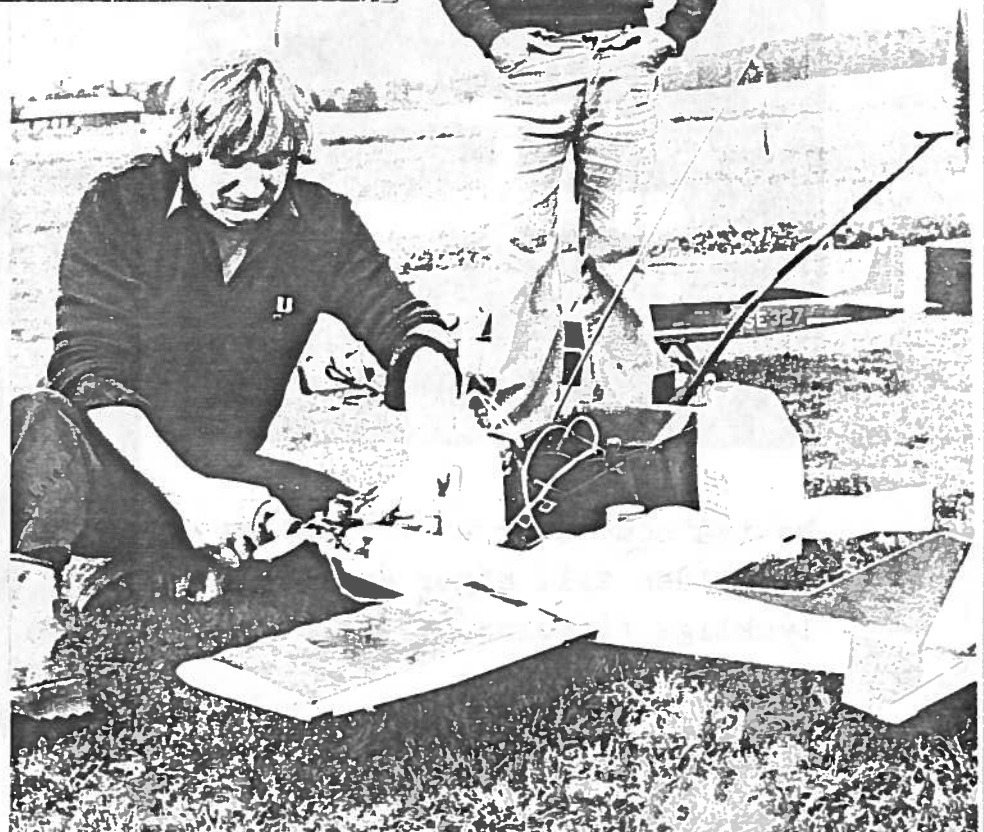
Här är ytterligare två smarriga bilder från Arnö-evenemanget!



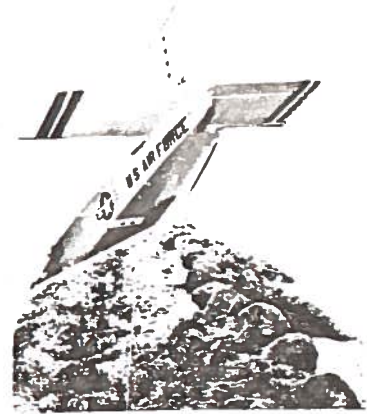
Återflukt

Andra veckan i december släpar man sig genom snödrivorna och tänker tillbaka på t.ex juni månad. Väl inomhus sjunker man ner i en fåtölj och börjar befogat tänka på sommarens flygaktiviteter. Årets bilder plockas fram för en nostalgisk återblick. Medan vinterstormen med sin snöyra fortsätter att vina runt huset, tinar man sakta upp vid åsynen av de flygande modellstren. Ack ja!

Följ denna spännande bildsvit över ännu okända amatörers kämpaglöd med maskiner och dess tredskande powerpacks.



