

NMK - NYTT



Nyköpings Modellklubb

SEPT 1996, ARG. 24

Inte nog med att hösten är här med mörker, regn och rusk, nu har Bingolotto på TV börjat igen också.
(O B Kant)



STORA SOMMAR- NUMRET !

Sommar ? Det kan väl diskuteras, men det blev en fin augusti i alla fall. Kanske gjorde det dåliga vädret att så få har varit ute och flugit i år. Ån sämre har det varit med NYA modeller. Samma gamla modeller som förra året, men med få undantag.

Efter många år har äntligen Anders Jonsson, omslaget, fått sin Ryan färdig och upp i luften. Att byggsatsen var en sk ARF (Almost Ready to Fly) betyder ju inte att man måste jäkta, bättre sent än aldrig, eller.....

I vinter kommer NMK-nytt att skicka ut hemliga spioner för att kontrollera att ni bygger nya modeller. Hör ni konstiga ljud från garderoben eller utanför hobbyrums fönstret kan ni vara säkra på att ni är under bevakning.

Resultatet kommer, utan förbehåll, att redovisas i STORA julnumret !

NMK-NYTT SER DIG !



7 311540 003905

KOM IHÅG ATT INTE GLÖMMA BORT:

28 SEPTEMBER
5 OKTOBER

TORSDAGAR

CUPFINALEN
KM MOTORFLYG

FIKA- OCH
VIDEOKVÄLLAR I
KLUBBLOKALEN

NYKÖPINGS MODELLKLUBB

Ordförande:
Ingvar Claesson tfn. 218595
Vice ordförande:
Christer Landberg tfn. 267217
Sekreterare:
Gunnar Wolving tfn. 281792
Kassör:
Thomas Johansson
Ånsta Gård
611 91 Nyköping
Tfn. 243182

Redaktör NMK-nytt:
Christer Landberg
Granvägen 85
611 56 Nyköping
Tfn. 267217

Medlemsavgifter 1996:
Junior(-20år) : 100:-
Senior : 200:-
Familj : 300:-
Postgirokonto (NMK):
36 99 39 - 4



PÅSKMEETING !

Långfredagen samlades vårusiga NMKare för att flyga in våren. Radiolanda var en leråker, så det hela flyttades till Brandholmen. Ett otroligt vårväder förgyllde dagen då många gjorde årspremiär. Det gick både si och så, men alla kom hem med hela modeller i alla fall !!!



Glada var Patrik Andersson och Daniel Holm för att det äntligen var flygsäsong igen.



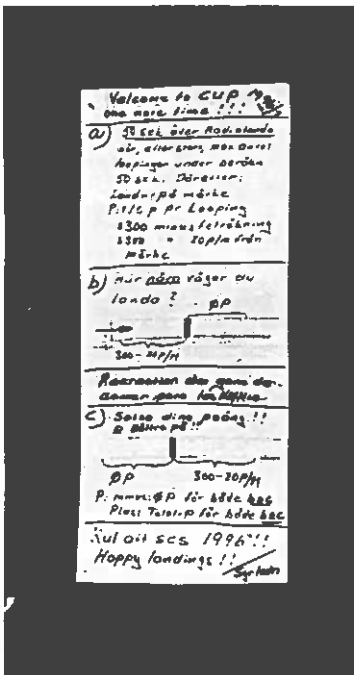
Anders Jonsson kör in sin gamla MAGNUM (se NMK-nytt 2/95...) Motorn är numer utbytt mot en fungerande OS-dito !!

Flygtrimmen var kanske inte helt perfekt så här i början på året, hm.. Ingvars Claessons Challenger hamnade i en björktopp när den låg på final !



Den 25 maj när årets Cuptävlingar skulle börja stod regnet som spön i backen, Ingvar Claesson hade glömt att beställa fint väder på SMHI ! Så cuptävlingspremiären flyttades till 1 juni med bättre väder.

ÄNTLIGEN-CUPTOPP 1 !



Ingvar Claessons samlade verk. Den som förstår detta är inte dum inte !!



Thomas Johansson gjorde en med beröm godkänd tävling med sin nyinköpta "Destroyer". Hade knappt provflugit modellen innan tävlingen och muttrade att nästa gång skulle han allt slå den där Landberg. Den här gången fick han se sig utklassas med hela 30 poäng av denne.....

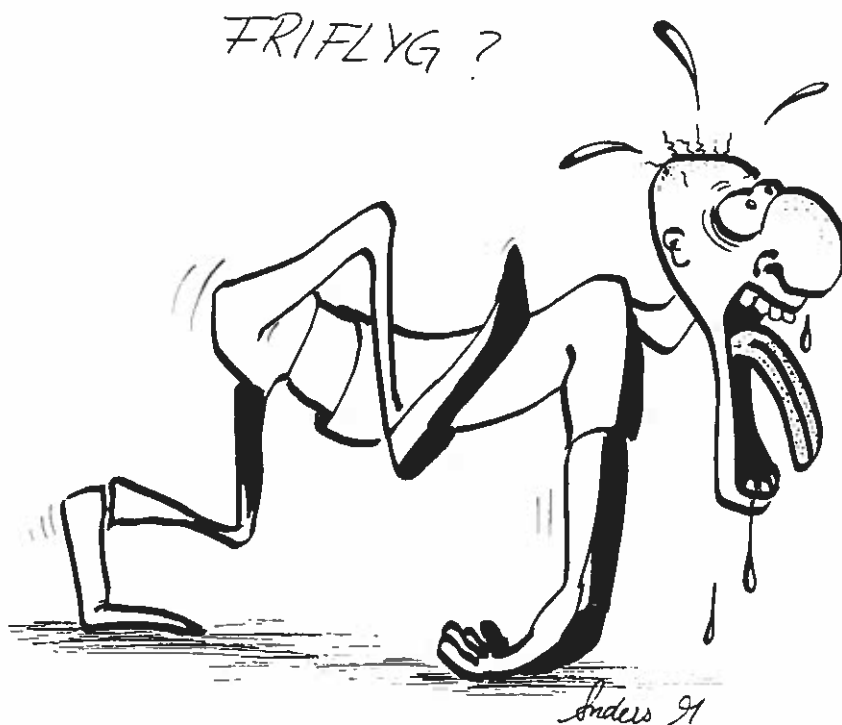


THIS IS LIFE !! Cuptävling med fikarast !



