

# NMK NYTT



## Nyköpings Modellklubb

SEPT 1992

NR 2, ÅRGÅNG 20

Livet är inte bara en lek,  
utan även en dans på rosor.  
(Blandaren)



Succéspäckat sommarnummer med  
allt väsentligt som hänt i  
sommar.

Några nya modeller har siktats  
i lufthavet över Nyköping bla.  
Björn Enells (till vänster)  
Tucano. NMK-nytt kan även  
bekräfta ryktena i skvaller-  
pressen: Björn har köpt en  
NY Kavalier-byggsats.

Nedan visar Niclas Holmgren  
glatt upp hur han installerat  
radion i sin Kobra, en ny  
större Kobra finns på bygg-  
brädan !



x 10ex.  
Vår upp-  
laga är  
nu 160ex.

NMK-nytt  
ökar  
igen!

# SNOBBEN

PILOTEN FRÅN FÖRSTA  
VÄRLDSKRIGET FLYGER  
ÖVER FIENDENS  
LINJER...

HAR JAG SÄNDER EN  
SOPWITH CAMEL TILL KOMMER  
FÖRÄDSEBEREÄNTEN  
ATT DÖA MEJ...

Å NEJ...! RÖDE BARONEN!  
HAN DYKER MED SOLEN I  
RYGGEN OCH KULORNA  
RIVER SÖNDER SIDAN  
PÅ PLANET!

DET KAN FÖRSTÖRA  
HELA DAN FÖR  
MEJ!

## FAKTARUTA NMK

Nyköpings Modellklubb

Ordförande:  
Ingvar Claesson tel. 21 85 95  
Vice ordförande:  
Roland Nygren tel. 28 39 89  
Sekreterare:  
Gunnar Wolving tel. 28 17 92  
Kassör:  
Niclas Holmgren  
Järnvägsgatan 46A  
611 30 Nyköping  
Tel. 21 40 90

Redaktör NMK-nytt:  
Christer Landberg  
Granvägen 85  
611 56 Nyköping  
Tel. 26 72 17

Medlemsavgifter 1992:  
Junior (-17år): 60:-  
Senior : 180:-  
Familj : 200:-

Postgirokonto:  
36 99 39 - 4

## KÖP Å SÄLS!

### SÄLJES:

Pioneer 340, termikseglare  
plastkropp, färdig plankade  
vingar och stabbe. 500:-  
Anders Andersson 036/100014

Combat Lift, beg. men flyg-  
värdig. Motorfäste för  
OS 25 PSR 150:-

Sorrell Hiperbiplane, 95 %  
färdigbyggd, färdigklädd.  
För .25:a, skala 1:8,  
dokumentation medföljer. 300:-  
Christer Landberg 267 217

### KÖPES:

Nybörjarmodell med motor  
och radio.  
Kent Andersson 0156/410 50

Istället för en frisk motor  
vill jag köpa en startmotor,  
Sullivan eller liknande.  
Mikael Rintala 212 589

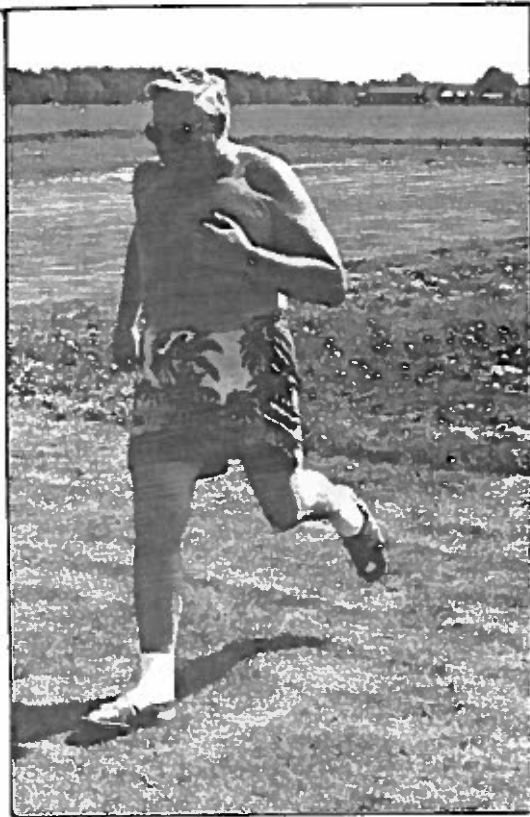
10 cc tvåtaktare. Helst kullagrad  
och "long-stroke".  
Alla svar beaktas.  
214090 Niclas Holmgren

## VÄLKOMNA !!

Vi hälsar alla nya medlemmar  
(920101-920731) hjärtligt  
välkomna till Nyköpings  
Modellklubb !

Roine Åhrberg  
J-A Rodas  
Per Jansson  
Fredrik Karlsson  
Gustaf von Eckermann  
Magnus Trogstam  
Magnus Eriksson  
Andreas Lindholm  
Johan Daxberg  
Mikael Pettersson  
Gustav Ohlsson  
Joakim Lundgren  
Daniel Brokvist  
Niclas Davidsson  
Fam. Hammar  
Hannu Kivirinta  
Fam. Leif Paulsson  
Nils Pettersson

# ÄGGCUPTOPP 1 !!??



Dagens höjdpunkt ! Se tävlingsledningen själv pusta och stänka i första momentet.

Den 30 maj samlades sju stycken ur eliten av Sveriges modellflygare för att svettas och springa av sig ringrostigheten efter vintern.

Uppgifterna denna soliga och sköna dag var:

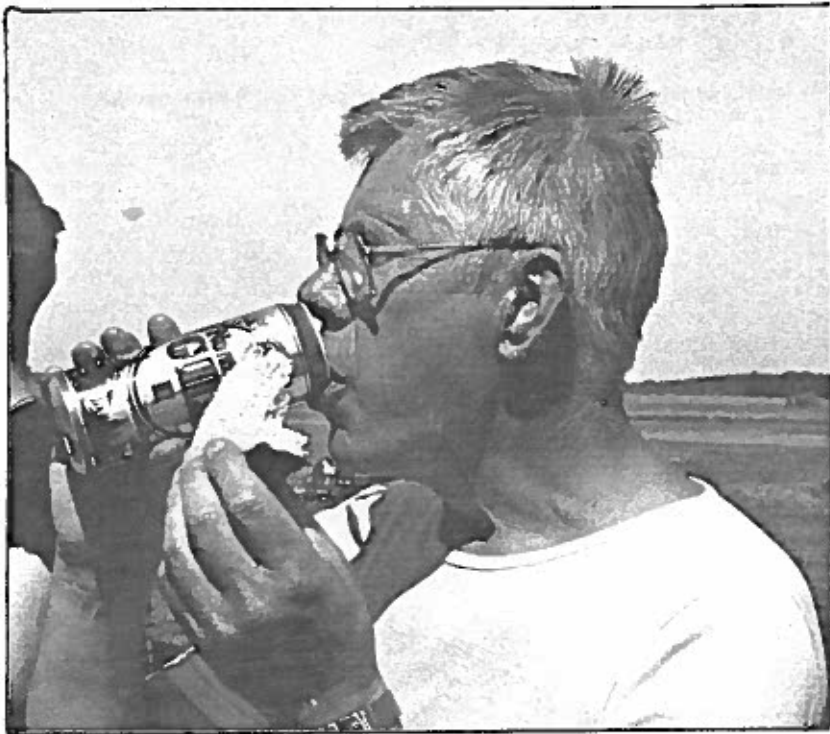
Mom 1: Spring till modellen och starta fortast möjligt, därefter bedömningslandning. (Du gissade rätt. **ALLA** fick 0 p på landningen).

Mom 2: Flygspaning !

Mom 3: Ny populär innovation, klubbkärnan Stig fick agera fientligt spaningsplan och det gällde att snabbt starta och "anfälla". Det hela kallades Interception !