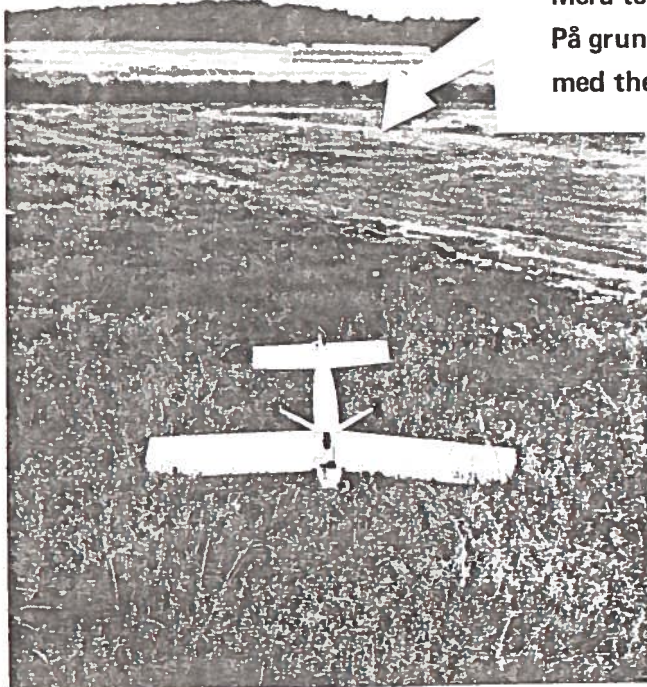
Belysande exempel på resultat av provflygning utan påmonterad vinge samt med öppen trottel och avslagen radio.



Andra pågående tester äro: »Hur länge kan jag hålla på med mitt 1/4-Midget-bygge innan jag törs provflyga?»

Ytterligare test: Det är omständigt att flytta radion från den ena till den andra kärnan mellan flygpassen.

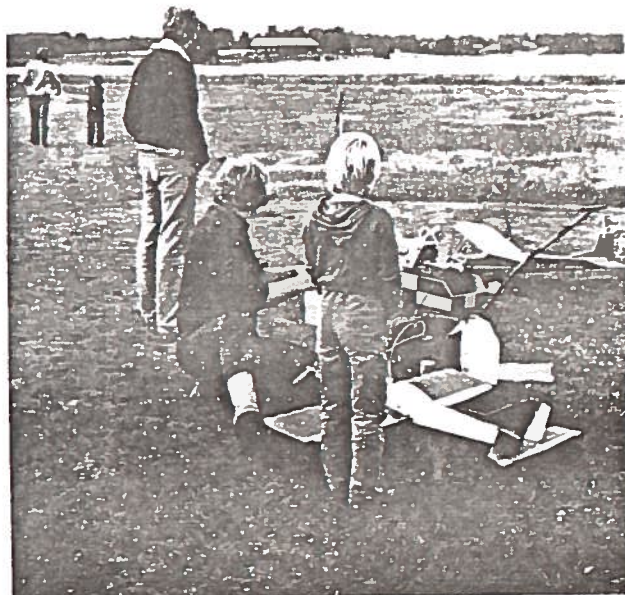
Därför ska jag lägga in om en veckopengsförhöjning med ca 1,2 radio/år.



Mera testresultat: Lång landning i hööög gräs.

På grund av MBL-tvist (läses »Mycket Blamerande Landning») med the pajlåt's kan vi ännu inte publicera deras namn.

De två som taxar ut till start på bilden till höger är inte de lyckliga finnarna av det höga gräset





Här har vi en av Radiolandas flitigaste aktörer 1981. Inte nog med att han är vid fältet, han flyger alltid också!

Modellen som han pysslar om på bilden är ett hembygge i stil med B Gårdstads "Planka". Den gick som spjutet. Den församlade menigheten sökte skydd i närmsta täckdike då flygövningarna övergick i akrobatik.

Den klubbiga Yamamoton i förgrunden är skribentens alster. Knapert med kräm i ackarna gav två flygningar denna gång. Resten av dagen ägnades åt att trakassera övriga flygare med kameran. Resultat: bl.a vidstående fotos.

Plankan, Spjutet, eller vad den ska kallas, bärgas efter väl utförd landning.

BOP



66% AV NMK:S BARKARBY- TÄVLANDE PLAN AVBILDADE I M.A.N.!