1. Christer Landberg 1090 points
2. Thomas Johansson 1060
3. Henrik Edefur 900
4. Roine Åhrberg 812
5. Bengt Höglund 806
6. Ingvar Claesson 735
7. Anders Jonsson 553
8. Christer Svensson 519

(Den något knappa resultatlistan beror på att, hmm..., redaktören förlagt originalet.)



(REDAKTIONENS
FAVORIT I REPRIS)

RC-SEGELFLYGARNA ALLDELES BORTA !

Den 29 juni flögs NMK:s klubbmästerskapstävling i radiostyrt segelflyg - men icke på hemmaplan (Radiolanda) utan helt och hållet borta, nämligen i Norrköping !

Så vist hade nämligen tävlingsansvariga ordnat det, att de tävlande NMK-arna smögs in i en större tävling som Norrköpingsklubben ordnade på Himmelstalundsfältet.

Fördelen med detta var att vår egen tävling inte blev så ÖDSLIG som den brukar vara; som regel är det ju bara 4-5 man som brukar slåss om värdigheten. Förra året var mästerskapstävlingen toppen-ödslig - då dök bara två deltagare upp (till råga på allt nollåttor), och sedan de gått och sparkat i tuvorna en stund svor de till och åkte hem.....

Så icke i år ! Nu blev det en trevlig tävling med mycket folk och fart och fläkt och mycket linor (en stark och en svag, båda med resår) och fina priser. Tack Pekingbor för en trevlig tävling och trivsamt samvaro !

Hur gick det då för de nyköpingske ? Rätt hyggligt, se listan ! Faktiskt låg Henrik Edefur länge bra till för en verklig topplacering, men så blev det mystiskt sjunk i en flygning, och så var den dagen halvförstörd.

Himmelstalunds sportfält är lite lurigt att segelflyga på - eller rättare segelflyga i, för det är inte plant någonstans. Lutar det inte åt höger så lutar det åt vänster, eller uppåt, eller hitåt. Att landa i nedförsbacke har sina sidor ! En av nyköpingsgubbarna, herr L-n, hade i förväg noga kalkylerat med landningar längs slutningen (på skrå) och hade därför byggt ett plan med konstigt sneda vingar. Vingen upp mot slutningen beräknades flyga i störd luft, och hade därför konstruerats med inverterat Reynolds tal. Vingen som pekade mot dalen hade däremot byggts enligt formeln $E=mc^2$. Det besynnerliga resultatet kan du beskåda på bilden. Hur herr L-n placerade sig ? Vad tror du... se prislistan !

Men roligt hade vi. Och jösses som det regnade när vi åkte hem !

Gösta Leijon



RESULTAT GUNNAR KALÉNS MINNESTÄVLING/ NMK:S KLUBBMÄSTERSKAP I SEGELFLYG 1996:

1.	Torsten Bengtsson	1158p	
2.	Edward Käll	1132	
3.	Mikael Blomberg	1110	
4.	Per Nordström	1105	NMK-MÄSTARE 1996 !
5.	Gunnar Jonsson	1102	
6.	Sture Ekman	1012	
7.	Henrik Edefur	1009	
8.	Ingvar Claesson	987	
9.	Bertil Engström	962	
10.	Ingvar Fjäll	950	
11.	Reine Jonsson	948	
12.	Jonas Ekman	929	
13.	Lennart Pettersson	925	
14.	Bengt Höglund	895	
15.	Bo Harrysson	836	
16.	Göran Åberg	761	
17.	Roland Carlsson	749	
18.	Gösta Leijon	288	

VAD ÄR DET HÄR ?

Denna berättelse avlyssnades av en, i dubbel bemärkelse, stor NMKare. Samtalet skede mellan frun och dottern.

Den lilla dottern satt och lekte med sin nya Ken-docka. Ken synades noga, även under kläderna. Ken var en välbyggd man med en mage enligt "tvättbräde modellen".

- Mamma, vad är det här för något ? Undrade dottern och pekade på den konstiga magen.

- Det är magmuskler, svarade mamman.

Dottern blev tyst några sekunder innan den dräpande kommentaren avkunnades.

- Såna har jag aldrig sett förut...

Den stora NMKaren avlägsnade sig försiktigt från platsen, något generad och kännandes på sin stora mage. NMKaren har senare gått ner ett antal kilon, kanske var det dotterns kommentar som gjorde att han drog in på bullarna.....

LEKSAKSAFFÄREN

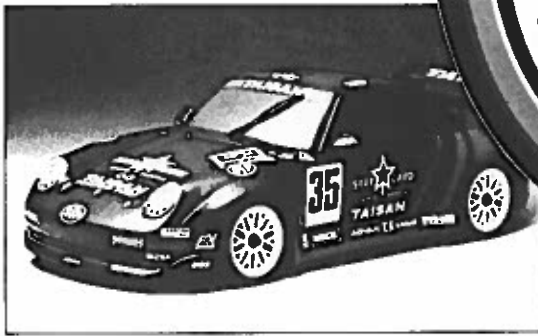
V. TRÄDGÅRDSGATAN 14
TEL. 210196

SPECIALBUTIKEN FÖR LEK & HOBBY

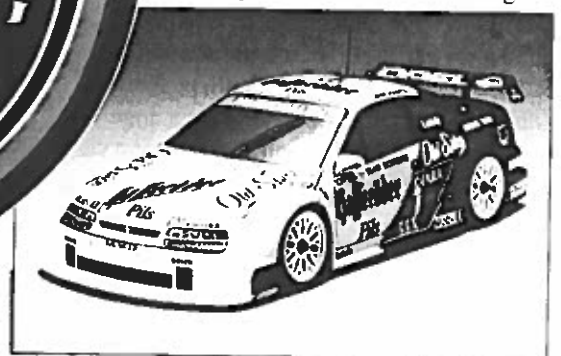
NY TÄVLINGSFORM I MINIRACING:



Porsche R2 Taisan Starcard



-95 Opel Calibra Keke Rosberg



VI HAR MODELLERNA I LAGER.

BALSA, MOTORER OCH BYGGSATSER.
BRÄNSLE TILL BRA PRISER.
STORT SORTIMENT PÅ KYOSHO !