Mom 4: Landning över hinder (och tänka sig, här fick faktiskt några lite poäng).

Mom 2½: Matrast !!!!!!!



**ÄNLIKEN** ett nytt ansikte på Cuptävlingarna. Tillhör Roine Åhrberg, utan tvekan årets mest aktiva flygare på Radiolanda. Någon har undrat om Roine är mantalskriven på Radiolanda !

Det är tackvare Roines skötsel av R-landas gräs som vi numera kan byta ut våra 4"-ballonghjul mot 2"-hjul med kåpor.

Snyggt flugit och klippt, Roine !



Det har kommit klagomål om att priser i tidigare Cup-toppar (tomater, potatis, bananer mm) börjat lukta illa efter några år i prisskåpet.

För att lösa detta och få något beständigt i skåpet hade Ingvar skaffat fram tre pokaler i 24 karats äkta porslin . Även mycket användbara som äggkopp/ äggcup !

Ovan mottager första pristagaren Christer Landberg stolt sin ~~äggkopp~~ pokal.



### RESULTAT CUPTOPP 1:

1. Christer Landberg	113	150	274	300	837p
2. Per Nordström	127	200	268	200	795p
3. Ingvar Claesson	57	150	244	280	731p
4. Mattias Bergström	122	150	227	90	589p
5. Gösta Leijon	114	100	198	120	532p
6. Christer Svensson	100	200	236	0	436p
7. Roine Åhrberg	93	100	46	0	300p

## ETT KLUBBMÄRKE KANSKE ?



Fattas det kanske något på den nya modellen ? Vad sägs om att förgylla den med ett **NMK-MÄRKE** . Klistermärket passar också utmärkt på bilen, kylskåpet, arbetsplatsen och lutande tornet i Piza.

Märket är tryckt i blått, gult och svart och ses i fullskala här bredvid. Hur gör man för att köpa ett eller flera ?

Skicka ett frankerat kuvert med ditt namn och adress på samt 15 kronor/märke till kassören Niclas Holmgren  
Järnvägsgatan 30A  
611 30 NYKÖPING

Niclas fixar sen så att du får märket/märkena med vändande post.

För närvarande finns ett lager på ca 100 märken hos kassören, så först till kvarn gäller....

## HUR SYNS DET??

I detta nummer experimenterar vi lite med tryckningen. Vi testar med att kopiera tidningen på en ny kopiator (Rank Xerox DocuTech) och hoppas därmed att slippa det omständiga och dyra med att rastrera bilderna. Frågan är bara hur kvalién på bilderna blir, men det vet du som håller den färdiga tidningen i handen!

Hälsningar

Christer

# TERMİK FATTIGT SEGEL - KM !!



De som kämpade under Segel-KM var:

Stående från vänster: Johan Siwer (lindragare), Henrik Edefuhr (lindragare lika så), Ingvar Claesson (patriot), Per Nordström (tävlingsledare med militärisk disciplin), Mattias Bergström (inte sist, men minst segelkärra).

Knästående från höger: Mats Johansson (med pappas flygplan).

Sittande uppfifrån och ned: Bengt Höglund (The king).

Liggande strax under om mitten: Thomas Cedergren (nästan först).

---

1:a och klubbmästare	Mats Johansson	839 p
2.	Thomas Cedergren	777 p
3.	Ingvar Claesson	585 p
4.	Per Nordström	570 p
5.	Mattias Bergström	556 p
6.	Bengt Höglund	499 p

Tävlingsledningens kommentar:

En dag nästan helt utan termik, vilket tiderna (och poängen) visar. Tävlingen flögs i fyra omgångar, av vilka de tre bästa räknades. Ett stort tack till Johan och Henrik som kämpade med linorna !

# STIG'S NYA KOMPIS RUTGER



Det var dags för ROLL-OUT av nya skolkärran. Den gamla kärran (STICK 40 = STICKAN = STIG) saknar skevroder, och en modell för skevroderträning behövdes.

En TRAINER FORTY införskaffades, byggdes av Ingvar Claesson, installationer och målning gjordes av Per Nordström och Thomas Cedergren.

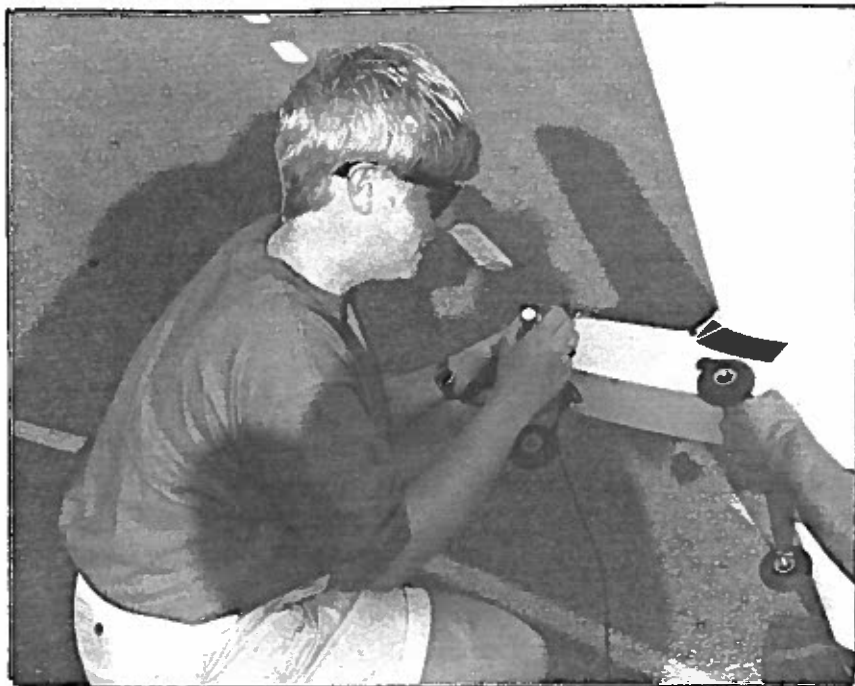
Det bestämdes att roll-out och provflygning skulle ske med pompa och ståt, datum sattes till 2 juni.

Under jubel från åskådare drogs modellen ut ur den provisoriska hangaren av en radiostyrd elbil styrd av Niklas Sjöström.

Vad ingen hade tänkt på var vad modellen skulle heta. Någon fick en snilleblix och tittade i almanackan, dagens namn var RUTGER. Namnet var givet !!

Eftersom kungen fick kladda på SAAB 340 och drottning Silvia på SAAB 2000, fick nu Helena skriva namnet RUTGER I på modellens nos.

Modellen döptes i Ciderchampagne och åskådarna tömde resten av buteljerna.



Provflygningen gick utan dramatik med Per vid spakarna, flera provade modellen med samma utlåtande: Tummen upp !



Skolflygningen har nu fortsatt med Stig och Rutger parallellt (beroende på om elevens modell har skevroder eller ej).

Hittills har ungefär 10 elever flugit regelbundet, RC-certet har två redan tagit (Fredrik Sandström och Johan Siwer), men fler har det snart !

Ovan två duktiga elever, från vänster Pehr Zetterström och Joakim Lundgren. Henrik Edefuhr inspekterar Jockes "mini-Rutger".

---

**KOM IHÅG ATT INTE GLÖMMA BORT:**

**KM MOTORFLYG 26 SEPT.**

**CUPTOPP 3/LUPFINAL 3 OKT.**

**VÄLKOMNA !!**



# TVÄRSCUPEN !

ELLER VI HADE IVARJE FALL INTE  
TUR MED VÄDRET !



Majmånad och halva juni bjöd på värmebölja utan like, tills den 13 juni. Vad hände då ? Jo NMK arrangerade TVÄRSCUPEN på Brandholmen och det blev syndaflod nummer 2.