Såväl Cal-Inge Lindbergs Focke-Wulf som Tomas Leijons Travelair "R" har vederfarits äran att under hösten avbildas i gamla fina amerikanska hobbytidningen Model Airplane News:

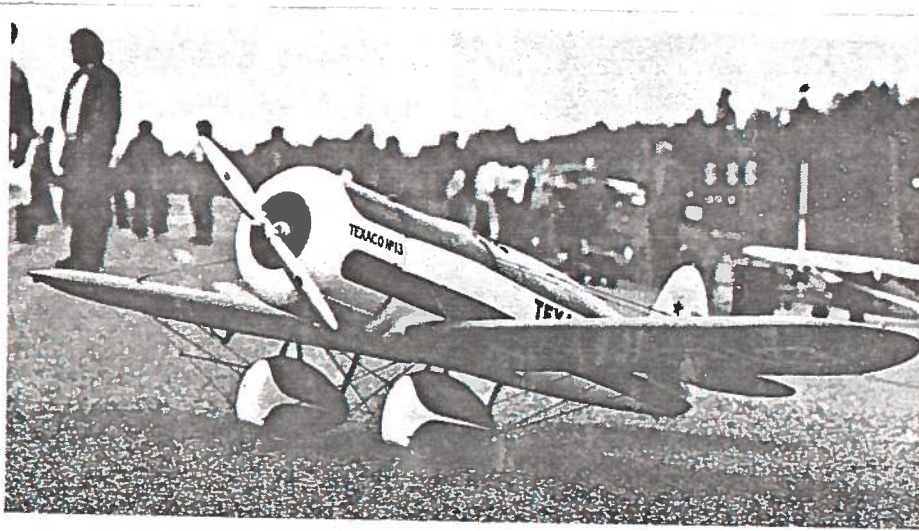
Tomas kärra var inne i novembernumret och Calles i decembernumret. Vilket visar att NMK lever upp till målsättningen att bjuda på

Udda Upplevelser!

Sällan Standardmodeller!

Mums för Massorna!

Säregna Särlingar!



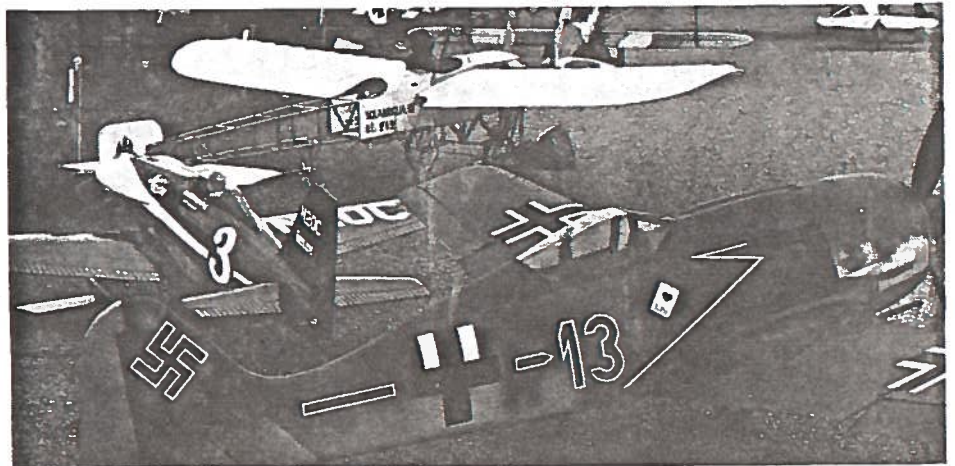
This gorgeous Travelair was built by Mr. T. Leijon; unusual project.

...the chances of a misnap were very great. I don't know about you, but if I have to fly with any more than two other aircraft in the air I get a bit nervous, so I

Annco's new fixed gear leg has cast mount for attachment to spar plate.

...op sent
...anufac-
...ir well-
...clude a
...at is im-
...ls; it's a
... has a
...alistic in
...ded fork
...aking up
...to giving

of "Jingle
evergreens
outside and
And while
r toes (not
omy), you
of giant
; yours! I



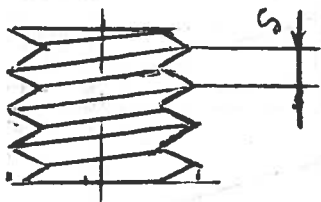
Giant Scale is "taking off" in Sweden. Stockholm Scale Day had FW 190, Cosmic Wind, Bleriot XI-2, Fokker Dr 1, Citabria and Nieuport 28. Photo by Par Lundqvist.