MEDLEMMAR I NMK HAR

10% RABATT!

(RC-MODELLER OCH TILLBEHÖR)

VÄLKOMNA !

LITEN RAPPORT FRÅN BARKARBY -96

NMK-NYTTS UTSÄNDE RAPPORTERAR:

- Ende NMK deltagaren var (som vanligt) Tomas Leijon som i pausen flög med den raketdrivna modellen Phoenix. En segelmodells-liknade konstruktion som skjuts upp i 45 graders vinkel till ca 300 meters höjd ! Flygs därefter ner som en segelmodell ! (Mer data finns i MFN 4/96)
- Arrangörerna hade valt att INTE anlita Tomas som speaker. Nu var det en bedrövlig ersättare som inte hade koll på något, ibland var det tyst i en halvtimme å ingen visste vad som skulle hända.....
- Depån var flyttad innanför avspärmingen ner mot flightline. Säkert bra för de tävlande som enkelt kunde ta ner modellerna för flygningen. Men värdelöst när det stog folk och tittade på flygningarna, det fanns inte en chans att studera modellerna närmare.
- Vampire med Turbomin, norrmännen gjorde en imponerande flygning. Lät som en riktig Vampire ! Insiderinfo är att modellen byggdes av NMK-medlemmen Thomas Nathansson, men köptes av Per Strömmen när denne kvaddat sin MiG 15.
- Imponerade pausprogram, nästan dagens höjdpunkt !



Tomas Leijon med raketmodellen Phoenix.

NMK-ARE TILL LAXÅ !

Den 20 juli, precis när den svenska sommaren började i år...., begav sig Carl-Olof Carlsson och Christer Landberg till Laxå på Ducted-fan meeting. Carl-Olof med JA37 Viggen och Christer med nästan träfärdig F-4 Phantom.

Carl-Olof som hade tänkt att provflyga Viggen på träffen stupade tyvärr på sin grundlighet ! Två dagar före avresan skulle han en sista gång provköra motorn i modellen. Flygkroppen låg upp och ner på sin "startvagga" och motorn gick perfekt. Motorpådrag till fullgas när ena hjulet på nosstället lossnar och sugts in i luftintaget med resultat att fläkten blir ren på blad.....

Men vi misströstade inte för det utan åkte till Laxå för att insupa inspiration och få tips. Vilket vi fick i massor !! För säga vad man vill om fläktflygare men inte höll de sina erfarenheter för sig själva. Carl-Olof var osäker på några detaljer. Frågade och vips var 3-4 erfarna Viggenpiloter samlade runt omkring och gav kilovis med tips.

Närmare 40-tal modeller fanns i depån, men endast ett femtontal flög så länge vi var kvar. Kanske väntade man till kvällen så sidvinden skulle ge sig ? Modellema som flög imponerade stort. Vampire med Turbomin, jättestor F/A-18 Homet, normmän med Spectre (gör över 300 km/h !), inverterad Viggen som nästan skrapade fenan i asfalten och Lansen mm.

Med ännu större entusiasm gav sig de två NMK-arna hem till byggbrädorna för att göra ordning sina modeller. Får vi se fläktmodeller på Radiolanda nästa år ??

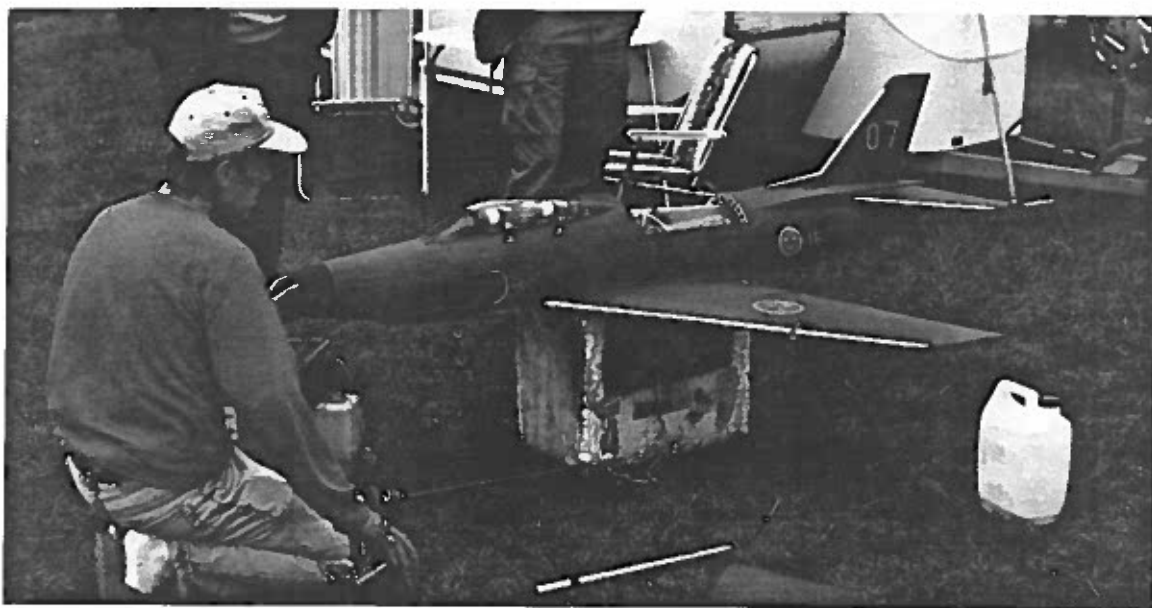
WE FEEL THE NEED FOR MORE SPEED !!!



Carl-Olof fick massor med 37-tips.



Vem har sagt att stora modeller är lättmekade ?
Runt 15 kg vägde denna otroliga F/A-18 Hornet,
2 st OS91-motorer !!!