Det hann köras 2 omgångar innan det började regna, uppehåll på 2 timmar gjordes. Av bilbanan syntes inte mycket när regnet äntligen slutade, det var mest vatten överallt.

Tävlingsarrangörer och tävlande hjälptes åt att borsta och skyffla undan vattnet, dräneringskanaler grävdes och snart var banan torr och fin igen !





Man beslutade nu på grund av tidsbrist att endast köra tre av fyra tänkta omgångar.

NMK tackar alla som ställde upp och gjorde så att denna dag trots allt blev lyckad. Det värmdes också i våra genom-sura själar att få höra allt beröm om banan, bla. "proffset" Dallas Mathisen (fd AoH-reporter) som var helt lyrisk över banan.

Till vänster två kämpar i leran (lågskor hindrade dem inte): Sven-Erik Nygren och Billy Ståhl.



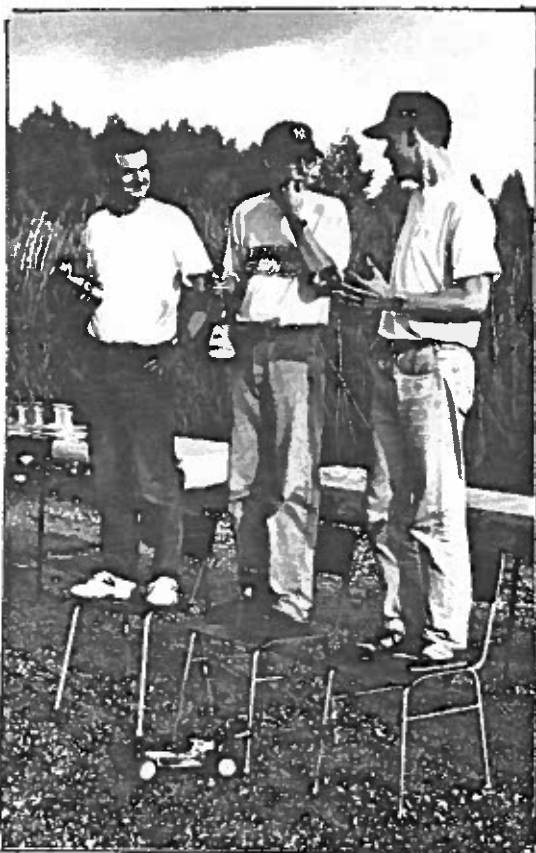
Niklas Nygren körde bra trots vädret !



Hur gör man om vill tjäna många sköna slantar på kolv och dricka försäljning ? Bjud in NMK:s flygsektion !!!!! Så här lycklig blir Thomas Cedergren av korven. Hedersmedalj till fruor Nygren och Sjöström som nästan rann bort i koket.

## RESULTATLISTA 2WD

- |                     |            |
|---------------------|------------|
| 1. Mikael Brandt    | Västerås   |
| 2. Pär Östensson    | Västerås   |
| 3. Tomas Moser      | Oxelösund  |
| 4. Marcus Persson   | Norrköping |
| 5. Niclas Jansson   | Skarpnäck  |
| 12. Marcus Ståhl    | NMK        |
| 16. Tobias Fällgren | NMK        |



## RESULTATLISTA 4WD

- |                      |                   |
|----------------------|-------------------|
| 1. Fredrik Mathisen  | Norrköping        |
| 2. Leif Mattson      | Skarpnäck         |
| 3. Bert Ytterhag     | Botkyrka          |
| 4. Johan Ginning     | Miracl            |
| 5. Andreas Essman    | Motorcentralen AB |
| 13. Henrik Nygren    | NMK               |
| 16. Niclas Sjöström  | NMK               |
| 17. Niklas Nygren    | NMK               |
| 21. Mikael Andersson | NMK               |

## EN LITEN STILLA VÄDJAN TILL OSS ALLA:

Det gäller ordningen i sprutboxen i klubblokalen. Man brukar ju säga att "lämna lokalen, utrymmet osv i det skick du själv önskar finna det". Vad gäller sprutboxen är inte en enda bokstav tillämplig i den tesen.

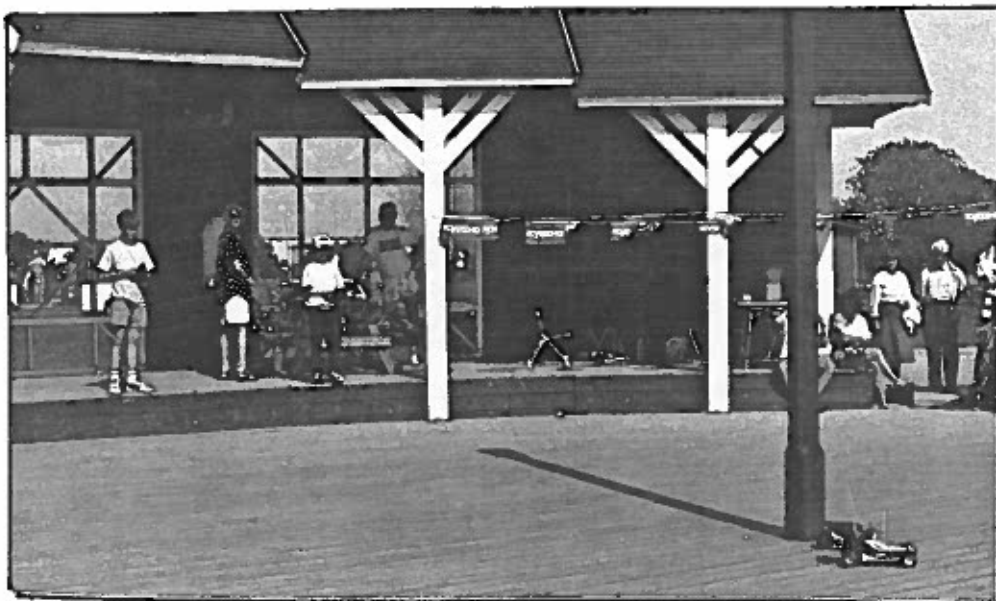
Låt oss därför komma överens om, att när vi gjort färdigt så snyggas vi upp därinne. Rensa då också hålen för utsugning. Visst är det trevligt att sedan kunna komma och direkt sätta igång med finishen på din senaste skapelse! Jag tror alla samtycker härtill.

End of pekpinne!

ICLA

# DIV. NOTISER FRÅN NÄR OCH FJÄRRAN!

## BILSEKTIONEN SLÅR NABBARNA I DANSGOLVET!



I samband med Lions dag den 23 maj körde NMK en biluppvisning på dansbanan nere i hamnen.

Ett tiotal grabbar och en tjej (!) körde friskt under pappa Rolle Nygrens överinseende. Reklam-broschyrer om NMK delades ut och några nya medlemmar kunde också antecknas.

Lion uttryckte efteråt mycket positivt beröm för uppvisningen!

---

## MINIREFERAT FRÅN REGNIGT BARKARBY!



Det är inte bara det totala deltagarantalet som minskar på skaladagarna på Barkarby utan även NMK:s inblandning. Enda aktiva i år var Tomas Leijon som vanligt så förnämligt speakade.

Fast det är ju aldrig fel att åka upp till Barkis för att TITTA och FIKA, vilket ovanstående filurer som skymtar under regnkläder och paraplyer gjorde.

# NMK:ARE BLAND SVENSKA ELFLYG- ELITEN, MEN VI FLÖG IVARJE FALL MEST OCH LÅNGSAMMAST!



27 juni åkte Christer Landberg och Ingvar Claesson till elflygmeeting i Uppsala för att flyga och träffa nytt folk. Vi träffade bla. på vår elflygkompis från Katrineholm som brukar flyga på Radiolanda, världen är liten...

Med våra lätta Challengers stog vi mest stilla i den hårda vinden, men vi flög flest gånger ivarje fall.