OM PROPELLRAR ALLTSÅ

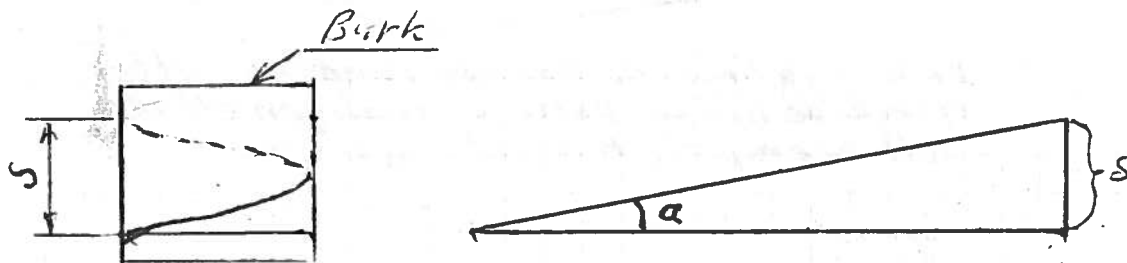
Jag har förstått att det finns några av våra yngre medlemmar som har litet dimmiga begrepp om vad en propellers stigning är, och vill därför försöka reda ut begreppen.

Om man betraktar en skruv, så är stigningen den väg som skruven förflyttas när den vrides ett varv. Man kan också säga att det är avståndet mellan två närliggande toppar på gängan. Se figur 1.

Samma gäller i princip för en propeller. Problemet är här att propellern inte skruvas in i ett fast material. Den brukar ju gå i luft eller vatten. Jag vet inte hur stor del av dess arbete det är som ger flygplanet fart framåt och luften fart bakåt. Men det kanske någon annan kan tala om. Påpekas bör att stigningen enbart är beroende av bladens inställningsvinkel, inte av deras antal. En 6" x 4" får inte 8" stigning om man ökar bladantalet från 2 till 4. Den bara öser mera luft, under förutsättning att motoreffekten tillåter detta. Här gäller samma sak som när ett par gubbar öser sand. Två spadar öser dubbelt så mycket som en. Om gubbarna är lika flitiga förstås.