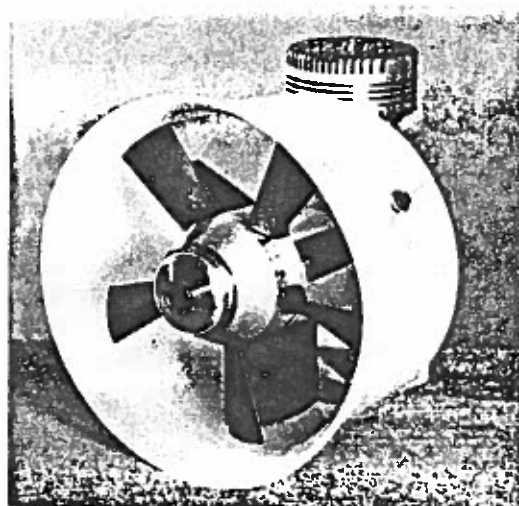


Ovan Thomas Westerberg, träffens arrangör, med J32
Lansen. Thomas bygger helst SAAB plan, tidigare både
Viggen och Draken. Tunnan hämäst ?
Som kuriosa kan nämnas att enligt Ingvar Claesson är
Lansen det sista FLYGPLANET SAAB gjorde.....

Vad är en ducted fan (fläkt)-modell undrar någon ? Det
är tills nu den ända lösningen att driva en modell med
jetförebild. Om man inte vill ha en ful propeller sticka ut
fram eller bak.

En vanlig, men högvarvig, modellmotor driver en fläkt
som suger in luft från luftintagen, genom kroppen och ut
genom utblåset !

Men numer kan man köpa tex en gasturbin (från Nathans
Hobby) och sätta i modellen. Då kostar dock motorn
runt 26000 kr, men vilket ljud !!!! Mums !



VI FIKAR VÄL I ÅR IGEN !

I ÅR MED VIDEOKVÄLLAR !

De senaste vintramas succé med fikakvällar fortsätter. Vi träffas i klubblokalen, hamnen, torsdagar efter kl 18. Vi löser problem, planlägger den kommande sköna maj och sommaren 1997 mm mm. OCH NYTT FÖR I ÅR: VIDEOKVÄLLAR !!! Ungefär varannan torsdag blir det visning av diverse intressanta rullar, preliminärt program enligt nedan. Kl. 19 sharp startar vi filmen, ladda upp med chips och dricka !

14 november finns det möjlighet att kolla hur väl våra sändare är trimmade. Ingvar Claesson fixar fram instrument för detta, du tar med din(a) sändare ! Du kan nu få bekräftat om din sändare håller sig på sin frekvens och bara på den. Christer Landberg lovar att ta med sin bredbandiga Sanwa med spridarmunstycke på antennen, som varande exempel.....

Välkomna !

- | | | |
|----------------|--|---|
| 10 okt: | Top Gun 95 | Årlig skalatävling i Florida, USA. Se piloterna och modellema du läser om i M.A.N in action ! (Christer Landberg) |
| 24 okt: | US NAVY-evening | Allehanda filmer om amerikanska flottans flyg. (Christer Svensson såklart) |
| 7 nov: | Goosedale, Från Phoenix till Viggen | Från modellflygmuseum, Nottingham England. Video om svenska flygvapnets historia. (Ingvar Claesson) |
| 14 nov: | Sändarkoll ! | Ta med din sändare för opartisk koll ! |
| 21 nov: | Jet Masters 95 | Första inofficiella VM i F4J, dvs skalatävling med modeller av jetplan. Modeller med både ducted fan och riktiga jetmotorer !! (Carl-Olof Carlsson) |
| 5 dec: | AIRPOWER | Två filmer uppdelade på jakt resp attackplan som är aktiva idag i olika länders tjänst. (Christer L) |
| 19 dec: | The Best of Bengt Höglund | Bengt Höglund gräver i sin guldkista med gamla videofilmer. Skrattvarning utfärdas ! (Bengt himself) |
- PS ! Har du filmer som du tycker vi bara måste visa, tipsa Christer L så kör vi dom i vår !!

VI ÅKER TILL FLYGVAPENMUSEET !

ÄNTLIGEN dax igen för en NMK-resa till Flygvapenmuseet i Linköping. Vi gjorde en sådan för några år sedan vilken röntte stor uppskattning/uppslutning ! Samling **lördagen 23 november kl 10.00 vid Scandic Hotel** för vidare färd söderut. Vi stuvar ihop oss i bilarna så att även ni utan bil kan hänga på !

VÄL MÖTT !!

Förare minns

Få fel på 1014 timmar med 29:an

Av Gunnar Wolving

Inflygningstiden under GFSU, 1958, på Ludvig Gul var nog mer pressande och svår än man då ville tillstå eller ens var medveten om. Lennart Gref, Sven "PAS" Pettersson och Manne Sjöholm lärde oss dock snabbt och säkert 29:ans nycker och manöveregenskaper.

Instrumentflygning var en viktig del i utbildningen. Jag, som så många andra, har upplevt att i samband med jaktstrid hamna i moln med låst horisont och vara tvingad att reda upp en situation med roterande höjdmätare och ökande fart. Efter många pass övning i urgång ur onormala lägen, "förskärrmat", med en rotetvåa som säkerhetsförare, var metodiken att reda ut en sådan situation väl inövad.

I korthet gällde det att, när farten ökade, dra av gas, ta ut luftbroms och styra i skevled så att "spaden" pendlade lika mycket åt höger som åt vänster och sedan dra för kung och fosterland. Horisontens konstruktion var ju sådan att den



Gunnar Wolving på stegen till en J 29A 1958 under GFSU på 3.div F 12 i Kalmar. Flyghuva med vitt solskydd och lågskor med förstärkt klack ingick i flygutrustningen.

låste sig vid 110 graders bankningsvinkel och 60-70° tippvinkel om jag minns rätt.

Vid ett annat tillfälle fick jag uppleva att horisonten ej frikopplats trots att grön lampa lyste. Det var några år senare på F 11 vid startbana 34. Molnbasen var 150 m. Strax efter ingång i moln meddelade rotetvåan, Fobban Forsberg, plötsligt på radion "jag svänger ifrån".