Sen kom grabbarna med kärror av glasfiber och kevlar, med 25 celler eller så och några hästar i motorn. Där kan man snacka om drag !!

På vägen hem åkte vi över Enköping och hälsade på Per och Thomas som tävlade i helikopter. (Resumé av helikopter året kommer förhoppningsvis i julnumret.)

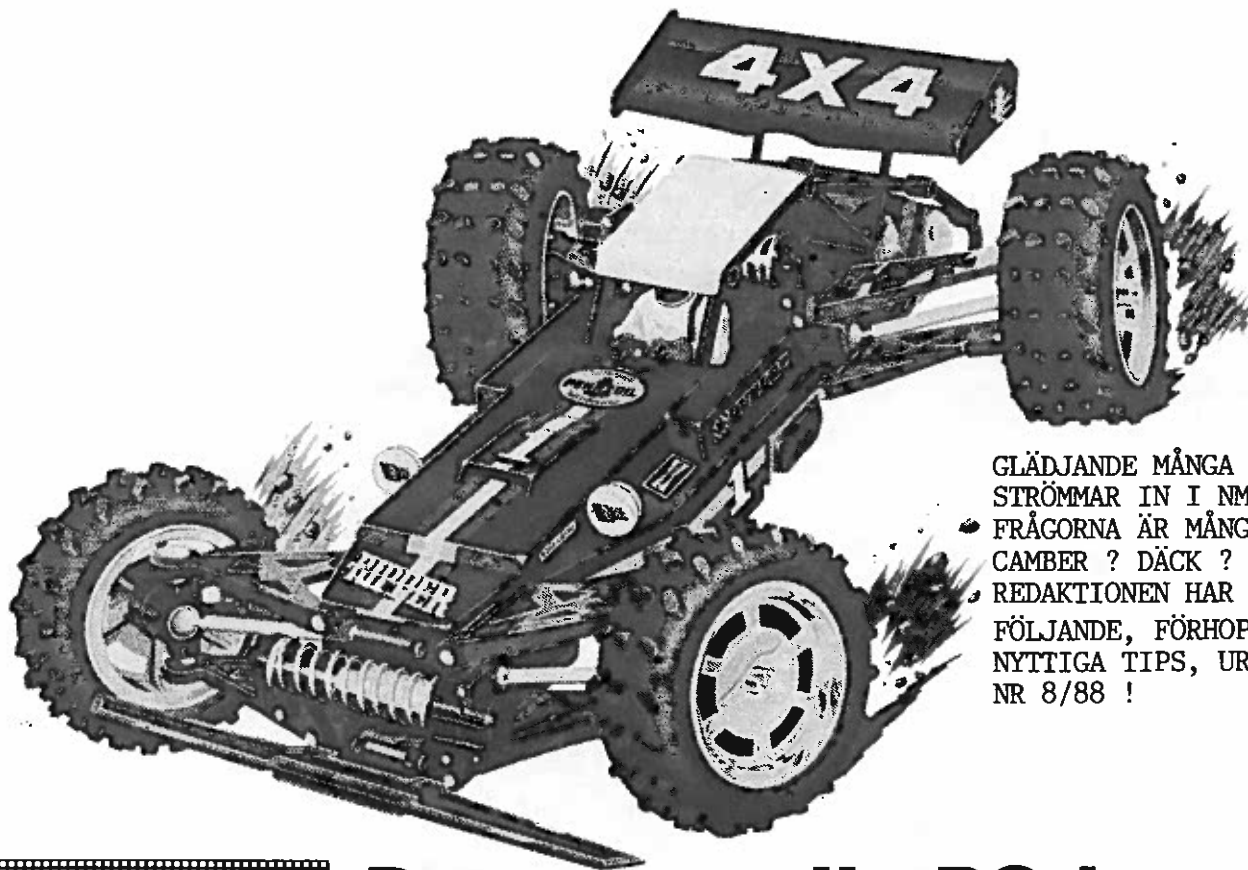


## LÄTTARE ATT HITTA TILL RADIOLANDA!

En RC-skylt har nu kommit upp vid avtagsvägen ner till Radiolanda. Tack vare Lennart Zetterströms handlag sitter den där nu och visar vägen till Sveriges finaste modellflygfält !







GLÄDJANDE MÅNGA NYA BILÅKARE STRÖMMAR IN I NMK. FRÅGORNA ÄR MÅNGA I BÖRJAN. CAMBER ? DÄCK ? TOE-IN ? REDAKTIONEN HAR DÄRFÖR SAXAT FÖLJANDE, FÖRHOPPNINGSVIS MATNYTTIGA TIPS, UR ALLT OM HOBBY NR 8/88 !

## Byggtips

# Preparera din RC-buggybil

**Framgång inom buggy-racing beror på flera faktorer och en av de viktigaste är hur pass väl du har förberett den för sin uppgift. Jag skall här försöka ge några enkla tips på hur du kan förbättra egenskaperna hos din bil.**

◊ Ofta ser man två bilar av samma fabrikat uppföra sig helt olika på banan. Att den ena bilen går bättre beror i 90 fall av 100 på ganska små justeringar som även du kan göra på din bil. Jag vänder mig här i första hand till dig som tänker börja tävla men även du som kör hemma i trädgården hittar säkert ett och annat tips som får bilen att gå bättre.

Oavsett vilken bil du har, från värsta tävlingsvarianten ner till den enklare debutantbilen så är det viktigt att den är ihopskruvad som konstruktören har tänkt sig, dvs alla bitar måste passa exakt. Skruva inte bara ihop bitarna och hoppas att det nog blir bra, försök att tänka dig vad varje bit har för uppgift och försäkra dig om att den kan utföra det på ett tillfredsställande sätt.

Innan du åker till en tävling bör du gå igenom bilen och byta ut alltför slitna bitar och kolla att alla skruvar är åtdragna. Det är ju inte så roligt att ha den snabbaste bilen på banan om den faller i bitar mitt under racet.

Här följer nu en del tips som du bör ha i minnet vid bygge och under håll av din bil. Säkert tycker du att en del är självklarheter och kanske det är så men det tycks ändå finnas en del förare som glömmer dem.

### CHASSIT

Detta är alla bilar ryggrad, här finns alla de tunga komponenterna som batterier, motor och radioutrustning vilka tillsammans kan utgöra över 60% av bilens totala vikt så självfallet bör chassiet vara starkt och vridstyvt. Meningen är att stötdämparna skall bära denna vikt men om chassiet ej är styvt nog och böjer sig istället kan dämparna inte fullgöra sin uppgift ordentligt.

En av hemligheterna vad gäller snabbhet och körtid hos en elbil är tyngden. Ju lättare bilen är desto snabbare går den, och körtiden ökar också. Många försöker lösa sina viktproblem genom att sätta bormaskinen i chassiet och ta upp lättningshål ofta utan tanke på att dom därmed riskerar att försvaga konstruktionen. Vill du ha ett lättare chassie bör du kanske tänka på att byta material till exempelvis kolfiber.

Chassiet bär också drivsystemet och det är väldigt viktigt att detta är placerat vinkelrätt mot chassiets centrumlinje så att bilen kan hålla rakt spår på banan och i de fall där du har en 4-hjulsdriven bil med remeller kedjeldrift det ej finns möjlighet

för att transmissionen skall kunna hamna snett och därmed hoppa av sitt drev. Efter en tids flitigt användande kan det hända att monteringshålen i chassiet blir uppslitna och då finns det alltid en risk att drivsystemet kan flytta på sig. Det händer också att chassiet får ta emot så mycket smällar att det blir snedvridet så det kan vara idé att byta chassiplatta med jämna mellanrum.