Figur 1

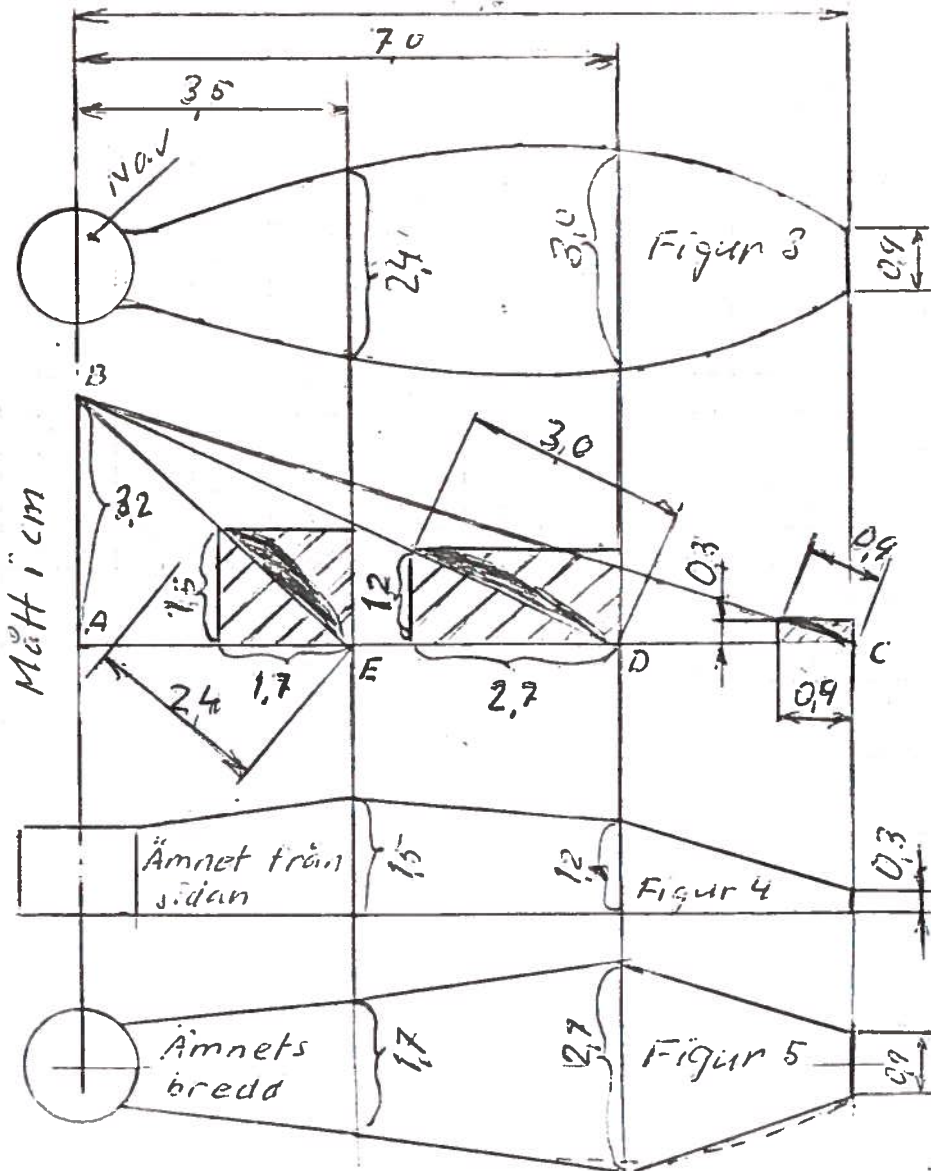


Figur 2.

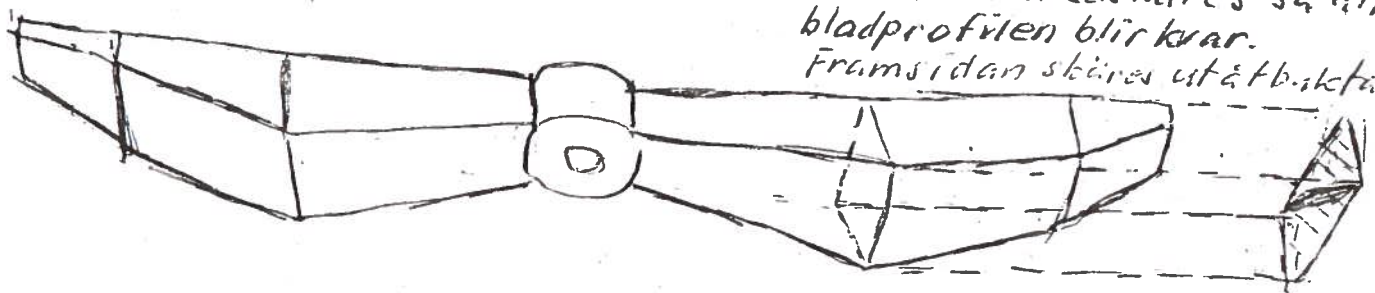
Tag en rund burk (gärna en glasburk så du kan se igenom) och klipp till ett papper så att det går ihop i ändarna när man lindar det runt burken. Papperet kommer då att få en längd som är 3,14 x burkens diameter. Papperets bredd bör vara något mindre än burkens höjd.

Klipp därefter papperet till en triangel (fig 2) och linda det om burken igen. Då kommer du att få se en snygg skruvlinje där papperets kortsida är stigningen och vinkeln a på figur 2 är vad man kallar stigningsvinkeln. Om man gör samma prov och använder en burk med mindre diameter men med samma längd på papperets kortsida så får man en triangel där vinkeln a är större än i förra fallet, fast stigningen är lika. Alltså för att få samma stigning i de båda ovanstående fallen med olika diametrar, så blir stigningsvinkeln olika. Vinkeln a motsvarar den inställningsvinkel som propellerbladet har, och denna ökar, ju närmare navet den betraktas. Detta betyder att varje liten luftpartikel som träffas av propellerbladet får samma fart. Spelar ingen roll var den befinner sig utefter bladets längd.

Ska sanningen fram så har de köpta snurrorna mindre stigningsvinkel från halva bladet och in mot navet. Detta beror på att vinkeln blir så stor att den lilla luftpartikeln följer med runt i stället för att åka bakåt, och det har man ju ingen glädje av.



De kantiga linjerna bör nog rundas av efter streckade linjen. Detta är tydligen ett illa valt exempel. Hemskt! sätt anm.



Kanterna snedskäres så att bladprofilen blir kvar. Framsidan skäres utåt baktad

□ En man som hade 20 000 grammofonskivor sökte bot för sin hobby hos en psykiater.

— Men det är väl inte onormalt, menade psykiatern.

— Tja, det är ju egentligen så att det är de små hålen i mitten jag samlar på.

□ Oskar debuterar som fiskförsäljare och är smått nervös då damen i minkpälsskrider fram, inspekterar sillen och säger:

— Den där sillen ser allt bra dålig ut?