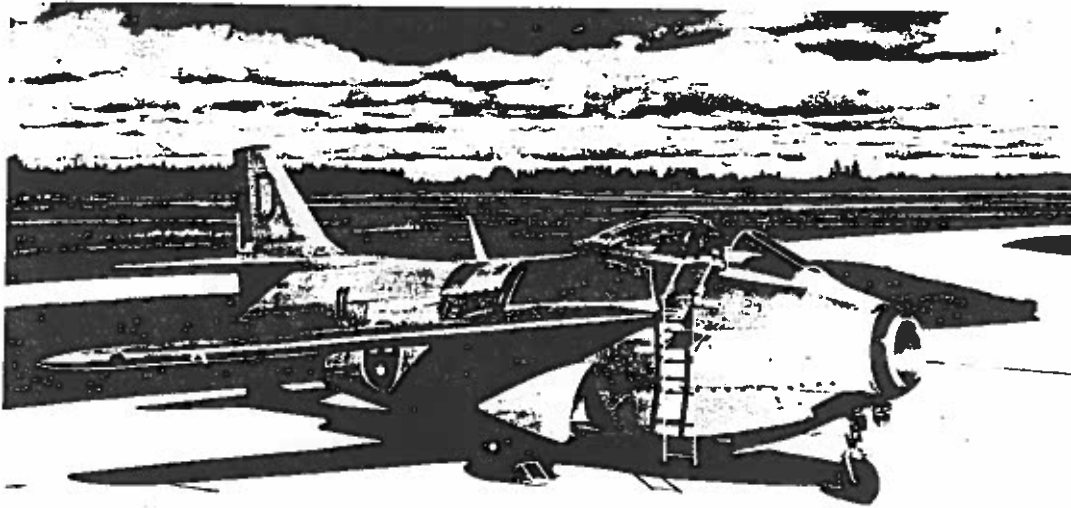
När jag då kontrollerade grundinstrumenten låg "spaden" längst ut till höger, horisonten låg rakt och höjdmätaren var på väg neråt. Jag var på väg över till ryggläge. Om inte rotetvåan varit med hade jag nog upptäckt mitt felaktiga flygläge senare och fått betydligt svårare att reda upp situationen i tid med hänsyn till flyghöjden.

Under min tid med 29:an upplevde jag endast två allvarigare tekniska fel på flygplanet. Det ena var skovelbrott i turbinen, vilket hände då och då. I mitt fall hände det i samband med pådrag vid start, innan jag släppt bromsarna. Jag är tacksam för det.

Det andra inträffade under mörkerflygning, målgång över Gotska Sjön. Nattjakten från F 1 övade formella anfall. Passet var ganska kort och jag blev överraskad när jag under hemflygningen upptäckte att den röda lampan för "bränsle snart slut" började lysa. Jag hade bara 350 l kvar! När jag tittade närmare på bränslemätaren såg jag att visaren rörde sig märkbart. Jag tersade. På en minut kunde jag avläsa 100 l i bränsleminskning. Det normala hade varit 25 l/min vid 600 km/h.

Jag meddelade F 11-tornet att bränslet skulle vara slut inom 2-3 min och att jag inte skulle nå fram till F 11. F 13, som låg inom räckhåll, hade inte öppet. Kolmården som jag hade framför mig såg mycket mörk och ogästvänlig ut! Då fick jag order på radion: "Gå till F 13, dom tänder upp banljusen." Sagt och gjort. På medvinden visar bränslemätaren 0. Landningen på bana 15 gick bra. Motorn stannade under intaxningen (en spridarring till en brännkammare hade gått av). Tack Helion Jelveus för att du gick upp i tornet för att hämta en bok just som TL från F 11 ringde!

Vi fick på F 11, i början på 60-talet, en mycket intensiv utbildning i såväl förbandsflygning i grupp som i enskild stridsmässig flygning. Under den så kallade fänrikskursen gällde det att bli av med ringrosten efter kadettskoleåret. Det "axelssonska programmet" var högaktuellt. Det innehöll undanmanövrer såsom maxtoppproll, maxhalvroll och borrh. Det innebar utnyttjande av girrollkoppling, det vill säga spinnroderutslag som ledde till kvickroll för att få snabba ingångar i rörelserna. Det innebar reglageexercis med gasspak, luftbroms och kurvklaff för att snabbt uppnå och hålla bästa svängfart samt flygning i "buffettingområdet". Och så var det den illa placerade höjdrimpspaken som man försökte nå med lillfingret eller en eventuellt ledig vänsterhand.



Tunnans i- och urstigning ägde rum med stegen till höger. Detsamma gällde också någorlunda samtida Lansens medan det är tvärtom för bland andra Vampire och Viggen. Propellerplan har ofta haft i- och urstigningen till vänster.

Maxtopproll med ingång från fart högre än bästa svängfart gjordes på följande sätt: Gas av, luftbroms ut samtidigt med sned upptagning, max belastning, strax före bästa svängfart ner med nosen under horisonten, luftbroms in, fullgas (aj, vad motorn fick stryk) och om indikerad fart var under 575 km/h kurvklaff ut och buffeting. Någonstans under rörelsen har man också kört höjdtrimmen bakåt.

Maxhalvroll: spaken bestämt bakåt och en lika bestämd "kick" på sidoroderpedalen, neutralställning av rodren så att kvickrollen förhoppningsvis stannar upp i ryggläget, max belastning, gas av, luftbroms ut, kurvklaff ut, i urgången fullgas, luftbroms och kurvklaff in. Höjdförlust ca 1000 m även med hög ingångsfart.

Borren användes för att ta sig ner från hög till låg höjd på ett våldsamt sätt som visserligen inte gav en eventuell förföljare skjutlage under själva nerfarten men väl under urgången om han avvaktade till dess.

Borren flögs i en lodrät, oregelbunden tunnelroll. Ingången gjordes även med kvickroll och nerdragning av nosen till lodläget där spaken hölls bakåt med skevroderutslag. Därefter "pumpade" man med sidorodret så att flygplanet gjorde klipp och kast. Det var aldrig någon risk för överfart för att flygplanet låg under belastning och till och med i buffeting ibland. Den som var någorlunda försiktig undvek kvickrollsingångar på alltför hög höjd för där var risken för att det hela skulle resultera i spinn mycket stor. Flera 29-bröder har upplevt det.

Flygtrimmen var i topp. När man kunde få genomföra tre-fyra pass stridsmässig avancerad flygning om dagen, ibland som rotetvåa till elever, behövdes ingen träning i "hulk" för att hålla kroppen i trim. Det skötte 29:an om.

BOKTIPSET !

Ovanstående artikel är hämtad ur den nyutkomna boken "Flygande Tunnan - en antologi" av Lennart Berns (Förlag Allt om Hobby). Just denna artikel är skriven av ingen mindre än NMK:s sekreterare Gunnar Wolving !