### DRIVSYSTEMET

Idealet är ju om all den kraft som finns i ackarna används till att driva bilen framåt men tyvärr försvinner en del på vägen och "fastnar" i olika drev och lager. Om detta spill blir minimalt kommer bilen att bli snabbare och körtiden öka. Det är viktigt att bilen rullar lätt så här gäller det att byta ut *alla* metall- och plastlager mot kullager. Slarva inte med lagren i växellådan, allt skall rulla friktionsfritt.

Innan du monterar kuliagren kan du ta bort en del tätningar. Men bara på de ställen som sitter på "insidan" av bilen och inte är direkt exponerade för den smuts som normalt en elbuggy studsar omkring i.

Skulle det visa sig att din bil i alla fall inte rullar lätt nog gäller det att ta reda på orsaken. Försäkra dig om att det är ett litet spel mellan motor- och krondrev, dessa får inte ligga för tajt. Snurra dem mot varandra och kolla att det inte finns några ställen som det nypor på. Har du svårt att få

dess två drev att gå lätt är något av dem troligtvis utslitet och behöver bytas. På en del krondrev av plast blir det ett litet "skägg" på toppen av kuggarna, avlägsna detta med en skarp hobbykniv. Andra felkällor i drev hittar du på bilderna härintill.

Du måste också kontrollera att transmissionen inte påverkas av fjädringsrörelserna. Tag bort motordrevet och snurra på hjulen samtidigt som du rör bärmarna upp och ner. Kolla att det inte uppstår några låsningar eller irriterande missljud. Upprepa samma procedur med framhjulen. Dessa ska ju rotera fritt också medan du styr från sida till sida.

### FJÄDRINGEN

Att tala om hur man skall ställa in fjädringen på bilen kan vara lite vanskligt eftersom var och en har sina egna idéer om hur den skall vara för att passa den egna körstilen. Några allmänna råd kan jag ju i alla fall ge.

Fjädringen har ju, tillsammans med stötdämparna, till uppgift att få bilen att flyta behagligt över diverse ojämnheter i underlagen. Men fjädringen påverkar även andra egenskaper i bilens uppförande t.ex. medför hårt spända fjädrar minskat grepp mot banan medan en mjuk fjädring ger ett ökat grepp.

Detta innebär teoretiskt att en bil med hård fjädring bak och mjuk fjädring fram är överstyrd och att du får

en understyrd bil om förhållandet är tvärtom.

Bilens uppförande i hopp påverkas också till viss del av fjädningen, har du en bil som tenderar att volta framåt vid hopp så har den oftast för hårt spända fjädrar bak medan en bil med hårt spänd fjädring fram och/eller mjuka fjädrar bak gärna "sätter" sig på baken när man hoppar med den. Så istället för att experimentera med att försöka flytta tyngdpunkten på bilen kan man ju alltid laborera lite med olika fjäderinställningar, prova då också fjädrar med olika hårdhetsgrad. Det är ju även viktigt att fjädningen är lika hårt/mjukt ställd på respektive hjulpar annars kanske bilen sticker iväg åt ett helt annat håll än det du tänkt dig vid hopp.

Fjädringen jobbar ju i samarbete med stötdämparna därför är det ju viktigt att du vid monteringen av varje "par" (fram resp. bak) ser till att dom har lika dämpningsförmåga. För att uppnå detta kan det hända att du måste öka oljans genomströmningförmåga, d.v.s. ta upp större hål i stötdämparens kolv, det är klart olämpligt att använda olika tjocklek på oljan inom respektive paruppsättning för det stämmer troligtvis inte nästa gång du byter olja.

När dämparna är monterade på bilen skall du kolla att fjädringsrörelsen uppåt och nedåt är lika på båda sidorna. För att kontrollera detta bygger du upp en liten "plåt" under chassiet tills däcken/däcket precis snuddar vid bordet med bärmarna fullt utfjädrade. Justera sedan med den (oftast) ställbara kullinken på dämparna tills bägge hjulen träffar underlaget samtidigt.

Hur du placerar fjäderpaketet på bärmarna påverkar i stor grad dämpningen och fjädningen. Ju längre ut på bärmarna som dämparna monteras desto mer effekt får du av fjädrarna och dämpningsförmågan, bilen blir "styvare". Om du då inte justerar längden på stötdämparna reduceras du även markfrigången. Genom att göra bilen "styvare" minskar du greppet mot underlaget och därmed är det mindre chans att den slår runt i kurvor.

Om du har en krängningshämmande monterad ger även den mindre grepp över det hjulpar den är monterad på. En överstyrd bil kan bli snällare att köra om en krängningshämmande appliceras fram och om du har en bil som gärna slänger ut med bakändan kan greppet där bak bli bättre om du tar bort krängningshämmandaren (förutsatt att du har en monterad förstås). Det är också viktigt att den ger lika tryck på respektive hjul, kontrollera att den inte är böjd genom att placera den på ett plant underlag.

Varje bana, bil och förare föredrar olika inställningar av fjädningen men för den skull skall du inte använda varje tävling som en möjlighet att prova nya inställningar. Vänj

dig vid några olika uppsättningar och notera de olika egenskaperna för framtida bruk.

## HJULVINKLAR

Camber, caster, toe-in är kanske benämningar du har hört tidigare men kanske inte riktigt fått kläm på vad dom står för. Illustrationen här intill visar vilka vinklar det handlar om och jag skall i text försöka förklara utförligare vilken inverkan dessa har på bilens gång.

Vi börjar med *caster-vinkeln*. Denna vinkel kan närmast jämföras med den lutning framgaffeln har på en cykel. Ju större lutningen desto mer kursstabil blir bilen vid körning rakt framåt, nackdelen med för stor lutning här är att bilen upplevs som något "seg" vid kurvtagning (understyrning). Ju rakare *caster-vinkeln* är desto oroligare kan bilen upplevas på raksträcker, den blir också mer villig att svänga (överstyrd).

Camber-vinkeln påverkar hjulens grepp mot banan i svängarna. Negativ camber ger ett bättre fäste medan då positiv camber följdriktigt gör att däcken släpper lättare mot underlaget. Så om banan exempelvis är lite slirig och din bil gärna slänger ut med baken i kurvorna kan det vara idé att ha lite mer negativ camber-vinkel bak. Återigen prova dig fram till några olika cambervinklar som du registrerar egenskaperna på och använd din kunskap när du hamnar i "knipa".