— De e värre än så, lella frun, säger Oskar. Den e dö.

Hur bestämmer man då bladens vinkel om man vill tillverka en snurra ? Den grafiska metod som jag här ska beskriva, såg jag första gången i mitten på 30-talet i en bok av Harald Martin med titeln "Modellplansflygning". Här är exempel på en propeller med 20 cm diameter och 20 cm *stigning*.

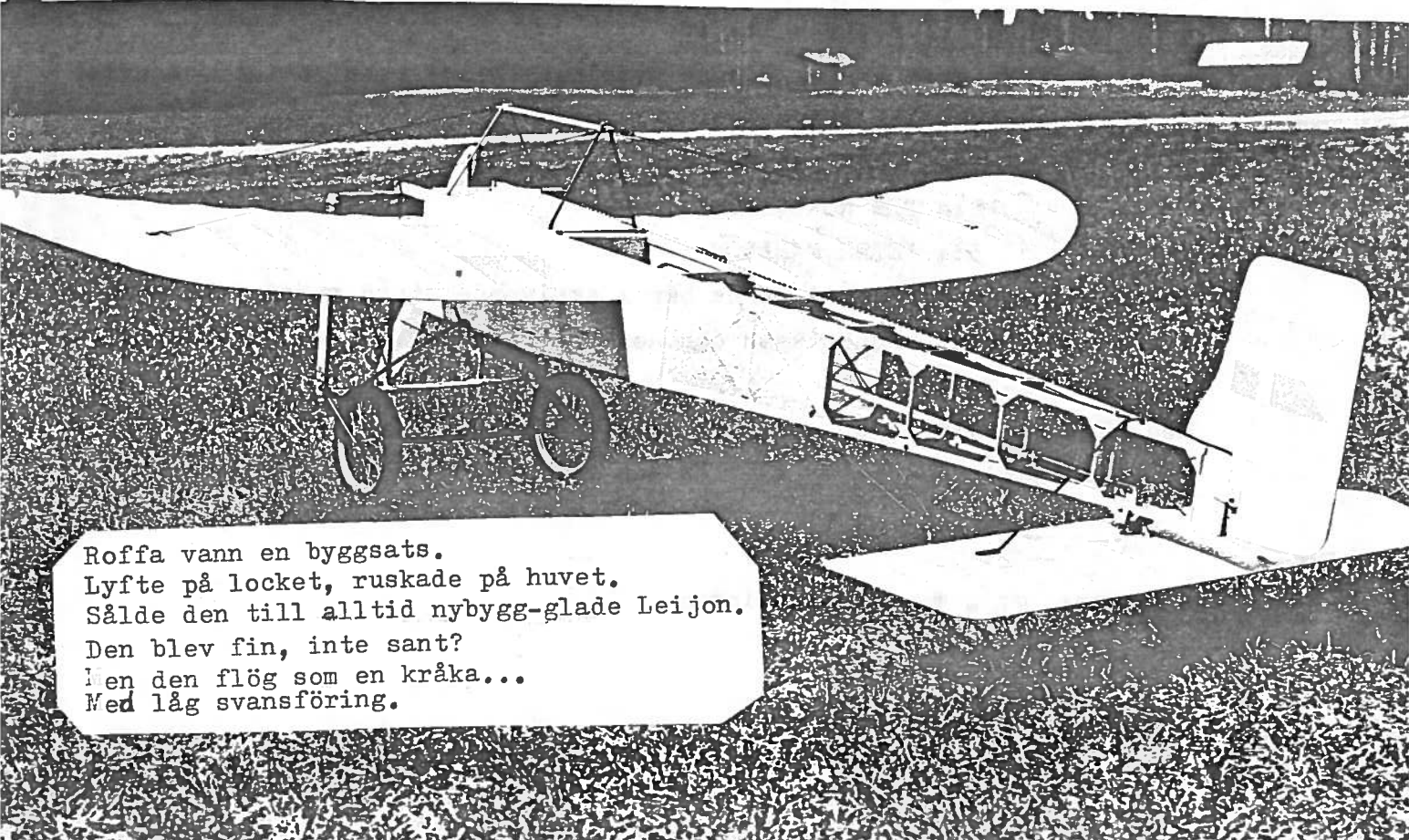
Man ritat upp en bladform som ser snygg ut. Fig 3. Man dividerar stigningen med 6,28. Det blir $20/6,28 = 3,2$ cm. Detta mått avsättes på ritningen, strax under det uppritade bladet och utefter centrumlinjen som går genom navet på figur 3. Man får då avståndet $AB = 3,2$ cm. Från A drages en linje vinkelrätt ut till C med måttet 10cm. Från C drages en linje till B och därmed har man fått fram bladvinkeln vid bladets spets. Nu mätes bladbredden vid bladspetsen på figur 3. Den är 0,9 cm och det avsättes på linje CD vid C. Då har man fått fram höjd- och bredd-måtten på propellerämnet vid dess spets. Fortsättningsvis väljes ett par tvärsnitt vid D och E på 7 och 3,5 cm från navet. Drag linjerna DB och EB. På DB avsättes bladbredden 2,5 cm enligt fig 3. På linjen EB avsättes bredden 2,0 cm som man får från figur 3.