För den som är intresserad av svenskt militärflyg i allmänhet och 29:an i synnerhet är denna bok en guldgruva. Allt du vill veta finns med och många berättelser av förare som var med gör att man slukar boken. Många fina bilder, ritningar och teckningar. Bokens riktpreis är runt 320 kr, men den är baske mig värd det dubbla. Minst !

Redaktionens Bokmal

SÄKRUTAN

Dagens radioutrustningar för oss modellstyrare är i det närmaste 100% tillförlitliga. Förutsatt att vi sköter laddning, kollar kontakter och batterier m m.

För en tid sedan fick jag av Pära Nordström info om ett "fenomen" som knappast någon av oss har tänkt på. Så här kan det bli: när du har flugit ditt pass brukar du oftast skjuta ihop antennen på sändaren. Du grabbar då tag i 3.e-4.e delbiten av antennen och gör första hopskjutningen. Handen, (oftast högertönten) är väl helt annat än ren! Alltså: efter ett antal, måhända ett flertal hundra eller tusen, har du från hand till antenn överfört tillräckligt med smuts så att antennbitarna har mist sin ledarförmåga. Du har helt plötsligt en sändarantenn med reducerad längd och reducerad räckvidd!!

SENS MORAL: Rengör din sändarantenn då och då!
Den går då dessutom lättare efteråt.

Ingvar

Lite kuriosa: Vet du vad som händer om man limmar ihop mottagarantennen med pulsledningen till ett servo? Då säger du, att det gör man väl inte? Jodå det gör man om man heter Ingvar. Han använder dessutom från tid till annan cyanolim så att isoleringen smälter. Och - galvanisk kontakt uppstår mellan nämnda ledare. Varför detta? Jo, en fältmässig lagning av elsegglaren resulterade i att cyano råkade hamna vid sidan om aktuell lagning. Efter c:a 14 dagar tar denne herre semester, plockar med sig elsegglaren för att på sina hemmatrakter i Rute på Gotland uppliva modellflygartjusningen. C:a 500 meter från barndomshemmet! Starten gick bra, men sedan!! Inget svar på kursstyrningen. Kraftig vind dessutom! Efter en halv minut som absolut tycktes längre för rubr. elsegelstyrare kom kontrollen tillbaka! Undran: har vi kanske en högre makt över oss som lägger en beskyddande hand när så behövs? Efteråt gjordes ingående analys av "tillbudet till haveri", varvid fakta enl. ovan kunde konstateras.

SENS MORAL: Limma snyggt!

GLANTEN


BYGGTIPS

från Christer Svenssons verkstad !

För att få ett renare och mer servicevänligt yttre på sin modell kan man med fördel dra mottagarantennen genom kroppen. Man kan använda lätta plaströr eller ihopfogade sugrör för ändamålet. Detta göres helst under byggstadiet, men Ni som redan byggt färdigt misströsta ej utan gör så här: Vässa ett mässingsrör av lämplig grovlek i ena änden och börja bakifrån och borra varsamt fram genom spanten till radioutrymmet. För in en pianotråd genom röret, dra sedan ut mässingsröret men låt pianotråden sitta kvar i kroppen. CA-limma fast ett lämpligt plaströr på pianotråden och drag försiktigt ut hela härligheten bakåt genom kroppen igen. Limma fast röret och i båda ändar och det är klart!

När man bygger modeller där förebilden har stjärnmotor eller i alla fall har rund motorkåpa, ställs man inför ett litet? problem. Har man byggsats brukar kåpan följa med, men bygger Du från ritning får man inhandla dyr? färdig motorkåpa eller gjuta själv med allt vad det innebär. Det finns dock en genväg på problemet och det här är inget skämt. På stormarknader och billighetsvaruhus letar man upp avdelningen där man säljer toalettborstar med hållare. En helt ny värld öppnar sig! Här finns motorkåpor i många former och färger det är bara att välja den som passar bäst. Med en vass kniv eller såg har Du snart förvandlat borsthållaren till en närmast perfekt stjärnmotorkåpa. De flestahållarna är gjorda av en seg plast och är mycket starka. Vad gör man med alla borstarna då? Själv ger jag bort dem till en djurpark att användas som tandborste till flodhästar.

Mina fälltankar ~~gjer~~ gör jag på följande sätt: Skär ut två profiler i balsa och limma ihop dem som ett kryss. Fyll de fyra rutorna med frigolit. Använd vitlim! Forma sedan med grovt sandpapper tills den önskade formen har uppnåtts. Riv (ej klipp) mindre bitar av tjockare japanpapper eller tidningspapper i tillräcklig mängd. Blöt bitarna i vatten och bestryk fälltanken (eller bomben för all del) med vitlim och applicera de blöta papperslapparna över hela ytan. Låt torka! Måla sedan en gång med vitlim och när det är torrt slipa lätt och ev. spackla. Epoxilimma en liten ögla eller krok som hållare och det är klart för färg!


US. NAVY

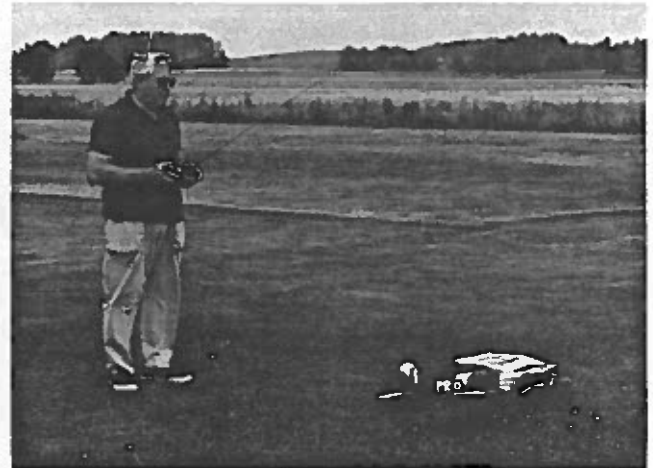
BLÅSIG CUPTOPP 2

Lördagen 24 augusti samlades ett sjotal piloter för att göra upp om viktiga poäng i NMK-cupen 1996. Fler hade vi hoppats på, skäms ni som inte kom !
Ingvar briefade, de tävlande såg som vanligt ut som frågetecken..... Lite kände vi igen sen tidigare men.....usch nu skulle vi springa också. Å en massa landningar. Å ett nytt hemskt tredje moment. Vilken dag det skulle bli !