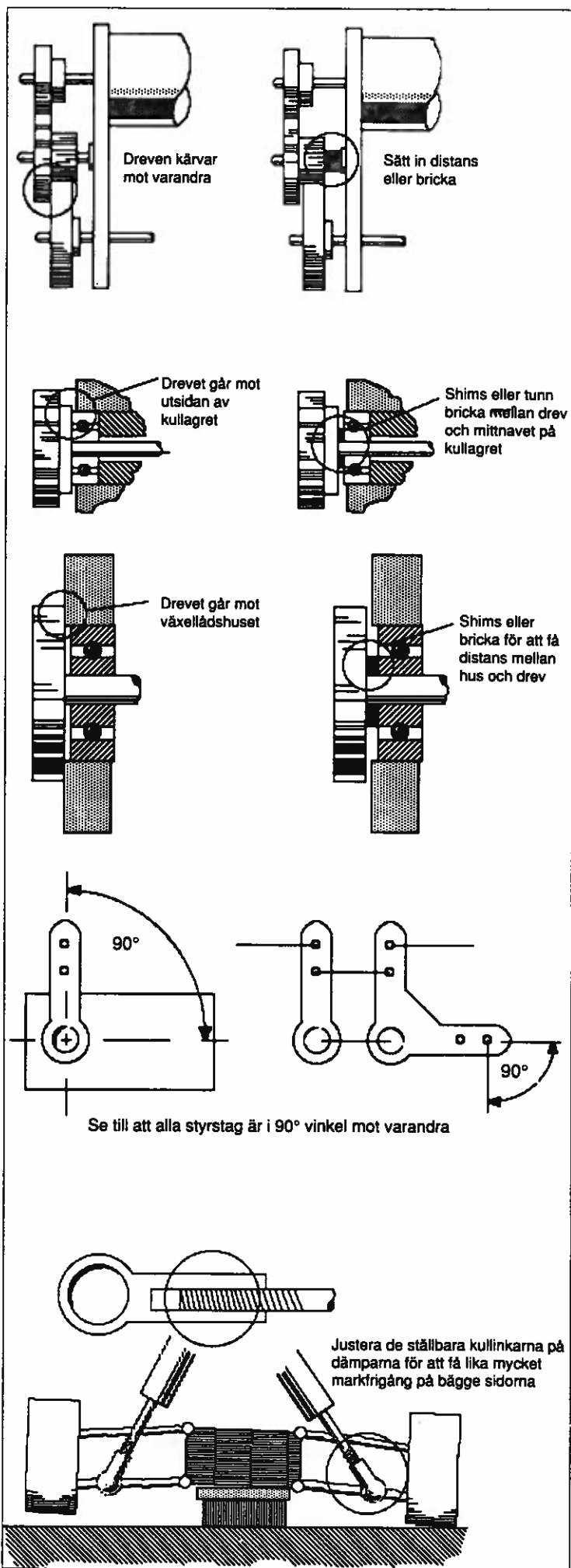
Ett bra tips är att skära till ett antal plasticard-plattor med olika vinklar t.ex. 0 - 5 grader för hjulinställningar på olika underlag. Behöver jag poängtera att du naturligtvis måste vara noga med att det är samma vinkel på hjulen i resp. hjulpar. Kolla vinkel genom att palla upp chassiet på en ask eller dylikt och mät med plattorna.

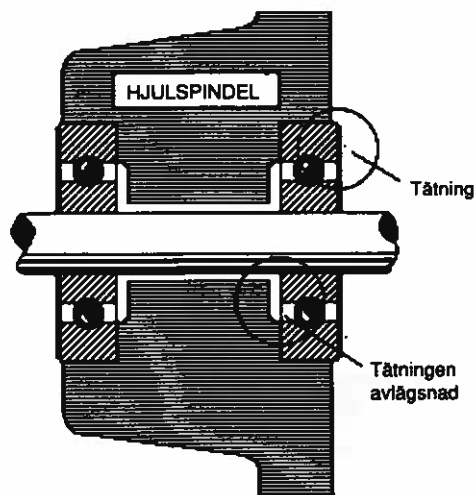
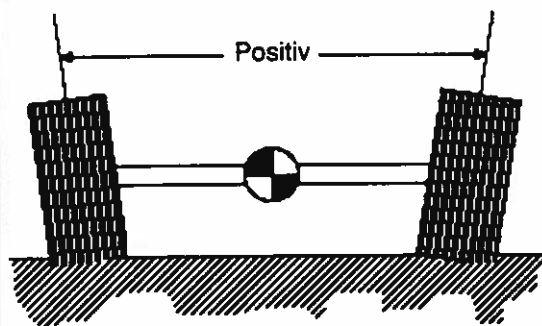
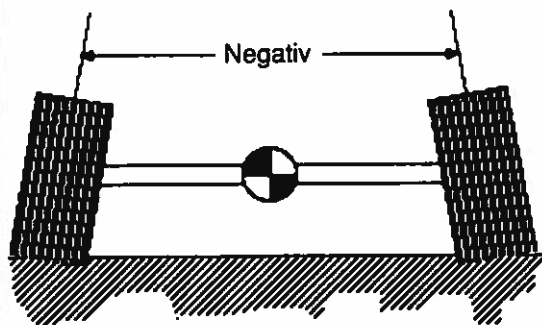
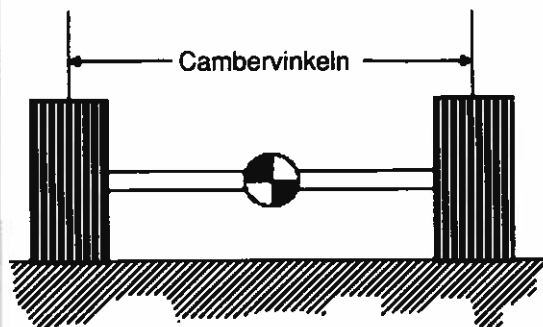
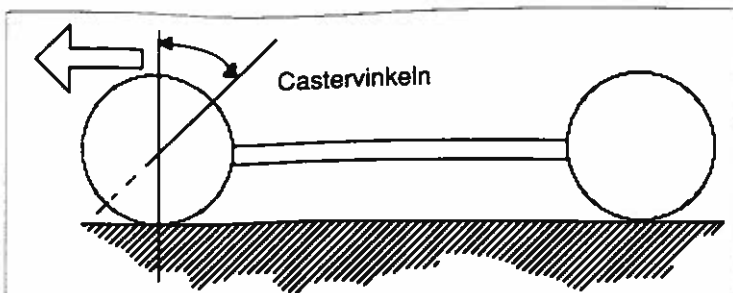
Till sist har vi då *Toe-in* vinkeln, tumregeln här är att den inte bör vara för extrem. En aning toe-in på bakhjulen ger bilen mer stabilitet under acceleration medan för mycket sänker farten. Försäkra dig även här om att den är lika på båda sidorna annars riskerar du att bilen ger intrycket av en turbo-krabba när den sträcker ut på rakorna. Fram rekommenderar jag 1-2 graders toe-in för 2-hjulsdrivet medan jag föredrar 0° toe-in på bilar som drivs med alla fyra hjulen.

Det är också viktigt att vinkeln behålls under fjädningen så att s.k. "bump-steering" (hjulen styr själv vid fjädring) ej uppstår. Det kan vara en ganska knepig sak att åtgärda ett sådant problem och man får oftast göra en kompromiss. Prova med att höja eller sänka servoräddaren alternativt infästningen i styrspejdeln tills du når ett acceptabelt resultat.

## I SVÄNGEN ...

Det är väldigt viktigt att du har installerat linkaget för styrningen perfekt. Om det har blivit böjt eller inte





ger lika mycket styrning åt bägge hållen bör du byta ut det.

Det är också väldigt viktigt att styrservot sitter ordentligt fast, jag anser att det är bättre att skruva fast det än att använda dubbelhäftande tejp vid monteringen. Servot skall fästas parallellt med centrumlinjen på bilen annars blir styrutslaget olika stort åt ena eller andra hållet när du svänger. Det är samma förhållande om servoarmen ej håller 90 grader mot horisontlinjen när servot är i neutralläget. Använd alltid ordentligt material i linkarna till styrningen eftersom tunna styrstag ofta har en förmåga att böja sig innan servoräddaren löser ut. Kolla återigen att hjulen kan rotera fritt även när styrutslaget är maximalt.

### DÄCK

Det är ganska förvånande att många förare lägger relativt liten vikt på vilken typ av däck man kör med och istället skyller bilens "dåliga" uppförande på en rad andra faktorer. Om du vill ha framgång med ditt racande kan det vara idé att skaffa sig en god uppsättning däck för olika underlag, enbart däckens i sig har stor betydelse för hur bilen kommer att uppträda på banan. Ibland kan det hända att man måste modifiera däckens mönster för att det skall ge det fäste man önskar, exempelvis vid EM i Frankrike i somras var banan så stenhård att nabbarna böjde sig och bilen fick inget fäste alls, det enda som hjälpte mot det underlaget var att montera nya däck för varje heat och klippa ner nabbarna till ca 2-3 mm höjd. Har du problem med att bilen styr för bra så kan du klippa av yttersta nabben på framdäcken så minskar greppet något.