Bladens tvärsnitt har jag ritat helsvarta och bladämnets tvärsnitt är snedstreckade // //. Vad som nu syns vid C, D och E är just bredd och höjd för bladämnet på avstånden 10, 7 och 3,5 cm från axelcentrum. Och ämnet kan därmed ritas upp under den senaste figuren. Tjockleken syns på fig 4 och bredden på fig 5. Måtten överföres på ett trästycke och utskäres. Varefter bladen snedskäres och putsas. Tillse också att propellern utbalanserar i tilljämvikt. Alltså. Vet du.

Rüno Ordström

P.s Den som kan solvera rätvinkliga trianglar kan räkna ut bladvinklarna enligt sambandet $\text{tg} \alpha = \frac{(\text{stign.})}{7 \times 2 \times (\text{radien})}$

I början av uppsatsen dividerades stigningen med 6,28. Det var för att få litet mindre figur och mera lättarbetad. Det blir fråga om likformiga trianglar. DS.



Roffa vann en byggsats.
Lyfte på locket, ruskade på huvet.
Sålde den till alltid nybygg-glade Leijon.
Den blev fin, inte sant?
I en den flög som en kråka...
Med låg svansföring.

MODELLBUTIKEN CUP 1981

Modellbutiken Cup gick av stapeln i ganska dåligt väder men med idel glada miner. Deltävlingarna hade varit någorlunda bra ur deltagarhänseende men kunde dock vara bättre. TL skall fundera ut ett nytt system för 82 års tävling och detta kommer att redovisas i nästa NMK-Nytt. Nu åter till finaltävlingen. De startande anlände under dagen och hoppade in efter hand i det moment som pågick.

Tävlingsmomenten var i huvudsak av det "lättare" slaget, utom något nå gott tex mumsmums som skulle utföras med bedömd tid, vilket inte är alldeles lätt. TL hade också infört ett nytt Tatsh and Gå moment mellan ballonger som mottogs med spott och spe, burop och hån samt diverse korkade kommentarer av dessa så kallade "piloter".

När så någon vitsig herre ur församlingen kom med förslaget att TL skulle visa hur det gick till var måttet rågat. Han slet till sej en kärra och drog iväg med en j...a fart med orden kolla då era klant (otryckbart) for runt i luften och lyckades nästan visa hur man skulle göra. Efter detta slutade kommentarerna och alla satte igång. Pära lyckades med bravaden att få sönder en ballong direkt och jublet steg, när sejan FARBROR Claesson också misslyckats trdde man allmänt att det kanske var ganska svårt ändå.

Men vad händer, jo dessa ungtuppar som knappt är torra bakom, går fram och visar "Gubbsen" hur man skall göra.

Resultaten ändras dramatiskt och spänningen stiger i takt med att alla ungdomarna bara flyger bättre och bättre. När finaltävlingen avslutats och sammanräkningen börjar, går hela startfältet runt som äggsjuka höns ivrigt väntande på slutresultatet.

När sammanräkningen var klar hade vi många roliga resultat att redovisa och tävlingen slutade följande.

1:a JOHAN LARSSON

2:a PER NORDSTRÖM

3:a PETER NAHLBOM

De efterföljande placeringarna har i skrivande stund snöat inne men finns anslagna i klubbstugan och kommer i sin helhet att publiceras i nästa NMK-Nytt.

Med vänliga hälsningar och hopp om ett GOTT NYTT år (med mycket hela flygmaskiner). En som var där.

FOTNOT: TL = TävlingsLedningen