I moment 1 hade man från start 400 points. Från det drogs först det antal sekunder det tog för den tävlande att springa från vägen till att modellen lättade. Sen skulle man beräkna 180 sekunder under det att man gjorde en liggande åtta, looping, stall tum och landning. De "eventuella" felsekunderna drogs från det man hade kvar av de 400.....Einstein skulle haft problem att räkna poängen !



Patrik Andersson drar igång
Osen på STING modellen.



Sqdr.Leader Claesson
med "Spitfire".

Å NEJ !!! HELLS ANGELS !!
Men det var Pontus Svensson som
hälsade på med Suzuki. Puh !





Col. Svensson med
"Hellcat".



Jan Pettersson kom för sakta i
moment 2, modellen vek sig.
Sjuttningen oxå !

Näst på programmet var "Hur nära vågar du landa ?". Precisionslandning på eller innan märket ! Pluslandning och det blev en nolla i protokollet ! Här var det positivt att det blåste, modellerna seglade inte iväg som de brukar. Men å andra sidan fick man jobba mer med gasen å höjd. Outstanding var Hangarfartygs-Christerna, Landberg 1 m och Svensson 2 m innan märket. Till glädje för alla kom herr Tävlingsledaren hela 11 m från märket !!

LUNCHRAST !

Moment 3. Nytt moment. Spänningen var på topp. Nu gällde det. Bistra ansikten. De täflande skulle flyga en 360 graders sväng i ett hörn av fältet, 270 gr i nästa och därefter 360 gr i det tredje hörnet (Vi flög ej över stugan). Man valde själv den tid man trodde det skulle ta, felräkningssekunderna drogs från poängen. Landning på märke också..

Nu visade det sig att detta var ett "experimentmoment" , sa Ingvar nu. En del kom på minus poäng (vilket blev noll) ! Men det var kul och svårt !

Poängen räknades ihop och resultatet blev som nedan. Nu är det bara en deltävling kvar. Kom ut och ha skoj alla ni som inte var med idag !

EN SOMMAR UTAN NMK-CUP ÄR INGEN SOMMAR !

1. Christer Landberg	298	280	174	752poäng (inkl. moms)
2. Daniel Holm	310	120	107	537
3. Christer Svensson	250	260	0	510
4. Ingvar Claesson	280	80	9	369
5. Anders Jonsson	281	0	73	354
6. Patrik Andersson	303	0	0	303
7. Jan Pettersson	274	0	0	274



Topptrion med tävlingsledaren.
Fr v.: Daniel Holm, Christer Svensson,
Ingvar Claesson och Christer Landberg.



GRILLFEST PÅ RADIOLANDA !

Jan Pettersson fick en snilleblix. Varför inte fixa en grillfest på Radiolanda, alltså en Årsfest modell sommar !! Tid spikades till 24 augusti och affischer sattes upp i NMK:s lokaler. Hoppas alla såg dom, hur som helst blev det en lyckad tillställning med 11 frossande NMK:are. Så vi kör väl en repris nästa år oxå ?

Kvällen var uppdelad i tre moment:

1. Grillning
- B. Limbo i skymning
- Drei. Tipspromenad i mörker (Runt fältet!)

Vinnare i limbo/tipspromenad-klassen blev Christer L knappt före Daniel Holm. Båda hade samma antal limbopass (8), vilket Christer överklagade utan framgång. I Daniels sista passering slog han i limbopinnen så vingen gick av, bara halva vingen ock kroppen gick under snöret. Alltså borde det blivit trekvarts passering... Christer S gjorde 7 passeringar. När Ingvar skulle flyga hade det blivit för mörkt för att se så han avbröt förståndigt nog.

I tipspromenads-klassen blev Anders Jonsson suverän segrare på 9 rätt (av 12) !!



VAR É BRUDARNA ?



RÖR DU MIN KORV SKA DU FÅ MED MIG ATT GÖRA.....



Daniel Holm med resterna efter limbolygning i skymning, hur dumma får vi bli egentligen ?

Natans Hobby

Sveriges närmaste hobbybutik —
aldrig längre bort än Din telefon!
Telefon 0340-66 00 66

■ ■ ■ Byggsats från engelska Aerotech Int. med svensk bygginstruktion.

□ Byggsats med färdig vinge

P Byggsats från engelska Precident



FLAIRs SUPER CUB
spv 1.850 mm, 1. 2.5-6.5 CC 2T, 5.0-6.5 CC 4T, 4-kanal • PRIS 1.065:-



HI BOY • trainer
spv 1.570 mm, för 32-40 2-T (5-6.5 cc), 4-5 kanal • PRIS 625:-



AVRO LANCASTER
spv 2.590 mm, för 4 x 20 el 2 x .60-motorer • Vikt 6.5-8 kg • PRIS 3.195:-



CORSAIR
spv 1.320 mm för 40 2T, .60 4T-motor, 4-kanals radio • PRIS 1.195:-



SPITFIRE Mk IX
spv 1.420 mm, för 40 2T, .60 4T-motor, 4-kanals radio • PRIS 1.195:-



FLAIRs HARVARD
spv 1.676 mm, för 40-70 2-T 4-kanal • PRIS 1.250:-



LO BOY • trainer
spv 1.420 mm, för 32-40 2-T (5-6.5 cc), 4-5 kanal • PRIS 725:-



MESSERSCHMITT BF 110
spv 1.830 mm, för 2 x 40-motorer • Vikt 3.5-4 kg • PRIS 1.850:-



FW-190
spv 1.420 mm, för 40-45-motor, 4-kanals radio • PRIS 1.195:-



MESSERSCHMITT BF-109
spv 1.320 mm, för 40 2T el .60 4T • 4-kanal • PRIS 1.195:-



FLAIRs PUPPETEER
spv 1.525 mm för 30-60-motor 4-kanals radio • PRIS 1.045:-



TURBO • trainer
spv 1.520 mm, för 32-45 2-T (5-6.5 cc), 4-5 kanal • PRIS 725:-



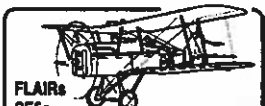
B-25 MITCHELL
spv 1.830 mm 2/40 2T el 4T • min 4-kanal, Vikt 3.5-4.0 kg • PRIS 1.850:-