Prova dig fram med olika däckskombinationer tills du hittar det som passar dig och din bil bäst. Ett litet tips kan vara att göra bilen aningen understyrd så den inte spinner runt oväntat i någon kurva, då kan du koppla av mer i din körning och få en chans att se vad som händer i övrigt på banan, ev bilar som ligger och sprattlar med hjulen i luften osv istället för en 100-procentig koncentration bara på att få bilen runt banan. Vilken däckskombination du än väljer så skall du försäkra dig om att däckens stannar på fälgen under hela tävlingen och här kan några droppar superlim göra underverk.

### RADIOURUSTNINGEN.

Ditt styrservo, fartreglage och din

mottagare bör du placera väl skyddat inne i bilen så att det ej blir skadat om (när) bilen träffar/träffas av nånting. Kom ihåg att lämna utrymme för frekvensbyte och om möjligt ej placera mottagaren intill motorn då det kan ge upphov till radiostörning. Fäst ihop kablarna med buntband och placera dom så att de ej kan dras ut av misstag. Säkra även antennröret så att en kurvsvakt ej drar ut det genom olyckshändelse, en sån enkel sak kan definitivt sätta P för ditt tävlande den dagen.

### FARTREGLAGE

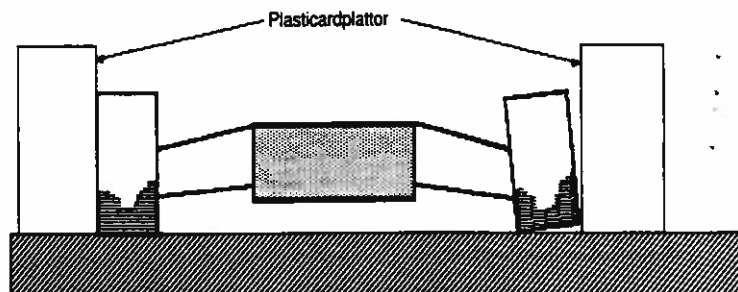
Vilken sorts fartreglage du än använder så var aktsam om det, det är troligtvis den delen av din utrustning som är lättast att förstöra genom vårdlöst hanterande. Alla fartreglage kräver ett varsamt hanterande speciellt de elektroniska, de är ingen till-från knapp, de skall ge dig ett proportionellt gasregister över hela spaken eller "avtryckarens" rörelse. Försök att ställa in det så att bromsen inte ligger på i neutralläget eftersom det suger värdefull kraft från acken medan du står på startlinjen och väntar på flaggmansens signal, det kan också skada fartreglaget

Om du använder krets-korts- eller resistorreglage så se till att hålla det rent eftersom all smuts skapar gnistbildning som kan bränna sönder reglaget helt. Använd alltid siliconkablarna av god kvalitet när du kopplar ihop fartkontrollen med ackarna, dessa förstörs oftast inte så lätt av värme och risken för olycklig kortslutning minimeras. Kolla regelbundet dina kablar och byt ut dom du misstänker är skadade då dom utgör en nog så viktig länk för att transportera ackens kraft till motorn, det händer att skadade kablar kan ha ganska många kardeler brutna utan att man märker något nämnvärt på bilens uppförande.

### TILL SIST

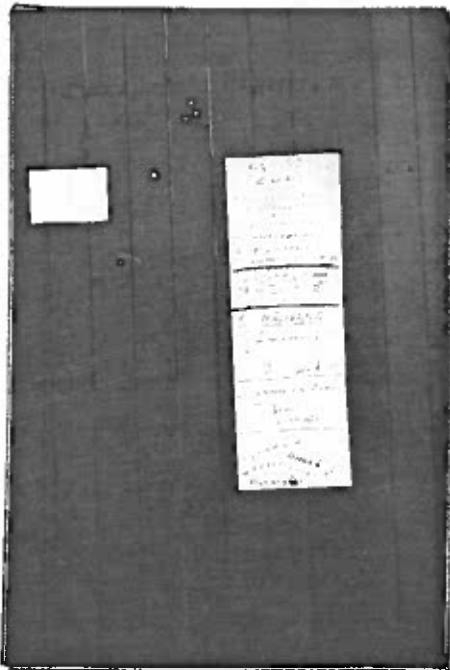
Försök att träna på olika typer av banor och gör noteringar om vilka inställningar m.m som fungerar bäst på dom olika underlagen. Använd dina klubbkvällar till att prova dig fram, det är inte det smartaste att använda nationella tävlingar till att prova nyheter på bilen. Håll bilen ren och i gott skick det kanske inte gör att den går fortare men det blir lättare för dig att lokalisera eventuella fel. Lycka till och hoppas vi ses på tracken.

DALLAS 0



# BENGT VANN, MEN KOM ÄNDÅ SIST !!

CUPTOPP 2, 8 AUGUSTI



Vi var lite oroliga att de pågående olympiska spelen i Baskelåna skulle påverka deltagarantalet. Tävlingsledare Ingvar Claesson hade dock vidtalat arrangörerna därstädes så OS-tävlingarna gjorde uppehåll, så glädjande 11 stycken kom, varav TVÅ DEBUTANTER !! Vi gamla stofiler glädjs till tårar varje gång någon ny dyker upp.

Tävlingsledningens uppfinningsrikedom vad gäller att hitta på nya moment upphör aldrig att förvåna.

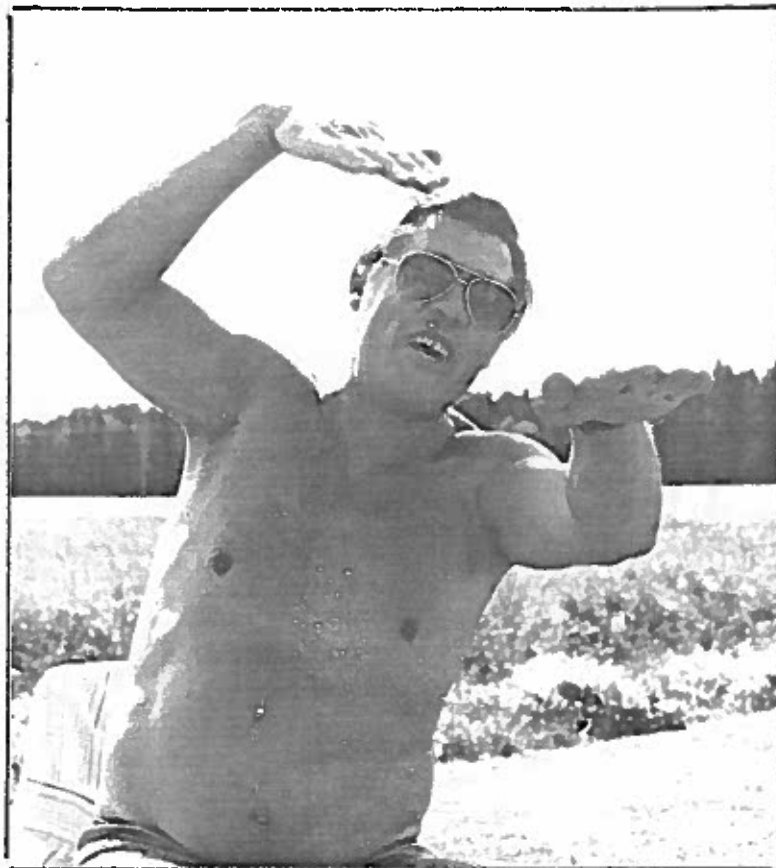
Vid briefing drog de tävlande sitt startnummer, som de sen fick lägga i en kopp. Nu drogs ETT nummer som hemlighölls genom att stoppas i ett kuvert. **DETTA VAR STARTNUMRET PÅ DEN TÄVLANDE SOM SKULLE KOMMA SIST !**

Moment 1 var en ny variant på "räkna 60s i huvudet och landa". Nu skulle man räkna 120 sekunder samtidigt som man gjorde en looping, wing over och en liggande åtta, samt landa.