Sk16 HARVARD
spv 1.525 mm, för 40-45 2T el 40-60 4T • 4-kanal • PRIS 1.195:-



VULTEE VALIANT
spv 1.525 mm, för 40-45 2T el 40-60 4T • 4-kanal • PRIS 1.195:-



FLAIRs SE5a
spv 1300 mm för 30-50-2T el 45-61 4T • 4-kanal • PRIS 1.015:-



FUN FLY
spv 1.370 mm, 1.25-40 2T (4-6.5 cc), 4-kanal • PRIS 575:-



Ju 87 STUKA
spv 1.525 mm, för 30-46 • 4-kanals radio • Vikt 2,3-2,6 kg • PRIS 1.195:-



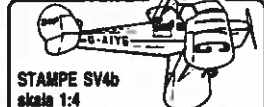
P-51D MUSTANG
spv 1.410 mm, vikt 2.100 gram, färdig vinge, för 40-motor • PRIS 1.195:-



CAP 231
spv 1.727 mm, för .60-1.20-motor GI-kåpa • PRIS 1.950:- skala 1:5



FLAIRs FOKKER D VII
För 48-80/4-T el 40-61/2-T 4-kanals radio • PRIS 1.250:-



STAMPE SV4b
skala 1:4
spv 2.080 mm för .60-1.20-motor • 4-kanals radio • PRIS 1.450:-



REPUBLIC P-47 THUNDERBOLT
spv 1.320 mm, 1.30-46 • 4-kanals radio • Vikt 2,3-2,6 kg • PRIS 1.195:-



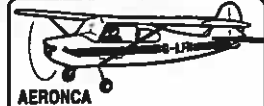
LOCKHEED P-38 LIGHTNING
spv 1.895 mm, 2 x 25/40, 2-takt • 4-kan radio • PRIS 1.850:-



SUKHOI SU-26M skala 1:5
spv 1.525 mm, .60-1.20, glasf.-kåpa, kolfiberställ, 4-kanal • PRIS 1.950:-



FLAIRs LEGIONAIR
spv 1.320 mm, för 25-40 2-takt 4-kanals radio • PRIS 960:-



AERONCA
spv 2.660 mm, .60-1.20 cc, stor & lättbyggd, 4-kanal • PRIS 1.450:-



HAWKER HURRICANE
spv 1.450 mm, för 40 2-takt, färdig vinge, 4-kan radio • PRIS 1.195:-



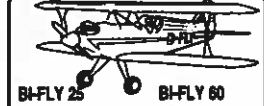
GRUMMAN BEARCAT
spv 1.270 mm, för 40 2-takt, färdig vinge • 4-kanal • PRIS 1.195:-



EXTRA 300 • skala 1:5
spv 1.727 mm, .60-1.20, glasf.-kåpa, kolfiberställ, 4-kanal • PRIS 1.950:-



FLAIRs BARONETTE
spv 1.245 mm, för 25-40 2-takt 4-kanals radio • PRIS 1.015:-



BI-FLY 25 BI-FLY 60
• 4-kan, spv 910 mm resp 1.220 mm PRIS 595:- & 915:-



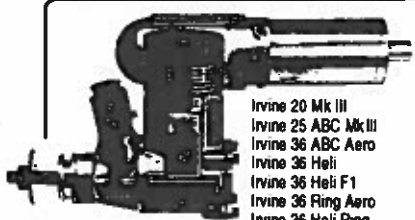
HAWKER SEA FURY
spv 1.320 mm, för 40 2-takt, färdig vinge, 4-kan radio • PRIS 1.195:-



GRUMMAN HELLCAT
spv 1.295 mm, för 40 2-takt, färdig vinge, 4-kanal • PRIS 1.195:-

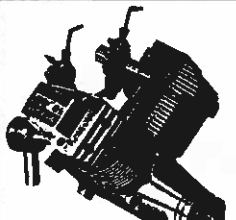


EXTRA 300 S skala 1:5
spv 1.727 mm, .60-1.20, glasf.-kåpa, kolfiberställ, 4-kanal • PRIS 1.950:-



IRVINE 2-taktare
Levereras med ljuddämpare (utom 120 & 150) Dubbla kullager

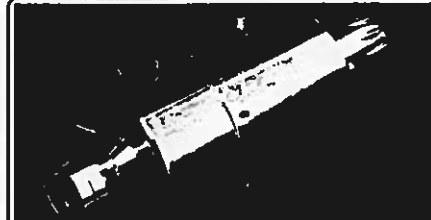
Irvine 20 Mk III	865:-
Irvine 25 ABC Mk III	865:-
Irvine 36 ABC Aero	945:-
Irvine 36 Heli	945:-
Irvine 36 Heli F1	1.475:-
Irvine 36 Ring Aero	945:-
Irvine 36 Heli Pang	945:-
Irvine 40 ABC	875:-
Irvine Q40 ABC tyst	1.050:-
Irvine 40 Sport pylon	1.175:-
Irvine 40 F3D	1.350:-
Irvine 46 ABC	975:-
Irvine 46 ABC D/F	1.300:-
Irvine Q72 ABC tyst	1.350:-
Irvine 120 Ring	1.695:-
Irvine 150 Ring	1.845:-



LASER
Handgjorda fyrtaktsmotorer av allra högsta kvalitet. Levereras cirka 3 veckor efter beställning.

Encylindriga	
LASER 70 RC	11,8 cc 2.995:-
LASER 80 RC	13,1 cc 3.125:-
LASER 100 RC	16,4 cc 3.490:-
LASER 150S RC	25 cc 4.950:-

LASER 160 V-twin,	26,2 cc • 6.300:-
LASER 200 V-twin,	32,8 cc • 6.500:-
LASER 300 V-twin,	50,0 cc • 8.800:-



Svensk gasturbin
TN75

Dragkraft	10,0 kg
Vikt	3,0 kg
Längd	425 mm
Diameter	148 mm
Bränsle	dieselolja
Smörjmedel	syntetolja
Pris	26.000:- + moms