Eftersom det är allmänt känt att modellflygares IQ kan räknas på ena handens tår var det stora problem. Hjärnkapaciteten räckte helt enkelt inte till. Några slutade andas och ramlade omkull, eller som Christer Landberg som räknade 1min 20s istället för 120s.

Moment 2 var INTERCEPTION. Nu fick man möjlighet att efter fingerat anfall även försöka klippa en snittsel som satt på bombplanet Boeing B-17 Flying Stig. Trots många försök, var det endast Christer Svensson som lyckades klippa.

Till höger ser vi Bengt Höglund träna in sin taktik. Komma snett bakifrån med solen i ryggen, men han lyckades alltså tyvärr inte !



# DEBUTANTERNA!

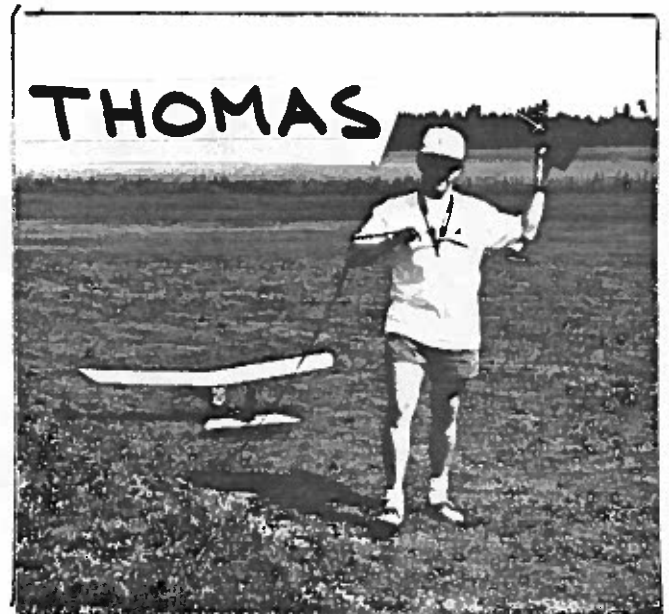
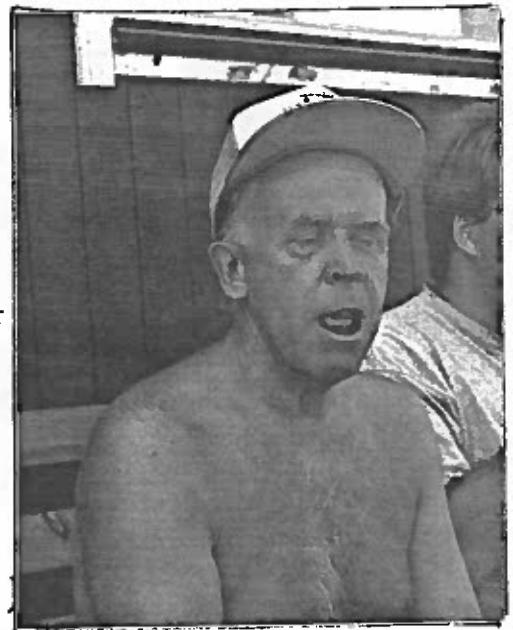




Härefter blev det då äntligen matrast, och eftersom man var på samma scramble-lag som scrambleutroparen Gösta Leijon var man lugn. MEN VAD GÖR KARLN ??? Ropar scramble för sitt eget lag mitt i lunchen. Publicerar därför vidstående foto som STRAFF !

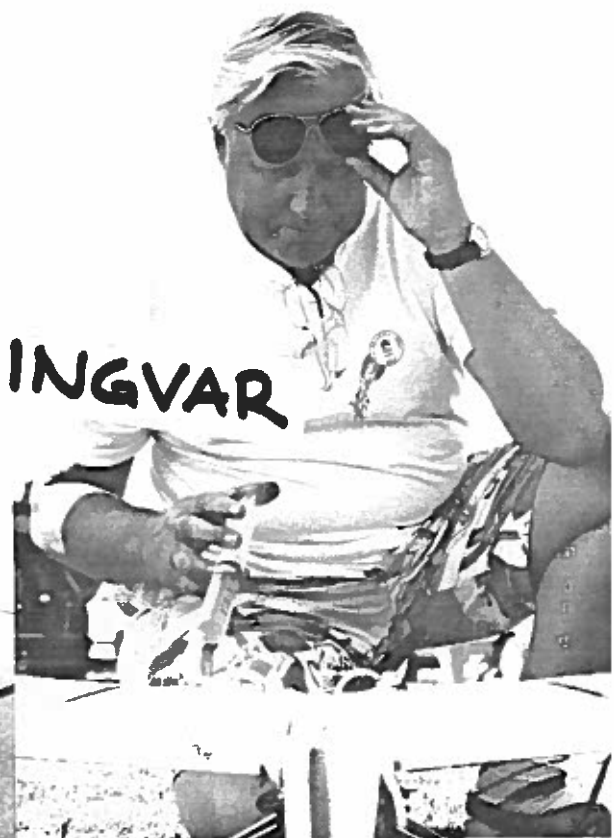
Flygspaning i moment 3 hade bytts ut mot "MÄLGÅNG". Det gick ut på att göra 270° svängar i tre hörn av fältet samt landa högst 15 m från ett märke. Tävlingsledningen tyckte uppgifterna var för lätta, eftersom många fick full pott, var på han själv missade landningen (Hi ! Hi !).

Landning över hinder gick bra, mest imponerade Bengt som "parkerade" sin inlånade Lanzo Rekord Braker på fyra meters höjd, drog av gasen och landade nästan vertikalt på märket !





CHRISTER L



Så var det då äntligen tajm för prisutdelning. Tävlingsledningen öppnade det förslutna kuvertet, under uppsikt av Notarius Publicus, harklade sig och sa med svag röst:

"Det här trodde jag inte skulle kunna hända."

Men det var sant. Bengt som samlat mest poäng och borde ha varit vinnare fick se sig blåst på segern, FÖR DET VAR HANNES STARTNUMMER SOM FANNS I KUVERTET !

Nu var det istället Christer Svensson som tog hem segern i CUPTOPP 2 !

Som alla vackra sagor måste även denna ha ett lyckligt slut. Inte nog med att vi fick sedvanliga priser, nu kom Inga-Märta Nordström och Elsie Duveland ut och bjöd på saft och UTSÖKT kaka .

Det är dagar som denna man minns i vintermörkret och håller en vid liv ! Fortfarande har **DU** chansen att vara med, kom ut till Cuptopp 3/Cupfinal den 3 oktober, gör det !

#### RESULTAT AV CUPTOPP

1. Christer Svensson	712p
2. Per Nordström	650p
3. Thomas Cedergren	627p
4. Gösta Leijon	620p
5. Christer Landberg	577p
6. Ingvar Claesson	570p
7. Pontus Svensson	499p
8. Henrik Edefuhr	471p
Roine Åhrberg	471p
10. Erik Starbäck	434p
11. Bengt Höglund	756p (!!!)

---

## SÄK-RUTAN

Den här gången vill jag komma med lite påminnelser. Alltså, följande är inget nytt men vi syndar lite till mans här.

1. Taxa aldrig i depån. Just då kan ju radion få för sig att leva sitt eget liv och därvid ta modellen med sig på den utflykten.
2. När du startat motorn, ta modellen ut ur depån eller åtminstone till dess utkant och gör där uppkörningen.
3. Använd **FREKVENSNYPORNA!** Gäller undantagslöst. Och inte nog med det! Kolla vilken kanal du har i sändaren. Nu i sommar har vi haft incidenter och kvaddar på detta. Man tror sig ha kanal xx i sändare men i själva verket har man kanal yy. Christer känner till att bl a undertecknad gjort bort sig här!
4. HAPPY LANDINGS! Ett nöje men ingen synd.

Ingvar

